



Maßnahmensteckbrief 01

Mobilität

Qualifizierung Haltestellen Abzweig nach Nedlitz (Bornim)

Kurzbeschreibung (Problemlage)

Zwischen den Ortslagen Bornim und Nedlitz befindet sich der Abzweig Lerchensteig/Rückerstraße. Dieser führt zu einer Siedlung des ehemaligen Gutes Bornim. Neben Wohnhäusern befinden sich u.a. mit dem Agar-Institut Bornim und dem TÜV Rheinland wichtige Arbeitgeber in dieser Siedlung. Die Busanbindung verläuft über die Linie 692. Entlang des Lerchensteigs Richtung Nedlitz verkehrt zusätzlich die Linie 698.

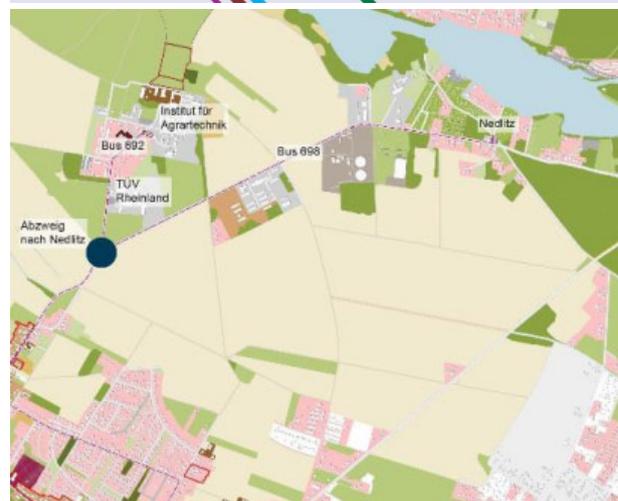
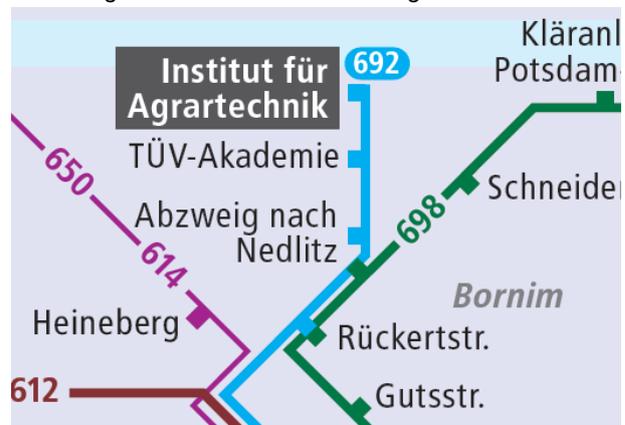
Die Haltestellen Abzweig nach Nedlitz befinden sich am Straßenrand ohne Geh- und Radweg und verfügen weder über ein Wartehäuschen oder eine Beleuchtung noch über Wegeverbindungen in die Ortslage des Gutes Bornim. Aus Sicherheits- und Akzeptanzgründen ist die Haltestellensituation an diesem Umsteigepunkt zu verbessern.

Die Haltestelle wird u.a. von Bewohnern des gegenüberliegenden Sozialdorfs genutzt, das sich an der Straße Lerchensteig befindet. Der dort verkehrende Bus 698 hat eine geringere Taktung als die Buslinie 692. Entlang der Straße Lerchensteig, die zur Haltestelle Abzweig nach Nedlitz führt, gibt es weder Beleuchtung noch Fuß- oder Radweg.

Kurzfristig wurden die Wartebereiche im Sommer 2016 bereits gepflastert.



Verortung: Rückerstraße/Lerchensteig



Handlungsbedarf

Der Bedarf für eine Haltestelle am Abzweig Rückerstraße/ Lerchensteig in die Ortslage Gut Bornim ergibt sich einzig durch die Umstiegssituation zwischen den Buslinien 692 und 698 sowie durch die Bewohner des Sozialdorfes am Lerchensteig. Die Linie 692 verkehrt zwischen dem Klinikum und dem Institut für Agartechnik in Bornim, die Linie 698 führt von der Ortslage Nedlitz (Weißer See) über Bornim zur Tram-Haltestelle Kirschallee. Derzeit besteht keine Busverbindung zwischen dem Gut Bornim und Nedlitz in westlicher Richtung zur Tram-Endhaltestelle Viereckremise bzw. zum Campus Jungfersee. Als Vorschlag ist die Zusammenlegung der beiden Linien mit einem Abstecher zum Gut Bornim sowie Verlängerung bis zur Viereckremise zu prüfen. Mit dieser Variante würde ein baulicher Umbau der Haltestellen Abzweig Nedlitz entfallen. Die vorhandene Haltestelle ist im Sommer 2016 gepflastert worden, womit der eigentlich benannte Handlungsbedarf entfällt.

Langfristig ist die Straße Lerchensteig sowie die Max-Eyth Alle um Fuß- und Radwege einschließlich Beleuchtung zu ergänzen, da hier weitere Funktionen angesiedelt werden. Künftig soll dort ein Sportplatz u.a. für Vereinssport gebaut werden, wodurch die Nutzungsfrequenz weiter zunehmen wird.

Einzelbausteine/ Umsetzungsschritte

- » Prüfung inwiefern die Umstiegssituation an der Haltestelle Abzweig nach Nedlitz entfallen kann, indem die Buslinien 692 und 698 zusammengelegt werden.
- » Anschluss und Lückenschluss an die Tramhaltestelle Campus Jungfersee
- » Ergänzung von Fuß- und Radwegen entlang der Straße Lerchensteig / Max-Eyth Allee einschließlich Beleuchtung

Projektträger und Partner

Ansprechpartner LHP	Bereich Verkehrsentwicklung
Projektträger	LHP
Partner	VIP

Kosten und Förderoptionen

Kostenschätzung	Abhängig vom Umfang der Maßnahme
Förderoptionen	Nicht bekannt

Ziele und Umsetzung

Ziele	<ul style="list-style-type: none"> » Verbesserung des ÖPNV-Angebotes » Ausbau der Verknüpfungen von Verkehrsangeboten
Status	<input checked="" type="checkbox"/> Maßnahme in Prüfung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Vorbereitung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Planung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Umsetzung
Kategorie	<input type="checkbox"/> gesamträumlich bedeutsam <input type="checkbox"/> lokal bedeutsam <input type="checkbox"/> beispielgebend <input checked="" type="checkbox"/> perspektivisch



Maßnahmensteckbrief 02

Bornim

Straßenraumgestaltung und Querungshilfen

Ortsdurchfahrt Bornim

Kurzbeschreibung (Problemlage)

Die Ortslage Bornim unterliegt entlang der B 273 einer starken Verkehrsbelastung. Die B 273 dient als Zubringer zum Berliner Ring über die Autobahnauffahrt Potsdam-Nord. Innerhalb der Ortslage besteht keine Tempobeschränkung, so dass die Fahrzeuge mit 50 km/h den Stadtteil durchfahren können. Vor der Grundschule ist abschnittsweise eine Reduzierung auf Tempo 30 km/h ausgewiesen.

Im gesamten Bornimer Straßenabschnitt gibt es vier Ampelanlagen: an der Kreuzung Amundsenstraße, an der Kreuzung Florastraße sowie Fußgängerampeln an der Rückertstraße/ Hugstraße und auf Höhe der Grundschule Bornim.

Südlich an die Bundesstraße grenzen Waldflächen, so dass in diesem Bereich nur wenig Querungsbedarfe entstehen. Im westlichen Straßenabschnitt befinden sich einige publikumswirksame Einrichtungen mit Querungsbedarfen u.a. Kita, Grundschule, Gastronomie. Zudem sollen zukünftig bisher ungenutzte Flächen Am Raubfang erschlossen werden.

Die Radverkehrsführung erfolgt auf der nördlichen Seite auf einem kombinierten Geh- und Radweg, auf der südlichen Seite als eigenständiger Radweg. Vom Ortseingang bis zur Kirche wird der Fußweg derzeit erneuert und steht zukünftig als kombinierter Fuß- und Radweg auf der Ostseite der Rückertstraße zur Verfügung. Westlich der Rückertstraße befindet sich ein Gehweg.

Im alten Ortskern Bornim weitet sich die Verkehrsfläche auf. Die abbiegende Rückertstraße trifft hier auf die Hugstraße. Gegenüber der Kirche befindet sich auf einer Insel ein Denkmal, das von Straßenverkehrsflächen umringt ist.



Verortung: B 273 Potsdamer Str., Rückertstr., Hugstr.



Handlungsbedarf

Die derzeitige Verkehrssituation in Bornim ist stark durch den Durchgangsverkehr in Richtung Autobahn geprägt. Die gemeinsam durch Rad- und Fußgänger genutzten Seitenbereiche entsprechen in Teilabschnitten nicht den Anforderungen einer sicheren und komfortablen Radverkehrsführung. Die Gestaltung der Radverkehrsanlagen entlang der Bundesstraße ist gemäß Radverkehrskonzept umzusetzen.

Zudem stellen die Kita, die Grundschule und die Kirche besonders sensible Nutzungen dar, die einer erhöhten Aufmerksamkeit bedürfen. Die Straßenquerung ist in diesen Bereichen durch Ampelanlagen gesichert. Darüber hinaus sind kleinteilige Maßnahmen geeignet, um die Aufmerksamkeit zu erhöhen. Hier kann eine besondere Kennzeichnung wie z.B. Aufmerksamkeitsstelen oder Geschwindigkeitsanzeigen und Dialog-Displays die das Verhalten der Verkehrsteilnehmer beeinflussen. Pilotprojekte im Landkreis Potsdam-Mittelmark und in Berlin zeigen, dass eine deutliche Reduzierung der Geschwindigkeitsübertretungen gemessen werden konnte. Das sogenannte Dialog-Display mit einem freundlichen „Lächeln“ bzw. einem dezenten „Langsam“ führe eher zu einer reduzierten Geschwindigkeit als eine digitale Anzeige der Geschwindigkeit.

Im Bereich des alten Ortskerns Bornim trifft die abbiegende Bundesstraße auf die Hugstraße. Das Dreieck aus Rückert-, Potsdamer und Hugstraße dient lediglich als Verkehrsraum mit einer Mittelinsel. Der Stadtraum bietet weder Aufenthaltsqualität noch ausreichend Querungsmöglichkeiten für Fußgänger. Die Fußgängerrampe dient der Querung der Bundesstraße bis zur Mittelinsel. Durch die abbiegenden Straßenverläufe ergeben sich für Fußgänger und Radfahrer unübersichtliche Querungssituationen, die vor allem mit Blick auf die naheliegende Grundschule einer baulichen Veränderung bedürfen. Mit einer Platzgestaltung und verkehrlichen Neuordnung bieten sich Möglichkeiten, diesen Stadtraum zu akzentuieren und die Aufenthaltsqualität und Sicherheit zu erhöhen.

Des Weiteren ist die Ortseingangssituation an der Marquardter Chaussee neu zu gestalten, um hier den Übergang in den Stadtraum zu markieren. Eine Mittelinsel wurde hier bereits umgesetzt.

Eine weitere Verdichtung von Nutzungen Am Raubfang erfordert zudem eine neue Lösung zur Erschließung der rückwärtigen Gebiete. Dazu gab es bereits mehrere Voruntersuchungen, doch konnte bisher keine abschließende realisierbare Erschließungsvariante gefunden werden. Die Klärung der Erschließung muss im Rahmen der Bearbeitung des Bebauungsplanes Nr. 114 "Potsdamer Straße/ Am Raubfang" erfolgen. Auch hier sollten fußgängerfreundliche Lösungen gefunden werden.

Im Rahmen der weiteren Planung sind folgende Bodendenkmale zu berücksichtigen: 2099 (Bestattungsplätze der römischen Kaiserzeit und des slawischen Mittelalters Siedlungen der Jungsteinzeit), 2100 (Siedlungen der römischen Kaiserzeit und des slawischen Mittelalters, Teil des mittelalterlichen/neuzeitli-

chen Dorfkerns mit Gut und Schloss) und 2098 (Siedlungen der Jungsteinzeit, Teil des mittelalterlichen/neuzeitlichen Dorfkerns). Bei der Neugestaltung und verkehrlichen Neuordnung der Platzsituation Rückert-, Potsdamer und Hughstraße sollten im Rahmen der Ausführungsplanung die Möglichkeiten der Minimierung von Bodeneingriffen berücksichtigt werden, um die Bodendenkmalsubstanz zu schützen und die Kosten für archäologische Maßnahmen so niedrig wie möglich zu halten.

Einzelbausteine/ Umsetzungsschritte

- » Prüfung kleinteiliger Maßnahmen vor der Grundschule: Aufmerksamkeitsstele oder Dialog-Display/ Geschwindigkeitsanzeige
- » Gestaltung der Radverkehrsanlagen gemäß Radverkehrskonzept
- » Neugestaltung und verkehrliche Neuordnung der Platzsituation Rückert- Potsdamer- und Hugstraße
- » Erschließungssituation Am Raubfang regeln
- » Gestaltung der Ortseingangssituation an der Marquardter Chaussee

Projektträger und Partner

Ansprechpartner LHP	Bereich Grün- und Verkehrsflächen
Projektträger	LHP
Partner	Fachbereich Bildung und Sport

Kosten und Förderoptionen

Kostenschätzung	Kosten Dialog-Display rd. 2.600 € Kosten Aufmerksamkeitsstele rd. 1.500 € Neugestaltung Platzsituation 500.000 €
Förderoptionen	Landesmittel Verkehrssicherheit IKK - Barrierearme Stadt

Ziele und Umsetzung

Ziele	<ul style="list-style-type: none"> » Reduzierung der verkehrsbedingten Belastungen insbesondere innerhalb der Ortslagen » Stärkung der Nahmobilität
Status	<input checked="" type="checkbox"/> Maßnahme in Prüfung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Vorbereitung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Planung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Umsetzung
Kategorie	<input type="checkbox"/> gesamtträumlich bedeutsam <input checked="" type="checkbox"/> lokal bedeutsam <input type="checkbox"/> beispielgebend <input type="checkbox"/> perspektivisch

Plandarstellungen, Beispiele



Quelle: eigene Darstellung



Maßnahmensteckbrief 03

Mobilität

Schulwegsicherheit – Vorschläge für kleinteilige Maßnahmen (Eiche)

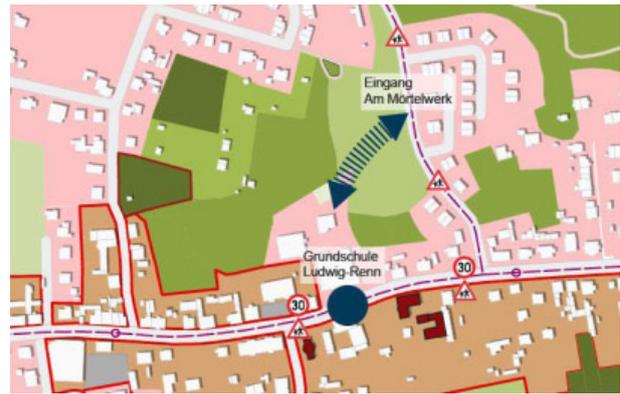
Kurzbeschreibung (Problemlage)

Die Ludwig-Renn-Grundschule in Eiche befindet sich in der Kaiser-Friedrich-Straße, die als Hauptstraße den meisten Verkehr im Ort aufnimmt. Bisher wurde im Abschnitt an der Kaiser-Friedrich-Straße eine ca. 300 m lange Tempo-30-Zone sowie eine Achtung-Kinder-Beschilderung eingerichtet. Direkt vor der Schule befindet sich eine Bushaltestelle. Am östlichen Teil des Schulgrundstücks wurde eine Lichtsignalanlage zur Fußgängerquerung errichtet. Die Kreuzung Kaiser-Friedrich-Straße/Am Mörtelwerk wird ebenfalls durch eine Lichtsignalanlage geregelt.

Die Straße Am Mörtelwerk wird als Tempo-30-Zone zusätzlich durch eine Fahrbahnmarkierung ausgeschildert. Die Zufahrt zur Schule über die Straße Am Mörtelwerk verläuft über einen Spielplatz und einen Multifunktions-Sportplatz, auf denen Fahrradfahrer absteigen müssen. Radabstellanlagen befinden sich am rückwärtigen nördlichen Eingang der Schule, der über den Spielplatz erreichbar ist. Der rückwärtige Eingang zur Schule über die Straße Am Mörtelwerk ist derzeit aufgrund von Bauarbeiten nicht passierbar, so dass alle Schüler den Haupteingang in der Kaiser-Friedrich-Straße benutzen müssen.



Verortung: Kaiser-Friedrich-Straße/ Am alten Mörtelwerk



Handlungsbedarf

Die Schulwegsicherung ist ein ständiges Thema, da die Kinder als Schutzgut höchste Priorität haben. Es besteht Bedarf zur Handlung bereits bevor es zu Unfällen kommt. Eine grundlegende Sicherung des Straßenverkehrsraumes um die Schule wurde bereits vorgenommen. Dazu zählen u.a.

- > Der Straßenabschnitt an der Kaiser-Friedrich Straße ist mit Tempo 30 ausgewiesen.
- > Eine Fußgängerampel ermöglicht die sichere Querung der Straße.
- > Es wurden Haltverbotsschilder (VZ 283 StVO) zur Verhinderung des Ein- bzw. Aussteigens direkt vor dem Schulgelände aufgestellt

Zusätzlich wurden in einem vor-Ort Termin am 29.3.2017 mit Vertretern der Bereiche Bildung sowie Verkehr und Technik folgende Vereinbarungen getroffen:

- > Es wird verkehrsbehördlich geprüft, ob das Verkehrszeichen "Achtung Kinder" (VZ 136 StVO) sowie das dazugehörige Piktogramm auf der Fahrbahn weiter in Richtung Am Alten Mörtelwerk versetzt werden kann. (VA: Straßenverkehrsbehörde, 4753)
- > Die Installation von Bodenschwellen (sichere Überfahrbarkeit muss mit mind. 50 km/h gegeben sein) wird geprüft. (VA: Verkehrsanlagen, 474)

Aufgrund der Gehwegbreite ist die Installation eines Geländers sowohl im Kreuzungsbereich Kaiser-Friedrich-Straße / Am Alten Mörtelwerk als auch auf der Strecke von Am Alten Mörtelwerk bis zur Schule nicht möglich. Hier wäre bei einem Mindestabstand des Geländers von der Fahrbahnkante von 30 cm sowohl eine Begegnung (Fußgänger / Fußgänger) als auch das Schieben von Fahrrädern auf dem Gehweg nicht mehr sicher möglich.

Aufgrund der aktuellen Baustelle im rückwärtigen Schulbereich ist derzeit der Zugang von der Straße Am Mörtelwerk nicht gegeben. Daher müssen alle Schüler und Lehrer den Haupteingang an der Kaiser-Friedrich-Straße nutzen. Die Gehwege im näheren Umfeld der Schule verfügen über geringe Breiten, die einem Schulweg kaum gerecht werden. Umso wichtiger ist hier, den rückwärtigen Eingang wieder zu öffnen. Dazu wurde folgendes vereinbart:

- > Die Schule wird den Kommunalen Immobilien Service (KIS) als Bauherr der Turnhalle bitten, eine mindestens 2 m breite Zuwegung an der Baustelle entlang (Am Alten Mörtelwerk) zum Schulgelände herzustellen und während der Bauzeit / Schulzeit sicherzustellen.

Darüber hinaus wird angeregt, eine weitere Sensibilisierung der Schulkinder zu den allgemeinen Gefahren im Straßenverkehr durch die Eltern- und Lehrerschaft vorzunehmen. Zugleich empfehlen wir die Sen-

sibilisierung der Autofahrer, die u.a. durch Geschwindigkeitsanzeigen, Aufmerksamkeitsstelen oder Fahrbahnmarkierungen unterstützt werden kann. Eine weitere Variante zur Überbrückung der Engpässe während der Bauzeit wäre der Einsatz von Verkehrslotsen in den Morgenstunden.

Bei der Aufstellung von Geschwindigkeitsanzeigen und Aufmerksamkeitsstelen ist der Umgebungsschutz zu den gegenüber liegenden Einzeldenkmalen (Kirche, Schulhaus) zu beachten. Die neu hinzutretenden Elemente dürfen das Erscheinungsbild der Denkmale nicht beeinträchtigen.

Einzelbausteine/ Umsetzungsschritte

- » Abstimmung zwischen Schule und KIS mit der Bitte, eine Durchwegung während der Bauzeit sicherzustellen
- » Sensibilisierung der Kinder sowie Eltern für Verkehrsthemen
- » Prüfung zum Einsatz von Verkehrslotsen
- » Prüfung von Maßnahmen zur Einhaltung der ausgewiesenen Geschwindigkeit z.B. temporäre oder feste Geschwindigkeitsanzeige
- » Prüfung des Aufbaus einer Aufmerksamkeitsstelen, die Vorbildcharakter auch für andere Schulstandorte haben könnte.

Projektträger und Partner

Ansprechpartner LHP	Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen
Projektträger	LHP
Partner	KIS, Schule

Kosten und Förderoptionen

Kostenschätzung	Abhängig von der Maßnahme
Förderoptionen	Landesmittel Verkehrssicherheit, IKK - Barrierearme Stadt, Förderung der Schul- und Spielwegsicherung (MIL)

Ziele und Umsetzung

Ziele	<ul style="list-style-type: none"> » Reduzierung der verkehrsbedingten Belastungen insbesondere innerhalb der Ortslagen » Stärkung der Nahmobilität
Status	<input checked="" type="checkbox"/> Maßnahme in Prüfung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Vorbereitung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Planung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Umsetzung
Kategorie	<input type="checkbox"/> gesamträumlich bedeutsam <input checked="" type="checkbox"/> lokal bedeutsam <input type="checkbox"/> beispielgebend <input type="checkbox"/> perspektivisch

Plandarstellungen, Beispiele

Beispiel 1: Aufmerksamkeitssäule in Kleinmachnow zur Erhöhung der Aufmerksamkeit am Schulstandort. Hiermit wird besonders auf den Schulstandort hingewiesen. Die Säule „verschwindet“ nicht zwischen anderen Verkehrsschildern und wird dadurch wahrgenommen und führt nachweislich zu einer Senkung der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeit. <http://brandenburg.adfc.de/2140>



Beispiel 2: Fahrbahnmarkierungen erhöhen Aufmerksamkeit und haben eine geschwindigkeitssenkende Wirkung

Quelle: Schul- und Spielwegsicherheit. Ein Leitfaden für Lehrkräfte, Eltern und Planer (2015)





Maßnahmensteckbrief 04

Eiche

Anforderungsprofil Bürgertreffpunkt Golm-Eiche

Kurzbeschreibung (Problemlage)

Die Vereine und Initiativen in Golm und Eiche sind dezentral organisiert und nutzen unterschiedliche Räumlichkeiten für ihre Treffen und Veranstaltungen. Beispielsweise tagen der Bürgerstammtisch und der Literaturclub im Restaurant Golmé, der Sportfischerverein trifft sich im Versammlungsraum des Gemeindebüros in Golm oder das Theater Ensemble Golm spielt in der Kirche. Ein Bürgertreff befindet sich darüber hinaus in der alten Dorfschule in Eiche mit einem großen teilbaren Raum für bis zu 60 Personen.

Eine weitere Möglichkeit für Treffen und Veranstaltungen bietet das im Juni 2016 errichtete Konferenzzentrum des Fraunhofer-Instituts mit bis zu 250 Besucherplätzen. Es steht für Tagungen, Workshops und Netzwerktreffen zur Verfügung. Jugendliche treffen sich im Jugendfreizeitladen in Golm.



Handlungsbedarf

Es gibt derzeit zahlreiche Treffpunkte und Veranstaltungsorte in den Ortsteilen Golm und Eiche, die von verschiedenen Vereinen und Initiativen genutzt werden. Die Nutzung verschiedener Räumlichkeiten wird im Allgemeinen als akzeptabel bewertet. Hier spielen Gewohnheiten eine wichtige Rolle. Zum Teil entsprechen diese Räumlichkeiten jedoch nicht den Anforderungen der Vereine. Hier gilt es gemeinsam mit den Vereinen einen Abgleich zu machen, welche Infrastruktur vorhanden ist und welche benötigt wird bzw. welche Anpassungen notwendig sind. Ziel ist es zum einen, den Anforderungen aller Vereine gerecht zu werden und ein dauerhaftes sowie umfangreiches Angebot zu gewährleisten. Zum anderen wird angestrebt, einen multifunktionalen, gemeinsamen Bürgertreffpunkt für Golm und Eiche zu schaffen, der durch verschiedene Gruppen flexibel genutzt werden kann und so an zentraler Stelle gemeinsame Räumlichkeiten für Veranstaltungen, etc. für die zusammenwachsenden Ortsteile vorzuhalten.

In diesem Zusammenhang sind die Nutzungsmöglichkeiten von Räumen der Grundschulen in Golm und Eiche außerhalb des Schulbetriebes für Vereine und Initiativen zu prüfen. Es hat sich bereits herauskristallisiert, dass ein Bedarf an einem großen Konferenzraum besteht, der für besondere gesellschaftliche

bzw. kulturelle Veranstaltungen durch Vereine oder die Ortsbeiräte Golm und Eiche genutzt werden kann. Der in der alten Dorfschule befindliche Raum für bis zu 60 Personen ist nicht ausreichend, um den gesamten Bedarf zu decken. Hier gilt es perspektivisch im Rahmen der Entwicklung der funktionalen Mitte Golms diesen Bedarf mitzudenken und zu prüfen, wie die Miet- und Nutzungsmodalitäten geregelt werden. Mit einem gemeinsamen Konferenzraum, der für Vereine beider Ortsteile nutzbar ist, lässt sich möglicherweise auch die ortsteilübergreifende Zusammenarbeit stärken. Perspektivisch sind immer gemeinsame Lösungen für die Ortsteile Golm und Eiche zu entwickeln.

Einzelbausteine/ Umsetzungsschritte

- » Runder Tisch zur Überprüfung des Raumbedarfes der verschiedenen Vereine und Initiativen; kann auch im Rahmen der jährlichen Zusammenkunft aller Vereine in Golm organisiert über das Bündnis für Familie Potsdam Nord-West erfolgen, die Vereine aus Golm sind dabei miteinzuladen
- » Identifizierung und Prüfung möglicher Standorte: funktionale Mitte Golm, in Verbindung mit der neuen Grundschule Golm bzw. ggf. weitere Standorte
- » Erarbeitung eines Nutzungskonzeptes (Flächenbedarf, Auslastung etc.) für einen Konferenzraum
- » Prüfung der Umsetzungs- und Finanzierungsmöglichkeiten
- » Abstimmung zu Nutzungsmöglichkeiten der Räume der Grundschule in Eiche und den diesbezüglichen Nutzungsaufgaben

Projektträger und Partner

Ansprechpartner LHP	Geschäftsbereich Bildung, Kultur und Sport, Koordinierungsstelle Nachbarschafts- und Begegnungshäuser/ sozial-kulturelle Stadtteilarbeit
Projektträger	Ortsbeirat Golm / Ortsbeirat Eiche
Partner	Kommunaler Immobilienservice, Schulen, AWO, Vereine, weitere Akteure

Kosten und Förderoptionen

Kostenschätzung	Rd. 10.000 € für die Ermittlung und Zusammenstellung der Anforderungen eines Konferenzraumes in einem Nutzungskonzept und Prüfung möglicher Standorte
Förderoptionen	offen

Ziele und Umsetzung

Ziele	<ul style="list-style-type: none"> » Verbesserung der Versorgung » Stärkung des Gemeinschaftslebens
Status	<input checked="" type="checkbox"/> Maßnahme in Prüfung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Vorbereitung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Planung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Umsetzung
Kategorie	<input type="checkbox"/> gesamträumlich bedeutsam <input checked="" type="checkbox"/> lokal bedeutsam <input type="checkbox"/> beispielgebend <input type="checkbox"/> perspektivisch



Maßnahmensteckbrief 05

Fahrland

Straßenraumgestaltung Dorfkern Fahrland

Kurzbeschreibung (Problemlage)

Durch den historischen Dorfkern von Fahrland führt in Nord-Süd Richtung die Ketziner Straße, die am Abzweig Richtung Westen als Marquardter Straße weiter verläuft. Die Ketziner und Marquardter Straße sind als Landesstraße 92 gewidmet. Beide Straßen sind durch Durchgangsverkehr insbesondere durch Lkw-Verkehre belastet. Innerhalb der historischen Ortslage gibt es keine Fahrradwege und die Gehwegbereiche sind in großen Teilen nicht als befestigte Wege vorhanden.

Rund um den alten Dorfkern mit Kirche und Feuerwehr bilden die Ketziner Straße und die Priesterstraße einen Anger. Die Priesterstraße ist als Pflasterstraße ausgeführt, die Ketziner Straße ist asphaltiert.

Im südlichen Teil des Ortes biegt sie ab in die Marquardter Straße. An der Kreuzung Marquardter Straße und Ketziner Straße steht das ehemalige Spritzenhaus der Feuerwehr und wird im Norden von einer Pflasterstraße passiert, die derzeit nur von parkenden Fahrzeugen genutzt wird.

Am nördlichen Anger befinden sich zwei ungestaltete Frei- und Brachflächen, die dem ruhenden Verkehr als Abstellfläche dienen und keine Aufenthaltsqualität bieten. Am Ortsausgang in Richtung Marquardt befindet sich kurz hinter der Brücke über die Jubelitz im ehemaligen Gutshaus eine Kita.

Der Seitenbereich vor der Landbäckerei an der Ketziner Straße wird vorwiegend als ungeordnete Parkfläche genutzt.



Verortung: Ketziner Straße, Priesterstraße Fahrland

Handlungsbedarf

Der Ortskern von Fahrland ist auf der L 92 und der Ketziner Straße durch einen hohen Durchgangsverkehr durch Pkw und Lkw geprägt. Zugleich fehlen befestigte Fuß- und Radwege sowie sichere Querungsmöglichkeiten innerhalb des Ortslage. Der nördliche Angerbereich (Kaiserplatz) bietet direkt am „Treffpunkt Fahrland“ die Chance zu einer Neugestaltung als attraktive Freifläche und Begegnungsort. Dieser Platz dient in zentraler Lage bereits für Feste, Veranstaltungen oder auch mobile Versorgungsangebote. Dies gilt ebenfalls für die Fläche an der Einmündung der Ketziner Straße in die Kietzerstraße.

Eine verkehrliche Neuordnung ist für die Flächen am Abzweig Ketziner Straße zur Marquardter Straße zu prüfen. In diesem Zusammenhang sind auch Nutzungsoptionen für das alte Feuerwehrgebäude z.B. zu Ausstellungszwecken zu erörtern. Weitere brachliegende ungeordnete Flächen befinden sich entlang der Ketziner Straße. Für eine verbesserte Aufenthaltsqualität der Außengastronomie der Landbackstube ist eine geordnete befestigte Parkfläche zu empfehlen, um zugleich dem Fußgänger mehr Platz einzuräumen. Eine Neugestaltung der Ortseingangssituation aus Richtung Marquardt kann dazu beitragen, die Aufmerksamkeit der Fahrer zu erhöhen sowie direkt an der Kita und im Übergang zur Innerortslage für eine geringere Geschwindigkeit zu sensibilisieren.

Im Rahmen der weiteren Planung sind folgende Bodendenkmale zu berücksichtigen: 2061 (Siedlungen der Bronzezeit, des slawischen Mittelalters und ur- und frühgeschichtlich noch unbestimmt, Schloss deutsches Mittelalter) und 2050 (Einzelfund der Jungsteinzeit und Straßen- und Siedlungsbefunde der Neuzeit). Ein weiteres Bodendenkmal ist erkannt.

Einzelbausteine/ Umsetzungsschritte

- » Gestaltung der Radverkehrsanlagen gemäß Radverkehrskonzept (gem. Radverkehrskonzept/ Entwurf mit Priorität II)
 - » Prüfung von Querungsmöglichkeiten entlang der Ketziner Straße
 - » Prüfung fußläufiger Verbindungsmöglichkeiten in die „Grüne Mitte“ Fahrlands
 - » Lückenschlüsse im Gehwegenetz prüfen
 - » Neugestaltung Kaiserplatz und Nutzung als Dorftreffpunkt
 - » Gestaltung eines Kiezplatzes an der Ecke Ketziner Straße/ Kietzerstraße
 - » Prüfung einer verkehrlichen Neuordnung am Abzweig Ketziner/ Marquardter Straße
 - » Neuordnung der Flächen vor der Landbäckerei
 - » Gestaltung der Ortseingangssituation an der Brücke über den Satzkorner Graben
-

Projektträger und Partner

Ansprechpartner LHP	Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen
Projektträger	LHP
Partner	-

Kosten und Förderoptionen

Kostenschätzung	Abhängig von umzusetzenden Maßnahmen
Förderoptionen	ÖPNV-Invest, ELER Dorferneuerung

Ziele und Umsetzung

Ziele	<ul style="list-style-type: none"> » Stärkung der Ortskerne als Mittelpunkte des Alltagslebens Reduzierung der verkehrsbedingten Belastungen insbesondere innerhalb der Ortslagen » Stärkung der Nahmobilität
Status	<ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Maßnahme in Prüfung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Vorbereitung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Planung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Umsetzung
Kategorie	<ul style="list-style-type: none"> <li style="width: 50%;"><input type="checkbox"/> gesamträumlich bedeutsam <li style="width: 50%;"><input checked="" type="checkbox"/> lokal bedeutsam <li style="width: 50%;"><input type="checkbox"/> beispielgebend <li style="width: 50%;"><input type="checkbox"/> perspektivisch

Plandarstellungen, Beispiele



Quelle: eigene Darstellung



Maßnahmensteckbrief 06

Fahrland

Freiraumvernetzung Fahrland

Kurzbeschreibung (Problemlage)

Die Ortslage Fahrland zählt zu den Ortslagen im Potsdamer Norden, die in den letzten zwei Jahrzehnten durch einen starken Bevölkerungszuwachs geprägt waren und auch in naher Zukunft mit weiterem Zuzug rechnen können. Dieser Zuwachs konzentriert sich in zwei Wohngebieten, während sich der historische Ortskern in seiner Struktur kaum verändert hat.

