

Protokollauszug

aus der
64. öffentliche Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Bauen
und Verkehr
vom 27.02.2018

öffentlich

Top 4.1.1 Vorstellung der Ergebnisse Evaluation Modellversuch Zeppelinstraße

Herr Schönefeld (Planungsbüro SVU Dresden) stellt anhand einer Präsentation, die dem Protokoll beigelegt ist, die Ergebnisse des Modellversuchs vor und geht auf sie ein. Er stellt eine nachweisbar positive Wirkung auf die Luftschadstoffsituation fest, die als wichtiger Beitrag für die aktuelle und zukünftige Einhaltung der Grenzwerte zu sehen ist. Dabei seien keine unverhältnismäßigen negativen verkehrlichen Auswirkungen auf den Kfz-Verkehr sowie auf den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu deklarieren. Für den Fuß- und Radverkehr habe die Maßnahme positive qualitative Sekundäreffekte.

Seine Handlungsempfehlungen sehen vor:

1. Die Überführung des Verkehrsversuchs in eine dauerhafte Lösung.
2. Die Beibehaltung der Pfortnerung an der Kastanienallee auch nach der Verlängerung der Busspur.
3. Die Erarbeitung kleinteiliger Maßnahmen zur Reduzierung der Behinderungen für den ÖPNV und zur verträglichen Abwicklung des Kfz-Verkehrs im Nebennetz.

Herr Niehoff (Bereich Verkehrsentwicklung) erinnert an den Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 7.10.2015 zur Vorlage 15/SVV/0620, mit dem die Maßnahme als Modellversuch beschlossen wurde. Die Untersuchungsergebnisse aufgreifend unternimmt er Ausführungen zum weiteren Vorgehen. Zu überlegen sei, wie eine dauerhafte Lösung eingerichtet werden kann. Der Pendlerverkehr soll auch künftig stärker zu den Alternativen zum Kfz-Verkehr (ÖPNV, Park+Ride) gelenkt werden. (die Präsentation liegt dem Protokoll bei)

Frau Hüneke weist darauf hin, dass die Effekte künftig noch verbessert würden und spricht sich für die Fortsetzung der Maßnahme aus.

Herr Weber erinnert an die damalige Empfehlung einer Busspur bis Geltow, ein Kernpunkt, der noch nicht umgesetzt sei. Der Modellversuch sei seiner Ansicht nach erfolgreich und stelle eine ausbaufähige Maßnahme dar. Allerdings darf die Akzeptanz in der Bevölkerung nicht weiter gefährdet werden. Er regt an, die Begrenzung auf 30 km/h in der Zeppelinstraße und der Geschwister-Scholl-Straße dauerhaft (24 Stunden) einzurichten.

Herr Eichert verweist auf den Nachteil für die Nebenstraßen als negative Folge des Modellversuchs. Hier sei eine deutliche Verbesserung des ÖPNV-Angebotes nötig. Er erkundigt sich nach dem Einsatz der Pfortnerampeln.

Herr Niehoff und Herr Schönefeld gehen auf diese wie weitere Nachfragen der Mitglieder ein. Herr Niehoff bekräftigt bezugnehmend auf die Pfortnerampeln, dass diese für die Koordinierung des Streckenflusses unabdingbar seien. Er bestätigt auf Nachfrage dass die Beschränkung des Zuflusses durch Pfortnerung verstärkt worden ist, um den Verkehr im eingeeengten Teil der Zeppelinstraße flüssig zu halten.

Herr Jäkel sieht auch positive Effekte durch den Versuch. Allerdings stellt er die erheblich negative Begleiterscheinung eines dauerhaft erhöhten Verkehrsaufkommens in der Geschwister-Scholl-Straße fest. Vor allem im stadtauswärtigen Bereich vom Abzweig Zeppelinstraße bis Hans-Sachs-Straße kommt es häufig zu lückenlosen Fahrzeugkolonnen, was die Querung für alle Verkehrsteilnehmer erschwert. Weiterhin stellt er diverse Rückstaus durch die Pfortnerungen fest, was die Staulängen im Berufsverkehr in der Breiten Straße, in der Heinrich-Mann-Allee, in der Babelsberger Straße und in der Friedrich-List-Straße gegenüber dem Zustand vor Beginn des Modellversuches Zeppelinstraße verlängert hat. Er spricht sich entschieden gegen die weitere Einrichtung von Einbahnstraßen in der Brandenburger Vorstadt aus, weil vergangene baustellenbedingte Einbahnstraßen dort eindrucksvoll gezeigt haben, dass dies alle Probleme mehr verschärft als löst.

Herr Berlin stellt fest, dass man sich künftig verstärkt mit dem Ausweichverkehr auseinandersetzen muss. Die Maßnahme sei positiv zu bewerten, habe aber noch Verbesserungspotential.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr nimmt die Informationen zur Kenntnis. Den Mitgliedern werden die Präsentationen (als Anlage zum Protokoll) zur weiteren Befassung zur Verfügung gestellt.



Evaluation des Modellversuchs Zeppelinstraße in Potsdam



Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr
Vorstellung Ergebnisse Vergleichszeitraum II am 27.02.2018



Übersicht zu den Vergleichszeiträumen

Monat/Jahr	Jan				Feb				März				April				Mai				Jun				Jul				Aug				Sep				Okt				Nov				Dez							
Wochen	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52
2016																																																				
2017																																																				
potenzielle Vergleichswochen																																																				
Modellversuch																																																				

