



**Betreff:**  
**Städtebauliches Sanierungskonzept Kastanienallee**

öffentlich

**bezüglich**  
**DS Nr.: 16/SVV/0289**

Erstellungsdatum 21.02.2018

Eingang 922: 22.02.2018

Einreicher: Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung

Gremium

07.03.2018 Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam

### Inhalt der Mitteilung:

Die Stadtverordnetenversammlung nimmt zur Kenntnis:

Seitens des Fachbereiches Grün- und Verkehrsflächen wurde unter Beteiligung der Bereiche Verkehrsentwicklung, Verkehr und Technik, Grünflächen, Untere Denkmalschutzbehörde, der Energie und Wasser Potsdam GmbH und der Verkehrsbetriebe in Potsdam GmbH eine Variantenuntersuchung durchgeführt.

Dafür wurde die Kastanienallee in drei Querschnittsabschnitte (QS) gegliedert:

QS 1 - Maybachstraße bis Geschwister-Scholl-Straße (beidseitiger Baumbestand und Denkmalbereich)

QS 2 - Haeckelstraße bis Maybachstraße (im Wesentlichen beidseitiger Altbaumbestand)

QS 3 - Zeppelinstraße bis Haeckelstraße (einseitiger Altbaumbestand)

In einer ersten Stufe wurden für die o.g. Abschnitte mögliche Querschnitte (Varianten A bis F) untersucht (siehe Anlage 1) und in einer zweiten Stufe miteinander kombiniert.

