

Uferwegekonzept Potsdam

Ergänzung für die Uferabschnitte der Ortsteile
Fahrland, Golm, Groß Glienicke, Marquardt, Neu Fahrland, Uetz-Paaren

Bearbeitung:

Landeshauptstadt Potsdam, Bereich Stadtentwicklung-Verkehrsentwicklung
Bernhard Kneiding, Diana Schröder

Mitarbeit:

Thomas Kreitsch, Potsdam

Kartografie:

Landeshauptstadt Potsdam, Bereich Stadtentwicklung-Verkehrsentwicklung
Karina Horn, Kerstin Stuhr

Bildnachweis (Umschlag):

Landeshauptstadt Potsdam, Bereich Stadtentwicklung-Verkehrsentwicklung
Diana Schröder



**Landeshauptstadt
Potsdam**

Uferwegekonzept Potsdam

Ergänzung für die Uferabschnitte der Ortsteile

**Landeshauptstadt Potsdam
Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung
Bereich Stadtentwicklung - Verkehrsentwicklung**

**Stand: 26. April 2013
Beschluss SVV: 04. Dezember 2013**

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungs-, Tabellen- und Abbildungsverzeichnis	3
1 Einführung	4
1.1 Anlass und Ziel.....	4
1.2 Inhaltlicher Aufbau.....	5
2 Bestand	8
2.1 Erschließungsqualität	9
2.1.1 Wegeerschließung	10
2.1.2 Zugänglichkeit der Ufer	11
2.1.3 Erholungsinfrastruktur	12
2.2 Eigentumsverhältnisse	14
2.3 Erholungseignung	15
2.3.1 Landschaftscharakter.....	16
2.3.2 Siedlungsnähe	18
2.3.3 Umweltrestriktionen / Vorbelastungen.....	19
2.4 Handlungsbedarf	20
3 Planung	22
3.1 Zielzustand / Handlungsziele.....	23
3.2 Planungsmittel.....	25
3.3 Maßnahmen	26
3.4 Handlungsumfang	28
3.5 Priorität.....	30
3.6 Weiteres Vorgehen.....	32

Anhang

Übersicht – Eigentümer Zielwege

Steckbriefe: Uferabschnitte 1 – 7 inkl. Legende (14 Seiten A3)

Gesamtüberblick: Bewertung der Uferabschnitte (1 Seite A3)

Bewertungsmatrix der Uferabschnitte (1 Seite A4)

Übersichtskarten der Uferabschnitte zu: Handlungsbedarf, Handlungsumfang, Priorität, Veränderungsbereiche und Ausbaustandard Zielwege (5 Seiten A3)

Abkürzungsverzeichnis

FFH	Fauna-Flora-Habitat
LSG	Landschaftsschutzgebiet
ND	Naturdenkmal
NSG	Naturschutzgebiet
SPA	Special Protection Area
WRRL	Wasserrahmenrichtlinie
WSA	Wasser- und Schifffahrtsamt

Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Räumlich-funktionale Uferabschnitte.....	6
Tab. 2: Bewertungsrahmen – Erschließungsqualität.....	9
Tab. 3: Bewertungsrahmen – Wegeerschließung	10
Tab. 4: Bewertungsrahmen – Zugänglichkeit der Ufer	11
Tab. 5: Bewertungsrahmen – Erholungsinfrastruktur	12
Tab. 6: Bewertungsrahmen – Eigentumsverhältnisse	14
Tab. 7: Bewertungsrahmen – Erholungseignung	15
Tab. 8: Bewertungsrahmen – Landschaftscharakter	16
Tab. 9: Bewertungsrahmen – Siedlungsnähe	18
Tab. 10: Bewertungsrahmen – Umweltrestriktionen / Vorbelastungen	19
Tab. 11: Bewertungsrahmen – Handlungsbedarf	20
Tab. 12: Ableitung von Zielvorgaben aus dem Landschaftsplan	23
Tab. 13: Maßnahmentypen.....	26
Tab. 14: Bewertungsrahmen – Handlungsumfang	28
Tab. 15: Bewertungsrahmen – Priorität	30

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Bewertungskriterien der Bestandsanalyse	5
---	---

1 Einführung

Das vorliegende Uferwegekonzept der Landeshauptstadt Potsdam knüpft an das Uferwegekonzept von BAPPERT & WENZEL aus dem Jahr 1999 an und ergänzt die Betrachtung um die Uferabschnitte in den seit dem Jahr 2003 eingemeindeten Ortsteilen.

1.1 Anlass und Ziel

Mit Beschluss der Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam am 6. Mai 2009 (DS 09/SVV/0038) wurde der Oberbürgermeister beauftragt,

1. das mit der DS 01/SVV/0330 vorgelegte Uferwegekonzept Gesamtstadt für den Geltungsbereich der eingemeindeten Ortsteile fortzuschreiben;
2. alle Aktivitäten zu unterlassen, die eine Durchgängigkeit der Uferwege auch in den eingemeindeten Ortsteilen gefährden.

Die Fortschreibung wird durch den Bereich Stadtentwicklung-Verkehrsentwicklung vorgenommen (DS 09/SVV/0497).

Ziel dieser Konzeption ist, wie auch schon im bestehenden Konzept, die Ufer überwiegend öffentlich zugänglich zu halten oder zu machen. Im Einzelfall ist zu prüfen, an welchen Uferabschnitten bzw. in welchen Teilbereichen eine öffentliche Zugänglichkeit hergestellt werden soll und kann.

Die öffentliche Zugänglichmachung von Ufern ist langfristig zu planen. Sie besitzt nicht nur für die örtliche und regionale Bevölkerung sondern auch für den Tourismus große Bedeutung. Die ausgesprochene Gewässerlage und die strukturreiche historische Kulturlandschaft Potsdams erzeugen in Siedlungsbereichen einen hohen Nutzungsdruck auf die Ufer. Im Besonderen bestehen der planerische Anspruch und das öffentliche Interesse, auf den ehemaligen „Mauergrundstücken“ am Groß Glienicker See einen Uferweg zu entwickeln.

Die vorliegende Konzeption greift auch stadtstrukturelle Probleme auf. Sie fördert den Fuß- und Radverkehr als umweltfreundliche, gesunde Mobilitätsform. Insbesondere schaffen öffentlich zugängliche Uferwege straßenunabhängige, ruhige und sichere Wege für Fußgänger und Radfahrer. Sie leisten damit einen Beitrag zur Steigerung der Lebensqualität in den Ortsteilen.

Das Uferwegekonzept stellt noch keine projektbezogene und mit Kostenschätzungen unteretzte Umsetzungsstrategie (entsprechend Beschluss DS 12/SVV/0280) dar, sondern schafft zunächst die Voraussetzungen für die Einordnung sämtlicher Uferabschnitte nach Handlungsbedarf, Handlungsumfang und Priorität auf gesamtstädtischer Ebene. Auf dieser Grundlage soll zukünftig eine umfassende Lenkung aller konkreten Umsetzungsschritte erfolgen. So kann eine effiziente Verwendung der verfügbaren Mittel im Hinblick auf den öffentlichen Nutzen gewährleistet werden. Das heißt aber auch, dass vor dem Hintergrund begrenzter Mittel nicht alle als planerisch sinnvoll und notwendig erachteten Ziele gleichermaßen intensiv und zeitnah verfolgt werden können.

1.2 Inhaltlicher Aufbau

Methodik

Nachfolgend wird das methodische Vorgehen bei der Erstellung der vorliegenden Uferwegekonzeption skizziert; folgende Arbeitsschritte lassen sich dabei unterscheiden:

Bestandsanalyse

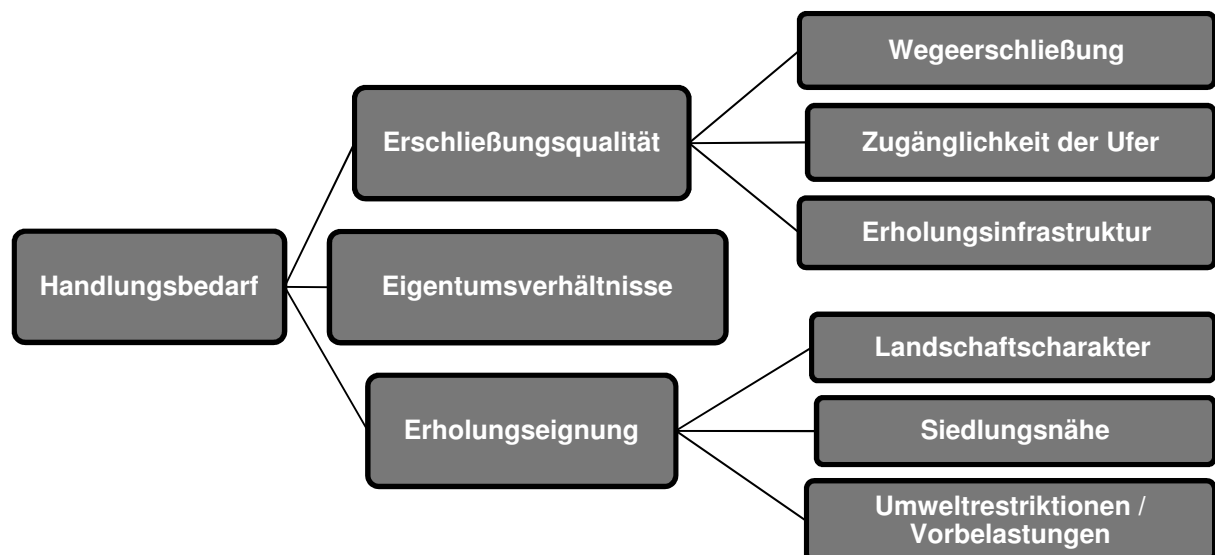
Bestandserfassung:

- Für die Bestandserfassung wurden Ortsbegehungen der Uferabschnitte im Mai 2009 durchgeführt, die die Erfassung der Zugänglichkeit von Ufern und Wegen sowie Landschafts- und Siedlungstypen zum Gegenstand hatten.
- Bestehende Planungen und Konzepte mit Uferbezug wurden für die Ortsteile ausgewertet. Dazu zählen formelle kommunale Gesamtplanungen, insbesondere die Bauleitplanung und der parallel zum Flächennutzungsplan erarbeitete Landschaftsplan (Stand 2011), sowie informelle Sektoralplanungen wie z.B. das Ufer- und Stegkonzept (2002), die wasserseitige Nutzungskonzeption (2005) und das Radverkehrskonzept (2008).

Bestandsbewertung:

- Die Bewertung der Bestandssituation wird nach einzelnen Bewertungskriterien (siehe Abb. 1) mit jeweils eigens definiertem dreistufigem Bewertungsrahmen vorgenommen. Ist eine eindeutige Zuordnung zu einer Bewertungsstufe nicht möglich, wird der Bewertungsrahmen um zwei Zwischenwerte (z.B. mittel bis hoch) ergänzt.

Abb. 1: Bewertungskriterien der Bestandsanalyse



Planung

Zielformulierung:

- Für jeden Uferabschnitt wird ein Zielzustand mit Leitbildcharakter definiert; einzelne Handlungsziele werden aufgezeigt.

Umsetzungsstrategie:

- Es werden geeignete Planungsmittel als Instrumente zum Erreichen des Zielzustands aufgezeigt, mit denen einzelne Maßnahmen umgesetzt werden können.
- Einzelne Maßnahmen werden typisiert und nach Uferweg, Uferzugang und Uferqualifizierung kategorisiert.
- Der Planungsansatz beinhaltet auch Einschätzungen zum zu erwartenden Handlungsumfang. Die Uferabschnitte werden schließlich einer Prioritätensetzung unterzogen. Die Bewertung von Handlungsumfang und Priorität wird nach einem jeweils definierten Bewertungsrahmen vorgenommen.

Bildung räumlich-funktionaler Uferabschnitte

Es werden die in Tab. 1 dargestellten räumlich-funktionalen Uferabschnitte betrachtet. Ihre Gesamtlänge beträgt rd. 40,4 km. Grundlage für die Bildung von Uferabschnitten sind die räumliche Verortung nach Gemarkung der Ortsteile sowie der Gewässerbezug.

Die Uferabschnitte 4a-c der Gemarkungen Uetz und Paaren verfügen über Uferbereiche, die sich nicht im Potsdamer Stadtgebiet befinden. Aufgrund ihrer unmittelbaren räumlichen Nähe wurden sie dennoch in die Betrachtung aufgenommen. Das in der Gemarkung Fahrland befindliche Südufer des Sacrow-Paretzer-Kanals auf Höhe des Fahrländer Sees wird hingegen nicht betrachtet (rd. 0,9 km), da es bereits in der Uferwegekonzeption für das alte Potsdamer Stadtgebiet bearbeitet wurde.

Tab. 1: Räumlich-funktionale Uferabschnitte

Uferabschnitt Nr.	räumlich-funktionaler Uferabschnitt	Gemarkung	Gewässer	Länge des Uferabschnitts in m
1	Golm	Golm	Großer Zernsee	3.427
2	Uetz und Marquardt	Uetz, Marquardt	Schlänitzsee, Wublitz	5.620
3a	Uetz	Uetz	Sacrow-Paretzer-Kanal, Göttingsee	2.303
3b	Uetz	Uetz	Sacrow-Paretzer-Kanal	2.027
3c	Marquardt	Marquardt	Sacrow-Paretzer-Kanal	1.986
3d	Fahrland	Fahrland	Sacrow-Paretzer-Kanal	1.421
3e	Neu Fahrland	Neu Fahrland	Sacrow-Paretzer-Kanal, Weißer See, Lehnitzsee, Jungfernsee	4.267
4a	Uetz	Uetz	Havelkanal	2.592
4b	Uetz	Uetz	Havelkanal	676
4c	Paaren	Paaren	Havelkanal	823
5	Fahrland (Fahrländer See)	Fahrland	Fahrländer See	7.001
6	Neu Fahrland / Fahrland	Neu Fahrland, Fahrland	Lehnitzsee, Krampnitzsee	5.511
7	Groß Glienicke	Groß Glienicke	Groß Glienicker See	2.755
				40.409

Steckbriefe zu einzelnen Uferabschnitten für eine vertiefende Betrachtung der im Erläuterungstext vorgenommenen zusammengefassten Darstellung, eine Legende zu den in den Steckbriefen verwendeten Symbolen sowie ein tabellarischer Gesamtüberblick über die Bewertung der Uferabschnitte sind dem Anhang zu entnehmen.

2 Bestand

Die Bestandsanalyse nimmt eine Beschreibung und Bewertung von Uferabschnitten anhand von Bewertungskriterien vor. Nachfolgend werden die einzelnen Bewertungskriterien erläutert, der Bewertungsrahmen für das jeweilige Kriterium dargestellt und eine Gesamtdarstellung der auf das jeweilige Bewertungskriterium bezogenen Bestandssituation vorgenommen.

Es werden die Erschließungsqualität, die sich aus der Bewertung der Wegeerschließung, Zugänglichkeit der Ufer und Erholungsinfrastruktur ergibt, die Eigentumsverhältnisse und die Erholungseignung, die sich aus der Bewertung des Landschaftscharakters, der Siedlungsnähe und Umweltrestriktionen / Vorbelastungen ergibt, betrachtet sowie Handlungsbedarfe ermittelt.

2.1 Erschließungsqualität

Die Erschließungsqualität setzt sich aus folgenden Bewertungskriterien zusammen:

- Wegeerschließung (siehe Kap. 2.1.1)
- Zugänglichkeit der Ufer (siehe Kap. 2.1.2)
- Erholungsinfrastruktur (siehe Kap. 2.1.3)

Sie gibt Auskunft darüber, ob und in welcher Qualität ein Uferabschnitt zum Zwecke der Erholungsnutzung erschlossen ist.

Für die Bewertung der Erschließungsqualität werden die Wegeerschließung und Zugänglichkeit / Nutzbarkeit der Ufer doppelt und die Erholungsinfrastruktur einfach gewichtet. Es wird folgender Bewertungsrahmen herangezogen:

Tab. 2: Bewertungsrahmen – Erschließungsqualität

Bewertung	Erschließungsqualität
gering	- Wegeerschließung schlecht / unangemessen - Zugänglichkeit der Ufer ungünstig - Erholungsinfrastruktur ungünstig / nicht vorhanden
mittel	- Wegeerschließung mittel / teilweise Mängel - Zugänglichkeit der Ufer mittel / teilweise problematisch - Erholungsinfrastruktur mittel / teilweise Mängel
hoch	- Wegeerschließung gut / angemessen - Zugänglichkeit der Ufer günstig - Erholungsinfrastruktur günstig

Die Erschließungsqualität ist an Kanaluferabschnitten angemessen; Uferabschnitte mit natürlichen Uferzonen weisen Defizite auf.

Die Erschließungsqualität an Uferabschnitt 2 ist gering. Dies ist auf die zum Großteil nicht vorhandene Ufer- und ufernahe Wegeerschließung, der aufgrund dichter Ufervegetation überwiegend nicht zugänglichen Ufer der Wublitz sowie auf die lediglich im Bereich Schlosspark Marquardt vorhandene, jedoch wenig ausgeprägte Erholungsinfrastruktur zurückzuführen. Die Uferabschnitte 3e und 5 weisen eine geringe bis durchschnittliche Erschließungsqualität auf. Eine ufernahe Wegeerschließung mit einzelnen Stichwegen ist vorhanden, jedoch ist die Uferzugänglichkeit überwiegend nicht gegeben. Eine Erholungsinfrastruktur ist am Fahrländer See nicht vorhanden, in Siedlungsbereichen am Kirchberg weist diese Funktionsmängel auf. Die Ufer an Uferabschnitt 3e sind aufgrund von Fremdeigentum und einem hohen Nutzungsdruck in Siedlungsbereichen und an Uferabschnitt 5 aufgrund geschützter Uferverlandungszonen überwiegend nicht zugänglich. Die Erschließungsqualität der Uferabschnitte 1, 6 und 7 ist durchschnittlich. Die Wegeerschließung ist in Siedlungsbereichen durchaus angemessen, jedoch stellt sich die Uferzugänglichkeit aufgrund von Privateigentum überwiegend ungünstig dar. Eine Erholungsinfrastruktur ist vorhanden und weist teilweise Mängel in Vielfalt, Ausstattung und Qualität auf. Uferabschnitt 1 ist Knotenpunkt verschiedener Rad- und Wanderrouten. Die Uferabschnitte 3e und 6 bieten wasserbezogene Sport- / Erholungsangebote an. Krampnitz- und Lehnitzsee sind für den Segelsport bedeutsam. Die Uferabschnitte 3a-d entlang des Sacrow-Paretzer-Kanals und die Uferabschnitte 4a-c entlang des Havelkanals verfügen über eine in Teilen mittlere bis hohe Erschließungsqualität. Die Wegeerschließung wird durch Betriebswege des WSA angemessen gewährleistet. Entsprechend ist eine nahezu durchgehende Uferzugänglichkeit gegeben. Erholungsinfrastrukturen sind nicht vorhanden, die Wasserstraßen werden aber durch motorisierte Sportboote genutzt.

2.1.1 Wegeerschließung

Im Rahmen der Wegeerschließung werden Ausbaugrad, Oberflächenbeschaffenheit und Funktionsqualität von Wegen betrachtet und diese ins Verhältnis zum potentiellen Nutzerkreis, in der Regel Fußgänger/Wanderer und Radfahrer, gesetzt. Vorhandene Wege werden hinsichtlich ihres räumlichen Gewässerbezugs differenziert bewertet nach Uferweg, Stichweg, ufernaher Weg und Beipass.

Für die Bewertung der Wegeerschließung wird folgender Bewertungsrahmen herangezogen:

Tab. 3: Bewertungsrahmen – Wegeerschließung

Bewertung	Wegeerschließung
gering	- kein Uferweg - kein ufernaher Weg - schlechte Funktionsqualität
mittel	- kein Uferweg; Stichweg - ufernaher Weg; Beipass - mittlere Funktionsqualität
hoch	- Uferweg - ufernaher Weg - gute Funktionsqualität

Die Uferabschnitte der Ortsteile sind überwiegend durch Bestandswege erschlossen. In Siedlungsbereichen oder bei hohen Umweltrestriktionen verlaufen diese überwiegend ufernah, sind als Stichwege ausgebildet oder fehlen abschnittsweise ganz.

Der Uferabschnitt 2 weist aufgrund der zum Großteil fehlenden Bestandswege im Ufer- und ufernahen Bereich eine geringe Wegeerschließung auf. Die Uferabschnitte 3e und 5 sind in Teilen gering und mittel durch Wege erschlossen. Ufernahe Wege und Stichwege sind vorhanden. Uferabschnitt 6 verfügt über eine mittlere Wegeerschließung. Während des Westufer von Lehnitz- und Krampritzsee durch Stichwege und ufernahe Wege gekennzeichnet ist, sind die Ostufer durch Uferwege erschlossen. Die Uferabschnitte 1, 3c und 7 weisen eine in Teilen mittlere und hohe Wegeerschließung auf. Ufer- und ufernahe Wege wechseln ab; zudem sind Stichwege vorhanden. Am Uferabschnitt 7 ist ein Uferweg auf den ehemaligen „Mauergrundstücken“ teilweise noch vorhanden. Eine hohe Wegeerschließung ist an den Uferabschnitten 3a, b und d entlang des Sacrow-Paretzer-Kanals sowie 4a-c entlang des Havelkanals gegeben. Ein durchgängiger Uferweg ist als Betriebsweg als Teil der Anlage der Bundeswasserstraße vorhanden.

2.1.2 Zugänglichkeit der Ufer

Die Zugänglichkeit der Ufer trifft Aussagen zu der öffentlichen Nutzbarkeit der Ufer. Im Zusammenhang mit der Differenzierung von nicht, eingeschränkt und öffentlich zugänglichen Ufern werden die Ursachen betrachtet, die eine Zuordnung zu den vorgenannten Ausprägungen der Uferzugänglichkeit begründen. In der Regel sind von Privateigentum eingenommene Ufer nicht zugänglich und Ufer aufgrund von Uferbewuchs nur eingeschränkt zugänglich. Die Zugänglichkeit der Ufer gibt unabhängig von der Wegeerschließung an, ob das Ufer, d.h. die Gewässerkante, betreten werden kann. Diese Zugänglichkeit kann real überhaupt nicht, punktuell, streckenweise oder durchgängig gegeben sein.

Für die Bewertung der Zugänglichkeit der Ufer wird folgender Bewertungsrahmen herangezogen:

Tab. 4: Bewertungsrahmen – Zugänglichkeit der Ufer

Bewertung	Zugänglichkeit der Ufer
gering	- keine öffentlich zugänglichen Ufer - überwiegend kein Uferzugang - schlechte Funktionsqualität
mittel	- eingeschränkt öffentlich zugängliche Ufer - punktueller Uferzugang - mittlere Funktionsqualität
hoch	- öffentlich zugängliche Ufer - überwiegend Uferzugang - gute Funktionsqualität

Eine Zugänglichkeit der Ufer ist vor allem an den Kanaluferabschnitten gegeben. Uferabschnitte mit natürlichen Uferzonen und entsprechend hohen Umweltrestriktionen sowie Uferabschnitte in Siedlungsbereichen sind nur teilweise und mitunter beschränkt oder überhaupt nicht zugänglich.

Der Uferabschnitt 2 weist aufgrund des nur punktuell vorhandenen Uferzugangs im Bereich Schlosspark Marquardt und der aufgrund von Uferbewuchs überwiegend nicht zugänglichen Ufer der Wublitz eine geringe Uferzugänglichkeit auf. Für die Uferabschnitte 1, 3e, 5, 6 und 7 ist eine in Teilen geringe und mittlere Uferzugänglichkeit gegeben. Am Uferabschnitt 5 und in Teilen auch am Uferabschnitt 1 ist diese auf den dichten Uferbewuchs zurückzuführen. An den Uferabschnitten 3e, 6 und 7 und in Teilen auch am Uferabschnitt 1 ist diese auf Privateigentum zurückzuführen. Die Ufer an den Uferabschnitten 1 und 7 sind zum Teil eingeschränkt öffentlich zugänglich. An den Uferabschnitten 3e und 7 besteht lediglich punktuell Uferzugang. Insbesondere Uferabschnitt 5 sowie die Westufer von Krampnitz- und Lehnitzsee an Uferabschnitt 6 haben überwiegend keinen Uferzugang. Die Uferabschnitte 3a, b und d sowie 4a-c entlang des Sacrow-Paretzer-Kanals bzw. Havelkanals weisen eine hohe Uferzugänglichkeit auf. Die Ufer sind öffentlich zugänglich, ein Uferzugang ist überwiegend vorhanden. Mit Einschränkungen gilt dies auch für Uferabschnitt 3c, der in Teilen aufgrund von dichtem Uferbewuchs über eine mittlere Uferzugänglichkeit verfügt.

2.1.3 Erholungsinfrastruktur

Betrachtungen zur Erholungsinfrastruktur basieren auf vier wesentlichen Einzelementen: Wasserbezogene Sport- / Erholungsangebote, Rad- und Wanderwege / Routen, touristische Ziele/Grünanlagen und die ÖPNV-Anbindung. Betrachtet wird die Verfügbarkeit und Qualität öffentlich nutzbarer Erholungsinfrastrukturen. Zur Beurteilung wasserbezogener Sport- / Erholungsangebote ist beispielsweise relevant, ob es Liegeplätze und Steganlagen für die Einwasserung gibt und / oder ein Bootsservice mit vielfältigen Versorgungs- und Verpflegungsangeboten existiert, eine Badenutzung möglich ist und als Liegewiese nutzbare Flächen vorhanden sind. Rad- und Wanderwege sowie Grünanlagen werden hinsichtlich ihres Vorhandenseins und ihrer räumlich-funktionalen Bedeutung betrachtet. Touristische Ziele umfassen z.B. sehenswerte kulturhistorische Bausubstanz. Im Rahmen der ÖPNV-Anbindung wird die lokale und regionale Erreichbarkeit der Uferabschnitte per Bus und Bahn betrachtet.

Für die Bewertung der Erholungsinfrastruktur wird folgender Bewertungsrahmen herangezogen:

Tab. 5: Bewertungsrahmen – Erholungsinfrastruktur

Bewertung	Erholungsinfrastruktur
gering	<ul style="list-style-type: none"> - wasserbezogene Sport-/Erholungsangebote nicht vorhanden / ungünstig - keine Rad- und Wanderwege bzw. lediglich Wirtschafts- / Waldwege - keine touristischen Ziele / Grünanlagen - ÖPNV-Anbindung nicht vorhanden
mittel	<ul style="list-style-type: none"> - wasserbezogene Sport-/Erholungsangebote eingeschränkt / teilweise Mängel - Rad- und Wanderwege mit örtlicher Bedeutung - örtlich bedeutende touristische Ziele / Grünanlagen - ÖPNV-Anbindung ungünstig / teilweise Mängel
hoch	<ul style="list-style-type: none"> - wasserbezogene Sport-/Erholungsangebote vielfältig / günstig - ausgewiesene Rad- und Wanderwege mit überörtlicher Bedeutung - überörtlich bedeutende touristische Ziele / Grünanlagen - ÖPNV-Anbindung günstig

Von Siedlungsbereichen entfernt gelegene Uferabschnitte, darunter insbesondere die Kanaluferabschnitte, verfügen über keine oder kaum nennenswerte Erholungsinfrastruktur. Die Vielfalt und Qualität der Erholungsinfrastrukturen an Uferabschnitten von Siedlungsbereichen sind unterschiedlich.

Die Uferabschnitte 3a und b entlang sowie 4a und b sind als Kanalufer erholungsstrukturell gering ausgestattet. Wasserbezogene Sport- und Erholungsangebote fehlen; die Bundeswasserstraßen sind jedoch als Durchgangsstrecken für den motorisierten Sportbootverkehr bedeutsam. Die vorhandenen Wege an den Uferabschnitten sind Wirtschafts- (Betriebsweg der Bundeswasserstraßenanlage) und Waldwege. Touristische Ziele und Grünanlagen fehlen. Eine ÖPNV-Anbindung ist nicht gegeben. Die siedlungs- und wohnungsnahen Uferabschnitte 3c und 4c sind in Teilen erholungsstrukturell mittel ausgestattet. Dieses Ausstattungsmerkmal gilt auch für Uferabschnitt 3d entlang des Sacrow-Paretzer-Kanals aufgrund seiner Bedeutung als beliebtes Angelrevier. Die Uferabschnitte 1, 2 und 5 sind erholungs-

frastrukturell mittel ausgestattet. Uferabschnitt 1 verfügt über eine Bademöglichkeit, Bootsanlegestellen mit Einwassermöglichkeit, im Siedlungsbereich Golm über einen Regionalbahnhof und ist Knoten mehrerer Wander- und Radrouten. Uferabschnitt 2 besitzt neben dem Regionalbahnhof Marquardt zudem eine Schiffsanlegestelle und mit dem Schlosspark Marquardt über eine Grünanlage und ein touristisch gut angenommenes Ziel. Dennoch sind wasserbezogene Sport- und Erholungsangebote an den Uferabschnitten 1, 2 und 5 eingeschränkt. Das Gut Schloss Golm ist am Uferabschnitt 1 ein touristisch unbedeutendes Ziel. Die Uferabschnitte 3e und 7 weisen eine in Teilen mittlere und hohe erholungsinfrastrukturelle Ausstattung auf. Aufgrund der Wohnungsnähe sind wasserbezogene Sport- und Erholungsangebote vielfältig; sie umfassen Bademöglichkeiten und an Uferabschnitt 3e zudem Einwassermöglichkeiten. Die ÖPNV-Anbindung ist - mit Abstrichen - günstig. Grünanlagen sind zwar vorhanden, weisen jedoch Versorgungsdefizite auf. Uferabschnitt 3e ist aufgrund der historischen Sichtachsen vom Kirchberg und den räumlichen Bezügen zur kulturhistorischen Bausubstanz sowie als Knoten regionaler Wander- und Radwege und Uferabschnitt 7 aufgrund des ehemaligen Mauergrenzverlaufs und des Mauerwegs durchaus ein touristisch bedeutsames Ziel. Einzig der Uferabschnitt 6 verfügt über eine hohe erholungsinfrastrukturelle Ausstattung. Wasserbezogene Sport- und Erholungsangebote sind vielfältig. Im Besonderen ist der Bootsservice Krampnitz und die große Bedeutung von Krampnitz- und Lehnitzsee als Segelsportrevier aufgrund fehlender Brücken zu nennen. Zudem ist das Wegenetz am Ostufer des Lehnitzsees im Bereich Königswald touristisch sehr bedeutsam. Zwischen den Ufern bieten sich vielfältige Sichtbeziehungen.

2.2 Eigentumsverhältnisse

Da das Vorhandensein von Wegen noch keine Aussage über deren öffentliche Nutzbarkeit trifft und die Zugänglichkeit von Ufern in der Regel stark von der rechtlichen Eigentümerschaft abhängig ist, werden an den Uferabschnitten die Eigentumsverhältnisse betrachtet. Es wird eine differenzierte Betrachtung nach Uferweg, Uferzugang und ufernaher Weg vorgenommen. Die Eigentumssituation kann durch Sperrgrundstücke, in der Regel Privateigentum, durch öffentliches Eigentum (Stadt-, Landes- oder Bundeseigentum), aber auch durch gemischte Eigentümerschaft gekennzeichnet sein.

Für die Bewertung der Eigentumsverhältnisse wird folgender Bewertungsrahmen herangezogen:

Tab. 6: Bewertungsrahmen – Eigentumsverhältnisse

Bewertung	Eigentumsverhältnisse
ungünstig	- Uferweg / Uferzugang / ufernaher Weg überwiegend in Privateigentum; Sperrgrundstücke
mittel	- Uferweg / Uferzugang / ufernaher Weg in gemischtem Eigentum
günstig	- Uferweg / Uferzugang / ufernaher Weg in öffentlichem Eigentum bzw. Gehrechte für die Allgemeinheit

Die Eigentumsverhältnisse sind an den von Siedlungsbereichen entfernt gelegenen Uferabschnitten und insbesondere an den Kanaluferabschnitten der Bundeswasserstraßen günstig. Uferabschnitte in Siedlungsnähe weisen problematischere Eigentumsverhältnisse auf, die in besonderer Ausprägung für Uferabschnitt 7 kennzeichnend sind.

