



Geplante Erschließung des Entwicklungsgebietes Krampnitz durch den Radverkehr

Geschäftsbereich Stadtentwicklung, Bauen, Wirtschaft und Umwelt
Fachbereich Mobilität und technische Infrastruktur
Bereich Verkehrsentwicklung
Friedrich-Ebert-Str. 79/81

Stand: 11.05.2021

Inhalt

1. Hintergrund.....	2
2. Ausgangssituation.....	3
3. Erwartete Radverkehrsmenge	4
4. Attraktivität des vorhandenen Radverkehrsangebots	5
5. Maßnahmen zum Ausbau des Radverkehrsangebots.....	11

1.Hintergrund

Aufgrund des stetig wachsenden Bedarfs an Wohnungen in der Landeshauptstadt Potsdam und der knappen räumlichen Ressourcen bietet die Umnutzung ehemals militärisch genutzter Liegenschaften wie die ehemalige Kaserne Krampnitz ein wichtiges Potenzial zur Schaffung von Wohnbauflächen.

Nach den aktuellen Bevölkerungsprognosen wird das starke Wachstum der Landeshauptstadt anhalten. Gemäß der Bevölkerungsvorausschätzung des Landes Brandenburg wird sich die Einwohnerzahl der Landeshauptstadt bis 2030 voraussichtlich auf 213.000 erhöhen. Hieraus ergeben sich besondere Herausforderungen hinsichtlich des angespannten Wohnungsmarktes in Potsdam.

Die zivile Nachnutzung ehemaliger Kasernenareale, wie bereits im Bornstedter Feld überaus erfolgreich in die Praxis umgesetzt, bietet die Möglichkeit einer nachhaltigen, den Neuversiegelungsgrad reduzierenden und damit ressourcenschonenden Stadtentwicklung. Zum anderen stellen diese Liegenschaften in der Gesamtanlage bedeutende kulturgeschichtliche Ensembles dar, deren denkmalgeschützte Bestände im Zuge einer Entwicklungsmaßnahme gesichert und zivil nachgenutzt werden.

Entsprechend hat die Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam in ihrer Sitzung am 05.06.2013 für das Areal der ehemaligen Kaserne Krampnitz eine Entwicklungssatzung auf der Grundlage der Ergebnisse vorbereitender Untersuchungen beschlossen. Im Weiteren wurden die Entwicklungsziele der ehemals militärisch genutzten Liegenschaft weiter konkretisiert und am 03.04.2019 der Masterplan für die Entwicklungsmaßnahme Krampnitz beschlossen. Der Masterplan stellt somit die Grundlage für die zukünftigen Verfahren der verbindlichen Bauleitplanung dar.

Demnach soll die ehemalige Kaserne Krampnitz im Zuge der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme in den nächsten 15-20 Jahren zu einem neuen attraktiven Stadtquartier für rund 10.000 Menschen entwickelt werden. Ziel ist ein urbanes, grünes, barrierefreies, kinder- und familienfreundliches Quartier, welches Raum für wachsende Nachbarschaften und gemeinschaftliche Wohnkonzepte bietet. Im Quartier sollen genossenschaftlicher Wohnungsbau, Wohnprojekte und z. B. Wohngemeinschaften für Seniorinnen und Senioren Platz finden und die Generationen sich ebenso mischen wie die sozialen Schichten.

Die städtebaulichen Zielsetzungen umfassen darüber hinaus die Schaffung eines städtebaulich kompakten, autoarmen und CO₂-neutralen Quartiers. Zur Umsetzung dieses Ziels soll der Stadtteil u.a. an das Straßenbahnnetz der Landeshauptstadt Potsdam angeschlossen werden, um in Verbindung mit kurzen Taktzeiten für Bus und Straßenbahn eine schnelle und komfortable Verbindung ins Stadtzentrum zu ermöglichen. Die zweite Säule der Erschließung stellt die Radverkehrsanbindung sowie eine am Fahrrad orientierte Infrastruktur im öffentlichen Raum (Bike-Sharing, Ladestationen, anforderungsgerechte Fahrradstellplätze) des Entwicklungsgebiets dar.

2. Ausgangssituation

Das Entwicklungsgebiet Krampnitz liegt an der Bundesstraße B 2, die die wichtigste Verbindung zwischen Potsdam und dem Berliner Nordwesten darstellt sowie an der Landesstraße L 92. Die L 92 stellt dabei die maßgebliche Verbindung zwischen den nördlichen Ortsteilen Fahrland und Satzkorn zum Stadtzentrum Potsdam dar. Sowohl entlang der B 2 als auch entlang der L 92 besteht ein einseitig geführter Zwei-Richtungs-Radweg. Südlich des Knotenpunkts B 2-Am Wiesenrand / L 92-Gellertstraße wird der Radverkehr für die jeweilige Fahrtrichtung getrennt geführt.

Gemäß der letzten Analyse zum Radverkehrsaufkommen im Rahmen der Erstellung des Radverkehrskonzepts 2017 liegt die Radverkehrsmenge im Umfeld des Entwicklungsgebiets bei ca. 100 bis 200 Radfahrenden pro Tag. In Richtung Süden nimmt die Radverkehrsmenge ab dem Ortsteil Neu Fahrland auf ca. 600 Radfahrende pro Tag zu und erhöht sich zunehmend in Richtung des Potsdamer Stadtzentrums (siehe Abbildung 1).