In der Mitte zwischen Dorfkern und den Wohngebieten befindet sich eine großzügige Freifläche, die im Landschaftsschutzgebiet liegt und als Überschwemmungsbereich des Upstallgrabens sowie als öffentliche Grünfläche dient. Diese Grün- und Landwirtschaftsflächen im Bereich des Upstallgrabens liegen im Landschaftsschutzgebiet "Königswald mit Havelseen und Seeburger Agrarlandschaft".

Diese zentrale Fläche in Fahrland ist mit je einem Bolz- und Spielplatz ausgestattet, bietet aber bisher weder eine qualifizierte Aufenthaltsfunktion noch Wegeverbindungen in die einzelnen Wohngebiete. Für Fahrland besteht hier die Chance, eine ortsverbindende Grüne Mitte zu gestalten, die zu einem geschlossenen Ortsbild und einem Treffpunkt der Fahrländer Bevölkerung beitragen kann.

Darüber hinaus gilt es, die landschaftsräumlichen Bezüge zur Döberitzer Heide, zum Fahrländer See, zukünftig nach Krampnitz sowie innerhalb der Ortslage Fahrland herzustellen.



Verortung: Ketziner Straße, Priesterstraße, Gartenstraße

Handlungsbedarf

Vor dem Hintergrund der wachsenden Bevölkerung in Fahrland steigt der Bedarf nach Naherholungs- und Freiflächen sowie deren Zugänglichkeit und Erreichbarkeit. Im Fokus stehen dabei die landschaftlichen Bezüge in die Döberitzer Heide, zum Fahrländer See sowie in das künftige Wohnquartier Krampnitz und den Krampnitzsee.

Darüber hinaus sind die innerörtlichen Wegeführungen zu optimieren. Mit Errichtung des dritten Wohngebietes wird der zentrale Bereich Fahrlands als öffentliche Grünfläche gestaltet und mit Wegeverbindungen in Ost-West-Richtung sowie mit Spielflächen versehen. Die Umsetzung der Maßnahmen ist in einem Städtebaulichen Vertrag mit dem Bauträger vereinbart. Die Verbindung in den Ortskern ist derzeit noch nicht im Gesamtplan enthalten. Die Möglichkeiten zur Umsetzung sind daher zu prüfen. Die bessere fußläufige Anbindung der Grundschule aus den Wohngebieten Fahrlands ist entsprechend der im Bebauungsplan Nr. 132 „Am Friedhof (OT Fahrland)“ ausgewiesenen Wegeführung umzusetzen.

Im Rahmen der weiteren Planung ist folgendes Bodendenkmal zu berücksichtigen: 2061 (Siedlungen der Bronzezeit, Eisenzeit und des slawischen Mittelalters, Altstadt des deutschen Mittelalters und der Neuzeit)

Einzelbausteine/ Umsetzungsschritte

- » Landschaftsräumliche Bezüge zur Döberitzer Heide, zum Fahrländer See, nach Krampnitz herstellen
- » Wegedurchgänge vom Ortskern prüfen und ggf. umsetzen
- » Wegeführung als sicherer und attraktiver Schulweg zur Regenbogen-Grundschule (gem. B-Plan 132) umsetzen

Projektträger und Partner

Ansprechpartner LHP	Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen
Projektträger	LHP, Bauträger
Partner	

Kosten und Förderoptionen

Kostenschätzung	Abhängig von umzusetzender Maßnahme
Förderoptionen	ELER Dorferneuerung

Ziele und Umsetzung

Ziele	<ul style="list-style-type: none"> » Stärkung der Ortskerne als Mittelpunkte des Alltagslebens » Stärkung der Nahmobilität
-------	--

Status	<input checked="" type="checkbox"/> Maßnahme in Prüfung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Vorbereitung <input checked="" type="checkbox"/> Maßnahme in Planung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Umsetzung
Kategorie	<input type="checkbox"/> gesamträumlich bedeutsam <input checked="" type="checkbox"/> lokal bedeutsam <input type="checkbox"/> beispielgebend <input type="checkbox"/> perspektivisch

Plandarstellungen, Beispiele



Quelle: eigene Darstellung



Maßnahmensteckbrief 07

Naherholung und Tourismus

Freiraumplanerische Entwicklungsmöglichkeiten Reiherberg

Kurzbeschreibung (Problemlage)

Der Reiherberg erhebt sich ca. 30 Meter über die Ortslage Golm und stellt eine markante Zäsur im Ortsbild dar. Um den Reiherberg herum erstreckt sich der südwestliche Teil der Siedlung Golm, der den historischen Ortskern darstellt und als Ursprung der menschlichen Besiedelung am Golmer Luch gilt. Der Reiherberg ist als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen und unterliegt als Wald dem brandenburgischen Waldgesetz. Er hat eine Naherholungsfunktion und ist mit unbefestigten Wanderwegen versehen. Auf dem Reiherberg besteht eine Aussichtsplattform, von der aus ein herrlicher Blick über Golm möglich ist. Hier befinden sich außerdem zwei Bänke, die die Möglichkeit bieten, Rast zu machen und den Ausblick zu genießen.

Der Reiherberg ist in das Netz der vielfältigen Sichtbeziehungen der Berlin-Potsdamer Kulturlandschaft einbezogen. Kartographische Darstellungen aus der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts zeigen auf dem Berg die Wegeführung einer kleinen Parkanlage.

Über den Reiherberg verläuft im östlichen Teil von Norden nach Süden eine 110 kV-Freileitung. Unter dieser grenzt eine Parkanlage im nördlichen Wohngebiet an. Es gibt drei Zugänge zum Reiherberg. Ein ausgeschilderter, teilweise befestigter aber nicht barrierefreier Zugang zum Berg besteht aus Richtung der Kirche im Nordwesten. Im Süden befindet sich ein weiterer Zugang, der nicht ausgeschildert ist. Vorgelagert ist ein kleiner Rastplatz. Der Zugang im Osten ist ausgeschildert und mit einem Poller zum Freihalten von Pkw ausgestattet. Die Wege auf dem Berg unterscheiden sich in ihrer Qualität. Es lässt sich jedoch konstatieren, dass sie größtenteils in einem schlechten



Verortung: Reiherbergstraße, Geiselbergstraße, Weinmeisterstraße



Zustand sind. An vielen Stellen durchziehen Wurzeln die Wege. Die Wege wurden nicht angelegt, sondern sind in der Regel aus Trampelpfaden entstanden. Der Sand ist der natürlich anstehende Boden, der sicherlich problematisch ist, da er weiter erodiert wird.

Die Eigentumsverhältnisse sind sehr heterogen. Das zentrale Flurstück gehört dem Land Brandenburg. Dieses wird umgeben von einem bis an die Bebauung grenzenden Flurstück, das anteilig zu 6/106teln der LHP gehört. Gleiches gilt bei der Kirche. Die restlichen 100/106tel und weitere Flurstücke mit Wald sind privat. Da alle Eigentümer beteiligt werden müssen, gibt es nur wenig Handlungsspielraum.

Handlungsbedarf

Die Erschließung des Reiherbergs als Naherholungsort besteht bisher erst in Ansätzen. Die Schaffung des Aussichtspunktes wird von der Qualität der Wege, die zu ihm führen, konterkariert. Vor allem die Eingänge sind nicht ausgeschildert und schlecht erkennbar. In die Erschließungsstruktur rund um den Berg ist dieser nicht eingebunden. Es fehlt an der Vernetzung der Wege, die auf den Reiherberg führen und den Wegen, die in den Ort hinein führen. Die Zuwegungen zum Aussichtspunkt auf dem Reiherberg erweisen sich als teilweise gefährlich, da sie ungesichert und unbefestigt sind.

Es bedarf einer deutlichen Ausschilderung der Zugänge zum Reiherberg und eine Einbindung der Zuwegung in den Siedlungskörper. Die Wanderwege auf dem Reiherberg sind an den Hauptwegen frei zu räumen, zu sichern und zu befestigen. Die historischen Sichtachsenbeziehungen sollten regelmäßig freigestellt werden, um die Qualitäten als Naherholungs- und Aussichtsort herauszustellen. In diesem Zusammenhang sollte geprüft werden, ob die Aufwertungstätigkeit durch bürgerschaftliches Engagement unterstützt werden kann. Es besteht oftmals eine größere Wertschätzung der Dinge, die selbst mitgestaltet wurden.

Neben den Wegeführungen bietet der Reiherberg ökologische Aufwertungspotenziale, um die Artenvielfalt zu erhöhen. Dabei sind Maßnahmen zur Biotoppflege als auch Biotopentwicklung mit den vorhandenen und interessierten Akteuren zu konkretisieren. Denkbar wäre die Vernetzung des Reiherberges mit umliegenden Grünstrukturen.

Die Umleitung der 110 kV-Freileitung sollte langfristig mitgedacht werden und bei zulassungspflichtigen Änderungen an der Stromleitung geprüft werden.

Im Rahmen der weiteren Planung sind folgende Bodendenkmale zu berücksichtigen: 2013 (Siedlungen der Jungsteinzeit), 2018 (Siedlungen der römischen Eisenzeit, der römischen Kaiserzeit und des slawischen Mittelalters, Siedlungsfunde ur- und frühgeschichtlich noch unbestimmt, Dorfkern des frühdeutschen Mittelalters und der Neuzeit) und 2020 (Siedlungen der Steinzeit, der Bronzezeit und vorrömischen Eisenzeit, des slawischen und frühdeutschen Mittelalters).

Einzelbausteine/ Umsetzungsschritte

- » Erstellung einer waldkonformen Vorplanung zur Aufwertung der Wege (Sicherung, Mobiliar) auf dem Reiherberg und der Aufwertung von Wegeverbindungen in den Ort, optional sind walddverträgliche Spiel- und Lernelemente an den Wegen mitzudenken
- » Erstellung von Maßnahmenlisten zur Biotoppflege und -entwicklung
- » Klärung der Eigentumsverhältnisse
- » Sofern vom Eigentümer eingewilligt schrittweise Umsetzung der Wegeaufwertung und Beschilderung, optional: Aufstellung von Spiel- und Lernelemente am Rand der Wege
- » Anbindung an das Wanderwegenetz der Niederungslandschaft
- » Regelmäßige Freihaltung der Sichtachsen und Pflege der Aussichtsplattform
- » Ggf. Prüfung der bürgerschaftlichen Unterstützungsoptionen

Projektträger und Partner

Ansprechpartner LHP	Fachbereiche Bauaufsicht, Denkmalpflege, Umwelt und Natur sowie Grün- und Verkehrsflächen
Projektträger	LHP, Eigentümer
Partner	Bürger, Vereine, Untere Forstbehörde

Kosten und Förderoptionen

Kostenschätzung	Abhängig von der umzusetzenden Maßnahme
Förderoptionen	ist bei den entsprechenden Einzelmaßnahmen zu prüfen

Ziele und Umsetzung

Ziele	<ul style="list-style-type: none"> » Verbesserung der Erschließung, Erreichbarkeit und Erlebbarkeit der Landschaft und Ausflugsziele » Entwicklung sanfter Tourismusangebote 	
Status	<input checked="" type="checkbox"/> Maßnahme in Prüfung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Vorbereitung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Planung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Umsetzung	
Kategorie	<input type="checkbox"/> gesamträumlich bedeutsam <input type="checkbox"/> beispielgebend	<input checked="" type="checkbox"/> lokal bedeutsam <input type="checkbox"/> perspektivisch



Maßnahmensteckbrief 08

Golm

Entwicklungs- und Vernetzungsmöglichkeiten des Kultur- und Freizeitangebotes in Golm und Eiche

Kurzbeschreibung (Problemlage)

In den Ortsteilen Golm und Eiche finden zahlreiche gesellschaftliche und kulturelle Aktivitäten statt. Allein Golm zählt 15 Vereine und Initiativen, u.a. das Theater Ensemble Golm, den Literaturclub Golm, den Seniorenbeirat Golm, den Kultur in Golm e.V., den Sportfischerverein Golm e.V., den Bürgerstammtisch, das Lokale Bündnis für Familie Potsdam Nord-West. Weitere 5 Vereinigungen (evangelische Kirchengemeinde, Kirchbauverein Eiche e.V., Oberlinhausverein, Förderverein der Grundschule 2 Potsdam Eiche, Regenkinder e.V.) sind in Eiche ansässig. Nicht nur die hohe Anzahl sondern auch die Bandbreite der Vereine und Initiativen für die Bürgerinnen und Bürger jeden Alters ist hervorzuheben.

Anfang des Jahres setzten sich die Vereine und Initiativen aus Golm zusammen, um über die geplanten gesellschaftlichen und kulturellen Aktivitäten in den kommenden 12 Monaten zu sprechen, diese auf einander abzustimmen und Veranstaltungen zu koordinieren. Organisiert wird die Zusammenkunft durch das Lokale Bündnis für Familie Potsdam Nord-West. Von der Redaktion der Ortsteilzeitung, deren Herausgeber der Kultur in Golm e.V. ist, wird ein Kalender mit allen Golmer Terminen erstellt, vom Lokalen Bündnis für Familie Potsdam Nord-West gedruckt und zusammen mit der Ortsteilzeitung 14476 Golm kostenlos an alle Haushalte verteilt. Die Ortsteilzeitung dient dem Ort als Klammer für alle ansässigen Vereine, da diese das Medium für Informationen über ihre Vereinsarbeit nutzen. Sehr beliebt ist der darin enthaltene historische Teil des Ortschronisten Golms. Der Terminteil erfasst alle im Ort stattfindenden Veranstaltungen auf einer übersichtlichen Seite. Zeitnah wird zu besonderen Veranstaltungen ein Newsletter an alle interessierten Haushalte verschickt.

Darüber hinaus bietet die Universität Potsdam am Campus in Golm ein Kultur- und Freizeitangebot an, dass sich insbesondere an die Studierenden richtet. Eine Abstimmung zwischen den Vereinen und Initiativen in Golm und Eiche und dem Studentenwerk findet derzeit nicht statt. Außerdem finden Veranstaltungen der Wissenschaftseinrichtungen im Wissenschaftspark Golm statt.

Handlungsbedarf

Das Kultur- und Freizeitangebot der beiden angrenzenden Ortsteile ist insgesamt sehr umfangreich. Ein Ortsteil übergreifendes Angebot gibt es jedoch nicht. Auch findet derzeit keine Abstimmung der Vereine und Initiativen in beiden Ortsteilen insgesamt statt. Durch individuelle Lösungssuche werden derzeit mehrere Wege für gleiche Resultate gegangen. Der Informations- und Erfahrungsaustausch soll es ermöglichen, diese Anfragen zu bündeln und zentral zu beantworten. Eine Vernetzung der Vereine und gleichzeitig der ehrenamtlichen Tätigkeit in den Ortsteilen bietet somit Potenzial, das Freizeit- und Kulturangebot besser auf einander abzustimmen und möglicherweise ein Ortsteil übergreifendes Angebot zu schaffen. Auch die Abstimmung zur Terminierung von Veranstaltungen und zur Nutzung vorhandener Infrastruktur bietet Vorteile.

Abstimmungsbedarf besteht ebenfalls zwischen den örtlichen Vereinen und Initiativen und der Universität Potsdam. Zum einen gilt es herauszufiltern, welches Angebot von Seiten der Studierenden benötigt wird,

das nicht direkt durch die Uni vorgehalten wird. Zum anderen ist auch der umgekehrte Weg zu betrachten: welches Angebot der Uni steht auch Nicht-Studierenden offen.

Einzelbausteine/ Umsetzungsschritte

- » Runder Tisch mit Vertretern aus allen Vereinen beider Ortsteile
- » Gespräch mit der Universität Potsdam zum derzeitigen Angebot, den Vernetzungsmöglichkeiten und den Möglichkeiten, das Kultur- und Freizeitprogramm für Bewohner und Wissenschaftler zu öffnen
- » Unterstützung bzw. Koordination der ehrenamtlichen Tätigkeit in den Ortsteilen durch die Verwaltung

Projektträger und Partner

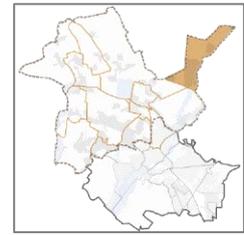
Ansprechpartner LHP	Fachbereich Kultur und Museum
Projektträger	Ortsbeirat Golm, Ortsbeirat Eiche
Partner	Lokales Bündnis für Familie Potsdam Nord-West, Universität Potsdam, Wissenschaftspark Golm

Kosten und Förderoptionen

Kostenschätzung	keine
Förderoptionen	offen

Ziele und Umsetzung

Ziele	<ul style="list-style-type: none"> » Verbesserung der Versorgung » Stärkung des Gemeinschaftslebens 	
Status	<input checked="" type="checkbox"/> Maßnahme in Prüfung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Vorbereitung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Planung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Umsetzung	
Kategorie	<input type="checkbox"/> gesamträumlich bedeutsam <input type="checkbox"/> beispielgebend	<input type="checkbox"/> lokal bedeutsam <input checked="" type="checkbox"/> perspektivisch



Maßnahmensteckbrief 09

Naherholung und Tourismus

Weiterentwicklung der Bade-/ Liegewiese Groß Glienicke

Kurzbeschreibung (Problemlage)

Die Badewiese ist der wichtigste durch einen Sandstrand erschlossene Uferbereich zum Groß Glienicker See. Sie liegt zentral in der Ortschaft Groß Glienicke an der Seepromenade in einem unbebauten Teilstück des Ufers. Hier verlief die Mauer zwischen Berlin (West) und der DDR, so dass das Ufer von der Ortschaft lange Jahre abgeschnitten war. Die Bebauung am Ufer wurde in den letzten Jahren intensiviert, sodass kaum noch öffentliche Zugänge bestehen. Der Uferweg/ Berliner Mauerweg ist aufgrund privater Sperrungen nicht durchgängig begehbar und in Folge der Sperrungen zum Teil in einem schlechten Zustand.

Für den Uferbereich in Groß Glienicke liegt ein Bebauungsplan vor, der die Badewiese als Sondernutzung Freizeit ausweist. Das auf den Flurstücken 9/2 und 10/2 (Flur 15) festgesetzte Sondergebiet soll kulturellen, sozialen, gesundheitlichen und sportlichen Zwecken dienen sowie Beherbergung und Gastronomie ermöglichen. Ein an der Straße angeordnetes Baufeld weist eine Grundfläche von 500m² aus. Das benachbarte Grundstück ist als Sondergebiet für soziale Zwecke festgesetzt. Hier befindet sich ein Waldspielplatz.

Die Flurstücke mit der Sondernutzung Freizeit sind unbebaut. Ein Pavillon mit Fahrradstellplätzen, Terrasse und mobilen Sanitäreinrichtungen übernimmt gastronomische Funktionen. Die Grundstücke befinden sich im kommunalen Eigentum.

Zwischen dem Uferweg und der Seepromenade befindet sich eine Freifläche mit vereinzelt Sitzmöglichkeiten. Die Grünfläche dient dem Erhalt der Freiraumstruktur. Die Zugänglichkeit für die Allgemeinheit soll gesichert werden.



Handlungsbedarf

Die Badewiese ist ein beliebter Treffpunkt in Groß Glienicke, ein gastronomisches Angebot mit Imbiss ist gegeben, Sanitäranlagen und Müllcontainern sind vorhanden. Ein unmittelbarer Handlungsbedarf besteht daher nicht. Allerdings könnte ein kleines Café mit Außenterrasse zur Aufwertung dieses Ortes beitragen und den Mangel an öffentlichen Toiletten beheben. Das 2007 beschlossene Uferlandschaftskonzept Groß Glienicke sieht neben der notwendigen qualitativen Aufwertung des Uferbereiches eine Nutzbarkeit und Erholungswirksamkeit der Uferlandschaft in den Zugängen zur Uferebene vor, zu der auch der Bereich an der Bade- bzw. Liegewiese zählt. Gestaltungsprinzip für alle Zugänge soll sein, dass die hohe ästhetische Attraktivität des Sees möglichst weit in die Siedlung hineingetragen wird, derart, dass man aus der Siedlung möglichst schon von Weitem den Wasserspiegel sehen kann. Dies setzt voraus, dass die Sichten in den Achsen der Zugänge schonend geöffnet und freigehalten werden.

Das bedeutet für o.g. Gebäude, die Konzeption eines kleinen Baukörpers, der sich zur Wiese und zum Wasser öffnen muss, und selber so einordnen muss, dass die Land-/ Wasserbeziehung offen und erlebbar bleibt. Der Ortsbeirat Groß Glienicke hat sich, auch im Hinblick auf begrenzte Parkplatzmöglichkeiten, für eine Reduzierung des Baufeldes und die Errichtung eines kleineren Cafés ausgesprochen. Letztlich sind Akteure als Betreiber und ein Investor zu finden, die eine Bebauung umsetzen würden.

Einzelbausteine/ Umsetzungsschritte

- » Konkretisierung möglicher Bauflächen und Baukörper, deren Nutzung und Einbindung
- » Identifizierung und Ansprache von möglichen Betreibern und Investoren
- » Optimierte Einbindung in den Uferweg
- » Gestalterische Qualifizierung und Aufwertung des Erholungsraumes Badewiese
- » Prüfung der Aufstellung von Sitz- und Picknickmöblierung
- » Prüfung der Aufstellung von Mülleimern

Projektträger und Partner

Ansprechpartner LHP	Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen
Projektträger	LHP
Partner	offen

Kosten und Förderoptionen

Kostenschätzung	abhängig vom Umfang der Maßnahme
Förderoptionen	offen

Ziele und Umsetzung

Ziele	<ul style="list-style-type: none">» Stärkung des Gemeinschaftslebens» Entwicklung sanfter Tourismus- und Naherholungsangebote				
Status	<ul style="list-style-type: none"><input checked="" type="checkbox"/> Maßnahme in Prüfung<input type="checkbox"/> Maßnahme in Vorbereitung<input type="checkbox"/> Maßnahme in Planung<input type="checkbox"/> Maßnahme in Umsetzung				
Kategorie	<table border="0" style="width: 100%;"><tr><td><input type="checkbox"/> gesamträumlich bedeutsam</td><td><input checked="" type="checkbox"/> lokal bedeutsam</td></tr><tr><td><input type="checkbox"/> beispielgebend</td><td><input type="checkbox"/> perspektivisch</td></tr></table>	<input type="checkbox"/> gesamträumlich bedeutsam	<input checked="" type="checkbox"/> lokal bedeutsam	<input type="checkbox"/> beispielgebend	<input type="checkbox"/> perspektivisch
<input type="checkbox"/> gesamträumlich bedeutsam	<input checked="" type="checkbox"/> lokal bedeutsam				
<input type="checkbox"/> beispielgebend	<input type="checkbox"/> perspektivisch				



Maßnahmensteckbrief 10

Groß Glienicke

Sicherung des historischen Ortskerns um die Kirche

Kurzbeschreibung (Problemlage)

Die historische Ortslage von Groß Glienicke ist nur noch an wenigen Einzelgebäuden ablesbar und befindet sich an der Glienicker Dorfstraße. Das Ensemble aus Kirche, Friedhof und benachbartem Gemeindehaus ist kaum als historischer Stadtraum erlebbar. Die Kirche ist von der Straße durch die vorgelagerte Bebauung mit gastronomischer Nutzung (Kutscherstube) und Bepflanzung kaum einsehbar. Der Hofbereich des Gemeindehauses ist um eine Linde herum als Aufenthaltsbereich mit Bänken und Spielgeräten ausgestattet und in Kleinsteinpflaster ausgeführt. Die Abgrenzung des Grundstücks erfolgt durch einen grünen Zaun. Weder der anliegende asphaltierte Straßenraum noch die Straßenlaternen oder die Gehwegbereiche spiegeln den Charakter des Orts wieder.

Für das Gebiet des historischen Ortskerns von Groß Glienicke um die Kirche gilt der im Jahr 1999 beschlossene Bebauungsplan Nr. 8. Darin ist geregelt, dass auf der Fläche der Kutscherstube langfristig eine parkartig gestaltete öffentliche Grünfläche entstehen soll, um den historischen Ortskern vor dem Kirchhof gestalterisch aufzuwerten. Zugleich wird darauf verwiesen, dass dieses Planungsziel erst nach Nutzungsaufgabe des bisherigen Inhabers der Gastwirtschaft erfolgen soll.

An das Evangelische Gemeindehaus grenzt eine Fläche, die planungsrechtlich als Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung Fußgängerbereich ausgewiesen ist. Zugleich soll diese Fläche gemäß Bebauungsplan der Erschließung der angrenzenden Gebäude im Baugebiet dienen. Der Bereich ist als Allgemeines Wohngebiet (WA) ausgewiesen und bietet noch Verdichtungsmöglichkeiten. Die Baugrenze bietet einen größtmöglichen



Verortung: Glienicker Dorfstraße / An der Kirche,

Spielraum zur Anordnung zukünftiger Gebäude, lediglich am nördlichen Gebietsrand ist eine Bauflucht einzuhalten.

Handlungsbedarf

Durch die Bebauung im Umfeld der Dorfkirche ist der historische Dorfkern nur noch auf der westlichen Straßenseite der Glienicker Dorfstraße erhalten und erkennbar: von der ehemaligen Dorfschule über das heutige Evangelische Gemeindezentrum mit dem gepflasterten Vorplatz und der Linde, dem Pfarrhaus bis zur Kirche. Die Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 8 ermöglichen eine Verdichtung zwischen den historischen Bestandsgebäuden, so dass damit das letzte Stück des alten Dorfkerns nicht mehr als historisches Ensemble erlebbar wäre. Das betreffende Flurstück ist ein kommunales Grundstück, das von der Grundstücksverwaltung der Landeshauptstadt Potsdam verwaltet wird. Es besteht die Absicht, das Grundstück zu veräußern. Der Ortsbeirat sowie die Kirchengemeinde sind gegen eine Verdichtung im historischen Dorfkern und fordern daher eine Änderung des Bebauungsplans. Deshalb sollte hier eine Lösung gesucht werden, die eine Neubebauung zwischen ehemaliger Schule und Evangelischem Gemeindezentrum nicht zulässt und ggf. an anderer Stelle abseits des historischen Dorfkerns ermöglicht.

Erste Varianten zum Umgang mit dieser Situation wurden bereits besprochen. So könnte das bestehende Baurecht in den westlichen Bereich des Flurstücks an den Triftweg verlagert werden. Die dazu erforderliche Änderung des Bebauungsplanes Nr. 8 wurde vereinbart und soll noch in diesem Jahr in die Prioritätenliste aufgenommen werden. Als kurzfristige Maßnahme könnten die Beteiligten eine gemeinsame Absichtserklärung unterschreiben, um die bisher vereinbarten Verabredungen schriftlich zu fixieren.

Darüber hinaus kann mit kleinteiligen Maßnahmen die historische Bedeutung des Ortskerns herausgestellt werden. Denkbar ist eine Aufpflasterung im Straßenraum vor der Kirche, die Verwendung historischer Straßenlaternen in diesem Bereich oder eine andere Form der Einfriedung am Evangelischen Gemeindezentrum. Auch eine straßenseitige Begrünung (Hecke) auf dem Baugrundstück könnte ggf. eine hinreichende Abschirmung und Harmonisierung ermöglichen.

Perspektivisch ist die Umgestaltung der gastronomischen Einrichtung vor der Dorfkirche in eine Parkanlage nach Nutzungsaufgabe im Bebauungsplan verankert. Mit dieser Umgestaltung wäre die Sicht auf die Kirche von der Straße bzw. vom Wasser wieder frei, so dass der historische Ortskern seine einstige stadträumliche Bedeutung wiederfindet.

Einzelbausteine/ Umsetzungsschritte

- » Entscheidung zum Änderungsverfahren des Bebauungsplanes inklusive Prioritätensetzung
 - » Ggf. Vereinbarungen zum weiteren Vorgehen mit dem Flurstück 23/2 sowie dem Baufeld WA20 des Bebauungsplanes Nr. 8 in einer gemeinsamen Absichtserklärung festhalten
 - » Herstellung von Sichtachsen vom Wasser zur Kirche
 - » Prüfung kleinteiliger Maßnahmen, um den historischen Charakter des Ortes herauszustellen: Aufpflasterung im Straßenbereich, historische Straßenbeleuchtung, Einfriedung
 - » Nachnutzung der derzeitigen Gaststätte als Parkanlage des Friedhofs gem. Bebauungsplan nach Nutzungsaufgabe
 - » Im Rahmen der weiteren Planung ist folgendes Bodendenkmal zu berücksichtigen: 2009 (Dorfkern des deutschen Mittelalter und der Neuzeit mit Friedhof und Kirche).
-

Projektträger und Partner

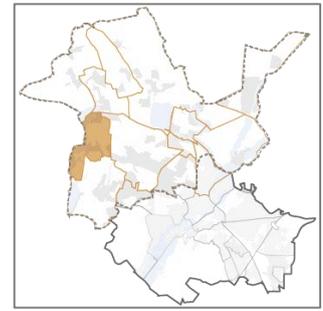
Ansprechpartner LHP	Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung
Projektträger	LHP, Kirchengemeinde
Partner	Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen, Ortsbeirat Groß Glienicke, Kirchengemeinde

Kosten und Förderoptionen

Kostenschätzung	Abhängig von umzusetzenden Maßnahmen
Förderoptionen	

Ziele und Umsetzung

Ziele	<ul style="list-style-type: none"> » Stärkung der Ortskerne als Mittelpunkte des Alltagslebens » Stärkung des Gemeinschaftslebens
Status	<input type="checkbox"/> Maßnahme in Prüfung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Vorbereitung <input checked="" type="checkbox"/> Maßnahme in Planung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Umsetzung
Kategorie	<input type="checkbox"/> gesamträumlich bedeutsam <input checked="" type="checkbox"/> lokal bedeutsam <input type="checkbox"/> beispielgebend <input type="checkbox"/> perspektivisch



Maßnahmensteckbrief 11

Grube

Profilierung des Ansatzes Land-Kultur-Schule / BAUERei

Kurzbeschreibung (Problemlage)

Die BAUERei Grube ist ein Gasthof, der ununterbrochen von 1780 bis 2009 als Dorfgasthof mit Festsaal und bäuerlichem Nebenerwerb geführt wurde. Die BAUERei Grube gGmbH widmet sich als neue Eigentümerin in einem Gemeinschaftsprojekt den Themen Ernährung und Landwirtschaft, Naturpädagogik und Naturerfahrung. Zusammen mit der Montessori-Schule Potsdam gibt es das Gemeinschaftsprojekt Jugendschule am Schlänitzsee.

Der ehemalige Gasthof Krause mit seinem historischen Festsaal dient dem Ortsteil für viele Veranstaltungen und saisonale Angebote, als Begegnungsstätte der örtlichen Bevölkerung und wird als Jugendbildungseinrichtung genutzt. Hier werden lokale Partner durch Kooperation, Direktvermarktung und Vernetzung der Akteure eingebunden, um gemeinsam mit praktischen Erfahrungen neue Lösungen für einen positiv wahrgenommenen ländlichen Raum zu entwickeln. Dafür werden nachhaltige Selbstkompetenzen, gesellschaftliche Gestaltungs- und ökologische Handlungskompetenzen gefördert. Das Gebäude befindet sich derzeit jedoch in einem unsanierten Zustand.

Die Einrichtung schafft neue Arbeitsplätze und kann als Vorbild für ähnliche Projekte mit dem Ziel der Produktion und Vermarktung regionaler Produkte sowie der Erprobung innovativer Bildungsangebote dienen; also auf umliegende Gebiete ausstrahlen und deren Aktivitäten wirksam unterstützen.



Verortung: Wublitzstraße, Grube



Handlungsbedarf

Der Hof bindet lokale Partner aus der Bevölkerung, Landwirtschaft und dem Handwerk ein, um sich als gemeinnütziger Träger zu etablieren und neue, nachhaltige Lösungsansätze zur Attraktivierung des ländlichen Raumes zu finden und ländliche Traditionen neu zu definieren. Dieses Bestreben soll darin unterstützt werden, den Gasthof als Veranstaltungsgebäude teil zu sanieren, um mit Schulungsräumen sowie Wohn- und Übernachtungsmöglichkeiten für Schüler und Gäste eine geeignete Grundlage zu haben. Die Infrastrukturen bilden das Grundgerüst des Projektes, auf denen sich die Institution profilieren und der Ortsteil anhaltend positiv beeinflussen kann.