Ungünstige Eigentumsverhältnisse liegen am Uferabschnitt 7 aufgrund zahlreicher Sperrgrundstücke vor; Uferweg und Uferzugänge befinden sich überwiegend in Privateigentum. Die Uferabschnitte 2, 3e und 6 weisen in Teilen Sperrgrundstücke und daher teilweise ungünstige Eigentumsverhältnisse auf. Ufer- und Stichwege sowie Uferzugänge befinden sich zum Teil in Privateigentum und auf Flächen unterschiedlicher Eigentümer bzw. kleinteiliger Eigentümerstrukturen. An Uferabschnitt 5 sind die Eigentumsverhältnisse als mittel zu bewerten. Uferzugänge und ufernahe Wegen befinden sich überwiegend in gemischtem Eigentum. An den Uferabschnitten 3a, b und d sowie 4a-c entlang des Sacrow-Paretzer-Kanals und des Havelkanals herrschen mit Ausnahme von Uferabschnitt 3c günstige Eigentumsverhältnisse. Uferweg und Uferzugänge befinden sich in öffentlichem Eigentum des Bundes. Uferabschnitt 3c weist in Teilen mittlere und günstige Eigentumsverhältnisse auf. Ufernahe Wege und Stichwege befinden sich zum Teil auf Flächen unterschiedlicher Eigentümer.

2.3 Erholungseignung

Die Erholungseignung setzt sich aus folgenden Bewertungskriterien zusammen:

- Landschaftscharakter (siehe Kap. 2.3.1)
- Siedlungsnähe (siehe Kap. 2.3.2)
- Umweltrestriktionen / Vorbelastungen (siehe Kap. 2.3.3)

Sie gibt Auskunft darüber, ob und inwieweit ein Uferabschnitt zum Zwecke der Erholungsnutzung geeignet ist. Im Vordergrund stehen sanfte, landschaftsgebundene Erholungsformen wie das Wandern, Baden, Wasser- und Radwandern sowie die Naturbeobachtung.

Für die Bewertung der Erholungseignung werden der Landschaftscharakter und die Umweltrestriktionen / Vorbelastungen doppelt und die Siedlungsnähe einfach gewichtet. Es wird folgender Bewertungsrahmen herangezogen:

Tab. 7: Bewertungsrahmen – Erholungseignung

Bewertung	Erholungseignung
gering	- Landschaftscharakter ungünstig - siedlungsferner Uferabschnitt - hohe Umweltrestriktionen / hohe Vorbelastungen
mittel	- Landschaftscharakter mittel - siedlungsnaher Uferabschnitt - mäßige Umweltrestriktionen / mittlere Vorbelastungen
hoch	- Landschaftscharakter günstig - wohnungsnaher Uferabschnitt - geringe Umweltrestriktionen / geringe oder keine Vorbelastungen

Die Uferabschnitte der Ortsteile sind für Zwecke der Erholungsnutzung durch sanfte Erholungsformen grundsätzlich geeignet.

Mit Ausnahme der Uferabschnitte 4c, 6 und 7, die eine in Teilen mittlere und hohe Erholungseignung aufweisen, sind alle Uferabschnitte zum Zwecke der Erholungsnutzung mittel geeignet. Die Uferabschnitte 2, 3a, 4a, 4c, 5 und 7, die keine störenden oder aber charaktergebende Bauflächen aufweisen, besitzen einen günstigen Landschaftscharakter. Für Uferabschnitt 2 ist das Schloss Marquardt und für Uferabschnitt 7 die Villenbebauung charakteristisch. Eine Bebauung ist an den Uferabschnitten 3a, 4a und 4c nicht vorhanden. Der günstige Landschaftscharakter geht an den Uferabschnitten 2 und 5 mit hohen und an den Uferabschnitten 4a und 4c mit in Teilen mittleren und hohen Umweltrestriktionen einher. Die dort vorhandenen Biotopstrukturen sind besonders geschützt. Die Uferabschnitte 1, 3b, 3d, 4b und 6 verfügen über einen in Teilen mittleren und günstigen Landschaftscharakter, sind mit Ausnahme von Uferabschnitt 3b zumindest siedlungsnah gelegen und weisen mittlere Umweltrestriktionen auf. Die Uferabschnitte 3e und 6 bieten reizvolle landschaftliche Kontraste und ermöglichen aufgrund der höheren Reliefenergie vielfältige Blickbeziehungen. Bei den Uferabschnitten 3c und 3e, deren Landschaftscharakter durch Verkehrsinfrastrukturen, unsensible Bebauung oder Gebäudebrachen negativ beeinträchtigt wird, handelt es sich zugleich um wohnungsnaher Uferabschnitte. Die siedlungsfernen Uferabschnitte 3a, 3b und 4a sowie in Teilen auch die Uferabschnitte 2 und 5 weisen keine störenden Bauflächen auf; der Landschaftscharakter ist positiv. Die in Teilen wohnungsnahen Uferabschnitte 2, 4c, 5 und 6 sowie der wohnungsnaher Uferabschnitt 7 sind durch bauliche Störelemente gering vorbelastet.

2.3.1 Landschaftscharakter

Im Landschaftscharakter wird der visuelle und akustische Landschaftseindruck verarbeitet. Es werden sowohl naturräumliche Gegebenheiten, besondere Charakteristika als auch anthropogene Nutzungen bzw. Einflüsse betrachtet. Die Betrachtung wird differenziert vorgenommen nach Ufer, Frei- und Bauflächen. Für die Beurteilung des Landschaftscharakters der Ufer ist z.B. relevant, ob es sich um technisch verbaute oder natürliche Ufer handelt. Einzelnutzungen innerhalb von Bau- und Freiflächen können charaktergebend und strukturprägend oder strukturarm sein; je nach Ausprägung können Bauflächen in der Landschaft auch störend wirken. Störelement kann z.B. technische Infrastruktur (Verkehrs- und Versorgungsinfrastruktur), Gewerbe- und Industriebrache, aber auch ein hoher Nutzungsdruck sein.

Für die Bewertung des Landschaftscharakters wird folgender Bewertungsrahmen herangezogen:

Tab. 8: Bewertungsrahmen – Landschaftscharakter

Bewertung	Landschaftscharakter
ungünstig	- technisch verbaute Kanalufer - intensive, monostrukturierte Wald- und Landwirtschaftsflächen - störende Bauflächen
mittel	- naturnah verbaute Kanalufer, seenartige Aufweitungen - teilweise strukturierte Wald- und Landwirtschaftsflächen - unspezifische, nichtstörende Bauflächen
günstig	- natürliche Uferzonen - naturnahe Wälder und strukturreiche Kulturlandschaft - charaktergebende Bauflächen

Die Uferabschnitte der Ortsteile weisen einen überwiegend günstigen Landschaftscharakter auf. Abstriche sind aufgrund der teils mangelnden landschaftlichen Strukturvielfalt, störenden Bauflächen und technisch verbauten Kanaluferabschnitte zu machen.

Die Uferabschnitte 2, 3a, 4a, 4c, 5 und 7 weisen einen günstigen Landschaftscharakter auf. Sie verfügen überwiegend über naturnahe Wälder und eine strukturreiche Kulturlandschaft. Natürliche Uferzonen finden sich insbesondere an den Uferabschnitten 2, 3a, 4a, 5 und 7. Für Uferabschnitt 7 ist zudem eine charaktergebende Villenbebauung kennzeichnend. Die Uferabschnitte 1, 3b, 3d, 4b und 6 besitzen einen in Teilen mittleren und günstigen Landschaftscharakter. Die Uferabschnitte 3b, 3d und 4b sind durch naturnah verbaute Kanalufer und strukturreiche Wald- und Landwirtschaftsflächen sowie punktuell durch unspezifische Bauflächen gekennzeichnet. Die Uferabschnitte 1 und 6 verfügen über natürliche Uferzonen, in Teilen über naturnahe Wälder und eine strukturreiche Kulturlandschaft. Während die Bauflächen an Uferabschnitt 1 eher unspezifischen Charakter aufweisen, sind diese an Uferabschnitt 6 durchaus charaktergebend. Uferabschnitt 3e erreicht aufgrund der in Teilen naturnah verbauten Kanalufer des Sacrow-Paretzer-Kanals und der seenartigen Aufweitungen des Weißen Sees, der teilweise strukturierten Waldflächen des Kirchbergs sowie der unspezifischen, nichtstörenden Bauflächen am Weißen See und der störenden Bauflächen im Bereich der Insel Neu Fahrland einen mittleren Landschaftscharakter. Uferabschnitt 3c ist durch einen in Teilen ungünstigen und mittleren Landschaftscharakter gekennzeichnet. Er weist im Bereich der störenden Bauflächen der Straßen- und Bahnbrücke technisch verbaute Kanalufer auf; die restlichen Ufer sind naturnah verbaut und werden überwiegend von unspezifi-

schen Bauflächen eingenommen. Wald- und Landwirtschaftsflächen sind in Teilen monostrukturiert und strukturiert.

2.3.2 Siedlungsnähe

Bei der Analyse des Kriteriums Siedlungsnähe wird die Distanz zwischen Siedlungsbereich und Uferabschnitt gemessen und in drei Entfernungskategorien unterteilt. Aus der Siedlungsnähe lässt sich die Bedeutung des Uferabschnitts für die wohnungs- und siedlungsnah Erholung ableiten.

Für die Bewertung der Siedlungsnähe wird folgender Bewertungsrahmen herangezogen:

Tab. 9: Bewertungsrahmen – Siedlungsnähe

Bewertung	Siedlungsnähe
ungünstig	- mehr als 1000 m (siedlungsfern)
mittel	- zwischen 500 und 1000 m (siedlungsnah)
günstig	- weniger als 500 m (wohnungsnah)

Der Großteil der Uferabschnitte der Ortsteile ist zumindest siedlungsnah und in Bezug zu den Dorfkernen der Ortsteile sowie zu den vorstädtischen Siedlungsbereichen im Potsdamer Norden teilweise auch wohnungsnah gelegen.

Die Kanaluferabschnitte 3a, 3b und 4a sind hinsichtlich ihrer Siedlungsnähe als ungünstig zu bewerten. Sie sind siedlungsfern gelegen; Siedlungsbereiche sind mehr als 1.000 m entfernt. Die Kanaluferabschnitte 3d und 4b sind aufgrund ihrer Nähe zu dörflichen Siedlungsbereichen siedlungsnah gelegen. Die Siedlungsnähe ist zwischen 500 m bis 1.000 m als mittel zu bewerten. Sonderfälle bilden die Uferabschnitte 2 und 5. Sie sind in Teilen sowohl wohnungsnah als auch siedlungsfern gelegen. Dementsprechend ist die Siedlungsnähe teilweise als ungünstig und teilweise als günstig zu bewerten. An Uferabschnitt 2 sind die Ufer im Bereich Schlosspark Marquardt und an den Nordufern der Wublitz wohnungsnah gelegen; die Siedlungsnähe ist mit weniger als 500 m als günstig zu bewerten. Die Westufer der Wublitz sind siedlungsfern gelegen. Uferabschnitt 5 ist im Siedlungsbereich am Kirchberg wohnungsnah und am Westufer des Fahrländer Sees siedlungsfern gelegen. Die Uferabschnitte 4c und 6 sind siedlungs- bis wohnungsnah gelegen. Uferbereiche im Süden an Uferabschnitt 4c sowie am Westufer des Lehnitzsees und am West- und Nordufer des Krampnitzsees am Uferabschnitt 6 weisen aufgrund der weniger als 500 m entfernten Siedlungsbereiche (Wohnbebauung) eine günstige Siedlungsnähe auf. Die nördlicheren Uferbereiche an Uferabschnitt 4c und die Ostufer von Krampnitz- und Lehnitzsee am Uferabschnitt 6 sind überwiegend siedlungsnah gelegen; ihre Siedlungsnähe ist als mittel zu bewerten. Die Uferabschnitte 3c, 3e und 7 weisen aufgrund der weniger als 500 m entfernten Siedlungsbereiche (insbesondere Wohnbebauung) eine günstige Siedlungsnähe auf. Die Uferabschnitte sind wohnungsnah gelegen.

2.3.3 Umweltrestriktionen / Vorbelastungen

Umweltrestriktionen treffen Aussagen zum Umfang der umweltbezogenen rechtlichen Schutzvorschriften als Anhaltspunkt für die Bedeutung und Empfindlichkeit der Uferabschnitte. Mit Betroffenheit eines Uferabschnitts wird die räumliche Ausdehnung der geschützten Bereiche sowie deren Relevanz in Bezug auf eine landschaftsgebundene Erholungsnutzung erfasst und bewertet. Unter Vorbelastungen sind Erholungsbeeinträchtigungen z.B. durch Landschaftsbild- und Sichtachsenstörungen sowie Lärmbelastungen und Gewässerverschmutzungen zu verstehen.

Für die Bewertung der Umweltrestriktionen / Vorbelastungen wird folgender Bewertungsrahmen herangezogen:

Tab. 10: Bewertungsrahmen – Umweltrestriktionen / Vorbelastungen

Bewertung	Umweltrestriktionen / Vorbelastungen
gering	- niedriger Schutzstatus - geringe Betroffenheit - geringe oder keine Vorbelastungen
mittel	- mäßiger Schutzstatus - mittlere Betroffenheit - mittlere Vorbelastungen
hoch	- hoher Schutzstatus - hohe Betroffenheit - hohe Vorbelastungen

Die Uferabschnitte der Ortsteile weisen an den Uferbereichen überwiegend mittlere Umweltrestriktionen auf. An einzelnen Uferabschnitten mit ausgedehnten natürlichen Uferverlandungszonen und bedeutenden Biotopstrukturen bestehen auch hohe Umweltrestriktionen. Die Uferabschnitte der Siedlungsbereiche sind insbesondere durch Verkehrsinfrastrukturen und die von ihnen ausgehenden Störungen vorbelastet.

Die Uferabschnitte 2 und 5 sind aufgrund ihrer Bedeutung als Rastzentrum für Sumpf- und Wasservögel sowie der Uferverlandungszonen durch hohe Umweltrestriktionen gekennzeichnet. Die Uferabschnitte weisen einen hohen Schutzstatus und eine hohe Betroffenheit auf. An den Uferabschnitten 4a und 4c des Havelkanals herrschen in Teilen mittlere und hohe Umweltrestriktionen auf. Uferabschnitt 4a weist insbesondere im Mündungsbereich von Sacrow-Paretzer-Kanal und Havelkanal im Bereich des Göttingsees - u.a. aufgrund der dort vorhandenen Biberburg - hohe Umweltrestriktionen auf. Uferabschnitt 4c ist vor allem im Bereich Falkenrehder Wublitz durch hohe Umweltrestriktionen gekennzeichnet. Der Schutzstatus und die Betroffenheit sind an diesen Uferbereichen hoch. Der Großteil der Uferabschnitte, das betrifft die Uferabschnitte 1, 3a-e, 4b, 6 und 7, weist mittlere Umweltrestriktionen auf. Neben einem mäßigen Schutzstatus und einer mittleren Betroffenheit sind die Uferabschnitte aufgrund akustischer und visueller Störungen, die von einer unsensiblen Bebauung und Verkehrsstrassen ausgehen, mäßig vorbelastet. In den Ortsteilen sind keine Uferabschnitte vorhanden, die geringe Umweltrestriktionen besitzen.

2.4 Handlungsbedarf

Ausgehend von dem Ziel, die Ufer für die Allgemeinheit zugänglich zu halten oder zu machen, ist unter dem Handlungsbedarf die Notwendigkeit zur planvollen Veränderung der Bestandssituation zu verstehen. Hierbei kann ein Handlungsbedarf nicht allein aus den Eigentumsverhältnissen abgeleitet werden; er ist grundsätzlich dann gegeben, wenn sich die Erschließungsqualität an einem Uferabschnitt im Verhältnis zur Erholungseignung als unangemessen darstellt.

Je höher die Erholungseignung und umso geringer die Erschließungsqualität ist, desto höher ist der Handlungsbedarf. Ein geringer Handlungsbedarf liegt z.B. vor, wenn ein für die Erholungsnutzung gering geeigneter Uferabschnitt qualitativ hoch erschlossen ist und die Eigentumsverhältnisse günstig bzw. irrelevant sind. Ein hoher Handlungsbedarf ist gegeben, wenn ein für die Erholungsnutzung sehr gut geeigneter Uferabschnitt qualitativ gering erschlossen ist und die Eigentumsverhältnisse ungünstig sind. Für die Bewertung des Handlungsbedarfs wird folgender Bewertungsrahmen herangezogen:

Tab. 11: Bewertungsrahmen – Handlungsbedarf

Bewertung	Handlungsbedarf
gering	- Erschließungsqualität gut / angemessen - Eigentumsverhältnisse günstig / irrelevant - Erholungseignung gering bis hoch
mittel	- Erschließungsqualität mittel / teilweise Mängel - Eigentumsverhältnisse mittel / teilweise problematisch - Erholungseignung mittel bis hoch
hoch	- Erschließungsqualität schlecht / unangemessen - Eigentumsverhältnisse ungünstig / Sperrgrundstücke - Erholungseignung hoch

An der Mehrheit der Uferabschnitte der Ortsteile bestehen hinsichtlich der Zielstellung, Ufer für die Allgemeinheit öffentlich zugänglich zu halten oder zu machen, lediglich geringe Handlungsbedarfe. Darunter fallen insbesondere die Kanaluferabschnitte, an denen Planfeststellungsverfahren des Bundes aktiv sind und der kommunalplanerische Handlungsspielraum begrenzt ist. Höhere Handlungsbedarfe sind am Uferabschnitt 5 aufgrund der geringen Qualität der Wegeinfrastruktur und der wenigen Uferzugänge und an den Uferabschnitten 3e, 6 und 7 aufgrund der ungünstigen Eigentumsverhältnisse sowie der zum Teil vielfältigen, zu koordinierenden Nutzungsansprüche auf die Ufer gegeben.

Die Uferabschnitte 1 und 2, die Uferabschnitte 3a-d entlang des Sacrow-Paretzer-Kanals und 4a-c entlang des Havelkanals sind hinsichtlich der Zielstellung, Ufer für die Allgemeinheit öffentlich zugänglich zu halten oder zu machen, durch einen geringen Handlungsbedarf gekennzeichnet. Der kommunale Handlungsbedarf ist an den Uferabschnitten entlang des Sacrow-Paretzer-Kanals und des Havelkanals zudem gering, da hier Zielstellungen der Planfeststellungsverfahren zum Ausbau der Bundeswasserstraßen im Rahmen des „Verkehrsprojektes Nr. 17“ aktiv sind. Die Erschließungsqualität ist für die vorhandene Erholungseignung angemessen. Die Eigentumsverhältnisse sind entlang den Ufern des Sacrow-Paretzer-Kanals und des Havelkanals als günstig zu bewerten und an den Uferabschnitten 1 und 2 vor dem Hintergrund der angemessenen Erschließungsqualität eher unbedeutend. Uferabschnitt 5 erzeugt aufgrund der teilweise mit Mängeln behafteten und in Teilen unangemessenen Erschließungsqualität, der teilweise problematischen Eigentumsverhältnisse und mitt-

leren Erholungseignung einen mittleren Handlungsbedarf. An den Uferabschnitten 3e und 6 besteht in Teilen mittlerer und hoher Handlungsbedarf. Die Erschließungsqualität ist für die mittlere bis hohe Erholungseignung unangemessen. Die Eigentumsverhältnisse sind in Teilen aufgrund von Sperrgrundstücken als ungünstig und teilweise als problematisch zu bewerten. Ein hoher Handlungsbedarf besteht an Uferabschnitt 7. Die Erschließungsqualität ist aufgrund der ungünstigen Eigentumsverhältnisse, die durch Sperrgrundstücke charakterisiert ist, für die in Teilen mittlere und hohe Erholungseignung unangemessen.

3 Planung

Ausgehend von dem Ergebnis der Bestandsanalyse wird für jeden Uferabschnitt ein Zielzustand definiert. Der Zielzustand beinhaltet den Planungsansatz. Dieser wird mit einzelnen Handlungszielen untersetzt. Die Handlungsziele werden nach Uferweg, Uferzugang und Uferqualifizierung formuliert.

Das Instrumentarium zur Operationalisierung der Handlungsziele sind die Planungsmittel. Planungsmittel werden eingesetzt, um eine konkrete Maßnahmenumsetzung vorzubereiten. Der mögliche Maßnahmenkatalog unterscheidet Maßnahmen mit Bezug auf den Uferweg, Uferzugang und die Uferqualifizierung.

Der Handlungsumfang (siehe Kap. 3.4) wird anhand der Abschätzung des Aufwands zur Zielerreichung hinsichtlich Schwierigkeitsgrad / Komplexität, Kosten- und Zeitaufwand ermittelt.

Abschließend wird eine Prioritätensetzung der Uferabschnitte (siehe Kap. 3.5) anhand des Handlungsbedarfs und der planerischen Bedeutung vorgenommen. Mithilfe einer Kosten-Nutzen-Betrachtung wird die Dringlichkeit der Planungsumsetzung ermittelt.

In den Kapiteln 3.4 und 3.5 werden die einzelnen Bewertungskriterien erläutert, der Bewertungsrahmen für das jeweilige Kriterium dargestellt und eine Gesamtdarstellung der auf das jeweilige Bewertungskriterium bezogenen Planungsaufgabe vorgenommen.

3.1 Zielzustand / Handlungsziele

Vor dem Hintergrund der Befunde aus der Bestandsanalyse werden für jeden Uferabschnitt Zielvorstellungen formuliert. Diese treffen Aussagen zum Inhalt des Planungsansatzes und untersetzen die Leitbilder der vom Landschaftsplan definierten Teilräume (vgl. Tab. 12).

Gemäß § 4, Absatz 4, Nr. 2 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) sind „zur dauerhaften Sicherung [...] des Erholungswertes von Natur und Landschaft [...] insbesondere zum Zweck der Erholung in der freien Landschaft nach ihrer Beschaffenheit und Lage geeignete Flächen vor allem im besiedelten und siedlungsnahen Bereich [...] zugänglich zu machen.“

Tab. 12: Ableitung von Zielvorgaben aus dem Landschaftsplan

Uferabschnitt	Teilraum gemäß Landschaftsplan		Leitbild
	Nr.	Name	
1	48	Großer Zernsee	Seengebiet als wichtiges Bindeglied für den Freizeitbootsverkehr auf der Havel mit naturnahen Uferzonen zum Golmer Luch
2	47	Wublitz / Schlänitzsee	Geschützte, für den überregionalen Biotopverbund bedeutsame Gewässer- und Niederungsrinne mit angeschlossenen, störungsarmen Flachwasserseen mit Verlandungszonen
3a-e, 5	46	Sacrow-Paretzer-Kanal / Fahrländer See / Jubelitz	Kanalstrecke mit naturnahem Verbau und landschaftsgerechter Begrünung sowie natürlichen Verlandungsufern am Fahrländer See und entlang der Jubelitz
4a-c	34	Uetz	Störungsarme, landwirtschaftlich geprägte Gemarkung im Gewässerdreieck von Wublitz, Sacrow-Paretzer-Kanal und Havelkanal
6	45	Lehnitzsee / Kramnitzsee	Seenkette mit vielfältigen kulturlandschaftlichen Bezügen und naturnaher Waldkulisse sowie Zugänglichkeit der Uferzonen für die Allgemeinheit und gelenkter wasserseitiger Erholungsnutzung
7	37	Groß Glienicker See	von Villenbebauung und Erholungsgrundstücken umgebener See mit gelenkter, dem Landschaftsraum angepasster Erholungsnutzung

Der Zielzustand wird durch Handlungsziele untersetzt; Handlungsziele werden nach Uferweg, Uferzugang und Uferqualifizierung gegliedert. Es werden Ansatzpunkte zum Handeln aufgezeigt. Beispielhafte Handlungsziele sind:

- Förderung der öffentlichen Zugänglichkeit bzw. Erlebbarkeit der Gewässer und Ufer unter Berücksichtigung historischer Bezüge und naturschutzfachlicher Restriktionen
- Abwehr der zunehmenden Privatisierung der Ufer
- landschaftsgerechte Ordnung und behutsame qualitative Verbesserung der gewässerbezogenen Erholungsinfrastruktur sowie gestalterische Aufwertung der wasserseitigen Nutzungen, Abwehr von wasserseitiger Nutzungsintensivierung und Begrenzung von wasserseitigen baulichen Anlagen nach Maßgabe umweltfachlicher und denkmalpflegerischer Schutzerfordernisse
- Rückbau störender Baulichkeiten und Reduzierung von Störgrößen, Verbesserung des uferseitigen Gestaltbilds, Ordnung und gestalterische Fassung der uferseitigen Nutzungen

- Erhaltung bzw. Entwicklung natürlicher und naturnaher Uferzonen und –biotope, insbesondere der uferbegleitenden, strukturierten und raumbildenden Gehölzsäume
- Überprüfung der geplanten Ausbaumaßnahmen („Verkehrsprojekt Nr. 17“)

Für die einzelnen Uferwegeabschnitte werden auch bereits Angaben über den anzustrebenden Ausbaustandard gemacht. Abschnittsweise wird die Mitnutzung von Betriebs- und Privatwegen oder eine Uferwegeführung über öffentliche Straßen vorgesehen. Es werden unterschieden:

Eigenständiger Uferweg in landschaftlicher oder parkähnlicher Umgebung

- Wasserdurchlässiger und wassergebundener Wegeaufbau (Tennenweg)
- Regelbreite: 2,5 m, Wege mit ausschließlichem Fußgängerverkehr 1,8 m
- Befahrbarkeit für Pflege- und Notfahrzeuge, barrierefreie Nutzbarkeit
- Ausstattungselemente und Bepflanzung nicht im Wegeprofil, sondern seitlich ausgerückt
- Minimalausstattung: Sitzmöglichkeiten an besonderen Aussichts-/ Geländepunkten, Beleuchtung und Abfalleimer an stärker frequentierten Hauptzugängen und nach Erfordernis

Mitnutzung von Betriebs- und Privatwegen

- Wegeaufbau nach Maßgabe der Hauptnutzung
- Regelbreite: mind. 3,0 m
- Befahrbarkeit für Pflege- und Notfahrzeuge, barrierefreie Nutzbarkeit
- Ausstattungselemente und Bepflanzung nicht im Wegeprofil, sondern seitlich ausgerückt
- Minimalausstattung: Sitzmöglichkeiten an besonderen Aussichts-/ Geländepunkten, Beleuchtung und Abfalleimer an stärker frequentierten Hauptzugängen und nach Erfordernis

Wegeverbindung über öffentliche Straßen

- Wegeaufbau mit harter Wegeoberfläche
- Regelbreite: straßenbegleitender kombinierter Geh-/Radweg mind. 2,5 m (nur Fußweg mind. 1,8 m) oder Mitnutzung der Fahrbahn bei verkehrsarmen Straßen
- Befahrbarkeit für Pflege- und Notfahrzeuge, barrierefreie Nutzbarkeit
- Ausstattungselemente und Bepflanzung auch im Wegeprofil möglich
- Minimalausstattung: Sitzmöglichkeiten innerörtlich alle 300 m, in der freien Landschaft an besonderen Aussichts-/ Geländepunkten; Beleuchtung, Abfalleimer und Schutzgeländer nach Erfordernis

3.2 Planungsmittel

Die Planungsmittel zeigen die möglichen Instrumente der Planung zum Erreichen des Zielzustandes auf. Es ist zwischen formellen und informellen Planungsmitteln zu unterscheiden. In Betrachtung gezogene Planungsmittel zum Erreichen des Zielzustandes sind das Bebauungsplan-, Planfeststellungs- und straßenrechtliche Widmungsverfahren sowie informelle Erschließungskonzepte und Objektplanungen.

Der Bebauungsplan enthält gemäß § 8, Absatz 1, Satz 1 Baugesetzbuch (BauGB) die rechtsverbindlichen Festsetzungen für die städtebauliche Ordnung. Gemäß § 9, Absatz 1 kann er aus städtebaulichen Gründen einen hohen Regelungsgehalt besitzen. Durch den Bebauungsplan wird ein städtebauliches Vorhaben vorbereitet.

Im Planfeststellungsverfahren und Planfeststellungsbeschluss zum Verkehrsprojekt „Deutsche Einheit Nr. 17“ für die Uferabschnitte 3a-e entlang des Sacrow-Paretzer-Kanals und die Uferabschnitte 4a-c entlang des Havelkanals zum Ausbau der Bundeswasserstraßen wurden die Interessen der Landeshauptstadt Potsdam verarbeitet. Das Planfeststellungsverfahren bezieht sich auf ein konkretes Vorhaben.

Mit dem straßenrechtlichen Widmungsverfahren wird ein Nutzungsrecht für die Allgemeinheit geschaffen. Dadurch erhalten öffentliche Straßen und Wege eine ihrer jeweiligen Verkehrsfunktion entsprechende Eigenschaft. Das Widmungsverfahren gewährleistet die öffentliche Nutzung von Uferwegen unabhängig von den jeweils vorherrschenden Eigentumsverhältnissen.

Ein Erschließungskonzept kann im Vorgriff eines Bebauungsplanes erstellt werden. Es prüft die Machbarkeit, unterschiedliche Nutzungen in der Uferlandschaft planmäßig zusammenzuführen. Mittels Variantenprüfung werden Nutzungsüberlagerungen, vereinbare und konfliktträchtige Nutzungen identifiziert, um Konfliktpotentiale zu verringern.

Die Objektplanung beschäftigt sich mit dem Wegebau und der Gestaltung von öffentlichen und privaten Freianlagen wie z.B. mit der Erhaltung und Entwicklung von Grünanlagen.

