



Kreisverband
Potsdam

BUND-KV Potsdam Mauerstr. 1 14469 Potsdam

Landeshauptstadt Potsdam
Fachbereich Mobilität und technische
Infrastruktur- Bereich Verkehrsentwicklung
Herrn Torsten von Einem
Friedrich-Ebert-Straße 79/81
14469 Potsdam

BUND
Kreisverband Potsdam

Vorstand:
Uta Fink,
Klaus E. Petersen
Karl Schwarz
kv.potsdam@bund.net

BUND Brandenburg
Landesgeschäftsstelle
Mauerstraße 1
14469 Potsdam
Tel.: 0331 / 703 997 01
Fax: 0331 / 703 997 99
bund.brandenburg@bund.net

Stellungnahme zum Entwurf des Radverkehrskonzepts 2035 der Landeshauptstadt Potsdam

Dienstag, 12. Mai 2026

Sehr geehrter Herr von Einem,

im Folgendem erhalten Sie die Stellungnahme des BUND Kreisverbandes zum
Radverkehrskonzept Potsdam.

1. Anlass und Gesamtbewertung

Der BUND Kreisverband Potsdam nimmt zum Entwurf des Radverkehrskonzepts 2035 Stellung. Der BUND unterstützt das Ziel, den Radverkehr in Potsdam sicherer, nutzbarer und leistungsfähiger zu machen. Radverkehr ist ein Baustein für Klimaschutz, Lärminderung, Luftreinhaltung, Verkehrssicherheit und eine gerechte Nutzung des öffentlichen Raums.

Der Entwurf enthält sinnvolle Ansätze. Dazu zählen die Netzgliederung, die Maßnahmensteckbriefe und die Auswertung von Radverkehrsmengen, Führungsformen und Sicherheitsfragen. Zugleich bestehen Mängel bei Zielniveau, Bestandsanalyse, Zielnetz, Naturverträglichkeit, Baum- und Vegetationsschutz sowie bei der Aufarbeitung des RVK 2017.

Der BUND fordert eine Überarbeitung vor Beschlussfassung. Radverkehrsausbau darf nicht gegen Stadtgrün, Bäume, Wald, Uferbereiche und ruhige Landschaftsräume ausgespielt werden. Vorrang hat die Umverteilung vorhandener Kfz-Flächen.

2. Einbeziehung der Online-Kommentierung zu Abschnitt 8

Die Stellungnahme bezieht auch die Online-Kommentierung zum Abschnitt 8 des Beteiligungsportals ein:

<https://mitgestalten.potsdam.de/de/besserradeln/kommentierung-rvk?section=8>

Die dort angesprochene Ebene des Streckennetzes und der Maßnahmen darf nicht nur als Sammlung von Einzelhinweisen behandelt werden. Hinweise zu Netzergänzungen, Streckenführung, Naturverträglichkeit, Beleuchtung und Maßnahmensteckbriefen müssen in Zielnetz, Karten und Steckbriefe eingearbeitet werden.

Kapitel 8.1 des Entwurfs beschreibt Maßnahmen als Lösungsansätze, die später zu prüfen und zu modifizieren sind. Diese Vorgehensweise reicht nicht aus, wenn das RVK Grundlage für Verwaltungshandeln, Prioritäten und Mittelverwendung sein soll. Konflikte mit Bebauungsplänen, Natur- und Denkmalschutz müssen bereits auf Konzeptebene benannt und mit Alternativen geprüft werden.

3. Zielniveau, Verkehrssicherheit und Modal Split

Die Ziele des Entwurfs sind zu begrüßen, bleiben aber zu niedrig. Die Zielwerte von 28 Prozent Radverkehrsanteil bis 2028 und 30 Prozent bis 2033 schöpfen das Potenzial nicht aus. Eine Steigerung um zwei Prozentpunkte in fünf Jahren ist für Potsdam zu gering.

Radverkehrsförderung darf nicht nur aus Angebotsverbesserungen bestehen. Das Konzept muss auch Maßnahmen zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs aufnehmen:

- Umverteilung des Straßenraums zugunsten des Umweltverbunds,
- Abbau überbreiter Kfz-Flächen,
- Reduzierung und Bewirtschaftung von Kfz-Stellplätzen,
- Verkehrsberuhigung,
- systematische Prüfung von Tempo 30 im rechtlich möglichen Rahmen,
- Vorrang für Rad- und Fußverkehr an Knotenpunkten und Lichtsignalanlagen.

