



MEHR **MITTELMARK**
MIT FAHRRAD

Anforderungen und
Forderungen an die
Entwicklung des Radverkehrs
in der Region Mittelmark

(Potsdam-Mittelmark+Potsdam+Brandenburg an der Havel)

2. überarbeitete Fassung, April 2023

Rad-aktive
MITTELMARK

Themen

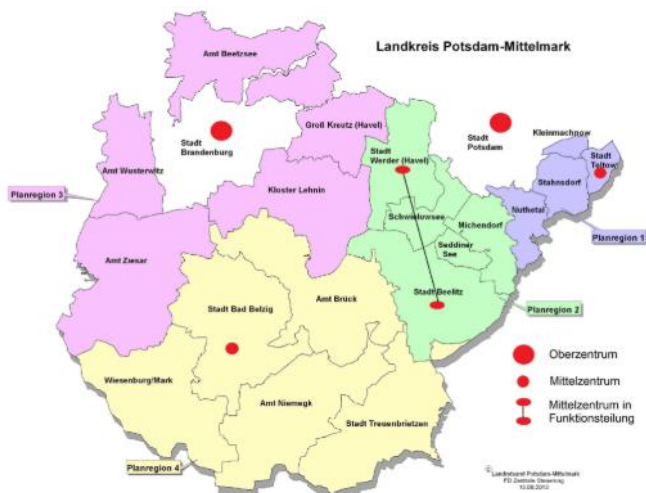
Das Radaktiven-Treffen für Potsdam-Mittelmark + Potsdam + Brandenburg a.d.H.	Seite 3
Unser Ansatz und unsere Ziele	Seite 4
Die Vision	Seite 6
Die Anforderungen an ein Radverkehrskonzept	Seite 7
I. Sicherheit im Radverkehr	Seite 7
II. Infrastruktur für den Radverkehr	Seite 11
III. Schnittstelle Radverkehr zu ÖPNV/SPNV	Seite 11
IV. Lückenloses Hauptradroutennetz	Seite 13
Vorschlag für ein Radroutennetz	Seite 16
Wie weiter?	Seite 18
Beispiel Hauptradroute PM7	Seite 20
Beispiel Radverkehrszählung	Seite 23
Kontakt	Seite 24

Das Radaktiven-Treffen für Potsdam-Mittelmark und Potsdam und Brandenburg an der Havel

Im März 2021 haben sich Einzelpersonen und Vertreter:innen der Klimainitiative Schwielowsee, Verkehrswende Werder, Radinitiative Michendorf, der ADFC-Ortsgruppen Kleinmachnow, Michendorf, Potsdam, Schwielowsee, Stahnsdorf und Teltow sowie des VCD zum ersten Mal online getroffen. Seitdem findet das Treffen mindestens einmal im Monat statt. Die Radaktiven Fläming, die Radinitiativen Beelitz und Bad Belzig sowie die ADFC-Ortsgruppen Brandenburg und Werder sind später hinzugekommen. Ziel der Treffen ist es, Anforderungen an den Radverkehr in der Region zu benennen und zu dokumentieren. So wurde auch der Entwurf eines Hauptradroutennetzes mit dem Online-Tool U-Map erstellt. Im Oktober 2021 trafen sich rund 20 der Radaktiven, um im Rahmen eines Workshops die Anforderungen und Routen konkret zu erörtern. Auf der Grundlage dieser Treffen entstand in der Folge dieses Papier. Aufgrund von zwei im Januar 2023 stattgefundenen regionalen Workshops in Brandenburg a.d.H. für die Stadt Brandenburg und die Planungsregion 3 sowie in Bad Belzig für die Planungsregion 4 wurde dieses Anforderungspapier ergänzt. Diese überarbeitete Fassung liegt hiermit vor.



Abbildung 1 Workshop der Radaktiven Mittelmark im Oktober 2021 beim Planen der Radrouten



Rund 60 Radaktive aus der Stadt Brandenburg, aus Potsdam und allen 4 Planungsregionen des Landkreises Potsdam-Mittelmark haben an den Online-Treffen und den 3 Workshops bisher mitgewirkt.

Karte 1: Planungsregionen des Landkreises
Potsdam-Mittelmark

Unser Ansatz und unsere Ziele

Die Radaktiven der Region Mittelmark (Potsdam-Mittelmark, Potsdam und Brandenburg an der Havel) sehen sich als offene und beteiligungsorientierte Gruppe für interessierte Menschen aus der Region.

Wir Radaktiven Mittelmark wollen, dass unsere Gemeinden durch mehr Radverkehr **lebenswerter** werden – **gesünder, ökologischer¹, kommunikativer und wirtschaftlicher!**² Dies ist auch gerade für ländliche Kommunen möglich. Um dieses Ziel zu erreichen, muss der Radverkehr attraktiver sowie sicherer werden, und die Infrastruktur sowie die Schnittstellen zum ÖPNV müssen ausgebaut werden.

Das Radverkehrsaufkommen in der Region nimmt zu und hat darüber hinaus ein großes Potenzial! Wir glauben, dass der Radverkehr in Brandenburg von 11 % Anteil am Modal-Split 2017 mehr als verdoppelt, wenn nicht verdreifacht werden und damit einen wesentlichen Beitrag zur nicht nur klimabedingt notwendigen Verkehrswende leisten kann.

Viele Menschen würden gerne öfter das Fahrrad nutzen und das Auto stehen lassen, wenn sie eine sichere und attraktive Radverkehrsinfrastruktur vorfinden würden. Im ländlichen Raum gilt das insbesondere auch in Verbindung mit einem guten ÖPNV-Angebot und sicheren Abstellanlagen an Bahnhöfen und Haltestellen.

Für die Entwicklung des Radverkehrs kommt einem Radverkehrskonzept für Potsdam-Mittelmark eine zentrale Bedeutung für die Umsetzung der nötigen Maßnahmen zu. Seit 2022 ist es Voraussetzung für die Förderung von Fahrradinfrastrukturmaßnahmen durch Land und Bund. Deshalb wollen wir den Landkreis bei der Entwicklung des Radverkehrskonzeptes gerne unterstützen.

Wir wollen unsere Erfahrungen als Alltags- und Freizeitradfahrende in der Region dem Landkreis, den Städten Potsdam und Brandenburg sowie den Kommunen zur Verfügung stellen, einschließlich der uns von den Bürger*innen der Gemeinde genannten Hinweise. Damit wollen wir Impulse und Ideen für die Förderung des Radverkehrs geben. In drei Workshops mit insgesamt 50 Beteiligten wurden unsere Vorstellungen für ein Radverkehrskonzept erarbeitet. Die Ergebnisse sind in diesem Papier zusammengefasst und sollen die Entwicklung des Radverkehrs sowie Erarbeitung eines Radverkehrskonzeptes in Potsdam-Mittelmark unterstützen. Die aufgeführten Aspekte sind eine Sammlung von Ideen, Forderungen und Anforderungen an ein Radverkehrskonzept. Unser Anspruch ist weder Vollständigkeit noch eine abschließende Priorisierung, wir möchten lediglich all unsere erarbeiteten Aspekte benennen und ggf. zur Diskussion stellen. Im Rahmen einer betei-

¹ 2017 wurden von den zurückgelegten Wegen in Brandenburg (Modal Split) 59 % mit Motorisiertem Individualverkehr, 11 % mit Öffentlichem Verkehr, 11 % mit Fahrrad und 20 % zu Fuß zurückgelegt. Eine Steigerung des Umweltverbundes im Modal Split (Fahrrad, ÖPNV und zu Fuß) wird nur mit einer erheblichen Steigerung des Fahrradverkehrs möglich sein. Beispiel hierfür wären die Niederlande, die einen Anteil des Fahrrades von 25 % der zurückgelegten Wege haben.

² Nach einer Studie des Umweltbundesamtes belaufen sich die Kosten für die Umwelt wie Herstellung, Wartung und Entsorgung, Energiebereitstellung (Kraftstoffe & Strom), Bau & Unterhalt der nötigen Infrastruktur sowie Flächenverbrauch pro Kilometer beim PKW bei 5,66 Cent, beim Nahlinienbus 2,75 Cent, beim Pedelec 0,58 Cent und beim Fahrrad bei 0,36 Cent. (Stand 2017, Quelle: rbb24).

gungsorientierten Entwicklung bzw. Weiterentwicklung eines Radverkehrskonzeptes sind wir gerne bereit, bei der Verdichtung und Priorisierung zu helfen.

Wir übergeben diese Sammlung dem neugewählten Landrat von Potsdam-Mittelmark und den Oberbürgermeistern der Städte Potsdam und Brandenburg als eine Grundlage für die Schaffung eines Radverkehrskonzeptes in Potsdam-Mittelmark und der Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes in Potsdam. Unser Wunsch ist es, dass der Landkreis und die Stadt im Rahmen eines beteiligungsorientierten Prozesses, d. h. mit den Bürger*innen gemeinsam eine Strategie findet, sich zu einer fahrradfreundlichen Region zu entwickeln: „**Mehr Mittelmark mit Fahrrad**“

Unsere Motivation

Wir wollen den Umstieg auf das Fahrrad fördern, denn

- Radfahren ist Bewegung und wirkt sich positiv auf die physische und psychische **Gesundheit** aus,
- Radfahren **reduziert Lärm und Schmutz**,
- Radfahren ist **klimafreundlich** und **nachhaltig**,
- Radfahren fördert die **Umweltwahrnehmung** und das Bewusstsein für den Schutz der Natur,
- Radfahren fördert das **Zusammenwachsen** der Gemeinden, da es im Vergleich zum Autofahren mehr Kommunikation der Verkehrsteilnehmer*innen ermöglicht, insbesondere einander persönlich wahrzunehmen und miteinander zu sprechen und
- Radfahren ermöglicht häufig einen **schnelleren und kürzeren Weg** von einem Ort zum anderen.
- Der Umstieg vom motorisierten Verkehr auf das Rad **senkt den Bedarf an fossilen Brennstoffen und schont Ressourcen** und ist damit ein Beitrag zur Sicherung des Friedens und der Stabilität. Radfahren ist im Nahbereich das **effizienteste Verkehrsmittel**.