- Legende:
- Ferien
 - Feiertag
 - Woche mit anschl. Feiertag
 - freie Wochen

Abschluss der Markierungsarbeiten



Baumaßnahme B 1 in Geltow

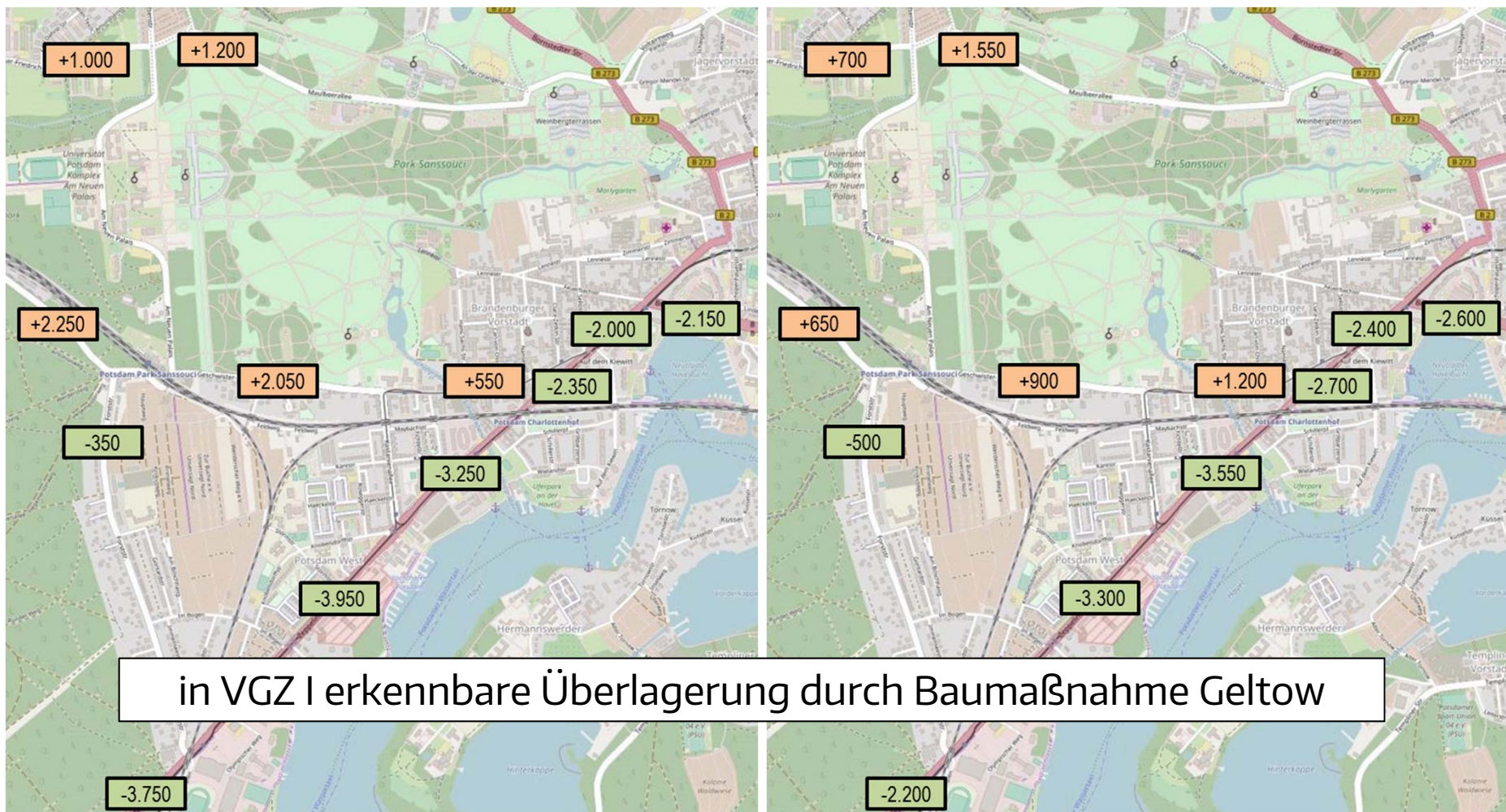
Vergleichszeitraum I 37-39 KW

Vergleichszeitraum II 46-49 KW

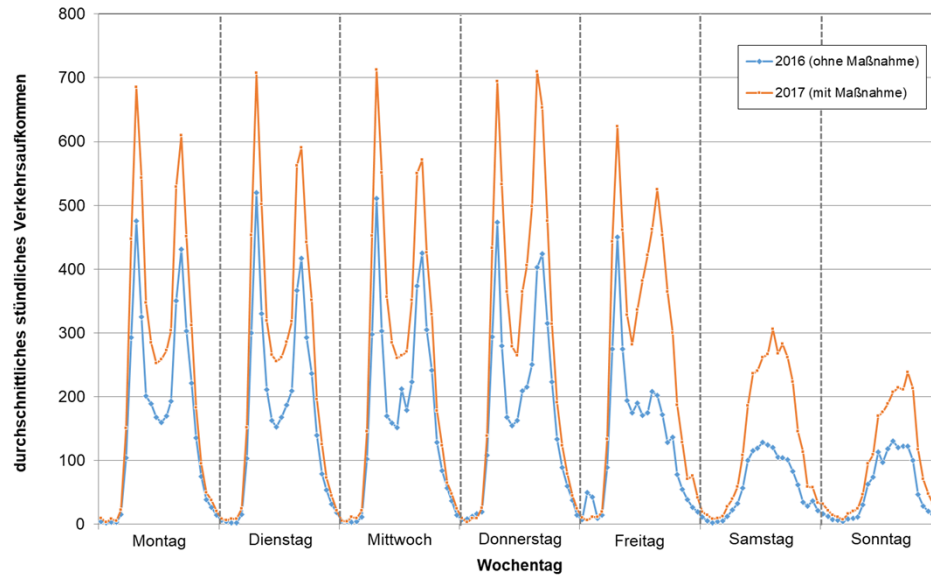
Veränderung der Verkehrsaufkommen DTV_{Mo-Fr}

