

Protokollauszug

aus der

4. öffentliche/nichtöffentliche Sitzung des Ortsbeirates Golm vom 26.09.2019

öffentlich

Top 3.1 Aktueller Stand Nordanbindung

Zu diesem Tagesordnungspunkt begrüßt Frau Krause, Herr von Einem aus dem Bereich Verkehrsentwicklung. Herr von Einem leitet in das Thema **Verkehrstechnische Untersuchung zum B-Plan Nr. 147 „Anbindung Golm / Golmer Chaussee, Potsdam** ein und übergibt das Wort an Herrn Fatichin vom Ingenieurbüro Brenner/ Bernhard Ingenieure, der anhand einer Power-Point-Präsentation die Verkehrstechnische Untersuchung darlegt.

1. Einordnung des Untersuchungsgebietes
2. Ergebnisse der Verkehrserzeugung
3. Verkehrsprognose
4. Leistungsfähigkeitsanalyse

Nach Auffassung der Verfasser der Verkehrstechnischen Untersuchung soll die Nordanbindung keine Entlastung für den Ortsteil Golm bringen, sondern lediglich die parallel verlaufende Bornimer Chaussee sowie die Straße Am Mühlenberg. Die Hauptziele des Kfz-Verkehrs liegen in der Potsdamer Innenstadt und durch die bereits heute stark belastete Potsdamer Straße werden sich zusätzliche Verkehre nicht über die nördlich verlaufende Potsdamer Straße in die Innenstadt fahren können. Folglich werden diese weiterhin die Reiherbergstraße und die Kaiser-Friedrich-Straße nehmen. Die Nordanbindung ist daher aus Sicht der Verfasser der Untersuchung derzeit nicht sinnvoll.

Mitglieder des Ortsbeirates kritisieren deutlich die Methodik der Untersuchung und die ungenügende Berücksichtigung wesentlicher Randbedingungen. Es wird seitens des Ortsbeirates betont, dass dem Bebauungsplan Nr. 129 nur unter der Voraussetzung einer Nordanbindung zugestimmt wurde. Auch mit Bezug eines wachsenden Ortsteiles und unabhängig von der Voruntersuchung Golm Nord sei eine Nordanbindung unabdingbar.

Bemängelt wurde insbesondere die fehlende Betrachtung der:

- Lieferverkehre
- aktuellen und künftigen Wirtschaftsverkehre von und zu den Autobahnabfahrten Leest und Potsdam-Nord
- der LKW-Anteile an der verkehrlichen Gesamt-Belastung sowie der Veränderungen der LKW-Anteile in den einzelnen Szenarien
- eingeschränkten Durchfahrtshöhe an der Eisenbahnüberführung am Bhf. Golm
- zusätzlichen Verkehre durch eine Nachverdichtung der OT Golm und Eiche mit Wohngebäuden
- Nebenstraßen z.B. des Baumschulwegs (Schleichverkehr)

Auch wurden die errechneten Wartezeiten an den Ampeln kritisiert, die bereits heute ohne den erwarteten Mehrverkehr als deutlich länger wahrgenommen werden.

Die Ortsbeiratsmitglieder bitten um Berücksichtigung, wenn dies den Stadtverordneten vorgelegt wird.

Frau Krause dankt für die Berichterstattung und schließt damit den Tagesordnungspunkt. Die PowerPoint-Präsentation wird als Anlage der Niederschrift beigefügt.

LANDESHAUPTSTADT POTSDAM

Verkehrstechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 147 „Anbindung Golm / Golmer Chaussee, Potsdam“

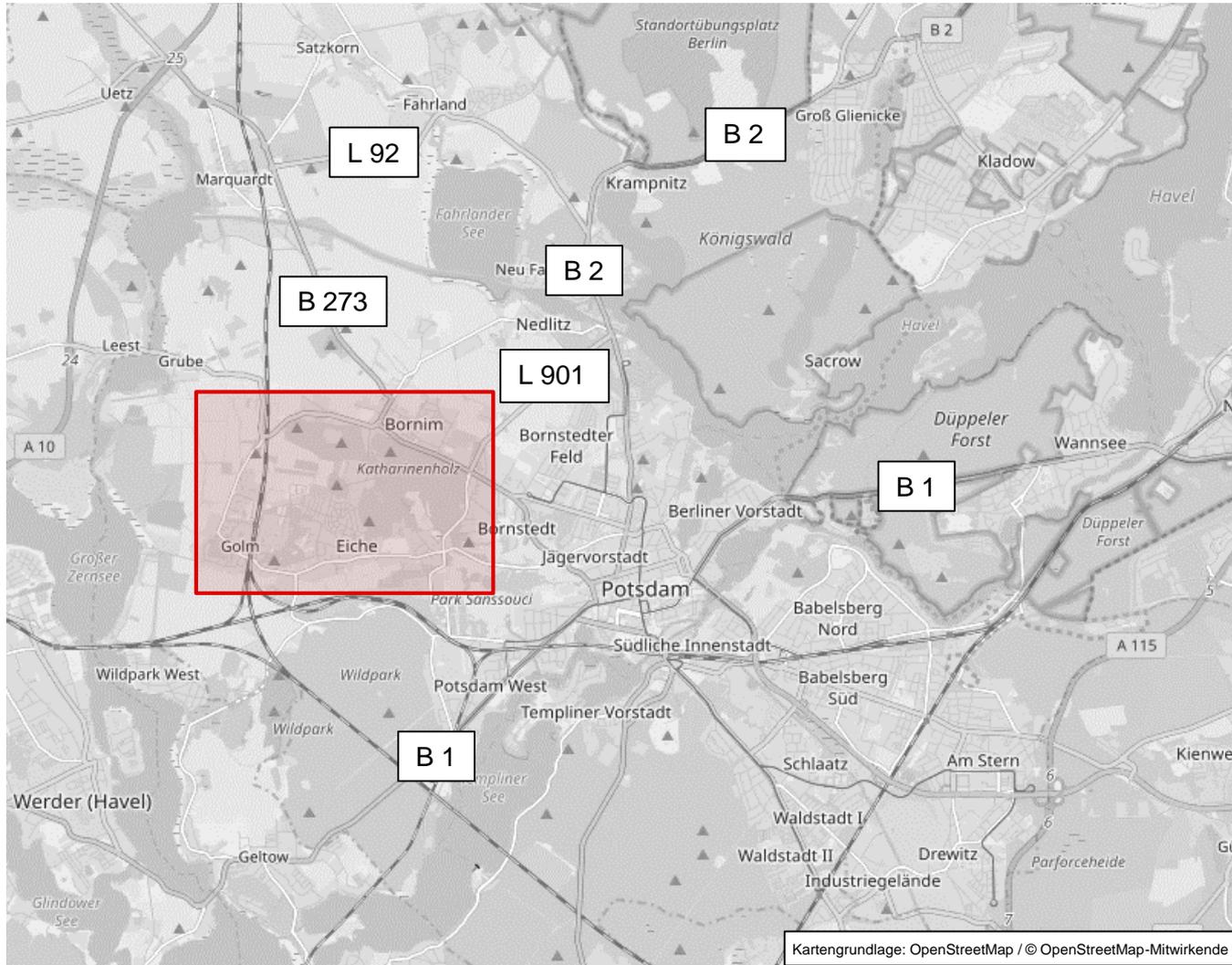
Ergebnispräsentation (Ortsbeirat)
(26.09.2019)