Auf alle Fälle ist Radfahren:



Die Vision – unser Zukunftsbild

Das **Mittelmärkische Radnetz** verbindet die einzelnen Orte und ihre Menschen. Gute Streckenführungen ermöglichen eine sichere und vielfältige Mobilität und das Erleben der Landschaft der Region. Damit wird „**Mehr Mittelmark mit Fahrrad**“ geschaffen.

Wir sehen die Region Mittelmark in der Zukunft als eine fahrradfreundliche und damit menschen- und umweltfreundliche Region, in der Menschen mit dem Fahrrad sicher, zügig und bequem zur Schule, zur Bahn, zur Arbeit, zum Arzt/zur Ärztin, zu Freund*innn oder zum Einkaufen gelangen. Wir sehen eine Region, in der ein gutes Radwegenetz die Gemeinden und ihre Nachbarregionen miteinander verbindet, auf dem viele Menschen sich im Alltag gesund fortbewegen und unsere besondere Landschaft für die Naherholung nutzen. Durch die Erhöhung des Radverkehrsanteils wird die Lebensqualität in der Region maßgeblich erhöht. Mobilität für alle Altersstufen und zu allen Tageszeiten bei fast jeder Witterung sollte möglich sein.



Abbildung 2: Radfahrstreifen, Schloßstraße Berlin

Anforderungen und Forderungen an die Entwicklung des Radverkehrs

I. Sicherheit im Radverkehr

Die Schaffung von Sicherheit ist der wichtigste Aspekt, um das Radfahren zu fördern. Dies haben uns gegenüber alle Gesprächspartner*innen betont. Deshalb ist hierauf auch ein besonderes Augenmerk zu legen.

- Wichtig ist die Errichtung von **Geschwindigkeits-Mess-Anzeige-Einrichtungen** mit statistischer Erfassung und Auswertung der Messungen. Dabei ermöglicht die Anzahl der überhöhten Messungen die Bewertung zur Notwendigkeit weiterer Maßnahmen, und gleichzeitig kann dem/r Autofahrer*in bewusst gemacht werden, wie hoch die eigene Geschwindigkeit tatsächlich ist.
- **Unfalldaten** sollten ausgewertet werden.
- Die **Achtsamkeit**, die gegenseitige Vorsicht und Rücksichtnahme unter allen Verkehrsteilnehmenden sollte entwickelt werden.
- Die Bereitschaft zur **Regel Einhaltung** aller Verkehrsteilnehmenden sollte gefördert werden.
- Die Schaffung von Sicherheit durch **Kommunikation von Regeln an Problem-Orten** ist eine wichtige Aufgabe.
- Angestrebt werden sollte eine Publikation neuer Regeln durch Medien/Polizei/und z. B. die „Verkehrswacht Potsdam e. V. mit dem Ziel, unklare riskante Situationen zu vermeiden (Kreisverkehr, Radfahrerschutzstreifen, StVO Novellen Änderungen).
- Die Verkehrserziehung und „**Erneuerung des Fahrschulwissens**“ sollte verstärkt erfolgen.
- Ziel sollte es sein, sicher und entspannt Fahrrad fahren zu können. Dafür muss das Radfahren sowohl objektiv als auch subjektiv so sicher wie möglich sein.

Innerörtlicher Radverkehr

Damit das Fahrradfahren für mehr Bürgerinnen und Bürger eine sichere und attraktive Alternative zum Auto wird, müssen viele innerörtliche Radverkehrsführungen sicherer werden und einen flüssigen Radverkehr ermöglichen.

1. Ortsdurchfahrten

Die meisten Ortsdurchfahrten in der Region weisen Sicherheitsdefizite auf. Bei Tempo 50 für den Autoverkehr und gleichzeitig engen Straßen kommt es immer wieder zu objektiv und subjektiv gefährlichen Situationen. Die in der StVO geforderten 1,5 m Sicherheitsabstand werden von den Autos meist deutlich unterschritten. Die Radfahrenden werden häufig gezwungen, nahe der parkenden Autos zu fahren.

- Um diesen Gefahren zu begegnen, sollte die Höchstgeschwindigkeit bei den Ortsdurchfahrten im **Mischverkehr Kraft und Rad** prinzipiell auf 30 km/h reduziert werden.

- Die **Ortseinfahrten** und insbesondere die Querungssituationen am Ortseingang für den außerorts links geführten Radverkehr sind sicher zu gestalten. Eine eindeutige Radverkehrsführung über die Verkehrsinseln am Ortseingang mit Beschilderung und roter Einfärbung der Querungsfurten sowie eine Beschilderung „Radfahrer queren“ sind nötig.
- Bei **gefährlichen Kreuzungen** ist eine eindeutige Radverkehrsführung mit roter Einfärbung der Querung und fahrradgerechter Beschilderung notwendig.
- Insoweit es möglich ist, sollten dort, wo keine **getrennten Radwege** möglich sind, **Schutzstreifen** oder besser (geschützte) **Radfahrstreifen** eingeführt werden.
- Gleichzeitig sollten Autos in einem sicheren Abstand zu den Schutzstreifen **parken**. Falls dies nicht möglich ist, müssten die Parkplätze versetzt werden.
- Es sollte berücksichtigt werden, dass es sowohl für schnelle Radfahrer*innen als auch für unsichere, langsame Radfahrer*innen **sichere Führungen** geben muss.
- Für die Autofahrenden sollte **klar erkennbar** sein, wo mit Radverkehr zu rechnen ist.
- So ist die **Visualisierung** des Radverkehrs- und der Radverkehrsführung im Mischverkehr zum Beispiel durch Piktogramm-Ketten und Farbgebung eine gute Möglichkeit für mehr Sicherheit.
- Sinnvoll wäre auch, die Anwendung des Planungsmodells „**Gemeinschaftsstraße**“ (Shared Space), bei dem alle Verkehrsteilnehmer*innen gleichberechtigt sind, zu prüfen.



Abbildung 3: Zweirichtungsradwege enden häufig abrupt an Ortseinfahrten, ohne dass es eine Verkehrsführung, insbesondere für den Spurwechsel des linken Radverkehrs, gibt. Eine Folge ist, wie hier, dass Radfahrende auf den Gehwegen weiter fahren und sich und andere Verkehrsteilnehmende gefährden.

2. „Stadtverkehr“

Sicherere **Fußgängerüberwege** am gesamten Schulwegenetz von den Wohnvierteln zu den Schulen sollten zum Schutz der Kinder/Jugendlichen und zum Entschleunigen des Verkehrs eingerichtet werden.

- Zu überdenken ist die Umgestaltung der Kreisverkehre gemäß „**Geschützte Kreisverkehre nach niederländischem Vorbild**“ (siehe link: <https://bw.adfc.de/artikel/kreisverkehre>). Dabei soll im Kreisverkehr der Rad- und Fußverkehr durch eindeutige und deutliche Darstellung und Sichtbarkeit Vorrang vor dem fließenden Autoverkehr haben.
- Häufig fehlen innerorts **eigenständige Radwege**. Meist gibt es einen Mischverkehr auf den engen historischen Straßen. Häufig fahren Radfahrende aus Angst vor dem Mischverkehr auf den Fußwegen. Dies gefährdet sowohl die Fußgänger*innen wie die Radfahrenden selbst erheblich. Deshalb wäre die Schaffung von eigenständigen Radwegen und Radfahrstreifen sinnvoll. Dort, wo **Mischverkehr**, Rad- und Kraftverkehr nicht zu vermeiden ist, soll den Radfahrenden Vorrang eingeräumt werden, zum Beispiel durch Tempo 30, Errichtung von Fahrradstraßen und Visualisierung des Radverkehrs.
- Die Öffnung der **Einbahnstraßen** für Radfahr-Gegenverkehr ist möglich, um alltägliche Fahrten mit dem Rad nicht unnötig zu verlängern.

3. Nebenstraßen

Auch auf den Nebenstraßen ist der Radverkehr planerisch „mit zu bedenken“. Auf den Nebenstraßen ist die Umsetzung der Verkehrsberuhigung durch Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmenden ansatzweise schon gegeben und daher leichter umzusetzen. Der Autoverkehr ist gering, so dass zu Fuß Gehende sich auf der Fahrbahn bewegen können.

- Die Ausweisung sämtlicher bestehender „**Tempo 30-Gebiete**“ und innerörtlicher Nebenstraßen als flächendeckende verkehrsberuhigte Bereiche für den Mischverkehr incl. Fußgänger*innen wäre zu prüfen. Damit wäre die gleichberechtigte Verkehrsteilnahme aller – Fußgänger*innen, Fahrradfahrende und Auto- bzw. Motorradfahrende – auf den Nebenstraßen gegeben. Durch diesen Verkehrsansatz wäre ein weiterer Ausbau der Gehwege nicht mehr nötig.
- In der Region gibt es leider eine Reihe von Nebenstraßen bzw. Abschnitte von Nebenstraßen, die von ihrer Beschaffenheit her nicht oder nur sehr eingeschränkt für Fahrradfahrende geeignet sind. Ein von Witterungsbedingungen und Jahreszeiten unabhängiger **fahrradtauglicher Zustand** sollte dort vorrangig angestrebt werden.

Schulwege

Obwohl viele Schulwege mit dem Rad bewältigbar wären, werden viele Schulwege von den Schülerinnen und Schülern nicht mit dem Rad zurückgelegt. Hauptgrund sind die großen **Sicherheitsmängel** auf den Wegen. Häufig fahren die Radfahrenden dann auf dem Bürgersteig, der ihnen vermeintliche Sicherheit gibt. Gerade an den Ein- und Ausfahrten passieren sehr oft Unfälle. Eine häufige Lösung ist das Bringen sowie Abholen der Kinder und Jugendlichen durch die Eltern, i. d. R. mit dem klimaschädlichen Auto.

Dabei wäre auch für die Kinder und Jugendlichen die Bewegung mit dem Rad ein guter, gesunder Ausgleich zu dem Sitzen im Schulbetrieb.

