



Betreff:
Europaradweg

öffentlich

bezüglich
DS Nr.: 10/SVV/0519

Einreicher: FB Stadtplanung und Bauordnung	Erstellungsdatum	25.11.2010
	Eingang 902:	
	4/46/461	

Beratungsfolge:	
Datum der Sitzung	Gremium
01.12.2010	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam

Inhalt der Mitteilung: Die Stadtverordnetenversammlung nimmt zur Kenntnis:

Hinsichtlich der Planungen zum Europaradweg R1 informiert die Stadtverwaltung wie folgt:

Ausgangspunkt
Der Europaradweg R1 verläuft auf mehr als 3.500 km von Calais an der französischen Kanalküste im Westen bis nach St. Petersburg im Osten. Innerhalb der Bundesrepublik ist der Europaradweg R1 (weitgehend) deckungsgleich mit der D-Route 3, einem Teil des von den Bundesländern zusammen mit den Tourismusorganisationen entwickelten D-Netzes überregionaler Radrouten in Deutschland. Nach verschiedenen Baumaßnahmen insbesondere zur Schaffung eines durchgehenden Uferwegs am Templiner See ist der R1 in Potsdam seit 2001 ausgeschildert. Die derzeitige Führung der Radroute besteht in Potsdam seit 2004.

Bedeutung des Europaradwegs R1
Im Zuge der „Evaluierung der Handlungsempfehlungen für die Weiterentwicklung des Radtourismus im Land Brandenburg“ wurde der R1 durch das Ministerium für Wirtschaft in die höchste Kategorie (A) aller touristischen Radwege im Land Brandenburg eingeordnet. Das unterstreicht die hohe Bedeutung, die die Radroute nicht zuletzt auf Landesebene besitzt. Daraus ergibt sich auch für die Stadt ein hohes Vermarktungspotenzial in touristischer Hinsicht.

Beratungsergebnis

Zur Kenntnis genommen:

Gremium:

zurückgestellt zurückgezogen

Sitzung am:

überwiesen in den Ausschuss:

Wiedervorlage:

Finanzielle Auswirkungen?

Ja

Nein

(Ausführliche Darstellung der finanziellen Auswirkungen, wie z. B. Gesamtkosten, Eigenanteil, Leistungen Dritter (ohne öffentl. Förderung), beantragte/bewilligte öffentl. Förderung, Folgekosten, Veranschlagung usw.)

ggf. Folgeblätter beifügen

Oberbürgermeister

Geschäftsbereich 1

Geschäftsbereich 2

Geschäftsbereich 3

Geschäftsbereich 4

Siehe Anlage 1; 2 und 3

Fortsetzung der Mitteilung

Bisheriger Routenverlauf

Von Westen kommend verläuft die Route des R1 über die Stadtgrenze mit der Gemeinde Schwielowsee (OT Geltow) im Bereich des Campingplatzes Potsdam-Sanssouci weitgehend parallel zum Havelufer am Templiner See bis zur Straße Auf dem Kiewitt. Von dort weiter bis zur Moschee an der Breiten Straße und dann zu historischen Mitte. Anschließend über den Alten Markt vorbei am Alten Rathaus parallel zur Alten Fahrt bis zur Fußgängerbrücke zur Freundschaftsinsel und dann weiter über die Burgstraße zur Berliner Straße. Der Berliner Straße folgt die Radroute bis zur Stadtgrenze mit Berlin auf der Glienicker Brücke (siehe Anlage 1). Die Gesamtlänge der Strecke auf Potsdamer Stadtgebiet beträgt rund 10 km.

Anlass für eine Veränderung des Routenverlaufs

Im Radverkehrskonzept aus dem Jahr 2008 wurde Handlungsbedarf hinsichtlich der touristischen Radrouten bzw. der Freizeitradrouten in Potsdam ganz allgemein festgestellt. Dabei ging es vor allem um eine Überprüfung der Anzahl der ausgewiesenen touristischen Radrouten sowie der Freizeitradrouten. Zudem ist ein wesentlicher Bestandteil der Radverkehrsstrategie die Förderung auch des Fahrradtourismus, um die bestehenden wirtschaftlichen Potenziale in diesem Segment besser zu erschließen. Im Zuge der Umsetzung des Radverkehrskonzepts und der Radverkehrsstrategie wurde mit den zuständigen Fachämtern der Verwaltung sowie externen Experten daher über Veränderungen der ausgewiesenen Routen beraten. Dabei wurden auch die bestehenden Routenverläufe kritisch hinterfragt.

Neuer Routenverlauf

Die Veränderungen im Routenverlauf betreffen lediglich die innerstädtische Führung des R1 und damit nur einen Teil der Route auf Potsdamer Stadtgebiet (ca. 3 km). Von der Kreuzung Breite Straße/Schopenhauer Straße erfolgt die veränderte Führung über die Schopenhauer Straße zum Brandenburger Tor und von dort weiter in Richtung Hegelallee. Über diese bis zum Nauener Tor und dann weiter über die Kurfürstenstraße und Mangerstraße zur Berliner Straße. Dort wird an den bisherigen Routenverlauf angeschlossen (siehe Anlagen 1 und 2).

