

Trassenübersicht: SHP Ingenieure/Design-Gruppe (Plangrundlage: OpenStreetMap OpenStreetMap, <https://www.openstreetmap.org/copyright>)

Radschnellverbindungen Potsdam-Mittelmark/Potsdam/Berlin

Dokumentation der digitalen Dialogveranstaltung

Mittwoch, 22. September 2021

18 Uhr bis 20 Uhr

Werder (Havel)

Veranstalterin

Fachplanung

Grafik

Moderation

Landkreis Potsdam-Mittelmark

SHP Ingenieure / Bosch & Partner

Design-Gruppe

TOLLERORT entwickeln & beteiligen



Landkreis
Potsdam-Mittelmark

Inhalt

Überblick über den Ablauf.....	2
Begrüßung und Einstieg.....	2
Inhaltlicher Einstieg zum Arbeitsstand.....	4
Input und Austausch zum Korridor Werder (Havel) – Potsdam.....	7
Input und Austausch zum Korridor Potsdam-Berlin-Wannsee	10
Input und Austausch zum Korridor Potsdam-Teltow.....	12
Schlussrunde.....	15
Anhang: Beiträge der Beteiligten in Slido	16
Impressum.....	21

Überblick über den Ablauf

1. Begrüßung und Einführung in die Veranstaltung
Moderation | Mone Böcker, TOLLERORT
Christian Stein, 1. Beigeordneter Landkreis Potsdam-Mittelmark
2. Radschnellverbindungen Potsdam-Mittelmark/Potsdam/Berlin
Vorstellung und Austausch mit dem Planungsteam
Dr. Peter Bischoff, SHP Ingenieure
Kristina Bröhan, SHP Ingenieure
 - Einführung zum Auftrag und den Rahmenbedingungen der Machbarkeitsuntersuchung
 - Information und Austausch über Routenalternativen in drei Trassenkorridoren
3. Schlussrunde und Ausblick: Was nehmen wir mit?

Begrüßung und Einstieg

Moderatorin Mone Böcker, Büro TOLLERORT entwickeln & beteiligen, begrüßt die Zuschauer*innen des Livestreams zur digitalen Informations- und Dialogveranstaltung im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchung für die Radschnellverbindung Potsdam-Mittelmark/Potsdam/Berlin. Die Veranstaltung wird für die Öffentlichkeit digital als Livestream im YouTube-Kanal der Landeshauptstadt Potsdam übertragen. Der Livestream beginnt mit einem Einspieler mit Hintergrundinformationen über das Projekt.

Ziel der Machbarkeitsuntersuchung für Radschnellverbindungen ist es, die am besten geeignete Routenführung für Radschnellverbindungen in drei Trassenkorridoren zu ermitteln. Die Beteiligten sind eingeladen, sich darüber zu informieren, welche Routen in drei Trassenkorridoren als mögliche Radschnellverbindungen untersucht wurden. Sie können außerdem Hinweise geben, welche Routen aus ihrer lokalen Perspektive am besten geeignet sind bzw. wo die Führung aus ihrer Sicht weniger geeignet ist. Frau Böcker erläutert den Ablauf der Veranstaltung und die Möglichkeit zur Beteiligung. Die Zuschauer*innen können während der Live-Veranstaltung im Internet über die Anwendung Slido (www.slido.com) Fragen stellen und Hinweise geben. Der Zugang erfolgt über einen Event-Code: RSVPM. Während der Veranstaltung können aufgrund der Vielzahl nicht alle eingehenden Fragen und Hinweise aufgegriffen werden. Alle Beiträge sind in dieser Dokumentation im Anhang aufgeführt. Das Planungsteam wird die Anliegen der Bürger*innen in der weiteren Planung einbeziehen.

Herr Stein, 1. Beigeordneter des Landkreises Potsdam-Mittelmark begrüßt die Zuschauer*innen und erläutert die Ziele der Machbarkeitsuntersuchung. Er benennt zunächst die beteiligten Partner*innen mit den Kommunen Teltow, Stahnsdorf, Kleinmachnow, Nuthetal, Schwielowsee und Werder (Havel) und der Landeshauptstadt Potsdam sowie der Senatsverwaltung Berlin, die mit diesem Pilotprojekt gemeinsam die Radinfrastruktur und die Chancen für das Fahrrad als Alternative zum Kraftfahrzeugverkehr verbessern wollen. Mit der Machbarkeitsstudie wird untersucht, wie die in Berlin bereits geplanten Radschnellverbindungen in Richtung der Umlandkommunen sinnvoll verlängert werden und welche Radwege als Zubringer fungieren können. Zugleich werden Qualitätsstandards für Radschnellverkehrsverbindungen definiert. Als erster Arbeitsschritt wurden im Rahmen einer Potentialanalyse drei Trassenkorridore definiert: Werder – Potsdam, Potsdam – Teltow, Potsdam – Berlin Wannsee. Für diese drei Trassenkorridore wurden in Zusammenarbeit mit den Kooperationspartner*innen Trassenvarianten erarbeitet. Diese wurden einer Bestandsaufnahme unterzogen. Auf dieser Grundlage tauschten sich zunächst die beteiligten Kommunen über geeignete Führungen aus. Nun ist die Öffentlichkeit gefragt, die Alternativen zu beurteilen. Erste Ergebnisse der zeitgleich laufenden Online-Beteiligung liegen bereits vor und werden im Laufe der Veranstaltung vorgestellt.

Die Radschnellverbindungen Potsdam-Mittelmark/Potsdam/Berlin sind ein interkommunales Projekt. Von den als Projektträger beteiligten Gebietskörperschaften ist der Landkreis Potsdam-Mittelmark durch die

Radverkehrsbeauftragte Melanie Gäbler und die Landeshauptstadt Potsdam durch den Radverkehrsbeauftragten Torsten von Einem vertreten und stehen auf dem Podium der Veranstaltung im Gespräch zur Verfügung. Für die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz ist Julia Schäfer ebenfalls vor Ort.

Frau Gäbler betont in ihrer Begrüßung die Bedeutung der Zusammenarbeit aller beteiligten Akteur*innen für die spätere Umsetzung der Planungen. Herr von Einem knüpft hier an. Die verkehrlichen Herausforderungen könnten nur gemeinsam angegangen werden. Er verweist auch auf die besondere Rolle der Gemeinsamen Landesplanung Berlin-Brandenburg im Kontext von Radschnellverbindungen, die mehr seien als übergemeindliche Radwege.

Das Team der Verkehrsplaner*innen wird vertreten durch Dr. Peter Bischoff und Kristina Bröhan von SHP Ingenieure, Hannover. Sie sind mit der Machbarkeitsuntersuchung beauftragt und stellen die Planungen vor.

Zum Auftakt können die Zuschauer*innen an ersten Abfragen in Slido teilnehmen. Die Abfragen vermitteln einen Einblick über den Kreis der Teilnehmer*innen, die den Livestream sehen und sich an den Umfragen beteiligen.

- **Umfrage: Wo wohnen Sie? (19 Beteiligte, eine Antwortmöglichkeit)**
 - Landeshauptstadt Potsdam (47%)
 - Schwielowsee/Werder (Havel) (16%)
 - Woanders (16%)
 - Berlin Steglitz-Zehlendorf (11%)
 - Stahnsdorf/Kleinmachnow/Teltow, Nuthetal/Michendorf (jeweils 5%)

- **Umfrage: Mit welchem Verkehrsmittel sind Sie im Alltag überwiegend unterwegs? (19 Beteiligte, zwei Antwortmöglichkeiten)**
 - Mit dem Fahrrad (79%)
 - Mit Bus und Bahn (58%)
 - Mit dem Auto (21%)
 - Zu Fuß (11%)
 - Mit Hilfsmittel (z.B. Rollstuhl)
 - mit dem Moped/Motorrad

- **Haben Sie schon am Online-Dialog auf mein.Berlin.de teilgenommen? (19 Beteiligte, eine Antwortmöglichkeit)**
 - Nein (68%)
 - Ja (32%)

Der Online-Dialog läuft noch bis zum 29.9.2021, sodass auch dort noch weitere Hinweise eingegeben werden können.

Frau Böcker erläutert, wie sich die Beteiligten im weiteren Verlauf über slido.com mit Beiträgen beteiligen können. Die Länge ihrer Beiträge ist auf 160 Zeichen begrenzt. Beiträge anderer Personen können unterstützt werden, auf diese Weise unterstützte Beiträge werden als besonders, relevant in der Liste oben

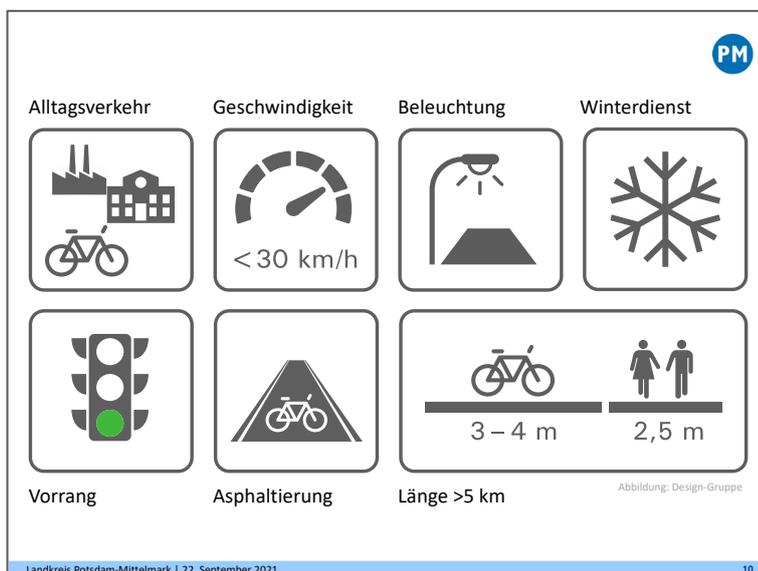
angezeigt. Im Anhang der Dokumentation sind auch die Fragen aufgeführt, die während des Live-Streams nicht erörtert werden konnten.