Gerade im ländlichen Raum wurden durch die Zentralisierung der schulischen Institutionen **lange Schulwege** geschaffen. Dabei werden die langen Schulwege häufig mit dem Auto zurückgelegt, was zum einen Zeit kostet und zum anderen umweltschädigend ist. Dabei wäre die Bewegung für die Schüler*innen beim Radfahren ein wichtiger Baustein für die Gesundheit. Deshalb ist auch ein besonderes Augenmerk auf die „**Schulwegsicherheit**“ zu setzen.

Sichere Rad-Schulwege sind häufig **kürzer** als die Autowege und die Wege der Schulbuslinien und benötigen deshalb häufig keine längeren Fahrzeiten als die motorisierten Fahrten zur Schule.

- Schulwege – zu Fuß oder mit dem Fahrrad - sollten einen besonderen Stellenwert in der **Verkehrsplanung** bekommen.
- Vom Wohnort bis zum Schultor muss es einen **fahrradtauglichen und sicheren Schulweg** geben.
- Eine Umgestaltung der schulumgebenden Straßen ist notwendig:
 - Radwege, baulich getrennt von der Fahrbahn (zum Schutz der Kinder)
 - Umwidmung der den Schulen anliegenden Straßen als „**Schulstraße**“, wenn ein eigenständiger Radweg nicht umgesetzt werden kann. (Link: <https://www.zu-fuss-zur-schule.de/mitmachen/politischer-werden/schulstrassen>)
 - Einrichtung von **Elternhaltestellen**, die den Radverkehr erleichtern.
 - **Fahrverbotszone** / und mindestens eine **Halteverbotszone** direkt vor der Schule zur Schulzeit / bzw. den HappyHour-Zeiten.
 - Einrichtung der „**Rad-/Fußgänger-Zone**“ in der zur Schule führenden Straße
 - **Verkehrsberuhigte Zone** und Radverkehrswege bei Schulen (Tempo 10, 20)
 - „Prüfung eines **Einbahnstraßen-Konzeptes**“ für KFZ mit beidseitigem Radverkehr-Schutzstreifen.
 - **Zebrastreifen** an allen die Schule umgebenden Straßen (Ziel: Beruhigung des Verkehrs)
- dauerhafte **Tempomessungen/Blitzer** vor den Schulen
Nur kurzzeitige Auswirkung haben die zu Schuljahresbeginn einmaligen Polizei-Maßnahmen. Häufig sind „eilende Eltern“ als Zubringer den Rest des Jahres unterwegs.
Tempo-Messungen und „blinkende Geschwindigkeitsanzeigen“ der Kraftfahrzeuge und Busse sollen dem Fahrzeugführenden die tatsächliche Geschwindigkeit ins Bewusstsein bringen. Statistische Auswertungen der Messergebnisse können, bevor Unfälle passieren, für weitere Maßnahmen herangezogen werden.
- **Verkehrserziehende Maßnahmen** vor Schulen für Radfahrende und KFZ-fahrende Verkehrsteilnehmer*innen durchführen durch Polizei und „Verkehrswacht Potsdam e. V.“ oder dergleichen.

Baustellen

Bei Baustellen und Umleitungen dürfen die Radfahrenden nicht benachteiligt werden. So ist zu vermeiden, dass sie absteigen und schieben, sie lange Umwege fahren oder unsichere Wege benutzen müssen.

II. Infrastruktur für den Radverkehr

1. Abstellanlagen und Serviceeinrichtungen

Abstellanlagen sollten bedarfsgerecht platziert werden und den Standards für Größe und Stabilität entsprechen. Unterstellplätze und E-Bike³-Ladestationen sollten an Orten errichtet werden, die für den Radverkehr im Alltag und in der Freizeit wichtig sind.

- Wir brauchen **ausreichende Radabstellanlagen** in den Ortsteilen: an den Einkaufsmöglichkeiten, bei den ÖPNV-Haltestellen, an Bahnhöfen, usw.
- Die Abstellanlagen sollten **bequem** sein und ausreichend Platz bieten, auch für Spezialräder. Gute Erfahrungen haben wir mit dem sogenannten Kreuzberger Bügel mit 1,2 m Abstand voneinander gemacht.
- Die Abstellanlagen müssen **diebstahlsicher** sein. Dabei gibt es besonders hohe Anforderungen im ländlichen Raum, wo die Anlagen nicht unter ständiger sozialer Kontrolle sind.
- Wünschenswert wäre, mindestens eine **E-Bike-Ladestation** mit mehreren Steckdosen in jedem Ortsteil zu haben, möglichst zentral und in der Nähe von Gastronomie, Einkaufsmöglichkeiten und Bahnhöfen gelegen.
- Ebenfalls wichtig wäre die Schaffung von **Fahrradstationen**, die Parkplätze, E-Bike-Ladestationen, Reparaturmöglichkeiten bzw. Automaten für Schläuche sowie eine Fahrradausleihe anbieten könnten.
- Wünschenswert wäre die Schaffung von **Unterstell- und Rastmöglichkeiten** für Radfahrende. **Rast- und Orientierungsplätze** für Radfahrende und zu Fuß Gehende sollen in regelmäßigen Abständen eingerichtet werden, mit Unterstand, Bank und Tisch, Infotafeln zur Gegend und Karten zum Radverkehr und zu Wanderwegen. Radfahrende und zu Fuß Gehende können rasten, Schutz vor Regen suchen oder sich dort treffen.

Qualität

Abstell- und Serviceanlagen dürfen nicht von Hindernissen umgeben sein, sie sollen vielmehr frei zugänglich mit dem Fahrrad sein. Eine (Rad-)Barrierefreiheit beim Übergang zu Bus und Bahn soll gewährleistet sein. In der baulichen Ausgestaltung sollen hohe **Auffahrkanten**, Treppen ohne Rampen vermieden und **Drängelgitter** abgeschafft werden.

Serviceanlagen beinhalten Angebote für Miet- und Lastenräder, Lademöglichkeiten für E-Bikes, Abstellanlagen auch für E-Bikes, Fahrradgaragen und Fahrradhäuser beim SPNV sowie zentrale Parkhäuser für Fahrräder.

Zugang und Lage der Abstell- und Serviceanlagen sollen eine klare Lösung bieten, ergänzt um **Wegweisung** und **einheitliche Beschilderung**.

Die Beschilderung soll Bestandteil der Beschilderung für das Radwegenetz sein. Für Hauptradrounten und Radschnellweg würde eine einheitliche Beschilderung mit Ankündigungsschildern in ausreichender Größe benötigt. Überlandradwege dürfen nicht in Ortschaften ohne Wegweisung enden. Für eine Navigation ist möglicherweise eine einheitliche Nummerierung ähnlich wie bei Bundesstraßen sinnvoll.

³ Der Begriff "E-Bikes" wird hier als Sammelbegriff für Pedelecs, S-Pedelecs und E-Bikes verwendet.

Radwege müssen Mindestbreiten abhängig von der Frequentierung durch Radfahrende erhalten. Wie Autostraßen müssen Radwege regelmäßig gereinigt werden. Auch in die Maßnahmenliste zum Laub- und Winterdienst müssen sie aufgenommen werden.

2. Leihmöglichkeiten für Fahr- und Lastenräder

Wie in größeren Städten ist auch auf dem Land – insbesondere in Verbindung mit Schnittstellen zum ÖPNV und SPNV – ein **günstiges öffentliches Leihradsystem** zu etablieren. Für den Transport von sperrigen Gütern sollten Entleihsysteme für Lastenräder flächendeckend gefördert werden. Für die **Beförderung von Personen** sind entsprechende Spezialräder sinnvoll. So können **Menschen mit Behinderungen** mit auf Ausflüge genommen oder zu Terminen befördert werden.

Bei der Ausweitung von Fahrrad-Verleihsystemen ist darauf zu achten, einen **Anbieter im ganzen Landkreis** zu wählen, um es Nutzer*innen zu erleichtern, Fahrräder an unterschiedlichen Orten auszuleihen und abzugeben. Zum Bekanntmachen neuer Angebote oder neuer Leihstationen sollte es kostengünstige **Kennlern-Aktionen** geben. Der **Verleih** sollte je nach Standort **auch Lastenräder, Pedelecs, E-Bikes** und bedarfsgerechtes **Zubehör** wie Helme, Schlösser oder Fahrradtaschen umfassen.

III. Schnittstelle Radverkehr zu ÖPNV/SPNV

In der ländlichen Region sind oftmals die Wege zur Arbeit zu weit, um sie vollständig mit dem Rad zurückzulegen. Hier ist es wichtig, die Schnittstelle zum Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und zum Schienenpersonennahverkehr (SPNV) so attraktiv wie möglich zu gestalten. Universelle Ladestationen, sichere Stellplätze und Leihräder können für eine größere Flexibilität als bisher sorgen. Radfahrende sind unabhängig von Busfahrzeiten und nutzen die letzten Kilometer für körperliche Ertüchtigung. Für Einkäufe oder Kindertransporte sind Lastenfahrräder geeignet. Diese benötigen entsprechende Stellplätze. Die Bildung von Fahrgemeinschaften wird gefördert, wenn für den Rückweg Leihräder zur Verfügung stehen.

Abstellanlagen

Radfahrende wünschen sich **sichere und unkompliziert** zu nutzende Abstellmöglichkeiten an Bushaltestellen und in unmittelbarer Nähe von Bahnhöfen und Haltepunkten. Sie sollten sowohl **Ladestationen** für E-Bikes und Pedelecs als auch passende **Stellplätze für Lastenräder** oder Fahrräder mit Anhänger anbieten. An Bahnhöfen mit aktuell oder zukünftig absehbar großer Zahl von Pendler*innen sollten **Fahrrad-Parkhäuser** oder **Mobilstationen** vorgesehen werden, das heißt überdachte Abstellanlagen, kombiniert mit Ladestationen und diversen **Service-Angeboten**. Diese Services können Carsharing, Leihfahrräder, Möglichkeiten zur Fahrradreparatur, öffentliche Toiletten bis hin zu gastronomischen Angeboten umfassen. Mobilstationen sollten im ganzen Landkreis einheitlich gekennzeichnet werden.

