

4

**BE für den Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität am 17.12.2020  
gemäß Beschluss: 20/SVV/0162 vom 20.05.2020  
Gefahrquelle Fußgängerüberweg Hegelallee, Höhe Werner-Alfred-Bad**

Zur Beurteilung der Verkehrssicherheit im Bereich der Mittelinsel vor dem Werner-Alfred-Bad wurde aufgrund des Beschlusses 20SVV0162 vom 20.05.2020 extern eine verkehrstechnische Sicherheitsuntersuchung durchgeführt.

Neben Verkehrsbeobachtungen und –erhebungen wurde dabei auch die polizeiliche Unfallstatistik der letzten Jahre ausgewertet.

Im Ergebnis konnte festgestellt werden, dass im Zusammenhang mit der Querungsstelle vor dem Werner-Alfred-Bad keine besonderen Gefahrenlagen erkennbar sind. So wurden auch seit 2017 (soweit reicht die polizeiliche Unfallstatistik zurück) keine Unfälle in diesem Bereich polizeilich registriert.

Darüber hinaus liegen auch keine anderen Ermächtigungsgrundlagen für weitere verkehrsorganisatorische Maßnahmen vor.

Aus diesem Grund sind weder

1. eine dauerhafte oder temporäre geschwindigkeitsreduzierte Strecke (z.B. Tempo-30) noch
2. die Einrichtung eines allgemeinen Gefahrenzeichens VZ 133 StVO (Fußgänger) noch
3. weitere Fahrbahnmarkierungen

anordnungsfähig.

Die dortige Verkehrssicherheit wird aber dennoch weiter beobachtet und wenn erforderlich, notwendige Maßnahmen zur Verkehrssicherung ergriffen.

Thomas Schenke

4

**BE für den Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität am 17.12.2020 gemäß  
Beschluss: 20/SVV/0434 vom 19.08.2020  
Anwohnerparken in der Siedlung am Schillerplatz**

Für die Einrichtung eines Bewohnerparkbereichs ist neben dem Gemeindebeschluss der verkehrsrechtliche Nachweis über eine hohe Parkraumauslastung in einem Gebiet bei gleichzeitig hohem Fremdarkeranteil erforderlich.

Für die im Parkraumbewirtschaftungskonzept als Beobachtungsgebiet gekennzeichnete Siedlung am Schillerplatz konnte dieser Nachweis in der Vergangenheit nicht erbracht werden. Nachdem die Parkraumbewirtschaftung im November 2019 auf den westlichen Teil der Brandenburger Vorstadt ausgedehnt wurde, sind aufgrund erwarteter Verdrängungseffekte am Schillerplatz und im angrenzenden Bereich entlang der Straße Auf dem Kiewitt im Dezember 2019 erneut Parkraumerhebungen durchgeführt worden. Hierbei wurde eine über dem Schwellwert von 85% liegende Parkraumauslastung nachgewiesen, so dass die Voraussetzungen für die Einrichtung eines Bewohnerparkbereichs vorliegen.

Die Umsetzung der Maßnahmen ist für das erste Halbjahr 2021 in Abhängigkeit der Witterung und vor allem der Pandemiesituation vorgesehen. Für die Einrichtung des Bewohnerparkbereichs ist neben dem Beschilderungsaufwand und dem Einbau von Parkscheinautomaten auch der Prozess der Antragsbearbeitung samt Ausgabe von Bewohnerparkausweisen erforderlich. Aufgrund des erwarteten Antragsaufkommens und dem damit einhergehenden Bürgerverkehr im Rathaus ist die Einrichtung des Bewohnerparkbereichs nur bei einer Lockerung der Pandemieregulungen möglich.

Thomas Schenke

4

**BE für den Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität am 17.12.2020 gemäß  
Beschluss: 20/SVV/0435 vom 19.08.2020  
Anwohnerparken in der Siedlung Stadtheide**

Für die Einrichtung eines Bewohnerparkbereichs ist neben dem Gemeindebeschluss der verkehrsrechtliche Nachweis über eine hohe Parkraumauslastung bei gleichzeitig hohem Fremdarkeranteil erforderlich.