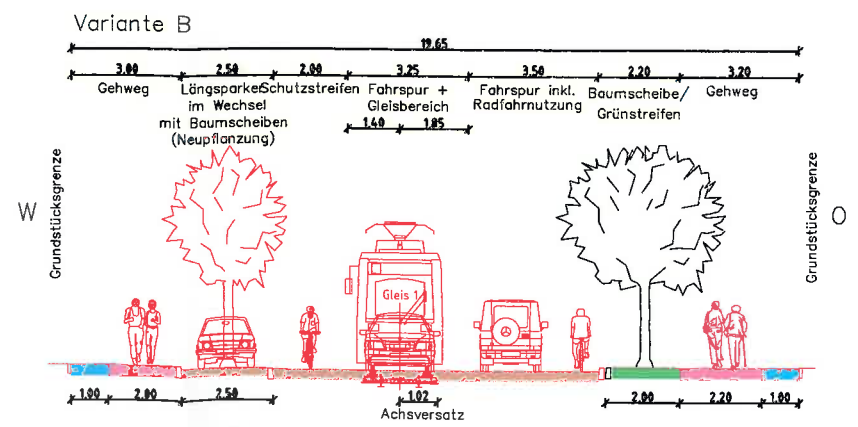
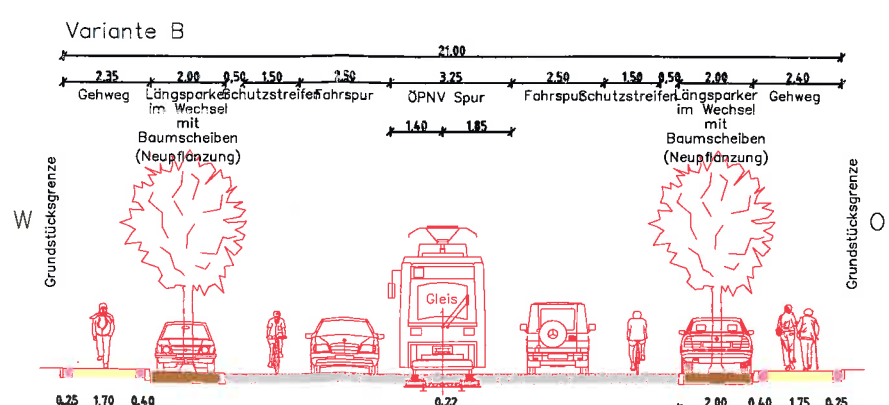
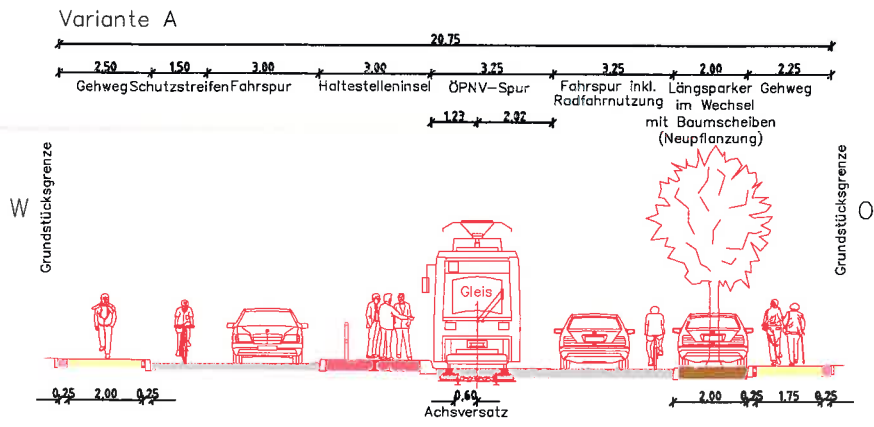
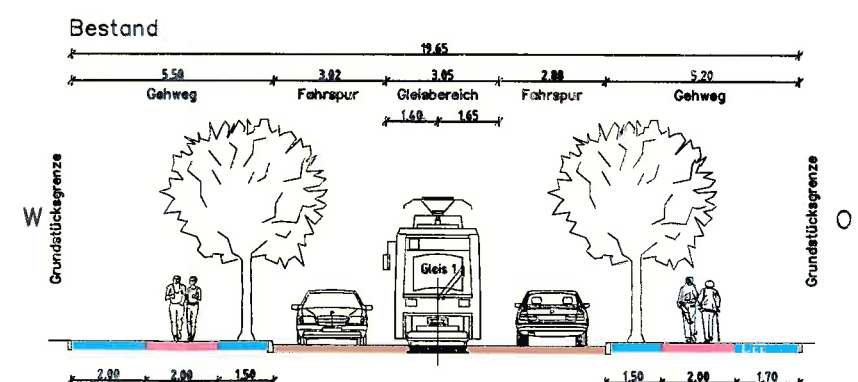
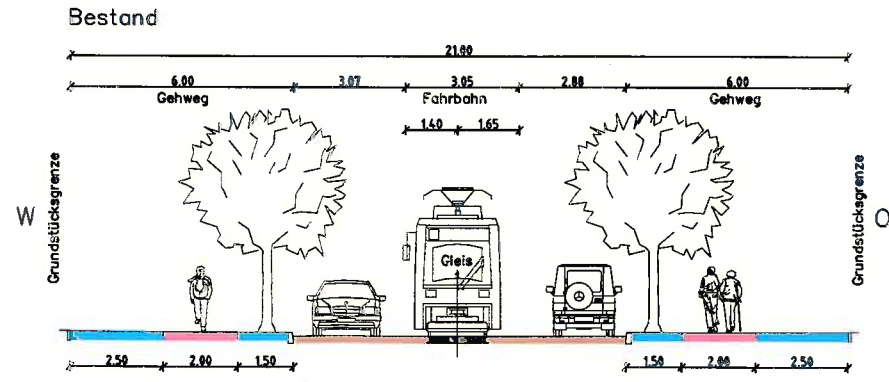
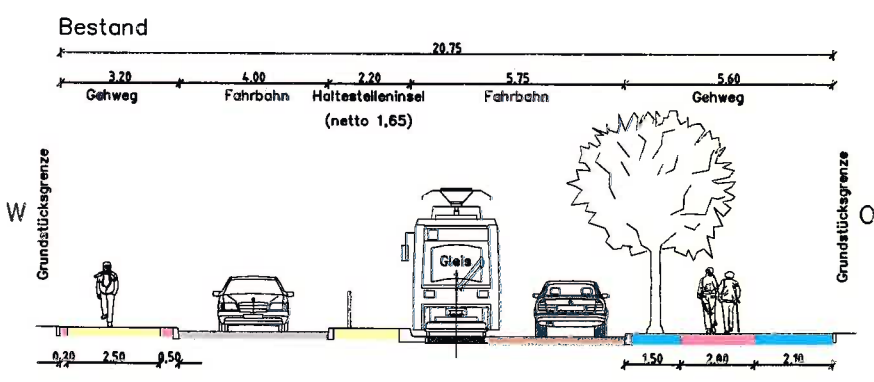