Inhalte

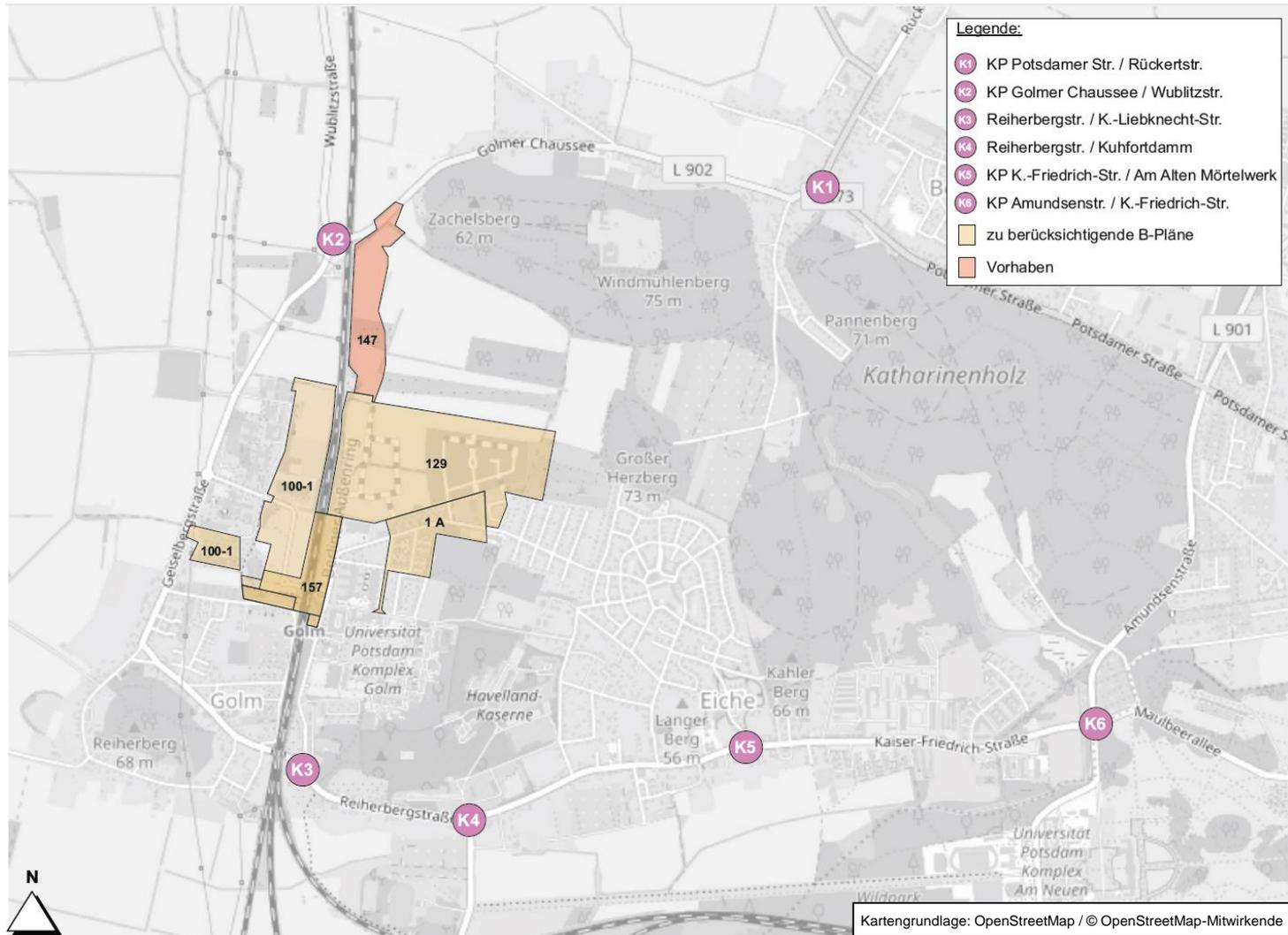
1. Einordnung des Untersuchungsgebietes
2. Ergebnisse der Verkehrserzeugung
3. Verkehrsprognose 2025
4. Leistungsfähigkeitsanalyse

1. Einordnung des Untersuchungsgebietes

Großräumige Lage



1. Einordnung des Untersuchungsgebietes Kleinräumige Lage



2. Ergebnisse der Verkehrserzeugung

Grundlagen

Entwicklungsstufe 1:

- B-Plan Nr. 1A (Nutzung: Wohnen)
- B-Plan Nr. 100-1 (Nutzung: Gewerbe) (Teilfertigstellung)

Entwicklungsstufe 2:

- B-Plan Nr. 1A (Nutzung: Wohnen)
- B-Plan Nr. 100-1 (Nutzung: Gewerbe) (Fertigstellung)
- B-Plan Nr. 129 (Nutzung: Gewerbe und Hochschule)
- B-Plan Nr. 157 (Nutzung: Gewerbe und Wohnen)
- Allgemein (Nutzung: Kita und Grundschule)

2. Ergebnisse der Verkehrserzeugung

Entwicklungsstufe 1

Entwicklungsstufe	Gebiet	Nutzung	Verkehrsaufkommen (Mittelwert)			
			Einwohner / Beschäftigte	Besucher / Kunden	Wirtschaft	Summe
			[Pkw/24h]	[Pkw/24h]	[Lkw/24h]	[Kfz/24h]
1	B-Plan Nr. 1 A	Wohnen	192	12	11	215
1	B-Plan Nr. 100-1	Gewerbe	564	442	139	1.145
Gesamtverkehr			756	454	150	1.360

2. Ergebnisse der Verkehrserzeugung

Entwicklungsstufe 2

Entwicklungsstufe	Gebiet	Nutzung	Verkehrsaufkommen (Mittelwert)			
			Einwohner / Beschäftigte	Besucher / Kunden	Wirtschaft	Summe
			[Pkw/24h]	[Pkw/24h]	[Lkw/24h]	[Kfz/24h]
2	B-Plan Nr. 1 A	Wohnen	192	12	11	215
2	B-Plan Nr. 100-1	Gewerbe	996	486	189	1.671
2	B-Plan Nr. 129	Gewerbe	1.145	401	131	1.676
2		Hochschule	216	637	91	943
2	B-Plan Nr. 157	Wohnen	609	37	46	691
2		Gewerbe	1.521	2.678	385	4.583
2	Allgemein	Kita und Grundschule	11	36	20	67
Gesamtverkehr			4.688	4.285	872	9.845

2. Ergebnisse der Verkehrserzeugung

Zusammenfassung

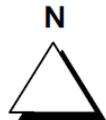
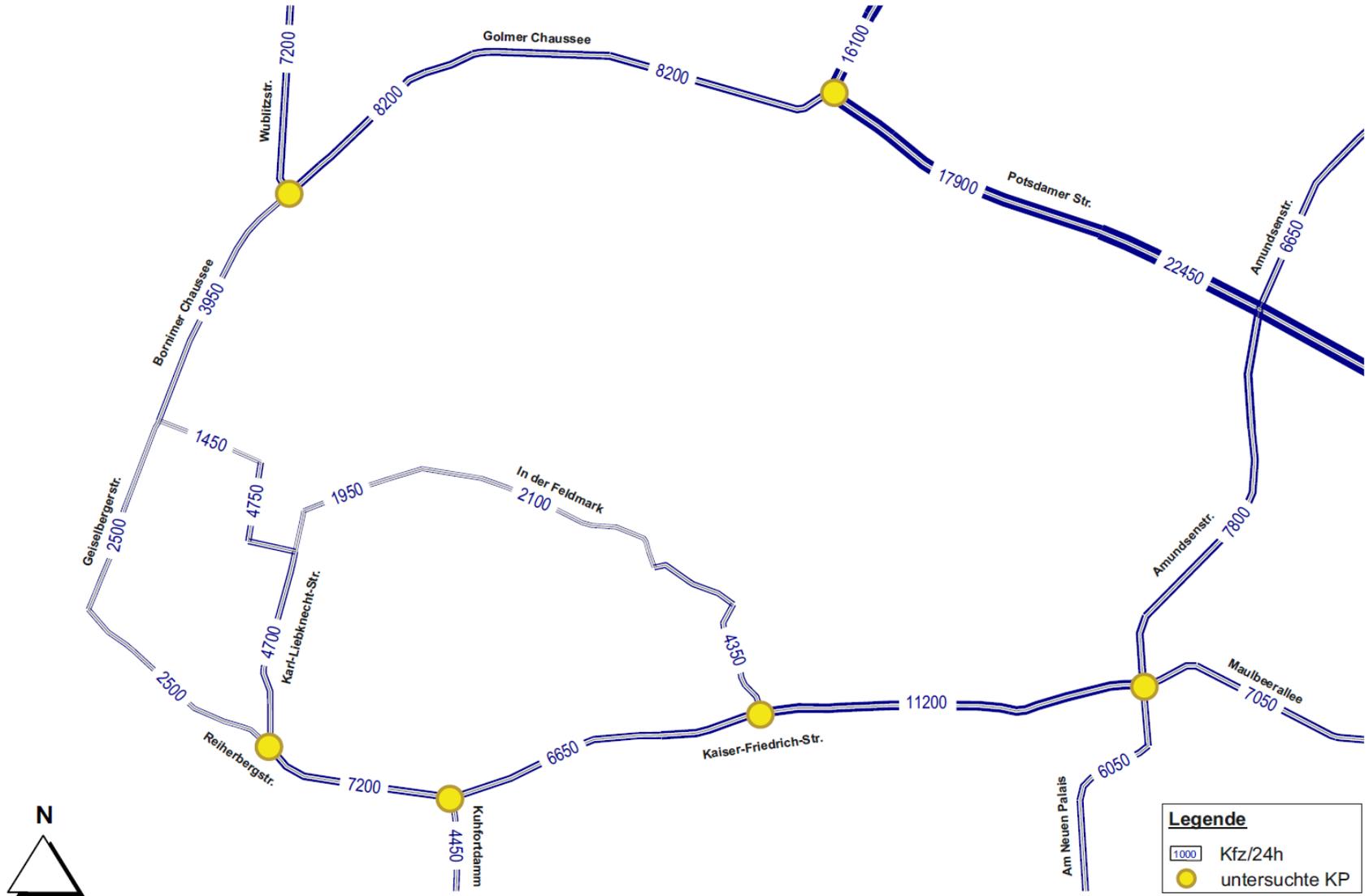
Entwicklungsstufe	[Pkw/24h]	[Lkw/24h]	[Kfz/24h]
1	1.210	150	1.360
2	8.973	872	9.845