Für das Gebiet der Siedlung Stadtheide sind beide Voraussetzungen bislang nicht gegeben. Mit der Ende Oktober 2020 durchgeführten Parkraumerhebung konnte der Nachweis über die hierfür notwendige Parkraumauslastung im Gebiet nicht erbracht werden. Auch wenn in einzelnen Abschnitten eine sehr hohe Auslastung festgestellt wurde, liegt diese im Gesamtgebiet zwischen Im Bogen und Zeppelinstraße tagsüber nur bei 76%.

Der Besucherverkehr auf dem benachbarten Areal des Luftschiffhafens unterlag bzw. unterliegt derzeit starken Einschränkungen. Sobald dieser wieder das normale Niveau erreicht, ist mit einem erhöhten Fremdarkeranteil und einer insgesamt höheren Auslastung des begrenzt vorhandenen öffentlichen Parkraums zu rechnen, so dass bei einer erneuten Erhebung der rechtlich erforderliche Verkehrsnachweis ggf. erbracht werden kann. Unter Vorbehalt der Entwicklung des Pandemiegeschehens ist daher eine Nacherhebung für den Sommer 2021 geplant.

Thomas Schenke

KUM am 17.12.2020

**DS-Nr.:** 20/SVV/0530  
**Titel:** Straßenbahnschienen sicher queren, Gefahren für Radfahrer und Fußgänger minimieren

Berichterstattung:

**1.) welche Systeme am Markt existieren, mit denen das Queren von Straßenbahnschienen (für Radfahrer) und Fußgänger sicher ermöglicht werden kann,**

Es gibt derzeit auf dem Markt kein zugelassenes System, um das sichere Queren von den im Potsdamer Straßenbahnnetz verwendeten Rillenschienen für Radfahrer und Fußgänger sicher zu ermöglichen. Lediglich für Vignolschienen gibt es erste Lösungen für Bahnübergänge (Eisenbahn). Zudem testet die Stadt Basel ab 2021 ein neues System für Straßenbahnen ebenfalls mit Vignolschienen.

**2.) neuralgische Bereiche auf Potsdams Straßen zu identifizieren und**

Als neuralgisch aufgrund von Unfallauffälligkeiten von Radfahrenden mit Straßenbahnschienen haben sich in der Vergangenheit die folgenden zwei Straßenabschnitte herausgestellt:

- Rudolf-Breitscheid-Straße im Bereich der S-Bahn bis zur Wattstraße
- Friedrich-Ebert-Straße zwischen Charlottenstraße und Nauener Tor

In beiden genannten Straßenabschnitten fährt die Straßenbahn auf Rillenschienen.

**3.) ein Konzept zu entwickeln, diese neuralgischen Bereiche für Radfahrer und Fußgänger durch Einbau dieser Systeme, eine entsprechende Radweg- und Fußwegführung sowie deren Kennzeichnung sicherer zu gestalten.**

Für die Rudolf-Breitscheid-Straße wird eine Sicherheitsuntersuchung durchgeführt (siehe DS 20/SVV/1295) und das Thema dabei eingehend betrachtet. Parallel wird der Praxistest in Basel beobachtet.

Bei Zulassung des neuen Schienensystems in Deutschland, könnte auch die Anwendung in der R.-Breitscheid-Straße geprüft werden. Für die Umsetzung wäre aber der Austausch des stadtauswärts führenden Gleises in dem Abschnitt notwendig, da das System nur bei Vignolschienen anwendbar wäre.

In der Friedrich-Ebert-Straße wird die Unfallentwicklung nach der Herausnahme des Parkens in diesem Abschnitt beobachtet. Der begrenzte Verkehrsraum zwischen parkenden Fahrzeugen und den Schienen hat die Unfälle in der Vergangenheit begünstigt.

