

Sechs Routen wurden untersucht

Neue Route für Radschnellweg von Krampnitz nach Potsdam



Artikel anhören • 5 Minuten

Eine Studie hat Varianten für eine möglichst gute Fahrradverbindung zwischen der Potsdamer Innenstadt und dem neuen Stadtteil im Norden geprüft. Die für Radfahrer beste Variante ist jedoch zu aufwendig in der Umsetzung.



[Peter Degener](#)

16.02.2024, 19:03 Uhr

Artikel verschenken

Krampnitz. Es gibt eine neue Route für einen Radschnellweg, der den künftigen Stadtteil Krampnitz im Potsdamer Norden an die Innenstadt anbinden soll. Im Mobilitätsausschuss hat die Stadtverwaltung am Donnerstagabend die Ergebnisse einer Machbarkeitsstudie vorgestellt. Sechs Routen wurden untersucht, drei davon verworfen und eine zur Vorzugsvariante erklärt. Der [bisher im Krampnitzer Verkehrskonzept favorisierte Bau eines Radschnellwegs abseits der B2 über den Weißen See](#) ist nun kein Thema mehr.

Lesen Sie auch

- [Was passiert 2024 beim Bau des neuen Stadtteils Krampnitz?](#)
- [Potsdams größte Gefahren für Radfahrer: Wie der Fahrradverkehr sicherer werden kann](#)

Variante 1 über die Gellertstraße zur Bundesstraße 2 nach Potsdam

Die Vorzugsvariante 1a führt vom westlichen Teil des neuen Quartiers entlang der Gellertstraße, die Fahrland mit der Bundesstraße 2 verbindet. Auf diesem Teil der

Strecke würde der Radschnellweg in Kombination mit einem Gehweg mindestens fünf Meter breit sein. Auf dem anschließenden Wegstück auf der B2 durch Neu Fahrland wäre ein vom Gehweg getrennter und mindestens zwei Meter breiter Radweg möglich. Auf dem letzten Stück über die Insel Neu Fahrland, wo der Straßenraum durch die Bebauung und die geplante Straßenbahn-Trasse eng ist, muss abschnittsweise ein gemeinsamer Geh- und Radweg genügen. Die Strecke umfasst rund 3,1 Kilometer bis zum Campus Jungfernsee, bis zum Jägertor im Stadtzentrum sind es 6,7 Kilometer. 500 Meter kürzer wäre ein Radschnellweg (Variante 1b), der vom östlichen Rand von Krampnitz – beginnend etwa am einstigen Kasernenturm – und dann parallel zur Bundesstraße 2 nach Süden führt. Doch die Studie hat diese Route verworfen, weil das „Qualifizierungspotenzial für einen Radschnellweg nicht abschätzbar“. Denn hier läuft noch das Planfeststellungsverfahren für die Tram. Klar ist aber, dass auch auf diesem Abschnitt ein Radweg entstehen wird – ob der auch die Standards eines Radschnellwegs erfüllt, wird sich noch zeigen.

Die Trasse über Gellertstraße und B2 bekommt in der Bewertungsmatrix die meisten Punkte im Blick auf die Anbindung an das bestehende Verkehrsnetz, bei den Kosten und der Komplexität der Umsetzung. Der Grund: Viele Planungen müssen durch den Bau der Tramtrasse sowieso erfolgen – das spart Ressourcen. Allerdings werden die Standards für einen Radschnellweg nur auf gut der Hälfte der Strecke erfüllt.

Lesen Sie auch

- [Potsdams schönste Radwege](#)
- [Potsdams schlechteste Radwege](#)

Variante 2 mit neuer Brücke über den Sacrow-Paretzer Kanal

Neben der Variante über Gellertstraße und Insel Neu Fahrland gibt es zwei weitere Routen, die ebenfalls detaillierter geprüft wurden. Die zweite Trasse führt dabei von Krampnitz direkt nach Süden entlang des Ostufers des Fahrlander Sees und dann entlang der Ringstraße durch die Wohnsiedlung, die zwischen dem See und dem Sacrow-Paretzer Kanal liegt. Der Kanal, der an dieser Stelle rund 60 Meter breit ist, müsste mit einer Brücke für Fußgänger und Radfahrer überspannt werden. Danach würde die Trasse über den Fahrlander Damm bis zum Lerchensteig führen. Bis zum Jägertor sind es über diese Strecke etwa 7,3 Kilometer.

Auf dieser Route könnte aber fast durchgängig ein fünf Meter breiter Radweg umgesetzt werden, größtenteils als Fahrradstraße, die für Autos freigegeben ist, die aber keinen Vorrang haben. Für Radfahrer wäre diese Trasse von allen geprüften diejenige mit dem höchsten Standard sowie Sicherheits- und Nutzungsfaktor. Als

Nachteile werden die hohen Kosten für eine Brücke und „vergleichsweise hohe Eingriffe in naturschutzrechtliche Belange“ genannt, außerdem Eigentumsfragen, was nötige Grundstücke angeht.

Lesen Sie auch

- [Hier werden in Brandenburg die meisten Fahrräder geklaut](#)
- [Fahndung per Haftbefehl: Mutmaßlicher Fahrraddieb aus Potsdam schwänzt](#)

Prozess

Variante 3 entlang des Fahrländer Sees über den Kirchberg

Die dritte Trasse kombiniert Teile beider Routen, schneidet allerdings in der Bewertung am schlechtesten ab. Auch hier geht es vom westlichen Bereich von Krampnitz direkt entlang des Fahrländer Sees nach Süden, dann aber nicht durch die Wohnsiedlung und über den Sacrow-Paretzer Kanal, sondern stattdessen über die Straße Am Kirchberg vorbei am Neu Fahrländer Bürgerhaus und der Birnenplantage bis zur B2, wo der Radweg dann wie in Variante 1 über die Insel Neu Fahrland geführt wird. Diese Route ist mit 7,3 Kilometer genauso lang, wie Variante 2.

In der Bewertung schneidet sie dennoch schlechter ab, was Nutzungspotenzial, Ausbaustandards für Radschnellwege und Verkehrssicherheit angeht. Schwierig wären auch hier die teils hohen Eingriffe in den Naturschutz. Pluspunkte gab es für die Kosten und die technische Umsetzbarkeit, weil auch hier teils die Planungen der Tramtrasse genutzt werden können und keine neue Brücke nötig ist.

Der für Radfahrer beste Radweg nach Krampnitz wird verworfen

Das Fazit der Untersuchung: Die zweite Variante, die mit weniger Konflikten mit Autofahrern und Fußgängern behaftet wäre und auf einem Großteil der Strecke ausreichend Platz bietet – also am besten die Anforderungen an eine gute Radverbindung erfüllen würde, ist zugleich mit zahlreichen Hürden in der Umsetzung verbunden. Dieser hohe Aufwand „lässt sich mit dem verkehrlichen Nutzen nicht aufwiegen“, heißt es in der Präsentation. Deshalb wird stattdessen nun die unkompliziertere Variante 1a ausgearbeitet. Immerhin: Diese ist rund 600 Meter kürzer als die Routen entlang des Fahrländer Sees.