

Protokollauszug

aus der
7. öffentliche Sitzung des Ortsbeirates Eiche
vom 27.02.2020

öffentlich

**Top 3 Auswirkungen der verkehrstechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan
Nr. 147**

Nach einer kurzen Einleitung von Herrn Winskowski und der Fragestellung, welche Auswirkungen die Nordanbindung von Golm auf Eiche haben wird, führt Herr Niehoff, Bereichsleiter Verkehrsentwicklung, anhand einer Powerpoint-Präsentation (als Anlage der Niederschrift beigefügt) zur verkehrstechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 147 „Anbindung Golm / Golmer Chaussee, Potsdam“ aus.

Er erörtert die Inhalte der einzelnen Folien und beantwortet direkt die Fragen der Ortsbeiratsmitglieder. Zur Aktualität der Verkehrszählung erörtert Herr Niehoff, dass u.a. einmal im Jahr die Knotenpunktzählung erfolge. Es werde per Hand gezählt und per Dauerzählstelle (24 Stunden). In der Folie 25 werden Lösungsvorschläge für die verschiedenen Entwicklungsstufen angeboten. Zur Ampelschaltung Amundsenstraße kritisieren die Mitglieder, dass beim links abbiegen der Geradeausverkehr aufgehalten werde. Eine Lösung könnte die Ausstattung der Ampel mit einem Sensor sein. Auch die Verlängerung der Linksabbieger-Spur müsse endlich erfolgen. Eine weitere Lösung wären temporäre Ampel zu den Verkehrsspitzen an den Knotenpunkten. Zu der Forderung, dass Schwerlastverkehre in Eiche/Kaiser-Friedrich-Straße verboten werden müssen, entgegnet Herr Niehoff, dass hierzu das LKW-Führungskonzept heranzuziehen ist. Dieses beeinflusse die Kaiser-Friedrich-Straße. Herr Winskowski gibt zu Bedenken, dass aufgrund von Baustellen der LKW-Verkehr anteilig 1/3 zugenommen habe.

Herr Niehoff fasst zusammen, dass das Nahverkehrskonzept, das Buskonzept neu zu überdenken und die Machbarkeitsstudie Straßenbahn abzuwarten sei.

Das Ergebnis dieser verkehrstechnischen Untersuchung müsse lauten, so Herr Jäkel, dass die Nordanbindung so schnell wie möglich „kommen“ müsse. Zu der Frage der Ortsbeiratsmitglieder, was aus der vorgestellten Prognose folgt, antwortet Herr Niehoff, dass hier zu betrachten war, welchem Zweck eine Nordanbindung diene. Für Eiche sei festzustellen, dass sich durch die Nordanbindung keine Veränderungen ergeben werde.

Abschließend bedankt sich Herr Winskowski bei Herrn Niehoff für seine Ausführungen.

LANDESHAUPTSTADT POTSDAM

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

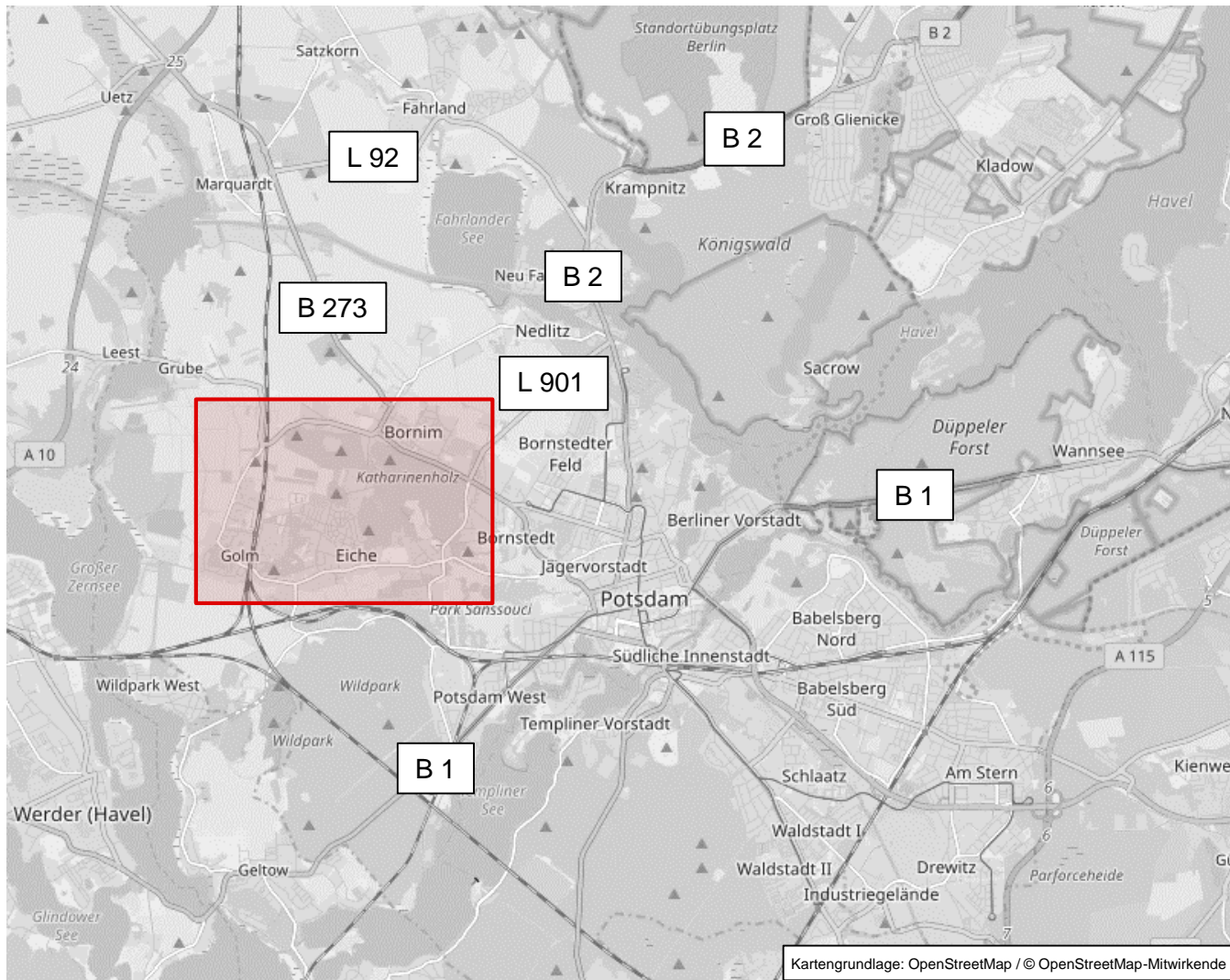
Ergebnispräsentation (Ortsbeirat)
(26.09.2019)