Anlage:

## Vignolschiene



## Rillenschiene



Abbildung oben:  
Vignolschiene und einer Rillenschiene

Profilansichten einer

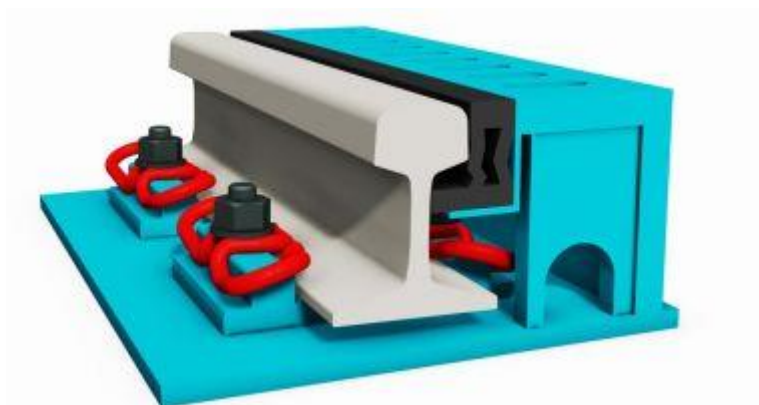


Abbildung: Schienensystem mit Vignolschiene und Gummiverfüllung der Rille, welches in Basel getestet werden soll.

an die Mitglieder des Ausschusses für Klima, Umwelt und Mobilität

**Berichterstattung für den Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität am 17.12.2020  
gemäß Beschluss: 20/SVV/0771 vom 16.09.2020  
Beschattung von Spielplätzen**

Der Beschluss durch die Stadtverordneten erfolgte am 16.09.2020. Parallel zu diesem Beschluss ergab sich ein tödlicher Unfall mit einem Sonnensegel auf einem Schulhof in der Schweiz. Drei Jungen kletterten am Abend des 13.09.2020 auf ein Sonnensegel, das Sonnensegel riss, und sie fielen drei Meter tief. Ein Junge verstarb noch in der Nacht, ein Junge erlitt schwere Kopfverletzungen, die in der Folge zu bleibenden Schäden führten, und ein Junge brach sich den Arm.

*Vor dem Hintergrund dieses Unfalls ist die Beschattung auf Spielplätzen mit Sonnensegeln zwingend neu zu bewerten.*

Auf kommunalen Spielplätzen gewährleisten die entsprechenden Normen (DIN 18034 und DIN EN 1176) einen sehr hohen Sicherheitsstandard. Spielplätze und Spielgeräte werden so gebaut, dass sie für die Kinder, trotz der beabsichtigten Herausforderungen, eine möglichst große Sicherheit bieten. In regelmäßigen Inspektionen werden die Spielplätze auf Verschleiß, Verfall und Vandalismus überprüft, um auch im Betrieb eines Spielplatzes die Sicherheit fortlaufend garantieren zu können. Dementsprechend ist auch bei der Errichtung von Sonnenschutz auf Spielplätzen der Aspekt der Sicherheit immer dem Aspekt der Beschattung vorzuziehen.

Bei einer kurzfristigen Beschattung, die mit Hilfe eines Sonnensegels erzeugt wird, können jederzeit vergleichbare Unfälle vorkommen. Die Verkehrssicherheit von Sonnensegeln auf kommunalen Spielplätzen kann die Landeshauptstadt Potsdam nicht gewährleisten; auch sind Haushaltsmittel für Sonnensegel und deren Unterhaltung nicht im Haushalt 2021 eingestellt. So ist es Strategie der Landeshauptstadt Potsdam, auf den unbeschatteten kommunalen Spielplätzen für Beschattung durch Bepflanzung oder durch schattenspendende Spielgeräte sukzessive mit vorhandenen Haushaltsmitteln zu sorgen.

Die Landeshauptstadt Potsdam wird, gemäß dem Beschluss vom 16.09.2020, auch bei Neuplanungen und Sanierungen von Spielplätzen immer auf eine langfristige Beschattung von Teilbereichen des Spielplatzes achten. Die Beschattung kann mit Hilfe von Bäumen/Sträuchern oder Spielgeräten aus dem Haushalt erfolgen. Bei der Beschattung mit Bäumen, die nebenbei auch ein angenehmes Kleinklima erzeugen, ist allerdings darauf zu achten, dass Baumwurzeln nicht im Fallbereich der Spielgeräte liegen dürfen. Die Beschattung durch Spielgeräte erfolgt z.B. durch unterschiedliche Formen der Überdachung.

