

SHP Ingenieure



Radschnellverbindungen
Potsdam-Mittelmark/Potsdam/Berlin

Landkreis Potsdam-Mittelmark / Potsdam / Berlin

Machbarkeitsuntersuchung zu
Radschnellverbindungen nach Berlin

Anhang

Landkreis Potsdam-Mittelmark / Potsdam / Berlin – Machbarkeitsuntersuchung zu Radschnellverbindungen nach Berlin

– Anhang zum Projekt Nr. 20065 –

Auftraggeber:

Landkreis Potsdam-Mittelmark
Niemöllerstraße 1
14806 Bad Belzig



Landkreis
Potsdam-Mittelmark

Auftragnehmer:

SHP Ingenieure
Plaza de Rosalia 1
30449 Hannover
Tel.: 0511.3584-450
Fax: 0511.3584-477
info@shp-ingenieure.de
www.shp-ingenieure.de

Als Unterauftragnehmer:

Bosch & Partner GmbH
Kantstraße 63a
10627 Berlin
Tel.: 030.609 884463
www.boschpartner.de

TOLLERORT entwickeln & beteiligen
mone böcker & anette quast gbr
Palmaille 96
22767 Hamburg
Tel.: 040.3861 5595
mail@tollerort-hamburg.de
www.tollerort-hamburg.de

Projektleitung:

Dr.-Ing. Peter Bischoff
(Gesamtprojektleitung,
SHP Ingenieure)
Dipl.-Ing. Sven Schicketanz
(Bosch & Partner GmbH)

Gisela Sonderhüsken
Design-Gruppe
Ricklinger Straße 3 B
30449 Hannover
Tel.: 0511.388 2239
info@design-gruppe.com
www.design-gruppe.com

Bearbeitung:

Kristina Bröhan M.Sc.
(Hauptbearbeitung, SHP)
Pascal Kinast M.Sc. (B&P)



Hannover, Dezember 2022

10 Anhang

Anhang I:	Standards
Anhang II:	Gesamtauspendlerinnen und -pendler des Bezirks Steglitz-Zehlendorf pro Tag
Anhang III:	Gesamtauspendlerinnen und -pendler der Gemeinde Kleinmachnow pro Tag
Anhang IV:	Gesamtauspendlerinnen und -pendler der Gemeinde Michendorf pro Tag
Anhang V:	Gesamtauspendlerinnen und -pendler der Gemeinde Nuthetal pro Tag
Anhang VI:	Gesamtauspendlerinnen und -pendler der Gemeinde Schwielowsee pro Tag
Anhang VII:	Gesamtauspendlerinnen und -pendler der Gemeinde Stahnsdorf pro Tag
Anhang VIII:	Gesamtauspendlerinnen und -pendler der Stadt Teltow pro Tag
Anhang IX:	Gesamtauspendlerinnen und -pendler der Stadt Werder (Havel) pro Tag
Anhang X:	Steckbriefe
Anhang XI:	Verworfenen Varianten
Anhang XII:	Variantevergleich Werder (Havel) – Potsdam
Anhang XIII:	Variantevergleich Potsdam – Berlin-Wannsee
Anhang XIV:	Variantevergleich Potsdam – Teltow
Anhang XV:	Querschnitte
Anhang XVI:	Knotenpunktskizzen
Anhang XVII:	Führungsformen
Anhang XVIII:	Brücken
Anhang XIX:	Schätzung der Kosten von erforderlichen Kompensationsmaßnahmen zum Umweltschutz und der Landschaftspflege
Anhang XX:	Bauliche Machbarkeit Verkehr
Anhang XXI:	Standarderreichung
Anhang XXII:	Dokumentation Beteiligungsverfahren

10.1 Anhang I: Standards für Radschnellverbindungen im Landkreis Potsdam-Mittelmark und der Landeshauptstadt Potsdam

Grundsätzlich gelten im Landkreis Potsdam-Mittelmark und der Landeshauptstadt Potsdam die im Hinweispapier H_RSV 2020 beschriebenen Standards für Radschnellverbindungen. Diese Übersicht stellt nur einen Auszug dar, um auf Abweichungen gegenüber dem Hinweispapier hinzuweisen. Für hier nicht benannte Kriterien gelten die Vorgaben aus dem Hinweispapier.

Kriterium	Nr.	Anforderungen	FGSV Radschnellverbindungen nach Arbeitspapier 2014	FGSV Radschnellverbindungen (RSV) und Radvor- rangrouten (RVR) nach Hinweispapier H_RSV 2020 (ENTWURFSSTAND: August 2020)	LK Potsdam-Mittelmark / Potsdam 2022 Standards für drei Radschnellverbindungen (Vorschlag) Anpassungen gegenüber FGSV Hinweispa- pier 2020	Anpassungen übernommen aus:
Breite (Strecke)	1	Selbstständig geführ- ter Zweirichtungs- radweg	<p>≥ 4,00 m mit Gehweg: ≥ 2,50 m</p>	<p><u>Innerorts</u> RSV: ≥ 4,00 m RVR: ≥ 3,00 m</p> <p><u>Außerorts</u> RSV: ≥ 4,00 m RVR: ≥ 3,00 m</p> <hr/> <p>mit Gehweg (innerorts): ≥ 2,50 m mit Gehweg (außerorts): ≥ 2,00 m</p> <p>Trennung vom Fußverkehr: 1. Wahl: deutliche Trennung von Rad- und Fußverkehr: ≥ 1,00 m 2. Wahl: inklusive signifikanter Trennstreifen: ≥ 0,30</p>	<p><u>Innerorts</u> Vorgaben aus FGSV Hinweispapier 2020</p> <p><u>Außerorts</u> Vorgaben aus FGSV Hinweispapier 2020</p> <hr/> <p>mit Gehweg (innerorts): Vorgaben aus FGSV Hinweispapier 2020</p> <p>mit Gehweg (außerorts): Vorgaben aus FGSV Hinweispapier 2020</p> <p>Trennung vom Fußverkehr: Vorgaben aus FGSV Hinweispapier 2020</p> <hr/> <p>an Einmündungen und Knotenpunkten: Bordabsenkungen auf 0 cm</p>	

Kriterium	Nr.	Anforderungen	FGSV Radschnellverbindungen nach Arbeitspapier 2014	FGSV Radschnellverbindungen (RSV) und Radvor- rangrouten (RVR) nach Hinweispapier H_RSV 2020 (ENTWURFSSTAND: August 2020)	LK Potsdam-Mittelmark / Potsdam 2022 Standards für drei Radschnellverbindungen (Vorschlag) Anpassungen gegenüber FGSV Hinweispa- pier 2020	Anpassungen übernommen aus:
	2	Straßenbegleitender Zweirichtungsradweg	<p>≥ 4,00 m</p> <p>Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn: 0,75 m</p> <p>mit Gehweg: ≥ 2,50 m</p>	<p><u>Innerorts</u> RSV: ≥ 4,00 m RVR: ≥ 3,00 m</p> <p><u>Außerorts</u> RSV: ≥ 4,00 m RVR: ≥ 3,00 m</p> <hr/> <p>mit Gehweg (innerorts): ≥ 2,50 m mit Gehweg (außerorts): ≥ 2,00 m</p> <p>Trennung vom Fußverkehr: 1. Wahl: deutliche Trennung von Rad- und Fußverkehr: ≥ 1,00 m 2. Wahl: inklusive signifikanter Trennstreifen: ≥ 0,30</p> <hr/> <p>Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn: <u>Innerorts</u> RSV: 0,75 - 1,50 m RVR: 0,50 - 1,00 m <u>Außerorts</u> RSV/RVR: 1,00 - 1,75 m</p> <p>Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Kfz- Verkehr (innerorts): RSV/RVR: 0,75 - 1,00 m</p>	<p><u>Innerorts</u> Vorgaben aus FGSV Hinweispapier 2020</p> <p><u>Außerorts</u> Vorgaben aus FGSV Hinweispapier 2020</p> <hr/> <p>mit Gehweg (innerorts): Vorgaben aus FGSV Hinweispapier 2020</p> <p>mit Gehweg (außerorts): Vorgaben aus FGSV Hinweispapier 2020</p> <p>Trennung vom Fußverkehr: Vorgaben aus FGSV Hinweispapier 2020</p> <hr/> <p>Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn: <u>Innerorts</u> Vorgaben aus FGSV Hinweispapier 2020 <u>Außerorts</u> Vorgaben aus FGSV Hinweispapier 2020</p> <p>Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Kfz- Verkehr (innerorts): Vorgaben aus FGSV Hinweispapier 2020</p> <hr/> <p>an Einmündungen und Knotenpunkten: möglichst Radwegüberfahrten (Verkehrssi- cherheit)</p>	Baden-Württemberg Metropolregion Hamburg

Kriterium	Nr.	Anforderungen	FGSV Radschnellverbindungen nach Arbeitspapier 2014	FGSV Radschnellverbindungen (RSV) und Radvor- rangrouten (RVR) nach Hinweispapier H_RSV 2020 (ENTWURFSSTAND: August 2020)	LK Potsdam-Mittelmark / Potsdam 2022 Standards für drei Radschnellverbindungen (Vorschlag) Anpassungen gegenüber FGSV Hinweispa- pier 2020	Anpassungen übernommen aus:
	3	Straßenbegleitender Einrichtungsrادweg	<p>≥ 3,00 m</p> <p>Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn: 0,75 m</p> <p>mit Gehweg: ≥ 2,50 m</p>	<p><u>Innerorts</u> RSV: ≥ 3,00 m RVR: ≥ 2,50 m</p> <p><u>Außerorts</u> RSV: ≥ 3,00 m RVR: ≥ 2,50 m</p> <hr/> <p>mit Gehweg (innerorts): ≥ 2,50 m mit Gehweg (außerorts): ≥ 2,00 m</p> <p>Trennung vom Fußverkehr: 1. Wahl: deutliche Trennung von Rad- und Fußverkehr: ≥ 1,00 m 2. Wahl: inklusive signifikanter Trennstreifen: ≥ 0,30</p> <hr/> <p>Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn: <u>Innerorts</u> RSV: 0,75 - 1,50 m RVR: 0,50 - 1,00 m <u>Außerorts</u> RSV/RVR: 1,00 - 1,75 m</p> <p>Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Kfz- Verkehr (<u>innerorts</u>): RSV/RVR: 0,75 - 1,00 m</p>	<p><u>Innerorts</u> Vorgaben aus FGSV Hinweispapier 2020</p> <p><u>Außerorts</u> Vorgaben aus FGSV Hinweispapier 2020</p> <hr/> <p>mit Gehweg (innerorts): Vorgaben aus FGSV Hinweispapier 2020</p> <p>mit Gehweg (außerorts): Vorgaben aus FGSV Hinweispapier 2020</p> <p>Trennung vom Fußverkehr: Vorgaben aus FGSV Hinweispapier 2020</p> <hr/> <p>Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn: <u>Innerorts</u> Vorgaben aus FGSV Hinweispapier 2020 <u>Außerorts</u> Vorgaben aus FGSV Hinweispapier 2020</p> <p>Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Kfz- Verkehr (<u>innerorts</u>): Vorgaben aus FGSV Hinweispapier 2020</p> <hr/> <p>an Einmündungen und Knotenpunkten: Bordabsenkungen auf 0 cm</p>	

Kriterium	Nr.	Anforderungen	FGSV Radschnellverbindungen nach Arbeitspapier 2014	FGSV Radschnellverbindungen (RSV) und Radvor- rangrouten (RVR) nach Hinweispapier H_RSV 2020 (ENTWURFSSTAND: August 2020)	LK Potsdam-Mittelmark / Potsdam 2022 Standards für drei Radschnellverbindungen (Vorschlag) Anpassungen gegenüber FGSV Hinweispa- pier 2020	Anpassungen übernommen aus:
	4	Radfahrstreifen (Ein- richtungsbetrieb)	<p>≥ 3,00 m</p> <p>Sicherheitstrennstreifen zum Parken</p>	<p><u>Innerorts</u></p> <p>RSV: ≥ 3,00 m</p> <p>RVR: ≥ 2,50 m</p> <p>inkl. fahrbahnseitiger Breitstrich (0,25 m)</p> <hr/> <p>mit Gehweg (innerorts): ≥ 2,50 m</p> <p>mit Gehweg (außerorts): ≥ 2,00 m</p> <hr/> <p>Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Kfz- Verkehr (Längsparken):</p> <p>RSV/RVR: 0,75 - 1,00 m</p> <hr/> <p>Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Kfz- Verkehr (Schräg- oder Senkrechtaufstellung):</p> <p>RSV: 1,00 - 1,25 m</p> <p>RVR: 0,75 - 1,00 m</p>	<p><u>Innerorts</u></p> <p>Vorgaben aus FGSV Hinweispapier 2020</p> <hr/> <p>mit Gehweg (innerorts): Vorgaben aus FGSV Hinweispapier 2020</p> <hr/> <p>mit Gehweg (außerorts): Vorgaben aus FGSV Hinweispapier 2020</p> <hr/> <p>Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Kfz- Verkehr (Längsparken):</p> <p>Vorgaben aus FGSV Hinweispapier 2020</p> <hr/> <p>Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Kfz- Verkehr (Schräg- oder Senkrechtaufstellung):</p> <p>Vorgaben aus FGSV Hinweispapier 2020</p>	

Kriterium	Nr.	Anforderungen	FGSV Radschnellverbindungen nach Arbeitspapier 2014	FGSV Radschnellverbindungen (RSV) und Radvor- rangrouten (RVR) nach Hinweispapier H_RSV 2020 (ENTWURFSSTAND: August 2020)	LK Potsdam-Mittelmark / Potsdam 2022 Standards für drei Radschnellverbindungen (Vorschlag) Anpassungen gegenüber FGSV Hinweispa- pier 2020	Anpassungen übernommen aus:
	5	Gemeinsamer Geh- und Radweg (stra- ßenbegleitend)	k.A.	<u>Innerorts</u> Einrichtungsverkehr: RVR: $\geq 3,00$ m Zweirichtungsverkehr: RVR: $\geq 4,00$ m <u>Außerorts (Ausnahmefall)</u> Einrichtungsverkehr: RSV: $\geq 4,00$ m RVR: $\geq 3,00$ m Zweirichtungsverkehr: RSV: $\geq 5,00$ m RVR: $\geq 3,50$ m mit geringem Fußverkehr	RSV: Nur bei geringem Fußverkehrsaufkom- men einsetzbar (< 30 FG/ Spitzenstunde des Fußverkehrs) RVR: bei ≤ 40 FG / Spitzenstunde des Fuß- verkehrs <u>Einrichtungsverkehr</u> RSV (innerorts / außerorts): $\geq 4,00$ m mit Sicherheitstrennstreifen zu Fahrbahn und zum ruhenden Verkehr gemäß ERA RVR (innerorts): $\geq 3,00$ m mit Sicherheits- trennstreifen zu Fahrbahn und zum ruhenden Verkehr gemäß ERA RVR (<u>außerorts</u>): $\geq 3,00$ m mit Sicherheits- trennstreifen zu Fahrbahn: 1,75 m <u>Zweirichtungsverkehr</u> RSV (<u>außerorts</u>): $\geq 5,00$ m RVR (innerorts): $\geq 4,00$ m RVR (<u>außerorts</u>): $\geq 3,50$ m	Metropolregion Hamburg
	6	Radfahrstreifen mit zugelassenem Bus- verkehr	Hintereinanderfahren: 3,25 - 3,50 m Nebeneinanderfahren: 4,50 - 4,75 m an Bushaltestellen: $\geq 4,75$ m	<u>Innerorts</u> RSV: $\geq 3,50$ m RVR: $\geq 3,50$ m bis 20 Busse/Std. Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Kfz- Verkehr (<u>innerorts</u>): RSV/RVR: 0,75 - 1,00 m	Vorgaben aus FGSV Hinweispapier 2020	

Kriterium	Nr.	Anforderungen	FGSV Radschnellverbindungen nach Arbeitspapier 2014	FGSV Radschnellverbindungen (RSV) und Radvor- rangrouten (RVR) nach Hinweispapier H_RSV 2020 (ENTWURFSSTAND: August 2020)	LK Potsdam-Mittelmark / Potsdam 2022 Standards für drei Radschnellverbindungen (Vorschlag) Anpassungen gegenüber FGSV Hinweispa- pier 2020	Anpassungen übernommen aus:
	7	Fahrradstraße	≥ 4,00 m Sicherheitstrennstreifen zum Parken: 0,75 m	mit Kfz in beiden Fahrtrichtungen <hr/> Innerorts RSV: ≥ 4,60 m RVR: ≥ 4,10 m <hr/> Außerorts RSV: ≥ 4,60 m RVR: ≥ 4,10 m <hr/> Erschließungsstraßen und Außerortsstraßen bis 2.500 Kfz/Tag <hr/> Sicherheitstrennstreifen zum Längsparken: 0,50 - 0,75 m Sicherheitstrennstreifen zum Schräg- und Senkrechtparken: 0,75 - 1,00 m	mit Kfz in beiden Fahrtrichtungen <hr/> Innerorts Vorgaben aus FGSV Hinweispapier 2020 <hr/> Außerorts Vorgaben aus FGSV Hinweispapier 2020 <hr/> Erschließungsstraßen und Außerortsstraßen bis 2.500 Kfz/Tag <hr/> Sicherheitstrennstreifen zum Längsparken: Vorgaben aus FGSV Hinweispapier 2020 Sicherheitstrennstreifen zum Schräg- und Senkrechtparken: Vorgaben aus FGSV Hin- weispapier 2020	
	8	Wirtschaftsweg / Forstweg	k.A.	mit land- und forstwirtschaftlichem Verkehr und geringem Fußverkehr <hr/> Außerorts (Ausnahmefall) RSV: ≥ 5,00 m RVR: ≥ 4,00 m <hr/> mit land- und forstwirtschaftlichem Verkehr und ohne Fußverkehr <hr/> Außerorts (Ausnahmefall) RSV: ≥ 4,00 m RVR: ≥ 3,50 m	mit land- und forstwirtschaftlichem Verkehr und geringem Fußverkehr <hr/> Außerorts (Ausnahmefall) Vorgaben aus FGSV Hinweispapier 2020 <hr/> mit land- und forstwirtschaftlichem Verkehr und ohne Fußverkehr <hr/> Außerorts (Ausnahmefall) Vorgaben aus FGSV Hinweispapier 2020	
	9	Unterführung	Nutzbare Breite für Radverkehr: ≥ 5,00 m	Nutzbare Breite für Radverkehr: ≥ 5,00 m	Nutzbare Breite für Radverkehr: ≥ 5,00 m	
	10	Überführung	Nutzbare Breite für Radverkehr: ≥ 5,00 m	Nutzbare Breite für Radverkehr: ≥ 5,00 m	Nutzbare Breite für Radverkehr: ≥ 5,00 m	

Kriterium	Nr.	Anforderungen	FGSV Radschnellverbindungen nach Arbeitspapier 2014	FGSV Radschnellverbindungen (RSV) und Radvor- rangrouten (RVR) nach Hinweispapier H_RSV 2020 (ENTWURFSSTAND: August 2020)	LK Potsdam-Mittelmark / Potsdam 2022 Standards für drei Radschnellverbindungen (Vorschlag) Anpassungen gegenüber FGSV Hinweispa- pier 2020	Anpassungen übernommen aus:
Zeitverluste	11	Mittlere Verlustzeit durch Anhalten und Warten	<u>Innerorts</u> 30 Sek./km <u>Außerorts</u> 15 Sek./km je 20 Knotenpunkte kann ein Knoten- punkt außer Acht gelassen werden	<u>Innerorts</u> RSV: 30 Sek./km RVR: 35 Sek./km <u>Außerorts</u> RSV: 15 Sek./km RVR: 20 Sek./km	<u>Innerorts</u> Vorgaben aus FGSV Hinweispapier 2020 <u>Außerorts</u> Vorgaben aus FGSV Hinweispapier 2020	
Fahrtgeschwindigkeit	12	Durchschnittliche Fahrtgeschwindigkeit unter Anrechnung der Zeitverluste an Knoten	20 km/h	RSV: 20 km/h RVR: 20 km/h	Vorgaben aus FGSV Hinweispapier 2020	
Befahrbare Ge- schwindigkeit	13	Befahrbare Ge- schwindigkeit	30 km/h	RSV: 30 km/h RVR: 30 km/h	Vorgaben aus FGSV Hinweispapier 2020	
Weitere Merkmale	14	Radien	Kurvenradius: $\geq 20,00$ m	Kurvenradius: $\geq 20,00$ m Wannenhalbmesser: $\geq 50,00$ m Kuppenhalbmesser: $\geq 80,00$ m	Vorgaben aus FGSV Hinweispapier 2020	
	15	Oberfläche	Hohe Belagsqualität: Asphalt oder Beton	Asphalt oder Beton bei gleicher Qualität bzgl. Rollwiderstand und Rutschfestigkeit	Asphalt oder Beton bei gleicher Qualität bzgl. Rollwiderstand und Rutschfestigkeit sowie guter Längsebenheit, Betonsteinpflaster ohne Fase	Metropolregion Hamburg Hessen Nordrhein-Westfalen

Kriterium	Nr.	Anforderungen	FGSV Radschnellverbindungen nach Arbeitspapier 2014	FGSV Radschnellverbindungen (RSV) und Radvor- rangrouten (RVR) nach Hinweispapier H_RSV 2020 (ENTWURFSSTAND: August 2020)	LK Potsdam-Mittelmark / Potsdam 2022 Standards für drei Radschnellverbindungen (Vorschlag) Anpassungen gegenüber FGSV Hinweispa- pier 2020	Anpassungen übernommen aus:
	16	Steigungen	Längsneigung max. 6 % sofern sich die Steigungen nicht durch die Topografie zwingend ergeben unter 10 %	Längsneigung im Gelände möglichst ≤ 3 % max. 6 % Längsneigung sofern sich die Steigungen nicht durch die Topografie zwingend ergeben verlorene Steigung möglichst vermeiden	Vorgaben aus FGSV Hinweispapier 2020	
Knotenpunkte und Querungsstellen	17	Vorrang (vorrangre- gelnde Verkehrszei- chen)	Vorrang der Fahrradstraße im Zuge der Radschnellverbindung gegenüber ein- mündenden Nebenstraßen	Vorrang an Knotenpunkten im Zuge straßen- begleitender Radverkehrsanlagen über Ne- benstraßen Knotenpunkte im Zuge von Fahrradstraßen inkl. abknickender Vorfahrtstraßen Querung von Fahrbahnen im Zuge von selbstständig geführten RSV oder RVR	Vorgaben aus FGSV Hinweispapier 2020 Ergänzend: Selbstständig geführte Rad- schnellverbindungen über gering befahrene Straßen: Vorrang baulich (Regelfall) oder Markierung	Berlin Metropolregion Hamburg
	18	Unterführung / Über- führung	Rampen: max. 6 % Steigung, verlorene Steigung möglichst vermeiden Nutzbare Breite für Radverkehr: ≥ 5,00 m gute Beleuchtung und Einsehbarkeit	Rampen: Steigung nicht über 3 %, max. 6 % Steigung auf bis zu 20 m Länge, bei gemein- samer Führung mit Fußverkehr richtet sich die Längsneigung nach den Anforderungen für Rollstühle	Vorgaben aus FGSV Hinweispapier 2020 Breiten entsprechend der gewählten Radver- kehrsführung	

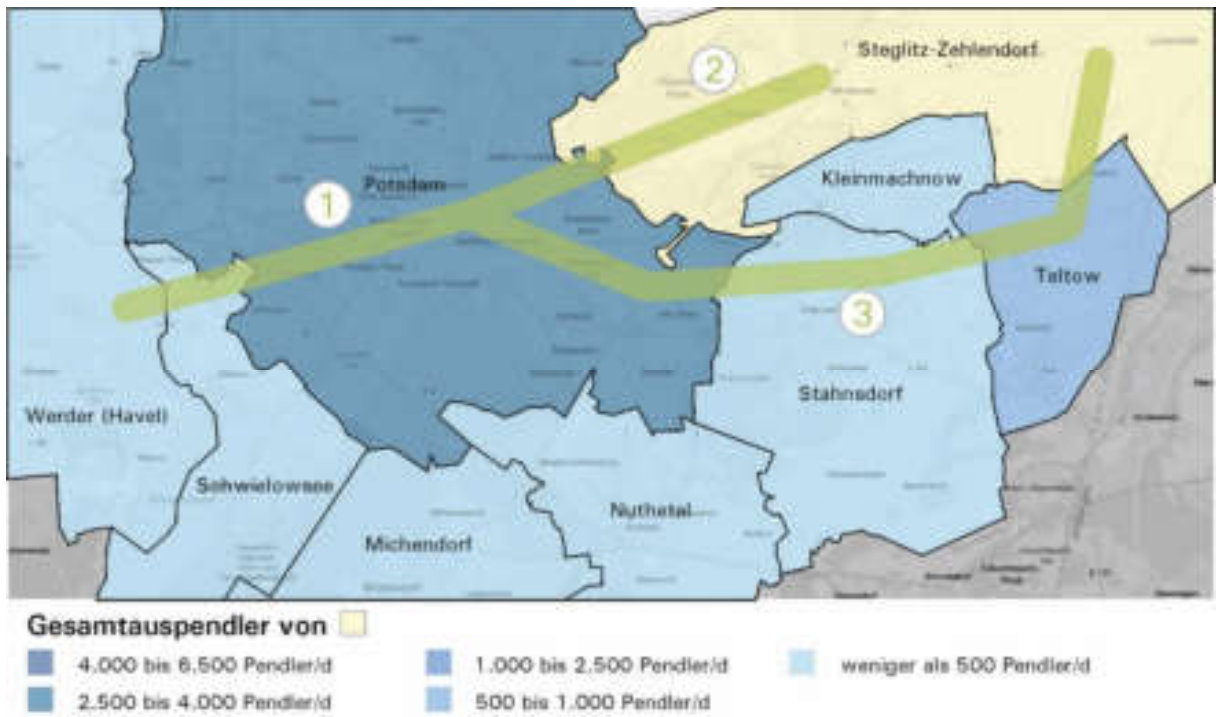
Kriterium	Nr.	Anforderungen	FGSV Radschnellverbindungen nach Arbeitspapier 2014	FGSV Radschnellverbindungen (RSV) und Radvor- rangrouten (RVR) nach Hinweispapier H_RSV 2020 (ENTWURFSSTAND: August 2020)	LK Potsdam-Mittelmark / Potsdam 2022 Standards für drei Radschnellverbindungen (Vorschlag) Anpassungen gegenüber FGSV Hinweispa- pier 2020	Anpassungen übernommen aus:
	19	Kleiner Kreisverkehr	Radverkehr auf Fahrbahn Verknüpfung der Fahrradstraße im Zuge der Radschnellverbindung mit Sammel- straßen	Radverkehr auf Fahrbahn Innenkreis deutlich durch ein Bord von der Kreisfahrbahn abtrennen, so dass Radfahren- de möglichst nicht im Kreis überholt werden ≤ 15.000 Kfz (Summe der Zufahrten)	Vorgaben aus FGSV Hinweispapier 2020	
	20	Überquerungsstelle mit Wartepflicht und Mittelinsel	Mittelinsel mit ausreichender Be- messung für den zu erwartenden Radverkehr nur, wenn auch in der Hauptverkehrs- zeit ausreichend Zeitlücken zum Que- render Fahrbahn bestehen	Mittlere Wartezeit: Innerorts: 11-20 Sek. Außerorts: 12-25 Sek. Einsatzgrenzen: ≥ 1.000 Kfz und 50 km/h bzw. ≥ 5.000 Kfz und < 50 km/h bzw. ≤ 2 zu querende Fahrstreifen Beleuchtung der Querungsstelle Tiefe: 3,00 m Breite: 4,00 m	Vorgaben aus FGSV Hinweispapier 2020	

Kriterium	Nr.	Anforderungen	FGSV Radschnellverbindungen nach Arbeitspapier 2014	FGSV Radschnellverbindungen (RSV) und Radvor- rangrouten (RVR) nach Hinweispapier H_RSV 2020 (ENTWURFSSTAND: August 2020)	LK Potsdam-Mittelmark / Potsdam 2022 Standards für drei Radschnellverbindungen (Vorschlag) Anpassungen gegenüber FGSV Hinweispa- pier 2020	Anpassungen übernommen aus:
	21	Lichtsignalgeregelte Überquerungsstelle	<p>kurze Wartezeiten</p> <p>durch geeignete Detektoren (Indukti- onsschleife, Infrarot, Videodetektor, keine Taster) ca. 50 bis 80 m vor der Querungsstelle frühe Anforderung durch den Radverkehr und damit Queren ohne Halt ermöglichen</p> <p>je nach Bedeutung der kreuzenden Straße soll nachfolgender Radverkehr eine Verlängerung der Grünzeiten auslösen (z.B. drei Anforderungen in Folge möglich, anschließend wieder Freigabe für den kreuzenden Verkehr)</p> <p>möglich ist auch einen Dauergrün- Schaltung für den Radverkehr mit Anforderung durch den Kfz-Verkehr</p>	<p>Mittlere Wartezeit: 10 - 35 Sek.</p> <p>Außerorts RSV/RVR: > 5.000 Kfz</p>	Vorgaben aus FGSV Hinweispapier 2020	

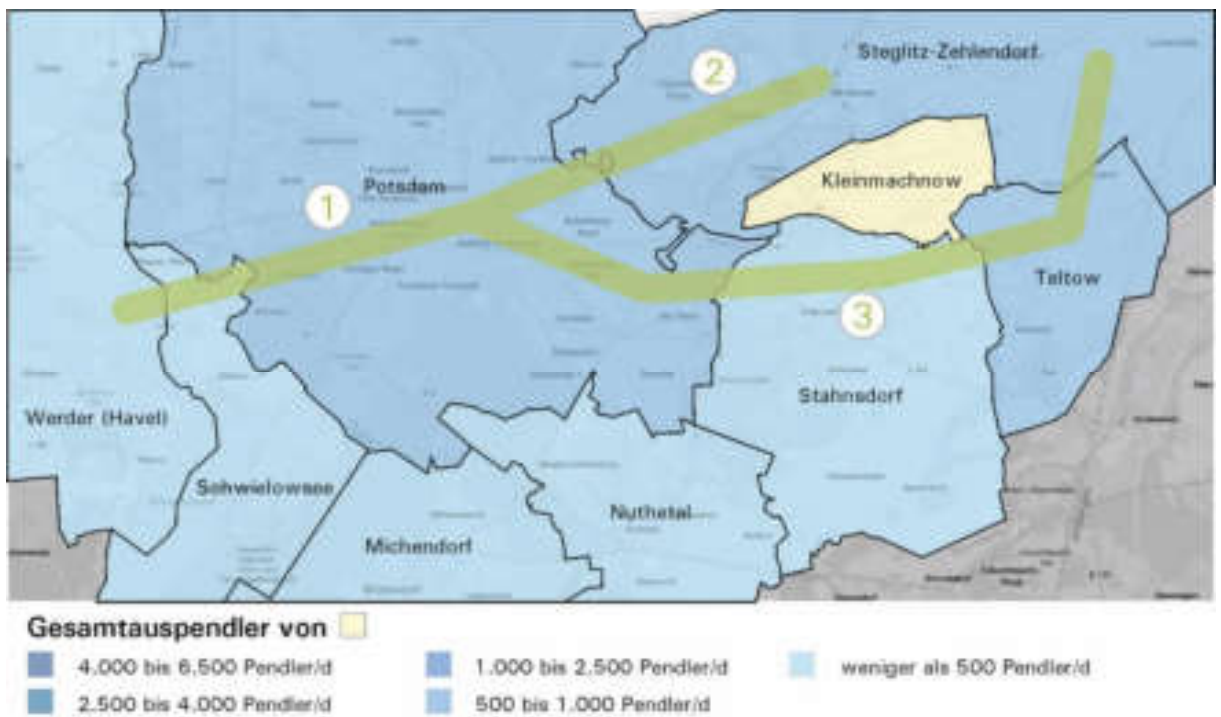
Kriterium	Nr.	Anforderungen	FGSV Radschnellverbindungen nach Arbeitspapier 2014	FGSV Radschnellverbindungen (RSV) und Radvor- rangrouten (RVR) nach Hinweispapier H_RSV 2020 (ENTWURFSSTAND: August 2020)	LK Potsdam-Mittelmark / Potsdam 2022 Standards für drei Radschnellverbindungen (Vorschlag) Anpassungen gegenüber FGSV Hinweispa- pier 2020	Anpassungen übernommen aus:
	22	Lichtsignalgeregelter Knotenpunkt	<p>Überquerung von bzw. Einmündung in Hauptverkehrsstraße</p> <p>LSA mit Priorisierung Radverkehr durch frühzeitige Anforderung im Fahren (be- reits in den Zufahrten) Kurze Wartezeiten: nach HBS, Qualitätsstufen der Verkehrsablaufs B (mittlere Wartezeit < 25 s) bzw. min- destens C (Wartezeit < 35 s) gewähr- leisten (vgl. auch streckenbezogene Wartezeit)</p> <p>Signalisierung getrennt vom Fußverkehr; eigene Signalisierung für Radverkehr</p> <p>Dimensionierung der Aufstellflächen dem prognostizierten Radverkehrsauf- kommen anpassen</p> <p>Grünen Welle bei geeigneter Knoten- punktfolge; ggf. mit Geschwindigkeits- anzeige</p>	<p>kurze Wartezeiten</p> <p>durch geeignete Detektoren / Vorschleifen ca. 20 bis 40 m vor der Querungsstelle frühe Anforderung durch den Radverkehr und da- mit Queren ohne Halt ermöglichen</p> <p>Koordinierung der Freigabezeiten ("Grüne Welle") für den Radverkehr im Zuge einer RSV / RVR prüfen</p> <p>möglich ist auch einen Dauergrün-Schaltung für den Radverkehr mit Anforderung durch den Kfz-Verkehr</p> <p>Signalisierung getrennt vom Fußverkehr; ei- gene Signalisierung für Radverkehr</p> <p>Dimensionierung der Aufstellflächen dem prognostizierten Radverkehrsaufkommen an- passen</p>	Vorgaben aus FGSV Hinweispapier 2020	
Grundsätzliche Anfor- derungen	23	Zulässige Standard- unterschreitung	Streckenlänge, auf der mindestens ein Unterkriterium nicht eingehalten wird, liegt bei nicht mehr als 10 % der Gesamtlänge	<p>RSV: Streckenlänge, auf der die RSV- Standard-Regelbreiten unterschritten wird, liegt bei nicht mehr als 10 % der Gesamtlän- ge</p> <p>RVR: Streckenlänge, auf der die RVR- Standard-Regelbreiten unterschritten wird, liegt bei nicht mehr als 20 % der Gesamtlän- ge</p>	<p>RSV: Streckenlänge, auf der die RSV- Standard-Regelbreiten unterschritten wird, liegt bei nicht mehr als 20 % der Gesamt- länge</p> <p>RVR: Streckenlänge, auf der die RVR- Standard-Regelbreiten unterschritten wird, liegt bei nicht mehr als 20 % der Gesamt- länge</p>	Baden-Württemberg Berlin Metropolregion Hamburg

Kriterium	Nr.	Anforderungen	FGSV Radschnellverbindungen nach Arbeitspapier 2014	FGSV Radschnellverbindungen (RSV) und Radvor- rangrouten (RVR) nach Hinweispapier H_RSV 2020 (ENTWURFSSTAND: August 2020)	LK Potsdam-Mittelmark / Potsdam 2022 Standards für drei Radschnellverbindungen (Vorschlag) Anpassungen gegenüber FGSV Hinweispa- pier 2020	Anpassungen übernommen aus:
	24	Mindestlänge	≥ 5 km	≥ 5 km	Vorgaben aus FGSV Hinweispapier 2020	
	25	Anzahl Radfahrende	Wert von 2.000 Personenbewegungen im Querschnitt pro Tag mit dem Rad ist anzustreben	mind. 2.000 Radfahrende pro Werktag im Querschnitt (Prognoseverkehrsstärke)	Vorgaben aus FGSV Hinweispapier 2020	

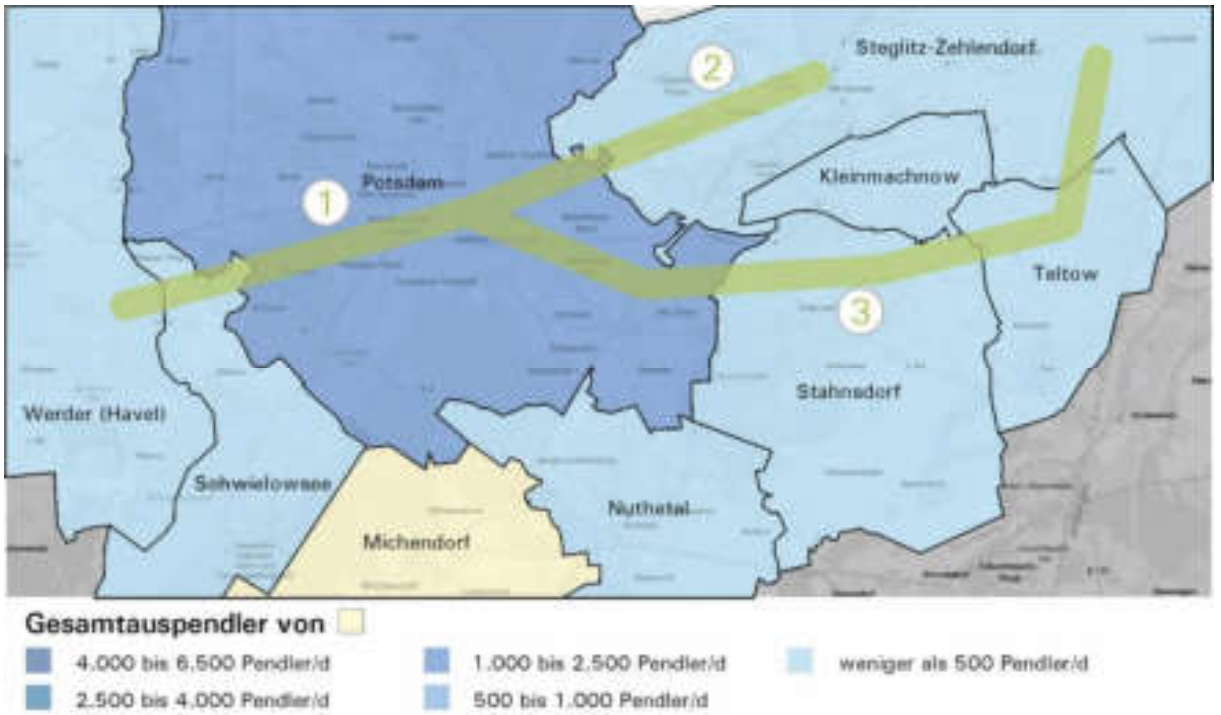
10.2 Anhang II: Gesamtauspendlerinnen und -pendler des Bezirks Steglitz-Zehlendorf pro Tag



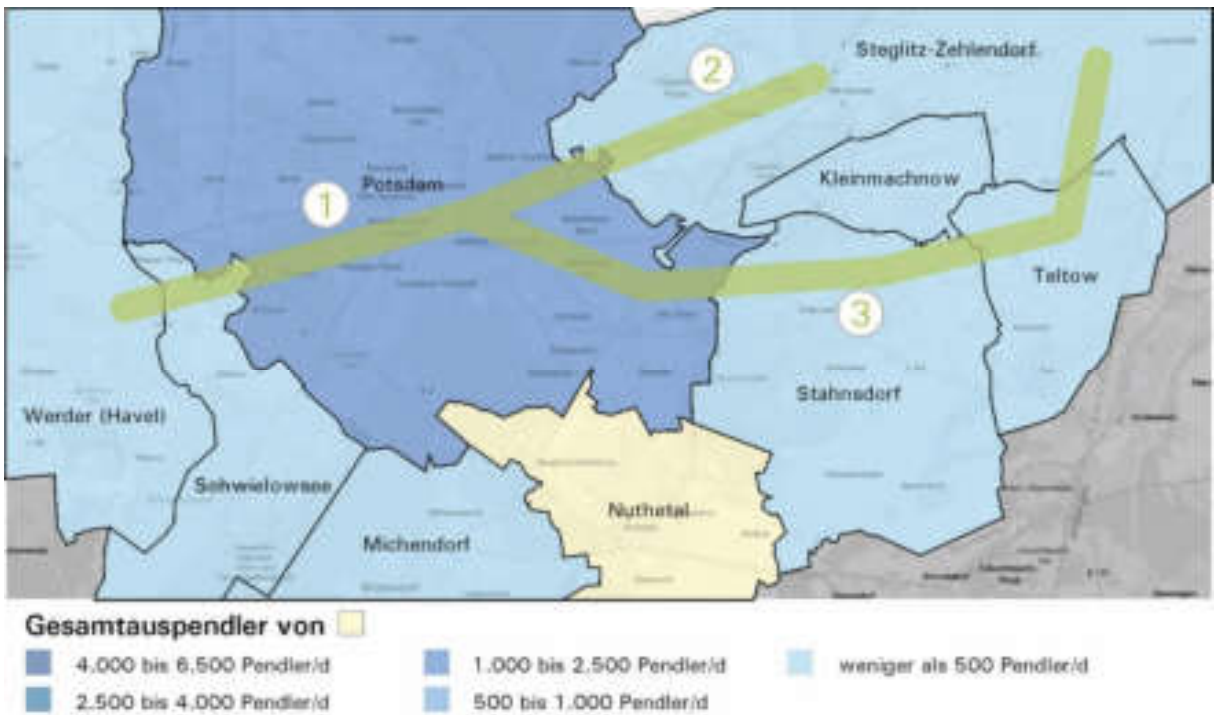
10.3 Anhang III: Gesamtauspendlerinnen und -pendler der Gemeinde Kleinmachnow pro Tag



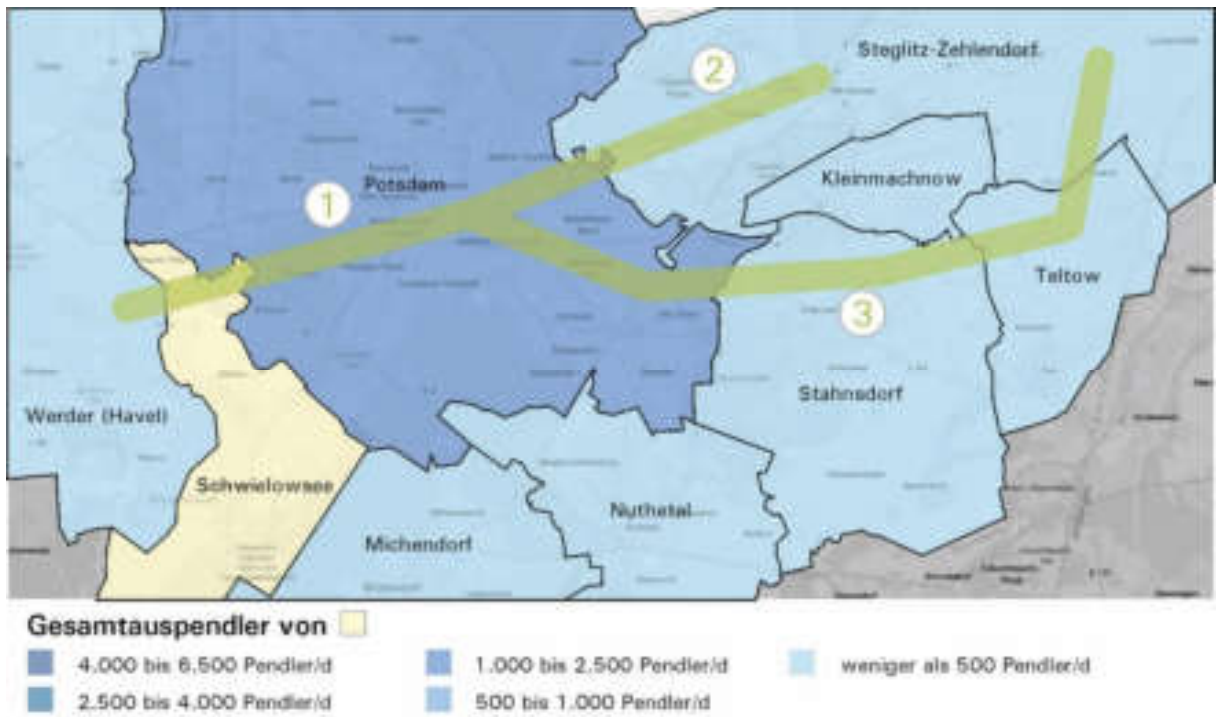
10.4 Anhang IV: Gesamtauspendlerinnen und -pendler der Gemeinde Michendorf pro Tag



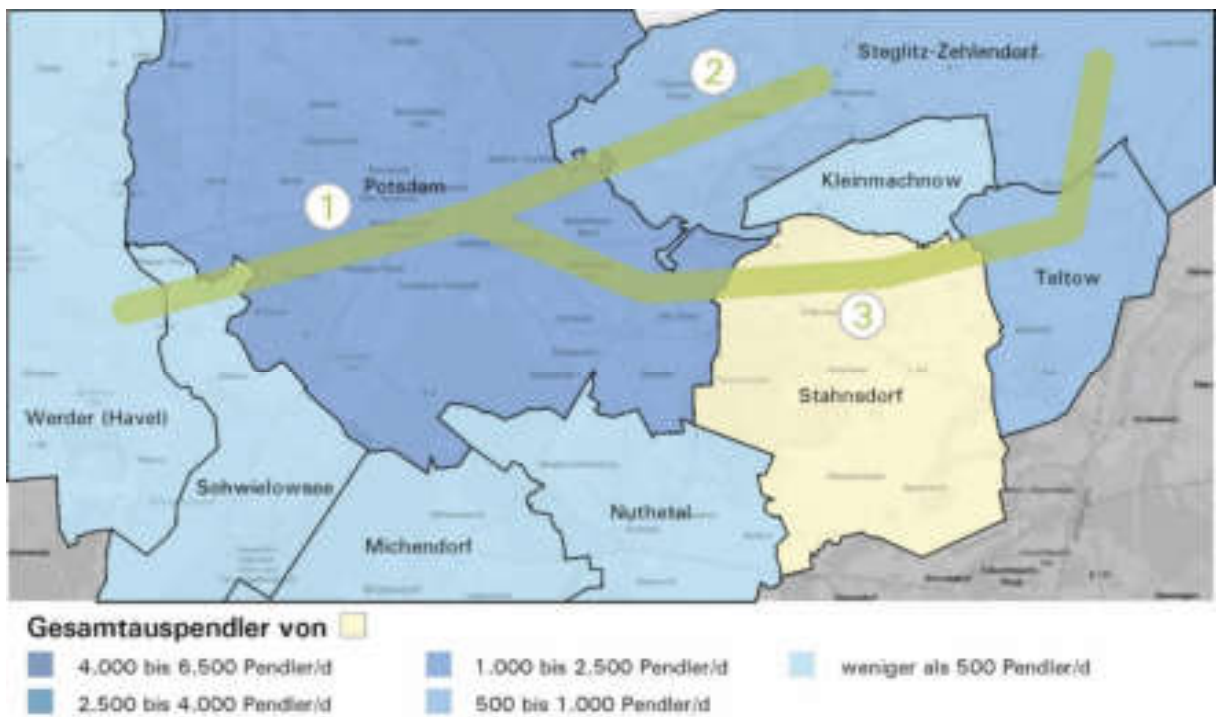
10.5 Anhang V: Gesamtauspendlerinnen und -pendler der Gemeinde Nuthetal pro Tag



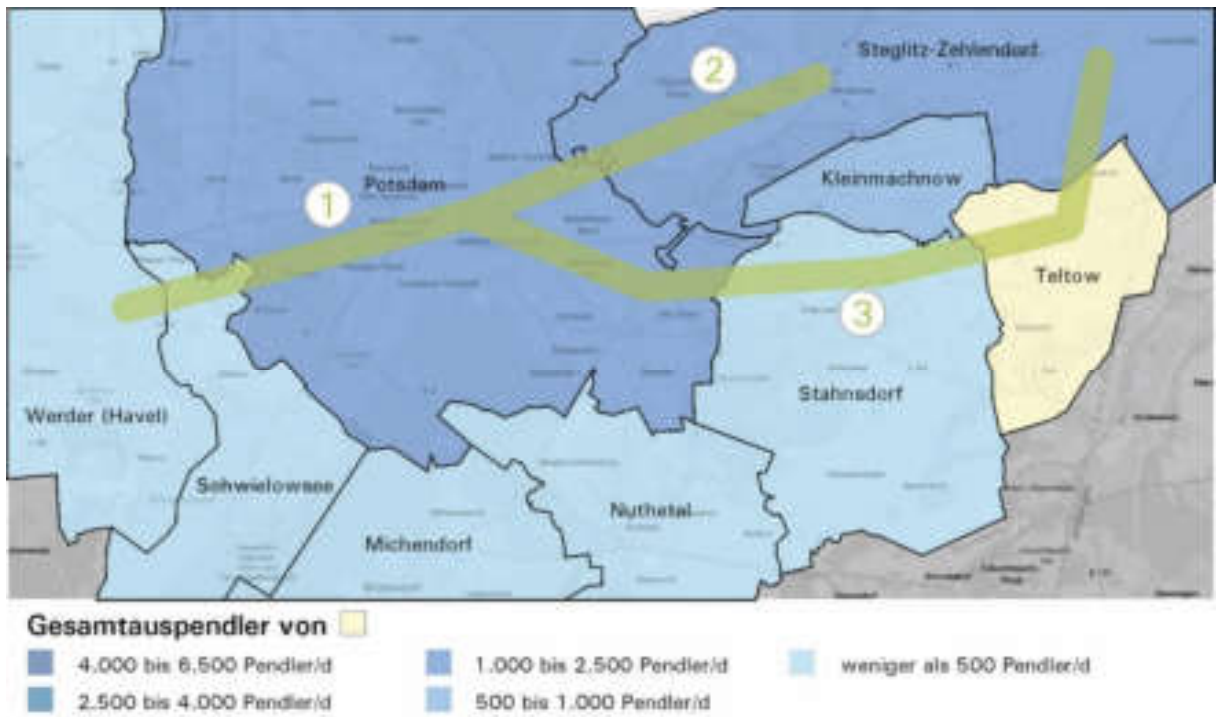
10.6 Anhang VI: Gesamtauspendlerinnen und -pendler der Gemeinde Schwielowsee pro Tag



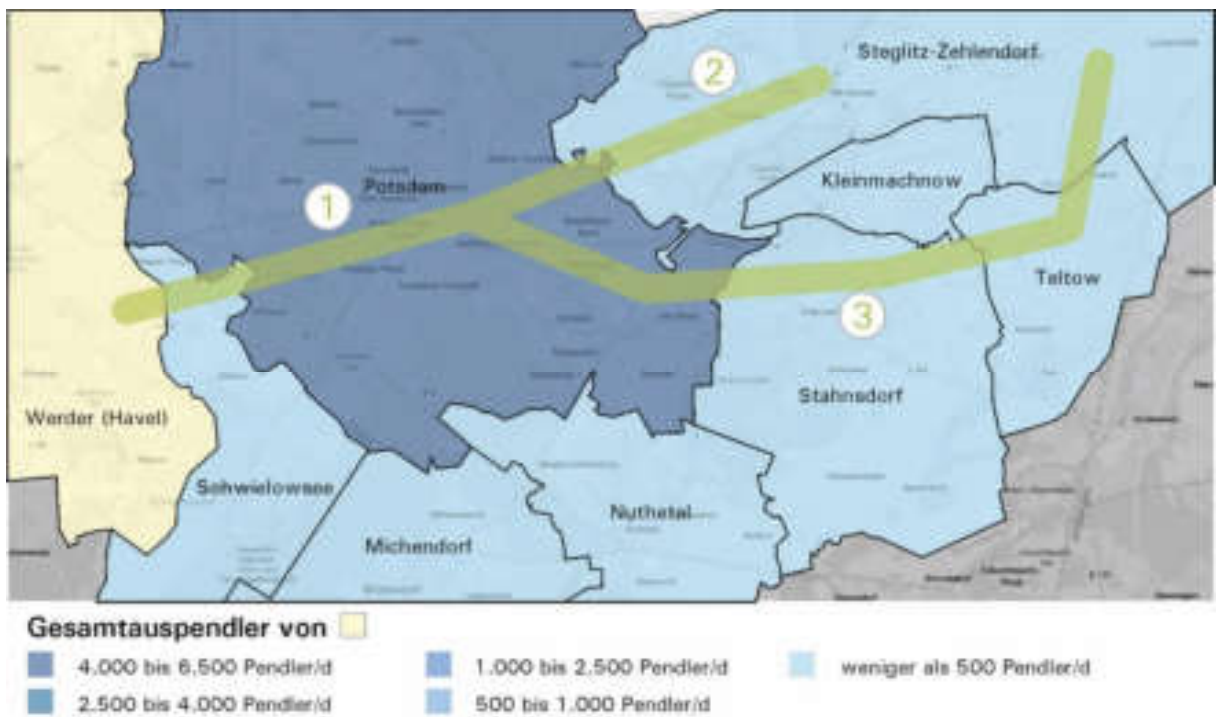
10.7 Anhang VII: Gesamtauspendlerinnen und -pendler der Gemeinde Stahndorf pro Tag



10.8 Anhang VIII: Gesamtauspendlerinnen und -pendler der Stadt Teltow pro Tag



10.9 Anhang IX: Gesamtauspendlerinnen und -pendler der Stadt Werder (Havel) pro Tag



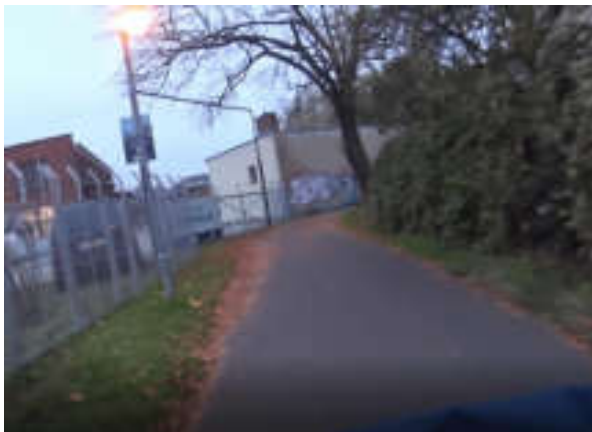
10.10 Anhang X: Steckbriefe

Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **Stadt Werder**

Abschnitt **WH-01**

Route	Werder (Havel) - Potsdam
Verlauf	Werder Bf - Adolf-Damaschke-Straße - Weg entlang der Bahntrasse
Länge	0,40 km
Straßenkategorie	Sonderweg
Bestand: Radverkehrsführung	Gem. Geh- und Radweg
Bestand: Busverkehr/Linie	kein ÖPNV
Konflikte (Mängel)	
Maßnahmen	
Strecke	Ausbau des vorhandenen gem. Geh- und Radweg zu Radweg und Gehweg gem. RSV-Standards
Knotenpunkt	
Aufwand	mittel
Bemerkung	z.T. im Rahmen des Brückenneubaus schon Planungen vorhanden
Kosten	258.000 €
Bewertung	Vorzugstrasse



Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **Stadt Werder / Gem. Schwielowsee** Abschnitt **WH-02**

Route Werder (Havel) - Potsdam

Verlauf neue Brücke (Neubau)

Länge 0,14 km

Straßenkategorie Neubau (Brücke)

Bestand:
Radverkehrsführung Gem. Geh- und Radweg

Bestand:
Busverkehr/Linie kein ÖPNV

Konflikte (Mängel) Neubau Brücke

Maßnahmen

Strecke Brücke über Havel (im Bau)

Knotenpunkt

Aufwand hoch

Bemerkung aufgrund der Gegebenheiten ist hier nur eine Brücke mit einer Breite von 4,0 m umsetzbar (Engstelle), nur Standardausstattung

Kosten 11.000 €

Bewertung Vorzugstrasse



Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **Gem. Schwielow see**

Abschnitt **WH-03**

Route Werder (Havel) - Potsdam

Verlauf Weg entlang der Bahntrasse bis Seesteig

Länge 0,55 km

Straßenkategorie Sonderweg

Bestand:
Radverkehrsführung Gem. Geh- und Radweg

Bestand:
Busverkehr/Linie kein ÖPNV

Konflikte (Mängel)

Maßnahmen

Strecke Gem. Geh- und Radweg (3,0 m Breite im Bau)

Knotenpunkt 1 Knotenpunkt

Aufwand hoch

Bemerkung z.T. im Rahmen des Brückenneubaus schon Planungen vorhanden, nur Standardausstattung da schon finanziert

Kosten 50.000 €

Bewertung Vorzugstrasse



Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **Gem. Schwielow see**

Abschnitt **WH-04-a1**

Route	Werder (Havel) - Potsdam
Verlauf	Weg entlang der Bahntrasse (Neubau)
Länge	0,38 km
Straßenkategorie	Neubau
Bestand: Radverkehrsführung	Neubau
Bestand: Busverkehr/Linie	kein ÖPNV
Konflikte (Mängel)	Grunderwerb, LRT „Alte bodensaure Eichenwälder (9190)“, Kernfläche Biotopverbund Wald; hoher Anteil Neuversiegelung (> 80%)
Maßnahmen	
Strecke	Neubau Radweg gem. RSV-Standards (ggf. Gehweg); Beleuchtung
Knotenpunkt	
Aufwand	hoch
Bemerkung	
Kosten	540.000 €
Bewertung	Alternative

Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **LH Potsdam**

Abschnitt **WH-04-a2**

Route	Werder (Havel) - Potsdam
Verlauf	Weg entlang der Bahntrasse (Neubau)
Länge	1,72 km
Straßenkategorie	Neubau
Bestand: Radverkehrsführung	Neubau
Bestand: Busverkehr/Linie	kein ÖPNV
Konflikte (Mängel)	Grunderwerb, LRT „Alte bodensaure Eichenwälder (9190)“, Kernfläche Biotopverbund Wald); hoher Anteil Neuversiegelung (> 80%)
Maßnahmen	
Strecke	Neubau Radweg gem. RSV-Standards (ggf. Gehweg); Beleuchtung
Knotenpunkt	2 Knotenpunkte
Aufwand	hoch
Bemerkung	
Kosten	2.445.000 €
Bewertung	Alternative



Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **Gem. Schwielow see**

Abschnitt **WH-04-b1**

Route	Werder (Havel) - Potsdam
Verlauf	Neubau, Seesteig - Am Ufer bis KP Am Ufer / Tannenweg
Länge	0,25 km
Straßenkategorie	Neubau, Wohnstraße
Bestand: Radverkehrsführung	Mischverkehr
Bestand: Busverkehr/Linie	kein ÖPNV
Konflikte (Mängel)	
Maßnahmen	
Strecke	Fahrradstraße; z.T. Radweg
Knotenpunkt	4 Knotenpunkte
Aufwand	mittel
Bemerkung	z.T. im Rahmen des Brückenneubaus schon Planungen vorhanden
Kosten	119.000 €
Bewertung	Vorzugstrasse



Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **Gem. Schwielow see**

Abschnitt **WH-04-b2.1**

Route Werder (Havel) - Potsdam

Verlauf Tannenweg - Schweizer Straße bis Schulweg

Länge 0,68 km

Straßenkategorie Wohnstraße

Bestand:
Radverkehrsführung Mischverkehr

Bestand:
Busverkehr/Linie kein ÖPNV

Konflikte (Mängel)

Maßnahmen

Strecke Fahrradstraße; (neue) Asphaltoberfläche

Knotenpunkt 5 Knotenpunkte; 1 Abknickende Vorfahrt

Aufwand gering

Bemerkung

Kosten 646.000 €

Bewertung Alternative

Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **Gem. Schwielow see**

Abschnitt **WH-04-b2.2**

Route Werder (Havel) - Potsdam

Verlauf Am Ufer - Fichtenweg - Schweizer Straße bis Schulweg

Länge 0,74 km

Straßenkategorie Wohnstraße

Bestand:
Radverkehrsführung Mischverkehr

Bestand:
Busverkehr/Linie kein ÖPNV

Konflikte (Mängel)

Maßnahmen

Strecke Fahrradstraße; (neue) Asphaltoberfläche

Knotenpunkt 6 Knotenpunkte; 2 Abknickende Vorfahrt

Aufwand gering

Bemerkung

Kosten 714.000 €

Bewertung Alternative

Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **Gem. Schwielow see**

Abschnitt **WH-04-b2.3**

Route Werder (Havel) - Potsdam

Verlauf Am Ufer bis Schweizer Straße

Länge 0,74 km

Straßenkategorie Wohnstraße

Bestand:
Radverkehrsführung Mischverkehr

Bestand:
Busverkehr/Linie kein ÖPNV

Konflikte (Mängel)

Maßnahmen

Strecke Fahrradstraße

Knotenpunkt 4 Knotenpunkte; 2 Abknickende Vorfahrt

Aufwand gering

Bemerkung

Kosten 164.000 €

Bewertung Vorzugstrasse



Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **Gem. Schwielow see**

Abschnitt **WH-04-b3.1.1**

Route Werder (Havel) - Potsdam

Verlauf Schweizer Straße - Amselweg

Länge 0,65 km

Straßenkategorie Wohnstraße

Bestand:
Radverkehrsführung Mischverkehr

Bestand:
Busverkehr/Linie Linie 610 (Schweizer Straße)

Konflikte (Mängel)

Maßnahmen

Strecke Fahrradstraße

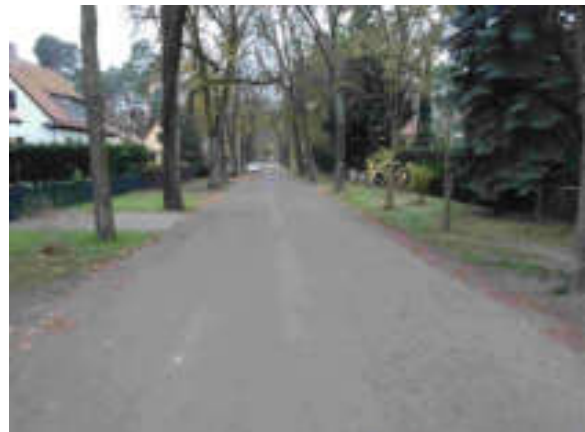
Knotenpunkt 1 Knotenpunkt

Aufwand gering

Bemerkung

Kosten 116.000 €

Bewertung Alternative



Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **LH Potsdam**

Abschnitt **WH-04-b3.1.2**

Route	Werder (Havel) - Potsdam
Verlauf	Wirtschaftsweg
Länge	1,10 km
Straßenkategorie	Wirtschaftsweg (Schotter/wassergebundene Decke)
Bestand: Radverkehrsführung	Mischverkehr
Bestand: Busverkehr/Linie	kein ÖPNV
Konflikte (Mängel)	LRT „Alte bodensaure Eichenwälder (9190)“ ; hoher Anteil Neuversiegelung (> 80%)
Maßnahmen	
Strecke	Ausbau des vorhandenen gem. Geh- und Radweg zu gem. Geh- und Radweg oder Radweg und Gehweg gem. RSV-Standards; Asphaltoberfläche; Beleuchtung
Knotenpunkt	1 Knotenpunkt
Aufwand	hoch
Bemerkung	
Kosten	1.540.000 €
Bewertung	Alternative



Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **Gem. Schwielow see**

Abschnitt **WH-04-b3.2.1**

Route Werder (Havel) - Potsdam

Verlauf Fuchsw eg

Länge 0,70 km

Straßenkategorie Wohnstraße

Bestand:
Radverkehrsführung Mischverkehr

Bestand:
Busverkehr/Linie Linie 610 (Schweizer Straße)

Konflikte (Mängel)

Maßnahmen

Strecke Fahrradstraße

Knotenpunkt 4 Knotenpunkte

Aufwand gering

Bemerkung

Kosten 134.000 €

Bewertung Vorzugstrasse

Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **LH Potsdam**

Abschnitt **WH-04-b3.2.2**

Route Werder (Havel) - Potsdam

Verlauf Fuchsweg

Länge 0,79 km

Straßenkategorie Wohnstraße

Bestand:
Radverkehrsführung Mischverkehr

Bestand:
Busverkehr/Linie kein ÖPNV

Konflikte (Mängel)

Maßnahmen

Strecke Fahrradstraße; Beleuchtung

Knotenpunkt 1 Knotenpunkt

Aufwand gering

Bemerkung

Kosten 306.000 €

Bewertung Vorzugstrasse

Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **LH Potsdam**

Abschnitt **WH-04-b3.2.3**

Route Werder (Havel) - Potsdam

Verlauf Werderscher Damm

Länge 0,55 km

Straßenkategorie Kreisstraße

Bestand:
Radverkehrsführung Gem. Geh- und Radweg

Bestand:
Busverkehr/Linie Linie 610

Konflikte (Mängel) Kernfläche Biotopverbund Wald

Maßnahmen

Strecke Ausbau des vorhandenen gem. Geh- und Radweg zu gem. Geh- und Radweg gem. RSV-Standards; Beleuchtung

Knotenpunkt 1 Knotenpunkt

Aufwand mittel

Bemerkung

Kosten 413.000 €

Bewertung Vorzugstrasse

Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **LH Potsdam**

Abschnitt **WH-05-a1**

Route Werder (Havel) - Potsdam

Verlauf Werderscher Damm

Länge 3,05 km

Straßenkategorie Kreisstraße

Bestand:
Radverkehrsführung Mischverkehr

Bestand:
Busverkehr/Linie Linie 610

Konflikte (Mängel) Neubau Radweg notwendig (geringe Flächenverfügbarkeit unter Bahnbrücke), LRT „Alte bodensaure Eichenwälder, Kernfläche Biotopverbund Wald und LRT „Traubenkirschen-Eschenwald (9150)“: hoher Anteil Neuversiegelung (> 80%), Beleuchtung

Maßnahmen

Strecke Neubau gem. Geh- und Radweg gem. RSV-Standards (ggf. abschnittsweise reduzierter Standard); Beleuchtung