Inhalte

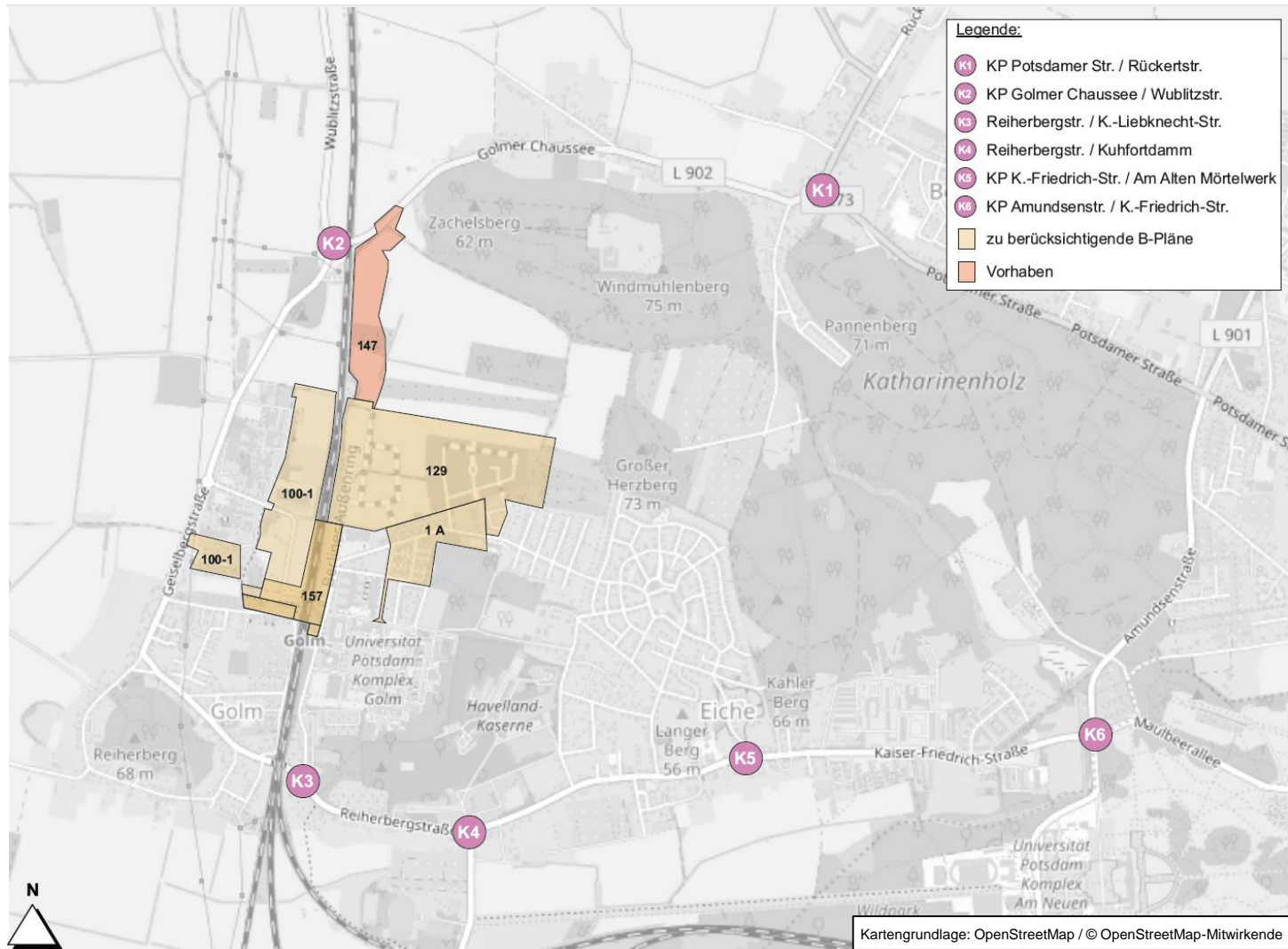
1. Einordnung des Untersuchungsgebietes
2. Ergebnisse der Verkehrserzeugung
3. Verkehrsprognose 2025
4. Leistungsfähigkeitsanalyse

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

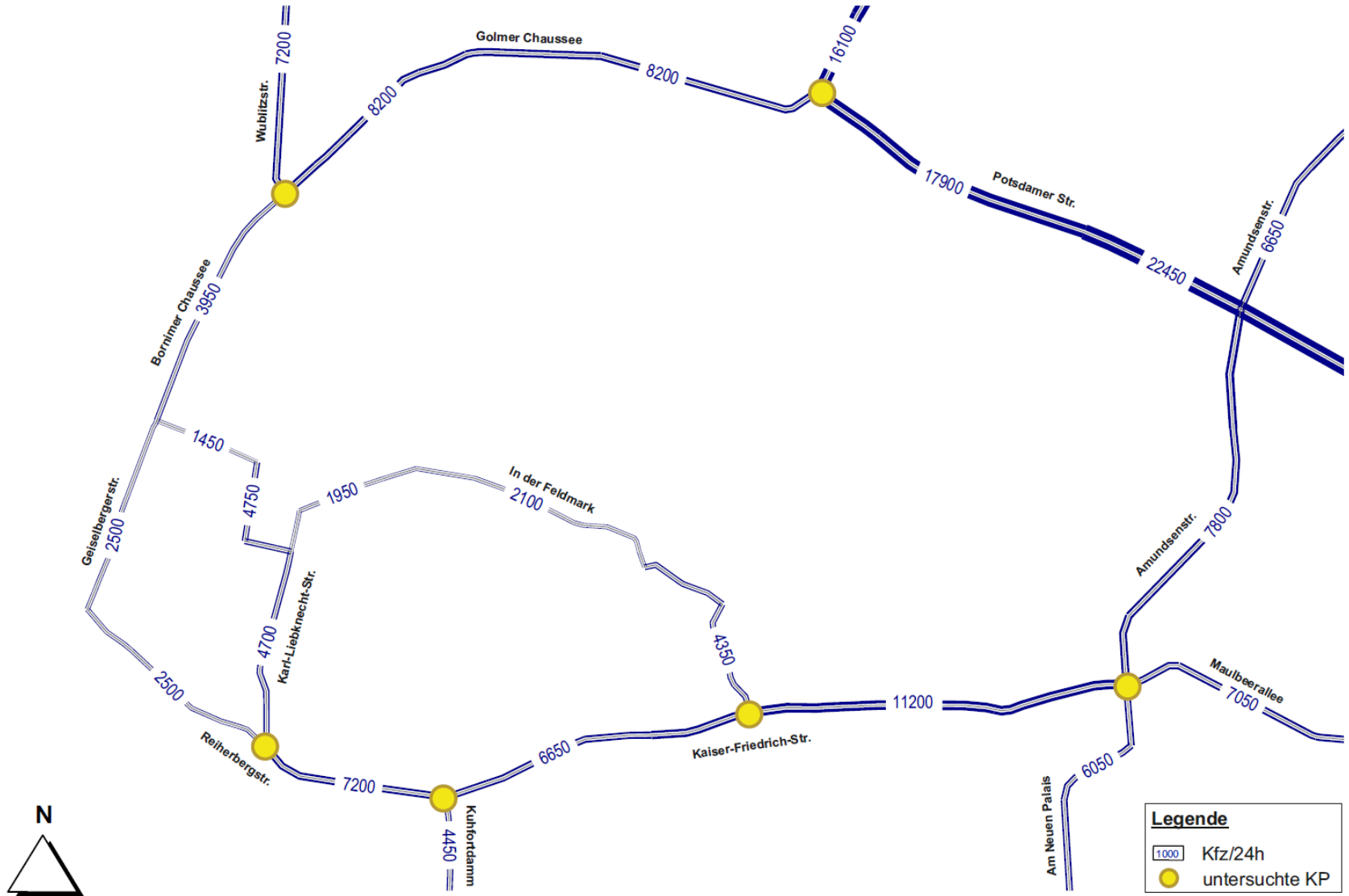
Entwicklungsstufe	[Pkw/24h]	[Lkw/24h]	[Kfz/24h]
1	1.210	150	1.360
2	8.973	872	9.845