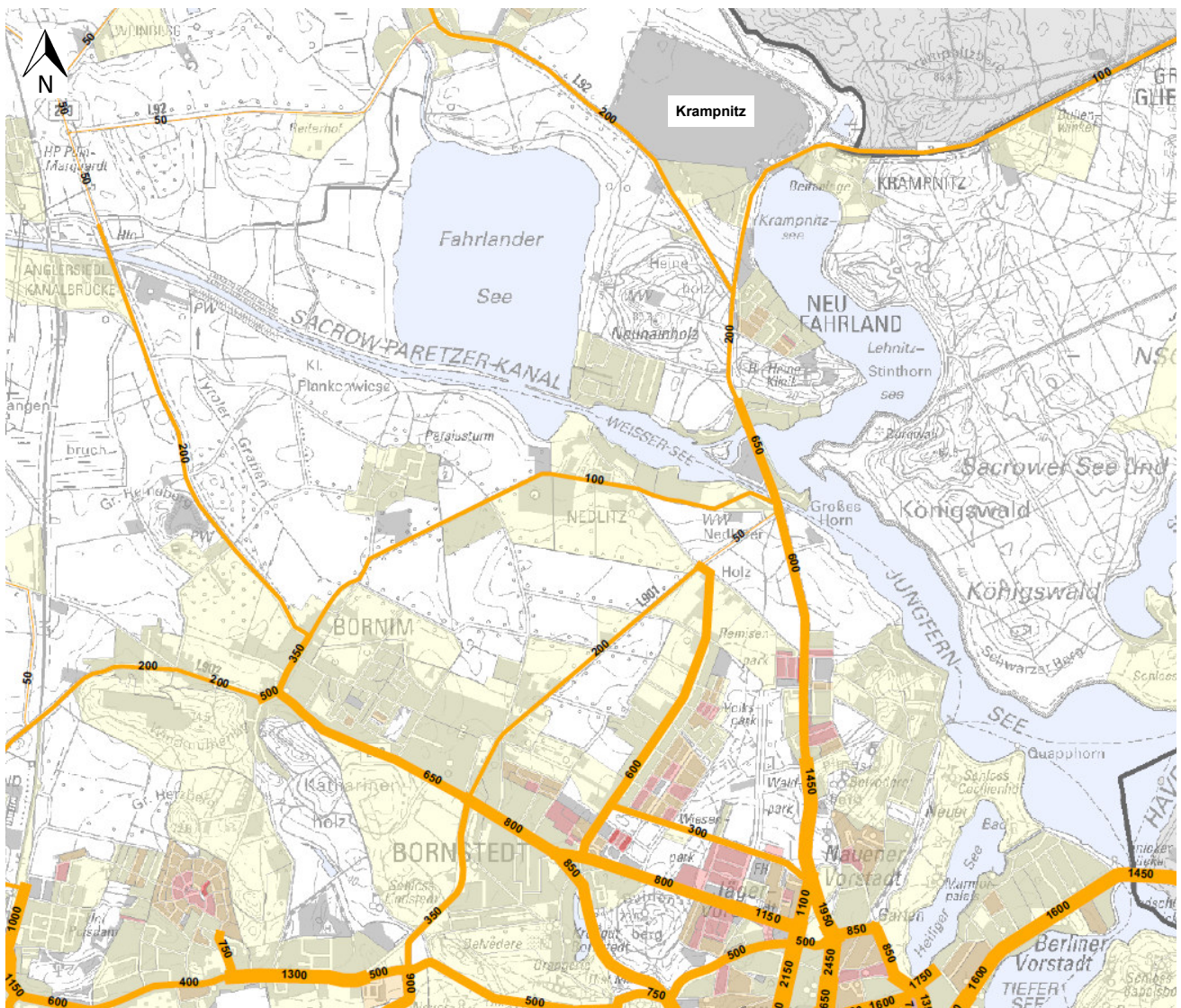


ABBILDUNG 1: TÄGLICHE RADVERKEHRSMENGEN GEMÄß RADVERKEHRSKONZEPT 2017 DER LH POTSDAM

3. Erwartete Radverkehrsmenge

Die Nachfrage im Radverkehr wird parallel zur Entwicklung von Krampnitz wachsen. Dabei entsteht ein zusätzliches Verkehrsaufkommen einerseits durch die zukünftige Bevölkerung in Krampnitz (Quellverkehr) und andererseits durch die geplanten Nutzungen in Krampnitz (Zielverkehr). Als Grundlage für die Planung dienen die vom Entwicklungsträger Potsdam festgelegten Entwicklungsstufen (siehe Tabelle 1).