3.3 Maßnahmen

Handlungsziele werden durch konkrete Einzelmaßnahmen untersetzt. Es bestehen drei zentrale Ansatzpunkte für Maßnahmen. Der Ansatzpunkt Uferweg zielt auf die Ufer- und ufernahe Wegeinfrastruktur ab. Der Ansatzpunkt Uferzugang umfasst die Zugänglichkeit der Uferlandschaft unabhängig von Ufer- und ufernahen Wegen. Der Ansatzpunkt Uferqualifizierung befasst sich mit landschaftlichen und erholungsrelevanten Qualitäten der Uferlandschaft. Jedem dieser Ansatzpunkte werden typisierte Maßnahmen zugeordnet. Die nachfolgende Tab. 13 gibt eine Übersicht über mögliche Maßnahmen und ergänzende Erläuterungen zu den einzelnen Maßnahmen:

Tab. 13: Maßnahmentypen

Ansatzpunkt	Maßnahme	Erläuterung
Uferweg	Neuanlage	- Schaffung neuer Ufer- und / oder ufernaher Wege - öffentlich zugängliches Ufer durch Schaffung eines Stichweges sichern
	Erhaltung / Qualifizierung	- Nutzung vorhandener Ufer-, Stich- und / oder ufernaher Wege - Ausbau von Ufer- und / oder ufernahen Wegen
	Rückbau	- Rückbau von Ufer- und / oder ufernahen Wegen
	Eigentumsrechtliche Sicherung	- Flächenerwerb - Abschluss von Pachtverträgen - Schaffung von Geh- / Fahrrechten für die Allgemeinheit - Enteignung
Uferzugang	Neuerschließung	- öffentliche Zugänglichkeit des Ufers herstellen - Zugänglichkeit des Uferweges herstellen
	Erhaltung / Qualifizierung	- öffentlich zugänglichen Uferweg erhalten
	Rückbau	- öffentliche Zugänglichkeit des Ufers aufheben - Zugänglichkeit des Uferweges aufheben
	Eigentumsrechtliche Sicherung	- Flächenerwerb - Abschluss von Pachtverträgen - Schaffung von Geh- / Fahrrechten für die Allgemeinheit - Enteignung
Uferqualifizierung	Orts- / Landschaftsbild	- Aufwertung durch gestalterische Qualifizierung der Landschaft - Beseitigung von Störelementen und Störungen - Schaffung / Wiederherstellung von Sichtbezügen
	Denkmalpflege	- Erhalt / Wiederherstellung / Berücksichtigung historischer Bau- und Vegetationsstrukturen
	Naturschutz	- Aufwertung von Habitatstrukturen - naturnahe Gestaltung - Ausgleich von Eingriffen
	Erholungsinfrastruktur	- land- und / oder wasserseitige Erholungsmöglichkeiten / -einrichtungen aufwerten / schaffen
	Nutzungssteuerung	- Definition von Nutzungsgrenzen

Als Maßnahmenschwerpunkte lassen sich folgende Veränderungsbereiche identifizieren:

1. Uferweg Groß Glienicker See
Umsetzung des Bebauungsplans Nr. 8 von Groß Glienicke, Verknüpfung mit dem Wegesystem des ehemaligen Gutsparks, Verdeutlichung der früheren Grenze zu Westberlin (Berliner Mauer), Anbindungen nach Gatow
2. Uferweg / -zugang Krampnitzsee Nordufer
Neuanlage einer Wegeverbindung am Nordufer des Krampnitzsees zwischen Kaserne Krampnitz und Königswald, Anbindung an das dortige Waldwegesystem, Schaffung attraktiver Uferzugänge unterhalb des zu entwickelnden Kasernenareals
3. Stichwege / Uferzugänge Neu Fahrland
Ergänzung und Aufwertung vorhandener Uferzugänge in den Siedlungsbereichen von Neu Fahrland
4. Bürgerpark Insel Neu Fahrland
Umsetzung des Bebauungsplans Nr. 7 von Neu Fahrland (Entwicklung einer öffentlichen Parkanlage)
5. Uferweg / -zugang Birnenplantage
Ertüchtigung der Wegeverbindung und Verbesserung der Uferzugänglichkeit im Bereich Birnenplantage (Bebauungsplan Nr. 8 von Neu Fahrland)
6. Stichwege / Uferweg Fahrländer See Nordufer
Ertüchtigung der Wegeverbindung am Nordufer des Fahrländer Sees, Erschließung des geografischen Mittelpunkts von Brandenburg, Aufwertung des Uferzugangs am Pumpenhaus
7. Ufernaher Weg Obere Wublitz Ostufer
Schaffung einer öffentlich nutzbaren Wegeverbindung über das Betriebsgelände des Bundessortenamtes in Marquardt
8. Stichwege / Uferzugänge Großer Zernsee
Ergänzung und Aufwertung vorhandener Uferzugänge
9. Marquardter Straße (L 92)
Qualifizierung des Straßenabschnitts für eine sichere Benutzung durch Fußgänger und Radfahrer/ Anlage eines straßenbegleitenden Geh- / Radweges
10. Uetzer Dorfstraße / Fährweg
Qualifizierung der bestehenden Straßenverkehrsflächen für Fußgänger und Radfahrer (insbesondere der Wegebeläge)

3.4 Handlungsumfang

Mit dem Handlungsumfang wird eine Einschätzung von Schwierigkeitsgrad und erforderlichem Kosten- und Zeitaufwand für die zur Umsetzung vorgeschlagenen Maßnahmen, insbesondere auch vor dem Hintergrund der in Betracht gezogenen Planungsmittel und des angestrebten Ausbaustandards, am jeweiligen Uferabschnitt gegeben.

Während durch die Beurteilung des Schwierigkeitsgrades bzw. der Komplexität der Handlungsumfang qualifiziert wird, wird er durch die Einschätzung zum Kosten- und Zeitaufwand quantifiziert. Sind vielfältige und anspruchsvolle Einzelmaßnahmen für das Erreichen einzelner Handlungsziele notwendig, spricht dies für eine hohe Komplexität der Planungsaufgabe mit entsprechend hohem Koordinierungsaufwand. Für die Bewertung des Handlungsumfanges wird folgender Bewertungsrahmen herangezogen:

Tab. 14: Bewertungsrahmen – Handlungsumfang

Bewertung	Handlungsumfang
gering	- niedriger Schwierigkeitsgrad / geringe Komplexität - geringer Kostenaufwand - geringer Zeitaufwand
mittel	- mittlerer Schwierigkeitsgrad / mittlere Komplexität - mittlerer Kostenaufwand - mittlerer Zeitaufwand
hoch	- hoher Schwierigkeitsgrad / hohe Komplexität - hoher Kostenaufwand - hoher Zeitaufwand

Der Handlungsumfang ist an Uferabschnitten von Siedlungsbereichen, mit kleinteiligen Eigentümerstrukturen und / oder ungünstigen Eigentumsverhältnissen sowie mit Umweltrestriktionen und / oder Vorbelastungen höher. An den Kanaluferabschnitten kann ein geringer Handlungsumfang ausgemacht werden, der auf die günstige Bestandssituation des Vorhandenseins und der Zugänglichkeit von Uferwegen und Uferzugängen zurückzuführen ist.

An den Uferabschnitten 3a-d entlang des Sacrow-Paretzer-Kanals sowie 4a-c entlang des Havelkanals ist ein geringer, an Uferabschnitt 3c in Teilen auch ein mittlerer Handlungsumfang auszumachen. Der geringe Handlungsumfang ist vor allem auf die als Uferwege nutzbaren kanalbegleitenden Betriebswege des WSA und die durchgängige Zugänglichkeit der Kanalufer zurückzuführen. Die Ausgangssituation ist günstig; ggf. noch durchzuführende Qualifizierungsmaßnahmen sind durch eine geringe Komplexität gekennzeichnet, Kosten- und Zeitaufwand sind gering. An Uferabschnitt 3c sind punktuell Maßnahmen zur Erschließung neuer Uferzugänge, zur Sicherung der Zugänglichkeit vorhandener Uferwege sowie zur gestalterischen Qualifizierung der Ufer vorgesehen. Ein mittlerer Handlungsumfang ist für die Uferabschnitte 1, 2, 5 und 6 kennzeichnend. An den Uferabschnitten sind vorhandene Ufer-, Stich- und ufernahe Wege zu erhalten, zu qualifizieren sowie neue Uferwege und -zugänge zu schaffen und eigentumsrechtlich zu sichern. Aufgrund der durch Siedlungsbereiche, verschiedentliche Nutzungsansprüche auf die Ufer und kleinteilige Eigentümerstrukturen bedingten mittleren Komplexität der Ausgangslage am Ufer des Großen Zernsees südlich von Gut Schloss Golm, am Ostufer der Wublitz, am Kirchberg und am Stinthorn ist eine Nutzungssteuerung erforderlich. Vorbelastungen durch Verkehrsinfrastrukturen machen in Teilen auch eine Aufwertung des Orts- und / oder Landschaftsbildes notwendig. An Uferabschnitt 2 ist im Besonderen mit der Umsetzung des bestandskräftigen Bebauungsplanes M3

„Schlosshotel Marquardt“ die Neuordnung des Wegenetzes und die gestalterische Qualifizierung von Schlosspark und die Aufwertung der kulturhistorischen Bausubstanz von Schloss Marquardt mittels denkmalpflegerischer Maßnahmen vorgesehen. Dementsprechend wird ein mittlerer Kosten- und Zeitaufwand zugrunde gelegt. An Uferabschnitt 3e besitzt die Ausgangslage in Teilen eine besondere Komplexität. Die Neuanlage von Uferwegen, Neuererschließung von Uferzugängen und Uferqualifizierungsmaßnahmen treffen auf ungünstige, kleinteilige Eigentümerstrukturen und einen hohen Nutzungsdruck auf die Ufer. Die Umsetzung einzelner Maßnahmen und insbesondere die Umsetzung des bestandskräftigen Bebauungsplanes „Sport- und Freizeitanlage“ (NF8) im Bereich der ehem. Birnenplantage ist in Teilen schwierig. Es ist mit einem mittleren bis hohen Kosten- und Zeitaufwand zu rechnen. An Uferabschnitt 7 ist der Handlungsumfang hoch. Mit dem Bebauungsplan GG8 „Seepromenade / Dorfstraße“ besteht das kommunalpolitische und -planerische Bestreben, die ehemaligen „Mauergrundstücke“ am Ufer als Uferweg zu entwickeln. Einige Villenbesitzer haben den derzeit in Teilen zugänglichen Uferweg abgesperrt. Entsprechend existieren am Ufer viele Sperrgrundstücke, die einen Uferzugang unmöglich machen und das Betreten des Uferweges verhindern. Im Zuge der Neuanlage des Uferwegs sind umfangreiche Neuordnungen und Neugestaltungen des Ufer- und ufernahen Bereiches geplant, die eine Vielzahl unterschiedlicher grünordnerischer und denkmalpflegerischer Maßnahmen an Natur und Bausubstanz vorsehen. Der schwierigen Ausgangslage entsprechend ist ein hoher Kosten- und Zeitaufwand zu erwarten.

3.5 Priorität

Die Prioritätensetzung trifft Aussagen zur Dringlichkeit der Planungsumsetzung an den Uferabschnitten. Hierzu werden einzelne Maßnahmen in Beziehung zum gesamtstädtischen Kontext und zu anderen Uferabschnitten gesetzt. Es wird der Frage nachgegangen, wo vor dem Hintergrund der kommunalen Finanzplanung vorrangig gehandelt werden soll. In die Ermittlung der Dringlichkeit der Planungsumsetzung bzw. Bewertung der Priorität fließen ein:

- Handlungsbedarf (stadträumliche-funktionale Bedeutung): Der am Bestand orientierte Handlungsbedarf wird vor dem Hintergrund des angestrebten Zielzustands am jeweiligen Uferabschnitt bewertet. Die Bedeutung des Uferabschnitts im Gesamtkontext der Stadt und der Uferabschnitte der Ortsteile wird durch eine stadträumlich-funktionale Einordnung (z.B. Lage des Uferabschnitts in Wohnungsnähe oder einzig begehbarer Uferabschnitt in der Umgebung eingeschränkt oder nicht öffentlich zugänglicher Uferabschnitte) ermittelt.
- planerische Bedeutung (freiraumplanerisch-städtebauliche Bedeutung): Für jeden Uferabschnitt wird in Ableitung des formulierten Zielzustandes eine planerische Intention entwickelt (z.B. Uferabschnitt als wichtiger Bestandteil einer (über-)regionalen Wegeverbindung oder als Lückenschluss). Diese hat die Inszenierung der Ortstypik (z.B. „Mauerweg“) zum Gegenstand.
- Kosten-Nutzen-Verhältnis: Handlungsbedarf bzw. stadträumliche-funktionale Bedeutung und planerische Intention bzw. freiraumplanerisch-städtebauliche Bedeutung werden miteinander in Beziehung gesetzt.

Eine hohe Priorität ist gegeben, wenn der angestrebte Zielzustand einen hohen Handlungsbedarf erkennen lässt, der Uferabschnitt eine hohe planerische Bedeutung besitzt und das Kosten-Nutzen-Verhältnis günstig ist. Ein Uferabschnitt erhält eine niedrige Priorität, wenn der angestrebte Zielzustand einen geringen Handlungsbedarf erkennen lässt, der Uferabschnitt in planerischer Hinsicht wenig bedeutsam und das Kosten-Nutzen-Verhältnis ungünstig ist. Im Besonderen erhalten die Uferabschnitte entlang des Sacrow-Paretzer-Kanals und des Havelkanals eine niedrige Priorität. Diese ist vorrangig auf die an diesen Uferabschnitten aktiven Zielstellungen der Planfeststellungsverfahren zum Ausbau der Bundeswasserstraßen im Rahmen des Verkehrsprojektes „Deutsche Einheit Nr. 17“ zurückzuführen. Die planerischen Einflussmöglichkeiten der Landeshauptstadt Potsdam sind hier beschränkt. Eine mittlere Priorität setzt voraus, dass ein mittlerer Handlungsbedarf besteht, eine durchschnittliche planerische Bedeutung gegeben und das Kosten-Nutzen-Verhältnis vertretbar ist. Für die Bewertung der Priorität wird folgender Bewertungsrahmen herangezogen:

Tab. 15: Bewertungsrahmen – Priorität

Bewertung	Priorität
niedrig	- geringer Handlungsbedarf - geringe planerische Bedeutung - ungünstiges Kosten-Nutzen-Verhältnis
mittel	- mittlerer Handlungsbedarf - mittlere planerische Bedeutung - vertretbares Kosten-Nutzen-Verhältnis
hoch	- hoher Handlungsbedarf - hohe planerische Bedeutung - günstiges Kosten-Nutzen-Verhältnis

Die Uferabschnitte 3a-d und 4a-c entlang des Sacrow-Paretzer-Kanals bzw. Havelkanals sind aufgrund der angemessenen, teils hohen Erschließungsqualität und der begrenzten kommunalplanerischen Handlungsmöglichkeiten von niedriger Priorität. Handlungsschwerpunkte bilden die Uferabschnitte 3e, 5, 6 und 7. Uferabschnitt 7 genießt die höchste Priorität. Die Uferabschnitte 3e und 5 bilden Uferabschnitte zweiter Priorität, gefolgt von Uferabschnitt 6 in dritter Priorität.

Die niedrige Priorität der Uferabschnitte 3a-d entlang des Sacrow-Paretzer-Kanals und der Uferabschnitte 4a-c entlang des Havelkanals ist vorrangig auf die, im Rahmen der für die Bundeswasserstraßen aktiven Planfeststellungsverfahren, begrenzten kommunalplanerischen Handlungsmöglichkeiten zurückzuführen. Zudem besteht aufgrund der vorhandenen, durchgängig zugänglichen Betriebswege und Uferzugänge ein geringer Handlungsbedarf. Die Uferabschnitte 1 und 2 besitzen in Teilen niedrige und mittlere Priorität. Sie sind aufgrund ihrer Erholungsinfrastrukturen und touristisch bedeutsamen Ziele von mittlerer planerischer Bedeutung. Der Handlungsbedarf ist an Uferabschnitt 1 aufgrund der bereits vorhandenen Wegeerschließung und angemessenen Uferzugänge und an Uferabschnitt 2 aufgrund der ohnehin hohen Umweltrestriktionen jedoch gering. Uferabschnitt 6 genießt eine mittlere Priorität. Aufgrund der insbesondere an den Westuferrändern von Krampnitz- und Lehnitzsee überwiegend nicht vorhandenen Uferwege und Uferzugänge, der zum Teil ungünstigen Eigentumsverhältnisse und der hohen Nutzungsfrequenz des wohnungsnahen Uferabschnitts, die auf die hohe erholungsinfrastrukturelle Ausstattung zurückzuführen ist, ist der Handlungsbedarf mittel bis hoch. Angesichts dieses Handlungsbedarfs und einer mittleren planerischen Bedeutung ist das Kosten-Nutzen-Verhältnis vertretbar. Die Uferabschnitte 3e und 5 weisen eine in Teilen mittlere und hohe Priorität auf. Diese resultiert vor allem aus einem mittleren bis hohen Handlungsbedarf. Die Uferabschnitte sind für eine Erholungsnutzung zwar grundsätzlich geeignet, allerdings besitzen der Uferabschnitt 3e aufgrund schwieriger Eigentumsverhältnisse und der Uferabschnitt 5 aufgrund hoher Umweltrestriktionen eine geringe bis mittlere Erschließungsqualität. Uferabschnitt 3e ist aufgrund seiner Verbindungsfunktion zu anderen Uferabschnitten und als Knoten verschiedener Wander- und Radrouten planerisch bedeutsam. An Uferabschnitt 5 wird die planerische Bedeutung durch den geografischen Mittelpunkt Brandenburgs und das störungsarme Naturerleben begründet. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis ist vertretbar bis günstig. Der Uferabschnitt 7 entfaltet eine hohe Priorität. Villenbesitzer haben Teile des bestehenden Uferwegs abgesperrt; Uferzugänge sind nur punktuell vorhanden. Den Interessen der Uferanrainer steht das öffentliche Interesse entgegen, mithilfe des Bebauungsplanes GG8 „Seepromenade / Dorfstraße“ eine Neuordnung und Neugestaltung des Uferbereichs, insbesondere die Neuanlage eines durchgängig öffentlich zugänglichen Uferwegs, vorzunehmen. Der Handlungsbedarf am Uferabschnitt ist aufgrund der schwierigen Eigentumsverhältnisse und der besonderen Erholungseignung hoch. Die Kosten und der Nutzen der Realisierung der planerischen Zielstellungen sind jeweils hoch, stehen jedoch aufgrund der hohen planerischen Bedeutung in einem günstigen Verhältnis zueinander.

3.6 Weiteres Vorgehen

Das vorliegende, gemäß DS 09/SVV/0497 erarbeitete Uferwegekonzept für die Ortsteile soll als Ergänzung des Konzepts für die Uferabschnitte im bisherigen Potsdamer Stadtgebiet zu einem langfristig angelegten, einheitlichen Handlungsrahmen bei der Uferwegeentwicklung in der Landeshauptstadt Potsdam führen. Die nächsten Arbeitsschritte lassen sich im Einzelnen wie folgt skizzieren:

- Vorlage des Uferwegekonzepts für die Ortsteile, Diskussion und Beschlussfassung in der Stadtverordnetenversammlung
- Überprüfung und Aktualisierung der Zielaussagen des 2001 beschlossenen Uferwegekonzeptes für das bisherige Stadtgebiet, Zusammenfassung der Teilkonzepte
- Erstellung der Umsetzungsstrategie für die Uferkonzeption gemäß DS 12/SVV/0280, Vorlage, Diskussion und Beschlussfassung in der Stadtverordnetenversammlung
- Projektumsetzung entsprechend Prioritätenfestlegung sowie nach Maßgabe der verfügbaren Haushaltsmittel und rechtlichen Rahmenbedingungen

Uferwegekonzept

Ergänzung für die Uferabschnitte
der Ortsteile

Übersicht - Eigentümer Zielwege

- Bund
- Land Brandenburg
- Landeshauptstadt Potsdam
- Privateigentümer

Grundlagen

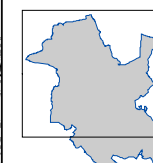
- Uferabschnitt
- Bestandswege
- Wasserfläche
- Ortsteile
- Gemarkungs-
grenze
- Stadtgebiet
(vor Gemeindegebiets-
reform 2003)



Maßstab im Original 1:55.000

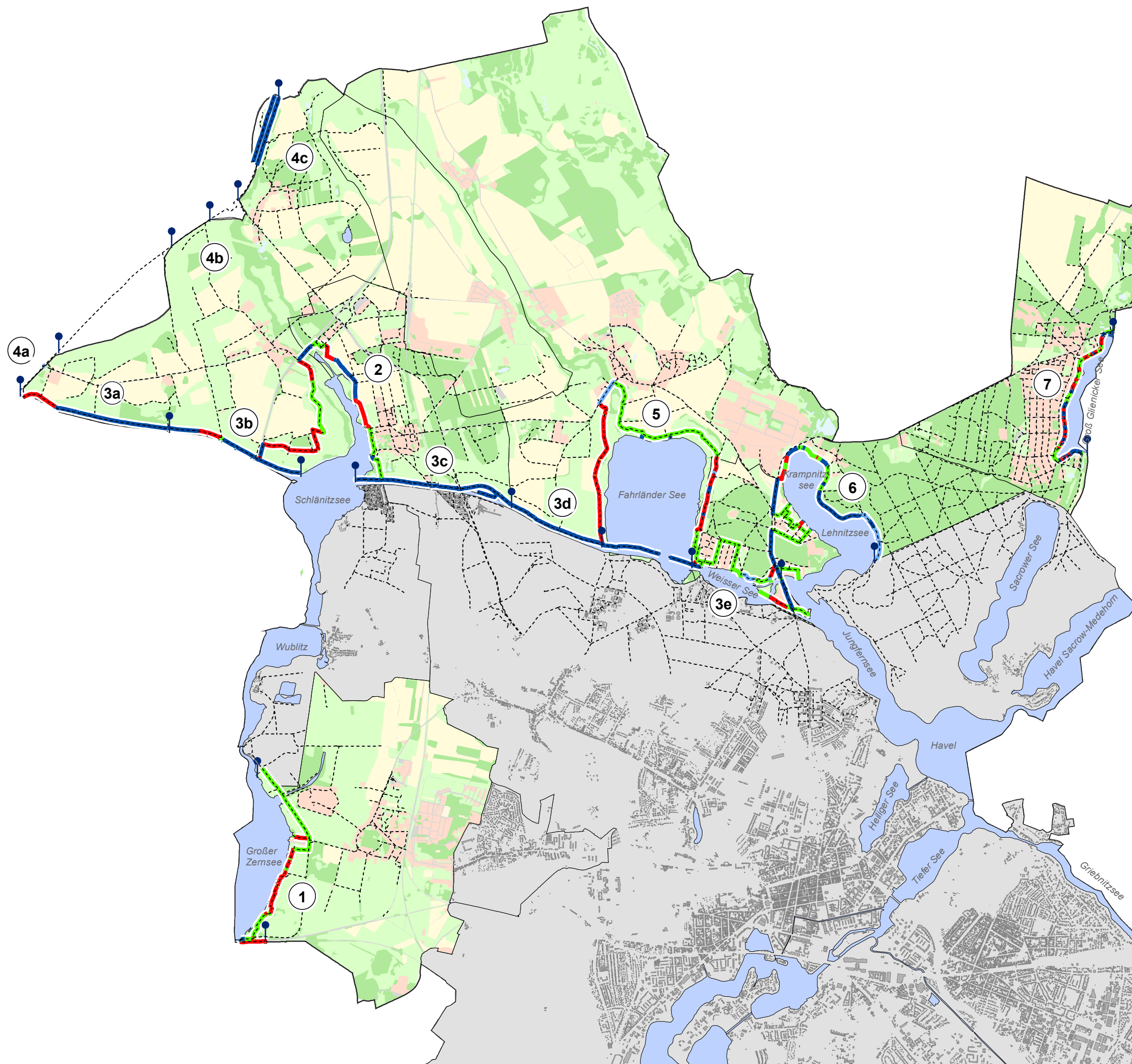
0 500 1.000 1.500 2.000
Meter

© Landeshauptstadt Potsdam



Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung
Bereich Stadtentwicklung - Verkehrsentwicklung
14461 Potsdam
E-Mail: Stadtentwicklung@Rathaus.Potsdam.de
www.potsdam.de/stadtentwicklung

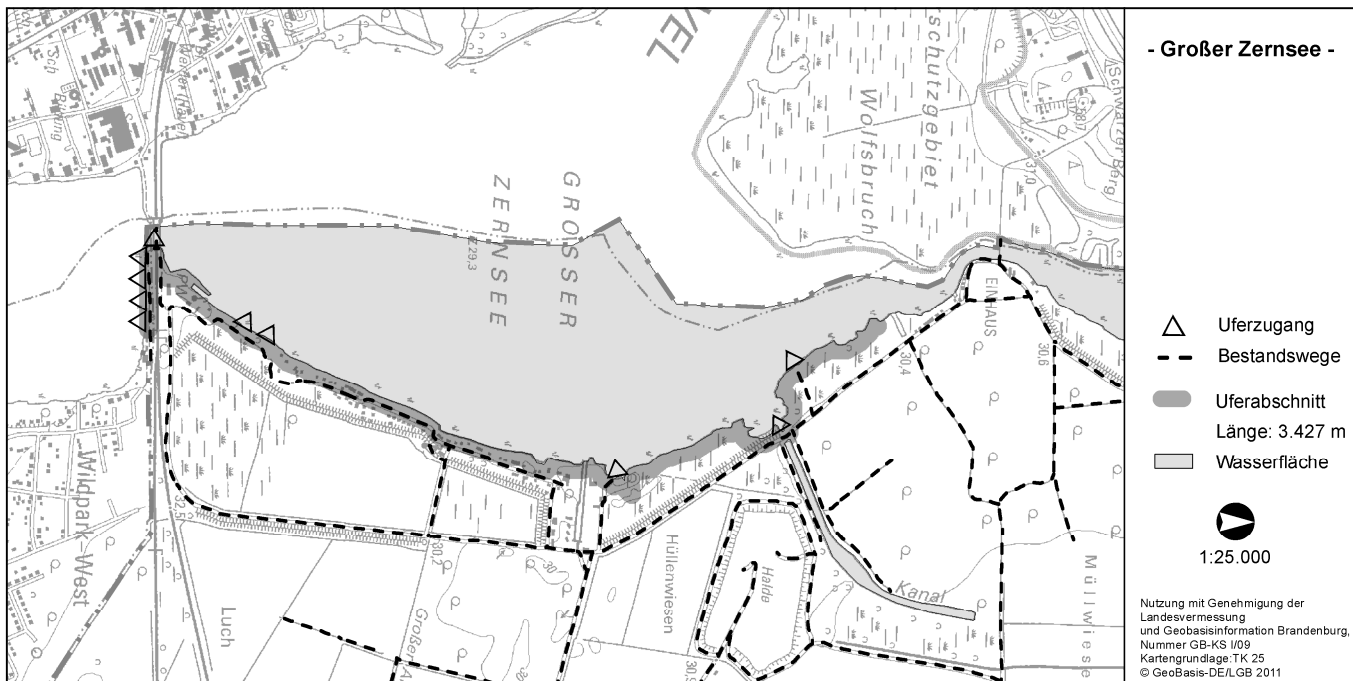
Stand: Mai 2010



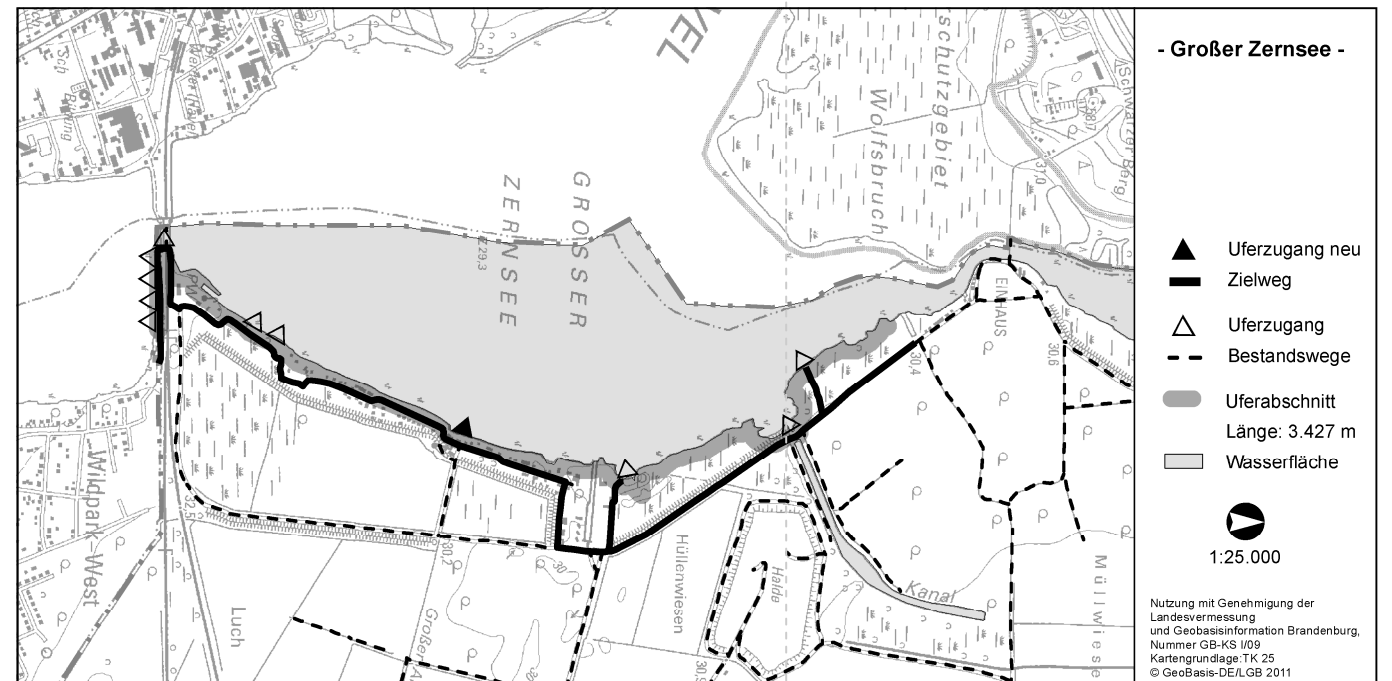
Uferwegekonzept Potsdam - Ergänzung Ortsteile

Uferabschnitt: 1 Golm

Bestand



Planung



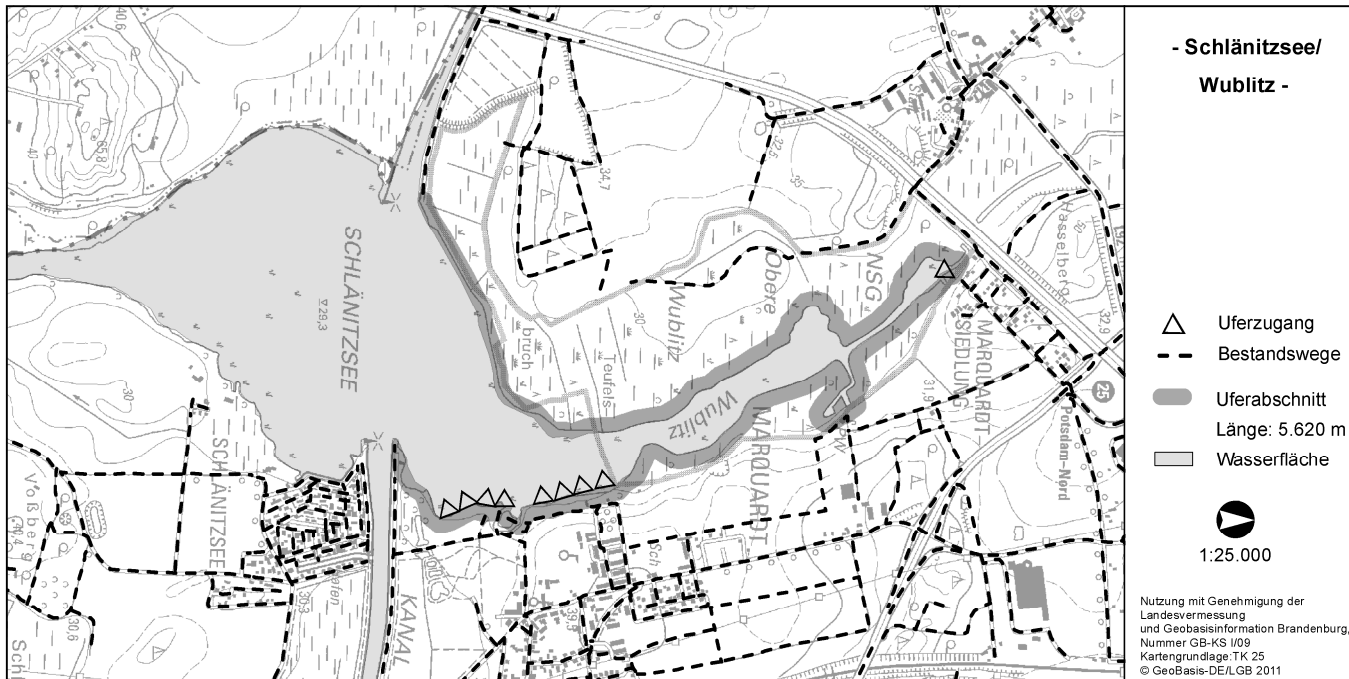
Wegeerschließung	Uferwege am Bahndamm und partiell in Siedlungsbereichen, ufernahe Wege u.a. als Deich, Stichwege am Schloss Golm und im Uferverlandungsbereich	●
Zugänglichkeit der Ufer	überwiegend kein Uferzugang aufgrund von Privateigentum in Siedlungsbereichen und eingeschränkter Uferzugang aufgrund von Uferbewuchs, punktuelle Uferzugänge an Bahndamm, Bademöglichkeit und Uferdeich	●
Erholungsinfrastruktur	<input checked="" type="checkbox"/> Wasserbezogene Sport-/Erholungsangebote <input checked="" type="checkbox"/> Rad- und Wanderwege/Routen <input checked="" type="checkbox"/> Touristische Ziele/Grünanlagen <input checked="" type="checkbox"/> ÖPNV-Anbindung	●
Erschließungsqualität	mittlere bis hohe Wegeerschließung, geringe bis mittlere Zugänglichkeit der Ufer, mittlere Erholungsinfrastruktur	●
Eigentumsverhältnisse	Ufer- und ufernahe Wege in städtischem Eigentum, Uferzugänge überwiegend in Privateigentum, ufernahe Flächen in Privat- und teilweise Bundeseigentum	●
Landschaftscharakter	natürliche Ufer mit Verlandungszonen und teilweise dichter Ufervegetation, Siedlungsflächen am Ufer und ufernahe Landwirtschaftsflächen durch lineare Gehölzbestände und Baumgruppen gegliedert	●
Siedlungsnähe	siedlungsnah	●
Umweltrestriktionen / Vorbelastungen	<input type="checkbox"/> NSG <input checked="" type="checkbox"/> LSG <input type="checkbox"/> ND <input checked="" type="checkbox"/> FFH <input checked="" type="checkbox"/> SPA <input checked="" type="checkbox"/> Biotope <input checked="" type="checkbox"/> Vorranggebiet Hoch- und/oder Trinkwasserschutz, WRRL <input type="checkbox"/> Flächen- und/oder Bodendenkmal Uferverlandungszonen / Röhricht; Zersiedlungstendenzen; Erholungsbeeinträchtigung: Landschaftsbildstörung und Lärmbelastung durch Bahnbrücke	●
Erholungseignung	mittlerer bis günstiger Landschaftscharakter, mittlere Siedlungsnähe, mittlere Umweltrestriktionen / geringe Vorbelastungen	●
Handlungsbedarf	mittlere Erschließungsqualität, mittlere Eigentumsverhältnisse, mittlere Erholungseignung	○