3. Verkehrsprognose

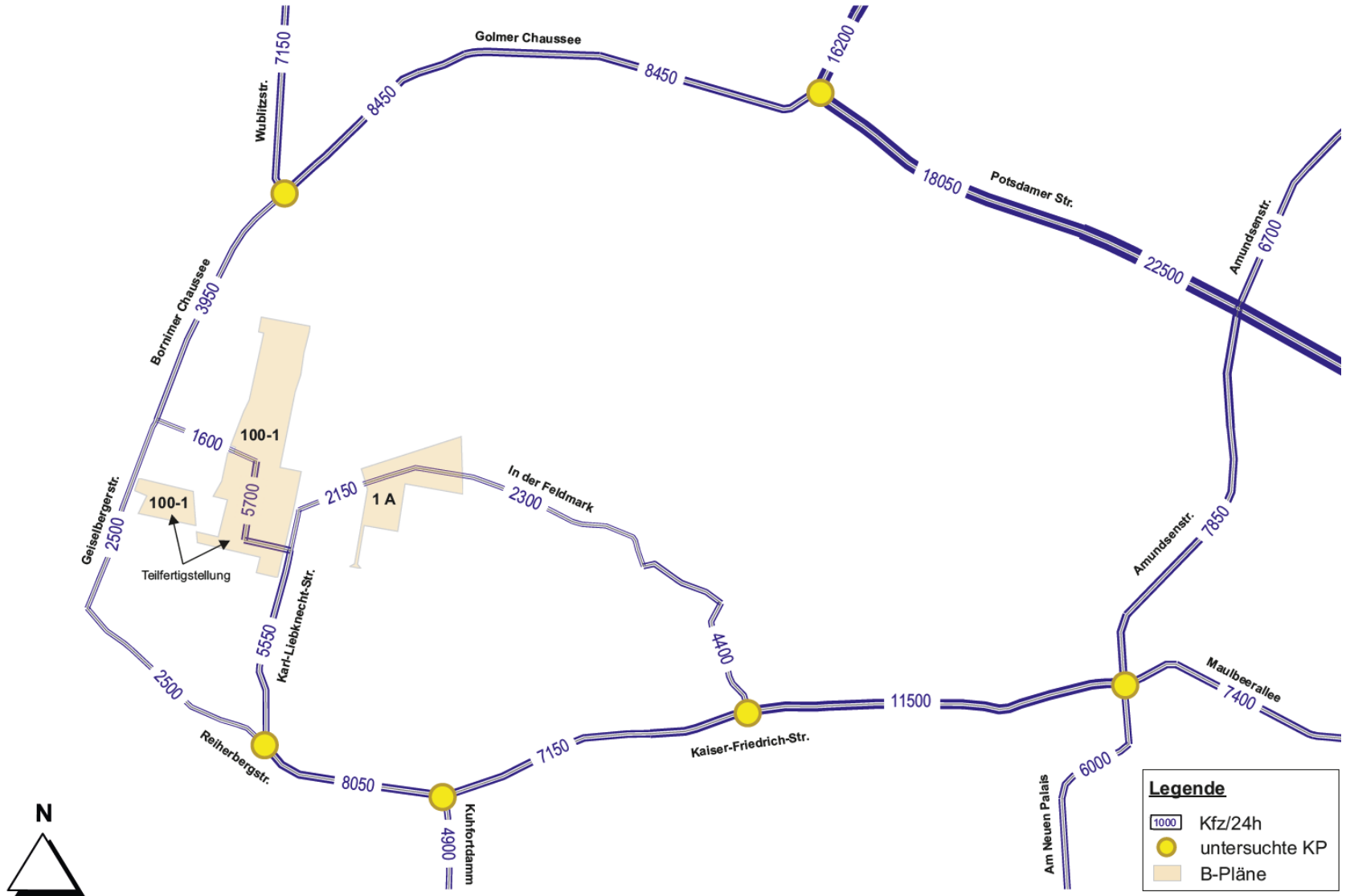
Untersuchte Prognosefälle

- 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

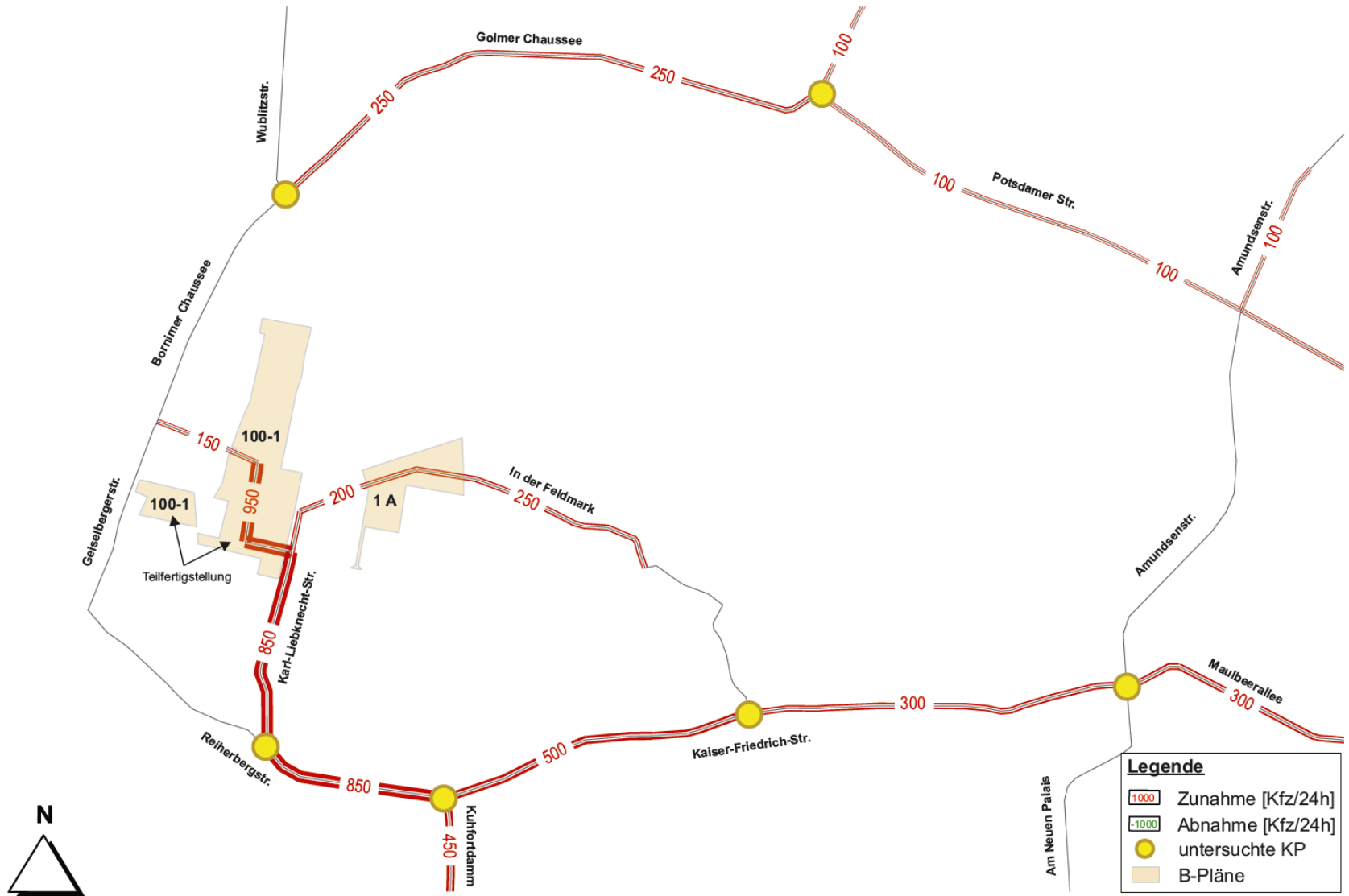
Prognose-Nullfall 2025 (DTV_w)



