



---

## 17. (außerordentliche) öffentliche Sitzung des Ausschusses für Klima, Umwelt und Mobilität

**Gremium:** Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität  
**Sitzungstermin:** Donnerstag, 25.03.2021, 18:00 Uhr  
**Ort, Raum:** IHK Potsdam, Breits Str. 2 A-C, Haus 2 d, Raum 2.36, 14467 Potsdam

---

### Tagesordnung:

#### Öffentlicher Teil

- 1 Eröffnung der Sitzung
  
- 2 Feststellung der Anwesenheit sowie der ordnungsgemäßen Ladung / Entscheidung über eventuelle Einwendungen gegen die Niederschrift des öffentlichen Teils der Sitzung vom 25.02.2021 / Feststellung der öffentlichen Tagesordnung
  
- 3 Überweisungen aus der Stadtverordnetenversammlung
  - 3.1 Berücksichtigung ökologischer Kriterien in der örtlichen Bauleitplanung  
**20/SVV/1215** Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen, DIE LINKE, SPD
  - 3.2 Unterbindung des Durchgangsverkehrs (Schleichwege) für LKW über 3,5 t durch das 'Alte Rad' in Eiche  
**20/SVV/1500** Ortsbeirat Eiche
  - 3.3 Sammelsteganlagen  
**21/SVV/0001** Ortsbeirat Grube
  - 3.4 Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit  
**21/SVV/0025** Fraktion Bündnis90 / Die Grünen
  - 3.5 Zisternen zur Regenwasserspeicherung  
**21/SVV/0038** Fraktion DIE aNDERE
  - 3.6 Ladesäulen  
**21/SVV/0048** Fraktion Bürgerbündnis

3.7	Regionales Logistikzentrum zur Reduzierung des Lieferverkehrs <b>21/SVV/0085</b>	Fraktion CDU
3.8	Prüfauftrag Gelbe Tonne PLUS (Wertstofftonne)  <b>21/SVV/0075</b>	Oberbürgermeister, Fachbereich Ordnung, Sicherheit und Gesundheit (Mitteilungsvorlage)
4	Mitteilungen der Verwaltung	(werden schriftlich ausgereicht)
4.1	Berichterstattung zu Baumaßnahmen im Hauptstraßennetz der Landeshauptstadt Potsdam 2020/2021	Fachbereich Mobilität und technische Infrastruktur
4.2	Berichterstattung zur Verringerung des Ruhenden Verkehrs (gem. Beschluss zur DS 20/SVV/0858)	Fachbereich Mobilität und technischen Infrastruktur
4.3	Berichterstattung: Aktuelle Übersicht zum Umsetzungsstand des Innenstadtverkehrskonzeptes (gem. Beschluss zur DS 20/SVV/1008)	Fachbereich Mobilität und technische Infrastruktur
4.4	Berichterstattung zum Bargeldlosen Bezahlen von Parktickets (gem. Beschluss zur DS 20/SVV/1274)	Fachbereich Mobilität und technische Infrastruktur
5	Sonstiges	

**Zur Vorbereitung der Sitzung des Ausschusses für Klima, Umwelt und Mobilität am 25.03.2021**

**Voten aus anderen Ausschüssen und Ortsbeiräten z.K.**

<b>Drucksache</b>	<b>Ausschuss</b>	<b>Votum</b>
<b>20/SVV/1215</b>	<b>Berücksichtigung ökologischer Kriterien in der örtlichen Bauleitplanung</b>	
	Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen, Wirtschaft und Entwicklung des ländlichen Raums (SBWL) (9.03.21)	Ungeändert beschlossen
	Ausschuss für Gesundheit, Soziales Wohnen und Inklusion (23.03.21)	Zurückgestellt
<b>20/SVV/1500</b>	<b>Unterbindung des Durchgangsverkehrs (Schleichwege) für LKW über 3,5 t durch das Alte Rad in Eiche</b>	
	OBR Golm (18.3.)	Ungeändert beschlossen
	Ausschuss für Ordnung und Sicherheit (16.3.)	Ungeändert beschlossen
<b>21/SVV/0001</b>	<b>Sammelsteganlagen</b>	
	SBWL (9.3.)	Zurückgestellt
<b>21/SVV/0038</b>	<b>Zisternen zur Regenwasserspeicherung</b>	
	Werksausschuss Kommunaler Immobilien Service (12.3.)	<u>Geändert beschlossen:</u>

	<p>Der Oberbürgermeister wird beauftragt zu prüfen, auf <del>den</del> <b>ob und auf welchen</b> Grundstücken <b>des Kommunalen Immobilien Service (KIS)</b> <del>welcher städtischen Einrichtungen</del> Zisternen zur Speicherung von Regenwasser gebaut werden können und wie diese Baumaßnahmen in die mittel- und langfristigen Planungen des Kommunalen Immobilienservice einbezogen werden können.</p> <p>Die Stadtverordnetenversammlung soll <b>bis Ende</b> <del>im September</del> 2021 über den Sachstand informiert werden.</p>	
21/SVV/0085	Regionales Logistikzentrum zur Reduzierung des Lieferverkehrs	
	SBWL (9.3.)	abgelehnt



Stadtverordnetenversammlung  
der  
Landeshauptstadt  
Potsdam

## Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

**20/SVV/1215**

öffentlich

### Betreff:

Berücksichtigung ökologischer Kriterien in der örtlichen Bauleitplanung

**Einreicher:** Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen, DIE LINKE, SPD

Erstellungsdatum 13.10.2020

Eingang 502:

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung Gremium

Zuständigkeit

27.01.2021

Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam

Entscheidung

### Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, ein umfassendes Paket zur Berücksichtigung ökologischer Belange und Nachhaltigkeitsaspekten in der örtlichen Bauleitplanung schrittweise zu erarbeiten.