Inhaltlicher Einstieg zum Arbeitsstand

Herr Dr. Bischoff vom Fachplanungsteam informiert über die Ziele und den Rahmen der Machbarkeitsuntersuchung. Dabei geht er auch auf Standards und mögliche Ausführungen von Radschnellverbindungen ein. Das externe Team besteht aus mehreren Büros:

- SHP Ingenieure, bosch & Partner (Verkehrsplanung)
- TOLLERORT entwickeln & beteiligen (Öffentlichkeitsbeteiligung)
- Gisela Sonderhüskens Design Gruppe (Öffentlichkeitsarbeit).

Herr Dr. Bischoff erläutert die Merkmale von Radschnellverbindungen. Immer mehr Menschen sind mit dem Fahrrad unterwegs. Durch Radschnellverbindungen wird Radfahren so attraktiv, dass immer mehr Menschen das Auto stehen lassen, auch Distanzen über 5 km sind interessant. Dies gelingt allerdings nur, wenn Radschnellverbindungen bestimmte Mindeststandards einhalten.



Standards für Radschnellverbindungen am Beispiel von Hauptverkehrsstraßen (SHP Ingenieure/Design-Gruppe)

Radschnellverbindungen müssen für verschiedene Geschwindigkeiten des Alltagsverkehrs geeignet sein, damit alle Radfahrer*innen die Wege benutzen können. Deshalb muss auf den Strecken gefahrlos überholt werden können. An Querungsstellen hat der Radverkehr auf der Radschnellverbindung in der Regel Vorrang. Je nach Straßenraum können unterschiedliche Führungsformen geeignet sein. Herr Dr. Bischoff stellt diese beispielhaft für eine Hauptverkehrsstraße mit Radverkehr innerorts und außerorts sowie Sonderwege und Fahrradstraßen vor.

Nach der Vorstellung des Projektraums erläutert Herr Dr. Bischoff die Vorgehensweise der Potenzialanalyse, die Grundlage der Machbarkeitsuntersuchung ist. Hier wurden geeignete Trassenkorridore für Radschnellverbindungen aufgrund der Erschließungspotenziale anhand von Pendlerdaten und Prognosen ermittelt.

Die Machbarkeitsuntersuchung greift die Trassenkorridore der Potenzialanalyse auf. Es wurde zunächst eine Vielzahl von Daten ausgewertet, um wichtige Verbindungen zu ermitteln. Im Abstimmungsprozess mit den Vertreter*innen aus den Kommunen wurden Trassenvarianten ausgewählt und anschließend durch das Gutachter*innen befahren. Die Erkenntnisse wurden in Steckbriefen festgehalten. Auf der heutigen Veranstaltung werden die Einschätzungen des Planungsteams über geeignete Routenalternativen vorgestellt und besprochen.

Frau Bröhan stellt die untersuchten Trassenkorridore mit den Trassenvarianten im Überblick vor.



Trassenübersicht: SHP Ingenieure/Design-Gruppe (Plangrundlage: OpenStreetMap OpenStreetMap, <https://www.openstreetmap.org/copyright>)

Herr Dr. Bischoff erläutert abschließend den aktuellen Untersuchungsstand. Die Potenzialanalyse, die Netzkonzeption sowie die Bereisungen sind abgeschlossen. Der Variantenvergleich und die Maßnahmenentwicklung sind aktuell in Bearbeitung. Nach Auswertung der derzeit laufenden öffentlichen Beteiligungen (Online-Dialog und Live-Stream-Veranstaltung) werden noch Detailuntersuchungen durchgeführt. In einem Schlussbericht erscheint, werden die notwendige Maßnahmen beschrieben, um die angestrebten Standards zu erreichen. Die Öffentlichkeit wird über die Ergebnisse informiert.

Nach dem einführenden Vortrag haben die Beteiligten die Möglichkeit, offene Fragen zur Machbarkeitsuntersuchung zu stellen.

▪ **Frage: Werden auf den Radschnellverbindungen S-Pedelecs zugelassen?**

Antwort Herr Dr. Bischoff: Nein. S-Pedelecs sind verkehrsrechtlich als Kleinkrafträder deklariert und gelten somit nicht als Fahrrad.

▪ **Frage: Sind Studierende (z.B. Golm) auch berücksichtigt worden?**

Antwort Herr Dr. Bischoff: Am Anfang der Potenzialanalyse wurden einerseits wichtige Wohngebiete und andererseits wichtige Arbeitsstandorte bzw. Cluster von Arbeitsstandorten ermittelt. Die Universität in Golm sowie andere Universitätsstandorte in Potsdam wurden dabei einbezogen. Für die Erreichbarkeit der Standorte für Studierende ist auch die weitere Anbindung an Netz- und Zulaufstrecken ein wichtiges Thema.

- **Frage: Das Potenzial von 501 Pendlern von Michendorf nach Potsdam ist bereits heute deutlich überschritten. Können Sie Zählungen über Zeiträume im Sommer durchführen?**

Antwort Herr Dr. Bischoff: Die Potenzialanalyse beruht auf Hochrechnungen. Es wurden keine Zählungen unternommen. Die aktuellen Zahlen sind nur am Rande interessant, wichtig sind die zukünftigen Potenziale, die auch durch den Bau der Radschnellwege gefördert werden.

- **Frage: Inwieweit werden die Radweganlieger*innen an den Umbaukosten beteiligt?**

Antwort Herr von Einem: In Potsdam werden die Anlieger*innen nicht beteiligt, die Finanzierung erfolgt aus Steuergeldern.

Antwort Frau Gäbler: Auch in den Kommunen des Landkreises Potsdam-Mittelmark werden die Anlieger*innen nicht an den Umbaukosten beteiligt.

Antwort Herr Dr. Bischoff: Aktuell unterstützt das Bundesverkehrsministerium Radschnellwege mit finanziellen Mitteln, wenn ausreichend lange Strecken mit den erwähnten Qualitätsstandards umgesetzt werden.

- **Frage: Welche Chance haben Vorschläge aus der Online-Beteiligung, die zwar innerhalb der Korridore, aber jenseits der bisherigen Varianten liegen, z.B. in der Friedrich-List-Straße?**

Antwort Herr Dr. Bischoff: Auch solche Hinweise können von Bedeutung sein, um Problempunkte und wichtige Anbindungen zu identifizieren.

Herr von Einem: Hinweise werden dankbar aufgenommen und die Fragen sorgfältig dokumentiert.

- **Frage: Ist es geplant die Radschnellverbindungen als Kette zu verknüpfen? Wann planen Sie die Umsetzung?**

Antwort Frau Gäbler: Die drei Korridore sollen eine lange Trasse bilden und miteinander verbunden sein. Eine der Hauptaufgaben bei der Planung der Radschnellverbindungen ist, bestehende Radwege zu einem großen Radverkehrsnetz zu verbinden. Da die Kommunen im Landkreis die Radwege alleine bauen, wird die Umsetzung einige Zeit in Anspruch nehmen.

Herr von Einem: Nach Fertigstellung der Machbarkeitsuntersuchung haben die Kommunen die Möglichkeit, Fördergelder zu akquirieren und die Detailplanungen vorzunehmen. Dann folgt die bauliche Umsetzung, die in der Hand der Kommunen liegt und vom Landkreis begleitet wird.



Gespräch im Livestream (Screenshot)

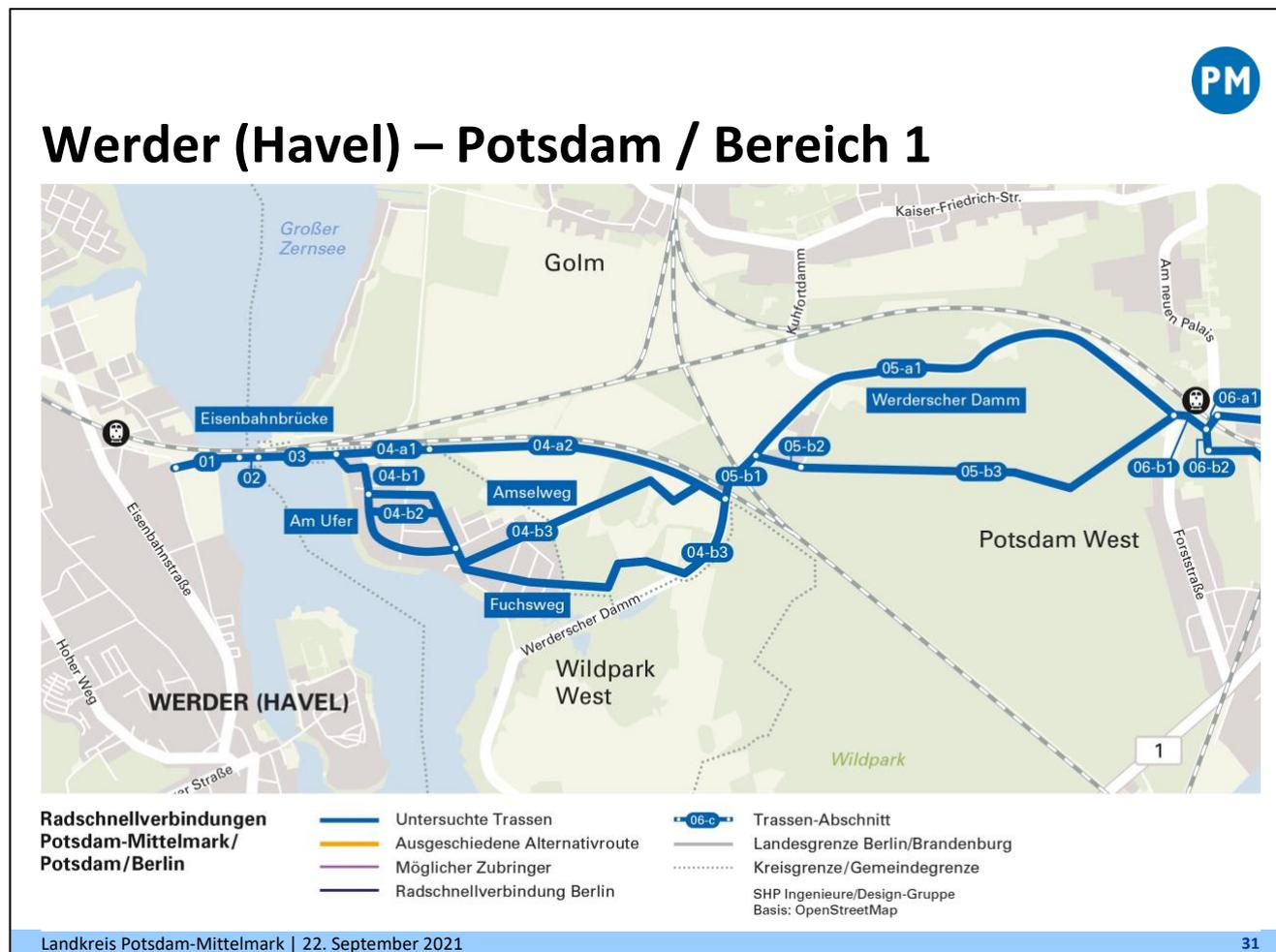
- **Frage: Wie findet die Verknüpfung der Radschnellverbindungen mit den aktuell erstellten kommunalen Radverkehrskonzepten statt, damit Anbindungen berücksichtigt werden?**