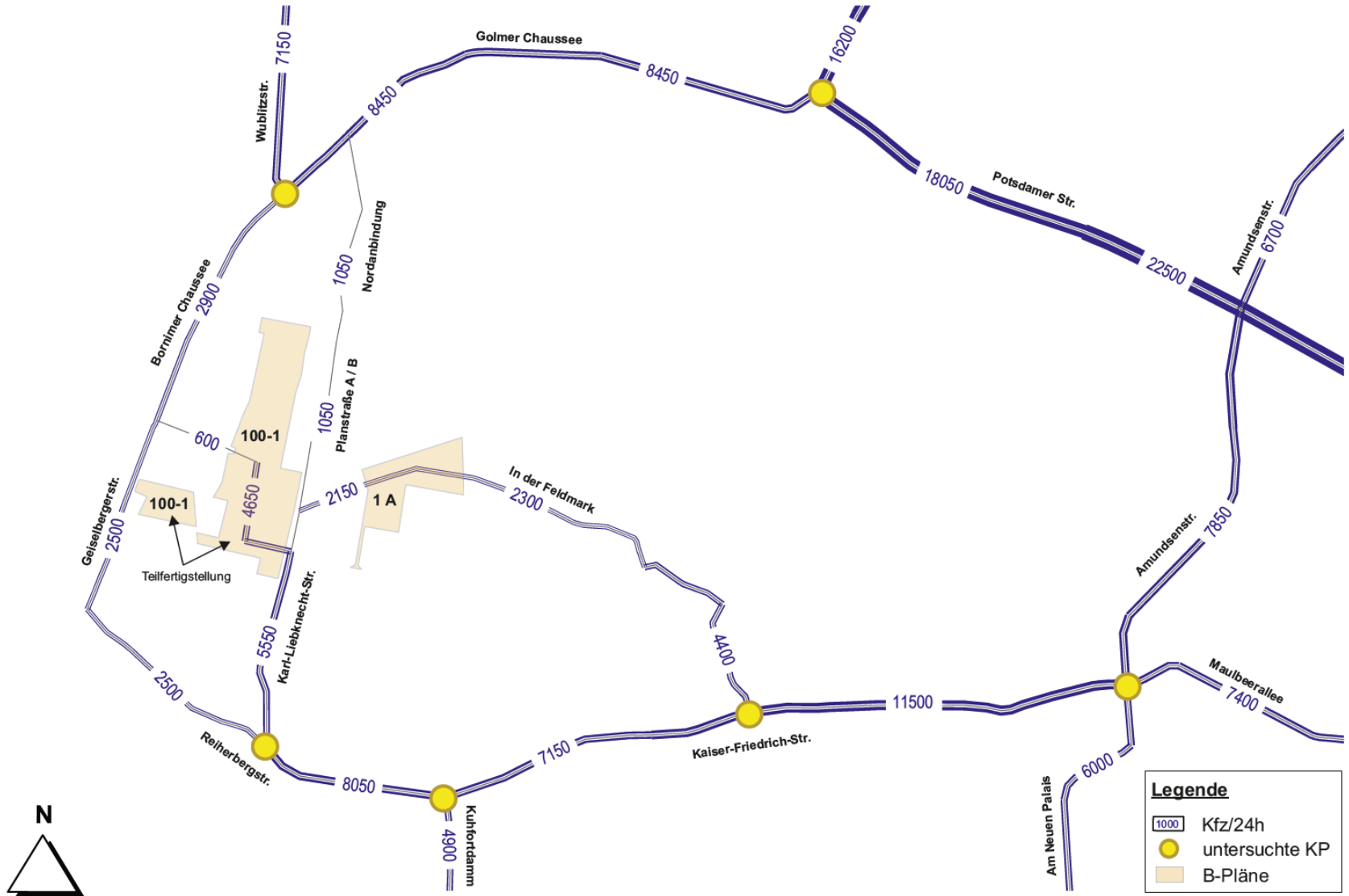
Prognose-Planfall-1a 2025 (DTV_w): Entwicklungsstufe 1, ohne Nordanbindung



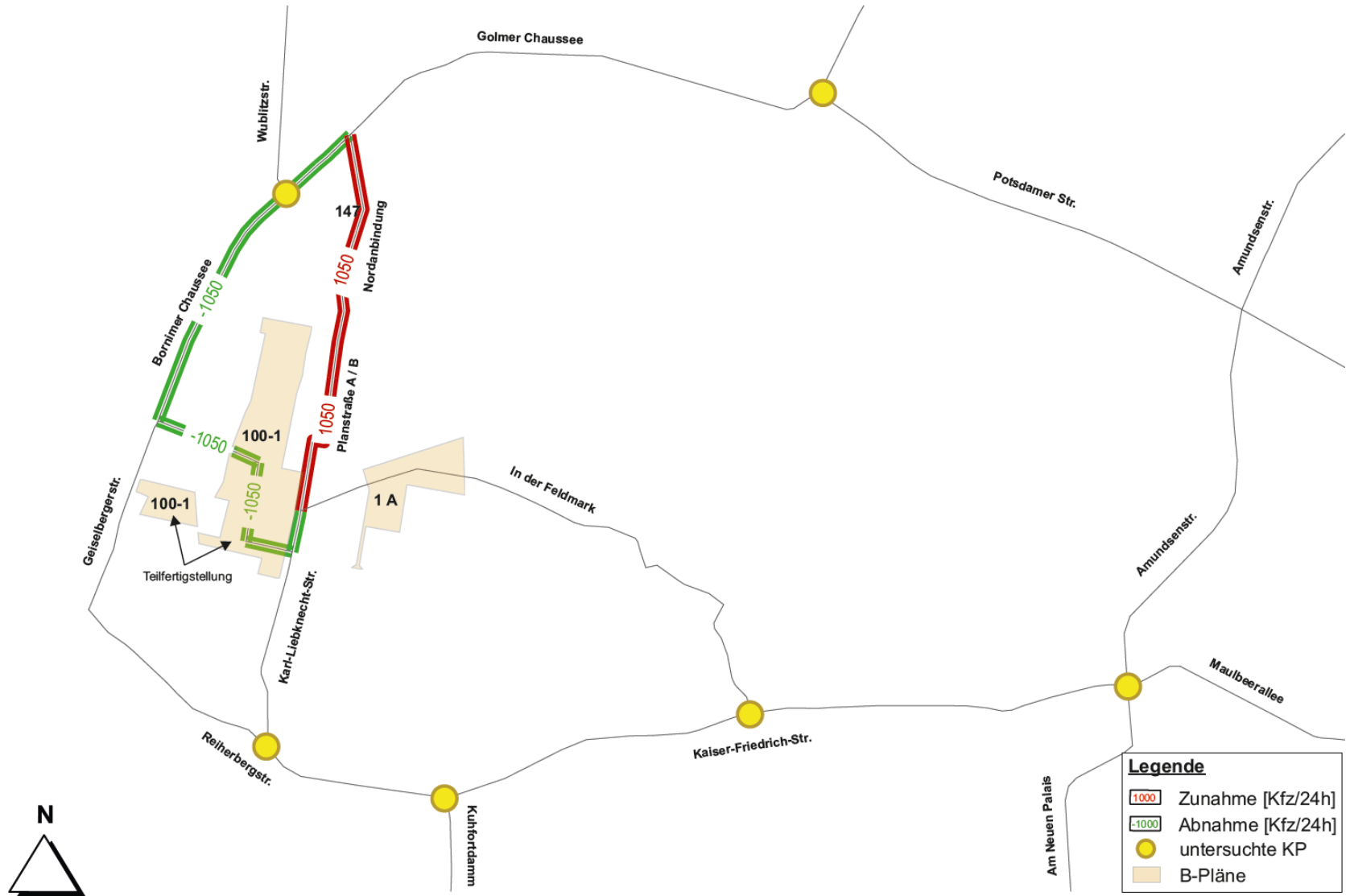
Differenznetz: Prognose-Planfall-1a minus Prognose-Nullfall (DTV_w)