Knotenpunkt 3 Knotenpunkte

Aufwand mittel

Bemerkung

Kosten 3.544.000 €

Bewertung Alternative



Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **LH Potsdam**

Abschnitt **WH-05-b1**

Route Werder (Havel) - Potsdam

Verlauf Werderscher Damm

Länge 0,28 km

Straßenkategorie Kreisstraße

Bestand:
Radverkehrsführung Mischverkehr

Bestand:
Busverkehr/Linie Linie 610

Konflikte (Mängel) Neubau Radweg notwendig (Flächenverfügbarkeit unter Bahnbrücke), Eingriff in Natur, Beleuchtung

Maßnahmen

Strecke Neubau gem. Geh- und Radweg gem. RSV-Standards (ggf. reduzierter Standard); Beleuchtung

Knotenpunkt 1 Knotenpunkt; 1 Mittelinsel

Aufwand mittel

Bemerkung

Kosten 326.000 €

Bewertung Vorzugstrasse



Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **LH Potsdam**

Abschnitt **WH-05-b2**

Route Werder (Havel) - Potsdam

Verlauf Kuhfordamm

Länge 0,28 km

Straßenkategorie Wohnstraße

Bestand:
Radverkehrsführung Mischverkehr

Bestand:
Busverkehr/Linie Linie 610

Konflikte (Mängel) Kleinsteinpflaster

Maßnahmen

Strecke Fahrradstraße (mit ÖPNV); Asphaltoberfläche; Beleuchtung

Knotenpunkt 1 Knotenpunkt

Aufwand mittel

Bemerkung

Kosten 363.000 €

Bewertung Vorzugstrasse

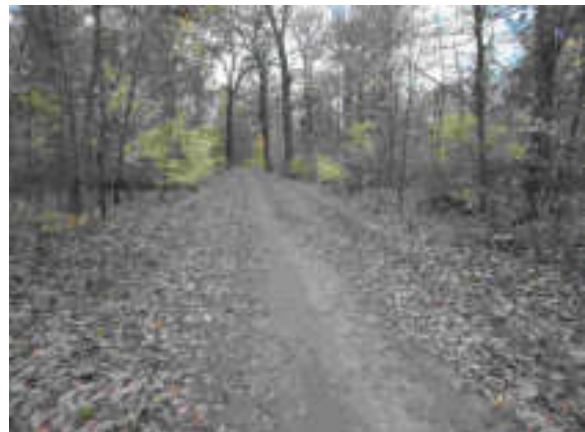


Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **LH Potsdam**

Abschnitt **WH-05-b3**

Route	Werder (Havel) - Potsdam
Verlauf	Werdersteig
Länge	2,17 km
Straßenkategorie	Forstweg (wassergebundene Decke)
Bestand: Radverkehrsführung	Gem. Geh- und Radweg
Bestand: Busverkehr/Linie	kein ÖPNV
Konflikte (Mängel)	Ausbau im Waldgebiet "Wildpark": LRT „Alte bodensaure Eichenwälder (9190)“ und LRT „Hainsimsen-Buchenwald (9110)“; hoher Anteil Neuversiegelung (> 80%), Beleuchtung
Maßnahmen	
Strecke	Neubau Radweg und Gehweg gem. RSV-Standards; Beleuchtung
Knotenpunkt	1 Knotenpunkt; Mittelinsel
Aufwand	hoch
Bemerkung	Der Wildpark ist ein Flächendenkmal.
Kosten	3.138.000 €
Bewertung	Vorzugstrasse



Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **LH Potsdam**

Abschnitt **WH-06-a1**

Route Werder (Havel) - Potsdam

Verlauf Am Wildpark

Länge 0,31 km

Straßenkategorie Hauptstraße

Bestand:
Radverkehrsführung Schutzstreifen

Bestand:
Busverkehr/Linie Linien 610, 695, N14

Konflikte (Mängel) Konflikte mit Kfz-Verkehr und Linienbusverkehr

Maßnahmen

Strecke Radfahrstreifen; (neue) Asphaltoberfläche

Knotenpunkt 2 Knotenpunkte; 1 Abknickende Vorfahrt

Aufwand hoch

Bemerkung

Kosten 242.000 €

Bewertung Vorzugstrasse



Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **LH Potsdam**

Abschnitt **WH-06-a2**

Route	Werder (Havel) - Potsdam
Verlauf	Geschwister-Scholl-Straße (zw. Am Wildpark und Kastanienallee)
Länge	0,84 km
Straßenkategorie	Hauptstraße
Bestand: Radverkehrsführung	Mischverkehr
Bestand: Busverkehr/Linie	Linien 605, 606, 610, X5
Konflikte (Mängel)	Konflikte mit Kfz-Verkehr und Linienbusverkehr
Maßnahmen	
Strecke	Schutzstreifen (abschnittweise: Mischverkehr bei 30 km/h)
Knotenpunkt	2 Knotenpunkte
Aufwand	hoch
Bemerkung	
Kosten	143.000 €
Bewertung	Vorzugstrasse

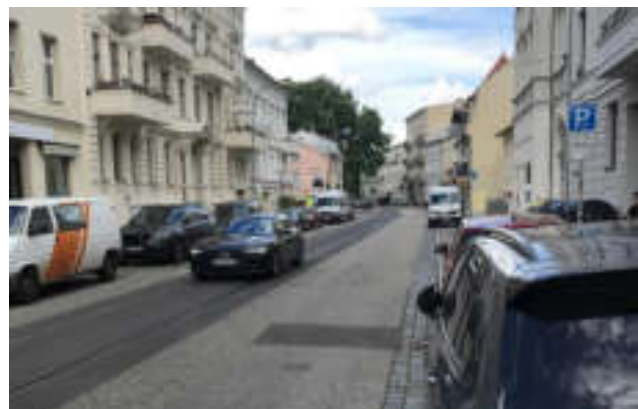


Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **LH Potsdam**

Abschnitt **WH-06-a3**

Route	Werder (Havel) - Potsdam
Verlauf	Geschwister-Scholl-Straße (zw. Kastanienallee und Nansenstraße)
Länge	0,61 km
Straßenkategorie	Hauptstraße
Bestand: Radverkehrsführung	Mischverkehr
Bestand: Busverkehr/Linie	Linien 605, 606, N14, X5, 91, 94, 98 (Bus und Tram)
Konflikte (Mängel)	Konflikte mit Kfz-Verkehr und Linienbusverkehr
Maßnahmen	
Strecke	Radfahrstreifen; gemeinsame Führung von Kfz und ÖPNV; Wegfall von Pkw-Stellplätzen
Knotenpunkt	4 Knotenpunkte
Aufwand	hoch
Bemerkung	
Kosten	112.000 €
Bewertung	Vorzugstrasse



Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **LH Potsdam**

Abschnitt **WH-06-a4**

Route Werder (Havel) - Potsdam

Verlauf Nansenstraße

Länge 0,08 km

Straßenkategorie Wohnstraße

Bestand:
Radverkehrsführung Mischverkehr

Bestand:
Busverkehr/Linie kein ÖPNV

Konflikte (Mängel)

Maßnahmen

Strecke Radfahrstreifen; Wegfall von Pkw-Stellplätzen

Knotenpunkt 1 Knotenpunkt; 1 Signalisierung anpassen

Aufwand mittel

Bemerkung

Kosten 213.000 €

Bewertung Vorzugstrasse



Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **LH Potsdam**

Abschnitt **WH-06-a5**

Route	Werder (Havel) - Potsdam
Verlauf	Weg entlang der Bahntrasse (Neubau)
Länge	0,32 km
Straßenkategorie	Neubau
Bestand: Radverkehrsführung	Neubau
Bestand: Busverkehr/Linie	kein ÖPNV
Konflikte (Mängel)	Bahndamm; Garagenhöfe, Hoher Anteil Neuversiegelung (> 80%) auf ruderalen Pionier-, Gras- und Staudenfluren mit Gehölzbewuchs
Maßnahmen	
Strecke	Neubau Radweg und Gehweg gem. RSV-Standards; z.T. Reduzierung der Garagenhöfe; Beleuchtung
Knotenpunkt	1 Knotenpunkt
Aufwand	hoch
Bemerkung	
Kosten	456.000 €
Bewertung	Vorzugstrasse

Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **LH Potsdam**

Abschnitt **WH-06-b1**

Route Werder (Havel) - Potsdam

Verlauf Am Wildpark

Länge 0,24 km

Straßenkategorie Hauptstraße

Bestand:
Radverkehrsführung Schutzstreifen

Bestand:
Busverkehr/Linie Linien 610, 695, N14

Konflikte (Mängel) Konflikte mit Kfz-Verkehr und Linienbusverkehr

Maßnahmen

Strecke Radfahrstreifen; (neue) Asphaltoberfläche

Knotenpunkt 1 Knotenpunkt

Aufwand hoch

Bemerkung

Kosten 177.000 €

Bewertung Alternative



Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **LH Potsdam**

Abschnitt **WH-06-b2**

Route Werder (Havel) - Potsdam

Verlauf Weg durch Kleingartensiedlung

Länge 0,17 km

Straßenkategorie Sonderweg

Bestand:
Radverkehrsführung Gem. Geh- und Radweg

Bestand:
Busverkehr/Linie kein ÖPNV

Konflikte (Mängel) Kleingartenanlage, Störung Erholungsfunktion, geringe Flächenverfügbarkeit in Abschnitten mit Sonderwegen

Maßnahmen

Strecke Ausbau des vorhandenen gem. Geh- und Radweg zu gem. Geh- und Radweg oder Radweg und Gehweg gem. RSV-Standards

Knotenpunkt 1 Knotenpunkt; 1 Abknickende Vorfahrt

Aufwand hoch

Bemerkung

Kosten 162.000 €

Bewertung Alternative



Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **LH Potsdam**

Abschnitt **WH-06-b3**

Route Werder (Havel) - Potsdam

Verlauf Werderscher Weg - Sonderweg

Länge 0,92 km

Straßenkategorie Zufahrtsstraße, Wohnstraße

Bestand:
Radverkehrsführung Mischverkehr

Bestand:
Busverkehr/Linie kein ÖPNV

Konflikte (Mängel) Kleingartenanlage, Störung Erholungsfunktion

Maßnahmen

Strecke Fahrradstraße; (neue) Asphaltoberfläche

Knotenpunkt 2 Knotenpunkte; 1 Abknickende Vorfahrt

Aufwand mittel

Bemerkung

Kosten 853.000 €

Bewertung Alternative



Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **LH Potsdam**

Abschnitt **WH-06-b4**

Route	Werder (Havel) - Potsdam
Verlauf	Kastanienallee
Länge	0,04 km
Straßenkategorie	Hauptstraße
Bestand: Radverkehrsführung	Mischverkehr
Bestand: Busverkehr/Linie	Linien 605, 606, 610, N14, X5, 91, 94, 98 (Bus und Tram)
Konflikte (Mängel)	Kopfsteinpflaster, Konflikte mit Kfz-Verkehr und Linienbusverkehr
Maßnahmen	
Strecke	Schutzstreifen (abschnittweise: Mischverkehr bei 30 km/h); Asphaltoberfläche
Knotenpunkt	1 Knotenpunkt
Aufwand	hoch
Bemerkung	
Kosten	53.000 €
Bewertung	Alternative



Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **LH Potsdam**

Abschnitt **WH-06-b5**

Route Werder (Havel) - Potsdam

Verlauf Maybachstraße

Länge 0,36 km

Straßenkategorie Wohnstraße

Bestand:
Radverkehrsführung Mischverkehr

Bestand:
Busverkehr/Linie kein ÖPNV

Konflikte (Mängel)

Maßnahmen

Strecke Fahrradstraße; (neue) Asphaltoberfläche

Knotenpunkt 2 Knotenpunkte

Aufwand hoch

Bemerkung

Kosten 391.000 €

Bewertung Alternative



Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **LH Potsdam**

Abschnitt **WH-06-b6**

Route Werder (Havel) - Potsdam
Verlauf Unterführung Bahntrasse - Gehweg entlang der Bahntrasse

Länge 0,27 km

Straßenkategorie Sonderweg

Bestand:
Radverkehrsführung Gem. Geh- und Radweg

Bestand:
Busverkehr/Linie kein ÖPNV

Konflikte (Mängel) Platzverhältnisse

Maßnahmen

Strecke Ausbau des vorhandenen Weges zu Radweg und Gehweg gem. RSV-Standards; Beleuchtung

Knotenpunkt 1 Knotenpunkt, 1 LSA (Radverkehr)

Aufwand hoch

Bemerkung

Kosten 432.000 €

Bewertung Alternative



Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **LH Potsdam**

Abschnitt **WH-06-b7**

Route	Werder (Havel) - Potsdam
Verlauf	Querung Zeppelinstraße - Schillerplatz - Auf dem Kiewitt bis nördlich Bahnbrücke
Länge	0,51 km
Straßenkategorie	Wohnstraße
Bestand: Radverkehrsführung	Mischverkehr
Bestand: Busverkehr/Linie	kein ÖPNV
Konflikte (Mängel)	Kopfsteinpflaster; Siedlung steht unter Denkmalschutz
Maßnahmen	
Strecke	Fahrradstraße; (neue) Asphaltoberfläche
Knotenpunkt	5 Knotenpunkt; 2 Abknickende Vorfahrt
Aufwand	hoch
Bemerkung	
Kosten	587.000 €
Bewertung	Alternative



Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **LH Potsdam**

Abschnitt **WH-07-a0.1**

Route Werder (Havel) - Potsdam

Verlauf Geschwister-Scholl-Straße

Länge 0,27 km

Straßenkategorie Hauptstraße

Bestand:
Radverkehrsführung Mischverkehr

Bestand:
Busverkehr/Linie Linien 605, 606, N14, X5, 91, 94, 98 (Bus und Tram)

Konflikte (Mängel) Konflikte mit Kfz-Verkehr und Linienbusverkehr

Maßnahmen

Strecke Fahrradstraße

Knotenpunkt 3 Knotenpunkt; 1 Signalisierung anpassen

Aufwand hoch

Bemerkung

Kosten 254.000 €

Bewertung kurzfristige Vorzugstrasse

Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **LH Potsdam**

Abschnitt **WH-07-a0.2**

Route Werder (Havel) - Potsdam

Verlauf Auf dem Kiewitt

Länge 0,19 km

Straßenkategorie Wohnstraße

Bestand:
Radverkehrsführung Mischverkehr

Bestand:
Busverkehr/Linie kein ÖPNV

Konflikte (Mängel)

Maßnahmen

Strecke Fahrradstraße

Knotenpunkt 1 Knotenpunkt; 1 Abknickende Vorfahrt

Aufwand mittel

Bemerkung

Kosten 50.000 €

Bewertung Alternative



Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **LH Potsdam**

Abschnitt **WH-07-a1.1**

Route	Werder (Havel) - Potsdam
Verlauf	Zeppelinstraße - Breite Straße
Länge	0,35 km
Straßenkategorie	Hauptstraße
Bestand: Radverkehrsführung	Radweg
Bestand: Busverkehr/Linie	Linien 580, 605, 610, 631, N14, X5, 91, 94, 98 (Bus und Tram)
Konflikte (Mängel)	Konflikte mit Kfz-Verkehr und ÖPNV
Maßnahmen	
Strecke	Ausbau des vorhandenen Radweges auf 3,0 m (z.T. zu Lasten der Nebenanlagen bzw. der Fahrbahn)
Knotenpunkt	1 Knotenpunkt; 1 Signalisierung anpassen
Aufwand	hoch
Bemerkung	
Kosten	438.000 €
Bewertung	kurzfristige Vorzugstrasse

Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **LH Potsdam**

Abschnitt **WH-07-a1.2**

Route Werder (Havel) - Potsdam

Verlauf Zeppelinstraße (Parallelstraße)

Länge 0,31 km

Straßenkategorie Zufahrtsstraße

Bestand:
Radverkehrsführung Mischverkehr

Bestand:
Busverkehr/Linie kein ÖPNV

Konflikte (Mängel)

Maßnahmen

Strecke Fahrradstraße

Knotenpunkt 1 Knotenpunkt; 1 Signalisierung anpassen

Aufwand mittel

Bemerkung

Kosten 255.000 €

Bewertung Alternative

Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **LH Potsdam**

Abschnitt **WH-07-a2**

Route	Werder (Havel) - Potsdam
Verlauf	Breite Straße - Lange Brücke
Länge	1,43 km
Straßenkategorie	Bundesstraße
Bestand: Radverkehrsführung	Radweg
Bestand: Busverkehr/Linie	Linien 066, 580, 606, X15, 91, 92, 93, 96, 98, 99 (Bus und Tram)
Konflikte (Mängel)	Platzverhältnisse; Konflikte mit Kfz-Verkehr und Linienbusverkehr
Maßnahmen	
Strecke	Ausbau des vorhandenen Radweges auf 3,0 m (z.T. zu Lasten der Nebenanlagen bzw. der Fahrbahn)
Knotenpunkt	6 Knotenpunkte; 4 Signalisierung anpassen
Aufwand	hoch
Bemerkung	
Kosten	1.186.000 €
Bewertung	kurzfristige Vorzugstrasse

Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **LH Potsdam**

Abschnitt **WH-07-b1**

Route	Werder (Havel) - Potsdam
Verlauf	Weg entlang der Bahntrasse (zwei neue Brücken notwendig); z.T. Neubau
Länge	0,65 km
Straßenkategorie	Sonderweg, Neubau (Brücken)
Bestand: Radverkehrsführung	Gem. Geh- und Radweg, z.T. Neubau
Bestand: Busverkehr/Linie	kein ÖPNV
Konflikte (Mängel)	ggf. Eingriff in Bahndamm notwendig, zwei neue Brücken notwendig (derzeit z.T. mit Treppen)
Maßnahmen	
Strecke	Ausbau des vorhandenen Weges zu Radweg und Gehweg gem. RSV-Standards (Sonderweg ; Beleuchtung)
Knotenpunkt	1 Knotenpunkt; zwei neue Brückenbauwerke notwendig
Aufwand	hoch
Bemerkung	
Kosten	6.780.000 €
Bewertung	langfristige Vorzugstrasse



Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **LH Potsdam**

Abschnitt **WH-07-b2**

Route	Werder (Havel) - Potsdam
Verlauf	Neubau nördlich Bahntrasse
Länge	0,38 km
Straßenkategorie	Neubau
Bestand: Radverkehrsführung	Neubau
Bestand: Busverkehr/Linie	kein ÖPNV
Konflikte (Mängel)	Nutzung von Flächen des Ministeriums für Landwirtschaft, Umwelt und Klimaschutz des Landes Brandenburg, hoher Anteil Neuversiegelung (> 80%)
Maßnahmen	
Strecke	Neubau Radweg und Gehweg gem. RSV-Standards; Beleuchtung
Knotenpunkt	1 Knotenpunkt
Aufwand	hoch
Bemerkung	
Kosten	429.000 €
Bewertung	langfristige Vorzugstrasse

Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **LH Potsdam**

Abschnitt **WH-07-b3**

Route Werder (Havel) - Potsdam

Verlauf Neubau nördlich Bahntrasse

Länge 0,24 km

Straßenkategorie Neubau

Bestand:
Radverkehrsführung Neubau

Bestand:
Busverkehr/Linie kein ÖPNV

Konflikte (Mängel) Hoher Anteil Neuversiegelung (> 80%), neue Brücken über Havel notwendig (Rampe)

Maßnahmen

Strecke Neubau Radweg und Gehweg gem. RSV-Standards; Beleuchtung

Knotenpunkt

Aufwand hoch

Bemerkung

Kosten 871.000 €

Bewertung langfristige Vorzugstrasse

Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **LH Potsdam**

Abschnitt **WH-07-b4**

Route Werder (Havel) - Potsdam

Verlauf Brücke über Havel (Neubau) - Potsdam Hbf

Länge 0,25 km

Straßenkategorie Neubau (Brücke)

Bestand:
Radverkehrsführung Neubau

Bestand:
Busverkehr/Linie kein ÖPNV

Konflikte (Mängel) Neubau Brücke

Maßnahmen

Strecke

Knotenpunkt 1 Knotenpunkt; neue Rad- und Fußverkehrsbrücke über die Havel;
Signalisierung anpassen

Aufwand hoch

Bemerkung

Kosten 8.151.000 €

Bewertung langfristige Vorzugstrasse



Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **LH Potsdam**

Abschnitt **BW-01-a1**

Route	Potsdam - Berlin-Wannsee
Verlauf	Berliner Straße (stadtauswärts Anliegerfahrbahn)
Länge	1,72 km
Straßenkategorie	Hauptstraße
Bestand: Radverkehrsführung	stadteinwärts: Radweg; stadtauswärts: Fahrradstraße (Fahrbahn: 4,80 m inkl. Parken)
Bestand: Busverkehr/Linie	kein ÖPNV
Konflikte (Mängel)	Flächenverfügbarkeit, Parken (ca. 1,65 m)
Maßnahmen	
Strecke	stadteinwärts: Radfahrstreifen gem. RSV-Standard; stadtauswärts: Fahrradstraße auf Anliegerfahrbahn nach RSV-Standard; Wegfall von Pkw-Stellplätzen
Knotenpunkt	10 Knotenpunkte; 2 Signalisierung anpassen
Aufwand	gering
Bemerkung	
Kosten	728.000 €
Bewertung	Vorzugstrasse



Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **LH Potsdam**

Abschnitt **BW-01-a2**

Route Potsdam - Berlin-Wannsee
Verlauf Berliner Straße - Glienicker Brücke

Länge 0,13 km

Straßenkategorie Bundesstraße

Bestand:
Radverkehrsführung Radfahrstreifen (ca. 1,50 m)

Bestand:
Busverkehr/Linie Linien 316, N16

Konflikte (Mängel) Engstelle Brücke (Fahrbahn: 10,50 m)

Maßnahmen

Strecke Radfahrstreifen (ggf. reduzierter Standard)

Knotenpunkt

Aufwand mittel

Bemerkung

Kosten 118.000 €

Bewertung Vorzugstrasse



Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **Berlin**

Abschnitt **BW-01-a3**

Route	Potsdam - Berlin-Wannsee
Verlauf	Glienicker Brücke - Königstraße (B1) bis Otto-Erich-Straße
Länge	3,64 km
Straßenkategorie	Bundesstraße
Bestand: Radverkehrsführung	Radfahrstreifen (ca. 2,00 m), Schutzstreifen (ca. 1,70 m), Gem. Geh- und Radweg
Bestand: Busverkehr/Linie	Linien 316, N16
Konflikte (Mängel)	Engstelle Brücke, Parken (ca. 2,00 m + 0,60 m Sicherheitstrennstreifen)
Maßnahmen	
Strecke	Radfahrstreifen (ggf. abschnittsweise im reduzierten Standard); Wegfall / Reduzierung der Breite von Kfz-Fahrstreifen; Beleuchtung
Knotenpunkt	3 Knotenpunkte
Aufwand	mittel
Bemerkung	
Kosten	1.217.000 €
Bewertung	Vorzugstrasse



Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **Berlin**

Abschnitt **BW-01-a4**

Route	Potsdam - Berlin-Wannsee
Verlauf	Königstraße (B1) ab Otto-Errich-Straße bis Kronprinzessinnenweg
Länge	2,25 km
Straßenkategorie	Bundesstraße
Bestand: Radverkehrsführung	Radweg (ca. 1,80 m)
Bestand: Busverkehr/Linie	Linien 118, 218, 316, 318, N16
Konflikte (Mängel)	Flächenverfügbarkeit im Seitenraum, Parken
Maßnahmen	
Strecke	Radweg im Seitenraum nach RSV-Standard ausbauen oder Radfahrstreifen auf der Fahrbahn prüfen; Wegfall von Pkw-Stellplätzen
Knotenpunkt	10 Knotenpunkte; 4 Signalisierung anpassen
Aufwand	hoch
Bemerkung	Führungsformen prüfen
Kosten	3.614.000 €
Bewertung	Vorzugstrasse



Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **LH Potsdam**

Abschnitt **BW-01-b0.1**

Route Potsdam - Berlin-Wannsee

Verlauf Schulstraße - Benzstraße

Länge 0,95 km

Straßenkategorie Wohnstraße

Bestand:
Radverkehrsführung Mischverkehr

Bestand:
Busverkehr/Linie kein ÖPNV

Konflikte (Mängel) Parken

Maßnahmen

Strecke Fahrradstraße; Wegfall von Pkw-Stellplätzen

Knotenpunkt 4 Knotenpunkte, 1 Signalisierung anpassen

Aufwand gering

Bemerkung

Kosten 592.000 €

Bewertung Vorzugstrasse



Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **LH Potsdam**

Abschnitt **BW-01-b0.2**

Route Potsdam - Berlin-Wannsee

Verlauf Stahnsdorfer Straße

Länge 1,31 km

Straßenkategorie Wohnstraße

Bestand:
Radverkehrsführung Mischverkehr

Bestand:
Busverkehr/Linie Linie 616

Konflikte (Mängel) Parken

Maßnahmen

Strecke Fahrradstraße; Wegfall von Pkw-Stellplätzen

Knotenpunkt 4 Knotenpunkte, 1 Signalisierung anpassen

Aufwand gering

Bemerkung

Kosten 512.000 €

Bewertung Vorzugstrasse



Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **LH Potsdam**

Abschnitt **BW-01-b1.1.1**

Route Potsdam - Berlin-Wannsee

Verlauf August-Bebel-Straße

Länge 0,39 km

Straßenkategorie Hauptstraße

Bestand:
Radverkehrsführung Mischverkehr

Bestand:
Busverkehr/Linie Linien 616, 694, 696, N17

Konflikte (Mängel) ÖPNV; Flächenverfügbarkeit

Maßnahmen

Strecke Mischverkehr; ggf. Fahrradstraße prüfen

Knotenpunkt 3 Knotenpunkte

Aufwand mittel

Bemerkung 6.880 Kfz/Tag (Zählung 2018)

Kosten 76.000 €

Bewertung Alternative



Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **LH Potsdam**

Abschnitt **BW-01-b1.1.2**

Route Potsdam - Berlin-Wannsee

Verlauf Rudolf-Breitscheid-Straße

Länge 0,92 km

Straßenkategorie Hauptstraße

Bestand:
Radverkehrsführung Mischverkehr

Bestand:
Busverkehr/Linie kein ÖPNV

Konflikte (Mängel) Flächenverfügbarkeit

Maßnahmen

Strecke Schutzstreifen prüfen; sonst Mischverkehr (Engstelle)

Knotenpunkt 2 Knotenpunkte

Aufwand mittel

Bemerkung 5.400 Kfz/Tag (Zählung 2018)

Kosten 157.000 €

Bewertung Alternative



Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **Berlin**

Abschnitt **BW-01-b1.1.3**

Route Potsdam - Berlin-Wannsee

Verlauf Neue Kreisstraße

Länge 0,53 km

Straßenkategorie Hauptstraße

Bestand:
Radverkehrsführung Mischverkehr

Bestand:
Busverkehr/Linie kein ÖPNV

Konflikte (Mängel) NSG Bäckewiese

Maßnahmen

Strecke Schutzstreifen; ggf. Fahrradstraße prüfen; Plasteroberfläche durch Asphalt ersetzen

Knotenpunkt 3 Knotenpunkte

Aufwand mittel

Bemerkung

Kosten 619.000 €

Bewertung Alternative



Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **LH Potsdam**

Abschnitt **BW-01-b1.2.1**

Route Potsdam - Berlin-Wannsee

Verlauf Stahnsdorfer Straße

Länge 0,43 km

Straßenkategorie Wohnstraße

Bestand:
Radverkehrsführung Mischverkehr

Bestand:
Busverkehr/Linie Linien N17, 694

Konflikte (Mängel) ÖPNV

Maßnahmen

Strecke Fahrradstraße; Wegfall von Pkw-Stellplätzen

Knotenpunkt 1 Knotenpunkt

Aufwand gering

Bemerkung

Kosten 77.000 €

Bewertung Vorzugstrasse



Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **Berlin**

Abschnitt **BW-01-b1.2.2**

Route Potsdam - Berlin-Wannsee

Verlauf Stahnsdorfer Straße

Länge 0,15 km

Straßenkategorie Wohnstraße

Bestand:
Radverkehrsführung Mischverkehr

Bestand:
Busverkehr/Linie Linien N17, 694

Konflikte (Mängel) ÖPNV

Maßnahmen

Strecke Fahrradstraße; ggf. Wegfall von Pkw-Stellplätzen

Knotenpunkt 2 Knotenpunkte

Aufwand gering

Bemerkung

Kosten 33.000 €

Bewertung Vorzugstrasse



Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **Berlin**

Abschnitt **BW-01-b1.2.3**

Route Potsdam - Berlin-Wannsee

Verlauf Bernhard-Beyer-Straße

Länge 0,75 km

Straßenkategorie Wohnstraße

Bestand:
Radverkehrsführung Gem. Geh- und Radweg

Bestand:
Busverkehr/Linie Linien 118

Konflikte (Mängel)

Maßnahmen

Strecke Ausbau des vorhandenen gem. Geh- und Radweg zu Radweg und Gehweg gem. RSV-Standards

Knotenpunkt 1 Knotenpunkt

Aufwand mittel

Bemerkung

Kosten 519.000 €

Bewertung Vorzugstrasse



Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **Berlin**

Abschnitt **BW-01-b1.2.4**

Route Potsdam - Berlin-Wannsee

Verlauf Königsweg - Bäkestraße

Länge 0,61 km

Straßenkategorie Wohnstraße

Bestand:
Radverkehrsführung Mischverkehr

Bestand:
Busverkehr/Linie Linien 118

Konflikte (Mängel) ÖPNV

Maßnahmen

Strecke Fahrradstraße; Wegfall von Pkw-Stellplätzen

Knotenpunkt 2 Knotenpunkte, 1 abknickende Vorfahrt

Aufwand gering

Bemerkung

Kosten 124.000 €

Bewertung Vorzugstrasse



Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **Berlin**

Abschnitt **BW-01-b2.1.1**

Route	Potsdam - Berlin-Wannsee
Verlauf	Kohlhasenbrücker Straße bis Parkplatz
Länge	1,06 km
Straßenkategorie	Hauptstraße
Bestand: Radverkehrsführung	Mischverkehr (Fahrbahn: ca. 8,00 m; T50)
Bestand: Busverkehr/Linie	Linie 118
Konflikte (Mängel)	Waldgebiet "Düppeler Forst": hoher Anteil Neuversiegelung (> 80%) auf Waldflächen , Kfz-Verkehr
Maßnahmen	
Strecke	Neubau Radweg und Gehweg gem. RSV-Standards im Seitenraum; ggf. Fahrradstraße prüfen
Knotenpunkt	2 Knotenpunkte
Aufwand	mittel / hoch
Bemerkung	
Kosten	1.284.000 €
Bewertung	Alternative



Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **Berlin**

Abschnitt **BW-01-b2.1.2**

Route Potsdam - Berlin-Wannsee

Verlauf Weg durch Düppeler Forst

Länge 0,99 km

Straßenkategorie Forstweg unbefestigt

Bestand:
Radverkehrsführung Gem. Geh- und Radweg / Forstweg

Bestand:
Busverkehr/Linie kein ÖPNV

Konflikte (Mängel) Waldgebiet "Düppeler Forst": hoher Anteil Neuversiegelung (> 80%) auf Waldflächen

Maßnahmen

Strecke Ausbau des Forstweges zu Radweg und Gehweg gem. RSV-Standards; Forstwirtschaftlicher Verkehr frei; Beleuchtung

Knotenpunkt

Aufwand hoch

Bemerkung

Kosten 1.597.000 €

Bewertung Alternative



Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **Berlin**

Abschnitt **BW-01-b2.2.1**

Route	Potsdam - Berlin-Wannsee
Verlauf	Weg durch Düppeler Forst (Neubau)
Länge	0,77 km
Straßenkategorie	Neubau
Bestand: Radverkehrsführung	Neubau
Bestand: Busverkehr/Linie	kein ÖPNV
Konflikte (Mängel)	Waldgebiet "Düppeler Forst": hoher Anteil Neuversiegelung (> 80%) auf Waldflächen
Maßnahmen	
Strecke	Neubau Radweg gem. RSV-Standards (ggf. Gehweg); Beleuchtung
Knotenpunkt	
Aufwand	hoch
Bemerkung	
Kosten	1.093.000 €
Bewertung	Alternative

Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **Berlin**

Abschnitt **BW-01-b2.2.2**

Route	Potsdam - Berlin-Wannsee
Verlauf	Weg durch Düppeler Forst (Neubau)
Länge	0,93 km
Straßenkategorie	Neubau
Bestand: Radverkehrsführung	Neubau
Bestand: Busverkehr/Linie	kein ÖPNV
Konflikte (Mängel)	Waldgebiet "Düppeler Forst": hoher Anteil Neuversiegelung (> 80%) auf Waldflächen
Maßnahmen	
Strecke	Neubau Radweg gem. RSV-Standards (ggf. Gehweg); Beleuchtung
Knotenpunkt	
Aufwand	hoch
Bemerkung	
Kosten	1.318.000 €
Bewertung	Alternative

Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **Berlin**

Abschnitt **BW-01-b2.3.1**

Route Potsdam - Berlin-Wannsee

Verlauf Königsweg - Nathanbrücke

Länge 0,19 km

Straßenkategorie Wohnstraße

Bestand:
Radverkehrsführung Mischverkehr

Bestand:
Busverkehr/Linie kein ÖPNV

Konflikte (Mängel)

Maßnahmen

Strecke Fahrradstraße; Wegfall von Pkw-Stellplätzen

Knotenpunkt

Aufwand gering

Bemerkung

Kosten 33.000 €

Bewertung Vorzugstrasse



Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **Berlin**

Abschnitt **BW-01-b2.3.2**

Route Potsdam - Berlin-Wannsee

Verlauf Weg durch Düppeler Forst

Länge 0,82 km

Straßenkategorie Forstweg unbefestigt

Bestand:
Radverkehrsführung Gem. Geh- und Radweg /Forstweg

Bestand:
Busverkehr/Linie kein ÖPNV

Konflikte (Mängel) Waldgebiet "Düppeler Forst": hoher Anteil Neuversiegelung (> 80%) auf Waldflächen

Maßnahmen

Strecke Ausbau des Forstweges zu Radweg und Gehweg gem. RSV-Standards; Forstwirtschaftlicher Verkehr frei; Beleuchtung

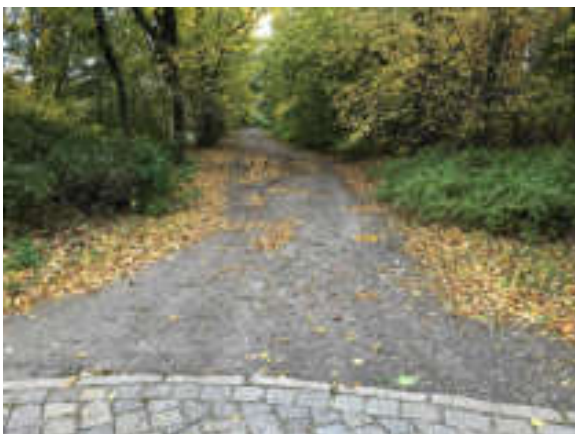
Knotenpunkt

Aufwand hoch

Bemerkung

Kosten 1.324.000 €

Bewertung Vorzugstrasse



Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **Berlin**

Abschnitt **BW-01-b2.3.3**

Route	Potsdam - Berlin-Wannsee
Verlauf	Weg durch Düppeler Forst (Neubau)
Länge	0,93 km
Straßenkategorie	Neubau
Bestand: Radverkehrsführung	Neubau
Bestand: Busverkehr/Linie	kein ÖPNV
Konflikte (Mängel)	Waldgebiet "Düppeler Forst": hoher Anteil Neuversiegelung (> 80%) auf Waldflächen
Maßnahmen	
Strecke	Neubau Radweg gem. RSV-Standards (ggf. Gehweg); Beleuchtung
Knotenpunkt	
Aufwand	hoch
Bemerkung	
Kosten	1.318.000 €
Bewertung	Vorzugstrasse

Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **Berlin**

Abschnitt **BW-01-b3**

Route Potsdam - Berlin-Wannsee

Verlauf Weg durch Düppeler Forst

Länge 0,30 km

Straßenkategorie Forstweg unbefestigt

Bestand:
Radverkehrsführung Gem. Geh- und Radweg /Forstweg

Bestand:
Busverkehr/Linie kein ÖPNV

Konflikte (Mängel) Waldgebiet "Düppeler Forst": Umweltbelange

Maßnahmen

Strecke Ausbau des Forstweges zu Radweg und Gehweg gem. RSV-
Standards; Forstwirtschaftlicher Verkehr frei; Beleuchtung

Knotenpunkt

Aufwand hoch

Bemerkung

Kosten 484.000 €

Bewertung Vorzugstrasse



Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **Berlin**

Abschnitt **BW-01-b4**

Route Potsdam - Berlin-Wannsee

Verlauf Bismarckstraße

Länge 1,36 km

Straßenkategorie Wohnstraße

Bestand:
Radverkehrsführung Mischverkehr (Fahrbahn: ca. 6,00 m inkl. Parken)

Bestand:
Busverkehr/Linie kein ÖPNV

Konflikte (Mängel) Kopfsteinpflaster

Maßnahmen

Strecke Fahrradstraße; Pflasteroberfläche durch Asphalt ersetzen

Knotenpunkt 1 Knotenpunkt; 1 Signalisierung ergänzen

Aufwand hoch

Bemerkung

Kosten 1.864.000 €

Bewertung Vorzugstrasse



Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **LH Potsdam**

Abschnitt **TKS-01.1**

Route Potsdam - Teltow

Verlauf Friedrich-List-Straße

Länge 0,79 km

Straßenkategorie Hauptstraße

Bestand:
Radverkehrsführung Mischverkehr

Bestand:
Busverkehr/Linie kein ÖPNV

Konflikte (Mängel) Kfz-Verkehr / Mischverkehr

Maßnahmen

Strecke Wegfall eines Fahrstreifens für Kfz-Verkehr, Einrichtung PBL
Zweirichtungsführung (Süden)

Knotenpunkt 1 Knotenpunkt

Aufwand hoch

Bemerkung

Kosten 706.000 €

Bewertung Vorzugstrasse



Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **LH Potsdam**

Abschnitt **TKS-01.2**

Route Potsdam - Teltow

Verlauf Friedrich-List-Straße

Länge 0,67 km

Straßenkategorie Hauptstraße

Bestand:
Radverkehrsführung Gem. Geh- und Radweg

Bestand:
Busverkehr/Linie Linie 066

Konflikte (Mängel) geringe Fläche für Radverkehr

Maßnahmen

Strecke Wegfall eines Fahrstreifens für Kfz-Verkehr, Einrichtung PBL
Zw eirichtungsführung (Süden); Wegfall von Pkw -Stellplätzen

Knotenpunkt 1 Knotenpunkt; 1 Signalisierung anpassen

Aufw and hoch

Bemerkung

Kosten 919.000 €

Bewertung Vorzugstrasse



Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **LH Potsdam**

Abschnitt **TKS-01.3**

Route Potsdam - Teltow

Verlauf Johannsenstraße

Länge 0,67 km

Straßenkategorie Wohnstraße

Bestand:
Radverkehrsführung Mischverkehr

Bestand:
Busverkehr/Linie kein ÖPNV

Konflikte (Mängel) Kopfsteinpflaster

Maßnahmen

Strecke Fahrradstraße; Asphaltoberfläche

Knotenpunkt 1 Knotenpunkt

Aufwand hoch

Bemerkung

Kosten 664.000 €

Bewertung Vorzugstrasse



Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **LH Potsdam**

Abschnitt **TKS-01.4**

Route Potsdam - Teltow

Verlauf Daimlerstraße

Länge 0,15 km

Straßenkategorie Wohnstraße

Bestand:
Radverkehrsführung Mischverkehr

Bestand:
Busverkehr/Linie Linien 601, 690

Konflikte (Mängel) Straßenbahngleise (alt), ÖPNV, regiobus Potsdam Mittelmark
Betriebshof Potsdam

Maßnahmen

Strecke Schutzstreifen; Gleise entfernen; Asphaltoberfläche

Knotenpunkt 1 Knotenpunkt

Aufwand hoch

Bemerkung

Kosten 193.000 €

Bewertung Vorzugstrasse



Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **LH Potsdam**

Abschnitt **TKS-01.5**

Route Potsdam - Teltow

Verlauf Friedrich-Engels-Straße

Länge 0,15 km

Straßenkategorie Hauptstraße

Bestand:
Radverkehrsführung Schutzstreifen

Bestand:
Busverkehr/Linie Linien 601, 619, 690, 750, BER2, N13, N17, X1

Konflikte (Mängel) Ausbau ggf. problematisch (Flächenverfügbarkeit)

Maßnahmen

Strecke Radfahrstreifen prüfen

Knotenpunkt 2 Knotenpunkte

Aufwand hoch

Bemerkung

Kosten 32.000 €

Bewertung Vorzugstrasse



Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **LH Potsdam**

Abschnitt **TKS-02**

Route Potsdam - Teltow

Verlauf Schulstraße - Benzstraße

Länge 0,95 km

Straßenkategorie Wohnstraße

Bestand:
Radverkehrsführung Mischverkehr

Bestand:
Busverkehr/Linie kein ÖPNV

Konflikte (Mängel) Parken

Maßnahmen

Strecke Fahrradstraße; Wegfall von Pkw-Stellplätzen

Knotenpunkt 4 Knotenpunkte; 1 Signalisierung anpassen

Aufwand gering

Bemerkung

Kosten 373.000 €

Bewertung Vorzugstrasse



Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **LH Potsdam**

Abschnitt **TKS-03**

Route Potsdam - Teltow

Verlauf Stahnsdorfer Straße

Länge 1,31 km

Straßenkategorie Wohnstraße

Bestand:
Radverkehrsführung Mischverkehr

Bestand:
Busverkehr/Linie Linie 616

Konflikte (Mängel) Parken

Maßnahmen

Strecke Fahrradstraße; Wegfall von Pkw-Stellplätzen

Knotenpunkt 4 Knotenpunkte; 1 Signalisierung anpassen

Aufwand gering

Bemerkung

Kosten 435.000 €

Bewertung Vorzugstrasse



Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **LH Potsdam**

Abschnitt **TKS-04-a1**

Route Potsdam - Teltow

Verlauf Stahnsdorfer Straße

Länge 0,42 km

Straßenkategorie Wohnstraße

Bestand:
Radverkehrsführung Mischverkehr

Bestand:
Busverkehr/Linie Linien 694, N17

Konflikte (Mängel)

Maßnahmen

Strecke Fahrradstraße; Wegfall von Pkw-Stellplätzen

Knotenpunkt 1 Knotenpunkt

Aufwand gering

Bemerkung

Kosten 76.000 €

Bewertung Vorzugstrasse



Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **Berlin**

Abschnitt **TKS-04-a2**

Route Potsdam - Teltow

Verlauf Stahnsdorfer Straße

Länge 0,15 km

Straßenkategorie Wohnstraße

Bestand:
Radverkehrsführung Mischverkehr

Bestand:
Busverkehr/Linie Linien 694, N17

Konflikte (Mängel)

Maßnahmen

Strecke Fahrradstraße; ggf. Wegfall von Pkw-Stellplätzen

Knotenpunkt 2 Knotenpunkte

Aufwand gering

Bemerkung

Kosten 33.000 €

Bewertung Vorzugstrasse



Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **LH Potsdam**

Abschnitt **TKS-04-a3**

Route Potsdam - Teltow

Verlauf Waldweg

Länge 1,85 km

Straßenkategorie unbefestigter Forstweg

Bestand:
Radverkehrsführung Gem. Geh- und Radweg / Forstweg

Bestand:
Busverkehr/Linie kein ÖPNV

Konflikte (Mängel) Waldgebiet "Parforceheide": LRT „Alte bodensaure Eichenwälder, Kernfläche Biotopverbund, Beleuchtung, Soziale Sicherheit, geringe Potenziale hoher Anteil Neuversiegelung (> 80%) auf Waldflächen

Maßnahmen

Strecke Ausbau des Waldweges zu Radweg und Gehweg gem. RSV-Standards; Beleuchtung

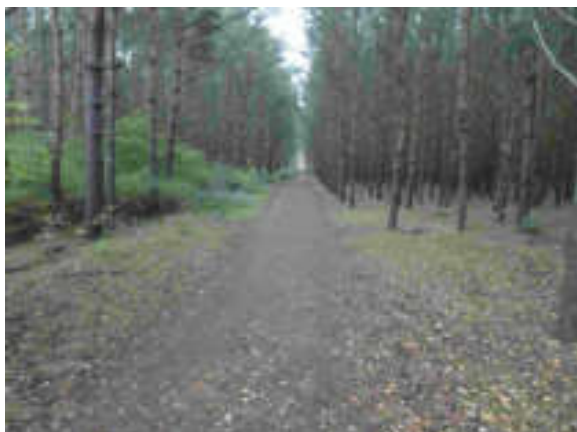
Knotenpunkt

Aufwand hoch

Bemerkung

Kosten 2.625.000 €

Bewertung Vorzugstrasse

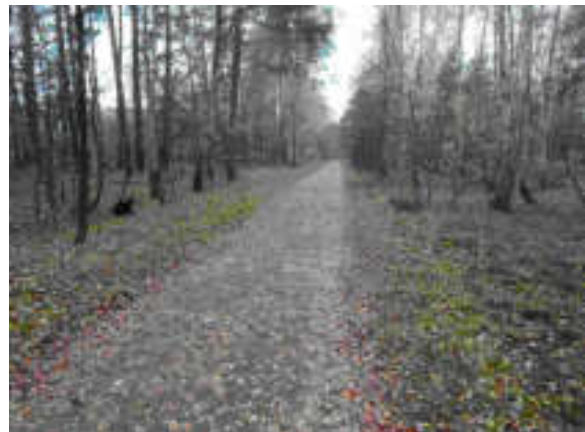


Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **Gem. Stahnsdorf**

Abschnitt **TKS-04-a4**

Route	Potsdam - Teltow
Verlauf	Brücke über A 115 - Waldweg
Länge	1,00 km
Straßenkategorie	unbefestigter Forstweg
Bestand: Radverkehrsführung	Gem. Geh- und Radweg / Forstweg
Bestand: Busverkehr/Linie	kein ÖPNV
Konflikte (Mängel)	Waldgebiet "Parforceheide": Kernfläche Biotopverbund, hoher Anteil Neuversiegelung (> 80%) auf Waldflächen, Beleuchtung, Soziale Sicherheit, geringe Potenziale
Maßnahmen	
Strecke	Ausbau des Waldweges zu Radweg und Gehweg gem. RSV-Standards; Beleuchtung
Knotenpunkt	
Aufwand	hoch
Bemerkung	
Kosten	1.419.000 €
Bewertung	Vorzugstrasse



Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **Gem. Stahnsdorf**

Abschnitt **TKS-04-a5**

Route Potsdam - Teltow

Verlauf Waldweg

Länge 1,01 km

Straßenkategorie unbefestigter Forstweg

Bestand:
Radverkehrsführung Gem. Geh- und Radweg / Forstweg

Bestand:
Busverkehr/Linie kein ÖPNV

Konflikte (Mängel) Waldgebiet "Parforceheide": Waldfriedhof Stahnsdorf; hoher Anteil Neuversiegelung (> 80%), Beleuchtung, Soziale Sicherheit, geringe Potenziale

Maßnahmen

Strecke Ausbau des Waldweges zum Radweg gem. RSV-Standards; Beleuchtung

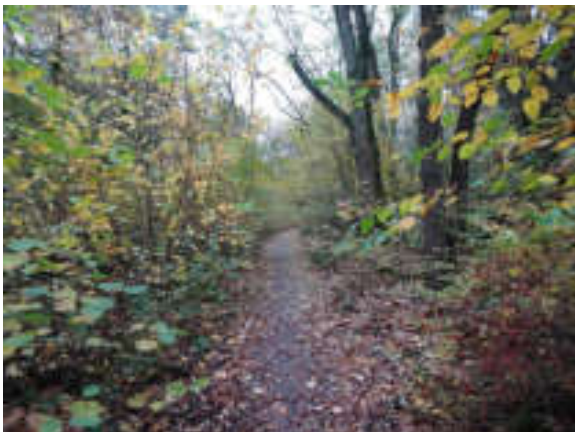
Knotenpunkt

Aufwand hoch

Bemerkung

Kosten 1.053.000 €

Bewertung Vorzugstrasse



Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **Gem. Stahnsdorf**

Abschnitt **TKS-04-a6**

Route **Potsdam - Teltow**

Verlauf **Alte Potsdamer Landstraße**

Länge **1,61 km**

Straßenkategorie **Wohnstraße**

Bestand:
Radverkehrsführung **Mischverkehr**

Bestand:
Busverkehr/Linie **kein ÖPNV**

Konflikte (Mängel)

Maßnahmen

Strecke **Fahrradstraße, ggf. Wegfall von Pkw-Stellplätzen; Alternative: Ausbau mit Radwegen im Seitenraum (Erschließungsfunktion)**

Knotenpunkt **12 Knotenpunkte**

Aufwand **gering**

Bemerkung

Kosten **319.000 €**

Bewertung **Vorzugstrasse**



Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **LH Potsdam**

Abschnitt **TKS-04-b1**

Route Potsdam - Teltow

Verlauf Steinstraße

Länge 1,95 km

Straßenkategorie Wohnstraße

Bestand:
Radverkehrsführung Mischverkehr

Bestand:
Busverkehr/Linie Linien 118, 694, N17

Konflikte (Mängel) fehlende Bahnquerung

Maßnahmen

Strecke Fahrradstraße; ggf. Wegfall von Pkw-Stellplätzen

Knotenpunkt 7 Knotenpunkte; Bahnquerung (Tunnel); 1 Signalisierung anpassen

Aufwand hoch

Bemerkung

Kosten 3.694.000 €

Bewertung Alternative

Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **LH Potsdam**

Abschnitt **TKS-04-b2**

Route Potsdam - Teltow

Verlauf Großbeerenstraße

Länge 0,28 km

Straßenkategorie Kreisstraße

Bestand:
Radverkehrsführung Gem. Geh- und Radweg

Bestand:
Busverkehr/Linie Linie 601

Konflikte (Mängel) Ausbau innerorts problematisch (Platzverhältnisse)

Maßnahmen

Strecke Ausbau des vorhandenen gem. Geh- und Radweg zu gem. Geh- und Radweg oder Radweg und Gehweg gem. RSV-Standards; Beleuchtung

Knotenpunkt 1 Knotenpunkt

Aufwand mittel / hoch

Bemerkung

Kosten 304.000 €

Bewertung Alternative



Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **Gem. Stahnsdorf**

Abschnitt **TKS-04-b3**

Route Potsdam - Teltow
Verlauf Potsdamer Straße - Potsdamer Damm - Potsdamer Allee

Länge 3,20 km

Straßenkategorie Kreisstraße

Bestand:
Radverkehrsführung Gem. Geh- und Radweg

Bestand:
Busverkehr/Linie Linien 601, 602, 624, BER2, N13, X1, 622

Konflikte (Mängel) Waldgebiet "Parforceheide: Biotopverbund Kernfläche Moor (Wertvolle Moore)

Maßnahmen

Strecke Ausbau des vorhandenen gem. Geh- und Radweg zu gem. Geh- und Radweg oder Radweg und Gehweg gem. RSV-Standards; Beleuchtung

Knotenpunkt 6 Knotenpunkt; 1 Signalisierung anpassen

Aufwand mittel

Bemerkung

Kosten 2.954.000 €

Bewertung Alternative



Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **Gem. Stahnsdorf**

Abschnitt **TKS-04-b4**

Route Potsdam - Teltow

Verlauf Potsdamer Allee

Länge 2,01 km

Straßenkategorie Kreisstraße

Bestand:
Radverkehrsführung Radweg, Radfahrstreifen

Bestand:
Busverkehr/Linie Linien 601, 602, 622, BER2, N13, X1

Konflikte (Mängel) Ausbau innerorts problematisch (Platzverhältnisse, Umbau erfolgte erst vor Kurzem)

Maßnahmen

Strecke Radfahrstreifen; ggf. Wegfall von Pkw-Stellplätzen

Knotenpunkt 8 Knotenpunkte; 1 Signalisierung anpassen

Aufwand hoch

Bemerkung

Kosten 549.000 €

Bewertung Alternative



Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **LH Potsdam**

Abschnitt **TKS-04-c1**

Route Potsdam - Teltow

Verlauf Stahnsdorfer Straße

Länge 0,42 km

Straßenkategorie Wohnstraße

Bestand:
Radverkehrsführung Mischverkehr

Bestand:
Busverkehr/Linie Linien 694, N17

Konflikte (Mängel)

Maßnahmen

Strecke Fahrradstraße; ggf. Wegfall von Pkw-Stellplätzen

Knotenpunkt 1 Knotenpunkt

Aufwand gering

Bemerkung

Kosten 76.000 €

Bewertung Alternative



Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **Berlin**

Abschnitt **TKS-04-c2**

Route Potsdam - Teltow

Verlauf Stahnsdorfer Straße

Länge 0,15 km

Straßenkategorie Wohnstraße

Bestand:
Radverkehrsführung Mischverkehr

Bestand:
Busverkehr/Linie Linien 694, N17

Konflikte (Mängel)

Maßnahmen

Strecke Fahrradstraße; ggf. Wegfall von Pkw-Stellplätzen

Knotenpunkt 2 Knotenpunkte

Aufwand gering

Bemerkung

Kosten 33.000 €

Bewertung Alternative



Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **Berlin**

Abschnitt **TKS-04-c3**

Route Potsdam - Teltow

Verlauf Bernhard-Beyer-Straße

Länge 0,75 km

Straßenkategorie Wohnstraße

Bestand:
Radverkehrsführung Gem. Geh- und Radweg

Bestand:
Busverkehr/Linie Linien 118

Konflikte (Mängel)

Maßnahmen

Strecke Ausbau des vorhandenen gem. Geh- und Radweg zu Radweg und Gehweg gem. RSV-Standards

Knotenpunkt 1 Knotenpunkt

Aufwand mittel

Bemerkung

Kosten 519.000 €

Bewertung Alternative



Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **Berlin**

Abschnitt **TKS-04-c4**

Route Potsdam - Teltow

Verlauf Königsweg

Länge 0,32 km

Straßenkategorie Wohnstraße

Bestand:
Radverkehrsführung Mischverkehr

Bestand:
Busverkehr/Linie Linien 118

Konflikte (Mängel) ÖPNV

Maßnahmen

Strecke Fahrradstraße; ggf. Wegfall von Pkw-Stellplätzen

Knotenpunkt 1 Knotenpunkt; 1 Abknickende Vorfahrt

Aufwand gering

Bemerkung

Kosten 70.000 €

Bewertung Alternative



Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **Berlin**

Abschnitt **TKS-04-c5**

Route Potsdam - Teltow

Verlauf Machnow er Straße - Kremnitzufer

Länge 1,30 km

Straßenkategorie Wohnstraße

Bestand:
Radverkehrsführung Mischverkehr

Bestand:
Busverkehr/Linie kein ÖPNV

Konflikte (Mängel)

Maßnahmen

Strecke Fahrradstraße, ggf. Ausbau der Fahrbahn notwendig; ggf. Wegfall von Pkw-Stellplätzen

Knotenpunkt 1 Knotenpunkt

Aufw and mittel

Bemerkung

Kosten 228.000 €

Bew ertung Alternative

Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **Berlin**

Abschnitt **TKS-04-c6**

Route Potsdam - Teltow

Verlauf Albrechts Teerofen

Länge 0,30 km

Straßenkategorie Wohnstraße

Bestand:
Radverkehrsführung Mischverkehr

Bestand:
Busverkehr/Linie kein ÖPNV

Konflikte (Mängel)

Maßnahmen

Strecke Fahrradstraße, neue Fahrbahnoberfläche, ggf. Ausbau der Fahrbahn notwendig; ggf. Wegfall von Pkw-Stellplätzen

Knotenpunkt 1 Knotenpunkt; 1 Abknickende Vorfahrt

Aufwand mittel

Bemerkung

Kosten 141.000 €

Bewertung Alternative

Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **Berlin**

Abschnitt **TKS-04-c7**

Route Potsdam - Teltow

Verlauf Kanalauenweg

Länge 0,40 km

Straßenkategorie Sonderweg

Bestand:
Radverkehrsführung Gehweg, kein Radweg

Bestand:
Busverkehr/Linie kein ÖPNV

Konflikte (Mängel) Waldgebiet "Parforceheide": Wanderweg Teltowkanal, Störung Erholungsfunktion; hoher Anteil Neuversiegelung (> 80%), Teltowkanal

Maßnahmen

Strecke Ausbau des Weges zu Radweg und Gehweg gem. RSV-Standards; Beleuchtung

Knotenpunkt

Aufwand hoch

Bemerkung

Kosten 566.000 €

Bewertung Alternative

Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde

Gem. Stahnsdorf

Abschnitt

TKS-04-c8

Route

Potsdam - Teltow

Verlauf

Kanalauenweg

Länge

2,66 km

Straßenkategorie

Sonderweg

Bestand:
Radverkehrsführung

Gehweg, kein Radweg

Bestand:
Busverkehr/Linie

kein ÖPNV

Konflikte (Mängel)

Waldgebiet "Parforceheide": Kleingartenanlage; Grünlandbrachen feuchter Standorte (geschütztes Biotop) und Biotopverbund Wald; hoher Anteil Neuversiegelung (> 80%), Teltowkanal

Maßnahmen

Strecke

Ausbau des Weges zu Radweg und Gehweg gem. RSV- Standards; Beleuchtung

Knotenpunkt

1 Knotenpunkt; 1 Mittelinsel

Aufwand

hoch

Bemerkung

Kosten

3.833.000 €

Bewertung

Alternative

Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde

Gem. Stahnsdorf

Abschnitt

TKS-05-a1

Route

Potsdam - Teltow

Verlauf

Wannseestraße

Länge

0,21 km

Straßenkategorie

Hauptstraße

Bestand:
Radverkehrsführung

Gem. Geh- und Radweg

Bestand:
Busverkehr/Linie

Linien 620, 623m 628, 629, N12, N13

Konflikte (Mängel)

Seggenriede nährstoffreicher Moore und Sümpfe (gesetzl. geschütztes Biotop)

Maßnahmen

Strecke

Radfahrstreifen (W) und Schutzstreifen (O) im reduzierten Standard; Wegfall von Pkw-Stellplätzen

Knotenpunkt

2 Knotenpunkte

Aufwand

hoch

Bemerkung

Kosten

41.000 €

Bewertung

Alternative

Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **Gem. Kleinmachnow**

Abschnitt **TKS-05-a2**

Route	Potsdam - Teltow
Verlauf	Stahnsdorfer Damm
Länge	0,35 km
Straßenkategorie	Hauptstraße
Bestand: Radverkehrsführung	Gem. Geh- und Radweg
Bestand: Busverkehr/Linie	Linien 620, 623m 628, 629, N12, N13
Konflikte (Mängel)	Ausbau Stahnsdorfer Damm sowie Schleuse Kleinmachnow problematisch
Maßnahmen	
Strecke	Ausbau Stahnsdorfer Damm voraussichtlich nicht möglich
Knotenpunkt	1 Knotenpunkt
Aufwand	hoch
Bemerkung	Engstelle Schleuse: Ausbau Schleuse nicht möglich
Kosten	33.000 €
Bewertung	Alternative



Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **Gem. Kleinmachnow**

Abschnitt **TKS-05-a3**

Route **Potsdam - Teltow**

Verlauf **Am Hochwald**

Länge **0,42 km**

Straßenkategorie **Wohnstraße**

Bestand:
Radverkehrsführung **Mischverkehr**

Bestand:
Busverkehr/Linie **kein ÖPNV**

Konflikte (Mängel)

Maßnahmen

Strecke **Fahrradstraße; Pflasteroberfläche durch Asphalt ersetzen**

Knotenpunkt **5 Knotenpunkte; 1 Abknickende Vorfahrt**

Aufwand **gering**

Bemerkung

Kosten **102.000 €**

Bewertung **Alternative**

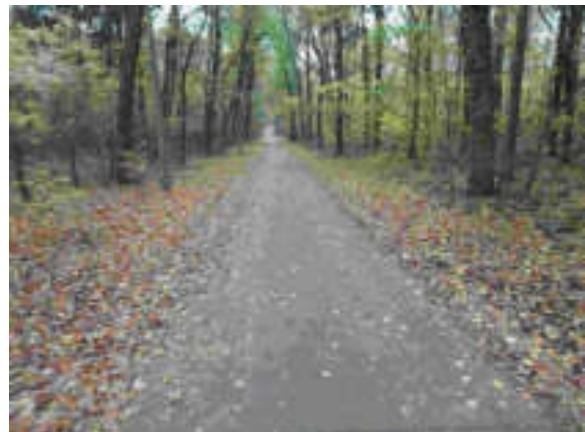


Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **Gem. Kleinmachnow**

Abschnitt **TKS-05-a4**

Route	Potsdam - Teltow
Verlauf	Waldweg zur "Neue Hakeburg"
Länge	0,98 km
Straßenkategorie	Sonderweg, Zufahrtsstraße
Bestand: Radverkehrsführung	Gem. Geh- und Radweg, Mischverkehr
Bestand: Busverkehr/Linie	kein ÖPNV
Konflikte (Mängel)	Waldgebiet "Neue Hakeburg": Kernfläche Biotopverbund Wald
Maßnahmen	
Strecke	Ausbau des vorhandenen Weges zu Radweg und Gehweg gem. RSV-Standards; Beleuchtung
Knotenpunkt	1 Knotenpunkt; 1 Mittelinsel
Aufwand	mittel
Bemerkung	
Kosten	1.112.000 €
Bewertung	Alternative



Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **Gem. Kleinmachnow**

Abschnitt **TKS-05-a5**

Route Potsdam - Teltow

Verlauf Zehlendorfer Damm (L77)

Länge 0,20 km

Straßenkategorie Landesstraße

Bestand:
Radverkehrsführung Gem. Geh- und Radweg

Bestand:
Busverkehr/Linie Linien 620, 622, 629, N13

Konflikte (Mängel) Waldgebiet "Neue Hakeburg": Kernfläche Biotopverbund Wald ,
Eingriff in Waldgebiet

Maßnahmen

Strecke Ausbau des vorhandenen Weges zu Radweg und Gehweg gem.
RSV-Standards (O)

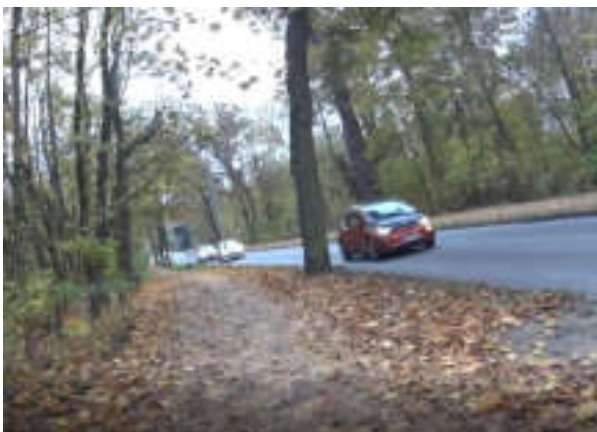
Knotenpunkt

Aufwand hoch

Bemerkung

Kosten 173.000 €

Bewertung Alternative



Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde

Gem. Stahnsdorf

Abschnitt

TKS-05-b1

Route

Potsdam - Teltow

Verlauf

Wannseestraße

Länge

0,21 km

Straßenkategorie

Hauptstraße

Bestand:
Radverkehrsführung

Gem. Geh- und Radweg

Bestand:
Busverkehr/Linie

Linien 620, 623m 628, 629, N12, N13

Konflikte (Mängel)

Seggenriede nährstoffreicher Moore und Sümpfe (gesetzl. geschütztes Biotop)

Maßnahmen

Strecke

Radfahrstreifen (W) und Schutzstreifen (O) im reduzierten Standard; Wegfall von Pkw-Stellplätzen

Knotenpunkt

2 Knotenpunkte; 1 Mittelinsel

Aufwand

hoch

Bemerkung

Kosten

98.000 €

Bewertung

Vorzugstrasse

Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **Gem. Kleinmachnow**

Abschnitt **TKS-05-b2**

Route **Potsdam - Teltow**

Verlauf **Allee am Forsthaus**

Länge **1,22 km**

Straßenkategorie **Zufahrtsstraße, Wohnstraße**

Bestand:
Radverkehrsführung **Mischverkehr**

Bestand:
Busverkehr/Linie **kein ÖPNV**

Konflikte (Mängel) **Dorfkirche Kleinmachnow**

Maßnahmen

Strecke **Fahrradstraße; Pflasteroberfläche durch Asphalt ersetzen**

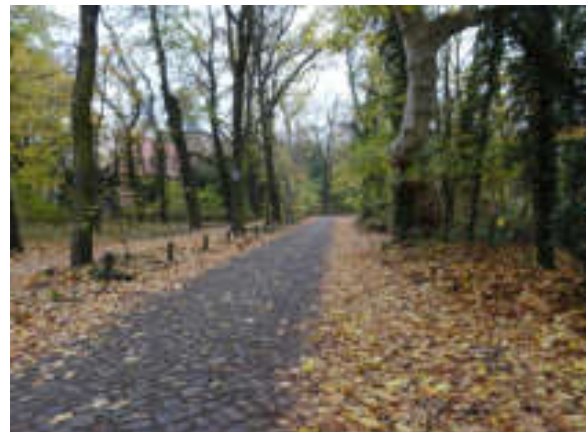
Knotenpunkt **1 Knotenpunkt**

Aufwand **mittel**

Bemerkung

Kosten **1.207.000 €**

Bewertung **Vorzugstrasse**



Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **Gem. Kleinmachnow**

Abschnitt **TKS-05-b3**

Route Potsdam - Teltow

Verlauf Zehlendorfer Damm (L77)

Länge 0,31 km

Straßenkategorie Landesstraße

Bestand:
Radverkehrsführung Gem. Geh- und Radweg

Bestand:
Busverkehr/Linie Linien 620, 622, 629, N13

Konflikte (Mängel) Ausbau Zehlendorfer Damm problematisch

Maßnahmen

Strecke Ausbau des vorhandenen Weges zu Radweg und Gehweg gem. RSV-Standards (W)

