



Betreff:
Realisierung Finnenbahn

öffentlich

bezüglich
DS Nr.: 02/SVV/0885

Erstellungsdatum 07.09.2006

Eingang 902:

Einreicher: FB Schule und Sport

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung

Gremium

27. September 2006

Stadtverordnetenversammlung

Inhalt der Mitteilung: Die Stadtverordnetenversammlung nimmt zur Kenntnis:

Der Fachbereich Schule und Sport hat die Realisierung einer Finnenbahn mit einem Rundkurs von mindestens 1000 m unter den Gesichtspunkten Standort, Kosten und sportfachlicher Bedarf geprüft:

Eine Finnenbahn ist eine dem Waldboden nachgestaltete Laufstrecke, die im Bodenaufbau aus 5 verschiedenen Schichten, einer Drainage und einer Rundholzeinfassung besteht. Die einzelnen Schichten sind Rindenmaterial, Holzschnitzel, Geröll, Polyester Gittergewebe und Kunstfaservlies. Bei einem fachgerechten Schichtenaufbau beträgt die Gesamtdicke ca. 60 cm. Die Breite einer Bahn sollte zwischen 1,20 m bis 1,50 m liegen. Die Bahn selbst vermittelt dem Läufer eine Laufgefühl wie auf naturbelassenem Waldboden. Physiologisch betrachtet bietet diese Belagsart ein für die Wirbelsäule schonenderes Laufen. Da aber der Kraftabbau naturgemäß nicht entfällt, werden die Sprunggelenke stärker belastet.

Zum Erhalt der Qualität einer Finnenbahn muss der sensible Oberbelag jährlich mehrfach einer Wartung unterzogen werden. Hierzu muss ein Teil des Oberbelages abgezogen und erneuert werden.

Im Rahmen des Prüfauftrages wurden vom Landessportbund, Stadtsportbund, Regiebetrieb Luftschiffhafen, KIS, Stadtkontor und Entwicklungsträger Bornstedter Feld Stellungnahmen eingeholt.

Beratungsergebnis

Zur Kenntnis genommen:

Gremium:

Sitzung am:

zurückgestellt

zurückgezogen

überwiesen in den Ausschuss:

Wiedervorlage:

Büro der Stadtverordnetenversammlung

Potsdam verfügt in seiner nahen Peripherie über verschiedene weitreichende Laufareale. Die für das sportliche Laufen geeigneten Gebiete wie Pirschheide, Wildpark West, Ravensberge, Templiner Vorstadt, Parforceheide, und die Waldgebiete im Potsdamer Norden verfügen überwiegend über Waldboden, der dem Aufbau einer Finnenbahn sehr nahe kommt. Aus diesem Grund wurden innerstädtische Standorte untersucht. Es wurden die Standorte Luftschiffhafen, Volkspark und Waldstadt II näher betrachtet, da diese Areale bereits über Laufbahnen oder Wegesysteme verfügen und somit von der Laufbewegung bereits genutzt werden.

Sportareal Luftschiffhafen

Im Sportareal Luftschiffhafen ist die Anlegung eines 1.000 m Rundkurses ohne die Querung von anderen unverzichtbaren Verkehrsachsen oder die Beeinträchtigung von bereits bestehenden Sporteinrichtungen nicht möglich.

Volkspark Potsdam

Das Wegesystem des Volksparks Potsdam ist bereits sehr multifunktional angelegt. Durch die zusätzliche Anlegung einer Finnenbahn kann eine bedeutende Erweiterung der Attraktivität nicht erkannt werden. Der Volkspark wird bereits jetzt durch die Laufbewegung hervorragend angenommen und bietet insbesondere in den Wintermonaten durch die vorhandene Beleuchtung sehr gute Bedingungen. Da der Volkspark über die Laufbewegung hinaus auch andere Interessengruppen ansprechen soll, wäre das Anlegen einer Finnenbahn zu Lasten anderer Projekte oder vorhandener Nutzungen nicht sinnvoll.

Waldstadt II

Der Ausbau des Wegenetzes im Umfeld des Sportplatzes ist bereits zu großen Teilen unter den Aspekten der Nutzbarkeit für Skater sowie für Gehbehinderte des angrenzenden Seniorenwohnheims erfolgt, was mit den Anforderungen einer Finnenbahn nicht vereinbar ist. Die Anlegung zusätzlicher Wege erscheint aufgrund des damit verbundenen Eingriffs in Baumbestände unvereinbar. Die verbleibenden Flächen reichen für eine Finnenbahn in dieser Dimension nicht aus.

Eine Finnenbahn lässt sich mithin aus funktionalen und gestalterischen Gründen an diesen Standorten nicht realisieren.

II. Finanzen

Eine Aussage zu den entstehenden Kosten der Herstellung und der Unterhaltung kann grundsätzlich nur nach erfolgter Planung einschließlich der erforderlichen Bedarfsermittlung erfolgen. Im Interesse einer Aufwandsminimierung sind die durch den ETBF ermittelten Kosten von ca. 130 T€ für die Herstellung und 6 T€ jährlich für die Unterhaltung durchaus als Richtwert anzuerkennen. Diese Mittel hätte der Geschäftsbereich 2 zu planen und bereitzustellen.

III. sportfachlicher Bedarf

Insbesondere vor dem Hintergrund der in der näheren und weiteren Nachbarschaft vorhandenen umfangreichen Waldgebiete Potsdams wird das Nutzerpotenzial als nicht besonders bedeutend eingestuft. Landessportbund und Stadtsportbund signalisierten, dass z. Zt. seitens der Potsdamer Vereine kein Interesse besteht bzw. kein Sportverein bekannt ist, der eine Finnenbahn als Trainingsmittel fordert und eine sportfachliche Begleitung sicherstellen könnte.

IV. Fazit

Bei der bekannten Vielzahl der notwendigen Sanierungsmaßnahmen an bestehenden Sportstätten wird empfohlen, den Bau einer Finnenbahn nicht weiter zu erwägen und die dafür notwendigen Mittel anderweitig für den Sport einzusetzen.

