



**Einreicher:**

Stadtverordneter Dörschel, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

**Betreff:**

Nutzung der Eisenbahnbrücke zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt für Fußgänger und Radfahrer

Erstellungsdatum: 14.12.2021

Freigabedatum:

Datum der Sitzung: 26.01.2022

**Anlass des Auskunftersuchens gem. § 29 Abs. 1 BbgKVerf.:**

Als Teil des Radschnellwegs zwischen Werder und Potsdam Hbf, ist eine Verbindung zwischen der Speicherstadt-Nord und der Innenstadt entlang der Eisenbahnbrücke zwischen dem Potsdamer Hauptbahnhof und der Innenstadt vorgesehen/angedacht. Dabei wären zwei Varianten denkbar: Der Bau einer eigenen, parallelen Brücke für den Fuß- oder Radverkehr, oder die Nutzung und ggf. Ausbau der bestehenden Eisenbahnbrücke.

Dazu frage ich den Oberbürgermeister:

**Wie ist der Stand der Planungen und ggf. Verhandlungen in Bezug auf die Nutzung der Eisenbahnbrücke bzw. den Bau einer eigenen Brücke zwischen Hbf und Innenstadt für Radfahrer und Fußgänger?**

Im Radverkehrskonzept 2017 wurde für die Radschnellverbindung Werder – Potsdam die Brücke zwischen Werder und Potsdam sowie die Anbindungen an die bestehenden Wege in die Priorität 1 eingestuft. Die Maßnahme befindet sich im Bau.

In Bezug auf die o.g. Trassenaktivierung wurde in dem Zusammenhang 2017 durch die SVV beschlossen, dass die weiteren Abschnitte der Radschnellverbindung Werder- Potsdam aufgrund der begrenzten finanziellen und personellen Ressourcen mittelfristig weiterverfolgt werden.

Zwischenzeitlich wird im Rahmen einer erneuten Machbarkeitsuntersuchung gemeinsam mit dem Landkreis Potsdam-Mittelmark und dem Land Berlin geprüft, welche Trassenvarianten für eine Radschnellverbindung u.a. auch zwischen Werder und Potsdam in Frage kommen. Zusätzlich wird eine Vorzugstrasse ermittelt und eine Grobkostenschätzung erstellt. Die Ergebnisse sollen im zweiten Quartal 2022 vorliegen.

\_\_\_\_\_  
Unterschrift

Aufgrund der bisherigen Erfahrungen vergleichbarer Vorhaben kann die Nutzung der bestehenden Eisenbahnbrücke über die Havel zwischen Lustgarten und Hauptbahnhof für eine Radschnellverbindung ausgeschlossen werden, wenn diese weiterhin dem Eisenbahnverkehr dienen soll. Folglich wird auch bei der Kostenschätzung von drei weiteren Radwegbrücken im Abschnitt zwischen Potsdam Hauptbahnhof und Zeppelinstraße ausgegangen.