3. Verkehrsprognose

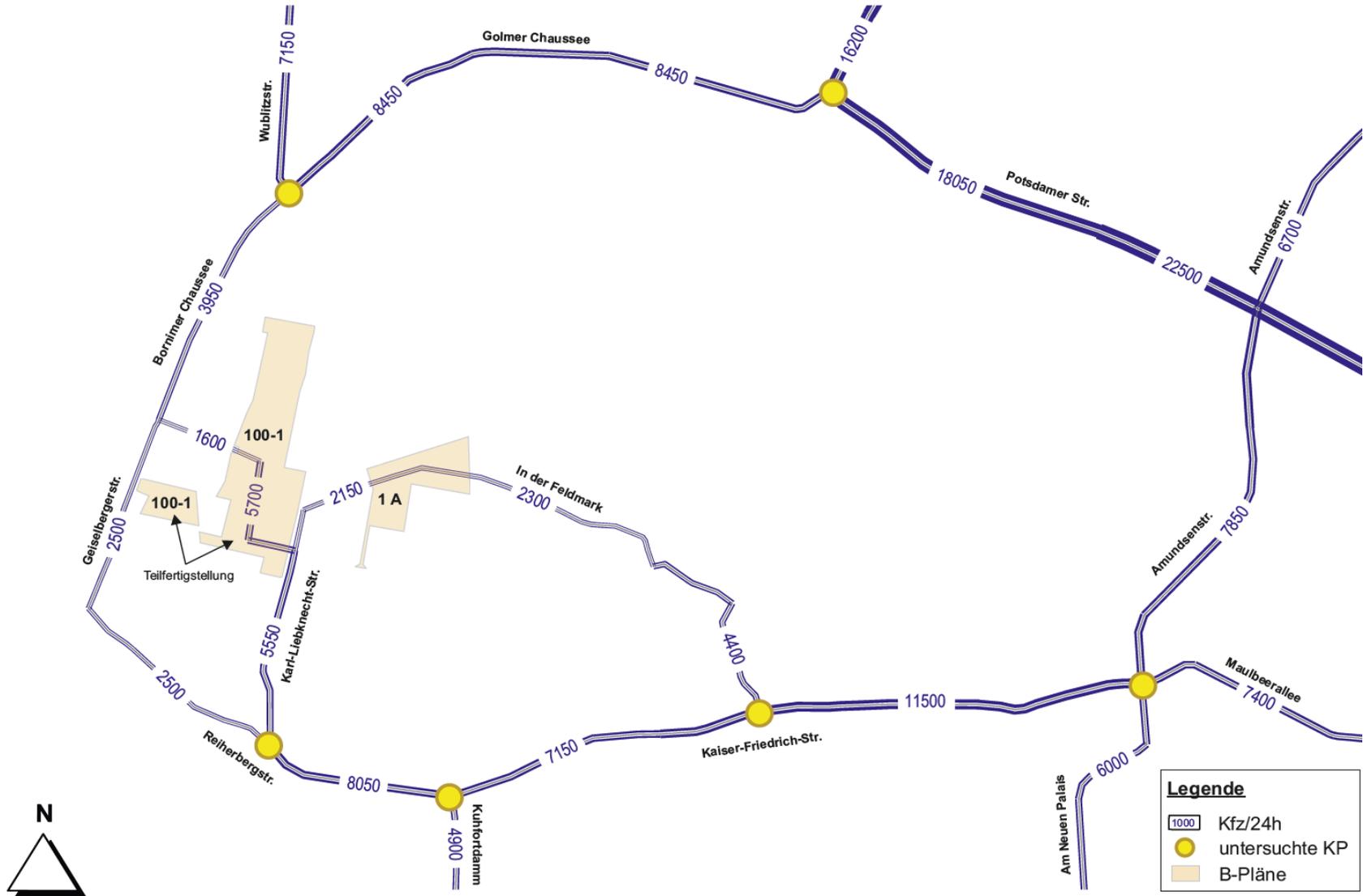
Untersuchte Prognosefälle

- Prognose-Nullfall 2025 (DTV_w)
- Prognose-Planfall-1a 2025: Entwicklungsstufe 1, ohne Nordanbindung, ohne Planstraße A/B
- Prognose-Planfall-1b 2025: Entwicklungsstufe 1, mit Nordanbindung, mit Planstraße A/B
- Prognose-Planfall-2a 2025: Entwicklungsstufe 2, ohne Nordanbindung, mit Planstraße A/B
- Prognose-Planfall-2b 2025: Entwicklungsstufe 2, mit Nordanbindung, mit Planstraße A/B
- Prognose-Planfall-2c 2025: Entwicklungsstufe 2, mit Nordanbindung, ohne Planstraße A/B

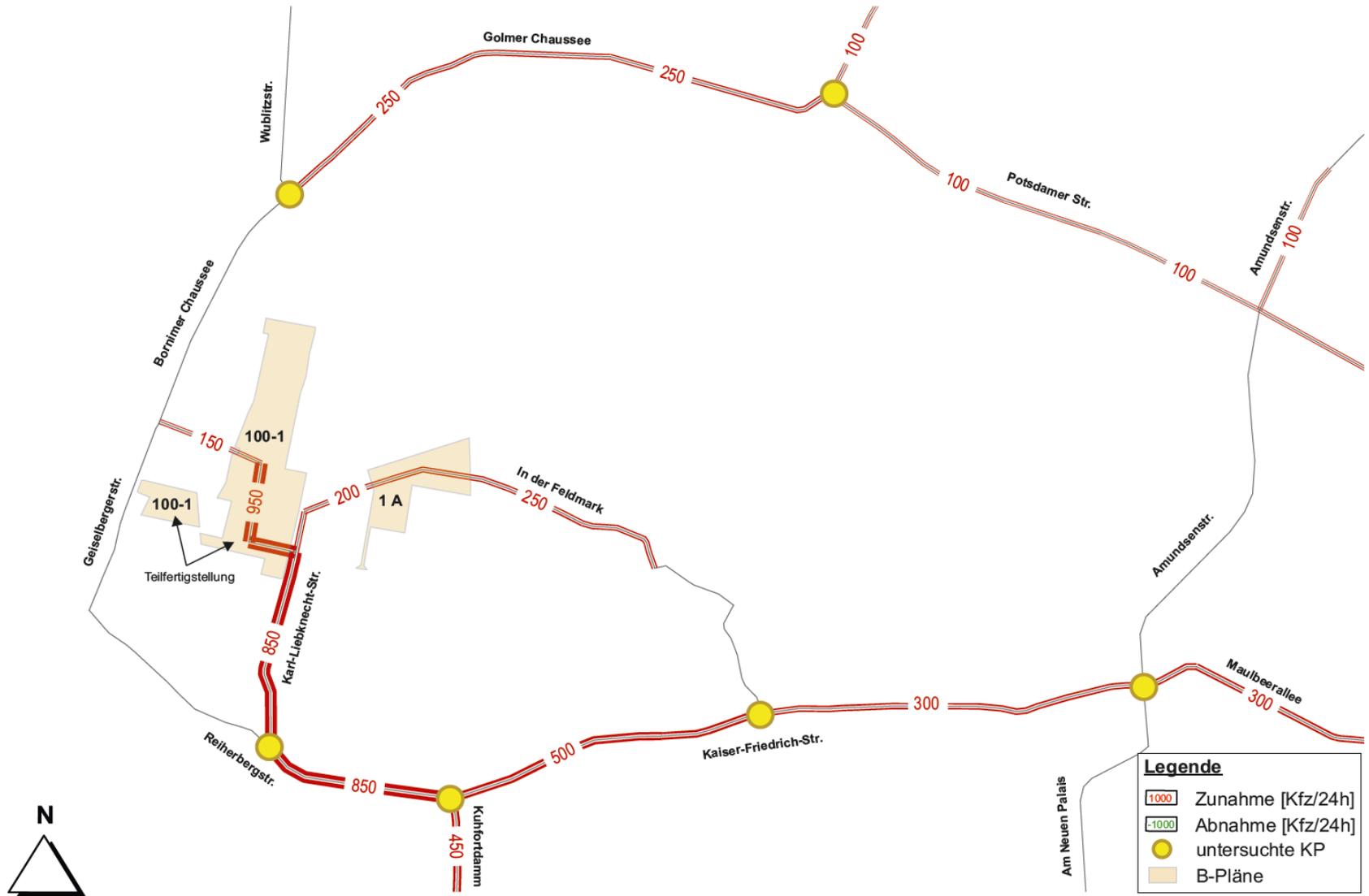
Prognose-Nullfall 2025 (DTV_w)