Dafür wurde bei der LAG Havelland eine Projektskizze zur LEADER-Förderung eingereicht, die ein positives Votum erhalten hat. Da der Ortsteil Grube jedoch außerhalb der Fördergebietskulisse (Gebietskulisse ländlicher Raum) liegt, ist das Projekt der BAUERei Grube nur über eine Ausnahmegenehmigung zu realisieren. Eine Förderung im Rahmen von LEADER ist möglich, wenn diese eine positive und überwiegende Auswirkung auf den ländlichen Raum haben. Dies ist der Fall, wenn eine erhebliche Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung und/oder Daseinsvorsorge im ländlichen Raum besteht. Hierüber entscheidet die Bewilligungsbehörde LELF.

Das Vorhaben soll auf Grundlage der Projektskizze nach Rückmeldung der Projektträger wie geplant umgesetzt werden; Änderungen gibt es bei den Kooperationspartnern. Weitere Unterlagen, wie der modifizierte Finanzplan, sind in Arbeit und werden demnächst übermittelt. Die Profilierung muss hinsichtlich der Erreichung der Ausnahmegenehmigung erfolgen: Die BAUERei als Schnittstelle zwischen Stadt und ländlichem Raum, die pädagogische Arbeit mit Kindern und die Sensibilisierung für den ländlichen Raum, die Kooperation mit Partnern/Akteuren, die Satzung und die Bestätigung der Gemeinnützigkeit.

Einzelbausteine/ Umsetzungsschritte

- » Berücksichtigung des Bodendenkmals 2113
 - » Abstimmung mit der zuständigen Bewilligungsstelle LELF hinsichtlich Ausnahmegenehmigung
 - » Abstimmung mit den Projektträgern und Unterstützung bei der Präzisierung des Projekts und der Formulierung des formlosen Antrags auf Ausnahmegenehmigung
 - » Gemeinsame Abstimmung mit den Projektträgern und dem LELF
 - » Beschluss zum formlosen Antrags auf Ausnahmegenehmigung vom Vorstand der LAG Havelland
 - » Übermittlung des Antrags und des Beschlusses an das LELF
 - » Entscheidung über Ausnahmegenehmigung durch das LELF
 - » Einbindung von weiteren Akteuren bzw. Partnern in den Prozess
-

Projektträger und Partner

Ansprechpartner LHP	Fachbereich Bauaufsicht, Denkmalpflege, Umwelt und Natur
Projektträger	BAUERei Grube gGmbH
Partner	offen

Kosten und Förderoptionen

Kostenschätzung	45.000 EUR	Laut Rankingliste LAG Havelland
Förderoptionen	LEADER	

Ziele und Umsetzung

Ziele	<ul style="list-style-type: none">» Stärkung der Ortskerne als Mittelpunkt des Alltagslebens» Stärkung des Gemeinschaftslebens» Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen» Steigerung der landwirtschaftlichen Wertschöpfung» Entwicklung sanfter Tourismusangebote» Verbesserung der Vermarktung und Information				
Status	<ul style="list-style-type: none"><input type="checkbox"/> Maßnahme in Prüfung<input checked="" type="checkbox"/> Maßnahme in Vorbereitung<input type="checkbox"/> Maßnahme in Planung<input type="checkbox"/> Maßnahme in Umsetzung				
Kategorie	<table border="0"><tr><td><input type="checkbox"/> gesamträumlich bedeutsam</td><td><input checked="" type="checkbox"/> lokal bedeutsam</td></tr><tr><td><input type="checkbox"/> beispielgebend</td><td><input type="checkbox"/> perspektivisch</td></tr></table>	<input type="checkbox"/> gesamträumlich bedeutsam	<input checked="" type="checkbox"/> lokal bedeutsam	<input type="checkbox"/> beispielgebend	<input type="checkbox"/> perspektivisch
<input type="checkbox"/> gesamträumlich bedeutsam	<input checked="" type="checkbox"/> lokal bedeutsam				
<input type="checkbox"/> beispielgebend	<input type="checkbox"/> perspektivisch				



Maßnahmensteckbrief 12

Mobilität

Verbesserung der Haltestellensituation im Ort (Grube)

Kurzbeschreibung (Problemlage)

Die Hauptverkehrsstraße im Ortsteil Grube verläuft als doppelte Kurve durch den Ort. Da die Straße eine direkte Verbindung zur Autobahnzu- und -abfahrt „Leest“ darstellt, ist ein entsprechender Durchgangsverkehr in dem ansonsten ruhig gelegenen Ortsteil gegeben.

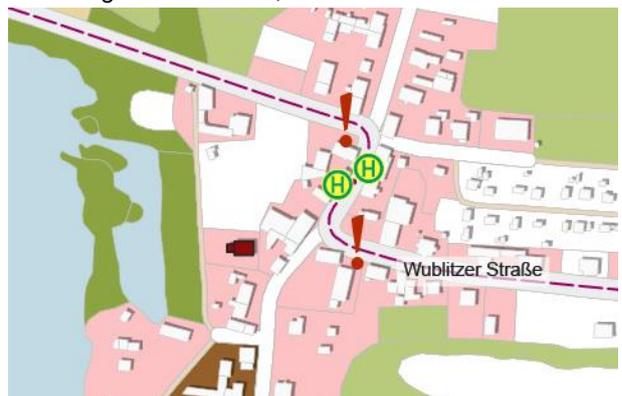
Der Straßenraum einschließlich der Gehwegbereiche entsprechen einer schmalen Dorfstraße und sind für Durchgangsverkehre insbesondere Lkw nicht geeignet.

Die Bushaltestellen in Grube liegen in zentraler Ortslage an der Wublitzstraße zwischen den zwei Kurven. Infolge des schmalen Straßenquerschnitts bestehen keine Haltebuchten für den Bus, sodass dieser auf der Straße halten muss. Dadurch kommt es für den überholenden Nachfolgeverkehr zu einer schlecht einsehbaren Verkehrssituation.

Darüber hinaus sind die Ausstattung und Aufenthaltsqualität an der Bushaltestelle nicht sehr einladend. In Richtung Potsdam besteht eine eher als provisorisch genutzte Überdachung inklusive einer Sitzbank für zwei Personen. Die überwiegend als Ausstiegsstation genutzte Haltestelle in die Gegenrichtung ist nur mit einem Schild ausgestattet.



Verortung: Wublitzstraße, Grube



Handlungsbedarf

Die innerorts zentral gelegene Haltestelle in Grube bedarf einer Verlegung an einen geeigneteren Standort. Durch den Kurvenverlauf der Straße besteht hier eine ungünstige Verkehrssituation, wenn der Bus hält. Hier sind geeignete Grundstücke entlang der Wublitzstraße ausfindig zu machen, um die Haltestelle zu verlegen. Eine andere Variante wäre die Prüfung einer anderen Linienführung über den Schwarzen Weg verbunden mit der Möglichkeit, die Bushaltestelle in die Ortslage zu verlegen. Zudem ist die aktuelle Wartesituation nicht mehr zeitgemäß und sollte zukünftig ertüchtigt werden. Es sollte geprüft werden, ob Möglichkeiten bestehen besser auf die Gefahrensituation (bspw. Blinklicht vor der Kurve) hinzuweisen. Kann hiermit keine zufriedenstellende Lösung erreicht werden, ist die Verlegung der Bushaltestelle an anderer Stelle vor oder nach der S-Kurve zu prüfen.

Einzelbausteine/ Umsetzungsschritte

- » Prüfung möglicher Alternativstandorte unter Betrachtung der Erreichbarkeit, Sicherheit und Barrierefreiheit
- » Gestalterische Aufwertung der Wartebereiche

Projektträger und Partner

Ansprechpartner LHP	Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen
Projektträger	LHP
Partner	Verkehrsträger (Havelbus, VIP)

Kosten und Förderoptionen

Kostenschätzung	Keine aktuelle Kostenangabe möglich.
Förderoptionen	Landesmittel Verkehrssicherheit, RiLi ÖPNV-Invest

Ziele und Umsetzung

Ziele	» Verbesserung des ÖPNV-Angebotes	
Status	<input checked="" type="checkbox"/> Maßnahme in Prüfung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Vorbereitung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Planung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Umsetzung	
Kategorie	<input type="checkbox"/> gesamträumlich bedeutsam <input type="checkbox"/> beispielgebend	<input checked="" type="checkbox"/> lokal bedeutsam <input type="checkbox"/> perspektivisch



Maßnahmensteckbrief 13

Kartzow

Gestaltungsvorschlag Glascontainer-Standort

Kurzbeschreibung (Problemlage)

Im Ortsteil bzw. der Ortslage Kartzow sind die Glascontainer in der Mitte des Ortes gegenüber der Kirche an der Kartzower Landstraße aufgestellt. Die Aufstellfläche im Zentrum Kartzows beeinträchtigt das Ortsbild im besonderen Maße.

Der Glascontainer-Standort ist nicht befestigt. Die Container stehen auf einer öffentlichen Grünfläche am Straßenrand. Die Container werden teilweise zum Plakatieren benutzt, was ebenfalls zur Beeinträchtigung des Ortsbildes beiträgt.

Die Aufstellfläche ist nicht in das Orts- oder Straßenbild integriert und bildet einen Fremdkörper, der durch die unattraktiven Container besonders auffällt. Die Grünfläche erhält durch die aufgestellten Container eine geringe Aufenthaltsqualität und sorgt nicht dafür, dass sich die Bewohner an dieser Stelle wohlfühlen bzw. sich mit diesem zentralen Ort vor der Kirche identifizieren.



Verortung: Kartzower Dorfstraße, Kartzow

Handlungsbedarf

Der Container-Standort ist in seinem derzeitigen Erscheinungsbild inakzeptabel, da er den Anforderungen an einen zentralen Dorfplatz mit Identifikationswert an dieser Stelle nicht entspricht. Es ist zu prüfen, ob dies ein angemessener Standort für die Container ist oder ob eine andere Aufstellfläche im Ort gewählt werden kann. Die Alternative zur Umsetzung der unansehnlichen Container kann eine angemessene Gestaltung und Integration am derzeitigen Standort sein. Eine Befestigung des Untergrundes, Haltemöglichkeiten für Nutzer, eine gute Zugänglichkeit und ein möglicher Sicht- und Lärmschutz bieten Potenzial, die Ortsmitte attraktiver zu gestalten. Es ist darauf zu achten, dass Vandalismus durch Einsehbarkeit verhindert wird und eine direkte Sicht auf die Container mittels attraktiver Gestaltung der Außenanlage verhindert bzw. ansprechend gestaltet wird. Die Befestigung des Untergrundes zu einer ebenen Fläche ermöglicht die problemlose Kehrrichtentsorgung.

Im Rahmen der weiteren Planung ist folgendes Bodendenkmal zu berücksichtigen: 2133 (Siedlungen der Bronzezeit, der Eisenzeit, des slawischen Mittelalters, Bestattungsplatz der Bronzezeit, Dorfkern des deutschen Mittelalters und der Neuzeit).

Einzelbausteine/ Umsetzungsschritte

- » Ortsbegehung und Abstimmungsgespräch zwischen Stadtentsorgung, LHP und Ortsvorsteher zum Umgang mit Glas-Container-Standorten zu Anforderungen und Möglichkeiten
 - » Erörterung möglicher kleinteiliger Maßnahmen zur Aufwertung des Standortes: Befestigung, Sichtschutz, Klärung von Zuständigkeiten und Finanzierungsoptionen
 - » Umsetzung als Pilotprojekt - Evaluierung und ggf. Übertragung auf andere Standorte
-

Projektträger und Partner

Ansprechpartner LHP	Fachbereich Ordnung und Sicherheit als öffentlich-rechtlicher Entsorgungsträger
Projektträger	offen
Partner	SB Koordination Abfallwirtschaft, Stadtentsorgung Potsdam GmbH, Fachbereiche Bauaufsicht, Denkmalpflege, Umwelt und Natur

Kosten und Förderoptionen

Kostenschätzung	5.000 € und 6.000 €/Standplatz - Die Kosten sind abhängig vom jeweiligen Aufwand und der Wahl der Materialien.
Förderoptionen	ELER Dorferneuerung

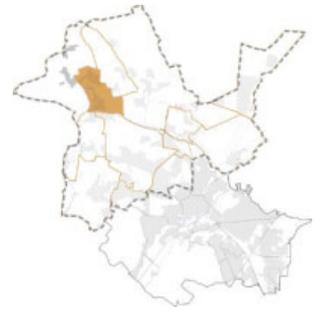
Ziele und Umsetzung

Ziele	» Stärkung der Ortskerne als Mittelpunkte des Alltagslebens	
Status	<input checked="" type="checkbox"/> Maßnahme in Prüfung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Vorbereitung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Planung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Umsetzung	
Kategorie	<input type="checkbox"/> gesamträumlich bedeutsam <input checked="" type="checkbox"/> beispielgebend	<input checked="" type="checkbox"/> lokal bedeutsam <input type="checkbox"/> perspektivisch

Plandarstellungen, Beispiele

Denkbar sind robuste Varianten aus Steinmauern oder Zaunelementen. Eine einmal gut geplante Anlage kann auf weitere Standorte übertragen werden. Die Gestaltung kann z.B. in einem Gemeinschaftsprojekt mit der Fachhochschule Potsdam konzipiert werden.





Maßnahmensteckbrief 14

Marquardt

Funktion und Struktur des Bahnhofs und seines Umfeldes

Kurzbeschreibung (Problemlage)

Der Bahnhof in Marquardt ist Haltepunkt der Regionalbahnlinien RB20 und RB21. Die RB 20 verkehrt im 2-Stunden-Takt zwischen Potsdam Hbf. und Oranienburg. Die RB 21 fährt alle 60 Minuten zwischen Griebnitzsee über Potsdam Hbf. bis Wustermark.

Der Hauptbahnhof Potsdam ist in 16 Minuten und der Hauptbahnhof Berlin in 50 Minuten erreichbar. Der Bahnhof besteht aus zwei Bahnsteigen, die mit je einem Unterstellgebäude ausgestattet sind.

Der westliche Bereich ist aus Marquardt über die Fahrländer Straße zu erreichen. Hier befindet sich ein Parkplatz für 21 Pkws sowie zwei Behindertenstellplätze. Die Überdachung des Wartebereichs dient gleichzeitig als Unterstellmöglichkeit für Fahrräder. Eine Unterstellmöglichkeit für Fahrräder ist auf der anderen Seite des Bahnhofes nicht vorhanden. Die Fußgängerbrücke über die Bahnschienen stellt eine nicht barrierefreie Verbindung zwischen den beiden Bahnsteigen dar. Eine barrierefreie Querung ist nicht möglich.

Von Osten ist der Bahnhof über einen von der B 273 abbiegenden Feldweg zu erreichen. Hier befindet sich eine Obstplantage.

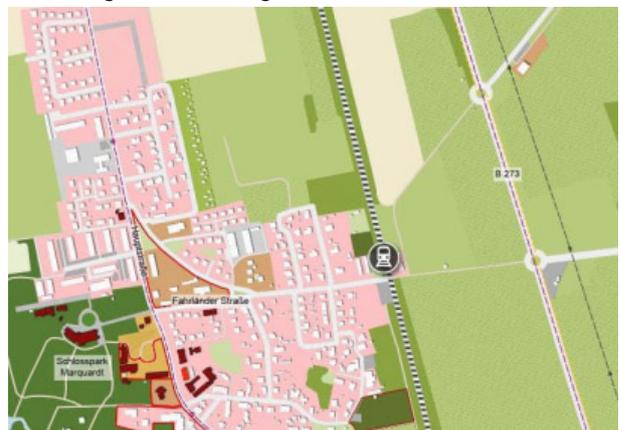
Eine Umstiegsmöglichkeit zum Bus besteht am Bahnhof derzeit nicht.



Fußgängerbrücke und P+R auf der Westseite



Bahnsteige Blickrichtung Golm



Verortung: Fahrländer Straße, Schwarzer Weg

Handlungsbedarf

Der Bahnhof Marquardt kann zukünftig für den Potsdamer Norden auch vor dem Hintergrund der Entwicklung in Kramnitz ein wichtiger intermodaler Verkehrsknotenpunkt werden. In konzeptionellen Überlegungen ist bisher eine Anbindung an die B 273 sowie die Errichtung eines P+R-Parkplatzes sowie einer B+R-Anlage angedacht. Zudem wird derzeit erörtert, die Ortslagen Satzkorn, Fahrland und Kramnitz zukünftig mit einer Buslinie an den Bahnhof Marquardt anzubinden. Die Herstellung der straßenbegleitenden Radwege zwischen Satzkorn und Fahrland sind bereits als Maßnahmen im Entwurf zum Radverkehrskonzept vorgesehen. Der Bahnhof ist zudem ein wichtiger Ausgangspunkt für den Ausflugstourismus im ländlichen Raum.

Der Um- und Ausbau des Bahnhofs Marquardt erfordert dringend eine barrierefreie Querungsmöglichkeit und damit einen barrierefreien Zugang zu beiden Gleisen. Derzeit besteht über die Bahntrasse eine Fußgängerbrücke, die verschiedene Zielgruppen (u.a. Eltern mit Kinderwagen / Radfahrer / Rollstuhlfahrer/ Menschen mit Rollatoren) ausschließt.

Die Entwicklung eines rein funktionalen Umsteigepunktes ist aus Sicht der Dorfentwicklung für eine langfristige Entwicklung des Bahnhofes und seines Umfeldes eher ungeeignet. Daher ist eine mittel- bis langfristige Zukunftsperspektive zu entwickeln, die das Bahnhofsumfeld beidseitig der Schiene sowie die Ortslage Marquardt umfasst. Dazu ist zu erörtern, welche weiteren Funktionen zu einer Belebung des Bahnhofsumfeldes beitragen können und wie diese gestaltet werden könnten. Hierfür sind planungsrechtliche Grundlagen zu entwickeln und die verkehrlichen Voraussetzungen zu schaffen.

Einzelbausteine/ Umsetzungsschritte

- » Herstellung einer barrierefreien Zugänglichkeit zu beiden Gleisen
 - » Handlungskonzept „Zukunftsperspektive Bahnhof Marquardt“ zur Darstellung und Erörterung eigen-tums-, planungsrechtlicher und gestalterischer Fragen
 - » Forderung der LHP nach einer Direktverbindung nach Berlin-Spandau, von der u.a. der Universitäts- und Wissenschaftsstandort Golm als auch die nach Berlin pendelnden Bewohner in Marquardt und den angrenzenden Ortsteilen profitieren
 - » Im Rahmen der weiteren Planung ist folgendes Bodendenkmal zu berücksichtigen: 2213 (Siedlungen der Bronzezeit und der Eisenzeit, Dorfkern des deutschen Mittelalters und der Neuzeit, Fundplatz der Steinzeit und des slawischen Mittelalters).
-

Projektträger und Partner

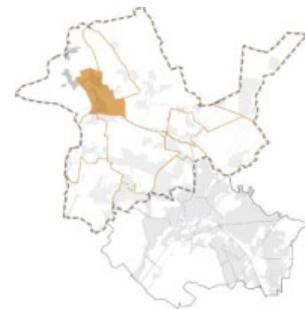
Ansprechpartner LHP	Fachbereiche Stadtplanung und Stadterneuerung sowie Grün- und Verkehrsflächen
Projektträger	LHP
Partner	DB, MIL, VBB, VIP

Kosten und Förderoptionen

Kostenschätzung	30.000 € (für Handlungskonzept)
Förderoptionen	EFRE, ILB: Rili Mobilität, RiLi ÖPNV-Invest, IKK - Barrierearme Stadt (für Umsetzung)

Ziele und Umsetzung

Ziele	<ul style="list-style-type: none">» Verbesserung des ÖPNV-Angebotes» Ausbau der Verknüpfungen von Verkehrsangeboten				
Status	<ul style="list-style-type: none"><input type="checkbox"/> Maßnahme in Prüfung<input checked="" type="checkbox"/> Maßnahme in Vorbereitung<input type="checkbox"/> Maßnahme in Planung<input type="checkbox"/> Maßnahme in Umsetzung				
Kategorie	<table border="0"><tr><td><input type="checkbox"/> gesamträumlich bedeutsam</td><td><input type="checkbox"/> lokal bedeutsam</td></tr><tr><td><input checked="" type="checkbox"/> beispielgebend</td><td><input type="checkbox"/> perspektivisch</td></tr></table>	<input type="checkbox"/> gesamträumlich bedeutsam	<input type="checkbox"/> lokal bedeutsam	<input checked="" type="checkbox"/> beispielgebend	<input type="checkbox"/> perspektivisch
<input type="checkbox"/> gesamträumlich bedeutsam	<input type="checkbox"/> lokal bedeutsam				
<input checked="" type="checkbox"/> beispielgebend	<input type="checkbox"/> perspektivisch				



Maßnahmensteckbrief 15

Marquardt

Schlossparkpflege in bürgerschaftlicher Hand

Kurzbeschreibung (Problemlage)

Der Schlosspark Marquardt umschließt das Schloss und den Gutshof Marquardt sowie drei Wohnhäuser und ein Nebenglass des Schlosses. Er wird begrenzt durch den Schlänitzeesee und den Sacrow-Paretzer Kanal. Der Park ist über zwei Zugewegungen erreichbar, wovon der Weg über die Straße im Park entlang der Kirche den zentralen Weg darstellt. Für Fußgänger ist der Park auch im Nordwesten durch einen Weg entlang des Ufers erreichbar. Die ehemalige Schlosszufahrt von der Kreuzung zur Fahrländer Straße ist durch ein Tor versperrt.

Der Park steht seit 1986 unter Denkmalschutz und wurde 1991 als Gartendenkmal in die Denkmalliste des Landes Brandenburg eingetragen. Er ist überwiegend in kommunaler Hand, jedoch wurde im September 2016 ein Rückübertragungsanspruch von 49,7 % positiv beschieden. Der Park befindet sich in einem moderaten Zustand, da zuletzt zur BUGA 2001 Investitionsmittel für einzelne Teilbereiche zur Verfügung standen. Die Pflege dieses Parkteils sichert der Bereich Grünflächen der LH Potsdam durch eine extensive Pflege mit beauftragten Firmen gemäß Parkpflegewerk. Ergänzt wird diese Pflege durch den temporären Einsatz über beschäftigungspolitische Maßnahmen.

Das Schloss und die umgebenden Parkflächen befinden sich in privatem Eigentum, welches jedoch ebenfalls öffentlich zugänglich ist. Das Schloss wird vorwiegend für Veranstaltungen genutzt. Das denkmalgeschützte Gebäude befindet sich in einem teilsanierten Zustand. Die Parkflächen weisen hier nicht den Pflegestandard auf, der für die kommunalen Flächen gilt.



Verortung: Hauptstraße, Im Park Marquardt



Für die Bewohner Marquardts übernimmt der Schlosspark eine wichtige Freiflächen- und Erholungsfunktion und ist zugleich ein wichtiger Zugang zum angrenzenden Schlänitzeesee.

Handlungsbedarf

Es besteht seitens der Bewohner ein großes Interesse, die kontinuierliche Pflege des Parks durch eigenes Engagement zu unterstützen. Dafür gilt es herauszufiltern, mit welchen Tätigkeiten und welchem Umfang sich Bürger in die Parkpflege einbringen können.

Wünschenswert ist die bürgerschaftliche Unterstützung der Parkpflege auf den privaten Flächen, da hier kaum eine erkennbare Pflege im Sinne des Parkpflegewerkes stattfindet. Unter Einbeziehung der unteren Denkmalschutzbehörde und des privaten Eigentümers ist die Gründung eines Pflegevereins denkbar, der sich den Zielen der denkmalpflegerischen Parkpflege verpflichtet. Mit einem Verein könnte die Kontinuität der Pflege auf den privaten Flächen gesichert werden, dessen logistische Basis in einem der zahlreichen Gebäude des Gutshofes Platz finden könnte.

Für die kommunalen Flächen ist eine enge Abstimmung mit dem Bereich Grünflächen zu tätigen. Dieser sichert in diesem Bereich die Parkpflege durch die Beauftragung von Firmen. Zu prüfen ist, ob der Pflegeverein in Ergänzung zur regelmäßig stattfindenden extensiven Parkpflege Aufgaben übernehmen kann. Vorstellbar wären z.B. klar abgegrenzte Einzelmaßnahmen.

Einzelbausteine/ Umsetzungsschritte

- » Gespräch mit dem privaten Eigentümer zum Interesse an einer Unterstützung bei der Parkpflege
- » Bei Interesse des Eigentümers Gespräch mit ihm und den interessierten Bürgern über eine mögliche Kooperation; Einbindung der unteren Denkmalschutzbehörde
- » Gründung eines Pflegevereins
- » Prüfung der Übernahme von Einzelmaßnahmen zur Pflege und Aufwertung der kommunalen Flächen
- » Im Rahmen der weiteren Planung ist folgendes Bodendenkmal zu berücksichtigen: 2213 (Siedlungen der Bronzezeit und der Eisenzeit, Dorfkern des deutschen Mittelalters/Neuzeit, Fundplatz der Steinzeit und des slawischen Mittelalters)

Projektträger und Partner

Ansprechpartner LHP	Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen	Beratende Begleitung durch die Stadt, Bereich Grünflächen, um deren Standards an Parkpflege weiterzugeben.
Projektträger	Eigentümer Schloss Marquardt, Bürger	Die Verantwortlichkeit liegt jedoch beim privaten Eigentümer der Grünflächen.
Partner	Interessierte Bürger, Ortsbeirat Marquardt	

Kosten und Förderoptionen

Kostenschätzung	Abhängig vom Umfang der Unterstützung und notwendigen Organisation
Förderoptionen	Nicht bekannt

Ziele und Umsetzung

Ziele	<ul style="list-style-type: none">» Erhalt und Weiterentwicklung der Obstbautradition /-kultur» Entwicklung sanfter Tourismusangebote» Stärkung des Gemeinschaftslebens				
Status	<ul style="list-style-type: none"><input checked="" type="checkbox"/> Maßnahme in Prüfung<input type="checkbox"/> Maßnahme in Vorbereitung<input type="checkbox"/> Maßnahme in Planung<input type="checkbox"/> Maßnahme in Umsetzung				
Kategorie	<table border="0"><tr><td><input type="checkbox"/> gesamträumlich bedeutsam</td><td><input checked="" type="checkbox"/> lokal bedeutsam</td></tr><tr><td><input type="checkbox"/> beispielgebend</td><td><input type="checkbox"/> perspektivisch</td></tr></table>	<input type="checkbox"/> gesamträumlich bedeutsam	<input checked="" type="checkbox"/> lokal bedeutsam	<input type="checkbox"/> beispielgebend	<input type="checkbox"/> perspektivisch
<input type="checkbox"/> gesamträumlich bedeutsam	<input checked="" type="checkbox"/> lokal bedeutsam				
<input type="checkbox"/> beispielgebend	<input type="checkbox"/> perspektivisch				



Maßnahmensteckbrief 16

Mobilität

Strukturkonzept Wegenetz zur Verbindung der Siedlungsbereiche in Neu Fahrland

Kurzbeschreibung (Problemlage)

Neu Fahrland besteht aus drei Siedlungskörpern im Norden, Süden und Westen, die durch die Bundesstraße 2 sowie das Heineholz voneinander getrennt sind. Es fehlen ausgebaute Fuß- und Radverkehrswege für den Alltagsverkehr, insbesondere auch zu den Infrastruktureinrichtungen, zwischen den Siedlungen Nord und West sowie Nord und Süd. Bisher vorhandene Wege in diesem Gebiet befinden sich in unterschiedlichen Zuständen und reichen von beleuchteten, befestigten Wegen bis zu unbefestigten Sandwegen. Die Wege sind ungenügend ausgeschildert und für Ortsfremde schlecht auffindbar. Entlang der Bundesstraße gibt es keinen Fußweg. Hier besteht pro Richtung ein Radfahrstreifen, der jedoch nicht baulich abgetrennt oder beleuchtet ist und somit ein Unsicherheitsgefühl verursacht. Es bestehen zwei Überwege an der B 2, die jeweils mit Lichtsignalanlagen gesichert sind. An mindestens einer weiteren Stelle besteht zusätzlicher Querungsbedarf (s. Foto Mitte). Im Weiteren stellen die Zuwegungen zu den Bushaltestellen Bassewitz und Heinrich-Heine-Weg wichtige Alltagswege dar. An der Haltestelle Heinrich-Heine-Weg besteht eine überdachte Radabstellanlage.

Die B 2 wird im Zielnetz des Radverkehrskonzeptes als Hauptroute erster Priorität ausgewiesen. Im Zuge der angestrebten Verlängerung der Straßenbahntrasse in Richtung Kramnitz ist auf der Westseite einen gemeinsamer Geh- und Radweg geplant. Der Weg am Kirchberg soll in Richtung Sacrow-Paretzer-Kanal perspektivisch als Netzer Ergänzung ausgebaut werden.

Die Zugänglichkeit zu den Wasserlagen ist teilweise durch Privateigentum eingeschränkt.



Verortung: Am Wiesenrand (Bundesstraße 2) / Am Kirchberg / Am Stinthorn, Kartzow



Handlungsbedarf

Die Wegeverbindungen zwischen den Neu-Fahrländer Siedlungskörpern weisen hinsichtlich dem individuellen Sicherheitsempfinden und Qualität Beeinträchtigungen auf. Der nördliche und westliche Teil der Gemeinde sind nur durch unbefestigte Wege miteinander verbunden. Zwischen dem nördlichen und östlichen Siedlungsgebiet verlaufen die Wege nicht direkt. Direkte Verbindungen zwischen den Ortsteilen untereinander und zu den Bushaltestellen an der B 2 sind für einen nutzungsfreundlichen Alltagsverkehr notwendig. Hierzu sollte unter Berücksichtigung der Topographie ein Wegenetz mit eindeutig ablesbarer Wegehierarchie entwickelt werden. Dies sollte die direkten Alltagsverbindungen hervorheben und Neben- und Wander- bzw. Spazierwege kennzeichnen.

Der von Wald geprägte Abschnitt der Bundesstraße zwischen den Straßen Am Kirchberg und Am Stinthorn zählt laut Straßenverkehrsbehörde derzeit als Außerortsbereich. Tatsächlich bildet die Bundesstraße eine Barriere für den fußläufigen Verkehr zwischen den Ortslagen Neu Fahrlands. Hier könnten eine Geschwindigkeitsreduzierung und zusätzliche Querungshilfen zu mehr Sicherheit beitragen. Eine wichtige Maßnahme ist die konsequente Ausschilderung der Wegebeziehungen untereinander, da sie derzeit nicht intuitiv nutzbar sind.

Im Rahmen der weiteren Planung sind folgende Bodendenkmale zu berücksichtigen: 2042 (Kirche deutsches Mittelalter, Fundplatz der Steinzeit), 2046 (Siedlung der Jungsteinzeit, Siedlung ur- frühgeschichtlich noch unbestimmt, Wegeverlauf der Neuzeit), 2055 (Siedlung der römischen Kaiserzeit, Bestattungsort der Bronzezeit, Fundstelle deutsches Mittelalter, Wegeverlauf der Neuzeit) und 2062 (Siedlungen der Jungsteinzeit und Bronzezeit, Wegeverlauf der Neuzeit).

Einzelbausteine/ Umsetzungsschritte

- » Geschwindigkeitsreduzierung entlang der Bundesstraße auf Tempo 50 km/h innerorts
- » Ausbau bestehender Wege für den Fuß- und Radverkehr als direkte Alltagsverbindungen zwischen den Ortsteilen und zu den Bushaltestellen
- » Einrichtung von Querungshilfen prüfen
- » Verbesserung der Beschilderung im Gebiet
- » Beschilderung von Wasserzugängen

Projektträger und Partner

Ansprechpartner LHP	Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen
Projektträger	LHP
Partner	

Kosten und Förderoptionen

Kostenschätzung	Tempolimit: 500 – 1.000 € Gesamtkosten Beleuchtung: ca. 900 € pro Leuchte Querungshilfe: Zebrastreifen ca. 25.000 € (ohne Lichtkonzept) Beschilderung: ca. 2.700 € pro Tafel
Förderoptionen	

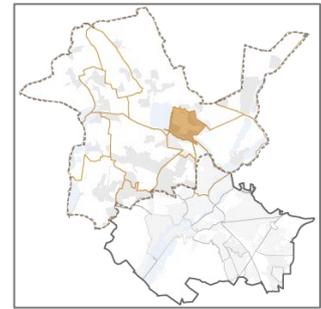
Ziele und Umsetzung

Ziele	<ul style="list-style-type: none"> » Stärkung der Nahmobilität » Reduzierung der verkehrsbedingten Belastungen insbesondere innerhalb der Ortslagen
Status	<ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Maßnahme in Prüfung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Vorbereitung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Planung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Umsetzung
Kategorie	<ul style="list-style-type: none"> <li style="width: 50%;"><input type="checkbox"/> gesamträumlich bedeutsam <li style="width: 50%;"><input checked="" type="checkbox"/> lokal bedeutsam <li style="width: 50%;"><input type="checkbox"/> beispielgebend <li style="width: 50%;"><input type="checkbox"/> perspektivisch

Plandarstellungen, Beispiele



Quelle: eigene Darstellung



Maßnahmensteckbrief 17

Neu Fahrland

Funktion und Gestaltung der Freiräume an der Birnenplantage bis zum Wasser

Kurzbeschreibung (Problemlage)

Im nördlichen Teil des Gebiets an der Straße Am Kirchberg befinden sich eine Kindertagesstätte, ein öffentlicher Spielplatz sowie das Bürgerhaus und Feuerwehrdepot. Daran schließen sich bis zum Weißen See die öffentlich zugänglichen Freiräume an der Birnenplantage an, die im westlichen Siedlungsbereich von Neu-Fahrland liegen. In diese große Bürger- und Freizeitwiese eingebettet ist eine Sportfreianlage bestehend aus einem großen umzäunten Rasenplatz für organisierten Vereinsfußball, eine umzäunte Kunstrasen-Kleinspielfläche für nichtorganisierte Aktivitäten (Fußball, Basketball) mit vorgelagerten Parkplätzen und Radabstellanlage, eine Beachvolleyball-Fläche samt Spielplatz sowie eine Bademöglichkeit inkl. Radabstellanlage und Sitzmöglichkeiten. Ein Lärmschutzwand schützt die angrenzende Wohnbebauung vor übermäßiger Lärmbelastigung.