Hierzu sollen Standards, insbesondere im Hinblick auf Energieeinsparung, Klimaschutz und die Klimafolgenanpassung, entwickelt werden, die in Bauleitplänen und durch Regelungen in städtebaulichen Verträgen (inkl. etwaiger Verkaufsverträgen), nach Abwägung umgesetzt werden sollen. Dazu soll künftig im Regelfall, die als Anlage beigefügte Standard Liste angewendet werden.

Zudem soll ergänzend eine „Potsdamer Checkliste für Bauwillige“ erarbeitet werden, in der alle Informationen für ökologisch sinnvolle Baumöglichkeiten und Bausanierungen, Hinweise auf die Baukultur sowie optimale Lebens- und Wohnbedingungen in Potsdam und finanzielle Fördermöglichkeiten dargestellt werden.

Dem Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen, Wirtschaft und Entwicklung des ländlichen Rahmens (SBWL) soll regelmäßig berichtet werden, beginnend im September 2021.

gez.

Fraktionsvorsitzende/r

Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen  
auf der Rückseite

**Beschlussverfolgung gewünscht:**

**Termin:**

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:**

Um die Berücksichtigung ökologischer Kriterien und von Nachhaltigkeitsaspekten in der örtlichen Bauleitplanung noch stärker als bisher sicherzustellen, können Standards definiert werden, die sich teilweise auf das Aufstellungsverfahren, teilweise aber auch auf konkrete Festsetzungen beziehen. Aufgrund der Vielfältigkeit und auch der Unterschiedlichkeit von Planungsaufgaben und Rahmenbedingungen ist es sinnvoll, nur eine begrenzte Zahl konkreter Festsetzungen zu standardisieren und diese in den Abwägungsprozess mit einzubeziehen. Darüber hinaus ist im Einzelfall zu prüfen, welche Festsetzungen über den Katalog der in Anlage dargestellten Standards hinaus sinnvoll sind, die Beeinträchtigung der Umwelt unter Würdigung aller anderen abwägungsrelevanten Belange zu minimieren oder besser zu vermeiden.

Anlage: Künftige ökologische Standards in der örtlichen Bauleitplanung und in städtebaulichen Verträgen.

## Anlage

### **I. Regelungsmöglichkeiten in Bebauungsplänen nach dem BauGB und in städtebaulichen Verträgen**

In der kommunalen Bauleitplanung sind neben anderen Aspekten auch die Belange des Umweltschutzes, einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege, zu berücksichtigen. Diese Belange sind in § 1 BauGB definiert. Dort wird u. a. explizit auch auf die Vermeidung zusätzlicher Emissionen, auf die Nutzung erneuerbarer Energien sowie auf die sparsame und effiziente Nutzung von Energie hingewiesen. Da auch bei umfangreichen Maßnahmen zur Verringerung von CO<sub>2</sub> sowohl durch die LH P als auch Private nur eine Begrenzung des Klimawandels erreicht werden kann, gewinnen Maßnahmen zur Klimaanpassung wie eine hochwasserangepasste Bauweise und der Umgang mit Starkregenereignissen, zur Umsetzung des Klimanotstandbeschlusses für die Landeshauptstadt Potsdam insbesondere in der (Bauleit-) Planung zunehmend an Bedeutung.

Für die Berücksichtigung ökologischer Belange und von Nachhaltigkeitsaspekten sind hierbei mehrere Betrachtungsebenen und Steuerungsinstrumentarien zu unterscheiden.

Zunächst sind bei der Erstellung von städtebaulichen Konzepten planerische Grundsätze zu berücksichtigen. Diese sind, bezogen auf die einzelnen Schutzgüter, im Anhang zur Vorlage als sog. „planerische Grundsätze“ dargestellt.

Die Festsetzungsmöglichkeiten nach dem BauGB sind in § 9 abschließend geregelt. Diese Festsetzungsmöglichkeiten sind nachfolgend Anhang aufgelistet. Einen Sonderfall stellen in diesem Zusammenhang vorhabenbezogene Bebauungspläne gemäß § 12 BauGB dar, bei denen im Einzelfall detailliertere vorhabenspezifische Festsetzungen getroffen werden können.

Sofern zusätzliche Anforderungen an die Planung definiert werden, die über die Festsetzungsmöglichkeiten im Bebauungsplan hinausgehen, können entsprechende Regelungen in städtebaulichen Verträgen (inkl. etwaiger Verkaufsverträge) getroffen werden. Eine vertragliche Regelung kann zudem eine Regelung im Bebauungsplan rechtlich absichern.

#### Bebauungsplan

Die Möglichkeiten zur Berücksichtigung ökologischer Kriterien in der Bauleitplanung sind mit den letzten Novellierungen des BauGB zusätzlich erweitert worden. Teilweise hat auch die neuere Rechtsprechung dazu beigetragen, Rechtssicherheit hinsichtlich der Auslegung bisher umstrittener Regelungen zu schaffen.