Zielzustand / Handlungsziele	<ul style="list-style-type: none"> - ein für Erholungssuchende durchgängig begehbarer Ufer- bzw. ufernaher Weg - Wegeverbindung vorwiegend über öffentliche Straßen, teilweise Mitnutzung von Privatwegen - eigentumsrechtliche Sicherung des Stichweges am Gut Schloss Golm mit hoher Priorität - Qualifizierung des Uferweges für den Radverkehr, abschnittsweise Instandsetzung der Wegebefestigungen (z.B. Grundstück Schöntges/Freitag) - Qualifizierung des Bahndamms als attraktive Wegeverbindung nach Werder (Havel) - ein von dichter Ufervegetation geprägter naturnaher Uferabschnitt mit punktuellen Blickmöglichkeiten zum Großen Zernsee - Erhaltung der Uferzugänge am Bahndamm und an Stichwegen des Uferdeichs - Qualifizierung der Bademöglichkeiten und der Uferzugänge, am Gut Schloss Golm mit hoher Priorität (VB Nr.8), Wiederherstellung Mitteldamm als direkte Zuwegung zur Wublitzbrücke - eigentumsrechtliche Sicherung einzelner Uferzugänge - denkmalpflegerische Herrichtung vom Gut Schloss Golm als Attraktion für das Rad- und Wasserwandern - ein in Siedlungsbereichen land- und wasserseitig nutzungsgeordneter Uferabschnitt mit hoher Nutzungsfrequenz 																		
Planungsmittel	<input type="checkbox"/> Bebauungsplanverfahren <input type="checkbox"/> Widmungsverfahren <input type="checkbox"/> Erschließungskonzept <input type="checkbox"/> Planfeststellungsverfahren <input checked="" type="checkbox"/> Objektplanung																		
Maßnahmen	<table border="0"> <tr> <td>Uferweg</td> <td>Uferzugang</td> <td>Uferqualifizierung</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Neuanlage</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> Neuerschließung</td> <td><input type="checkbox"/> Orts- / Landschaftsbild</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> Erhaltung / Qualifizierung</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> Erhaltung / Qualifizierung</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> Denkmalpflege</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Rückbau</td> <td><input type="checkbox"/> Rückbau</td> <td><input type="checkbox"/> Naturschutz</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> Eigentumsrechtliche Sicherung</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> Eigentumsrechtliche Sicherung</td> <td><input type="checkbox"/> Erholungsinfrastruktur</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td><input checked="" type="checkbox"/> Nutzungssteuerung</td> </tr> </table>	Uferweg	Uferzugang	Uferqualifizierung	<input type="checkbox"/> Neuanlage	<input checked="" type="checkbox"/> Neuerschließung	<input type="checkbox"/> Orts- / Landschaftsbild	<input checked="" type="checkbox"/> Erhaltung / Qualifizierung	<input checked="" type="checkbox"/> Erhaltung / Qualifizierung	<input checked="" type="checkbox"/> Denkmalpflege	<input type="checkbox"/> Rückbau	<input type="checkbox"/> Rückbau	<input type="checkbox"/> Naturschutz	<input checked="" type="checkbox"/> Eigentumsrechtliche Sicherung	<input checked="" type="checkbox"/> Eigentumsrechtliche Sicherung	<input type="checkbox"/> Erholungsinfrastruktur			<input checked="" type="checkbox"/> Nutzungssteuerung
Uferweg	Uferzugang	Uferqualifizierung																	
<input type="checkbox"/> Neuanlage	<input checked="" type="checkbox"/> Neuerschließung	<input type="checkbox"/> Orts- / Landschaftsbild																	
<input checked="" type="checkbox"/> Erhaltung / Qualifizierung	<input checked="" type="checkbox"/> Erhaltung / Qualifizierung	<input checked="" type="checkbox"/> Denkmalpflege																	
<input type="checkbox"/> Rückbau	<input type="checkbox"/> Rückbau	<input type="checkbox"/> Naturschutz																	
<input checked="" type="checkbox"/> Eigentumsrechtliche Sicherung	<input checked="" type="checkbox"/> Eigentumsrechtliche Sicherung	<input type="checkbox"/> Erholungsinfrastruktur																	
		<input checked="" type="checkbox"/> Nutzungssteuerung																	
Handlungsumfang	mittlerer Schwierigkeitsgrad / mittlere Komplexität, mittlerer Kostenaufwand, mittlerer Zeitaufwand	●																	
Priorität	geringer Handlungsbedarf, geringe bis mittlere planerische Bedeutung, vertretbares Kosten-Nutzen-Verhältnis	●																	

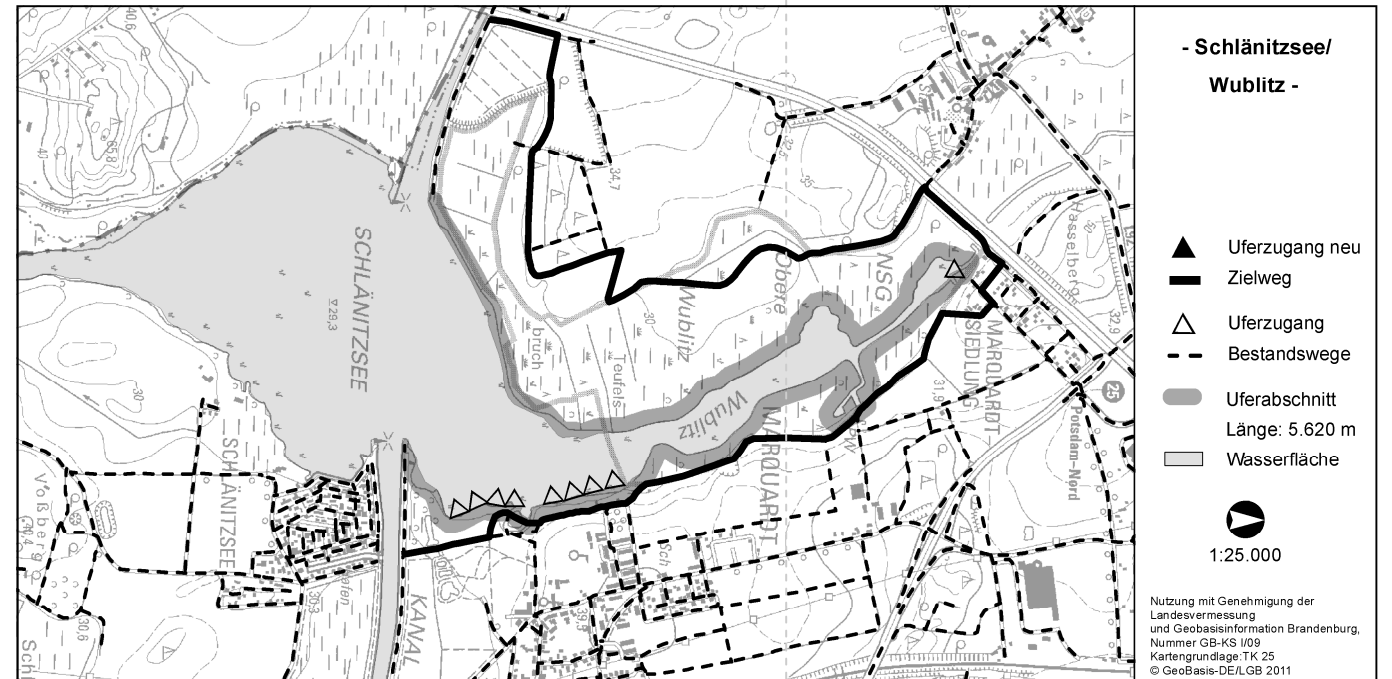
Uferwegekonzept Potsdam - Ergänzung Ortsteile

Uferabschnitt: 2 Uetz und Marquardt

Bestand



Planung



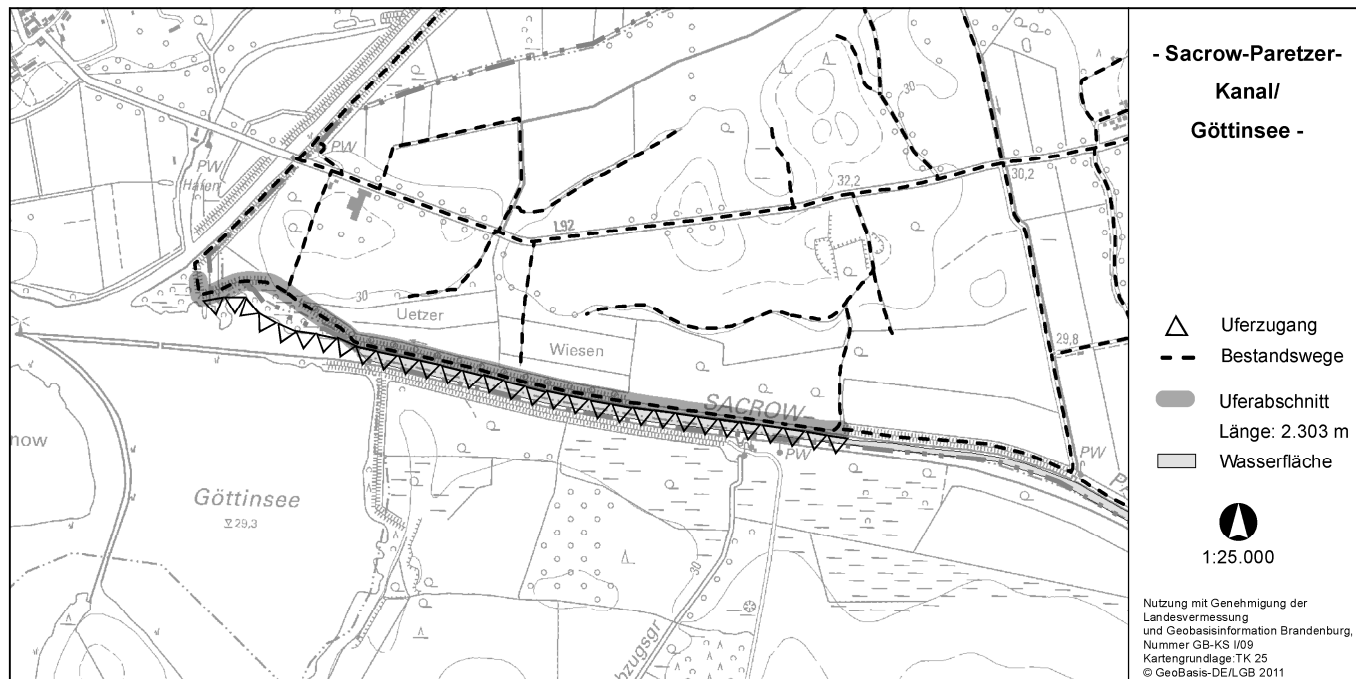
Wegeerschließung	Uferweg im Schlosspark Marquardt, im Bereich Marquardt-Siedlung sowie südlich davon ufernahe Wege	○
Zugänglichkeit der Ufer	überwiegend kein Uferzugang aufgrund hoher Umweltrestriktionen und dichtem Uferbewuchs, Uferzugang im Schlosspark Marquardt, da Uferanrainergrundstück in Städtigentum, partiell eingeschränkter Uferzugang im Schlosspark Marquardt aufgrund von Uferbewuchs	○
Erholungsinfrastruktur	<input checked="" type="checkbox"/> Wasserbezogene Sport-/Erholungsangebote <input type="checkbox"/> Rad- und Wanderwege/Routen <input checked="" type="checkbox"/> Touristische Ziele/Grünanlagen <input checked="" type="checkbox"/> ÖPNV-Anbindung	◐
Erschließungsqualität	geringe Wegeerschließung, geringe Zugänglichkeit der Ufer, mittlere Erholungsinfrastruktur	○
Eigentumsverhältnisse	Uferweg in Städtigentum, ufernahe Wege in Städtigentum, Uferzugänge in Stadt- und Bundeseigentum, ufernahe Flächen in Bundes- und gemischtem Eigentum	◑
Landschaftscharakter	natürliche Ufer mit Verlandungszonen und dichter Ufervegetation, ufernahe Siedlungs- und Landwirtschaftsflächen	●
Siedlungsnähe	wohnungsnahe bis siedlungsfrem	◐
Umweltrestriktionen / Vorbelastungen	<input checked="" type="checkbox"/> NSG <input checked="" type="checkbox"/> LSG <input type="checkbox"/> ND <input checked="" type="checkbox"/> FFH <input type="checkbox"/> SPA <input checked="" type="checkbox"/> Biotope <input checked="" type="checkbox"/> Vorranggebiet Hoch- und/oder Trinkwasserschutz, WRRL <input checked="" type="checkbox"/> Flächen- und/oder Bodendenkmal Wublitzrinne; Vogelrastgebiet Schlänitzeesee; Gewässergüte; Schlosspark Marquardt; Zersiedlungstendenzen; BAB10 und 110 kV-Freileitungen	○
Erholungseignung	günstiger Landschaftscharakter, ungünstige bis günstige Siedlungsnähe, hohe Umweltrestriktionen / Vorbelastungen	◐
Handlungsbedarf	geringe Erschließungsqualität, ungünstige bis mittlere Eigentumsverhältnisse, mittlere Erholungseignung	○

Zielzustand / Handlungsziele	<ul style="list-style-type: none"> - im Bereich Marquardt Siedlung und entlang des Autobahndamms Wegeverbindung über öffentliche Straßen, Qualifizierung für Fußgänger und Radfahrer (VB Nr.10) - ein für Erholungssuchende durchgängig zugänglicher ufernaher Weg, - im Bereich des Bundessortenamtes abgestimmte Wegführung über das Betriebsgelände (VB Nr.7) - eigenständiger Uferweg im Schlosspark Marquardt, Wegführung entsprechend der historischen Parkgestaltung - Lückenschluss und Qualifizierung der Feldwege am Westufer der Wublitz zur Mitnutzung für Erholungszwecke - ein von dichter Ufervegetation geprägter Uferabschnitt mit natürlichen Uferverlandungszonen - Uferzugänge im Schlosspark Marquardt und im Bereich Marquardt-Siedlung mit Blickmöglichkeiten zur Wublitz - denkmalpflegerische Herrichtung von Schloss und Schlosspark Marquardt; Umsetzung des Bebauungsplans M3 „Schlosshotel Marquardt“ - Wublitz und Verlandungszonen als Rastzentrum für Sumpf- und Wasservögel - ein am Ostufer der Wublitz und in Siedlungsbereichen landseitig nutzungsgeordneter Uferabschnitt mit geringer, im Bereich Schlosspark Marquardt auch hoher Nutzungsfrequenz 		
Planungsmittel	<input checked="" type="checkbox"/> Bebauungsplanverfahren <input type="checkbox"/> Planfeststellungsverfahren	<input checked="" type="checkbox"/> Widmungsverfahren	<input checked="" type="checkbox"/> Erschließungskonzept <input checked="" type="checkbox"/> Objektplanung
Maßnahmen	Uferweg <input checked="" type="checkbox"/> Neuanlage <input checked="" type="checkbox"/> Erhaltung / Qualifizierung <input type="checkbox"/> Rückbau <input type="checkbox"/> Eigentumsrechtliche Sicherung	Uferzugang <input type="checkbox"/> Neuerschließung <input checked="" type="checkbox"/> Erhaltung / Qualifizierung <input type="checkbox"/> Rückbau <input type="checkbox"/> Eigentumsrechtliche Sicherung	Uferqualifizierung <input type="checkbox"/> Orts- / Landschaftsbild <input checked="" type="checkbox"/> Denkmalpflege <input checked="" type="checkbox"/> Naturschutz <input type="checkbox"/> Erholungsinfrastruktur <input checked="" type="checkbox"/> Nutzungssteuerung
Handlungsumfang	mittlerer Schwierigkeitsgrad / mittlere Komplexität, mittlerer Kostenaufwand, mittlerer Zeitaufwand		◐
Priorität	geringer Handlungsbedarf, geringe bis mittlere planerische Bedeutung, vertretbares Kosten-Nutzen-Verhältnis		◑

Uferwegekonzept Potsdam - Ergänzung Ortsteile

Uferabschnitt: 3a Uetz

Bestand



Wegeerschließung	Uferweg als Deich / Betriebsweg entlang des Sacrow-Paretzer-Kanals, Stichwege aus ufernahen Bereichen	●
Zugänglichkeit der Ufer	durchgängiger, uneingeschränkter Uferzugang	●
Erholungsinfrastruktur	<input type="checkbox"/> Wasserbezogene Sport-/Erholungsangebote <input type="checkbox"/> Touristische Ziele/Grünanlagen <input type="checkbox"/> Rad- und Wanderwege/Routen <input type="checkbox"/> ÖPNV-Anbindung	○
Erschließungsqualität	hohe Wegeerschließung, hohe Zugänglichkeit der Ufer, geringe Erholungsinfrastruktur	●
Eigentumsverhältnisse	Uferweg in Bundeseigentum, ufernahe Wege in gemischtem Eigentum, Uferzugänge in Bundeseigentum, ufernahe Flächen in gemischtem Eigentum	●
Landschaftscharakter	technisch geprägtes, naturnah verbautes Kanalufer mit uferbegleitendem linearem Gehölzbestand, ufernahe Landwirtschaftsflächen und ufernahe Waldfläche	●
Siedlungsnähe	siedlungsfremd	○
Umweltrestriktionen / Vorbelastungen	<input type="checkbox"/> NSG <input type="checkbox"/> LSG <input type="checkbox"/> ND <input type="checkbox"/> FFH <input checked="" type="checkbox"/> SPA <input checked="" type="checkbox"/> Biotop <input type="checkbox"/> Vorranggebiet Hoch- und/oder Trinkwasserschutz, WRRL <input checked="" type="checkbox"/> Flächen- und/oder Bodendenkmal Altbaumbestand / Baumreihen auf Verwallungen; Verlandungsbereiche Göttingsee	●
Erholungseignung	günstiger Landschaftscharakter, ungünstige Siedlungsnähe, mittlere Umweltrestriktionen / keine Vorbelastungen	●
Handlungsbedarf	mittlere bis hohe Erschließungsqualität, günstige Eigentumsverhältnisse, mittlere Erholungseignung	○

Planung

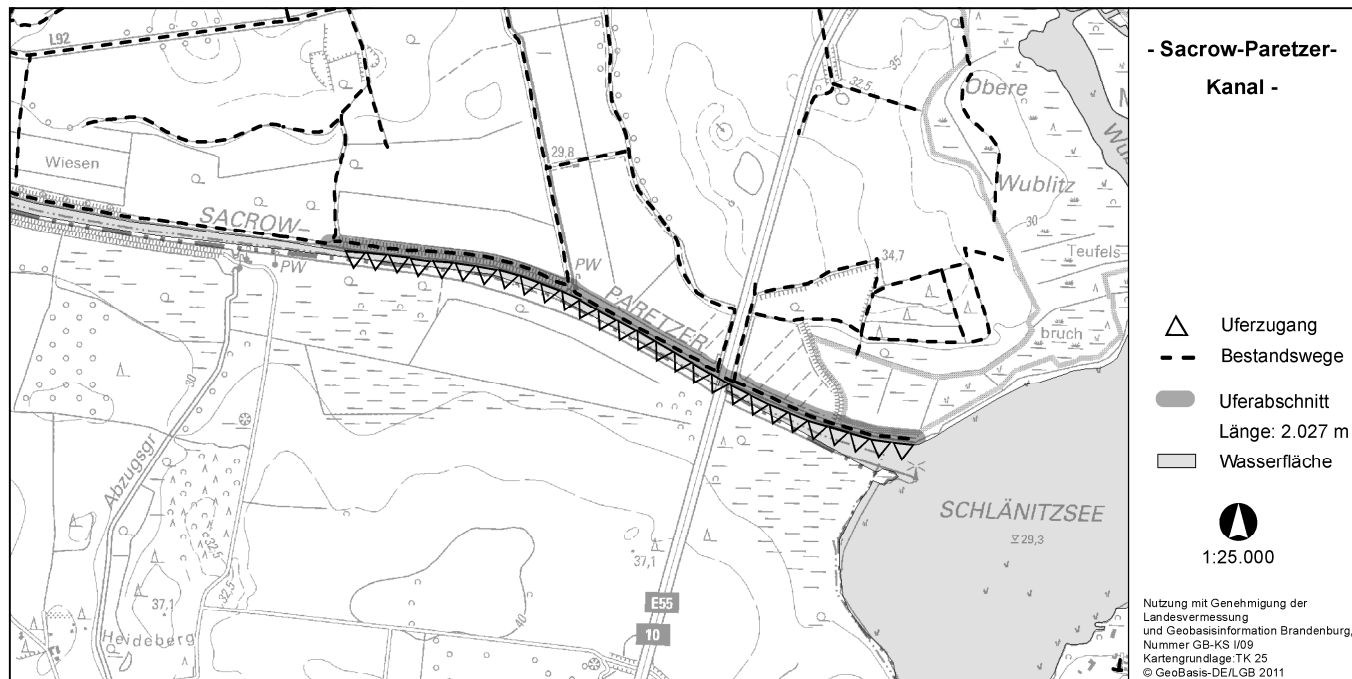


Zielzustand / Handlungsziele	<ul style="list-style-type: none"> - ein für Erholungssuchende durchgängiger Uferweg, Mitnutzung des Betriebswegs entlang des Sacrow-Paretzer-Kanals - ein für Fußgänger qualifizierter Wegebau - ufernahe Weg im Bereich Göttingsee aufgrund Umweltrestriktionen - durchgängiger Uferzugang - überwiegend Blickmöglichkeiten zum Sacrow-Paretzer-Kanal, im Bereich Göttingsee dichte Ufervegetation - Schaffung / Erhaltung guter Angelmöglichkeiten - Schutz der natürlichen Uferzonen und Habitatstrukturen im Bereich Göttingsee - Sacrow-Paretzer-Kanal als Durchgangsstrecke für den motorisierten Sportbootverkehr - ein Uferabschnitt mit geringer Nutzungsintensität 		
Planungsmittel	<input type="checkbox"/> Bebauungsplanverfahren <input checked="" type="checkbox"/> Planfeststellungsverfahren	<input type="checkbox"/> Widmungsverfahren	<input type="checkbox"/> Erschließungskonzept <input type="checkbox"/> Objektplanung
Maßnahmen	Uferweg <input type="checkbox"/> Neuanlage <input checked="" type="checkbox"/> Erhaltung / Qualifizierung <input type="checkbox"/> Rückbau <input type="checkbox"/> Eigentumsrechtliche Sicherung	Uferzugang <input type="checkbox"/> Neuerschließung <input checked="" type="checkbox"/> Erhaltung / Qualifizierung <input type="checkbox"/> Rückbau <input type="checkbox"/> Eigentumsrechtliche Sicherung	Uferqualifizierung <input type="checkbox"/> Orts- / Landschaftsbild <input type="checkbox"/> Denkmalpflege <input checked="" type="checkbox"/> Naturschutz <input checked="" type="checkbox"/> Erholungsinfrastruktur <input checked="" type="checkbox"/> Nutzungssteuerung
Handlungsumfang	niedriger Schwierigkeitsgrad / geringe Komplexität, geringer Kostenaufwand, geringer Zeitaufwand		○
Priorität	geringer Handlungsbedarf, begrenzte kommunalplanerische Handlungsmöglichkeiten		○

Uferwegekonzept Potsdam - Ergänzung Ortsteile

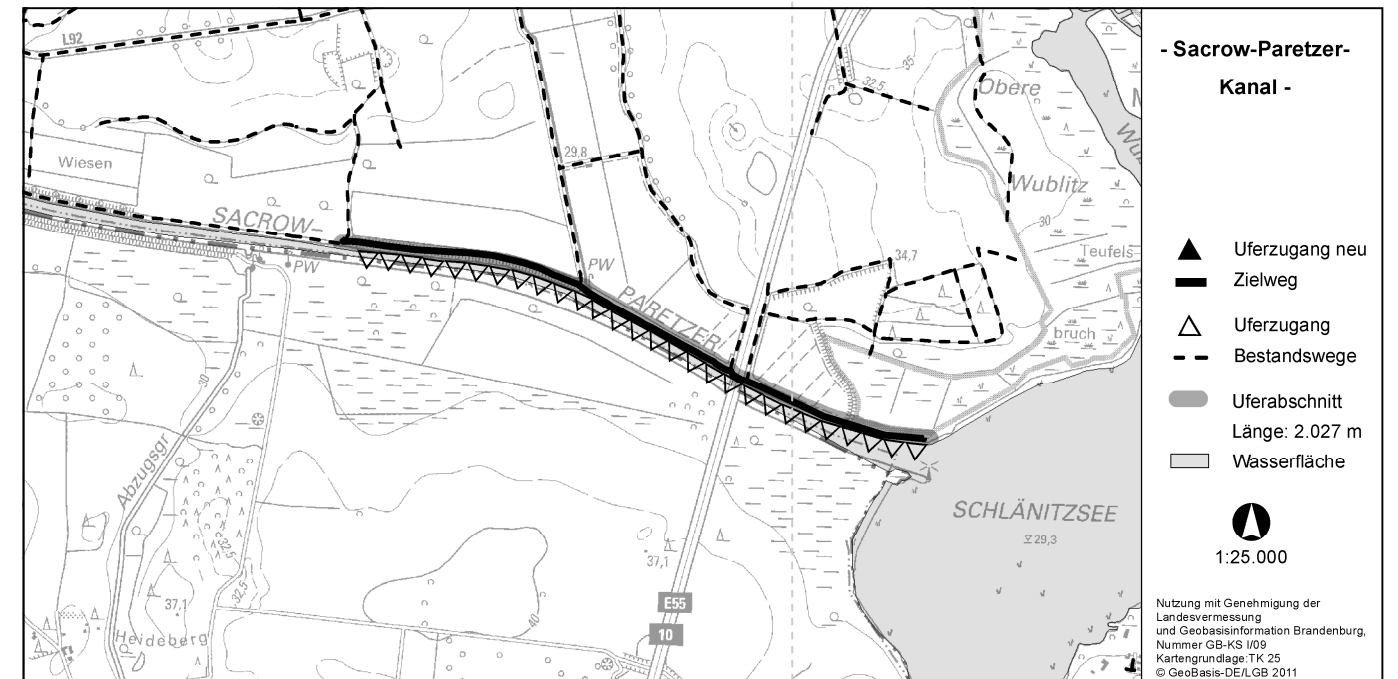
Uferabschnitt: 3b Uetz

Bestand



Wegeerschließung	Uferweg als Deich / Betriebsweg entlang des Sacrow-Paretzer-Kanals, Stichwege aus ufernahen Bereichen	●
Zugänglichkeit der Ufer	durchgängiger, uneingeschränkter Uferzugang	●
Erholungsinfrastruktur	<input type="checkbox"/> Wasserbezogene Sport-/Erholungsangebote <input checked="" type="checkbox"/> Touristische Ziele/Grünanlagen <input type="checkbox"/> Rad- und Wanderwege/Routen <input type="checkbox"/> ÖPNV-Anbindung	○
Erschließungsqualität	hohe Wegeerschließung, hohe Zugänglichkeit der Ufer, geringe Erholungsinfrastruktur	●
Eigentumsverhältnisse	Uferweg in Bundeseigentum, ufernahe Wege in gemischtem Eigentum, Uferzugänge in Bundeseigentum, ufernahe Flächen in gemischtem Eigentum	●
Landschaftscharakter	technisch geprägtes, naturnah verbautes Kanalufer mit uferbegleitendem linearem Gehölzbestand, ufernahe Landwirtschaftsflächen	●
Siedlungsnähe	siedlungsfrem	○
Umweltrestriktionen / Vorbelastungen	<input checked="" type="checkbox"/> NSG <input checked="" type="checkbox"/> LSG <input type="checkbox"/> ND <input checked="" type="checkbox"/> FFH <input checked="" type="checkbox"/> SPA <input checked="" type="checkbox"/> Biotope <input type="checkbox"/> Vorranggebiet Hoch- und/oder Trinkwasserschutz, WRRL <input checked="" type="checkbox"/> Flächen- und/oder Bodendenkmal Erholungsbeeinträchtigung: Landschaftsbildstörung und Lärmbelastung durch BAB10	●
Erholungseignung	mittlerer bis günstiger Landschaftscharakter, ungünstige Siedlungsnähe, mittlere Umweltrestriktionen / geringe Vorbelastungen	●
Handlungsbedarf	mittlere bis hohe Erschließungsqualität, günstige Eigentumsverhältnisse, mittlere Erholungseignung	○

Planung



Zielzustand / Handlungsziele	<ul style="list-style-type: none"> - ein für Erholungssuchende durchgängiger Uferweg, Mitnutzung des Betriebswegs entlang des Sacrow-Paretzer-Kanals - ein für Fußgänger und Radfahrer qualifizierter Wegeausbau - durchgängiger Uferzugang - überwiegend Blickmöglichkeiten zum Sacrow-Paretzer-Kanal - Schaffung / Erhaltung guter Angelmöglichkeiten - Sacrow-Paretzer-Kanal als Durchgangsstrecke für den motorisierten Sportbootverkehr - ein Uferabschnitt mit geringer Nutzungsintensität 		
Planungsmittel	<input type="checkbox"/> Bebauungsplanverfahren <input checked="" type="checkbox"/> Planfeststellungsverfahren	<input type="checkbox"/> Widmungsverfahren	<input type="checkbox"/> Erschließungskonzept <input type="checkbox"/> Objektplanung
Maßnahmen	Uferweg <input type="checkbox"/> Neuanlage <input checked="" type="checkbox"/> Erhaltung / Qualifizierung <input type="checkbox"/> Rückbau <input type="checkbox"/> Eigentumsrechtliche Sicherung	Uferzugang <input type="checkbox"/> Neuerschließung <input checked="" type="checkbox"/> Erhaltung / Qualifizierung <input type="checkbox"/> Rückbau <input type="checkbox"/> Eigentumsrechtliche Sicherung	Uferqualifizierung <input type="checkbox"/> Orts- / Landschaftsbild <input type="checkbox"/> Denkmalpflege <input type="checkbox"/> Naturschutz <input checked="" type="checkbox"/> Erholungsinfrastruktur <input type="checkbox"/> Nutzungssteuerung
Handlungsumfang	niedriger Schwierigkeitsgrad / geringe Komplexität, geringer Kostenaufwand, geringer Zeitaufwand		○
Priorität	geringer Handlungsbedarf, begrenzte kommunalplanerische Handlungsmöglichkeiten		○