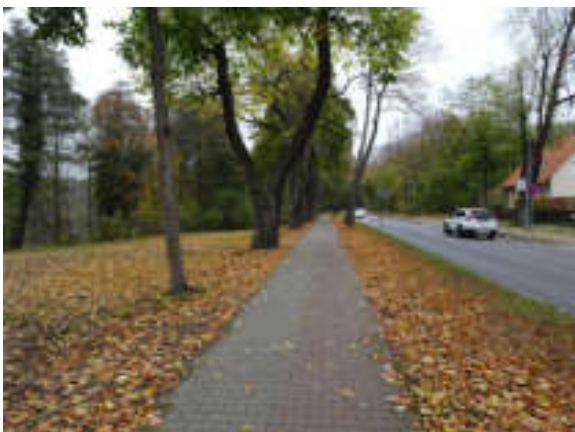
Knotenpunkt 1 Knotenpunkt; 1 Mittelinsel

Aufwand hoch

Bemerkung

Kosten 434.000 €

Bewertung Vorzugstrasse



Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **Gem. Stahnsdorf**

Abschnitt **TKS-05-c1**

Route Potsdam - Teltow

Verlauf Wannseestraße

Länge 0,25 km

Straßenkategorie Hauptstraße

Bestand:
Radverkehrsführung Mischverkehr

Bestand:
Busverkehr/Linie Linien 601,602, 626, 627, N12, X1, BER2

Konflikte (Mängel) starker Linienbusverkehr

Maßnahmen

Strecke Fahrradstraße (mit ÖPNV) prüfen, mind. Schutzstreifen

Knotenpunkt 2 Knotenpunkte; 1 Signalisierung anpassen

Aufwand mittel

Bemerkung

Kosten 503.000 €

Bewertung Alternative



Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **Gem. Stahnsdorf**

Abschnitt **TKS-05-c2**

Route	Potsdam - Teltow
Verlauf	Potsdamer Allee - Bäkedamm
Länge	0,67 km
Straßenkategorie	Hauptstraße
Bestand: Radverkehrsführung	Radweg
Bestand: Busverkehr/Linie	Linien 601,602, 626, 627, N12, X1, BER2
Konflikte (Mängel)	Ausbau Bäkedamm problematisch, starker Kfz- und Linienbusverkehr; Kernfläche Biotopverbund Moor (Wertvolle Moore) und Biotopverbund Wald
Maßnahmen	
Strecke	Ausbau des vorhandenen Weges zu Radweg und Gehweg gem. RSV-Standards (beidseitig)
Knotenpunkt	5 Knotenpunkte; 2 Signalisierung anpassen
Aufwand	hoch
Bemerkung	Rad- und Gehweg wurden 2020 ausgebaut
Kosten	1.216.000 €
Bewertung	Alternative



Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **Gem. Kleinmachnow**

Abschnitt **TKS-05-c3**

Route **Potsdam - Teltow**

Verlauf **Zehlendorfer Damm (L77)**

Länge **0,74 km**

Straßenkategorie **Landesstraße**

Bestand:
Radverkehrsführung **Radweg**

Bestand:
Busverkehr/Linie **Linien 622, N13**

Konflikte (Mängel) **NSG Bäketal und Biotopverbund Kernfläche Wald, Großseggen-Schwarzerlenwald (gesetzl. geschütztes Biotop), Ausbau Zehlendorfer Damm problematisch, starker Kfz- und Linienbusverkehr**

Maßnahmen

Strecke **Ausbau des vorhandenen Weges zu Radweg und Gehweg gem. RSV-Standards (O)**

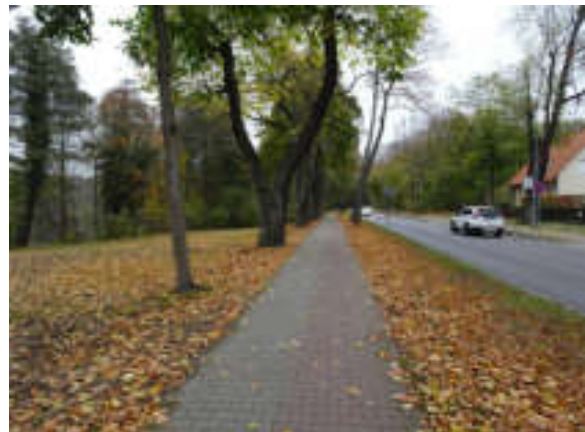
Knotenpunkt **3 Knotenpunkte; 1 Mittelinsel**

Aufwand **hoch**

Bemerkung

Kosten **703.000 €**

Bewertung **Alternative**



Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **Gem. Kleinmachnow**

Abschnitt **TKS-06-a1**

Route **Potsdam - Teltow**

Verlauf **Weg am Nordufer Teltowkanal**

Länge **0,65 km**

Straßenkategorie **Sonderweg**

Bestand:
Radverkehrsführung **Gem. Geh- und Radweg**

Bestand:
Busverkehr/Linie **kein ÖPNV**

Konflikte (Mängel) **Ausbau des Weges am Teltowkanal aufwendig, Besondere Lage des Sonderwegs am Teltowkanal mit Laubholzbeständen, Störung Erholungsfunktion; hoher Anteil Neuversiegelung (> 80%) auf Waldflächen**

Maßnahmen

Strecke **Ausbau des vorhandenen Weges zu Radweg und Gehweg gem. RSV-Standards; Beleuchtung**

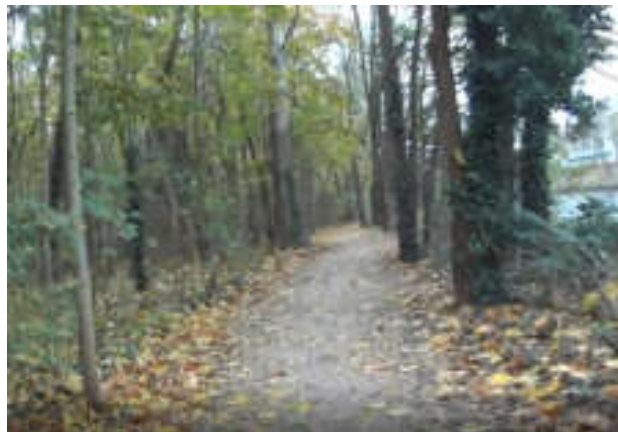
Knotenpunkt

Aufwand **hoch**

Bemerkung

Kosten **697.000 €**

Bewertung **Alternative**

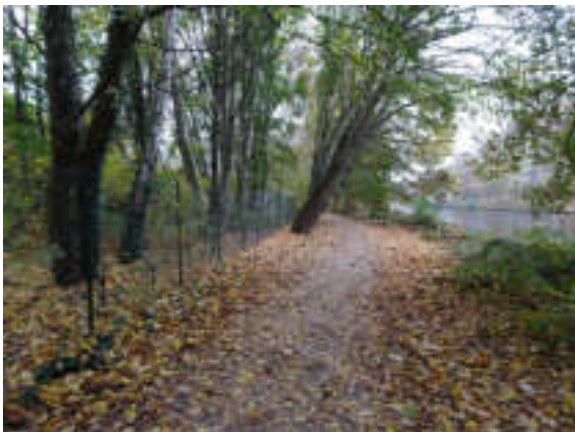


Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **Stadt Teltow**

Abschnitt **TKS-06-a2**

Route	Potsdam - Teltow
Verlauf	Weg am Nordufer Teltowkanal
Länge	0,28 km
Straßenkategorie	Sonderweg
Bestand: Radverkehrsführung	Gem. Geh- und Radweg
Bestand: Busverkehr/Linie	kein ÖPNV
Konflikte (Mängel)	Ausbau des Weges am Teltowkanal aufwendig, Besondere Lage des Sonderwegs am Teltowkanal mit Laubholzbeständen, Störung Erholungsfunktion; hoher Anteil Neuversiegelung (> 80%) auf Waldflächen
Maßnahmen	
Strecke	Ausbau des vorhandenen Weges zu Radweg und Gehweg gem. RSV-Standards; Beleuchtung
Knotenpunkt	1 Knotenpunkt; 1 Mittelinsel
Aufwand	hoch
Bemerkung	
Kosten	360.000 €
Bewertung	Alternative



Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **Stadt Teltow**

Abschnitt **TKS-06-a3**

Route Potsdam - Teltow

Verlauf Warthestraße

Länge 0,09 km

Straßenkategorie Hauptstraße

Bestand:
Radverkehrsführung Gem. Geh- und Radweg

Bestand:
Busverkehr/Linie Linien 620, N13

Konflikte (Mängel) Ausbau problematisch

Maßnahmen

Strecke Ausbau des vorhandenen Weges zu Radweg und Gehweg gem. RSV-Standards (beidseitig)

Knotenpunkt 1 Knotenpunkt

Aufwand mittel

Bemerkung

Kosten 112.000 €

Bewertung Alternative

Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **Gem. Kleinmachnow**

Abschnitt **TKS-06-a4**

Route Potsdam - Teltow

Verlauf Thomas-Müntzer-Damm

Länge 0,10 km

Straßenkategorie Hauptstraße

Bestand:
Radverkehrsführung Gem. Geh- und Radweg

Bestand:
Busverkehr/Linie Linien 620, N13

Konflikte (Mängel) Ausbau problematisch

Maßnahmen

Strecke Ausbau des vorhandenen Weges zu Radweg und Gehweg gem. RSV-Standards (beidseitig)

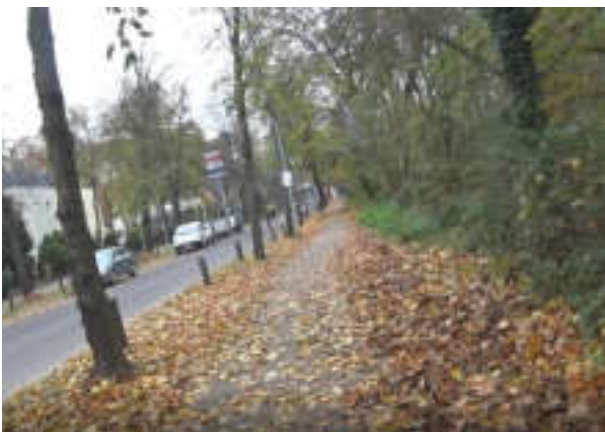
Knotenpunkt 1 Knotenpunkt; 1 Mittelinsel

Aufwand mittel

Bemerkung

Kosten 181.000 €

Bewertung Alternative



Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **Gem. Kleinmachnow**

Abschnitt **TKS-06-a5**

Route Potsdam - Teltow

Verlauf Max-Reimannstraße - Ringweg - Kurzer Weg - Erlenweg

Länge 0,84 km

Straßenkategorie Wohnstraße

Bestand:
Radverkehrsführung Mischverkehr

Bestand:
Busverkehr/Linie kein ÖPNV

Konflikte (Mängel)

Maßnahmen

Strecke Fahrradstraße; abschnittsweise (neue) Asphaltoberfläche

Knotenpunkt 5 Knotenpunkte

Aufwand gering

Bemerkung

Kosten 162.000 €

Bewertung Alternative



Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **Gem. Kleinmachnow**

Abschnitt **TKS-06-a6**

Route **Potsdam - Teltow**

Verlauf **Parkplatz Augustinum**

Länge **0,20 km**

Straßenkategorie **Sonderweg**

Bestand:
Radverkehrsführung **Mischverkehr**

Bestand:
Busverkehr/Linie **kein ÖPNV**

Konflikte (Mängel)

Maßnahmen

Strecke **Mischverkehr**

Knotenpunkt

Aufwand **mittel**

Bemerkung **Führung über Parkplatz**

Kosten **34.000 €**

Bewertung **Alternative**



Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **Berlin**

Abschnitt **TKS-06-a7**

Route Potsdam - Teltow

Verlauf Parkplatz Augustinum

Länge 0,16 km

Straßenkategorie Sonderweg

Bestand:
Radverkehrsführung Gem. Geh- und Radweg

Bestand:
Busverkehr/Linie kein ÖPNV

Konflikte (Mängel)

Maßnahmen

Strecke Ausbau des vorhandenen Weges zu Radweg und Gehweg gem. RSV-Standards; Beleuchtung

Knotenpunkt 1 Knotenpunkt

Aufwand mittel

Bemerkung

Kosten 189.000 €

Bewertung Alternative



Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **Berlin**

Abschnitt **TKS-06-a8**

Route Potsdam - Teltow

Verlauf Sachtlebenstraße

Länge 0,18 km

Straßenkategorie Wohnstraße

Bestand:
Radverkehrsführung Mischverkehr

Bestand:
Busverkehr/Linie kein ÖPNV

Konflikte (Mängel)

Maßnahmen

Strecke Fahrradstraße; Asphaltoberfläche

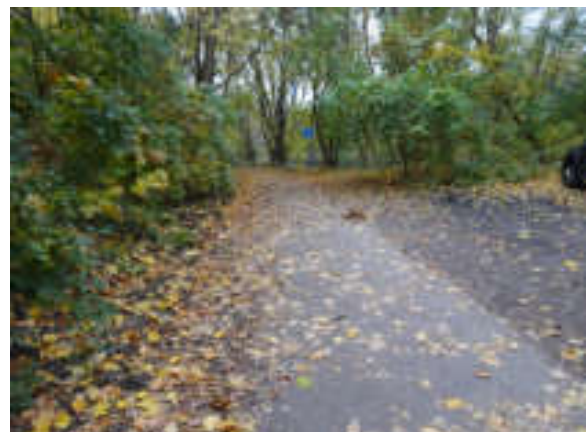
Knotenpunkt 1 Knotenpunkt

Aufwand mittel

Bemerkung

Kosten 181.000 €

Bewertung Alternative



Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **Berlin**

Abschnitt **TKS-06-a9**

Route	Potsdam - Teltow
Verlauf	Weg am Nordufer Teltowkanal - Knesebeckbrücke
Länge	1,32 km
Straßenkategorie	Sonderweg, Hauptstraße
Bestand: Radverkehrsführung	Gem. Geh- und Radweg, Mischverkehr
Bestand: Busverkehr/Linie	Linien X10 (Knesebeckbrücke)
Konflikte (Mängel)	Ausbau des Weges am Teltowkanal aufwendig, Besondere Lage des Sonderwegs am Teltowkanal mit Baumreihen älterer Bestände, Störung Erholungsfunktion; hoher Anteil Neuversiegelung (> 80%) Engstelle Knesebeckbrücke
Maßnahmen	
Strecke	Ausbau des vorhandenen Weges zu Radweg und Gehweg gem. RSV-Standards; Beleuchtung
Knotenpunkt	1 Knotenpunkt; 1 Mittelinsel
Aufwand	hoch
Bemerkung	Engstelle Knesebeckbrücke, Ausbau geplant
Kosten	1.475.000 €
Bewertung	Alternative



Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **Gem. Kleinmachnow**

Abschnitt **TKS-06-b1**

Route Potsdam - Teltow

Verlauf Weg am Südufer Teltowkanal (Neubau)

Länge 0,46 km

Straßenkategorie Neubau

Bestand:
Radverkehrsführung Neubau

Bestand:
Busverkehr/Linie kein ÖPNV

Konflikte (Mängel) Neubau auf kompletter Strecke, Teltowkanal, Hoher Anteil Neuversiegelung (> 80%) auf Gehölzsaum am Gewässer

Maßnahmen

Strecke Neubau Radweg und Gehweg gem. RSV-Standards; Beleuchtung

Knotenpunkt

Aufwand hoch

Bemerkung

Kosten 652.000 €

Bewertung Vorzugstrasse

Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **Stadt Teltow**

Abschnitt **TKS-06-b2**

Route	Potsdam - Teltow
Verlauf	Weg am Südufer Teltowkanal (Neubau)
Länge	2,63 km
Straßenkategorie	Neubau
Bestand: Radverkehrsführung	Neubau
Bestand: Busverkehr/Linie	kein ÖPNV
Konflikte (Mängel)	Neubau auf kompletter Strecke, Brückenbauwerk, Teltowkanal, Hoher Anteil Neuversiegelung (> 80%) auf Gehölzsaum am Gewässer
Maßnahmen	
Strecke	Neubau Radweg und Gehweg gem. RSV-Standards, Brücke; Beleuchtung
Knotenpunkt	2 Knotenpunkte; 2 LSA (Radverkehr); Brücke über Hafenbecken
Aufwand	hoch
Bemerkung	
Kosten	7.893.000 €
Bewertung	Vorzugstrasse

Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **Gem. Stahnsdorf**

Abschnitt **TKS-06-c1**

Route	Potsdam - Teltow
Verlauf	Lindenstraße - Ruhlsdorfer Straße
Länge	0,42 km
Straßenkategorie	Landesstraße
Bestand: Radverkehrsführung	Gem. Geh- und Radweg
Bestand: Busverkehr/Linie	Linien 622, 624, 626, 627, N12
Konflikte (Mängel)	Ausbau Lindenstraße und Ruhlsdorfer Straße problematisch
Maßnahmen	
Strecke	Schutzstreifen prüfen
Knotenpunkt	5 Knotenpunkte; 1 Signalisierung anpassen
Aufwand	hoch
Bemerkung	Abschnitt Stahnsdorfer Hof bis Ruhlsdorfer Straße/ FIT 2000 in Planung durch Landesbetrieb Straßenwesen, geplante
Kosten	281.000 €
Bewertung	Alternative



Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde

Gem. Stahnsdorf

Abschnitt

TKS-06-c2

Route

Potsdam - Teltow

Verlauf

Ruhlsdorfer Straße (alt)

Länge

0,51 km

Straßenkategorie

Gewerbestraße

Bestand:
Radverkehrsführung

Mischverkehr

Bestand:
Busverkehr/Linie

kein ÖPNV

Konflikte (Mängel)

Maßnahmen

Strecke

Fahrradstraße

Knotenpunkt

2 Knotenpunkte; 1 Abknickende Vorfahrt

Aufwand

mittel

Bemerkung

Kosten

108.000 €

Bewertung

Alternative



Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **Gem. Stahnsdorf**

Abschnitt **TKS-06-c3**

Route	Potsdam - Teltow
Verlauf	Weg entlang geplanter S-Bahn-Trasse (Neubau)
Länge	0,90 km
Straßenkategorie	Neubau
Bestand: Radverkehrsführung	Neubau
Bestand: Busverkehr/Linie	Neubau
Konflikte (Mängel)	Abstimmung Neubau (S-Bahn) aufwendig, planungsrechtlich nur schwer und langwierig umsetzbar, Hoher Anteil Neuversiegelung (> 80%) auf Frischwiesen
Maßnahmen	
Strecke	Neubau Radweg und Gehweg gem. RSV-Standards; Beleuchtung
Knotenpunkt	1 Knotenpunkt; 1 LSA (Radverkehr)
Aufwand	hoch
Bemerkung	Neubau entlang neue S-Bahn-Trasse
Kosten	1.419.000 €
Bewertung	Alternative

Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **Stadt Teltow**

Abschnitt **TKS-06-c4**

Route	Potsdam - Teltow
Verlauf	Weg entlang geplanter S-Bahn-Trasse (Neubau)
Länge	2,29 km
Straßenkategorie	Neubau
Bestand: Radverkehrsführung	Neubau
Bestand: Busverkehr/Linie	Neubau
Konflikte (Mängel)	Abstimmung Neubau (S-Bahn) aufwendig, planungsrechtlich nur schwer und langwierig umsetzbar, Hoher Anteil Neuversiegelung (> 80%) in Wasserschutzgebietszone III
Maßnahmen	
Strecke	Neubau Radweg und Gehweg gem. RSV-Standards; Beleuchtung
Knotenpunkt	5 Knotenpunkte; 2 LSA (Radverkehr); 1 Signalisierung anpassen
Aufwand	hoch
Bemerkung	Neubau entlang neue S-Bahn-Trasse
Kosten	3.737.000 €
Bewertung	Alternative

Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **Stadt Teltow**

Abschnitt **TKS-06-c5**

Route Potsdam - Teltow

Verlauf Mahlower Straße

Länge 0,44 km

Straßenkategorie Kreisstraße

Bestand:
Radverkehrsführung Radweg

Bestand:
Busverkehr/Linie Linien 601, 620, 621, 626, BER2, N13, X1, X10

Konflikte (Mängel) Ausbau Mahlower Straße problematisch

Maßnahmen

Strecke Radfahrstreifen

Knotenpunkt 3 Knotenpunkte; 2 Signalsierung anpassen

Aufwand hoch

Bemerkung

Kosten 474.000 €

Bewertung Alternative

Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **Stadt Teltow**

Abschnitt **TKS-06-c6**

Route Potsdam - Teltow

Verlauf Schönower Straße

Länge 0,36 km

Straßenkategorie Hauptstraße

Bestand:
Radverkehrsführung Radweg

Bestand:
Busverkehr/Linie kein ÖPNV

Konflikte (Mängel) Ausbau Schönower Straße problematisch

Maßnahmen

Strecke Ausbau des vorhandenen Weges zu Radweg und Gehweg gem. RSV-Standards (beidseitig)

Knotenpunkt 3 Knotenpunkte

Aufwand mittel

Bemerkung

Kosten 320.000 €

Bewertung Alternative

Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **Stadt Teltow**

Abschnitt **TKS-06-c7**

Route Potsdam - Teltow

Verlauf Lichterfelder Allee

Länge 0,30 km

Straßenkategorie Landesstraße

Bestand:
Radverkehrsführung Gem. Geh- und Radweg

Bestand:
Busverkehr/Linie Linie 184

Konflikte (Mängel)

Maßnahmen

Strecke Ausbau des vorhandenen Weges zu Radweg und Gehweg gem. RSV-Standards (beidseitig)

Knotenpunkt

Aufwand mittel

Bemerkung

Kosten 258.000 €

Bewertung Alternative

Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **Stadt Teltow**

Abschnitt **TKS-07-a1**

Route **Potsdam - Teltow**

Verlauf **Weg am Südufer Teltowkanal**

Länge **0,47 km**

Straßenkategorie **Sonderweg**

Bestand:
Radverkehrsführung **Gem. Geh- und Radweg**

Bestand:
Busverkehr/Linie **kein ÖPNV**

Konflikte (Mängel) **Ausbau des Weges am Teltowkanal aufwendig, Besondere Lage des Weges am Teltowkanal im LSG, Störung Erholungsfunktion**

Maßnahmen

Strecke **Ausbau des vorhandenen Weges zu Radweg und Gehweg gem. RSV-Standards; Beleuchtung**

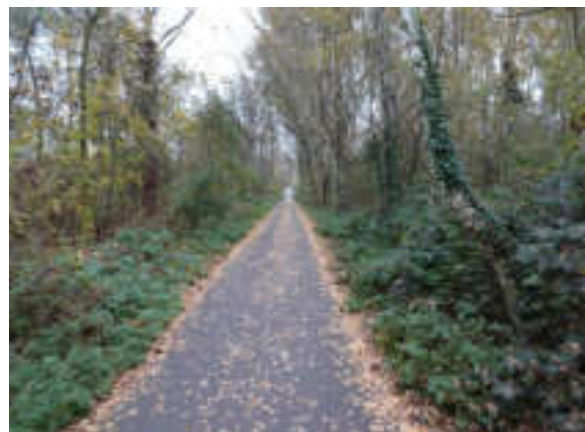
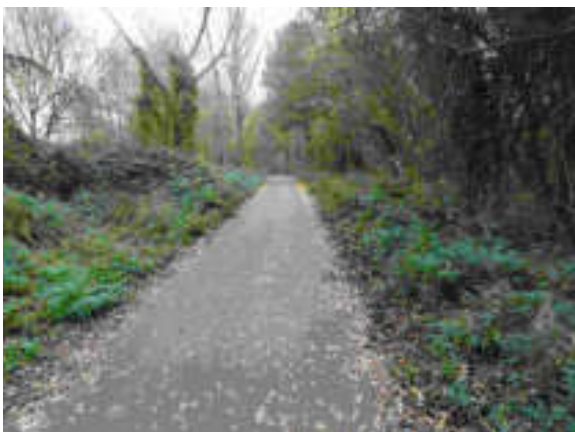
Knotenpunkt

Aufwand **mittel**

Bemerkung

Kosten **403.000 €**

Bewertung **Alternative**



Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **Stadt Teltow / Berlin**

Abschnitt **TKS-07-a2**

Route Potsdam - Teltow

Verlauf Neubau Brücke

Länge 0,10 km

Straßenkategorie Neubau

Bestand:
Radverkehrsführung Neubau

Bestand:
Busverkehr/Linie kein ÖPNV

Konflikte (Mängel) Brückenneubau notwendig

Maßnahmen

Strecke

Knotenpunkt Neubau Brücke im RSV-Standard inkl. Beleuchtung

Aufwand hoch

Bemerkung

Kosten 3.888.000 €

Bewertung Alternative

Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **Berlin**

Abschnitt **TKS-07-a3**

Route	Potsdam - Teltow
Verlauf	Weg am Nordufer Teltowkanal
Länge	1,26 km
Straßenkategorie	Sonderweg
Bestand: Radverkehrsführung	Wanderweg
Bestand: Busverkehr/Linie	kein ÖPNV
Konflikte (Mängel)	Ausbau des Weges am Teltowkanal aufwendig, Hoher Anteil Neuversiegelung (> 80%) auf Wanderweg mit Staudenfluren und Gehölzbewuchs
Maßnahmen	
Strecke	Ausbau des vorhandenen Weges zu Radweg und Gehweg gem. RSV-Standards; Beleuchtung
Knotenpunkt	1 Knotenpunkt; Ausbau Brücke über Zehlendorfer Stichkanal
Aufwand	hoch
Bemerkung	
Kosten	3.429.000 €
Bewertung	Alternative

Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **Berlin**

Abschnitt **TKS-07-a4**

Route Potsdam - Teltow

Verlauf Am Stichkanal

Länge 0,45 km

Straßenkategorie Zufahrtsstraße

Bestand:
Radverkehrsführung Mischverkehr

Bestand:
Busverkehr/Linie kein ÖPNV

Konflikte (Mängel) Wirtschaftsverkehr

Maßnahmen

Strecke Fahrradstraße, (neue) Asphaltoberfläche; Beleuchtung

Knotenpunkt

Aufwand mittel

Bemerkung

Kosten 540.000 €

Bewertung Alternative

Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **Berlin**

Abschnitt **TKS-07-a5**

Route	Potsdam - Teltow
Verlauf	Weg am Nordufer Teltowkanal
Länge	0,81 km
Straßenkategorie	Sonderweg
Bestand: Radverkehrsführung	Wanderweg
Bestand: Busverkehr/Linie	kein ÖPNV
Konflikte (Mängel)	Ausbau des Weges am Teltowkanal aufwendig, Hoher Anteil Neuversiegelung (> 80%) auf Wanderweg mit Laubgebüsch
Maßnahmen	
Strecke	Ausbau des vorhandenen Weges zu Radweg und Gehweg gem. RSV-Standards; Beleuchtung
Knotenpunkt	1 Knotenpunkt; 1 Mittelinsel
Aufwand	hoch
Bemerkung	
Kosten	1.210.000 €
Bewertung	Alternative

Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **Stadt Teltow**

Abschnitt **TKS-07-b1**

Route	Potsdam - Teltow
Verlauf	Weg am Nordufer Teltowkanal - Wupperstraße
Länge	0,61 km
Straßenkategorie	Sonderweg
Bestand: Radverkehrsführung	Gem. Geh- und Radweg
Bestand: Busverkehr/Linie	kein ÖPNV
Konflikte (Mängel)	Ausbau des Weges am Teltowkanal aufwendig, Besondere Lage des Weges am Teltowkanal, Störung Erholungsfunktion
Maßnahmen	
Strecke	Ausbau des vorhandenen Weges zu Radweg und Gehweg gem. RSV-Standards; Beleuchtung
Knotenpunkt	1 Knotenpunkt; 1 Mittelinsel
Aufwand	mittel
Bemerkung	
Kosten	714.000 €
Bewertung	Alternative



Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **Stadt Teltow**

Abschnitt **TKS-07-b2**

Route Potsdam - Teltow

Verlauf Lichterfelder Allee

Länge 1,78 km

Straßenkategorie Landesstraße

Bestand:
Radverkehrsführung Radweg

Bestand:
Busverkehr/Linie Linien 184

Konflikte (Mängel) Wegfall von Fahrstreifen für Kfz-Verkehr

Maßnahmen

Strecke Radfahrstreifen

Knotenpunkt 8 Knotenpunkte; 1 Mittelinsel;

Aufwand mittel

Bemerkung

Kosten 373.000 €

Bewertung Alternative

Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Gemeinde **Stadt Teltow**

Abschnitt **TKS-07-b3**

Route Potsdam - Teltow

Verlauf Paul-Gerhardt-Straße

Länge 0,33 km

Straßenkategorie Wohnstraße

Bestand:
Radverkehrsführung Mischverkehr

Bestand:
Busverkehr/Linie kein ÖPNV

Konflikte (Mängel)

Maßnahmen

Strecke Fahrradstraße; Wegfall von Pkw-Stellplätzen; (neue) Asphaltoberfläche

Knotenpunkt 3 Knotenpunkte

Aufwand gering

Bemerkung

Kosten 363.000 €

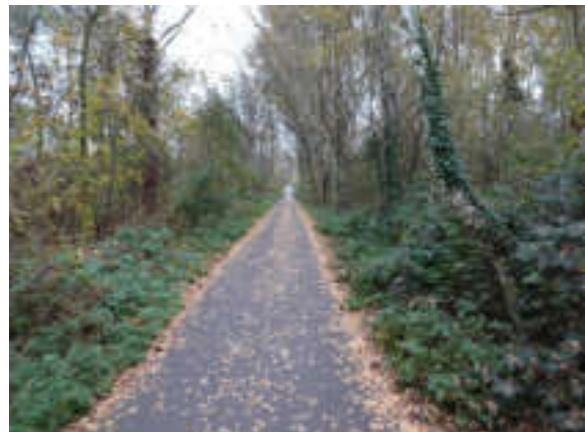
Bewertung Alternative

Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

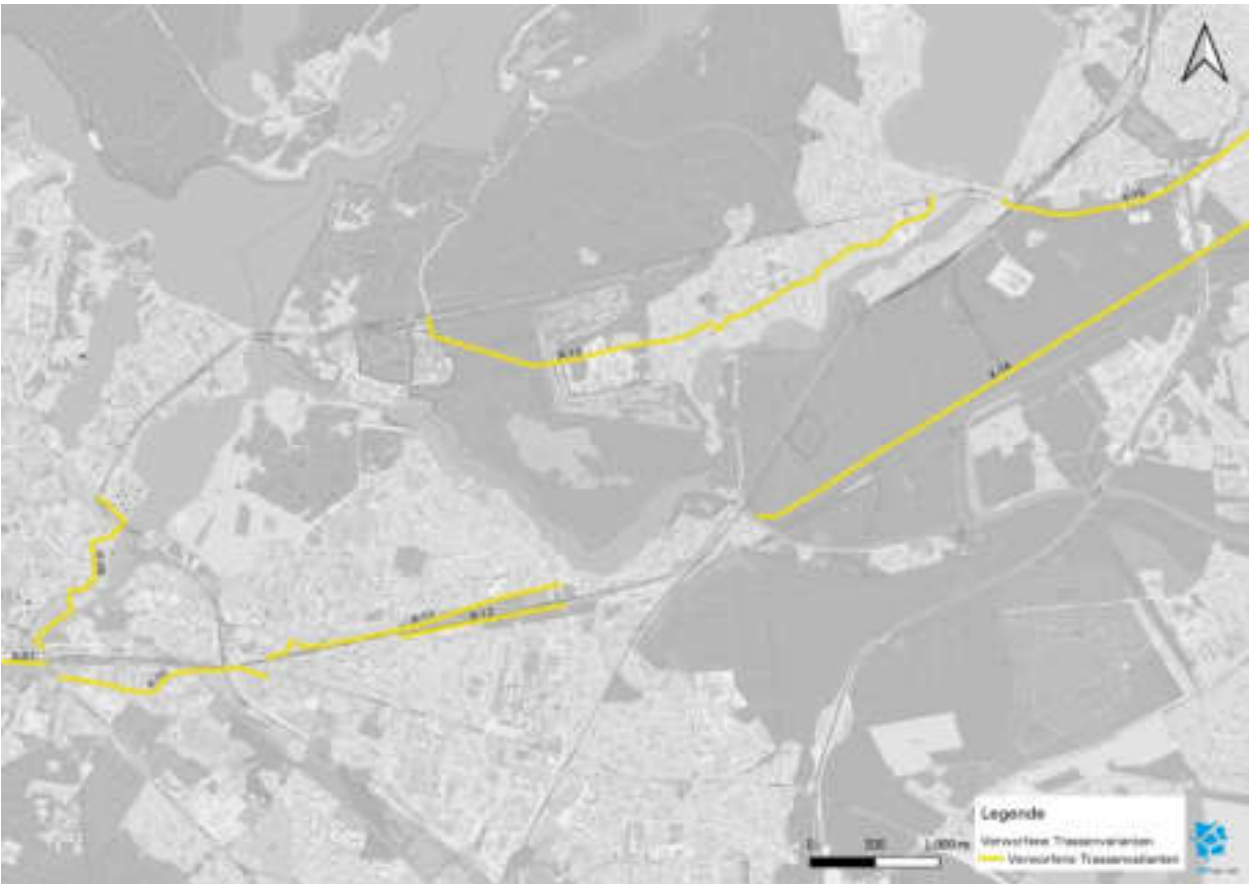
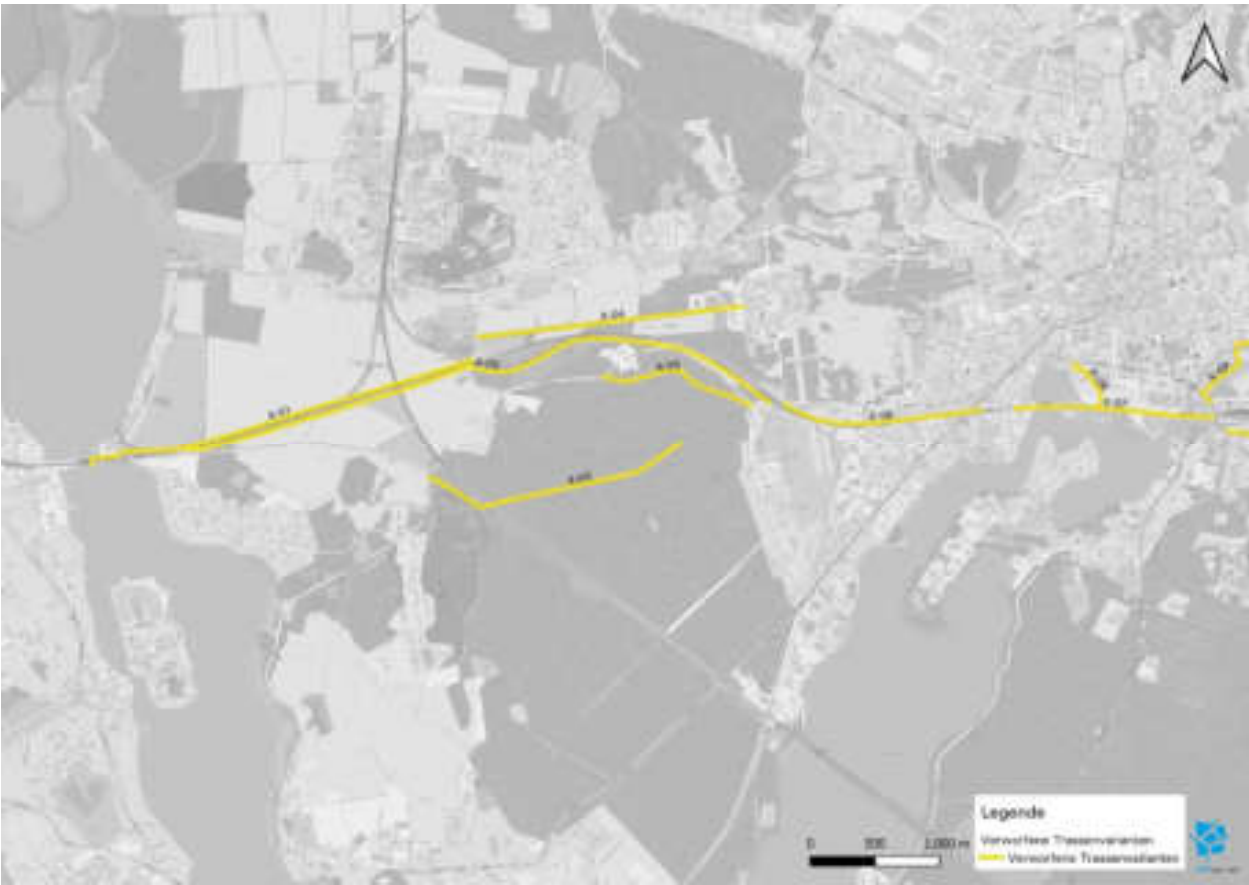
Gemeinde **Stadt Teltow**

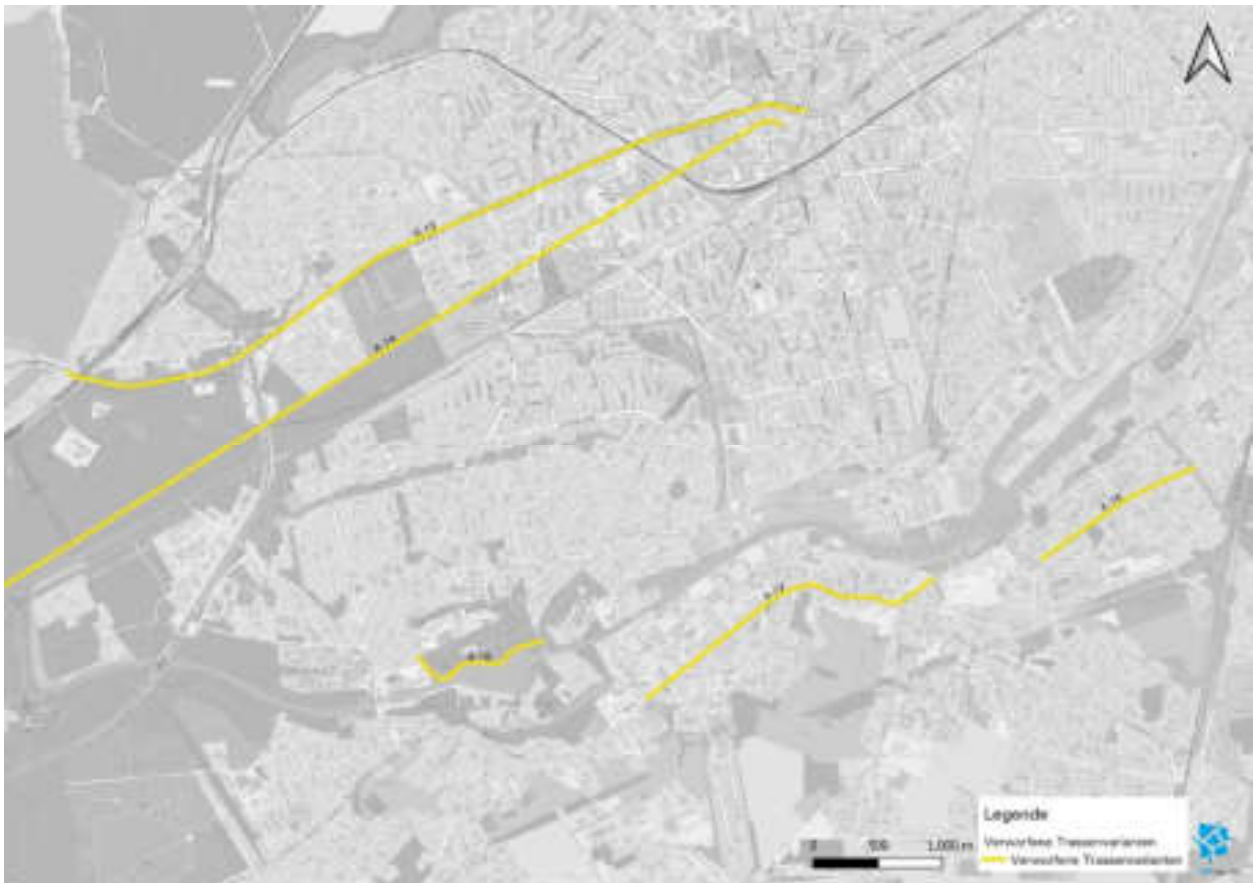
Abschnitt **TKS-07-c1**

Route	Potsdam - Teltow
Verlauf	Weg am Südufer Teltowkanal - Anschluss an RSV Teltowkanal in Berlin
Länge	2,20 km
Straßenkategorie	Sonderweg
Bestand: Radverkehrsführung	Gem. Geh- und Radweg
Bestand: Busverkehr/Linie	kein ÖPNV
Konflikte (Mängel)	Ausbau des Weges am Teltowkanal aufwendig, ggf. Störung/Konflikt durch Eingriff in Gärten und Kleingartenanlage, zusätzlich Eingriff in Waldbaumbestände
Maßnahmen	
Strecke	Ausbau des vorhandenen Weges zu Radweg und Gehweg gem. RSV-Standards; Beleuchtung
Knotenpunkt	
Aufwand	mittel
Bemerkung	
Kosten	2.358.000 €
Bewertung	Alternative



10.11 Anhang XI: Verworfenne Varianten



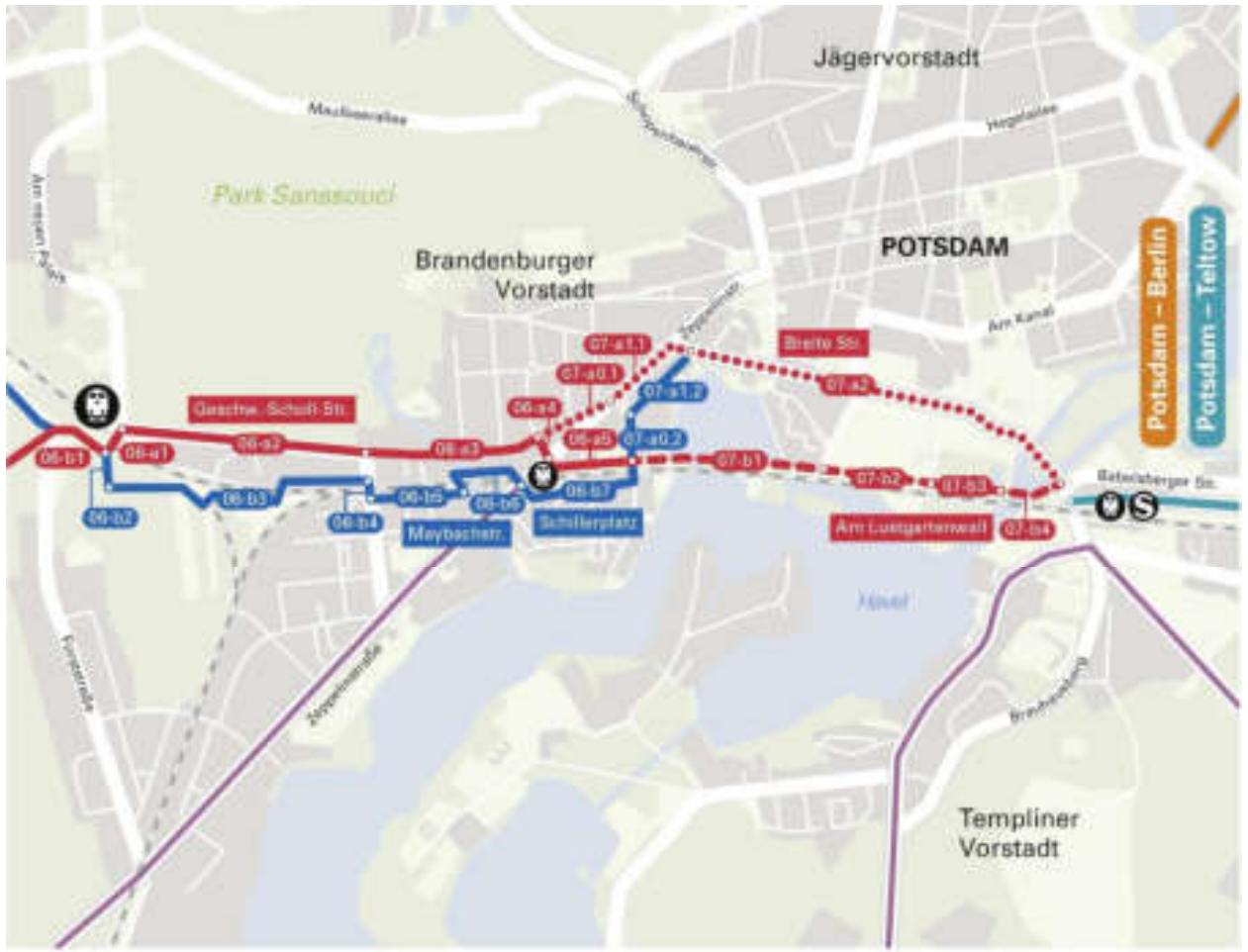


Abschnittsnummer	Begründung
X-01	Starker Eingriff in Natur und Umwelt zu erwarten; mehrfache aufwendige Querung der Bahntrassen notwendig; geringe soziale Sicherheit wegen vollständiger Führung außerhalb bebauter Gebiete
X-02	Starker Eingriff in Natur und Umwelt zu erwarten; aufwendige Querung der Bahntrassen notwendig; geringe soziale Sicherheit wegen vollständiger Führung außerhalb bebauter Gebiete
X-03	Verlauf im Bereich der Henning-von-Tresckow-Kaserne; Gedenkort Wald der Erinnerung
X-04	Ausbau Lindenallee nicht möglich (Teil der Flächen der Stiftung Preussischer Schlösser und Gärten Berlin-Brandenburg)
X-05	Keine Alternative zur Variante am Werderschen Damm (geringere soziale Sicherheit)
X-06	Ausbau nicht möglich (Bürgerbahnhof / Bahnhof Park Sanssouci, Eingriff in / Wegfall von Kleingartensiedlungen)
X-07	Ausbau nicht möglich (Aufwendige Verlegung der Rohrleitungen erforderlich)
X-08	Ungeeignet als Alternative (Alternativführung über Breite Straße kürzer und besser ausbaubar)
X-09	Ausbau nicht möglich (Parkanlage Freundschaftsinsel)
X-10	Ausbau nicht möglich (Flächenverfügbarkeit im Straßenraum)

Abschnittsnummer	Begründung
X-11	Ausbau nicht möglich (Flächenverfügbarkeit im Straßenraum, Führung im Gleisbereich notwendig); geeignete Alternative südlich der Bahngleise vorhanden
X-12	Ungeeignet als Alternative zur Stahnsdorfer Straße zwischen Paul-Neumann-Straße und August-Bebel-Straße (Anbindung an weitere Vorzugstrasse (Stahnsdorfer Straße) umwegig und August-Bebel-Straße für RSV nur bedingt geeignet)
X-13	Ungeeignet als Alternative (Alternativführung über Königstraße kürzer und besser ausbaubar; in Königstraße bereits größtenteils gute RVA vorhanden)
X-14	Ausbau voraussichtlich nicht möglich (Königsweg ist Mauerweg (Wanderweg)); Ziel der Machbarkeitsstudie ist die Anbindung der Berliner RSV (hier: RSV 3: Königsweg-Kronprinzessinnenweg), Trassenvorschlag ggf. für anderer Radverkehrsprojekte geeignet
X-15	Ziel der Machbarkeitsstudie ist die Anbindung der Berliner RSV (hier: RSV 3: Königsweg-Kronprinzessinnenweg), Trassenvorschlag ggf. für anderer Radverkehrsprojekte geeignet
X-16	Ungeeignet als Alternative (Alternativführung entlang der Neuen Hakeburg kürzer und besser ausbaubar; z.T. bereits asphaltierte Streckenabschnitte vorhanden)
X-17	Ungeeignet als Alternative (Weiterführung der RSV über die Wilhelm-Külz-Straße wegen beengter Flächenverfügbarkeit im Straßenraum nicht möglich), Trassenvorschlag ggf. für anderer Radverkehrsprojekte geeignet
X-18	Ungeeignet als Alternative (Einbindung des Trassenvorschlages in das RSV-Netz im Westen (Höhe Breitscheidstraße) nicht möglich)

10.12 Anhang XII: Variantenvergleich Werder (Havel) – Potsdam





**Radschnellverbindungen
Potsdam-Mittelmark/
Potsdam/Berlin
Variantenvergleich**

- | | | | |
|--|-----------------------------|--|---------------------------------|
| | Vorzugstrasse | | Trassen-Abschnitt |
| | Kurzfristige Vorzugstrasse | | Landesgrenze Berlin/Brandenburg |
| | Langfristige Vorzugstrasse | | Kreisgrenze/Gemeindegrenze |
| | Trassevariante | | |
| | Anbindungen | | |
| | Radschnellverbindung Berlin | | |
- SHP Ingenieure/Design-Gruppe
Basis: OpenStreetMap

Bewertung RSV Landkreis Potsdam-Mittelmark					WH-04-b2		
	Gewichtung	Trassenvariante B2.1	Trassenvariante B2.2	Trassenvariante B2.3	1,0	3,0	5,0
Bewertungskriterien							
Umwelt- und Naturschutz	25%	1,0	1,0	1,0			
Auswirkungen auf die Naherholung / Erholungsfaktor	8%	1,0	1,0	1,0	Straßen; Erholungsräume (Wald, Grünanlage etc.) mit bereits bestehendem Rad(fern)weg (übergeordnetes Radverkehrsnetz)	Erholungsräume (Wald, Grünanlage etc.) mit geringer Störung/Konflikt	Grünanlage mit Störung/Konflikt, z. B. Spielplatz; Sportanlage; Kleingartenanlage; Friedhof
Auswirkungen auf Biotope, Tiere, Pflanzen	9%	1,0	1,0	1,0	Alle anderen Bereiche (ohne Wald, NSG etc.)	Landschaftsschutzgebiet (LSG), Wald, potentieller Biotopverbund ohne wesentliche Eingriffe	FFH-Lebensraumtyp (LRT); geschütztes Biotop (§ 30); Naturschutzgebiet (NSG); Natura2000-Gebiet (FFH, SPA); Kernfläche Biotopverbund
Versiegelung (Indikator für Auswirkungen auf Boden, Wasser, Klima)	8%	1,0	1,0	1,0	Bestandsversiegelungsgrad $\geq 80\%$	80% > Bestandsversiegelungsgrad $\geq 20\%$	Bestandsversiegelungsgrad < 20% sowie Wasserschutzgebiet Zone I / II
Konflikte Verkehrssystem und Städtebau	25%	1,6	1,6	1,6			
Fußverkehr	5%	3,0	3,0	3,0	Kein/geringer Fußverkehr zu erwarten / Flächen für Fußverkehr ausreichend	Geringe bis mittlere Konflikte zu erwarten bei ausreichenden Flächen für den Fußverkehr bei geringem Fußverkehrsaufkommen	Hoher Querungsbedarf des Radweges oder nicht ausreichend dimensionierte Gehwege umsetzbar, Führung durch verkehrsberuhigte (Geschäfts-) Bereiche
ÖPNV	5%	1,0	1,0	1,0	Keine Konflikte oder wenn kein ÖPNV-Angebot vorhanden	Geringe Konflikte, z.B. an Haltestellen oder S+ U-Bahn-Ausgängen	Gemeinsame Führung entlang ÖPNV-Trassen mit mittleren bis hohen Taktfrequenzen (≤ 10 Min.), Querung von Straßenbahngleisen auf freier Strecke
MIV (fließender Kfz-Verkehr)	3%	3,0	3,0	3,0	Keine Konflikte	z.B. Querung bei geringen Kfz-Verkehrsstärken; Einrichtung von Fahrradstraßen; Entfall von Fahrstreifen bei geringen Kapazitätseinschränkungen	z.B. Entfall von Fahrstreifen mit deutlichen Kapazitätseinschränkungen; Einrichtung von Durchfahrtsperren
MIV (ruhender Kfz-Verkehr)	2%	1,0	1,0	1,0	Kein ruhender Kfz-Verkehr vorhanden oder kein Entfall von Stellplätzen	Entfall einzelner Stellplätzen bei mittlerem Parkdruck oder flächenhafter Entfall bei geringem Parkdruck	Flächenhafter Entfall von Stellplätzen bei hohem Parkdruck
Wirtschaftsverkehr	5%	1,0	1,0	1,0	Kein Wirtschaftsverkehr vorhanden oder kein Entfall von Liefer- und Ladeplätzen	Wirtschaftsverkehr vorhanden, jedoch nur einzelner Entfall von Liefer- und Ladeplätzen	Wirtschaftsverkehr vorhanden und deutlicher Entfall Stellflächen für den Lieferverkehr
Städtebau / Denkmalschutz	5%	1,0	1,0	1,0	Keine Konflikte, da keine städtebaulich sensiblen Bereiche vorhanden	z.B. wenn städtebaulich sensible Bereiche vorhanden sind und geringe Eingriffe (Markierung etc.) erforderlich sind	z.B. wenn mittlere bis große Eingriffe (Straßenraumteilung, Kopfsteinpflaster etc.) in das Stadtbild/denkmalschutz Bereiche erforderlich sind
Streckenmerkmale	25%	3,5	4,4	4,4			
Direktheit (Umwegfaktor)	11%	3,0	5,0	5,0	Umwegfaktor $\leq 1,1$	1,1 < Umwegfaktor $\leq 1,2$	Umwegfaktor > 1,2
Knotenpunkte	10%	5,0	5,0	5,0	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km $\leq 1,0$	1,0 < Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km $\leq 3,0$	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km > 3,0
Markante Steigungsstrecken	4%	1,0	1,0	1,0	Keine wahrnehmbaren topografischen Veränderungen	Topografischen Veränderungen wahrnehmbar (2% < Steigungen $\leq 5\%$)	Topografischen Veränderungen deutlich wahrnehmbar (Steigungen > 5%)
Potenziale	25%	4,0	3,4	2,8			
Einzugsbereich	12%	3,0	3,0	3,0	Hohe Erschließungsqualität bei Trassen durch Wohngebiet mit hoher Wohndichte, Gewerbegebiet mit hoher Arbeitsplatzdichte etc.	Mittlere Erschließungsqualität bei Trassen durch Wohngebiet mit Einfamilienhäusern, Gebiet mit einzeltem Gewerbe etc.	Geringe Erschließungsqualität bei anbaufreien Trassen
ÖPNV-Verknüpfung, Intermodalität	5%	5,0	5,0	5,0	> 1,0 ÖPNV-Stationen/km	0,5 bis 1,0 ÖPNV-Stationen/km	< 0,5 ÖPNV-Stationen/km
Netzeinbindung	8%	5,0	3,0	1,0	Vollständige Führung auf bereits ausgewiesenen Radverkehrsverbindungen	Abschnittsweise Führung auf bereits ausgewiesenen Radverkehrsverbindungen	keine Führung auf bereits ausgewiesenen Radverkehrsverbindungen
Gesamtbewertung	100%	2,5	2,6	2,4			

Bewertung RSV Landkreis Potsdam-Mittelmark				WH-04-b3		
	Gewichtung	Trassenvariante B3.1	Trassenvariante B3.2	1,0	3,0	5,0
Bewertungskriterien						
Umwelt- und Naturschutz	25%	3,1	1,6			
Auswirkungen auf die Naherholung / Erholungsfaktor	8%	2,3	1,0	Straßen; Erholungsräume (Wald, Grünanlage etc.) mit bereits bestehendem Rad(fern)weg (übergeordnetes Radverkehrsnetz)	Erholungsräume (Wald, Grünanlage etc.) mit geringer Störung/Konflikt	Grünanlage mit Störung/Konflikt, z. B. Spielplatz; Sportanlage; Kleingartenanlage; Friedhof
Auswirkungen auf Biotope, Tiere, Pflanzen	9%	3,5	2,1	Alle anderen Bereiche (ohne Wald, NSG etc.)	Landschaftsschutzgebiet (LSG), Wald, potentieller Biotopverbund ohne wesentliche Eingriffe	FFH-Lebensraumtyp (LRT); geschütztes Biotop (§ 30); Naturschutzgebiet (NSG); Natura2000-Gebiet (FFH, SPA); Kernfläche Biotopverbund
Versiegelung (Indikator für Auswirkungen auf Boden, Wasser, Klima)	8%	3,5	1,5	Bestandsversiegelungsgrad $\geq 80\%$	$80\% >$ Bestandsversiegelungsgrad $\geq 20\%$	Bestandsversiegelungsgrad $< 20\%$ sowie Wasserschutzgebiet Zone I / II
Konflikte Verkehrssystem und Städtebau	25%	1,9	2,0			
Fußverkehr	5%	1,7	2,5	Kein/geringer Fußverkehr zu erwarten / Flächen für Fußverkehr ausreichend	Geringe bis mittlere Konflikte zu erwarten bei ausreichenden Flächen für den Fußverkehr bei geringem Fußverkehrsaufkommen	Hoher Querungsbedarf des Radweges oder nicht ausreichend dimensionierte Gehwege umsetzbar, Führung durch verkehrsberuhigte (Geschäfts-) Bereiche
ÖPNV	5%	1,7	2,2	Keine Konflikte oder wenn kein ÖPNV-Angebot vorhanden	Geringe Konflikte, z.B. an Haltestellen oder S+ U-Bahn-Ausgängen	Gemeinsame Führung entlang ÖPNV-Trassen mit mittleren bis hohen Taktfrequenzen (≤ 10 Min.), Querung von Straßenbahngleisen auf freier Strecke
MIV (fließender Kfz-Verkehr)	3%	1,7	2,5	Keine Konflikte	z.B. Querung bei geringen Kfz-Verkehrsstärken; Einrichtung von Fahrradstraßen; Entfall von Fahrstreifen bei geringen Kapazitätseinschränkungen	z.B. Entfall von Fahrstreifen mit deutlichen Kapazitätseinschränkungen; Einrichtung von Durchfahrtsperren
MIV (ruhender Kfz-Verkehr)	2%	1,0	1,7	Kein ruhender Kfz-Verkehr vorhanden oder kein Entfall von Stellplätzen	Entfall einzelner Stellplätzen bei mittlerem Parkdruck oder flächenhafter Entfall bei geringem Parkdruck	Flächenhafter Entfall von Stellplätzen bei hohem Parkdruck
Wirtschaftsverkehr	5%	2,3	1,8	Kein Wirtschaftsverkehr vorhanden oder kein Entfall von Liefer- und Ladeplätzen	Wirtschaftsverkehr vorhanden, jedoch nur einzelner Entfall von Liefer- und Ladeplätzen	Wirtschaftsverkehr vorhanden und deutlicher Entfall Stellflächen für den Lieferverkehr
Städtebau / Denkmalschutz	5%	2,3	1,5	Keine Konflikte, da keine städtebaulich sensiblen Bereiche vorhanden	z.B. wenn städtebaulich sensible Bereiche vorhanden sind und geringe Eingriffe (Markierung etc.) erforderlich sind	z.B. wenn mittlere bis große Eingriffe (Straßenraum-aufteilung, Kopfsteinpflaster etc.) in das Stadtbild/denkmalgeschützte Bereiche erforderlich sind
Streckenmerkmale	25%	1,9	3,6			
Direktheit (Umwegfaktor)	11%	3,0	5,0	Umwegfaktor $\leq 1,1$	$1,1 <$ Umwegfaktor $\leq 1,2$	Umwegfaktor $> 1,2$
Knotenpunkte	10%	1,0	3,0	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km $\leq 1,0$	$1,0 <$ Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km $\leq 3,0$	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km $> 3,0$
Markante Steigungsstrecken	4%	1,0	1,0	Keine wahrnehmbaren topografischen Veränderungen	Topografischen Veränderungen wahrnehmbar ($2\% <$ Steigungen $\leq 5\%$)	Topografischen Veränderungen deutlich wahrnehmbar (Steigungen $> 5\%$)
Potenziale	25%	3,0	3,0			
Einzugsbereich	12%	4,3	4,3	Hohe Erschließungsqualität bei Trassen durch Wohngebiet mit hoher Wohndichte, Gewerbegebiet mit hoher Arbeitsplatzdichte etc.	Mittlere Erschließungsqualität bei Trassen durch Wohngebiet mit Einfamilienhäusern, Gebiet mit vereinzelt Gewerbe etc.	Geringe Erschließungsqualität bei anbaufreien Trassen
ÖPNV-Verknüpfung, Intermodalität	5%	3,0	3,0	$> 1,0$ ÖPNV-Stationen/km	0,5 bis 1,0 ÖPNV-Stationen/km	$< 0,5$ ÖPNV-Stationen/km
Netzeinbindung	8%	1,0	1,0	Vollständige Führung auf bereits ausgewiesenen Radverkehrsverbindungen	Abschnittsweise Führung auf bereits ausgewiesenen Radverkehrsverbindungen	keine Führung auf bereits ausgewiesenen Radverkehrsverbindungen
Gesamtbewertung	100%	2,5	2,5			

Bewertung RSV Landkreis Potsdam-Mittelmark				WH-04		
	Gewichtung	Trassenvariante A	Trassenvariante B	1,0	3,0	5,0
Bewertungskriterien						
Umwelt- und Naturschutz	25%	3,7	1,5			
Auswirkungen auf die Naherholung / Erholungsfaktor	8%	1,0	1,2	Straßen; Erholungsräume (Wald, Grünanlage etc.) mit bereits bestehendem Rad(fern)weg (übergeordnetes Radverkehrsnetz)	Erholungsräume (Wald, Grünanlage etc.) mit geringer Störung/Konflikt	Grünanlage mit Störung/Konflikt, z. B. Spielplatz; Sportanlage; Kleingartenanlage; Friedhof
Auswirkungen auf Biotope, Tiere, Pflanzen	9%	5,0	1,9	Alle anderen Bereiche (ohne Wald, NSG etc.)	Landschaftsschutzgebiet (LSG), Wald, potentieller Biotopverbund ohne wesentliche Eingriffe	FFH-Lebensraumtyp (LRT); geschütztes Biotop (§ 30); Naturschutzgebiet (NSG); Natura2000-Gebiet (FFH, SPA); Kernfläche Biotopverbund
Versiegelung (Indikator für Auswirkungen auf Boden, Wasser, Klima)	8%	5,0	1,5	Bestandsversiegelungsgrad $\geq 80\%$	80% > Bestandsversiegelungsgrad $\geq 20\%$	Bestandsversiegelungsgrad < 20% sowie Wasserschutzgebiet Zone I / II
Konflikte Verkehrssystem und Städtebau	25%	1,4	1,9			
Fußverkehr	5%	1,0	2,6	Kein/geringer Fußverkehr zu erwarten / Flächen für Fußverkehr ausreichend	Geringe bis mittlere Konflikte zu erwarten bei ausreichenden Flächen für den Fußverkehr bei geringem Fußverkehrsaufkommen	Hoher Querungsbedarf des Radweges oder nicht ausreichend dimensionierte Gehwege umsetzbar, Führung durch verkehrsberuhigte (Geschäfts-) Bereiche
ÖPNV	5%	1,0	1,8	Keine Konflikte oder wenn kein ÖPNV-Angebot vorhanden	Geringe Konflikte, z.B. an Haltestellen oder S+ U-Bahn-Ausgängen	Gemeinsame Führung entlang ÖPNV-Trassen mit mittleren bis hohen Taktfrequenzen (≤ 10 Min.), Querung von Straßenbahngleisen auf freier Strecke
MIV (fließender Kfz-Verkehr)	3%	1,0	2,6	Keine Konflikte	z.B. Querung bei geringen Kfz-Verkehrsstärken; Einrichtung von Fahrradstraßen; Entfall von Fahrstreifen bei geringen Kapazitätseinschränkungen	z.B. Entfall von Fahrstreifen mit deutlichen Kapazitätseinschränkungen; Einrichtung von Durchfahrtsperren
MIV (ruhender Kfz-Verkehr)	2%	1,0	1,5	Kein ruhender Kfz-Verkehr vorhanden oder kein Entfall von Stellplätzen	Entfall vereinzelter Stellplätzen bei mittlerem Parkdruck oder flächenhafter Entfall bei geringem Parkdruck	Flächenhafter Entfall von Stellplätzen bei hohem Parkdruck
Wirtschaftsverkehr	5%	1,0	1,5	Kein Wirtschaftsverkehr vorhanden oder kein Entfall von Liefer- und Ladeplätzen	Wirtschaftsverkehr vorhanden, jedoch nur vereinzelter Entfall von Liefer- und Ladeplätzen	Wirtschaftsverkehr vorhanden und deutlicher Entfall Stellflächen für den Lieferverkehr
Städtebau / Denkmalschutz	5%	3,0	1,5	Keine Konflikte, da keine städtebaulich sensiblen Bereiche vorhanden	z.B. wenn städtebaulich sensible Bereiche vorhanden sind und geringe Eingriffe (Markierung etc.) erforderlich sind	z.B. wenn mittlere bis große Eingriffe (Straßenraumteilung, Kopfsteinpflaster etc.) in das Stadtbild/ denkmalgeschützte Bereiche erforderlich sind
Streckenmerkmale	25%	1,0	3,6			
Direktheit (Umwegfaktor)	11%	1,0	5,0	Umwegfaktor $\leq 1,1$	1,1 < Umwegfaktor $\leq 1,2$	Umwegfaktor > 1,2
Knotenpunkte	10%	1,0	3,0	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km $\leq 1,0$	1,0 < Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km $\leq 3,0$	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km > 3,0
Markante Steigungsstrecken	4%	1,0	1,0	Keine wahrnehmbaren topografischen Veränderungen	Topografischen Veränderungen wahrnehmbar (2% < Steigungen $\leq 5\%$)	Topografischen Veränderungen deutlich wahrnehmbar (Steigungen > 5%)
Potenziale	25%	4,8	2,9			
Einzugsbereich	12%	4,6	3,9	Hohe Erschließungsqualität bei Trassen durch Wohngebiet mit hoher Wohndichte, Gewerbegebiet mit hoher Arbeitsplatzdichte etc.	Mittlere Erschließungsqualität bei Trassen durch Wohngebiet mit Einfamilienhäusern, Gebiet mit vereinzelter Gewerbe etc.	Geringe Erschließungsqualität bei anbaufreien Trassen
ÖPNV-Verknüpfung, Intermodalität	5%	5,0	3,7	> 1,0 ÖPNV-Stationen/km	0,5 bis 1,0 ÖPNV-Stationen/km	< 0,5 ÖPNV-Stationen/km
Netzeinbindung	8%	5,0	1,0	Vollständige Führung auf bereits ausgewiesenen Radverkehrsverbindungen	Abschnittsweise Führung auf bereits ausgewiesenen Radverkehrsverbindungen	keine Führung auf bereits ausgewiesenen Radverkehrsverbindungen
Gesamtbewertung	100%	2,7	2,5			