Eine Beschattung von 50% der gesamten Spielplatzflächen kann auch auf diesem Wege nicht in einer realistischen Weise erfolgen, da jeweils die individuelle Lage und die Rahmenbedingungen zu beachten sind. Die Gesamtfläche aller Spielplätze beträgt ca. 22 ha. Halbiert man die Zahl wäre man bei 11 ha zu beschattender Fläche.

Im Spielflächenentwicklungskonzept, welches der Stadtverordnetenversammlung Anfang 2021 vorgelegt wird, sind weitergehende Erläuterungen enthalten.

**BE für den Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität am 17.12.2020  
gemäß Beschluss: 20/SVV/0777 vom 16.09.2020  
Verkehrsberuhigung Anliegerstraße Nedlitzer Straße - Teilstück Nr. 17 A - 18 B**

Sowohl der Straßenzustand als auch die Verkehrssicherheit und das dort gefahrene Geschwindigkeitsniveau wurden überprüft.

Hinsichtlich der gefahrenen Geschwindigkeit lässt sich feststellen, dass obwohl auch Geschwindigkeiten von knapp 30 km/h gemessen wurden, die durchschnittliche Geschwindigkeit bei 13 km/h liegt und damit deutlich unter der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Dies ist sicher auch dem Straßenausbauzustand, der aufgrund seiner geringen Breite keinen Begegnungsverkehr zulässt, geschuldet.

Es konnte zudem ebenfalls festgestellt werden, dass obwohl deutlich mehr Radverkehr in Richtung Nedlitzer Straße auftritt, der KFZ-Verkehr aus Richtung Nedlitzer Straße, dreifach höher ist als der entgegengerichtete KFZ-Verkehr.

Insgesamt passieren diesen Straßenabschnitt etwa 330 Fahrräder und knapp 400 KFZ in 24 Stunden.

Die polizeiliche Unfallstatistik weist diesen Straßenabschnitt darüber hinaus als unfallunfallig aus.

Aufgrund dieser Untersuchungsergebnisse ist beabsichtigt, diese Straße in die angrenzende Tempo-30-Zone zu integrieren und gleichzeitig die Einfahrt in diesen Straßenabschnitt von der Nedlitzer Straße aus zu untersagen. Dem Radverkehr soll aber dennoch die Zufahrt auch von der Nedlitzer Straße aus gestattet bleiben. Mit diesen Maßnahmen kann der KFZ-Verkehr um voraussichtlich ca. 75% bzw. auf 300 Fahrzeuge reduziert werden.

Diese Maßnahmen wurden bereits sowohl verwaltungsintern als auch mit der Polizei abgestimmt, sodass eine kurzfristige Umsetzung im 1. Quartal 2021 vorgesehen ist.

Thomas Schenke

4

**BE für den Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität am 17.12.2020  
gemäß Beschluss: 20/SVV/0855 vom 16.09.2020  
Mehr Sicherheit für Kreuzung Hügелweg**

Zur Beurteilung der Verkehrssicherheit auf dem Hügелweg erfolgten neben Verkehrsbeobachtungen und –erhebungen auch die Auswertung der polizeilich geführten Unfallstatistik sowie die Überprüfung der dortigen Verkehrsorganisation.

Die Ergebnisse dieser Untersuchungen haben ergeben, dass die polizeiliche Unfallstatistik diese Straße – einschließlich ihrer Knotenpunkte – als sehr unfallunauffällig ausweist. Unfälle, die auf unübersichtliche Situationen in Kreuzungsbereichen zurückzuführen sind, konnten dieser Unfallstatistik nicht entnommen werden.