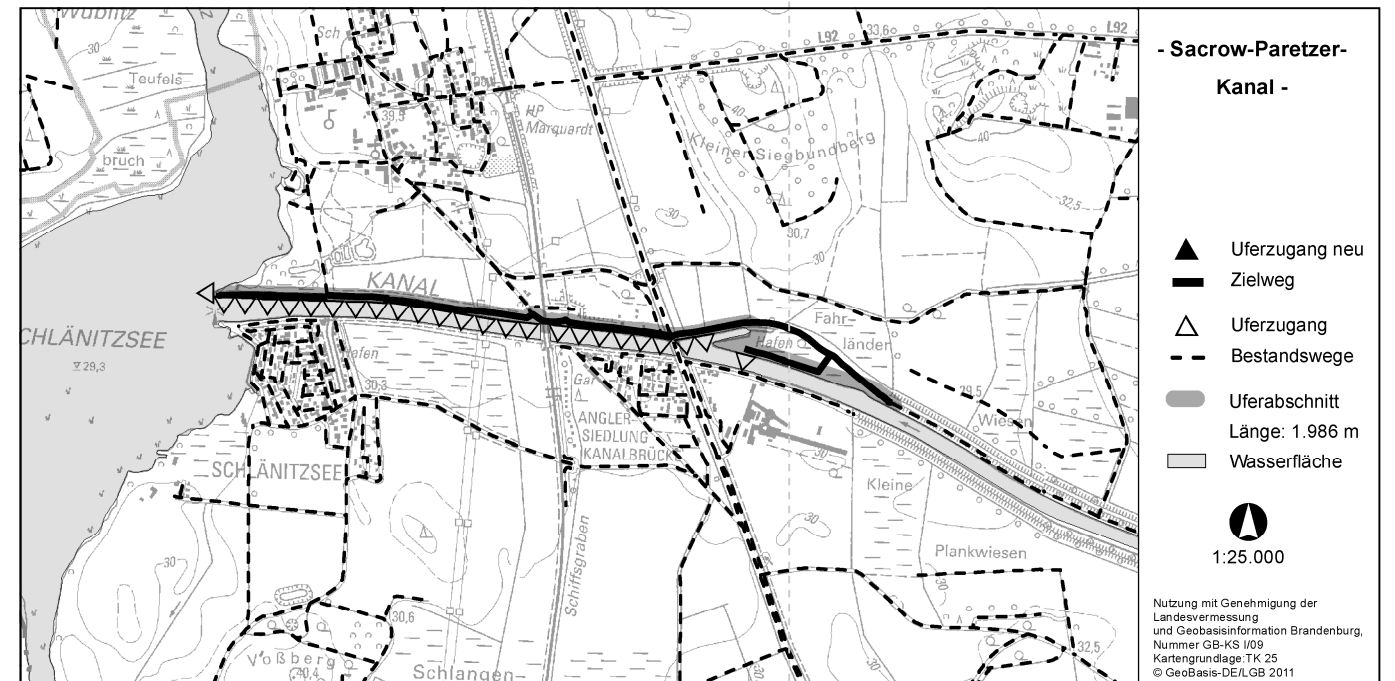
Uferwegekonzept Potsdam - Ergänzung Ortsteile

Uferabschnitt: 3c Marquardt

Bestand



Planung



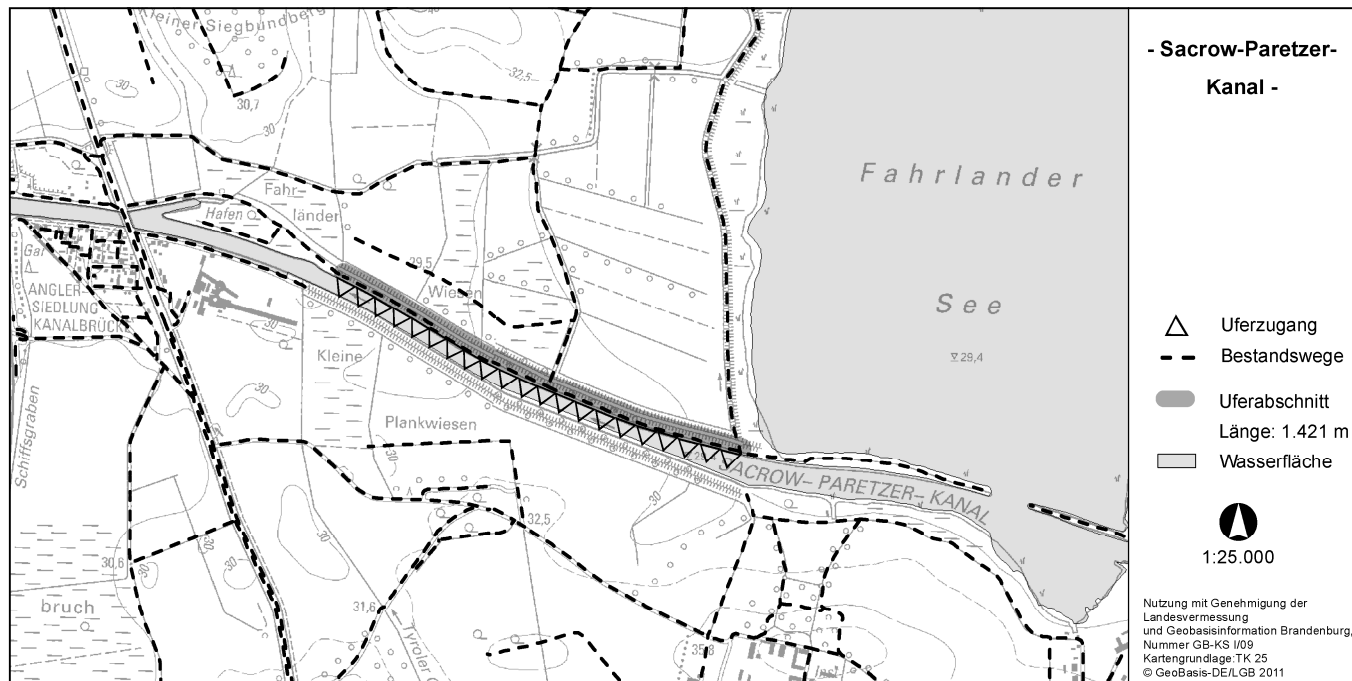
Wegeerschließung	überwiegend begehbarer Uferweg als Deich / Betriebsweg entlang des Sacrow-Paretzer-Kanals, ufernahe Wege in Siedlungsbereichen, Stichwege im Bereich Bahn- und Straßenbrücke	●
Zugänglichkeit der Ufer	Uferzugang vom Schlänitzsee bis Bahnbrücke, eingeschränkter Uferzugang zwischen Bahn- und Straßenbrücke aufgrund gemischtem Eigentum, im Bereich Fahrländer Hafen aufgrund Uferbewuchs eingeschränkter Uferzugang	●
Erholungsinfrastruktur	<input checked="" type="checkbox"/> Wasserbezogene Sport-/Erholungsangebote <input checked="" type="checkbox"/> Rad- und Wanderwege/Routen <input checked="" type="checkbox"/> Touristische Ziele/Grünanlagen <input type="checkbox"/> ÖPNV-Anbindung	◐
Erschließungsqualität	mittlere bis hohe Wegeerschließung, mittlere bis hohe Zugänglichkeit der Ufer, geringe bis mittlere Erholungsinfrastruktur	●
Eigentumsverhältnisse	Uferweg in Bundeseigentum, ufernahe Wege und Stichwege aus ufernahen Bereichen in Stadteigentum, Uferzugänge in Bundeseigentum, ufernahe Flächen in Bundes- und gemischtem Eigentum	●
Landschaftscharakter	technisch geprägtes, naturnah verbautes Kanalufer mit uferbegleitendem linearem Gehölzbestand, im Bereich Fahrländer Hafen dichte Baumgruppen, ufernahe Siedlungs- und Landwirtschaftsflächen durch lineare Gehölzbestände und Baumgruppen gegliedert	◐
Siedlungsnähe	wohnungsnah	●
Umweltrestriktionen / Vorbelastungen	<input type="checkbox"/> NSG <input checked="" type="checkbox"/> LSG <input type="checkbox"/> ND <input type="checkbox"/> FFH <input type="checkbox"/> SPA <input checked="" type="checkbox"/> Biotope <input type="checkbox"/> Vorranggebiet Hoch- und/oder Trinkwasserschutz, WRRL <input type="checkbox"/> Flächen- und/oder Bodendenkmal Erholungsbeeinträchtigung: Landschaftsbild-, Sichtachsenstörung und Lärmbelastung durch Bahn- und Straßenbrücke, 110 kV-Frei- und Bahnstromleitungen; störende Bauflächen	◐
Erholungseignung	ungünstiger bis mittlerer Landschaftscharakter, günstige Siedlungsnähe, mittlere Umweltrestriktionen / hohe Vorbelastungen	◐
Handlungsbedarf	mittlere bis hohe Erschließungsqualität, mittlere bis günstige Eigentumsverhältnisse, mittlere Erholungseignung	○

Zielzustand / Handlungsziele	<ul style="list-style-type: none"> - ein für Erholungssuchende und die Wohnbevölkerung von Marquardt durchgängiger Uferweg, Mitnutzung des Betriebswegs entlang des Sacrow-Paretzer-Kanals - durchgängiger Uferzugang, Verbesserung des Uferzugangs zwischen Straßen- und Bahnbrücke, im Bereich Fahrländer Hafen punktueller Uferzugang - überwiegend Blickmöglichkeiten zum Sacrow-Paretzer-Kanal, im Bereich Fahrländer Hafen dichte Ufervegetation - Schaffung / Erhaltung guter Angelmöglichkeiten in Nähe des Schlänitzsees - gestalterische Qualifizierung des Übergangs in den Schlosspark Marquardt - Treppenanbindung von Straßen- und Eisenbahnbrücke - Sacrow-Paretzer-Kanal als Durchgangsstrecke für den motorisierten Sportbootverkehr - ein siedlungsnaher Uferabschnitt mit mittlerer Nutzungsintensität 		
Planungsmittel	<input type="checkbox"/> Bebauungsplanverfahren <input checked="" type="checkbox"/> Planfeststellungsverfahren	<input type="checkbox"/> Widmungsverfahren	<input type="checkbox"/> Erschließungskonzept <input type="checkbox"/> Objektplanung
Maßnahmen	Uferweg <input type="checkbox"/> Neuanlage <input checked="" type="checkbox"/> Erhaltung / Qualifizierung <input type="checkbox"/> Rückbau <input checked="" type="checkbox"/> Eigentumsrechtliche Sicherung	Uferzugang <input checked="" type="checkbox"/> Neuerschließung <input checked="" type="checkbox"/> Erhaltung / Qualifizierung <input type="checkbox"/> Rückbau <input type="checkbox"/> Eigentumsrechtliche Sicherung	Uferqualifizierung <input checked="" type="checkbox"/> Orts- / Landschaftsbild <input type="checkbox"/> Denkmalpflege <input type="checkbox"/> Naturschutz <input checked="" type="checkbox"/> Erholungsinfrastruktur <input checked="" type="checkbox"/> Nutzungssteuerung
Handlungsumfang	niedriger bis mittlerer Schwierigkeitsgrad / geringe bis mittlere Komplexität, geringer bis mittlerer Kostenaufwand, geringer bis mittlerer Zeitaufwand		◐
Priorität	geringer Handlungsbedarf, begrenzte kommunalplanerische Handlungsmöglichkeiten		○

Uferwegekonzept Potsdam - Ergänzung Ortsteile

Uferabschnitt: 3d Fahrland

Bestand



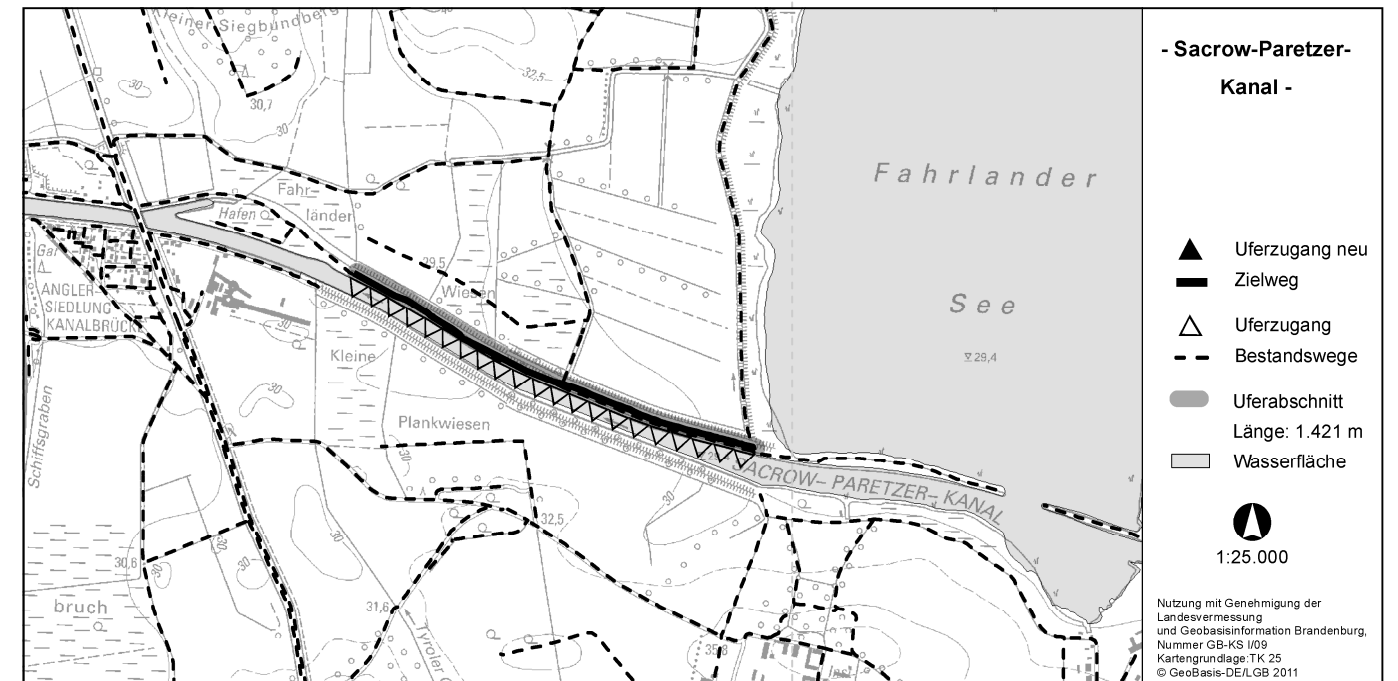
Wegeerschließung	Uferweg als Deich / Betriebsweg entlang des Sacrow-Paretzer-Kanals, Stichwege aus ufernahen Bereichen	●
Zugänglichkeit der Ufer	durchgängiger, uneingeschränkter Uferzugang	●
Erholungsinfrastruktur	<input checked="" type="checkbox"/> Wasserbezogene Sport-/Erholungsangebote <input checked="" type="checkbox"/> Rad- und Wanderwege/Routen <input checked="" type="checkbox"/> Touristische Ziele/Grünanlagen <input type="checkbox"/> ÖPNV-Anbindung	◐
Erschließungsqualität	hohe Wegeerschließung, hohe Zugänglichkeit der Ufer, geringe bis mittlere Erholungsinfrastruktur	◑

Eigentumsverhältnisse	Uferweg in Bundeseigentum, Stichwege in Stadteigentum, Uferzugänge in Bundeseigentum, ufernahe Flächen in Privateigentum	●
------------------------------	--	---

Landschaftscharakter	technisch geprägtes, naturnah verbautes Kanalufer mit uferbegleitendem linearem Gehölzbestand, ufernahe Landwirtschaftsflächen	◑
Siedlungsnähe	siedlungsnah	◑
Umweltrestriktionen / Vorbelastungen	<input type="checkbox"/> NSG <input checked="" type="checkbox"/> LSG <input type="checkbox"/> ND <input type="checkbox"/> FFH <input type="checkbox"/> SPA <input checked="" type="checkbox"/> Biotope <input type="checkbox"/> Vorranggebiet Hoch- und/oder Trinkwasserschutz, WRRL <input type="checkbox"/> Flächen- und/oder Bodendenkmal Feuchtwiesenkomplex Fahrländer Wiesen, beliebter Angelbereich	◑
Erholungseignung	mittlerer bis günstiger Landschaftscharakter, mittlere Siedlungsnähe, mittlere Umweltrestriktionen / keine Vorbelastungen	◑

Handlungsbedarf	mittlere bis hohe Erschließungsqualität, günstige Eigentumsverhältnisse, mittlere Erholungseignung	○
------------------------	--	---

Planung



Zielzustand / Handlungsziele	<ul style="list-style-type: none"> - ein für Erholungssuchende durchgängiger Uferweg, Mitnutzung des Betriebswegs entlang des Sacrow-Paretzer-Kanals - ein für Fußgänger und Radfahrer qualifizierter Wegeausbau - durchgängiger Uferzugang - überwiegend Blickmöglichkeiten zum Sacrow-Paretzer-Kanal - Schaffung / Erhaltung guter Angelmöglichkeiten in Nähe des Fahrländer Sees - Sacrow-Paretzer-Kanal als Durchgangsstrecke für den motorisierten Sportbootverkehr - ein Uferabschnitt mit geringer bis mäßiger Nutzungsintensität
-------------------------------------	---

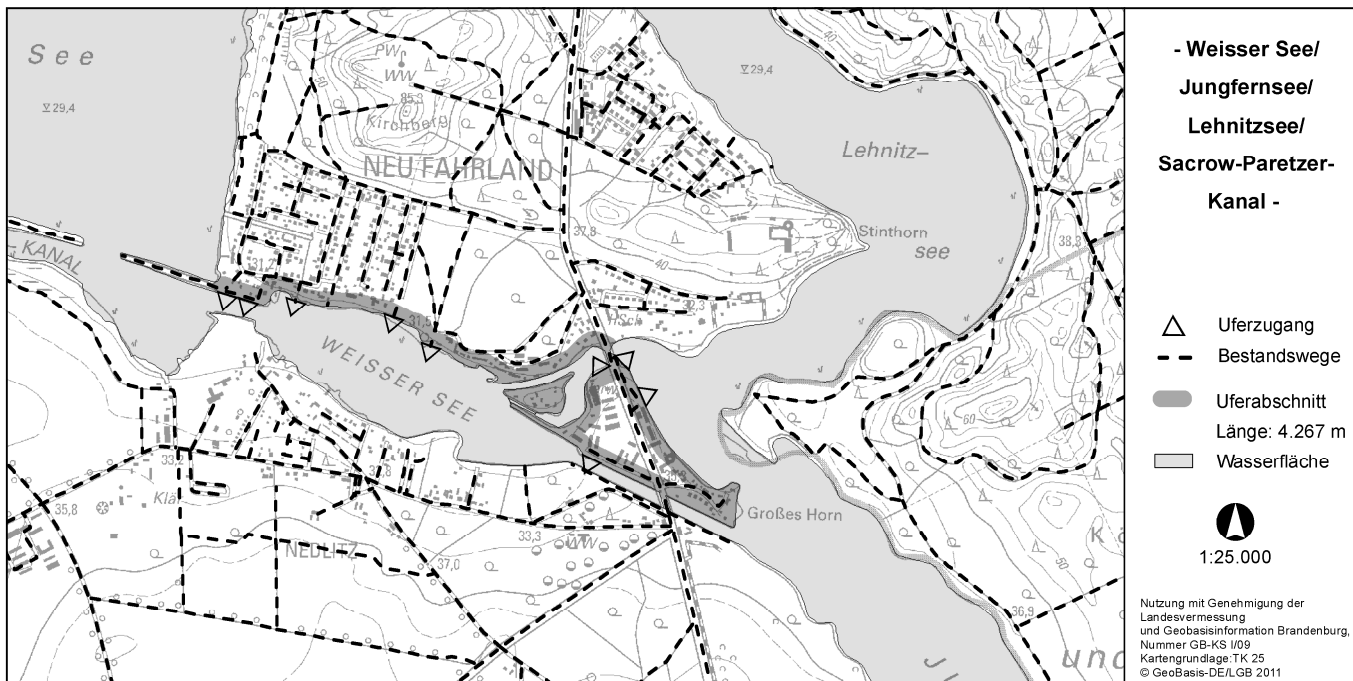
Planungsmittel	<input type="checkbox"/> Bebauungsplanverfahren <input checked="" type="checkbox"/> Planfeststellungsverfahren <input type="checkbox"/> Widmungsverfahren <input type="checkbox"/> Erschließungskonzept <input type="checkbox"/> Objektplanung																		
Maßnahmen	<table border="0"> <tr> <td>Uferweg</td> <td>Uferzugang</td> <td>Uferqualifizierung</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Neuanlage</td> <td><input type="checkbox"/> Neuerschließung</td> <td><input type="checkbox"/> Orts- / Landschaftsbild</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> Erhaltung / Qualifizierung</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> Erhaltung / Qualifizierung</td> <td><input type="checkbox"/> Denkmalpflege</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Rückbau</td> <td><input type="checkbox"/> Rückbau</td> <td><input type="checkbox"/> Naturschutz</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Eigentumsrechtliche Sicherung</td> <td><input type="checkbox"/> Eigentumsrechtliche Sicherung</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> Erholungsinfrastruktur</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td><input type="checkbox"/> Nutzungssteuerung</td> </tr> </table>	Uferweg	Uferzugang	Uferqualifizierung	<input type="checkbox"/> Neuanlage	<input type="checkbox"/> Neuerschließung	<input type="checkbox"/> Orts- / Landschaftsbild	<input checked="" type="checkbox"/> Erhaltung / Qualifizierung	<input checked="" type="checkbox"/> Erhaltung / Qualifizierung	<input type="checkbox"/> Denkmalpflege	<input type="checkbox"/> Rückbau	<input type="checkbox"/> Rückbau	<input type="checkbox"/> Naturschutz	<input type="checkbox"/> Eigentumsrechtliche Sicherung	<input type="checkbox"/> Eigentumsrechtliche Sicherung	<input checked="" type="checkbox"/> Erholungsinfrastruktur			<input type="checkbox"/> Nutzungssteuerung
Uferweg	Uferzugang	Uferqualifizierung																	
<input type="checkbox"/> Neuanlage	<input type="checkbox"/> Neuerschließung	<input type="checkbox"/> Orts- / Landschaftsbild																	
<input checked="" type="checkbox"/> Erhaltung / Qualifizierung	<input checked="" type="checkbox"/> Erhaltung / Qualifizierung	<input type="checkbox"/> Denkmalpflege																	
<input type="checkbox"/> Rückbau	<input type="checkbox"/> Rückbau	<input type="checkbox"/> Naturschutz																	
<input type="checkbox"/> Eigentumsrechtliche Sicherung	<input type="checkbox"/> Eigentumsrechtliche Sicherung	<input checked="" type="checkbox"/> Erholungsinfrastruktur																	
		<input type="checkbox"/> Nutzungssteuerung																	
Handlungsumfang	niedriger Schwierigkeitsgrad / geringe Komplexität, geringer Kostenaufwand, geringer Zeitaufwand	○																	

Priorität	geringer Handlungsbedarf, begrenzte kommunalplanerische Handlungsmöglichkeiten	○
------------------	--	---

Uferwegekonzept Potsdam - Ergänzung Ortsteile

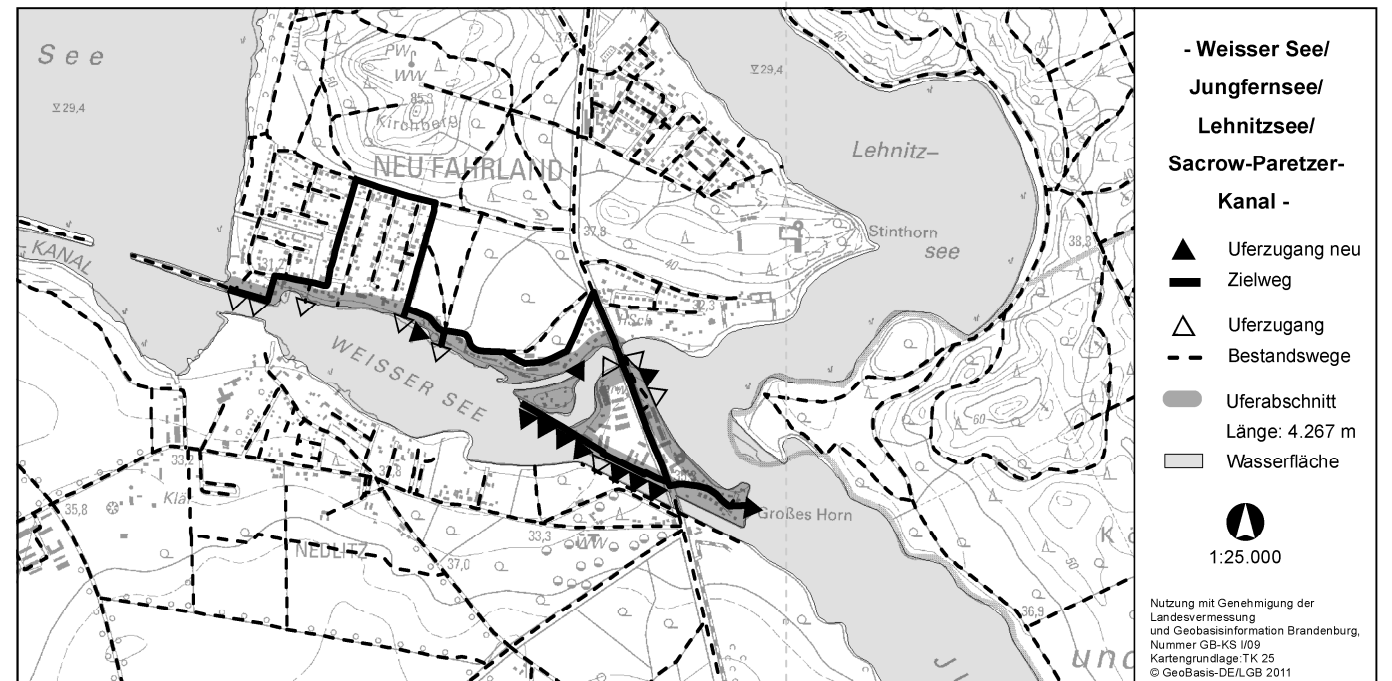
Uferabschnitt: 3e Neu Fahrland

Bestand



Wegeerschließung	zugänglicher Uferweg im Bereich Mole, zugänglicher Uferweg als Deich / Betriebsweg im Bereich Nedlitzer Südbrücke, zugängliche Stichwege und ufernahe Wege in Siedlungsbereichen	☐
Zugänglichkeit der Ufer	überwiegend kein Uferzugang aufgrund von Privateigentum, eingeschränkter Uferzugang im Bereich Birnenplantage und im Bereich Nedlitzer Südbrücke aufgrund von Uferbewuchs, Uferzugang im Bereich Mole und Bürgerpark	☐
Erholungsinfrastruktur	<input type="checkbox"/> Wasserbezogene Sport-/Erholungsangebote <input checked="" type="checkbox"/> Rad- und Wanderwege/Routen <input checked="" type="checkbox"/> Touristische Ziele/Grünanlagen <input checked="" type="checkbox"/> ÖPNV-Anbindung	●
Erschließungsqualität	geringe bis mittlere Wegeerschließung, geringe bis mittlere Zugänglichkeit der Ufer, mittlere bis hohe Erholungsinfrastruktur	☐
Eigentumsverhältnisse	Uferwege in Bundeseigentum, ufernahe Wege und Stichwege in Stadteigentum, Uferzugänge in Bundeseigentum, ufernahe Flächen am Nordufer Weißer See in Privateigentum und im Bereich Insel Neu Fahrland in gemischtem Eigentum	☐
Landschaftscharakter	natürliche Ufer mit Verlandungszonen und mehrheitlich dichter Ufervegetation am Nordufer Weißer See, technisch geprägtes, naturnah verbautes Kanalufer mit uferbegleitendem linearem Gehölzbestand und einzelnen Baumgruppen im Bereich Insel Neu Fahrland, ufernahe Siedlungs- und Waldflächen	☐
Siedlungsnähe	wohnungsnahe	●
Umweltrestriktionen / Vorbelastungen	<input type="checkbox"/> NSG <input checked="" type="checkbox"/> LSG <input type="checkbox"/> ND <input type="checkbox"/> FFH <input type="checkbox"/> SPA <input checked="" type="checkbox"/> Biotope <input checked="" type="checkbox"/> Vorranggebiet Hoch- und/oder Trinkwasserschutz, WRRL <input checked="" type="checkbox"/> Flächen- und/oder Bodendenkmal Erholungsbeeinträchtigung: Landschaftsbild- und Sichtachsenstörung durch Leerstand / Brache, Lärmbelastung durch Verkehrsbelastung; Nutzungsdruck, Zersiedlungstendenzen	☐
Erholungseignung	mittlerer Landschaftscharakter, günstige Siedlungsnähe, mittlere Umweltrestriktionen / hohe Vorbelastungen	☐
Handlungsbedarf	geringe bis mittlere Erschließungsqualität, ungünstige bis mittlere Eigentumsverhältnisse, mittlere Erholungseignung	●