TABELLE 1: SCHLÜSSELGRÖßEN FÜR DIE ENTWICKLUNGSSTUFEN KRAMPNITZ

	Wohnen	Kitas	Schulen	Nahversorger	Gewerbe / Gewerbefelder	Sondernutzung
	EW	Anzahl/ Plätze	Anzahl	Verkaufsfläche [m ²]	Bruttogeschoss- fläche [m ²]	Bruttogeschoss- fläche [m ²]
Entwicklungs- stufe 1	3.800	3 / 380	1	1.000	19.744 / 26.000	44.000
Entwicklungs- stufe 2	5.000	3 / 380	1	1.000	35.040 / 56.000	44.000
Entwicklungs- stufe 3	10.000	7 / 880	3	5.000	56.970 / 81.000	44.000

Auf der Grundlage der geplanten Nutzungen in Krampnitz, den unter Punkt 1 dargelegten Mobilitätsansätzen für die Entwicklung von Krampnitz sowie der Betrachtung der Strukturgrößen im Umfeld des Entwicklungsgebiets werden die in Tabelle 2 dargestellten zusätzlichen Radverkehrsmengen angenommen. Die tatsächlich zu erwartende Menge der Radverkehrsnachfrage hängt von vielen Faktoren wie der generellen Verfügbarkeit von Radverkehrsverbindungen, der Attraktivität von Abstellanlagen innerhalb von Krampnitz aber auch den Einschränkungen in Bezug auf die Kfz-Erschließung ab. Daher muss zunächst mit einer Spanne in der zu erwartenden Nachfrage gerechnet werden.

TABELLE 2: ZUSÄTZLICH ERWARTETES RADVERKEHRSAUFKOMMEN DURCH KRAMPNITZ IM ZIEL- UND QUELLVERKEHR

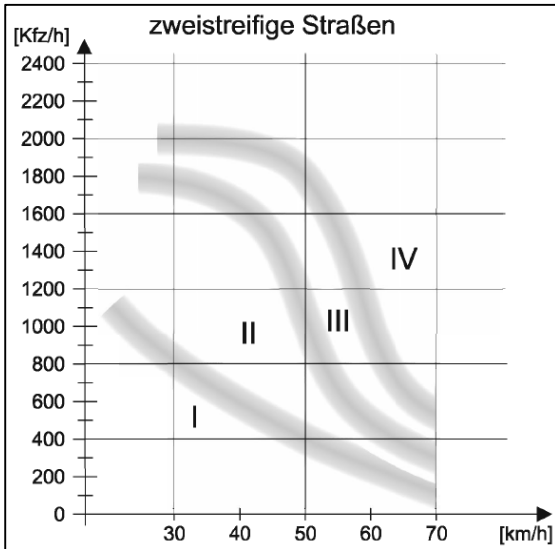
	Radverkehrsmenge im Ziel- und Quellverkehr von Krampnitz (Fahrräder/24h)		
	von/nach West (Fahrland/Satzkorn/ Marquardt)	von/nach Süd (Neu Fahrland/ Potsdam Zentrum)	von/nach Ost (Groß Glienicke/ Berlin-Spandau)
Entwicklungs- stufe 1	400-900	1400-1900	200-700
Entwicklungs- stufe 2	900-1.400	2.400-2.900	500-1000
Entwicklungs- stufe 3	2.300-2.800	4.700-5.200	1.200-1.700

4. Attraktivität des Radverkehrsangebots

Zur Beurteilung der Attraktivität der vorhandenen Radverkehrsverbindungen werden die folgenden Qualitätskriterien herangezogen:

- **Direktheit der Radverkehrsführung**
Die Direktheit bestimmt sich durch eine kurze Streckendistanz zwischen Krampnitz und der Potsdamer Innenstadt. Direktheit bedeutet auch möglichst keine Umwege zu fahren oder einen zusätzlichen Kraftaufwand zu benötigen, sei es durch vermeidbare Steigungen, durch eine Trassenführung mit vielen Kurven oder das mehrmalige Queren von Straßen, wenn keine durchgängigen Radverkehrsanlagen auf beiden Seiten der Straße vorhanden sind.
- **Geeignete Führungsform**
Dieses Kriterium wird durch die jeweils geeigneten Führungsformen des Radverkehrs für den entsprechenden Belastungsbereich der Straße nach der Empfehlung für Radverkehrsanlagen 2010 (ERA 2010) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV) bestimmt. Die Belastungsbereiche werden nach der Kraftfahrzeugstärke in der Spitzenstunde und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit aus Bild 7 der ERA 2010 ermittelt und die jeweiligen empfohlenen Führungsformen aus der Tabelle 8 der ERA 2010 abgelesen.
- **Ausreichende Breite**
Grundsätzlich gilt es, sowohl an bestehenden Radverkehrsanlagen (Handlungsfeld 1) als auch im Zuge von generellen Baumaßnahmen (Handlungsfeld 2) regelkonforme Breiten gemäß der ERA 2010 bereitzustellen.
- **Unterhaltungszustand**
Die Radverkehrsanlagen sollen sich in einem guten Unterhaltungszustand befinden und nur geringe Schäden aufweisen, die den Fahrkomfort nicht oder nur gering beeinflussen.
- **Wartezeit an Kreuzungen**
Die Wartezeit an signalisierten Kreuzungen sollte möglichst gering sein, um einen zügigen Radverkehr zu gewährleisten.
- **Sicherheit**
Auf der Verbindung dürfen keine Unfallschwerpunkte mit Radfahrenden bestehen. Auch unfallauffällige Bereiche mit mehreren gleichartigen Radverkehrsunfällen an einem Ort über mehrere Kalenderjahre sind ebenfalls auszuschließen. Als Grundlage dienen hierzu jeweils die polizeilich gemeldeten Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung.
An Kreuzungen, Einmündungen und Grundstückszufahrten müssen die Sichtbeziehungen zwischen Radfahrenden und dem Kraftfahrzeugverkehr gegeben sein.
Die soziale Sicherheit muss durch die Einsehbarkeit der Radverkehrsanlage von der Fahrbahn gewährleistet und die Radverkehrsanlage bei Dunkelheit gut ausgeleuchtet sein.