Antwort Herr von Einem: Die Kommunen hatten die Möglichkeit, ihre Planungen in den Prozess mit einzubringen. Das Radverkehrskonzept 2017 der Landeshauptstadt Potsdam wurde beispielsweise dem Planungsteam von SHP Ingenieure als Grundlage gegeben, um Anknüpfungspunkte für die Radschnellverbindungen zu finden.

Input und Austausch zum Korridor Werder (Havel) – Potsdam

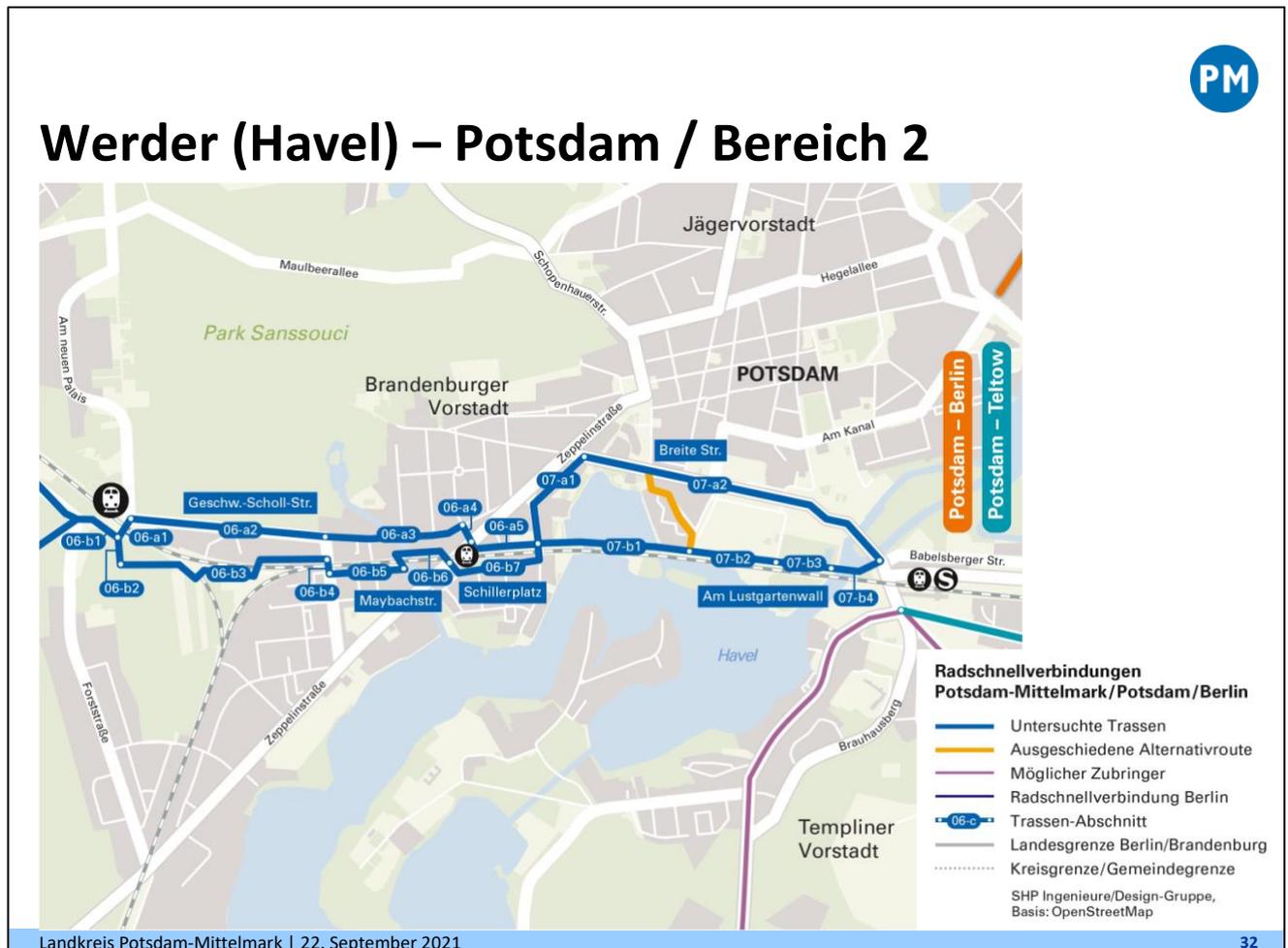
Frau Bröhan stellt zunächst Hinweise und allgemeine Anmerkungen aus dem bereits laufenden Online-Dialog zu den beiden Bereichen des Trassenkorridors vor. Dabei geht sie auch auf die von den Beteiligten bevorzugten Trassenvarianten ein.

Im Bereich 1 des Trassenkorridors ist im Abschnitt 04 demnach die Variante 04-a entlang der Bahntrasse die Vorzugsführung für die Beteiligten. Im Abschnitt 05 ist es die Variante 05-b, die durch das Waldgebiet verläuft. Im Online-Dialog wurde ebenfalls nach der Anbindung von Golm und der Lindenallee gefragt, die im Konzept über Anbindungen berücksichtigt werden sollen. Abschnitt 05-b1 wurde als Knackpunkt angemerkt, was Frau Bröhan bestätigt. Die Varianten, die durch das Wohngebiet Wildparkwest verlaufen, werden aufgrund des Kfz-Verkehrs und auf der Straße spielender Kinder nicht befürwortet. Aus Sicht des Planungsteams eignen sich diese Art von Wohnstraßen aber durchaus für das Einrichten von Fahrradstraßen.



Trasse Werder (Havel)-Potsdam Bereich 1: SHP Ingenieure/Design-Gruppe (Plangrundlage: OpenStreetMap
OpenStreetMap, <https://www.openstreetmap.org/copyright>)

Im Bereich 2 des Trassenkorridors wird im Abschnitt 06 die Variante 06-a an der Geschwister-Scholl-Straße von den Beteiligten im Online-Dialog favorisiert und im Abschnitt 07 die Variante 07-b mit den Neubaustrecken entlang der Bahntrasse. Die Variante 06-b wird als nicht geeignet bewertet, was das Planungsteam aufgrund der vielen Querungen unter den Bahntrassen bestätigt. Für die Geschwister-Scholl-Straße werden viele Maßnahmen vorgeschlagen, wie z.B. die Sperrung der Straße für den Durchgangsverkehr, Querungshilfen an den Hauptverkehrsstraßen, wie z.B. an der Zeppelinstraße.



Trasse Werder (Havel)-Potsdam Bereich 1: SHP Ingenieure/Design-Gruppe (Plangrundlage: OpenStreetMap OpenStreetMap, <https://www.openstreetmap.org/copyright>)

Folgende Beiträge werden im Gespräch der Veranstaltung erörtert.

- **Frage: Können kostenintensive Teilstücke wie Bahn-Tunnel oder Havelbrücke als FLAGSSCHIFF-Projekte angegangen und bereits z.B. durch Spenden finanziert werden?**

Antwort Herr von Einem: Die Finanzierung ist das kleinere Problem, da liegt die Hoffnung auf den Fördermitteln vom Bund. Das größere Problem ist der zeitliche Vorlauf beim Planen von Brücken und der Beantragung von Genehmigungen des Wasserschiffamts.

Antwort: Herr Dr. Bischoff: Der Planungsvorlauf und die damit verbundenen Abstimmungsprozesse sind wichtige Aspekte. Aus diesem Grund sind auch die anderen Trassenvarianten interessant und sollten weiterhin mitgedacht werden, da sie übergangsweise eine Lösung für die notwendigen umfangreichen baulichen Veränderung, wie den Bau einer Brücke, darstellen können.

- **Frage: Zu Streckenabschnitt 06-a: Die Geschwister Scholl Straße: Was wird hinsichtlich der Bäume geplant?**

Antwort Herr Dr. Bischoff: Die Situation in der Geschwister-Scholl-Straße ist komplex. Der hohe Baumbestand soll erhalten werden. Außerdem besteht die Anforderung, dass die Straßenbahn zügig und sicher fahren kann. Die Planung muss intensiv mit der Landeshauptstadt Potsdam abgestimmt werden, weil die Landeshauptstadt natürlich eigene Vorstellungen hat, welche Maßnahmen dort umgesetzt werden können. Außerdem müssen der Lieferverkehr und die Fußgängerquerungen geplant werden. Dies erfordert eine umfangreiche Abstimmung. Schließlich bietet die Einbindung der Geschwister-Scholl-Straße auch viele Vorteile, wie z.B. die gradlinige Verbindung und die mögliche Anbindung des Bahnhofs.

