

Protokollauszug

aus der
40. öffentliche Sitzung des Ausschusses für Klima, Ordnung, Umweltschutz und ländliche Entwicklung
vom 22.11.2018

öffentlich

**Top 3.11 Prüfung einer Umgehungsstraße für Potsdam
18/SVV/0748
geändert beschlossen**

Herr Jäkel bringt den Antrag ein und erläutert einen möglichen Wegeverlauf ausführlich anhand von Fotomaterial (welches dem Protokoll beigelegt wird). Er bittet um Zustimmung.

Herr Wohlfahrt bringt den Änderungsantrag der Fraktion DIE aNDERE ein:

„Die Stadtverordnetenversammlung möge die DS 18/SVV/0748 in der folgenden Fassung beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, den Fraktionen CDU, Die Linke, BürgerBündnis und dem Stadtverordnetem Wartenberg noch einmal verständlich und ausführlich darzulegen, welche Gründe verkehrspolitisch, finanziell und technisch gegen den Bau der Havelspange über den Templiner See sprechen.

Die längst vorhandenen Informationen und Materialien (z.B. aus früheren Voruntersuchungen, die dazu führten, die Pläne zum Bau der Havelspange aufzugeben) sollen noch einmal so zusammengefasst und aufbereitet werden, dass die Argumente gegen den Bau dieser Straße niedrigschwellig vermittelt werden.

Dabei sollen zum wiederholten Male erklärt werden

- dass die Stadtverordnetenversammlung am 29.1.2014 das Stadtentwicklungskonzept Verkehr beschlossen und sich dabei für die Variante „Nachhaltige Mobilität“ als Orientierung für die grundsätzliche und umfassende Ausrichtung der Stadtentwicklung entschieden hat,
- dass der überwiegende Teil des Pendlerverkehrs Zielverkehr in das Stadtgebiet ist, der nicht durch eine Straßen-Tangente abgefangen werden kann,
- dass der Bau der Havelspange über das Gebiet der Gemeinde Schwielowsee führen würde und dass deren Einverständnis nicht vorliegt,
- dass mit der Finanzierung durch den Bundesverkehrsplan frühestens ab 2030 zu rechnen wäre,
- dass eine Fertigstellung der Havelspange erst zwischen 2040 und 2050 realistisch wäre und damit die Gefahr besteht, dass vor der Fertigstellung der Straße die Erdölvorräte der Welt erschöpft sind und
- dass auch schon für überflüssige Untersuchungen und Planungen dieser Straße städtische Haushaltsmittel erforderlich wären, die durch den Verkauf von Garagengrundstücken oder Erhöhung der Parkgebühren kompensiert werden müssten.“

Herr Niehoff (Bereich Verkehrsentwicklung) erinnert an den Beschluss der Stadtverordnetenversammlung zum Bürgerhaushalt 2018/19, Vorschlag Nr. 16 „Verkehrsentlastung durch Umgehungsstraße bzw. weiteren Havelübergang“ (DS 17/SVV/0837), mit dem festgelegt wurde, die hier geforderte Betrachtung im Rahmen der nächsten Fortschreibung des Stadtentwicklungskonzeptes (StEK) Verkehr (2020) vorzunehmen. Dabei werden dann auch alle angrenzenden Nach-

bargemeinden einbezogen und es läge eine aktuellere Datenbasis vor. Die Beschäftigung mit diesem Thema ist bereits im Verwaltungshandeln inbegriffen und ihr sollte nicht vorgegriffen werden.

Zudem stünden in den kommenden Monaten keine (personellen) Kapazitäten zur Verfügung, um eine solche Untersuchung durchzuführen.

Herr Rietz kann den Ausführungen von Herrn Niehoff folgen - der Bürgerwille an dieser Stelle sollte jedoch nicht ignoriert werden. Er schlägt daher vor, die Worte „unverzüglich und“ im ersten Satz zu streichen.

Herr Jäkel übernimmt die Streichung.

Herr Lack erinnert, dass der Bürgerwille mit dem Beschluss zum o. g. Bürgerhaushalt aufgenommen ist und schließt sich, wie auch andere Mitglieder, den Ausführungen von Herrn Niehoff an.