Geeignete Führungsform



AUSSCHLAGGEBEND FÜR DIE GEEIGNETE FÜHRUNGSFORM IST GEMÄß DER ERA 2010 DIE WERTTÄGLICHE KFZ-VERKEHRSBELASTUNG IN DER SPITZENSTUNDE SOWIE DIE ZULÄSSIGE HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT DER BETRACHTETEN STRAßE (SIEHE ABBILDUNG 3). AUFGRUND DER HOHEN VERKEHRSBELASTUNG BEFINDET SICH DIE B 2 BEREITS HEUTE IM BELASTUNGSBEREICH III / IV GEMÄß ERA 2010. IN DIESEM BELASTUNGSBEREICH WERDEN ALS GEEIGNETE FÜHRUNGSFORMEN RADFAHRSTREIFEN, RADWEGE UND GEMEINSAMER GEH- UND RADWEGE EMPFOHLEN (VGL. Tabelle 3).

ABBILDUNG 3: BELASTUNGSBEREICHE ZUR VORAUSWAHL VON RADVERKEHRSFÜHRUNGEN GEMÄß ERA 2010

Durch die prognostizierte Zunahme des Kfz-Verkehrs auf der B 2 ergibt sich daher keine Änderung in Bezug auf vorgegebene Führungsform, da bereits für den Bestand die sicherste Führungsform mit einer Separation des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr empfohlen wird. Im Bestand steht weitestgehend die mit der ERA 2010 empfohlenen Radverkehrsführungen zur Verfügung. Für weitere Teilbereichen ist ein Ausbau vorgesehen. Die derzeitigen und die empfohlenen Führungsformen entlang der B 2 werden in Tabelle 5 für die einzelnen Streckenabschnitte dargestellt.

TABELLE 3: ZUORDNUNG DER FÜHRUNGSFORMEN ZU DEN BELASTUNGSBEREICHEN BEI STRAßEN GEMÄß ERA 2010

Belastungsbereich	Führungsformen für den Radverkehr	Abschnitt	Randbedingungen für den Wechsel des Belastungsbereiches nach oben oder unten
I	– Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn (Benutzungspflichtige Radwege sind auszuschließen)	3.1	– bei starken Steigungen kann die Führung auf der Fahrbahn gegebenenfalls durch die Führung „Gehweg“ mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ ergänzt werden – bei geeigneten Fahrbahnbreiten können bei höheren Verkehrsstärken auch Schutzstreifen vorteilhaft sein – bei großen Fahrbahnbreiten ist die Gliederung der Fahrbahn durch möglichst breite Schutzstreifen sinnvoll
II	– Schutzstreifen	3.2	– bei geringem Schwerverkehr, Gefällestrassen über 3 % Längsneigung, übersichtlicher Linienführung und geeigneten Fahrbahnbreiten (vgl. Abschnitt 3.1) kann die Führung im Mischverkehr zweckmäßig sein – bei starkem Schwerverkehr, unübersichtlicher Linienführung und ungünstigen Fahrbahnquerschnitten (vgl. Abschnitt 3.1) kommen Radfahrstreifen oder benutzungspflichtige Radwege in Betracht
	– Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“	3.1 und 3.6	
	– Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und Radweg ohne Benutzungspflicht	3.1 und 3.4	
III/IV	– Kombination Schutzstreifen und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“	3.2 und 3.6	– bei Belastungsbereich III mit geringem Schwerverkehr und übersichtlicher Linienführung kann auch ein Schutzstreifen gegebenenfalls in Kombination mit „Gehweg/Radfahrer frei“ eingesetzt werden
	– Kombination Schutzstreifen und vorhandener Radweg ohne Benutzungspflicht	3.2 und 3.4	
III/IV	– Radfahrstreifen	3.3	
	– Radweg	3.4	
	– gemeinsamer Geh- und Radweg	3.6	

Ausreichende Breite

TABELLE 4: BREITENMAßE VON RADVERKEHRSANLAGEN UND SICHERHEITSSTREIFEN GEMÄß ERA 2010

Anlagentyp	Breite der Radverkehrsanlage (jeweils einschließlich Markierung)	
	Schutzstreifen	Regelmaß
Mindestmaß		1,25 m
Radfahrstreifen	Regelmaß (einschließlich Markierung)	1,85 m
Einrichtungsradweg	Regelmaß	2,00 m
	(bei geringer Radverkehrsstärke)	(1,60 m)
beidseitiger Zweirichtungsradweg	Regelmaß	2,50 m
	(bei geringer Radverkehrsstärke)	(2,00 m)
einseitiger Zweirichtungsradweg	Regelmaß	3,00 m
	(bei geringer Radverkehrsstärke)	(2,50 m)
gemeinsamer Geh- und Radweg (innerorts)	abhängig von Fußgänger- und Radverkehrsstärke, vgl. Abschnitt 3.6	≥ 2,50 m
gemeinsamer Geh- und Radweg (außerorts)	Regelmaß	2,50 m

Die vorhandenen Radverkehrsanlagen entlang der B 2 haben nicht durchgängig die erforderliche Mindestbreite. Daher gilt es, in einem ersten Schritt durch kleinteilige Maßnahmen regelkonforme Breiten an bestehenden Radverkehrsanlagen entlang der B 2 herzustellen (Handlungsfeld 1).