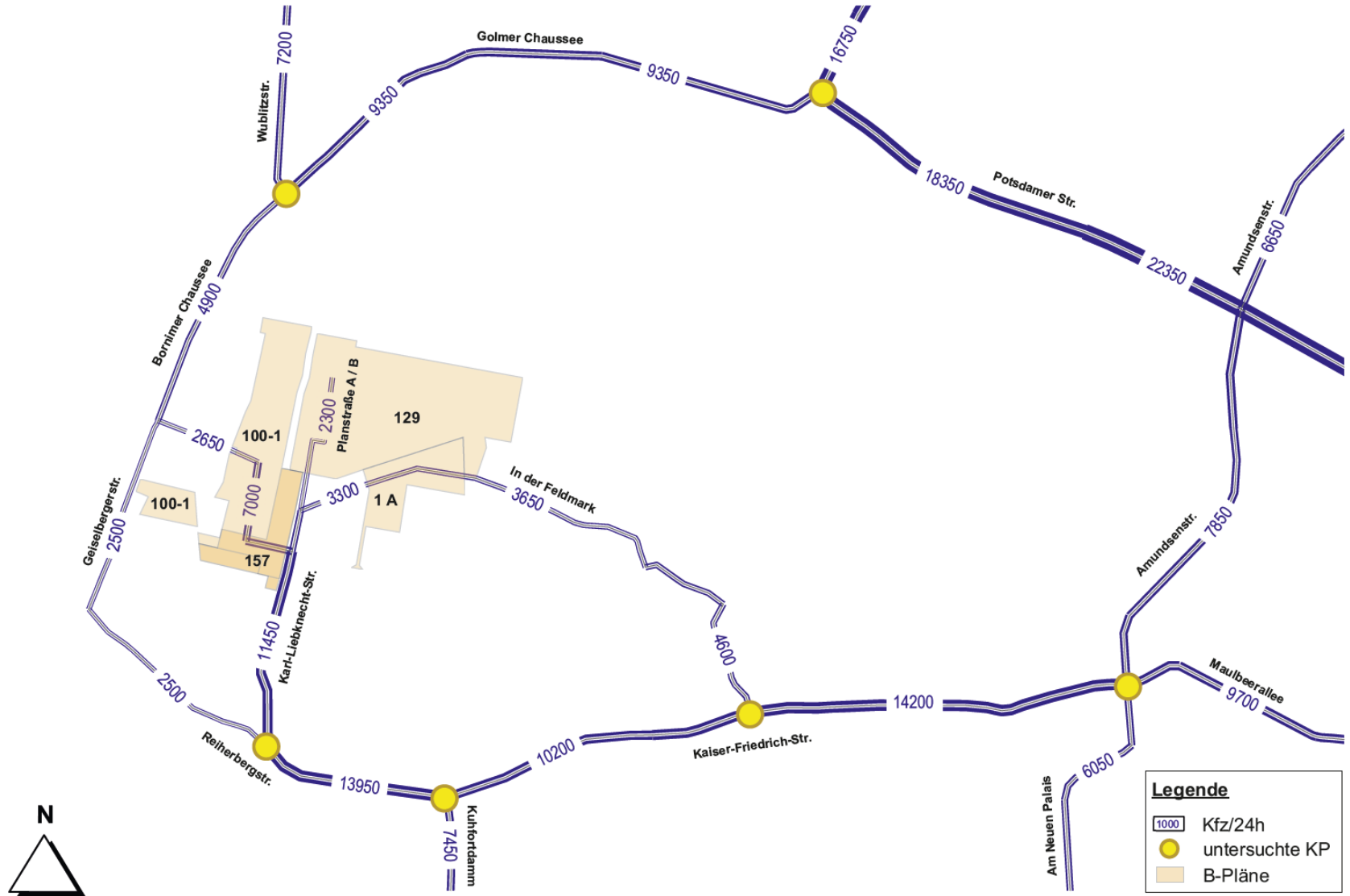
Prognose-Planfall-1b 2025 (DTV_w): Entwicklungsstufe 1, mit Nordanbindung, mit Planstraße A/B



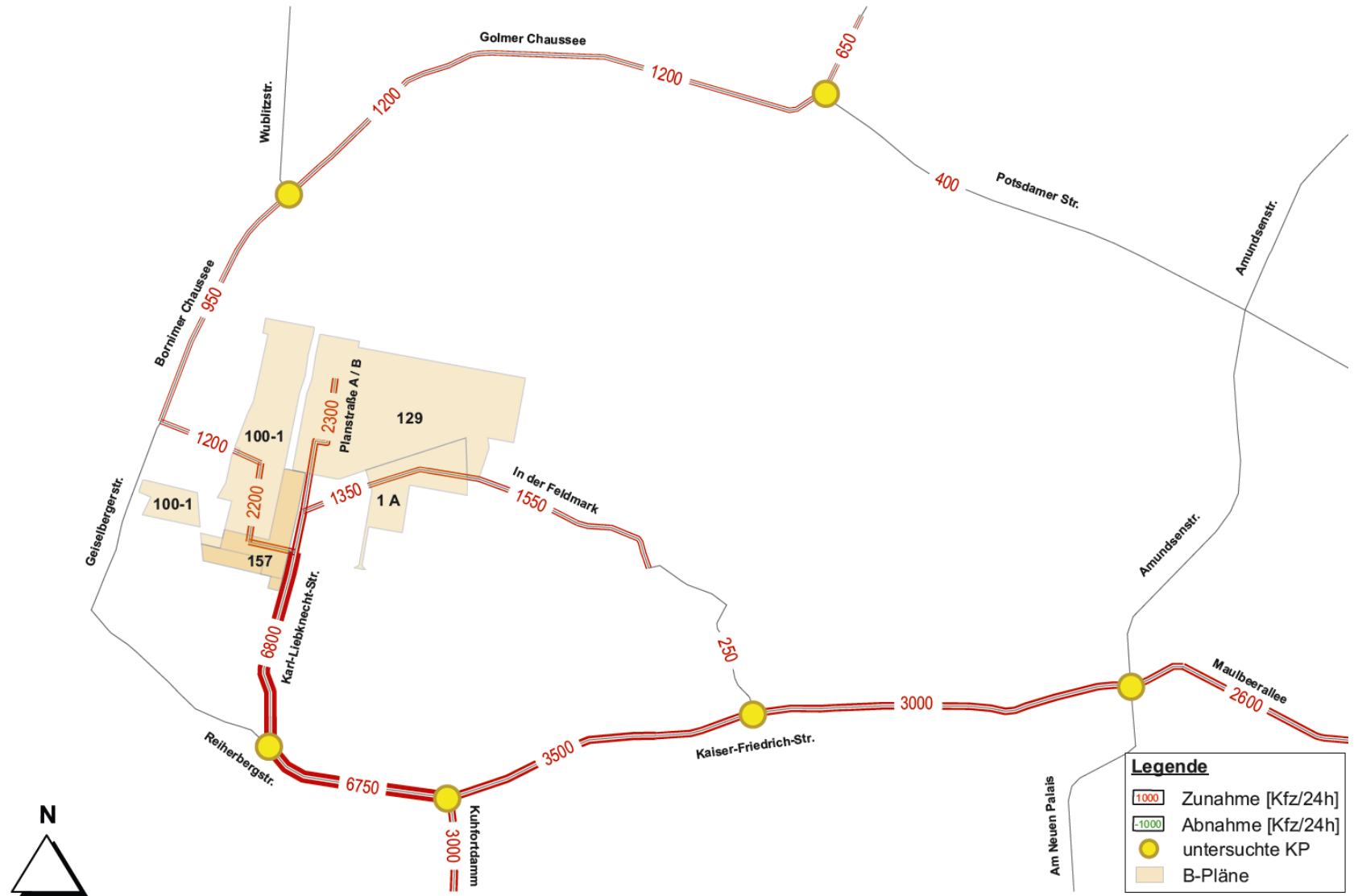
Differenznetz: Prognose-Planfall-1b minus Prognose-Planfall-1a (DTV_w)