Barrierefreier Zugang für alle

Der Übergang oder Zugang zum SPNV sollte für alle Reisenden mit Fahrrad unabhängig von Alter oder Körperkraft einfach zu bewerkstelligen sein. Dies beginnt mit einem sicheren Radweg und **Zugang zum Bahnhofsgebäude**. Außerdem braucht man bessere Möglichkeiten, um **Treppen oder**

Brücken zu überwinden, sei es durch Aufzüge, schiefe Ebenen oder Rampen. Schließlich ist eine ausreichende **Breite von Bahnsteigen** wichtig, um das Ein- und Aussteigen aller Fahrgäste reibungslos zu ermöglichen. Beim Zugang zu Bahnsteigen sollten auch Reisende mit **Anhänger** mitbedacht werden.

Fahrradmitnahme und Tickets

Radfahrende wünschen sich Erleichterungen, um in ÖPNV und SPNV ein Fahrrad mitnehmen zu können. Bei **Bussen** in touristischen Regionen ist die **Mitnahme** zum Beispiel über **spezielle Anhänger** möglich – ein System, das in Regionen ohne Bahnanschluss eine größere Rolle spielen sollte. Im SPNV wünschen sich Radfahrende vor dem Einsteigen bessere Informationen, in welchem Wagen noch ausreichend Platz ist. Eine Art „**Füllstandsanzeige**“ am Zug könnte Konflikte zum Freihalten von Fluchtwegen oder mit anderen Fahrgästen vermeiden. Für **Spezialräder**, z. B. Therapie-Dreiräder, besondere Rahmengrößen o. ä. sollten Nutzer*innen klare Informationen finden, welche Räder befördert werden können. Radfahrende wünschen sich ein **praktisches Ticket-System** zur Mitnahme von Fahrrädern. Beispiele wären ein Fahrrad-Monatsticket für einzelne Landkreise oder Teilbereiche von Potsdam-Mittelmark.

IV. Lückenloses Hauptradroutennetz in der Region

Orte verbinden - Landschaft genießen

Für den Alltagsradverkehr fehlen ausgebaute Radrouten, die einen komfortablen und zügigen Radverkehr in der Region Mittelmark und nach Berlin ermöglichen. Dafür ist es nötig, ein lückenloses Hauptradrouten-Netz in der Region zu schaffen. Dieses muss vom Landkreis Potsdam-Mittelmark und den Städten Potsdam und Brandenburg entwickelt und organisiert werden.

Für den touristischen Verkehr gibt es zwar in der Region bereits einige schöne Wege, doch diese sind nicht flächendeckend und weisen für den Erholungszweck lokal erhebliche Lücken auf (insbesondere bezogen auf Komfort und Qualität der Strecken). Es ist keine Erholung, mit dem Rad im Märkischen Sand zu „versickern“ oder durch Schlaglöcher und groben Bauschutt zu fahren.

1. Ortsverbindungen

„50 Prozent aller heute in Deutschland mit dem Auto zurückgelegten Wege sind unter 5 Kilometer lang, sogar 70 Prozent unter 10 Kilometer. Dies sind hervorragend mit dem Fahrrad zu leistende Entfernungen, insbesondere bei einer verstärkten Nutzung des Pedelecs.“ ADFC: So geht Verkehrswende, Seite 2

Diese Kilometer-Angaben des ADFC entsprechen den Entfernungen, die häufig auch in unserer Region anfallen. Gleichzeitig kann ein gut ausgebautes Netz von Radwegen auch Entfernungsvorteile gegenüber dem Auto realisieren. Ein typisches Beispiel: Die Strecke Wilhelmshorst - Michendorfer Platz nach Bergholz-Kirche über die Bergholzer Str. beträgt 4,5 km, mit dem Auto über Alt-Langerwisch und Saarmund sind es 9 km.

Diese interkommunalen Verbindungen müssen gemeindeübergreifend abgeklärt werden.

Für diese Ortsverbindungen per Rad sollten vorhandene, zum Teil **historische Wege** nutzbar gemacht werden. Diese sind teilweise als schlechte **Wald- und Wirtschaftswege** vorhanden und deshalb für das Rad meist ungeeignet. Dabei wäre ggf. eine einfache oder teilweise Befestigung schon

ein wichtiger Schritt zur Nutzbarmachung dieser Wege. Vielbefahrene Verbindungen sollten dann aber systematisch weiterentwickelt werden.

So liegt etwa das Strandbad Templin gewissermaßen vor der Haustür der Gemeinde Michendorf und von Potsdam-Waldstadt, ist aber nur auf teils miserablen und schwierigen Wegen mit dem Rad zu erreichen.

Für bestimmte Ortsverbindungen sollten Maßnahmen zur Verhinderung der Nutzung durch den Autoverkehr ergriffen werden.



Abbildung 4: Viele historische Ortsverbindungen sind leider überhaupt nicht fahrradtauglich. Hier Verbindung Michendorf - Flottstelle/Caputh

- Alle bestehenden und möglichen Ortsverbindungen sollten überprüft und in Haupt- und Neben-Verbindungen und in eine **zeitliche Priorisierung** hinsichtlich der Realisierung unterteilt werden.
- Das Radwegenetz der Region sollte an die **überregionalen Verbindungen** anschließen. Die Netzplanung sollte mit den Nachbar-Landkreisen und dem Land abgestimmt werden.
- Alle relevanten Ortsverbindungswege sollten befestigt werden. Dabei sollten auch schnelle und einfache sowie kostengünstige Lösungen, die einen zügigen Ausbau des Gesamtnetzes fördern, geprüft

werden.

- Relevante Haupt-Radwege sollten für breite Spezialräder (z. B. Lastenräder) bzw. Räder mit Anhängern (z. B. Kinderanhänger) ausgebaut werden. Gerade im Zweirichtungsverkehr müssten vorrangige Hauptradwege mindestens eine **Breite von 3 m** haben. Bei gleichzeitiger Nutzung von Fußgänger*innen **3,5 m Breite**. Sie sollten als **Radvorrangrouten** (RVR) ausgebaut werden.
- Radwege müssen gut sichtbare, auch in der Dunkelheit erkennbare **Markierungen** erhalten.
- Die **Wartung und Reinigung** von allen relevanten Radwegen und anderen Radverkehrsführungen sollte gewährleistet werden. Laub-, Schnee- und Schadensbeseitigung sollten zügig durchgeführt werden.
- An markanten Plätzen in der Region sollten **Rast- und Orientierungsplätze** für Radfahrende eingerichtet werden, mit Unterstand, Bank und Tisch, Infotafeln zur Region und Karte zum Radverkehr. Schutzhütten als Unterstand und Rastplätze sollten ebenfalls eingeplant werden.
- Die Radrouten sollten ausgeschildert sein. **Wegweisungen** durch Info- oder Knotenpunkte sollten analog und digital entwickelt werden. Die Verbindungen sollten dazu einladen, die Ortsteile und Landschaften der Gemeinde kennenzulernen und zu nutzen. Ggf. kann man auch die Qualität der Wege deutlich machen. Dabei könnte die Qualität der Strecken gekennzeichnet werden mit „grün= voll fahrradtauglich“, „gelb= eingeschränkt fahrradtauglich“ und „rot =noch nicht fahrradtauglich, aber mit Einschränkungen befahrbar“.

Eine Möglichkeit für die Ausschilderung der Radrouten wäre ggf. auch das Knotenpunktsystem, siehe Abbildung 5.



<https://fileprignitz.de/?cid=1519385811&name=Radwegenetz+432&wp=338+Tourerplanung>

Abbildung 5: Knotenpunktsystem

- Förderprogramme für „**Auto-Straßen-unabhängige**“ Radwege (Koalitionsvertrag der Landesregierung) sollten genutzt werden.
- Auf Landstraßen mit Auto/Rad-Mischverkehr ohne separaten Radfahrstreifen müssen die häufig aufgebauten **Leitplanken** überdacht werden. Diese Leitplanken verhindern die Möglichkeit des Ausweichens auf den Grünstreifen, zum Beispiel im Falle von engen brenzligen Gegenverkehr-Situationen.
- Beim **Übergang vom Radweg in den Mischverkehr** muss die sichere Führung des Radverkehrs durch bauliche und visualisierte Maßnahmen gewährleistet werden.
- Der **sichere Spurwechsel** am Ende von Zweirichtungsradwegen ist durch eine für alle Verkehrsteilnehmenden eindeutige Führung des Radverkehrs zu gewährleisten. Hierfür sind je nach Lage eine angemessene Beschilderung, Farbgebung, Visualisierung, Querungsiseln und -hilfen sowie Einfädelungsspuren vorzusehen.
- Zu sanierende und neue Straßenbauvorhaben müssen immer zusammen mit dem Radverkehr geplant werden.
- Auf Straßen ohne getrennten Radweg muss eine **Visualisierung des Radverkehrs** erfolgen, zum Beispiel durch Radfahrstreifen/Radfahrschutzstreifen oder Piktogramm-ketten.
- Hilfreich sind eine verstärkte Förderung der **Doppelnutzung** und ein entsprechender Ausbau von **Wirtschaftswegen** zur Mitnutzung von Fahrrädern.
- Auch geeignete **Brandschutzstreifen** können für den Fahrradverkehr nutzbar sein.
- Um die Entwicklung des Radverkehrs besser zu beurteilen, ist eine verstärkte **Messung des Radverkehrs** erforderlich. Entsprechende dauerhafte Zählstellen sind an geeigneten Orten einzurichten.

2. Erholung, Landschaft und Radverkehr

Die Ausgestaltung des Radnetzes sollte auch den Ansprüchen der erholungsuchenden Radfahrenden Rechnung tragen.

Hierbei sollten insbesondere die folgenden Punkte zusätzlich beachtet werden:

- Erweiterung des Radwegenetzes um Strecken, die zur Erholung und zum Genießen der Landschaft einladen (**Erholungswege**).
- **Sichere Befestigung** aller Radwege.
- Es sollte auf eine deutliche **Trennung von Reit- und Radwegen** geachtet werden.
- Bei der Gestaltung des Radnetzes sollte auf einen achtsamen und respektvollen Umgang mit der **Natur** geachtet werden. Sensible Naturräume sollten geschützt werden. Eine Versiegelung von Landschaftsräumen sollte vermieden werden.
- Erholungswege sollten möglichst nicht mit dem **Autoverkehr** gekoppelt sein.
- Die **Ortsverbundenheit**, das Geschichtsverständnis und der Naturschutz sollten durch das Radnetz gefördert werden.
- Bei der Gestaltung des Radnetzes sollte auf die **Vernetzung mit den Fernradwegen** (R1, F1 ...) geachtet werden.