Im zweiten Schritt sollen im Zuge von generellen Baumaßnahmen an betreffenden Straßenabschnitten, wie zum Beispiel im Rahmen der Baumaßnahmen zur Straßenbahnverlängerung in den Potsdamer Norden, regelkonforme Breiten hergestellt werden (Handlungsfeld 2).

Die einzelnen Maßnahmen sind der Tabelle 5 zu entnehmen.

Unterhaltungszustand

Der Zustand der Radverkehrsanlagen variiert mitunter stark zwischen den einzelnen Streckenabschnitten. Maßnahmen zur Verbesserung des Zustands werden in der Tabelle 5 erfasst.

Wartezeit an Kreuzungen

Aufgrund der Führung des Radverkehrs entlang der B 2 profitiert dieser generell von den längeren Grünzeiten der Hauptrichtung des Kfz-Verkehrs. Die mittlere Wartezeit in der Hauptrichtung liegt bei ca. 25 Sekunden.

Nennenswerte Wartezeiten bestehen lediglich an Knotenpunkten in Abschnitten ohne eine durchgängige Radverkehrsanlage auf beiden Fahrbahnseiten der B 2, an denen der Radverkehr die B 2 queren muss. Diese Einschränkungen werden mit dem Bau eines Radwegs westlich der B 2 zwischen der Hannoversche Straße und Gellertstraße sowie südlich der Amundsenstraße zukünftig behoben. Es ist davon auszugehen, dass sich die Reisezeit durch die Maßnahmen um mindestens drei Minuten reduziert. Gleichzeitig werden damit ausreichende Aufstellflächen an Kreuzungen geschaffen, die der steigenden Nachfrage gerecht werden.

Ein weiterer Bedarf zur Optimierung des Verkehrsablaufs wird an der Kreuzung Am Schragen/Kiepenheuerallee gesehen, da hier ein Teil des Radverkehrs in Richtung Friedrich-Ebert-Straße bzw. Alleestraße abbiegt. Durch die Aufweitung der Aufstellflächen für den Radverkehr soll hier eine gegenseitige Behinderung von Verkehrsteilnehmern vermieden werden.

Sicherheit

Die Radverkehrsanlagen Potsdams werden regelmäßig auf Schäden geprüft, turnusmäßig gereinigt sowie winterdienstlich betreut und dadurch in einem guten Betriebszustand gehalten. Zudem erfolgt eine regelmäßige Analyse des Unfallgeschehens mit Beteiligung von Radfahrenden.

Im Verlauf der B 2 zwischen Krampnitz und dem Potsdamer Zentrum befinden sich keine Unfallschwerpunkte oder unfallauffällige Bereiche mit Beteiligung von Radfahrenden. An Kreuzungen, Einmündungen und Grundstückszufahrten sind die Sichtbeziehungen zwischen Radfahrenden und dem Kraftfahrzeugverkehr gegeben.

An der Haltestelle Bassewitz stadtauswärts bestehen Konflikte zwischen den ein- und aussteigenden bzw. wartenden Fahrgästen und dem Radverkehr aufgrund der beengten Nebenanlage. Diese Einschränkungen sollen im Zuge des Ausbaus der Radverkehrsanlagen entlang der B 2 behoben werden.

Im Abschnitt zwischen der Amundsenstraße und Viereckremise wird der Radverkehr im Bestand auf einem Schutzstreifen auf der Fahrbahn geführt. Diese Führungsform entspricht zwar den geltenden Regelwerken, stellt in seiner Attraktivität aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsbelastung auf der B 2 trotzdem eine Einschränkung der Verkehrssicherheit dar. Daher ist mit dem Bau eines Radwegs im Seitenbereich auch hier eine Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr vorgesehen.

Große Teile der bestehenden Radverkehrsanlagen sind bereits beleuchtet. Für die übrigen Abschnitte ist eine Beleuchtung im Zuge der Tramverlängerung bzw. beim Bau von den Radverkehrsanlagen vorgesehen.

Zusammenfassung zur Attraktivität des vorhandenen Radverkehrsangebotes

Krampnitz wird sowohl entlang der B 2 als auch entlang der L 92 durch einen straßenbegleitenden Zwei-Richtungs-Radweg erschlossen. Die bestehenden Radverkehrsmengen entlang der B2 liegen auf Höhe Krampnitz bei ca. 100 Fahrrädern/24h und steigen bis zum Campus Jungferensee auf ca. 600 Fahrräder/24h an.

Aufgrund der direkten Verbindung stellt die Führung entlang der B 2 eine geeignete Route in die Potsdamer Innenstadt dar. Durch das zukünftige Vermeiden von unnötigen Querungen der Bundesstraße 2 wird einerseits die Reisezeit in stadteinwärtige Richtung um mindestens drei Minuten reduziert. Andererseits können mit der durchgehenden Führung des Radverkehrs zwischen Krampnitz und dem Potsdamer Zentrum auf Einrichtungsradwegen gleichzeitig ausreichende Aufstellflächen an Kreuzungen geschaffen, die der steigenden Nachfrage gerecht werden.

Die vorhandenen Radverkehrsanlagen weisen keine Auffälligkeiten im Unfallgeschehen auf. Gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2010 (ERA 2010) sind die Breiten der vorhandenen Radverkehrsanlagen aber nicht durchgängig regelkonform.