Planung

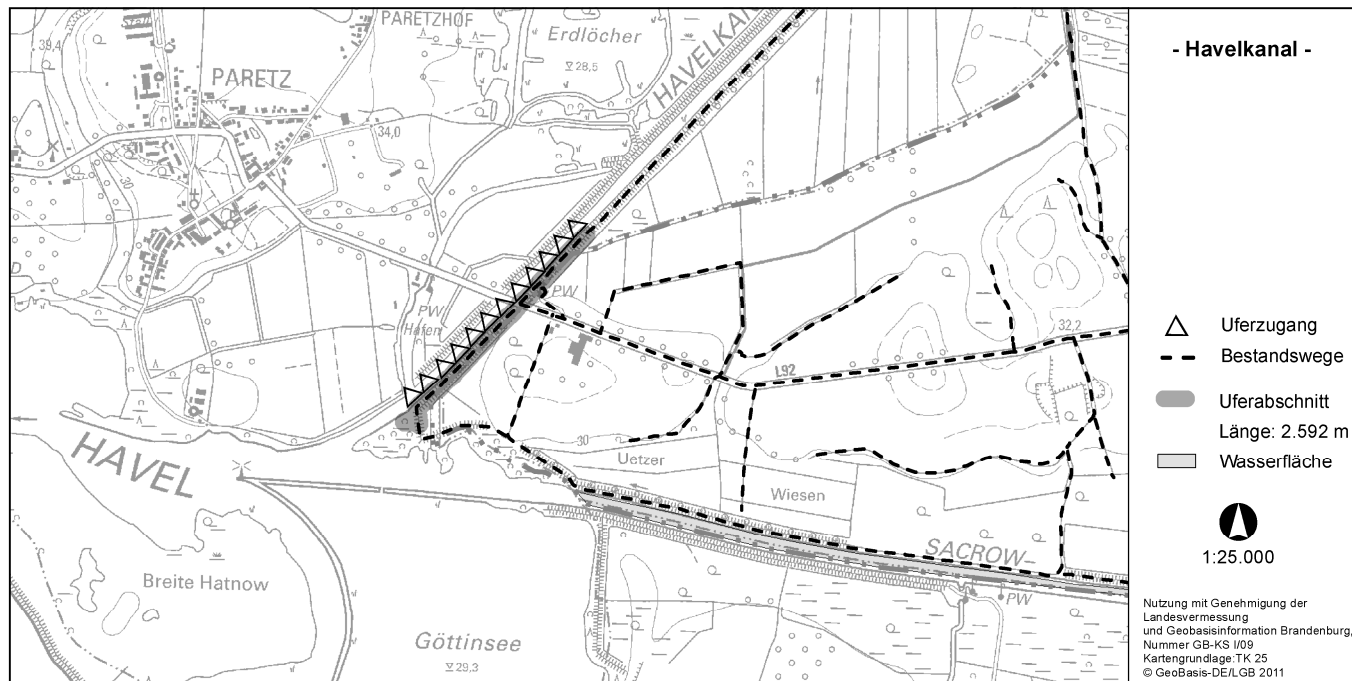


Zielzustand / Handlungsziele	<ul style="list-style-type: none"> - im Siedlungsbereich Wegeverbindung über öffentliche Straßen - Verlängerung des Uferwegs im Bereich Insel Neu Fahrland / Nedlitzer Durchstich, Mitnutzung des Betriebswegs entlang des Sacrow-Paretzer-Kanals - Schaffung eines eigenständigen Uferwegs im Bereich Birnenplantage; Umsetzung des Bebauungsplans „Sport- und Freizeitanlage“ (NF8) (VB Nr.5) - Stichwege zum Ufer in Siedlungsbereichen - ein für Fußgänger und Radfahrer qualifizierter Wegeausbau - Mitnutzung des Waldweges östlich Birnenplantage - eigentumsrechtliche Sicherung des Uferzugangs im Bereich Großes Horn und dem sogenannten Bürgerpark (NF7) (VB Nr. 4) - Herstellung des Uferzugangs im Bereich Birnenplantage (VB Nr. 5) und Anglersiedlung; Umsetzung des Bebauungsplans „Am Rehweg“ (NF3) - punktuelle Blickmöglichkeiten zum Weißen See, Sacrow-Paretzer-Kanal und Lehnitzsee an Uferzugängen von Stichwegen, vielfältige Blickbeziehungen zu verschiedenen Uferlinien - durchgängiger Uferzugang im Bereich Insel Neu Fahrland / Nedlitzer Südbrücke entlang des Betriebswegs am Sacrow-Paretzer-Kanal - Qualifizierung der Erholungsinfrastrukturen im Bereich Birnenplantage, Qualifizierung des Bürgerparks (Steigerung der Aufenthaltsqualität, Treppenanbindung Nedlitzer Nordbrücke) (VB Nr. 4) - gestalterische Qualifizierung der Bauflächen im Bereich Insel Neu Fahrland - ein land- und wasserseitig nutzungsgeordneter Uferabschnitt mit hoher Nutzungsintensität 		
Planungsmittel	<input checked="" type="checkbox"/> Bebauungsplanverfahren <input checked="" type="checkbox"/> Planfeststellungsverfahren	<input checked="" type="checkbox"/> Widmungsverfahren	<input checked="" type="checkbox"/> Erschließungskonzept <input checked="" type="checkbox"/> Objektplanung
Maßnahmen	Uferweg <input checked="" type="checkbox"/> Neuanlage <input checked="" type="checkbox"/> Erhaltung / Qualifizierung <input type="checkbox"/> Rückbau <input checked="" type="checkbox"/> Eigentumsrechtliche Sicherung	Uferzugang <input checked="" type="checkbox"/> Neuerschließung <input checked="" type="checkbox"/> Erhaltung / Qualifizierung <input type="checkbox"/> Rückbau <input checked="" type="checkbox"/> Eigentumsrechtliche Sicherung	Uferqualifizierung <input checked="" type="checkbox"/> Orts- / Landschaftsbild <input type="checkbox"/> Denkmalpflege <input type="checkbox"/> Naturschutz <input checked="" type="checkbox"/> Erholungsinfrastruktur <input checked="" type="checkbox"/> Nutzungssteuerung
Handlungsumfang	mittlerer bis hoher Schwierigkeitsgrad / mittlere bis hohe Komplexität, mittlerer bis hoher Kostenaufwand, mittlerer bis hoher Zeitaufwand		☐
Priorität	mittlerer bis hoher Handlungsbedarf, mittlere bis hohe planerische Bedeutung, vertretbares Kosten-Nutzen-Verhältnis		●

Uferwegekonzept Potsdam - Ergänzung Ortsteile

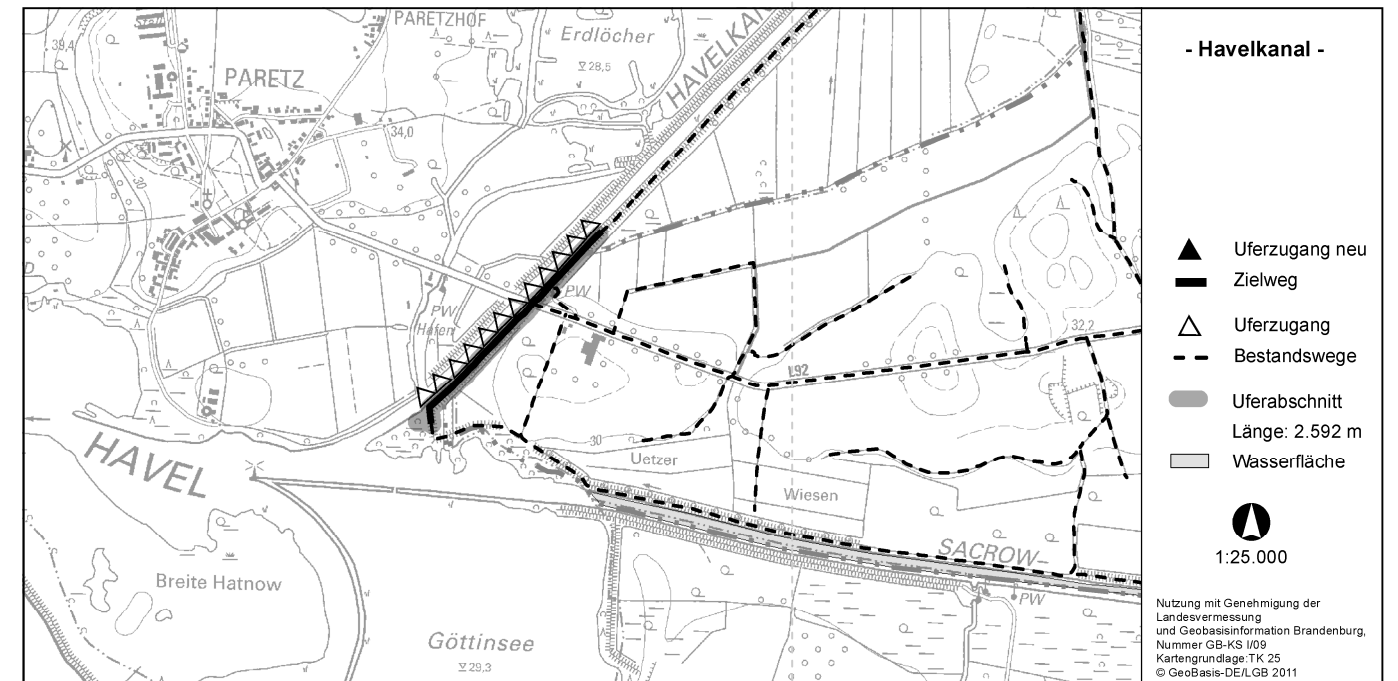
Uferabschnitt: 4a Uetz

Bestand



Wegeerschließung	Uferweg als Deich / Betriebsweg entlang des Havelkanals, Stichweg entlang der L92, ufernahe Wege	●
Zugänglichkeit der Ufer	durchgängiger, uneingeschränkter Uferzugang	●
Erholungsinfrastruktur	<input type="checkbox"/> Wasserbezogene Sport-/Erholungsangebote <input type="checkbox"/> Touristische Ziele/Grünanlagen <input checked="" type="checkbox"/> Rad- und Wanderwege/Routen <input type="checkbox"/> ÖPNV-Anbindung	○
Erschließungsqualität	hohe Wegeerschließung, hohe Zugänglichkeit der Ufer, geringe Erholungsinfrastruktur	●
Eigentumsverhältnisse	Uferweg in Bundeseigentum, Stichweg in Landeseigentum, ufernahe Wege in gemischtem Eigentum, Uferzugänge in Bundeseigentum, ufernahe Flächen in Eigentum der Stadt und in gemischtem Eigentum	●
Landschaftscharakter	technisch geprägtes, naturnah verbautes Kanalufer mit uferbegleitend punktuellen Baumgruppen, ufernahe Landwirtschaftsflächen	●
Siedlungsnähe	siedlungsfremd	○
Umweltrestriktionen / Vorbelastungen	<input type="checkbox"/> NSG <input type="checkbox"/> LSG <input type="checkbox"/> ND <input type="checkbox"/> FFH <input type="checkbox"/> SPA <input checked="" type="checkbox"/> Biotope <input type="checkbox"/> Vorranggebiet Hoch- und/oder Trinkwasserschutz, WRRL <input checked="" type="checkbox"/> Flächen- und/oder Bodendenkmal Landschaftsbildstörung durch Straßenbrücke	●
Erholungseignung	günstiger Landschaftscharakter, ungünstige Siedlungsnähe, mittlere bis hohe Umweltrestriktionen / geringe Vorbelastungen	●
Handlungsbedarf	mittlere bis hohe Erschließungsqualität, günstige Eigentumsverhältnisse, mittlere Erholungseignung	○

Planung

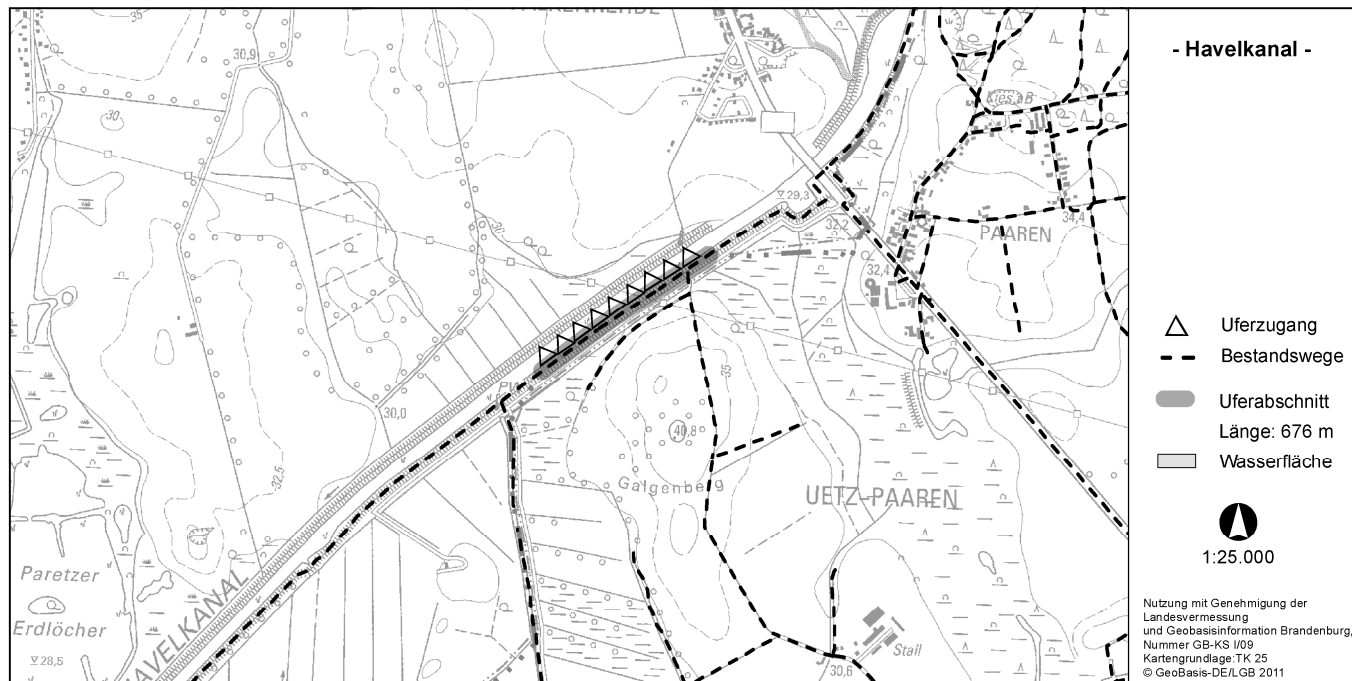


Zielzustand / Handlungsziele	<ul style="list-style-type: none"> - ein für Erholungssuchende durchgängig zugänglicher Uferweg, Mitnutzung des Betriebswegs entlang des Havelkanals - ein für Fußgänger qualifizierter Wegebau - ufernaher Weg im Bereich Götinsee aufgrund Umweltrestriktionen - durchgängiger Uferzugang - überwiegend Blickmöglichkeiten zum Havelkanal, im Bereich Götinsee dichte Ufervegetation - Schaffung / Erhaltung guter Angelmöglichkeiten - Schutz der natürlichen Uferzonen und Habitatstrukturen im Bereich Götinsee - Havelkanal als Durchgangsstrecke für den motorisierten Sportbootverkehr - ein Uferabschnitt mit geringer Nutzungsintensität 																		
Planungsmittel	<input type="checkbox"/> Bebauungsplanverfahren <input checked="" type="checkbox"/> Planfeststellungsverfahren <input type="checkbox"/> Widmungsverfahren <input type="checkbox"/> Erschließungskonzept <input type="checkbox"/> Objektplanung																		
Maßnahmen	<table border="0"> <tr> <td>Uferweg</td> <td>Uferzugang</td> <td>Uferqualifizierung</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Neuanlage</td> <td><input type="checkbox"/> Neuerschließung</td> <td><input type="checkbox"/> Orts- / Landschaftsbild</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> Erhaltung / Qualifizierung</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> Erhaltung / Qualifizierung</td> <td><input type="checkbox"/> Denkmalpflege</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Rückbau</td> <td><input type="checkbox"/> Rückbau</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> Naturschutz</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Eigentumsrechtliche Sicherung</td> <td><input type="checkbox"/> Eigentumsrechtliche Sicherung</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> Erholungsinfrastruktur</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td><input checked="" type="checkbox"/> Nutzungssteuerung</td> </tr> </table>	Uferweg	Uferzugang	Uferqualifizierung	<input type="checkbox"/> Neuanlage	<input type="checkbox"/> Neuerschließung	<input type="checkbox"/> Orts- / Landschaftsbild	<input checked="" type="checkbox"/> Erhaltung / Qualifizierung	<input checked="" type="checkbox"/> Erhaltung / Qualifizierung	<input type="checkbox"/> Denkmalpflege	<input type="checkbox"/> Rückbau	<input type="checkbox"/> Rückbau	<input checked="" type="checkbox"/> Naturschutz	<input type="checkbox"/> Eigentumsrechtliche Sicherung	<input type="checkbox"/> Eigentumsrechtliche Sicherung	<input checked="" type="checkbox"/> Erholungsinfrastruktur			<input checked="" type="checkbox"/> Nutzungssteuerung
Uferweg	Uferzugang	Uferqualifizierung																	
<input type="checkbox"/> Neuanlage	<input type="checkbox"/> Neuerschließung	<input type="checkbox"/> Orts- / Landschaftsbild																	
<input checked="" type="checkbox"/> Erhaltung / Qualifizierung	<input checked="" type="checkbox"/> Erhaltung / Qualifizierung	<input type="checkbox"/> Denkmalpflege																	
<input type="checkbox"/> Rückbau	<input type="checkbox"/> Rückbau	<input checked="" type="checkbox"/> Naturschutz																	
<input type="checkbox"/> Eigentumsrechtliche Sicherung	<input type="checkbox"/> Eigentumsrechtliche Sicherung	<input checked="" type="checkbox"/> Erholungsinfrastruktur																	
		<input checked="" type="checkbox"/> Nutzungssteuerung																	
Handlungsumfang	niedriger Schwierigkeitsgrad / geringe Komplexität, geringer Kostenaufwand, geringer Zeitaufwand	○																	
Priorität	geringer Handlungsbedarf, begrenzte kommunalplanerische Handlungsmöglichkeiten	○																	

Uferwegekonzept Potsdam - Ergänzung Ortsteile

Uferabschnitt: 4b Uetz

Bestand



Wegeerschließung	Uferweg als Deich / Betriebsweg entlang des Havelkanals, Stichwege aus ufernahem Bereich, ufernaher Weg	●
Zugänglichkeit der Ufer	durchgängiger, uneingeschränkter Uferzugang	●
Erholungsinfrastruktur	<input type="checkbox"/> Wasserbezogene Sport-/Erholungsangebote <input checked="" type="checkbox"/> Rad- und Wanderwege/Routen <input checked="" type="checkbox"/> Touristische Ziele/Grünanlagen <input type="checkbox"/> ÖPNV-Anbindung	○
Erschließungsqualität	hohe Wegeerschließung, hohe Zugänglichkeit der Ufer, geringe Erholungsinfrastruktur	◐

Eigentumsverhältnisse	Uferweg in Bundeseigentum, Stichweg in Städteigentum, ufernaher Weg in Eigentum von Bund/Privaten, Uferzugänge in Bundeseigentum, ufernahe Flächen überwiegend in Privateigentum	●
------------------------------	--	---

Landschaftscharakter	technisch geprägtes, naturnah verbautes Kanalufer mit uferbegleitenden Einzelbäumen und punktuell kleinen Baumgruppen, ufernahe Landwirtschaftsflächen	◐
-----------------------------	--	---

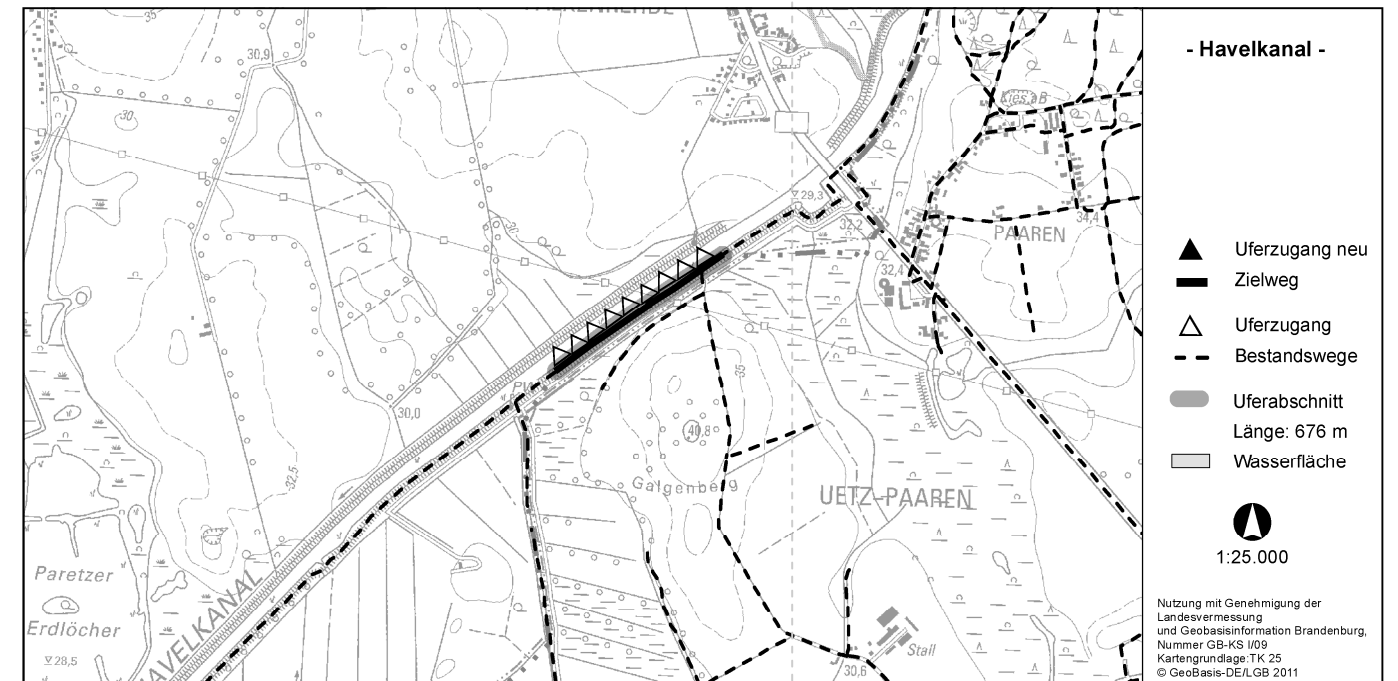
Siedlungsnähe	siedlungsnah	◐
----------------------	--------------	---

Umweltrestriktionen / Vorbelastungen	<input type="checkbox"/> NSG <input type="checkbox"/> LSG <input type="checkbox"/> ND <input type="checkbox"/> FFH <input type="checkbox"/> SPA <input checked="" type="checkbox"/> Biotope <input type="checkbox"/> Vorranggebiet Hoch- und/oder Trinkwasserschutz, WRRL <input type="checkbox"/> Flächen- und/oder Bodendenkmal Niederungsbereiche der Wublitzrinne; Landschaftsbild- und Sichtachsenstörung durch 110 kV-Freileitung	◐
---	---	---

Erholungseignung	mittlerer bis günstiger Landschaftscharakter, mittlere Siedlungsnähe, mittlere Umweltrestriktionen / geringe Vorbelastungen	◐
-------------------------	---	---

Handlungsbedarf	mittlere bis hohe Erschließungsqualität, günstige Eigentumsverhältnisse, mittlere Erholungseignung	○
------------------------	--	---

Planung



Zielzustand / Handlungsziele	<ul style="list-style-type: none"> - ein für Erholungssuchende durchgängig zugänglicher Uferweg, Mitnutzung des Betriebswegs entlang des Havelkanals - ein für Fußgänger und Radfahrer qualifizierter Wegeausbau - durchgängiger Uferzugang - überwiegend Blickmöglichkeiten zum Havelkanal - Schaffung / Erhaltung guter Angelmöglichkeiten - Havelkanal als Durchgangsstrecke für den motorisierten Sportbootverkehr - ein Uferabschnitt mit geringer bis mäßiger Nutzungsintensität
-------------------------------------	---

Planungsmittel	<input type="checkbox"/> Bebauungsplanverfahren <input checked="" type="checkbox"/> Planfeststellungsverfahren <input type="checkbox"/> Widmungsverfahren <input type="checkbox"/> Erschließungskonzept <input type="checkbox"/> Objektplanung
-----------------------	--

Maßnahmen	<table border="0"> <tr> <td> Uferweg <input type="checkbox"/> Neuanlage <input checked="" type="checkbox"/> Erhaltung / Qualifizierung <input type="checkbox"/> Rückbau <input type="checkbox"/> Eigentumsrechtliche Sicherung </td> <td> Uferzugang <input type="checkbox"/> Neuerschließung <input checked="" type="checkbox"/> Erhaltung / Qualifizierung <input type="checkbox"/> Rückbau <input type="checkbox"/> Eigentumsrechtliche Sicherung </td> <td> Uferqualifizierung <input type="checkbox"/> Orts- / Landschaftsbild <input type="checkbox"/> Denkmalpflege <input type="checkbox"/> Naturschutz <input checked="" type="checkbox"/> Erholungsinfrastruktur <input type="checkbox"/> Nutzungssteuerung </td> </tr> </table>	Uferweg <input type="checkbox"/> Neuanlage <input checked="" type="checkbox"/> Erhaltung / Qualifizierung <input type="checkbox"/> Rückbau <input type="checkbox"/> Eigentumsrechtliche Sicherung	Uferzugang <input type="checkbox"/> Neuerschließung <input checked="" type="checkbox"/> Erhaltung / Qualifizierung <input type="checkbox"/> Rückbau <input type="checkbox"/> Eigentumsrechtliche Sicherung	Uferqualifizierung <input type="checkbox"/> Orts- / Landschaftsbild <input type="checkbox"/> Denkmalpflege <input type="checkbox"/> Naturschutz <input checked="" type="checkbox"/> Erholungsinfrastruktur <input type="checkbox"/> Nutzungssteuerung
Uferweg <input type="checkbox"/> Neuanlage <input checked="" type="checkbox"/> Erhaltung / Qualifizierung <input type="checkbox"/> Rückbau <input type="checkbox"/> Eigentumsrechtliche Sicherung	Uferzugang <input type="checkbox"/> Neuerschließung <input checked="" type="checkbox"/> Erhaltung / Qualifizierung <input type="checkbox"/> Rückbau <input type="checkbox"/> Eigentumsrechtliche Sicherung	Uferqualifizierung <input type="checkbox"/> Orts- / Landschaftsbild <input type="checkbox"/> Denkmalpflege <input type="checkbox"/> Naturschutz <input checked="" type="checkbox"/> Erholungsinfrastruktur <input type="checkbox"/> Nutzungssteuerung		

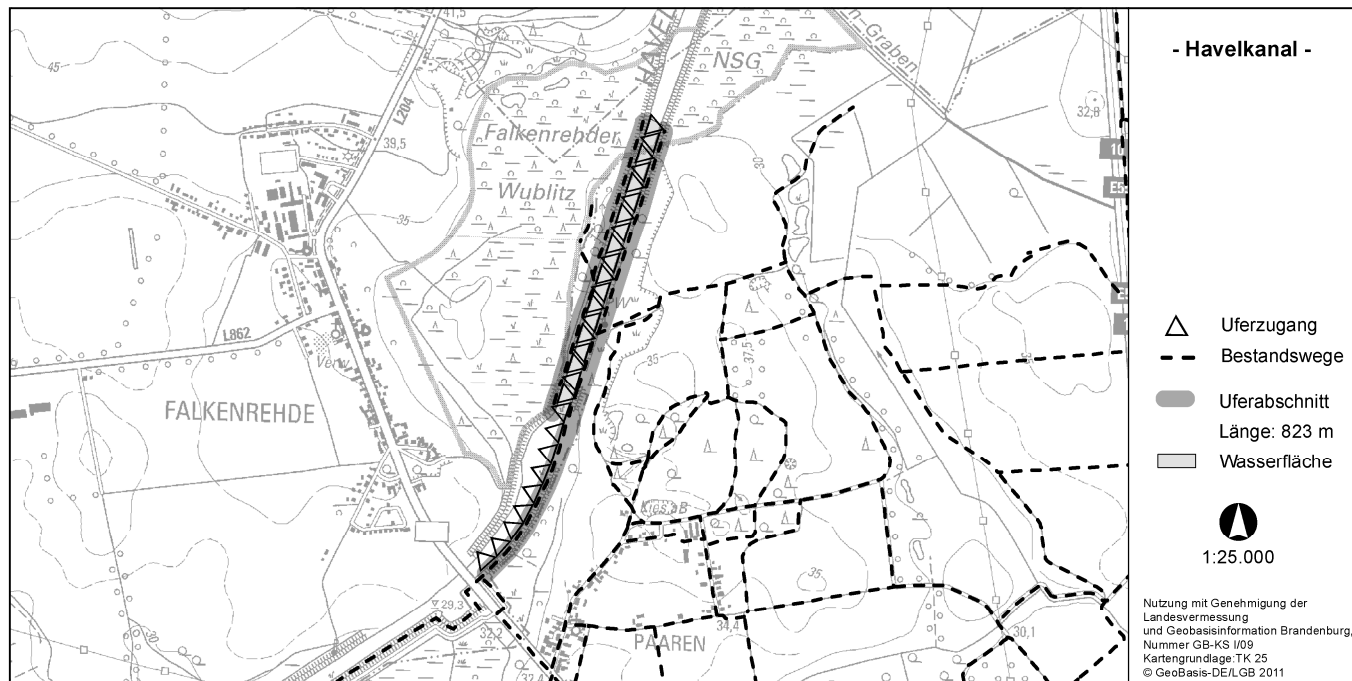
Handlungsumfang	niedriger Schwierigkeitsgrad / geringe Komplexität, geringer Kostenaufwand, geringer Zeitaufwand	○
------------------------	--	---

Priorität	geringer Handlungsbedarf, begrenzte kommunalplanerische Handlungsmöglichkeiten	○
------------------	--	---

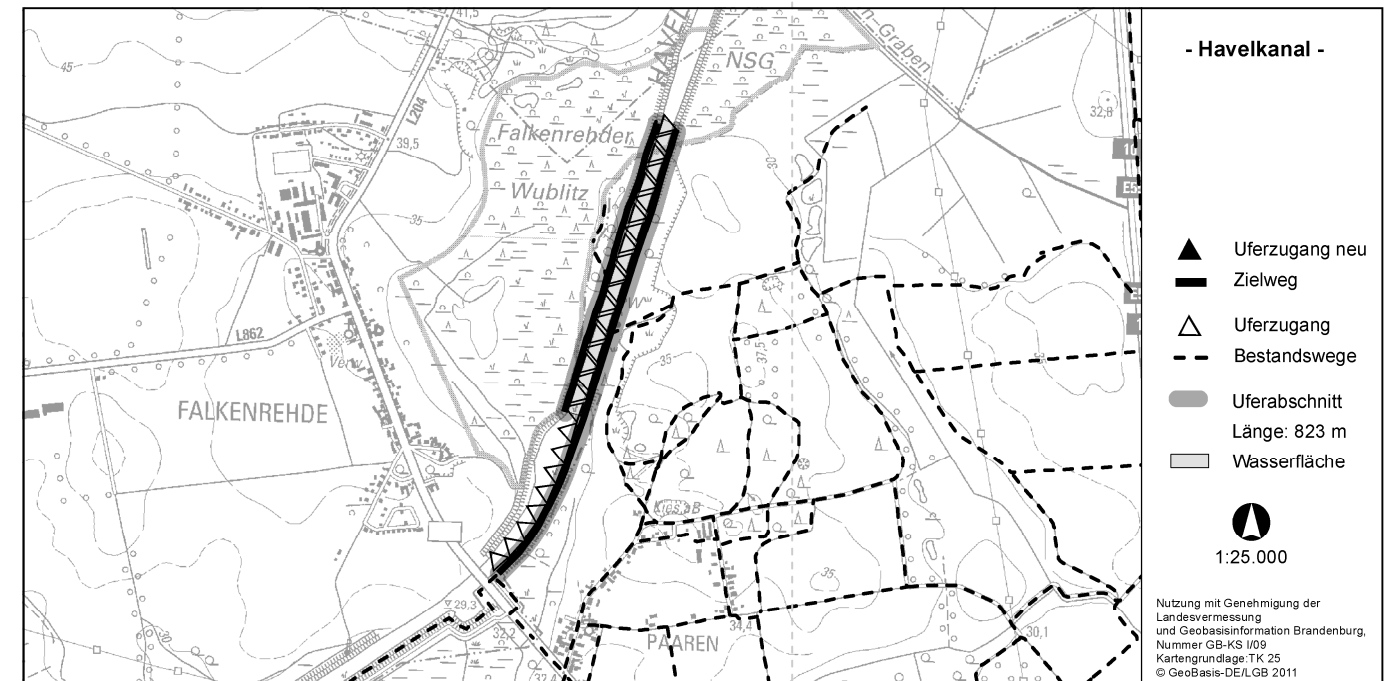
Uferwegekonzept Potsdam - Ergänzung Ortsteile