- **Frage: Wie stellen Sie sich den Vorrang der Radfahrer*innen am Beispiel der Querung Zeppelinstraße vor?**

Antwort Herr Dr. Bischoff: Die Zeppelinstraße ist eine wichtige Hauptverkehrsstraße und hat eine große Bedeutung für Potsdam. Auch die Landeshauptstadt hat schon Konzepte aufgestellt, um die Verkehrsstärke auf der Straße mit innovativen Verfahren zu beeinflussen. Auf der Zeppelinstraße fährt die Straßenbahn. Zwischen der geforderten Bevorrechtigung des ÖPNV und dem Vorrang einer Radschnellverbindung ist abzuwägen. Das Planungsteam befasst sich derzeit mit den Lichtsignalsteuerungen. Außerhalb der Hauptverkehrszeiten wäre es denkbar, den Radfahrenden deutlich längere Grünphasen zu ermöglichen.

- **Frage: Müsste nicht das Verbindungsstück am Hauptbahnhof besonderes Augenmerk erhalten? Kluge Anbindungen zwischen Havelbrücke – Langebrücke – Leipziger Dreieck – List-Straße – Uferwege?**

Antwort Herr Dr. Bischoff: Der Hauptbahnhof ist ein Knackpunkt, da dort alle Verkehrsarten zusammenkommen. Für eine gute Lösung müsste der Kraftfahrzeugverkehr Platz für andere Verkehrsarten abgeben. Mit dem Neubau der Havelbrücke könnte ein Anschluss an die Langebrücke erfolgen, weiter über die Babelsberger Straße, in der nicht so viel Kfz-Verkehr vorherrscht. Dort sind schon Radverkehrsanlagen vorhanden, die aber noch nicht dem Standard entsprechen. Zu berücksichtigen ist, dass auf einer Radschnellverbindung zwar die überwiegenden Abschnitte, nicht aber 100% der Strecke dem vereinbarten Qualitätsstandard für Radschnellverbindungen entsprechen müssen. Im Bedarfsfall können einzelne Abschnitte mit einem etwas geringeren Standard umgesetzt werden, um den vielseitigen Verkehrsansprüchen gerecht zu werden und Nutzungskonflikte zu verringern.

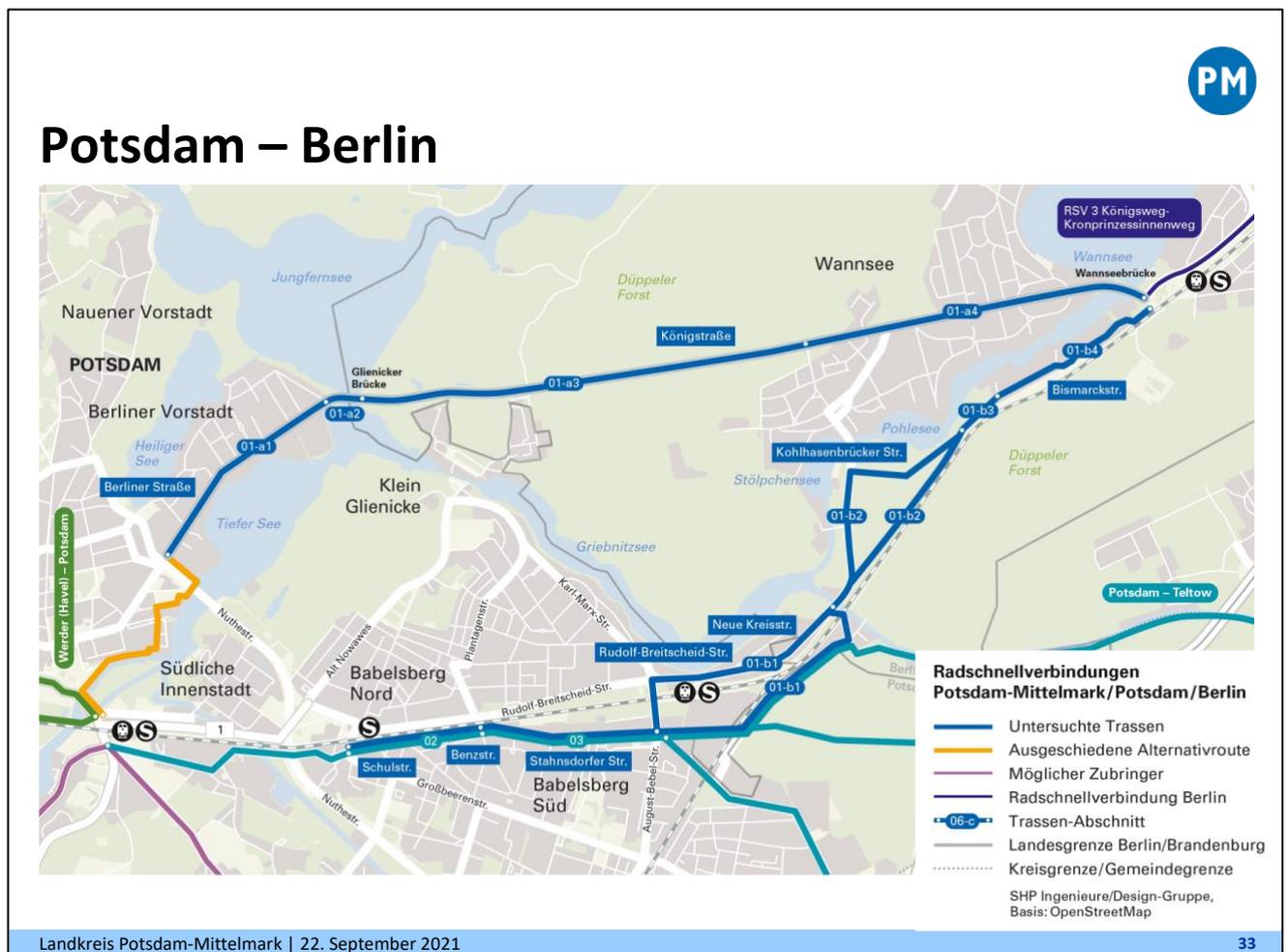
Antwort Herr von Einem: Es muss zwischen der Machbarkeitsuntersuchung und der anschließenden Planung unterschieden werden. Die Fragen, die hier aufgeworfen werden, werden in der Planung untersucht. In der Machbarkeitsuntersuchung haben wir noch keine genauen Lösungen. Ziel ist geeignete Vorzugstrassen zu ermitteln, erst dann wird die Umsetzung im Detail geplant. Es ist möglich, dass sich einzelne Empfehlungen aus der Machbarkeitsuntersuchung in der Praxis als nicht umsetzbar herausstellen.

- **Frage: Wie soll die Trasse weiter Richtung Brandenburg geführt werden? Im Moment endet sie am Bahnhof Werder?**

Antwort Frau Gäbler: Die Stadt Werder arbeitet an einem Radverkehrskonzept und muss gemeinsam mit dem Landkreis und weiteren Kommunen überlegen, ob und wie der Radschnellweg weitergeführt werden soll. Hier stellt sich die Frage, ob die Weiterführung den Standard einer Radschnellverbindung haben muss oder ob sie als Zubringer zum Radschnellweg mit etwas einfacheren Standards umgesetzt werden kann.

Input und Austausch zum Korridor Potsdam-Berlin-Wannsee

Frau Bröhan stellt zunächst Hinweise und allgemeine Anmerkungen aus dem bereits laufenden Online-Dialog vor. Dabei geht sie auf die von den Beteiligten bevorzugten Trassenvarianten ein. Die Trassenvarianten in diesem Korridor liegen sehr weit auseinander. Die Beteiligten im Online-Dialog haben die Trassenvariante 01-b, die in Babelsberg startet und entlang der S-Bahn- und Regionalbahnstrecke verläuft, favorisiert. Dabei wurden vielfältige Ergänzungen angeregt: So sollte beispielsweise der Mauerweg und in diesem Zusammenhang ein Zubringer zum Gewerbegebiet Dreilinden in Kleinmachnow berücksichtigt werden. Es wird auch angeregt, beide Varianten weiter zu verfolgen. Allerdings hat die Variante 01-a bereits heute einen sehr guten Radwegstandard. Sie ist außerdem sehr steil und aus diesem Grund für einen Radschnellweg nicht so gut geeignet.



Trasse Potsdam-Berlin: SHP Ingenieure/Design-Gruppe (Plangrundlage: OpenStreetMap OpenStreetMap, <https://www.openstreetmap.org/copyright>)

Da zunächst noch keine neuen Fragen eingegangen sind, regt Frau Böcker Herrn Dr. Bischoff und Frau Bröhan an, ihrerseits eine Frage an die Beteiligten zu stellen. Herr Dr. Bischoff greift diese Anregung gerne auf. Es handele sich in diesem Korridor um sehr unterschiedliche Varianten, einmal an der viel befahrenen Bundesstraße mit vorgesehendem Radstreifen, also mit dem Kfz-Verkehr auf einer Fläche, allerdings auch mit dem Schäferberg als Herausforderung. Die andere Trasse habe den Vorteil, dass die Universitätsgebäude in Babelsberg angeschlossen würden, hier würde aber eine lange Strecke durch Wald geführt. Was bevorzugen die Beteiligten, lieber eine stark befahrende Straße mit sozialer Kontrolle oder eine lange, natürlich beleuchtete Strecke durch den Wald?