In Bezug auf die Kapazitätsgrenzen von Radverkehrsanlagen existieren bislang keine dokumentierten Bemessungsgrundlagen, die für eine Beurteilung herangezogen werden können. Der Vergleich mit Streckenabschnitten mit einer vergleichbaren Radinfrastruktur allein auf dem Stadtgebiet Potsdam zeigt jedoch, dass auf vergleichbaren Streckenabschnitten sogar höhere Radverkehrsbelastung abgewickelt werden, als für die B 2 bei 5.000 Einwohnenden in Krampnitz zu erwarten sind. Beispiele hierfür sind unter anderem:

- Zeppelinstraße zwischen Luisenplatz und Kastanienallee (3.500 – 4.000 Radfahrer/Tag)
- Friedrich-Engels-Straße zwischen Leipziger Dreieck und Zufahrt L 40 (2.500 – 3.800 Radfahrer/Tag)

Der Vergleich beruht hierbei auf der Analyse zum Radverkehrsaufkommen im Rahmen der Erstellung des Radverkehrskonzepts 2017 (siehe Anlage). Im Ergebnis ist festzuhalten, dass auch eine Zunahme des Radverkehrs bei einer Besiedlung von Krampnitz sicher auf den vorhandenen Radverkehrsanlagen abgewickelt werden kann. Der vorgesehene Ausbau der Radverkehrsanlagen entlang der B 2 wird die Attraktivität des Angebots weiter erhöhen.

5. Maßnahmen zum Ausbau des Radverkehrsangebots

Unter Berücksichtigung der in Tabelle 2 angegebenen Radverkehrsmengen gilt es, für die zukünftige Nachfrage im Radverkehr attraktive Verkehrsanlagen bereitzustellen, sodass der Radverkehr sein hohes Potenzial als Alternative zum PKW entfalten kann. Die Analyse der bestehenden Radverkehrsanlagen unter Berücksichtigung der einschlägigen Regelwerke (ERA 2010) zeigt, dass sich durch die prognostizierte Verkehrszunahme auf der B 2 keine Änderung in Bezug auf vorgegebene Führungsform ergibt, da bereits für den Bestand die sicherste Führungsform mit einer Separation des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr empfohlen wird.

Entlang der B 2 steht die Herstellung regelkonformer Breiten der bestehenden Radverkehrsanlagen im Vordergrund. Dies erfolgt kurz- und mittelfristig durch kleinteilige Maßnahmen sowie langfristig im Zuge von generellen Baumaßnahmen in betreffenden Straßenabschnitten.