Grundsätzlich sind Festsetzungen im Bebauungsplan nur aus städtebaulichen Gründen möglich. Hinsichtlich der Verbesserung des Klimas reichte es daher in der Vergangenheit nicht aus, z.B. das Verbot der Verbrennung bestimmter Energieträger mit dem Ziel des weltweiten Klimaschutzes zu begründen. Nach neuerer Rechtsprechung sind solche Festsetzungen jedoch möglich, wenn es auf Gemeindeebene eine einheitliche Zielkonzeption zur Verbesserung des Stadtklimas gibt, in deren Kontext für einen bestimmten Stadtbereich derartige Festsetzungen sinnvoll wären. Gleiches gilt auch für Bereiche, in denen die Vorbelastung der Luft bereits besonders hoch ist. Ein Grund für derartige Festsetzungen kann auch im Rahmen eines gesamtstädtischen Konzeptes das Ziel sein, besonders „anfällige Gebiete“, wie z.B. Frischluftschneisen, von zusätzlichen Immissionen freizuhalten. Hierzu sind jedoch Konzepte erforderlich, die deutlich über den zumeist engen Wirkungsbereich des Geltungsbereiches eines Bebauungsplanes hinausgehen.

Sind die dargelegten Voraussetzungen gegeben, können im Bebauungsplan bestimmte Luft verunreinigende Stoffe (z. B. Heizstoff Kohle, Holz) mit einem Verbot oder einer Beschränkung belegt werden. Dabei ist zur Wahrung der Rechtssicherheit das Bestimmtheitsgebot zu beachten (genaue Definition auszuschließender Stoffe und / oder Anlagen).

Des Weiteren ist zu beachten, dass die verbleibenden zulässigen Heizstoffe einen im Vergleich zu den auszuschließenden Stoffen deutlich positiveren Effekt auf die Luftqualität haben (bzw. erheblich weniger Belastungen bedeuten). Nur so kann dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit Rechnung getragen werden.

Zudem ist zu beachten, dass derartige Festsetzungen städtebaulich nur sinnvoll sind, wenn damit möglichst große, zusammenhängende Flächen erfasst werden. Denn ein „Flickenteppich“ kleiner, zusammenhangloser Gebiete mit derartigen Festsetzungen kann die verfolgten Ziele (z. B. der Luftverbesserung) nicht erreichen. Dies gilt auch für Planungen im Bestand (z. B. Nachverdichtung). In solchen Gebieten unterliegen die bestehenden Anlagen dem Bestandsschutz und können zunächst weiter betrieben werden, was die Wirksamkeit derartiger Festsetzungen reduzieren und zu Ungleichbehandlungen führen kann. Hinsichtlich von Nachverdichtungen sollte darauf geachtet werden, dass sich keine Verschlechterung des Ist-Zustandes einstellt.

Nach den Vorschriften des § 9 (1) Nr. 23b BauGB können insbesondere Solarenergie festgesetzt werden. Dies kann auch für Anlagen zur Nutzung von z. B. Erdwärme und Biomasse gelten. Die mögliche Festsetzung bezieht sich auf die Rahmenbedingungen zur Nutzung erneuerbarer Energien. Deren Nutzung hingegen kann nach überwiegender Rechtsmeinung nicht vorgeschrieben werden. Ziel des Gesetzgebers ist es, durch entsprechende Festsetzungen den Anreiz zur tatsächlichen Nutzung regenerativer Energien zu steigern.

#### Städtebaulicher Vertrag

Grundsätzlich ist festzustellen, dass viele aus ökologischen Gründen wünschenswerte Maßnahmen und auch bautechnische Möglichkeiten, die zur Verbesserung bzw. zu geringerer Beeinträchtigung der Umwelt beitragen könnten, im Bebauungsplan nicht festgesetzt werden können.

Beim Wärmestandard beispielsweise gelten bundesweit die Vorgaben des aktuell gültigen Gebäudeenergiegesetzes (GEG). Festsetzungen, die weitergehende Anforderungen an einen verringerten Energieverbrauch von Gebäuden vorsehen, sind in Bebauungsplänen nach herrschender Auffassung nicht zulässig.

Zum Teil sind Regelungen zu ökologischen Zielen im Bebauungsplan auch rechtlich umstritten. Insofern bietet sich im Sinne der Rechtssicherheit die Regelung in städtebaulichen Verträgen an, soweit dies gegenüber den Vertragspartnern und Endnutzern durchsetzbar ist.

Hierzu zählen u. a.

- die Festlegung von Energiestandards (z. B. Unterschreitung der Vorgaben des GEG)
- Festlegungen zur Wärmeversorgung
- Errichtung von Passivhäusern

Bei der Evaluation von städtebaulichen Projekten mit hohem Anspruch in anderen Städten wird deutlich, dass gewollte Standards (z. B. Passivhäuser, „KfW 40“-Häuser, Unterschreitung des GEG, Vorgaben zur Energieversorgung) über städtebauliche Verträge abgesichert wurden.

Die Regelung ökologischer Anforderungen in städtebaulichen Verträgen ist ein rechtssicherer Weg, auf freiwilliger Basis hohe Standards im Bereich des ökologischen Siedlungsbaus durchzusetzen. So kann z. B. die Stadt beim Verkauf eigener Flächen Maßgaben hinsichtlich der baulichen Entwicklung festlegen, die vom Käufer zu erfüllen sind. So werden in verschiedenen anderen Städten städtebauliche Projekte mit hohem ökologischem Anspruch realisiert. Das setzt jedoch die Verfügbarkeit attraktiver Grundstücke im Eigentum der Stadt und die Marktgängigkeit entsprechender Flächen und Projekte voraus. Hierbei sind allerdings die durch die aktuelle Rechtsprechung sehr restriktiven vergaberechtlichen Vorschriften zu beachten.