- Die **touristischen Möglichkeiten** sollten weiter entwickelt werden, z. B. weitere beth+bike-Unterkünfte, Tagesangebote für den Radverkehr, z. B. in Kooperation mit den Nachbar-Kommunen und dem Tourismusverband.

3. Eigenes Netz

Fahrradwege sind nicht nur eine sinnvolle Ergänzung zu bestehenden Verkehrsverbindungen für den Autoverkehr, sondern bilden ebenso eine eigenständige Alternative für viele Zwecke. Ein eigenes Radwegenetz ist eine zusätzliche Bereicherung durch gute Luft und ansprechende Landschaft und hat häufig einen praktischen Nutzen durch Abkürzungen. Umwelt- und Gesundheitsaspekte rechtfertigen eine Aufwertung des Radverkehrs durch den Auf- und Ausbau eines unabhängigen Verkehrsnetzes.

Umgekehrt bedeuten die fehlende Knautschzone und Geschwindigkeitsunterschiede ein Sicherheitsrisiko und machen eine Trennung von Auto- und Radverkehr notwendig. Dabei erschließt sich das größte Potenzial durch die Reaktivierung vorhandener Wege.

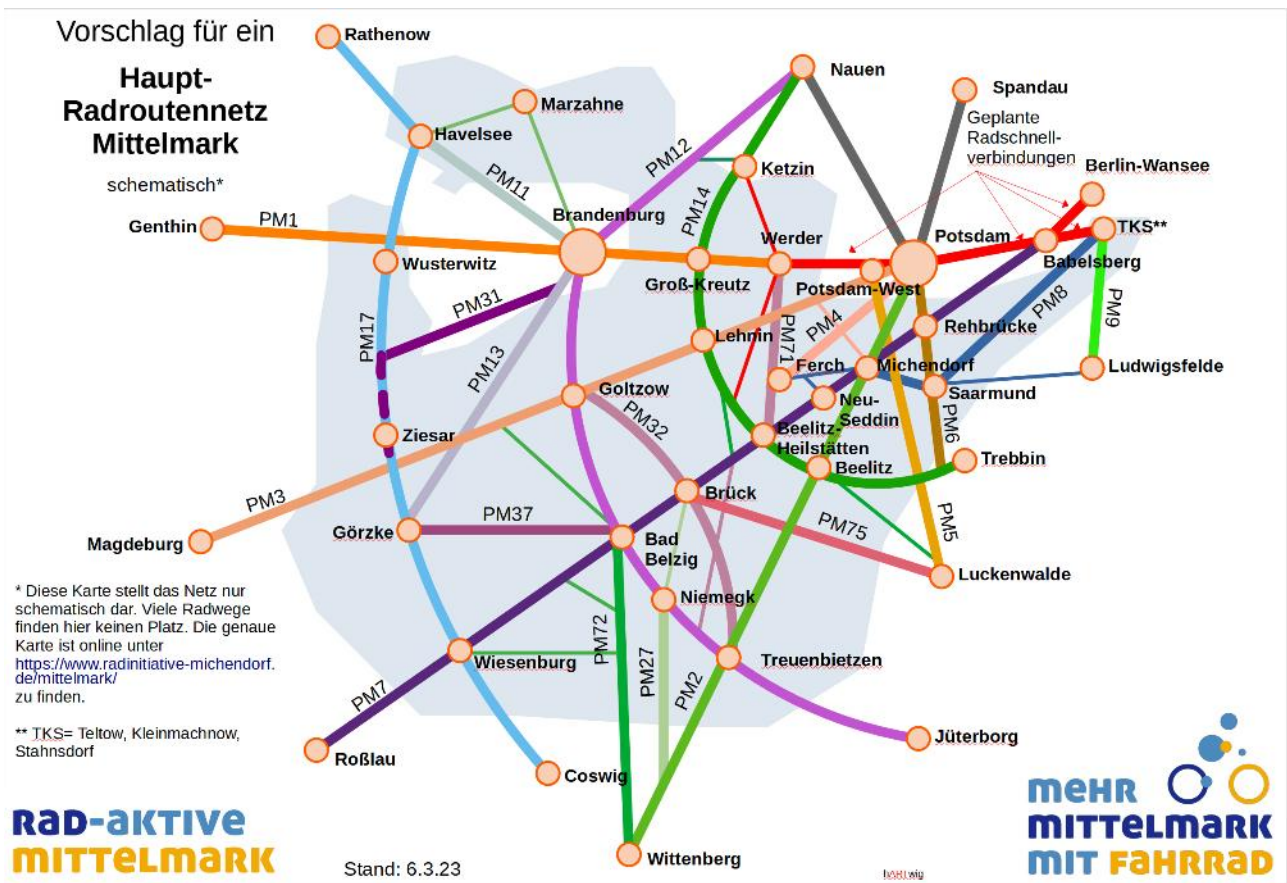
Ein Radwegenetz soll verbinden: So muss es durchgängig sein und genügend Rastplätze bieten. Sichere und wettergeschützte Abstell- und Serviceplätze gehören dazu (s. o.). Übergänge an Kreuzungen und Ortseingängen bieten Orientierung und Sicherheit. Für alle Verkehrsteilnehmenden sollen klare Regelungen gelten und ausgewiesen werden, so auch für Roller u. ä. sowie Reiter*innen.

Vorschlag für ein Radroutennetz

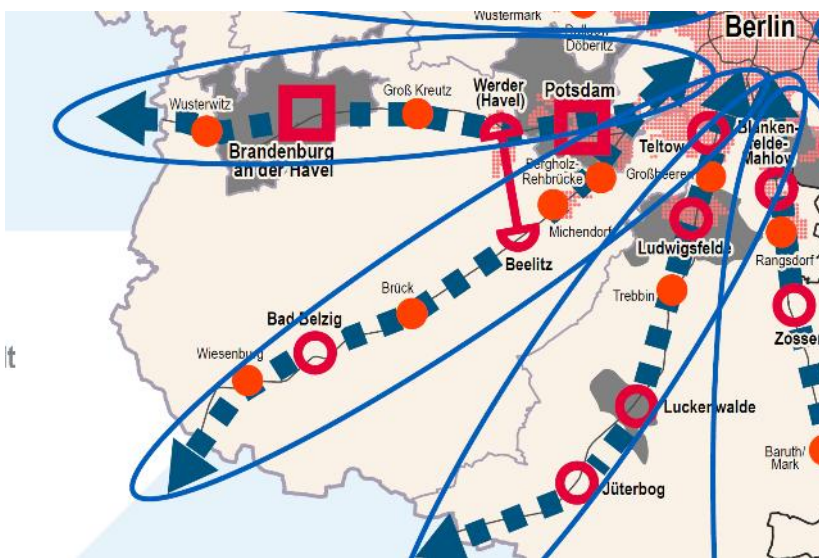
Als Radaktive sind wir der Meinung, dass nur ein vom Autoverkehr unabhängiges Angebot das wirkliche Potenzial des Fahrrads nutzen lässt. Eine wichtige Voraussetzung dafür ist ein eigenständiges Radroutennetz mit Verbindungsstrecken, die Radfahrende schnell und sicher an ihr Ziel bringen.

Deshalb haben wir uns die Aufgabe gestellt, ein alltagstaugliches und lückenloses Hauptradroutennetz für die Region Mittelmark zu entwerfen. Für die Entwicklung und die Definition von Standards wurde von fünf Nutzergruppen ausgegangen: Schulkinder, Pendler*innen, Alltags- und Freizeitverkehr sowie ältere Radfahrende. Wichtige Anforderungen an die Routen sind aus unserer Sicht: Sicherheit, Komfort und zügige Umsetzbarkeit.

Für das folgende Hauptradroutennetz für die Region Mittelmark sind wir von den bestehenden Planungen von Radschnellverbindungen von Berlin-Wannsee sowie vom Raum Teltow, Kleinmachnow, Stahnsdorf (TKS) über Potsdam nach Werder ausgegangen und haben diese in das aus unserer Sicht nötige Vorrangnetz eingeplant. (siehe auch Karte 2)



Karte 2: Schematische Darstellung des vorgeschlagenen Hauptroutennetzes



Karte 3: Entwicklungsachsen der Brandenburger Regionalentwicklungsstrategie

Die geplanten Radschnellverbindungen sollten die unten aufgeführten „Strahlen“ miteinander verbinden, wobei auch die Routen in Richtung Norden nach Nauen und Spandau mit den Radschnellverbindungen verbunden sein sollten. Die Radschnellverbindungen wären somit der nördliche Querfaden eines regionalen Haupt-Radrouten-Netzes. Die geplanten Radschnellverbindungen nehmen folglich die strahlenförmig auf Potsdam bzw. TKS zulaufenden Radvorrangrouten PM1 bis PM9 auf (Strahlenverbindungen). Die PM1 (entlang der B1 bzw. der Bahnlinie RE1) und die PM7 (entlang der Bahnlinie RE7)

verlaufen entlang den beiden für die Region wesentlichen Entwicklungsachsen und haben für die Erschließung des Alltagsradverkehrs der Region eine herausragende Bedeutung. (siehe auch Karte 3)

Gleichzeitig sind auch die anderen Strahlen-Routen PM2-PM6 sowie PM 8+9 für die Erschließung des ländlichen Raumes wichtig.