Der Landschaftsplan weist für das Gebiet eine Grün- und Freifläche und eine wichtige Sichtbeziehung für den Ort aus. Im Bebauungsplan „Sport- und Freizeitanlage“ Neu Fahrland von 2007 wird das Gebiet im nördlichen Teil als Sport / Gesundheit / Freizeit ausgewiesen. Der südliche Teil des Gebietes ist als öffentliche Grünfläche festgesetzt und soll im südwestlichen Abschnitt im Rahmen von Ausgleichsmaßnahmen mit Bäumen bepflanzt werden. Der Wasserzugang ist als Badeplatz ausgewiesen. Die gesamte Fläche befindet sich im kommunalen Besitz.

Entlang des östlich verlaufenden Anglerkoloniewegs gibt es eine Straßenbeleuchtung. Auf dem Gelände selbst existiert keine Beleuchtung.



Handlungsbedarf

Die Freiräume an der Birnenplantage mit einem breiten Angebot an Sport- und Freizeitmöglichkeiten befindet sich seit Jahren in der Umgestaltung. Insgesamt betrachtet kann die Fläche als geordnet bezeichnet werden. Sie muss nun einer dauerhaften Pflege zugeführt werden.

Für den Grünbereich wird aktuell kein Handlungsbedarf gesehen. Entlang des Walls ist die Anlage einer Streuobstwiese durch u.a. die Pflanzung von Birnbäumen als Assoziation zum Ort und identitätsstiftender Bezug denkbar. Hier gilt es, Wege zu finden, um öffentliche Grün- und Freiflächen mit bürgerschaftlichem Engagement zu stärken.

Aktuell wird auch für den Sportbereich kein Entwicklungsbedarf gesehen. Die Fläche soll jedoch als Vorbehaltsfläche für Sport bzw. den Ortsteil gesichert werden, um bei Änderung der Bedarfslage zu einem späteren Zeitpunkt tätig werden zu können. Auch der Badeplatz ist gut erschlossen. Durch seine Lage im Schutzgebiet sind Baumaßnahmen nicht erlaubt. Hier gilt es, dem Ort durch kleinteilige Maßnahmen eine Aufenthaltsqualität zu geben. Ein weiteres gastronomisches Angebot ist aufgrund der unmittelbar an den Badeplatz angrenzenden Angler Klause nicht notwendig.

Einzelbausteine/ Umsetzungsschritte

- » Berücksichtigung der Bodendenkmale 2042, 2046, 2055 und 2062
 - » Sicherung einer dauerhaften Pflege der Freiräume und Anlagen
 - » Freihaltung der Sichtachse zum See und Beschilderung an der Straße Am Kirchberg
 - » Qualifizierung der Pflanzflächen auf der Ausgleichsfläche; Anlegen einer Streuobstwiese; Ansprache geeigneter Akteure und Sicherung der Pflege (s. Maßnahmensteckbriefe 26 und 27); Bildung von Pflege-/Baumpatenschaften
 - » Prüfung einer Bespielung des Lärmschutzwalls durch z. B. den Kindergarten (Bienen, Weinreben, sonstige Anpflanzungen etc.)
 - » Qualifizierung der Badewiese durch eine umweltverträgliche Überarbeitung (Sandaustausch, ergänzende Sitzmöglichkeiten)
 - » Optimierende Einbindung des Bürgerhauses in den Freiraum, beispielsweise durch einen weiteren Ausgang nach Süden hin und einem damit verbundenen zusätzlichen Abstellraum für Mobiliar und Geräte
-

Projektträger und Partner

Ansprechpartner LHP	Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen, Fachbereich Bauaufsicht, Denkmalpflege, Umwelt und Natur
Projektträger	LHP
Partner	Ortsbeirat Neu Fahrland, Kultur- und Sportverein 2000 Neu Fahrland e.V.

Kosten und Förderoptionen

Kostenschätzung	abhängig vom Umfang der Maßnahme
Förderoptionen	offen

Ziele und Umsetzung

Ziele	<ul style="list-style-type: none">» Stärkung des Gemeinschaftslebens» Sicherung attraktiven Wohnraums» Verbesserung der Versorgung				
Status	<ul style="list-style-type: none"><input type="checkbox"/> Maßnahme in Prüfung<input type="checkbox"/> Maßnahme in Vorbereitung<input type="checkbox"/> Maßnahme in Planung<input checked="" type="checkbox"/> Maßnahme in Umsetzung				
Kategorie	<table style="width: 100%; border: none;"><tr><td style="width: 50%;"><input type="checkbox"/> gesamträumlich bedeutsam</td><td style="width: 50%;"><input checked="" type="checkbox"/> lokal bedeutsam</td></tr><tr><td><input type="checkbox"/> beispielgebend</td><td><input type="checkbox"/> perspektivisch</td></tr></table>	<input type="checkbox"/> gesamträumlich bedeutsam	<input checked="" type="checkbox"/> lokal bedeutsam	<input type="checkbox"/> beispielgebend	<input type="checkbox"/> perspektivisch
<input type="checkbox"/> gesamträumlich bedeutsam	<input checked="" type="checkbox"/> lokal bedeutsam				
<input type="checkbox"/> beispielgebend	<input type="checkbox"/> perspektivisch				



Maßnahmensteckbrief 18

Satzkorn

Öffentlicher Raum am Dorfanger

Kurzbeschreibung (Problemlage)

Der Dorfplatz in Satzkorn erstreckt sich rund um den Dorfanger an der Dorf- und Ringstraße. Der Dorfanger stammt aus askanischer Zeit.

Innerhalb des Angers befinden sich die Dorfkirche, der Friedhof, ein Wohngebäude und das alte Feuerwehrhaus. Um den Dorfanger herum sind Wohngebäude und deren Gehöfte sowie das neue Feuerwehrgebäude und das Gemeindehaus platziert.

Der Eingang zum Dorfanger über den Königsweg verläuft über Kopfsteinpflaster. Die asphaltierte Dorfstraße mit Fußgängerweg befindet sich in einem guten Zustand. Vor dem alten Feuerwehrhaus befinden sich eine überdachte Sitzgelegenheit und weitere Bänke. Die Ringstraße ist zur Erschließung der Anwohner schmal gehalten. Eine ungenutzte Platzsituation ergibt sich vor dem Gebäude Nr. 6 in der Satzkornener Ringstraße. Hierbei handelt es sich jedoch um ein Privatgrundstück.



Verortung: Dorfstraße, Satzkornener Ringstraße



Handlungsbedarf

Der Dorfanger ist allgemein in einem soliden Zustand. Er bietet Potenzial als zentraler Treffpunkt im Ortskern und kann als Erholungsraum genutzt werden. Dies wird derzeit jedoch nicht ausgeschöpft. Die Flächen am ehemaligen Feuerwehrgebäude eignen sich, um einen zentralen, identitätsstiftenden Treffpunkt mit hoher Aufenthaltsqualität zu entwickeln. Es wurde hier bereits eine Sitzgelegenheit installiert. Die umgebende Grünanlage bedarf weiterer Aufwertung, um hier eine entsprechende Aufenthaltsqualität zu schaffen.

Das ehemalige Feuerwehrgebäude wird derzeit als Lager der Feuerwehr genutzt. Es ist zu prüfen, ob an anderer Stelle ein Lager für die Feuerwehr geschaffen werden kann und das Gebäude einer sinnvollen Nachnutzung für die Dorfgemeinschaft zur Verfügung gestellt werden kann. Welche Nutzung an dieser Stelle geeignet wäre, ist ebenfalls zu prüfen.

In Abstimmung mit der Unteren Denkmalschutzbehörde sollten für den gesamten Dorfanger Umgestaltungs- bzw. Aufwertungsmaßnahmen erarbeitet werden.

Einzelbausteine/ Umsetzungsschritte

- » Denkmalgerechte und den Nutzungsanforderungen angemessene Überarbeitung des öffentlichen Raums (Belagsarten, Begrünung, Möblierung)
 - » Partizipative Elemente bei der Freiraumplanung berücksichtigen
 - » Pflegezustand des öffentlichen Raums ggf. unter Mitwirkung interessierter Bürger verbessern
 - » bei Bedarf Prüfung einer sinnvollen Nachnutzung/ Mitnutzung des ehemaligen Feuerwehrgebäudes für die Dorfgemeinschaft in Abstimmung mit dem Kommunalen Immobilienservice
 - » Im Rahmen der weiteren Planung ist das Bodendenkmal 2096 zu berücksichtigen
-

Projektträger und Partner

Ansprechpartner	Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen
Projektträger	LHP
Partner	Ortsbeirat Satzkorn, Kirchengemeinde Paaren, Fachhochschule Potsdam (z. B. Angergestaltung als Studienprojekt im Studiengang Architektur und Städtebau), interessierte Bürger

Kosten und Förderoptionen

Kostenschätzung	abhängig vom Umfang der Maßnahme
Förderoptionen	LEADER

Ziele und Umsetzung

Ziele	<ul style="list-style-type: none">» Stärkung der Ortskerne als Mittelpunkte des Alltagslebens» Stärkung des Gemeinschaftslebens» Sicherung attraktiven Wohnraums
Status	<ul style="list-style-type: none"><input checked="" type="checkbox"/> Maßnahme in Prüfung<input type="checkbox"/> Maßnahme in Vorbereitung<input type="checkbox"/> Maßnahme in Planung

Landeshauptstadt Potsdam
Strategieplanung zur Entwicklung des ländlichen Raums

	<input type="checkbox"/> Maßnahme in Umsetzung
Kategorie	<input type="checkbox"/> gesamträumlich bedeutsam <input type="checkbox"/> lokal bedeutsam <input type="checkbox"/> beispielgebend <input checked="" type="checkbox"/> perspektivisch



Maßnahmensteckbrief 19

Satzkorn

Aktivierungsstrategie Gutshaus Satzkorn

Kurzbeschreibung (Problemlage)

Das Gutshaus in Satzkorn ist von besonderer bauhistorischer Bedeutung und gilt als das historische Zentrum des Ortsteils. Das Gutshaus geht auf das Vorlagewerk „Die moderne Bau-Kunst“ von Johann Vogel zurück. Das Gutshaus ist Teil des Gutskomplexes Satzkorn. Von den einst zahlreichen Gebäuden des weit in das Dorfgefüge eingreifenden Gutskomplexes sind heute das Gutshaus, zwei Stall- und Wirtschaftsgebäude, zwei Schafställe und das an der Ostseite der Dorfstraße gelegene Verwalterhaus erhalten. Das Gutshaus ist seit 1991 ungenutzt und verfällt. 2002 wurden die verbliebenen Gebäude des ehemaligen Gutskomplexes aufgrund der landesgeschichtlichen Bedeutung unter Denkmalschutz gestellt. Das baufällige Gutshaus wurde vor einigen Jahren durch Baumaßnahmen vor dem Einsturz gesichert.

Die einzelnen Gebäude des Gutskomplexes weisen unterschiedliche Eigentümer auf. Das Gutshaus ist im privaten Eigentum.

Die beiden Stallgebäude sind im Privatbesitz. Es sollen Wohnungen sowie Werkstätten und Büroräume in dem Komplex installiert werden. Im Rahmen einer vor-Ort-Begehung äußerte der private Gebäudeeigentümer sein Interesse an dem Gutshaus. Er möchte das Gebäude unter Denkmalschutzaufgaben sanieren, um es privat zur Wohnnutzung oder mit anderen Nutzungen anzubieten.



Verortung / Adresse: Dorfstraße 7-9 Satzkorn



Handlungsbedarf

Das Gutshaus befindet sich derzeit in einem sehr schlechten Zustand und droht bei weiterem Ausbleiben von Baumaßnahmen zu verfallen. Der Handlungsbedarf ist daher akut, solange die Bausubstanz unter Denkmalschutzaspekten gesichert werden soll. Die Klärung der Nachnutzung und des Besitzes für eine konkrete Aufgabenzuweisung ist dafür vonnöten. Im Rahmen der Maßnahmensteckbrief-Erarbeitung wurden mit verschiedenen Akteuren Gespräche geführt. Erforderlich ist ein gemeinsamer Dialog aller Beteiligten. Ziel ist es, dass am Ende des Dialogprozesses die Entwicklung des gesamten Gutshofkomplexes forciert wird und dass für den einzelnen Eigentümer Planungs- und Entwicklungssicherheit besteht.

Einzelbausteine/ Umsetzungsschritte

- » Vorgespräch mit dem Ortsbeirat und der LH Potsdam
- » Dialogprozess mit den Eigentümern der einzelnen Gebäudekomplexe der Gesamtanlage
- » Im Rahmen der weiteren Planung ist folgendes Bodendenkmal zu berücksichtigen: 2096 (Siedlungen der Jungsteinzeit, Bronzezeit, Eisenzeit, römischen Kaiserzeit und des slawischen Mittelalters/Neuzeit); dieses Bodendenkmal hat überregionale Bedeutung

Projektträger und Partner

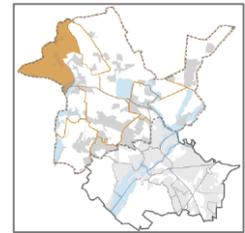
Ansprechpartner LHP	Fachbereiche Bauaufsicht, Denkmalpflege, Umwelt und Natur und Stadtplanung und Stadterneuerung
Projektträger	LHP, Privateigentümer
Partner	Planungsbüro als Begleitung des Dialogprozesses

Kosten und Förderoptionen

Kostenschätzung	abhängig vom Umfang der Maßnahme
Förderoptionen	LEADER

Ziele und Umsetzung

Ziele	<ul style="list-style-type: none"> » Stärkung der Ortskerne als Mittelpunkte des Alltagslebens » Sicherung attraktiven Wohnraums » Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen » Verbesserung der Erschließung, Erreichbarkeit und Erlebbarkeit der Landschaft und Ausflugsziele
Status	<input checked="" type="checkbox"/> Maßnahme in Prüfung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Vorbereitung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Planung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Umsetzung
Kategorie	<input type="checkbox"/> gesamträumlich bedeutsam <input checked="" type="checkbox"/> lokal bedeutsam <input type="checkbox"/> beispielgebend <input type="checkbox"/> perspektivisch



Maßnahmensteckbrief 20

Naherholung und Tourismus

Rundweg um die Kirche Uetz

Kurzbeschreibung (Problemlage)

Bei dem Projekt handelt es sich um die Wiederbelebung historischer Wegeführungen und Bezüge um den Kirchhof in Uetz. Der Potsdamer Ortsteil Uetz ist aufgrund seiner Geschichte, seiner Baudenkmäler und seiner Lage am Königsweg nicht nur für Potsdam sondern auch überregional von besonderer Bedeutung. Seit 1830 wurde das Gut Uetz als Schatullgut durch das Königshaus genutzt. Mit der Lage am Königsweg nach Paretz, dem Sommersitz des Königpaares, wurden in und um Uetz umfangreiche Landschaftsverschönerungen vorgenommen. Die Kirche und der gesamte Ort erfuhren umfangreiche Umgestaltungen durch namhafte Architekten wie Persius, Stüler, Hesse und Andere. Der König ließ nach Plänen von Ludwig Persius ein repräsentatives, hölzernes Fährhaus errichten. Uetz wurde zu einem malerischen Höhepunkt in der Landschaft auf dem Weg nach Paretz. Mit der Wiederherstellung des geschlossenen Rundweges würden Wegeverbindungen wieder nutzbar und historische Zusammenhänge und Sichtbezüge wieder erlebbar gemacht.

Ein Rundweg ist heutzutage nicht mehr gegeben. Der Dorfanger vor der Kirche besteht als Wendschleife und Verbindung zur Uetzer Dorfstraße und weiter zum Fährweg, der durch die BAB 10 abgeschnitten ist. Die Gehöfte südwestlich der Dorfkirche sind umzäunt und werden als Wohnanlagen genutzt. Ein Bebauungsplan von 1992 sieht für das Gelände eine Sporthotel und eine Golfanlage vor, die jedoch nicht realisiert wurden. Der Weg im Osten zur Kirche endet in einem Privatgelände.



Verortung: Uetzer Dorfstraße, Uetz



Handlungsbedarf

Ziel ist es, einen Rundweg um die Kirche entlang der Uetzer Dorfstraße und der äußeren Grundstücksgrenze wiederherzustellen, deren Wegführung die historischen Zusammenhänge und Sichtbezüge wiederaufnimmt, um das Ortsbild und seine Geschichte aufzuwerten und wieder sichtbar zu machen.

Bisher sind die Wege nur noch als Erschließungsstraßen und nicht als Wegeverbindungen wahrzunehmen. Um einen Rundweg zu schaffen, müsste die Rechtssituation privater Einfriedungen geklärt werden, die Teile des Weges eingefriedet haben und ihn somit blockieren. Eine Flächenvermessung wäre ggf. bei älteren Rechtsbeständen angebracht. Die Gehöfte im Südwesten unterliegen noch keiner Nutzung und verschließen sich zur Kirche, anstatt sich ihr zu öffnen. Ein Mitwirken der Eigentümer muss daher initiiert werden, um das Dorf seine alten Sichtbeziehungen zurückzugeben und die Dorfmitte aufzuwerten. Jedoch ist der geplante Ausbau des Schatullgutes mit Eigentumswohnungen in Frage gestellt; der Eigentümer hat den Bauantrag für die Sanierung und Umnutzung des Schatullgutes zurückgezogen.

Aufgrund der ungeklärten Situation am Schatullgut und der insgesamt schwierigen rechtlichen Situation wird daher neben o.g. Wegführung (Variante A) eine alternative Wegführung auf dem Kirchengelände selbst vorgeschlagen (Variante B). Die Situation ermöglicht einen Rundweg um die Kirche im äußeren Bereich des Kirchengeländes. Der unmittelbare Bezug zur Kirche kann so hergestellt werden, eine ständige Sichtbeziehung ist gewährleistet und die Realisierung ist wesentlich unkomplizierter.

Einzelbausteine/ Umsetzungsschritte

- » Berücksichtigung des Bodendenkmals 2209
 - » Gesicherte Recherche zu historischen Karten, Flurstücken und früheren Eigentumsverhältnissen als Grundlage der Planung
 - » Klärung der Rechtssituation der privaten Eigentümer
 - » Flächenvermessung
 - » Einbindung der Akteure in den weiteren Prozess der Projektplanung
 - » Realisierung eines Rundwegs um die Kirche (Variante A) oder alternativ
 - » Realisierung eines Rundwegs auf dem Kirchengelände selbst (Variante B), die o.g. Einzelbausteine können dabei unberücksichtigt bleiben
 - » Einbindung in die Wegführung Königsweg – Wander-Lehrpfad Obere Wublitz von Marquardt nach Uetz (s. Maßnahmensteckbrief Nr. 37)
-

Projektträger und Partner

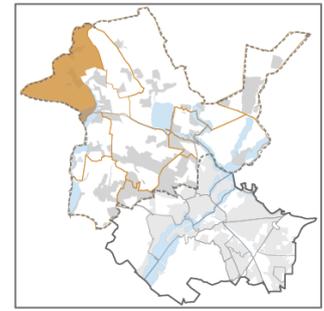
Ansprechpartner LHP	Fachbereich Bauaufsicht, Denkmalpflege, Umwelt und Natur
Projektträger	Ev. Kirchengemeinde Uetz (angefragt als möglicher Projektträger)
Partner	Ortsbeirat Uetz-Paaren, Ev. Pfarramt Alt-Töplitz

Kosten und Förderoptionen

Kostenschätzung	abhängig vom Umfang der Maßnahme
Förderoptionen	offen

Ziele und Umsetzung

Ziele	<ul style="list-style-type: none">» Stärkung der Ortskerne als Mittelpunkt des Alltagslebens» Stärkung des Gemeinschaftslebens» Verbesserung der Erschließung, Erreichbarkeit und Erlebbarkeit der Landschaft und Ausflugsziele				
Status	<ul style="list-style-type: none"><input checked="" type="checkbox"/> Maßnahme in Prüfung<input type="checkbox"/> Maßnahme in Vorbereitung<input type="checkbox"/> Maßnahme in Planung<input type="checkbox"/> Maßnahme in Umsetzung				
Kategorie	<table border="0"><tr><td><input type="checkbox"/> gesamträumlich bedeutsam</td><td><input type="checkbox"/> lokal bedeutsam</td></tr><tr><td><input type="checkbox"/> beispielgebend</td><td><input checked="" type="checkbox"/> perspektivisch</td></tr></table>	<input type="checkbox"/> gesamträumlich bedeutsam	<input type="checkbox"/> lokal bedeutsam	<input type="checkbox"/> beispielgebend	<input checked="" type="checkbox"/> perspektivisch
<input type="checkbox"/> gesamträumlich bedeutsam	<input type="checkbox"/> lokal bedeutsam				
<input type="checkbox"/> beispielgebend	<input checked="" type="checkbox"/> perspektivisch				



Maßnahmensteckbrief 21

Uetz-Paaren

Vorplatz Gutshaus Paaren

Kurzbeschreibung (Problemlage)

Der Vorplatz des Gutshauses Paaren genügt funktionellen Ansprüchen. Er weist keine baulichen oder naturräumlichen Qualitäten auf. Die Platzerschließung wird durch eine unstrukturierte Asphaltierung in schlechten Zustand gewährleistet. Über zwei Einfahrten im Norden und Süden ist der Platz an die Potsdamer Straße angeschlossen.

Jegliche Sichtbeziehungen zum Gutshaus sind durch Autos und die umliegende Bebauung verstellt. Das Bistro auf dem Parkplatz ist informell errichtet. Neben dem Bistro sind Abfallentsorgungscontainer der Stadt aufgestellt und tragen zur unattraktiven Platzgestaltung bei. Hinter dem Bistro befindet sich ein Wohngebäude, dass keine direkte Zuwegung erkennen lässt. Vor dem Gutshof erstreckt sich eine Autoreparaturwerkstatt. Auf einer Rasenfläche auf dem Platz ist ein Zigarettenautomat aufgestellt. Die Autos parken ohne jegliche Koordinierung. Am Parkplatz ist außerdem eine Bushaltestelle mit Wartehäuschen vorzufinden. Die Fahrlinie ist mit Leitpfosten abgegrenzt.

Im Jahr 2015 ist das Grundstück des Gutshauses Paaren inklusive des Vorplatzes im Auftrag der LH Potsdam durch die Tochtergesellschaft POLO Beteiligungsgesellschaft mbH der Pro Potsdam als Gewerbegrundstück ausgeschrieben worden. Im Exposé zum Verkauf des Grundstückes ist dargestellt, dass „eine Nutzung als Tankstelle/Raststätte in angemessener Größenordnung zum Grundstück favorisiert wird. Planungsrechtlich wäre auch eine Nutzung für ein Geschäfts- und Bürogebäude, einen Einzelhandelsbetrieb, eine Schank- und Speisewirtschaft sowie Betriebe des Beherbergungsgewerbes zulässig. Derzeit bestehen Verhandlungen mit einem Bieter.



Verortung: Potsdamer Straße, L204 Paaren



Handlungsbedarf

Um den Platz als Haltepunkt und Ortsplatz aufzuwerten, bedarf es einer grundlegenden Neuordnung und Gestaltung als auch einer verkehrstechnischen Neuregelung. Es ist festzustellen, dass der Bus nur einen geringen Teil des Platzes benötigt. Damit bietet sich großes Umgestaltungspotenzial. Die Bushaltestelle sollte in jedem Fall aufgewertet und räumlich besser gefasst werden. Stellplätze können auf einem Teil des Geländes gewährleistet werden, jedoch sollten diese durch Markierungen geordnet werden. Dadurch kann ein großer Teil der Fläche entsiegelt und begrünt werden. Der Platzcharakter kann im verringerten Maßstab gewährleistet werden und bspw. für Dorfveranstaltungen genutzt werden. Mittels optischer als verkehrstechnischer Barrieren können die unterschiedlichen Nutzungen des Straßenraums getrennt werden. Dies würde dem Platz mehr Struktur geben. Der poröse Asphalt kann beispielsweise für die Busspur erneuert werden und für Parkplätze durch teildurchlässige Rasengittersteine ersetzt werden. Die Container können an den Rand des Platzes verlagert werden, um Sichtbeziehungen zu vermeiden. Außerdem sollten sie ansehnlich gestaltet werden, damit sie sich in die Platzsituation integrieren.

Der gestalterische Anspruch an die Entwicklung des Platzes, die Nutzungspräferenzen und die identitätsstiftende Funktion des Platzes für die Uetzer Bewohner sollte während der Vertragsverhandlungen mit dem Bieter deutlich herausgestellt werden. In diesem Zusammenhang gilt es, den Bieter für die Belange des Ortes zu sensibilisieren und ihm die Gestaltungs- und Nutzungsvorstellungen seitens der LH Potsdam mitzuteilen.

Im Rahmen der weiteren Planung ist folgendes Bodendenkmal zu berücksichtigen: 2209 (Siedlungen der Eiszeit und des slawischen Mittelalters, Dorfkern des deutschen Mittelalters/Neuzeit, Bestattungsplatz noch unbestimmter Zeitstellung).

Einzelbausteine/ Umsetzungsschritte

- » Verhandlungsgespräche mit dem Bieter mit dem Ziel führen, die gestalterischen Anforderungen an die Entwicklung des Platzes und die Nutzungspräferenzen zu verdeutlichen
- » Aufwertung der Bushaltestelle und Ordnung des Containerstellplatzes
- » Erneuerung des Straßenbelags der B 273 im Bereich des Vorplatzes

Projektträger und Partner

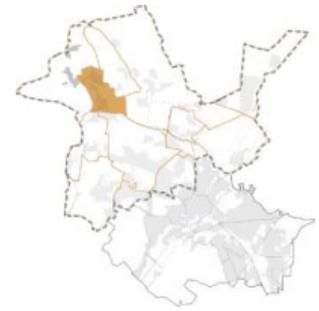
Ansprechpartner LHP	Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen	Derzeit laufen Verhandlungen mit einem privaten Bieter die noch nicht abgeschlossen sind (Stand: 27.10.2016).
Projektträger	LHP, Privater Eigentümer	

Kosten und Förderoptionen

Kostenschätzung	Abhängig von durchzuführender Maßnahme
Förderoptionen	ELER Dorferneuerung (teilweise)

Ziele und Umsetzung

Ziele	» Stärkung der Ortskerne als Mittelpunkte des Alltagslebens » Verbesserung des ÖPNV-Angebotes
Status	<input checked="" type="checkbox"/> Maßnahme in Prüfung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Vorbereitung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Planung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Umsetzung
Kategorie	<input type="checkbox"/> gesamträumlich bedeutsam <input checked="" type="checkbox"/> lokal bedeutsam <input type="checkbox"/> beispielgebend <input type="checkbox"/> perspektivisch



Maßnahmensteckbrief 22

Mobilität

Radabstellanlage Bahnhof Marquardt

Kurzbeschreibung (Problemlage)

Der Bahnhof Marquardt kann zukünftig durch die zentrale Lage im Potsdamer Norden und der Nähe zur B273 eine wichtige Funktion als intermodaler Umsteigebahnhof einnehmen.

Der westlich der Bahntrasse gelegene bestehende P+R Platz in Marquardt verfügt über keine direkte Anbindung an die Bundesstraße und ist nur über die Ortslage zu erreichen. Daher ist vorgesehen, auf der Ostseite eine direkte Straßenanbindung an die Bundesstraße 273 zu schaffen und einen P+R Parkplatz mit rd. 100 Stellplätzen zu errichten. Diese Maßnahmen ist im Rahmen des Stadt-Umland-Wettbewerbs beantragt.

Derzeit befinden sich 12 Fahrradstellplätze auf der Westseite. Diese sind direkt am Bahnsteig gelegen, gut sichtbar und überdacht. Eine Fußgängerbrücke über die Bahntrasse dient der Verbindung zum östlichen Bahnsteig. Eine barrierefreie Quermöglichkeit ist jedoch nicht gegeben.

Auf der östlichen Seite sind keine Fahrradabstellmöglichkeiten vorhanden. Eine unbefestigte Wegeverbindung (Schwarzer Weg) führt zum Kreisverkehr an der Bundesstraße 273. Entlang der Bundesstraße ist ein straßenbegleitender Radweg angelegt, Radwegeverbindungen nach Fahrland und Satz Korn fehlen.



Verortung / Adresse: Schwarzer Weg, Marquardt



Handlungsbedarf

Im Zusammenhang mit der Planung des P+R Standortes auf der Ostseite des Bahnhofs Marquardt sind Möglichkeiten zum Abstellen von Fahrrädern (B+R) vorzusehen. Infolge der abseitigen Lage des Standortes sind die Belange des Radverkehrs besonders zu berücksichtigen. Dies betrifft eine fahrradfreundliche Zufahrtstraße, eine gute Beleuchtung im gesamten Bahnhofsumfeld sowie die Beschilderung. Die Radabstellanlage ist möglichst nah an den Bahnsteigen zu positionieren, zu überdachen und gut auszuleuchten. Für eine höhere Sicherheit können auch abschließbare Fahrradboxen angeboten werden. Der konkrete Bedarf an die Anzahl an Radabstellplätzen wird im Rahmen der Planung gesondert ermittelt. Vorzugsweise sollten von vornherein Flächen für eine mögliche Erweiterung vorgehalten werden.

Weiterer Handlungsbedarf zum Bahnhof ist im Maßnahmensteckbrief 14 Funktion und Struktur des Bahnhofs und seinem Umfeld skizziert.

Einzelbausteine/ Umsetzungsschritte

- » Berücksichtigung von Radabstellanlagen (B+R) im Zuge der P+R Planung
 - » Fahrradfreundliche Ausgestaltung der Straßenanbindung an den Kreisverkehr
 - » Prüfung von Beleuchtungsmöglichkeiten im gesamten Bahnhofsbereich
Beschilderung und Kennzeichnung als B+R-Standort
-

Projektträger und Partner

Ansprechpartner LHP	Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen
Projektträger	LHP
Mögliche Partner	VIP, Deutsche Bahn, Fernbusanbieter

Kosten und Förderoptionen

Kostenschätzung	Die Gesamtkosten für den P+R Parkplatz inklusive B+R werden auf rd. 700.000 € geschätzt.
Förderoptionen	Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrskonzeptes, EFRE, RiLi ÖPNV-Invest

Ziele und Umsetzung

Ziele	» Ausbau der Verknüpfungen von Verkehrsangeboten » Stärkung der Nahmobilität
Status	<input type="checkbox"/> Maßnahme in Prüfung <input checked="" type="checkbox"/> Maßnahme in Vorbereitung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Planung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Umsetzung
Kategorie	<input type="checkbox"/> gesamträumlich bedeutsam <input checked="" type="checkbox"/> lokal bedeutsam <input type="checkbox"/> beispielgebend <input type="checkbox"/> perspektivisch

Plandarstellungen, Beispiele u.ä.



Luftbild Bahnhofsumfeld Marquardt

Quelle: eigene Darstellung



Maßnahmensteckbrief 23

Mobilität

Radabstellanlage Campus Jungfernsee

Kurzbeschreibung (Problemlage)

Der Campus Jungfernsee liegt nördlich der Potsdamer Innenstadt zwischen Nedlitzer Straße und Jungfernsee und bildet stadträumlich einen Übergang in die Ortslage Neu Fahrland. Auf dem ehemaligen Kasernengelände soll in den kommenden Jahren ein neues Quartier direkt am Jungfernsee mit gewerblicher Nutzung sowie einem Wohngebiet entwickelt werden. Am Campus ist bereits das SAP Innovation Center mit etwa 300 Mitarbeitern angesiedelt, hinzukommen Wohnbauflächen für etwa 150 Stadtvillen sowie ein Baufeld zur Kitanutzung.