Vorteile des neuen Routenverlaufs

Gegenüber der bisherigen Routenführung lässt sich mit dem neuen Routenverlauf das touristische Vermarktungspotenzial des R1 für die Stadt deutlich besser erschließen und voraussichtlich deutlich positivere Effekte für die örtliche Tourismuswirtschaft und den Einzelhandel erzielen. Wesentliche Pluspunkte sind die direkte Anbindung der historischen Innenstadt (u.a. die Brandenburger Straße) und im weiteren Verlauf die des Holländischen Viertels, die Einbindung der Tourist Information am Brandenburger Tor in die Routenführung und die direkte Nähe zum Park Sanssouci sowie im weiteren Verlauf dem Neuen Garten. Damit sind deutlich mehr touristische Highlights mit der neuen Streckenführung direkt zu erreichen und es besteht nicht zuletzt für die Betriebe des Hotel- und Gaststättengewerbes wie auch des Einzelhandels die größere Gelegenheit vom Radtourismus zu profitieren. Zudem ist die Streckenführung auch vom stadträumlichen Eindruck deutlich attraktiver, als auf den bisher genutzten, zum Teil durch den Kfz-Verkehr stark belasteten Straßen (z.B. Breite Straße). Die positiven Effekte einer Veränderung des Routenverlaufs werden nicht zuletzt auch vom Deutschen Tourismusverband gesehen, der sich im Zuge eines noch laufenden bundesweiten Pilotprojekts zur Steigerung der Attraktivität der D-Route 3 (deckungsgleich mit dem R1, s.o.) entsprechend geäußert hat.

Entscheidungsstrukturen

Die Entscheidung über Routenverläufe touristischer Radrouten ist eine rein fachliche Frage und daher Aufgabe der Verwaltung. Vor diesem Hintergrund wurde im Rahmen der Arbeitsgruppe Radverkehr am 03.09.2008 unter Beteiligung unter anderem der Wirtschaftsförderung als für den Tourismus fachlich zuständiger Dienststelle der Stadtverwaltung sowie der Tourismus Marketing Brandenburg und des ADFC ein überarbeitetes Zielnetz touristischer Radrouten vereinbart. Dieses sieht u.a. die Veränderung des innerstädtischen Routenverlaufs des Europaradwegs R1 vor.

Maßnahmen- und Umsetzungsplan

Die (neue) Führung des R1 folgt – wie andere touristische Radrouten bzw. Freizeitradrouten auch – Alltagsrouten für den Radverkehr, hier im Wesentlichen der Route A (siehe Radverkehrsstrategie). Da allgemein im städtischen Umfeld und so auch bei uns in Potsdam der Alltagsradverkehr auf dieser und anderen vergleichbaren Strecken eine größere Rolle spielt, ist auch der Alltagsradverkehr entscheidend für den Bedarf einer Qualifizierung der Wegeinfrastruktur. Die Führung des R1 erhöht lediglich die Bedeutung der jeweiligen Streckenabschnitte für den Radverkehr noch einmal, schafft aber nicht den eigentlichen Bedarf. Die notwendigen Maßnahmen zur Umverlegung des R1 beschränken sich damit auf die Anbringung von so genannten Routenplaketten mit dem Routenlogo auf der ohnehin für den Alltagsradverkehr geplanten Radwegweisung. Die Umsetzung dafür ist in Abhängigkeit von den Maßnahmen der Wegeinfrastruktur entlang der Route A für 2011 vorgesehen.

Finanzielle Auswirkungen

Nach derzeitigem Stand sind voraussichtlich 20 Routenplaketten erforderlich. Die Kosten für die Beschaffung und Anbringung betragen dafür insgesamt rund 600 € (Brutto). Die Deckung der Kosten ist über die Umsetzung des Radverkehrskonzepts im Zuge des Programms Fahrradinfrastruktur (Teilmaßnahme Wegweisung) vorgesehen.

Fragen bezüglich der Mittelpromenade Schopenhauer Straße/Hegelallee aus der Sitzung des Ausschuss für Stadtentwicklung und Bauen vom 28.09.2010

Die Mittelpromenade Schopenhauer Straße/Hegelallee ist Teil der zukünftigen Routenführung des R1. Wie beschrieben ergibt sich die Notwendigkeit der Erneuerung aber insbesondere aus der dort verlaufenden Alltagsroute A.

Dabei ist weder durch den Alltagsradverkehr noch durch den mengenmäßig im Vergleich dazu vermutlich deutlich geringeren touristischen Radverkehr von einer Gefährdung von Fußgängern durch die Erneuerung der Oberfläche der Mittelpromenade auszugehen. Durch die vergleichsweise sehr große Breite von 5 bis 5,5 m (die durch ein Versetzen der Bänke nach Wunsch der Denkmalpflege außerhalb der Promenade auch auf der vollen Breite nutzbar ist) und die vorhandene Übersichtlichkeit (geradlinige Führung ohne wesentlich sichtbehindernde Einbauten) können mögliche Behinderungen durch Fußgänger und Radfahrer frühzeitig erkannt und vermieden werden.

Auch ist an den Querungsstellen mit der Dortu- sowie der Hermann-Elflein-Straße durch die Verbesserungen für Fußgänger und Radfahrer nicht von einer Verschlechterung der bisherigen Situation auszugehen. Vielmehr wurde im Zuge der Vorplanung durch die Straßenverkehrsbehörde ein Nachweis hinsichtlich der Abwicklung des Kfz-Verkehrs insbesondere von der Hegelallee gefordert. Durch Verkehrszählungen wurde daraufhin nachgewiesen, dass hier auch bei steigendem Radverkehrsaufkommen keine Auswirkungen die Folge sind, die gegen eine Realisierung sprechen würden. Eine auch baulich klare Führung der Fußgänger und Radfahrer über die Querungsstellen soll vielmehr zur Verdeutlichung der querenden Verkehrsströme und damit zur Erhöhung der Sicherheit dieser Verkehrsteilnehmer dienen.

Hinsichtlich der Verbesserungen für Fußgänger und Radfahrer in diesem Bereich sei zudem auf verschiedene verkehrsplanerische Konzepte (bzw. die dazu politisch beschlossenen Leitlinien) der Landeshauptstadt hingewiesen (u.a. STEK Verkehr), die ausdrücklich eine Förderung des Fuß- und Radverkehrs zum Ziel haben.