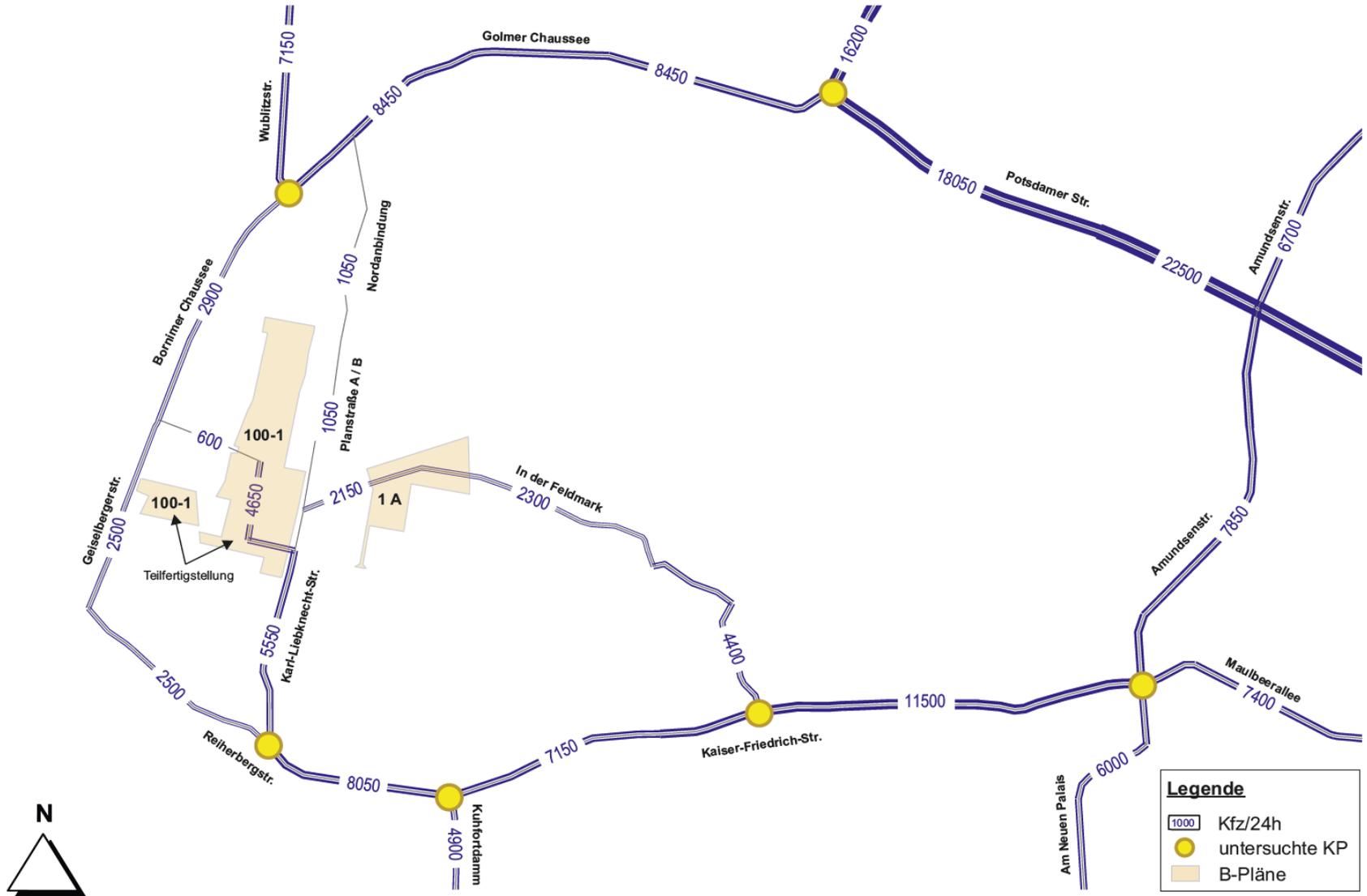
Prognose-Planfall-1a 2025 (DTV_w): Entwicklungsstufe 1, ohne Nordanbindung



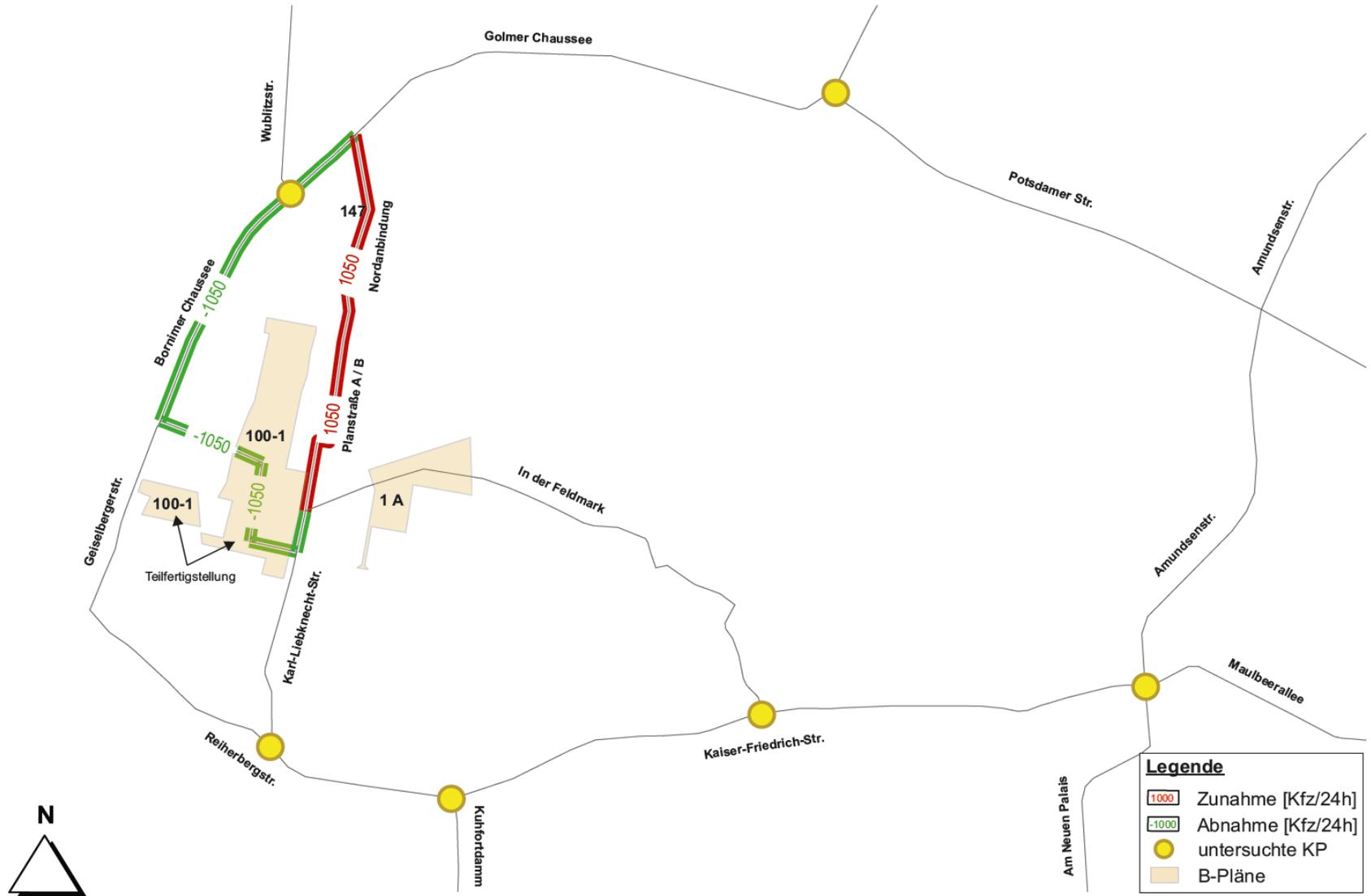
Differenznetz: Prognose-Planfall-1a minus Prognose-Nullfall (DTV_w)