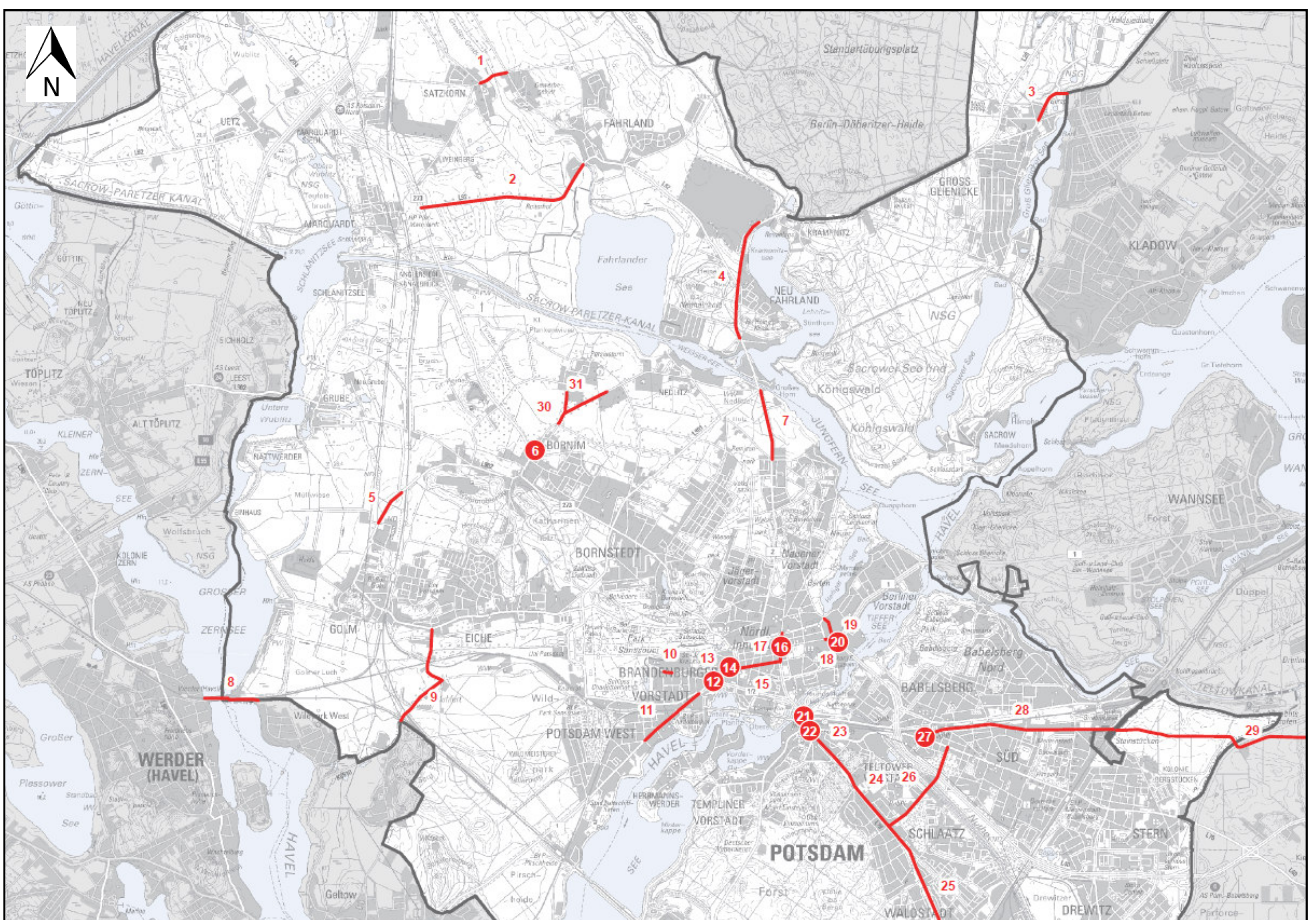


ABBILDUNG 4: PRIORITÄRE MAßNAHMEN ZUM AUSBAU DES RADWEGENETZES GEMÄß RADVERKEHRSKONZEPT DER LANDESHAUPTSTADT POTSDAM

Mit Beschluss des Radverkehrskonzept im Jahr 2017 durch die Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam wurde bereits ein Fokus auf den Ausbau des Radwegenetzes im Potsdamer Norden gelegt (vgl. Abbildung 4). Insbesondere die benannten Lückenschlüsse entlang der B 2 sind dabei als Maßnahmen der obersten Priorität 1 berücksichtigt.

Darüber hinaus sieht das Radverkehrskonzept der Landeshauptstadt Potsdam auch die Herstellung eines Radschnellwegs zwischen Krampnitz und der Potsdamer Innenstadt entlang des Fahrländer Sees vor. Die Umsetzung des Radschnellwegs erfolgt stufenweise, wobei im ersten Schritt der nördliche Abschnitt entlang des Fahrländer Sees zwischen Neu Fahrland und der L 92 umgesetzt wird.

In Bezug auf den jeweiligen Umsetzungshorizont der einzelnen Maßnahmen zur Qualifizierung des Radverkehrsangebots erfolgt die folgende Unterteilung:

- Laufend: Schadstellenbeseitigung
- Kurzfristig: Deckensanierungen
- Mittelfristig: Umsetzung Priorität 1 Maßnahmen gemäß Radverkehrskonzept der LH Potsdam sowie Verbreiterung von Radwegen
- Langfristig: Grundhafte Erneuerungen (erfolgt teilweise mit Tramverlängerung)

Darauf aufbauend erfolgt die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen gemäß der zeitlichen Einordnung in der Abbildung 5. Eine ausführliche Darstellung der einzelnen Maßnahmen zum Ausbau und zur Qualifizierung der Radverkehrsanlagen entlang der Bundesstraße 2 erfolgt in Tabelle 5.