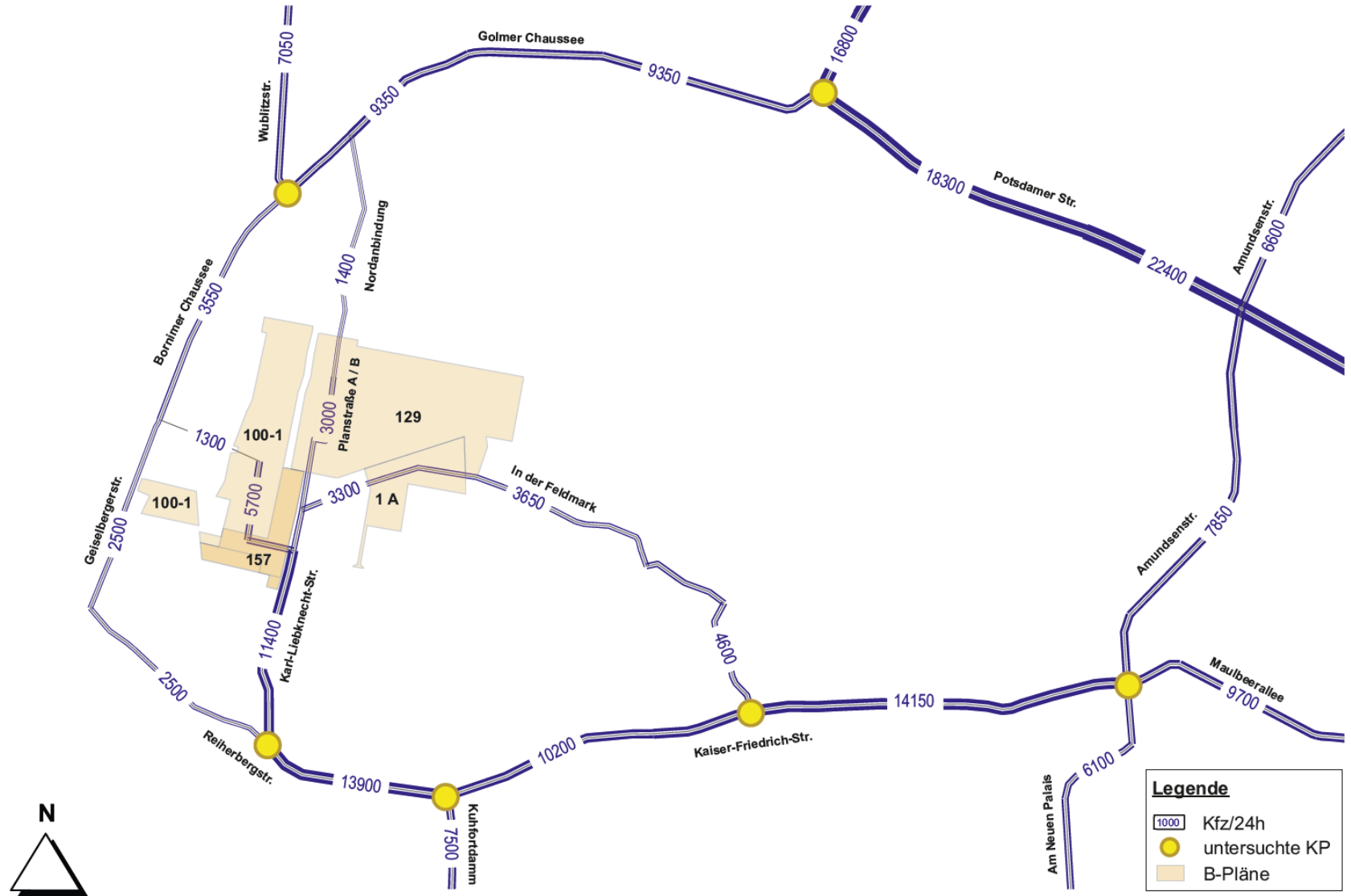
Prognose-Planfall-2a 2025 (DTV_w): Entwicklungsstufe 2, ohne Nordanbindung, mit Planstraße A/B



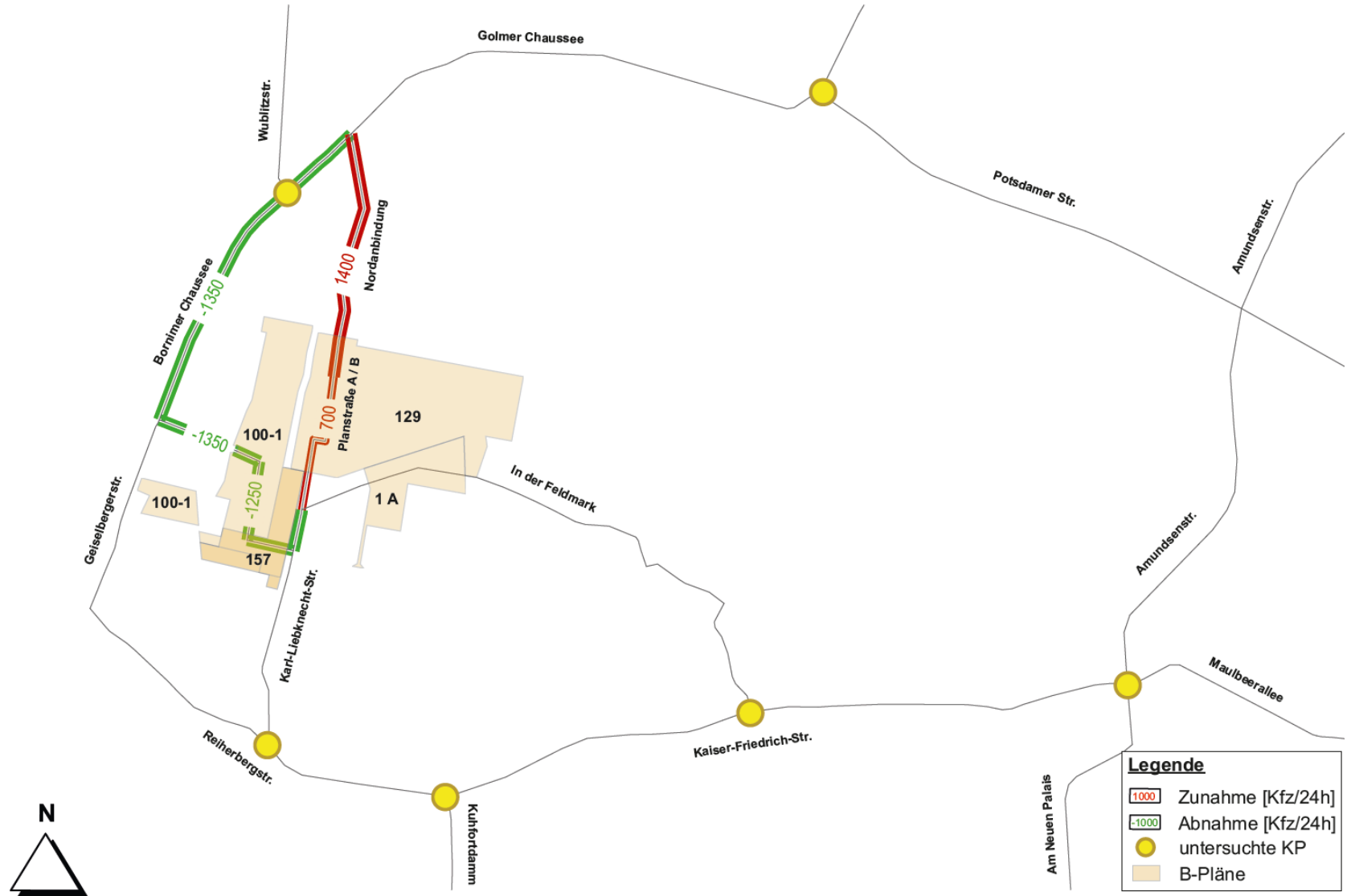
Differenznetz: Prognose-Planfall-2a minus Prognose-Nullfall (DTV_w)