Der Standort Jungfernsee erhält mit dem Neubau der Straßenbahnstrecke eine attraktive Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr. Die Verlängerung der Traminie 96 von der heutigen Endhaltestelle Viereckremise bis zum Campus Jungfernsee soll bereits Ende 2017 in Betrieb gehen. Zugleich ist im P+R Konzept der Stadt vorgesehen, hier einen Umsteigepunkt auf den Nahverkehr anzubieten. Im zugrundeliegenden Bebauungsplan Nr. 83 Campus Jungfernsee sind Flächen für eine Straßenbahn-Wendeschleife sowie einen Parkplatz zur P+R Nutzung integriert.



Verortung: Nedlitzer Straße / Konrad-Zuse-Ring, Nedlitz

Die Anbindung an das Potsdamer Radverkehrsnetz ist entlang der Nedlitzer Straße durch einen separat angelegten Radweg in nördlicher Richtung sowie eine Fahrbahnmarkierung in südlicher Richtung gegeben. Zudem ist der Campus Jungerfernsee über den neu angelegten Uferweg gut erreichbar. Die Straßenbahnanbindung des Campus Jungfernsee dient zukünftig den Ortslagen Neu Fahrland und Nedlitz als wichtiger Umsteigepunkt auf den Nahverkehr.

Handlungsbedarf

Die im Bebauungsplan „Campus am Jungfernsee“ vorgesehene Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung P+R liegt außerhalb der Straßenbahnwendeschleife und bietet Platz für rd. 50 ebenerdige Pkw-Stellplätze. Darüber hinaus ist angedacht, innerhalb der Wendeschleife eine Buserschließung sowie weitere Stellplätze anzulegen. Zugleich ist die innere Wendeschleife aufgrund der unmittelbaren Nähe zu den Ein- und Ausstiegshaltestellen geeignet, hier Fahrradabstellanlagen zu integrieren.

Zu empfehlen ist eine dezentrale Anordnung von insgesamt rd. 24 überdachten Radabstellanlagen in der Nähe zu den Haltepunkten. Zugleich ist eine Erweiterungsfläche für weitere 24 Fahrräder vorzuhalten. Die Radabstellanlagen sind mit Symbolen deutlich zu kennzeichnen.

Einzelbausteine/ Umsetzungsschritte

- » Berücksichtigung von Fahrradabstellanlagen im Rahmen der Ausführungsplanung zur Errichtung einer P+R Stellfläche innerhalb der Wendeschleife
- » Errichtung von 24 überdachten Fahrradabstellplätze in dezentraler Anordnung sowie Erweiterungsflächen für weitere 24 Fahrräder
- » Im Rahmen der weiteren Planung ist folgendes Bodendenkmal zu berücksichtigen: 2190 (Siedlungen der Jungsteinzeit, Bronzezeit, römischen Kaiserzeit/Völkerwanderungszeit und des slawischen Mittelalters, Bestattungsplätze der Jungsteinzeit, Bronzezeit und noch unbestimmter Zeitstellung, Gelände-nutzung der Altsteinzeit).

Projektträger und Partner

Ansprechpartner LHP	Bereich Grün- und Verkehrsflächen
Projektträger	LHP
Partner	VIP

Kosten und Förderoptionen

Kostenschätzung	Die Gesamtkosten für den P+R Parkplatz sind auf rd. 450.000 € geschätzt. Die Finanzierung erfolgt über die RiLi ÖPNV-Invest. Der Eigenanteil der Stadt beläuft sich auf etwa 90.000 € (20 %).
Förderoptionen	RiLi ÖPNV-Invest, SUW - EFRE

Ziele und Umsetzung

Ziele	<ul style="list-style-type: none"> » Ausbau der Verknüpfungen von Verkehrsangeboten » Stärkung der Nahmobilität
Status	<input type="checkbox"/> Maßnahme in Prüfung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Vorbereitung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Planung <input checked="" type="checkbox"/> Maßnahme in Umsetzung
Kategorie	<input type="checkbox"/> gesamträumlich bedeutsam <input checked="" type="checkbox"/> lokal bedeutsam <input type="checkbox"/> beispielgebend <input type="checkbox"/> perspektivisch

Plandarstellungen, Beispiele u.ä.



Bildquelle: www.hamburg.de



Ausschnitt Bebauungsplan Campus Jungfersee



Maßnahmensteckbrief 24

Mobilität

Radabstellanlage Potsdam Kirschallee

Kurzbeschreibung (Problemlage)

Die Endhaltestelle „Kirschallee“ der Straßenbahnlinie 92 liegt an der Pappelallee in Bornstedt. Innerhalb der Straßenbahn-Wendeschleife befinden sich eine ÖPNV-Erschließungsstraße sowie Haltestellen zum Umstieg auf den Bus. Südlich der Pappelallee ist ein unbefestigter P+R Standort.

Am östlichen Eingang zur Wendeschleife sind 14 nicht überdachte Anlehnbügel für etwa 28 Fahrräder verfügbar. Im westlichen Bereich ist eine öffentliche Mietfahrradleihsstation installiert.

Der Eingang zur Wendeschleife ist über die Kirschallee im Osten möglich. Unterhalb der Wendeschleife ist eine private Tiefgarage gelegen, deren Notausgänge in die Mitte der Wendeschleife hinausführen.

Die Pappelallee ist mit einem separaten Fahrradweg ausgestattet, der auf der nördlichen Seite für den Verkehr in beide Richtungen dient.



Verortung / Adresse: Kirschallee, Potsdam

Handlungsbedarf

Im Rahmen der weiterführenden Planungen zur Ertüchtigung und Ergänzung des P+R Parkplatzes Kirschallee sind die Belange der Radfahrer zu berücksichtigen und mit zu planen. Eine Verbesserung der Abstell-situation für Fahrräder kann durch die Überdachung der vorhandenen Anlehnbügel erreicht werden. Aufgrund des geringen Flächenbedarfs von Fahrrädern ist eine Erweiterung der vorhandenen Abstellanlagen je nach Bedarf problemlos möglich.

Im Zuge der Errichtung überdachter Fahrradabstellanlagen besteht die Möglichkeit, mit einem einheitlichen und guten Design im öffentlichen Raum Akzente zu setzen. Zudem können die Dächer mit Solaranlage versehen die autarke Beleuchtung sichern.

In den anderen ländlich geprägten Ortslagen im Potsdamer ist eine Kombination von Haltestelle und überdachten Radabstellmöglichkeiten zu prüfen.

Einzelbausteine/ Umsetzungsschritte

- » Berücksichtigung von Fahrradabstellanlagen im Rahmen der Ausführungsplanung zur Errichtung einer P+R Stellfläche innerhalb der Wendeschleife.

Projektträger und Partner

Ansprechpartner LHP	Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen
Projektträger	LHP
Partner	VIP

Kosten und Förderoptionen

Kostenschätzung	Die Gesamtkosten für den P+R Parkplatz inklusive B+R sind auf rd. 250.000 € geschätzt.
Förderoptionen	Förderung von nichtinvestiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans, EFRE, RiLi ÖPNV-Invest

Ziele und Umsetzung

Ziele	<ul style="list-style-type: none"> » Ausbau der Verknüpfungen von Verkehrsangeboten » Stärkung der Nahmobilität
Status	<input checked="" type="checkbox"/> Maßnahme in Prüfung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Vorbereitung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Planung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Umsetzung
Kategorie	<input type="checkbox"/> gesamträumlich bedeutsam <input checked="" type="checkbox"/> lokal bedeutsam <input type="checkbox"/> beispielgebend <input type="checkbox"/> perspektivisch

Plandarstellungen, Beispiele u.ä.





Maßnahmensteckbrief 25

Landwirtschaft und Obstbau

Förderung zukunftsfähiger Obstbaustrukturen

Kurzbeschreibung (Problemlage)

Die Unternehmenszahl und bewirtschaftete Fläche im Bereich Landwirtschaft und Obstbau ist in den letzten Jahrzehnten stark zurückgegangen. Unklare Betriebsnachfolgen führen zu weiteren Problemen. Zudem besteht kaum mehr öffentliches Bewusstsein für den Obstbau. Zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit sollen zukunftsfähige Lösungen zusammen mit den Unternehmen entwickelt und etabliert werden. Ziel des Vorhabens ist es, die traditionsreiche und identitätsprägende Obstbauwirtschaft in Potsdam und Umgebung langfristig zu sichern.

Handlungsbedarf

Ziel ist es, die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen im Obstbau zu verbessern. Dafür ist zunächst eine genauere Kenntnis der einzelbetrieblichen und regionalen Herausforderungen im Obstbau notwendig, um Ansatzpunkte für die Verbesserung der Agrarstrukturen zu erkennen. Insbesondere sind Chancen der Vernetzung der Produzenten untereinander, der Diversifizierung, Veredelung und Direktvermarktung und der Flurneuordnung zu prüfen.

Neben den originären landwirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeiten sind zudem Chancen zu betrachten und zu nutzen, die sich an den Schnittstellen zu anderen Branchen/ Handlungsfeldern ergeben, wie Tourismus, Gastronomie, Kultur, Soziales. Insbesondere die Verknüpfungsmöglichkeiten mit gastronomischen, kulturellen, Erlebnis- und Bildungseinrichtungen sollen geprüft werden. Unternehmen und Akteure sollen über entsprechende Entwicklungsmöglichkeiten / relevante Trends in anderen Branchen informiert und sensibilisiert werden.

Ebenso ist die Handlungsbereitschaft und Beteiligung der Akteure aus den Bereichen landwirtschaftliche Produktion, Verarbeitung, Vermarktung etc. als notwendige Grundlage zu fördern.

Einzelbausteine/ Umsetzungsschritt

Zusammen mit landwirtschaftlichen Unternehmen vor Ort sollen Maßnahmen zur zukünftigen, langfristigen Sicherung des Obstlandbaus entwickelt werden, Dazu zählen:

- » Analyse der Agrarstrukturen (Produktion, Vertrieb, Vermarktung, Diversifizierung) und Erfassung von Entwicklungschancen (einzelbetrieblich, gemeinschaftlich, branchenübergreifend) und diesbezüglichen regionalen Akteuren
- » Einzelgespräche mit Betrieben (ca. 5) aus Potsdam und dem Umland zur:
 - > Konkretisierung der einzelbetrieblichen Herausforderungen und des regionalen Handlungsbedarfs
 - > Aufzeigen von einzelbetrieblichen und regionalen Chancen
 - > Sensibilisierung und Motivation für gemeinsame regionale Maßnahme(n)
- » Konkretisierung der Ziele, Entwicklung und Festlegung der umzusetzenden Maßnahmen (inkl. Klärung der Kosten, Struktur, Projektträgerschaft) im Rahmen eines Beteiligungsprozesses

- » sowie, sofern die Förderfähigkeit weiterhin absehbar ist, Vorbereitung der Bewerbung auf LEADER-Förderung
- » Konkretisierung/ Planung von Maßnahmen zusammen mit allen interessierten Betrieben und weiteren Akteuren (ca. Ende 2017 – Ende 2018, nach Bewilligung, sofern LEADER-geförderter Prozess)
- » Umsetzung/ Implementierung der Maßnahmen (je nach Förderfähigkeit kann das Teil des LEADER-Projektes oder ein Folgeprojekt sein, alternativ sind im Rahmen der Planung andere Finanzierungsmöglichkeiten zu klären)
- » Dokumentation, Öffentlichkeitsarbeit und Evaluierung

Projektträger und Partner

Ansprechpartner LHP	Fachbereich Kommunikation, Wirtschaft und Beteiligung	Bei Umsetzung von Maßnahmen ggf. andere Projektträgerschaft
Projektträger	LHP, Stadt Werder (Havel), Obstbauunternehmen	Weitere Akteure aus anderen Themenfeldern sind im Laufe des Prozesses zu erfassen und einzubeziehen (Tourismus etc.)
Partner	Landkreis HVL, Kreisbauernverband bzw. Gartenbauverband	

Kosten und Förderoptionen

Kostenschätzung	70.000 €	Laut SUW-Beitrag
Förderoptionen	z.B. ELER (LEADER, einzelbetriebliche Investitionen und Erzeugerorganisationen, EIP)	LEADER-Förderung für den Beteiligungsprozess grundsätzlich möglich Finanzierung/ Förderung der entwickelten Maßnahmen ist im Laufe des Prozesses zu klären, ggf. (Ko-)Finanzierungsmöglichkeit über Unternehmen

Ziele und Umsetzung

Ziele	<ul style="list-style-type: none"> » Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen » Sicherung und Verbesserung der landwirtschaftlichen Produktionsbedingungen » Steigerung der landwirtschaftlichen Wertschöpfung » Erhalt und Weiterentwicklung der Obstbautradition /-kultur 	
Status	<input type="checkbox"/> Maßnahme in Prüfung <input checked="" type="checkbox"/> Maßnahme in Vorbereitung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Planung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Umsetzung	
Kategorie	<input checked="" type="checkbox"/> gesamträumlich bedeutsam <input type="checkbox"/> beispielgebend	<input type="checkbox"/> lokal bedeutsam <input type="checkbox"/> perspektivisch

Maßnahmensteckbrief 26

Landwirtschaft und Obstbau

Unterstützungsmöglichkeiten für ehrenamtlichen Obstbau

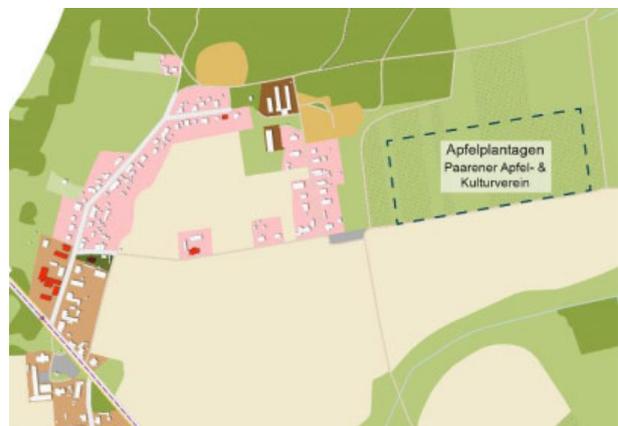
Kurzbeschreibung (Problemlage)

Neben dem erwerbsmäßigen Obstbau gibt es den sogenannten ehrenamtlichen Obstbau, der auf gemeinschaftlich genutzten Flächen stattfindet.

Die in diesem Zusammenhang wichtigen Akteure im ländlichen Raum Potsdams sind der Paarener Apfel & Kultur Verein e.V. sowie der Landschaftspflegeverein Potsdamer Kulturlandschaft e.V.

Der Paarener Apfel & Kultur Verein hat es sich zur Aufgabe gemacht, eine Umnutzung der vorhandenen Obstanbauflächen in konventionellen Landbau zu verhindern. Dabei will er alte Obstbaumfläche erhalten, pflegen und wertvolle alte Apfelsorten auf biologisch-ökologische Weise neu anbauen. Somit soll ein Ausbau mit alten Obstgehölzen im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung gefördert werden.

Die unmittelbar am Dorfrand gelegenen Apfelplantagen in Paaren stammen aus LPG-Zeiten und sind nach 1989 teilweise aufgegeben und nicht mehr gepflegt worden. Der Verein hat einen Teil der Anlagen wieder reaktiviert und pflegt und erntet die Bestände im biologischen Anbau.



Handlungsbedarf

Der Paarener Apfel & Kultur Verein mit seinen 22 Mitgliedern bewirtschaftet in Paaren derzeit ein Hektar Obstanbaufläche, weitere viereinhalb Hektar sind in der Reserve. Im Rahmen einer Kooperation mit dem Landschaftspflegeverein Potsdamer Kulturlandschaft e.V. sollen in Paaren Gärten von 100 bis 200 m² Größe als sogenannte Bürger-Obst-Gärten integriert werden; wobei Bürger-Obst-Gärten die Anlage naturnaher Garten- und Obstanbauflächen auf Basis bürgerschaftlichen Engagements meint.

Zur landschaftlichen Aufwertung sowie zur ökonomischen und ökologischen Verbesserung sollen auf den Flächen in Paaren nun die Bestände durch Rodungen angängiger Altbäume und Ersatzpflanzungen zu Streuobstwiesen umgebaut werden. Damit wird die Umnutzung in konventionelle Landbauflächen verhindert, die das prägende Landschaftsbild der Region zerstören und die vorhandenen Potenziale ungenutzt lassen würde.

Durch das ehrenamtliche, gemeinschaftsbildende Engagement wird die Obstbau-Tradition im ländlichen Raum neu interpretiert und fortgeführt. Zur Ernte selbst ist dann ohne weitere finanzielle Beteiligung jeder eingeladen, der Interesse hat. Die Termine werden auf der Webseite bekanntgegeben. Durch gemeinsame Veranstaltungen, Pflege der Apfelbäume und Apfelwiesen sowie durch Feste soll das Miteinander im ländlichen Raum gefördert werden. Der Verein ist damit bestrebt, mehr Menschen für sein Projekt zu begeistern und für eine Beteiligung zu aktivieren. In diesem Zusammenhang ist vor allem eine anschauliche Kommunikation wichtig; es werden Informationsmaterialien benötigt, die die Anwohner und weitere Interessierte – insbesondere auch Kindergärten und Schulen – über das Projekt informieren und die gegenseitig gewinnbringende Situation aufzeigen.

Um langfristige Pachtverhältnisse mit klaren Kennzeichnungen zu schaffen, müssen die Grundstücksgrenzen neu vermessen werden. Es ist aufgrund der Besitzverhältnissen zu DDR-Zeiten keine eindeutige Verlaufsgrenze im Gebiet erkennbar. Daneben bedarf es in Teilbereichen einer neuen Einzäunung und Aufbereitung der Flächen.

Das Vorhaben bedarf der Unterstützung durch die Stadt Potsdam. Im Folgenden sind die Einzelbausteine aufgeführt.

Einzelbausteine/ Umsetzungsschritte

- » Vermessung des Grundstücks (Pachtfläche)
- » Einteilung, Gestaltung, Einfriedung und Beschilderung
- » Herstellung von Informationsmaterial und Unterstützung bei der Öffentlichkeitsarbeit
- » Einbeziehung des Projekts Bürger-Obst-Garten des Landschaftspflegevereins Potsdamer Kulturlandschaft e.V.
- » (Dauer-)Ausstellung zum Verein und seinen Aktivitäten, Erntedankfest und weitere Feierlichkeiten nach Sanierung der Kirche Paaren im neugestalteten Innenraum
- » Unter dem Dach der Kirche als Haus der Dorfgemeinschaft Gewinnung und Aktivierung der alt eingesessenen Bevölkerung

Projektträger und Partner

Ansprechpartner LHP	Fachbereich Bauaufsicht, Denkmalpflege, Umwelt und Natur
Projektträger	LHP, Vereine (Paarener Apfel & Kultur Verein; Landschaftspflegeverein Potsdamer), Unternehmen Kulturlandschaft e.V.
Partner	

Kosten und Förderoptionen

Kostenschätzung	abhängig vom Umfang der Maßnahme
Förderoptionen	ELER

Ziele und Umsetzung

Ziele	<ul style="list-style-type: none"> » Stärkung des Gemeinschaftslebens » Erhalt und Weiterentwicklung der Obstbautradition /-kultur » Sicherung und Stabilisierung der Naturhaushaltsfunktionen
Status	<input checked="" type="checkbox"/> Maßnahme in Prüfung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Vorbereitung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Planung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Umsetzung
Kategorie	<input type="checkbox"/> gesamträumlich bedeutsam <input type="checkbox"/> lokal bedeutsam <input checked="" type="checkbox"/> beispielgebend <input type="checkbox"/> perspektivisch

Maßnahmensteckbrief 27

Landwirtschaft und Obstbau

Wissenstransfer Streuobstflächen

Kurzbeschreibung (Problemlage)

Der ländliche Raum Potsdams ist geprägt durch eine Obstbautradition. Zu DDR-Zeiten fand intensiver Obstanbau statt. Nach 1989/90 sind viele Gebiete brachgefallen und werden nicht mehr genutzt. Streuobstflächen sind eine Adaption dieser Bewirtschaftungsform im Zusammenhang mit dem Umbau von ehemals intensiv bewirtschafteten und nunmehr brachgefallenen Obstplantagen.

Auf Streuobstwiesen wird traditionell Obstbau betrieben und man trifft auf diesen Wiesen vorrangig hochstämmige Obstbäume an, bei deren Bewirtschaftung auf synthetische Behandlungsmittel verzichtet wird. Heute zählen Streuobstwiesen zu den gefährdetsten Biotoptypen Mitteleuropas.

In Potsdam sind die Streuobst-Strukturen nicht historisch gewachsen und gefestigt, wie beispielsweise in Hessen oder Baden-Württemberg, sodass die regionale Einbettung und Identifikation fehlt. Die Bestände sind erhaltenswertes Kulturgut und durch die hohe Biodiversität wichtiges Biotop für den Naturschutz. Durch das natürliche Absterben von Bäumen und die fehlende Bewirtschaftung der Bestände verringert sich die Anzahl an Bäumen. Hinzu kommt, dass die meisten Streuobstwiesen an Ortsrandgebieten gelegen sind und somit als potenzielle Baulandfläche einem höheren Gefährdungspotenzial der Transformation unterliegen, da Neuanpflanzungen in den Gebieten ausbleiben.

Im gesamten Potsdamer Stadtgebiet gibt es 34 ha Streuobstflächen. Diese setzen sich zusammen aus flächigen, alten Obstbestände (Streuobstwiesen) sowie genutzte Streuobstwiesen als Jungbestände, d.h., jünger als 10 Jahre.



Handlungsbedarf

Im Westhavelland erfolgen Pflanzungen zum Teil als Ersatzmaßnahmen für Fällungen von Streuobstbäumen im Gebiet des Landkreises Havelland. Die neu gepflanzten Bäume konnten zur Verjüngung der Altbestände beitragen. Bauherren in der Region, die Baufläche versiegeln, haben Abgaben zur Anpflanzung und Pflege von Beständen für drei Jahre, sodass die Degenerierung sich verringert. Dabei werden Flächen der Kommunen als auch weitere Flächen genutzt. Vereine wie der NABU können die Aufgabe zur dauerhaften (Unterhalts-)Pflege und Bewirtschaftung der Bestände übernehmen, um lokale Erzeugnisse zu produzieren und zu vermarkten. Kooperationen mit der regionalen Gastronomie helfen den Erzeugern, ihre Produkte zu veräußern. Diese Vereine helfen auch mit Seminaren zum Baumschnitt und zur Veredelung. So wird das Wissen über die Pflege lokal etabliert und die Bürger zur Selbstbeteiligung aktiviert. Es gibt weitere Ideen, die das Potenzial haben, zum Erhalt der Bestände beizutragen, wie z. B. das zur Verfügung stellen von Selbstpflückwiesen gegen einen geringen Aufpreis. Ein informativer Flyer dient der Außendarstellung der Aktivitäten und soll neue weitere Mitstreiter ansprechen.

In Baden-Württemberg existieren große Obstbaum-/ Streuobstflächen. Die vorhandenen Strukturen – wie z. B. vielfältige Fördermöglichkeiten – und Traditionen inkl. Bewirtschaftung, Pflege, Vermarktung bis zur Brennerei sind nicht (unmittelbar) übertragbar, können jedoch mindestens als Anregung für Potsdam dienlich sein.

Einzelbausteine/ Umsetzungsschritte

- » Prüfung der Notwendigkeit einer aktualisierten Bestandserhebung und -analyse der vorhandenen Streuobstwiesen im ländlichen Raum Potsdams, Kartierung und Sicherung der Flächen
 - » Forschung, Eruierung weiterer möglicher Standorte für Baumpflanzungen bzw. Streuobstwiesen (auch große Hausgrundstücke) mit dem Ziel der Breitenwirkung
 - » Erfahrungsaustausch mit den Akteuren im Westhavelland und in Baden-Württemberg (Gartenakademie), ggf. „Studienreisen“ mit den identifizierten Akteuren
 - » Abschließende Eruierung aller Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten zur Anlage und Pflege von Streuobstwiesen
 - » Konzeption und Druck eines Flyers (Grundlagen: „Wussten Sie schon, dass...?“, Akteure/ Partner, Finanzierungs-/ Fördermöglichkeiten, Ansprechpartner)
 - » Verstetigung des Prozesses
-

Projektträger und Partner

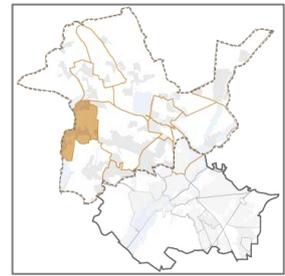
Ansprechpartner LHP	Fachbereich Bauaufsicht, Denkmalpflege, Umwelt und Natur
Projektträger	z.B. LPV, NABU, Paarener Apfel & Kultur Verein, Lenné-Akademie
Partner	NABU Westhavelland, Gartenakademie Baden-Württemberg (Wissens-transfer) / Verein für Landschaftspflege Potsdamer Kulturlandschaft e.V., Paarener Apfel & Kultur Verein e.V., Lenné-Akademie (lokale Akteure), LHP

Kosten und Förderoptionen

Kostenschätzung	abhängig vom Umfang der Maßnahme
Förderoptionen	LEADER, Kulturlandschaftsprogramm (KULAP), Naturschutzfonds

Ziele und Umsetzung

Ziele	<ul style="list-style-type: none"> » Stärkung des Gemeinschaftslebens » Erhalt und Weiterentwicklung der Obstbautradition /-kultur » Sicherung und Stabilisierung der Naturhaushaltsfunktionen
Status	<input checked="" type="checkbox"/> Maßnahme in Prüfung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Vorbereitung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Planung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Umsetzung
Kategorie	<input type="checkbox"/> gesamträumlich bedeutsam <input type="checkbox"/> lokal bedeutsam <input type="checkbox"/> beispielgebend <input checked="" type="checkbox"/> perspektivisch



Maßnahmensteckbrief 28

Naherholung und Tourismus

Handlungsoptionen am historischen Schöpfwerk Grube

Kurzbeschreibung (Problemlage)

Die als Pumphaus oder Pumpwerk Grube bzw. Schöpfwerk Nattwerder bezeichnete historische Anlage befindet sich im historischen Meliorationsgebiet zwischen Nattwerder und Grube, im so genannten Golmer Luch, gelegen am Nattwerder Damm.

Das Schöpfwerk wurde 1929, als eines der ersten elektrisch betriebenen Schöpfwerke Potsdams gebaut und war bis 1980 in Betrieb. Danach übernahm ein in der Nähe liegendes Schöpfwerk seine Funktion. Es diente vor allem der Entwässerung des Golmer Luches und zur Gewinnung von landwirtschaftlichen Nutzflächen.

Das ursprüngliche Golmer Luch ist ein Niederungsgebiet, welches in der letzten Eiszeit entstanden ist und mit der Wasserführung der Havel in Verbindung steht. Im Zusammenhang mit den Hochwasserschutzdämmen gehörte das Gebäude bis zu seiner Ablösung maßgeblich zum Hochwasserschutzsystem der Golmer Kulturlandschaft (s. Maßnahmensteckbrief 41). Das Gebiet aus Entwässerungsgräben und Dämmen entstand bereits während der Regierungszeit des Großen Kurfürsten Friedrich Wilhelm I. (1620-1688), um nahe der neuen Residenz Nutzflächen für die Landwirtschaft und die Baumgärtnerei zu schaffen. Die Melioration prägt bis heute die Kulturlandschaft des Potsdamer Westraumes.

Aus dem Ortsbeirat und dem Bürgerverein WIR IN GRUBE e.V. ging die Anregung hervor, das Gebäude unter Denkmalschutz zu stellen. Die Stadt hat diese Idee aufgenommen. Seit 2014 ist das Schöpfwerk ein Denkmal. Zur Herstellung der Verkehrssicherheit wurden bereits Arbeiten am und im Gebäude veranlasst. So wurde u.a. das Dach neu gedeckt, der Blitzschutz erneuert und eine Beleuchtungsanlage im Gebäude installiert.



Der Verein verfügt über das Nutzungsrecht der Anlage und kümmert sich um die Erhaltung des Denkmals.

Handlungsbedarf

Die Instandsetzungsmaßnahmen des Denkmals durch die Stadt sind bereits weit fortgeschritten. Derzeit stehen nur finanzielle Mittel für die Gewährleistung der Verkehrssicherheit und zur Erhaltung des Denkmals zur Verfügung. Mit der Dacherneuerung etc. wurde das Gebäude verkehrssicher instand gesetzt.

Dennoch sind mittel- bis langfristig gesehen noch weitere Maßnahmen nötig, wie z.B. die Wiedererrichtung der Eingangstreppe, die Aufarbeitung oder Neuanschaffung der Eingangstür sowie die Instandsetzung der Fenster durch Entrostung der Sprossen und Neuverglasung.

Der Ort könnte auch temporär als Kleinst-Ausstellungsraum für lokale Künstler und Fotografen dienen. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass das Gebäude ca. 3 x 3 m groß ist. Die Nutzfläche ist aufgrund der im Gebäude vorhandenen Technik eingeschränkt. Es gibt keinen Wasseranschluss. Der Stromanschluss ist auf ein Minimum dimensioniert. Zudem ist die Wandfläche eingeschränkt nutzbar. Derzeit hängen Bilder von der Geschichte des Golmer Luches / Schöpfwerk an der Wand. Diese müssten dann für den Zeitraum der ausstellenden Künstler entfernt werden. Art und Weise der Anbringung (Wandhalterungen), Haftung etc. sind im Vorfeld zu klären. Nutzungsverträge sind abzuschließen.

Der Außenanlage hat sich der Bürgerverein gewidmet, u.a. wurden die Flächen geebnet. Der Ort wird bisher bereits als Rastgelegenheit genutzt, hieran ist anzuknüpfen. Hinsichtlich der Bespielung und Möblierung der Außenfläche, die augenscheinlich ausreichend Platz bietet, sind temporäre und mobile Lösungen anzustreben; aufgrund der abseitigen Lage sind alle evtl. Außenanlagen in robuster Bauweise auszuführen, da die Gefahr des Vandalismus besteht.

Neben der ortsansässigen Bevölkerung sind insbesondere Wanderer und Radfahrer als Zielgruppe anzusprechen, die primär im Zeitraum April/Mai bis September/Oktober unterwegs sind. Der Ort wurde für den Tag des offenen Denkmals 2016 zu einem Veranstaltungsort bzw. einer Begegnungsstätte mit temporären Strukturen, in der sich Besucher auf Schautafeln zur Geschichte der Anlage sowie der Umgebung informieren konnten. Das Schöpfwerk bietet einen lokalen Identifikationspunkt, der die Menschen über die Geschichte und Gegenwart informiert. Für Interessierte bietet das Gebäude Einblicke in die Technik, wofür zu Veranstaltungen Führungen initiiert werden.

Einzelbausteine/ Umsetzungsschritte

- » Fortführung und Beendigung der Instandsetzungsmaßnahmen am und im Gebäude
- » ggf. Infoleiste mit integrierter Bank
- » Einbindung in das Wegesystem (Hochwasserschutzdeich), Beschilderung
- » Aufbereitung der Informationstafeln zu einer Dauerausstellung zum Schöpfwerk und seiner Funktion im Entwässerungs- bzw. Hochwasserschutzsystem (Erläuterung, Historie)
- » Prüfung Gastronomie auf der Freifläche durch mobile Gastronomie (Finger Food), Suche nach einem Betreiber, alternativ ggf. (regelmäßiges) ehrenamtliches gastronomisches Angebot
- » In diesem Zusammenhang stehen zur Klärung: Papierkörbe, Toiletten, Sitzmöglichkeiten
- » Öffentlichkeitswirksame Platzierung der Anlage und des Angebots auf der Ortsteil-Webseite

Projektträger und Partner

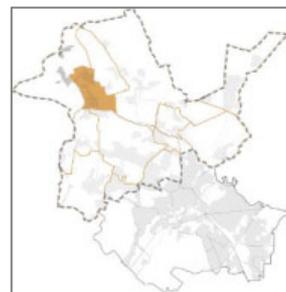
Ansprechpartner LHP	Fachbereich Bauaufsicht, Denkmalpflege, Umwelt und Natur
Projektträger	LHP
Partner	Ortsbeirat Grube, Bürgerverein WIR IN GRUBE e.V., ggf. Förderverein Schweizer Kolonistendorf Nattwerder e. V.

Kosten und Förderoptionen

Kostenschätzung	abhängig vom Umfang der Maßnahme
Förderoptionen	offen

Ziele und Umsetzung

Ziele	<ul style="list-style-type: none"> » Stärkung des Gemeinschaftslebens » Verbesserung der Erschließung, Erreichbarkeit und Erlebbarkeit der Landschaft und Ausflugsziele » Verbesserung der Vermarktung und Information
Status	<input checked="" type="checkbox"/> Maßnahme in Prüfung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Vorbereitung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Planung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Umsetzung
Kategorie	<input type="checkbox"/> gesamträumlich bedeutsam <input type="checkbox"/> lokal bedeutsam <input type="checkbox"/> beispielgebend <input checked="" type="checkbox"/> perspektivisch



Maßnahmensteckbrief 29

Naherholung und Tourismus

Touristische Erschließung des Hasselbergs

Kurzbeschreibung (Problemlage)

Der Hasselberg ist ein historischer Landschaftspunkt zwischen den Ortsteilen Marquardt und Uetz. Durch seine Höhe von 52 m in der flachen Region bildet er einen exponierten Bezugspunkt, der jedoch im Laufe der Zeit in Vergessenheit geriet. Prinzipiell würde er eine Aussicht über die gesamte Region bieten. Dichter Bewuchs versperrt derzeit jeglichen Blick in die Landschaft; überhaupt ist der Hasselberg selbst schwer zu finden.