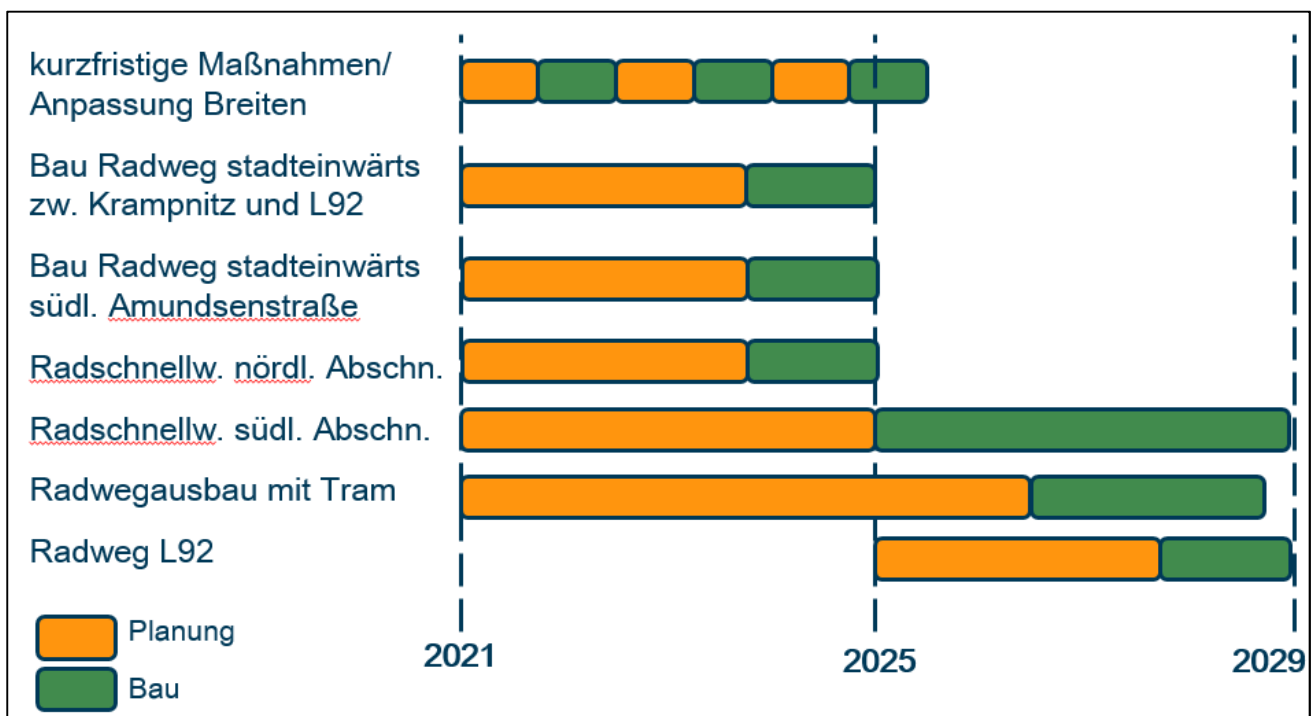


ABBILDUNG 5: MAßNAHMENÜBERBLICK ZUR QUALIFIZIERUNG DER RADVERKEHRSANLAGEN IM POTSDAMER NORDEN

TABELLE 5: MAßNAHMEN ZUM AUSBAU UND ZUR QUALIFIZIERUNG DER RADVERKEHRSANLAGEN ENTLANG DER BUNDESSTRAßE 2

Straßenname	Abschnitt von / bis	Führungsform		Mindestbreite Vgl. Ist- mit Sollbreite	Unterhaltungszustand	Maßnahmenempfehlungen
		vorhanden	empfohlen			
Am Wiesenrand	Rotkelchenweg und Gellertstraße	gemein. Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	Bei Entwicklung von Kramprnitz ist ein gemein. Geh-Radweg auf der Straßenwestseite nötig	gemein. Geh- und Radweg nördlich der Ganghöfer Straße auf einer Länge von ca. 120 m mit zu schmal (2,0 m)	Decke erneuerungsbedürftig und Kantenabbrüche bzw. fehlendes Bankett	Neubau eines Radwegs stadteinwärts auf der Westseite (RVK) Stadtauswärts Deckenerneuerung & partielle Verbreiterung
Am Wiesenrand	Gellertstraße und Rehweg	Radfahrstreifen/ gemein. Geh-Radweg im Bereich zw. Am Stinthorn und Ganghöfer Str.	Radfahrstreifen/ gemein. Geh-Radweg	Radfahrstreifen 1,8 – 1,9 m in Regelbreite gemein. Geh- und Radweg mit 1,6 m zu schmal (untermaßig).	Fahrbahn gut, Nebenlagen mittelmäßig	Fahrbahnverbreiterung und Radfahrstreifen stadtauswärts zw. Am Stinthorn und Ganghöfer Str. Mit Tramverlängerung gemein. Geh- Radweg in Regelbreite stadtauswärts
Am Wiesenrand / Tschudistraße	Rehweg und Amundsenstraße	Gehweg, Rad frei stadteinwärts gemein. Geh-Radweg stadtauswärts	gemein. Geh- Radweg oder Radfahrstreifen auf beiden Fahrbahnseiten	gemein. Geh- Radweg mit 2,5 zu schmal aufgrund Innerortsabschnitt	Stadteinwärts Mulden im Bereich Zufahrt Färgut und Am Durchstich Stadtauswärts Stufe im Bereich der Fuß-LSA	Neupflastern der schadhaften Gehwegbereiche und Beseitigung der Stufe Mit Tramverlängerung gemein. Geh- Radweg sowie Radfahrstreifen in Regelbreite

Nedlitzer Straße	Amundsenstraße und Viereckremise	Schutzstreifen stadteinwärts gemein. Geh- und Radweg stadtauswärts mit Rad frei	Radweg stadteinwärts Gemein. Geh- Radweg stadtauswärts	Schutzstreifen stadteinwärts 1,5 m gemein. Geh- Radweg 3,1 m	Fahrbahn stadteinwärts gut Kleinteilige Schäden im Geh- Radweg	Bau eines Radwegs stadteinwärts (RVK) Kleinteilige Schäden beheben
Nedlitzer Straße	Viereckremise und Georg-Hermann-Allee	Schutzstreifen stadteinwärts gemein. Geh- und Radweg stadtauswärts	Radfahrstreifen oder getrennter Geh- und Radweg	Schutzstreifen stadteinwärts 1,5 m gemein. Geh- Radweg stadtauswärts 2,8 m	Fahrbahn gut, Nebenlagen mittelmäßig	Mit Tramverlängerung Straßenumbau mit Radfahrstreifen stadteinwärts
Nedlitzer Straße	Esplanade und Kiepenheuerallee	Radweg stadteinwärts gem. Geh- und Radweg stadtauswärts	Radweg stadteinwärts gem. Geh- und Radweg stadtauswärts	Radweg stadteinwärts 1,4 – 1,6m. gemein. Geh- und Radweg stadtauswärts 2,50 m Mindestbreite	Stadteinwärts: Kanten- und Wurzelabbrüche Stadtauswärts: Längsrisse	Stadteinwärts: Radweg auf Regelbreite ausbauen Stadtauswärts: Fugen verfüllen
Kreuzung Nedlitzer Str./ Kiepenheuerallee/ Russische Kolonie						Verbreiterung des Aufstellbereichs an der Südwestseite des Knotens. Anpassung LSA-Programm um den querenden Radverkehr häufiger grün zu geben.