Beim Abschluss städtebaulicher Verträge (z. B. im Rahmen des Baulandmanagements) für Projekte auf Flächen, die nicht der Kommune gehören, sind die Spielräume für die Kommune jedoch meist geringer, da die Ansprüche der Eigentümer / Investoren stärker berücksichtigt werden müssen.



## II. Berücksichtigung ökologischer Standards in der örtlichen Bauleitplanung und in städtebaulichen Verträgen

### A Energie / Klimaschutz

Die Landeshauptstadt Potsdam hat sich verpflichtet, aktiv für den Klimaschutz einzutreten (Mitglied im Klimabündnis seit 1995, Klimaschutzkonzept, Masterplanbeschluss mit Maßnahmenkatalog, Klimanotstandsbeschluss). Um diese Verpflichtung einhalten zu können, ist es u. a. erforderlich, auf **gesamtstädtischer Ebene Grundsätze der Energieversorgung festzulegen, die einen Pfad zu Treibhausgasneutralität einschlägt, der mit dem Pariser Klimaabkommen kompatibel ist.** Diese Grundsätze sollen federführend von der Stadt Potsdam erarbeitet werden. Die Konkretisierung soll dann auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung in Abstimmung mit den Stadtwerken Potsdam erfolgen.

#### 1. Erstellung eines Energiekonzeptes bei Aufstellung eines Bebauungsplanes

In einem ersten Schritt soll bei der Erstellung von Bebauungsplänen geprüft werden, welche Möglichkeiten der Energieversorgung bestehen, um die Beeinträchtigung der Umwelt zu minimieren.

In einem zweiten Schritt soll nach Fertigstellung der **gesamtstädtischen Grundsätze einer klimaschonenden Energieversorgung** die Prüfung erfolgen, wie diese im Bebauungsplan konkretisiert und ggf. festgesetzt werden können.

#### Mögliche Vorgehensweise:

- Frühzeitige Grobabschätzung bezüglich Nahwärmeversorgung: ja/nein
- Entwicklung eines Energiekonzeptes mit Versorgungsvarianten (dezentral, zentral, BHKW, erneuerbare Energieträger)
- Bewertung der Ergebnisse
- ggf. Sicherung der Umsetzung im Bebauungsplan/Städtebaulichen Vertrag

#### 2. Festlegung konkreter Maßstäbe für die Bewertung der Ergebnisse der solarenergetischen Prüfung

Die Bewertung der solarenergetischen Prüfung von Bebauungsplänen für Wohngebiete soll vergleichbar mit dem auch in anderen Städten angewandten solarenergetischen Bewertungsprogramm GOSOL erfolgen.

Max. mögliche solare Energiegewinne in %	Bewertung
85 – 100 %	Sehr gute Nutzung des solaren Potenzials
75 – 85 %	Gute Nutzung des solaren Potenzials; Optimierung nur im Einzelfall, wenn keine Konflikte mit anderen städtebaulichen Belangen
65 – 75 %	Eine weitere Optimierung der solaren Nutzung wird empfohlen; ist dies nicht sinnvoll, sind die Gründe darzulegen, warum keine weitere Optimierung erfolgt
unter 65 %	Eine Optimierung ist auf jeden Fall erforderlich; der städtebauliche Entwurf ist grundsätzlich zu überprüfen, nicht nur der energetische Aspekt, sondern auch die Wohnqualität bezüglich der Lichtverhältnisse ist stark eingeschränkt

(Werte basieren auf Berechnung mit GOSOL)

Zur besseren Nachvollziehbarkeit der Darlegung der Ergebnisse der solarenergetischen Prüfung in Begründung und Klimabericht, soll die oben aufgeführte Bewertungsskala dienen.

Damit ist eine differenziertere Bewertung der Ergebnisse der solarenergetischen Prüfung möglich. Grundsätzlich wird unter Berücksichtigung der anderen planerischen Belange eine Nutzung des solarenergetischen Potenzials von mehr als 75 % angestrebt.

Bereits in der Phase der Erarbeitung der städtebaulichen Konzeption ist eine Überprüfung des städtebaulichen Entwurfes unter solarenergetischen Aspekten sinnvoll, um eine optimale Ausrichtung der „Energiegewinnfassade“ der Hauptbaukörper zum Zweck der passiven Solarenergienutzung, zu ermöglichen. Neben der Berücksichtigung aller anderen relevanten Anforderungen an die Planung kann mit einer solchen Überprüfung auch der gewünschten aktiven Nutzung der Sonnenenergie besser als bisher Rechnung getragen werden. Auf Grundlage einer solarenergetischen Überprüfung ist auch eine Optimierung des städtebaulichen Entwurfes möglich.