Tempo 30 sollte nicht nur an Unfallpunkten geprüft werden. Eine niedrigere Geschwindigkeit senkt das Gefahrenpotenzial für Radfahrende und zu Fuß Gehende und verringert Lärm.

4. Umsetzung des RVK 2017 verbindlich aufarbeiten

Die Anlage 1 zum RVK 2035 zeigt, dass viele Maßnahmen aus dem RVK 2017 umgesetzt wurden. Eine pauschale Aussage, der Großteil sei nicht umgesetzt, wäre sachlich ungenau. Nach eigener Zuordnung der in Anlage 1 aufgeführten 47 Maßnahmen ergibt sich folgendes Bild:

Kategorie	Anzahl	Anteil
abgeschlossene Maßnahmen seit 2017	22	46,8 %
Maßnahmen in Umsetzung, Planung oder Teilumsetzung	14	29,8 %
nicht umgesetzte Maßnahmen	5	10,6 %
gestrichene, zurückgestellte oder gegenstandslos gewordene Maßnahmen	6	12,8 %

Als umgesetzt werden unter anderem Ketziner Straße, Bornimer Chaussee, Rückertstraße/Marquardter Chaussee, die Brücke Werder-Potsdam, mehrere Knotenpunkte, Teile der Zeppelinstraße und mehrere Fahrradparkmaßnahmen geführt. Weiter offen oder nur in Planung sind unter anderem Marquardter Straße, Nedlitzer Straße, Werderscher Damm/Kuhforter Damm außerorts, Lennéstraße, Zeppelinstraße zwischen Luisenplatz und Breite Straße, Charlottenstraße, Gutenbergstraße/Hans-Thoma-Straße, Heinrich-Mann-Allee, Horstweg, Bahnhofstraße, Feuerbachstraße und Teile des Fahrradparkens.

Der BUND fordert für alle nicht vollständig erledigten Maßnahmen eine Tabelle mit Status, Hinderungsgrund, nächstem Schritt, Zuständigkeit, Zeitplan und Finanzbedarf. Zurückgestellte, aufgegeben und gegenstandslos gewordene Maßnahmen sind getrennt auszuweisen.

5. Bestandsanalyse und Karten korrigieren

Die Bestandsanalyse zu Zustand, Sicherheit, Nutzungsdichte und Konfliktlagen ist in Teilen unvollständig. In Karte K2 und im Text sind unter anderem folgende Punkte zu ergänzen oder zu korrigieren:

- Zeppelinstraße: stadteinwärts bestehen durchgehende Führungen; stadtauswärts sind Abschnitte ab Kastanienallee für Überholen und Lastenräder zu eng.
- Geschwister-Scholl-Straße: Auch westlich der Kastanienallee fehlen angemessene Radwege oder Radfahrstreifen.
- Verbindung Kiewitt - Hauptbahnhof über die DB-Brücke, Abschnitte 531 und 532: Problematisch sind vor allem die Treppen; die übrige Wegeverbindung ist differenziert zu bewerten. Die in K1b dargestellte Nutzungsdichte ist aus Sicht des BUND zu niedrig.
- Templiner Damm, Abschnitt 244: Auch hier sind vor allem Treppen und Querungsdetails problematisch; die Wege sind nicht pauschal schlecht.
- Aufstellflächen an Lichtsignalanlagen sind an Breite Straße/Zeppelinstraße und Zeppelinstraße/Geschwister-Scholl-Straße zu klein.
- Konfliktbereiche an Bahnhof Charlottenhof, Tramhaltestelle Luisenplatz stadteinwärts und Tramhaltestelle Schillerplatz sind zu ergänzen.

Karte K2 stellt auch Wege dar, die nicht als Radverkehrsverbindung ausgebaut sind, teils nicht öffentlich oder nur Wald-, Wander- bzw. Feldwege sind. Das wirkt wie eine Vorwegnahme von Netzerweiterungen. Dies betrifft u.a.:

- 448, 460 und 470 im Wildpark,
- 463 am Ostufer des Fahrländer Sees,
- 467 und 469 nördlich Fahrland in der Feldflur,
- 466 südlich Fahrland bzw. im Polder Fahrland,
- 278 zwischen Großbeerenstraße und Nuthe.

Die Zuordnung von Nutzungsdichten ist an diesen Abschnitten zu prüfen. Wo eine Nutzung nicht besteht oder nicht belegt ist, darf sie nicht als Planungsgrundlage erscheinen.