Vergleichszeitraum I 37-39 KW

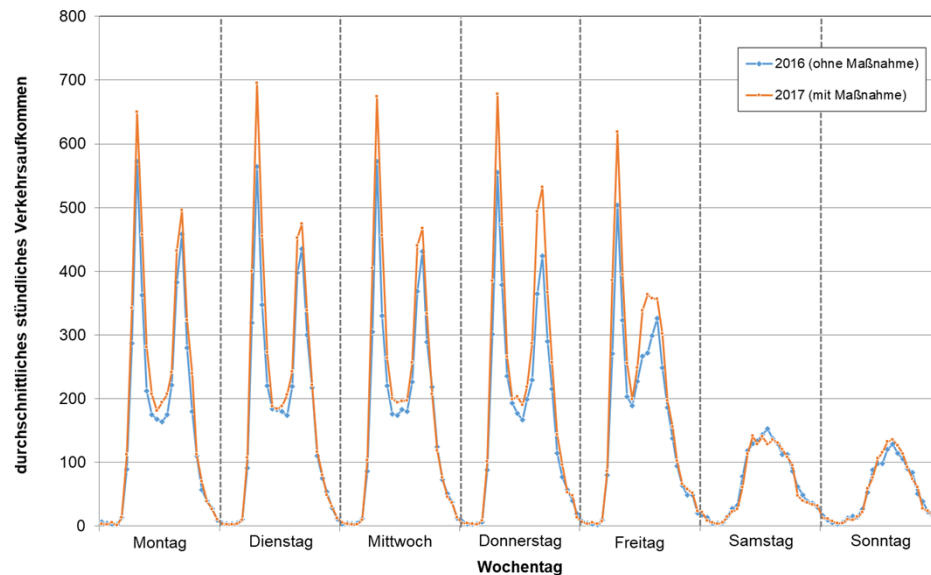
Vergleichszeitraum II 46-49 KW



Wochengang Werderscher Damm



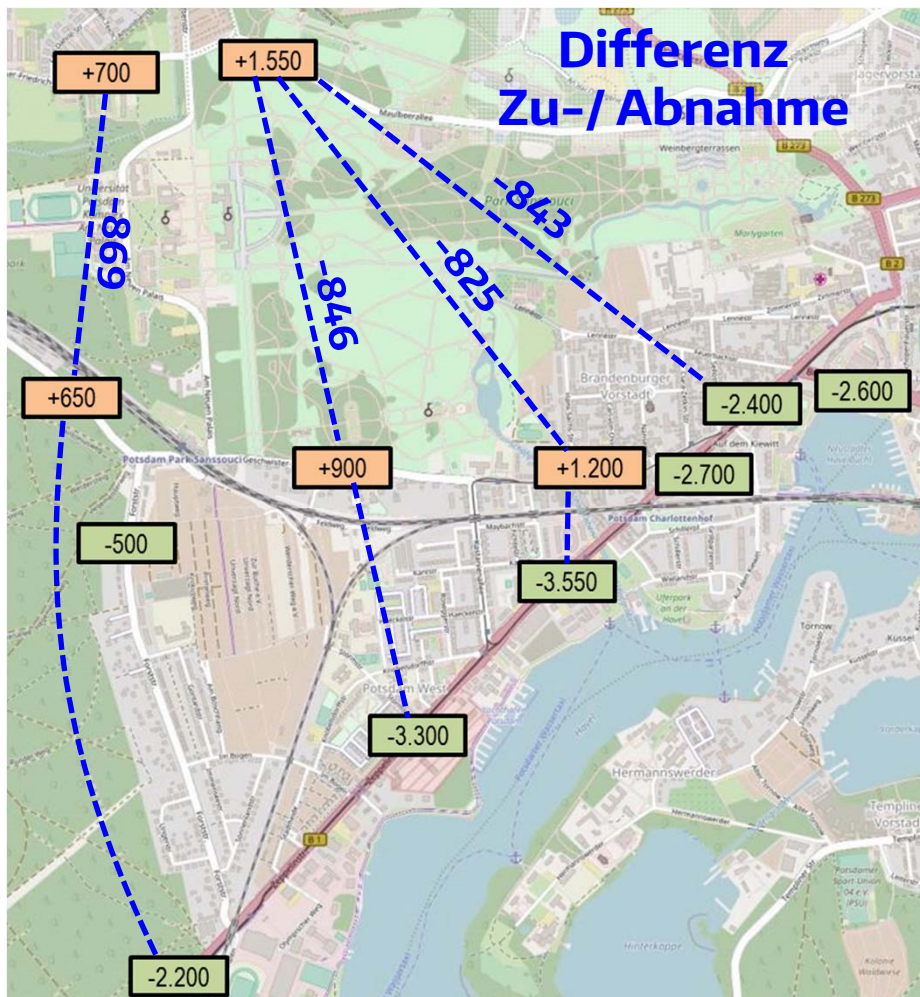
Vergleichszeitraum I
37-39 KW



Vergleichszeitraum II
46-49 KW

Veränderung der Verkehrsaufkommen DTV_{Mo-Fr}

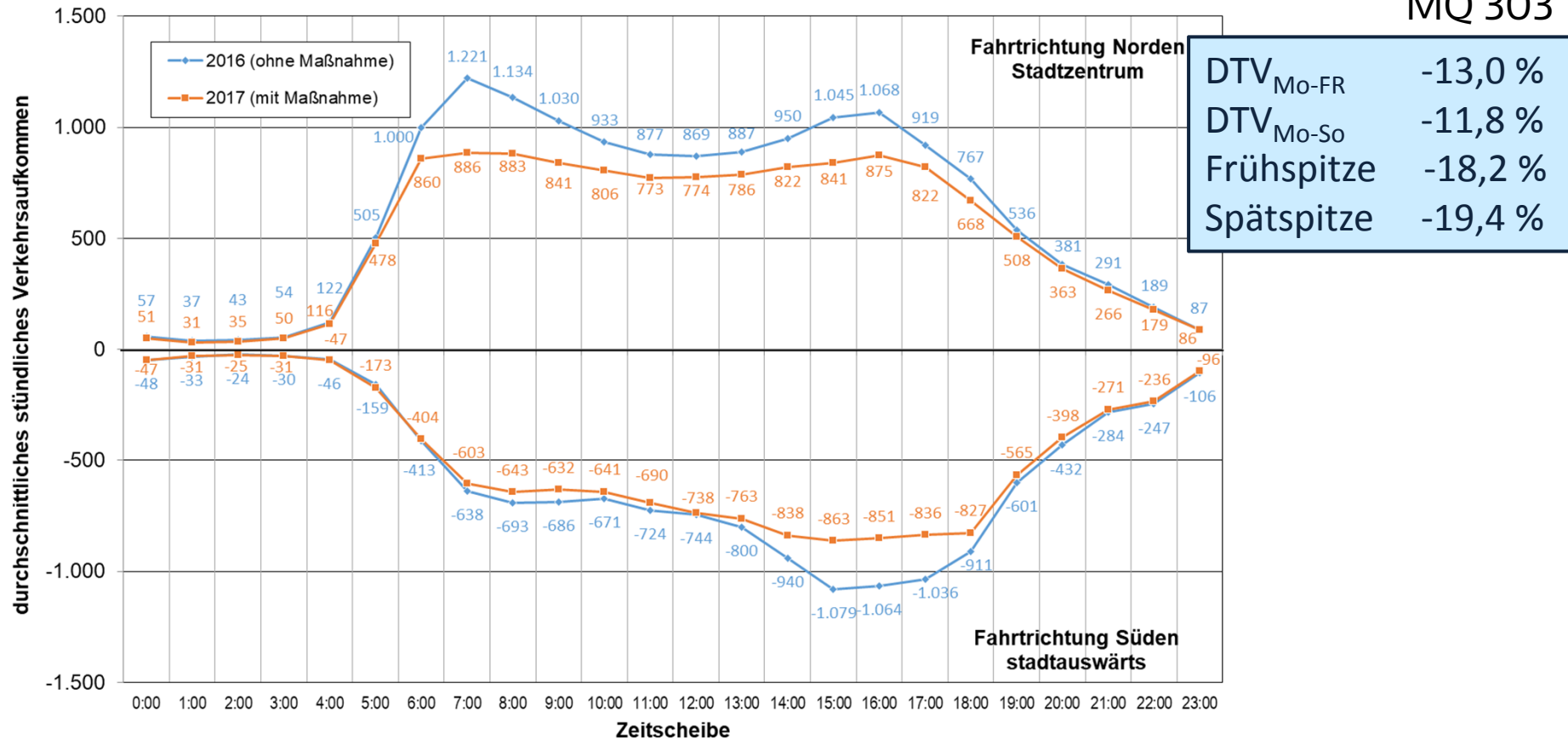
Vergleichszeitraum II 46-49 KW



1. nachweisbare Reduzierung der Verkehrsaufkommen Zeppelinstr.
2. Bedeutung der Alternativrouten über Werderschen Damm gering
3. moderate Verkehrszunahmen im Nebennetz (Geschwister-Scholl-Str. / Werderscher Damm und Maulbeer-allee / Kaiser-Friedrich-Str.)
4. Veränderungen sowohl im Stadt-Umland- als auch im Binnenverkehr
5. Tangentialverbindungen Forststr. und Kastanienallee eher unauffällig
6. hauptsächlich radial verlaufende Verkehrsströme betroffen
7. Auswirkungen auch für Breite Str. und H.-Mann-Allee nachweisbar