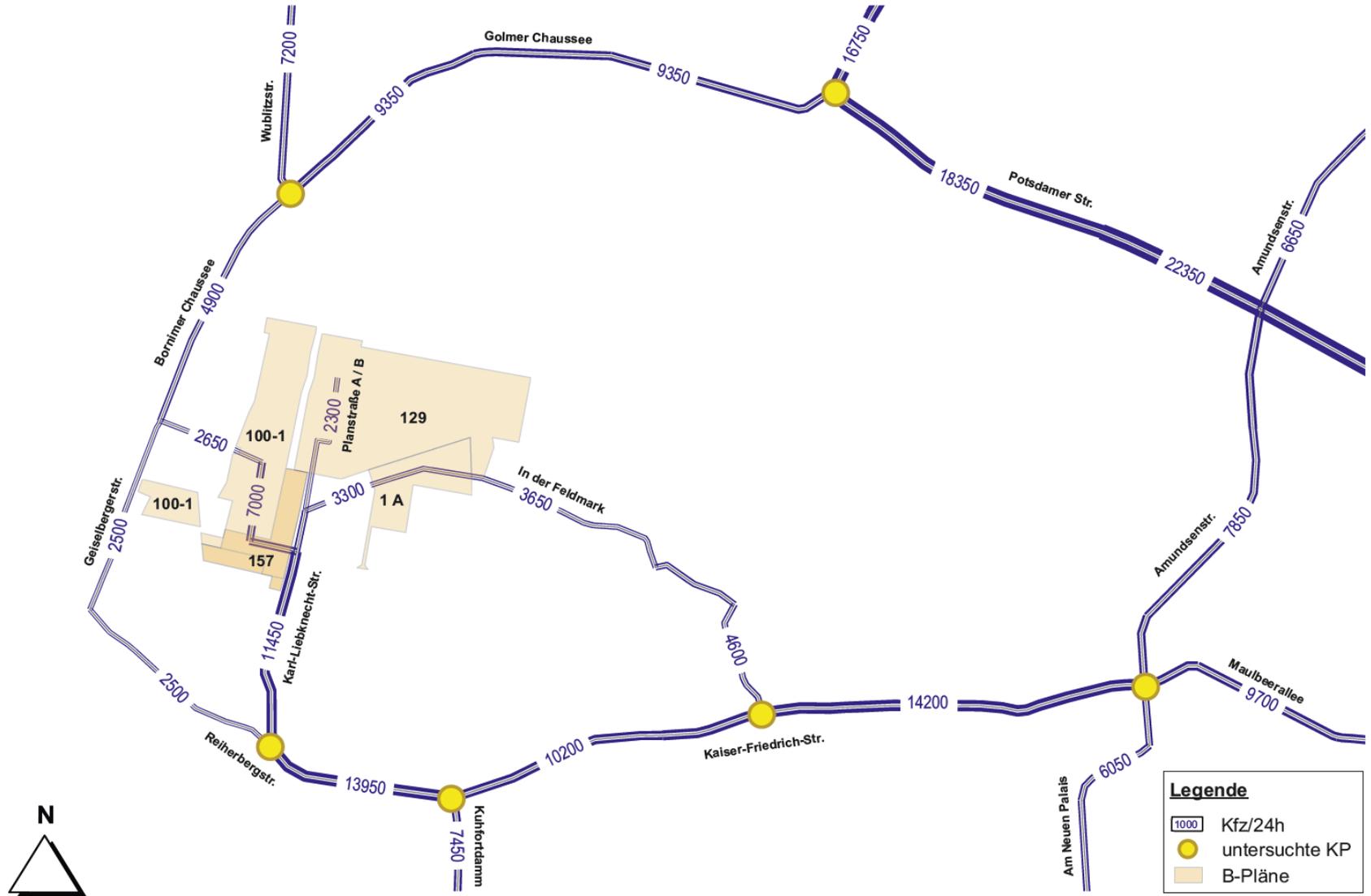
Prognose-Planfall-1b 2025 (DTV_w): Entwicklungsstufe 1, mit Nordanbindung, mit Planstraße A/B



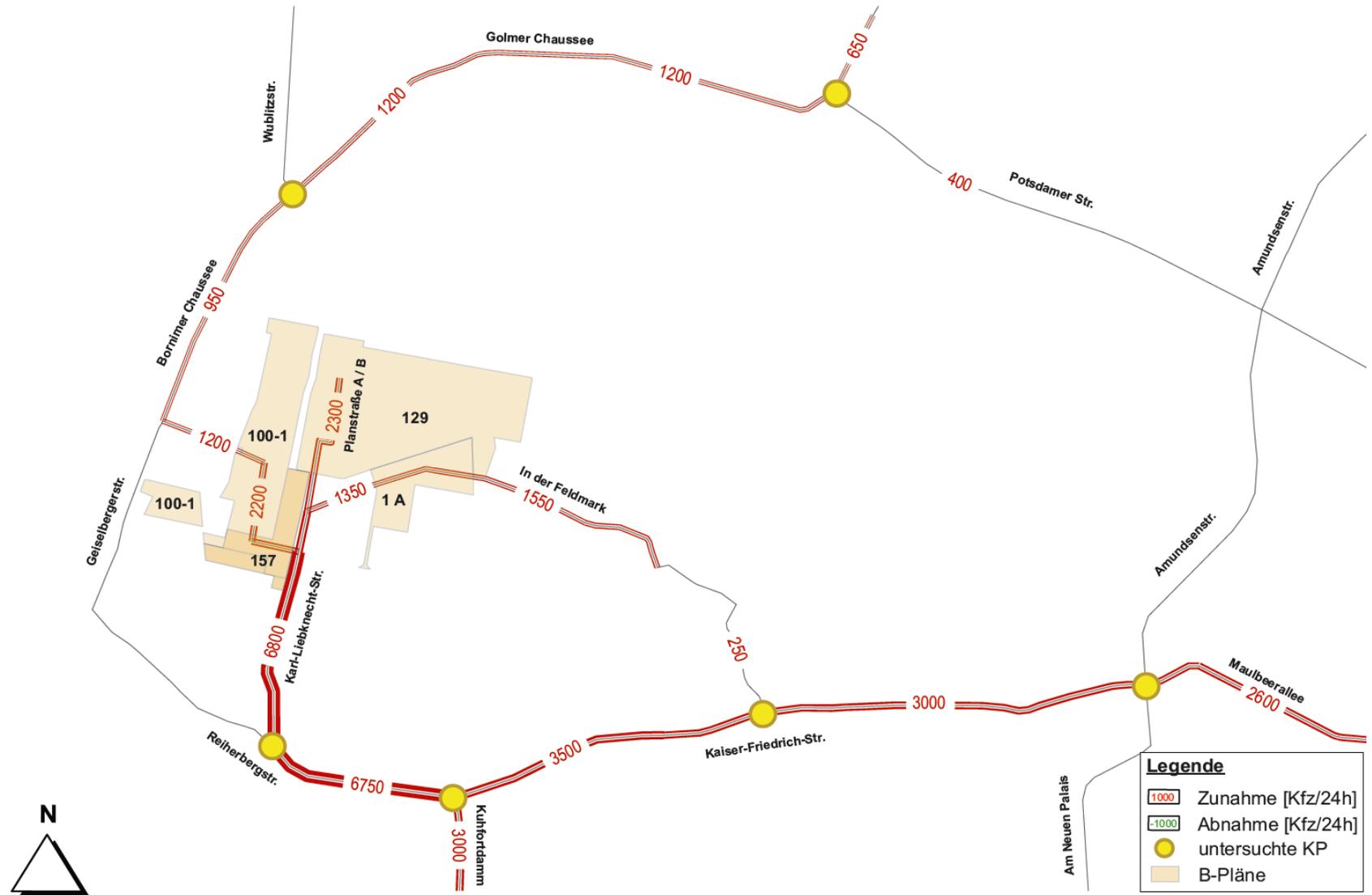
Differenznetz: Prognose-Planfall-1b minus Prognose-Planfall-1a (DTV_w)