Sinnvoll ist eine solche Prüfung vor allem bei der Entwicklung neuer Wohnbauflächen, da hier konventionell beheizte Gebäude mit zumeist geneigten Dächern erstellt werden, die sich besser als die bei Gewerbebauten üblichen flachen Dächer für die Installation von Solarkollektoren eignen. Die Stellung der Hauptfassade zur Sonne und damit die passive Solarenergienutzung spielt bei, z. T. ungeheizten oder gar gekühlten, Gewerbehallen ebenfalls eine untergeordnete Rolle. Insofern soll künftig regelmäßig bei der Erstellung neuer Wohngebiete oder auch bei der Arrondierung bestehender Wohnbauflächen eine solarenergetische Überprüfung durchgeführt werden.

**3.1 In städtebaulichen Verträgen bzw. Verkaufsverträgen werden Vorgaben zum Energiestandard von Neubauten gemacht. Der Energiestandard entspricht der jeweils aktuellen ersten Stufe der Förderung energiesparenden Bauens der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW, z. Zt. 40, 40 plus und 55).**

**3.2 In den städtebaulichen Verträgen bzw. Verkaufsverträgen sind außerdem Regelungen aufzunehmen, wie der Vertragspartner des städtebaulichen Vertrages (i. d. R. der Investor in einem Baugebiet) den Nachweis zu erbringen hat, dass die Vereinbarungen zum Energiestandard (z. B. KfW 40, 40 plus, 55) auch tatsächlich eingehalten werden (z. B. Vorlage eines Energiepasses).**

**3.3 Außerdem sind in den städtebaulichen Verträgen bzw. Verkaufsverträgen Regelungen zu gravierenden Vertragsstrafen für den Fall der Nichteinhaltung der in dem städtebaulichen Vertrag vereinbarten Energiestandards bzw. der Nichtführung des Nachweises vorzusehen.**

Erläuterung:

Festsetzungen zu Energiestandards von Häusern in Bebauungsplänen, die über die Vorgaben der Energieeinsparverordnung hinausgehen, sind rechtlich umstritten. Insofern bieten sich Regelungen in städtebaulichen Verträgen bzw. Verkaufsverträgen an. Dabei gibt es deutlich größere Gestaltungsspielräume.

Die Grundstückseigentümer oder Vorhabenträger sollen sich nach Möglichkeit im Rahmen des Potsdamer Baulandmodells bereits im Vorfeld zum Abschluss entsprechender städtebaulicher Verträge und zur Weitergabe dieses Energiestandards an die Käufer der Baugrundstücke verpflichten.

## **B Luftreinhaltung / Stadtklima**

Vorbemerkungen:

- Die Landeshauptstadt Potsdam hat sich mit der Fortschreibung des Luftreinhalte- und Aktionsplans für die Schadstoffe Feinstaub und Stickstoffdioxid festgelegt, Maßnahmen zur Minimierung dieser Schadstoffe und der Einhaltung der Grenzwerte im Stadtgebiet umzusetzen.
- Auf Grundlage dieses Luftreinhalte-Aktionsplanes können dann für einzelne Teilbereiche der Stadt Überlegungen zu standardisierten Festsetzungen in Bebauungsplänen angestellt werden.
- Die durch die „Stadtklimatologische Untersuchung bzw. der Stadtklimakarte Potsdams“ identifizierten Kaltluft- und Frischluftentstehungsgebiete und ihre Leitbahnen, die z. T. bis ins Stadtzentrum reichen, sind möglichst von Bebauung freizuhalten.

- 1. Liegen Baugebiete in oder am Rande von Frischluftentstehungsgebieten /-schneisen, ist die Auswirkung der Bebauung auf deren Funktions- und Leistungsfähigkeit zu prüfen und zu bewerten. Die Ergebnisse sind im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes zu berücksichtigen.**

Erläuterung:

Im Stadtgebiet sollen in allen Teilen insbesondere bei austauscharmen Wetterlagen gesunde Lebensverhältnisse vorzufinden sein. Hierzu gehört eine gut durchlüftete Stadt, die mit dem Umland einen guten Luftaustausch ermöglicht und eine zu starke sommerliche Temperaturerhöhung durch Luftstau und die Ansammlung von Luftschadstoffen verhindert.

- 2. Für jedes neue Baugebiet und jede Bebauungsplanänderung ist auf Basis der Ist-Situation zu prüfen, ob eine Immissionsprognoserechnung durchzuführen ist. Sind aufgrund einer Prognoserechnung Maßnahmen erforderlich, sind diese in der verbindlichen Bauleitplanung festzulegen.**

Erläuterung:

Ziel der Immissionsprognoserechnung ist es, bereits während der Planung Aussagen über die mögliche Entwicklung der Luftqualität in bereits belasteten Gebieten geben zu können. Auf Basis der Berechnungen können dann Festsetzungen zur Minimierung von Beeinträchtigungen in den Bebauungsplan aufgenommen werden.

- 3. Für Flachdächer und flach geneigte Dächer (< 15°) soll künftig generell eine Dachbegrünung festgesetzt werden, sofern dem keine besonderen Gründe (Denkmalpflege, Statik etc.) entgegenstehen. In Wohngebieten ist eine verbindliche Dachbegrünung bei Garagen sowie bei Pult- und Flachdächern festzusetzen. Erfolgt keine Dachbegrünung, sind auf den entsprechenden Dachflächen flächenhaft solarenergetische Anlagen zu installieren (Photovoltaik und/oder Solarkollektoren). Dies gilt für alle zukünftigen Bebauungspläne und Änderungen von Bebauungsplänen sowie ergänzend für städtebauliche Verträge und Verkaufsverträge.**

Erläuterung:

Mit der Festsetzung einer Dachbegrünung kann ein weiterer Beitrag zur Verminderung des Aufheizeffektes in den Sommermonaten geleistet werden. Zudem dient die Begrünung von Dächern der Verminderung der Abflussspitzen bei Starkregenereignissen, da ein Teil des anfallenden Niederschlages zunächst im Substrat gespeichert und verzögert abgegeben bzw. auch verdunstet wird. Dadurch kann ein schnelles Ansteigen der Fluss- und Bachpegel zumindest teilweise reduziert werden.