Der Ausschussvorsitzende stellt den Änderungsantrag der Fraktion DIE aNDERE zur Abstimmung.

Der Ausschuss für Klima, Ordnung, Umweltschutz und ländliche Entwicklung empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung wie folgt zu beschließen:

Die Stadtverordnetenversammlung möge die DS 18/SVV/0748 in der folgenden Fassung beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, den Fraktionen CDU, Die Linke, BürgerBündnis und dem Stadtverordneten Wartenberg noch einmal verständlich und ausführlich darzulegen, welche Gründe verkehrspolitisch, finanziell und technisch gegen den Bau der Havelspange über den Templiner See sprechen.

Die längst vorhandenen Informationen und Materialien (z.B. aus früheren Voruntersuchungen, die dazu führten, die Pläne zum Bau der Havelspange aufzugeben) sollen noch einmal so zusammengefasst und aufbereitet werden, dass die Argumente gegen den Bau dieser Straße niedrigschwellig vermittelt werden.

Dabei sollen zum wiederholten Male erklärt werden

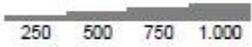
- dass die Stadtverordnetenversammlung am 29.1.2014 das Stadtentwicklungskonzept Verkehr beschlossen und sich dabei für die Variante „Nachhaltige Mobilität“ als Orientierung für die grundsätzliche und umfassende Ausrichtung der Stadtentwicklung entschieden hat,
- dass der überwiegende Teil des Pendlerverkehrs Zielverkehr in das Stadtgebiet ist, der nicht durch eine Straßen-Tangente abgefangen werden kann,
- dass der Bau der Havelspange über das Gebiet der Gemeinde Schwielowsee führen würde und dass deren Einverständnis nicht vorliegt,
- dass mit der Finanzierung durch den Bundesverkehrsplan frühestens ab 2030 zu rechnen wäre,
- dass eine Fertigstellung der Havelspange erst zwischen 2040 und 2050 realistisch wäre und damit die Gefahr besteht, dass vor der Fertigstellung der Straße die Erdölvorräte der Welt erschöpft sind und
- dass auch schon für überflüssige Untersuchungen und Planungen dieser Straße städtische Haushaltsmittel erforderlich wären, die durch den Verkauf von Garagengrundstücken oder Erhöhung der Parkgebühren kompensiert werden müssten.