Auf dem höchsten Punkt des Hasselbergs bilden sieben 200 Jahre alte und hohe Linden ein deutlich erkennbares Rondell von ca. 20 m Durchmesser; das sogenannte Lindenrondell. Aus Berichten und Veröffentlichungen ist belegt, dass sich Ende des 18. Jahrhunderts auf diesem Berg ein Teehaus mit Aussichtsturm befand. Von dort konnte man damals 14 Dörfer sehen, wird berichtet, so Spandau, Nauen, Uetz, Paaren, Falkenrehde, Satzkorn, Paretz, Fahrland. König Friedrich Wilhelm II. besuchte dieses Rondell im September 1796.

Im Rahmen von Forstmaßnahmen wurde eine der 200 Jahre alten Linden gekürzt, sodass der historische Bezug droht, immer weiter verloren zu gehen.



Handlungsbedarf

Der Teepavillon steht heute nicht mehr, das Wegenetz ist zugewachsen. Sieben der acht Linden, die größte hat inzwischen knapp drei Meter Stammumfang, aber gibt es immer noch. Marquardts Ortschronist Dr. Grittner tritt dafür ein, den Platz als Gartendenkmal zu sichern und wieder als Aussichtspunkt zu nutzen. Nach einem 2007 von der Stadtverordnetenversammlung beschlossenen Antrag stellte das Landesamt für Denkmalpflege nach einer Ortsbesichtigung jedoch keine Denkmalswürdigkeit und -fähigkeit fest. Problematisch ist auch die rechtliche Lage, da das Areal dem Bundesforstbetrieb gehört und sich daher weder Stadt noch Land zuständig erklären.

Daher muss ein kommunikativer Prozess gestartet werden, bei dem vor allem weitere Mitstreiter zu finden sind. Eine touristische Erschließung des Hasselbergs ist nur über Bürgerengagement zu bewerkstelligen. Bereits zur BUGA 2001 gab es Bemühungen, die Pavillons auf dem Brauhausberg und dem Kahlen Berg in Eiche wieder zu errichten. Sie scheiterten damals an der Finanzierung, könnten jedoch von Bürgervereinen fortgesetzt werden. Ein solches Modell wäre auch für den Marquardter Hasselberg denkbar.

Der Hasselberg selbst ist durch kleinteilige Maßnahmen in Wert zu setzen. Neben Radfahrer muss er vor allem für Wanderer attraktiv sein. Durch eine Auslichtung der Gehölze und eine Aufastung der Linden könnte der weite Blick in die Umgebung neu geöffnet werden. Wetterfeste Sitzgelegenheiten im Lindenrondell würden den Aufenthalt komfortabel gestalten. Um die historische Verbindung zum Ort aufzuzeigen, erscheint eine moderne Interpretation des Teepavillons – auch als Zitat – sinnvoll.

Unmittelbar an der B 273 führt der Radwanderweg Falkensee – Nauen entlang; das Lindenrondell könnte Rastplatz sein. Neben dieser westlichen Erschließung bietet sich eine nordöstliche Wegeführung an. Von der L 91 zweigt ein Waldweg auf Höhe des Hasselbergs ab, der im weiteren Verlauf direkt zum Rondell führt.

Einzelbausteine/ Umsetzungsschritte

- » Abschließende Recherche zu historischen Dokumenten und Karten als Grundlage der Planung
 - » Unterstützung der Akteure von Seiten der Stadt und des Ortsbeirates und Start eines kommunikativen Prozesses, Einbeziehung weiterer Partner, Abstimmungen mit dem Bundesforstbetrieb
 - » Ausarbeitung der Bezüge nach Außen bzw. in die nähere Umgebung (s. Maßnahmensteckbrief 37)
 - » Prüfung der Wegeerschließung im Inneren
 - » Prüfung von Wegeverbindung nach Außen
 - » Schaffung einer passenden Aufenthaltsmöglichkeit, Sitzbank am Lindenrondell Prüfung Aussichtsturm, Beschilderung, Informationstafeln
 - » Prüfung Fällung von Bäumen, Lichtung, um Sichtbeziehung zu schaffen und das Lindenrondell wieder erlebbar zu machen
-

Projektträger und Partner

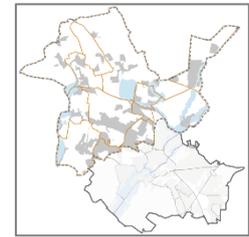
Ansprechpartner LHP	Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen
Projektträger	LHP
Partner	Ortsbeirat Marquardt; Ortschronist Dr. Wolfgang Grittner, Ortsbeirat Uetz

Kosten und Förderoptionen

Kostenschätzung	abhängig vom Umfang der Maßnahme
Förderoptionen	offen

Ziele und Umsetzung

Ziele	<ul style="list-style-type: none">» Verbesserung der Erschließung, Erreichbarkeit und Erlebbarkeit der Landschaft und Ausflugsziele» Verbesserung der Vermarktung und Information				
Status	<ul style="list-style-type: none"><input checked="" type="checkbox"/> Maßnahme in Prüfung<input type="checkbox"/> Maßnahme in Vorbereitung<input type="checkbox"/> Maßnahme in Planung<input type="checkbox"/> Maßnahme in Umsetzung				
Kategorie	<table border="0"><tr><td><input type="checkbox"/> gesamträumlich bedeutsam</td><td><input type="checkbox"/> lokal bedeutsam</td></tr><tr><td><input type="checkbox"/> beispielgebend</td><td><input checked="" type="checkbox"/> perspektivisch</td></tr></table>	<input type="checkbox"/> gesamträumlich bedeutsam	<input type="checkbox"/> lokal bedeutsam	<input type="checkbox"/> beispielgebend	<input checked="" type="checkbox"/> perspektivisch
<input type="checkbox"/> gesamträumlich bedeutsam	<input type="checkbox"/> lokal bedeutsam				
<input type="checkbox"/> beispielgebend	<input checked="" type="checkbox"/> perspektivisch				



Maßnahmensteckbrief 30

Naherholung und Tourismus

Gastronomieangebote am Wasser

Kurzbeschreibung (Problemlage)

Der Potsdamer Norden bietet durch seine zahlreichen Gewässer ideale Voraussetzungen für Gastronomieeinrichtungen am Wasser. Viele Bereiche sind durch die zahlreichen Uferwege auch für Fußgänger bzw. Wanderer und Radfahrer gut erschlossen. Dennoch gibt es kaum gastronomisches Angebot mit direktem Wasserbezug. Diese Einrichtungen jedoch würden den Potsdamer Norden insgesamt attraktiver gestalten und Anziehungspunkte für Bewohner sowie Touristen setzen.

Handlungsbedarf

Handlungsbedarf besteht auf drei Ebenen: Zum einen bedarf es einer qualitativen Verbesserung des vorhandenen Angebots. Zum anderen ist eine Verortung und Prüfung von möglichen weiteren Standorten bzw. Angeboten erforderlich. Hier sind primär kommunale Grundstücke bzw. (leerstehende) Immobilien in die weiteren Überlegungen einzubeziehen, die sowohl von Wasser- als auch von Landseite aus zu erreichen sind. Darüber hinaus sind die bestehenden Angebote besser zu bewerben und übergreifend zu vermarkten.

In diesem Zusammenhang ist die am 01.03.2017 durch die Stadtverordnetenversammlung beschlossene Tourismuskonzeption 2025 für die Landeshauptstadt Potsdam (Vorlage 17/SVV/0060) zu berücksichtigen. Insbesondere S. 146, Tabelle 21: Maßnahmen im Handlungsfeld Infrastruktur, Zielbezug 2a: Konsequente Ausrichtung auf Erlebnisorientierung und Inszenierung der Themen Kultur und Wasser, Maßnahmen I2 „Bereitstellung weiterer Ufer- und Wasserflächen zur touristischen Nutzung (unter Berücksichtigung von privaten Liegenschaften und des Naturschutzes.“

Im Untersuchungsgebiet sind gastronomische Einrichtungen in Wasser- oder Ufernähe vorhanden, die jedoch keinen unmittelbaren Wasserbezug haben - ihr Standort ist nicht direkt vom Wasser aus einsehbar und ebenso schwer zu erreichen. Daher sind diesbezügliche Informationen von der Wasserseite aus zu verbessern sowie die Zugänge zu den Standorten zu optimieren.

Bei der Optimierung der gastronomischen Angebote mit Wasserbezug ist zu beachten, dass ggfs. neben den naturschutzrechtlichen auch denkmalschutzrechtliche Belange zu beachten sind. Dies betrifft insbesondere wasserseitige Informationsangebote wie Werbeanlagen etc. im Uferbereich.

Die Potsdam Marketing und Service GmbH (PMSG), die mit der Wahrnehmung von Dienstleistungsaufgaben von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse in den Bereichen Tourismus- und Kulturmarketing betraut ist, ist in den weiteren Abstimmungsprozess mit einzubeziehen.

Einzelbausteine/ Umsetzungsschritte

- » Prüfung der Erstellung einer umfassenden wasserseitigen Nutzungskonzeption mit Teilschwerpunkt Gastronomie am Wasser
- » Planerische Untersetzung des Profithemas „Wasser“ im Tourismus-Kontext
- » Qualitätsverbesserung bestehender Gastronomie am Wasser; hierzu ggf. Prüfung eines Labels
- » Wasserseitige Öffnung/ Entwicklung des Gastronomieangebots innerhalb von Kleingarten- und anderen Vereinsflächen sowie von Erholungsgebieten in Wasserlage (z.B. Schlänitzsee, Weißer See)
- » Ausweisung von Flächen für Außengastronomie am Wasser
- » Prüfung, ob und wie weitere Zugänge zum Wasser möglich sind
- » Aufbau einer Datenbank mit Angaben zu Angeboten, Leerständen etc.
- » Prüfung Gastronomie-Wegweiser (Flyer) für den Potsdamer Nordraum

Projektträger und Partner

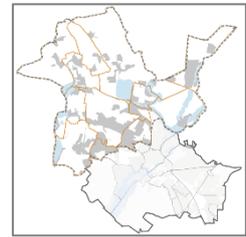
Ansprechpartner LHP	Fachbereich Kommunikation, Wirtschaft und Beteiligung
Projektträger	LHP
Partner	Potsdam Marketing und Service GmbH (PMSG)

Kosten und Förderoptionen

Kostenschätzung	abhängig vom Umfang der Maßnahme
Förderoptionen	offen

Ziele und Umsetzung

Ziele	<ul style="list-style-type: none"> » Verbesserung der Versorgung » Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen » Verbesserung der Erschließung, Erreichbarkeit und Erlebbarkeit der Landschaft und Ausflugsziele » Entwicklung sanfter Tourismusangebote » Verbesserung der Vermarktung und Information
Status	<input checked="" type="checkbox"/> Maßnahme in Prüfung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Vorbereitung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Planung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Umsetzung
Kategorie	<input checked="" type="checkbox"/> gesamträumlich bedeutsam <input type="checkbox"/> lokal bedeutsam <input type="checkbox"/> beispielgebend <input type="checkbox"/> perspektivisch



Maßnahmensteckbrief 31

Naherholung und Tourismus

Potenziale für Wasserwanderrastplätze im Potsdamer Norden

Kurzbeschreibung (Problemlage)

Da der Begriff Wasserwanderrastplatz derzeit noch unterschiedlich genutzt wird, hat das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie im Rahmen einer Marketinginitiative einheitliche Definitionen erarbeitet und in einem „Praxisleitfaden für wassertouristische Unternehmen, Kommunen und Vereine“ veröffentlicht: „Ein Wasserwanderrastplatz (WWR) ist durch eine ausschließlich touristische Ausrichtung mit einer geringeren Anzahl an Liegeplätzen und einer Lage an einem Binnengewässer gekennzeichnet. Er richtet sich, wie der Name bereits suggeriert, an Wasserwanderer und hat für diese eine Funktion als Pausen-, Rast- oder kurzzeitiger Übernachtungsstandort. Die Aufenthaltsdauer ist damit begrenzt, so dass eine Nutzung durch Dauerlieger dort nicht möglich ist. Die wasserseitige Infrastruktur ist in erster Linie für motorisierte Sportboote ausgelegt. Eine Nutzung durch Kanuten ist grundsätzlich möglich, aber nicht zwingend. In der Regel bietet ein Wasserwanderrastplatz keine größere landseitige Infrastrukturausstattung, mindestens aber Sanitäreinrichtungen sowie Strom- und Wasserversorgung. Die Betreibung ist sowohl öffentlich als auch privat möglich. Die Anzahl der Liegeplätze sollte sich in einer überschaubaren Größenordnung bewegen.“

Anders als im südlichen Bereich der Insel Potsdam – mit Templiner See, Schielowsee und Großen Zernsee – gibt es im nördlichen Raum der Landeshauptstadt bisher keine Wasserwanderrastplätze. Die Potenziale sind aufgrund der vielfältigen Wasserlagen und des insgesamt attraktiven Grün- und Freiraums vorhanden; bisher bleiben sie ungenutzt. Es lassen sich im Potsdamer Norden drei Suchräume für Wasserwanderungen identifizieren: die Wublitz, die Havel mit Ihren Ausbuchtungen und der Sacrow-Paretzer Kanals. Die Befahrung der Wublitz ist jedoch nur eingeschränkt für Motorboote mit Elektroantrieb möglich, ansonsten sind hier nur muskelbetriebene Fortbewegungsmittel wie Kanus und Segelboote erlaubt.

Eine für Wasserwanderungen attraktive Rundtour um die „Insel Potsdam“ würde – ausgehend von einem angenommenen Start auf Höhe Hauptbahnhof/ Lange Brücke – die Einzelgewässer Tiefer See, Jungfernsee, Lehnitzsee, Krampnitzsee, Sacrow-Paretzer-Kanal mit Weißer See und Fahrländer See, Schlänitze, Wublitz, Großer Zernsee, Schielowsee und Templiner See mit einschließen.

Handlungsbedarf

Um Einzeltouren sowie die Rundtour zu ermöglichen, bieten sich folgende Standorte für Wasserwanderrastplätze an: Neu Fahrland (Insel Neu Fahrland bzw. Bereich Birnenplantage, s. Maßnahmensteckbrief 17), Marquardt (Bereich Schlosspark Marquardt) und Golm (Uferbereich am Großen Zernsee). Diese möglichen Standorte sind näher zu prüfen und in den Gesamt-Wasserwanderstandort „Potsdamer und Brandenburger Havelseen“ einzubinden und mit der Wassertourismusinitiative Potsdamer und Brandenburger Havelseen WIR abzustimmen.

Um den Hauptankunftsort von Touristen in Potsdam zu nutzen, sollte eine Verleih-, Service- und Informationsstation am Hauptbahnhof im Bereich der Langen Brücke initiiert werden. Idealerweise starten von dort die touristischen Wasserwanderungen.

Ziel sollten multifunktionale Standorte bzw. Einrichtungen sein, die idealerweise aus Wasserwanderrastplatz mit Ausleihmöglichkeit von Booten, Gastronomieangebot (s. Maßnahmensteckbrief 30) sowie Bademöglichkeit bzw. Zugang zum Wasser (s. Maßnahmensteckbrief 32) bestehen.

In diesem Zusammenhang ist die am 01.03.2017 durch die Stadtverordnetenversammlung beschlossene Tourismuskonzeption 2025 für die Landeshauptstadt Potsdam (Vorlage 17/SVV/0060) zu berücksichtigen; insbesondere S. 147, Tabelle 21: Maßnahmen im Handlungsfeld Infrastruktur, Zielbezug 2a: Konsequente Ausrichtung auf Erlebnisorientierung und Inszenierung der Themen Kultur und Wasser, Maßnahme I3.

Einzelbausteine/ Umsetzungsschritte

- » Prüfung der Erstellung einer umfassenden wasserseitigen Nutzungskonzeption mit Teilschwerpunkt Wasserwanderrastplätze
 - » Abstimmung mit der Wassertourismusinitiative Potsdamer und Brandenburger Havelseen WIR
 - » Entwicklung von Standards für Wasserwanderrastplätze
 - » Sensibilisierung der Leistungsträger für Bedürfnisse der Wassersportler, wie z.B. der Einrichtung von Aufbewahrungsräumen für Kanus im privaten Raum
 - » Prüfung der nutzungsspezifischen Anlegemöglichkeiten für Wassersportler (Kanuten, Segler, Motorbootfahrer etc.), ggf. Konzeption und Realisierung weiterer Anleger unter Beachtung umwelt- und naturschutzrechtlicher Restriktionen
 - » Prüfung von Standorten zur Errichtung von Kanuboxen im öffentlichen Raum
 - » Überprüfung und ggf. Optimierung des wassertouristischen Informations- und Leitsystems (wasserseitige Ausschilderung)
 - » Überprüfung und ggf. Verbesserung der landseitigen Bereitstellung von Informationen
-

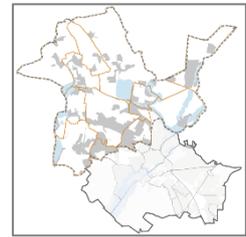
Projektträger und Partner

Ansprechpartner LHP	Fachbereich Kommunikation, Wirtschaft und Beteiligung
Projektträger	LHP
Partner	Leistungsträger; Ortsbeiräte Bornim, Fahrland, Golm, Grube, Neu Fahrland, Marquardt

Kosten und Förderoptionen

Kostenschätzung	abhängig vom Umfang der Maßnahme
-----------------	----------------------------------

Förderoptionen	offen
Ziele und Umsetzung	
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> » Verbesserung der Versorgung » Verbesserung der Erschließung, Erreichbarkeit und Erlebbarkeit der Landschaft und Ausflugsziele » Entwicklung sanfter Tourismusangebote » Verbesserung der Vermarktung und Information
Status	<ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Maßnahme in Prüfung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Vorbereitung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Planung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Umsetzung
Kategorie	<ul style="list-style-type: none"> <li style="width: 50%;"><input checked="" type="checkbox"/> gesamträumlich bedeutsam <li style="width: 50%;"><input type="checkbox"/> lokal bedeutsam <li style="width: 50%;"><input type="checkbox"/> beispielgebend <li style="width: 50%;"><input type="checkbox"/> perspektivisch



Maßnahmensteckbrief 32

Naherholung und Tourismus

Standortprüfung und Handlungsbedarfe für Wasserzugänge

Kurzbeschreibung (Problemlage)

Die Landeshauptstadt Potsdam unterhält zwei öffentliche Strandbäder, die im Jahr 2013 jeweils von 36.085 – Stadtbad Park Babelsberg – bzw. 67.119 Besuchern – Waldbad Templin – aufgesucht wurden. Darüber hinaus gibt es weitere Wasserzugänge. An diesen Orten ist mit einem deutlich geringeren Besuchsaufkommen zu rechnen, das mit den offiziellen Bädern nicht zu vergleichen ist.

Die im Potsdamer Norden gelegenen Wasserzugänge befinden sich: an der Birnenplantage am Weißen See in Neu Fahrland (s. hierzu Maßnahmensteckbrief 17 und den dort genannten Bebauungsplan „Sport- und Freizeitanlage“ NF-07, der eine Grünfläche nach §9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB mit Zweckbestimmung Badeplatz planerisch festsetzt), am Berg’schen Busch am Weißen See in Neu Fahrland, am Schloss Golm am Großen Zernsee in Golm, an der Seepromenade am Groß Glienicker See in Groß Glienicke (s. hierzu Maßnahmensteckbrief 9), am Schlosspark am Schlänitzsee in Marquardt, am Stinthorn am Lenitzsee in Neu Fahrland und am Fahrländer See in Fahrland. Mit diesen weiteren Wasserzugängen besitzt Potsdam als Stadt am Wasser in den einzelnen Ortsteilen vielfältige Potenziale mit adäquater Nutzbarkeit seiner Naturräume.

Handlungsbedarf

Handlungsbedarf besteht hinsichtlich der Schaffung eines bedarfsgerechten Angebots an Wasserzugängen. Eine dementsprechende Lenkung der Gewässernutzung berücksichtigt nicht nur den Faktor Lebensqualität (Naherholung), sondern ist auch aus Naturschutzgründen (Schutz sensibler Uferzonen etc.) angezeigt.

Bei den o.g. Wasserzugängen wird für die Standorte an der Seepromenade in Groß Glienicke und am Schlosspark in Maquardt eine intensive Nutzung, für den Standort an der Birnenplantage in Neu Fahrland eine mittlere Nutzung angegeben. Hierbei ist zu prüfen, ob die Angaben zur Nutzung zutreffen. Die drei genannten Standorte liegen günstig, da sie die Teilräume des Potsdamer Nordraums abdecken (Ost, West und Mitte).

Die Entwicklung der touristischen Potentiale und die Qualitäten für die Naherholung unter Berücksichtigung der Aspekte Naturschutz, Landschaftsbild, Gesundheit und Erschließung sollen analysiert und aufgezeigt werden. Dazu ist ein kosten- und projekträgerunterlegtes Nutzungs-/ Maßnahmenkonzept einschließlich der Klärung späterer Unterhaltungsmaßnahmen einvernehmlich abzustimmen.

Ziel sollten multifunktionale Standorte bzw. Einrichtungen sein, die idealerweise aus Wasserzugang, Wasserwanderrastplatz mit Ausleihmöglichkeit von Booten (s. Maßnahmensteckbrief 31) sowie Gastronomieangebot (s. Maßnahmensteckbrief 30) bestehen.

Einzelbausteine/ Umsetzungsschritte

- » Prüfung der Erstellung einer umfassenden wasserseitigen Nutzungskonzeption mit Teilschwerpunkt Wasserzugänge
- » Hierbei nähere Untersuchung der aufgeführten Wasserzugänge, beginnend mit den drei Standorten mit der höchsten Nutzungsintensität, und Zählung der Gäste als planerische Grundlage sowie Entwicklung von Standards für Wasserzugänge
- » Abstimmung mit den beteiligten Akteuren (Fachbereiche Stadtverwaltung, Ortsbeiräte, Leistungsträger) und Eruierung des Konfliktpotenzials
- » Priorisierung der einzelnen Standorte
- » Prüfung der Mittelbereitstellung
- » Berücksichtigung evtl. Bodendenkmale

Projektträger und Partner

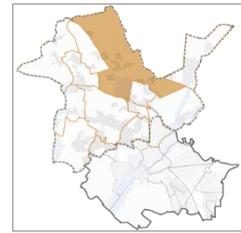
Ansprechpartner LHP	Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen; Fachbereich Kommunikation, Wirtschaft und Beteiligung
Projektträger	Grundstückseigentümer, Gewerbetreibende
Partner	Ortsbeiräte Fahrland, Golm, Groß Glienicke, Marquardt, Neu Fahrland

Kosten und Förderoptionen

Kostenschätzung	abhängig vom Umfang der Maßnahme
Förderoptionen	offen

Ziele und Umsetzung

Ziele	<ul style="list-style-type: none"> » Verbesserung der Versorgung » Verbesserung der Erschließung, Erreichbarkeit und Erlebbarkeit der Landschaft und Ausflugsziele » Verbesserung der Vermarktung und Information 	
Status	<input checked="" type="checkbox"/> Maßnahme in Prüfung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Vorbereitung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Planung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Umsetzung	
Kategorie	<input checked="" type="checkbox"/> gesamträumlich bedeutsam <input type="checkbox"/> beispielgebend	<input type="checkbox"/> lokal bedeutsam <input type="checkbox"/> perspektivisch



Maßnahmensteckbrief 33

Naherholung und Tourismus

Aufwertungsoptionen für landschaftsgebundene Erholung am Fahländer See

Kurzbeschreibung (Problemlage)

Der Fahländer See ist einer der größten Potsdamer Seen und wurde im Juli 2016 mit den angrenzenden Flurstücken vom Land Brandenburg an Potsdam übertragen. Der See liegt idyllisch zwischen Neu Fahrland im südöstlichen Bereich und Fahrland im nördlichen Bereich und ist ein beliebter Naherholungsort. Im Süden trennt ein etwa 30 Meter breiter künstlicher Damm den See vom Sacrow-Paretzer Kanal. Dieser Damm hat eine etwa 100 m breite Öffnung zum Kanal. Der Sacrow-Paretzer-Kanal wird bis zum Frühjahr 2017 ausgebaut; in diesem Zusammenhang wird auch der Uferbereich neu gestaltet.

Der Fahländer See, dessen Ufer fast überall von einem breiten Röhrichtgürtel gesäumt wird, ist kein schiffbares Gewässer und nur an wenigen Stellen zugänglich: In Fahrland und in Neu Fahrland befinden sich jeweils zwei Wasserzugänge. Dabei wird in Fahrland die Erschließung über Plattenwege und ohne Parkplätze und Radabstellanlagen, in Neu Fahrland innerörtlich mit Parkplätzen gewährleistet. Neben der Beliebtheit als Angelgewässer bietet der See vor allem Surfsportlern ein ideales Revier. An guten Tagen werden bis zu 40 Surfer auf dem Wasser gezählt.

Der Fahländer See ist nach der letzten Untersuchung im Jahr 2003 als hypertroph mit der Klasse 6 auf der sechsstufigen Skala eingestuft worden. Die Wasserqualität hat sich jedoch in den letzten Jahren verbessert.

Am Nordufer des Sees befindet sich der geographische Mittelpunkt des Landes Brandenburg. Er ist mit einer Edelstahlstele markiert; eine Hinweistafel gibt Auskunft.



Handlungsbedarf

In den kommenden zehn Jahren soll auf dem ehemaligen Kasernengelände in Krampnitz westlich von Fahrland ein Wohnstandort für rund 6.500 Menschen entstehen. Durch die räumliche Nähe wird der Fahrländer See in seiner Bedeutung als Naherholungsstandort immer wichtiger werden. Neben kleinteiligen Maßnahmen erscheint daher – perspektivisch – ein Rundwanderweg mit notwendigen Lückenschlüssen sinnvoll. Dieser kann zum Großteil auf vorhandenen Wegen (Uferwege, Hochwasserschutzdeich, Plattenwege) geführt werden und verbindet die Orte Fahrland, Krampnitz und Neu Fahrland miteinander und bindet die im Folgenden skizzierten (kleinteiligen) Maßnahmen mit ein.

Für den Wanderrastplatz am geographischen Mittelpunkt des Landes Brandenburg, der sich auf der Rankingliste der LAG Havelland befindet und mit dem der Projektträger LHP förderantragsberechtigt ist, wird aufgrund fehlender Barrierefreiheit am ursprünglich vorgesehenen Standort ein neuer Ort gesucht. Eine konzeptionelle Neuplanung am Vereinshaus der Angelfreunde Fahrland e.V. soll ab 2018 geprüft werden. Um den Wanderrastplatz zu realisieren, sind beispielsweise die Pachtverträge zu prüfen und das umzäunte Gelände umzugestalten inkl. Parkmöglichkeiten. Im Sinne einer Nutzungskonzentration kann dieses Vorhaben weitergedacht werden. Da der Standort an die Wasserzugänge grenzt, sollten diese mit einbezogen werden. Aufgrund fehlender gastronomische Einrichtung am See, sind ebenfalls Überlegungen einzubeziehen hinsichtlich eines saisonalen bzw. temporären Angebots (April bis Oktober) in Form einer mobilen Gastronomie. In diesem Zusammenhang zu beachten ist, dass sich die Uferzone des Fahrländer Sees planungsrechtlich im Außenbereich befindet. Es handelt sich um ein Landschaftsschutzgebiet. Die Schaffung von gastronomischen Angeboten auch saisonaler Art ist daher schwierig.

Als kleinteilige Maßnahmen sind insbesondere zu nennen und bereits im Landschaftsplan schriftlich fixiert:

- Förderung der Zugänglichkeit und Erlebbarkeit (resp. Schaffung von Aussichtspunkten mit Ausblicken auf die Gewässerlandschaft) für die Allgemeinheit (z.B. Ufer Insel Neu Fahrland, Mole Fahrländer See),
- Förderung der öffentlichen Zugänglichkeit bzw. Erlebbarkeit der Gewässer, insbesondere im Bereich Fahrländer See / Mole und am Weißen See sowie entlang des Sacrow-Paretzer-Kanal.

Einzelbausteine/ Umsetzungsschritte

- » Berücksichtigung von Bodendenkmalen, z.B. im Bereich des geplanten Wanderrastplatzes das Bodendenkmal 2046, und Naturschutzrestriktionen (geschützte Uferbiotope und Landschaftsschutzgebiet)
 - » Klärung der Standortfrage des Wanderrastplatzes am geographischen Mittelpunkt, Abstimmung mit dem Angelverein und Ausgestaltung der Konzeption der Anlage
 - » Kombination mit weiteren Maßnahmen bzw. Angeboten (temporäre Parkplätze, Radabstellanlage, mobile/ flexible Gastronomie inkl. WC, Sicherung der Wasserzugänge inkl. Schutzmaßnahmen für angrenzende Uferbiotope)
 - » Prüfung der Konzeption und Beschilderung eines Rundwanderwegs mit Lückenschlüssen (Identifizierung Wegeföhrung zwischen Pumpwerk und Am Weinberg)
 - » Prüfung der Errichtung einer Aussichtsplattform am östlichen Ende der Mole mit Blickrichtung zum Weißen See (als räumliches Pendant zum Wanderrastplatz)
 - » Optimierung der Ausschilderung des Zugangs zur Mole
 - » Ausgestaltung der Wegeföhrung nach Fahrland/ Krampnitz und Anbindung an den Ortsteil (s. Maßnahmensteckbrief 6)
-

Projektträger und Partner

Ansprechpartner LHP	Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen
Projektträger	LHP
Partner	Fachbereich Kommunikation, Wirtschaft und Beteiligung, Ortsbeiräte Fahrland, Neu Fahrland, Landestourismusverband Brandenburg mit Netzwerk „Aktiv in der Natur“

Kosten und Förderoptionen

Kostenschätzung	abhängig von umzusetzenden Maßnahmen
Förderoptionen	ELER, LEADER

Ziele und Umsetzung

Ziele	<ul style="list-style-type: none"> » Stärkung des Gemeinschaftslebens » Verbesserung der Erschließung, Erreichbarkeit und Erlebbarkeit der Landschaft und Ausflugsziele » Entwicklung sanfter Tourismusangebote » Verbesserung der Vermarktung und Information
Status	<input checked="" type="checkbox"/> Maßnahme in Prüfung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Vorbereitung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Planung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Umsetzung
Kategorie	<input checked="" type="checkbox"/> gesamträumlich bedeutsam <input type="checkbox"/> lokal bedeutsam <input type="checkbox"/> beispielgebend <input type="checkbox"/> perspektivisch



Maßnahmensteckbrief - 34

Naherholung und Tourismus

Handlungsbedarfe 66-Seen-Wanderweg

Kurzbeschreibung (Problemlage)

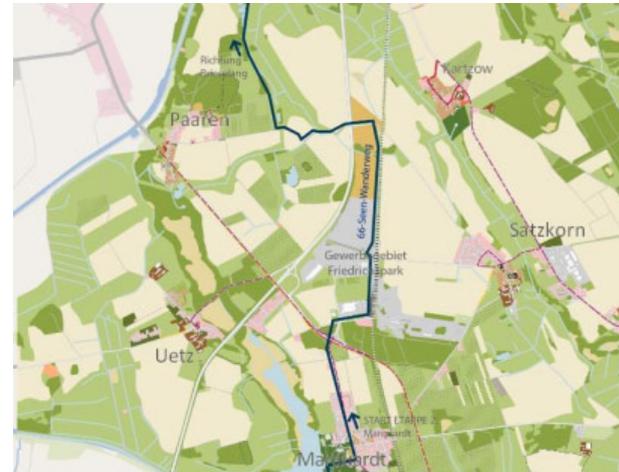
Der 66-Seen-Wanderweg ist der Hauptwanderweg Brandenburgs und zählt mit rd. 400 km zu den attraktivsten Flachlandwanderwegen Deutschlands. Die erste Etappe der Wanderroute startet am Potsdamer Hauptbahnhof und endet nach 20 Kilometern in Marquardt. Von dort geht die zweite Etappe in Richtung Norden bis nach Brieselang.

Die **erste Etappe** ist zunächst durch die Potsdamer Schlösser- und Parklandschaft geprägt. Vom Neuen Garten über den Pflingstberg verläuft die Wanderroute entlang der Bundesstraße bis zum Abzweig in Richtung Nedlitz. Der weitere Streckenverlauf führt über den Uferweg am Sacrow-Paretzer Kanal sowie die Lindenallee als Hauptverbindungsselement der Bornimer Feldflur. Nach einem kurzen Abschnitt auf dem straßenbegleitenden Radweg an der Bundesstraße und durch die Anglersiedlung erfolgt die Querung des Kanals. Über den Uferweg gelangt man direkt zum Etappenziel in den Schlosspark von Marquardt.