Im weiteren Verlauf gehen einige Antworten auf diese Frage ein:

- Waldwege sind doch das Beste!?!
- Separate Führung - meine Kinder würde ich nicht auf einer Straße fahren lassen die nur durch eine Markierung auf der Straße vom PKW-Verkehr getrennt ist.
- Ich fahre öfter Mal nachts durch den Wald. Deutschland halte ich für ein sicheres Land. Daher sollten solche Wege nicht ausgeschlossen werden.
- Meinung: die kluge Lichtsteuerung ist das Hauptargument FÜR längere Strecken im Wald oder entlang des Teltow-Kanals!
- Lieber durch den Wald als an der Straße, wie jetzt auf der Königsstraße (zu laut, zu gefährlich (Parkverkehr))
- Längere Waldstrecken stellen kein Problem dar, wenn die Wege gut ausgebaut sind und für eine nachhaltige Beleuchtung gesorgt ist.
- Die Strecke durch den Wald ist nicht lang und besser als über den Schäferberg

Insgesamt gehen vielfältige Anregungen für die Ausführung einzelner Streckenabschnitte und Argumente für die beiden Varianten ein (siehe Anhang).

Von den eingehenden Fragen werden weitere im Gespräch erörtert.

- **Frage: Ist die Bündelung von RSV nach Berlin, TKS und eine Anbindung Königsweg / Europarc nicht DAS Argument für 01-b1? Zumal Bismarckstraße in Wannsee eh schwierig ist?**

Antwort Frau Schäfer: Mit der Planung sollen die Berliner Radschnellverbindungen fortgeführt werden. Beide Varianten – nach Potsdam in Richtung Hauptbahnhof und nach Potsdam in Richtung Babelsberg – werden gegenübergestellt, fachlich und im Rahmen der Beteiligung geprüft. Letztendlich wird es eine politische Entscheidung geben, wie die Radschnellverbindungen umgesetzt und welche Mittel zur Verfügung gestellt werden können.

Antwort Herr Dr. Bischoff: Die Bismarckstraße ist mit Kopfsteinpflaster belegt. Für Radfahrende wäre es vorteilhaft, wenn das Pflaster ausgetauscht werden könnte. Das wäre für den Denkmalschutz schwierig. Eine Alternative sind geschnittene Pflastersteine, die optisch im Sinne des Denkmalschutzes geeignet sind und gut befahrbar für Radfahrende. Das wäre eine Möglichkeit, falls sich diese Trasse als geeignet herausstellt.

- **Frage der Moderatorin: Können Sie schon sagen, wann es losgeht mit der Umsetzung der Berliner Radschnellverbindungen in diesem Bereich?**

Antwort Frau Schäfer: Zu den Berliner Radschnellverbindungen 3 (Königsweg-Kronprinzessinnenweg) und 6 (Teltowkanal-Route) gibt es ausführliche Informationen im Internet (www.infravelo.de) mit Zeitplänen. Die umfangreichen Planungen sind ein Prozess, der noch viele Überraschungen beinhalten wird. Es sind viele Hürden zu bewältigen. Das Ziel des Berliner Mobilitätsgesetzes, bis 2030 100km Radschnellverbindungen zu bauen, wird konsequent verfolgt.

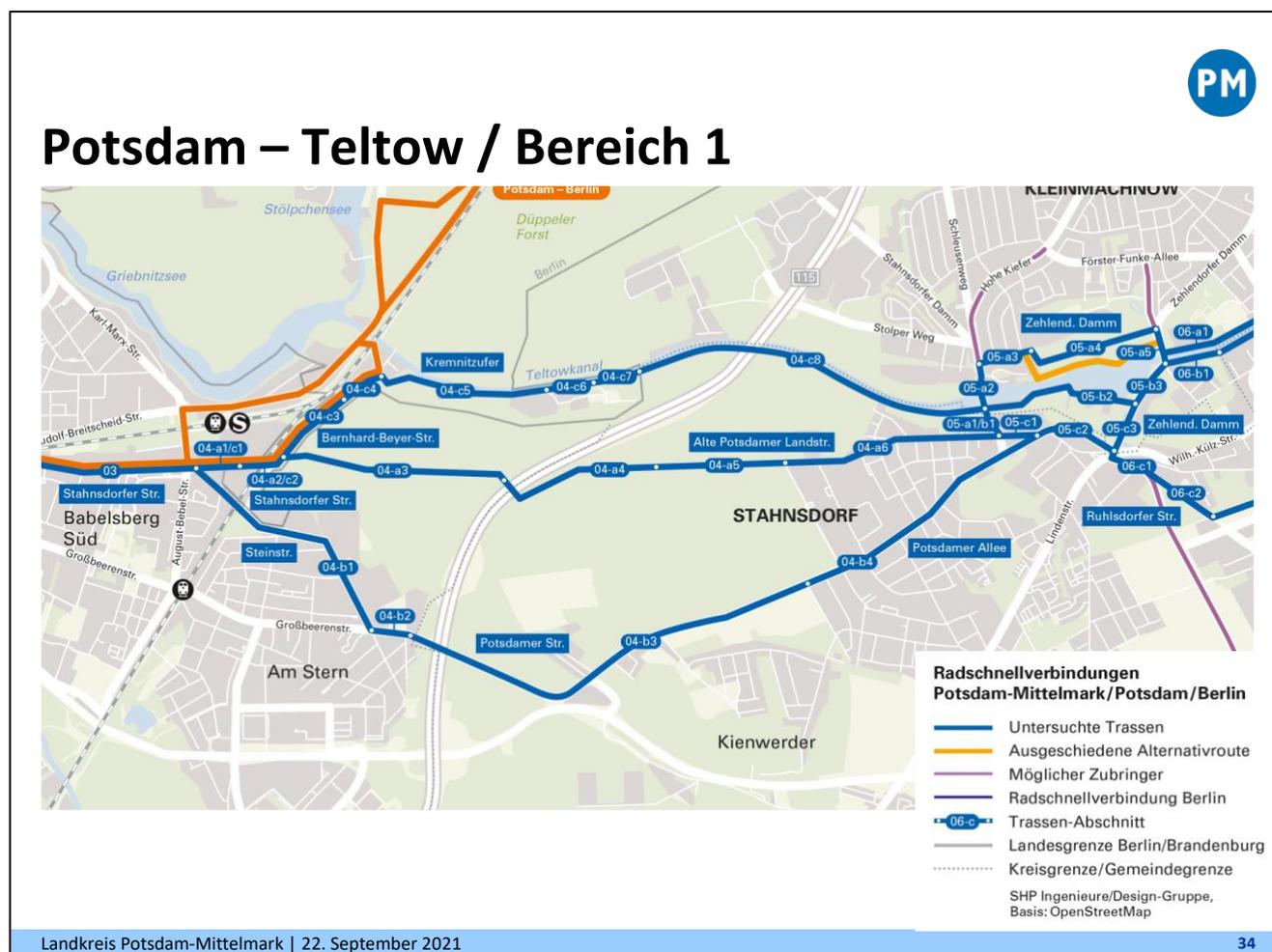
- **Anmerkung: Separate Führung - meine Kinder würde ich nicht auf einer Straße fahren lassen, die nur durch eine Markierung auf der Straße vom Pkw-Verkehr getrennt ist.**

Hinweis Herr Dr. Bischoff: Es ist möglich eine Radschnellverbindung mit einem separaten Radfahrstreifen auf der Fahrbahn einzurichten. Der Kfz-Verkehr darf dort nicht halten oder parken. Das muss natürlich gut überwacht werden. Untersuchungen zeigen, dass Radfahrstreifen eine sehr sichere Option sind, wenn die Breite ausreichend ist. Radfahrstreifen sind nicht zu verwechseln mit Schutzstreifen, die sehr viel schmaler und für den Kfz-Verkehr überfahrbar sind. Schutzstreifen sind nicht für Radschnellverbindungen vorzusehen. In Berlin werden aktuell Protected-Bike-Lanes diskutiert, bei denen der Radverkehr durch Barrieren vom Kfz-Verkehr geschützt wird. Kinder unter 10 Jahren dürfen natürlich die Gehwege mitbenutzen um dort mit dem Fahrrad zu fahren.

Input und Austausch zum Korridor Potsdam-Teltow

Frau Bröhan stellt zunächst Hinweise und allgemeine Anmerkungen aus dem bereits laufenden Online-Dialog zu den beiden Bereichen des Trassenkorridors vor. Dabei geht sie auf die von den Beteiligten bevorzugten Trassenvarianten ein.