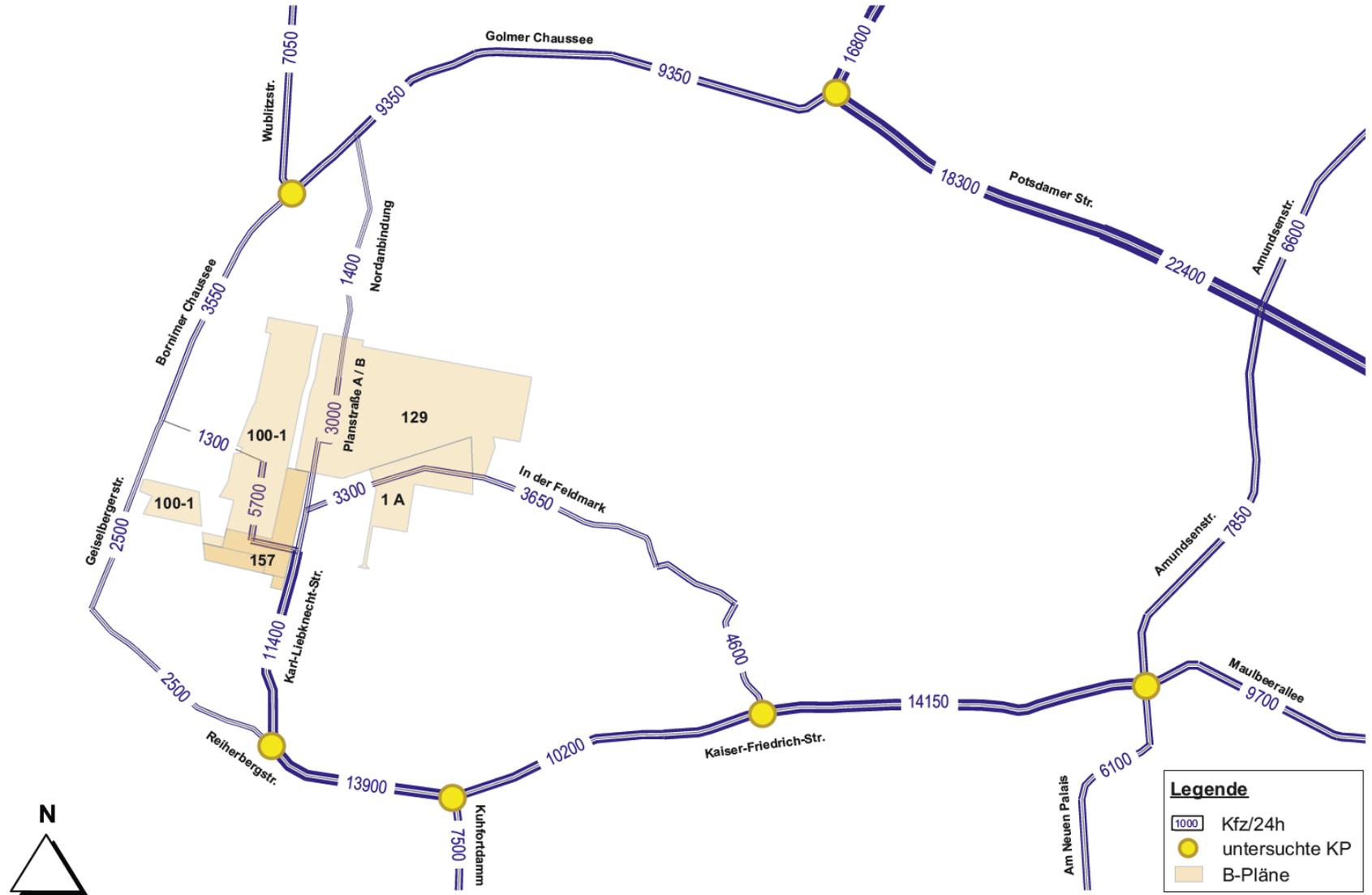
Prognose-Planfall-2a 2025 (DTV_w): Entwicklungsstufe 2, ohne Nordanbindung, mit Planstraße A/B



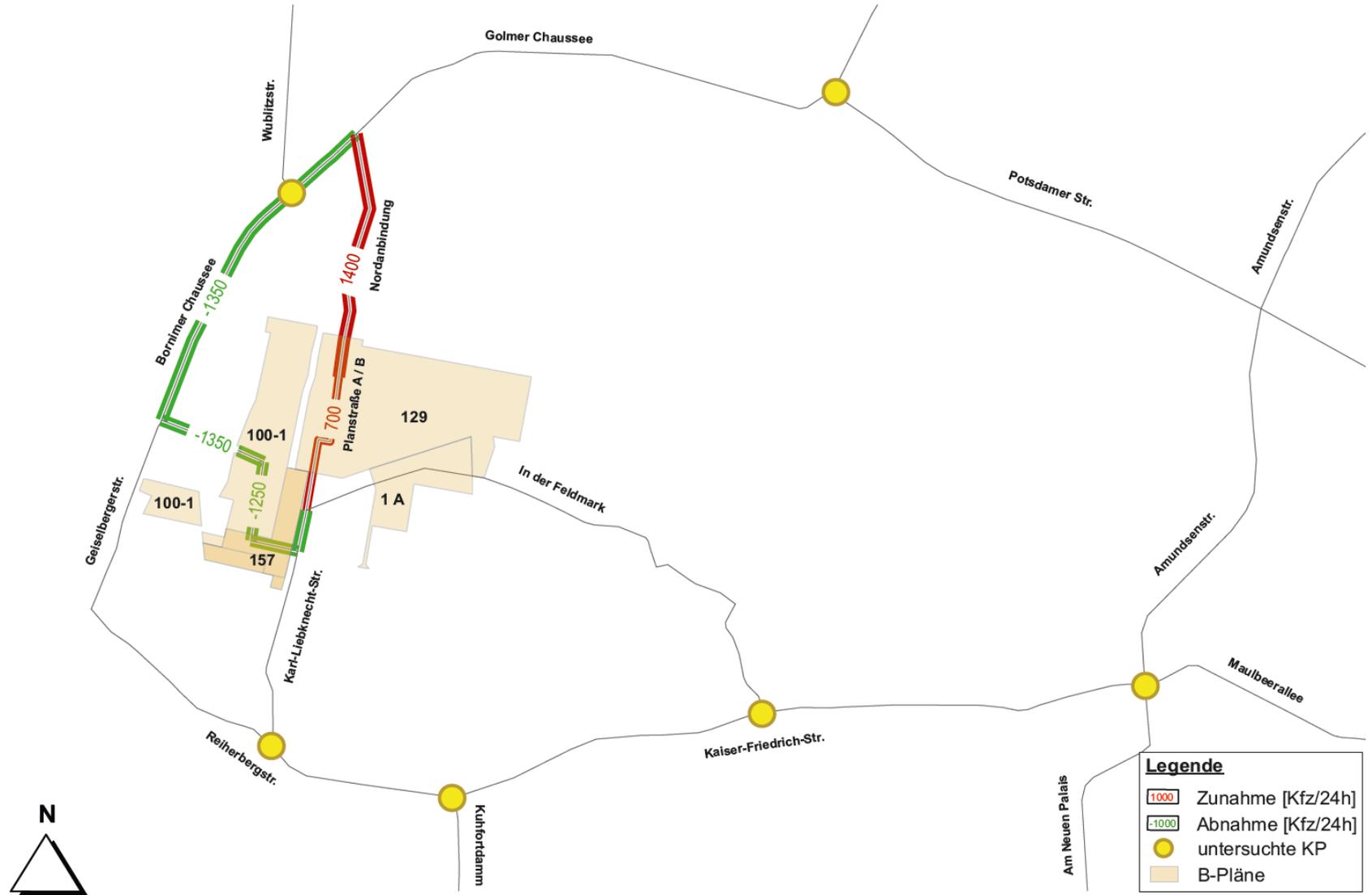
Differenznetz: Prognose-Planfall-2a minus Prognose-Nullfall (DTV_w)