Bewertung RSV Landkreis Potsdam-Mittelmark				WH-05		
	Gewichtung	Trassenvariante A	Trassenvariante B	1,0	3,0	5,0
Bewertungskriterien						
Umwelt- und Naturschutz	25%	3,7	3,9			
Auswirkungen auf die Naherholung / Erholungsfaktor	8%	1,0	2,6	Straßen; Erholungsräume (Wald, Grünanlage etc.) mit bereits bestehendem Rad(fern)weg (übergeordnetes Radverkehrsnetz)	Erholungsräume (Wald, Grünanlage etc.) mit geringer Störung/Konflikt	Grünanlage mit Störung/Konflikt, z. B. Spielplatz; Sportanlage; Kleingartenanlage; Friedhof
Auswirkungen auf Biotope, Tiere, Pflanzen	9%	5,0	4,4	Alle anderen Bereiche (ohne Wald, NSG etc.)	Landschaftsschutzgebiet (LSG), Wald, potentieller Biotopverbund ohne wesentliche Eingriffe	FFH-Lebensraumtyp (LRT); geschütztes Biotop (§ 30); Naturschutzgebiet (NSG); Natura2000-Gebiet (FFH, SPA); Kernfläche Biotopverbund
Versiegelung (Indikator für Auswirkungen auf Boden, Wasser, Klima)	8%	5,0	4,6	Bestandsversiegelungsgrad $\geq 80\%$	80% > Bestandsversiegelungsgrad $\geq 20\%$	Bestandsversiegelungsgrad < 20% sowie Wasserschutzgebiet Zone I / II
Konflikte Verkehrssystem und Städtebau	25%	1,4	2,1			
Fußverkehr	5%	1,0	1,2	Kein/geringer Fußverkehr zu erwarten / Flächen für Fußverkehr ausreichend	Geringe bis mittlere Konflikte zu erwarten bei ausreichenden Flächen für den Fußverkehr bei geringem Fußverkehrsaufkommen	Hoher Querungsbedarf des Radweges oder nicht ausreichend dimensionierte Gehwege umsetzbar, Führung durch verkehrsberuhigte (Geschäfts-) Bereiche
ÖPNV	5%	1,0	1,2	Keine Konflikte oder wenn kein ÖPNV-Angebot vorhanden	Geringe Konflikte, z.B. an Haltestellen oder S+ U-Bahn-Ausgängen	Gemeinsame Führung entlang ÖPNV-Trassen mit mittleren bis hohen Taktfrequenzen (≤ 10 Min.), Querung von Straßenbahngleisen auf freier Strecke
MIV (fließender Kfz-Verkehr)	3%	1,0	1,2	Keine Konflikte	z.B. Querung bei geringen Kfz-Verkehrsstärken; Einrichtung von Fahrradstraßen; Entfall von Fahrstreifen bei geringen Kapazitätseinschränkungen	z.B. Entfall von Fahrstreifen mit deutlichen Kapazitätseinschränkungen; Einrichtung von Durchfahrtsperren
MIV (ruhender Kfz-Verkehr)	2%	1,0	1,0	Kein ruhender Kfz-Verkehr vorhanden oder kein Entfall von Stellplätzen	Entfall vereinzelter Stellplätzen bei mittlerem Parkdruck oder flächenhafter Entfall bei geringem Parkdruck	Flächenhafter Entfall von Stellplätzen bei hohem Parkdruck
Wirtschaftsverkehr	5%	1,0	2,6	Kein Wirtschaftsverkehr vorhanden oder kein Entfall von Liefer- und Ladeplätzen	Wirtschaftsverkehr vorhanden, jedoch nur vereinzelter Entfall von Liefer- und Ladeplätzen	Wirtschaftsverkehr vorhanden und deutlicher Entfall Stellflächen für den Lieferverkehr
Städtebau / Denkmalschutz	5%	3,0	4,4	Keine Konflikte, da keine städtebaulich sensiblen Bereiche vorhanden	z.B. wenn städtebaulich sensible Bereiche vorhanden sind und geringe Eingriffe (Markierung etc.) erforderlich sind	z.B. wenn mittlere bis große Eingriffe (Straßenraumteilung, Kopfsteinpflaster etc.) in das Stadtbild/ denkmalgeschützte Bereiche erforderlich sind
Streckenmerkmale	25%	1,9	1,0			
Direktheit (Umwegfaktor)	11%	3,0	1,0	Umwegfaktor $\leq 1,1$	1,1 < Umwegfaktor $\leq 1,2$	Umwegfaktor > 1,2
Knotenpunkte	10%	1,0	1,0	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km $\leq 1,0$	1,0 < Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km $\leq 3,0$	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km > 3,0
Markante Steigungsstrecken	4%	1,0	1,0	Keine wahrnehmbaren topografischen Veränderungen	Topografischen Veränderungen wahrnehmbar (2% < Steigungen $\leq 5\%$)	Topografischen Veränderungen deutlich wahrnehmbar (Steigungen > 5%)
Potenziale	25%	5,0	3,6			
Einzugsbereich	12%	5,0	4,8	Hohe Erschließungsqualität bei Trassen durch Wohngebiet mit hoher Wohndichte, Gewerbegebiet mit hoher Arbeitsplatzdichte etc.	Mittlere Erschließungsqualität bei Trassen durch Wohngebiet mit Einfamilienhäusern, Gebiet mit vereinzelter Gewerbe etc.	Geringe Erschließungsqualität bei anbaufreien Trassen
ÖPNV-Verknüpfung, Intermodalität	5%	5,0	5,0	> 1,0 ÖPNV-Stationen/km	0,5 bis 1,0 ÖPNV-Stationen/km	< 0,5 ÖPNV-Stationen/km
Netzeinbindung	8%	5,0	1,0	Vollständige Führung auf bereits ausgewiesenen Radverkehrsverbindungen	Abschnittsweise Führung auf bereits ausgewiesenen Radverkehrsverbindungen	keine Führung auf bereits ausgewiesenen Radverkehrsverbindungen
Gesamtbewertung	100%	3,0	2,7			

Bewertung RSV Landkreis Potsdam-Mittelmark				WH-06		
	Gewichtung	Trassenvariante A	Trassenvariante B	1,0	3,0	5,0
Bewertungskriterien						
Umwelt- und Naturschutz	25%	1,4	1,8			
Auswirkungen auf die Naherholung / Erholungsfaktor	8%	1,8	2,7	Straßen; Erholungsräume (Wald, Grünanlage etc.) mit bereits bestehendem Rad(fern)weg (übergeordnetes Radverkehrsnetz)	Erholungsräume (Wald, Grünanlage etc.) mit geringer Störung/Konflikt	Grünanlage mit Störung/Konflikt, z. B. Spielplatz; Sportanlage; Kleingartenanlage; Friedhof
Auswirkungen auf Biotope, Tiere, Pflanzen	9%	1,0	1,0	Alle anderen Bereiche (ohne Wald, NSG etc.)	Landschaftsschutzgebiet (LSG), Wald, potentieller Biotopverbund ohne wesentliche Eingriffe	FFH-Lebensraumtyp (LRT); geschütztes Biotop (§ 30); Naturschutzgebiet (NSG); Natura2000-Gebiet (FFH, SPA); Kernfläche Biotopverbund
Versiegelung (Indikator für Auswirkungen auf Boden, Wasser, Klima)	8%	1,6	1,8	Bestandsversiegelungsgrad $\geq 80\%$	80% > Bestandsversiegelungsgrad $\geq 20\%$	Bestandsversiegelungsgrad < 20% sowie Wasserschutzgebiet Zone I / II
Konflikte Verkehrssystem und Städtebau	25%	2,7	2,1			
Fußverkehr	5%	1,0	2,1	Kein/geringer Fußverkehr zu erwarten / Flächen für Fußverkehr ausreichend	Geringe bis mittlere Konflikte zu erwarten bei ausreichenden Flächen für den Fußverkehr bei geringem Fußverkehrsaufkommen	Hoher Querungsbedarf des Radweges oder nicht ausreichend dimensionierte Gehwege umsetzbar, Führung durch verkehrsberuhigte (Geschäfts-) Bereiche
ÖPNV	5%	3,2	1,3	Keine Konflikte oder wenn kein ÖPNV-Angebot vorhanden	Geringe Konflikte, z.B. an Haltestellen oder S+ U-Bahn-Ausgängen	Gemeinsame Führung entlang ÖPNV-Trassen mit mittleren bis hohen Taktfrequenzen (≤ 10 Min.), Querung von Straßenbahngleisen auf freier Strecke
MIV (fließender Kfz-Verkehr)	3%	4,1	2,7	Keine Konflikte	z.B. Querung bei geringen Kfz-Verkehrsstärken; Einrichtung von Fahrradstraßen; Entfall von Fahrstreifen bei geringen Kapazitätseinschränkungen	z.B. Entfall von Fahrstreifen mit deutlichen Kapazitätseinschränkungen; Einrichtung von Durchfahrtsperren
MIV (ruhender Kfz-Verkehr)	2%	3,1	2,4	Kein ruhender Kfz-Verkehr vorhanden oder kein Entfall von Stellplätzen	Entfall vereinzelter Stellplätzen bei mittlerem Parkdruck oder flächenhafter Entfall bei geringem Parkdruck	Flächenhafter Entfall von Stellplätzen bei hohem Parkdruck
Wirtschaftsverkehr	5%	1,0	1,0	Kein Wirtschaftsverkehr vorhanden oder kein Entfall von Liefer- und Ladeplätzen	Wirtschaftsverkehr vorhanden, jedoch nur vereinzelter Entfall von Liefer- und Ladeplätzen	Wirtschaftsverkehr vorhanden und deutlicher Entfall Stellflächen für den Lieferverkehr
Städtebau / Denkmalschutz	5%	4,7	3,4	Keine Konflikte, da keine städtebaulich sensiblen Bereiche vorhanden	z.B. wenn städtebaulich sensible Bereiche vorhanden sind und geringe Eingriffe (Markierung etc.) erforderlich sind	z.B. wenn mittlere bis große Eingriffe (Straßenraumteilung, Kopfsteinpflaster etc.) in das Stadtbild/ denkmalgeschützte Bereiche erforderlich sind
Streckenmerkmale	25%	2,6	4,4			
Direktheit (Umwegfaktor)	11%	1,0	5,0	Umwegfaktor $\leq 1,1$	1,1 < Umwegfaktor $\leq 1,2$	Umwegfaktor > 1,2
Knotenpunkte	10%	5,0	5,0	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km $\leq 1,0$	1,0 < Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km $\leq 3,0$	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km > 3,0
Markante Steigungsstrecken	4%	1,0	1,0	Keine wahrnehmbaren topografischen Veränderungen	Topografischen Veränderungen wahrnehmbar (2% < Steigungen $\leq 5\%$)	Topografischen Veränderungen deutlich wahrnehmbar (Steigungen > 5%)
Potenziale	25%	2,5	2,7			
Einzugsbereich	12%	3,3	2,6	Hohe Erschließungsqualität bei Trassen durch Wohngebiet mit hoher Wohndichte, Gewerbegebiet mit hoher Arbeitsplatzdichte etc.	Mittlere Erschließungsqualität bei Trassen durch Wohngebiet mit Einfamilienhäusern, Gebiet mit vereinzelter Gewerbe etc.	Geringe Erschließungsqualität bei anbaufreien Trassen
ÖPNV-Verknüpfung, Intermodalität	5%	1,0	3,0	> 1,0 ÖPNV-Stationen/km	0,5 bis 1,0 ÖPNV-Stationen/km	< 0,5 ÖPNV-Stationen/km
Netzeinbindung	8%	2,3	2,8	Vollständige Führung auf bereits ausgewiesenen Radverkehrsverbindungen	Abschnittsweise Führung auf bereits ausgewiesenen Radverkehrsverbindungen	keine Führung auf bereits ausgewiesenen Radverkehrsverbindungen
Gesamtbewertung	100%	2,3	2,7			

Bewertung RSV Landkreis Potsdam-Mittelmark				WH-07			
	Gewichtung	Trassenvariante A.1	Trassenvariante A.2	Trassenvariante B	1,0	3,0	5,0
Bewertungskriterien							
Umwelt- und Naturschutz	25%	1,1	1,0	2,5			
Auswirkungen auf die Naherholung / Erholungsfaktor	8%	1,0	1,0	2,2	Straßen; Erholungsräume (Wald, Grünanlage etc.) mit bereits bestehendem Rad(fern)weg (übergeordnetes Radverkehrsnetz)	Erholungsräume (Wald, Grünanlage etc.) mit geringer Störung/Konflikt	Grünanlage mit Störung/Konflikt, z. B. Spielplatz; Sportanlage; Kleingartenanlage; Friedhof
Auswirkungen auf Biotop, Tiere, Pflanzen	9%	1,0	1,0	1,5	Alle anderen Bereiche (ohne Wald, NSG etc.)	Landschaftsschutzgebiet (LSG), Wald, potentieller Biotopverbund ohne wesentliche Eingriffe	FFH-Lebensraumtyp (LRT); geschütztes Biotop (§ 30); Naturschutzgebiet (NSG); Natura2000-Gebiet (FFH, SPA); Kernfläche Biotopverbund
Versiegelung (Indikator für Auswirkungen auf Boden, Wasser, Klima)	8%	1,3	1,0	3,8	Bestandsversiegelungsgrad $\geq 80\%$	80% > Bestandsversiegelungsgrad $\geq 20\%$	Bestandsversiegelungsgrad < 20% sowie Wasserschutzgebiet Zone I / II
Konflikte Verkehrssystem und Städtebau	25%	2,1	2,2	1,4			
Fußverkehr	5%	2,3	2,5	1,0	Kein/geringer Fußverkehr zu erwarten / Flächen für Fußverkehr ausreichend	Geringe bis mittlere Konflikte zu erwarten bei ausreichenden Flächen für den Fußverkehr bei geringem Fußverkehrsaufkommen	Hoher Querungsbedarf des Radweges oder nicht ausreichend dimensionierte Gehwege umsetzbar, Führung durch verkehrsberuhigte (Geschäfts-) Bereiche
ÖPNV	5%	2,7	2,5	1,0	Keine Konflikte oder wenn kein ÖPNV-Angebot vorhanden	Geringe Konflikte, z.B. an Haltestellen oder S+ U-Bahn-Ausgängen	Gemeinsame Führung entlang ÖPNV-Trassen mit mittleren bis hohen Taktfrequenzen (≤ 10 Min.), Querung von Straßenbahngleisen auf freier Strecke
MIV (fließender Kfz-Verkehr)	3%	2,7	3,0	1,0	Keine Konflikte	z.B. Querung bei geringen Kfz-Verkehrsstärken; Einrichtung von Fahrradstraßen; Entfall von Fahrstreifen bei geringen Kapazitätseinschränkungen	z.B. Entfall von Fahrstreifen mit deutlichen Kapazitätseinschränkungen; Einrichtung von Durchfahrtsperren
MIV (ruhender Kfz-Verkehr)	2%	1,3	1,9	1,0	Kein ruhender Kfz-Verkehr vorhanden oder kein Entfall von Stellplätzen	Entfall einzelner Stellplätze bei mittlerem Parkdruck oder flächenhafter Entfall bei geringem Parkdruck	Flächenhafter Entfall von Stellplätzen bei hohem Parkdruck
Wirtschaftsverkehr	5%	1,0	1,0	1,0	Kein Wirtschaftsverkehr vorhanden oder kein Entfall von Liefer- und Ladeplätzen	Wirtschaftsverkehr vorhanden, jedoch nur vereinzelter Entfall von Liefer- und Ladeplätzen	Wirtschaftsverkehr vorhanden und deutlicher Entfall Stellflächen für den Lieferverkehr
Städtebau / Denkmalschutz	5%	2,3	2,5	3,0	Keine Konflikte, da keine städtebaulich sensiblen Bereiche vorhanden	z.B. wenn städtebaulich sensible Bereiche vorhanden sind und geringe Eingriffe (Markierung etc.) erforderlich sind	z.B. wenn mittlere bis große Eingriffe (Straßenraumteilung, Kopfsteinpflaster etc.) in das Stadtbild/denkmalgeschützte Bereiche erforderlich sind
Streckenmerkmale	25%	3,5	4,4	1,8			
Direktheit (Umwegfaktor)	11%	3,0	5,0	1,0	Umwegfaktor $\leq 1,1$	1,1 < Umwegfaktor $\leq 1,2$	Umwegfaktor > 1,2
Knotenpunkte	10%	5,0	5,0	3,0	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km $\leq 1,0$	1,0 < Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km $\leq 3,0$	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km > 3,0
Markante Steigungsstrecken	4%	1,0	1,0	1,0	Keine wahrnehmbaren topografischen Veränderungen	Topografischen Veränderungen wahrnehmbar (2% < Steigungen $\leq 5\%$)	Topografischen Veränderungen deutlich wahrnehmbar (Steigungen > 5%)
Potenziale	25%	1,6	1,9	3,5			
Einzugsbereich	12%	2,3	2,5	3,9	Hohe Erschließungsqualität bei Trassen durch Wohngebiet mit hoher Wohndichte, Gewerbegebiet mit hoher Arbeitsplatzdichte etc.	Mittlere Erschließungsqualität bei Trassen durch Wohngebiet mit Einfamilienhäusern, Gebiet mit vereinzelt Gewerbe etc.	Geringe Erschließungsqualität bei anbaufreien Trassen
ÖPNV-Verknüpfung, Intermodalität	5%	1,0	1,0	3,0	> 1,0 ÖPNV-Stationen/km	0,5 bis 1,0 ÖPNV-Stationen/km	< 0,5 ÖPNV-Stationen/km
Netzeinbindung	8%	1,0	1,7	3,3	Vollständige Führung auf bereits ausgewiesenen Radverkehrsverbindungen	Abschnittsweise Führung auf bereits ausgewiesenen Radverkehrsverbindungen	keine Führung auf bereits ausgewiesenen Radverkehrsverbindungen
Gesamtbewertung	100%	2,1	2,4	2,3			

10.13 Anhang XIII: Variantenvergleich Potsdam – Berlin-Wannsee



Bewertung RSV Landkreis Potsdam-Mittelmark				BW-01-b1		
	Gewichtung	Trassenvariante B1.1	Trassenvariante B1.2	1,0	3,0	5,0
Bewertungskriterien						
Umwelt- und Naturschutz	25%	1,6	1,8			
Auswirkungen auf die Naherholung / Erholungsfaktor	8%	1,0	1,0	Straßen; Erholungsräume (Wald, Grünanlage etc.) mit bereits bestehendem Rad(fern)weg (übergeordnetes Radverkehrsnetz)	Erholungsräume (Wald, Grünanlage etc.) mit geringer Störung/Konflikt	Grünanlage mit Störung/Konflikt, z. B. Spielplatz; Sportanlage; Kleingartenanlage; Friedhof
Auswirkungen auf Biotop, Tiere, Pflanzen	9%	2,1	2,4	Alle anderen Bereiche (ohne Wald, NSG etc.)	Landschaftsschutzgebiet (LSG), Wald, potentieller Biotopverbund ohne wesentliche Eingriffe	FFH-Lebensraumtyp (LRT); geschütztes Biotop (§ 30); Naturschutzgebiet (NSG); Natura2000-Gebiet (FFH, SPA); Kernfläche Biotopverbund
Versiegelung (Indikator für Auswirkungen auf Boden, Wasser, Klima)	8%	1,6	1,8	Bestandsversiegelungsgrad $\geq 80\%$	80% > Bestandsversiegelungsgrad $\geq 20\%$	Bestandsversiegelungsgrad < 20% sowie Wasserschutzgebiet Zone I / II
Konflikte Verkehrssystem und Städtebau	25%	2,4	1,6			
Fußverkehr	5%	1,0	1,0	Kein/geringer Fußverkehr zu erwarten / Flächen für Fußverkehr ausreichend	Geringe bis mittlere Konflikte zu erwarten bei ausreichenden Flächen für den Fußverkehr bei geringem Fußverkehrsaufkommen	Hoher Querungsbedarf des Radweges oder nicht ausreichend dimensionierte Gehwege umsetzbar, Führung durch verkehrsberuhigte (Geschäfts-) Bereiche
ÖPNV	5%	2,0	2,2	Keine Konflikte oder wenn kein ÖPNV-Angebot vorhanden	Geringe Konflikte, z.B. an Haltestellen oder S+ U-Bahn-Ausgängen	Gemeinsame Führung entlang ÖPNV-Trassen mit mittleren bis hohen Taktfrequenzen (≤ 10 Min.), Querung von Straßenbahngleisen auf freier Strecke
MIV (fließender Kfz-Verkehr)	3%	3,4	2,2	Keine Konflikte	z.B. Querung bei geringen Kfz-Verkehrsstärken; Einrichtung von Fahrradstraßen; Entfall von Fahrstreifen bei geringen Kapazitätseinschränkungen	z.B. Entfall von Fahrstreifen mit deutlichen Kapazitätseinschränkungen; Einrichtung von Durchfahrtsperren
MIV (ruhender Kfz-Verkehr)	2%	4,1	2,1	Kein ruhender Kfz-Verkehr vorhanden oder kein Entfall von Stellplätzen	Entfall einzelner Stellplätze bei mittlerem Parkdruck oder flächenhafter Entfall bei geringem Parkdruck	Flächenhafter Entfall von Stellplätzen bei hohem Parkdruck
Wirtschaftsverkehr	5%	1,0	1,0	Kein Wirtschaftsverkehr vorhanden oder kein Entfall von Liefer- und Ladeplätzen	Wirtschaftsverkehr vorhanden, jedoch nur einzelner Entfall von Liefer- und Ladeplätzen	Wirtschaftsverkehr vorhanden und deutlicher Entfall Stellflächen für den Lieferverkehr
Städtebau / Denkmalschutz	5%	4,4	1,8	Keine Konflikte, da keine städtebaulich sensiblen Bereiche vorhanden	z.B. wenn städtebaulich sensible Bereiche vorhanden sind und geringe Eingriffe (Markierung etc.) erforderlich sind	z.B. wenn mittlere bis große Eingriffe (Straßenraumteilung, Kopfsteinpflaster etc.) in das Stadtbild/denkmalgeschützte Bereiche erforderlich sind
Streckenmerkmale	25%	4,4	2,8			
Direktheit (Umwegfaktor)	11%	5,0	3,0	Umwegfaktor $\leq 1,1$	1,1 < Umwegfaktor $\leq 1,2$	Umwegfaktor > 1,2
Knotenpunkte	10%	5,0	3,0	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km $\leq 1,0$	1,0 < Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km $\leq 3,0$	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km > 3,0
Markante Steigungsstrecken	4%	1,4	1,8	Keine wahrnehmbaren topografischen Veränderungen	Topografischen Veränderungen wahrnehmbar (2% < Steigungen $\leq 5\%$)	Topografischen Veränderungen deutlich wahrnehmbar (Steigungen > 5%)
Potenziale	25%	2,2	2,7			
Einzugsbereich	12%	3,0	3,8	Hohe Erschließungsqualität bei Trassen durch Wohngebiet mit hoher Wohndichte, Gewerbegebiet mit hoher Arbeitsplatzdichte etc.	Mittlere Erschließungsqualität bei Trassen durch Wohngebiet mit Einfamilienhäusern, Gebiet mit einzeltem Gewerbe etc.	Geringe Erschließungsqualität bei anbaufreien Trassen
ÖPNV-Verknüpfung, Intermodalität	5%	1,0	3,0	> 1,0 ÖPNV-Stationen/km	0,5 bis 1,0 ÖPNV-Stationen/km	< 0,5 ÖPNV-Stationen/km
Netzeinbindung	8%	1,9	1,0	Vollständige Führung auf bereits ausgewiesenen Radverkehrsverbindungen	Abschnittsweise Führung auf bereits ausgewiesenen Radverkehrsverbindungen	keine Führung auf bereits ausgewiesenen Radverkehrsverbindungen
Gesamtbewertung	100%	2,7	2,2			

Bewertung RSV Landkreis Potsdam-Mittelmark					BW-01 -b2		
	Gewichtung	Trassenvariante B2.1	Trassenvariante B2.2	Trassenvariante B2.3	1,0	3,0	5,0
Bewertungskriterien							
Umwelt- und Naturschutz	25%	4,0	3,6	3,4			
Auswirkungen auf die Naherholung / Erholungsfaktor	8%	3,0	3,0	2,8	Straßen; Erholungsräume (Wald, Grünanlage etc.) mit bereits bestehendem Rad(fern)weg (übergeordnetes Radverkehrsnetz)	Erholungsräume (Wald, Grünanlage etc.) mit geringer Störung/Konflikt	Grünanlage mit Störung/Konflikt, z. B. Spielplatz; Sportanlage; Kleingartenanlage; Friedhof
Auswirkungen auf Biotope, Tiere, Pflanzen	9%	4,0	3,0	2,8	Alle anderen Bereiche (ohne Wald, NSG etc.)	Landschaftsschutzgebiet (LSG), Wald, potentieller Biotopverbund ohne wesentliche Eingriffe	FFH-Lebensraumtyp (LRT); geschütztes Biotop (§ 30); Naturschutzgebiet (NSG); Natura2000-Gebiet (FFH, SPA); Kernfläche Biotopverbund
Versiegelung (Indikator für Auswirkungen auf Boden, Wasser, Klima)	8%	5,0	5,0	4,6	Bestandsversiegelungsgrad $\geq 80\%$	$80\% >$ Bestandsversiegelungsgrad $\geq 20\%$	Bestandsversiegelungsgrad $< 20\%$ sowie Wasserschutzgebiet Zone I / II
Konflikte Verkehrssystem und Städtebau	25%	2,1	1,7	1,4			
Fußverkehr	5%	2,0	1,0	1,0	Kein/geringer Fußverkehr zu erwarten / Flächen für Fußverkehr ausreichend	Geringe bis mittlere Konflikte zu erwarten bei ausreichenden Flächen für den Fußverkehr bei geringem Fußverkehrsaufkommen	Hoher Querungsbedarf des Radweges oder nicht ausreichend dimensionierte Gehwege umsetzbar, Führung durch verkehrsberuhigte (Geschäfts-) Bereiche
ÖPNV	5%	2,0	1,9	1,0	Keine Konflikte oder wenn kein ÖPNV-Angebot vorhanden	Geringe Konflikte, z.B. an Haltestellen oder S+ U-Bahn-Ausgängen	Gemeinsame Führung entlang ÖPNV-Trassen mit mittleren bis hohen Taktfrequenzen (≤ 10 Min.), Querung von Straßenbahngleisen auf freier Strecke
MIV (fließender Kfz-Verkehr)	3%	2,0	1,9	1,2	Keine Konflikte	z.B. Querung bei geringen Kfz-Verkehrsstärken; Einrichtung von Fahrradstraßen; Entfall von Fahrstreifen bei geringen Kapazitätseinschränkungen	z.B. Entfall von Fahrstreifen mit deutlichen Kapazitätseinschränkungen; Einrichtung von Durchfahrtsperren
MIV (ruhender Kfz-Verkehr)	2%	1,0	1,0	1,0	Kein ruhender Kfz-Verkehr vorhanden oder kein Entfall von Stellplätzen	Entfall einzelner Stellplätze bei mittlerem Parkdruck oder flächenhafter Entfall bei geringem Parkdruck	Flächenhafter Entfall von Stellplätzen bei hohem Parkdruck
Wirtschaftsverkehr	5%	2,0	1,0	1,0	Kein Wirtschaftsverkehr vorhanden oder kein Entfall von Liefer- und Ladeplätzen	Wirtschaftsverkehr vorhanden, jedoch nur einzelner Entfall von Liefer- und Ladeplätzen	Wirtschaftsverkehr vorhanden und deutlicher Entfall Stellflächen für den Lieferverkehr
Städtebau / Denkmalschutz	5%	3,0	3,0	2,8	Keine Konflikte, da keine städtebaulich sensiblen Bereiche vorhanden	z.B. wenn städtebaulich sensible Bereiche vorhanden sind und geringe Eingriffe (Markierung etc.) erforderlich sind	z.B. wenn mittlere bis große Eingriffe (Straßenraumteilung, Kopfsteinpflaster etc.) in das Stadtbild/denkmalgeschützte Bereiche erforderlich sind
Streckenmerkmale	25%	3,6	1,3	1,2			
Direktheit (Umwegfaktor)	11%	5,0	1,0	1,0	Umwegfaktor $\leq 1,1$	$1,1 <$ Umwegfaktor $\leq 1,2$	Umwegfaktor $> 1,2$
Knotenpunkte	10%	3,0	1,0	1,0	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km $\leq 1,0$	$1,0 <$ Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km $\leq 3,0$	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km $> 3,0$
Markante Steigungsstrecken	4%	1,0	3,0	2,0	Keine wahrnehmbaren topografischen Veränderungen	Topografischen Veränderungen wahrnehmbar ($2\% <$ Steigungen $\leq 5\%$)	Topografischen Veränderungen deutlich wahrnehmbar (Steigungen $> 5\%$)
Potenziale	25%	4,3	5,0	4,8			
Einzugsbereich	12%	5,0	5,0	4,8	Hohe Erschließungsqualität bei Trassen durch Wohngebiet mit hoher Wohndichte, Gewerbegebiet mit hoher Arbeitsplatzdichte etc.	Mittlere Erschließungsqualität bei Trassen durch Wohngebiet mit Einfamilienhäusern, Gebiet mit einzeltem Gewerbe etc.	Geringe Erschließungsqualität bei anbaufreien Trassen
ÖPNV-Verknüpfung, Intermodalität	5%	5,0	5,0	5,0	$> 1,0$ ÖPNV-Stationen/km	0,5 bis 1,0 ÖPNV-Stationen/km	$< 0,5$ ÖPNV-Stationen/km
Netzeinbindung	8%	2,9	5,0	4,6	Vollständige Führung auf bereits ausgewiesenen Radverkehrsverbindungen	Abschnittsweise Führung auf bereits ausgewiesenen Radverkehrsverbindungen	keine Führung auf bereits ausgewiesenen Radverkehrsverbindungen
Gesamtbewertung	100%	3,5	2,9	2,7			

10.14 Anhang XIV: Variantenvergleich Potsdam – Teltow



Bewertung RSV Landkreis Potsdam-Mittelmark					TKS-04		
	Gewichtung	Trassenvariante A	Trassenvariante B	Trassenvariante C	1,0	3,0	5,0
Bewertungskriterien							
Umwelt- und Naturschutz	25%	3,1	1,9	3,2			
Auswirkungen auf die Naherholung / Erholungsfaktor	8%	2,6	1,0	3,0	Straßen; Erholungsräume (Wald, Grünanlage etc.) mit bereits bestehendem Rad(fern)weg (übergeordnetes Radverkehrsnetz)	Erholungsräume (Wald, Grünanlage etc.) mit geringer Störung/Konflikt	Grünanlage mit Störung/Konflikt, z. B. Spielplatz; Sportanlage; Kleingartenanlage; Friedhof
Auswirkungen auf Biotope, Tiere, Pflanzen	9%	3,2	2,8	3,3	Alle anderen Bereiche (ohne Wald, NSG etc.)	Landschaftsschutzgebiet (LSG), Wald, potentieller Biotopverbund ohne wesentliche Eingriffe	FFH-Lebensraumtyp (LRT); geschütztes Biotop (§ 30); Naturschutzgebiet (NSG); Natura2000-Gebiet (FFH, SPA); Kernfläche Biotopverbund
Versiegelung (Indikator für Auswirkungen auf Boden, Wasser, Klima)	8%	3,6	1,9	3,3	Bestandsversiegelungsgrad $\geq 80\%$	80 % > Bestandsversiegelungsgrad $\geq 20\%$	Bestandsversiegelungsgrad < 20 % sowie Wasserschutzgebiet Zone I / II
Konflikte Verkehrssystem und Städtebau	25%	2,1	1,8	1,6			
Fußverkehr	5%	2,3	1,0	2,0	Kein/geringer Fußverkehr zu erwarten / Flächen für Fußverkehr ausreichend	Geringe bis mittlere Konflikte zu erwarten bei ausreichenden Flächen für den Fußverkehr bei geringem Fußverkehrsaufkommen	Hoher Querungsbedarf des Radweges oder nicht ausreichend dimensionierte Gehwege umsetzbar, Führung durch verkehrsberuhigte (Geschäfts-) Bereiche
ÖPNV	5%	1,2	2,1	1,3	Keine Konflikte oder wenn kein ÖPNV-Angebot vorhanden	Geringe Konflikte, z.B. an Haltestellen oder S+ U-Bahn-Ausgängen	Gemeinsame Führung entlang ÖPNV-Trassen mit mittleren bis hohen Taktfrequenzen (≤ 10 Min.), Querung von Straßenbahngleisen auf freier Strecke
MIV (fließender Kfz-Verkehr)	3%	1,7	2,1	1,8	Keine Konflikte	z.B. Querung bei geringen Kfz-Verkehrsstärken; Einrichtung von Fahrradstraßen; Entfall von Fahrstreifen bei geringen Kapazitätseinschränkungen	z.B. Entfall von Fahrstreifen mit deutlichen Kapazitätseinschränkungen; Einrichtung von Durchfahrtsperren
MIV (ruhender Kfz-Verkehr)	2%	1,7	2,1	1,3	Kein ruhender Kfz-Verkehr vorhanden oder kein Entfall von Stellplätzen	Entfall einzelner Stellplätze bei mittlerem Parkdruck oder flächenhafter Entfall bei geringem Parkdruck	Flächenhafter Entfall von Stellplätzen bei hohem Parkdruck
Wirtschaftsverkehr	5%	2,3	1,0	1,0	Kein Wirtschaftsverkehr vorhanden oder kein Entfall von Liefer- und Ladeplätzen	Wirtschaftsverkehr vorhanden, jedoch nur einzelner Entfall von Liefer- und Ladeplätzen	Wirtschaftsverkehr vorhanden und deutlicher Entfall Stellflächen für den Lieferverkehr
Städtebau / Denkmalschutz	5%	2,8	3,0	2,0	Keine Konflikte, da keine städtebaulich sensiblen Bereiche vorhanden	z.B. wenn städtebaulich sensible Bereiche vorhanden sind und geringe Eingriffe (Markierung etc.) erforderlich sind	z.B. wenn mittlere bis große Eingriffe (Straßenraumteilung, Kopfsteinpflaster etc.) in das Stadtbild/ denkmalgeschützte Bereiche erforderlich sind
Streckenmerkmale	25%	1,9	4,4	2,7			
Direktheit (Umwegefaktor)	11%	1,0	5,0	3,0	Umwegefaktor $\leq 1,1$	1,1 < Umwegefaktor $\leq 1,2$	Umwegefaktor > 1,2
Knotenpunkte	10%	3,0	5,0	3,0	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km $\leq 1,0$	1,0 < Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km $\leq 3,0$	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km > 3,0
Markante Steigungsstrecken	4%	1,6	1,0	1,2	Keine wahrnehmbaren topografischen Veränderungen	Topografischen Veränderungen wahrnehmbar (2 % < Steigungen $\leq 5\%$)	Topografischen Veränderungen deutlich wahrnehmbar (Steigungen > 5 %)
Potenziale	25%	3,0	2,7	3,9			
Einzugsbereich	12%	4,3	3,9	4,2	Hohe Erschließungsqualität bei Trassen durch Wohngebiet mit hoher Wohndichte, Gewerbegebiet mit hoher Arbeitsplatzdichte etc.	Mittlere Erschließungsqualität bei Trassen durch Wohngebiet mit Einfamilienhäusern, Gebiet mit einzeltem Gewerbe etc.	Geringe Erschließungsqualität bei anbaufreien Trassen
ÖPNV-Verknüpfung, Intermodalität	5%	3,0	1,0	3,0	> 1,0 ÖPNV-Stationen/km	0,5 bis 1,0 ÖPNV-Stationen/km	< 0,5 ÖPNV-Stationen/km
Netzeinbindung	8%	1,0	2,0	4,0	Vollständige Führung auf bereits ausgewiesenen Radverkehrsverbindungen	Abschnittsweise Führung auf bereits ausgewiesenen Radverkehrsverbindungen	keine Führung auf bereits ausgewiesenen Radverkehrsverbindungen
Gesamtbewertung	100%	2,5	2,7	2,8			

Bewertung RSV Landkreis Potsdam-Mittelmark					TKS-05		
	Gewichtung	Trassenvariante A	Trassenvariante B	Trassenvariante C	1,0	3,0	5,0
Bewertungskriterien							
Umwelt- und Naturschutz	25%	2,6	2,4	3,1			
Auswirkungen auf die Naherholung / Erholungsfaktor	8%	1,9	2,8	1,9	Straßen; Erholungsräume (Wald, Grünanlage etc.) mit bereits bestehendem Rad(fern)weg (übergeordnetes Radverkehrsnetz)	Erholungsräume (Wald, Grünanlage etc.) mit geringer Störung/Konflikt	Grünanlage mit Störung/Konflikt, z. B. Spielplatz; Sportanlage; Kleingartenanlage; Friedhof
Auswirkungen auf Biotop, Tiere, Pflanzen	9%	3,6	1,8	4,4	Alle anderen Bereiche (ohne Wald, NSG etc.)	Landschaftsschutzgebiet (LSG), Wald, potentieller Biotopverbund ohne wesentliche Eingriffe	FFH-Lebensraumtyp (LRT); geschütztes Biotop (§ 30); Naturschutzgebiet (NSG); Natura2000-Gebiet (FFH, SPA); Kernfläche Biotopverbund
Versiegelung (Indikator für Auswirkungen auf Boden, Wasser, Klima)	8%	2,3	2,8	2,7	Bestandsversiegelungsgrad $\geq 80\%$	80% > Bestandsversiegelungsgrad $\geq 20\%$	Bestandsversiegelungsgrad < 20% sowie Wasserschutzgebiet Zone I / II
Konflikte Verkehrssystem und Städtebau	25%	1,8	2,0	2,7			
Fußverkehr	5%	1,7	2,4	2,7	Kein/geringer Fußverkehr zu erwarten / Flächen für Fußverkehr ausreichend	Geringe bis mittlere Konflikte zu erwarten bei ausreichenden Flächen für den Fußverkehr bei geringem Fußverkehrsaufkommen	Hoher Querungsbedarf des Radweges oder nicht ausreichend dimensionierte Gehwege umsetzbar, Führung durch verkehrsberuhigte (Geschäfts-) Bereiche
ÖPNV	5%	1,7	1,2	3,3	Keine Konflikte oder wenn kein ÖPNV-Angebot vorhanden	Geringe Konflikte, z.B. an Haltestellen oder S+ U-Bahn-Ausgängen	Gemeinsame Führung entlang ÖPNV-Trassen mit mittleren bis hohen Taktfrequenzen (≤ 10 Min.), Querung von Straßenbahngleisen auf freier Strecke
MIV (fließender Kfz-Verkehr)	3%	1,7	2,4	3,3	Keine Konflikte	z.B. Querung bei geringen Kfz-Verkehrsstärken; Einrichtung von Fahrradstraßen; Entfall von Fahrstreifen bei geringen Kapazitätseinschränkungen	z.B. Entfall von Fahrstreifen mit deutlichen Kapazitätseinschränkungen; Einrichtung von Durchfahrtsperren
MIV (ruhender Kfz-Verkehr)	2%	1,6	2,6	1,3	Kein ruhender Kfz-Verkehr vorhanden oder kein Entfall von Stellplätzen	Entfall einzelner Stellplätze bei mittlerem Parkdruck oder flächenhafter Entfall bei geringem Parkdruck	Flächenhafter Entfall von Stellplätzen bei hohem Parkdruck
Wirtschaftsverkehr	5%	1,0	1,0	1,3	Kein Wirtschaftsverkehr vorhanden oder kein Entfall von Liefer- und Ladeplätzen	Wirtschaftsverkehr vorhanden, jedoch nur einzelner Entfall von Liefer- und Ladeplätzen	Wirtschaftsverkehr vorhanden und deutlicher Entfall Stellflächen für den Lieferverkehr
Städtebau / Denkmalschutz	5%	2,9	3,0	3,9	Keine Konflikte, da keine städtebaulich sensiblen Bereiche vorhanden	z.B. wenn städtebaulich sensible Bereiche vorhanden sind und geringe Eingriffe (Markierung etc.) erforderlich sind	z.B. wenn mittlere bis große Eingriffe (Straßenraumteilung, Kopfsteinpflaster etc.) in das Stadtbild/denkmalgeschützte Bereiche erforderlich sind
Streckenmerkmale	25%	4,6	3,6	4,4			
Direktheit (Umwegfaktor)	11%	5,0	5,0	5,0	Umwegfaktor $\leq 1,1$	1,1 < Umwegfaktor $\leq 1,2$	Umwegfaktor > 1,2
Knotenpunkte	10%	5,0	3,0	5,0	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km $\leq 1,0$	1,0 < Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km $\leq 3,0$	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km > 3,0
Markante Steigungsstrecken	4%	2,7	1,0	1,0	Keine wahrnehmbaren topografischen Veränderungen	Topografischen Veränderungen wahrnehmbar (2% < Steigungen $\leq 5\%$)	Topografischen Veränderungen deutlich wahrnehmbar (Steigungen > 5%)
Potenziale	25%	2,9	2,0	2,3			
Einzugsbereich	12%	4,1	3,0	3,8	Hohe Erschließungsqualität bei Trassen durch Wohngebiet mit hoher Wohndichte, Gewerbegebiet mit hoher Arbeitsplatzdichte etc.	Mittlere Erschließungsqualität bei Trassen durch Wohngebiet mit Einfamilienhäusern, Gebiet mit einzeltem Gewerbe etc.	Geringe Erschließungsqualität bei anbaufreien Trassen
ÖPNV-Verknüpfung, Intermodalität	5%	1,0	1,0	1,0	> 1,0 ÖPNV-Stationen/km	0,5 bis 1,0 ÖPNV-Stationen/km	< 0,5 ÖPNV-Stationen/km
Netzeinbindung	8%	2,3	1,0	1,0	Vollständige Führung auf bereits ausgewiesenen Radverkehrsverbindungen	Abschnittsweise Führung auf bereits ausgewiesenen Radverkehrsverbindungen	keine Führung auf bereits ausgewiesenen Radverkehrsverbindungen
Gesamtbewertung	100%	3,0	2,5	3,1			

Bewertung RSV Landkreis Potsdam-Mittelmark					TKS-06		
	Gewichtung	Trassenvariante A	Trassenvariante B	Trassenvariante C	1,0	3,0	5,0
Bewertungskriterien							
Umwelt- und Naturschutz	25%	3,2	3,6	2,7			
Auswirkungen auf die Naherholung / Erholungsfaktor	8%	3,5	3,0	2,2	Straßen; Erholungsräume (Wald, Grünanlage etc.) mit bereits bestehendem Rad(fern)weg (übergeordnetes Radverkehrsnetz)	Erholungsräume (Wald, Grünanlage etc.) mit geringer Störung/Konflikt	Grünanlage mit Störung/Konflikt, z. B. Spielplatz; Sportanlage; Kleingartenanlage; Friedhof
Auswirkungen auf Biotope, Tiere, Pflanzen	9%	2,5	3,0	2,2	Alle anderen Bereiche (ohne Wald, NSG etc.)	Landschaftsschutzgebiet (LSG), Wald, potentieller Biotopverbund ohne wesentliche Eingriffe	FFH-Lebensraumtyp (LRT); geschütztes Biotop (§ 30); Naturschutzgebiet (NSG); Natura2000-Gebiet (FFH, SPA); Kernfläche Biotopverbund
Versiegelung (Indikator für Auswirkungen auf Boden, Wasser, Klima)	8%	3,6	5,0	3,6	Bestandsversiegelungsgrad $\geq 80\%$	80% > Bestandsversiegelungsgrad $\geq 20\%$	Bestandsversiegelungsgrad < 20% sowie Wasserschutzgebiet Zone I / II
Konflikte Verkehrssystem und Städtebau	25%	2,0	1,4	1,9			
Fußverkehr	5%	4,2	1,0	2,7	Kein/geringer Fußverkehr zu erwarten / Flächen für Fußverkehr ausreichend	Geringe bis mittlere Konflikte zu erwarten bei ausreichenden Flächen für den Fußverkehr bei geringem Fußverkehrsaufkommen	Hoher Querungsbedarf des Radweges oder nicht ausreichend dimensionierte Gehwege umsetzbar, Führung durch verkehrsberuhigte (Geschäfts-) Bereiche
ÖPNV	5%	1,0	1,0	1,6	Keine Konflikte oder wenn kein ÖPNV-Angebot vorhanden	Geringe Konflikte, z.B. an Haltestellen oder S+ U-Bahn-Ausgängen	Gemeinsame Führung entlang ÖPNV-Trassen mit mittleren bis hohen Taktfrequenzen (≤ 10 Min.), Querung von Straßenbahngleisen auf freier Strecke
MIV (fließender Kfz-Verkehr)	3%	1,5	1,0	1,8	Keine Konflikte	z.B. Querung bei geringen Kfz-Verkehrsstärken; Einrichtung von Fahrradstraßen; Entfall von Fahrstreifen bei geringen Kapazitätseinschränkungen	z.B. Entfall von Fahrstreifen mit deutlichen Kapazitätseinschränkungen; Einrichtung von Durchfahrtsperren
MIV (ruhender Kfz-Verkehr)	2%	1,5	1,0	1,3	Kein ruhender Kfz-Verkehr vorhanden oder kein Entfall von Stellplätzen	Entfall einzelner Stellplätze bei mittlerem Parkdruck oder flächenhafter Entfall bei geringem Parkdruck	Flächenhafter Entfall von Stellplätzen bei hohem Parkdruck
Wirtschaftsverkehr	5%	1,0	1,0	1,0	Kein Wirtschaftsverkehr vorhanden oder kein Entfall von Liefer- und Ladeplätzen	Wirtschaftsverkehr vorhanden, jedoch nur einzelner Entfall von Liefer- und Ladeplätzen	Wirtschaftsverkehr vorhanden und deutlicher Entfall Stellflächen für den Lieferverkehr
Städtebau / Denkmalschutz	5%	2,5	3,0	2,7	Keine Konflikte, da keine städtebaulich sensiblen Bereiche vorhanden	z.B. wenn städtebaulich sensible Bereiche vorhanden sind und geringe Eingriffe (Markierung etc.) erforderlich sind	z.B. wenn mittlere bis große Eingriffe (Straßenraumteilung, Kopfsteinpflaster etc.) in das Stadtbild/denkmalgeschützte Bereiche erforderlich sind
Streckenmerkmale	25%	3,6	1,0	4,4			
Direktheit (Umwegefaktor)	11%	5,0	1,0	5,0	Umwegefaktor $\leq 1,1$	1,1 < Umwegefaktor $\leq 1,2$	Umwegefaktor > 1,2
Knotenpunkte	10%	3,0	1,0	5,0	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km $\leq 1,0$	1,0 < Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km $\leq 3,0$	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km > 3,0
Markante Steigungsstrecken	4%	1,5	1,0	1,0	Keine wahrnehmbaren topografischen Veränderungen	Topografischen Veränderungen wahrnehmbar (2% < Steigungen $\leq 5\%$)	Topografischen Veränderungen deutlich wahrnehmbar (Steigungen > 5%)
Potenziale	25%	3,6	3,3	3,5			
Einzugsbereich	12%	4,3	3,0	4,3	Hohe Erschließungsqualität bei Trassen durch Wohngebiet mit hoher Wohndichte, Gewerbegebiet mit hoher Arbeitsplatzdichte etc.	Mittlere Erschließungsqualität bei Trassen durch Wohngebiet mit Einfamilienhäusern, Gebiet mit einzeltem Gewerbe etc.	Geringe Erschließungsqualität bei anbaufreien Trassen
ÖPNV-Verknüpfung, Intermodalität	5%	5,0	1,3	1,0	> 1,0 ÖPNV-Stationen/km	0,5 bis 1,0 ÖPNV-Stationen/km	< 0,5 ÖPNV-Stationen/km
Netzeinbindung	8%	1,7	5,0	3,8	Vollständige Führung auf bereits ausgewiesenen Radverkehrsverbindungen	Abschnittsweise Führung auf bereits ausgewiesenen Radverkehrsverbindungen	keine Führung auf bereits ausgewiesenen Radverkehrsverbindungen
Gesamtbewertung	100%	3,1	2,3	3,1			

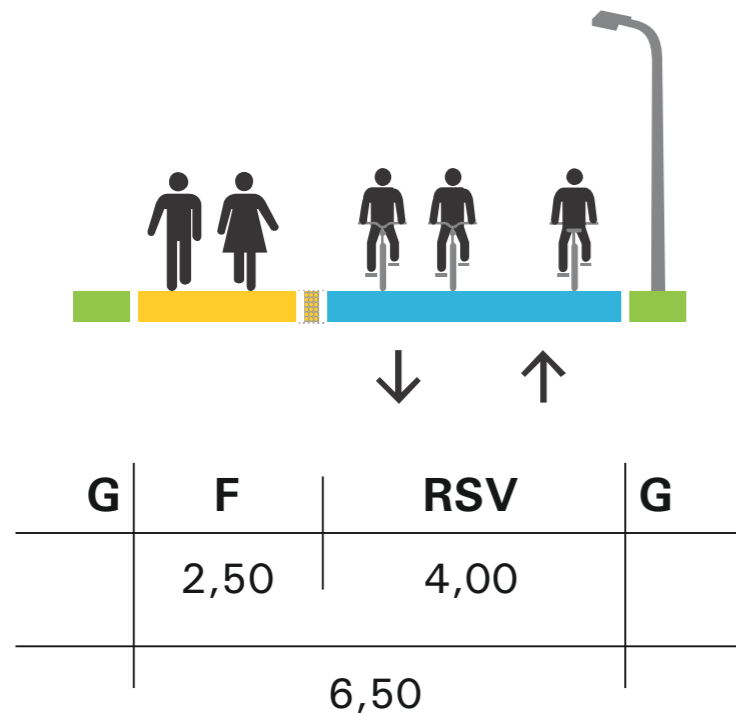
Bewertung RSV Landkreis Potsdam-Mittelmark					TKS-07		
	Gewichtung	Trassenvariante A	Trassenvariante B	Trassenvariante C	1,0	3,0	5,0
Bewertungskriterien							
Umwelt- und Naturschutz	25%	3,5	1,6	3,6			
Auswirkungen auf die Naherholung / Erholungsfaktor	8%	2,9	1,9	5,0	Straßen; Erholungsräume (Wald, Grünanlage etc.) mit bereits bestehendem Rad(fern)weg (übergeordnetes Radverkehrsnetz)	Erholungsräume (Wald, Grünanlage etc.) mit geringer Störung/Konflikt	Grünanlage mit Störung/Konflikt, z. B. Spielplatz; Sportanlage; Kleingartenanlage; Friedhof
Auswirkungen auf Biotop, Tiere, Pflanzen	9%	3,5	1,4	3,0	Alle anderen Bereiche (ohne Wald, NSG etc.)	Landschaftsschutzgebiet (LSG), Wald, potentieller Biotopverbund ohne wesentliche Eingriffe	FFH-Lebensraumtyp (LRT); geschütztes Biotop (§ 30); Naturschutzgebiet (NSG); Natura2000-Gebiet (FFH, SPA); Kernfläche Biotopverbund
Versiegelung (Indikator für Auswirkungen auf Boden, Wasser, Klima)	8%	4,0	1,4	3,0	Bestandsversiegelungsgrad $\geq 80\%$	80% > Bestandsversiegelungsgrad $\geq 20\%$	Bestandsversiegelungsgrad < 20% sowie Wasserschutzgebiet Zone I / II
Konflikte Verkehrssystem und Städtebau	25%	1,4	1,9	1,8			
Fußverkehr	5%	1,4	1,4	3,0	Kein/geringer Fußverkehr zu erwarten / Flächen für Fußverkehr ausreichend	Geringe bis mittlere Konflikte zu erwarten bei ausreichenden Flächen für den Fußverkehr bei geringem Fußverkehrsaufkommen	Hoher Querungsbedarf des Radweges oder nicht ausreichend dimensionierte Gehwege umsetzbar, Führung durch verkehrsberuhigte (Geschäfts-) Bereiche
ÖPNV	5%	1,0	2,3	1,0	Keine Konflikte oder wenn kein ÖPNV-Angebot vorhanden	Geringe Konflikte, z.B. an Haltestellen oder S+ U-Bahn-Ausgängen	Gemeinsame Führung entlang ÖPNV-Trassen mit mittleren bis hohen Taktfrequenzen (≤ 10 Min.), Querung von Straßenbahngleisen auf freier Strecke
MIV (fließender Kfz-Verkehr)	3%	1,3	2,6	1,0	Keine Konflikte	z.B. Querung bei geringen Kfz-Verkehrsstärken; Einrichtung von Fahrradstraßen; Entfall von Fahrstreifen bei geringen Kapazitätseinschränkungen	z.B. Entfall von Fahrstreifen mit deutlichen Kapazitätseinschränkungen; Einrichtung von Durchfahrtsperren
MIV (ruhender Kfz-Verkehr)	2%	1,0	3,9	1,0	Kein ruhender Kfz-Verkehr vorhanden oder kein Entfall von Stellplätzen	Entfall einzelner Stellplätze bei mittlerem Parkdruck oder flächenhafter Entfall bei geringem Parkdruck	Flächenhafter Entfall von Stellplätzen bei hohem Parkdruck
Wirtschaftsverkehr	5%	1,0	1,0	1,0	Kein Wirtschaftsverkehr vorhanden oder kein Entfall von Liefer- und Ladeplätzen	Wirtschaftsverkehr vorhanden, jedoch nur einzelner Entfall von Liefer- und Ladeplätzen	Wirtschaftsverkehr vorhanden und deutlicher Entfall Stellflächen für den Lieferverkehr
Städtebau / Denkmalschutz	5%	2,6	1,7	3,0	Keine Konflikte, da keine städtebaulich sensiblen Bereiche vorhanden	z.B. wenn städtebaulich sensible Bereiche vorhanden sind und geringe Eingriffe (Markierung etc.) erforderlich sind	z.B. wenn mittlere bis große Eingriffe (Straßenraumteilung, Kopfsteinpflaster etc.) in das Stadtbild/denkmalgeschützte Bereiche erforderlich sind
Streckenmerkmale	25%	1,0	4,4	1,3			
Direktheit (Umwegefaktor)	11%	1,0	5,0	1,0	Umwegefaktor $\leq 1,1$	1,1 < Umwegefaktor $\leq 1,2$	Umwegefaktor > 1,2
Knotenpunkte	10%	1,0	5,0	1,0	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km $\leq 1,0$	1,0 < Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km $\leq 3,0$	Anzahl plangleicher Knotenpunkte pro km > 3,0
Markante Steigungsstrecken	4%	1,3	1,4	3,0	Keine wahrnehmbaren topografischen Veränderungen	Topografischen Veränderungen wahrnehmbar (2% < Steigungen $\leq 5\%$)	Topografischen Veränderungen deutlich wahrnehmbar (Steigungen > 5%)
Potenziale	25%	3,5	2,3	2,8			
Einzugsbereich	12%	3,4	3,4	3,0	Hohe Erschließungsqualität bei Trassen durch Wohngebiet mit hoher Wohndichte, Gewerbegebiet mit hoher Arbeitsplatzdichte etc.	Mittlere Erschließungsqualität bei Trassen durch Wohngebiet mit Einfamilienhäusern, Gebiet mit vereinzelter Gewerbe etc.	Geringe Erschließungsqualität bei anbaufreien Trassen
ÖPNV-Verknüpfung, Intermodalität	5%	3,0	1,0	5,0	> 1,0 ÖPNV-Stationen/km	0,5 bis 1,0 ÖPNV-Stationen/km	< 0,5 ÖPNV-Stationen/km
Netzeinbindung	8%	4,1	1,2	1,0	Vollständige Führung auf bereits ausgewiesenen Radverkehrsverbindungen	Abschnittsweise Führung auf bereits ausgewiesenen Radverkehrsverbindungen	keine Führung auf bereits ausgewiesenen Radverkehrsverbindungen
Gesamtbewertung	100%	2,4	2,5	2,4			

10.15 Anhang XV: Querschnitte

Trasse Werder (Havel) - Landeshauptstadt Potsdam

Abschnitte mit Regelquerschnitt (selbstständig geführte RSV):

- WH-04-a1: Neubau
- WH-04-a2: Neubau
- WH-05-b3: Werdersteig
- WH-06-a5: Neubau
- WH-07-b1: Ausbau Sonderweg
- WH-07-b2: Neubau
- WH-07-b3: Neubau
- WH-07-b4: Neubau (Brücke)



Folgende Abschnitte sind Teil der Brückenplanung zwischen Werder (Havel) und Wildpark West:

- WH-02
- WH-03

Es werden keine neuen Querschnitte dargestellt.

Für Abschnitt WH-05-b1 ist einer Anpassung im Bereich der Bahn-Brücke notwendig. Für eine genauere Planung sind detailliertere Pläne notwendig.