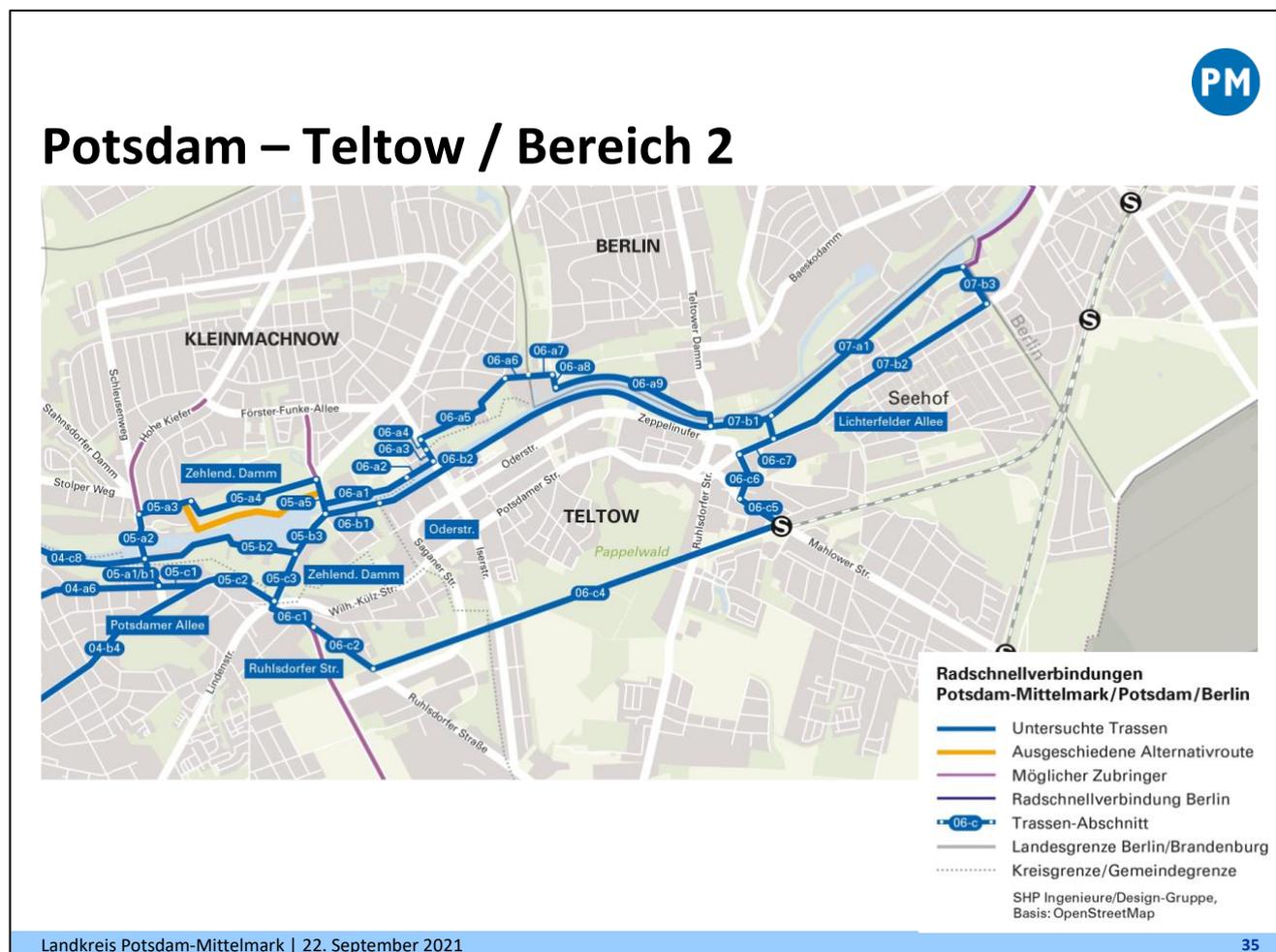
Im Bereich 1 (Abschnitte 3, 4 und 5) wird die Radschnellverbindung von Potsdam kommend bis nach Stahnsdorf/Kleinmachnow geführt. Im Online-Dialog favorisierten die Beteiligten die nördliche Variante 04-c, die unmittelbar am Teltowkanal verläuft. Auch im weiteren Verlauf wird die Führung 05-c am Teltowkanal favorisiert. Es wird auf Konflikte in der Stahnsdorfer Straße aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsstärken und des Kfz-Parkens hingewiesen. Frau Bröhan bestätigt das Problem. Hier bestünde die Möglichkeit eine Fahrradstraße einzurichten und damit den Kfz-Verkehr zu beruhigen. Hingewiesen wird auf die Anbindung des Gewerbegebiets in Kleinmachnow. Die Trassenführung durch den Wald wird aufgrund der hier lebenden Wildschweine als problematisch angesehen. Es sollten Zäune berücksichtigt werden.



Trasse Potsdam-Teltow Bereich 1: SHP Ingenieure/Design-Gruppe (Plangrundlage: OpenStreetMap OpenStreetMap, <https://www.openstreetmap.org/copyright>)

Herr von Einem ergänzt, es gebe einen politischen Auftrag zu prüfen, ob auf der Stahnsdorfer Straße eine Fahrradstraße eingerichtet werden könnte und dafür der Durchgangsverkehr herausgenommen und die Buslinien anders geführt werden könnten. Die Straße könnte schon bald besser für den Radverkehr geeignet sein.

Im Bereich 2 des Trassenkorridors haben die Beteiligten im Online-Dialog die Führung im Abschnitt 6 südlich am Teltowkanal (Variante 06-b) favorisiert. Im Abschnitt 7 werden die Varianten in etwas gleich bewertet. In der Beteiligung ging der Vorschlag ein, die Strecke alternativ über eine neue Brücke auf halber Strecke des Abschnitts 7 auf die nördliche Seite des Kanals zu führen, um die Radschnellverbindung dort an die Teltowkanal-Trasse in Berlin anzuschließen.



Trasse Potsdam-Teltow Bereich 2: SHP Ingenieure/Design-Gruppe (Plangrundlage: OpenStreetMap OpenStreetMap, <https://www.openstreetmap.org/copyright>)

- **Frage der Moderatorin: Inwieweit werden sich die Standards für Radschnellverbindungen in Berlin und in Potsdam-Mittelmark unterscheiden, z.B. die Gestaltung von Fahrradstraßen?**

Antwort Herr Dr. Bischoff: Das Büro SHP Ingenieure hat für die Berliner Senatsverwaltung in Abstimmung mit den Bezirken an einem Leitfaden über die Ausgestaltung der Standards für Fahrradstraßen gearbeitet. Fahrradstraßen gibt es schon sehr lange in Berlin, aber sie wurden in den Bezirken unterschiedlich umgesetzt. Nun liegt ein Leitfaden für alle Bezirke vor, der sukzessive umgesetzt wird. Für die Radschnellverbindungen werden vielfach Fahrradstraßen gefordert, dabei auch die Herausnahme des Kfz-Verkehrs. Hier müssen aber viele notwendige Nutzungen und Anforderungen (Lieferverkehr, Rettungsdienste etc.) berücksichtigt werden. Fahrradstraßen sind ein wichtiges Mittel, um den Radverkehr zu fördern und abseits der Hauptverkehrsstraßen zu führen.

Antwort Herr von Einem: Im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchung werden Standards definiert, auch für die Führung der Radschnellverbindungen in Fahrradstraßen. Hier wird es durch die gemeinsame Bearbeitung sicherlich wiedererkennbare Standards geben.



Frau Gäbler: Im Landkreis gibt es Kommunen, die Fahrradstraßen haben. In der Gemeinde Schwielowsee haben wir schon seit über 10 Jahren Fahrradstraßen. Diese haben alle unterschiedliche Standards, nicht die Standards eines Radschnellweges.

- **Frage: Wären bei den großen Konflikten in der Stahnsdorfer Straße nicht stattdessen eine Einbahnregelungen Rudolf-Breitscheidt-Straße nach West plus Stahnsdorfer nach Ost denkbar?**

Antwort Herr von Einem: Wir haben den politischen Beschluss für die Prüfung einer Fahrradstraße in der Stahnsdorfer Straße. Wir sehen es als machbar an, das Projekt umzusetzen. Im Detail muss vieles noch geprüft werden. Der hier gegebene Vorschlag wäre eine Rückfallvariante, wenn es in der Stahnsdorfer Straße nicht funktioniert.

- **Frage: Bisher sollen in der Stahnsdorfer Straße keine Parkplätze verschwinden, gibt es mit dieser Studie ein Umdenken?**

Antwort Herr von Einem: Das Planungsbüro prüft, ob hier eine Radschnellverbindung geführt werden könnte. Wenn dann das Parken anders organisiert werden müsste, wird ein politischer Beschluss notwendig sein. Natürlich gibt es Bedenken der Anwohner*innen gegen die Verlegung der Parkplätze. Die Gemeindevertreter*innen müssen die Vor- und Nachteile abwägen und eine Marschroute vorgeben.

- **Frage: Sind Fahrradstraßen, die bereits in Berlin eingerichtet wurden, dort erfolgreich in Hinsicht auf die Verbesserungen für den Fahrradverkehr?**

Antwort Frau Schäfer: Ja, auf jeden Fall! Fahrradstraßen in Berlin sind sehr erfolgreich. Die Nachfrage ist da. Wenn die Infrastruktur angeboten wird, wird sie auch genutzt.

- **Frage: Die Gemeinde Kleinmachnow plant aktuell weiterhin Schutzstreifen auf Hauptverkehrsstraßen. Wie kann es gelingen die Verantwortlichen mehr für Radfahrende zu sensibilisieren?**

Antwort Frau Gäbler: Hier geht es um die Frage, wie man die Politik mitnehmen und für dieses Thema sensibilisieren kann. Das ist abhängig von den handelnden Personen vor Ort. Es macht Sinn, aktiv auf die Kommunalpolitiker*innen zuzugehen und ein Umdenken einzufordern. Gesellschaftlich findet ein Umdenken statt, es ist ein guter Zeitpunkt, sich für das Thema stark zu machen.

- **Frage: Wird auch die touristische Attraktivität z.B. bei einer konsequenten Führung entlang des Teltow-Kanals gegenüber anderen Varianten berücksichtigt?**

Antwort Herr Dr. Bischoff: Eine Radschnellverbindung ist in erster Linie für Personen gedacht, die zügig von A nach B unterwegs sind, z.B. auf dem Arbeitsweg. Aber der Rückweg wird oft langsamer ohne Zeitdruck gestaltet. Die Radschnellverbindung kann vormittags dem Alltagsverkehr und nachmittags anderen Zwecken wie der Naherholung dienen. Touristische Fahrradfahrende sind nicht in die Potenzialermittlung einbezogen. Sie sind aber willkommen, die Vorteile dieser guten Radverbindungen auch zu nutzen. Radtouristen werden sicher die Radschnellverbindungen mitbenutzen, weil der Landkreis viele touristische Highlights zu bieten hat, die durch die Radschnellverbindungen auch erschlossen werden.

Frage: Am Teltowkanal muss vermutlich die Wasserschifffahrtsverwaltung mitspielen. Wird sie das?

Antwort Frau Gäbler: Davon gehe ich aus. Die Abstimmung mit allen Beteiligten, die involviert werden müssen, steht noch aus.

Antwort Herr Dr. Bischoff: In Berlin spielt das ebenso eine Rolle. Wenn Brücken gebaut werden müssen, ist eine frühzeitige Abstimmung mit den Kolleg*innen von der Wasserschifffahrtsverwaltung notwendig.