Zudem gilt an Kreuzungen im Verlauf des Hügелwegs ausnahmslos – wie in Tempo-30-Zonen üblich und verkehrsrechtlich vorgesehen – die Vorfahrtsregelung „Rechts-vor-Links“. Diese Vorfahrtsregelung erfordert zwar eine höhere Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmer, trägt aber in einem hohen Maße auch zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Geschwindigkeitsdämpfung bei.

Unter diesen Gesichtspunkten bieten alle Kreuzungen ausreichende Sichtbeziehungen, um eine sichere Verkehrsabwicklung zu ermöglichen. Insofern können Verkehrsspiegel keine Sicherheitserhöhung bieten, zumal diese nur einen verzerrten Blick auf einen kleinen Bereich ermöglichen und dadurch sich nicht nur die Fahrgeschwindigkeiten, sondern z.B. auch die Entfernungen anderer Verkehrsteilnehmer schwer abschätzen lassen.

Aufgrund straßenbaulicher Gegebenheiten, die eine klare Erkennbarkeit der „Rechts-vor-Links-Regelung“ nicht zulassen, wurde 2010 die Kreuzung Florastraße / Pannenbergstraße zusätzlich mit einer Vorfahrtsbeschilderung versehen.

Die Verkehrssicherheit in diesem Gebiet wird aber dennoch weiter beobachtet und wenn erforderlich, notwendige Maßnahmen zur Verkehrssicherung ergriffen.

Thomas Schenke



4

**BE für den Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität am 17.12.2020  
gemäß Beschluss: 20/SVV/0863 vom 20.05.2020  
Temporäre Spielstraßen einrichten**

Für derartige Maßnahmen ist eine umfassende Bedarfsanalyse mit Sozialraumbezug und ein Abgleich mit dem vorhandenen Straßennetz und Betrachtung von Verkehrssicherheitsaspekten erforderlich. Infolgedessen wurden durch die Verwaltung diesbezügliche Untersuchungen veranlasst.

Bis dato liegen noch keine abschließenden Untersuchungsergebnisse vor.

Nach Abschluss dieser umfangreichen Untersuchung wird der Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität voraussichtlich im Februar 2021 über das Ergebnis informiert.

Thomas Schenke

**BE für den Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität am 17.12.2020 gemäß  
Beschluss: 20/SVV/0867 vom 04.08.2020  
Ortsdurchführung (L204) Paaren sicherer machen**

Auf übergeordneten Straßen, wie auch Landesstraßen mit erheblichem Verkehr, werden Bushaltestellen abseits der Hauptfahrbahn vorrangig in sogenannten Busbuchten angelegt. Die bemängelte Verkehrssituation an der Bushaltestelle Paaren sowie derzeitige Fragen zur Verkehrssicherheit liegen offenbar in der baulich erkennbaren Konstellation des Haltestellenbereiches begründet. Hier würde ein möglicher Umbau der Fahrbahn und des Haltestellenbereiches mit der Führung des Busses in eine Busbucht die bemängelte Verkehrssituation beheben und die Verkehrssicherheit in diesem Bereich der Landesstraße grundsätzlich verbessern. Die Aufstellfläche für wartende Fahrgäste wäre in der Tiefe erweitert. Der Verkehrsfluss würde während des Bushaltens gewährleistet sein. Wartende Fahrgäste stünden nicht mehr unter dem Eindruck einer potentiellen Gefährdung durch den nah vorbeifließenden Verkehr.

Nach Überprüfung und Auswertung dieser besonderen Situation im Bushaltestellenbereich, insbesondere in Verbindung mit dem sich aktuell darstellenden Lkw-Unfallgeschehens in der Ortslage Paaren, wird die zulässige Geschwindigkeit für Lkw auf 30 km/h zunächst bis zum möglichen Umbau des Haltestellenbereiches beschränkt. Die Umsetzung der Beschilderungsmaßnahme wird voraussichtlich bis Ende 2020 abgeschlossen sein.