Wird auf eine Dachbegrünung verzichtet, kann durch die Installation von Solaranlagen ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz geleistet werden. Eine Kombination von Grün- und Solardach ist möglich.

- 3. Für größere Stellplatzanlagen (> 10 Stellplätze) soll regelmäßig eine Begrünung mit großkronigen Bäumen festgesetzt werden.**

Erläuterung:

Große, zusammenhängende Stellplatzanlagen sind zumeist durch nahezu flächendeckend versiegelte Bereiche gekennzeichnet. Diese heizen sich besonders in den Sommermonaten stark auf und erwärmen so zusätzlich die Umgebungsluft. Die Abstrahlung der aufgenommenen Wärme erfolgt besonders in den kühleren Abend- und Nachtstunden, wenn eigentlich eine Abkühlung der Stadt erfolgen soll. Mit der Begrünung durch großkronige Bäume wird die Beschattung der versiegelten Flächen verbessert, was zu einer deutlichen Verringerung des Aufheizeffektes führt. Durch diese Maßnahme kann ein Beitrag zur Verringerung der Überhitzung der Stadt im Sommer sowie durch die Filterung von Luftschadstoffen und groben Staubpartikeln aus der Luft zur Verbesserung der Luftqualität erfolgen.

## C Boden / Wasser

**1. Für jedes neue Baugebiet ist eine Vorprüfung nach den Anforderungen des Bodenschutzes bei Planungs- und Zulassungsverfahren im Land Brandenburg vorzunehmen. Auf der Grundlage dieser Vorprüfung ist zu entscheiden, ob weitere Bodenuntersuchungen durchzuführen sind.**

Erläuterung:

Der Kartierungsschlüssel ermöglicht eine genaue Bewertung der Bodenqualität und liefert insofern wichtige Hinweise auf die Schutzwürdigkeit der anstehenden Böden. Sind wertvolle Böden vorhanden („hohe“ bis „sehr hohe“ Schutzwürdigkeit), ist nach Möglichkeit deren Funktionsfähigkeit zu erhalten.

**2. Sofern die örtlichen Gegebenheiten es erlauben, hat die Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers im Plangebiet zu erfolgen.**

Erläuterung:

Die Versickerung anfallenden Niederschlagswassers vor Ort entlastet die Vorfluter bei Regenereignissen und führt das Niederschlagswasser zum großen Teil dem Grundwasser wieder zu. Gleichzeitig können neue Entwässerungssysteme minimiert werden und somit Kosten vermieden werden.

**3. Ist die Bewirtschaftung des anfallenden Oberflächenwassers nur mittels Regenwasser-rückhaltung möglich, sollen auf der Ebene der Bauleitplanung die gemeinsam mit den Stadtwerken Potsdam erarbeiteten Planungs- und Gestaltungsgrundsätze für Regen-rückhaltebecken im Stadtgebiet von Potsdam unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten angewendet werden.**

Erläuterung:

Mit Anwendung dieser Grundsätze soll erreicht werden, dass schon bei der Aufstellung der Bauleitpläne ein wasserwirtschaftliches Konzept vorbereitet wird, das eine ausreichende Dimensionierung der Regenrückhaltebecken und den dafür erforderlichen Platzbedarf im Hinblick auf eine naturnahe Gestaltung berücksichtigt.

### **III. Umsetzung und Auswirkungen auf Planverfahren, Grenzen der Wirksamkeit**

Bei Überlegungen zur Festlegung zusätzlicher Standards ist es erforderlich, deren Umsetzbarkeit, die Überwachung der Umsetzung und die Effizienz einzelner Maßnahmen sowie die Auswirkungen neuer Regelungen auf die Zeitdauer und Kosten der Planverfahren zu berücksichtigen.

Ein Teil der vorgeschlagenen Standards bezieht sich auf Aspekte, die im Planverfahren von der Verwaltung selbst zu berücksichtigen sind. Die vorgeschlagenen Regelungen zur Entwicklung von Konzepten zur Energieversorgung und zur Beurteilung der Immissionssituation bedeuten zusätzlichen Zeitaufwand durch die Erstellung und Abstimmung von Untersuchungen und daraus resultierender sinnvoller Maßnahmen und Festsetzungen.

Grundvoraussetzung für Festsetzungen im Bebauungsplan ist generell ein städtebauliches Erfordernis. Zudem müssen der Gleichbehandlungsgrundsatz und die Effizienz bestimmter Maßnahmen im Vorfeld geprüft werden. Bei der Festsetzung konkreter Maßnahmen ist es zudem wichtig, die Umsetzung sicherzustellen und auch zu kontrollieren. Hier gibt es für die Verwaltung Grenzen, denn die Kontrolle sämtlicher Baumaßnahmen durch die Verwaltung ist weder personell noch zeitlich leistbar.