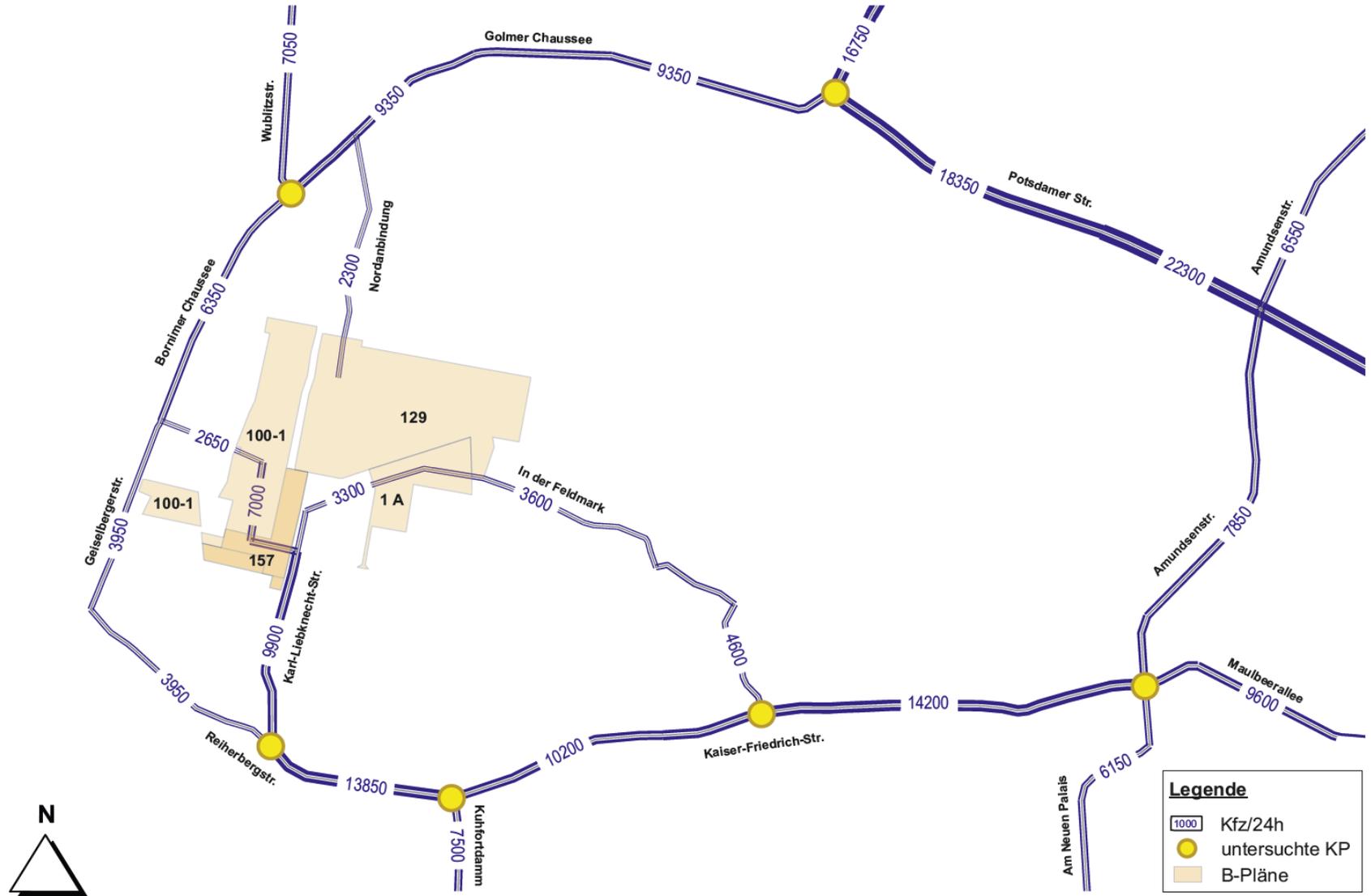
Prognose-Planfall-2b 2025 (DTV_w): Entwicklungsstufe 2, mit Nordanbindung, mit Planstraße A/B



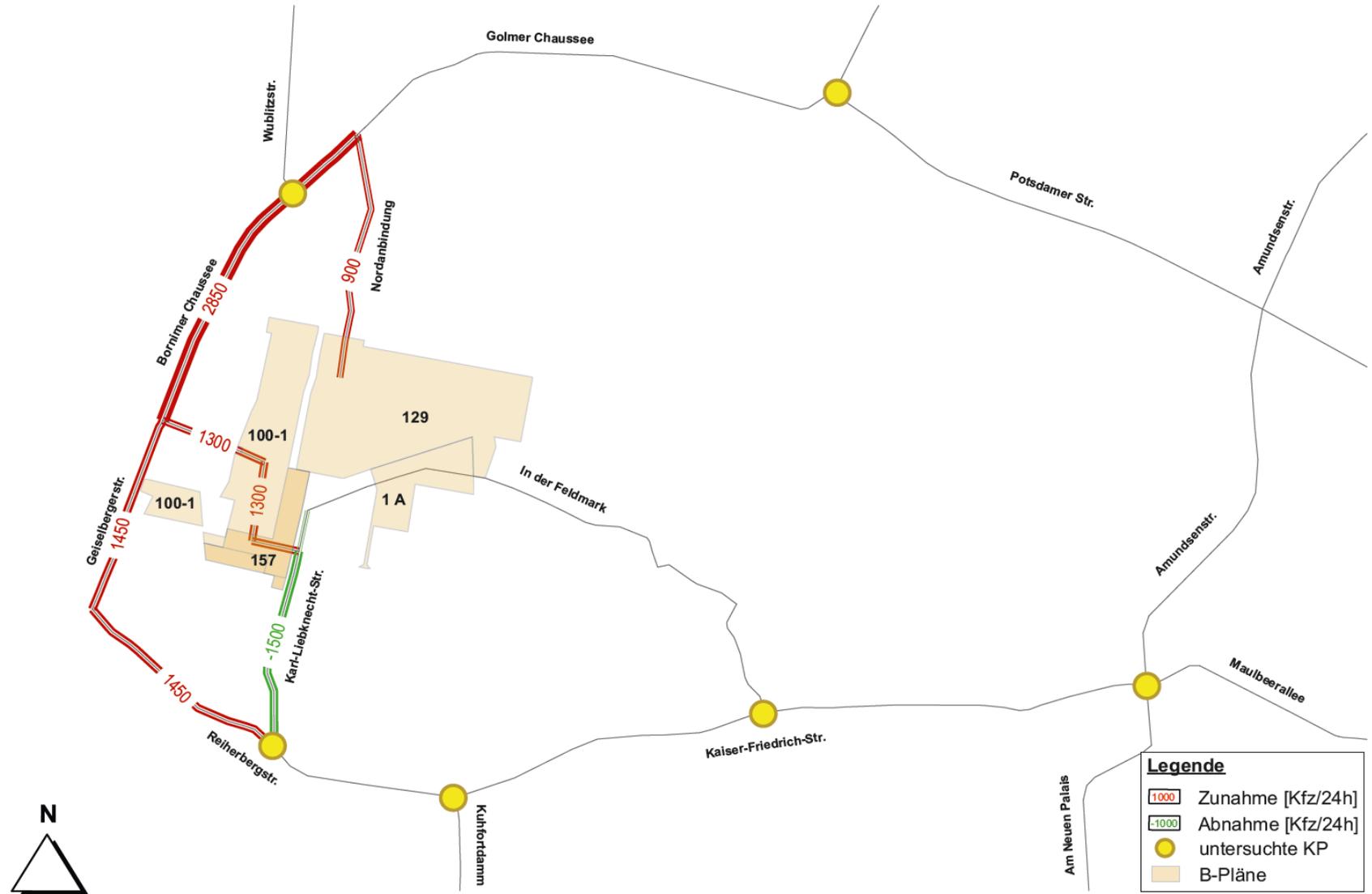
Differenznetz: Prognose-Planfall-2b minus Prognose-Planfall-2a (DTV_w)



Prognose-Planfall-2c 2025 (DTV_w): Entwicklungsstufe 2, mit Nordanbindung, ohne Planstraße A/B



Differenznetz: Prognose-Planfall-2c minus Prognose-Planfall-2b (DTV_w)