Diese "Strahlen" wären die folgenden Hauptrouten

- Brandenburg - Werder - Potsdam (ggf. bis Potsdam Stern und Kienwerder) entlang der B1 bzw. der Eisenbahnlinie RE1 (PM1)
- Potsdam-West - Kloster Lehnin - Golzow - Rottstock (PM3)
- Wannsee - Potsdam-Rehbrücke - Michendorf - Neuseddin - Beelitz-Heilstätten - Borkheide - Brück - Bad Belzig - Wiesenburg entlang der Eisenbahnlinie der RE7 (PM7)
- Potsdam - Michendorf - Beelitz - Treuenbrietzen entlang der B2 (PM2)
- Potsdam-West - Wilhelmshorst - Wildenbruch - Stücken - Zauchwitz - Luckenwalde (PM5)
- Potsdam - Waldstadt - Rehbrücke - Saarmund - Trensorf - Schönhagen (PM6)
- Michendorf - Saarmund - TKS (PM8)
- Stahnsdorf - Struveshof - Ludwigsfelde (PM9)

Diese Routen sollten mit mehreren Routen aus nordwestlicher in südöstliche Richtung als Querfäden zu einem Haupt-Radrouten-Netz der Region gewoben werden. Die Verbindungen von PM11 bis PM75 (die zweistelligen Zahlen geben an, welche äußeren Strahlen-Verbindungen verbunden werden) stellen die Querverbindungen im Netz dar. Das Hauptradroutennetz verbindet wichtige Zentren in der Region. Dieses muss mit einem weiteren Netz von Radvorrangrouten, ERA-Basisrouten, Nebenstrecken und fahrradtauglichen Wegen auf lokaler Ebene verbunden werden.

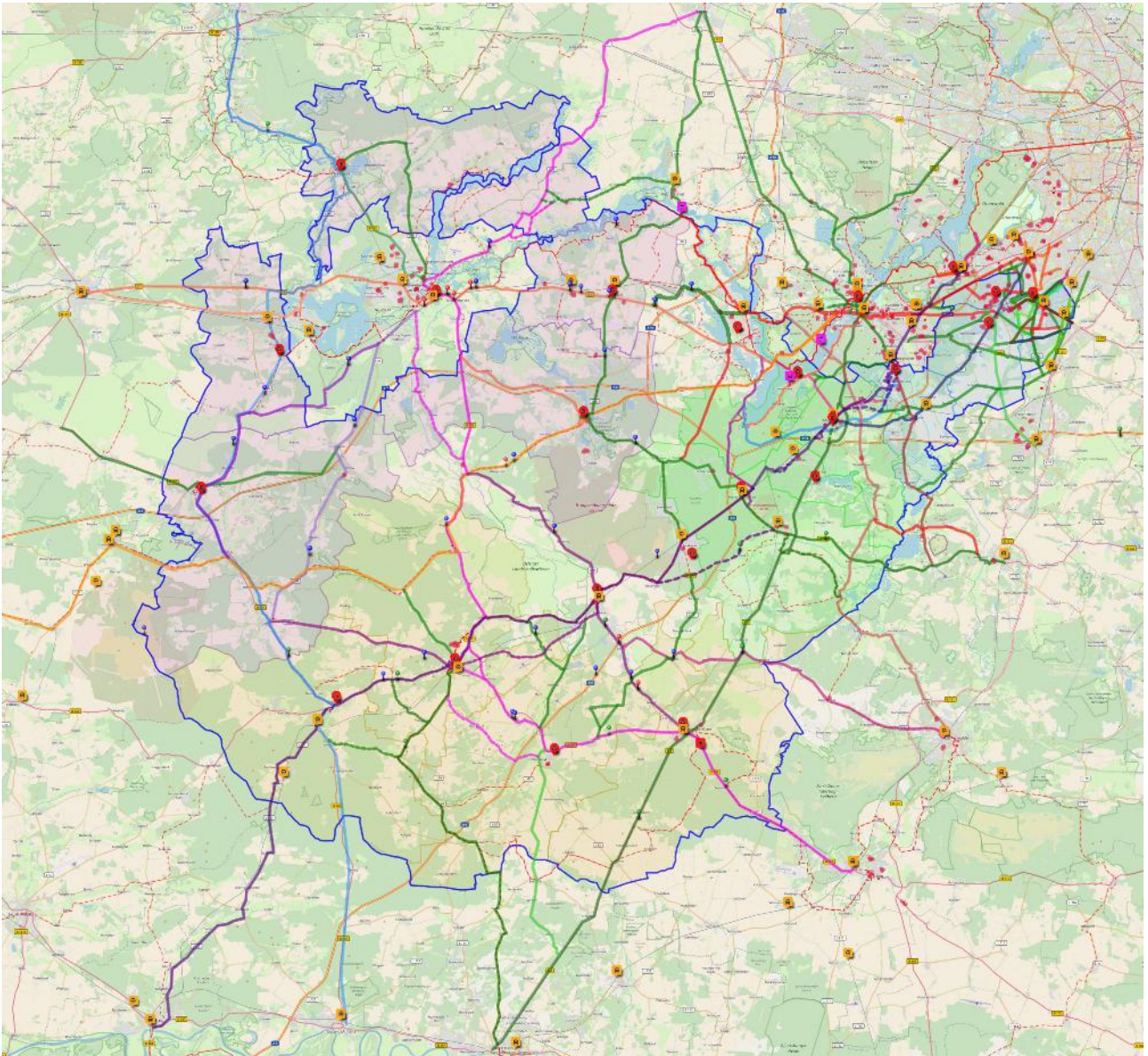
In der zweiten Karte haben wir dieses interkommunale Hauptradroutennetz schematisch dargestellt, in der vierten Karte (Seite 19) mit möglichen Verläufen der Routen. Dies ist ein Vorschlag zur Diskussion, der gleichzeitig aber auch ein Standard für ein lückenloses Netz für die Region von Hauptradrouten vorschlägt.

Wie weiter?

Die Anforderungen sind der Stand der Diskussion unter den Radaktiven in der Region im März 2023. Diesen Stand stellen wir zur Diskussion. Es gibt selbstverständlich noch eine Reihe von offenen Fragen und Lücken.










Weiter wollen wir Strecken erkunden. Hierfür planen wir **öffentliche Erkundungstouren**. Im Rahmen des Stadtradelns in Michendorf wurde bereits der Teilabschnitt Michendorf - Beelitz-Heilstätten der PM7 erkundet. Im Rahmen der Tour de Verkehrswende wurde am 8. September die PM 7 von Wiesenburg nach Michendorf erkundet. Weitere öffentliche Erkundungen der anderen Abschnitte des vorgeschlagenen Netzes sind für diesen Sommer vorgesehen.

Natürlich suchen wir den **Austausch** mit den Städten Brandenburg, Potsdam und dem Landkreis Potsdam-Mittelmark sowie seinen 38 Gemeinden zur Entwicklung des Radverkehrs in der Region. Auch am Beispiel der PM7 werden wir versuchen, dies konkret zu machen. Auch bringen wir unsere Vorschläge aktiv in die Diskussion zum Radverkehrskonzept des Landkreises Potsdam-Mittelmark ein.



Karte 4: Vorschlag Haupt-Radroutennetz Mittelmark

Agenda zur Karte:

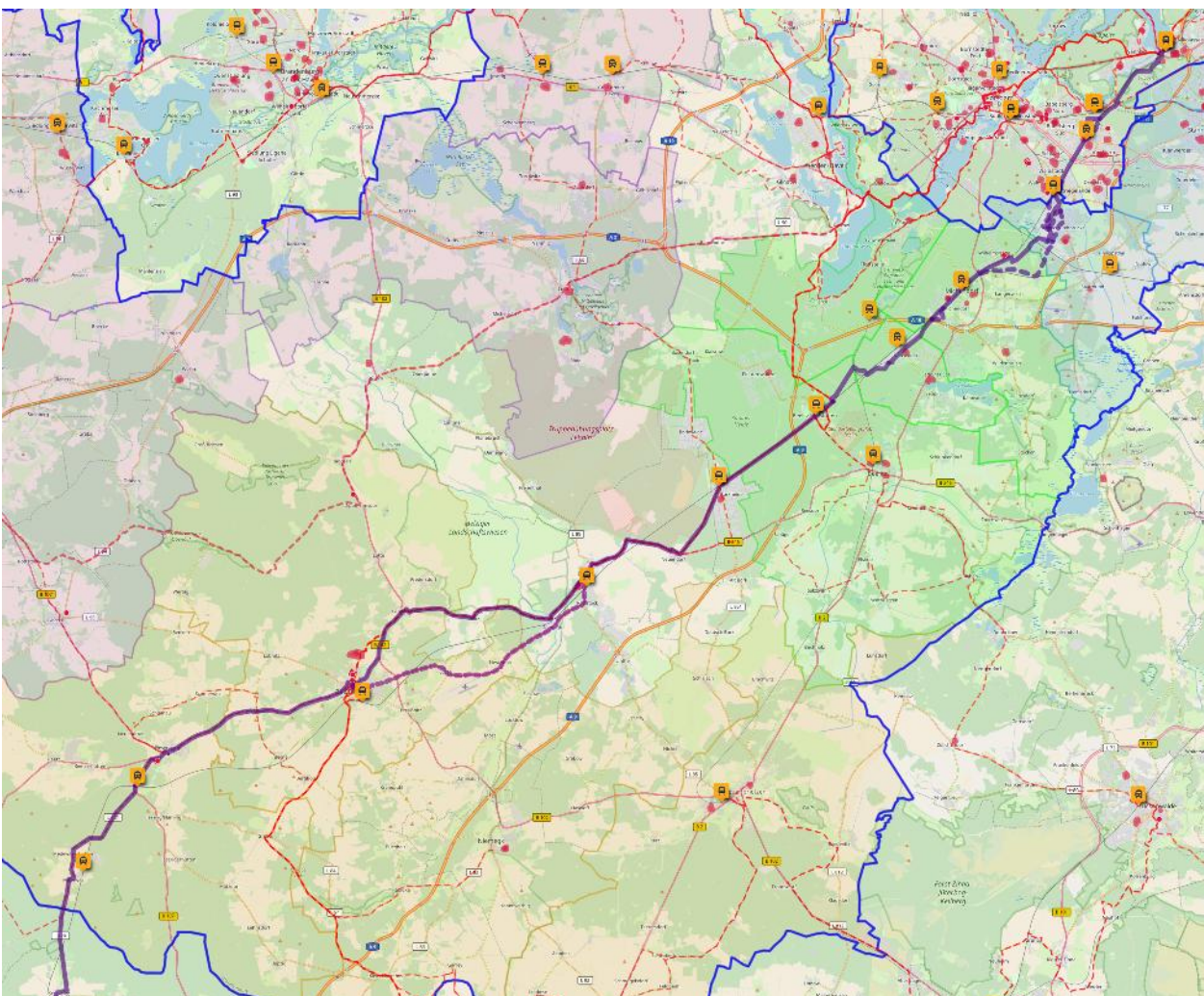
- 





Bahnhof, Zentren, Schulen, Rad-Routen, Hinweis, guter Radwegabschnitt
- 


Gefahrenstelle, fehlende barrierefreie Fahrradbrücke, touristischer Radweg

Die Karte 4 ist auch als interaktive Karte im Internet unter der Adresse https://umap.openstreetmap.de/de/map/radnetz-mittelmark_12513#https://umap.openstreetmap.de/de/map/radnetz-mittelmark_12513#12/52.2340/12.8351 genauer zu betrachten.