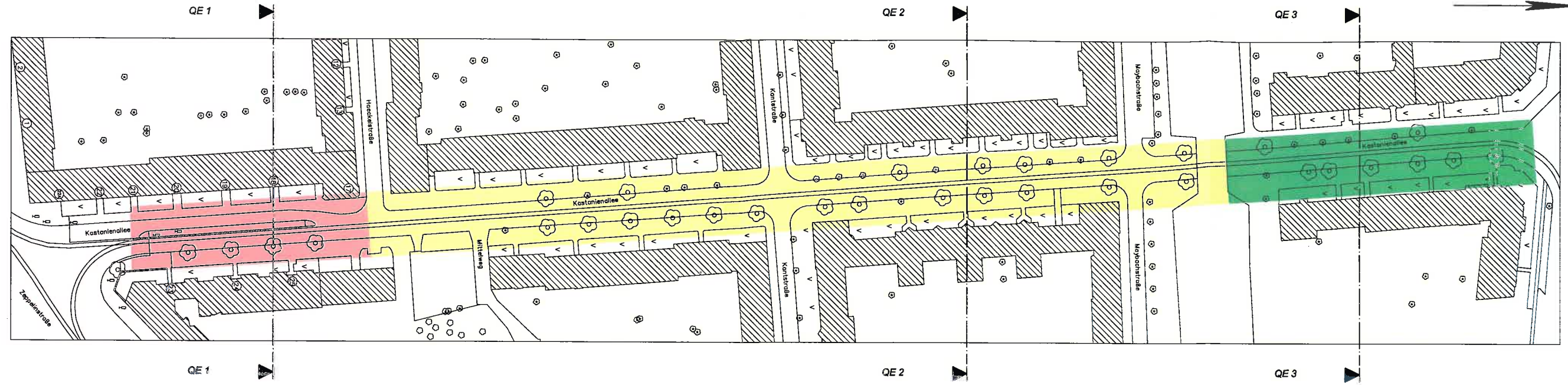
Unter Berücksichtigung aller betroffenen Belange verblieben insgesamt vier Varianten. Diese wurden unter Berücksichtigung folgender Bewertungskriterien gemäß Anlage 2 untersucht.