- **Frage: Ist bei 04-c3 und 04-c4 der Mauerweg oder die Bernhardt-Beyer-Straße vorgesehen?**

Antwort Frau Bröhan: Hier ist die Bernhardt-Beyer-Straße vorgesehen.

- **Frage: Kann – wenn die Planung und nicht die Finanzierung das limitierende Element sei – kommunales Personal von den Straßen – zur Radplanung abgestellt werden?**

Antwort Frau Gäbler: Der Landkreis hat keinen Einfluss darauf, wie die Stellen in den Kommunen besetzt werden und kann den Kommunen nicht vorschreiben, sich jetzt auf die Radwegeplanung zu konzentrieren. Die Machbarkeitsuntersuchung ist aber ein Angebot und eine Anregung an die Kommunen, entsprechend aktiv zu werden.

Herr von Einem: Es besteht deutschlandweit ein Fachkräftemangel sowohl bei der Straßenplanung als auch bei den Radverkehrsplaner*innen. Die Landeshauptstadt Potsdam hat mehrere Stellen ausgeschrieben. Zu beachten ist, dass die Straßenplaner*innen im Zuge der Straßenplanung in der Regel auch etwas für den Radverkehr tun.

Frau Gäbler greift eine Frage auf, die anfangs gestellt wurde.

- **Frage: Ist eine Anbindung des RSV von Michendorf, Beelitz Heilstätten, Bad Belzig über einer Trasse entlang der RE 7 denkbar?**

Antwort: Wir haben uns in diesem Gespräch auf die Trassen, nicht auf die Zubringer konzentriert. Diese Variante hat sicherlich Charme und ist bisher noch nicht untersucht worden. Wir nehmen den Hinweis gerne mit, besonders weil dadurch das Leipziger Dreieck ein bisschen entschärft werden würde. Der Vorschlag könnte, wenn nicht hier dann spätestens beim Radverkehrskonzept des Landkreises mitbetrachtet werden.

Schlussrunde

Frau Böcker bittet Herrn Dr. Bischoff zum Einstieg in die Schlussrunde noch auf folgende Frage zu antworten, die in Slido eingegangen ist: „Gibt es eine Mindestgeschwindigkeit, oder wo wird den Nutzenden der Unterschied zu sonstigen Radwegen erklärt?“ Herr Dr. Bischoff äußert sich sehr klar: Radschnellverbindungen seien keine „Autobahnen“. Es gebe keine Mindestgeschwindigkeit. Jede/jeder Radfahrende könne die Geschwindigkeit wählen, die angenehm ist. Für alle sei genügend Raum da. Auch Personen, die beispielsweise mit dem Kinderanhänger unterwegs sind und nicht schnell fahren können, sollen hier sicher unterwegs sein können. Eine Radschnellverbindung zeichne sich durch eine zügige Reisegeschwindigkeit aufgrund möglichst weniger Unterbrechungen aus, nicht durch eine möglichst hohe Fahrgeschwindigkeit.

Das Planungsteam nimmt viele Hinweise aus der Veranstaltung mit. Durch die Beiträge der Beteiligten würden manche Überlegungen der Planer*innen bestätigt, so Herr Dr. Bischoff. Es gebe aber auch viele neue Anregungen. Herr Dr. Bischoff zeigt sich zuversichtlich, dass einige Punkte in der Machbarkeitsuntersuchung aufgegriffen werden können. Die Machbarkeitsuntersuchung wird zum im Frühjahr 2022 abgeschlossen sein. Der Online-Dialog ist noch bis zum 29. September 2021, 23:59 Uhr geöffnet unter:

<https://mein.berlin.de/projekte/radschnellverbindung-potsdam-mittelmarkpotsdamber/>

Frau Böcker bedankt sich bei den Beteiligten und bei den Mitwirkenden auf dem Podium. Sie lädt die Teilnehmenden zu einem abschließenden Feedback in Slido ein. Die Hinweise sind im Anhang zu finden.

Herr Stein schließt die Veranstaltung. Er bedankt sich bei allen, die sich mit Fragen und guten Ideen beteiligt haben und die das Projekt bis hierher begleitet haben. Herr Stein greift einen Wunsch aus der Beteiligung auf, die Radschnellverbindungen sollten jetzt möglichst schnell umgesetzt werden. Diesen Wunsch habe er auch. Der Anfang sei gemacht, aber der schwierige Teil stehe jetzt noch bevor. Bei der Planung seien viele Details zu berücksichtigen: Umweltbelange, technische Fragen wie Brücken oder Durchlässe und natürlich auch Eigentumsfragen. „Wir wollen es angehen!“ Herr Stein lädt zur weiteren Beteiligung im Online-Dialog ein.

Anhang: Beiträge der Beteiligten in Slido

Beiträge	Unterstützung	Antworten
Einführungsvortrag		
Werden auch S-Pedelecs zugelassen?	3	
Welche Chancen auf Berücksichtigung haben denn online gemachte Vorschläge INNERHALB der Korridore aber JENSEITS der bisherigen Varianten? Z.B. F.-List-Straße?	0	
Wie stellen Sie sich dann den breiten Radweg z. B. über die Stahnsdorfer Brücke vor?	0	
Sind die Studenten (z. Bsp. Golm) auch berücksichtigt worden?	2	
Ist es geplant die RSV als Kette zu verknüpfen? Wann planen Sie die Umsetzung?	0	
Können z.B. bei 07-b1 bis 07-b4 auch ausnahmsweise separate, exklusive RADtrassen im Norden des Bahndamms laufen, wenn Fußwege getrennt südlich geführt werden?	0	
Das Potenzial von 501 Pendler von Michendorf nach Potsdam ist bereits heute deutlich überschritten. Können sie Zählungen über Zeiträume im Sommer durchführen?	1	
Wie sollen Zubringer/Haupttrouten aus Spandau, Nauen, Brandenburg, Bad-Belzig entlang der RE7, Beelitz über B2, Nuthetal, etc. mit den RSV verbunden werden?	3	
Zu Korridor 06-a: Die Geschwister Schöll Straße ist sehr schmal. Bäume trennen jetzt den Gehweg von der Straße. Müssten diese gefällt werden?	2	
Inwieweit werden die Radwegeanlieger an den Aus/Umbaukosten beteiligt?	0	
Sind für Anschlussstellen wie bei Lange Brücke /Hbf, Lutherplatz, S Wannsee nicht KLUGE Multicodale (<i>multimodale?</i>) Lösungen wichtiger anstatt auf die RSV-Standards zu pochen?	2	
Fehlen nicht Zubringer aus dem Norden (z.B. via Humboldt-Brücke) oder entlang der Nuthe inklusive Bahndammquerung, um andere Potsdamer Stadtlagen anzubinden?	1	
Existiert bereits eine Zeitplanung für den Realisierungsprozess?	2	
Sind auch Zählstationen geplant?	0	
Rund 60% der Mobilitätsnachfragenden würden gerne das Rad öfter nutzen - daher richtig, eine aktuelle Zählung bleibt weit hinter dem Potenzial zurück!	1	
Können Sie bitte den Umsetzungsstandard „Vorrang für Radfahrer an Kreuzungen“ genauer erläutern? Wie genau wollen Sie dies umsetzen?	1	
Wie findet die Verknüpfung der RSVs mit den aktuell erstellten kommunalen Radverkehrskonzepten statt, damit Anbindungen berücksichtigt werden? Kommunikation...	2	
Auf den Darstellungen der Spurbreiten für die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer, habe ich keine	0	Park-/Pausenplätze für Fahrräder?

Beiträge	Unterstützung	Antworten
Parkplätze gesehen. Sind Parkplätze mancherorts vorgesehen?		
Wie sollen die RSVen mit einem noch zu erstellenden regionalen Rad-Routen-Netz eingebettet werden?	2	Ich denke, das ist eine zu organisierende Kommunikationsaufgabe! So wie zwischen Kreisen und Kommunen und Nachbarkommunen. Gruß, Christian Wessel 😊
Werden bei der Priorisierung auch Umweltbelange berücksichtigt? Und die Eingriffe möglichst klein zu halten, um eine höhere Akzeptanz zu bekommen.	2	
Trassenkorridor Werder (Havel)/Potsdam		
Können Sie die Ideen zur Umgestaltung der Stahnsdorfer Str. zu einer Fahrradstraße genauer erläutern?	0	
Wie werden die Trassenvarianten mit Berlin abgestimmt auch im Zeitablauf	2	
Wie soll die Trasse weiter in Richtung Brandenburg geführt werden? Entlang der Bahntrasse oder der B1?	0	
Können kostenintensive Teilstücke wie Bahn-Tunnel oder Havelbrücken als FLAGSCHIFFprojekte angegangen und breit z.B. ergänzend durch Spenden finanziert werden?	2	
Zu Streckenabschnitt 06-a: Die Geschwister Scholl Straße: Was wird hinsichtlich der Bäume geplant?	1	
Wie stellen Sie sich den Vorrang für Radfahrer am Beispiel Querung Zeppelinstraße vor?	3	
Müsste nicht das VERBINDUNGSSTÜCK am Hbf. besonderes Augenmerk erhalten? Kluge AnbindungEN zw. Havelbrücke-Lange Brücke-Leipziger Dreieck-List-Straße-Uferwege?	3	
Sind an den Verknüpfungspunkten mit dem ÖV bei Bhf Charlottenhof und vor allem Pdm Hbf et. al. mehr Abstellanlagen bis hin zu guten Radparkhäusern notwendig?	1	
Wenn die Geschw-Scholl-Str so ein Nadelöhr ist - wäre die Wegführung durch den Park Sanssouci keine Alternative? Zumal dort schon ein guter Weg vorhanden ist.	0	
Wie soll die Trasse weiter in Richtung Brandenburg geführt werden? Im Moment endet sie am Bahnhof Werder? Wie weiter? Bahnstrecke, Bundesstraße oder?	0	
Vielen Dank für die beiden gerade gemachten SEHR guten Antworten!	0	
Trassenkorridor Potsdam-Berlin		
An das Planungsbüro: Sind existierende Fahrradstraßen in Berlin Ihrer Meinung nach ein Erfolg?	0	
Die Variante 1a bräuchte dringend Verbesserungen im Bereich ab Orts-/Stadteingang Berlin (alter, nicht mehr als Radweg beschilderter Plattenweg, baulich supopt.	2	
Ist eine Anbindung des RSV von Michendorf, BeelitzHeilstätten, Bad Belzig über einer Trasse entlang der RE 7 denkbar?	2	