Beispiel PM7

Die Gestaltung einer Radroute heißt nicht, dass man diese komplett neu bauen oder einrichten muss. Es geht darum, die Routen zu analysieren und schrittweise zu optimieren. Dies möchten wir am Beispiel der von uns vorgeschlagenen Route PM7 erläutern.

Die vorgeschlagene PM7 verläuft entlang der Eisenbahnlinie von Wannsee nach Dessau. Der Regionalexpress RE7 ist damit auch der Nummerngeber der PM7. (siehe auch die Karte 5)



Karte 5: Vorschlag der Hauptradroute PM7 entlang der Eisenbahnlinie von Wannsee nach Dessau

Die PM7 kann über weite Strecken auf bestehenden touristischen Radrouten, dem Fläming Radweg, der „Historische Stadtkerne“-Route 4 und der R1/Eurovelo 7 geführt werden. Dies gilt von Medewitz bis nach Beelitz-Heilstätten. Der Streckenverlauf dieser rund 50 km muss nur für den Alltagsradverkehr optimiert werden und steht de facto bereits zur Verfügung.

Entfernungen PM 7 Medewitz - Berlin-Wannsee																		
vorhandene Radwege	Fläming-radweg	histor. SK Route 4																
		im wesentlichen entlang der R1										muss neu geplant werden						
Orte	Medewitz	Wiesenburg Bahnhof	Wiesenburg	Klein Glien	Bad Belzig	Schwanebeck	Baitz	Gömigk	Brück	Neuendorf	Borkheide	Beelitz-Heilstätten	Neu-Seddin	Michendorf	Wilhelmshorst	Potsdam-Rehbrücke	Potsdam-Medienstadt	Berlin-Wannsee
Medewitz	0,0	6,1	8,5	13,4	18,6	23,8	28,4	31,5	34,3	39,9	43,9	49,6	55,9	60,3	63,7	69,4	72,7	79,4
Wiesenburg Bahnhof	6,1	0,0	2,4	7,3	12,5	17,7	22,3	25,4	28,2	33,8	37,8	43,5	49,8	54,2	57,6	63,3	66,6	73,3
Wiesenburg	8,5	2,4	0,0	4,9	10,1	15,3	19,9	23,0	25,8	31,4	35,4	41,1	47,4	51,8	55,2	60,9	64,2	70,9
Klein Glien	13,4	7,3	4,9	0,0	5,2	10,4	15,0	18,1	20,9	26,5	30,5	36,2	42,5	46,9	50,3	56,0	59,3	66,0
Bad Belzig	18,6	12,5	10,1	5,2	0,0	5,2	9,8	12,9	15,7	21,3	25,3	31,0	37,3	41,7	45,1	50,8	54,1	60,8
Schwanebeck	23,8	17,7	15,3	10,4	5,2	0,0	4,6	7,7	10,5	16,1	20,1	25,8	32,1	36,5	39,9	45,6	48,9	55,6
Baitz	28,4	22,3	19,9	15,0	9,8	4,6	0,0	3,1	5,9	11,5	15,5	21,2	27,5	31,9	35,3	41,0	44,3	51,0
Gömigk	31,5	25,4	23,0	18,1	12,9	7,7	3,1	0,0	2,8	8,4	12,4	18,1	24,4	28,8	32,2	37,9	41,2	47,9
Brück	34,3	28,2	25,8	20,9	15,7	10,5	5,9	2,8	0,0	5,6	9,6	15,3	21,6	26,0	29,4	35,1	38,4	45,1
Neuendorf	39,9	33,8	31,4	26,5	21,3	16,1	11,5	8,4	5,6	0,0	4,0	9,7	16,0	20,4	23,8	29,5	32,8	39,5
Borkheide	43,9	37,8	35,4	30,5	25,3	20,1	15,5	12,4	9,6	4,0	0,0	5,7	12,0	16,4	19,8	25,5	28,8	35,5
Beelitz-Heilstätten	49,6	43,5	41,1	36,2	31,0	25,8	21,2	18,1	15,3	9,7	5,7	0,0	6,3	10,7	14,1	19,8	23,1	29,8
Neu-Seddin	55,9	49,8	47,4	42,5	37,3	32,1	27,5	24,4	21,6	16,0	12,0	6,3	0,0	4,4	7,8	13,5	16,8	23,5
Michendorf	60,3	54,2	51,8	46,9	41,7	36,5	31,9	28,8	26,0	20,4	16,4	10,7	4,4	0,0	3,4	9,1	12,4	19,1
Wilhelmshorst	63,7	57,6	55,2	50,3	45,1	39,9	35,3	32,2	29,4	23,8	19,8	14,1	7,8	3,4	0,0	5,7	9,0	15,7
Postdam-Rehbrücke	69,4	63,3	60,9	56,0	50,8	45,6	41,0	37,9	35,1	29,5	25,5	19,8	13,5	9,1	5,7	0,0	3,3	10,0
Potsdam-Medienstadt	72,7	66,6	64,2	59,3	54,1	48,9	44,3	41,2	38,4	32,8	28,8	23,1	16,8	12,4	9,0	3,3	0,0	6,7
Berlin-Wannsee	79,4	73,3	70,9	66,0	60,8	55,6	51,0	47,9	45,1	39,5	35,5	29,8	23,5	19,1	15,7	10,0	6,7	0,0

Tabelle 1

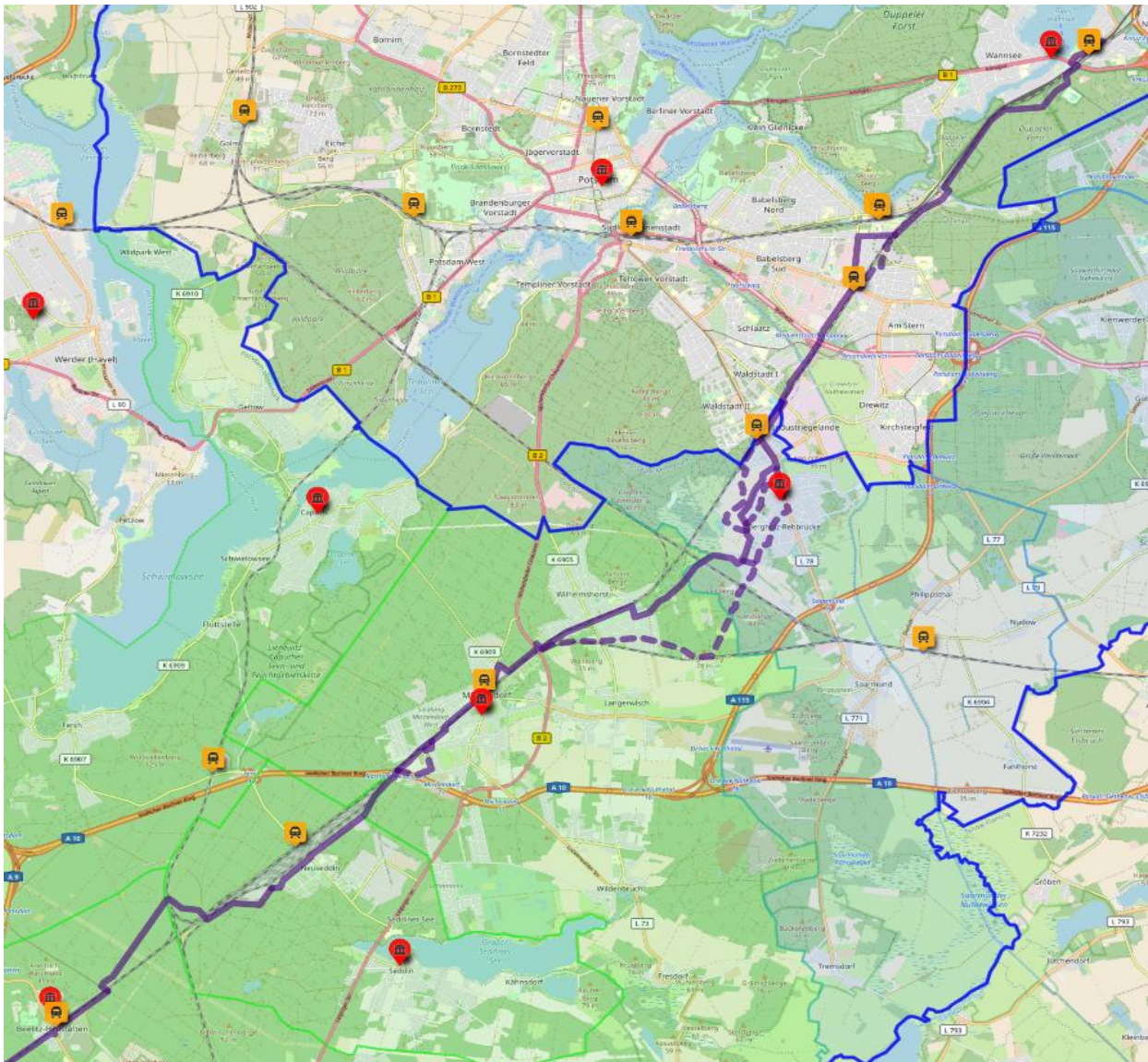
Die Streckenabschnitte von Beelitz-Heilstätten bis nach Neuseddin sind als Forstwege bereits im fahrradtauglichen Zustand vorhanden. Von Neuseddin nach Michendorf bis zur Autobahnbrücke ist der Weg auf einer Länge von 2 km mit Einschränkungen befahrbar und könnte mit kleinen Verbesserungen fahrradfreundlich werden. In Michendorf bedarf es zwischen der Autobahnbrücke und der Flottsteller Straße auf einer Länge von 1,1 km dem Neubau eines Radweges. Bis zum Ausbau wäre die Route über einen größeren Umweg möglich. Von der Flottsteller Straße bis zur Fahrradbrücke über die B2 ist die Route befahrbar, danach bis zur Kreisstraße 6905 mit Einschränkungen. Die Route in Wilhelmshorst ist fahrradtauglich. Zwischen Wilhelmshorst und Rehbrücke ist die Strecke zurzeit auf einer Länge von 1,7 km nicht gut zu befahren. Hier bedarf es Maßnahmen, um die Sandwege zu befestigen.