Auch Karte K3 zum Kfz-Parken im Nahbereich von Radinfrastruktur ist zu korrigieren. In der Forststraße ist nach örtlicher Bewertung vor allem Abschnitt 119 problematisch; im weiteren Verlauf 301 sind die bezeichneten Gefahren nicht in gleicher Weise erkennbar. Die Zuwegung zum Campingplatz

Gaisberg, Abschnitt 293_2, ist wegen wild parkender Kfz zu ergänzen. Die Dooring-Gefahr in der Charlottenstraße einwärts, Abschnitte 22_1 und 22_2, muss ausgewiesen werden.

6. Radbelastungsnetz und Bedarfsermittlung verbessern

Die Kategorien des Radbelastungsnetzes sind zu grob. Die Gruppe 0 bis 499 Radfahrende pro Tag ist für die Planung kaum trennscharf. Auch die Gruppen 500 bis 2.500 und über 2.500 sollten weiter untergliedert werden.

Für das Zielnetz fehlen belastbare Daten zu Quellen und Zielen des Radverkehrs. Das betrifft vor allem die Beziehungen zwischen Potsdam, den nördlichen Ortsteilen, den Nachbargemeinden und Berlin-Spandau. Das Konzept muss auch erklären, warum bestimmte Wege wenig genutzt werden. Geringe Nutzung kann Folge von Lärm, Abgasen, Unsicherheitsgefühl, fehlenden Alternativen, schlechter Oberfläche oder Umwegen sein.

7. Zentrum und Innentstadtdurchquerung

PlusRouten und Radschnellverbindungen nutzen nur, wenn die Innenstadt sicher erreicht und auch zügig durchquert werden kann. Das Zentrum bleibt ein Engpass. Der Entwurf enthält hierzu zu wenig konkrete Maßnahmen.

Erforderlich sind sichere Ost-West- und Nord-Süd-Durchquerungen, weniger Kfz-Parken auf Radachsen, sichere Führungen an Haltestellen, ausreichende Aufstellflächen und bessere Knotenpunkte. Besonders zu prüfen sind Friedrich-Ebert-Straße, Charlottenstraße, Gutenbergstraße, Hegelallee, Zeppelinstraße und Breite Straße.

8. Zielnetz: Änderungen begründen

Die Neuordnung in PlusRoute, Hauptroute 1. Stufe und Hauptroute 2. Stufe ist nachvollziehbar. Nicht nachvollziehbar ist, nach welchen Kriterien das Zielnetz 2017 ausgedünnt und um Vorgaben des Radnetzes Brandenburg ergänzt wurde. Der Entwurf muss offenlegen:

- welche Verbindungen aus dem Zielnetz 2017 entfallen,
- warum sie entfallen,
- welche Analyseergebnisse die Entscheidung tragen,
- welche neuen Verbindungen aufgenommen werden,
- welche Alternativen geprüft wurden,
- welche Natur-, Umwelt-, Eigentums- und Denkmalschutzbelange betroffen sind.

Netzergänzungen dürfen nicht nur als Vervollständigungen erscheinen. Sie müssen als neue Planungsentscheidungen kenntlich sein.

9. Natur- und Landschaftsschutz bei Netzergänzungen

Der BUND unterstützt Radverkehrsausbau. Er darf aber nicht dazu führen, dass Ufer, Wald, Feldflur und ruhige Landschaftsräume ohne Not erschlossen, beleuchtet oder versiegelt werden. Die folgenden Netzergänzungen sind zu streichen oder grundlegend neu zu prüfen.

9.1 Fahrland/Krampnitz - Nedlitz am Fahrlander See

Die Verbindung Fahrland/Krampnitz - Nedlitz entlang des Ostufers des Fahrlander Sees, insbesondere Abschnitt 463 und die Fortsetzung Richtung Neu Fahrland/Nedlitz, wird abgelehnt. Dort besteht nach örtlicher Kenntnis allenfalls ein ungewidmeter Trampelpfad. Der Uferbereich ist Brut-, Rast- und Nahrungshabitat für Wasservögel. Eine Wegebeleuchtung ist auszuschließen. Die Verbindung ist aus dem Zielnetz zu streichen oder bis zum Nachweis einer naturverträglichen Alternative zurückzustellen.

9.2 Südumfahrung Fahrland / Polder Fahrland

Die Südumfahrung Fahrland entlang Fahrlander Weinberg und durch den Polder Fahrland wird abgelehnt. Die Abschnittsnummer ist in den Unterlagen eindeutig zu klären; in der Zuarbeit werden 446 bzw. 466 angesprochen. Die Relation besteht nur abschnittsweise als Feldweg. Der verkehrliche Nutzen gegenüber einer verbesserten Ortsdurchfahrt ist gering. Die Führung würde ruhige Landschaftsräume belasten. Eine Beleuchtung ist abzulehnen.