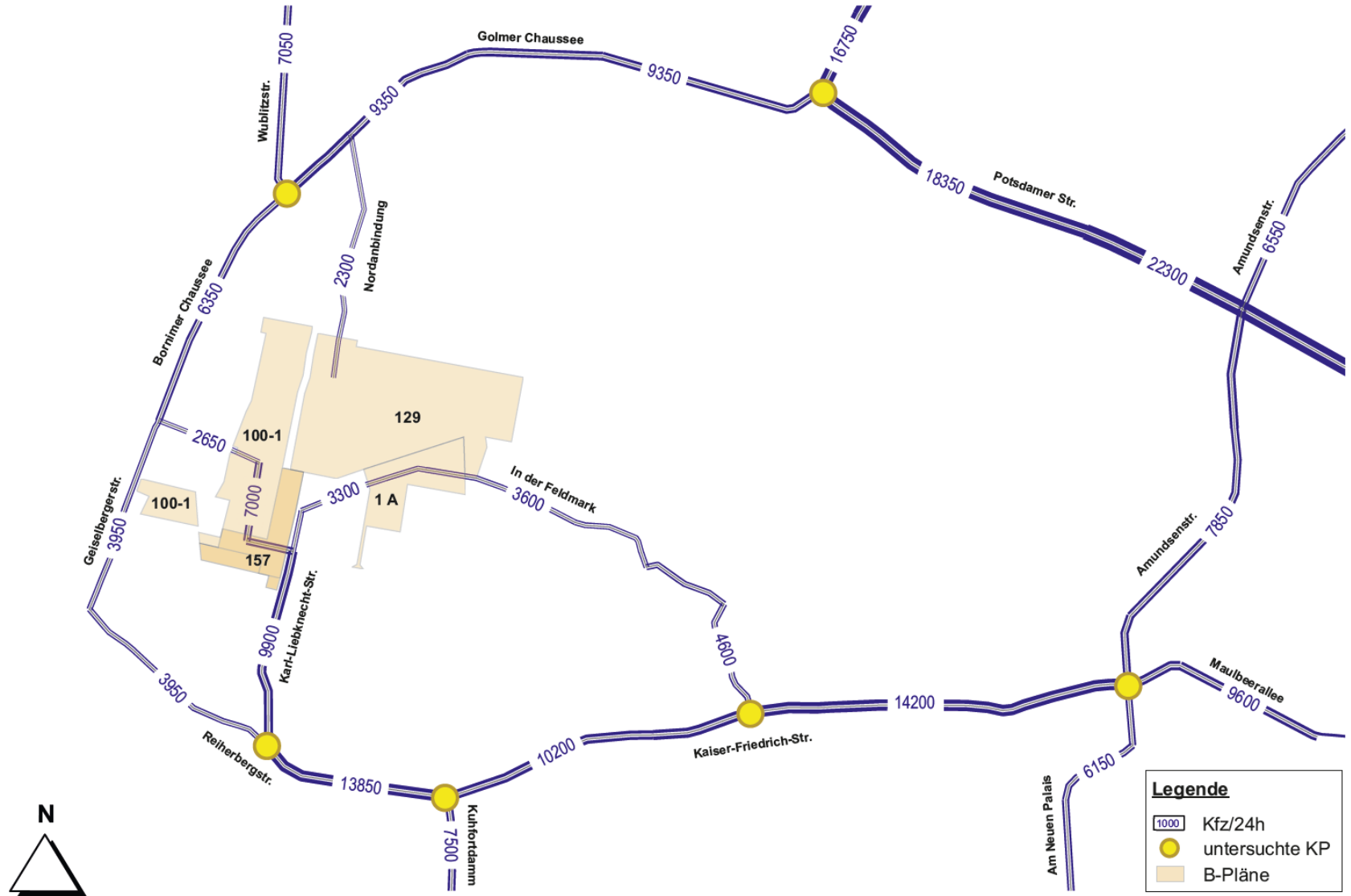
Prognose-Planfall-2b 2025 (DTV_w): Entwicklungsstufe 2, mit Nordanbindung, mit Planstraße A/B



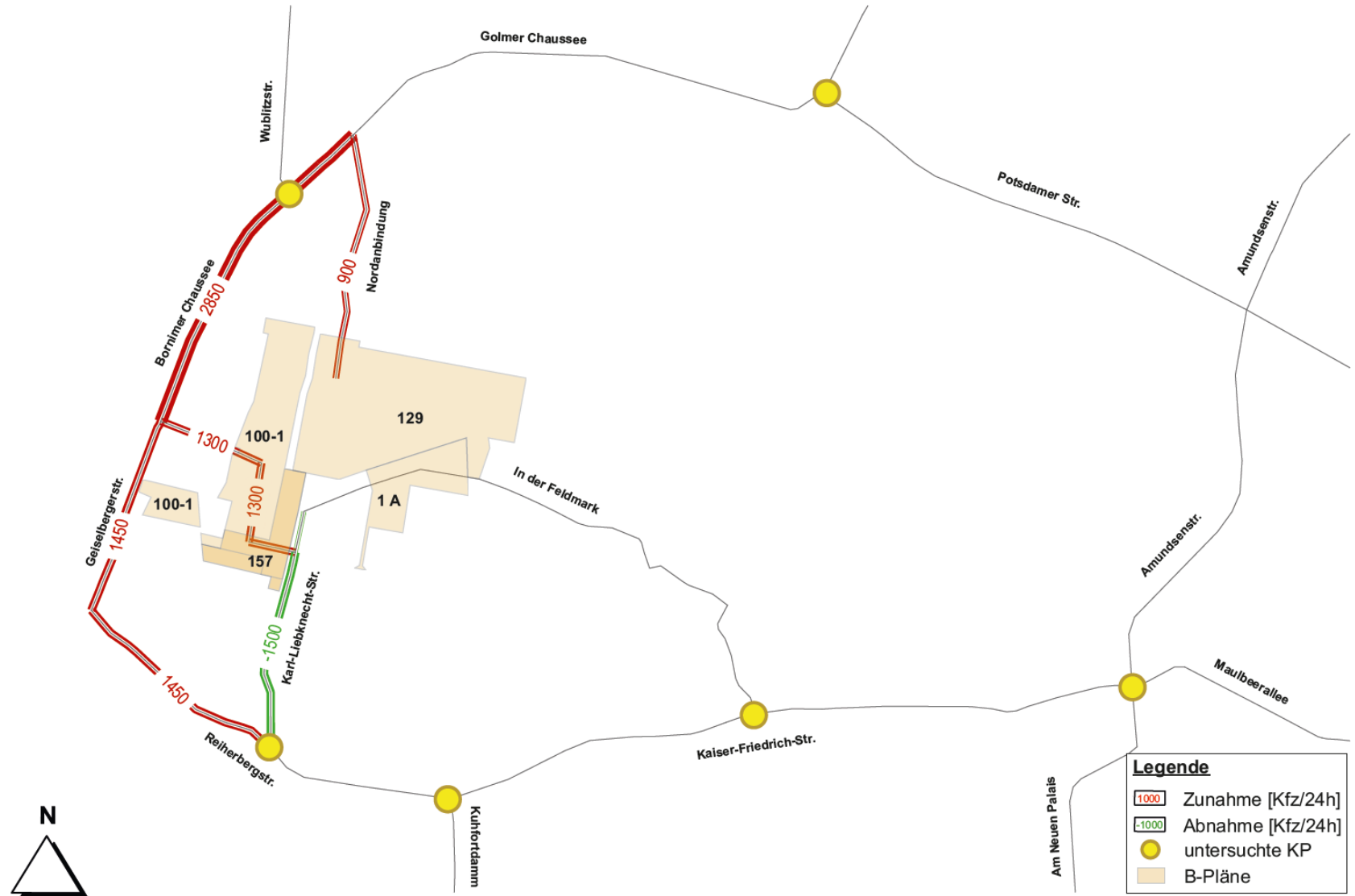
Differenznetz: Prognose-Planfall-2b minus Prognose-Planfall-2a (DTV_w)