Uferabschnitt: 4c Paaren

Bestand



Planung



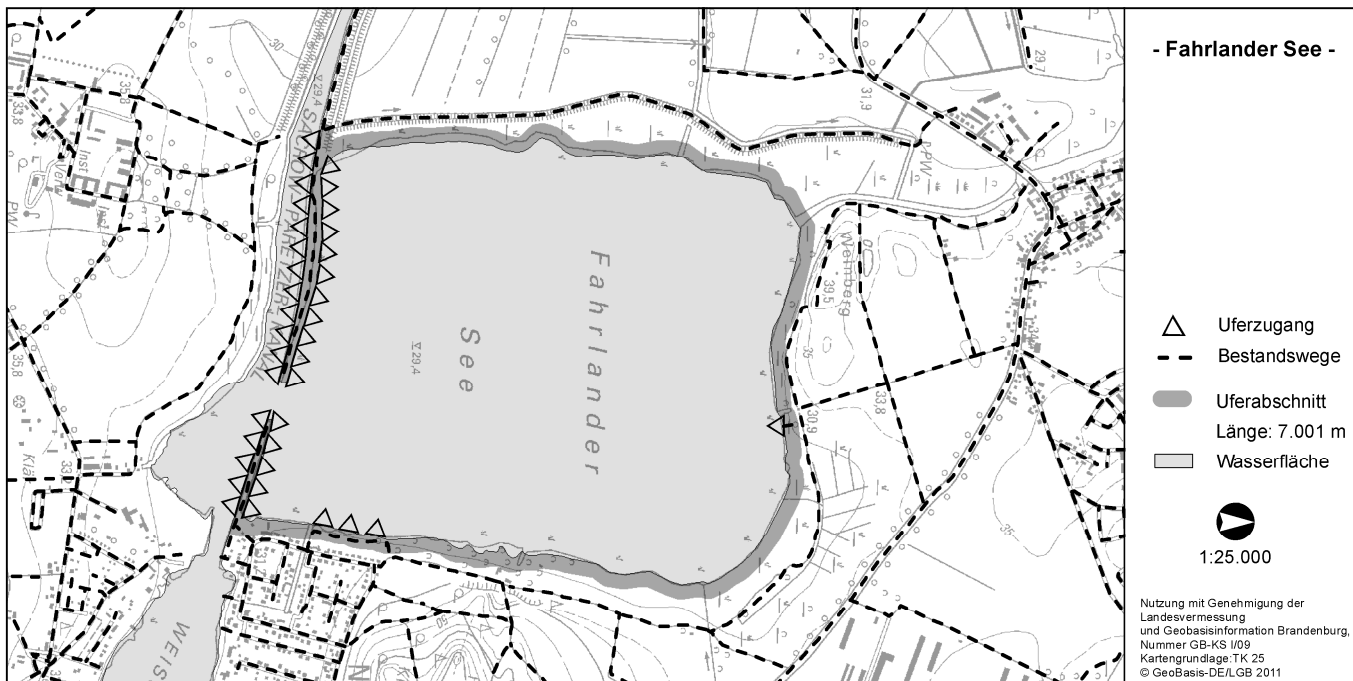
Wegeerschließung	Uferwege als Deich / Betriebsweg beidseitig des Havelkanals, Stichwege aus ufernahem Bereich, ufernaher Weg	●
Zugänglichkeit der Ufer	durchgängiger, uneingeschränkter Uferzugang an den Ufern des Havelkanals	●
Erholungsinfrastruktur	<input type="checkbox"/> Wasserbezogene Sport-/Erholungsangebote <input checked="" type="checkbox"/> Rad- und Wanderwege/Routen <input checked="" type="checkbox"/> Touristische Ziele/Grünanlagen <input type="checkbox"/> ÖPNV-Anbindung	◐
Erschließungsqualität	hohe Wegeerschließung, hohe Zugänglichkeit der Ufer, geringe bis mittlere Erholungsinfrastruktur	◑
Eigentumsverhältnisse	Uferwege in Bundeseigentum, Stichwege in Stadteigentum, ufernaher Weg in Eigentum der Stadt und in gemischtem Eigentum, Uferzugänge in Bundeseigentum, ufernahe Flächen in Privateigentum und in gemischtem Eigentum	●
Landschaftscharakter	technisch geprägtes, naturnah verbautes Kanalufer mit zum Teil uferbegleitendem linearem Gehölzbestand, ufernahe Waldflächen, punktuell ufernahe Wiesen	●
Siedlungsnähe	siedlungs- bis wohnungsnah	◑
Umweltrestriktionen / Vorbelastungen	<input checked="" type="checkbox"/> NSG <input type="checkbox"/> LSG <input type="checkbox"/> ND <input type="checkbox"/> FFH <input type="checkbox"/> SPA <input checked="" type="checkbox"/> Biotope <input type="checkbox"/> Vorranggebiet Hoch- und/oder Trinkwasserschutz, WRRL <input type="checkbox"/> Flächen- und/oder Bodendenkmal Falkenrehder Wublitz (Westufer); Landschaftsbildstörung und Lärmbelastung durch Straßenbrücke	◐
Erholungseignung	günstiger Landschaftscharakter, mittlere bis günstige Siedlungsnähe, geringe bis mittlere Umweltrestriktionen / geringe Vorbelastungen	◐
Handlungsbedarf	mittlere bis hohe Erschließungsqualität, günstige Eigentumsverhältnisse, geringe bis mittlere Erholungseignung	○

Zielzustand / Handlungsziele	<ul style="list-style-type: none"> - ein für Erholungssuchende und die Wohnbevölkerung von Paaren durchgängig zugänglicher Uferweg, Mitnutzung des Betriebswegs entlang des Havelkanals - ein für Fußgänger und Radfahrer qualifizierter Wegeausbau - überörtliche Wegeverbindung nach Norden - durchgängiger Uferzugang - überwiegend, zum Teil punktuell Blickmöglichkeiten zum Havelkanal, zum Teil dichtere Ufervegetation - vielfältige Blickbeziehungen zwischen Uferlinien - Havelkanal als Durchgangsstrecke für den motorisierten Sportbootverkehr - ein Uferabschnitt mit mäßiger Nutzungsintensität 		
Planungsmittel	<input type="checkbox"/> Bebauungsplanverfahren <input checked="" type="checkbox"/> Planfeststellungsverfahren	<input type="checkbox"/> Widmungsverfahren	<input type="checkbox"/> Erschließungskonzept <input type="checkbox"/> Objektplanung
Maßnahmen	Uferweg <input type="checkbox"/> Neuanlage <input checked="" type="checkbox"/> Erhaltung / Qualifizierung <input type="checkbox"/> Rückbau <input type="checkbox"/> Eigentumsrechtliche Sicherung	Uferzugang <input type="checkbox"/> Neuerschließung <input checked="" type="checkbox"/> Erhaltung / Qualifizierung <input type="checkbox"/> Rückbau <input type="checkbox"/> Eigentumsrechtliche Sicherung	Uferqualifizierung <input type="checkbox"/> Orts- / Landschaftsbild <input type="checkbox"/> Denkmalpflege <input type="checkbox"/> Naturschutz <input checked="" type="checkbox"/> Erholungsinfrastruktur <input type="checkbox"/> Nutzungssteuerung
Handlungsumfang	niedriger Schwierigkeitsgrad / geringe Komplexität, geringer Kostenaufwand, geringer Zeitaufwand		○
Priorität	geringer Handlungsbedarf, begrenzte kommunalplanerische Handlungsmöglichkeiten		○

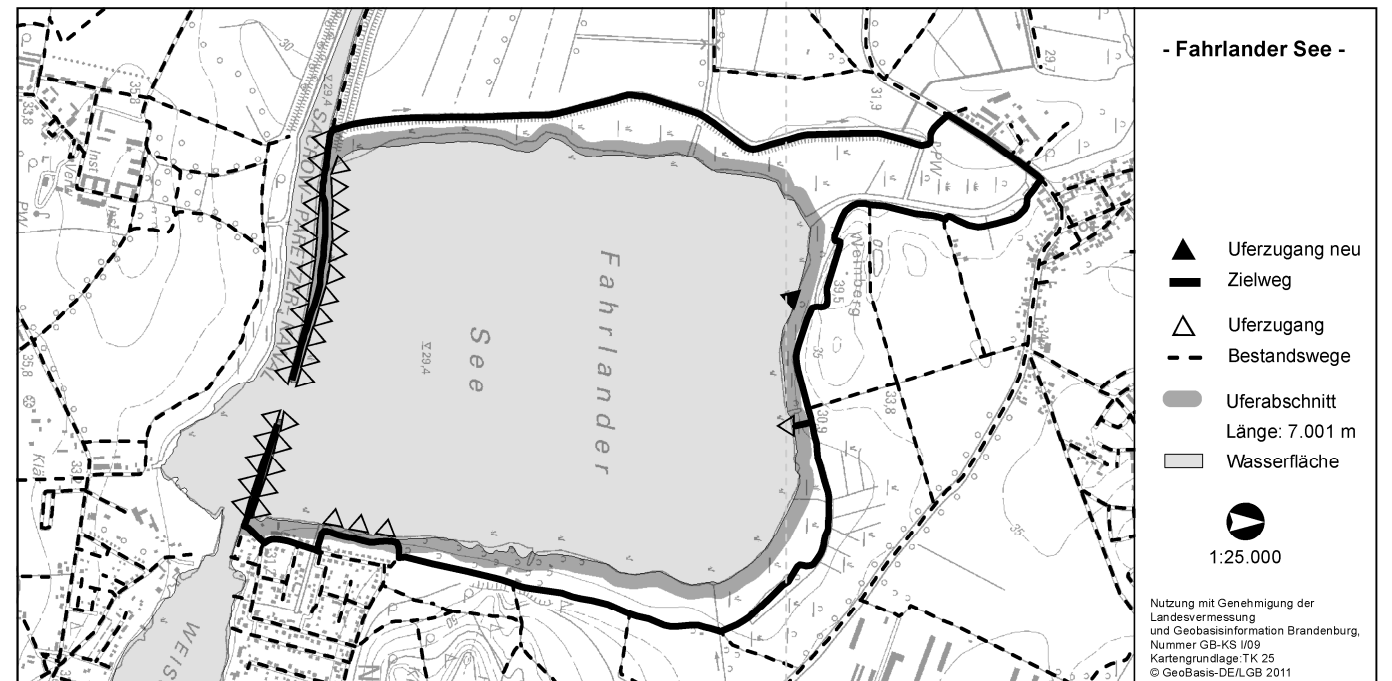
Uferwegekonzept Potsdam - Ergänzung Ortsteile

Uferabschnitt: 5 Fahrland (Fahrländer See)

Bestand



Planung



Wegeerschließung	Uferweg als Mole / Betriebsweg entlang des Sacrow-Paretzer-Kanals, kurzer Abschnitt Uferweg im Siedlungsbereich am Kirchberg, ufernahe Wege, Stichwege aus ufernahem Bereich	☐
Zugänglichkeit der Ufer	überwiegend kein Uferzugang aufgrund hoher Umweltrestriktionen und Uferbewuchs, Uferzugang im Bereich Mole und auf kurzem Abschnitt im Siedlungsbereich am Kirchberg	☐
Erholungsinfrastruktur	<input type="checkbox"/> Wasserbezogene Sport-/Erholungsangebote <input checked="" type="checkbox"/> Touristische Ziele/Grünanlagen <input checked="" type="checkbox"/> Rad- und Wanderwege/Routen <input type="checkbox"/> ÖPNV-Anbindung	☐
Erschließungsqualität	geringe bis mittlere Wegeerschließung, geringe bis mittlere Zugänglichkeit der Ufer, mittlere Erholungsinfrastruktur	☐

Eigentumsverhältnisse	Uferweg in Bundeseigentum, ufernahe und Stichwege in Stadteigentum, Uferzugänge der Molen in Bundes- und gemischtem Eigentum, Uferzugang im Siedlungsbereich in gemischtem Eigentum, ufernahe Flächen in Privat- und in gemischtem Eigentum	☐
------------------------------	---	---

Landschaftscharakter	natürliche Ufer mit Verlandungszonen und dichter Ufervegetation, ufernahe Landwirtschaftsflächen durch linearen Gehölzbestand und punktuelle Baumgruppen gegliedert, ufernahe Wald- und Siedlungsflächen am Kirchberg	●
Siedlungsnähe	siedlungsfern bis wohnungsnah	☐
Umweltrestriktionen / Vorbelastungen	<input type="checkbox"/> NSG <input checked="" type="checkbox"/> Vorranggebiet Hoch- und/oder Trinkwasserschutz, WRRL <input checked="" type="checkbox"/> Flächen- und/oder Bodendenkmal Vogelrastgebiet und Verlandungsbereiche Fahrländer See, Feucht- und Niederungsbereiche der Jubelitz	○
Erholungseignung	günstiger Landschaftscharakter, ungünstige bis günstige Siedlungsnähe, hohe Umweltrestriktionen / keine Vorbelastungen	☐

Handlungsbedarf	geringe bis mittlere Erschließungsqualität, mittlere Eigentumsverhältnisse, mittlere Erholungseignung	☐
------------------------	---	---

Zielzustand / Handlungsziele	<ul style="list-style-type: none"> - überwiegend ufernahe Wegeführung aufgrund hoher Umweltrestriktionen; keine Durchwegung der Verlandungszonen des Fahrländer Sees und der Jubelitz - ein für Fußgänger und Radfahrer qualifizierter Wegeausbau - am Siedlungsrand von Neu Fahrland eigenständiger Uferweg - am Fuß des Kirchbergs Mitnutzung forstlicher Betriebswege und öffentlicher Straßen - am Nordufer des Fahrländer Sees eigenständiger Uferweg und Stichwege (VB Nr.6) - im Bereich der Jubelitzquerung Wegeverbindung über die Marquardter Straße (L92) mit herzustellendem Fuß- und Radweg (VB Nr.9) und die Straße Am Weinberg - im Westen Mitnutzung des Betriebsweges auf der Deichkrone; hilfsweise über westlichen Parallelweg „Pappelallee“ - im Bereich der Molen Mitnutzung des Betriebswegs entlang des Sacrow-Paretzer-Kanals
	<ul style="list-style-type: none"> - punktueller Uferzugang am geografischen Mittelpunkt Brandenburgs (VB Nr.6), Uferzugänge im Siedlungsbereich, durchgängiger Uferzugang im Bereich der Molen - überwiegend kein Uferzugang aufgrund Umweltrestriktionen in Verlandungszonen des Fahrländer Sees sowie Feucht- und Niederungsbereichen der Jubelitz - dichte Ufervegetation und punktuelle Blickmöglichkeiten zum Fahrländer See an Uferzugängen - im Bereich der Molen vielfältige Blickbeziehungen zu Uferlinien
	<ul style="list-style-type: none"> - Fahrländer See mit Verlandungszonen als Rastzentrum für Sumpf- und Wasservögel - ein Uferabschnitt mit mäßiger, in Siedlungsnähe stärkerer Nutzungsintensität

Planungsmittel	<input type="checkbox"/> Bebauungsplanverfahren <input checked="" type="checkbox"/> Widmungsverfahren <input type="checkbox"/> Erschließungskonzept <input checked="" type="checkbox"/> Planfeststellungsverfahren <input checked="" type="checkbox"/> Objektplanung
-----------------------	--

Maßnahmen	<table border="0"> <tr> <td> Uferweg <input checked="" type="checkbox"/> Neuanlage <input checked="" type="checkbox"/> Erhaltung / Qualifizierung <input type="checkbox"/> Rückbau <input type="checkbox"/> Eigentumsrechtliche Sicherung </td> <td> Uferzugang <input checked="" type="checkbox"/> Neuerschließung <input checked="" type="checkbox"/> Erhaltung / Qualifizierung <input type="checkbox"/> Rückbau <input type="checkbox"/> Eigentumsrechtliche Sicherung </td> <td> Uferqualifizierung <input type="checkbox"/> Orts- / Landschaftsbild <input type="checkbox"/> Denkmalpflege <input checked="" type="checkbox"/> Naturschutz <input checked="" type="checkbox"/> Erholungsinfrastruktur <input checked="" type="checkbox"/> Nutzungssteuerung </td> </tr> </table>	Uferweg <input checked="" type="checkbox"/> Neuanlage <input checked="" type="checkbox"/> Erhaltung / Qualifizierung <input type="checkbox"/> Rückbau <input type="checkbox"/> Eigentumsrechtliche Sicherung	Uferzugang <input checked="" type="checkbox"/> Neuerschließung <input checked="" type="checkbox"/> Erhaltung / Qualifizierung <input type="checkbox"/> Rückbau <input type="checkbox"/> Eigentumsrechtliche Sicherung	Uferqualifizierung <input type="checkbox"/> Orts- / Landschaftsbild <input type="checkbox"/> Denkmalpflege <input checked="" type="checkbox"/> Naturschutz <input checked="" type="checkbox"/> Erholungsinfrastruktur <input checked="" type="checkbox"/> Nutzungssteuerung
Uferweg <input checked="" type="checkbox"/> Neuanlage <input checked="" type="checkbox"/> Erhaltung / Qualifizierung <input type="checkbox"/> Rückbau <input type="checkbox"/> Eigentumsrechtliche Sicherung	Uferzugang <input checked="" type="checkbox"/> Neuerschließung <input checked="" type="checkbox"/> Erhaltung / Qualifizierung <input type="checkbox"/> Rückbau <input type="checkbox"/> Eigentumsrechtliche Sicherung	Uferqualifizierung <input type="checkbox"/> Orts- / Landschaftsbild <input type="checkbox"/> Denkmalpflege <input checked="" type="checkbox"/> Naturschutz <input checked="" type="checkbox"/> Erholungsinfrastruktur <input checked="" type="checkbox"/> Nutzungssteuerung		

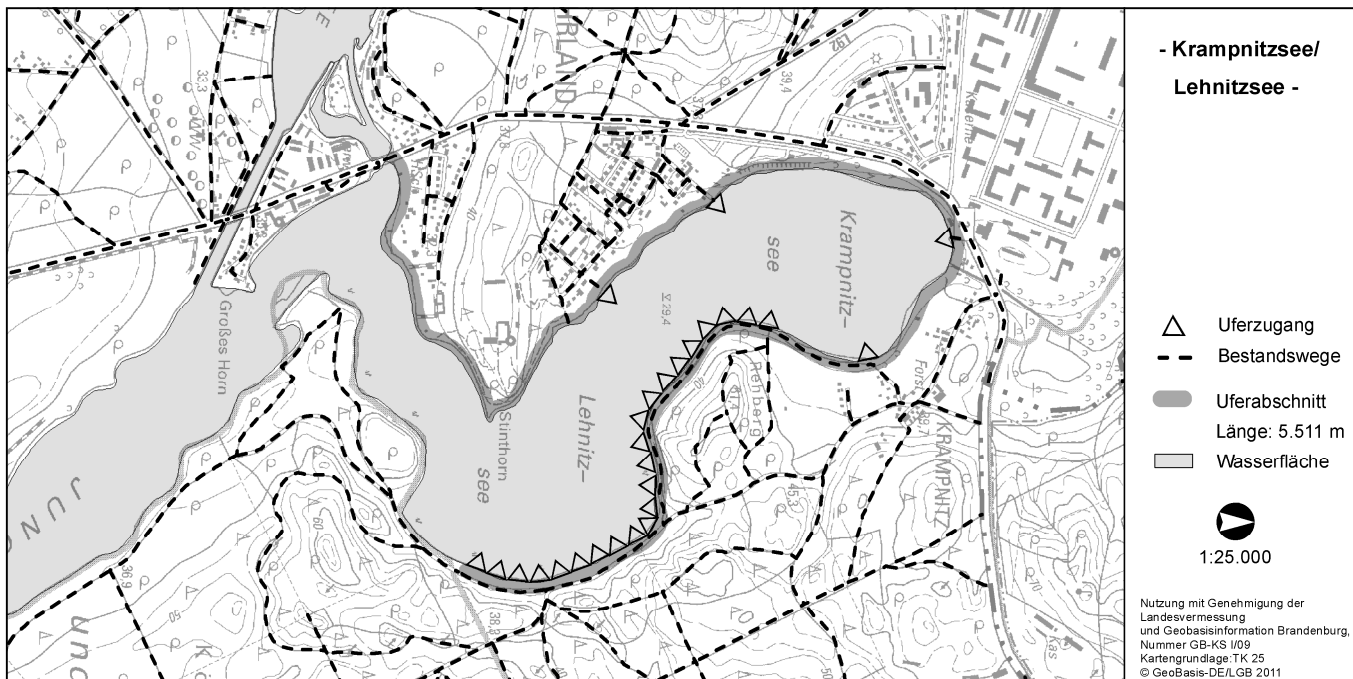
Handlungsumfang	mittlerer Schwierigkeitsgrad / mittlere Komplexität, mittlerer Kostenaufwand, mittlerer Zeitaufwand	☐
------------------------	---	---

Priorität	mittlerer Handlungsbedarf, mittlere bis hohe planerische Bedeutung, günstiges Kosten-Nutzen-Verhältnis	☐
------------------	--	---

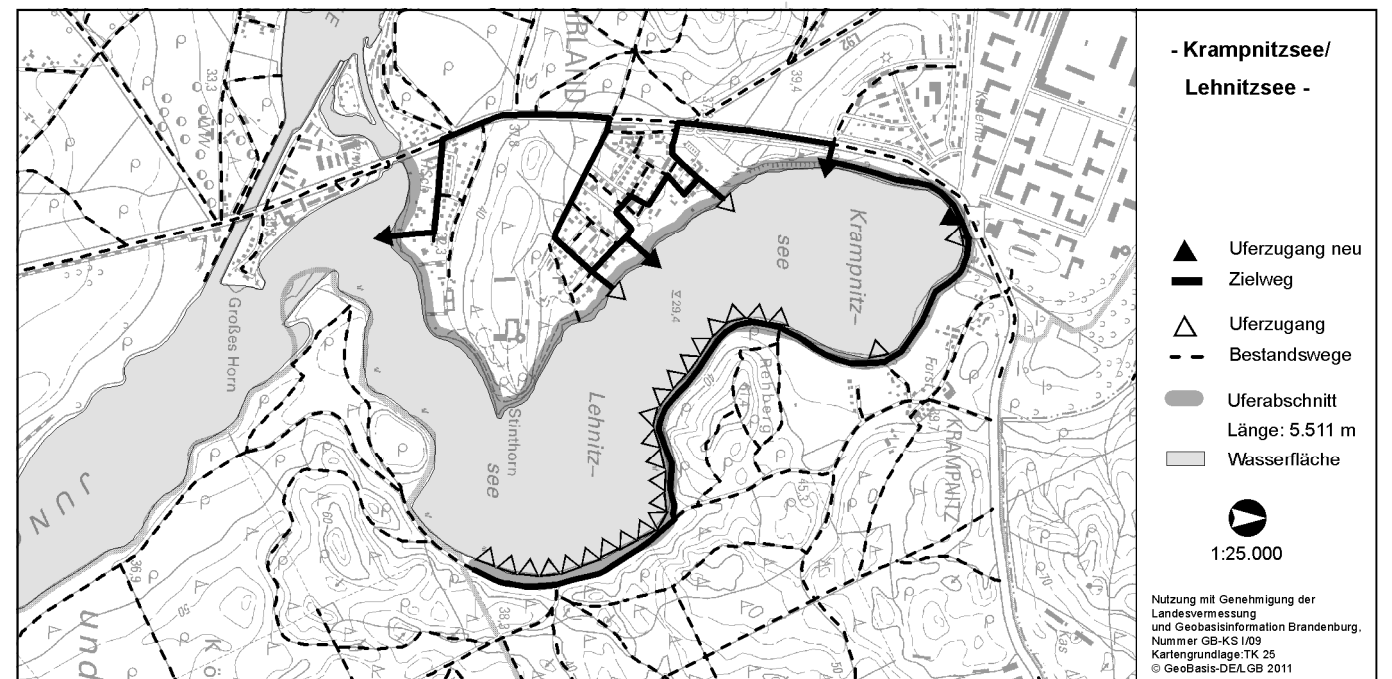
Uferwegekonzept Potsdam - Ergänzung Ortsteile

Uferabschnitt: 6 Neu Fahrland / Fahrland

Bestand



Planung



Wegeerschließung	zugänglicher Uferweg im Königswald, eingeschränkt zugänglicher Uferweg aufgrund Uferbewuchs am Ostufer Krampnitzsee, Stichwege in Siedlungsbereichen, ufernahe Wege in Siedlungsbereichen am Westufer Lehnitzsee und Nordufer Krampnitzsee sowie im Königswald	◐
Zugänglichkeit der Ufer	kein Uferzugang aufgrund von Privateigentum in Siedlungsbereichen, eingeschränkter Uferzugang aufgrund Uferbewuchs am Ostufer Krampnitzsee, Uferzugang aufgrund Bundeseigentum im Bereich Königswald	◑
Erholungsinfrastruktur	<input checked="" type="checkbox"/> Wasserbezogene Sport-/Erholungsangebote <input checked="" type="checkbox"/> Rad- und Wanderwege/Routen <input checked="" type="checkbox"/> Touristische Ziele/Grünanlagen <input checked="" type="checkbox"/> ÖPNV-Anbindung	●
Erschließungsqualität	mittlere Wegeerschließung, geringe bis mittlere Zugänglichkeit der Ufer, hohe Erholungsinfrastruktur	◐

Zielzustand / Handlungsziele	<ul style="list-style-type: none"> - im Siedlungsbereich NF Sicherung u. Neuanlage von Stichwegen zum Wasser (VB Nr.3), verbunden über öffentl. Straßen, Umsetzung d. B-Pläne „Am Stinhorn II“(NF1) u. „Wohnen im Apfelgarten“(NF6) - Schaffung eines eigenständigen Uferwegs am Nordufer des Krampnitzsees (VB Nr.2) - Mitnutzung forstlicher Betriebswege im Königswald als durchgängige Uferwegeverbindung am Ostufer von Krampnitz- und Lehnitzsee - Qualifizierung des Uferwegs am Nordufer des Krampnitzsees entlang der Bundesstraße für Fußgänger und Radfahrer; Wegverbreiterung (VB Nr.2) - punktuelle Uferzugänge an Stichwegen sowie am Bootscenter Krampnitz; Schaffung weiterer Uferzugänge im Bereich ehem. Kaserne Krampnitz (VB Nr.2) - Prüfung, ob und inwieweit Kurpark der Klinik für Erholungszwecke öffentlich zugänglich zu machen ist - durchgängiger Uferzugang am Ostufer von Krampnitz- und Lehnitzsee im Bereich Königswald - überwiegend kein Uferzugang am Krampnitzsee aufgrund Ufervegetation und Fremdeigentum - vielfältige Blickbeziehungen zu gegenüberliegenden Uferlinien, punktuelle Blickmöglichkeiten am Westufer und durchgängige Erlebbarkeit der Gewässer am Ostufer von Krampnitz- und Lehnitzsee - Entwicklung des ehem. Kasernengeländes Krampnitz unter Berücksichtigung der denkmalgeschützten Bausubstanz - vielfältige wasserbezogene Sport- und Erholungsangebote, Krampnitz- und Lehnitzsee beliebtes Sportbootrevier - ein land- und wasserseitig geordneter Uferabschnitt mit mittlerer bis hoher Nutzungsintensität
-------------------------------------	---

Eigentumsverhältnisse	Uferweg am Ostufer Krampnitzsee in Stadt- und am Ostufer Lehnitzsee in Bundeseigentum, Stichwege in Stadteigentum, ufernahe Wege in Stadt- und Landeseigentum, Uferzugänge in Bundeseigentum, ufernahe Flächen in Privateigentum, im Königswald in Landeseigentum	◑
------------------------------	---	---

Planungsmittel	<input checked="" type="checkbox"/> Bebauungsplanverfahren <input type="checkbox"/> Planfeststellungsverfahren <input checked="" type="checkbox"/> Widmungsverfahren <input checked="" type="checkbox"/> Erschließungskonzept <input checked="" type="checkbox"/> Objektplanung																		
Maßnahmen	<table border="0"> <tr> <td>Uferweg</td> <td>Uferzugang</td> <td>Uferqualifizierung</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> Neuanlage</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> Neuerschließung</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> Orts- / Landschaftsbild</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> Erhaltung / Qualifizierung</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> Erhaltung / Qualifizierung</td> <td><input type="checkbox"/> Denkmalpflege</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Rückbau</td> <td><input type="checkbox"/> Rückbau</td> <td><input type="checkbox"/> Naturschutz</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> Eigentumsrechtliche Sicherung</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> Eigentumsrechtliche Sicherung</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> Erholungsinfrastruktur</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td><input checked="" type="checkbox"/> Nutzungssteuerung</td> </tr> </table>	Uferweg	Uferzugang	Uferqualifizierung	<input checked="" type="checkbox"/> Neuanlage	<input checked="" type="checkbox"/> Neuerschließung	<input checked="" type="checkbox"/> Orts- / Landschaftsbild	<input checked="" type="checkbox"/> Erhaltung / Qualifizierung	<input checked="" type="checkbox"/> Erhaltung / Qualifizierung	<input type="checkbox"/> Denkmalpflege	<input type="checkbox"/> Rückbau	<input type="checkbox"/> Rückbau	<input type="checkbox"/> Naturschutz	<input checked="" type="checkbox"/> Eigentumsrechtliche Sicherung	<input checked="" type="checkbox"/> Eigentumsrechtliche Sicherung	<input checked="" type="checkbox"/> Erholungsinfrastruktur			<input checked="" type="checkbox"/> Nutzungssteuerung
Uferweg	Uferzugang	Uferqualifizierung																	
<input checked="" type="checkbox"/> Neuanlage	<input checked="" type="checkbox"/> Neuerschließung	<input checked="" type="checkbox"/> Orts- / Landschaftsbild																	
<input checked="" type="checkbox"/> Erhaltung / Qualifizierung	<input checked="" type="checkbox"/> Erhaltung / Qualifizierung	<input type="checkbox"/> Denkmalpflege																	
<input type="checkbox"/> Rückbau	<input type="checkbox"/> Rückbau	<input type="checkbox"/> Naturschutz																	
<input checked="" type="checkbox"/> Eigentumsrechtliche Sicherung	<input checked="" type="checkbox"/> Eigentumsrechtliche Sicherung	<input checked="" type="checkbox"/> Erholungsinfrastruktur																	
		<input checked="" type="checkbox"/> Nutzungssteuerung																	

Landschaftscharakter	natürliche Ufer mit Verlandungszonen, linearer und punktueller Gehölzbestand in ufernahen Siedlungsbereichen am Stinhorn und ehem. Kaserne Krampnitz, dichte Ufervegetation am Stinhorn und im Königswald, ufernahe Wiesen- und Landwirtschaftsflächen am Ostufer Krampnitzsee, ufernahe Waldflächen am Stinhorn und im Bereich Rehberg / Königswald	◑
-----------------------------	--	---

Siedlungsnähe	wohnungs- bis siedlungsnah	◑
Umweltrestriktionen / Vorbelastungen	<input type="checkbox"/> NSG <input checked="" type="checkbox"/> LSG <input type="checkbox"/> ND <input type="checkbox"/> FFH <input type="checkbox"/> SPA <input checked="" type="checkbox"/> Biotope <input checked="" type="checkbox"/> Vorranggebiet Hoch- und/oder Trinkwasserschutz, WRRL <input checked="" type="checkbox"/> Flächen- und/oder Bodendenkmal Erholungsbeeinträchtigung: Lärmbelastung durch Verkehrsbelastung, Landschaftsbildstörung durch Gewerbe- / Industriebranchen; Zersiedlungstendenzen, unklare Nutzungsgrenzen	◐

Handlungsumfang	mittlerer Schwierigkeitsgrad / mittlere Komplexität, mittlerer Kostenaufwand, mittlerer Zeitaufwand	◐
------------------------	---	---

Erholungseignung	mittlerer bis günstiger Landschaftscharakter, mittlere bis günstige Siedlungsnähe, mittlere Umweltrestriktionen / mittlere Vorbelastungen	◑
-------------------------	---	---

Handlungsbedarf	mittlere Erschließungsqualität, ungünstige bis mittlere Eigentumsverhältnisse, mittlere bis hohe Erholungseignung	◑
------------------------	---	---

Priorität	mittlerer bis hoher Handlungsbedarf, mittlere planerische Bedeutung, vertretbares Kosten-Nutzen-Verhältnis	◐
------------------	--	---