9.3 Nordumfahrung Fahrland

Eine Führung nördlich von Fahrland entlang einer möglichen Tramtrasse, insbesondere Abschnitte 467 und 469, kann erst mit der Tramplanung bewertet werden. Vorher darf sie im RVK nicht vorfestgelegt werden. Beleuchtung in der Feldflur ist zu vermeiden oder streng zu begrenzen.

9.4 Wildpark / Werdersteig

Die Einstufung des Werdersteigs im Wildpark, Abschnitt 448, als hochrangige Verbindung ist kritisch. Wege im Wildpark haben Natur-, Wald- und Erholungsfunktion. Eine Beleuchtung im Wildpark wird abgelehnt. Eine Asphaltierung oder Verbreiterung darf nur nach Variantenprüfung und naturschutzfachlicher Prüfung erfolgen. Die Abschnitte 460 und 470 im Wildpark dürfen nicht durch Kartendarstellung zu künftigen Radverkehrsanlagen vorgeprägt werden.

9.5 Potsdamer Straße / Katharinenholz

Der Radwegausbau an der Potsdamer Straße, Abschnitte 420_1 und 420_2, steht nach der Zuarbeit im Zusammenhang mit einer geplanten Busspur. Ein Eingriff in das Katharinenholz ist ohne Nachweis des Erfordernisses und ohne Alternativenprüfung abzulehnen. Vorrang hat die Nutzung vorhandener Verkehrsflächen.

9.6 Verbindung Kuhfort - Bahnhof Pirschheide

Die Verbindung Kuhfort - Bahnhof Pirschheide über 460 bis 470 ist in der vorgeschlagenen Form zu prüfen. Vorrangig zu untersuchen ist eine Führung über den Wirtschaftsweg 460 zur Waldschule Wildpark und weiter über bereits ausgebaute Wege südlich zur B2. Von dort können Zeppelinstraße oder der Waldweg durch das Walddreieck Wildpark zur Tramstation bzw. zum Bahnhof Pirschheide angebunden werden.

10. Fehlende Verbindungen aufnehmen oder höherstufen

Der BUND empfiehlt die Aufnahme bzw. Höherstufung folgender Verbindungen:

- Templiner Damm, Abschnitte 55, 244 und 444, zwischen PlusRoute B1 und PlusRoute Uferstraße nach Caputh: mindestens Hauptroute 1. Stufe. Die Verbindung ist für Tourismus und Alltagsverkehr Richtung Schwielowsee wichtig und stärkt Tangentialverbindungen.

- Kurzverbindung Krampnitz - Fahrland zwischen B2 auf Höhe Bootscenter und Ketziner Straße, Abschnitte 192 und 133. Zu prüfen sind Dänische Allee oder Schwedische Allee. Die Relation nördliche Ortsteile - Berlin-Spandau ist zu berücksichtigen.

Die Ausweisung einer PlusRoute vom Hauptbahnhof entlang der DB-Strecke zur Zeppelinstraße wird begrüßt.

11. Maßnahmensteckbriefe vervollständigen

Die Maßnahmensteckbriefe müssen vollständig und eindeutig sein. Aus der Zuarbeit ergeben sich Lücken bzw. Zuordnungsfragen bei folgenden Abschnitten:

- 531, 532 und 238_5 als Teile des Radwegs entlang der Magdeburger Bahn; 532 wird möglicherweise unter 501 behandelt.
- 500 und 501, Gutenbergstraße zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Schopenhauerstraße, obwohl dort eine PlusRoute vorgesehen ist.
- 516, Havelquerung Hermannswerder - Kiewitt.
- 244, Havelquerung bzw. Verbindung entlang des Templiner Damms.

Für jeden Zielnetzabschnitt sind Abschnittsnummer, Lage, Bestand, Bewertung, Maßnahme, Priorität, Umweltkonflikte und Umsetzungsstand anzugeben.

12. Stadtvegetation, Bäume und Alleen schützen

Das RVK nennt an einzelnen Stellen Baumbestand, Bäume im Nahbereich, Alleebäume, Wurzelschutz und Denkmalschutz. Diese Hinweise reichen nicht. Für alle Maßnahmen mit Baum- oder Vegetationskonflikten ist ein verbindlicher Prüfstandard aufzunehmen:

- Erfassung von Baumbestand, Stammstandorten, Kronentraufen und Wurzelräumen,
- Prüfung von Schutzstatus, Vitalität, Alleecharakter und Denkmalbezug,
- Bewertung von Eingriffen in Wurzelräume,
- Darstellung von Fällrisiken,
- Alternativenprüfung mit Vorrang für Kfz-Flächenumverteilung,
- Vorgaben zu Wurzelschutz, Bauverfahren und Bauüberwachung,
- Ausschluss vermeidbarer Baumfällungen,
- öffentliche Dokumentation der Abwägung.