Stadtentwicklungskonzept Verkehr für die Landeshauptstadt Potsdam

Pendler zwischen Potsdam und den Gemeinden Brandenburgs

Anzahl Personen/Tag



- Pendler nach Potsdam
- Pendler aus Potsdam

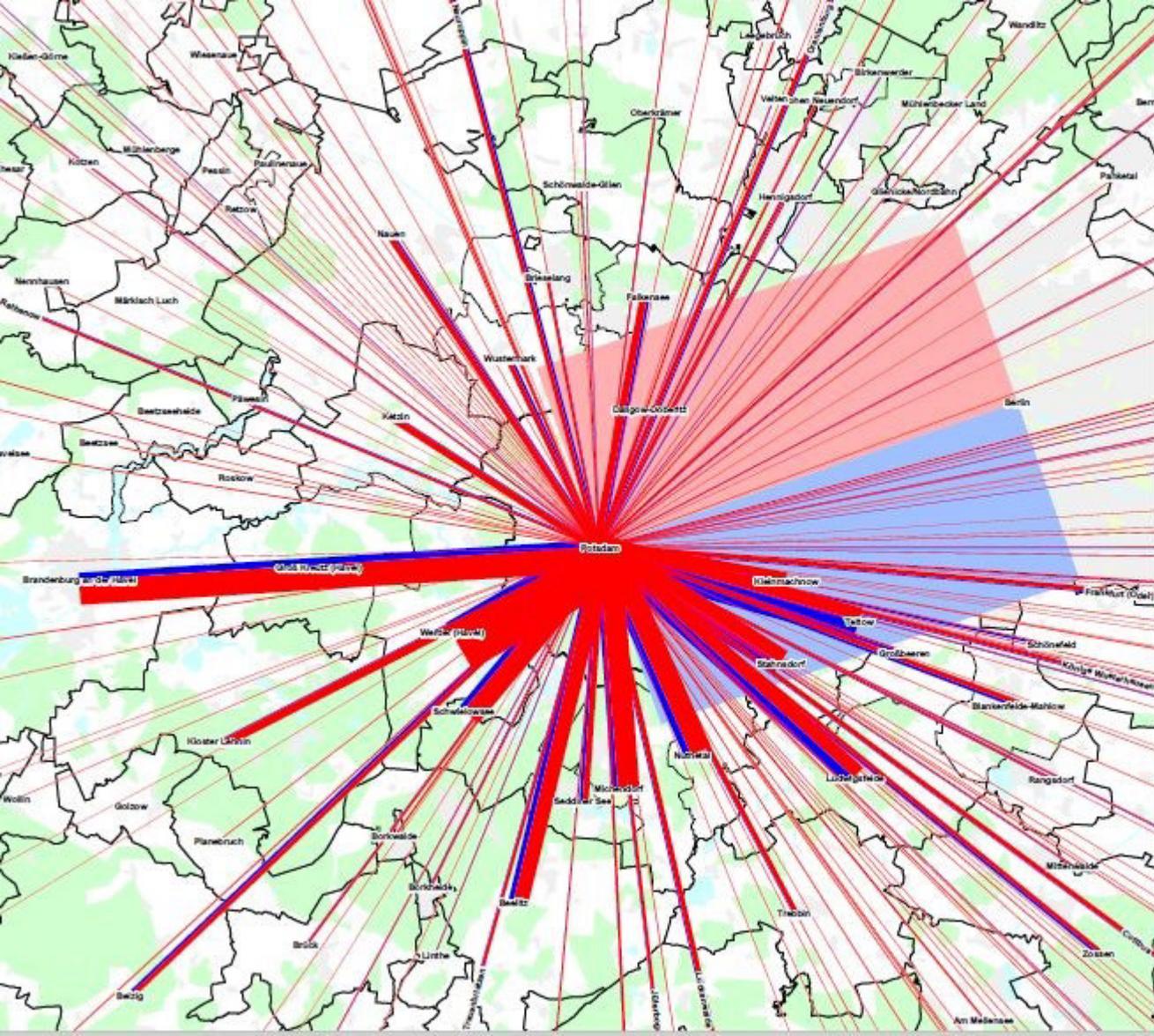
- Gemeindegrenzen
- Stadtgrenze Potsdam

Auspender nach Berlin: 13.000
 Auspender ins weitere Umland: 10.500
 Eimpender aus Berlin: 13.000
 Eimpender aus weiterem Umland: 27.300

Grundlagen:
 - Pendlerdaten 2009: Bundesagentur für Arbeit

Bearbeitungsstand: Oktober 2013

FILED: \NF\Projekte\201002_02\1147\Brandenburg\Projekt\0103_010



Änderung der Kfz-Belastung
im Hauptverkehrsstraßennetz
2025 - Kontrollscenario
gegenüber Grundszenario -



- Grundszenario
- Zunahme Kontrollscenario ggü. Grundszenario
- Abnahme Kontrollscenario ggü. Grundszenario

○ Stadtgrenze Potsdam

Grundlagen:
- VMZ-Netz
- VIGUM-Netzmodell 2025, VMZ

Bearbeitungsstand: Mai 2013

© 2013, Verkehrsplanung & VIZ, 10117 Berlin/Brandenburg
www.viz.de, www.viz-brandenburg.de

Stadtentwicklungskonzept
Verkehr für die
Landeshauptstadt Potsdam

Kfz-Verkehrsbelastung im
Hauptverkehrsstraßennetz
2025
- Grundszenario -

**Anzahl Kfz an einem durch-
schnittlichen Werktag (DTVw)**



***** Verkehrsstärke in 1.000 Kfz**



Grundlagen:
- VMZ-Netz
- VISUM-Netzmodell 2025, VMZ

Bearbeitungsstand: Mai 2013

© 2013, Stadtentwicklungskonzept Potsdam, 010527_20130508/Revised/eng02_002_07/traffic/Infocentral_VK25_04

















VERKEHRSWACHT
FAHRERSICHERHEITSTRAINING

AUTOHAUS
ROHR
Potsdam-Rehbrücke
Tel. (033200) 346-0



4m

Directional road sign

Information sign

Information sign