Zeppelinstr. Höhe Schafgraben – mittlerer Tagesgang 46-49 KW

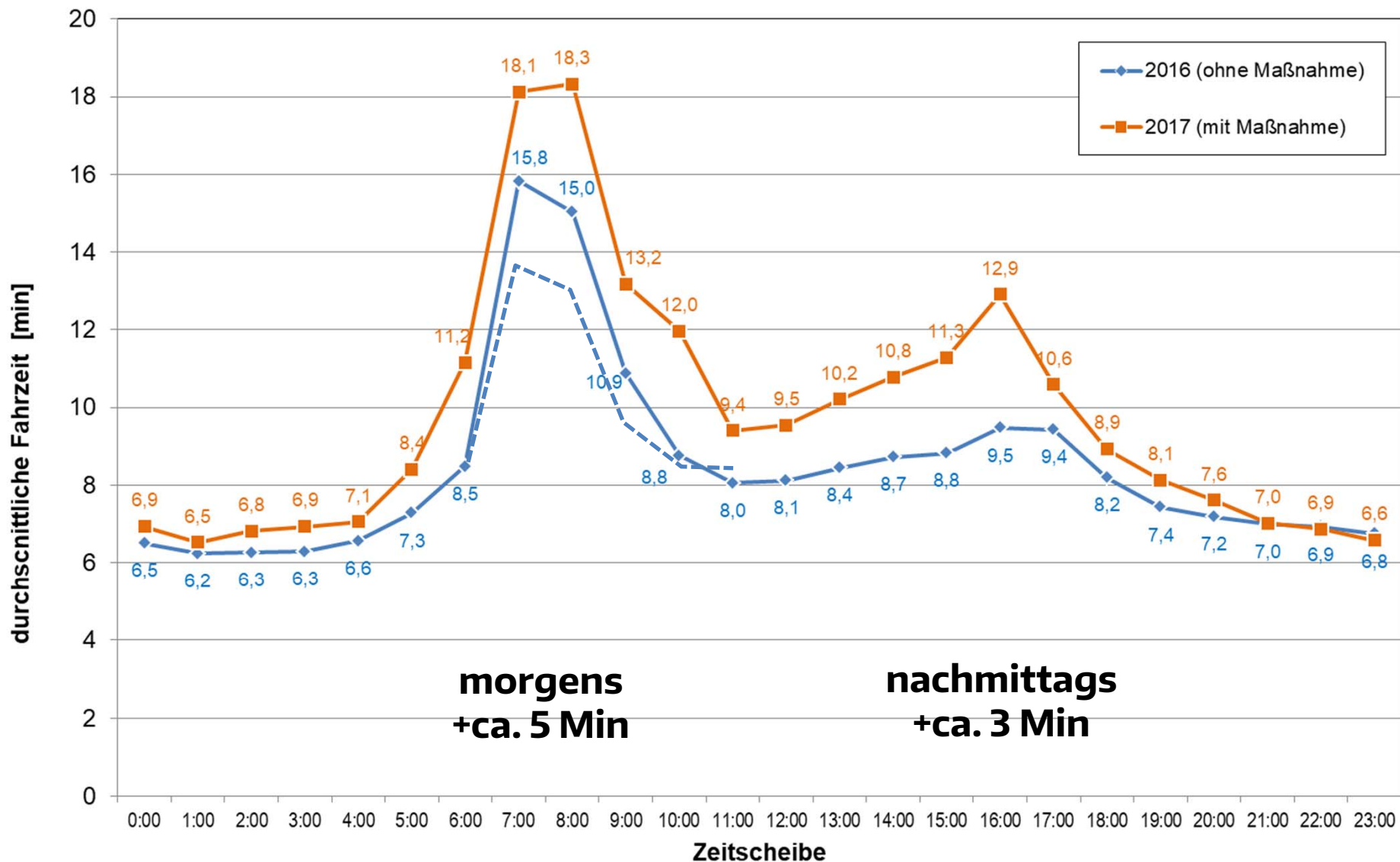
MQ 303



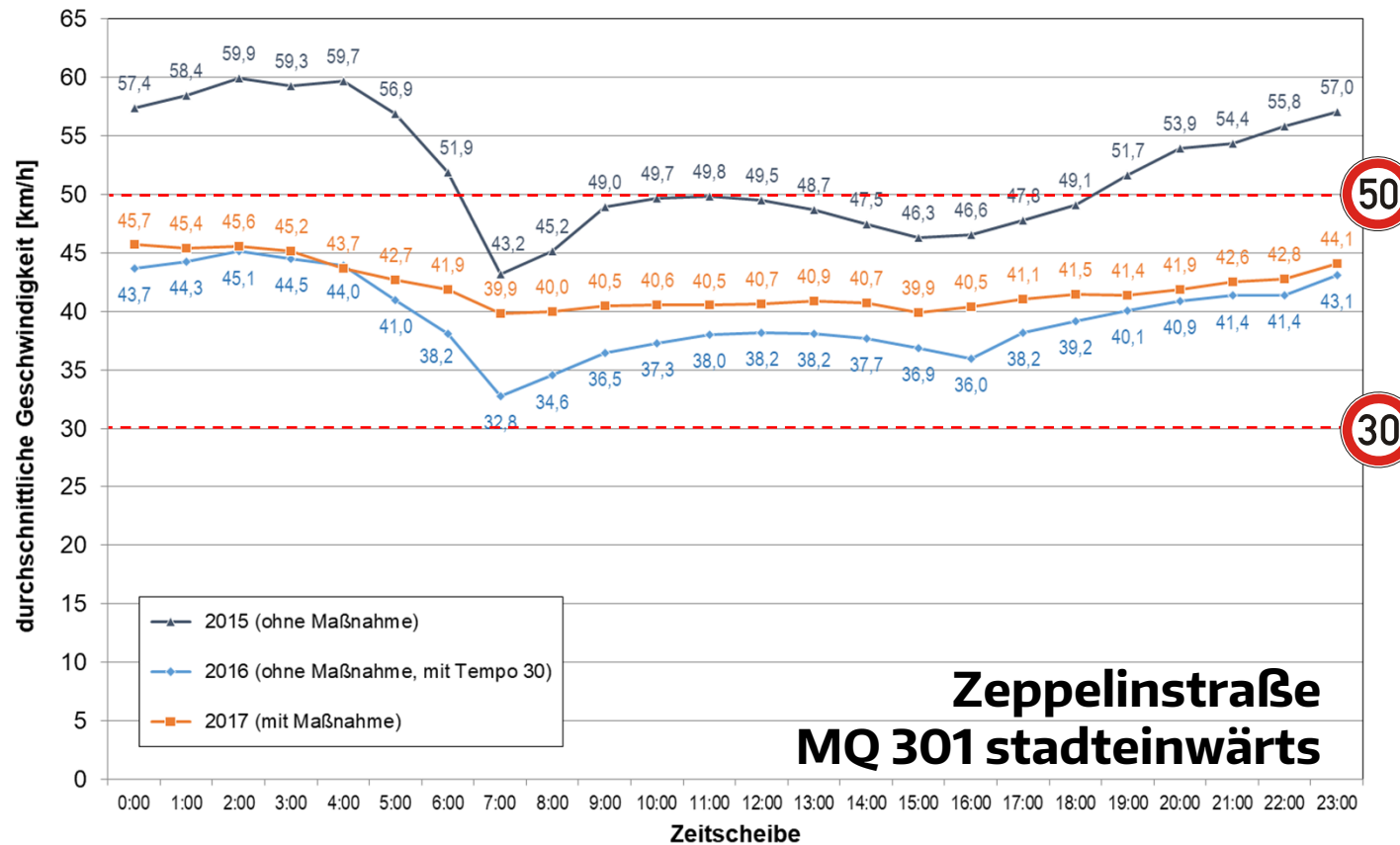
DTV _{Mo-FR}	-13,0 %
DTV _{Mo-So}	-11,8 %
Frühspitze	-18,2 %
Spätspitze	-19,4 %

- Veränderungen betreffen ausschließlich den Tagzeitraum
- Ausprägung ist tageszeit- und richtungsabhängig unterschiedlich

durchschnittliche Fahrzeit Geltow – Breite Str. (Mo-Fr, 46-49 KW)