Uferwegekonzept Potsdam - Ergänzung Ortsteile

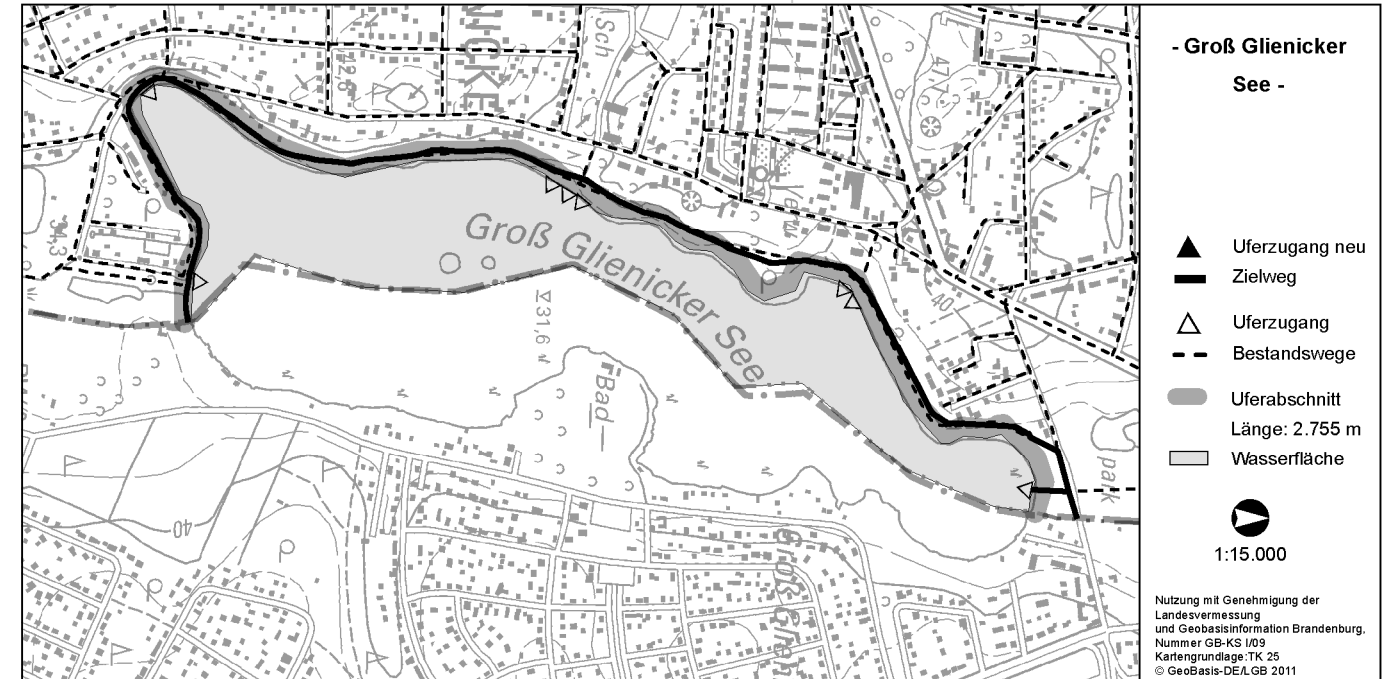
Uferabschnitt: 7 Groß Glienicke

Bestand



Wegeerschließung	überwiegend zugänglicher und abschnittsweise aufgrund von Privateigentum nicht oder eingeschränkt zugänglicher Uferweg, Stichwege, ufernahe Wege	●
Zugänglichkeit der Ufer	punktuellem Uferzugang, abschnittsweise eingeschränkter Uferzugang aufgrund dichtem Uferbewuchs, abschnittsweise kein Uferzugang aufgrund von Privateigentum (Sperrgrundstücke)	●
Erholungsinfrastruktur	<input checked="" type="checkbox"/> Wasserbezogene Sport-/Erholungsangebote <input checked="" type="checkbox"/> Rad- und Wanderwege/Routen <input checked="" type="checkbox"/> Touristische Ziele/Grünanlagen <input checked="" type="checkbox"/> ÖPNV-Anbindung	●
Erschließungsqualität	mittlere bis hohe Wegeerschließung, geringe bis mittlere Zugänglichkeit der Ufer, mittlere bis hohe Erholungsinfrastruktur	●
Eigentumsverhältnisse	Uferweg abschnittsweise in Bundes-, städtischem und Privateigentum, Stichwege und ufernahe in städtischem Eigentum, Uferzugänge in städtischem und Bundeseigentum, ufernahe Flächen überwiegend in Privateigentum und zu geringerem Anteil in Städtischem Eigentum	○
Landschaftscharakter	natürliche Ufer mit dichter Ufervegetation, ufernahe Siedlungs- und Freiflächen waldartig durchsetzt und durch Baumgruppen und linearen Gehölzbestand gegliedert	●
Siedlungsnähe	wohnungsnahe	●
Umweltrestriktionen / Vorbelastungen	<input type="checkbox"/> NSG <input checked="" type="checkbox"/> LSG <input type="checkbox"/> ND <input type="checkbox"/> FFH <input type="checkbox"/> SPA <input checked="" type="checkbox"/> Biotope <input checked="" type="checkbox"/> Vorranggebiet Hoch- und/oder Trinkwasserschutz, WRRL <input checked="" type="checkbox"/> Flächen- und/oder Bodendenkmal Seeburger Fenn, Gutspark; eiszeitliche Rinne zum Sacrower See; Wohneignung erzeugt Entwicklungsdruck; sinkender Wasserstand des Groß Glienicke Sees, Gewässergüte	●
Erholungseignung	günstiger Landschaftscharakter, günstige Siedlungsnähe, mittlere Umweltrestriktionen / geringe Vorbelastungen	●
Handlungsbedarf	mittlere Erschließungsqualität, ungünstige Eigentumsverhältnisse, mittlere bis hohe Erholungseignung	●

Planung



Zielzustand / Handlungsziele	<ul style="list-style-type: none"> - Umsetzung des Bebauungsplans GG8 „Seepromenade / Dorfstraße“ mit ergänzender Uferwegplanung (VB Nr.1) - Zielweg als eigenständigen Uferweg herstellen; Zielweg weicht in Teilbereichen vom vorhandenen sog. „Kolonnenweg“ ab - Weiterführung des Uferwegs östlich der Landhausstraße in Richtung Berlin, um an den geplanten Uferweg auf der Spandauer / Kladower Seite des Groß Glienicke Sees anzuschließen (vgl. Aufstellungsbeschluss Bebauungsplan 8D „Teilbereich südliche Verlängerung Uferweg“ - DS 12/SVV/0283) - Uferzugänge am Gemeindehaus, im Bereich Badewiese und im Bereich Gutspark Groß Glienicke sichern / entwickeln - Rückbau privater Steganlagen - ein land- und wasserseitig geordneter Uferabschnitt mit mittlerer bis hoher Nutzungsintensität 		
Planungsmittel	<input checked="" type="checkbox"/> Bebauungsplanverfahren <input type="checkbox"/> Planfeststellungsverfahren	<input type="checkbox"/> Widmungsverfahren	<input checked="" type="checkbox"/> Erschließungskonzept <input checked="" type="checkbox"/> Objektplanung
Maßnahmen	Uferweg <input checked="" type="checkbox"/> Neuanlage <input checked="" type="checkbox"/> Erhaltung / Qualifizierung <input type="checkbox"/> Rückbau <input checked="" type="checkbox"/> Eigentumsrechtliche Sicherung	Uferzugang <input checked="" type="checkbox"/> Neuerschließung <input checked="" type="checkbox"/> Erhaltung / Qualifizierung <input type="checkbox"/> Rückbau <input checked="" type="checkbox"/> Eigentumsrechtliche Sicherung	Uferqualifizierung <input checked="" type="checkbox"/> Orts- / Landschaftsbild <input checked="" type="checkbox"/> Denkmalpflege <input checked="" type="checkbox"/> Naturschutz <input checked="" type="checkbox"/> Erholungsinfrastruktur <input checked="" type="checkbox"/> Nutzungssteuerung
Handlungsumfang	hoher Schwierigkeitsgrad / hohe Komplexität, hoher Kostenaufwand, hoher Zeitaufwand		●
Priorität	hoher Handlungsbedarf, hohe planerische Bedeutung, vertretbares Kosten-Nutzen-Verhältnis		●

Uferwegekonzept Potsdam - Ergänzung Ortsteile

Legende

Symbol	Bestand								Planung			
	Wege-erschließung	Zugänglichkeit der Ufer	Erholungsinfrastruktur	Erschließungsqualität	Eigentumsverhältnisse	Landschaftscharakter	Siedlungsnähe	Umweltrestriktionen / Vorbelastungen	Erholungseignung	Handlungsbedarf	Handlungsumfang	Priorität
○	gering	gering	gering	gering	ungünstig	ungünstig	ungünstig	hoch	gering	gering	gering	niedrig
◐	gering bis mittel	gering bis mittel	gering bis mittel	gering bis mittel	ungünstig bis mittel	ungünstig bis mittel	ungünstig bis mittel	mittel bis hoch	gering bis mittel	gering bis mittel	gering bis mittel	niedrig bis mittel
◑	mittel	mittel	mittel	mittel	mittel	mittel	mittel	mittel	mittel	mittel	mittel	mittel
◒	mittel bis hoch	mittel bis hoch	mittel bis hoch	mittel bis hoch	mittel bis günstig	mittel bis günstig	mittel bis günstig	gering bis mittel	mittel bis hoch	mittel bis hoch	mittel bis hoch	mittel bis hoch
●	hoch	hoch	hoch	hoch	günstig	günstig	günstig	gering	hoch	hoch	hoch	hoch

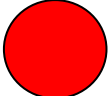

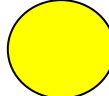

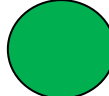
Uferwegekonzept Potsdam - Ergänzung Ortsteile

Gesamtüberblick

Bewertungs-kriterium	Bewertung der Uferabschnitte												
	1	2	3a	3b	3c	3d	3e	4a	4b	4c	5	6	7
Wege-erschließung	mittel bis hoch	gering	hoch	hoch	mittel bis hoch	hoch	gering bis mittel	hoch	hoch	hoch	gering bis mittel	mittel	mittel bis hoch
Zugänglichkeit der Ufer	gering bis mittel	gering	hoch	hoch	mittel bis hoch	hoch	gering bis mittel	hoch	hoch	hoch	gering bis mittel	gering bis mittel	gering bis mittel
Erholungsinfrastruktur	mittel	mittel	gering	gering	gering bis mittel	gering bis mittel	mittel bis hoch	gering	gering	gering bis mittel	mittel	hoch	mittel bis hoch
Erschließungsqualität	mittel	gering	mittel bis hoch	mittel bis hoch	mittel bis hoch	mittel bis hoch	gering bis mittel	mittel bis hoch	mittel bis hoch	mittel bis hoch	gering bis mittel	mittel	mittel
Eigentumsverhältnisse	mittel	ungünstig bis mittel	günstig	günstig	mittel bis günstig	günstig	ungünstig bis mittel	günstig	günstig	günstig	mittel	ungünstig bis mittel	ungünstig
Landschaftscharakter	mittel bis günstig	günstig	günstig	mittel bis günstig	ungünstig bis mittel	mittel bis günstig	mittel	günstig	mittel bis günstig	günstig	günstig	mittel bis günstig	günstig
Siedlungsnähe	mittel	ungünstig bis günstig	ungünstig	ungünstig	günstig	mittel	günstig	ungünstig	mittel	mittel bis günstig	ungünstig bis günstig	mittel bis günstig	günstig
Umweltrestriktionen / Vorbelastungen	mittel	hoch	mittel	mittel	mittel	mittel	mittel	mittel bis hoch	mittel	mittel bis hoch	hoch	mittel	mittel
Erholungseignung	mittel	mittel	mittel	mittel	mittel	mittel	mittel	mittel	mittel	mittel bis hoch	mittel	mittel bis hoch	mittel bis hoch
Handlungsbedarf	gering	gering	gering	gering	gering	gering	mittel bis hoch	gering	gering	gering	mittel	mittel bis hoch	hoch
Handlungsumfang	mittel	mittel	gering	gering	gering bis mittel	gering	mittel bis hoch	gering	gering	gering	mittel	mittel	hoch
Priorität	niedrig bis mittel	niedrig bis mittel	niedrig	niedrig	niedrig	niedrig	mittel bis hoch	niedrig	niedrig	niedrig	mittel bis hoch	mittel	hoch

Bewertungsmatrix der Uferabschnitte

Handlungsbedarf \ Handlungs-umfang	gering	mittel	hoch
hoch			7
mittel		6 5	3e
gering	3a 4a 3b 4b 3d 4c	3c 1 2	

Priorität:
 hoch
  mittel bis hoch
  mittel
  niedrig bis mittel
  niedrig

Uferwegekonzept

Ergänzung für die Uferabschnitte
der Ortsteile

Übersicht - Handlungsbedarf

- gering
- gering bis mittel
- mittel
- mittel bis hoch
- hoch

Grundlagen

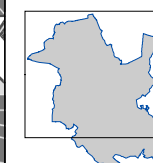
- Uferabschnitt
- Wasserfläche
- Ortsteile
- Stadtgebiet
- Stadtgrenze



Maßstab im Original 1:55.000

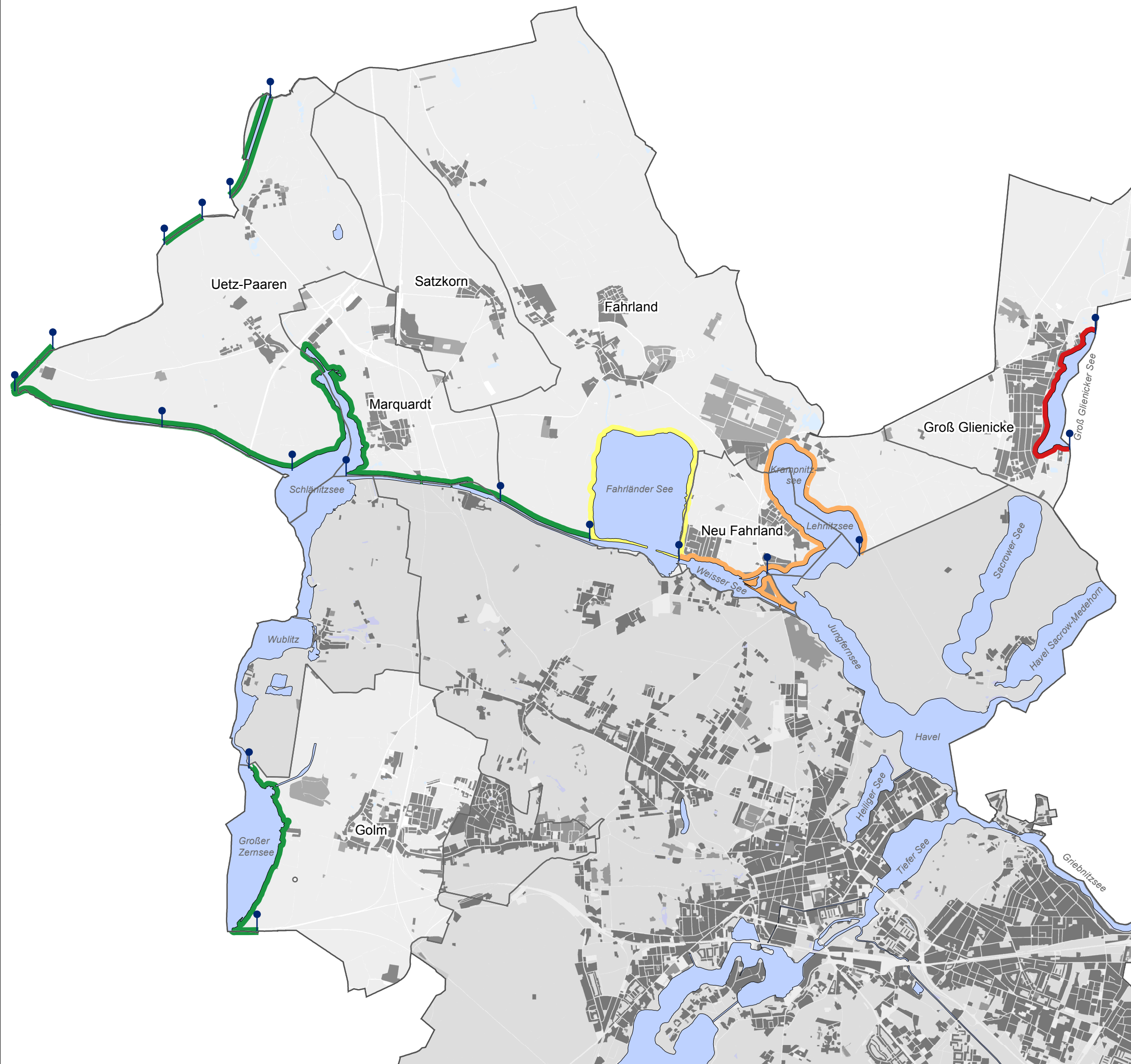
0 500 1.000 1.500 2.000
Meter

© Landeshauptstadt Potsdam



Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung
Bereich Stadtentwicklung - Verkehrsentwicklung
14461 Potsdam
E-Mail: Stadtentwicklung@Rathaus.Potsdam.de
www.potsdam.de/stadtentwicklung

Stand: 26.04.2013



Uferwegekonzept

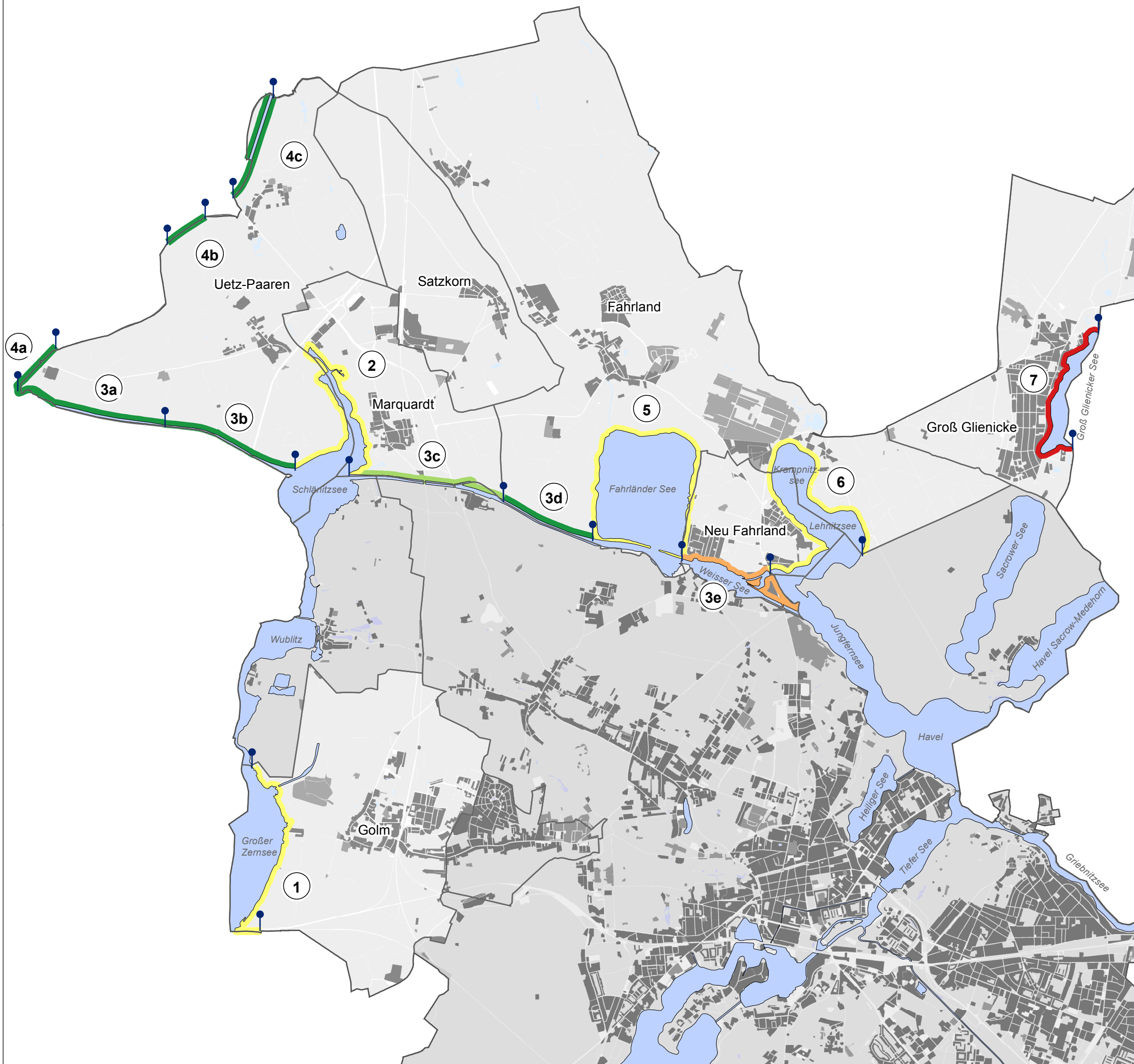
Ergänzung für die Uferabschnitte
der Ortsteile

Übersicht - Handlungsumfang

- gering
- gering bis mittel
- mittel
- mittel bis hoch
- hoch

Grundlagen

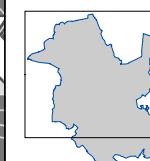
- Uferabschnitt
- Wasserfläche
- Ortsteile
- Stadtgebiet
- Stadtgrenze



Maßstab im Original 1:55.000

0 500 1.000 1.500 2.000
Meter

© Landeshauptstadt Potsdam



Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung
Bereich Stadtentwicklung - Verkehrsentwicklung
14461 Potsdam
E-Mail: Stadtentwicklung@Rathaus.Potsdam.de
www.potsdam.de/stadtentwicklung

Stand: 26.04.2013

Uferwegekonzept

Ergänzung für die Uferabschnitte
der Ortsteile

Übersicht - Priorität

- gering
- gering bis mittel
- mittel
- mittel bis hoch
- hoch

Grundlagen

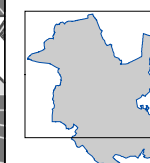
- Uferabschnitt
- Wasserfläche
- Ortsteile
- Stadtgebiet
- Stadtgrenze



Maßstab im Original 1:55.000

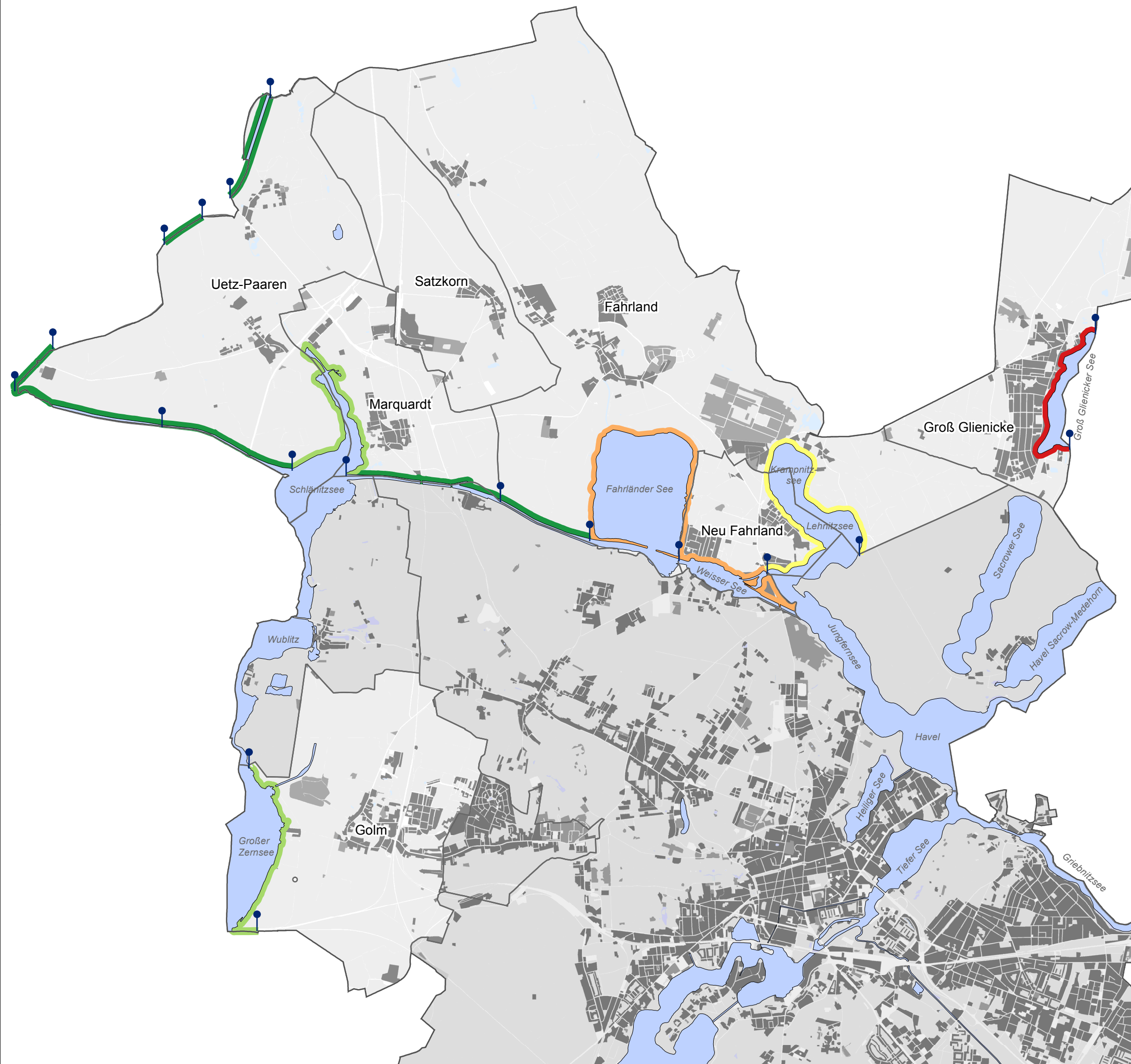
0 500 1.000 1.500 2.000
Meter

© Landeshauptstadt Potsdam



Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung
Bereich Stadtentwicklung - Verkehrsentwicklung
14461 Potsdam
E-Mail: Stadtentwicklung@Rathaus.Potsdam.de
www.potsdam.de/stadtentwicklung

Stand: 26.04.2013



Uferwegekonzept

Ergänzung für die Uferabschnitte
der Ortsteile

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	Ufermaher Weg Obere Wublitz Ostufer
8	Stichwege / Uferzugänge Großer Zernsee
9	Marquardter Straße (L 92)
10	Uetzer Dorfstraße / Fährweg

Bestand

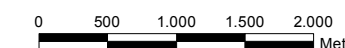
- Wegenetz
- Uferzugang

Grundlagen

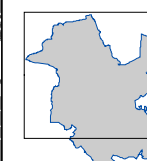
- Wasserfläche
- Ortsteile
- Stadtgrenze
- Stadtgebiet



Maßstab im Original 1:55.000

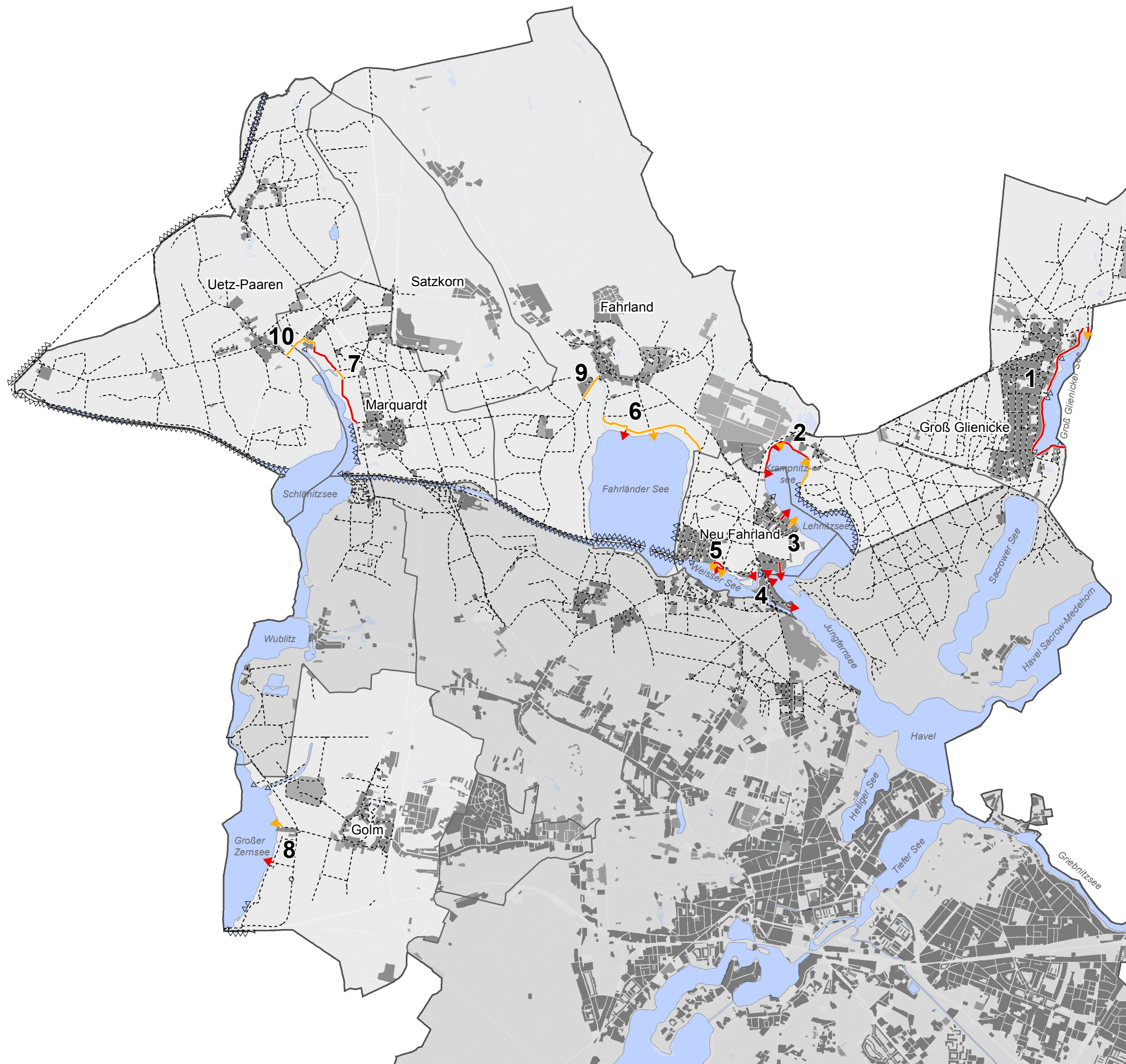


© Landeshauptstadt Potsdam



Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung
Bereich Stadtentwicklung - Verkehrsentwicklung
14461 Potsdam
E-Mail: Stadtentwicklung@Rathaus.Potsdam.de
www.potsdam.de/stadtentwicklung




Stand: 26.04.2013









Uferwegekonzept

Ergänzung für die Uferabschnitte
der Ortsteile

Übersicht - Ausbaustandard Zielwege

-  Eigenständiger Uferweg in landschaftlicher oder parkähnlicher Umgebung
-  Mitnutzung von Betriebs- und Privatwegen
-  Wegeverbindung über öffentliche Straßen

Grundlagen

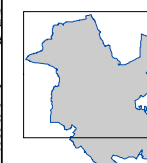
-  Uferabschnitt
-  Wasserfläche
-  Gemarkungs-grenze
-  Bestandswege
-  Ortsteile
-  Stadtgebiet (vor Gemeindegebietsreform 2003)



Maßstab im Original 1:55.000

0 500 1.000 1.500 2.000
Meter

© Landeshauptstadt Potsdam



Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung
Bereich Stadtentwicklung - Verkehrsentwicklung
14461 Potsdam
E-Mail: Stadtentwicklung@Rathaus.Potsdam.de
www.potsdam.de/stadtentwicklung

Stand: 26.04.2013