Auftraggeber:in: Landkreis Potsdam-Mittelmark Landeshauptstadt Potsdam SenUVK Berlin	Querschnitt
Datum: 09/2022	
<h3>Radschnellverbindungen</h3> <p>LK Potsdam-Mittelmark Potsdam Berlin</p>	

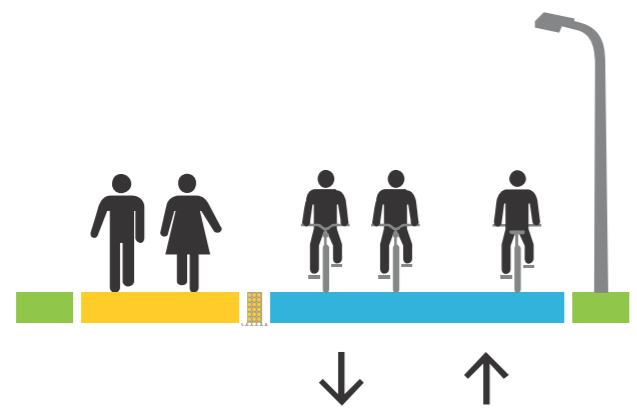
N S



Bestand

G	F / R	G
	2,60	
	2,60	

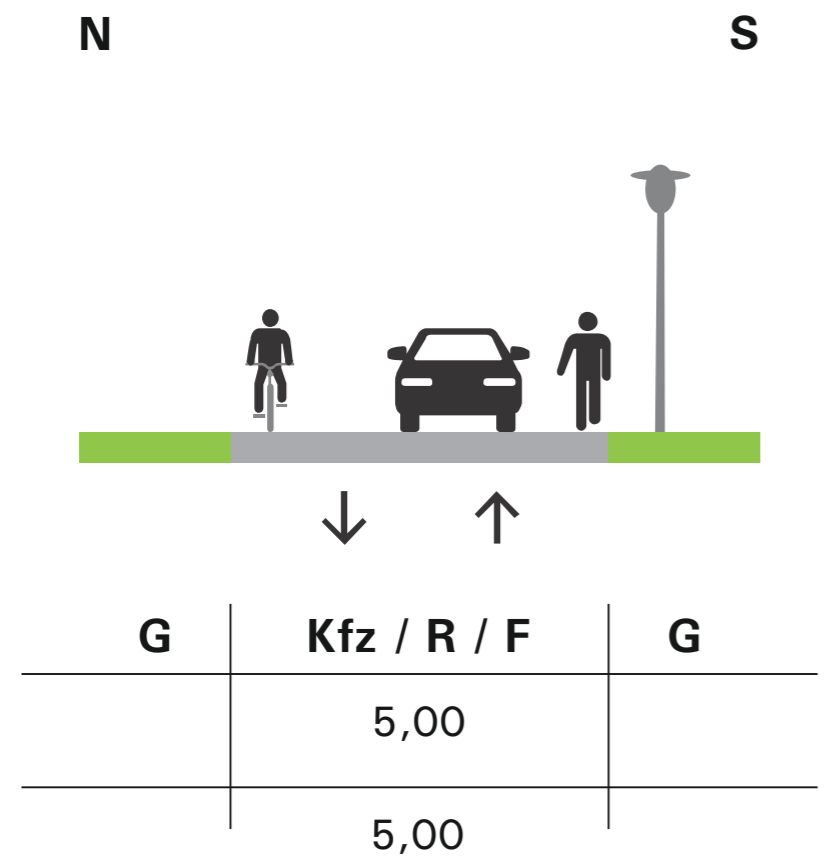
N S



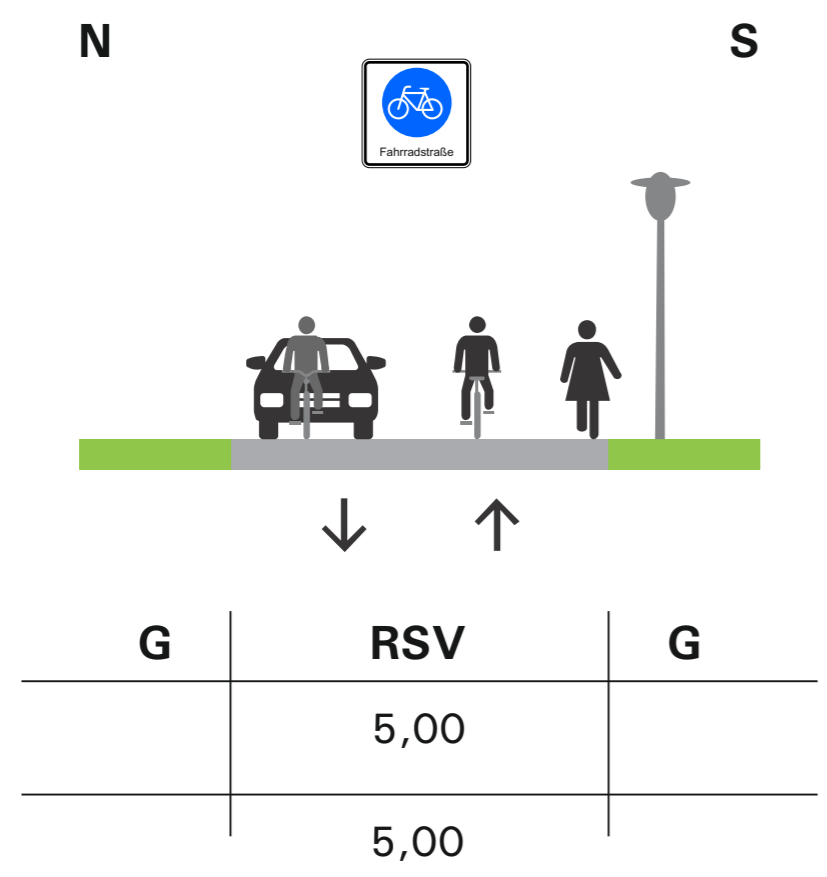
Planung

G	F	RSV	G
	2,50	4,00	
	6,50		

Auftraggeber:in: Landkreis Potsdam-Mittelmark Landeshauptstadt Potsdam SenUVK Berlin	Querschnitt
Datum: 09/2022	
Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark Potsdam Berlin	

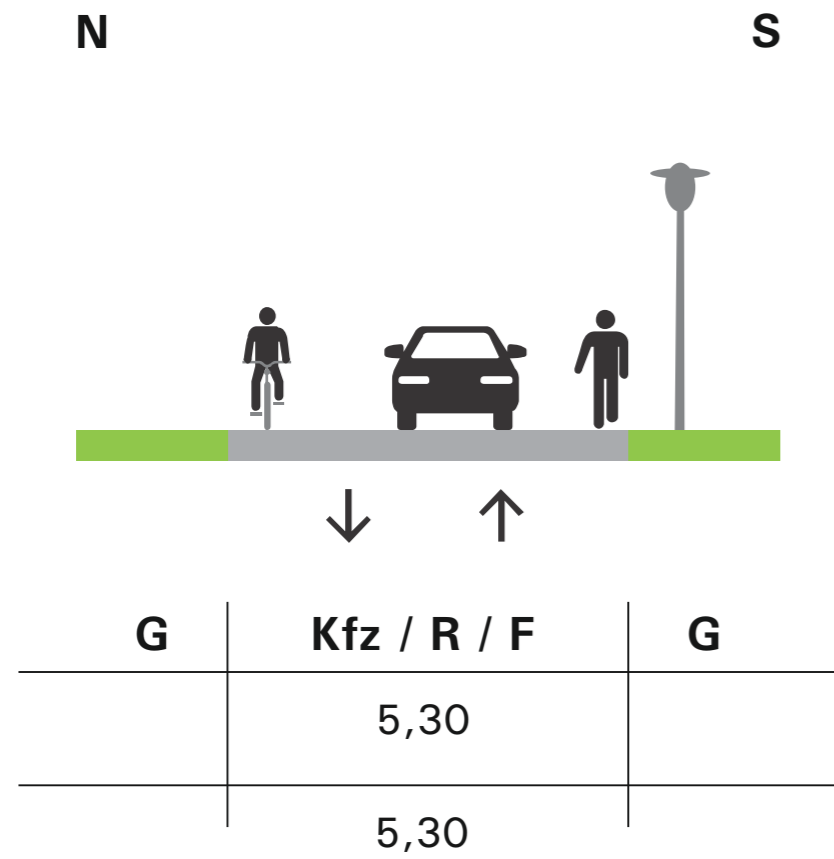


Bestand

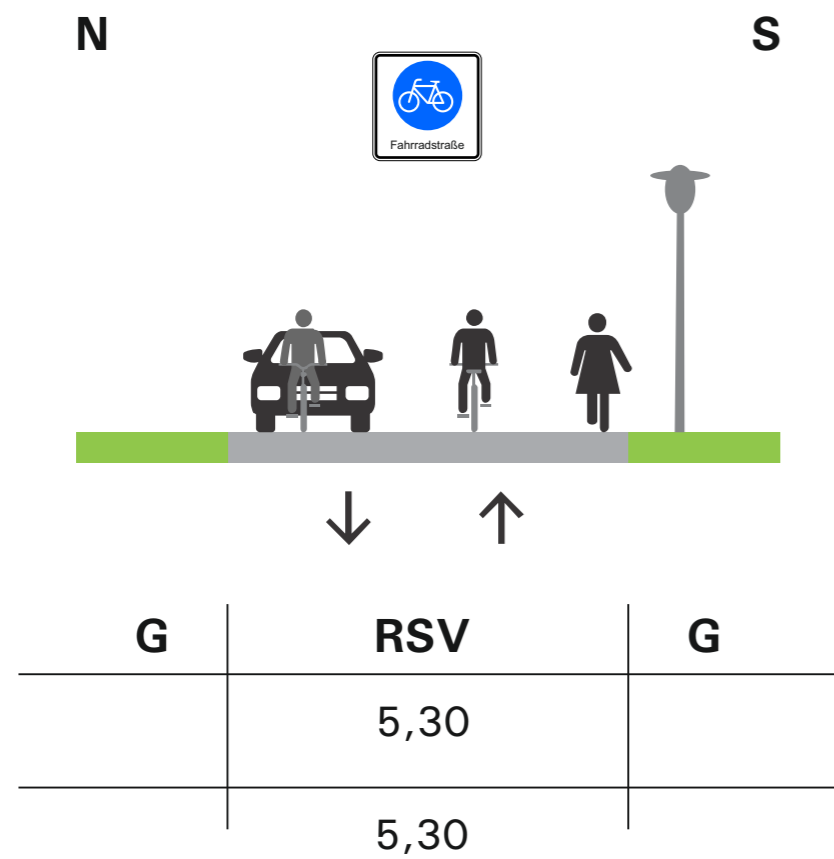


Planung

Auftraggeber:in: Landkreis Potsdam-Mittelmark Landeshauptstadt Potsdam SenUVK Berlin	Querschnitt
Datum: 09/2022	
<h2 style="margin: 0;">Radschnellverbindungen</h2> <p style="margin: 0;">LK Potsdam-Mittelmark Potsdam Berlin</p>	



Bestand

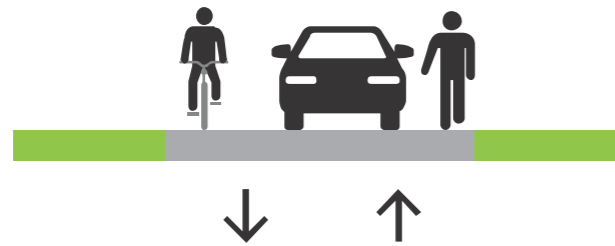


Planung

Auftraggeber:in: Landkreis Potsdam-Mittelmark Landeshauptstadt Potsdam SenUVK Berlin	Querschnitt
Datum: 09/2022	
<h2 style="margin: 0;">Radschnellverbindungen</h2> <p style="margin: 0;">LK Potsdam-Mittelmark Potsdam Berlin</p>	

N

S

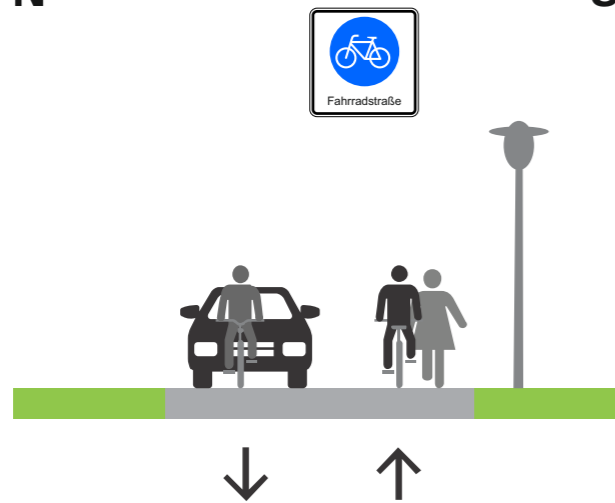


Bestand

G	Kfz / R / F	G
	4,00	
	4,00	

N

S



Planung

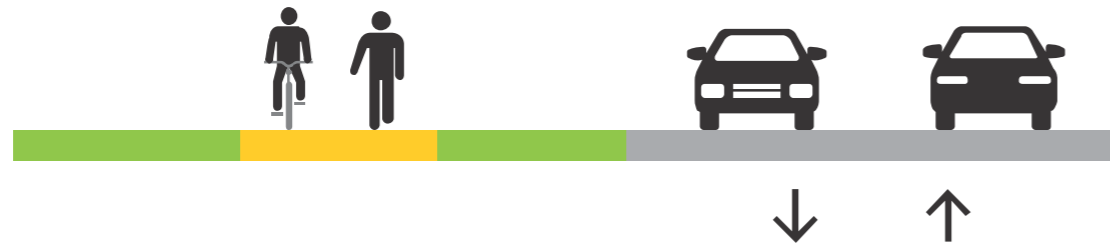
G	RVR	G
	4,00	
	4,00	

Auftraggeber:in: Landkreis Potsdam-Mittelmark Landeshauptstadt Potsdam SenUVK Berlin	Querschnitt
---	--------------------

Datum: 09/2022

Radschnellverbindungen
 LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

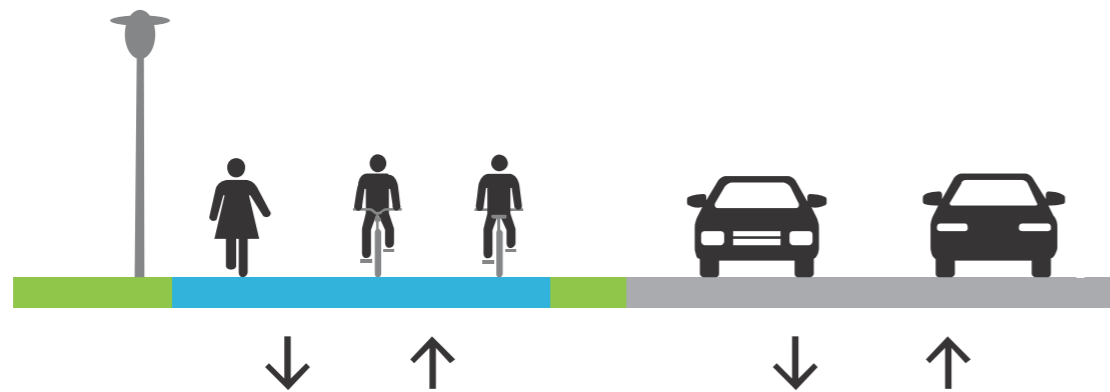
N S



Bestand

G	R / F	G	Kfz
	2,60	2,50	6,50
11,60			

N S



Planung

G	RSV	G	Kfz
	5,00	1,00	6,50
12,50			

Auftraggeber:in: Landkreis Potsdam-Mittelmark Landeshauptstadt Potsdam SenUVK Berlin	Querschnitt
---	--------------------

Datum:
09/2022

Radschnellverbindungen
LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

N

S



Bestand

G	Kfz / R / F	G
	4,60	
	4,60	

N

S



Planung

G	RSV	G
	4,60	
	4,60	

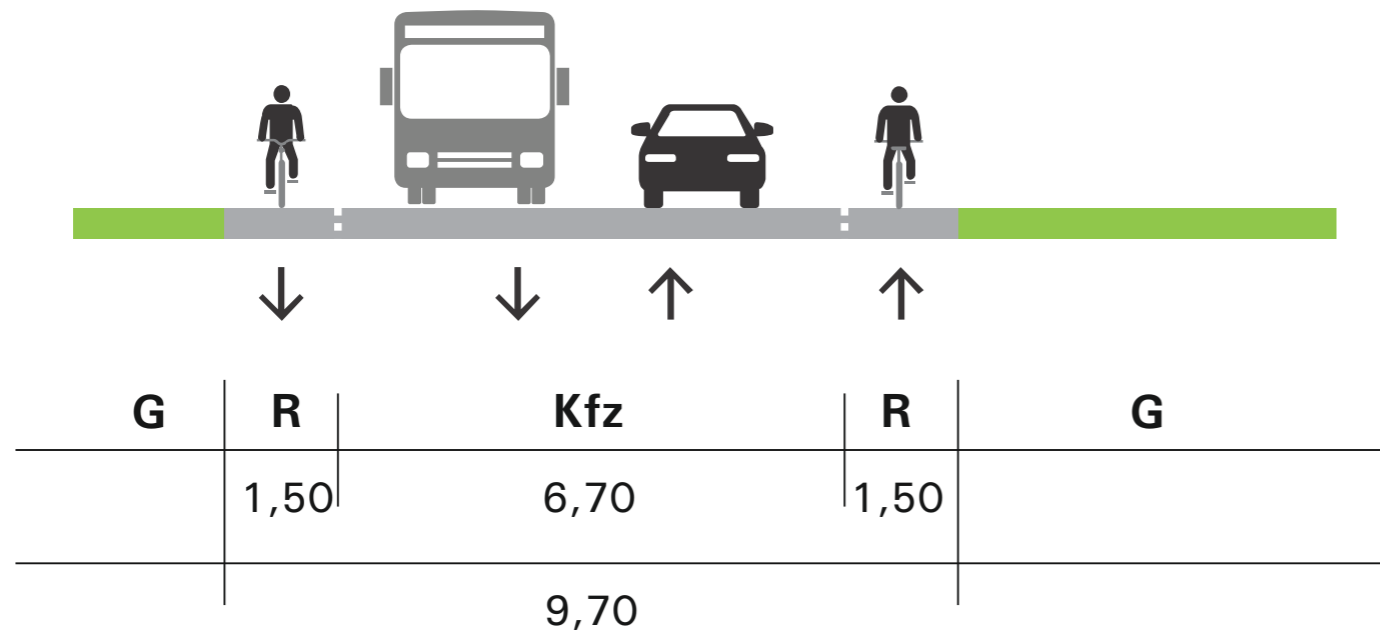
Auftraggeber:in: Landkreis Potsdam-Mittelmark Landeshauptstadt Potsdam SenUVK Berlin	Querschnitt
---	-------------

Datum: 09/2022

<p>Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark Potsdam Berlin</p>

N

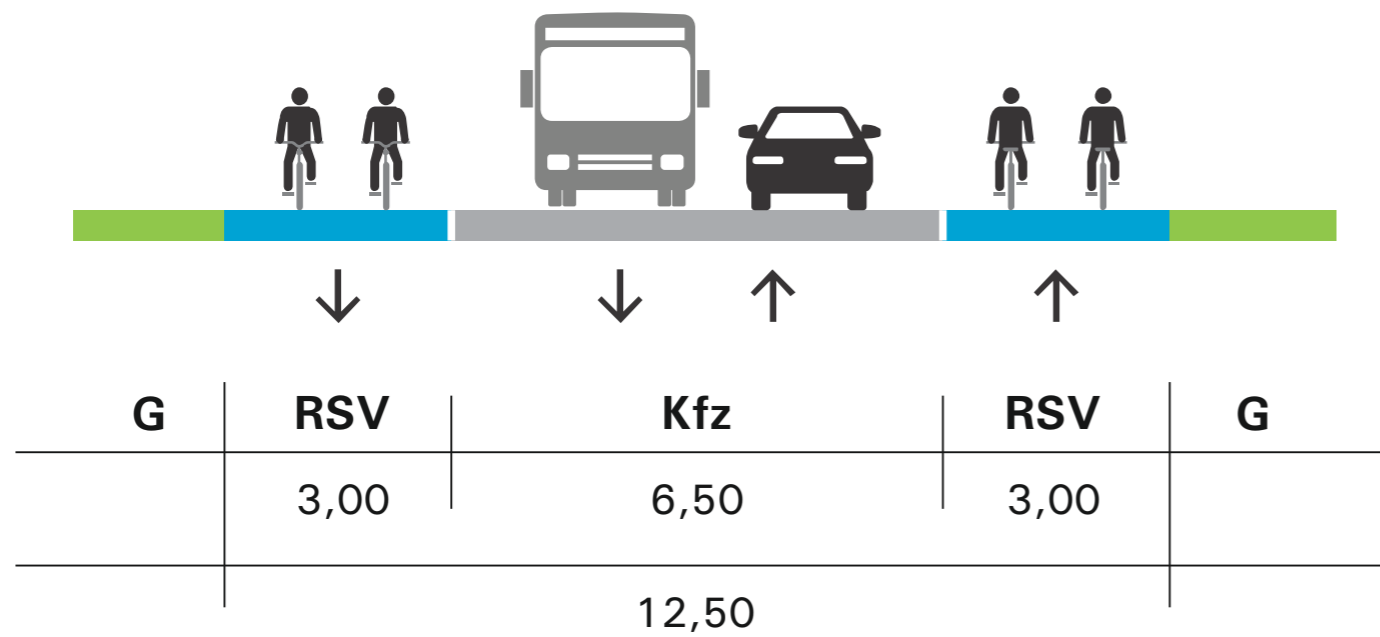
S



Bestand

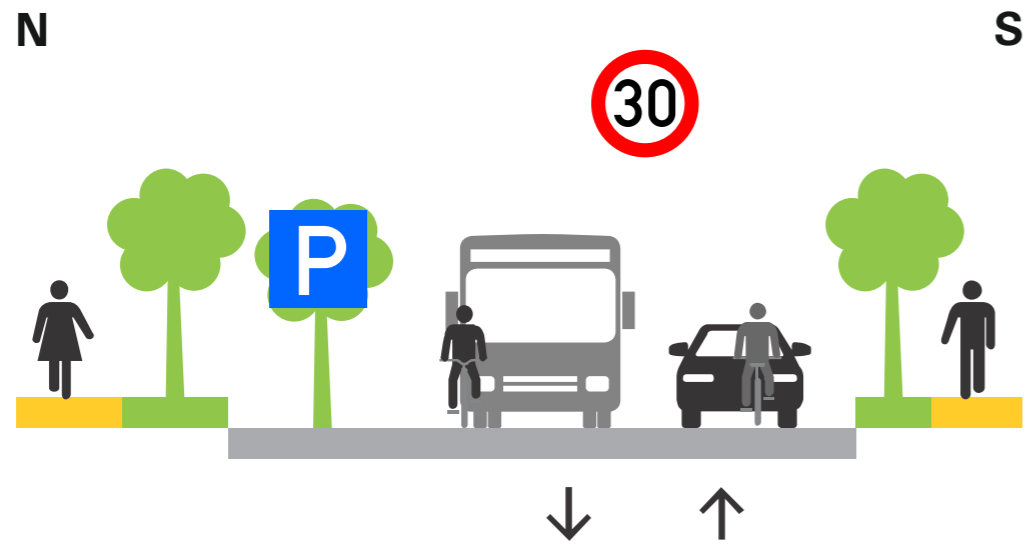
N

S



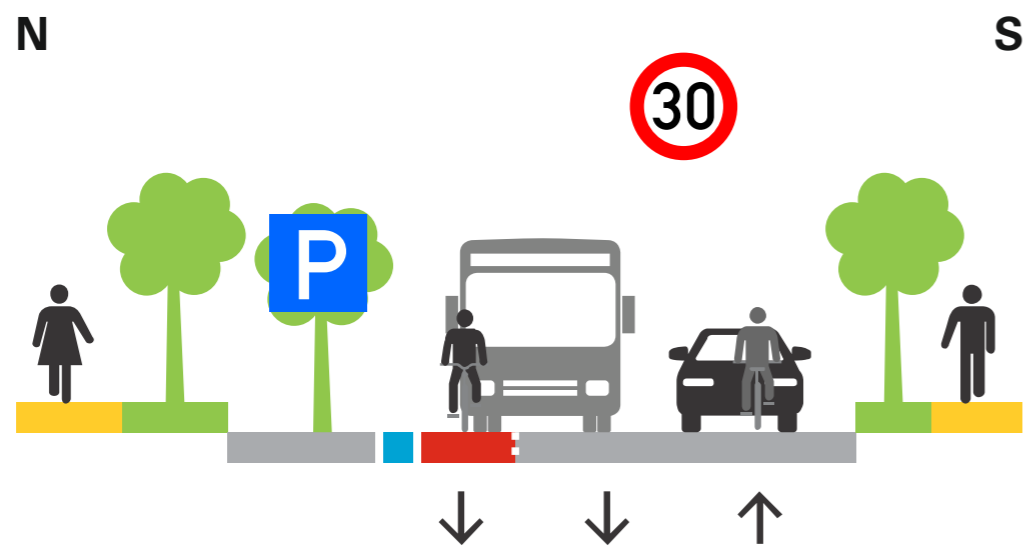
Planung

Auftraggeber:in: Landkreis Potsdam-Mittelmark Landeshauptstadt Potsdam SenUVK Berlin	Querschnitt
Datum: 09/2022	
Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark Potsdam Berlin	



Bestand

F	G	P	Kfz / R		G	F
1,40	1,40	2,50	5,80		1,00	1,20
13,50						



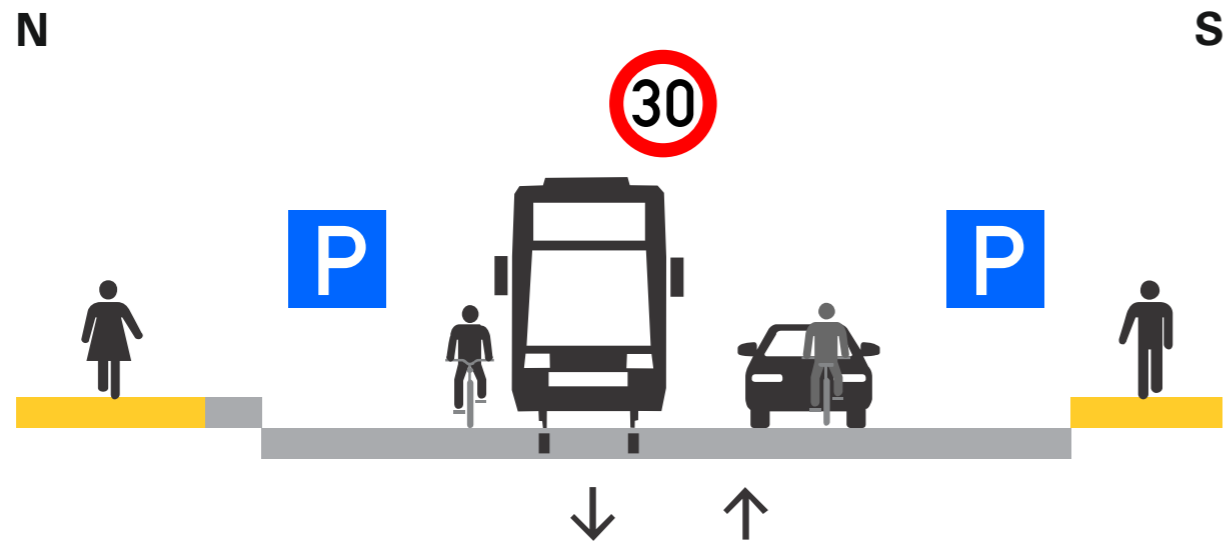
Planung

F	G	P	Sts	R	Kfz / R		G	F
1,40	1,40	2,00	0,50	1,30	4,50		1,00	1,20
13,50								

Auftraggeber:in: Landkreis Potsdam-Mittelmark Landeshauptstadt Potsdam SenUVK Berlin	Querschnitt
---	-------------

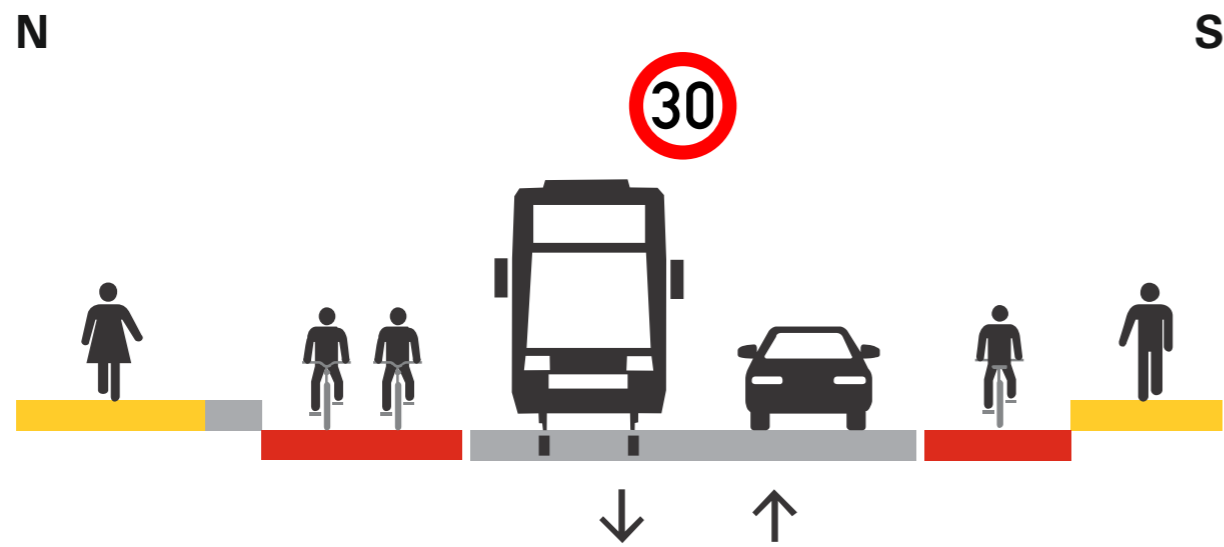
Datum: 09/2022

Radschnellverbindungen
LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin



Bestand

F		P		Kfz / R		P	F
2,50	0,75	2,00		6,70		2,00	2,00
15,95							



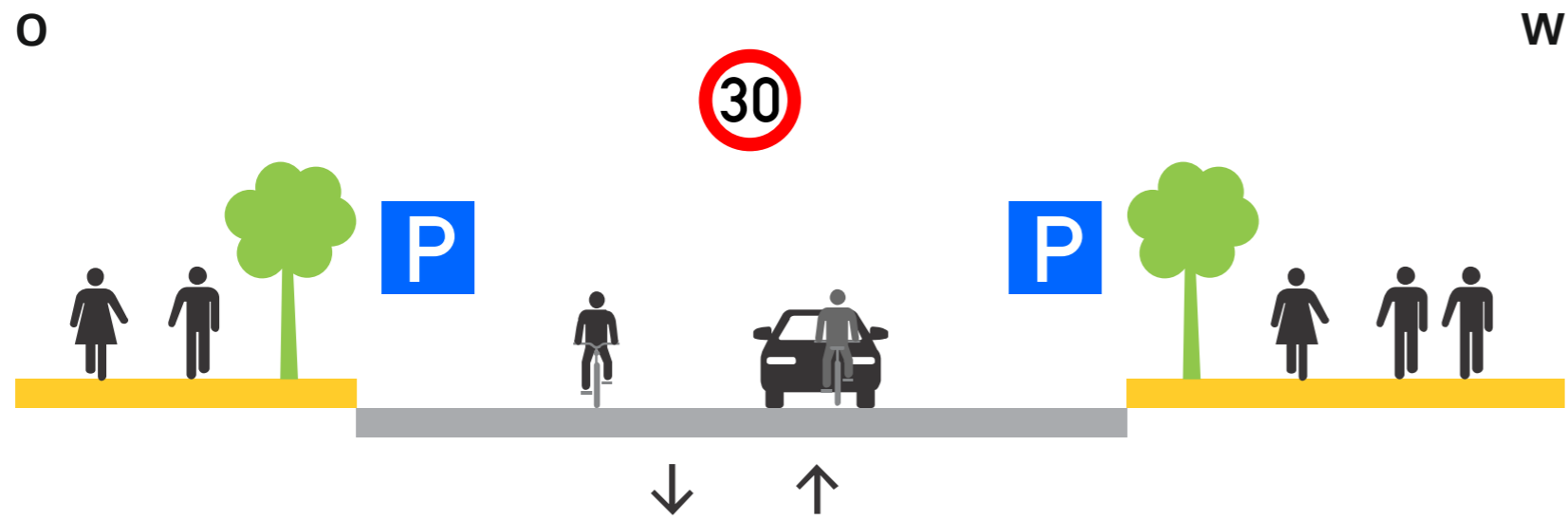
Planung

F		R		Kfz / R		R	F
2,50	0,75	2,70		6,00		2,00	2,00
15,95							

Auftraggeber:in: Landkreis Potsdam-Mittelmark Landeshauptstadt Potsdam SenUVK Berlin	Querschnitt
---	--------------------

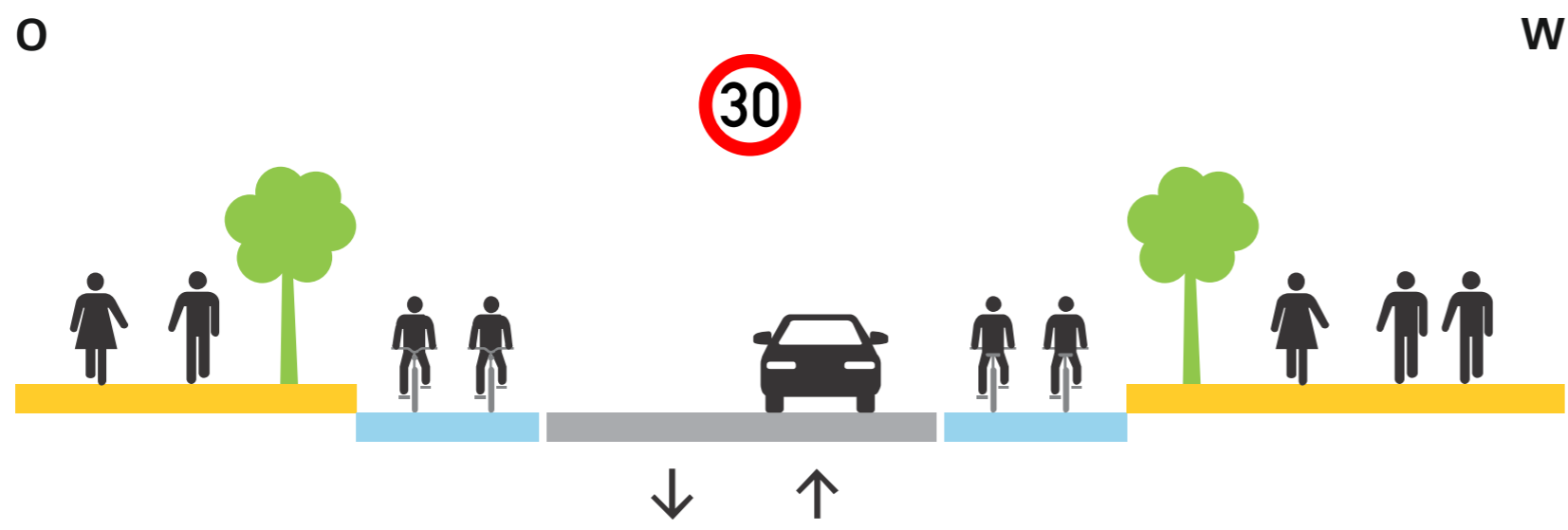
Datum:
09/2022

Radschnellverbindungen
LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin



Bestand

F	P	Kfz / R	P	F
4,75	2,00	6,75	2,00	6,10
21,60				



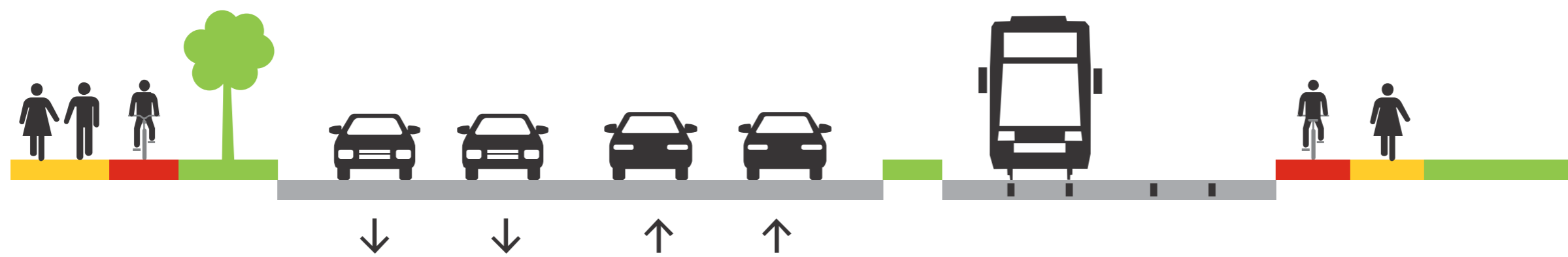
Planung

F	RVR	Kfz	RVR	F
4,75	2,60	5,55	2,60	6,10
21,60				

Auftraggeber:in: Landkreis Potsdam-Mittelmark Landeshauptstadt Potsdam SenUVK Berlin	Querschnitt
Datum: 09/2022	
<h3>Radschnellverbindungen</h3> <p>LK Potsdam-Mittelmark Potsdam Berlin</p>	

W

O

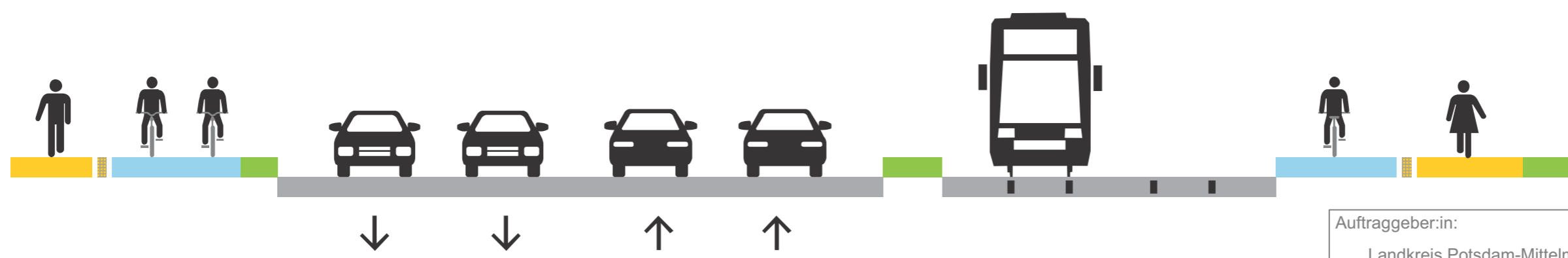


Bestand

F	R	G	Kfz				G	ÖPNV		R	F	G
2,00	1,40	2,00	12,25				1,20	6,75		1,50	1,50	
28,60												

W

O



Planung

F	RVR	G	Kfz				G	ÖPNV		RVR	F	G
2,00	2,65	0,75	12,25				1,20	6,75		2,50	2,50	
30,60												

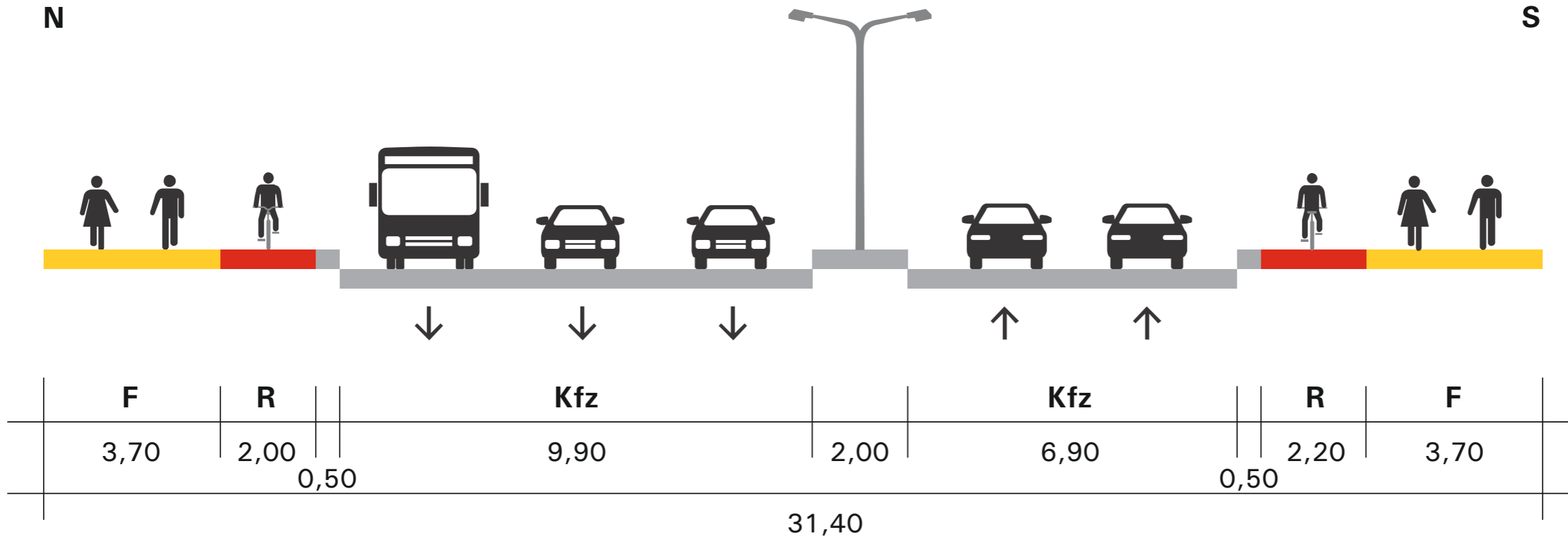
Auftraggeber:in: Landkreis Potsdam-Mittelmark Landeshauptstadt Potsdam SenUVK Berlin		Querschnitt
		Datum: 09/2022

Radschnellverbindungen
LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

N

S

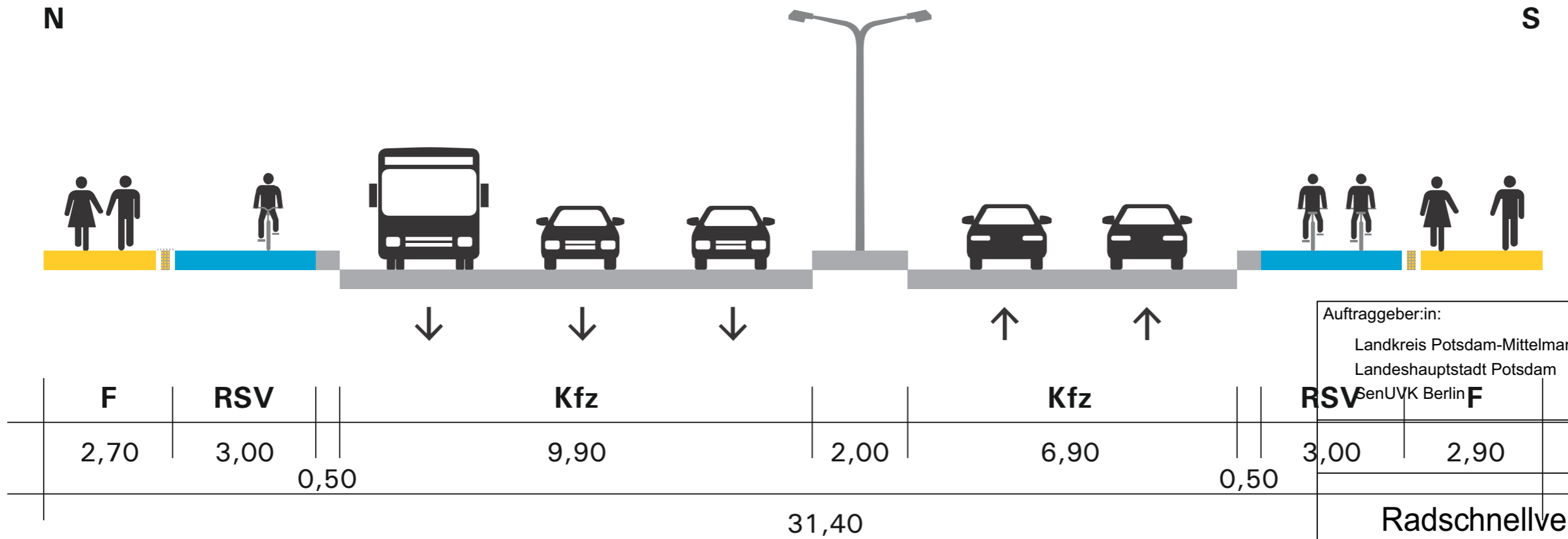
Bestand



N

S

Planung



Auftraggeber:in: Landkreis Potsdam-Mittelmark Landeshauptstadt Potsdam SenUVK Berlin		Querschnitt
Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark Potsdam Berlin		Datum: 09/2022

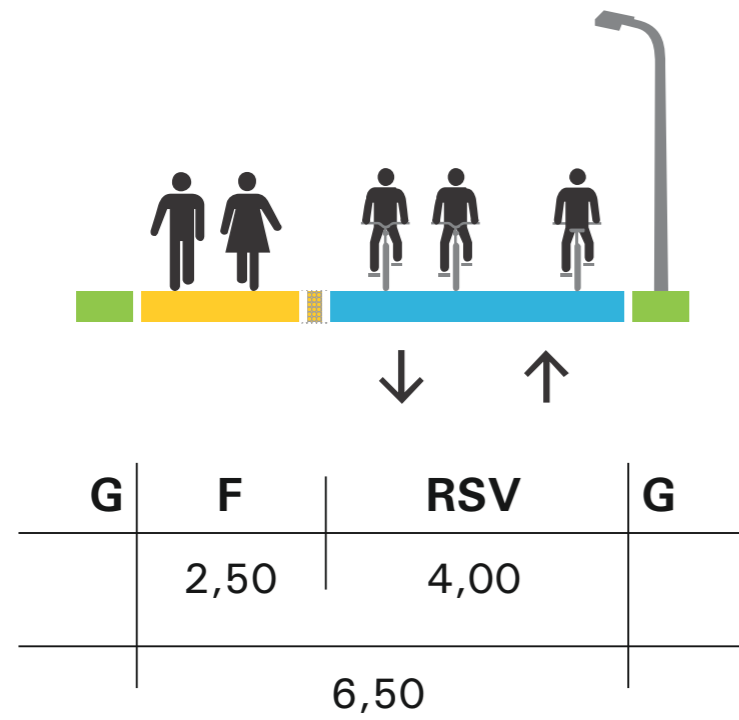
Trasse Landeshauptstadt Potsdam - Berlin-Wannsee

Abschnitte mit Regelquerschnitt (selbstständig geführte RSV):

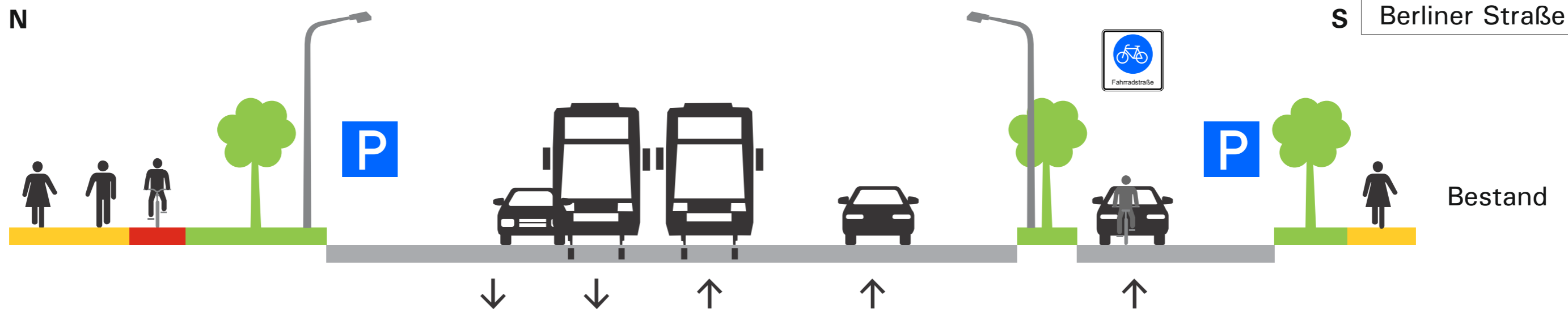
BW-01-b2.3.2: Ausbau Wirtschaftsweg

BW-01-b2.3.3: Neubau

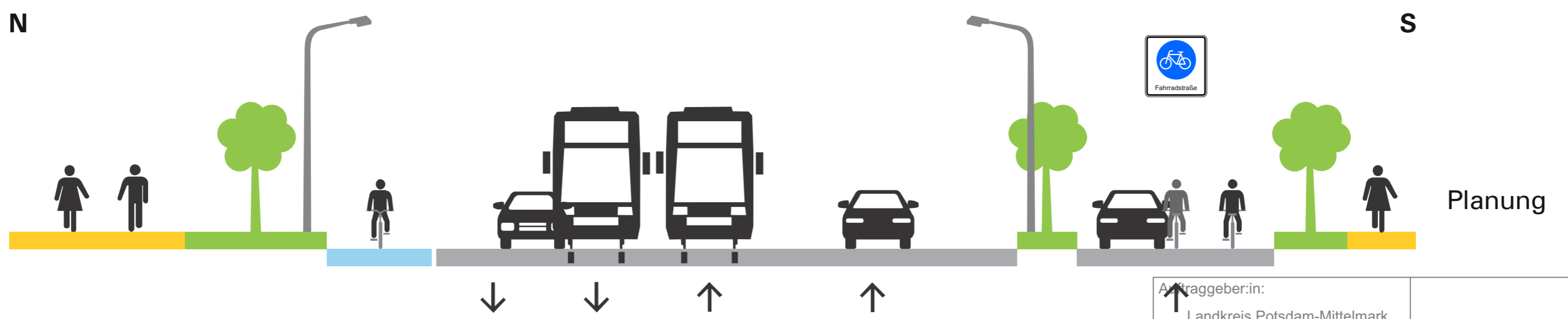
BW-01-b3: Ausbau Wirtschaftsweg



Auftraggeber:in: Landkreis Potsdam-Mittelmark Landeshauptstadt Potsdam SenUVK Berlin	Querschnitt
Datum: 09/2022	
Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark Potsdam Berlin	



F	R	G	P	Kfz		G	Kfz / R	P	G	F
2,80	1,30	3,30	2,00	14,10		1,40	2,60	2,00	1,70	1,60
31,40										



F	G	RVR	Kfz		G	RSV	G	F
4,10	3,30	2,50	14,10		1,40	4,60	1,70	1,60
31,40								

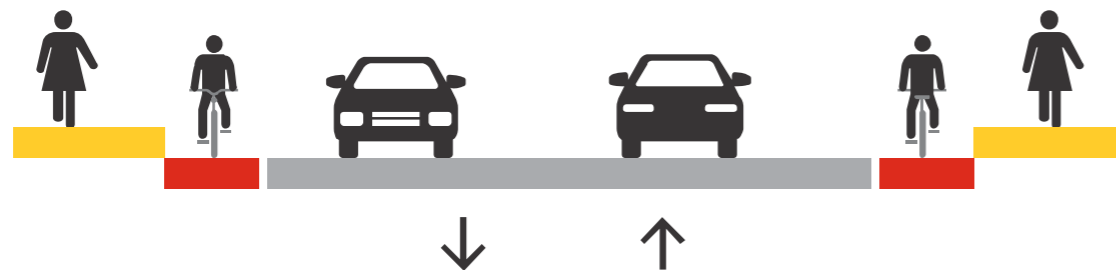
↑ Auftraggeber:in:
Landkreis Potsdam-Mittelmark
Landeshauptstadt Potsdam
SenUVK Berlin

Querschnitt

Datum:
09/2022

Radschnellverbindungen
LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

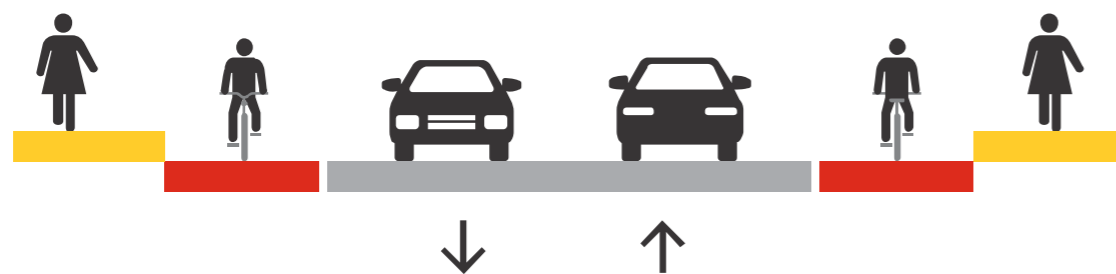
N S



Bestand

F	R	Kfz		R	F
2,00	1,30	8,10		1,30	2,00
14,70					

N S



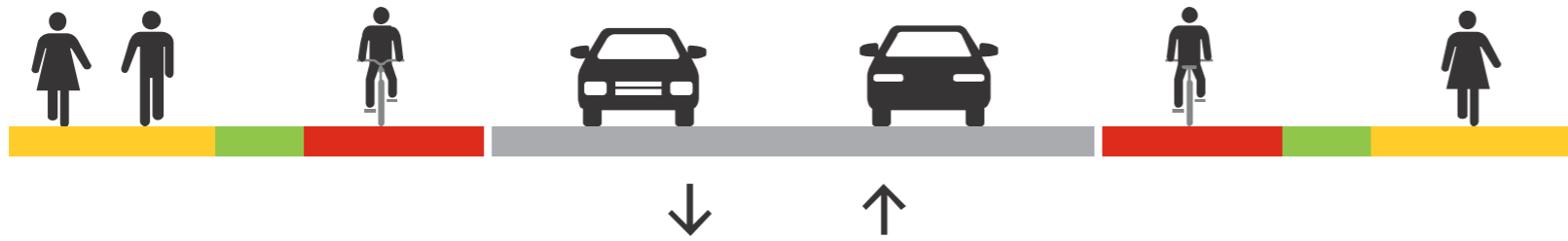
Planung

F	R	Kfz		R	F
2,00	2,10	6,50		2,10	2,00
14,70					

Auftraggeber:in: Landkreis Potsdam-Mittelmark Landeshauptstadt Potsdam SenUVK Berlin	Querschnitt
Datum: 09/2022	
Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark Potsdam Berlin	

N

S

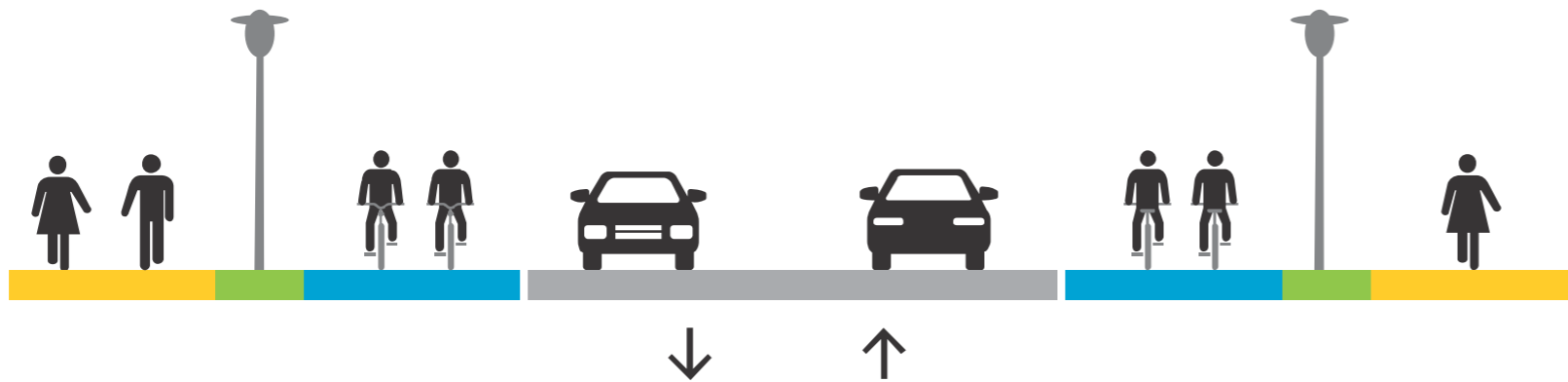


Bestand

F	G	R	Kfz	R	G	F
2,80	1,20	2,50	8,30	2,50	1,20	2,80
14,70						

N

S



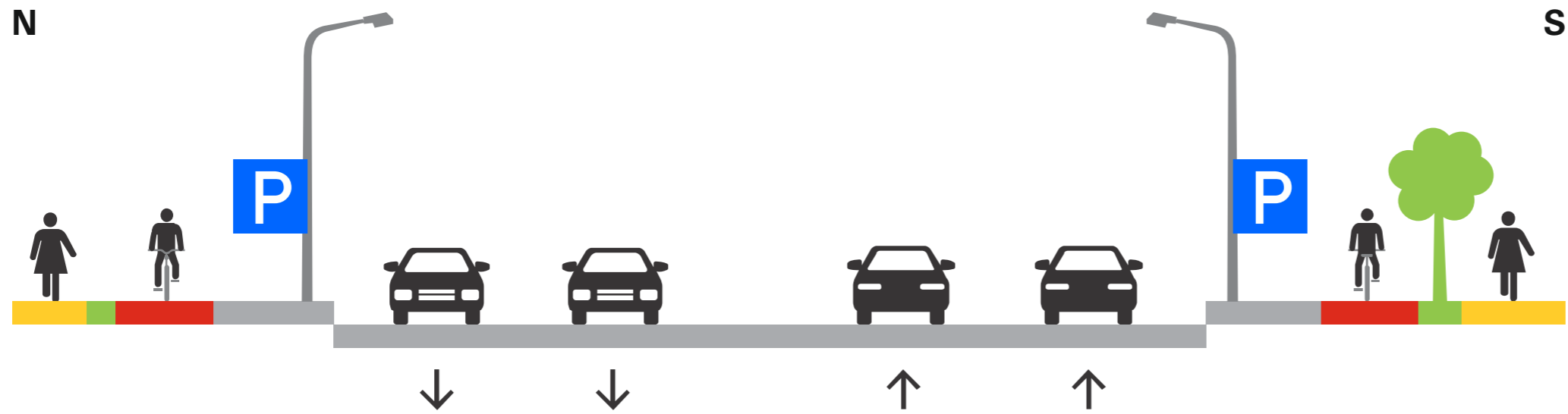
Planung

F	G	RSV	Kfz	RSV	G	F
2,80	1,20	3,00	7,30	3,00	1,20	2,80
14,70						

Auftraggeber:in: Landkreis Potsdam-Mittelmark Landeshauptstadt Potsdam SenUVK Berlin	Querschnitt
---	--------------------

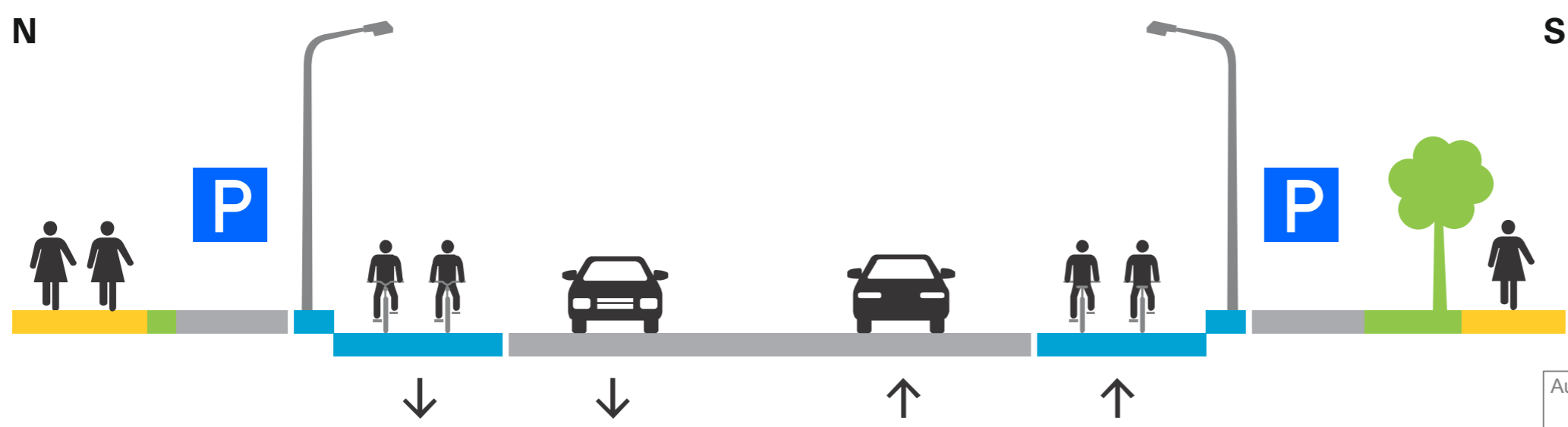
Datum:
09/2022

Radschnellverbindungen
LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin



Bestand

F	G	R	P	Kfz		P	R	G	F
1,30		1,70	2,10	15,20		2,00	1,70	0,75	1,80
0,50									
27,05									



Bestand

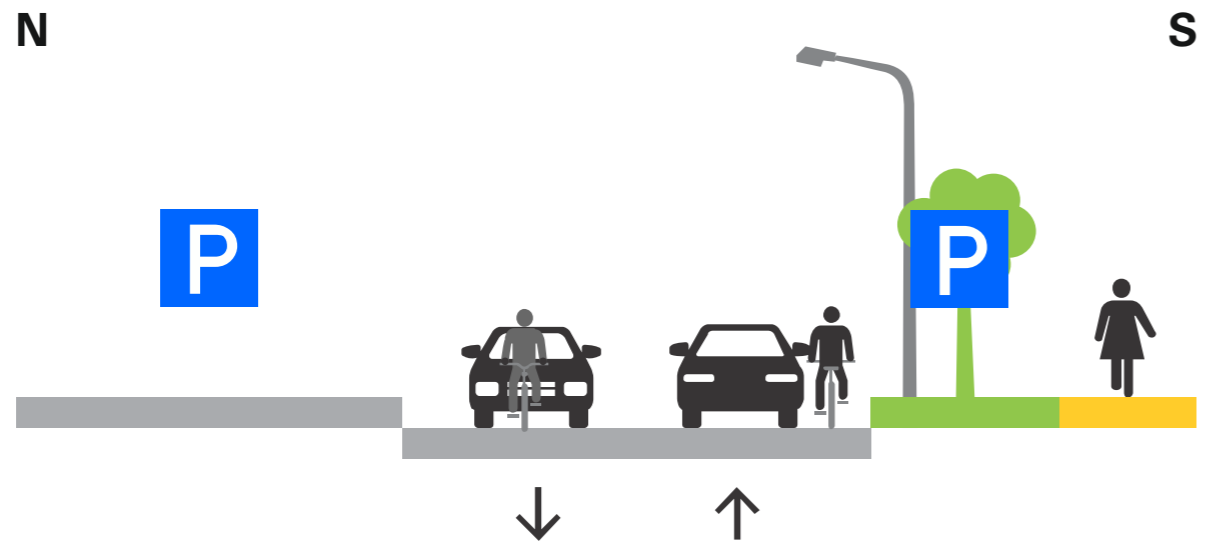
F	G	P	Sts	RSV	Kfz		RSV	Sts	P	F	F
2,35		2,00	0,75	3,00	9,20		3,00	0,75	2,00	1,70	1,80
0,50											
27,05											

Auftraggeber:in:
Landkreis Potsdam-Mittelmark
Landeshauptstadt Potsdam
SenUVK Berlin

Querschnitt

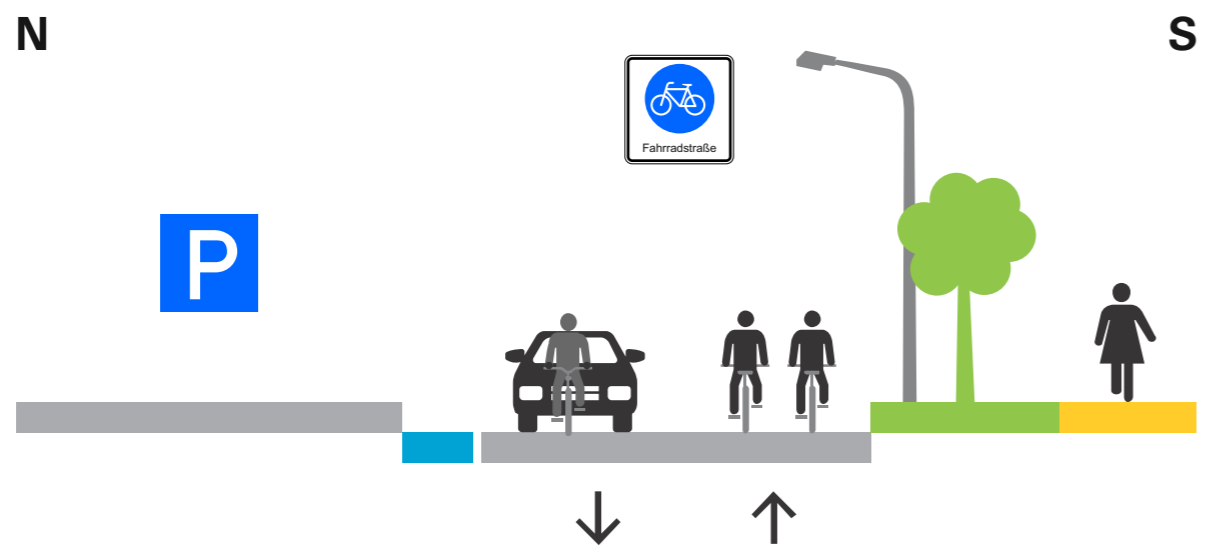
Datum:
09/2022

Radschnellverbindungen
LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin



Bestand

P	Kfz / R	P	F
5,10	6,20	2,50	1,80
15,60			



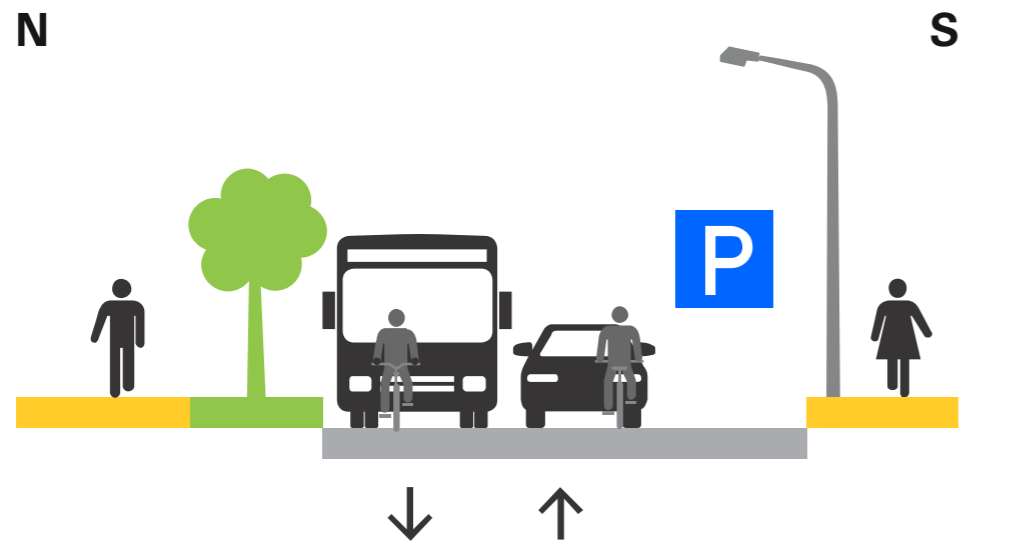
Planung

P	Sts	RSV	G	F
5,10	1,00	5,20	2,50	1,80
15,60				

Auftraggeber:in: Landkreis Potsdam-Mittelmark Landeshauptstadt Potsdam SenUVK Berlin	Querschnitt
---	--------------------

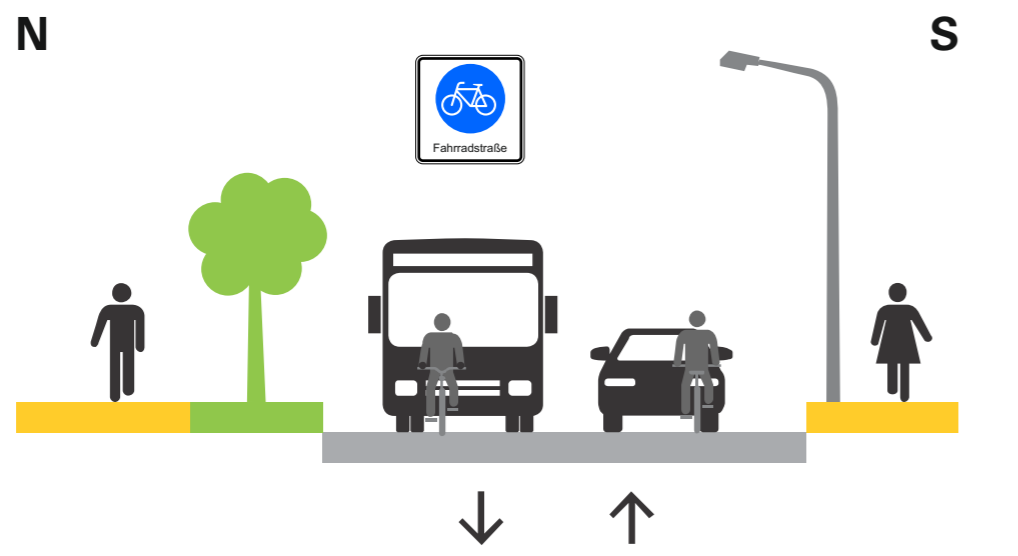
Datum:
09/2022

Radschnellverbindungen
LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin



Bestand

F	G	Kfz / R	P	F
2,30	1,75	4,40	2,00	2,00
12,45				



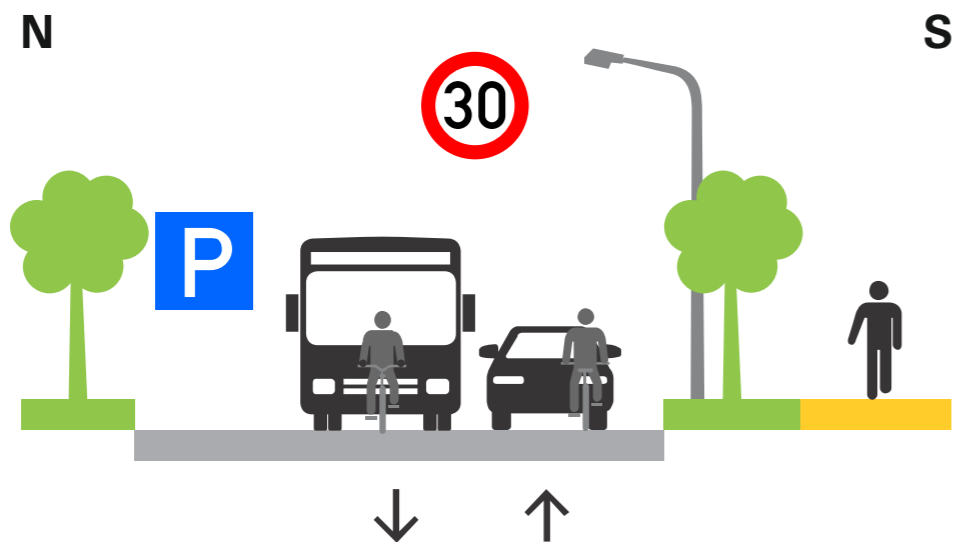
Planung

F	G	RSV	F
2,30	1,75	6,40	2,00
12,45			

Auftraggeber:in: Landkreis Potsdam-Mittelmark Landeshauptstadt Potsdam SenUVK Berlin	Querschnitt
---	-------------

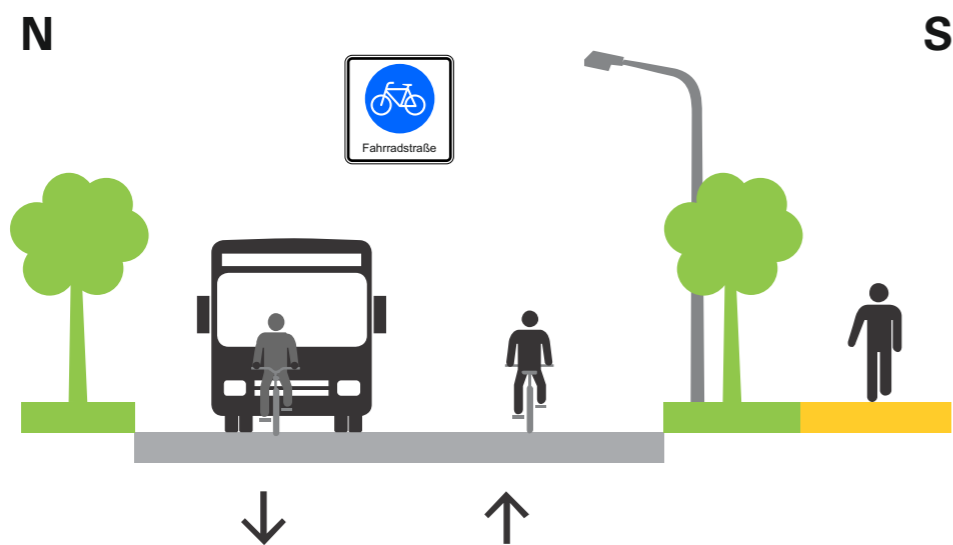
Datum:
09/2022

Radschnellverbindungen
LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin



Bestand

G	P	Kfz / R	G	F
1,50	2,00	5,00	1,80	2,00
12,30				



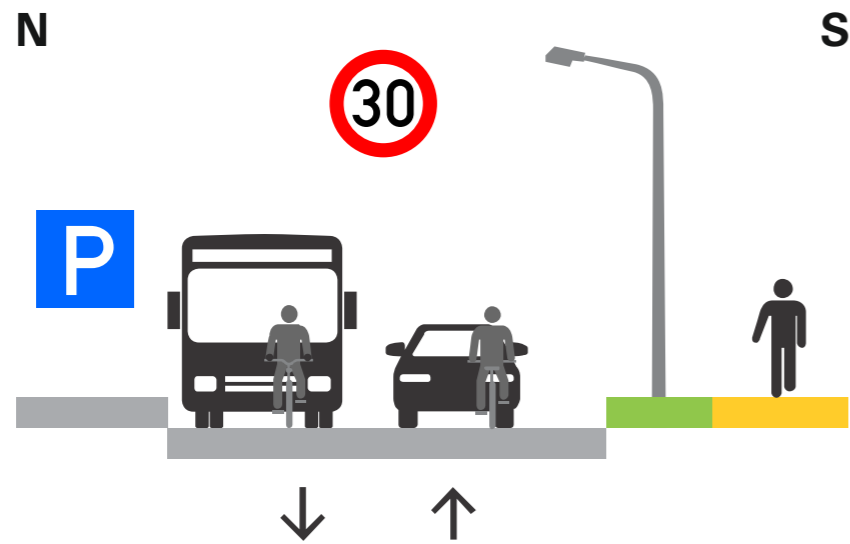
Planung

G	RSV	G	F
1,50	7,00	1,80	2,00
12,30			

Auftraggeber:in: Landkreis Potsdam-Mittelmark Landeshauptstadt Potsdam SenUVK Berlin	Querschnitt
---	-------------