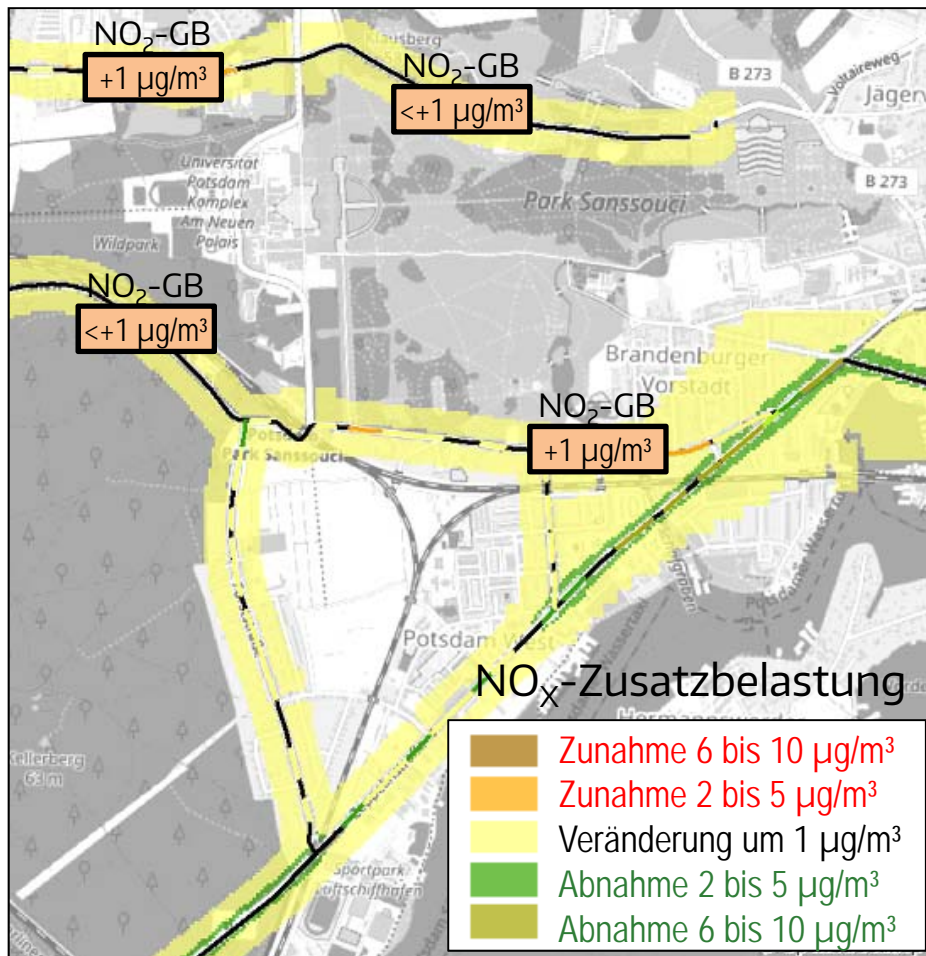
Veränderung des Geschwindigkeitsniveaus



- durchgängig signifikanter Rückgang der Geschwindigkeiten (bis zu 16 km/h)
- Absenkung insbesondere auch nachts
- weitere Potenziale (Geschwindigkeitsüberschreitungen) vorhanden

Veränderung der Luftschadstoffsituation

Vergleichszeitraum II 46-49 KW



Messstelle Zeppelinstraße:

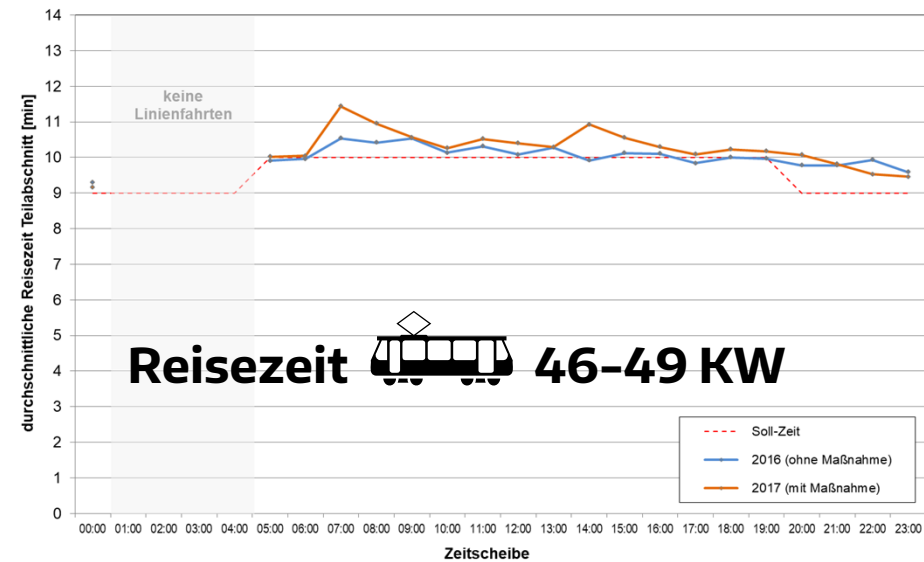
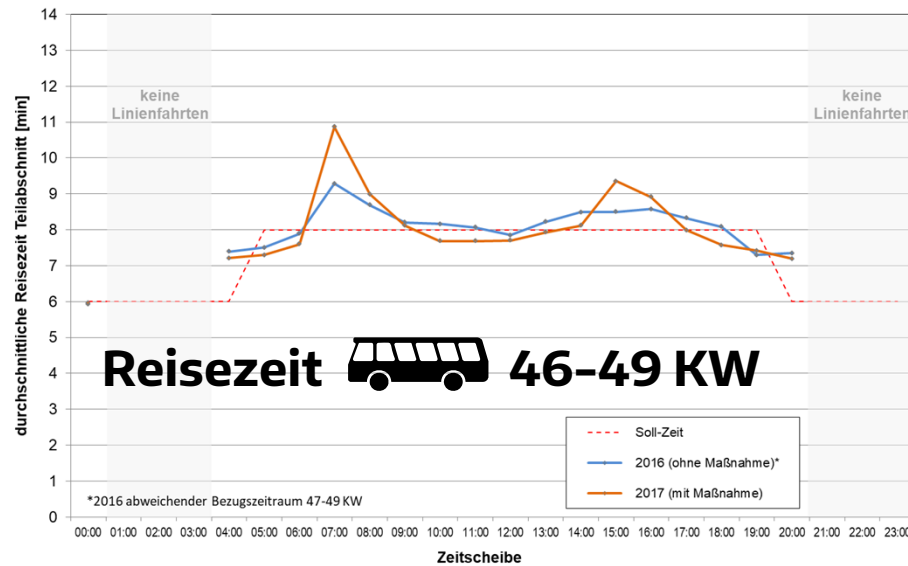
1. Verringerung der NO_x-Emissionen im Vergleich zum Nullfall
2. NO_x-Zusatzbelastungen nehmen um ca. -25 % bis -30 % ab

Wirkung im Netz:

1. weitgehend Reduktion der Belastungen
2. NO₂-Zunahme durch zusätzliche Verkehrsaufkommen im Nebennetz ca. 1 µg/m³
3. aber Bestandswerte dort jeweils deutlich unter dem NO₂-Grenzwert.

Maßnahmenwirkung insgesamt aus lufthygienischer Sicht positiv!