Aus Gründen der empfundenen Lärmbelästigung durch den anfallenden Verkehr ist, wie dem OBR seit Februar 2020 durch detaillierte Mitteilung vorliegt, derzeit keine Geschwindigkeitsrestriktion für die Landesstraße möglich bzw. rechtlich zulässig.

In der Ortslage Paaren hat die Hauptstraße einen geraden und übersichtlichen Streckenverlauf. Dies ermöglicht den Passanten wie auch den Fahrzeugführern sich vorausschauend und problemlos auf Querungen der Straße allseits vorausschauend einzustellen.

Jeweils unter Nutzung der sich jederzeit ergebenden Lücken im Verkehrsfluss und beidseitiger Aufmerksamkeit im Straßenverkehr queren Fußgänger die Straße gefahrlos. Die Nutzung der an den Ortseingängen installierten Mittelinseln erleichtert und verbessert dies wesentlich. An den Mittelinseln erfolgen augenscheinlich geringe Fußgängerquerungen. Unfälle mit Fußgängern in der Ortslage oder an den in Rede stehenden Bushaltestellen sind in der polizeilich geführten Unfallstatistik nicht bekannt.

Daher entspricht es dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz, die nunmehr angeordnete Geschwindigkeitsrestriktion auf den Lkw-Verkehr zu beschränken.

Zu registrierten Geschwindigkeitsüberschreitungen in Paaren, wie sie auch vielfach in anderen Straßen Potsdams wahrgenommen werden, ist die Polizei informiert. Mögliche Kontrollen erfolgen von dort prioritär im Rahmen der Dienstausbung.

an die Mitglieder des Ausschusses  
für Klima, Umwelt und Mobilität

**Information zum TOP Ö5 Sonstiges zur Ausschusssitzung am 17.12.2020:  
Bundeswettbewerb „Naturstadt – Kommunen schaffen Vielfalt“**

Mit der DS 20/SVV/0436 hat die Stadtverordnetenversammlung am 03.06.2020 beschlossen, dass sich der Oberbürgermeister unter fachlicher und inhaltlicher Mitwirkung des Vereins StadtrandELFen e.V. am vom Bundesumweltministerium unter Schirmherrschaft der Bundesumweltministerin Svenja Schulze stehenden Wettbewerb „Naturstadt“ bewirbt.

Der Wettbewerb wurde veranstaltet vom Bündnis „Kommunen für biologische Vielfalt e.V.“ und es waren im Rahmen des Bundesprogramms Biologische Vielfalt durch das Bundesamt für Naturschutz mit Mitteln des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit je 25.000 Euro für 40 ausgewählte Projekte ausgelobt.

Teilnehmer konnten alle Gemeinden, Städte und Landkreise in Deutschland auch mit Kooperationspartnern aus Gesellschaft, Wirtschaft oder Forschung sein.

Der Verein „StadtrandELFen e.V.“ hatte sich an die Landeshauptstadt Potsdam gewandt, um als Kooperationspartner der Stadt das Projekt „Potsdamer Wiesentagebuch“ als Wettbewerbsbeitrag einzureichen.

Bei dem Projekt sollten Schülerinnen und Schüler einer Schule über längere Zeit (mind. 1 Jahr) drei verschiedene Vegetationsflächen beobachten und die Veränderungen in Flora und Fauna dokumentieren. Die Unterschiede sollten ausgewertet und Hypothesen gebildet werden. Mit dem Projekt sollte ein Beitrag zur Umweltbildung der Schülerinnen und Schüler geleistet werden, welcher für die Wahrnehmung und Entwicklung der Umwelt sensibilisiert.

Am 24.06.2020 reichte die Landeshauptstadt Potsdam den entsprechenden Wettbewerbsbeitrag ein. Der Eingang des Wettbewerbsbeitrages wurde am 28.06.2020 bestätigt.

Mit Datum vom 23.10.2020 informierte der ausrichtende Verein „Kommunen für biologische Vielfalt e.V.“ die Landeshauptstadt Potsdam, dass der eingereichte Wettbewerbsbeitrag leider nicht zu den 40 prämierten Beiträgen zählt. Dies wurde dem Verein sodann mitgeteilt.