Beiträge	Unterstützung	Antworten
Ist die Bündelung von RSV nach Berlin, STK und eine Anbindung Königsweg / Europarc nicht DAS Argument für 01-b1? Zumal Bismark-Str. in Wannsee eh schwierig ist?	3	TKS ah okay. Danke 😊
Waldwege sind doch das Beste!?!	3	... Als Frau nicht unbedingt. ... Ich bin eine Frau und sage das ganz definitiv, ich fahre den Königsweg regelmäßig im Dunkeln.
Separate Führung - meine Kinder würde ich nicht auf einer Straße fahren lassen die nur durch eine Markierung auf der Straße vom PKW-Verkehr getrennt ist.	3	
Der Königsweg sollte unbedingt weiter mit untersucht werden, auch wegen der Anbindung an Berlin.	3	
Ich fahre öfter Mal nachts durch den Wald. Deutschland halte ich für ein sicheres Land. Daher sollten solche Wege nicht ausgeschlossen werden.	7	Ich möchte als Frau nicht nachts durch den Wald fahren.
Aus meiner Sicht haben beide Routen ihre Berechtigung und sprechen unterschiedliche Zielgruppen an.	6	
Wegführungen sollten sich schon am täglichen Leben orientieren (Geschäfte, Gastronomie, Öffentliche Einrichtungen)	0	nee - es geht um schnelle weite Verbindungen, bummeln dann über das weitere Radwegenetz
Meinung: die kluge Lichtsteuerung ist das Hauptargument FÜR längere Strecken im Wald oder entlang des Teltow-Kanals!	1	
Lieber durch den Wald als an der Straße, wie jetzt auf der Königsstraße (zu laut, zu gefährlich (Parkverkehr))	1	
Die Bismarckstraße auf der Strecke nach Wannsee hat fürchterliches denkmalgeschütztes Kopfsteinpflaster. Wie ist die Chance, dort einen Asphaltteil einzubauen?	1	
Längere Waldstrecken stellen kein Problem dar, wenn die Wege gut ausgebaut und für nachhaltige Beleuchtung gesorgt ist.	2	
Bitte noch einmal ansagen, wo die Planung für Berliner Radschnellverbindungen online zu finden ist.	0	https://www.infravelo.de/meldung/vorplanungen-rsv0/
Die Strecke durch den Wald ist nicht lang und besser als über den Schäferberg	2	
Als Alternative zur Bismarckstraße kann doch auch eine Führung durch den Döppler Forst SÜDLICH der Wannsee-Bahn-Trasse ab Nathanbrücke geführt werden?	1	
Wichtig zur Trassenentscheidung ist die Anbindung von Orten	0	
Danke. das meinte ich. Dann bitte "Protected bike lines"	1	
Wären bei den großen Konflikten in Stahnsdorfer Str. nicht stattdessen Einbahnregelungen R.-Breitscheidt-Str. nach West plus Stahnsdorfer nach Ost denkbar?	3	
Stahnsdorfer Straße: Sind Fahrradstraße, die bereits in Berlin eingerichtet wurden, dort erfolgreich in Hinblick auf Verbesserung für den Fahrradverkehr?	1	

Beiträge	Unterstützung	Antworten
Dier östliche Abschnitt der Stahnsdorfer Straße würde seine Konflikte verlieren wenn die Unterführung der Steinstraße kommt	0	Was ist denn die Unterführung der Steinstraße? Wo finde ich Infos?
Fahrradstraßen brauchen modale Filter! Wo könnten die auf der Stahnsdorfer eingebaut werden?	1	... was sind modale Filter? ... https://www.adfc.de/artikel/modale-filter-beruhigen-quartiere-und-schaffen-platz ... OK! Alle Macht den modalen Filtern. ... 😊😊😊
Ist bei 04-c3 und 04-c4 der Mauerweg oder die B.-Beyer-Straße vorgesehen?	0	
Bisher sollen aber in der Stahnsdorfer Straße keine Parkplätze verschwinden. Gibt es mit dieser Studie ein Umdenken?	4	
Trassenkorridor Potsdam-Teltow		
Die Gemeinde Kleinmachnow plant aktuell weiterhin Radschutzwege auf Hauptverkehrsstr. Wie kann es gelingen die Verantwortl. mehr f. Radf. zu sensibilisieren?	1	Aktiv sich in die politischen Gremien einbringen!
Wird auch touristische Attraktivität z.B. bei einer konsequenten Führung entlang des Teltow-Kanals gegenüber anderer Varianten berücksichtigt?	1	
Kann - wenn die Planung und nicht die Finanzierung das limitierende Element sei - kommunales Personal von der Straßen- zur Radplanung abgestellt werden?	5	Es kann ja nicht jeder in der Verwaltung mal schnell Radwege planen. Frage: Könnte das Land nicht planen?
Am Teltowkanal muß vermutlich die Wasserschiffahrtsverwaltung mitspielen. Wird sie das?	1	
Keine Frage, aber wollte mal das gute Format loben!	6	
Gehört eine touristische Nutzung nicht mit in die Wirtschaftlichkeitsberechnung?	2	
Gibt es eine Mindestgeschwindigkeit, oder wo wird den Nutzenden der Unterschied zu sonstigen Radwegen erklärt?	1	
Vielen herzlichen Dank für die teils sehr guten Antworten, Hinweise und Erläuterungen der Beteiligten und die heutige Veranstaltung!	4	
Der Dialog für diese Radschnellwege scheint heute viel zu gering zu sein. Eine breitere Öffentlichkeit muss eingebunden werden.	0	
Herzlichen Dank, dass Sie sich um RSV kümmern und Interessierte beteiligen im Namen des VCD Landesverband Brandenburg	2	
Vielen Dank für die sehr gute Veranstaltung und die Öffentlichkeitsbeteiligung. Ich freue mich auf die nächsten Schritte.	0	

Was geben Sie uns zum Abschluss mit auf den Weg?

Ein sehr gutes Format. Ich freue mich, dass das Thema Radwegeinfrastruktur in den Fokus des Landkreises Potsdam-Mittelmark gekommen ist. Ich hoffe, dass die Planungsschritte zügig umgesetzt werden.

Nicht nur schnell umsetzbare Planungen sondern lieber wirklich auf später schnell befahrbare Varianten setzen - man muss mit dem Fahrrad schneller durch die Stadt kommen als mit dem Auto

Ich würde mich über viel Mut bei der Planung freuen. Das Ergebnis muss überzeugen um möglichst viele Pendler vom Umstieg auf das Fahrrad überzeugen.

Neben der hervorragenden ANGEBOTSplanung und dem Mentalitätswechsel (z.B. dass Fahrradstraßen nun auch ohne aktuelle Verkehrszahlen ausgewiesen werden dürfen) nutzen Sie zusätzlich gerne auch das Ergreifen von Gelegenheiten wie Pop-Up Radwege Kidical Mass Aktionen oder z.B. beim Bau von anderen Projekten gleich auch den Radverkehr mit zu verbessern. Vielen herzlichen Dank Ihnen allen, alles Gute und gute Fahrt mit dem Velo!

Bitte die Politiker von den Plänen überzeugen und dann kann es in die konkrete Planung gehen. Geld ist genug vorhanden. Das Geld vom Bund dann vielleicht auch für neues Personal nutzen?! Interessantes neues Format, danke für die Organisation und Durchführung.

Bitte den Tourismus und die Naherholung mit in die Planung einbeziehen, denn diese können die wirtschaftliche Entwicklung in den Regionen fördern.

Hoffentlich dauert das jetzt nicht noch zehn Jahre. Wie lässt sich der Prozess beschleunigen?

Bleiben Sie transparent. Weiter so in der Beteiligung. Danke

Berücksichtigen Sie bitte die ausreichende Zuwegung für Rettungsfahrzeuge, Lieferketten und Pendlerverkehr im Korridor 06-a.

Machen Sie bitte weiter und setzen das alles schnell um. Es ist noch ein weiter Weg bis zur Realisierung.

Vielen Dank für dieses Format. Es war sehr konstruktiv!

Danke für das Engagement und viel Erfolg! Künftige Termine bitte mit Vorlauf und intensiv kommunizieren



Senatsverwaltung
für Umwelt, Verkehr
und Klimaschutz

BERLIN



**Landkreis
Potsdam-Mittelmark**

Impressum

Veranstalter:

Landkreis Potsdam-Mittelmark
Fachbereich Sicherheit, Ordnung und Verkehr
Fachdienst Verkehrsmanagement
Am Gutshof 1 - 7, 14542 Werder (Havel)

E-Mail: fb2@potsdam-mittelmark.de
Internet: www.potsdam-mittelmark.de

Fachplanung:

SHP Ingenieure
Plaza de Rosalia 1
30449 Hannover

E-Mail: p.bischoff@shp-ingenieure.de
Internet: www.shp-ingenieure.de

Grafik:

Gisela Sonderhüsken
DESIGN-GRUPPE
Ricklinger Straße 3B
30449 Hannover

www.design-gruppe.com

Moderation und Dokumentation

TOLLERORT entwickeln & beteiligen
Mone Böcker & Anette Quast gbr
Palmaille 96
22767 Hamburg

E-Mail: mail@tollerort-hamburg.de
Internet: www.tollerort-hamburg.de

Technik und Livestream

Easylivestream
Public Impact UG
Potsdamer Str. 101
10785 Berlin

www.livestreamberlin.de

Stand: November 2021