Auswirkungen auf den ÖPNV



1. leichte Zunahme der Reisezeiten und Störungen
2. Reduzierung der negativen Effekte durch die stadteinwärtige ÖPNV-Spur
3. Keine Effekte auf die Fahrgastzahlen im Straßenbahn- und Stadtbusverkehr
4. Zunahme der Nutzerzahlen im Regionalbusverkehr

Stichproben-
erhebung 2017:

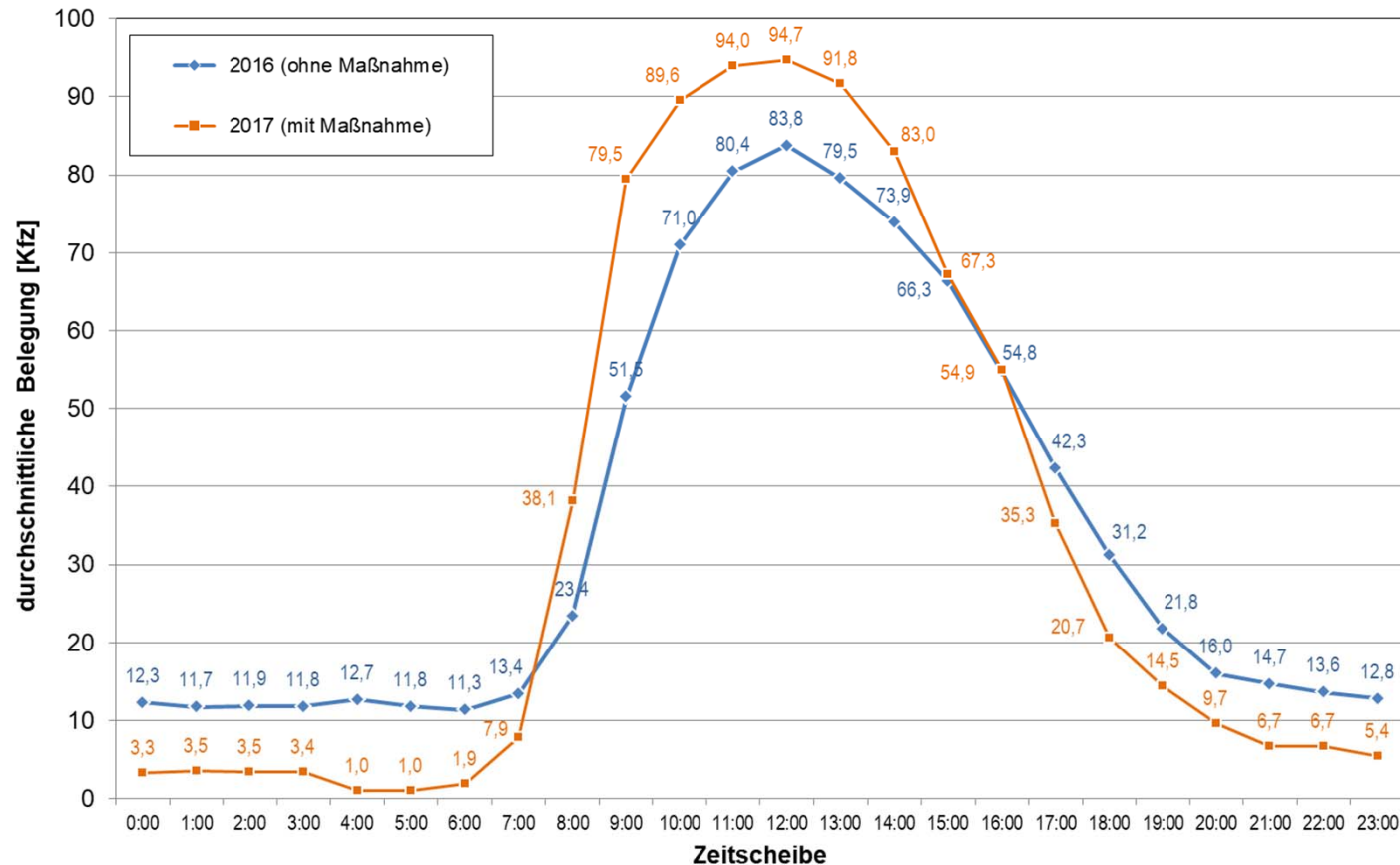


Zunahme
um ca. 26 %



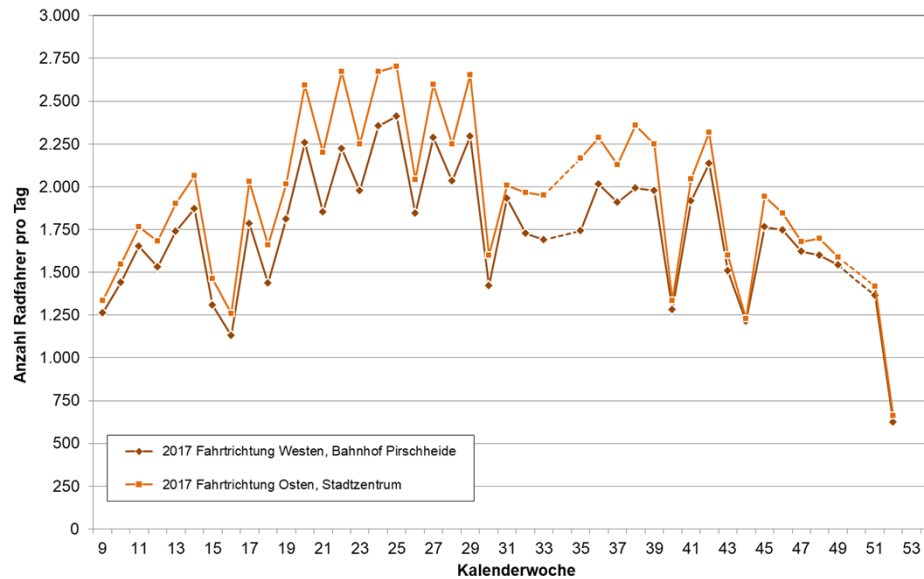
Zunahme
um ca. 10 %

Auswertung P+R-Pirschheide



- leichte Zunahme bereits vorher hoher Auslastungen (11 - 13 Uhr Vollaustattung)
- keine Korrelation von Zufluss und Pendlerverkehr → andere Nutzungen
- während der morgendlichen Hauptverkehrszeit noch Reserven vorhanden