Auf dem rund 300 m langen Abschnitt der Ravensberger Straße in Rehbrücke gibt es holpriges Kopfsteinpflaster, dieser Teil wäre deutlich zu verbessern. Die Streckenführung in Rehbrücke selbst ist ggf. noch zu optimieren, aber in der vorgeschlagenen Führung bereits fahrradtauglich. Die vorgeschlagene Führung kann aber zu Konflikten mit Spaziergänger*innen führen.

Als Zwischenlösung bietet sich auch die Führung um Wilhelmshorst an. Die gestrichelte Linie entlang der Straßen „An der Umgehungsbahn“, „An der Trift“, „Bergholzer Straße“ und „Schlüterstraße“ ist bis auf die Bergholzer Straße bereits fahrradtauglich. Bei der Bergholzer Straße handelt es sich gleichzeitig um die wichtige Ortsverbindung Bergholz – Langerwisch - Michendorf, die aus un-

serer Sicht eine besonders hohe Priorität hat. Mit dieser Führung könnte die Route zeitnah ausgeschildert werden.

Ab dem Bahnhof Potsdam-Rehbrücke bis zur Drewitzer Straße ist die Ladestraße gut mit dem Rad zu befahren. Zwischen Drewitzer Straße und der Nuthe gibt es auf der Länge von 800 m einen Pfad, der als Radweg ausgebaut werden sollte. Von der Nuthe bis zum S-Bahnhof Potsdam Medienstadt gibt es Radwege. Diese sollten aber in südlicher Richtung bei der Wetzlarer Straße optimiert werden.



Karte 5: Die Teilstrecke Beelitz-Heilstätten nach Berlin-Wannsee ist neu zu planen.

Die weitere Führung geht über die August-Bebel-Straße bis zur Stahnsdorfer Straße. Hier ist in nördlicher Richtung die Radverkehrsführung sicherer zu gestalten. Ab der Stahnsdorfer Straße dürfte die Führung der diskutierten Führung der Radschnellverbindung nach Wannsee entsprechen. Eine Alternative zur August-Bebel-Straße wäre die Führung über die Wrangelstraße (gestrichelte Linie), die aber über ca. 600 m Länge Kopfsteinpflaster hat. Die weitere Führung sollte sich dann entsprechend der gerade in Planung befindlichen Route der Radschnellverbindung Potsdam-Wannsee vollziehen.

Unsere skizzierte weitere Führung der Route nach Wannsee ist fahrradtauglich und kann bereits vor der Umsetzung der Radschnellverbindung umgesetzt und ausgeschildert werden.

Zusammenfassend kann man sagen, dass die ca. 80 km lange Route bis auf rund 6 km bereits jetzt als mit dem Rad befahrbar betrachtet werden kann. Der Großteil der Strecke kann mit wenigen Investitionen für den Alltagsradverkehr optimiert werden. Für die insgesamt 6 km langen Abschnitte, die noch besser entwickelt werden müssen, wäre eine genauere Planung notwendig. Durch vorübergehende Umwege wäre die Route bereits kurzfristig umsetzbar.

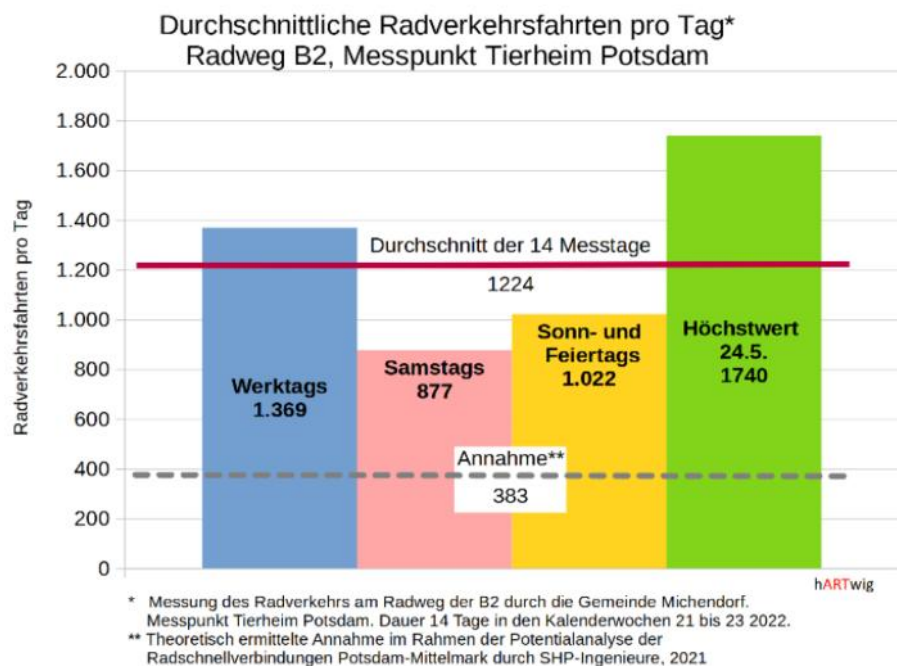
Als erster Schritt sollten der Kreis Potsdam-Mittelmark, die Stadt Potsdam und die an der Route liegenden Kommunen die Route in ihre jeweilige Radverkehrsplanung und ggf. in die Flächennutzungspläne mit aufnehmen. Gleichzeitig sollte die Route ausgewiesen werden, und die schwierigen Abschnitte sollten fahrradtauglich gemacht werden. Als zweiter Schritt sollten ein Plan zur Entwicklung der Route aufgesetzt, erarbeitet und die nötigen Finanzmittel/Förderungen beantragt werden.

Wir stellen uns folglich einen schrittweisen Ausbau der Route vor. Am Ende sollte die gesamte Route die Qualität einer Radvorrangroute haben. Aber starten kann man sofort mit den fahrradtauglichen Abschnitten, ggf. mit Umwegen. Dies ermöglicht es, Erfahrungen zu sammeln und die Bürger*innen in die schrittweise Entwicklung der Route mit einzubeziehen und vor allem kurzfristig eine Nutzung der Route.

Beispiel: Radverkehrszählung an der B2

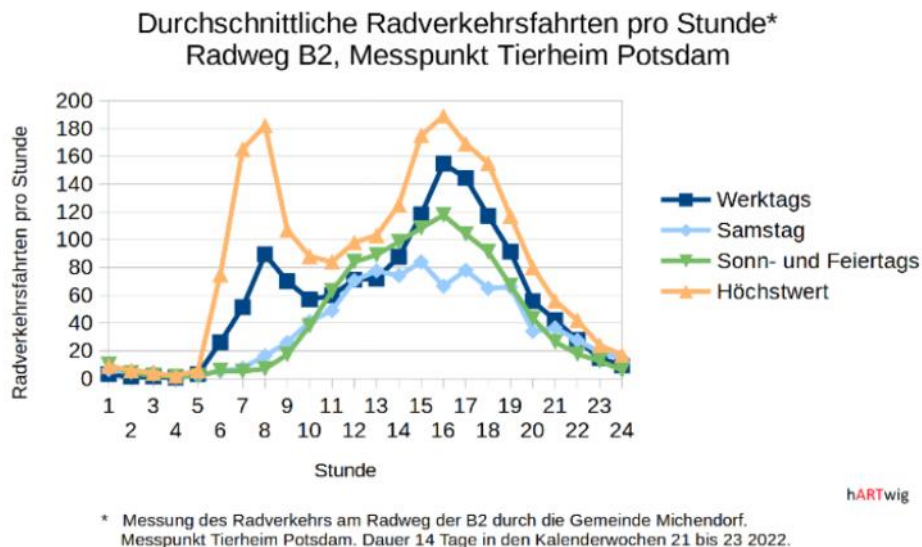
Die Gemeinde Michendorf hat 2022 in den Kalenderwochen 21 bis 23 an 14 Tagen eine Radverkehrszählung an der B2 in der Höhe des Tierheims Potsdam durchgeführt. Im Rahmen der Radverkehrszählung wurden werktags 1.369 Radverkehrsfahrten (RV) gezählt. **Das ist fast Vierfache von dem, was laut der Machbarkeitsstudie zu den Radschnellverbindungen in Potsdam bisher theoretisch angenommen wurde (383**

RV pro Tag). Auch zeigt der Verlauf der RV über den Tag und die Woche, dass es sich um eine Pendler*innen-Strecke handelt,



deren Spitzenlast bei über 180 RV-Fahrten pro Stunde liegt. Der Höchstwert pro Tag lag bei 1.740 RV.

Diese Verkehrszählung zeigt, dass der Radverkehr häufig bereits erheblich höher ist, als von den Planer*innen angenommen. Um die Entwicklung des Radverkehrs besser beurteilen zu können, ist eine verstärkte **Messung des Radverkehrs** erforderlich. Entsprechende dauerhafte Zählstellen sind an geeigneten Orten einzurichten.



Grafik 2: Radverkehrsfahrten pro Stunde, Radweg B2

Kontakt

Rad-Aktive Mittelmark

c/o Radinitiative Michendorf
Hartwig Paulsen
An den Bergen 61
14552 Michendorf
mittelmark@landradeln.info
<https://www.radinitiative-michendorf.de/mittelmark/>
<https://www.youtube.com/@landradeln>

der Druck wurde finanziert durch:



**RAD-AKTIVE
MITTELMARK**

**MEHR MITTELMARK
MIT FAHRRAD**