4. Leistungsfähigkeitsanalyse

Methodische Vorgehensweise

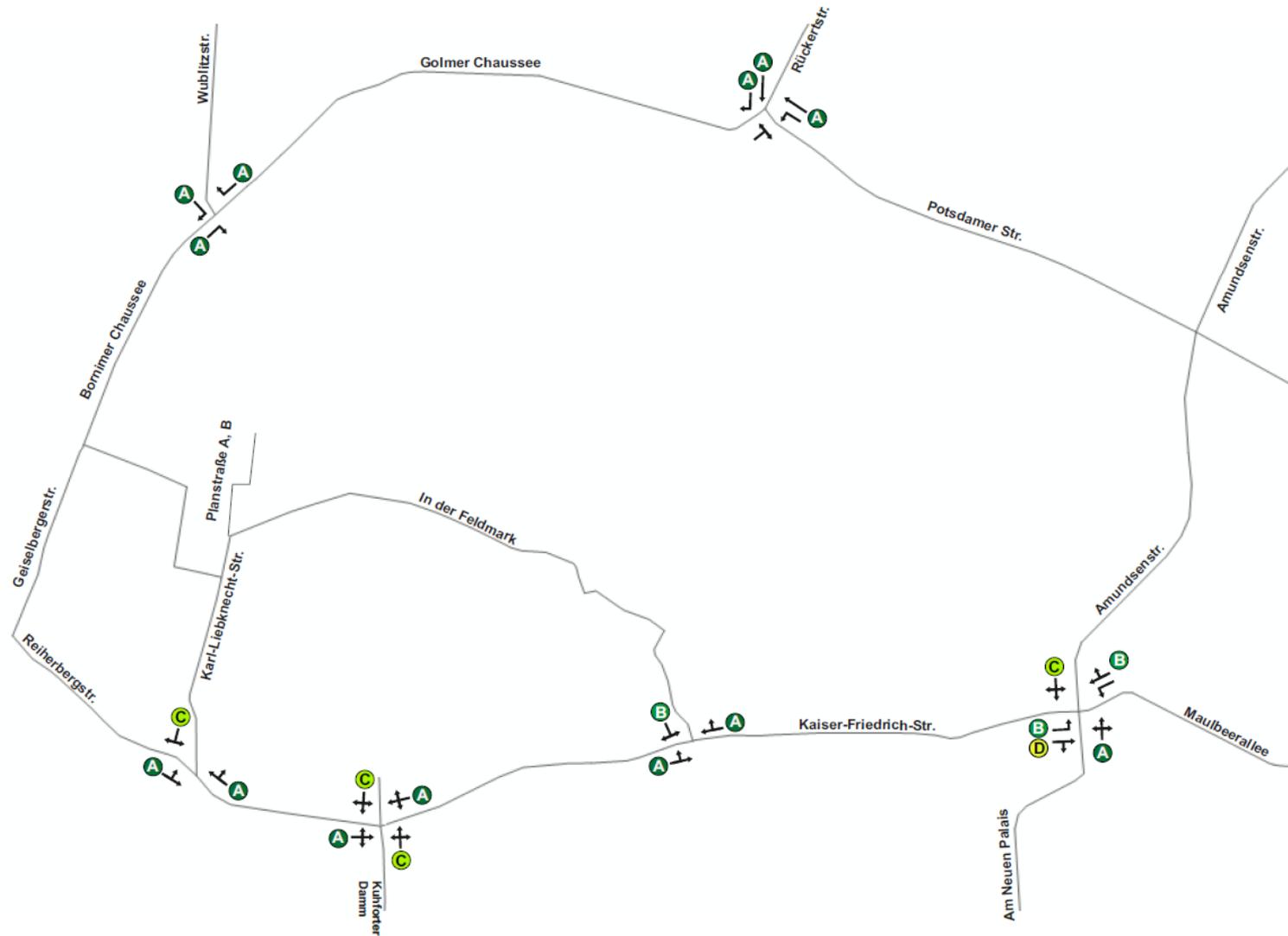
- Ermittlung der Spitzenbelastungen (Früh und Spät) der untersuchten Knotenpunkte
- Leistungsfähigkeitsanalyse ohne Maßnahmen
- Erarbeitung und Darstellung von Maßnahmen
- Leistungsfähigkeitsuntersuchungen mit Maßnahmen

4. Leistungsfähigkeitsanalyse

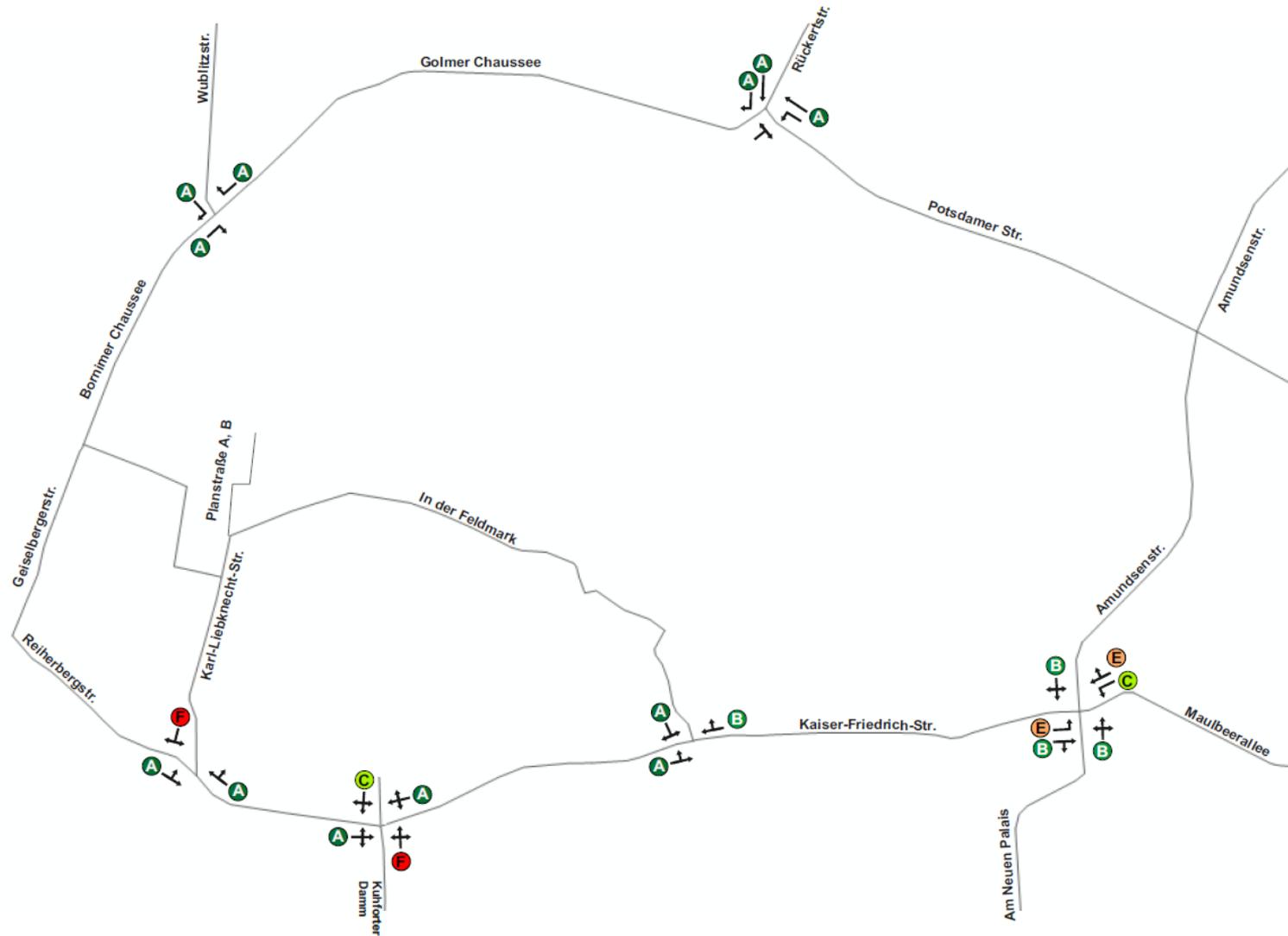
Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs im Kfz-Verkehr nach HBS 2015

QSV (Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs)	Mittlere Wartezeit an Knotenpunkten ohne Lichtsignalanlage (Kfz-Verkehr)	Mittlere Wartezeit an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlage (Kfz-Verkehr)
A	≤ 10 Sekunden	≤ 20 Sekunden
B	≤ 20 Sekunden	≤ 35 Sekunden
C	≤ 30 Sekunden	≤ 50 Sekunden
D	≤ 45 Sekunden	≤ 70 Sekunden
E	> 45 Sekunden	> 70 Sekunden
F	Die Stufe F ist erreicht, wenn die Verkehrsstärke über der Kapazität liegt	Die Stufe F ist erreicht, wenn die Verkehrsstärke über der Kapazität liegt

Prognose-Planfall-2a 2025: Frühspitze



Prognose-Planfall-2a 2025: Spätspitze



4. Leistungsfähigkeitsanalyse

Zusammenfassung

- Entwicklungsstufe 1: keine Maßnahmen erforderlich
- Entwicklungsstufe 2: Maßnahmen an folgenden Knotenpunkten notwendig:
 - Reiherbergstraße / Karl-Liebknecht-Straße (Signalisierung erforderlich)
 - Reiherbergstraße / Kuhforter Damm (Signalisierung erforderlich)
 - Amundsenstraße / Kaiser-Friedrich-Straße (Anpassung der Signalzeitenpläne)
- Bewertung Knotenpunkt Potsdamer Straße / Rückertstraße nur mit mikroskopischer Simulation (ggf. Untersuchung als Kreisverkehrsvariante)