Effekte für den Fuß- und Radverkehr



1. Aufgrund fehlender Vorher-Daten kein quantitativer Vergleich möglich
2. attraktives und modernes Radverkehrsangebot (stadtauswärtige Fahrtrichtung)
3. Entflechtung der Nutzergruppen
4. Minimierung von Konflikten und Nutzungsüberlagerungen
5. Verbesserung der Querungsbedingungen

vorher



nachher



Handlungsempfehlungen

nachweisbar positive Wirkung auf die Luftschadstoffsituation

→ wichtiger Beitrag für die aktuelle und zukünftige Einhaltung der Grenzwerte

keine unverhältnismäßigen negativen verkehrliche Auswirkungen auf den Kfz-Verkehr sowie den ÖPNV

positive qualitative Sekundäreffekte für den Fuß- und Radverkehr

Handlungsempfehlungen:

1. Überführung des Verkehrsversuches in eine dauerhafte Lösung
2. Beibehaltung der Pfortnerung an der Kastanienallee auch nach Verlängerung der Busspur
3. Erarbeitung kleinteiliger Maßnahmen zur Reduzierung der Behinderungen für den ÖPNV und zur verträglichen Abwicklung des Kfz-Verkehrs im Nebennetz

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Für Fragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld

Fon: 0351 – 422 11 96

Fax: 0351 – 422 11 98

Mail: schönefeld@svu-dresden.de

Web: www.svu-dresden.de

SVU Dresden

Planungsbüro Dr.-Ing. Ditmar Hunger

Inhaber: Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld

Gottfried-Keller-Straße 24

01157 Dresden



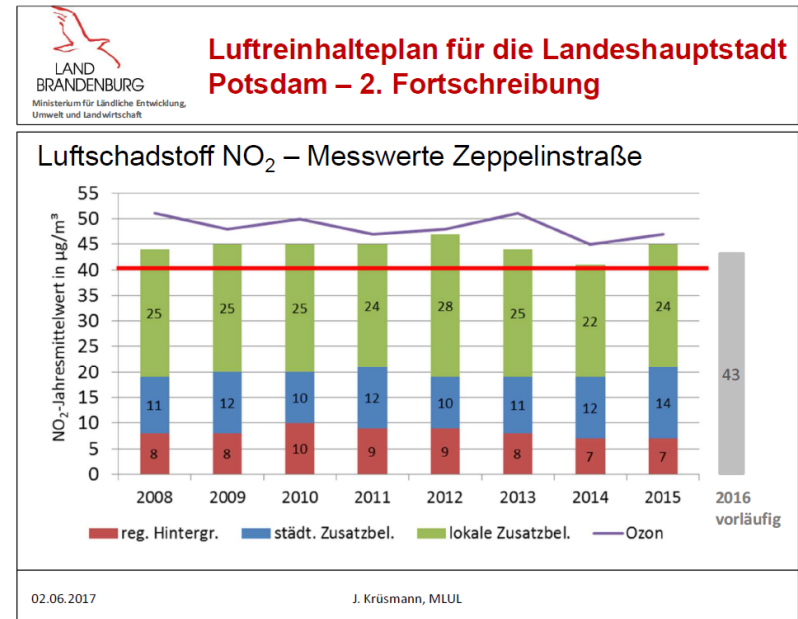
Umsetzung der Maßnahmen zur Luftreinhaltung in der Zeppelinstraße gemäß Beschluss 15/SVV/0620

27.02.2018



Ausgangslage

- regelmäßige Überschreitung der Grenzwerte für Luftschadstoffe
- Einhaltung aller Grenzwerte ab 2015 zwingend (Fristverlängerung ist ausgelaufen).
- Es sind geeignete Maßnahmen zur Senkung der Luftschadstoffbelastung zu ergreifen.
- Bei Nichteinhaltung:
 - EU-Vertragsverletzungsverfahren (aktuell eingeleitet) -> Strafzahlungen
 - Anwohnerklagen -> direkter Anspruch auf Umsetzung geeigneter Maßnahmen unabhängig vom Handeln der EU (siehe VG-Entscheidungen zu München, Wiesbaden, Darmstadt etc.)



Untersuchte bzw. betrachtete Maßnahmen



1. Luftschadstoff-, Lärm- und Verkehrsuntersuchung:

- Lkw-Fahrverbot >7,5t
- Lkw-Fahrverbot >3,5t
- Busflottenerneuerung
- Erneuerung der Kfz-Fahrzeugflotte
- Anpassung der UVS
- Neuaufteilung des Straßenraums
- Tempo 30



2. zusätzliche Prüfung gemäß Beschluss zu DS 15/SVV/0231:

- Richtungsabhängige Lichtsignalanlagen
- Ausbau des Tram- und Bus-Taktes
- Park+Ride Bhf. Golm und Bhf. Pirschheide
- Umweltzone



Beschluss der Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam vom 07.10.2015

„Zeppelinstraße - Maßnahmen für saubere Luft und Einhaltung der Grenzwerte“

- Umsetzung von Maßnahmen in Form eines Modellversuch



Vorstellung der Evaluationsergebnisse des Modellversuchs

weiteres Vorgehen



- Verwaltung prüft, mit welchen Maßnahmen die Überführung des Modellversuchs in einen dauerhaften Zustand vollzogen werden kann.
- Schwerpunkte dabei sind:
 - Umgang mit Ausweichfahrten im Umfeld der Zeppelinstraße z.B. Ausweitung von Einbahnstraßen im Nebennetz, vollständige Reduzierung der Geschwindigkeit in der Geschwister-Scholl-Str. auf 30 km/h, Überprüfen von Querungseinrichtungen
 - Weitere Maßnahmen zur Steigerung der Alternativen zur Kfz-Nutzung für den Pendlerverkehr z.B. Verlängerung der Busspur in Richtung Geltow, Prüfen weiterer Möglichkeiten der ÖPNV-Beschleunigung, Erweiterung des P+R-Angebots, Ausbau des Verkehrsinformationsmanagements



Umsetzung der Maßnahmen zur Luftreinhaltung in der Zeppelinstraße gemäß Beschluss 15/SVV/0620

27.02.2018

