

Demografische Auswirkungen:

Klimatische Auswirkungen:

Finanzielle Auswirkungen?

Ja

Nein

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

ggf. Folgeblätter beifügen

Begründung:

Bereits im gültigen Verkehrsentwicklungsplan finden sich Erkenntnisse, dass mit einer Umgehungsstraße mit zusätzlicher Havelbrücke anteilige Mengen des Straßenverkehrs aus dem Stadtzentrum und den westlichen und nördlichen Ortsteilen verlagert und abgeleitet werden können. Dies ist mit den erfolgten Verkehrseinschränkungen in der Zeppelinstraße (Bundesstraße 1) noch bedeutsamer geworden als zum damaligen Zeitpunkt der Konzepterarbeitung betrachtet. Auch bei bestmöglicher Entwicklung des ÖPNV wird bei anhaltendem Wachstum der Stadt der KFZ-Verkehr weiter zunehmen. Darum ist es für eine flüssige Verkehrsabwicklung und für die Sicherung der Lebensbedingungen in der Innenstadt und verschiedener Orts- und Stadtteile unverzichtbar, nunmehr zügig die Voraussetzungen für eine dritte Straßenbrücke über die Havel zu erarbeiten. Im letzten Bürgerhaushalt erreichte die Forderung nach einer Umgehungsstraße den ersten Platz. Die jüngste Forsa-Umfrage der MAZ belegt mit 77 Prozent Zustimmung gegen 16 Prozent Ablehnung auch ganz überwältigend das Meinungsbild der Potsdamer*innen für eine solche Havelbrücke und für die Beseitigung der teils stark belastenden Verkehrsprobleme der Stadt Potsdam.

Zu prüfende Teilabschnitte sind insbesondere:

1. die Havelquerung über den Templiner See von der B1, Zeppelinstraße bis zur B 2,
2. die Verlängerung der Strecke über Wetzlarer Straße bis zur Nuthestraße,
3. die Verlängerung der Strecke durch den Wildpark bis Werderschen Damm.