Zudem wurde in den letzten Jahren vom Gesetzgeber der Prüfumfang für Bauanträge oder Bauanzeigen deutlich reduziert, um die Verwaltungen zu entlasten. Viele Baumaßnahmen, wie z.B. der nachträgliche Einbau von Feuerungsanlagen sind genehmigungsfrei. Im Wesentlichen sind bei

Bauanzeigen (üblich bei Einfamilienhäusern) die anzeigenden Architekten für die Beachtung der rechtlichen Vorgaben verantwortlich.

Aus den genannten Gründen ist im Vorfeld eine Prüfung erforderlich, ob die Umsetzung bestimmter Festsetzungen auch sichergestellt werden kann und welche Festsetzungen aus dem Katalog des § 9 BauGB den Anforderungen im konkreten Fall am besten gerecht werden.

Da das Regelungserfordernis je nach Plangebiet und sonstigen Rahmenbedingungen sehr unterschiedlich ist, hat die Verwaltung darauf verzichtet, alle denkbaren Festsetzungen in den Katalog der künftigen Standards aufzunehmen. Zudem unterliegen die Umweltaspekte (wie alle anderen Belange auch) der Abwägung (ggf. auch untereinander) und müssen aus rechtlichen Gründen dieser auch zugänglich bleiben, um rechtssichere Bebauungspläne aufstellen zu können.

Für die weitergehende Festsetzung von Anforderungen, z.B. die Festsetzung spezieller Solarenergietechniken, ist der Bebauungsplan ein zu starres Planungsinstrument, da jeweils nur der aktuelle Stand der Technik berücksichtigt werden kann.

Ein weiterer wesentlicher Aspekt im Rahmen der gesamtstädtischen Entwicklung sind die Kosten für das Bauen. Potsdam ist bemüht, Bauland zu wettbewerbsfähigen Preisen anbieten zu können. Eine zu starke Reglementierung und zu ambitionierte Ansprüche an das Planen und Bauen können zu einer Verteuerung von Baugrundstücken führen, was sich auf die Attraktivität der Stadt als Wohn- und Wirtschaftsstandort negativ auswirken und damit zu unnötigen Pendlerströmen beitragen kann.

#### **IV. Ergänzende Erläuterungen zu den künftigen Standards: „Berücksichtigung ökologischer Kriterien in der Bauleitplanung“**

Wie in bereits dargestellt, gibt es vielfältige Möglichkeiten, im Bebauungsplan Festsetzungen zu treffen, die zur Vermeidung oder Minderung ökologischer Belastungen beitragen können.

Im Folgenden werden die nach den rechtlichen Vorschriften möglichen Regelungen (§ 9 BauGB, BauNVO, NbauO, BbgBO) vorgestellt sowie die in der Planung zu berücksichtigenden Grundsätze aufgeführt.

#### **Festsetzungsmöglichkeiten nach § 9 BauGB, BauNVO, BbgBO und weitere planerische Grundsätze:**

##### **Boden**

##### Mögliche Festsetzungen

- Mindest- und Maximalgröße für Baugrundstücke (§ 9 (1) Nr. 3 BauGB)
- Festsetzung der überbaubaren Fläche (§ 9 (1) Nr. 2 BauGB)
- Festsetzung eines Mindest- und Höchstmaßes Geschossflächenzahl (GFZ) (§ 9 (1) Nr. 1 BauGB i. V. m. § 16 (4) BauNVO)
- Festsetzung zwingend mehrgeschossiger Bebauung (§ 9 (1) Nr. 1 BauGB i.V.m. § 16 (4) BauNVO)
- Ausnahmen von der festgesetzten Zahl der Vollgeschosse nach oben zulassen insbesondere in Gewerbegebieten, da sich dort auf zweiter Ebene zumindest Büros unterbringen lassen (§ 16 (6) BauNVO)
- Festsetzung von Flächen, auf denen „nur Doppelhäuser oder nur Hausgruppen zulässig sind“ (§ 22 (2) Nr. 3 BauNVO)
- Minimierung der Versiegelung durch „Flächen für Stellplätze und Garagen mit ihren Zufahrten“ z. B. durch die Festsetzung dieser Flächen innerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche (§ 19 (4) Nr. 1 BauNVO)
- Flächensparende Erschließung, d. h. Begrenzung der Querschnitte von Straßen und Infrastrukturleitungen auf das technisch notwendige Maß (§ 123 (2) BauGB)

- Pflaster mit hohem Fugenanteil (Rasengittersteine o. ä.) für Wege, Höfe, Zufahrten und Stellplätze vorsehen (§ 9 (1) Nr. 24 BauGB bzw. örtliche Bauvorschrift nach § 56 Nr. 8 NBauO)
- Innenentwicklung hat Vorrang vor Außenentwicklung: Maßnahmen zur Nachverdichtung wie Ausbau, Aufstockung, Dachausbau, Bauen in 2. Reihe prüfen.
- Bodenmanagement: Sicherung und Schutz des lebenden Bodens bei Erschließungs- und Baumaßnahmen (§ 202 BauGB)