Die **zweite Etappe** startet auf der Hauptstraße in Marquardt und verläuft mitten durch das Gewerbegebiet Am Friedrichspark. Den Bahnschienen in Richtung Norden folgend wird die Autobahn gequert, um abseits der Ortslage Paaren über einen Feldweg zum Uferweg an den Havelkanal zu gelangen.



Verlauf Etappe 1 Potsdam Zentrum - Marquardt



Verlauf Etappe 2 Marquardt – Paaren – Brieselang

Handlungsbedarf

Für die erste Etappe ist eine Änderung des Streckenverlaufs im Bereich Jungferensee sowie in der Siedlung Nedlitz zu prüfen. Der vorhandene Uferweg vom Neuen Garten bis zum Campus Jungferensee könnte eine attraktive Alternative zur ausgewiesenen Route an der Bundesstraße darstellen. Vom Campus Jungferensee wiederum wäre ein Anschluss in Richtung Nedlitz möglich, von dort verläuft die vorhan-

dene Routenführung wie bisher. Im Zusammenhang mit dem Maßnahmensteckbrief Nr. 39 Nutzung/Anbindung Betriebswege Sacrow-Paretzer/Havelkanal ist perspektivisch eine alternative Strecke durch die Siedlung Nedlitz anzustreben, um die Straße Lerchensteig zu umgehen.

Die zweite Etappe des 66-Seen Wanderwegs im Potsdamer Norden ist einer umfassenden Prüfung zu unterziehen. Weder die Obere Wublitz noch das Fährhaus in Uetz, das Schloss in Kartzow oder die Dorfkirche in Paaren werden von der heutigen Routenführung passiert. Hier sind in Verbindung mit weiteren angedachten Maßnahmen (vgl. Maßnahmensteckbrief Nr. 37 Wander-Lehrpfad Obere Wublitz) die regionalen Sehenswürdigkeiten und Angebote einzubeziehen. Zugleich bieten die derzeit laufenden Planungen zum Friedrichspark neue Möglichkeiten zur Qualifizierung des 66-Seen-Wanderwegs. Hier lassen sich Bezüge zur Obstbautradition herstellen, die u.a. mit einem Lehrpfad ergänzt werden können.

Die vorgeschlagenen Änderungen der beiden Etappen im Potsdamer Norden sind in der untenstehenden Kartendarstellung visualisiert.

Im Planungsgebiet sind zahlreiche Bodendenkmale bekannt, die im Rahmen der weiteren Planung insbesondere bei der Umsetzung von Tiefbauarbeiten zu berücksichtigen sind.

Einzelbausteine/ Umsetzungsschritte

- » Prüfung des Streckenverlaufs der 1. Etappe im Bereich Jungfernsee und Siedlung Nedlitz
 - » Prüfung der Streckenverlaufs der 2. Etappe und Anbindung regionaler Besonderheiten und Angebote (Gastronomie, Beherbergung) oder/und Einbeziehung des Streckenverlaufs in die aktuellen Planungsüberlegungen um Friedrichspark
 - » Beschilderung mit Hinweisen auf o.g. Angebote
-

Projektträger und Partner

Ansprechpartner LHP	Fachbereiche Kommunikation, Wirtschaft und Beteiligung sowie Grün- und Verkehrsflächen
Projektträger	LHP, Wandervereine
Mögliche Partner	Landestourismusverband e.V., Potsdamer Wanderbund e.V., Fuß e.V.

Kosten und Förderoptionen

Kostenschätzung	Keine
Förderoptionen	-

Ziele und Umsetzung

Ziele	<ul style="list-style-type: none"> » Verbesserung der Erschließung, Erreichbarkeit und Erlebbarkeit der Landschaft und Ausflugsziele » Entwicklung sanfter Tourismusangebote
Status	<input checked="" type="checkbox"/> Maßnahme in Prüfung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Vorbereitung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Planung

	<input type="checkbox"/> Maßnahme in Umsetzung	
Kategorie	<input type="checkbox"/> gesamträumlich bedeutsam	<input type="checkbox"/> lokal bedeutsam
	<input type="checkbox"/> beispielgebend	<input checked="" type="checkbox"/> perspektivisch

Plandarstellungen, Beispiele u.ä.



Alternative Wegeführung Etappe 1 Potsdam Zentrum - Marquardt



Alternative Wegeführung Etappe 2 Marquardt – Paaren – Brieselang



Maßnahmensteckbrief - 35

Naherholung und Tourismus

Ertüchtigung, Pflege und Vermarktung des Gartenkulturpfades

Kurzbeschreibung (Problemlage)

Der Gartenkulturpfad in Potsdam ist ein über Rad- und Wanderrouten vernetztes Wegesystem und verbindet Parks, Grünanlagen, Schulgärten, Privatgärten, Friedhöfen, Kleingartenanlagen, Naturlandschaften und Kultureinrichtungen. Seit dem Jahr 2007 besteht dieser ufernahe Inselrundweg mit einer Länge von 43 Kilometern, der durch vier kürzere themenbezogene Routen ergänzt wird. Der Gartenkulturpfad ist in Zusammenarbeit mit der Landeshauptstadt Potsdam und der Urania Potsdam in den Jahren 2006/2007 entstanden und geht auf eine Initiative der DGG Deutschen Gartenbau-Gesellschaft 1822 e.V. zurück.

Ergänzend zum Gartenkulturpfad wurden im Jahr 2010 die drei Nordrouten "Potsdamer Landpartie" (41 km), Stilles Havelland (27 km) und "See-Idylle" (28 km) eröffnet, aber letztlich nicht weiter gepflegt. Die Nordroute "Stilles Havelland" wurde beispielsweise als Rundweg von Marquardt über Uetz und Paaren bis nach Satzkorn und wieder zurück nach Marquardt konzipiert.

Analog zum vorhandenen Gartenkulturpfad wurde für den Potsdamer Norden ein weiterer Gartenkulturpfad konzipiert, aber letztlich nicht weiter verfolgt. Der Gartenkulturpfad mit dem Namen „Stilles Havelland“ ist als Rundkurs von Marquardt über Uetz und Paaren bis nach Satzkorn und wieder zurück nach Marquardt vorgesehen.

Handlungsbedarf

Die Pflege und Vermarktung von Rad- und Wanderrouten sowie die Einbeziehung der vor Ort ansässigen Akteure gehört zu den Aufgaben, die personell und finanziell kontinuierlich zu unterstützen sind. Der Gartenkulturpfad im Potsdamer Norden erfordert neben den baulichen Handlungsbedarfen einer laufenden Weiterentwicklung und Pflege sowie der Umsetzung verschiedener thematischer Stationen. Die in der Strategieplanung aufgezeigten einzelnen Handlungsbedarfe für den Potsdamer Norden im Wegebau (vgl. u.a. Maßnahmensteckbrief Nr.36 Falkenreher Weg) aber auch zu Einzelgebäuden (vgl. u.a. Nr. S-19 Aktivierungsstrategie Gutshaus Satzkorn) und Einzelprojekten (Nr. 29 Touristische Erschließung des Hasselbergs) werden hier zusammengeführt und miteinander verbunden. Der Gartenkulturpfad bietet die große Chance, die regional bedeutsamen identitätsprägenden Bau- und Gartendenkmäler im Potsdamer Norden zu verbinden, touristische Potenziale zu erschließen, lokale Akteure zu mobilisieren und zugleich alltagsfreundliche Rad- und Wegeverbindungen zu ertüchtigen.

In der untenstehenden Kartendarstellung sind mögliche thematischen Stationen aufgezeigt, die u.a. Streuobstwiesen, die Obstgutscheune, den angedachten Wanderlehrpfad sowie die Schlösser Marquardt, Kartzow, Satzkorn umfassen.

In einem ersten Schritt sind die Beteiligten des Gartenkulturpfades wieder an einem Tisch zu versammeln, um die Idee wieder zu beleben und weiter zu führen. Mit einem laufenden Ansprechpartner und Koordinator können dann verschiedene Bausteine angestoßen und umgesetzt werden. Voraussetzung dafür ist ein laufender Etat zur Sicherung von Pflegearbeiten, Beschilderung und Vermarktung.

Die baulichen Maßnahmen sind dann in den jeweiligen sektoralen Konzepten (u.a. Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes) zu verankern und umzusetzen. Die Gartenkulturpfad-Idee kann jedoch bestimmte Wegeverbindungen priorisieren.

Im Rahmen der weiteren Planung sind folgende Bodendenkmale zu berücksichtigen: 2224 (urgeschichtliche Siedlung), 2112 (Siedlung der Eisenzeit, der römischen Kaiserzeit und des deutschen Mittelalters), 2111 (Rast- und Werkplatz der Steinzeit und Siedlung der Bronzezeit), 2108 (Siedlungen der Jungsteinzeit, der Eisenzeit, des frühdeutschen Mittelalters), 2118 (Siedlung der Jungsteinzeit) und 2133 (Siedlungen der Eisenzeit und des slawischen Mittelalters, Bestattungsplatz der Bronzezeit und Dorfkern Mittelalter/Neuzeit).

Einzelbausteine/ Umsetzungsschritte

- » Einrichtung einer Koordinierungsstelle und Sicherung eines laufenden Etat zur Umsetzung einzelner Bausteine
- » Reaktivierung der Arbeitsgruppe und Mobilisierung weiterer lokaler Akteure
- » Neuauflage der Broschüre und weitere Maßnahmen zur Vermarktung der Gartenkulturpfad-Idee z.B. jährliche Festveranstaltungen, publikumswirksame Aktionen

Projektträger und Partner

Ansprechpartner LHP	Fachbereiche Kommunikation, Wirtschaft und Beteiligung sowie Grün- und Verkehrsflächen
Projektträger	LHP, Vereine
Partner	DGG Deutschen Gartenbau-Gesellschaft 1822 e.V., Urania

Kosten und Förderoptionen

Kostenschätzung	30.000 p.a.	
Förderoptionen	Paga, ELER	

Ziele und Umsetzung

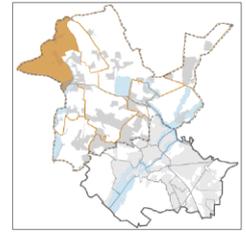
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> » Verbesserung der Erschließung, Erreichbarkeit und Erlebbarkeit der Landschaft und Ausflugsziele » Entwicklung sanfter Tourismusangebote
Status	<ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Maßnahme in Prüfung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Vorbereitung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Planung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Umsetzung

Kategorie	<input type="checkbox"/> gesamträumlich bedeutsam	<input type="checkbox"/> lokal bedeutsam
	<input type="checkbox"/> beispielgebend	<input checked="" type="checkbox"/> perspektivisch

Plandarstellungen, Beispiele u.ä.



Quelle: eigene Darstellung



Maßnahmensteckbrief - 36

Naherholung und Tourismus

Falkenreher Weg zwischen Uetz und Paaren

Kurzbeschreibung (Problemlage)

Der Falkenreher Weg ist eine Wegeverbindung zwischen Uetz und Paaren fernab der straßenseitigen Erschließung. Der Weg führt aus Uetz kommend in nördlicher Richtung über Felder bis zum Havelkanal. Der letzte Abschnitt nach Paaren ist der Uferweg entlang des Havelkanals. Der Weg ist Teil der Nordroute „Stilles Havelland“ des Potsdamer Gartenkulturpfades.

Die einstige Wegeverbindung ist ebenso wie die vorhandene Beschilderung in einigen Bereichen zugewachsen und damit versperrt. Der sandige Feldweg ist als Wegeverbindung kaum zu erkennen und für Radfahrer ungeeignet.



Handlungsbedarf

Die Handlungsbedarfe liegen in der baulichen Ertüchtigung der vorhandenen Wegeverbindung sowie der Freilegung der durch Wildwuchs zugewachsenen Abschnitte. Zugleich ist die Beschilderung am Abzweig nach Uetz zu ergänzen.

Für den Alltagsradverkehr hat dieser Weg eine geringe Bedeutung und ist daher nicht im Zielnetz der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes (Entwurf) enthalten.

Im unmittelbaren Wegeverlauf sind bisher keine Bodendenkmale bekannt. Auf Grund der unmittelbaren Nähe zu mehreren bekannten Bodendenkmalen und der topographischen Situation wird das Gebiet als Bodendenkmalverdachtsgebiet eingeschätzt. Bei Tiefbauarbeiten ist eine baubegleitende archäologische Kontrolle durch die Untere Denkmalschutzbehörde notwendig.

Einzelbausteine/ Umsetzungsschritte

- » Freilegung / zurückschneiden des Grünbewuchses
- » Bauliche Ertüchtigung der Wegeverbindung / Sandweg
- » Ergänzung der Beschilderung

Projektträger und Partner

Ansprechpartner LHP	Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen
Projektträger	LHP
Partner	-

Kosten und Förderoptionen

Kostenschätzung	Offen
Förderoptionen	keine

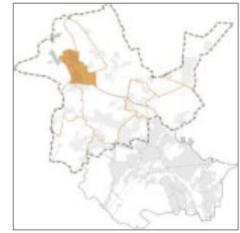
Ziele und Umsetzung

Ziele	<ul style="list-style-type: none"> » Verbesserung der Erschließung, Erreichbarkeit und Erlebbarkeit der Landschaft und Ausflugsziele » Entwicklung sanfter Tourismusangebote 	
Status	<input checked="" type="checkbox"/> Maßnahme in Prüfung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Vorbereitung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Planung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Umsetzung	
Kategorie	<input type="checkbox"/> gesamträumlich bedeutsam <input type="checkbox"/> beispielgebend	<input checked="" type="checkbox"/> lokal bedeutsam <input type="checkbox"/> perspektivisch

Plandarstellungen, Beispiele u.ä.



Quelle: eigene Darstellung



Maßnahmensteckbrief - 37

Naherholung und Tourismus

Konzeption Wander-Lehrpfad Obere Wublitz

Kurzbeschreibung (Problemlage)

Schon im slawischen Mittelalter etwa im 8. bis 12. Jahrhundert bestanden zwischen Marquardt und Uetz mehrere archäologisch nachgewiesene Siedlungsstellen in den ufernahen Bereichen beiderseits der Wublitz.

Der heutige Uferweg entlang der Oberen Wublitz ist derzeit nur in Teilen begehbar. Auf Höhe der Siedlung Marquardt ist das wasserseitige Areal mit Zäunen abgesperrt, ein Durchgang ist nicht gegeben. Die Siedlung Marquardt ist von Marquardt aus nur über die Bundesstraße zu erreichen. Eine Durchwegung wiederum bietet die Autobahnunterführung in Richtung Uetz, so dass hier eine kurze Wegeverbindung zwischen Uetz und Marquardt Siedlung besteht.



Quelle: eigene Darstellung

Handlungsbedarf

Im Uferwegekonzept der Landeshauptstadt Potsdam wurde der Wegeabschnitt bereits analysiert und die eigentumsrechtlichen Fragen erörtert. Der betreffende Abschnitt entlang der Wublitz gehört in Teilen der Stadt, dem Bund sowie privaten Eigentümern. Die Handlungsbedarfe zur Herstellung eines ufernahen Weges an der Oberen Wublitz sind im Uferwegekonzept benannt. Dazu sind sowohl der Neubau als auch die Aufwertung von Wegeabschnitten erforderlich.

Diese Maßnahmen sind die Voraussetzung, um hier einen Wander-Lehrpfad anzulegen. Die Konzeption für einen solchen Lehrpfad ist letztlich unter Einbeziehung der Bewohner, der Grundschule in Marquardt sowie des Leibniz-Institut für Agrartechnik und Bioökonomie als direkte Anrainer zu erarbeiten. Zugleich ist eine Verknüpfung zu weiteren angedachten Maßnahmen herzustellen (vgl. u.a. Maßnahmensteckbrief Nr. Ertüchtigung, Pflege u. Vermarktung des Gartenkulturpfades) sowie eine Wegeverbindung zum Haselberg (vgl. Nr. 29 Touristische Erschließung des Haselbergs) zu prüfen.

Im Rahmen der weiteren Planung sind folgende Bodendenkmale zu berücksichtigen: 2083 (Siedlungen der Bronzezeit und des slawischen Mittelalters), 2210 (Siedlung der Bronzezeit) und 2221 (Siedlungen der Jungsteinzeit, der römischen Kaiserzeit und des slawischen Mittelalters).

Einzelbausteine/ Umsetzungsschritte

- » Klärung umwelt- und eigentumsrechtlicher Fragen: Uferbereiche im Bereich Marquardt-Siedlung sind genutzt und eingezäunt
- » Einbindung in das Wegenetz und Verknüpfung mit anderen Maßnahmen
- » Konzeption für einen beispielbaren und interaktiven Lehrpfad und Einbeziehung lokaler Akteure
- » Umsetzung von Bausteinen

Projektträger und Partner

Ansprechpartner LHP	Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen
Projektträger	offen
Mögliche Partner	Grundschule Marquardt, Leibniz-Institut für Agrartechnik und Bioökonomie, Apfel- und Kulturverein, Landschaftspflegeverein

Kosten und Förderoptionen

Kostenschätzung	20.000 € Konzeption 100.000 € Umsetzung
Förderoptionen	keine

Ziele und Umsetzung

Ziele	<ul style="list-style-type: none"> » Verbesserung der Erschließung, Erreichbarkeit und Erlebbarkeit der Landschaft und Ausflugsziele » Entwicklung sanfter Tourismusangebote
Status	<ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Maßnahme in Prüfung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Vorbereitung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Planung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Umsetzung

Kategorie	<input type="checkbox"/> gesamträumlich bedeutsam	<input checked="" type="checkbox"/> lokal bedeutsam
	<input type="checkbox"/> beispielgebend	<input type="checkbox"/> perspektivisch

Plandarstellungen, Beispiele u.ä.



Veränderungsbereiche (VB)

in Zuständigkeit der LH Potsdam

Neubau

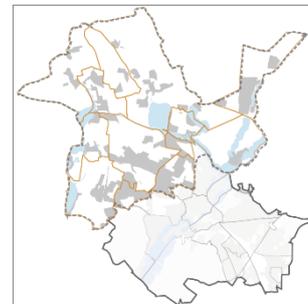
- ▲ Uferzugang
- Uferweg

Aufwertung

- ▲ Uferzugang
- Uferweg

Nr.	Veränderungsbereich
1	Uferweg Groß Glienicker See
2	Uferweg / -zugang Krampnitzsee Nordufer
3	Stichwege / Uferzugänge Neu Fahrland
4	Bürgerpark Insel Neu Fahrland
5	Uferweg / -zugang Birnenplantage
6	Stichwege / Uferweg Fahrländer See Nordufer
7	Uferweg Obere Wublitz Ostufer
8	Stichwege / Uferzugänge Großer Zemsee
9	Marquardter Straße (L 92)
10	Uetz-Dorfstraße / Fährgang

Quelle: Uferwegekonzept Potsdam. Ergänzung für die Uferabschnitte der Ortsteile (2013)



Maßnahmensteckbrief - 38

Mobilität

Fuß- und Radwegeverbindung zwischen Bornim und Eiche

Kurzbeschreibung (Problemlage)

Die kürzeste Wegeverbindung zwischen den Ortslagen Bornim und Eiche ist ein sandiger Waldweg, der durch das Landschaftsschutzgebiet „Potsdamer Havelseengebiet“ führt.

An der Wegeverbindung befinden sich einige Wohngebäude in offener Bauweise, die über Bornim erschlossen sind.

Da der Weg für Radfahrer aufgrund der Beschaffenheit schlecht befahrbar ist, wird diese Verbindung wenig genutzt.

In der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes (2017) ist diese Wegeführung bereits enthalten.



Handlungsbedarf

Die kurze direkte Verbindung über die Herzberg- und Hugstraße könnte besonders für Radfahrer attraktiv sein, da alle anderen Wege zwischen den Ortslagen Bornim und Eiche eine weiträumige Umfahrung bedeuten. Damit wäre Bornim über Eiche direkt an den Bahnhof, die Universität und den Wissenschaftspark fuhradfreundlich angebunden. Darüber hinaus stellt die Wegeführung eine gute fuß- und radfreundliche Erreichbarkeit der Schulen und Sportstätten dar und erschließt das Waldgebiet als Naherholungsgebiet.

Der Handlungsbedarf liegt in der baulichen Ertüchtigung des vorhandenen Weges sowie der Beschilderung und ggf. Beleuchtung. Es wird empfohlen, den Wegeabschnitt in die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aufzunehmen.

Im unmittelbaren Wegeverlauf sind bisher keine Bodendenkmale bekannt. Auf Grund der unmittelbaren Nähe zu mehreren bekannten Bodendenkmalen und der topographischen Situation wird das Gebiet als

Bodendenkmalverdachtsgebiet eingeschätzt. Bei Tiefbauarbeiten ist eine baubegleitende archäologische Kontrolle durch die Untere Denkmalschutzbehörde notwendig.

Einzelbausteine/ Umsetzungsschritte

- » Bauliche Ertüchtigung des vorhandenen Weges
- » Beschilderung der Zugänge mit Entfernungsangabe
- » Beleuchtungsvarianten prüfen

Projektträger und Partner

Ansprechpartner LHP	Bereich Grün- und Verkehrsflächen
Projektträger	LHP
Partner	

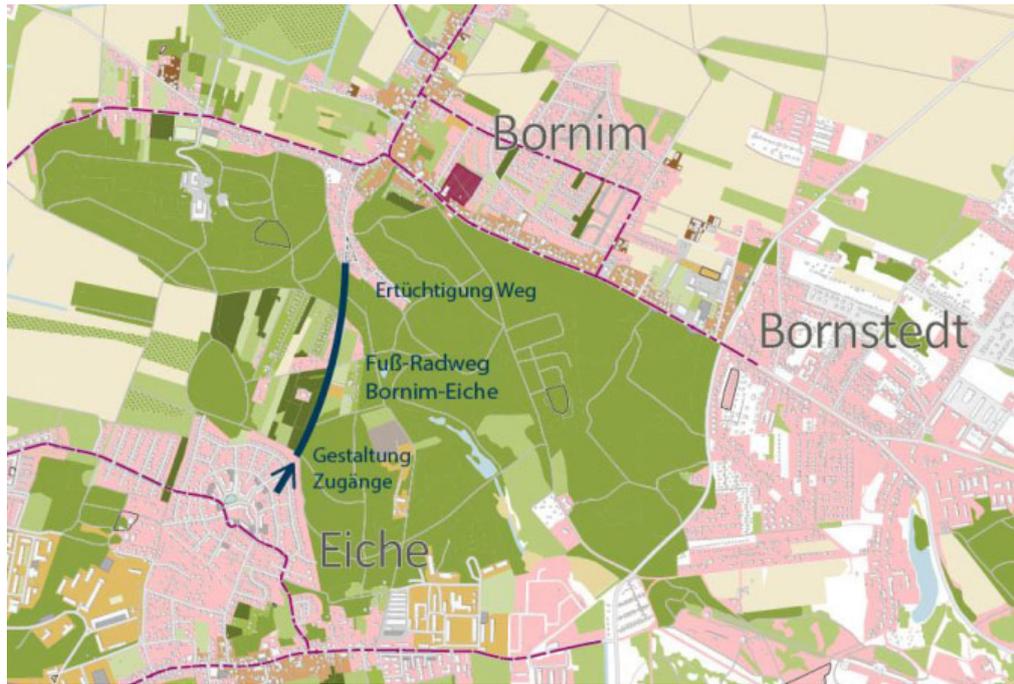
Kosten und Förderoptionen

Kostenschätzung	offen
Förderoptionen	keine

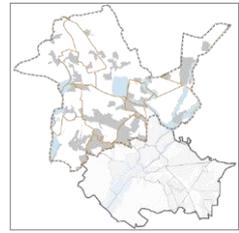
Ziele und Umsetzung

Ziele	<ul style="list-style-type: none">» Verbesserung der Erschließung, Erreichbarkeit und Erlebbarkeit der Landschaft und Ausflugsziele» Entwicklung sanfter Tourismusangebote				
Status	<ul style="list-style-type: none"><input checked="" type="checkbox"/> Maßnahme in Prüfung<input type="checkbox"/> Maßnahme in Vorbereitung<input type="checkbox"/> Maßnahme in Planung<input type="checkbox"/> Maßnahme in Umsetzung				
Kategorie	<table border="0"><tr><td><input type="checkbox"/> gesamträumlich bedeutsam</td><td><input type="checkbox"/> lokal bedeutsam</td></tr><tr><td><input type="checkbox"/> beispielgebend</td><td><input checked="" type="checkbox"/> perspektivisch</td></tr></table>	<input type="checkbox"/> gesamträumlich bedeutsam	<input type="checkbox"/> lokal bedeutsam	<input type="checkbox"/> beispielgebend	<input checked="" type="checkbox"/> perspektivisch
<input type="checkbox"/> gesamträumlich bedeutsam	<input type="checkbox"/> lokal bedeutsam				
<input type="checkbox"/> beispielgebend	<input checked="" type="checkbox"/> perspektivisch				

Plandarstellungen, Beispiele u.ä.



Quelle: eigene Darstellung



Maßnahmensteckbrief - 39

Naherholung und Tourismus

Nutzung/Anbindung Betriebswege Sacrow-Paretzer Kanal/Havelkanal

Kurzbeschreibung (Problemlage)

Auf der Nordseite des **Sacrow-Paretzer Kanals** befindet sich ein Betriebsweg entlang des Ufers als Deichanlage. Der Uferweg ist im Uferwegekonzept als Abschnitt 3c und Abschnitt 3d beschrieben. Der Weg führt vom Schlosspark Marquardt unter den beiden Brücken zur Unterquerung der Eisenbahn und Bundesstraße bis in Richtung Fahrländer See. Eine Beschilderung ist gegeben.

Am Fahrländer See besteht in Richtung Norden eine Wegeverbindung nach Fahrland (vgl. Steckbrief Nr. 33). Nach Neu Fahrland ist kein Überweg gegeben.

Nordöstlich der Marquardter Brücke befindet sich am Betriebsweg ein Kajakverleih, so dass von hier die wassertouristischen Potenziale der Umgebung erkundet werden können.

Der Uferweg sowie die Uferzugänge sind im Eigentum des Bundes, die Stichwege sind in städtischem Besitz. Als Ziel wird im Uferwegkonzept u.a. ein qualifizierter Wegebau für Radfahrer und Fußgänger formuliert. Der derzeitige Ausbaustand ist mäßig und insbesondere für Radfahrer ungeeignet.

Entlang des **Havelkanals** an der nördlichen Stadtgrenze befindet sich ein weiterer Betriebsweg als Uferweg entlang des Havelkanals. Der Weg ist als naturnaher Wanderweg gut befahr- und begehbar. Die Brücke an der Landesstraße 204 kann unterquert werden. Eine Anbindung an weitere Wege ist im Bereich Falkenrehder Weg gegeben, der seinerseits Handlungsbedarfe aufweist (vgl. Steckbrief Nr. 36). Die Anbindung des Havelkanalweges an weitere Radwege erfolgt in der Nähe der Nachbarkommune Paretz an die Landesstraße 92 (Paretzer Straße). Entlang dieser Landesstraße bestehen zwischen Uetz und Paretz keine Radwege.



Brücke an der B273 am Sacrow-Paretzer Kanal



Unterführung an der Eisenbahn



Unterführung an der Brücke an der L204

Handlungsbedarf

Die vorhandene Wegeführung entlang des **Sacrow-Paretzer Kanals** ist derzeit als touristische Route weder für Spaziergänger noch für Radfahrer interessant, da an den jeweiligen Enden eine Sackgassensituation entsteht. Derzeit wird vorrangig die Option gesehen, den Betriebsweg nach Fahrland zu qualifizieren und touristisch zu nutzen.

Darüber hinaus ist der Zustand des Weges mäßig und für Radfahrer ungeeignet. Die Einbindung in ein geschlossenes Wegenetz vorausgesetzt, ist eine Qualifizierung der Wegeabschnitte zu prüfen.

Der Betriebsweg entlang des **Havelkanals** tangiert das Potsdamer Stadtgebiet nur auf einer Teilstrecke. Dieser kurze Wegeabschnitt verfügt über drei Anschlüsse an das Potsdamer Wege- bzw. Straßennetz. Der Havelkanalweg ist an die Landesstraßen 92 (Paretzer Straße) und 204 (Potsdamer Allee) sowie an den Falkenrehder Weg angebunden. Während über die Landesstraße 204 gute Radwegeverbindungen in Richtung Potsdamer Innenstadt bestehen, ist die Weiterfahrt entlang der Landesstraße 92 nur auf der Straße möglich. Die dritte Anbindung besteht am Falkenrehder Weg, dessen Handlungsbedarfe im Maßnahmensteckbrief Nr. 36 formuliert sind. Eine regionale Betrachtung und Kooperation mit den angrenzenden Kommunen ist zu empfehlen, um ein abgestimmtes Wegenetz zu planen.

Einzelbausteine/ Umsetzungsschritte

- » Abstimmungen mit der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) zu den Radwegen entlang der Bundeswasserstraßen
- » Abstimmungen mit der Stadt Ketzin, der Gemeinde Wustermark und dem Landkreis Havelland zu einem regionalen Radwegenetz sowie der Radwegeanbindung entlang der Landesstraße 92 (Paretzer Straße)
- » Einbettung in Überlegungen und Planungen zum Gartenkulturpfad (vgl. Maßnahmensteckbrief Nr. 35)

Projektträger und Partner

Ansprechpartner LHP	Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen
Projektträger	WSA, LHP
Partner	Bundeswasserstraßenverwaltung, Landesbetrieb Straßenwesen, Landkreis Havelland, Stadt Ketzin und Gemeinde Wustermark

Kosten und Förderoptionen

Kostenschätzung	Abhängig von umzusetzenden Maßnahmen
Förderoptionen	<i>Radwege an Bundeswasserstraßen</i> (Rechtsgrundlage: Haushaltsvermerk im Bundeshaushaltsplan 2017, Kapitel 1203, Titel 780 04) <i>Radwege an Landesstraßen</i> (Rechtsgrundlage: Brandenburgisches Straßengesetz (BbgStrG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 31. März 2005 (GVBl.I/05 S.218), zuletzt geändert 10.07.2014 (GVBl.I/14, Nr. 32), Abstimmungen zu den Bedarfslisten erfolgt mit den Kreisen

Ziele	» Verbesserung der Erschließung, Erreichbarkeit und Erlebbarkeit der Landschaft und Ausflugsziele » Entwicklung sanfter Tourismusangebote	
Status	<input checked="" type="checkbox"/> Maßnahme in Prüfung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Vorbereitung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Planung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Umsetzung	
Kategorie	<input type="checkbox"/> gesamträumlich bedeutsam <input type="checkbox"/> beispielgebend	<input type="checkbox"/> lokal bedeutsam <input checked="" type="checkbox"/> perspektivisch

Lagepläne



Betriebsweg entlang des Sacrow-Paretzer Kanals



Betriebsweg entlang Havelkanals



Maßnahmensteckbrief - 40

Mobilität

Feldweg zwischen Grube – Golm

Kurzbeschreibung (Problemlage)

Grube ist ein ländlich geprägter Ortsteil der Landeshauptstadt Potsdam, der etwas abseits gelegen erscheint. Dennoch entspricht die Entfernung mit rd. 5 km nach Golm zum Arbeiten oder Einkaufen einer alltäglichen Radfahrtdistanz. Zugleich bietet Grube mit der Wublitz wassertouristische Potenziale und ist u.a. über den Bahnhof Golm für Tagesausflügler aus Berlin und Potsdam gut erreichbar.

Der bestehende Feldweg ist als Sandweg für Radfahrer eher ungeeignet.



Handlungsbedarf

Der bestehende Feldweg zwischen den Ortslagen Grube und Golm ist zu ertüchtigen, um den Radverkehr auf der Strecke zu stärken und zugleich dem ansässigen Landwirtschaftsbetrieb eine verbesserte Erschließung zu gewähren.

Einzelbausteine/ Umsetzungsschritte

- » Bauliche Ertüchtigung des vorhandenen Weges ggf. als Landwirtschaftsweg
- » Beschilderung der Zugänge mit Entfernungsangaben
- » Im Rahmen der weiteren Planung sind folgende Bodendenkmale zu berücksichtigen: 2017 (Bestattungsplatz der römischen Kaiserzeit) und 2023 (Siedlung der Eisenzeit). Zudem besteht auf benachbarten Flächen Bodendenkmalverdacht.

Projektträger und Partner

Ansprechpartner LHP	Bereich Grün- und Verkehrsflächen
Projektträger	LHP
Partner	

Kosten und Förderoptionen

Kostenschätzung	offen
Förderoptionen	keine

Ziele und Umsetzung

Ziele	<ul style="list-style-type: none"> » Verbesserung der Erschließung, Erreichbarkeit und Erlebbarkeit der Landschaft und Ausflugsziele » Entwicklung sanfter Tourismusangebote
Status	<ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Maßnahme in Prüfung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Vorbereitung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Planung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Umsetzung
Kategorie	<ul style="list-style-type: none"> <li style="width: 50%;"><input type="checkbox"/> gesamträumlich bedeutsam <li style="width: 50%;"><input type="checkbox"/> lokal bedeutsam <li style="width: 50%;"><input type="checkbox"/> beispielgebend <li style="width: 50%;"><input checked="" type="checkbox"/> perspektivisch

Plandarstellungen, Beispiele u.ä.