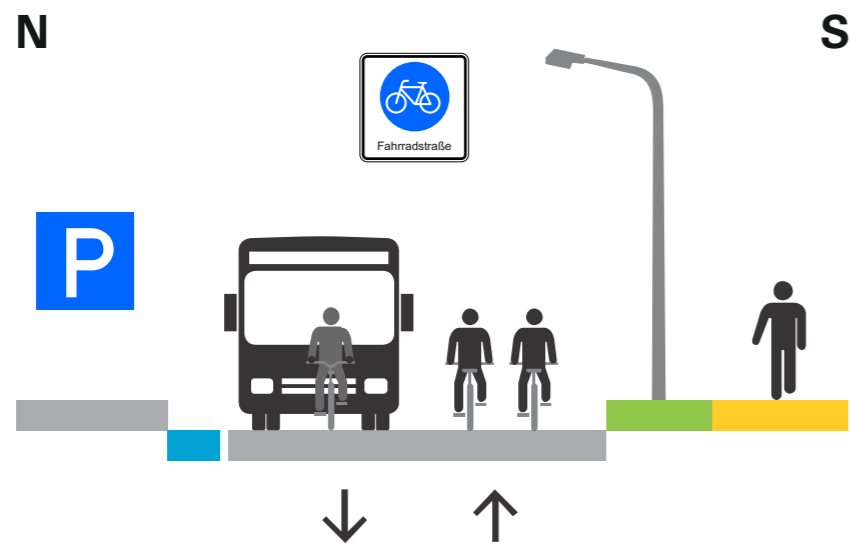
Datum:
09/2022

Radschnellverbindungen
LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin



Bestand

P	Kfz / R	G	F
2,00	5,80	1,40	1,80
11,00			



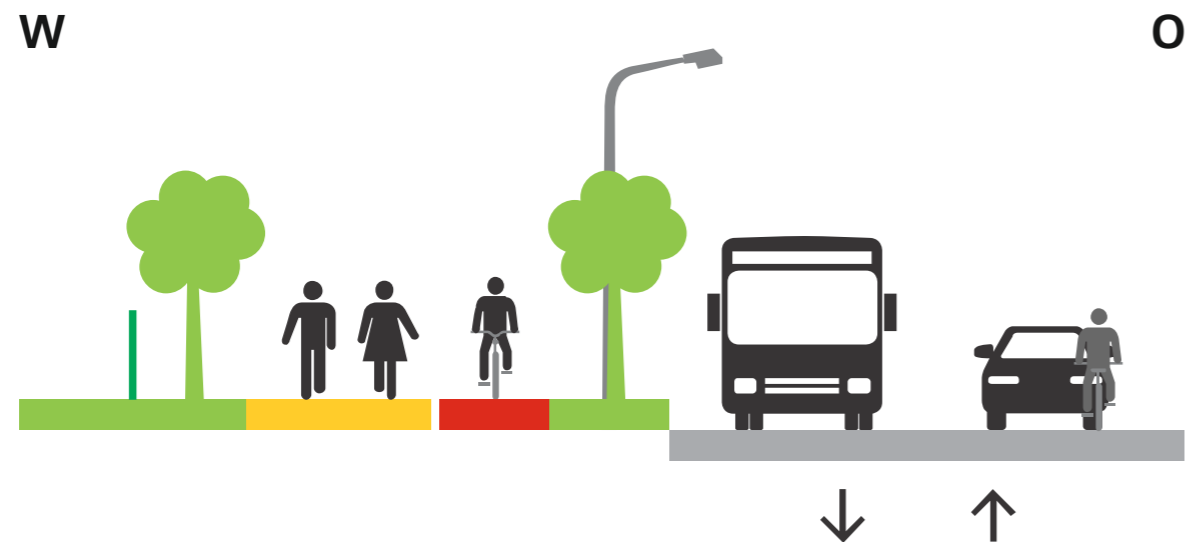
Planung

P	Sts	RSV	G	F
2,00	0,75	5,05	1,40	1,80
11,00				

Auftraggeber:in: Landkreis Potsdam-Mittelmark Landeshauptstadt Potsdam SenUVK Berlin	Querschnitt
---	-------------

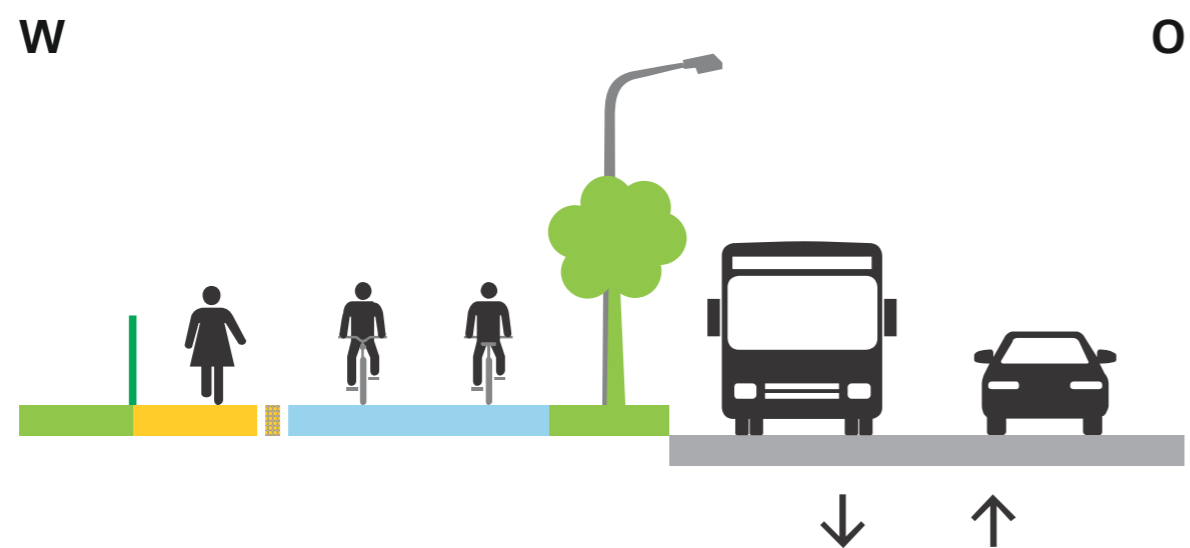
Datum: 09/2022

Radschnellverbindungen
LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin



Bestand

	F	R	G	Kfz / R
	2,50	1,50	1,60	6,80
12,40				



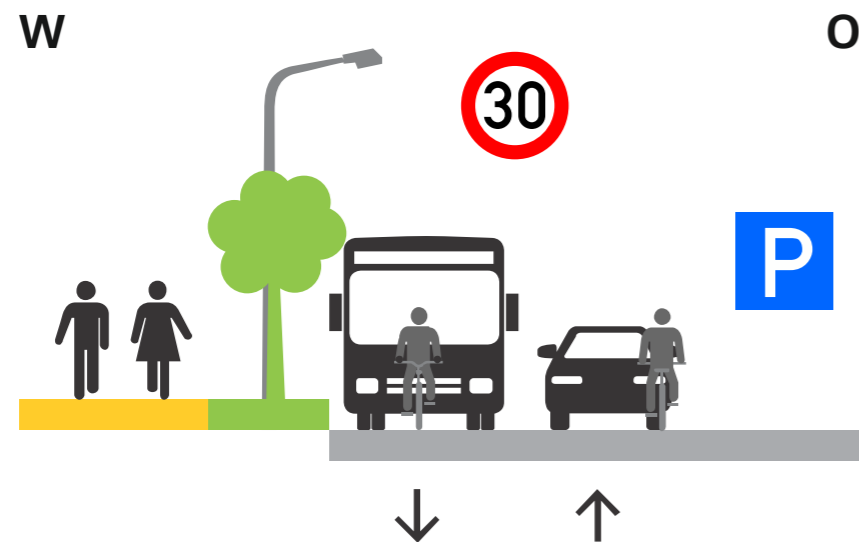
Planung

	F	RVR	G	Kfz
	2,00	3,50	1,60	6,80
13,90				

Auftraggeber:in: Landkreis Potsdam-Mittelmark Landeshauptstadt Potsdam SenUVK Berlin	Querschnitt
---	-------------

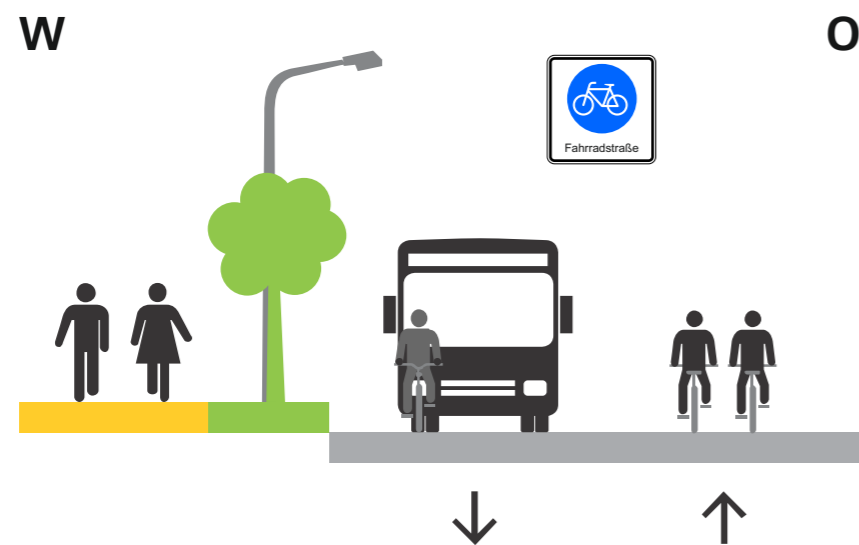
Datum: 09/2022

Radschnellverbindungen
LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin



Bestand

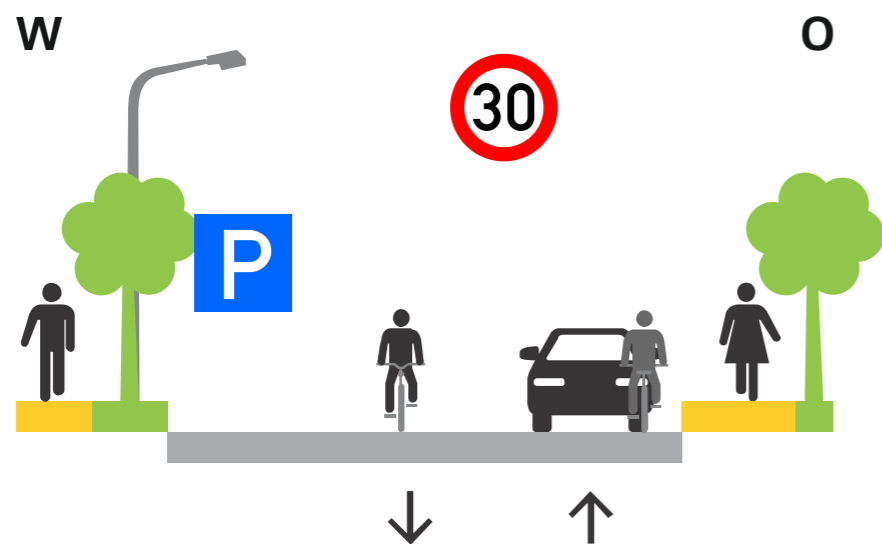
F	G	Kfz / R	P
2,50	1,60	5,00	2,00
11,10			



Planung

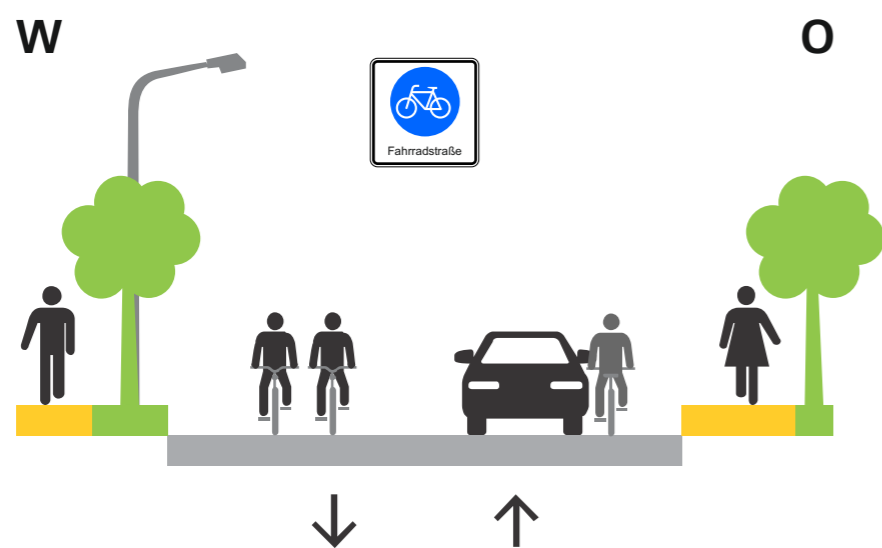
F	G	RSV
2,50	1,60	7,00
11,10		

Auftraggeber:in: Landkreis Potsdam-Mittelmark Landeshauptstadt Potsdam SenUVK Berlin	Querschnitt
Datum: 09/2022	
<h2>Radschnellverbindungen</h2> <p>LK Potsdam-Mittelmark Potsdam Berlin</p>	



Bestand

F	G	P	Kfz / R	F	G
1,00	1,00	2,00	4,80	1,50	0,50
10,80					



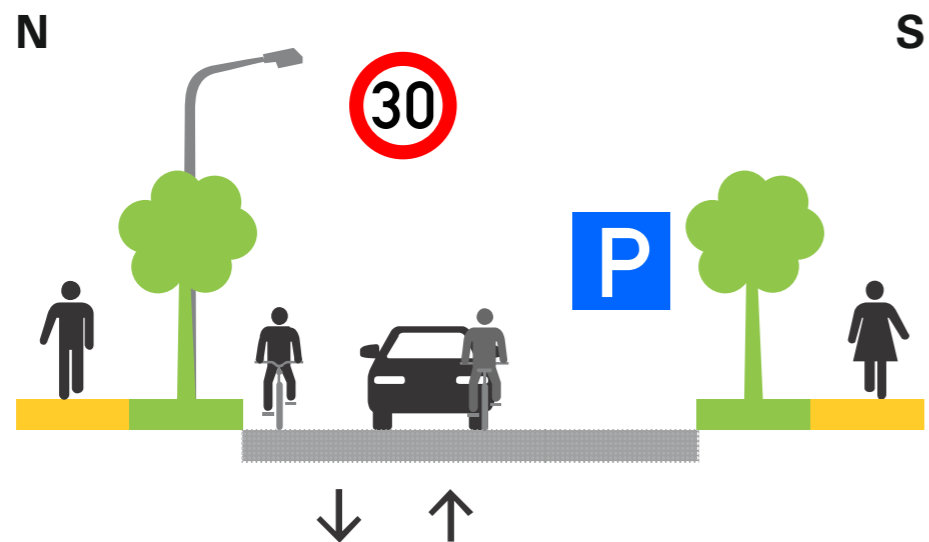
Planung

F	G	RSV	F	G
1,00	1,00	6,80	1,50	0,50
10,80				

Auftraggeber:in: Landkreis Potsdam-Mittelmark Landeshauptstadt Potsdam SenUVK Berlin	Querschnitt
---	-------------

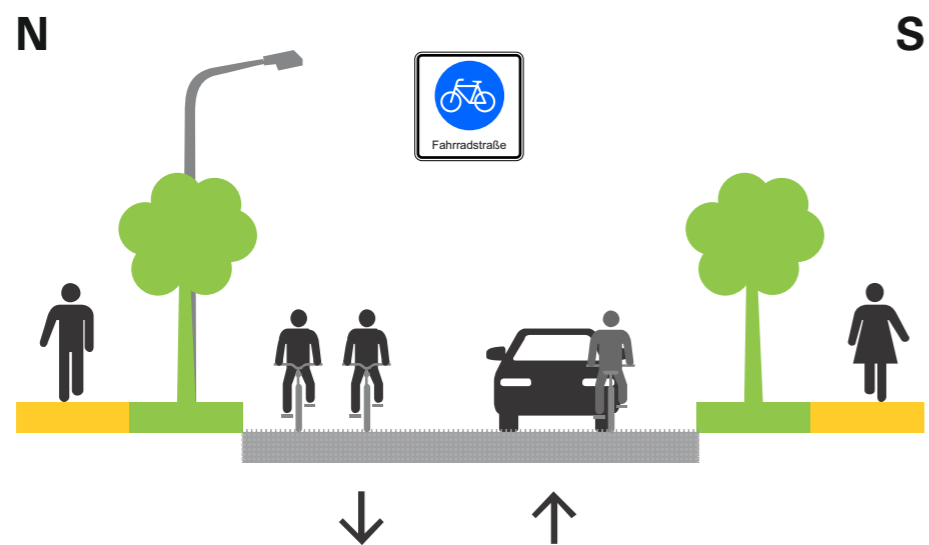
Datum: 09/2022

Radschnellverbindungen
LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin



Bestand

F	G	Kfz / R	P	G	F
1,50	1,50	4,00	2,00	1,50	1,50
12,00					



Planung

F	G	RSV	G	F
1,50	1,50	6,00	1,50	1,50
12,00				

Auftraggeber:in: Landkreis Potsdam-Mittelmark Landeshauptstadt Potsdam SenUVK Berlin	Querschnitt
Datum: 09/2022	
<p>Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark Potsdam Berlin</p>	

Trasse Landeshauptstadt Potsdam - Teltow

Abschnitte mit Regelquerschnitt (selbstständig geführte RSV):

TKS-04-a3: Neubau auf Waldweg

TKS-04-a4: Neubau auf Waldweg (Alte Potsdamer Landstraße)

TKS-06-b1: Neubau

TKS-06-b2: Neubau

TKS-07-a1: Ausbau Sonderweg

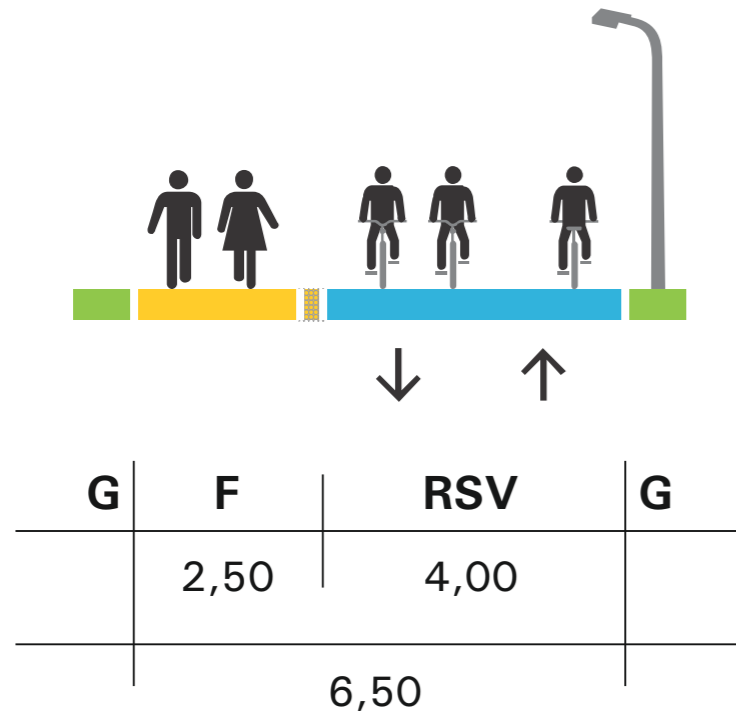
TKS-07-a2: Neubau Brücke

TKS-07-a3: Ausbau Wanderweg

TKS-07-a5: Ausbau Wanderweg

TKS-07-b1: Ausbau Sonderweg

TKS-07-c1: Ausbau Sonderweg

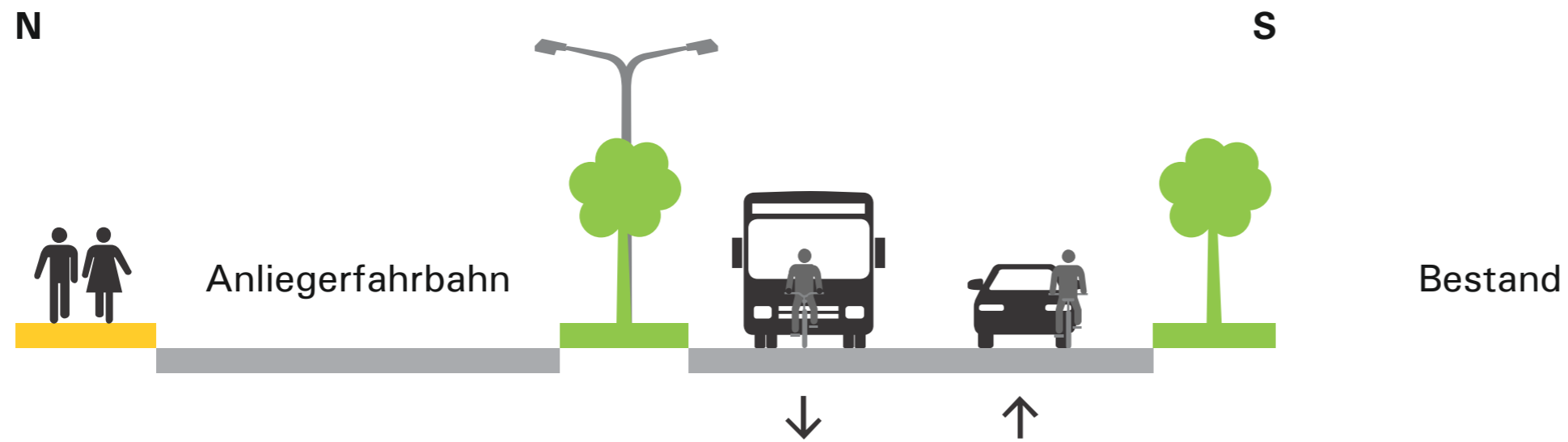


In folgenden Abschnitten bleibt die Bestandssituation unverändert:

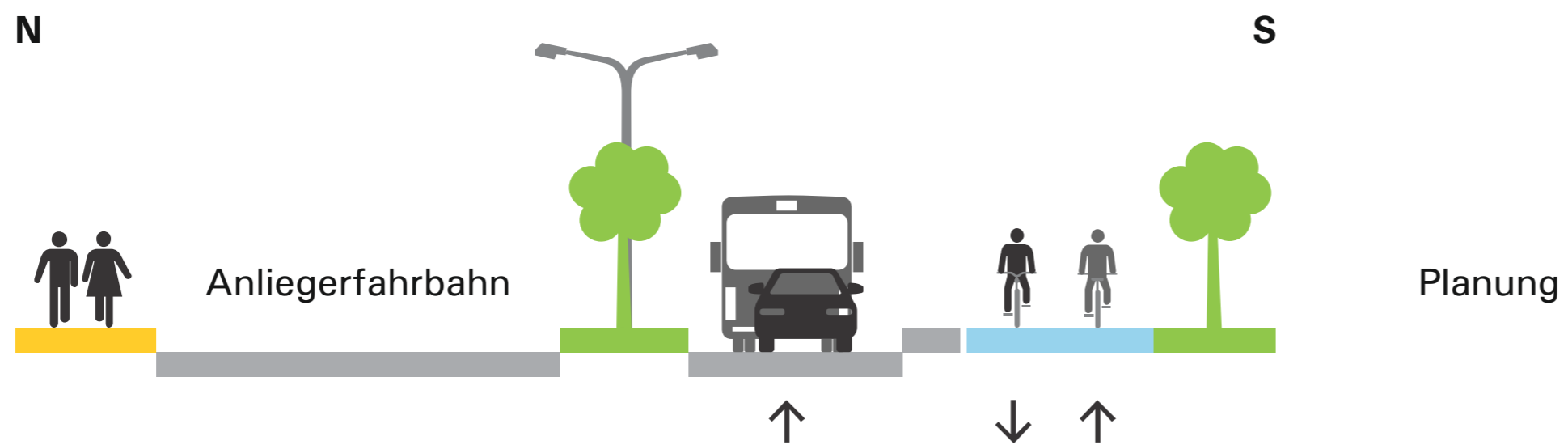
TKS-01.5

Es werden keine Querschnitte dargestellt.

Auftraggeber:in: Landkreis Potsdam-Mittelmark Landeshauptstadt Potsdam SenUVK Berlin	Querschnitt
Datum: 09/2022	
<h3>Radschnellverbindungen</h3> <p>LK Potsdam-Mittelmark Potsdam Berlin</p>	



F	Kfz	G	Kfz / R	G
2,30	6,60	2,10	7,60	
18,60				



F	Kfz	G	Kfz	Sts	RVR	G
2,30	6,60	2,10	3,50	1,00	3,10	
18,60						

Bestand

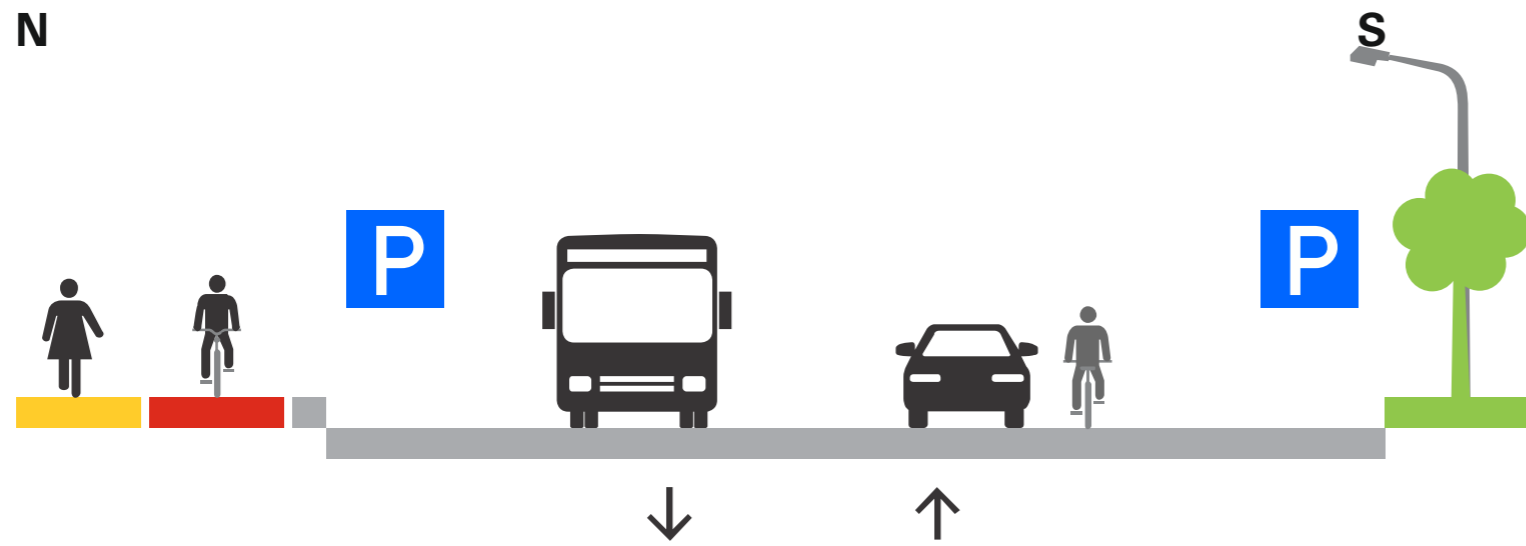
Planung

Auftraggeber:in: Landkreis Potsdam-Mittelmark Landeshauptstadt Potsdam SenUVK Berlin	Querschnitt
---	--------------------

Datum: 09/2022

Radschnellverbindungen
LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

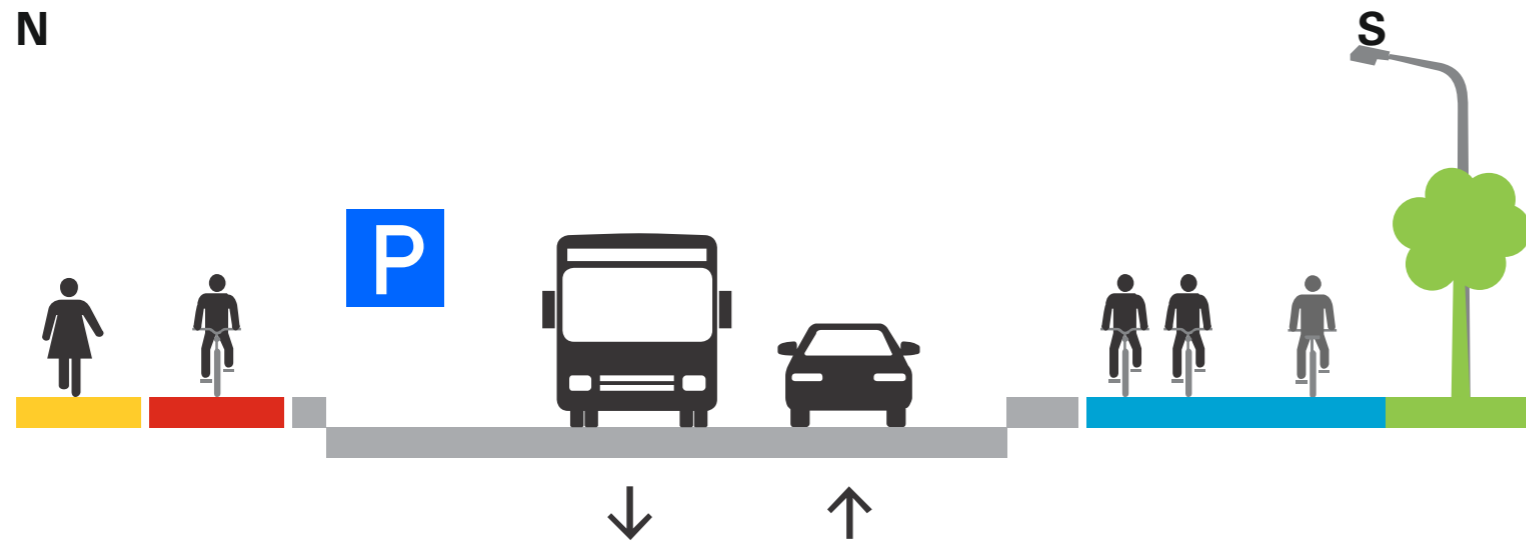
N



Bestand

F	R	Sts	P	Kfz / R		P	G
1,70	1,90	0,50	2,00	10,00		2,00	
18,10							

N



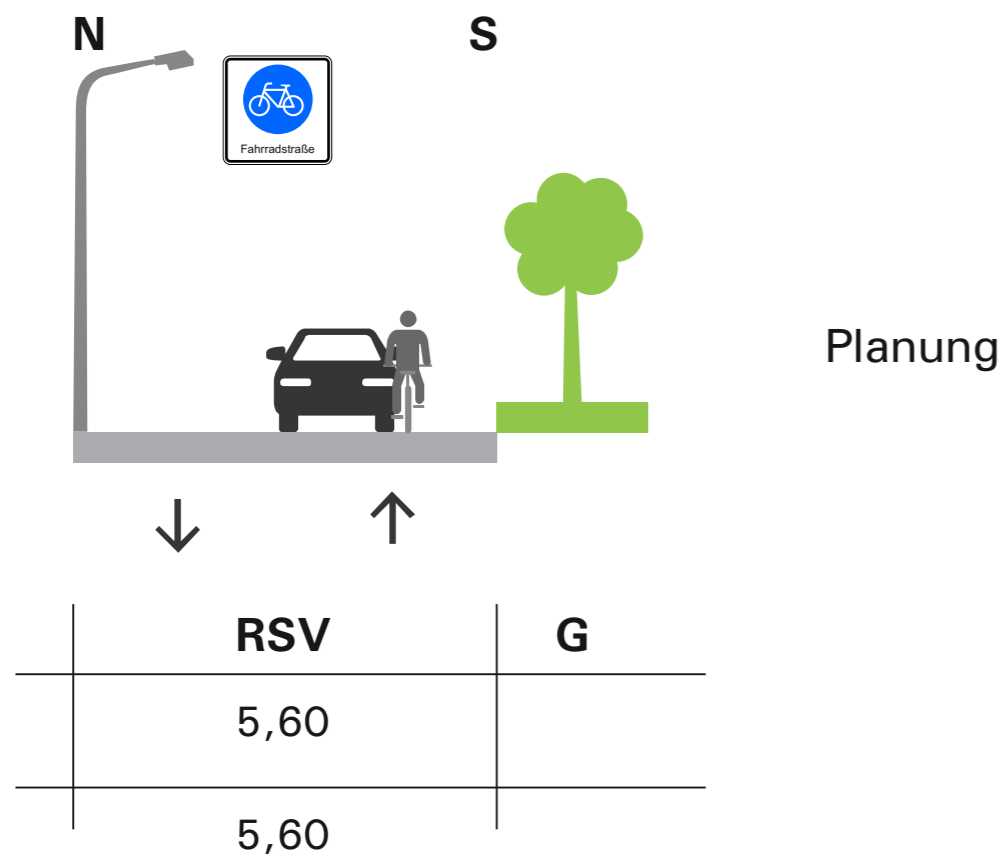
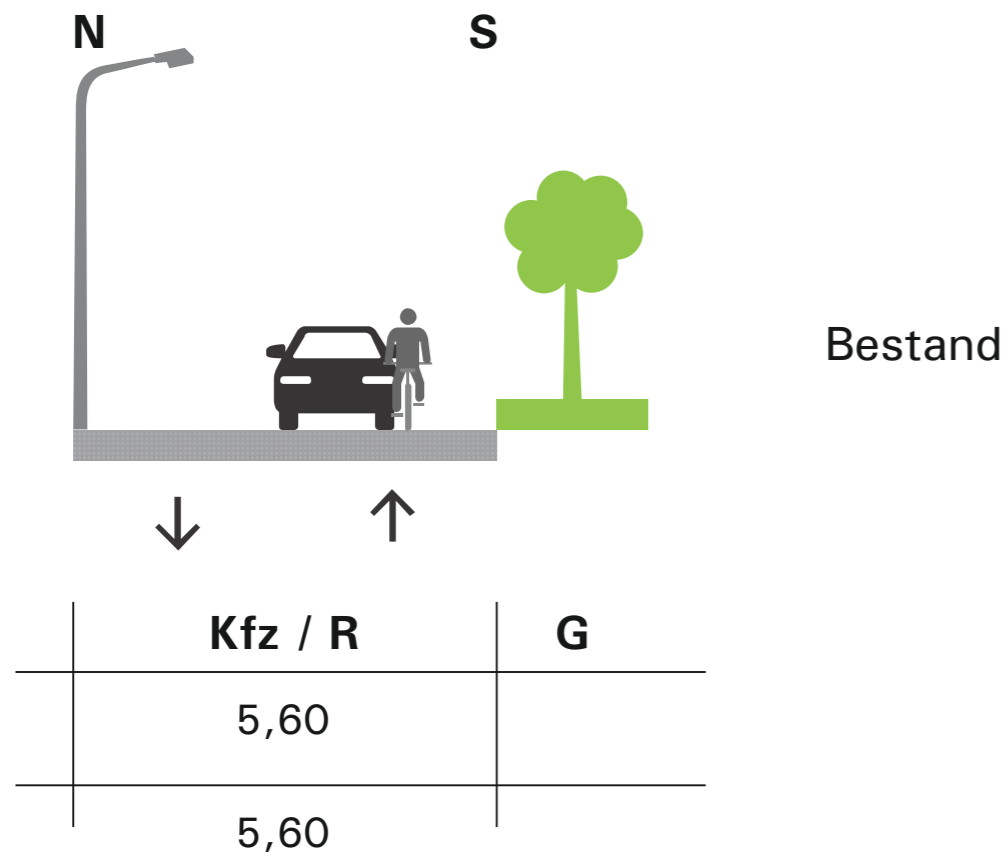
Planung

F	R	Sts	P	Kfz	Sts	RSV	G
1,70	1,90	0,50	2,00	6,75	1,00	4,00	
18,10							

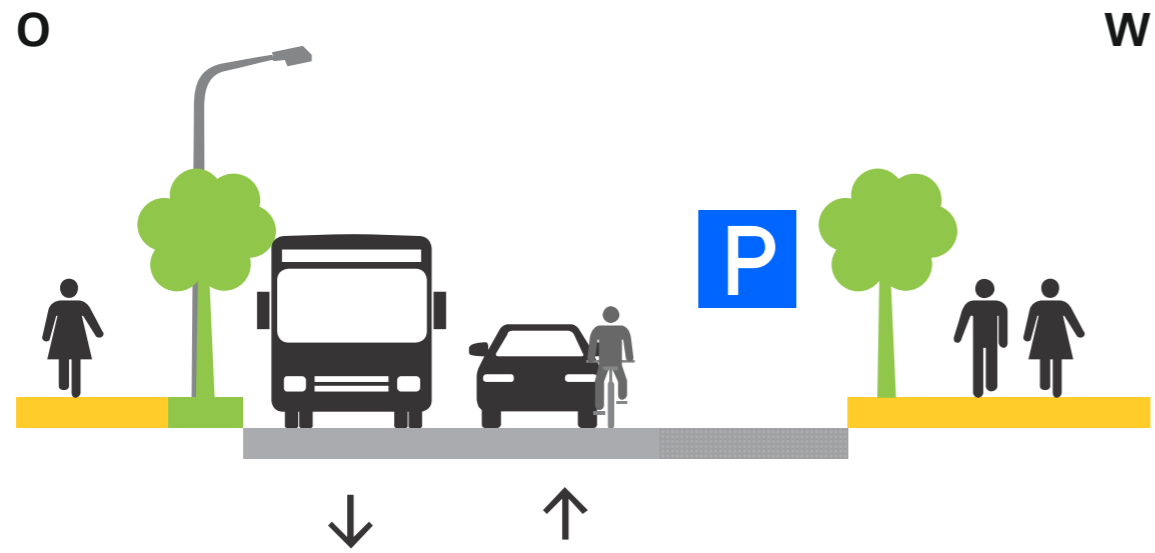
Auftraggeber:in: Landkreis Potsdam-Mittelmark Landeshauptstadt Potsdam SenUVK Berlin	Querschnitt
---	-------------

Datum:
09/2022

Radschnellverbindungen
LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

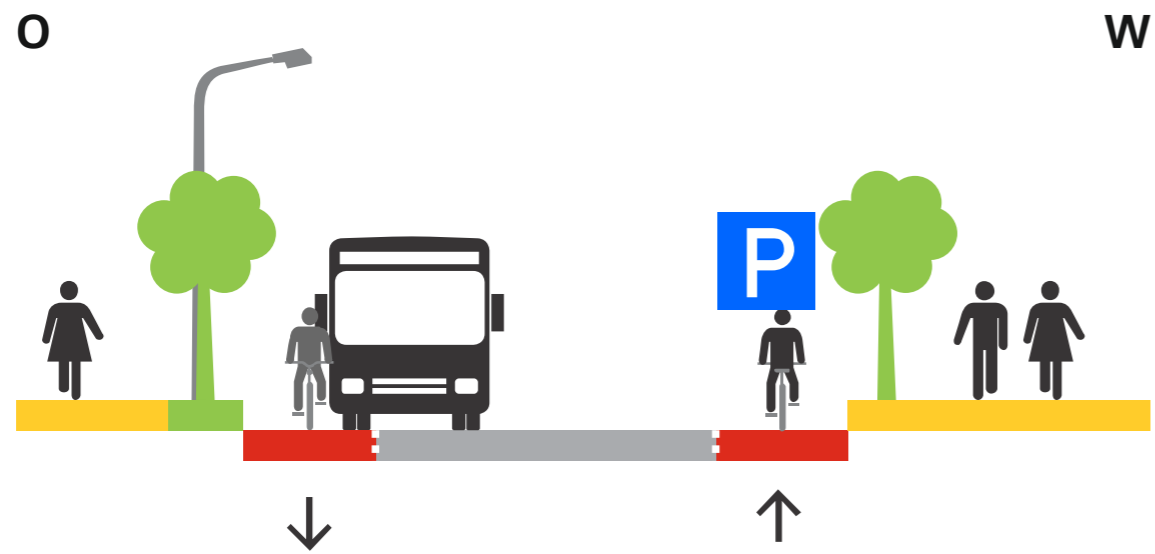


Auftraggeber:in: Landkreis Potsdam-Mittelmark Landeshauptstadt Potsdam SenUVK Berlin	Querschnitt
Datum: 09/2022	
Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark Potsdam Berlin	



Bestand

F	G	Kfz / R	P	F
2,00	1,00	5,50	2,50	4,00
19,50				



Planung

F	G	R	Kfz	R	F
2,00	1,00	1,75	4,50	1,75	4,00
19,50					

Auftraggeber:in: Landkreis Potsdam-Mittelmark Landeshauptstadt Potsdam SenUVK Berlin	Querschnitt
---	--------------------

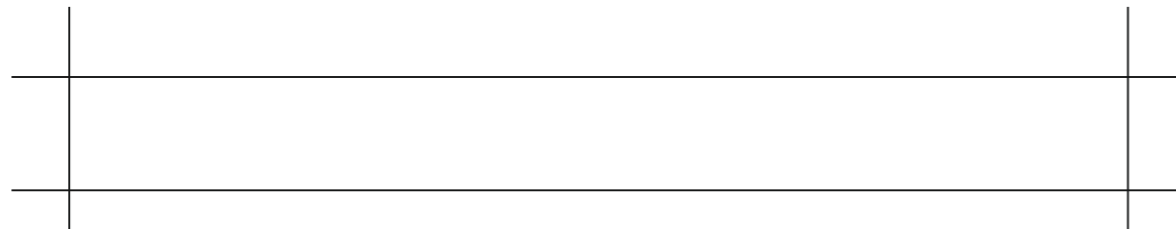
Datum: 09/2022

Radschnellverbindungen
LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

N S



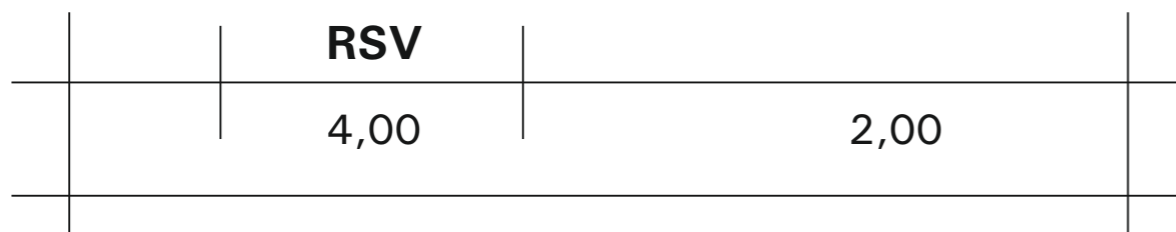
Bestand



N S



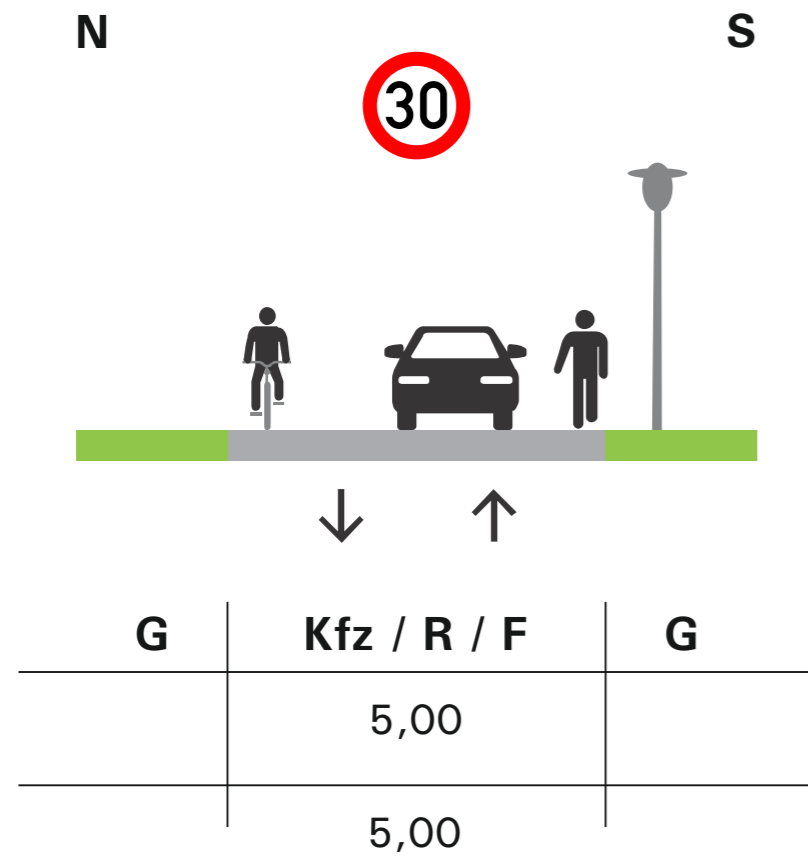
Planung



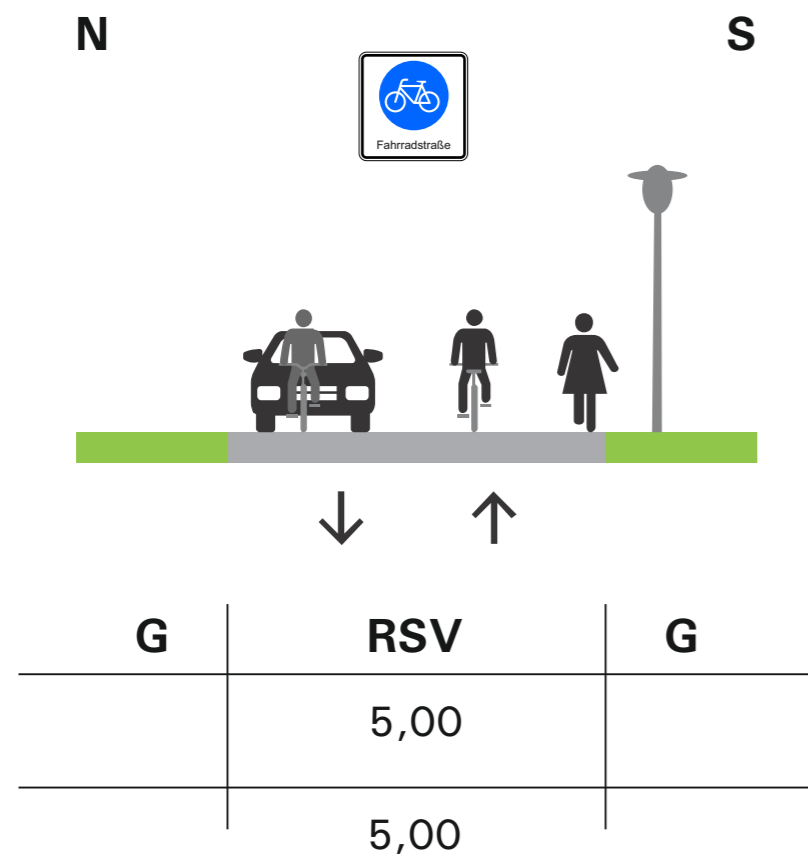
Auftraggeber:in: Landkreis Potsdam-Mittelmark Landeshauptstadt Potsdam SenUVK Berlin	Querschnitt
---	-------------

Datum: 09/2022

Radschnellverbindungen
 LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

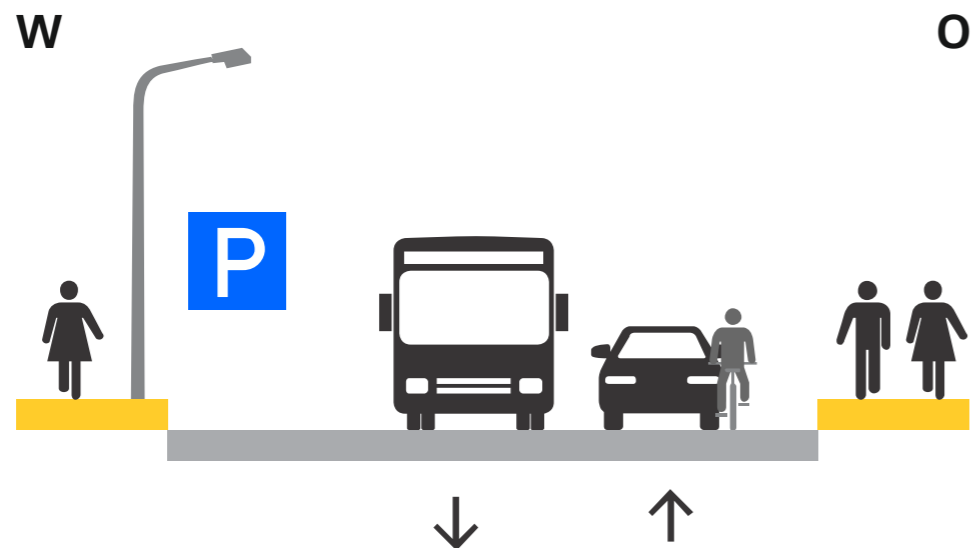


Bestand



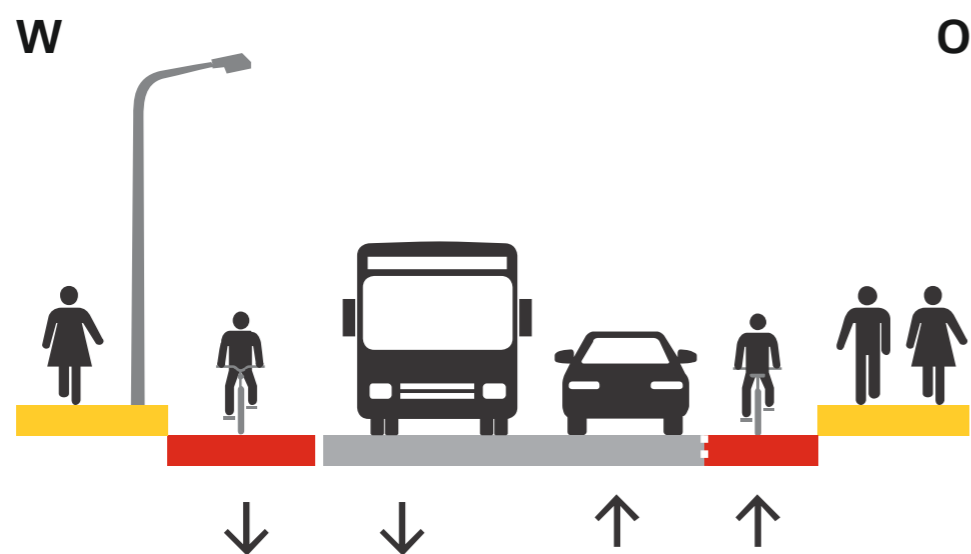
Planung

Auftraggeber:in: Landkreis Potsdam-Mittelmark Landeshauptstadt Potsdam SenUVK Berlin	Querschnitt
Datum: 09/2022	
<h2 style="margin: 0;">Radschnellverbindungen</h2> <p style="margin: 0;">LK Potsdam-Mittelmark Potsdam Berlin</p>	



Bestand

F	P	Kfz / R	F
2,00	2,00	6,60	2,00
12,60			



Planung

F	R	Kfz	R	F
2,00	2,00	5,10	1,50	2,00
12,60				

Auftraggeber:in: Landkreis Potsdam-Mittelmark Landeshauptstadt Potsdam SenUVK Berlin	Querschnitt
Datum: 09/2022	
<p>Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark Potsdam Berlin</p>	

N S



Bestand



G	Kfz / R	G	F
	4,10	2,00	2,00
8,10			

N S



Planung

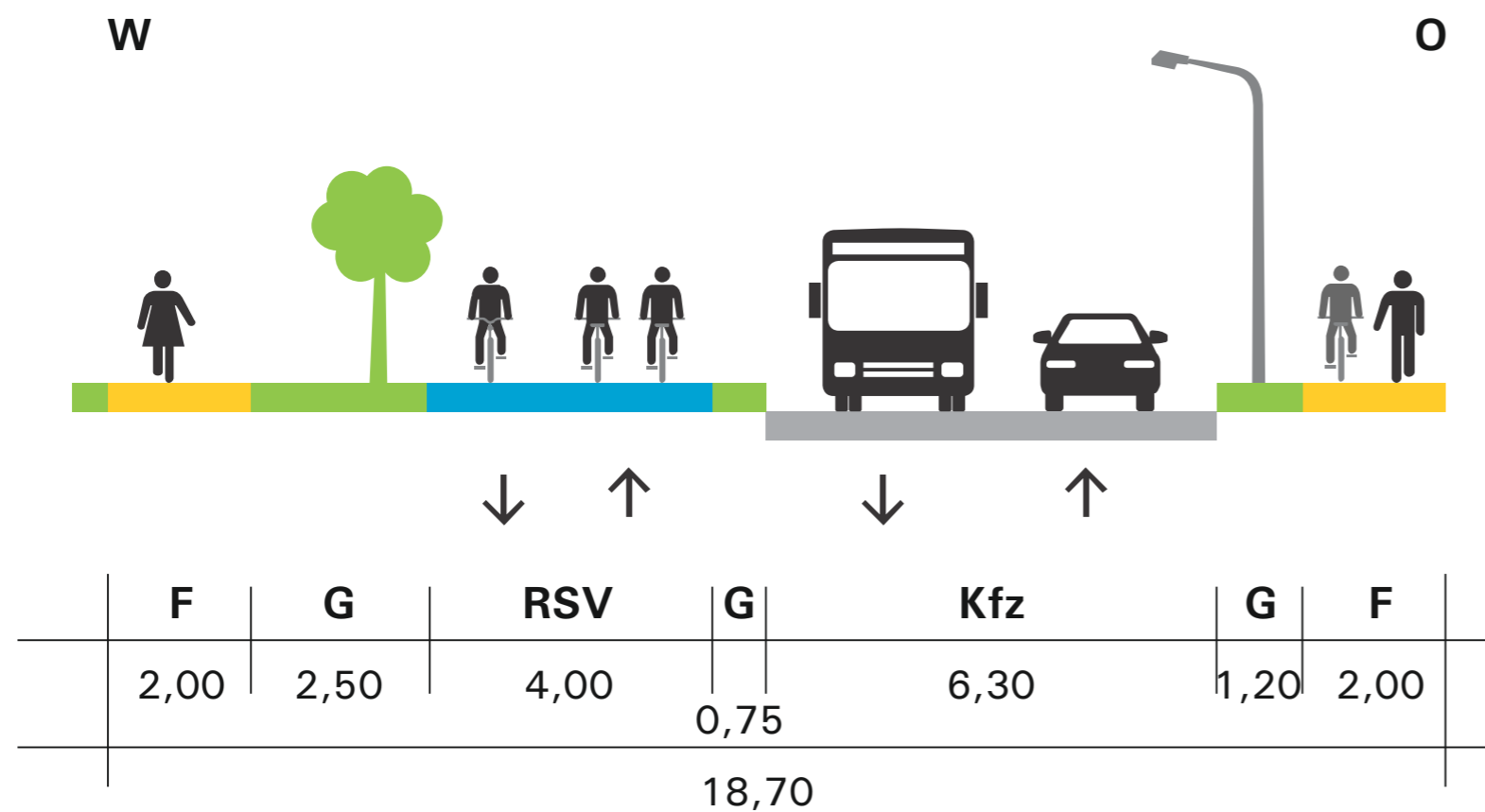
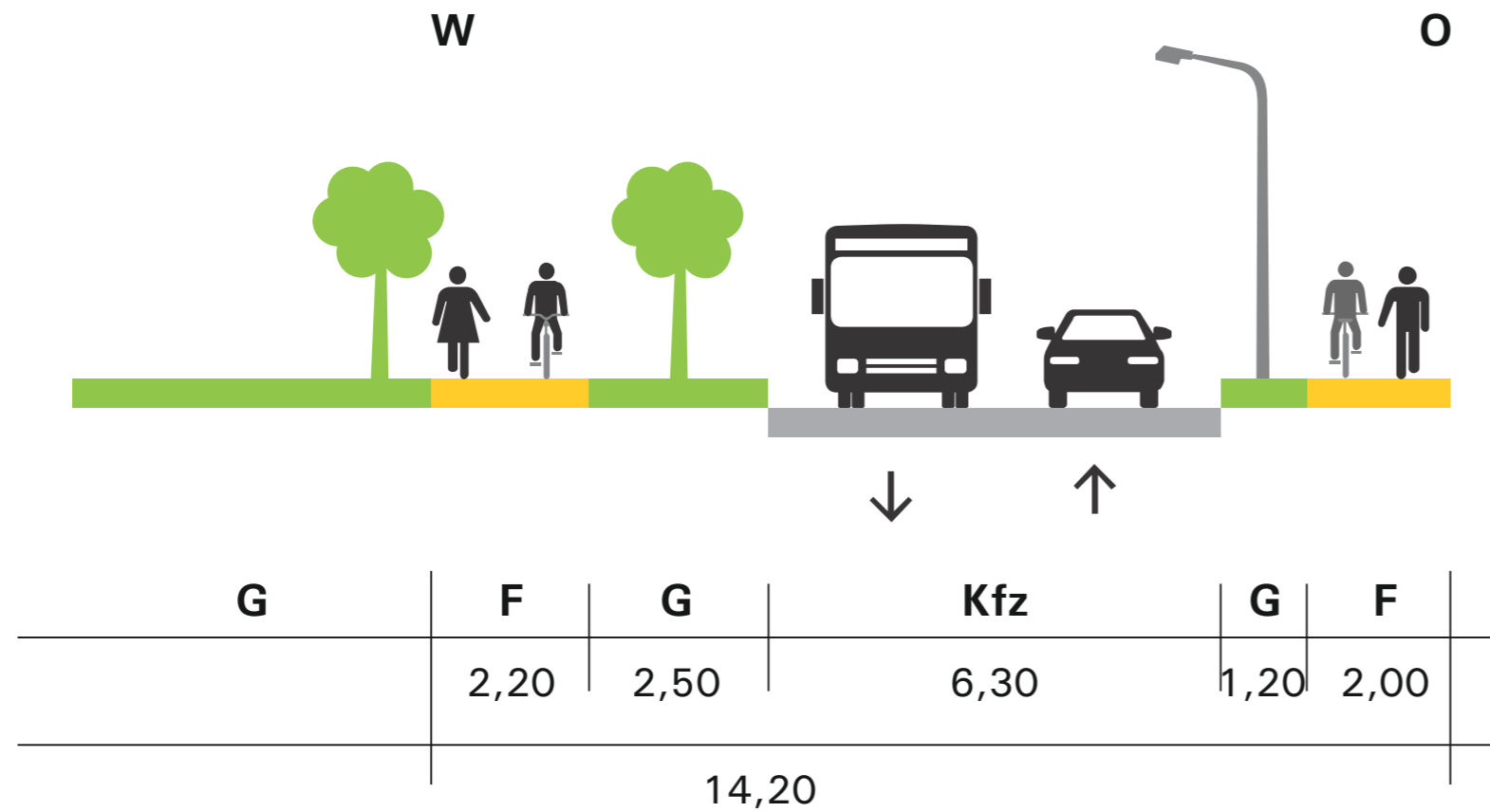


G	RSV	G	F
	4,10	2,00	2,00
8,10			

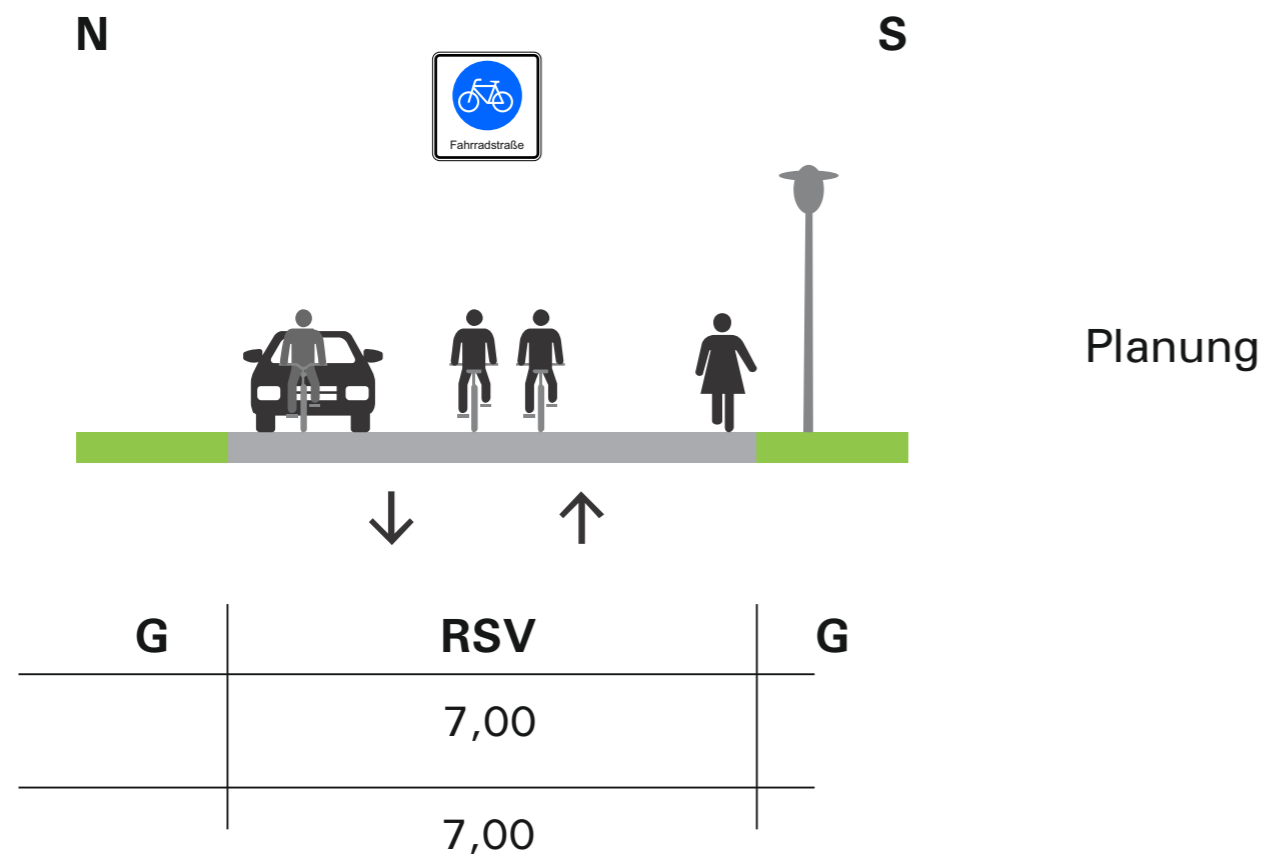
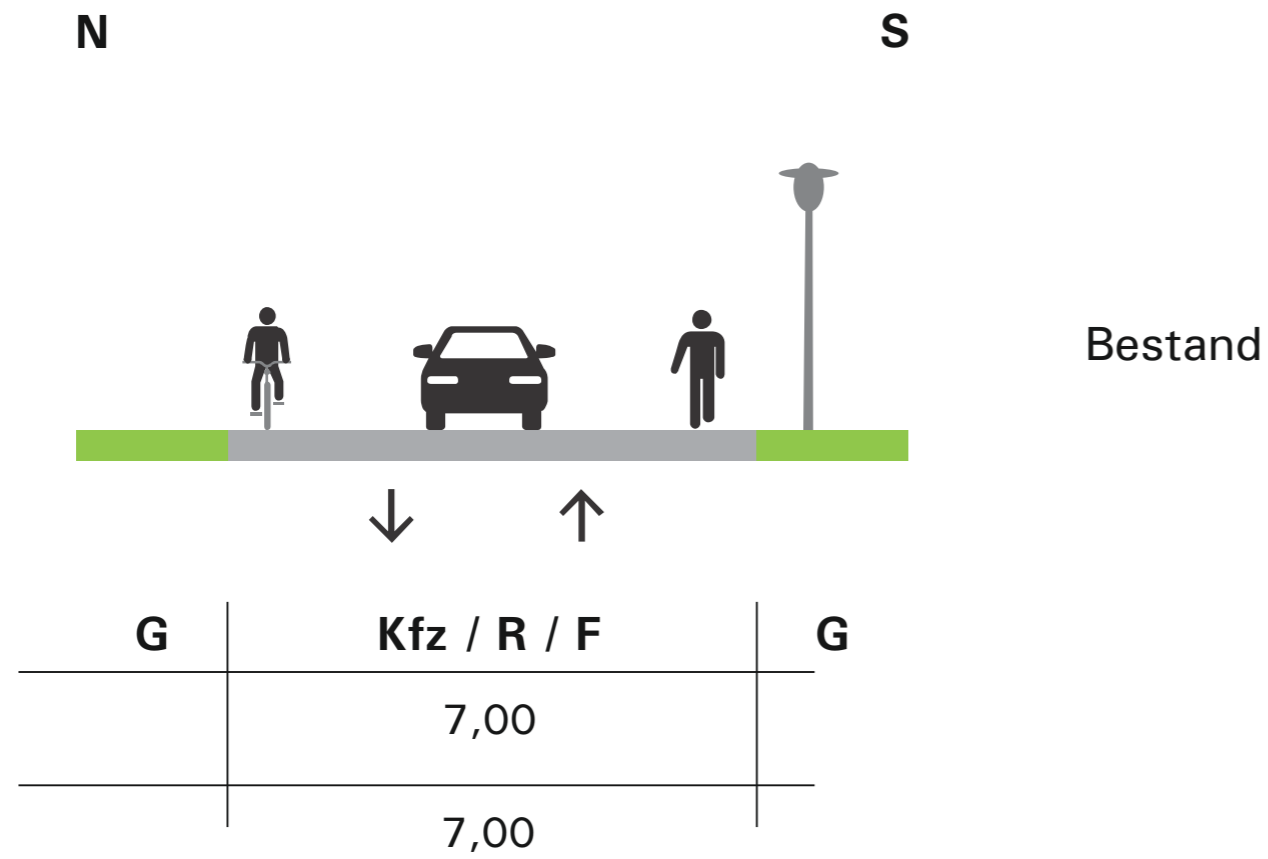
Auftraggeber:in: Landkreis Potsdam-Mittelmark Landeshauptstadt Potsdam SenUVK Berlin	Querschnitt
---	-------------