- verkehrliche Belange (Fußgänger, Radverkehr, motorisierter Individualverkehr (MIV), Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), ruhender Verkehr sowie Leistungsfähigkeit (Knoten Zeppelinstraße)
- Belange des Denkmalschutzes
- Baumerhalt
- Emissionsschutz

In weiteren Planungsschritten sind die beiden Vorzugsvarianten weiter zu vertiefen, um auf dieser Grundlage eine Variante für die Umsetzung zu favorisieren.



# Übersichtslageplan



- ÖPNV-Trasse in Mittellage
- Radschutzstreifen beidseitig
- Parktaschen beidseitig im Wechsel mit Baumstandorten
- Baumfällung komplett, Neupflanzung

- Gemeinsame MIV und ÖPNV Spur nach Süden
- Fahrbahn inkl. Radfahrmutzung (Ostseite); Radschutzstreifen (Westseite)
- Parktaschen im Wechsel mit Baumstandorten (Westseite)
- Baumerhalt (Ostseite), Baumfällung und Neupflanzung (Westseite)

Anlage 1 - DS 16/SVV/0289 Städtebauliches Sanierungskonzept Kastanienallee: Vorzugsvariante aus verkehrlicher Sicht

# Anlage 2

## Bewertung nach Rang 1 - 4

Hauptmerkmale	Merkmale	Variante AAA	Variante AAF	Variante ABB	Variante BBB	Anmerkung
Verkehrliche Belange	Fußgänger- verkehr	1	4	1	1	<p>Bewertung der Verkehrssicherheit: Konfliktpunkte mit Abwägung des Konfliktpotentials:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; in den Varianten AAA, ABB und BBB ist zur Erreichbarkeit der Haltestelle in Mittellage ein Fahrstreifen zu queren</li> <li>&gt; in der Variante AAF wird die Haltestelle an den Fahrbahnrand gelegt und der Radfahrer vor dem Wartebereich geführt</li> </ul> <p>Das Konfliktpotential der Variante AAF wird als größer bewertet (Konflikt zwischen den wartenden sowie ein- und aussteigenden Fahrgästen, dem Radfahrer sowie dem Fußgänger im Längsverkehr) als das Queren eines Fahrstreifens in den übrigen Varianten</p>
	Radverkehr	3	4	1	1	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; in den Varianten ABB und BBB werden westlich durchgehend Radverkehrsanlagen in Form eines Radschutzstreifens geschaffen, östlich ist aufgrund der fehlenden Breite lediglich der denkmalgeschützte Bereich (Eisenbahnüberführung bis Geschwister- Scholl- Straße) ausgespart</li> <li>&gt; in der Variante AAA sind westlich im denkmalgeschützten Bereich sowie zwischen Haeckelstraße und Zeppelinstraße Radschutzstreifen vorgesehen</li> <li>&gt; in der Variante AAF sind westlich im denkmalgeschützten Bereich sowie zwischen Haeckelstraße und Zeppelinstraße Radverkehrsanlagen vorgesehen, wobei der Radfahrer südlich der Haeckelstraße in der Nebenanlage geführt wird. Aufgrund des Konfliktpotentials im Haltestellenbereich (RVK- ÖPNV/Fahrgäste- Fußgänger) wird diese Variante schlechter bewertet als die Variante AAA</li> </ul>
MIV		1	4	1	1	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Die Verbesserung des Fahrkomforts ist in allen Varianten gegeben</li> <li>&gt; Die Varianten AAA, ABB und BBB sind für den MIV gleichrangig zu bewerten</li> <li>&gt; durch die Verlagerung der Haltestelle von der Fahrbahnmittelle in die Seitenlage in der Variante AAF ist durch die Bevorrechtigung des ÖPNV (Freisperrten des Haltestellenkorridors, Pfortnern des MIV vor Gleisverziehung) mit einer deutlichen Beeinträchtigung des Verkehrsflusses zu rechnen, da sich daraus größere Zwischenzeiten ergeben</li> </ul>
ÖPNV		1	1	1	1	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Schaffung gesonderter ÖPNV- Trasse</li> <li>&gt; Bevorrechtigung am Knoten Zeppelinstraße</li> </ul>

	3	4	2	1	> Anzahl der geschaffenen Stellplätze
ruhender Verkehr					> in den Varianten AAA, ABB und BBB ist die Bevorrechtigung des ÖPNV analog dem momentanen Bestand realisierbar
Leistungsfähigkeit Knoten Zeppelinstr.	1	4	1	1	> in der Variante AAF ist zur Bevorrechtigung des ÖPNV eine Anpassung der Signalsteuerung am Knoten Zeppelinstraße erforderlich. Dies hätte Kapazitätsprobleme am Knoten zur Folge. Der Haltestellenkorridor müsste vor dem Einfahren der Tram/ Bus geräumt werden.
Summe	10	21	7	6	
Rang	3	4	2	1	> Zusammenfassung der oben aufgeführten Einzelmerkmale
Denkmalschutz	1	1	1	4	> Beeinträchtigung durch Veränderung des Denkmalbereiches im Vergleich zum Bestand
Baumerhalt	2	1	3	4	> Anzahl der erhalten gebliebenen Alleebäume
Emissions-schutz	1	4	1	1	In den Varianten AAA, ABB und BBB wird die Gleislage nur gering verschoben. In der Variante AAF wird die Gleislage im südlichen Bereich deutlich in Richtung Westen, zur Schaffung einer Haltestelle in Seitenlage, verschoben
Summe	7	10	7	10	
<b>Rang Gesamt</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	

**Fazit:**

Anhand der Bewertungsmatrix sind zwei klare Favoriten erkennbar:  
**Variante AAA und ABB**

Unter Berücksichtigung der verkehrlichen Belange schließt die Variante ABB als Vorzugsvariante ab, da bei der Variante AAA vor allem Defizite bei der Führung des Radverkehrs bestehen.