Die Drewitzer Straße aus dem RVK 2017 zeigt, dass Radverkehrssicherheit und Baumschutz zusammen gedacht werden können. Dort wurde wegen der Baumallee auf straßenbegleitende Radwege verzichtet und eine Führung mit Schutzstreifen gewählt, um Baumfällungen für Sichtbeziehungen zu vermeiden.

13. Leuchtturmprojekte

Leuchtturmprojekte müssen an Konfliktpunkten erkennbare Verbesserungen bringen. Punktuelle Markierungen und Roteinfärbungen reichen nicht. Erforderlich sind ausreichende Breiten, sichere Knotenpunkte, Schutz vor Dooring, gute Oberflächen, sichere Querungen, Lösungen an Haltestellen und Vorrang für den Umweltverbund.

Wo hohe Kfz-Belastungen bestehen, dürfen baulich getrennte Führungen nicht vorschnell ausgeschlossen werden. Zugleich dürfen sie nicht durch Eingriffe in Bäume, Alleen oder Grünflächen erkaufte werden, wenn Kfz-Flächen umverteilt werden können.

14. Fahrradparken und ÖPNV-Verknüpfung

Der Ausbau des Fahrradparkens ist nicht abgeschlossen. Einzelne Anlagen wurden umgesetzt, andere sind nur provisorisch, kleinteilig erweitert, in Genehmigungsplanung oder nicht begonnen. Fahrradparken an Bahnhöfen, Tramhaltestellen und Busknoten ist als eigener Umsetzungsschwerpunkt zu behandeln. Erforderlich sind sichere, überdachte und gut erreichbare Anlagen mit ausreichender Kapazität.

15. Zusammenfassende Forderungen

1. Zielwerte für den Radverkehrsanteil anheben und mit MIV-Reduktion verbinden.
2. Tempo 30 systematisch prüfen und im rechtlich möglichen Rahmen ausweiten.
3. RVK 2017 mit Status, Hinderungsgrund, Zuständigkeit, Zeitplan und Finanzbedarf aufarbeiten.
4. Bestandsanalyse und Karten K1, K2 und K3 korrigieren.
5. Quell- und Zielverkehre, Nachbargemeinden und unterdrückte Nachfrage in die Bedarfsermittlung einbeziehen.
6. Innenstadtdurchquerung als Schwerpunkt behandeln und priorisieren.
7. Zielnetzänderungen und Netzergänzungen begründen.
8. Online-Hinweise zu Abschnitt 8 auswerten und in Karten sowie Steckbriefe übertragen.
9. Naturkritische Netzergänzungen am Fahrländer See, im Polder Fahrländ, im Wildpark und am Katharinenholz streichen.
10. Keine Beleuchtung in sensiblen Ufer-, Wald- und Feldflurbereichen ohne zwingenden Nachweis. Beleuchtungen prinzipiell Insektenfreundlich gestalten.
11. Baum- und Vegetationscheck für alle betroffenen Maßnahmen einführen.
12. Kfz-Flächen vor Grünflächen in Anspruch nehmen.
13. Maßnahmensteckbriefe vollständig und eindeutig vorlegen.
14. Templiner Damm und Kurzverbindung Krampnitz - Fahrländ aufnehmen bzw. höherstufen.
15. Leuchtturmprojekte mit messbaren Qualitätsanforderungen hinterlegen.
16. Fahrradparken an ÖPNV-Knoten als Umsetzungsschwerpunkt festlegen.
17. Jährlich öffentlich über Umsetzung, Mittel, Personal und Zielerreichung berichten.

16. Schlussbemerkung

Das RVK 2035 kann die Verkehrswende in Potsdam voranbringen. Dafür muss es verbindlicher werden. Es muss zeigen, welche Maßnahmen wann umgesetzt werden, welche alten Maßnahmen offen bleiben und wie Konflikte mit Natur, Stadtgrün, Bäumen, Wald, Ufern und Denkmalschutz gelöst werden.

Der BUND bittet, die Hinweise in die Überarbeitung aufzunehmen und die Beteiligungsergebnisse nachvollziehbar auszuwerten.

Mit freundlichen Grüßen

Für den BUND Kreisvorstand Potsdam
gez. Klaus E. Petersen und Axel Kruschat