Datum: 09/2022

<p>Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark Potsdam Berlin</p>

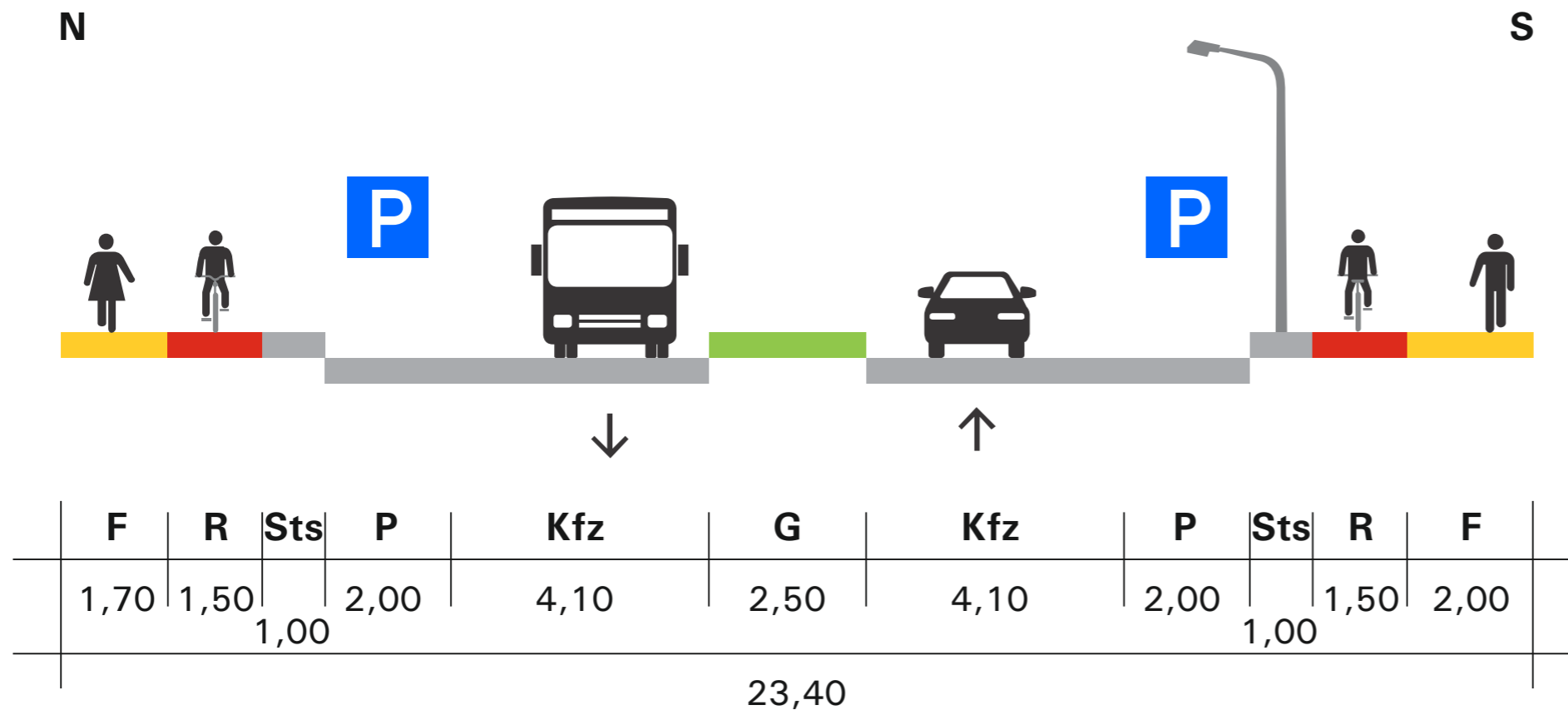


Auftraggeber:in: Landkreis Potsdam-Mittelmark Landeshauptstadt Potsdam SenUVK Berlin	Querschnitt
Datum: 09/2022	
Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark Potsdam Berlin	

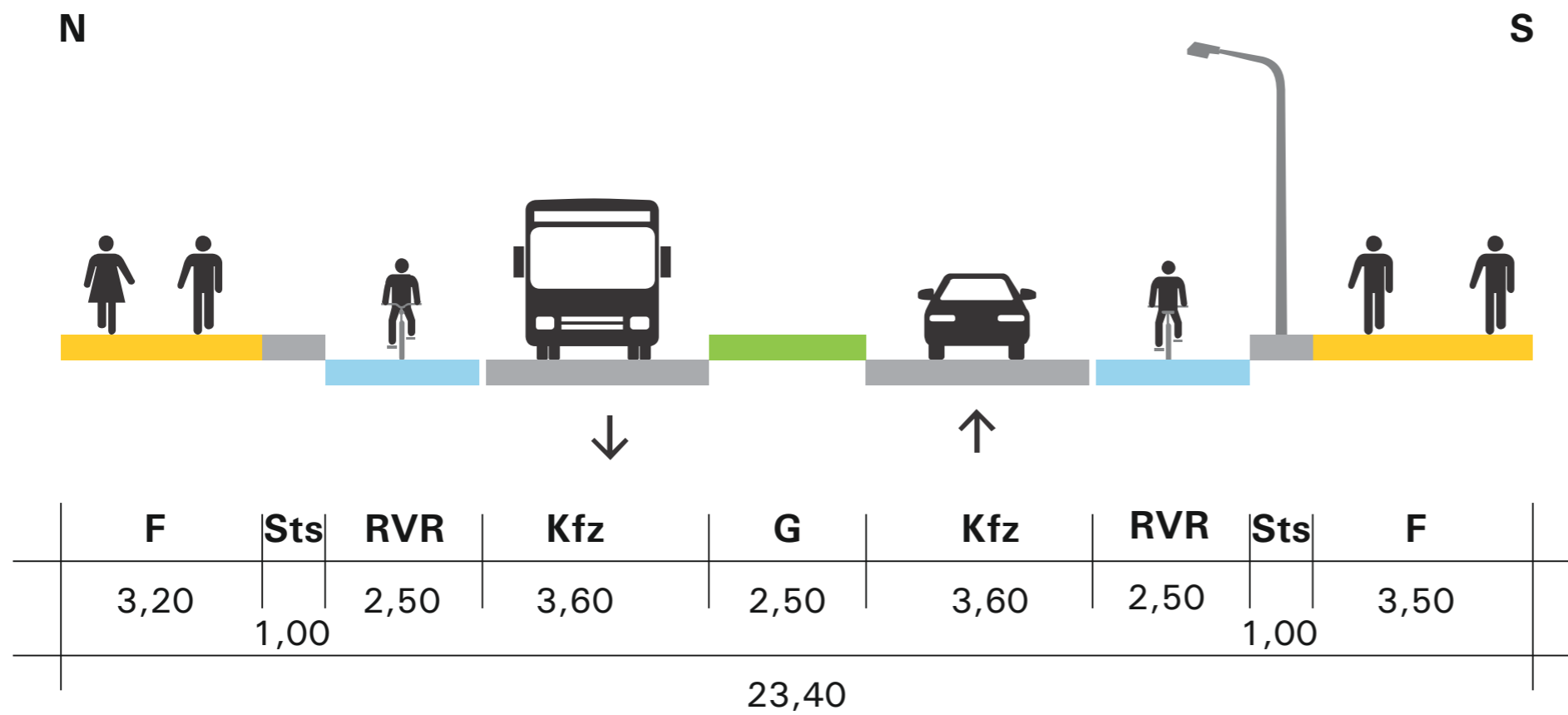


Auftraggeber:in: Landkreis Potsdam-Mittelmark Landeshauptstadt Potsdam SenUVK Berlin	Querschnitt
Datum: 09/2022	
<h2 style="margin: 0;">Radschnellverbindungen</h2> <p style="margin: 0;">LK Potsdam-Mittelmark Potsdam Berlin</p>	

Bestand



Planung



Auftraggeber:in: Landkreis Potsdam-Mittelmark Landeshauptstadt Potsdam SenUVK Berlin	Querschnitt
Datum: 09/2022	
Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark Potsdam Berlin	

W O



Bestand



G	F	G	Kfz / R	P
	1,00	1,00	3,00	2,50
7,50				

W O



Planung



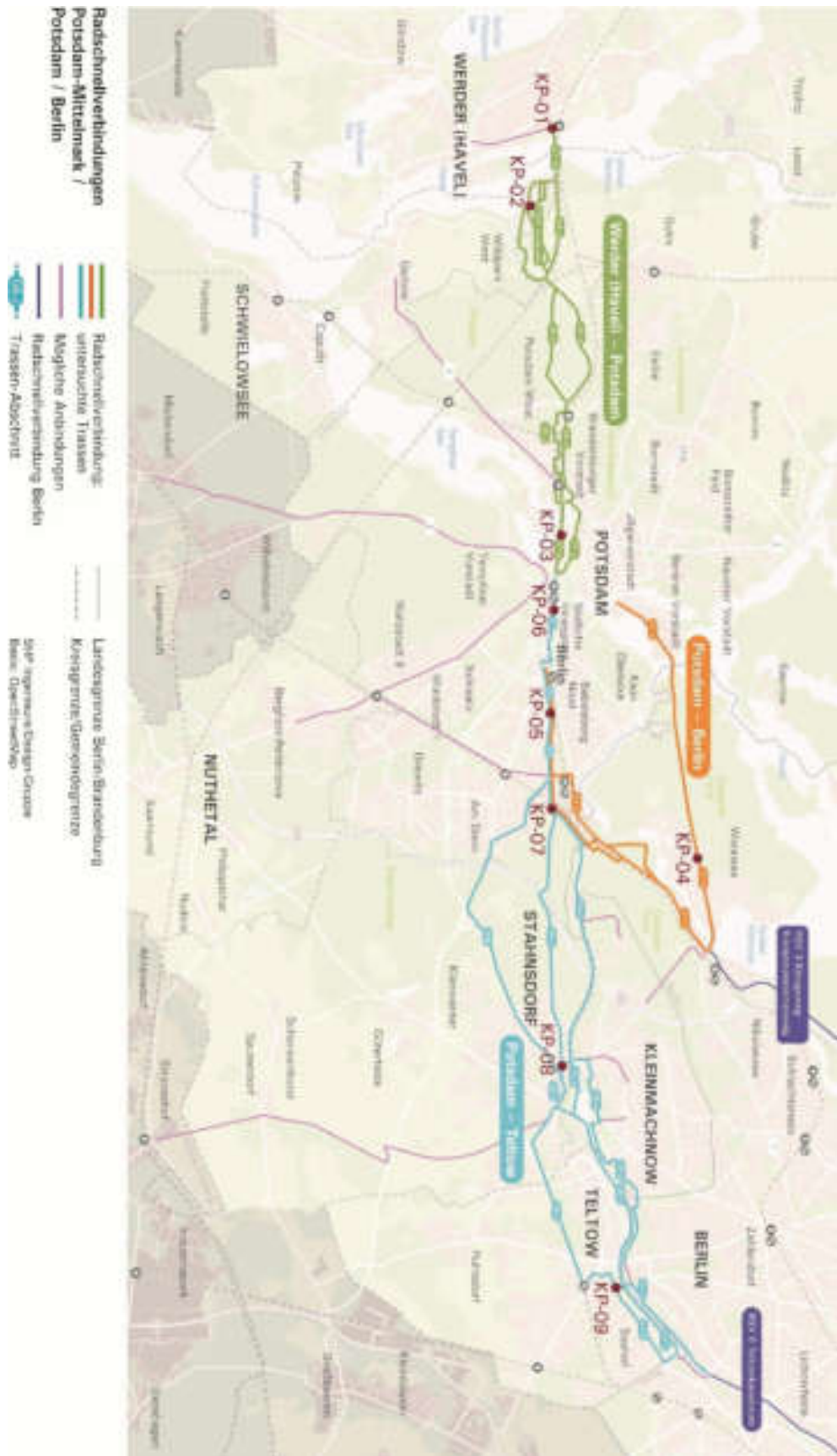
G	F	G	RSV
	1,00	1,00	5,50
7,50			

Auftraggeber:in: Landkreis Potsdam-Mittelmark Landeshauptstadt Potsdam SenUVK Berlin	Querschnitt
---	-------------

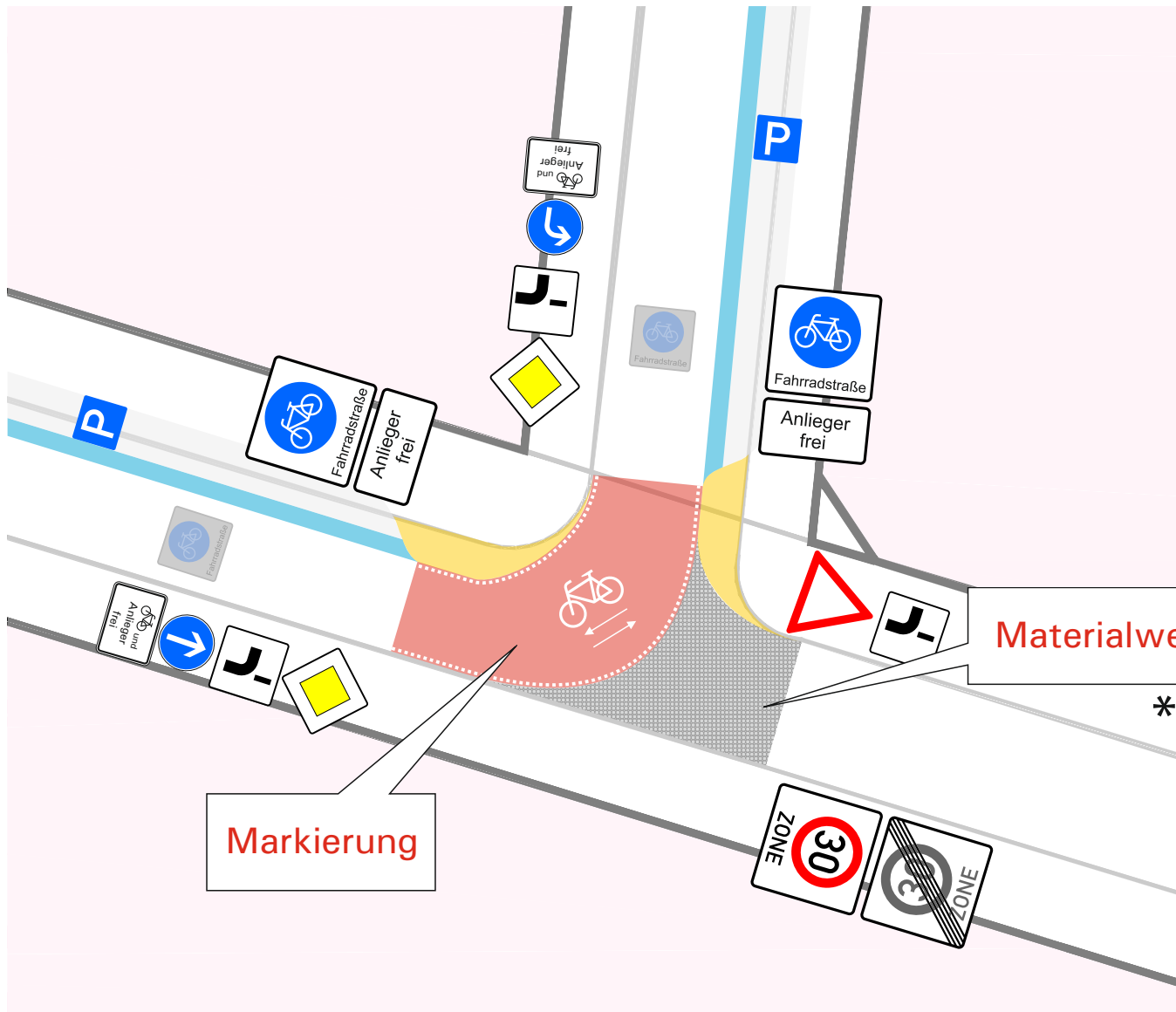
Datum: 09/2022

Radschnellverbindungen
LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

10.16 Anhang XVI: Knotenpunktskizzen



Musterknotenpunkt
Abknickende Vorfahrtsstraße



*Ggf. Vorankündigung der nicht
gegebenen Fahrtmöglichkeit
durch die Fahrradstraße mit
Z 244.1 + ZZ 1004-30 an vor-
herigen Knotenpunkten
(Entfernungsangabe) für
Nicht-Anlieger:innen

Markierung

Materialwechsel

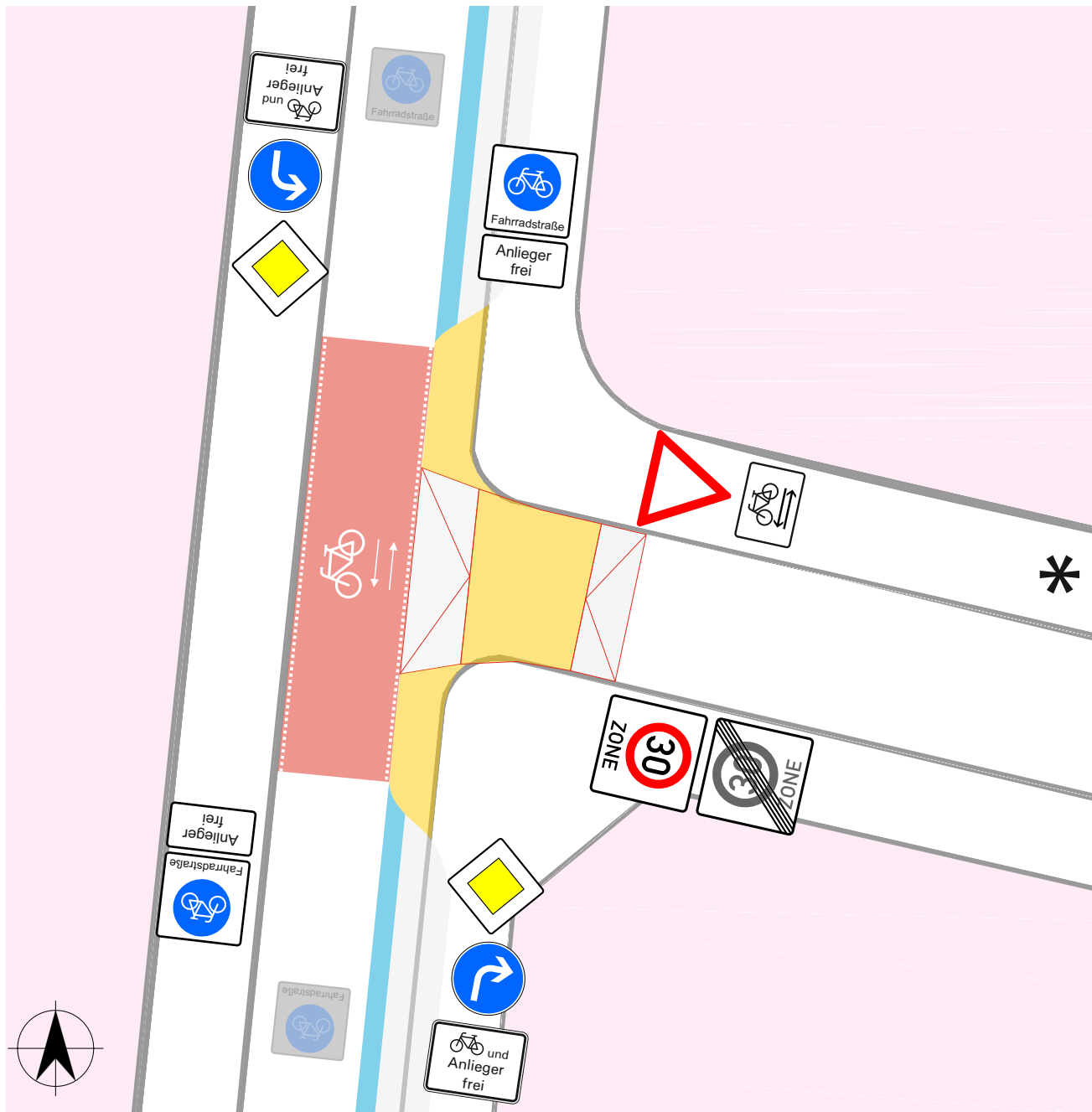
*

Auftraggeber:in: Landkreis Potsdam-Mittelmark Landeshauptstadt Potsdam SenUVK Berlin	Knotenpunkt
---	-------------

Plangrundlage: Geoportal Brandenburg	Datum: 12/2021
---	-------------------

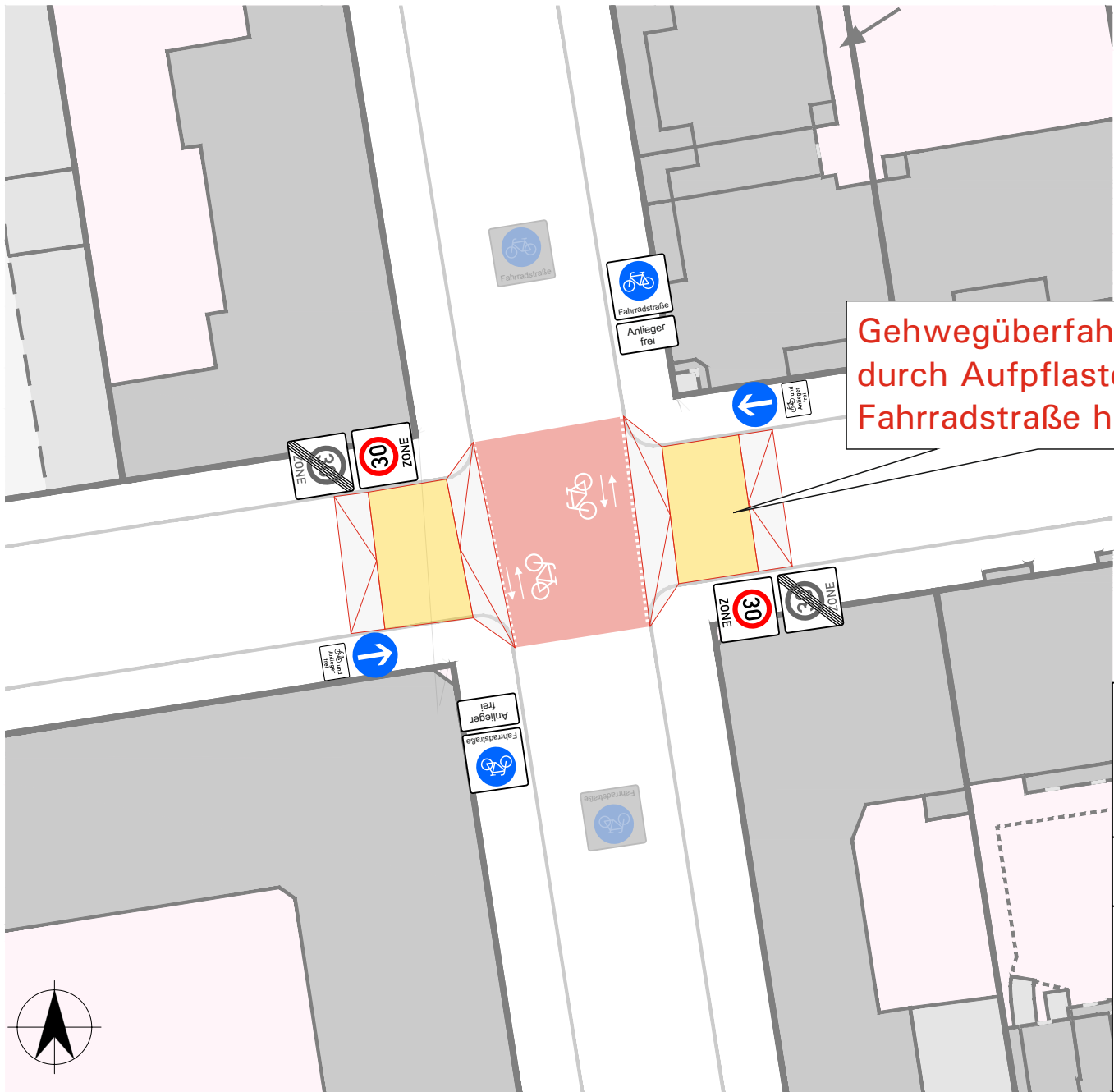
Radschnellverbindungen
LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin





*Ggf. Vorankündigung der nicht
gegebenen Fahrtmöglichkeit
durch die Fahrradstraße
mit Z 244.1 + ZZ 1004-30
an vorherigen Knotenpunkten
(Entfernungsangabe) für
Nicht-Anlieger:innen

<p>Auftraggeber:in: Landkreis Potsdam-Mittelmark Landeshauptstadt Potsdam SenUVK Berlin</p>	<p>Knotenpunkt</p>
<p>Plangrundlage: Geoportal Brandenburg</p>	<p>Datum: 12/2021</p>
<p>Radschnellverbindungen LK Potsdam-Mittelmark Potsdam Berlin</p>	



Gehwegüberfahrt
durch Aufpflasterung,
Fahrradstraße hat Vorrang

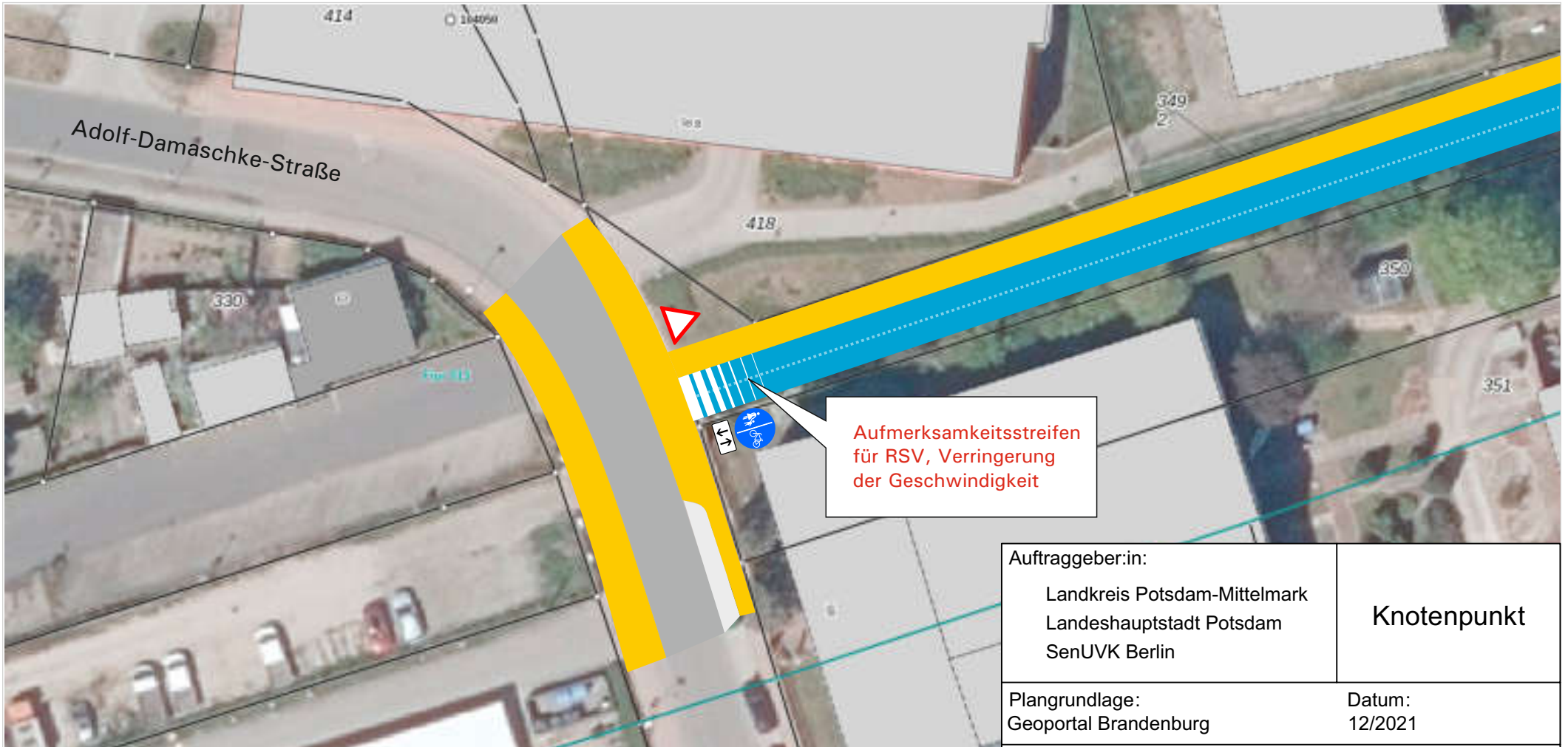
Auftraggeber:in: Landkreis Potsdam-Mittelmark Landeshauptstadt Potsdam SenUVK Berlin	Knotenpunkt
---	-------------

Plangrundlage: Geoportal Brandenburg	Datum: 12/2021
---	-------------------

Radschnellverbindungen
LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin



Trasse: Werder (Havel) - Landeshauptstadt Potsdam
KP-01 Adolf-Damaschke-Straße / Sonderweg



Auftraggeber:in:

Landkreis Potsdam-Mittelmark
Landeshauptstadt Potsdam
SenUVK Berlin

Knotenpunkt

Plangrundlage:
Geoportal Brandenburg

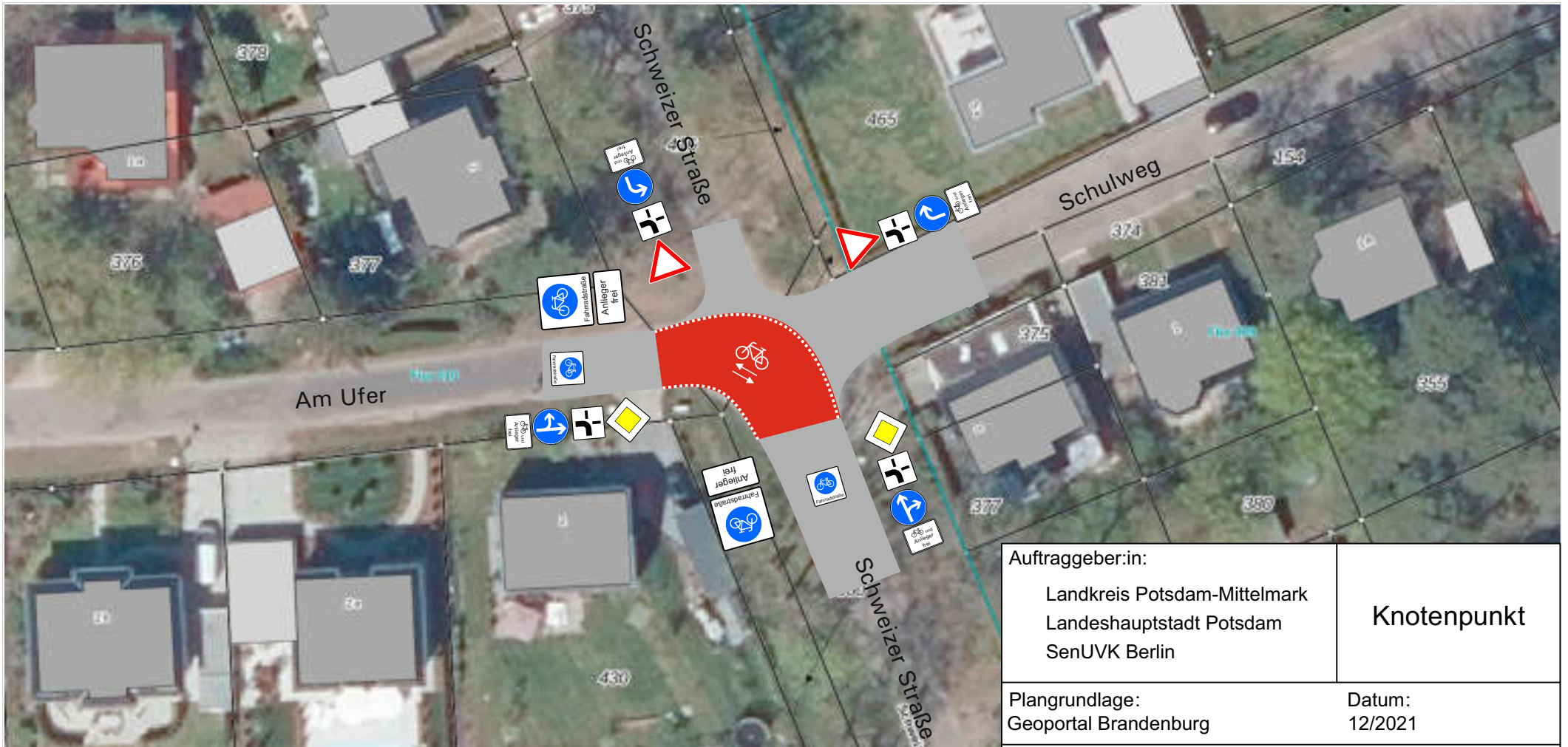
Datum:
12/2021

Radschnellverbindungen

LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin



Trasse: Werder (Havel) - Landeshauptstadt Potsdam
KP-02 Am Ufer / Schweizer Straße / Schulweg



Auftraggeber:in:

Landkreis Potsdam-Mittelmark
Landeshauptstadt Potsdam
SenUVK Berlin

Knotenpunkt

Plangrundlage:
Geoportal Brandenburg

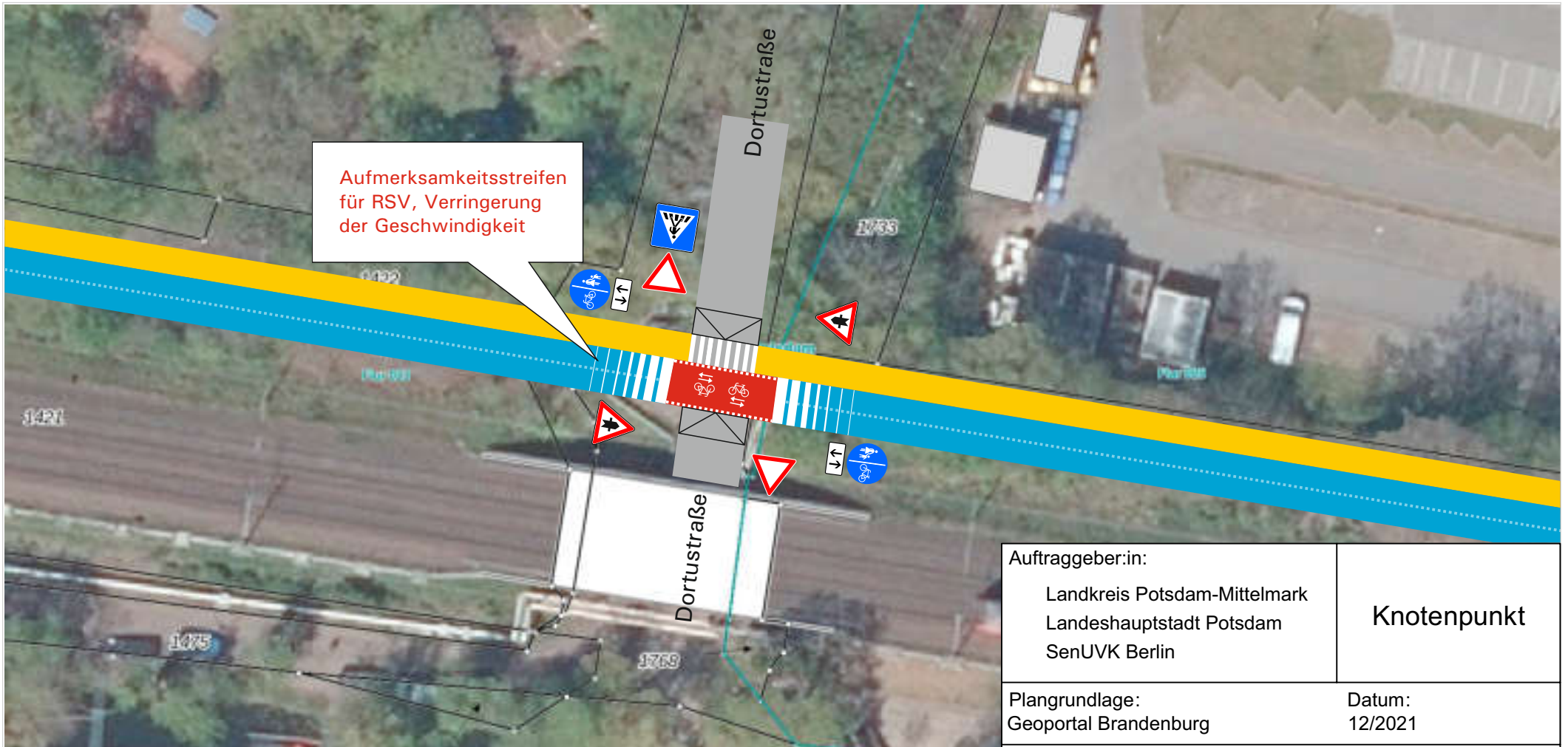
Datum:
12/2021

Radschnellverbindungen

LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin



Trasse: Werder (Havel) - Landeshauptstadt Potsdam
KP-03 Dortustraße / Sonderweg



Aufmerksamkeitsstreifen
für RSV, Verringerung
der Geschwindigkeit

Auftraggeber:in:

Landkreis Potsdam-Mittelmark
Landeshauptstadt Potsdam
SenUVK Berlin

Knotenpunkt

Plangrundlage:
Geoportal Brandenburg

Datum:
12/2021

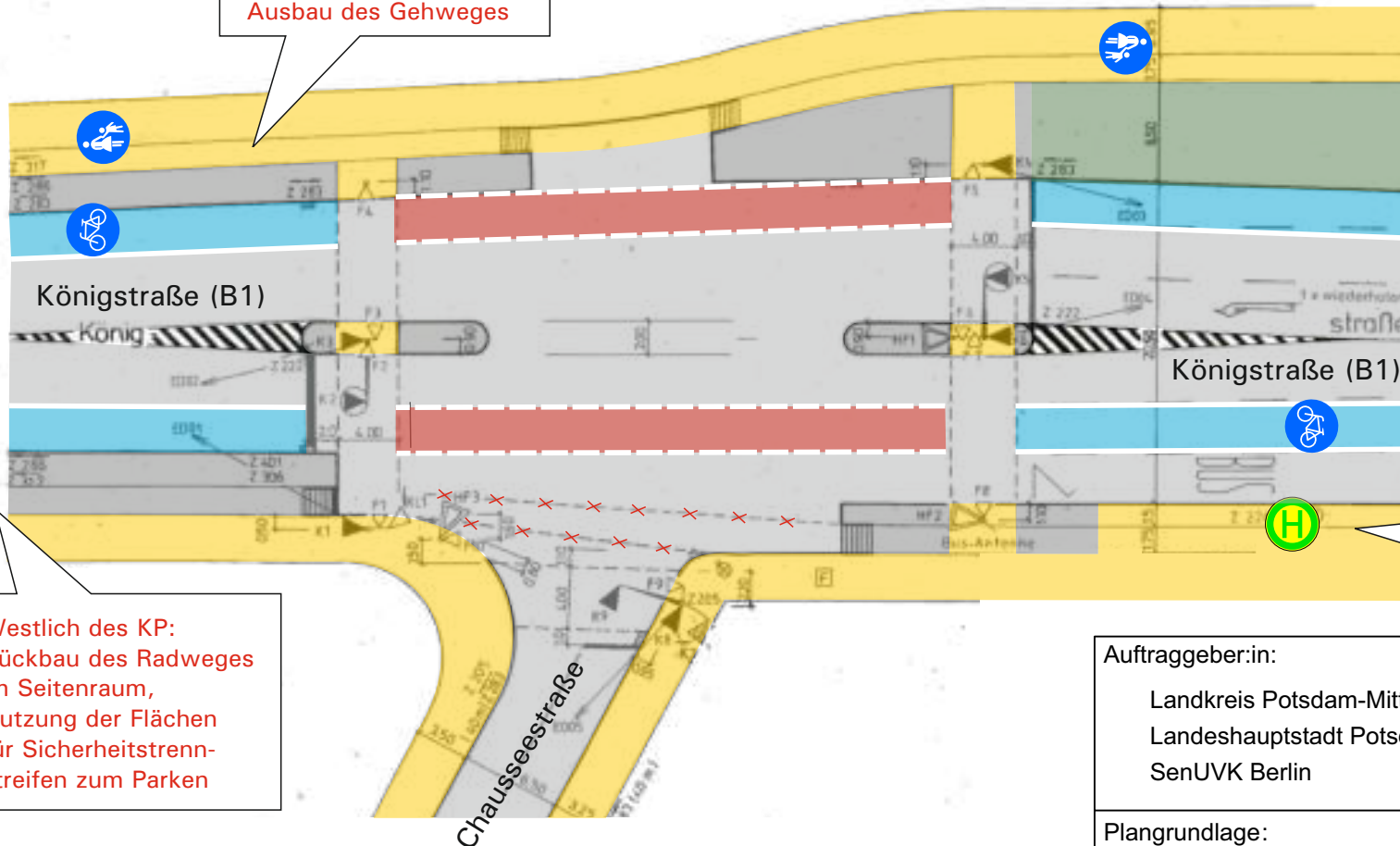
Radschnellverbindungen

LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin



Trasse: Landeshauptstadt Potsdam - Berlin-Wannsee
KP-04 Königstraße / Chausseestraße

Rückbau des Radweges
im Seitenraum
Ausbau des Gehweges



Rückbau des Radweges
im Seitenraum
Nutzung für Bushalte-
stelle

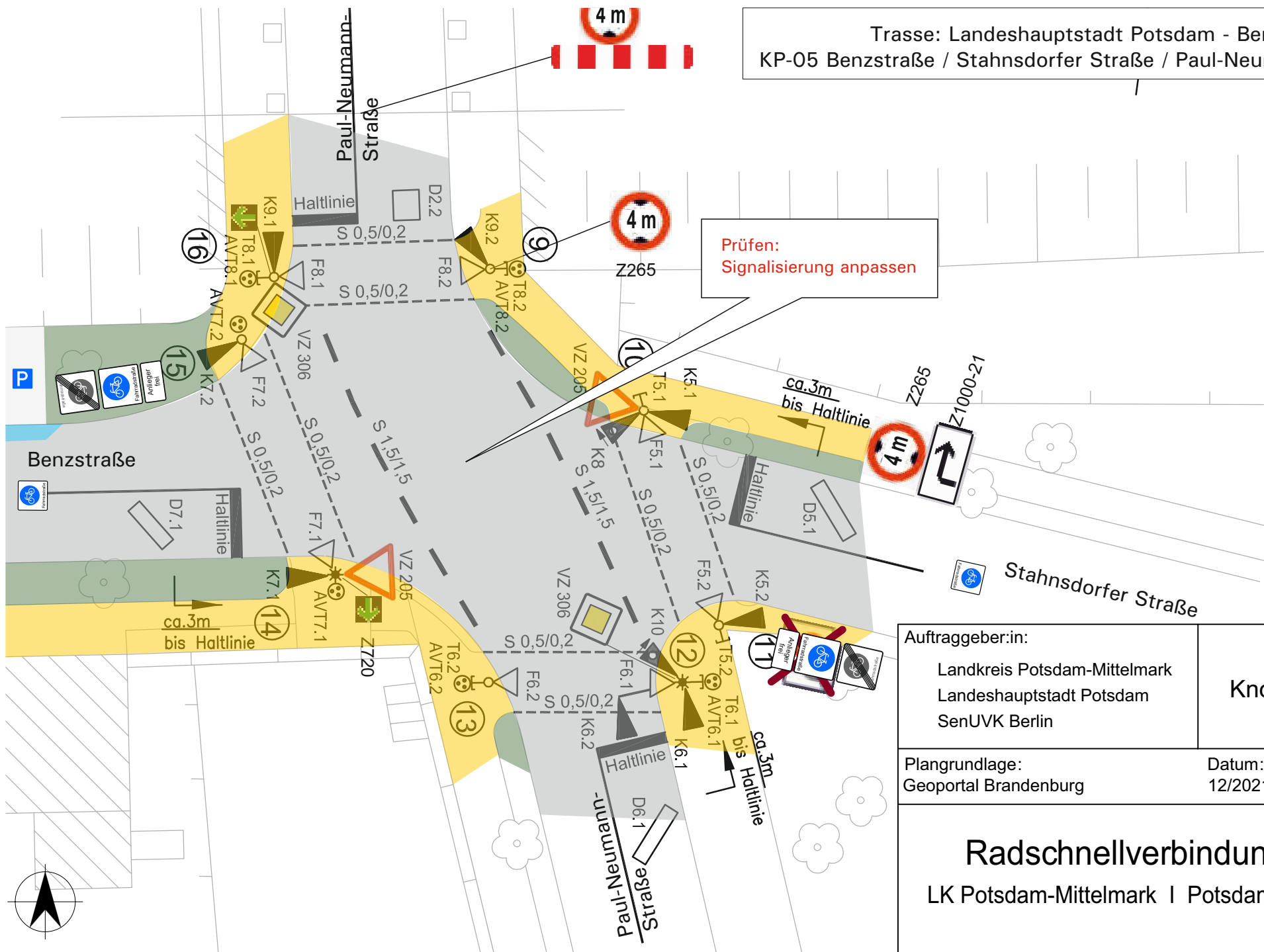
Westlich des KP:
Rückbau des Radweges
im Seitenraum,
Nutzung der Flächen
für Sicherheitstrenn-
streifen zum Parken

Auftraggeber:in: Landkreis Potsdam-Mittelmark Landeshauptstadt Potsdam SenUVK Berlin	Knotenpunkt
---	-------------

Plangrundlage: Geoportal Brandenburg	Datum: 12/2021
---	-------------------

Radschnellverbindungen
LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Trasse: Landeshauptstadt Potsdam - Berlin-Wannsee
 KP-05 Benzstraße / Stahnsdorfer Straße / Paul-Neumann-Straße



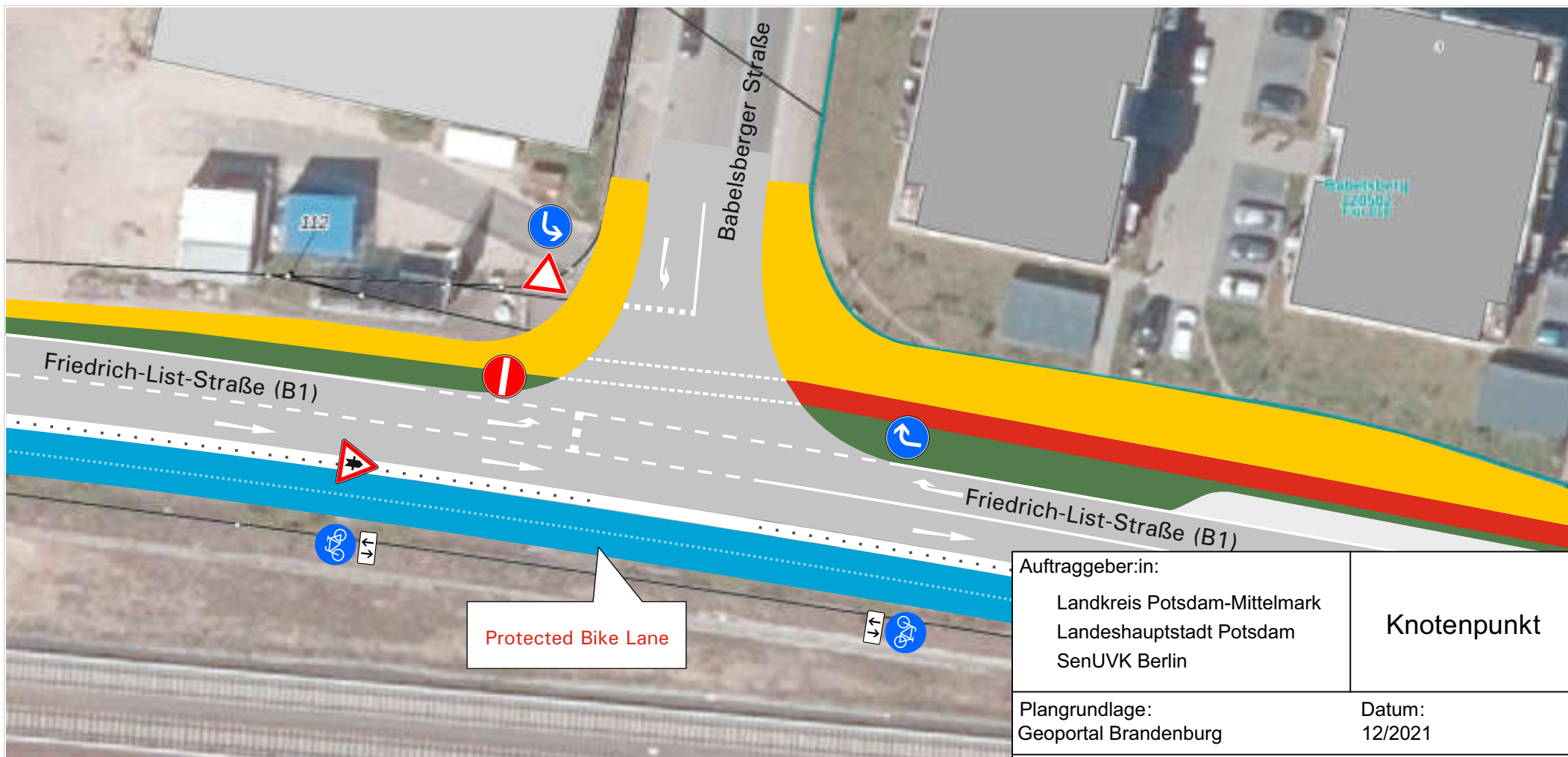
Prüfen:
 Signalisierung anpassen

Auftraggeber:in: Landkreis Potsdam-Mittelmark Landeshauptstadt Potsdam SenUVK Berlin	Knotenpunkt
---	--------------------

Plangrundlage: Geoportal Brandenburg	Datum: 12/2021
---	-------------------

Radschnellverbindungen
 LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin

Trasse: Landeshauptstadt Potsdam - Teltow
KP-06 Friedrich-List-Straße / Babelsberger Straße



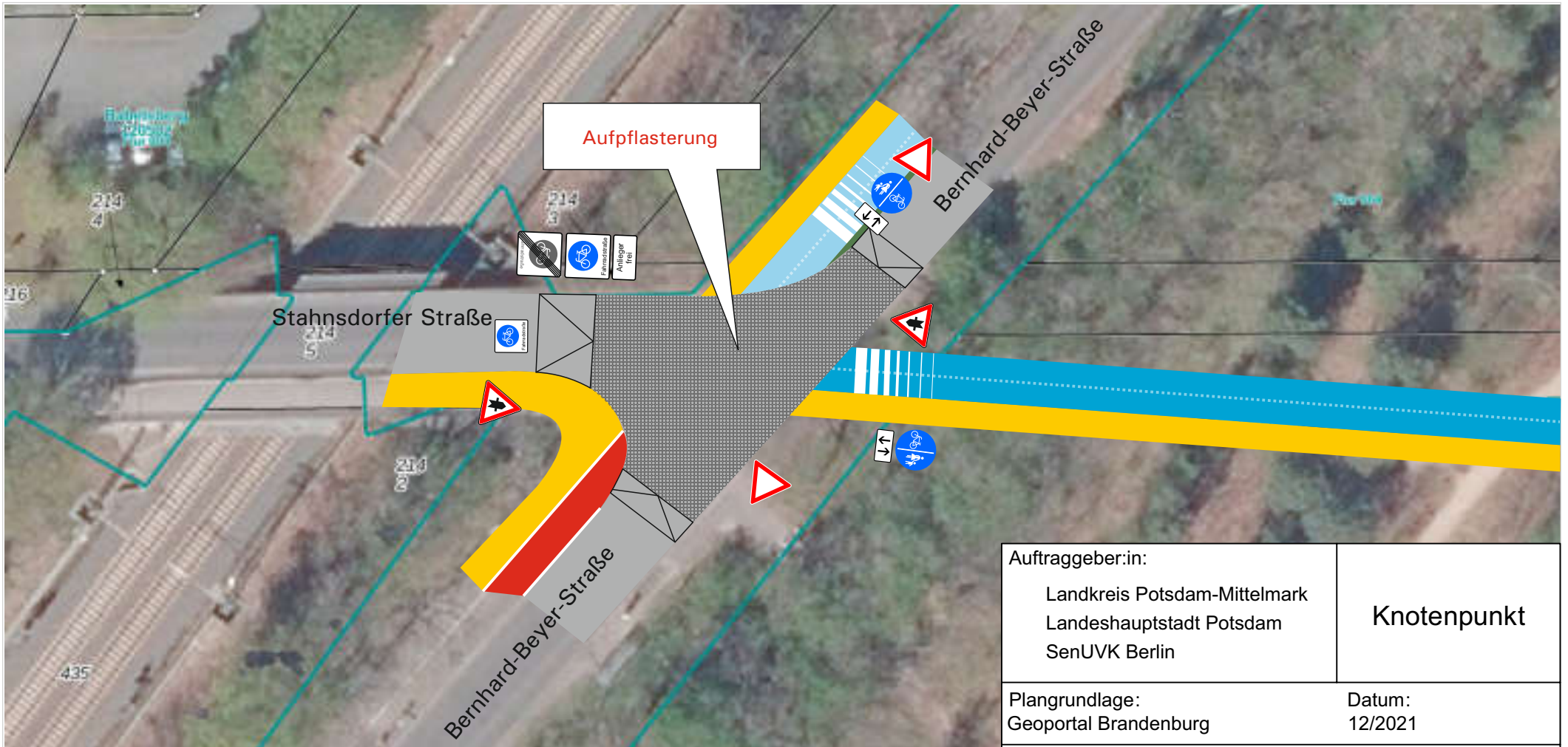
Auftraggeber:in: Landkreis Potsdam-Mittelmark Landeshauptstadt Potsdam SenUVK Berlin	Knotenpunkt
---	--------------------

Plangrundlage: Geoportal Brandenburg	Datum: 12/2021
---	-------------------

Radschnellverbindungen
LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin



Trasse: Landeshauptstadt Potsdam - Teltow
KP-07 Stahnsdorfer Straße / Bernhard-Beyer-Straße



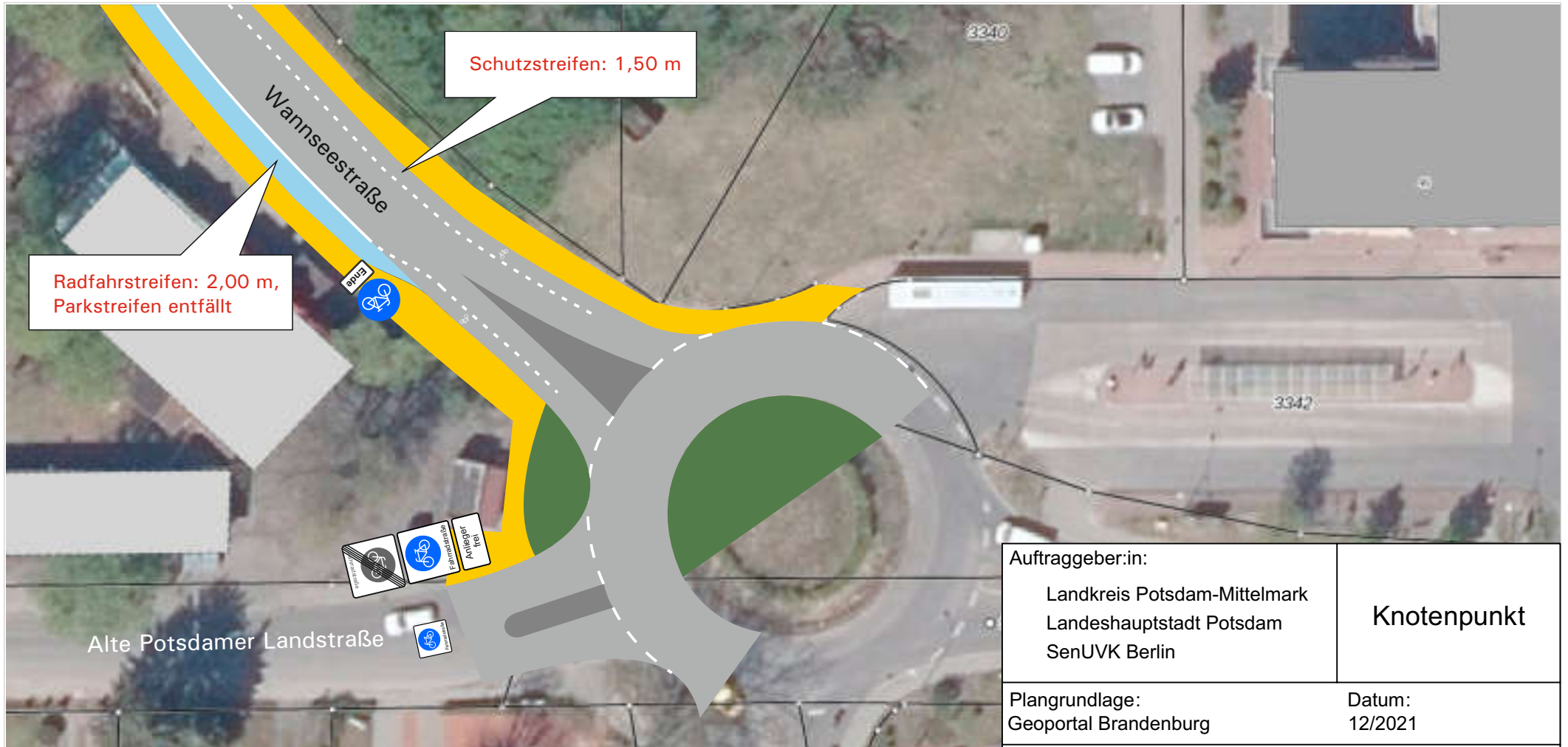
Auftraggeber:in: Landkreis Potsdam-Mittelmark Landeshauptstadt Potsdam SenUVK Berlin	Knotenpunkt
---	--------------------

Plangrundlage: Geoportal Brandenburg	Datum: 12/2021
---	-------------------

Radschnellverbindungen
LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin



Trasse: Landeshauptstadt Potsdam - Teltow
KP-08 Wannseestraße / Alte Potsdamer Landstraße / Schleusenweg



Auftraggeber:in:

Landkreis Potsdam-Mittelmark
Landeshauptstadt Potsdam
SenUVK Berlin

Knotenpunkt

Plangrundlage:
Geoportal Brandenburg

Datum:
12/2021

Radschnellverbindungen

LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin



Trasse: Landeshauptstadt Potsdam - Teltow
KP-09 Wupperstraße / Lichterfelder Allee



Auftraggeber:in:

Landkreis Potsdam-Mittelmark
Landeshauptstadt Potsdam
SenUVK Berlin

Knotenpunkt

Plangrundlage:
Geoportal Brandenburg

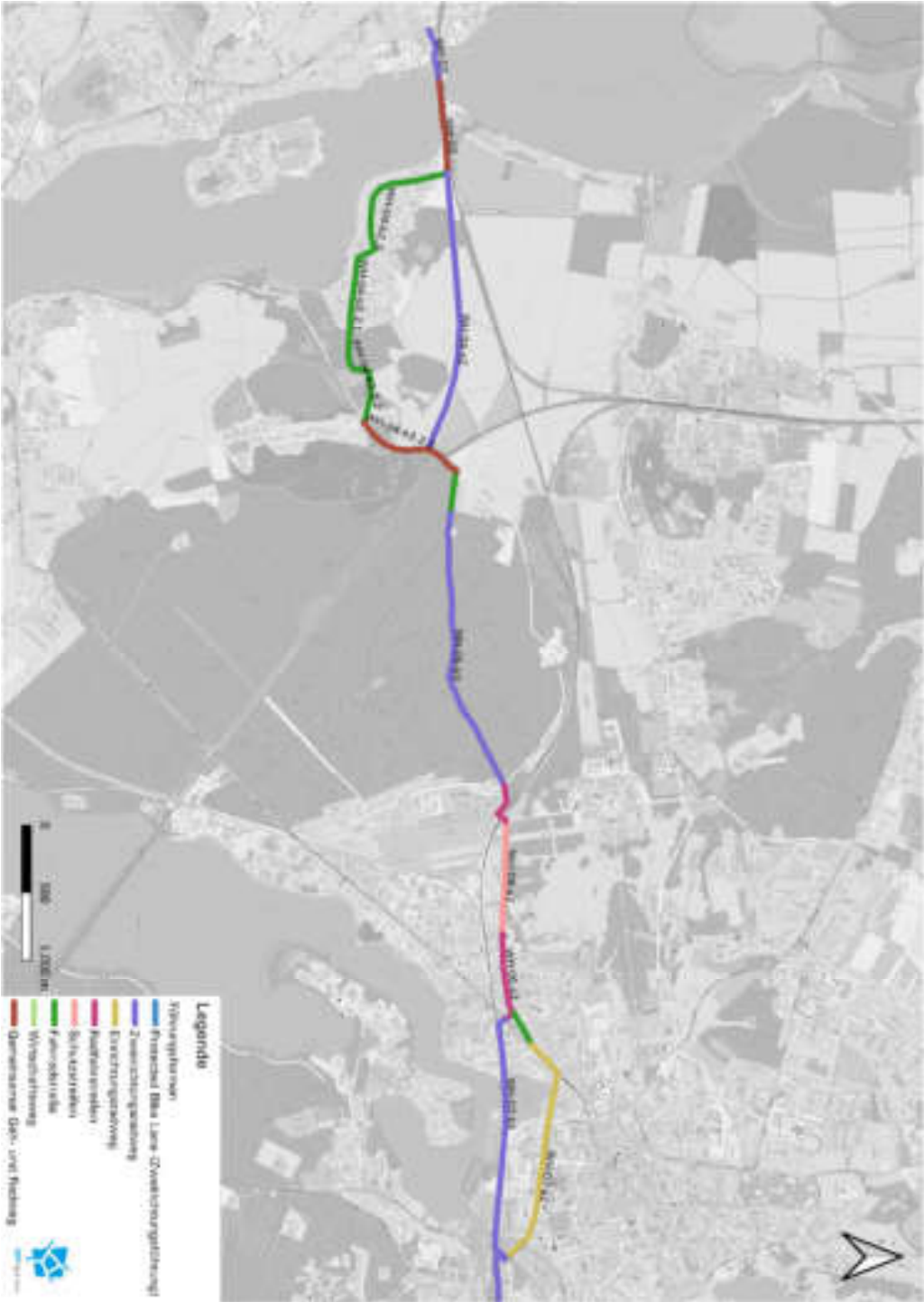
Datum:
12/2021

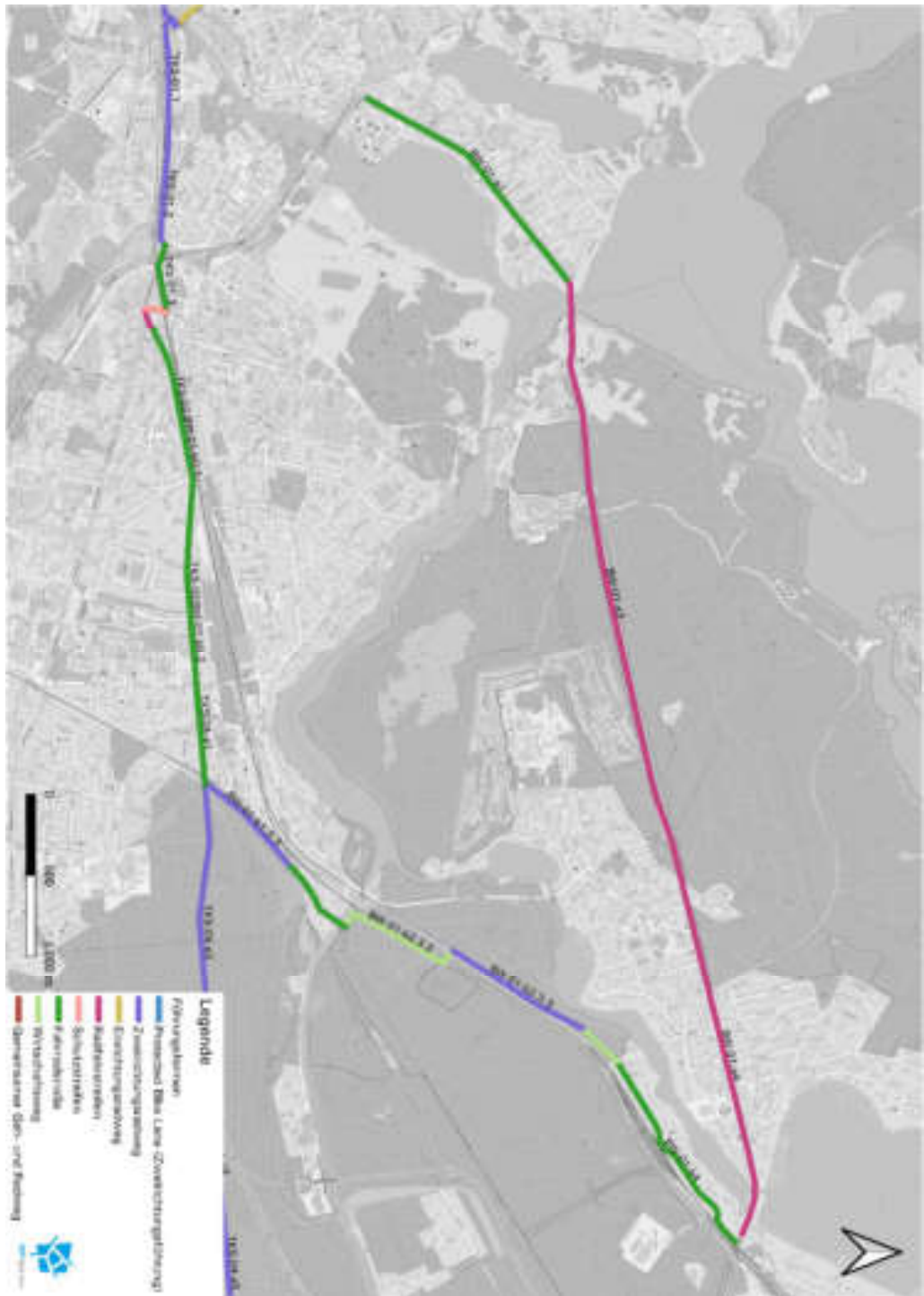
Radschnellverbindungen

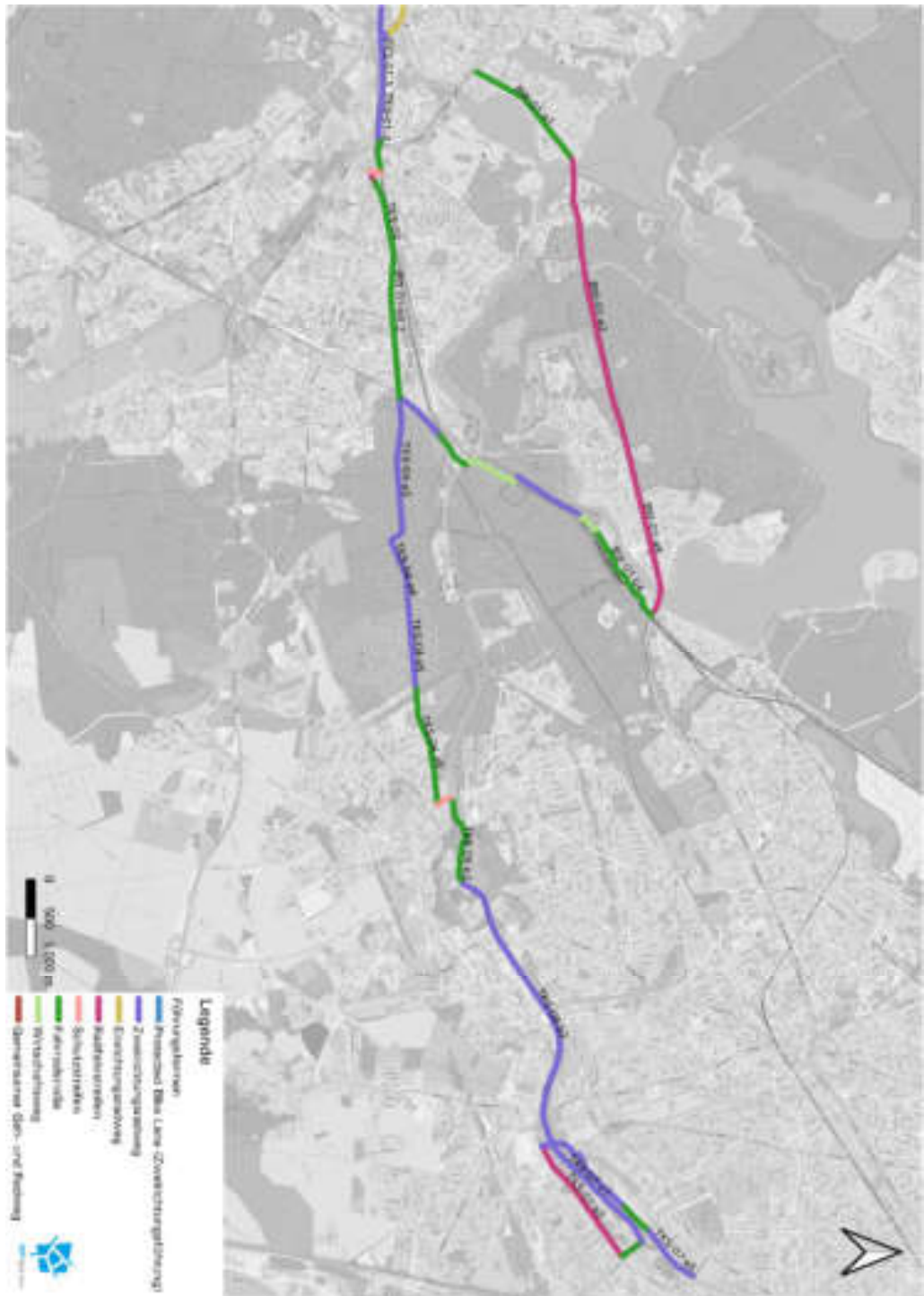
LK Potsdam-Mittelmark | Potsdam | Berlin



10.17 Anhang XVII: Führungsformen







10.18 Anhang XVIII: Schätzung der Kosten von erforderlichen Kompensationsmaßnahmen zum Umweltschutz und der Landschaftspflege

Abschnitts	Bundesland	Länge [m]	Neuver-siegelung	Gehölz-fak-tor	Bauliche Maßnahme	Kompensationsmaßnahmen	Teil- und Gesamtkos-ten
BW-01-a1	Brandenburg	1.715	0	0	Fahrradstraße	-	0
BW-01-a2	Brandenburg	129	0	0	Radfahrstreifen	-	0
BW-01-a3	Berlin	3.638	0	0	Radfahrstreifen im Verkehrsraum	-	0
BW-01-a4	Berlin	2.253	0	0	Ausbau im Seitenraum od. Rad-fahrstreifen auf der Fahrbahn	-	0
BW-01-b0.1 (ent-spricht TKS-02)	Brandenburg	952	0	0	Fahrradstraße	-	0
BW-01-b0.2 (ent-spricht TKS-03)	Brandenburg	1.308	0	0	Fahrradstraße	-	0
BW-01-b1.2.1	Brandenburg	426	0	0	Fahrradstraße	-	0
BW-01-b1.2.2	Berlin	151	0	0	Fahrradstraße	-	0
BW-01-b1.2.3	Berlin	745	100	50	Ausbau im Seitenraum, Zweirich-tungsradweg	Entsiegelung Gehölzpflanzungen	84.744 59.321 144.064
BW-01-b1.2.4	Berlin	315	0	0	Fahrradstraße	-	0
BW-01-b2.3.1	Berlin	190	0	0	Fahrradstraße	-	0
BW-01-b2.3.2	Berlin	820	100	100	Ausbau des Forstweges zu Rad-weg	Entsiegelung Anlage naturnaher Laubwald	186.550 130.585 317.135
BW-01-b2.3.3	Berlin	1.697	100	100	Neubau	Entsiegelung Anlage naturnaher Laubwald	386.068 270.247 656.315
BW-01-b3	Berlin	302	100	80	Ausbau des Forstweges zu Rad-weg	Entsiegelung Anlage naturnaher Laubwald	54.964 38.475 93.439
BW-01-b4	Berlin	1.359	0	50	Fahrradstraße, Asphaltierung teilversiegelter Straße	Entsiegelung	154.586
TKS-01.1	Brandenburg	644	0	0	Wegfall Fahrstreifen	-	0
TKS-01.2	Brandenburg	669	0	20	Wegfall Fahrstreifen	-	0
TKS-01.3	Brandenburg	425	0	50	Fahrradstraße, Asphaltierung teilversiegelter Straße	Entsiegelung	34.531
TKS-01.4	Brandenburg	146	0	50	Fahrradstraße, Asphaltierung teilversiegelter Straße	Entsiegelung	11.863
TKS-01.5	Brandenburg	1.812	0	0	Radfahrstreifen	-	0
TKS-02 (ent-spricht BW-01-b0.1)	Brandenburg	952	0	0	Fahrradstraße	-	0
TKS-03 (ent-spricht BW-01-b0.2)	Brandenburg	1.308	0	0	Fahrradstraße	-	0
TKS-04-a1	Brandenburg	423	0	0	Fahrradstraße	-	0
TKS-04-a2	Berlin	172	0	0	Fahrradstraße	-	0
TKS-04-a3	Brandenburg	1.853	100	100	Ausbau des Forstweges zu Rad-weg	Ausbau des Forstweges zu Radweg	301.113 51.189 352.302
TKS-04-a4	Brandenburg	1.000	75	80	Ausbau des Forstweges zu Rad-weg	Entsiegelung Anlage naturnaher Laubwald	130.000 16.575 146.575

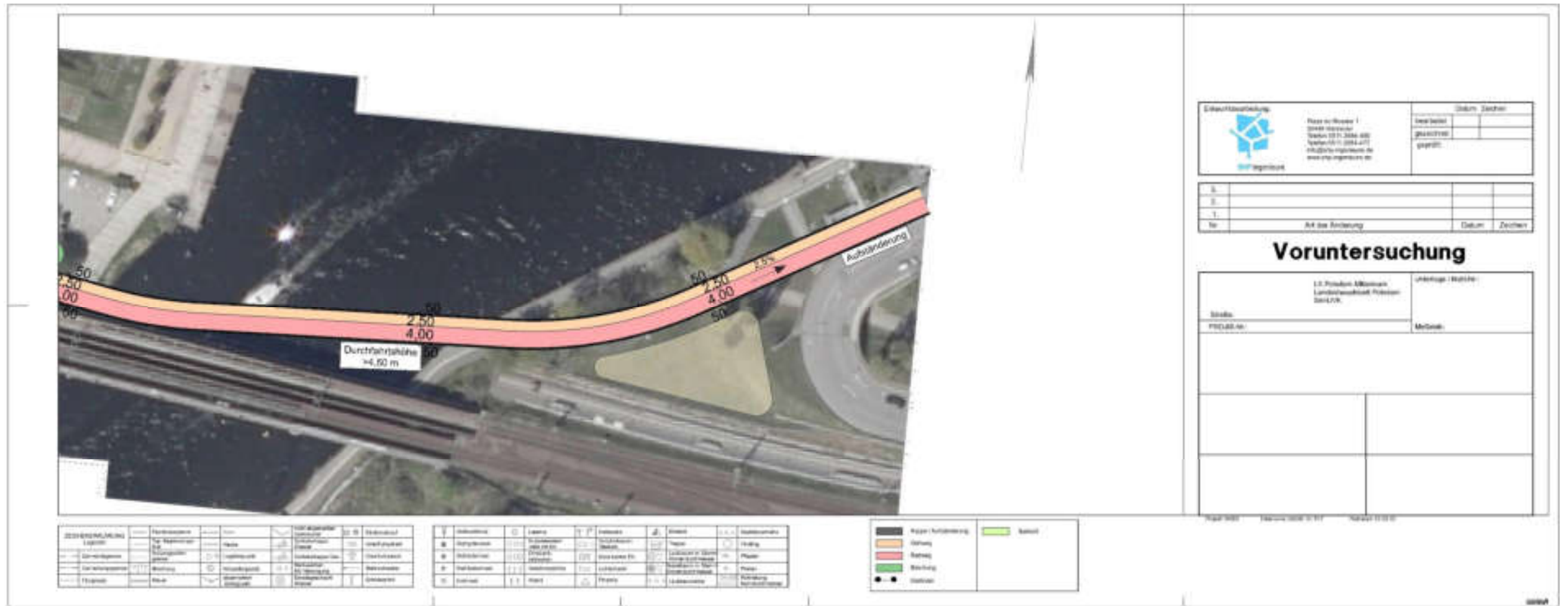
Abschnitts	Bundesland	Länge [m]	Neuver- siegelung	Gehölzfak- tor	Bauliche Maßnahme	Kompensationsmaßnahmen	Teil- und Gesamtkos- ten
TKS-04-a5	Brandenburg	1.005	100	100	Ausbau des Forstweges zu Rad- weg	Entsiegelung Anlage naturnaher Laubwald	163.313 <u>27.763</u> 191.076
TKS-04-a6	Brandenburg	1.611	0	0	Fahrradstraße od. Ausbau Sei- tenraum	-	0
TKS-05-b1	Brandenburg	205	25	40	Radweg im Seitenraum	Ansaaten Entsiegelung Gehölzpflanzungen	672 13.325 <u>605</u> 14.602
TKS-05-b2	Brandenburg	1.217	0	50	Fahrradstraße, Asphaltierung teilversiegelter Straße	Entsiegelung	98.881
TKS-05-b3	Brandenburg	305	25	50	Ausbau Radweg im Seitenraum	Ansaaten Entsiegelung Gehölzpflanzungen	1.249 24.781 <u>1.125</u> 27.155
TKS-06-b1	Brandenburg	455	75	100	Neubau	Entsiegelung Gehölzpflanzungen	73.938 <u>10.070</u> 84.008
TKS-06-b2	Brandenburg	2.627	75	100	Neubau	Entsiegelung Gehölzpflanzungen	426.888 <u>58.142</u> 485.030
TKS-07-a1	Brandenburg	2.203	100	50	Ausbau des Weges am Teltow- kanal	Entsiegelung Gehölzpflanzungen	178.994 <u>32.505</u> 211.499
TKS-07-a2	Brandenburg	100	50	80	Neubau Brücke	Entsiegelung Anlage naturnaher Laubwald	13.000 <u>1.105</u> 14.105
TKS-07-a3	Berlin	1.260	25	80	Ausbau Wanderweg	Ansaaten Entsiegelung Gehölzpflanzung	8.256 229.320 <u>7.437</u> 245.012
TKS-07-a4	Berlin	450	0	50	Fahrradstraße, Asphaltierung teilversiegelter Straße	Entsiegelung	51.188
TKS-07-a5	Berlin	810	25	50	Ausbau Wanderweg	Ansaaten Entsiegelung Gehölzpflanzung	3.317 92.138 <u>2.988</u> 98.442
TKS-07-b1	Brandenburg	610	75	50	Ausbau des Weges am Teltow- kanal	Entsiegelung Gehölzpflanzung	49.563 <u>6.750</u> 56.313
TKS-07-b2	Brandenburg	1.780	0	0	Radfahrstreifen		0
TKS-07-b3	Brandenburg	326	0	50	Fahrradstraße, Asphaltierung teilversiegelter Straße	Entsiegelung	26.488
TKS-07-c1	Brandenburg	2.200	50	50	Weg am Teltowkanal ausbauen inkl. Beleuchtung	Ansaaten Entsiegelung Gehölzpflanzung	9.009 178.750 <u>16.231</u> 203.990
WH-01	Brandenburg	398	50	20	RSV Ausbau vorhandenen Geh- und Radwegs	Entsiegelung Gehölzpflanzung	12.935 <u>1.174</u> 14.109

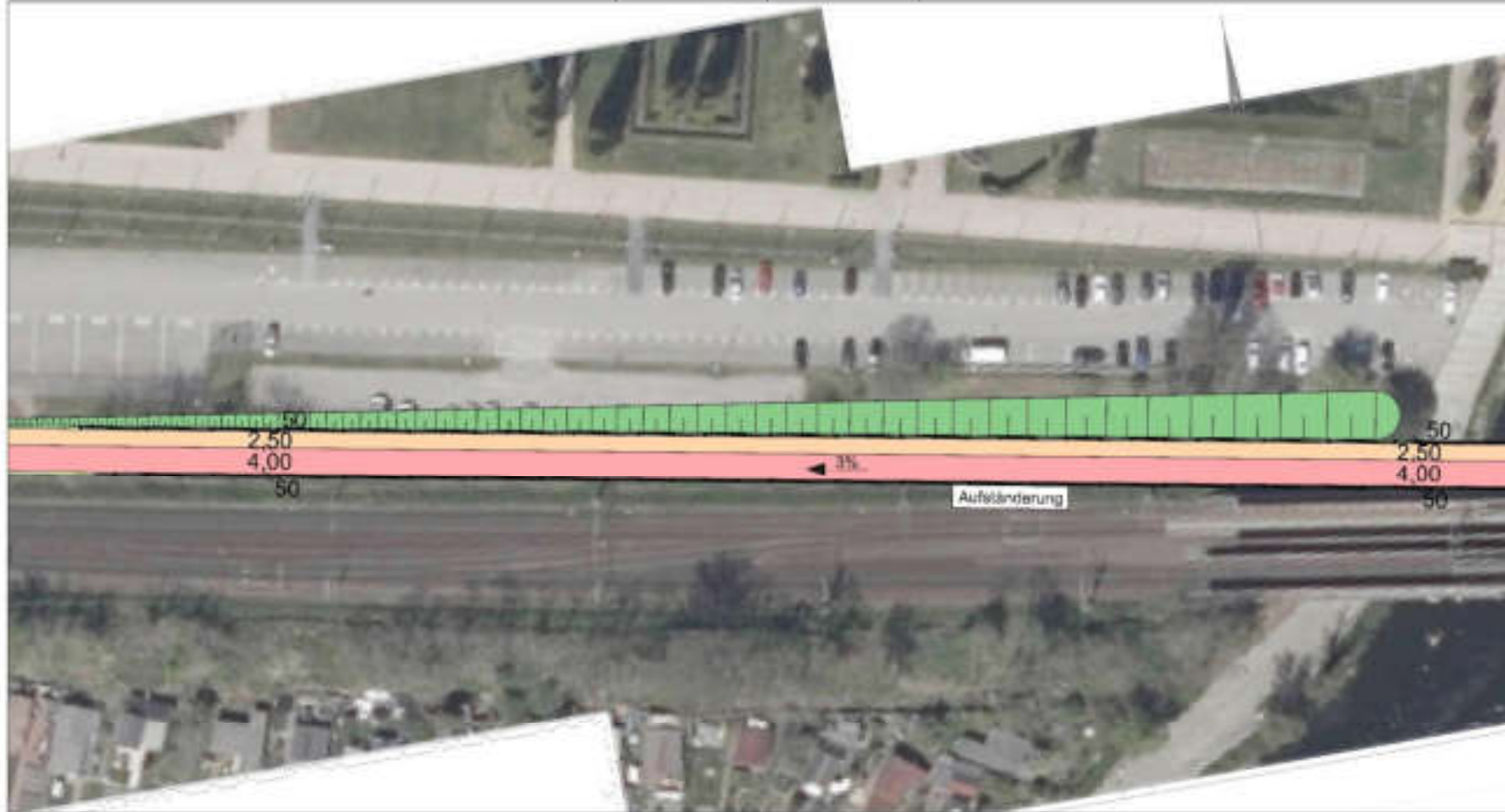
Abschnitts	Bundesland	Länge [m]	Neuver-siegelung	Gehölzfak-tor	Bauliche Maßnahme	Kompensationsmaßnahmen	Teil- und Gesamtkos-ten
WH-02	Brandenburg	137	25	20	Neubau Brücke	Entsiegelung Gehölzpflanzung	4.453 <u>202</u> 4.655
WH-03	Brandenburg	547	25	20	Ausbau und abschnittsw. Neu-bau	Entwicklung Ruderalstrukturen Entsiegelung Gehölzpflanzung	896 17.778 <u>807</u> 19.481
WH-04-a1	Brandenburg	380	25	100	Neubau	Ansaaten Entsiegelung Gehölzpflanzung	3.112 61.750 <u>2.803</u> 67.666
WH-04-a2	Brandenburg	1.722	100	100	Neubau	Ansaaten Grünland Entsiegelung	14.103 <u>279.825</u> 293.928
WH-04-b1	Brandenburg	251	0	20	Fahrradstraße, Asphaltierung teilversiegelter Straße	Entsiegelung	8.158
WH-04-b2.3	Brandenburg	737	0	0	Fahrradstraße	-	0
WH-04-b3.2.1	Brandenburg	702	0	0	Fahrradstraße	-	0
WH-04-b3.2.2	Brandenburg	785	0	0	Fahrradstraße	-	0
WH-04-b3.2.3	Brandenburg	550	75	50	Ausbau Radweg im Seitenraum	Entsiegelung Anlage naturnaher Laubwald	44.688 <u>5.698</u> 50.385
WH-05-b1	Brandenburg	277	100	100	Neubau	Anlage naturnaher Laubwald	52.665
WH-05-b2	Brandenburg	279	0	50	Fahrradstraße, Asphaltierung teilversiegelter Straße	Entsiegelung	22.669
WH-05-b3	Brandenburg	2.173	100	100	Neubau	Entsiegelung Anlage naturnaher Laubwald	353.113 <u>60.029</u> 413.142
WH-06-a1	Brandenburg	309	0	0	Schutzstreifen	-	0
WH-06-a2	Brandenburg	843	0	0	Schutzstreifen	-	0
WH-06-a3	Brandenburg	610	0	0	Radfahrstreifen	-	0
WH-06-a4	Brandenburg	83	0	0	Radfahrstreifen	-	0
WH-06-a5	Brandenburg	317	25	80	Neubau	Ansaaten Entsiegelung Gehölzpflanzung	2.077 41.210 <u>1.871</u> 45.158
WH-07-a0.1	Brandenburg	269	0		Fahrradstraße	-	0
WH-07-a1.1	Brandenburg	346	50	50	Ausbau Radwege im Seitenraum (Wegfall von Grünstreifen auf beiden Seiten)	Ansaaten Entsiegelung Gehölzpflanzung	1.417 28.113 <u>2.553</u> 32.082
WH-07-a2	Brandenburg	1.429	0	0	Ausbau zu Lasten Nebenanlagen	-	0
WH-07-b1	Brandenburg	654	50	50	Ausbau des vorhandenen Weges, entl. Bahntrasse, 2 Brücken, z.T. Neubau	Entsiegelung Gehölzpflanzung	53.138 <u>4.825</u> 57.962
WH-07-b2	Brandenburg	379	25	100	Neubau Radweg	Ansaaten, Entwicklung Ruderalstruktu-ren Entsiegelung Gehölzpflanzung	3.104 61.588 <u>2.796</u> 67.488

Abschnitts	Bundesland	Länge [m]	Neuver- siegelung	Gehözfak- tor	Bauliche Maßnahme	Kompensationsmaßnahmen	Teil- und Gesamtkos- ten
WH-07-b3	Brandenburg	238	25	100	Neubau Radweg	Ansaaten, Entwicklung Ruderalstruktu- ren Entsiegelung Gehölzpflanzung	1.949 38.675 1.756 42.380
WH-07-b4	Brandenburg	248	10	50	Neubau Bücke	Ansaaten Entsiegelung Gehölzpflanzung	1.016 20.150 366 21.531
Gesamtkosten: 4.932.054⁴⁴							

⁴⁴ Trassenabschnitte mit identischem Verlauf sind in der Gesamtkostenberechnung nur einmal eingegangen.

10.19 Anhang XIX: Brücken





	Platz der Republik 1 10449 Potsdam Telefon (0331) 2094-400 Telefax (0331) 2094-477 info@sdp-ingenieure.de www.sdp-ingenieure.de	Datum Zeichen bearbeitet gezeichnet geprüft	

3.			
2.			
1.			
Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

Voruntersuchung

LK Potsdam-Mittelmark Landwirtschaftsamt Potsdam GdL/NV		Unterlagen / Blatt-Nr.:
Skala:		
PROJEKT-Nr.:	Maßstab:	

BEZEICHNUNG	Symbol	Profil	Art	Material	Verfahren	Einheit	Einfluss	Verfahren	Einheit	Einfluss
...

Art	Material	Verfahren	Einheit	Einfluss
...

Toppe / Aufsicherung
 Gelände
 Fahrbahn
 Bepflanzung
 Gebäude



10.20 Anhang XX: Bauliche Machbarkeit Verkehr

Trasse Werder (Havel) – Potsdam

Abschnitt	Route	Gemeinde	Bewertung	Länge [m]	Bauliche Machbarkeit: Aufwand	Bauliche Machbarkeit. Realisierungschancen	Begründung / Maßnahmen
WH-01	Werder (Havel) - Potsdam	Stadt Werder	Vorzugstrasse	0,40	mittel	voraussichtlich nur mit leichten Einschränkungen umsetzbar	Radwegausbau (RSV-Standard), abschnittsweise beengte Platzverhältnisse parallel zum Bahndamm
WH-02	Werder (Havel) - Potsdam	Stadt Werder / Gem. Schwielowsee	Vorzugstrasse	0,14	gering	voraussichtlich ohne Einschränkungen umsetzbar	keine Maßnahmen notwendig
WH-03	Werder (Havel) - Potsdam	Gem. Schwielowsee	Vorzugstrasse	0,55	gering	voraussichtlich ohne Einschränkungen umsetzbar	keine Maßnahmen notwendig
WH-04-b1	Werder (Havel) - Potsdam	Gem. Schwielowsee	Vorzugstrasse	0,25	mittel	voraussichtlich ohne Einschränkungen umsetzbar	z.T. Radwegausbau
WH-04-b2.3	Werder (Havel) - Potsdam	Gem. Schwielowsee	Vorzugstrasse	0,74	mittel	voraussichtlich ohne Einschränkungen umsetzbar	Fahrradstraße, abknickende Vorfahrt
WH-04-b3.2.1	Werder (Havel) - Potsdam	Gem. Schwielowsee	Vorzugstrasse	0,70	gering	voraussichtlich ohne Einschränkungen umsetzbar	Fahrradstraße
WH-04-b3.2.2	Werder (Havel) - Potsdam	LH Potsdam	Vorzugstrasse	0,79	mittel	voraussichtlich ohne Einschränkungen umsetzbar	Fahrradstraße, Beleuchtung
WH-04-b3.2.3	Werder (Havel) - Potsdam	LH Potsdam	Vorzugstrasse	0,55	mittel	voraussichtlich ohne Einschränkungen umsetzbar	Radwegausbau (gem. Geh- und Radweg), Beleuchtung, voraussichtlich ausreichende Platzverhältnisse
WH-05-b1	Werder (Havel) - Potsdam	LH Potsdam	Vorzugstrasse	0,28	hoch	voraussichtlich nur mit großen Einschränkungen umsetzbar	Neubau (gem. Geh- und Radweg), Beleuchtung, Mittelinsel, sehr beengte Platzverhältnisse insbesondere im Bereich der Unterführungen
WH-05-b2	Werder (Havel) - Potsdam	LH Potsdam	Vorzugstrasse	0,28	mittel	voraussichtlich ohne Einschränkungen umsetzbar	Fahrradstraße inkl. neuer Oberfläche, Abstimmungen mit Verkehrsbetrieben notwendig (gem. Führung Rad und ÖPNV), Beleuchtung
WH-05-b3	Werder (Havel) - Potsdam	LH Potsdam	Vorzugstrasse	2,17	hoch	voraussichtlich nur mit leichten Einschränkungen umsetzbar	Neubau, Einschränkungen aus umwelt- und naturschutzfachlicher Sicht zu erwarten, Forstgebiet ist Flächendenkmal
WH-06-a1	Werder (Havel) - Potsdam	LH Potsdam	Vorzugstrasse	0,31	hoch	voraussichtlich ohne Einschränkungen umsetzbar	Radfahrstreifen (Markierungsarbeiten), Ausbau der Fahrbahn
WH-06-a2	Werder (Havel) - Potsdam	LH Potsdam	Vorzugstrasse	0,84	hoch	voraussichtlich nur mit leichten Einschränkungen umsetzbar	Umfangreiche Umgestaltung des Straßenquerschnittes, abschnittsweise beengte Platzverhältnisse auf der Fahrbahn
WH-06-a3	Werder (Havel) - Potsdam	LH Potsdam	Vorzugstrasse	0,61	hoch	voraussichtlich nur mit großen Einschränkungen umsetzbar	Umfangreiche Umgestaltung des Straßenquerschnittes, abschnittsweise sehr beengte Platzverhältnisse auf der Fahrbahn

Abschnitt	Route	Gemeinde	Bewertung	Länge [m]	Bauliche Machbarkeit: Aufwand	Bauliche Machbarkeit. Realisierungschancen	Begründung / Maßnahmen
WH-06-a4	Werder (Havel) - Potsdam	LH Potsdam	Vorzugstrasse	0,08	mittel	voraussichtlich nur mit leichten Einschränkungen umsetzbar	Schutzstreifen (Markierungsarbeiten); Umgestaltung Seitenraum (Parken), Signalisierung am KP Kastanienallee anpassen
WH-06-a5	Werder (Havel) - Potsdam	LH Potsdam	Vorzugstrasse	0,32	hoch	voraussichtlich nur mit leichten Einschränkungen umsetzbar	Neubau, abschnittsweise beengte Platzverhältnisse parallel zum Bahndamm
WH-07-a0.1	Werder (Havel) - Potsdam	LH Potsdam	kurzfristige Vorzugstrasse	0,27	hoch	voraussichtlich nur mit großen Einschränkungen umsetzbar	Umfangreiche Umgestaltung des Straßenquerschnittes, Signalisierung am KP Zeppelinstraße anpassen, abschnittsweise sehr beengte Platzverhältnisse
WH-07-a1.1	Werder (Havel) - Potsdam	LH Potsdam	kurzfristige Vorzugstrasse	0,35	mittel	voraussichtlich ohne Einschränkungen umsetzbar	Radwegeausbau (RVR-Standard), Signalisierung am KP Breite Straße anpassen
WH-07-a2	Werder (Havel) - Potsdam	LH Potsdam	kurzfristige Vorzugstrasse	1,43	hoch	voraussichtlich nur mit großen Einschränkungen umsetzbar	Radwegeausbau (RSV-Standard), Umgestaltung Seitenraum, an div. KP Signalisierung anpassen, abschnittsweise beengte Platzverhältnisse
WH-07-b1	Werder (Havel) - Potsdam	LH Potsdam	langfristige Vorzugstrasse	0,65	hoch	zum jetzigen Zeitpunkt noch keine Einschätzung möglich	Radwegausbau (RSV-Standard, Quergefälle); Brückenbauwerke und Rampen; Beleuchtung
WH-07-b2	Werder (Havel) - Potsdam	LH Potsdam	langfristige Vorzugstrasse	0,38	hoch	zum jetzigen Zeitpunkt noch keine Einschätzung möglich	Neubau, Rampen der Brückenbauwerke, abschnittsweise ggf. beengte Platzverhältnisse parallel zum Bahndamm
WH-07-b3	Werder (Havel) - Potsdam	LH Potsdam	langfristige Vorzugstrasse	0,24	hoch	zum jetzigen Zeitpunkt noch keine Einschätzung möglich	Neubau, Rampen der Brückenbauwerke, abschnittsweise ggf. beengte Platzverhältnisse parallel zum Bahndamm
WH-07-b4	Werder (Havel) - Potsdam	LH Potsdam	langfristige Vorzugstrasse	0,25	hoch	zum jetzigen Zeitpunkt noch keine Einschätzung möglich	Brücke (Neubau)

Trasse Potsdam – Berlin-Wannsee

Abschnitt	Route	Gemeinde	Bewertung	Länge [m]	Bauliche Machbarkeit: Aufwand	Bauliche Machbarkeit: Realisierungschancen	Begründung / Maßnahmen
BW-01-a1	Potsdam - Berlin-Wannsee	LH Potsdam	Vorzugstrasse	1,72	gering	voraussichtlich ohne Einschränkungen umsetzbar	Fahrradstraße; Radfahrstreifen (Markierungsarbeiten), an div. KP Signalisierung anpassen
BW-01-a2	Potsdam - Berlin-Wannsee	LH Potsdam	Vorzugstrasse	0,13	gering	voraussichtlich ohne Einschränkungen umsetzbar	Radfahrstreifen (Markierungsarbeiten)
BW-01-a3	Potsdam - Berlin-Wannsee	Berlin	Vorzugstrasse	3,64	mittel	voraussichtlich ohne Einschränkungen umsetzbar	Radfahrstreifen (Markierungsarbeiten), Beleuchtung
BW-01-a4	Potsdam - Berlin-Wannsee	Berlin	Vorzugstrasse	2,25	hoch	voraussichtlich nur mit leichten Einschränkungen umsetzbar	Radwegausbau (RSV-Standard); Umgestaltung Seitenraum (Parken), z.T. beengte Platzverhältnisse
BW-01-b0.1	Potsdam - Berlin-Wannsee	LH Potsdam	Vorzugstrasse	0,95	gering	voraussichtlich ohne Einschränkungen umsetzbar	Fahrradstraße, Signalisierung am KP Paul-Neumann-Straße anpassen
BW-01-b0.2	Potsdam - Berlin-Wannsee	LH Potsdam	Vorzugstrasse	1,31	gering	voraussichtlich ohne Einschränkungen umsetzbar	Fahrradstraße, Signalisierung am KP August-Bebel-Straße anpassen
BW-01-b1.2.1	Potsdam - Berlin-Wannsee	LH Potsdam	Vorzugstrasse	0,43	gering	voraussichtlich ohne Einschränkungen umsetzbar	Fahrradstraße
BW-01-b1.2.2	Potsdam - Berlin-Wannsee	Berlin	Vorzugstrasse	0,15	gering	voraussichtlich ohne Einschränkungen umsetzbar	Fahrradstraße
BW-01-b1.2.3	Potsdam - Berlin-Wannsee	Berlin	Vorzugstrasse	0,75	mittel	voraussichtlich nur mit leichten Einschränkungen umsetzbar	Radwegausbau (RVR-Standard), z.T. beengte Platzverhältnisse
BW-01-b1.2.4	Potsdam - Berlin-Wannsee	Berlin	Vorzugstrasse	0,61	gering	voraussichtlich nur mit leichten Einschränkungen umsetzbar	Fahrradstraße, Abstimmungen mit Verkehrsbetrieben notwendig (gem. Führung Rad und ÖPNV)
BW-01-b2.3.1	Potsdam - Berlin-Wannsee	Berlin	Vorzugstrasse	0,19	gering	voraussichtlich ohne Einschränkungen umsetzbar	Fahrradstraße
BW-01-b2.3.2	Potsdam - Berlin-Wannsee	Berlin	Vorzugstrasse	0,82	hoch	voraussichtlich nur mit leichten Einschränkungen umsetzbar	Ausbau Forstweg (RSV-Standard), Beleuchtung, Einschränkungen aus umwelt- und naturschutzfachlicher Sicht zu erwarten
BW-01-b2.3.3	Potsdam - Berlin-Wannsee	Berlin	Vorzugstrasse	0,93	hoch	voraussichtlich nur mit leichten Einschränkungen umsetzbar	Neubau, Einschränkungen aus umwelt- und naturschutzfachlicher Sicht zu erwarten
BW-01-b3	Potsdam - Berlin-Wannsee	Berlin	Vorzugstrasse	0,30	hoch	voraussichtlich nur mit leichten Einschränkungen umsetzbar	Ausbau Forstweg (RSV-Standard), Beleuchtung, Einschränkungen aus umwelt- und naturschutzfachlicher Sicht zu erwarten

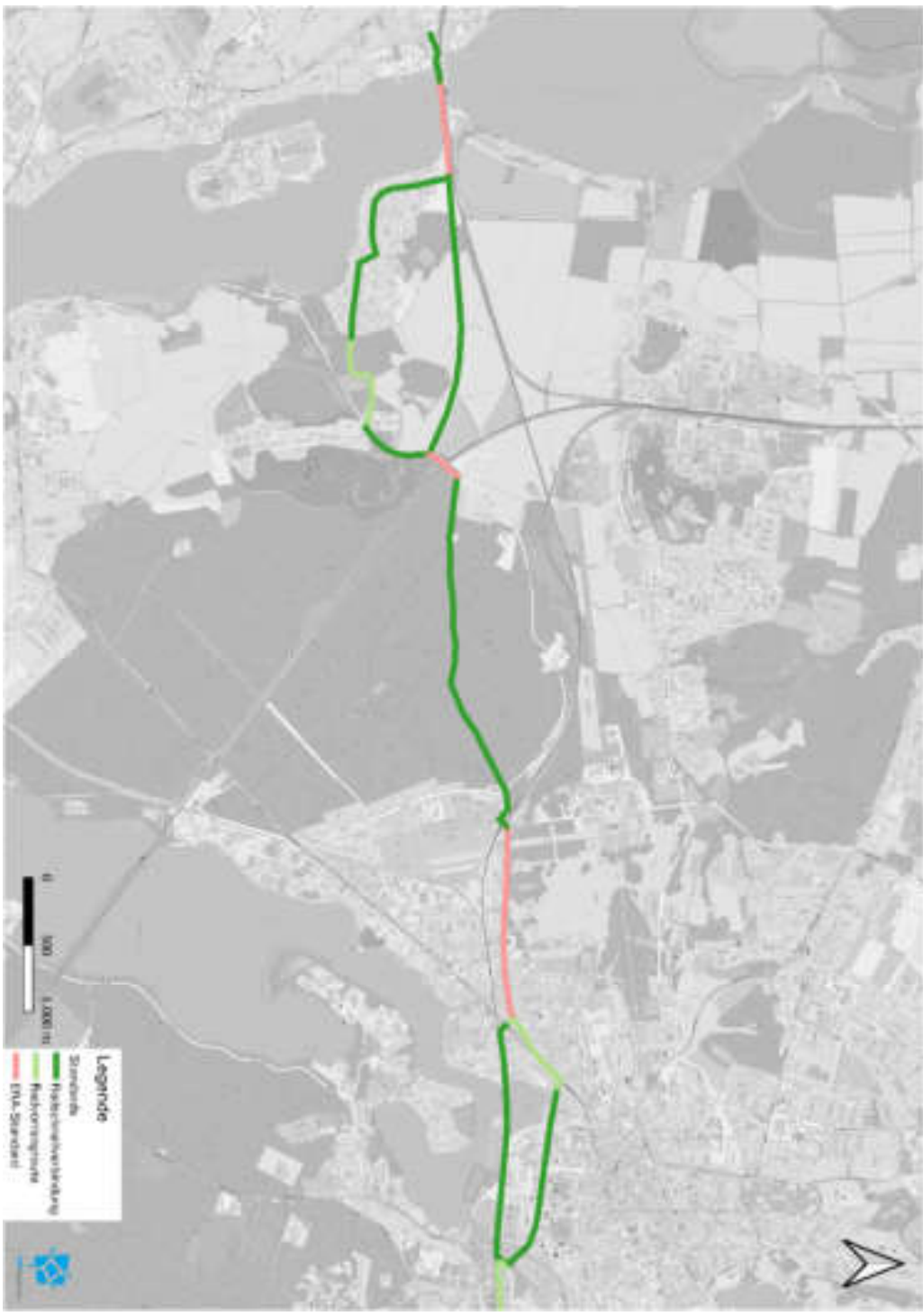
Abschnitt	Route	Gemeinde	Bewertung	Länge [m]	Bauliche Machbarkeit: Aufwand	Bauliche Machbarkeit: Realisierungschancen	Begründung / Maßnahmen
BW-01-b4	Potsdam - Berlin-Wannsee	Berlin	Vorzugstrasse	1,36	hoch	voraussichtlich nur mit leichten Einschränkungen umsetzbar	Fahrradstraße inkl. neuer Oberfläche (Kopfsteinpflaster), Abstimmungen mit den zuständigen Stellen notwendig (Oberfläche soll möglichst erhalten bleiben)

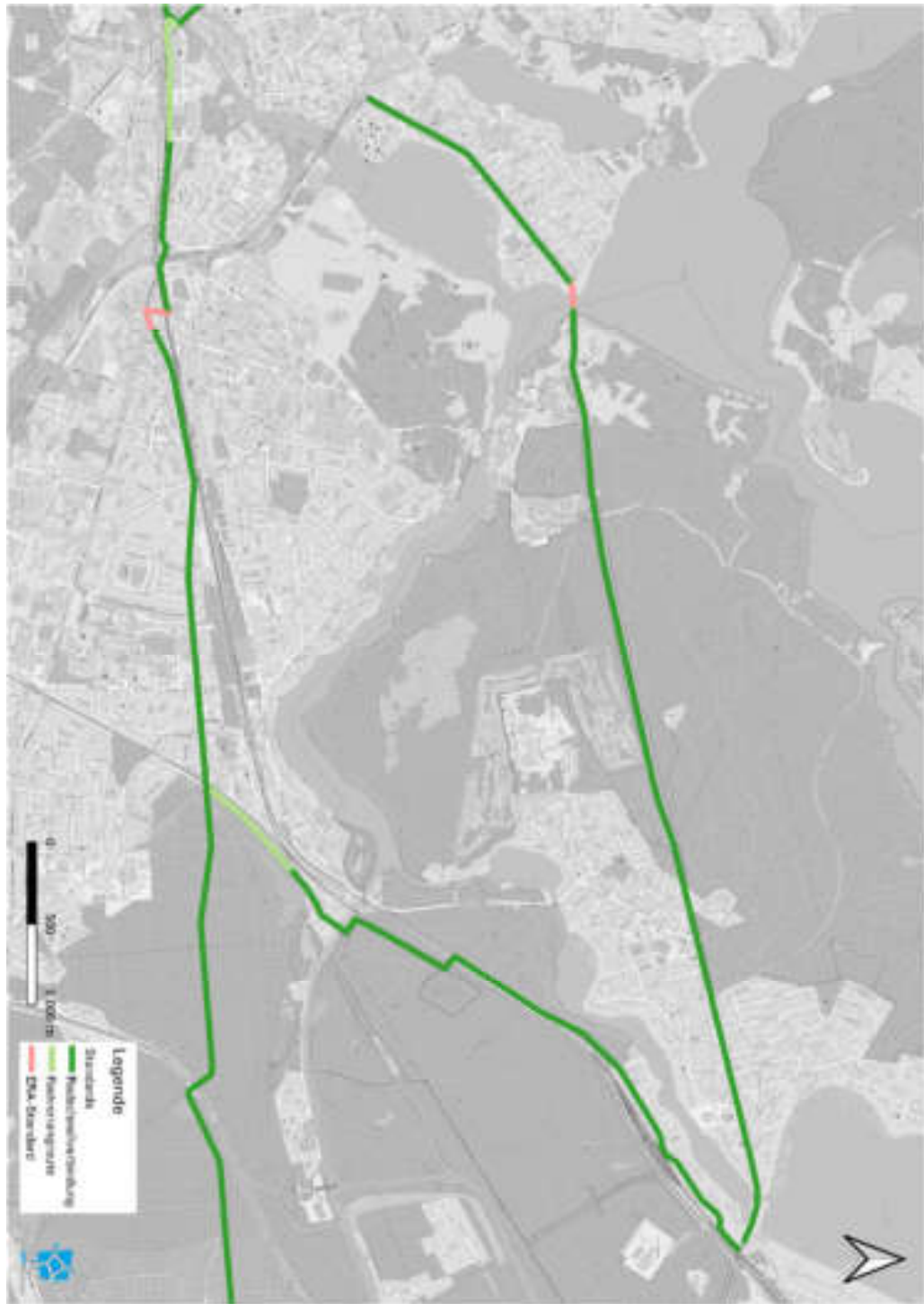
Trasse Potsdam – Teltow

Abschnitt	Route	Gemeinde	Bewertung	Länge [m]	Bauliche Machbarkeit: Aufwand	Bauliche Machbarkeit: Realisierungschancen	Begründung / Maßnahmen
TKS-01.1	Potsdam - Teltow	LH Potsdam	Vorzugstrasse	0,79	hoch	voraussichtlich ohne Einschränkungen umsetzbar	Umgestaltung Fahrbahnquerschnitt (Zweirichtungsradweg im Seitenraum), weitere Abstimmungen zur Kfz-Verkehrsführung notwendig
TKS-01.2	Potsdam - Teltow	LH Potsdam	Vorzugstrasse	0,67	hoch	voraussichtlich nur mit leichten Einschränkungen umsetzbar	Umgestaltung Fahrbahnquerschnitt (Zweirichtungsradweg im Seitenraum)
TKS-01.3	Potsdam - Teltow	LH Potsdam	Vorzugstrasse	0,67	hoch	voraussichtlich ohne Einschränkungen umsetzbar	Fahrradstraße inkl. neuer Oberfläche (Bestand: Kopfsteinpflaster)
TKS-01.4	Potsdam - Teltow	LH Potsdam	Vorzugstrasse	0,15	hoch	voraussichtlich ohne Einschränkungen umsetzbar	Schutzstreifen inkl. neuer Oberfläche (Bestand: Kopfsteinpflaster, alte Straßenbahngleise)
TKS-01.5	Potsdam - Teltow	LH Potsdam	Vorzugstrasse	0,15	gering	voraussichtlich ohne Einschränkungen umsetzbar	keine Maßnahmen möglich
TKS-02	Potsdam - Teltow	LH Potsdam	Vorzugstrasse	0,95	gering	voraussichtlich ohne Einschränkungen umsetzbar	Fahrradstraße, Signalisierung am KP Paul-Neumann-Straße anpassen
TKS-03	Potsdam - Teltow	LH Potsdam	Vorzugstrasse	1,31	gering	voraussichtlich ohne Einschränkungen umsetzbar	Fahrradstraße, Signalisierung am KP August-Bebel-Straße anpassen
TKS-04-a1	Potsdam - Teltow	LH Potsdam	Vorzugstrasse	0,42	gering	voraussichtlich ohne Einschränkungen umsetzbar	Fahrradstraße
TKS-04-a2	Potsdam - Teltow	Berlin	Vorzugstrasse	0,15	gering	voraussichtlich ohne Einschränkungen umsetzbar	Fahrradstraße
TKS-04-a3	Potsdam - Teltow	LH Potsdam	Vorzugstrasse	1,85	hoch	voraussichtlich nur mit leichten Einschränkungen umsetzbar	Radwegausbau (wie Neubau), Beleuchtung, Einschränkungen aus umwelt- und naturschutzfachlicher Sicht zu erwarten
TKS-04-a4	Potsdam - Teltow	Gem. Stahnsdorf	Vorzugstrasse	1,00	hoch	voraussichtlich nur mit leichten Einschränkungen umsetzbar	Radwegausbau (wie Neubau), Beleuchtung, Einschränkungen aus umwelt- und naturschutzfachlicher Sicht zu erwarten
TKS-04-a5	Potsdam - Teltow	Gem. Stahnsdorf	Vorzugstrasse	1,01	hoch	voraussichtlich nur mit leichten Einschränkungen umsetzbar	Radwegausbau (wie Neubau), Beleuchtung, Einschränkungen aus umwelt- und naturschutzfachlicher Sicht zu erwarten, Waldfriedhöfe

Abschnitt	Route	Gemeinde	Bewertung	Länge [m]	Bauliche Machbarkeit: Aufwand	Bauliche Machbarkeit. Realisierungschancen	Begründung / Maßnahmen
TKS-04-a6	Potsdam - Teltow	Gem. Stahnsdorf	Vorzugstrasse	1,61	gering	voraussichtlich ohne Einschränkungen umsetzbar	Fahrradstraße
TKS-05-b1	Potsdam - Teltow	Gem. Stahnsdorf	Vorzugstrasse	0,21	hoch	voraussichtlich nur mit leichten Einschränkungen umsetzbar	Rad- bzw. Schutzstreifen (Markierungsarbeiten, ERA-Standard), Umgestaltung Seitenraum (Parken), abschnittsweise ggf. beengte Platzverhältnisse
TKS-05-b2	Potsdam - Teltow	Gem. Kleinmachnow	Vorzugstrasse	1,22	hoch	voraussichtlich nur mit leichten Einschränkungen umsetzbar	Fahrradstraße (RVR-Standard) inkl. neuer Oberfläche (Bestand: Kopfsteinpflaster), Abstimmungen wegen Denkmalschutz
TKS-05-b3	Potsdam - Teltow	Gem. Kleinmachnow	Vorzugstrasse	0,31	hoch	voraussichtlich nur mit leichten Einschränkungen umsetzbar	Radwegausbau (RSVe-Standard), Neubau Gehweg, abschnittsweise ggf. beengte Platzverhältnisse
TKS-06-b1	Potsdam - Teltow	Gem. Kleinmachnow	Vorzugstrasse	0,46	hoch	voraussichtlich nur mit großen Einschränkungen umsetzbar	Neubau am Teltowkanal, Einschränkungen aus umwelt- und naturschutzfachlicher Sicht zu erwarten, Abstimmungen mit zuständigen Stellen notwendig, Platz- und Eigentumsverhältnisse noch nicht abschätzbar
TKS-06-b2	Potsdam - Teltow	Stadt Teltow	Vorzugstrasse	2,63	hoch	voraussichtlich nur mit leichten Einschränkungen umsetzbar	Neubau am Teltowkanal inkl. Brücke, Einschränkungen aus umwelt- und naturschutzfachlicher Sicht zu erwarten, Abstimmungen mit zuständigen Stellen notwendig

10.21 Anhang XXI: Standarderreichung







10.22 Anhang XXII: Dokumentation Beteiligungsverfahren



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

Landkreis Potsdam-Mittelmark

Fachplanung

SHP Ingenieure / Bosch & Partner

Grafik

Design-Gruppe

Moderation

TOLLERORT entwickeln & beteiligen





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)

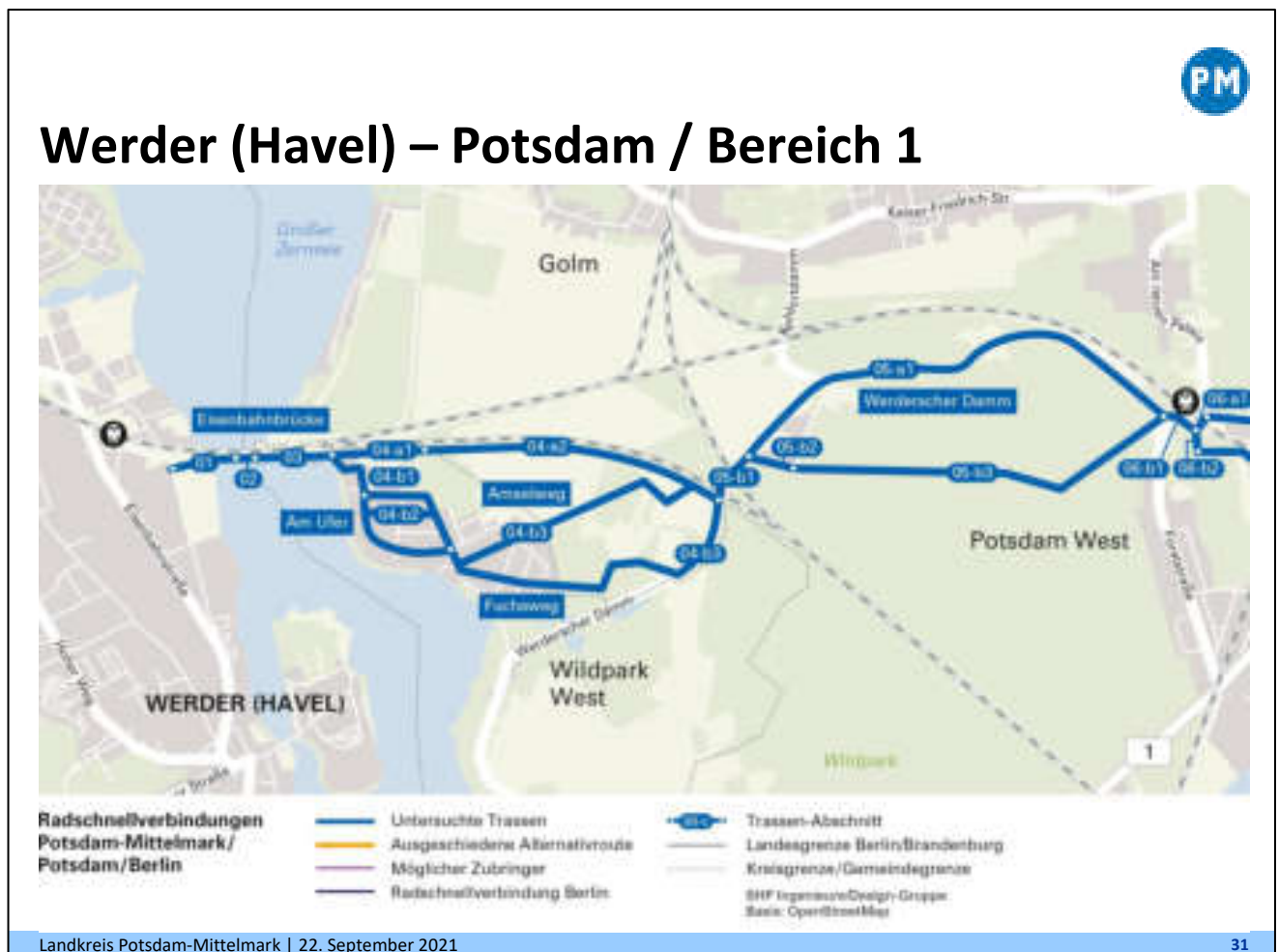
- **Frage: Wie findet die Verknüpfung der Radschnellverbindungen mit den aktuell erstellten kommunalen Radverkehrskonzepten statt, damit Anbindungen berücksichtigt werden?**

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

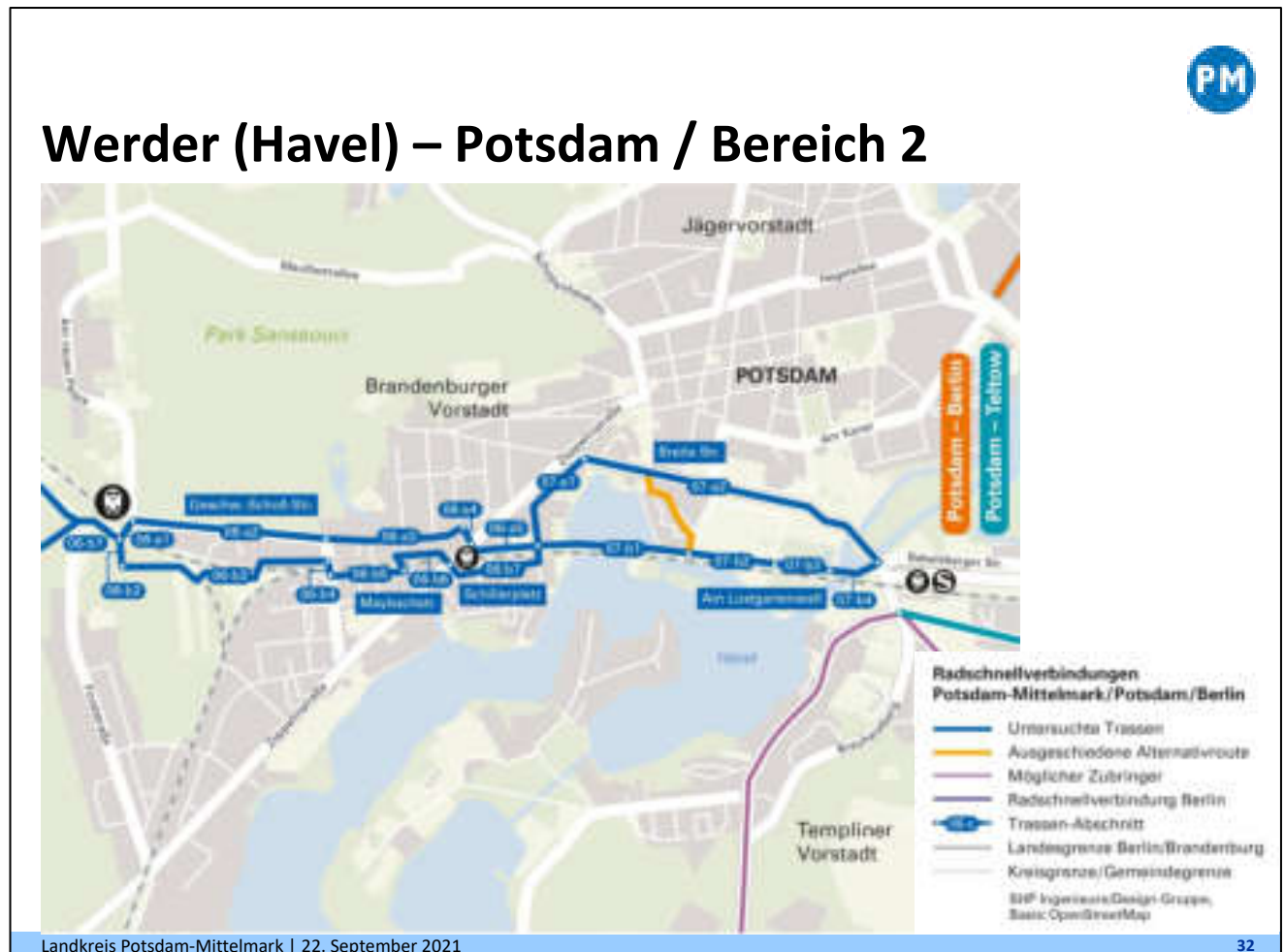
Frau Bröhan stellt zunächst Hinweise und allgemeine Anmerkungen aus dem bereits laufenden Online-Dialog zu den beiden Bereichen des Trassenkorridors vor. Dabei geht sie auch auf die von den Beteiligten bevorzugten Trassenvarianten ein.

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: SHF Ingenieure/Design-Gruppe (Plangrundlage: 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 vorgesehenem 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.

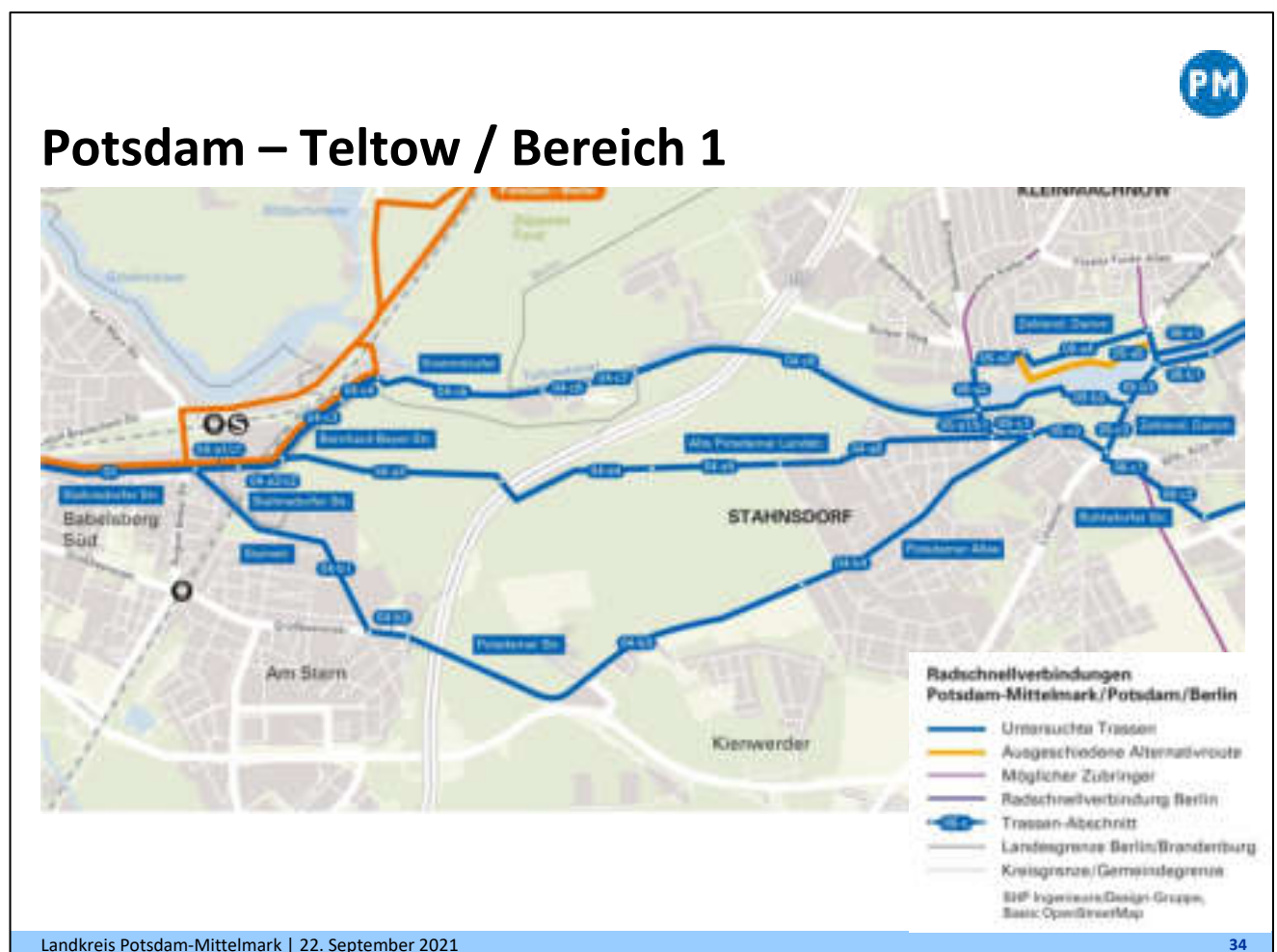
- **Anmerkung: Separate Führung - meine Kinder würde ich nicht auf einer Straße fahren lassen, die nur durch eine Markierung auf der Straße vom Pkw-Verkehr getrennt ist.**

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.



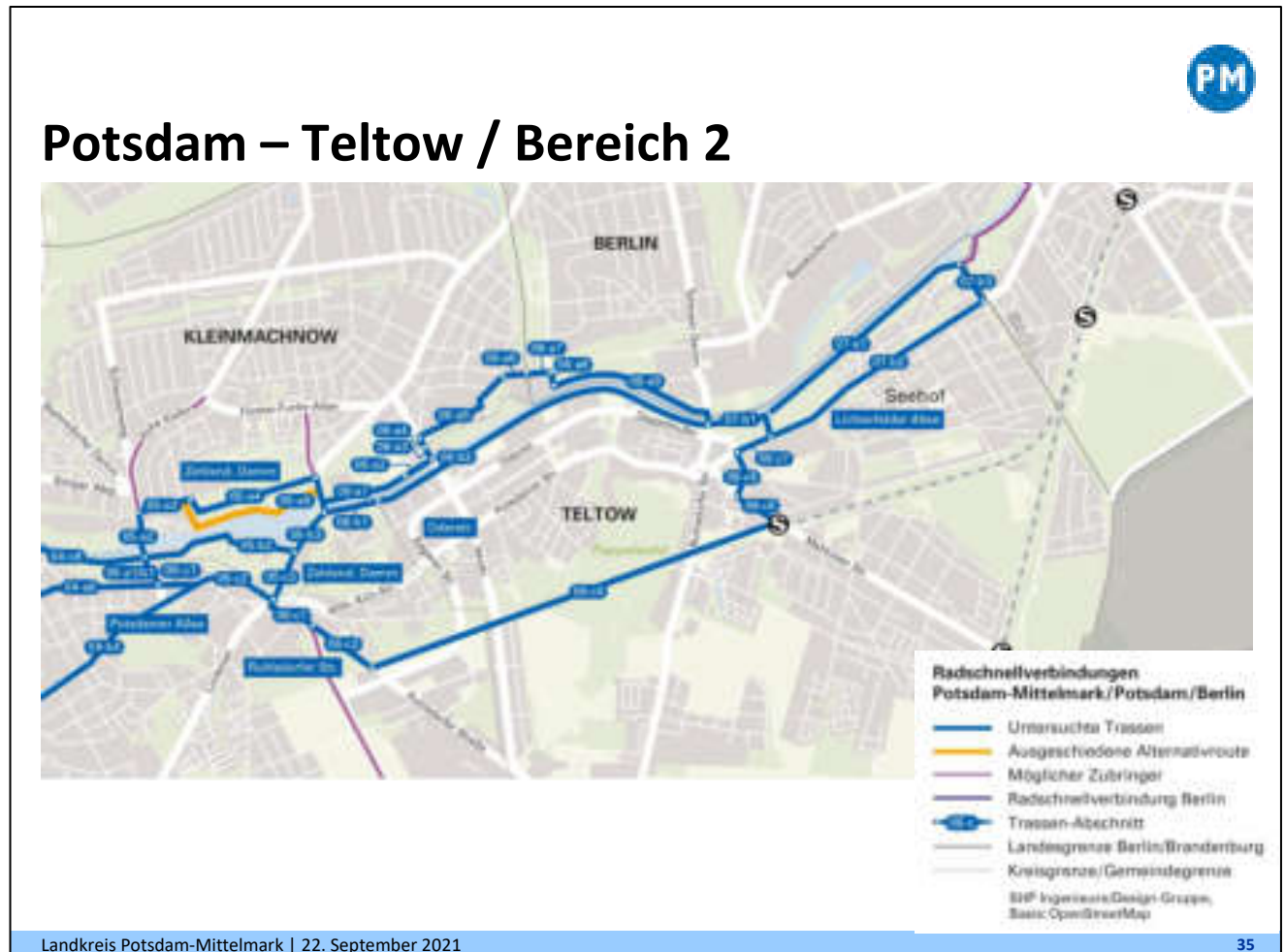
Landkreis Potsdam-Mittelmark | 22. September 2021

34

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-Pedececs 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