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

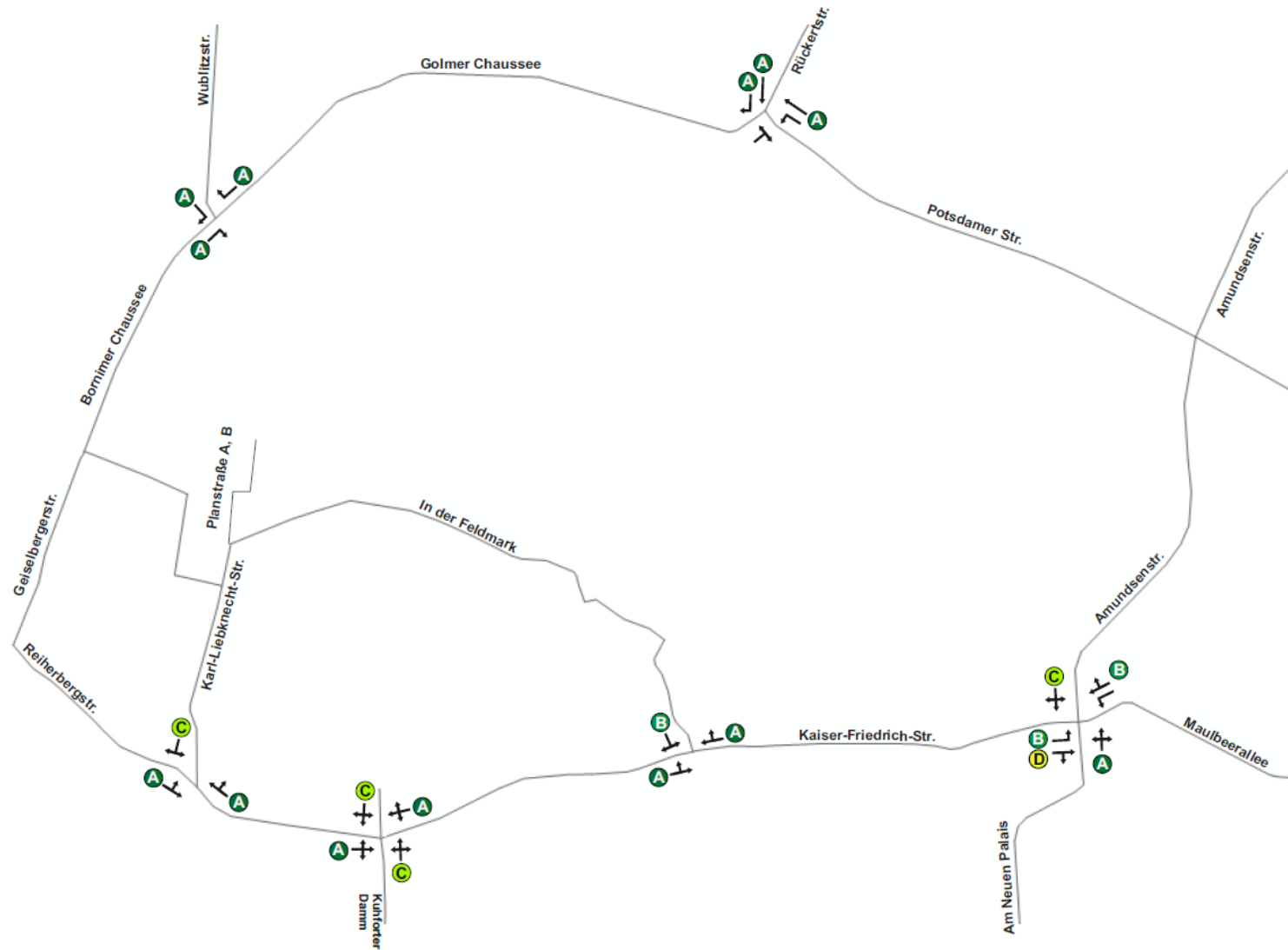
- Ermittlung der Spitzenbelastungen (Früh und Spät) der untersuchten Knotenpunkte
- Leistungsfähigkeitsanalyse ohne Maßnahmen
- Erarbeitung und Darstellung von Maßnahmen
- Leistungsfähigkeitsuntersuchungen mit Maßnahmen

4. Leistungsfähigkeitsanalyse

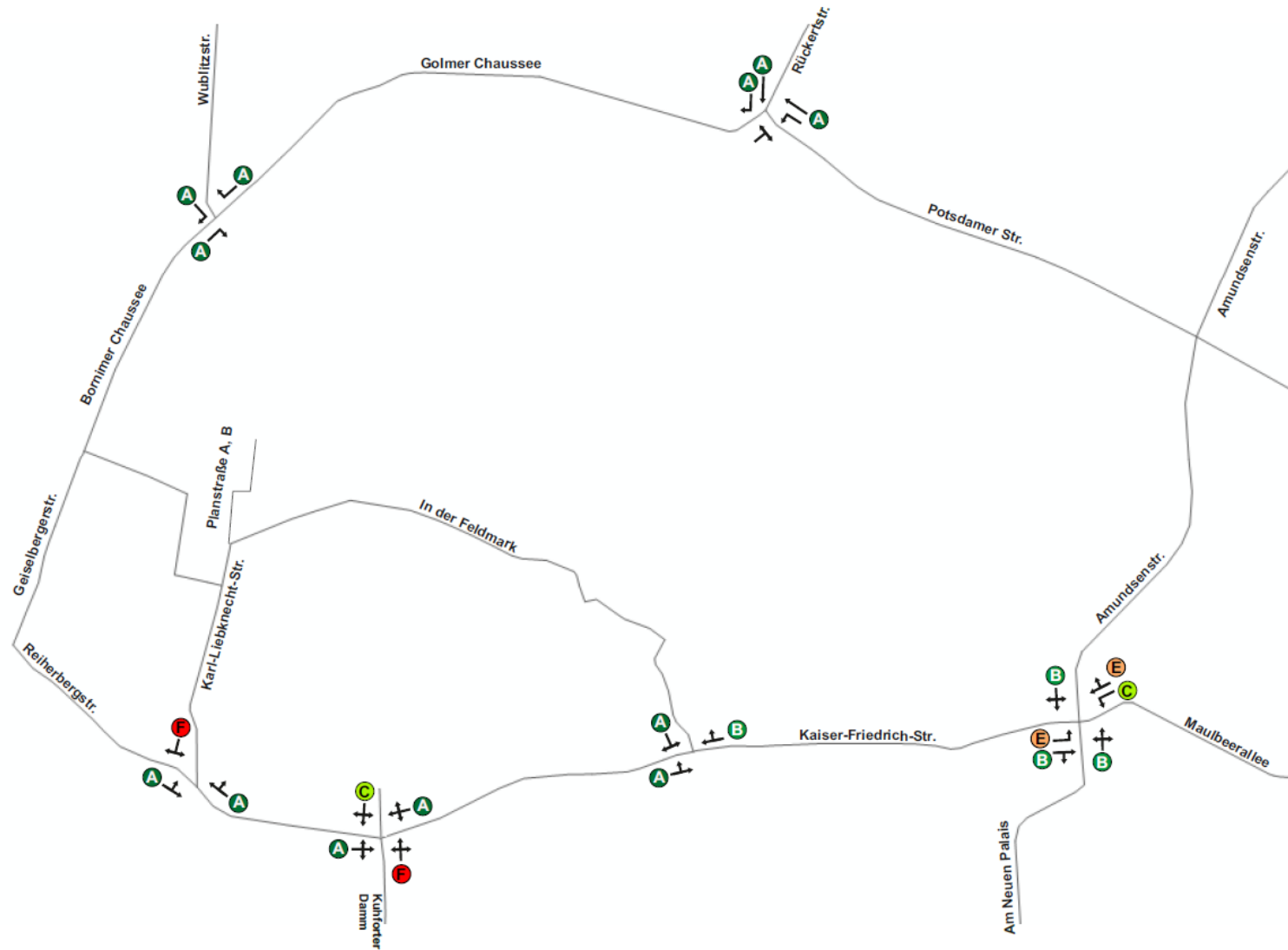
Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs im Kfz-Verkehr nach HBS 2015

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)