Quelle: eigene Darstellung



Maßnahmensteckbrief - 41

Naherholung und Tourismus

Erlebnis-Natur-Lehrpfad Golmer Luch

Kurzbeschreibung (Problemlage)

Das Golmer Luch ist ein artenreiches Feuchtgebiet an Havel und Wublitz und hat mit Eindeichung, Besiedlung, Versuchen zur Trockenlegung und Müllablagerung eine bewegte Geschichte hinter sich. Das im Landschaftsschutzgebiet gelegene Kleinod bietet wassertouristische und naturräumliche Naherholungspotenziale mit gesamtstädtischer Bedeutung und wird derzeit nur unzureichend durch die Stadtbewohner wahrgenommen und genutzt.

Ein Wanderführer zum Golmer Luch gibt einen Einblick in die Geschichte und wichtige Stationen in Golm und im Golmer Luch. Im Rahmen der Erarbeitung des Wanderführers wurde umfassendes Recherchematerial zusammengetragen und verschiedene Vereine, Initiativen und Bürger beteiligt. Herausgeber ist der ARGUS Potsdam e.V.

Mit den vorliegenden Materialien sowie den Beteiligten bestehen gute Voraussetzungen zur Initiierung und Umsetzung eines Erlebnis-Natur-Lehrpfades.



Quelle: Wanderführer Golm und Golmer Luch

Handlungsbedarf

Der Schutz der Landschaften setzt ein entsprechendes Bewusstsein bei Anrainern und Ausflüglern voraus. Um dieses Bewusstsein zu schärfen und erlebbar zu machen, soll ein Erlebnis-Natur -Lehrpfad angelegt werden. Zunächst ist ein geeigneter Standort ausfindig zu machen, der sowohl gut erreichbar ist, eine entsprechende Naturvielfalt bietet sowie eigentumsrechtlich geeignet ist. Als Ziele der Wegestrecke eignet sich besonders eine Lage am Wasser. Wichtig ist bei der Konzeption eines Lehrpfades, dass sowohl interaktive Mitmach-Elemente als auch Informationen den Weg begleiten. Zudem ist von vornherein der Pflege- und Erneuerungsaufwand zu bedenken und ggf. Sponsoren oder Paten zu gewinnen. Mit einer Kurzskeizze sind die vorhandenen Akteure zu mobilisieren, die die Konzeption, Umsetzung und Pflege des Erlebnis- Natur -Lehrpfad unterstützen.

Einzelbausteine/ Umsetzungsschritte

- » Verantwortlichkeiten zur Koordinierung des Projektes klären und Partner einbinden (Auftakt)
- » Ziele, Vorgehen, Mitwirkungsbereitschaft und Finanzierung klären
- » Akteure für Konzeption, Umsetzung und Pflege gewinnen und einbinden
- » Im engeren Planungsgebiet sind bisher keine Bodendenkmale bekannt. Auf Grund der topographischen Situation wird das Gebiet als Bodendenkmalverdachtsgebiet eingeschätzt. Bei Erdarbeiten im Bereich des Spülfeldes können sekundär verlagerte Bodendenkmale zur Tage treten. Bei Tiefbauarbeiten ist eine baubegleitende archäologische Kontrolle durch die Untere Denkmalschutzbehörde notwendig.

Projektträger und Partner

Ansprechpartner LHP	Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen
Projektträger	Vereine
Mögliche Partner	ARGUS Potsdam eV, Bürgerinitiative Golm, Arbeitsgemeinschaft Natur- und Umweltbildung Brandenburg e.V., Kirchengemeinde Golm, NABU, BUND, Bürger

Kosten und Förderoptionen

Kostenschätzung	Aktuell keine Kostenangabe möglich.
Förderoptionen	offen

Ziele und Umsetzung

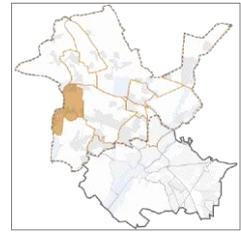
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> » Verbesserung der Erschließung, Erreichbarkeit und Erlebbarkeit der Landschaft und Ausflugsziele » Entwicklung sanfter Tourismusangebote
Status	<input checked="" type="checkbox"/> Maßnahme in Prüfung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Vorbereitung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Planung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Umsetzung
Kategorie	<input type="checkbox"/> gesamträumlich bedeutsam <input type="checkbox"/> lokal bedeutsam <input type="checkbox"/> beispielgebend <input checked="" type="checkbox"/> perspektivisch

Plandarstellungen, Beispiele u.ä.



Bildquelle: (oben links und unten) <http://www.scheideggerwasserfaelle.de/moeggers-walderlebnispfad.htm>

Bildquelle (oben mitte und rechts): <http://www.emsland.com>



Maßnahmensteckbrief - 42

Naherholung und Tourismus

Wanderweg Grube-Schlänitzsee

Kurzbeschreibung (Problemlage)

Die Siedlungsenklave Schlänitzsee umfasst Kleingärten und Erholungsgrundstücke und ist direkt über den Marquardter Damm an die Bundesstraße angebunden. Eine weitere Verbindung besteht über den Schlänitzseer Weg direkt nach Grube. Dieser Wegeabschnitt ist eine wichtige Wander- und Radstrecke und Teil des Gartenkulturpfades der Landeshauptstadt Potsdam (Inselrundweg und Rundweg der Götting Pomana).

Der südliche Abschnitt bietet als Plattenweg eine ausreichende Qualität. Im nördlichen Abschnitt hingegen ist ein Ausbaubedarf gegeben, da der vorhandene mit Recycling-Material gedeckte Weg an den Straßenrändern ausfranst. Die Verbindung wird auch als Erschließungsstraße vom motorisierten Verkehr genutzt.

Eine durchgehende Beschilderung für Radfahrer und Wanderer ist bereits vorhanden.



Handlungsbedarf

Der Schlänitzseer Weg weist im nördlichen Teilabschnitt einen baulichen Handlungsbedarf auf. Zudem kann mit Wasserzugängen und Sitzgelegenheiten entlang der Strecke eine touristische Aufwertung dieser Verbindung erfolgen. Zugleich dient der Weg der Erschließung der angrenzenden Landwirtschaftsflächen.

Einzelbausteine/ Umsetzungsschritte

- » Bauliche Ertüchtigung der vorhandenen Straße
- » Prüfung zur Schaffung von Wasserzugängen und Sitzgelegenheiten
- » Im Rahmen der weiteren Planung sind folgende Bodendenkmale zu berücksichtigen: 2124 (Siedlung des slawischen Mittelalters und ur- und frühgeschichtliche Siedlung noch unbestimmter Zeitstellung). Auf Grund der unmittelbaren Nähe zu weiteren bekannten Bodendenkmälen und der siedlungsgünstigen topographischen Lage wird das Gebiet als Bodendenkmalverdachtsgebiet eingeschätzt.

Projektträger und Partner

Ansprechpartner LHP	Bereich Grün- und Verkehrsflächen
Projektträger	LHP
Partner	

Kosten und Förderoptionen

Kostenschätzung	offen
Förderoptionen	offen

Ziele und Umsetzung

Ziele	<ul style="list-style-type: none"> » Verbesserung der Erschließung, Erreichbarkeit und Erlebbarkeit der Landschaft und Ausflugsziele » Entwicklung sanfter Tourismusangebote 	
Status	<input checked="" type="checkbox"/> Maßnahme in Prüfung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Vorbereitung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Planung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Umsetzung	
Kategorie	<input type="checkbox"/> gesamträumlich bedeutsam <input type="checkbox"/> beispielgebend	<input checked="" type="checkbox"/> lokal bedeutsam <input type="checkbox"/> perspektivisch



Maßnahmensteckbrief - 43

Naherholung und Tourismus

Rekonstruktion Mitteldamm im Golmer Luch

Kurzbeschreibung (Problemlage)

Der Mitteldamm im Ortsteil Golm führt direkt durch das als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesene Golmer Luch bis zur Rad- und Fußgängerbrücke über die Wublitz. Die Wegeverbindung ist als Plattenweg ausgeführt und dient zugleich als Zufahrt zur Mülldeponie. Dadurch wird die Strecke regelmäßig durch Lkws befahren und ist derzeit ungeeignet als Wander- und / oder Radweg.

Der Mitteldamm ist nicht durchgehend begehbar, ab Mitte der Strecke ist der Weg abgesperrt und das angrenzende Grundstücke eingezäunt. In diesem Bereich wird der ökologische Waldumbau durch die Forstbetrieb Fresdorfer Heide umgesetzt.



Handlungsbedarf

Der Mitteldamm ist ein durchgehendes kommunales Grundstück und stellt eine historische direkte Verbindung von Golm durch das Golmer Luch bis zur Wublitz dar. Die noch aktive Deponie wird in den kommenden Jahren aufgegeben, so dass sich durch den Wegfall des derzeitigen Lkw-Verkehrs entlang der Wegestrecke neue Perspektiven ergeben. Die Wegestrecke ist als Spazier- und Radweg zwischen Golm und Wasserzugang an der Wublitz baulich zu ertüchtigen. Im westlichen, bisher noch nicht existenten Wegeabschnitt wird die Herstellung eines multifunktionalen für die Bewirtschaftung der Forstflächen (Holzabfuhr) geeigneten Waldweges angestrebt.

Im Planungsgebiet sind bisher keine Bodendenkmale bekannt. Auf Grund der topographischen Situation wird das ufernahe Gebiet als Bodendenkmalverdachtsgebiet eingeschätzt. Bei Tiefbauarbeiten ist eine baubegleitende archäologische Kontrolle durch die Untere Denkmalschutzbehörde notwendig.

Einzelbausteine/ Umsetzungsschritte

- » Freistellung und Wiederherstellung der durchgehenden historischen Trasse zur Nutzung für Naherholungs- und forstwirtschaftliche Zwecke

Projektträger und Partner

Ansprechpartner LHP	Bereich Grün- und Verkehrsflächen
Projektträger	Stadt und Waldeigentümer
Partner	Forstbetriebsgemeinschaft Fresdorfer Heide

Kosten und Förderoptionen

Kostenschätzung	offen
Förderoptionen	offen

Ziele und Umsetzung

Ziele	<ul style="list-style-type: none"> » Verbesserung der Erschließung, Erreichbarkeit und Erlebbarkeit der Landschaft und Ausflugsziele » Entwicklung sanfter Tourismusangebote 	
Status	<input checked="" type="checkbox"/> Maßnahme in Prüfung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Vorbereitung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Planung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Umsetzung	
Kategorie	<input type="checkbox"/> gesamträumlich bedeutsam <input type="checkbox"/> beispielgebend	<input checked="" type="checkbox"/> lokal bedeutsam <input type="checkbox"/> perspektivisch



Maßnahmensteckbrief 44

Naherholung und Tourismus

Schaffung eines Fußweges vom Wohngebiet Eiche II zum großen Düstere Teich (Eiche)

Kurzbeschreibung (Problemlage)

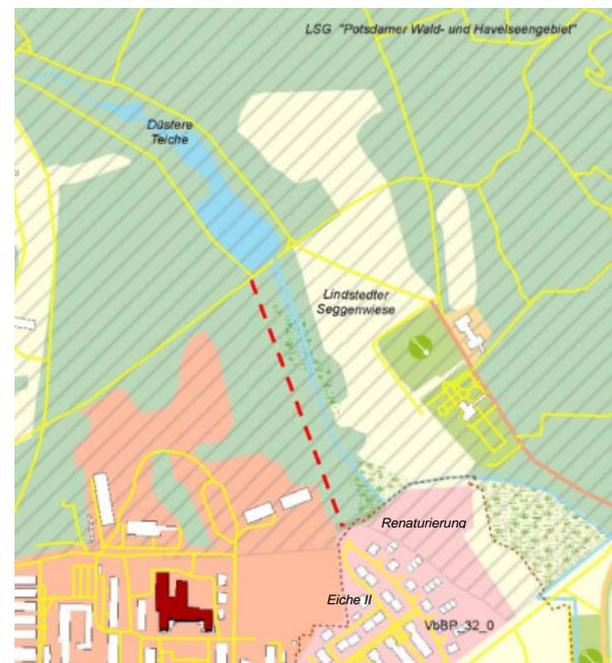
Die „Düstere Teiche“ sind ein Flächennaturdenkmal im Katharinenholz zwischen Bornim und Eiche. Südlich, zwischen Düstere Teichen und Eiche, befindet sich das Flächennaturdenkmal „Lindstedter Seggenwiesen“ entlang des Katharinengrabens. Die Flächennaturdenkmale liegen im Landschaftsschutzgebiet „Potsdamer Wald- und Havelseengebiet“. Sie werden vor allem von Anwohnern als Naherholungsgebiet für Spaziergänge, Hundauslauf etc. genutzt. Im Katharinenholz sowie um den Großen Düstere Teich verlaufen Wegeverbindungen. Das in den vergangenen Jahren fertig gestellte Wohngebiet Eiche II südlich des Großen Düstere Teiches verfügt über keinen direkten Zugang zum Gewässer, zum Wald und zum nahegelegenen Schloß Lindstedt. Lediglich auf Umwegen durch den Ort oder entlang von Straßen sind diese Naherholungsziele zu erreichen. Es ist lediglich ein unbefestigter Trampelpfad westlich des Katharinengrabens (neben dem kommunalen Wegeflurstück 40) vorhanden. Das Spazieren zu den Teichen ist damit unattraktiv und beschwerlich, eine sichere Benutzbarkeit ist gegenwärtig, insbesondere für mobil eingeschränkte Personen, nicht gewährleistet.

Die Anwohner wünschen sich daher einen verbesserten Zugang. In Eiche II wohnen aufgrund der eingerichteten Seniorenwohnungen viele ältere Menschen, aber auch Familien mit Kindern. Ziel ist es daher, eine möglichst direkte Wegeverbindung in geeigneter Qualität zu schaffen und so das vorhandene Wegenetz im Wald zu ergänzen.

Nach Abstimmung mit dem Ortsbeirat, der Stadtverwaltung, der unteren Naturschutzbehörde und der Forstverwaltung ergibt sich unter Berücksichtigung der Eigentumsverhältnisse, naturschutzfach-



Düstere Teiche (© Landeshauptstadt Potsdam)



Vorzugsvariante für eine Wegeanbindung des Wohngebietes Eiche II zu den Düstere Teichen

licher Belange sowie anderer lokaler Vorhaben folgende Vorzugstrasse für die Wegeführung: Der Weg sollte in nördlicher Verlängerung der Straße Zum Düsteren Teich aus dem Wohngebiet westlich des Katharinengrabens bis zum Rundweg um die Dünsteren Teiche angelegt werden (siehe Abb.). Der Wegeverlauf sollte sich dabei an dem vorhandenen Trampelpfad westlich des Wegeflurstückes Gemarkung Bornim, Flur 6, Flurstück. 40 (Ifd. Eigentumsübertragung an LHP) entlang der (noch) vorhandenen Kasernenmauer auf dem Flurstück 73 (Eigentümer Land Brandenburg) orientieren. Aus naturschutzfachlicher Sicht wäre die Wegeführung auf dem Pfad innseitig der Mauer am sinnvollsten, da das eigentliche Wegeflurstück 40 (teils) bewaldet ist (Vermeidung von Baumfällungen) und die Mauer aus Verkehrssicherungsgründen in absehbarer Zeit vermutlich ohnehin abgerissen werden muss. Vorgeschlagen wird daher ein Flächentausch zwischen LHP und Land, um die vorgeschlagene Vorzugstrasse zu realisieren. Ein wassergebundener Weg wäre die geeignete Befestigungsform.

(Eine Wegeverbindung zum Schloss Lindstedt über den Katherinengraben ist nicht möglich, da diese den vorgesehenen Renaturierungsmaßnahmen entgegensteht und einen erheblichen Eingriff in das geschützte Seggenwiesen-/ Katharinenbachbiotop darstellen würde.)

Handlungsbedarf

Folgende Aspekte sind bei der Herstellung zu berücksichtigen:

- > Die empfohlene Verlagerung des Wegeverlaufs vom Wegeflurstück 40 auf die Vorzugstrasse (Pfad auf Fst. 73) bzw. ein Flächentausch sollte geprüft, d.h. mit dem Eigentümer Land Brandenburg, abgestimmt werden.
 - > Planung des Weges (Vorzugstrasse ist mit der UNB abgestimmt), Prüfung erforderlicher Möblierung; Berücksichtigung der Nutzungsanforderungen der Anwohner: Grundsätzlich sollte ein sicherer, gut begehbarer, ggf. zum Joggen geeigneter Bodenbelag gewählt werden (wassergebundene Oberfläche, vgl. Waldwege). Der Bedarf nach Sitzmöglichkeiten entlang des Weges sowie eine geeignete Beschilderung sind abzustimmen/zu prüfen und einzuplanen. Eine Abstimmung mit dem Ortsbeirat und den Anwohnern wird empfohlen.
 - > Der Anschluss an das vorhandene Waldwegenetz, u.a. Rundweg um die Dünsteren Teiche, sowie an die geplanten Sportflächen auf dem westlich angrenzenden ehemaligen Kasernengelände sollte erfolgen. Dies ist mit der unteren Forstbehörde (Oberförsterei Potsdam) abzustimmen.
 - > Berücksichtigung der angestrebten Renaturierungsmaßnahmen im Bereich der Lindstedter Seggenwiesen
 - > Schaffung von Sichtbezügen zum Schloss Lindstedt unter Berücksichtigung des denkmalrechtlichen Umgebungsschutzes
 - > Die Durchführung der Pflege und Instandhaltung des Weges und etwaiger Möblierung ist zu klären und sicherzustellen.
-

Einzelbausteine/ Umsetzungsschritte

- » Klärung funktionaler und gestalterischer Anforderungen
- » Klärung des ggf. weiteren gutachterlichen Bedarfs
- » Planung unter Berücksichtigung Naturschutzanforderungen und Möglichkeiten der Eingriffsreduzierung sowie der Anschlüsse an das vorhandene und geplante Wegenetz bzw. geplante Sportflächen
- » Kostenschätzung (inkl. Instandhaltung)
- » Sicherung der Finanzierung
- » Durchführung der Bauplanung, ggf. Genehmigungen
- » Umsetzung/ Bau
- » Langfristig: Durchführung der Pflege und Instandhaltung

Projektträger und Partner

Ansprechpartner LHP	Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen
Projektträger	Flächeneigentümer LHP (Flächenübertragung im Vollzug)
Partner	Fachbereich Bauaufsicht, Denkmalpflege, Umwelt und Natur, Landesforstverwaltung/ Oberförsterei Potsdam, Ortsbeirat Eiche, evtl. NABU, Investor Semmelhaack Sechzigste Grundbesitzverwaltung KG

Kosten und Förderoptionen

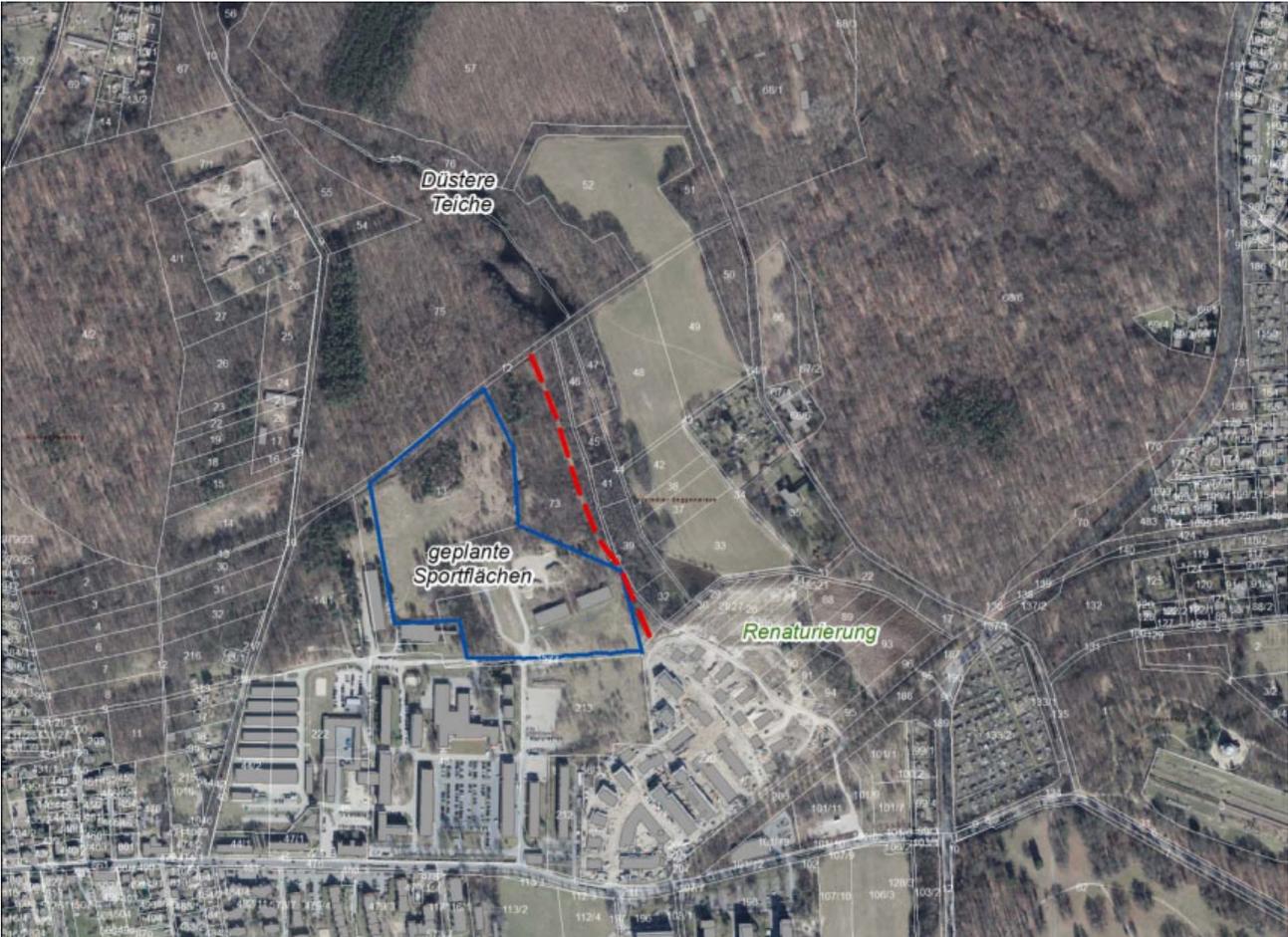
Kostenschätzung	offen
Förderoptionen	NESUR-Infrastruktur

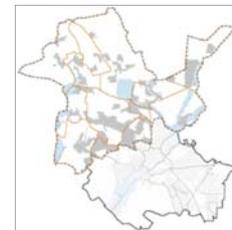
Ziele und Umsetzung

Ziele	<ul style="list-style-type: none"> » Verbesserung der Erschließung, Erreichbarkeit und Erlebbarkeit der Landschaft und Ausflugsziele / Ausbau und Ergänzung der Wegeinfrastrukturen » Stärkung der Nahmobilität 	
Status	<input checked="" type="checkbox"/> Maßnahme in Prüfung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Vorbereitung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Planung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Umsetzung	
Kategorie	<input type="checkbox"/> gesamträumlich bedeutsam <input type="checkbox"/> beispielgebend	<input checked="" type="checkbox"/> lokal bedeutsam <input type="checkbox"/> perspektivisch

Plandarstellungen, Beispiele

Anhang: Luftbild mit Flurstückskarte und Wegeverbindung (Vorzugsvariante)





Maßnahmensteckbrief - 45

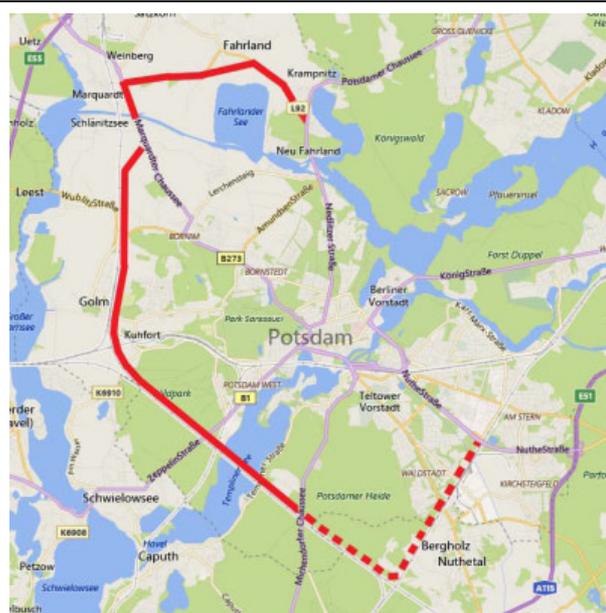
Mobilität

Prüfung der Entlastungswirkung einer Umgehungsstraße

Kurzbeschreibung (Problemlage)

Auf der Basis der neuen Einwohnerprognose für die Landeshauptstadt Potsdam ist unter der Maßgabe einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung eine Verkehrsprognose für den zu erwartenden Kfz-Verkehr zu erstellen. Dieses ist einmal auf der Basis des mit dem StEK Verkehr beschlossenen Strassenhauptnetzes und dazu im Vergleich mit einer zusätzlichen Ortsumgehung erforderlich.

Die Berechnungen sind auf der Basis eines qualifizierten VISUM -Netzes für Potsdam zu führen.



Kartengrundlage: www.bing.com/maps

Handlungsbedarf

Der aktuelle Handlungsbedarf leitet sich aus dem Beschluss der Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam zur vorliegenden Strategieplanung zur Entwicklung des ländlichen Raumes ab (DS 17/SVV/0678). Darin wurde auch die Aufnahme einer Prüfung der entlastenden Wirkung einer Umgehungsstraße für die nördlichen Ortsteile einschließlich einer zusätzlichen Havelquerung beschlossen.

Einzelbausteine/ Umsetzungsschritte

- » Bestimmung eines möglichen Trassenverlaufs der OU Potsdam
- » Erarbeitung einer Verkehrsprognose
- » Erstellung eines qualifizierten VISUM-Netzes für Potsdam
- » Berechnung möglicher Entlastungswirkungen unter verschiedenen Rahmenbedingungen

Projekträger und Partner

Ansprechpartner LHP

Fachbereiche Stadtplanung und Stadterneuerung

Projektträger	Landeshauptstadt Potsdam, Bereich Verkehrsentwicklung
Mögliche Partner	Landesbetrieb Straßenwesen, Landkreis Potsdam-Mittelmark, Landkreis Havelland, Stadt Werder, Gemeinde Schwielowsee

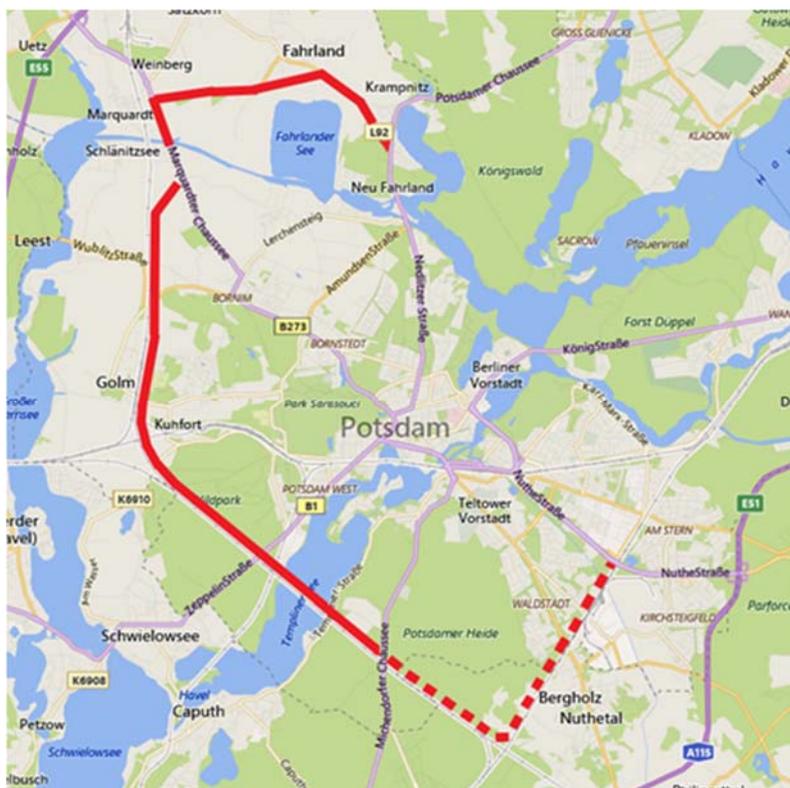
Kosten und Förderoptionen

Kostenschätzung	100.000 €
Förderoptionen	-

Ziele und Umsetzung

Ziele	Reduzierung der verkehrsbedingten Belastungen innerhalb von Ortslagen	
Status	<input checked="" type="checkbox"/> Maßnahme in Prüfung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Vorbereitung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Planung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Umsetzung	
Kategorie	<input checked="" type="checkbox"/> gesamtträumlich bedeutsam <input type="checkbox"/> beispielgebend	<input type="checkbox"/> lokal bedeutsam <input checked="" type="checkbox"/> perspektivisch

Plandarstellungen, Beispiele u.ä.



Kartengrundlage: www.bing.com/maps



Maßnahmensteckbrief 46

Satzkorn

Jubelitz-Hochweg

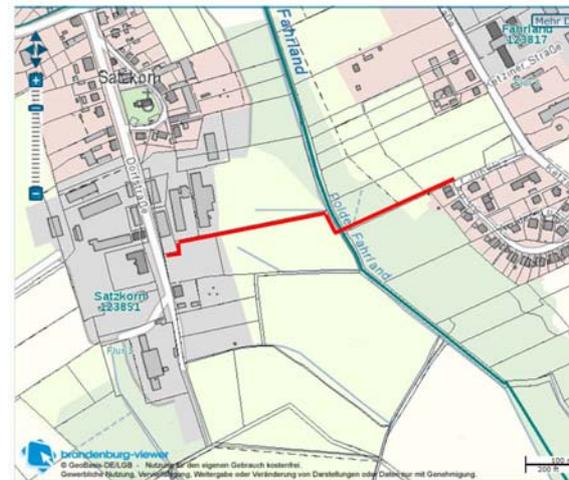
Kurzbeschreibung (Problemlage)

Hochweg Satzkorn - Fahrland

- Verbindungsweg durch das Feuchtgebiet Jubelitz
- als erhöhter Holzpfad mit Geländer, Länge ca. 500 m
- für Einwohner, Wanderer und Radfahrer zwischen Satzkorn und Fahrland
- Wiederherstellung der Sichtachse Fahrländer Mühle und Gutshaus Satzkorn

Effekte

- Hochweg würde Satzkorn und Fahrland direkt verbinden
- touristisch attraktiv: spannender Wanderweg
- weitere touristische Erschließung des ländlichen Raumes
- Erlebbarkeit der Natur
- direktes Ziel aus Satzkorn: Fahrländer Mühle, Restaurant Fahrländer Mühle
- Ende des Weges in Fahrland liegt unmittelbar am Naturdenkmal Nr. 1 alte Linde
- Ziele aus Fahrland: Gutshaus Satzkorn, Pferdehof Huschke, Hundetreff
- für Satzkorner Schulkinder ein schneller, direkter und sicherer Weg zur Regenbogenschule
- praktische Abkürzung für Satzkorner, die die Angebote in Fahrland nutzen (z.B. Post, Jugendclub, Zahnarzt, Einkauf)
- alte Sichtachse vom der Fahrländer Mühlenberg auf das Gutshaus Satzkorn wieder erkennbar / erlebbar
- Schließung der Radwegelücke



Handlungsbedarf

Einzelbausteine/ Umsetzungsschritte

- » Machbarkeitsprüfung im Hinblick auf bestehende Naturschutzrestriktionen
- » Vorklärung der Grundstücksverfügbarkeit, Verhandlung mit Grundstückseigentümern
- » Aufwandsabschätzung für Planung, Bau und Unterhaltung
- » Entscheidung über Planung und Umsetzung, Anmeldung Haushaltsmittel
- » Objektplanung und Baudurchführung

Projektträger und Partner

Ansprechpartner LHP	Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen
Projektträger	LHP / Ortsbeirat Satzkorn
Mögliche Partner	Ortsbeirat Fahrland, neuer Eigentümer des Gutshauses Satzkorn, Restaurant Fahrländer Mühle

Kosten und Förderoptionen

Kostenschätzung	€
Förderoptionen	offen, ggf. LEADER/ LAG Havelland

Ziele und Umsetzung

Ziele	<ul style="list-style-type: none"> » Stärkung der Nahmobilität » Verbesserung der Erschließung, Erreichbarkeit und Erlebbarkeit der Landschaft und Ausflugsziele
Status	<input type="checkbox"/> Maßnahme in Prüfung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Vorbereitung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Planung <input type="checkbox"/> Maßnahme in Umsetzung
Kategorie	<input type="checkbox"/> gesamträumlich bedeutsam <input checked="" type="checkbox"/> lokal bedeutsam <input checked="" type="checkbox"/> beispielgebend <input type="checkbox"/> perspektivisch

Plandarstellungen, Beispiele u.ä.



Beispiel Wanderweg Ferch - Caputh