### Planerische Grundsätze

- Innenentwicklung hat Vorrang vor Außenentwicklung: Maßnahmen zur Nachverdichtung wie Ausbau, Aufstockung, Dachausbau, Bauen in 2. Reihe prüfen.
- Nutzung von Brachflächen - z.B. Industriebrachen, Baulücken – untersuchen.
- Umnutzung vorhandener Baustrukturen und Recycling von Flächen prüfen.
- Bestandspflege, Altbauschutz und -sanierung betreiben.
- Integrierte Standorte für Neuausweisungen von Bebauungsgebieten bevorzugen, d. h. bereits bestehende und erschlossene Siedlungsbereiche und den Bestand „abrunden“ („Zwiebelschalenmodell“).
- „Stadt der kurzen Wege“: Keine bzw. eingeschränkte Neuausweisung reiner Wohngebiete (WR) bzw. reiner Gewerbegebiete (GE), vielmehr Mischung von verschiedenen Nutzungsarten (Wohnen, Arbeiten und Freizeitaktivitäten) bevorzugen.
- Erschließung durch „Wohnwege“, um die erforderliche Verkehrsfläche zu verringern.
- Minimierung der Versiegelung durch offene Kleingaragen (Carports) auf Einzelgrundstücken.
- Anwendung von Baustoffen, die aus natürlichen Mineralien bestehen, mit geringen Emissionen und Energieaufwand bei Herstellung und Nutzung belastet sind, lange haltbar und recyclingfähig sind.

## **Wasser**

### Mögliche Festsetzungen

- Überbaubare Fläche der einzelnen Grundstücke begrenzen. (§ 9 (1) Nr. 2 BauGB)
- „Flächen für Stellplätze und Garagen mit ihren Zufahrten“ innerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche festlegen (§ 19 (4) Nr. 1 BauNVO)
- Flächensparende Erschließung, d.h. Begrenzung der Querschnitte von Straßen und Infrastrukturtrassen auf das technisch notwendige Maß (§ 123 (2) BauGB)
- Pflaster mit hohem Fugenanteil (Rasengittersteine o. ä.) für Wege, Höfe, Zufahrten und Stellplätze vorsehen (§ 9 (1) Nr. 24 BauGB)
- Einleitung des Niederschlagswassers in natürliche oder renaturierte Oberflächengewässer (§ 9 (1) Nr. 20 BauGB)
- (Feucht-) Biotope erhalten und integrieren (§ 9 (1) Nr. 20 BauGB)
- Versickerung des Niederschlagswassers in zentralen Mulden- bzw. linearen Rigolensystemen (offene Versickerungsanlagen bzw. Wasserführung. (§ 9 (1) Nr. 20 BauGB)
- Versickerung des Niederschlagswassers in dezentralen Anlagen auf Einzelgrundstücken (§ 9 (1) Nr. 20 BauGB).
- Begrünung von Dachflächen (§ 9 (1) Nr. 20 BauGB) zur Zwischenspeicherung und Verdunstung des Niederschlagswassers.
- Wasserspeicherung durch zentrale Rückhaltung in Regenrückhaltebecken (§ 9 (1) Nr. 14 BauGB)
- Schutz, Pflege und Entwicklung, Renaturierung des vorhandenen natürlichen Gewässernetzes mit naturnaher Gestaltung des Uferstrandstreifens (§ 9 (1) Nr. 25 BauGB)
- Gewässer und Pflanzgebote festsetzen (§ 9 (1) Nr. 25b BauGB)
- Planerische Grundsätze
- Integration von Fließ- und Stillgewässern in den städtebaulichen Entwurf
- Einbindung von zentralen Versickerungsmulden und Regenrückhaltebecken in die Grün- und Freiflächengestaltung des Siedlungsgebietes.
- Installation von technischen Geräten, die den Wasserverbrauch senken, wie z. B. Wasser sparende Spülkästen und Haushaltsgeräte, Anbringen von Durchflussbegrenzern, Intervallbegrenzern, Installation zur unabhängigen Regelung von Wassermenge und Wassertemperatur usw.
- Dezentrale Kleinspeicher auf Einzelgrundstücken vorsehen

- Nutzung des Dach- und Oberflächenwassers nach entsprechender Aufbereitung in mechanischen, biologischen und mineralischen Filteranlagen als Grauwasser zur Garten- und Grünflächenbewässerung, für WC-Spülungen, Waschmaschinen, Putzwasser, etc.

#### Planerische Grundsätze

- Integration von Fließ- und Stillgewässern in den städtebaulichen Entwurf
- Einbindung von zentralen Versickerungsmulden und Regenrückhaltebecken in die Grün- und Freiflächengestaltung des Siedlungsgebietes.
- Installation von technischen Geräten, die den Wasserverbrauch senken, wie z. B. Wasser sparende Spülkästen und Haushaltsgeräte, Anbringen von Durchflussbegrenzern, Intervallbegrenzern, Installation zur unabhängigen Regelung von Wassermenge und Wassertemperatur usw.
- Dezentrale Kleinspeicher auf Einzelgrundstücken vorsehen
- Nutzung des Dach- und Oberflächenwassers nach entsprechender Aufbereitung in mechanischen, biologischen und mineralischen Filteranlagen als Brauchwasser zur Garten- und Grünflächenbewässerung, für WC-Spülungen, Waschmaschinen, Putzwasser, etc.

#### **Verkehrs- und Gewerbelärm**

##### Mögliche Festsetzungen

- Festsetzung von Lärmschutzwällen und -wänden (§ 9 (1) Nrn. 11 und 24 BauGB)
- Überbaubare Flächen in größerem Abstand zu den Verkehrswegen festsetzen (§ 9 Nr. 2 BauGB)
- Schalltechnische Anforderungen an Fenster, Umfassungsmauern oder andere Teile des Baukörpers festsetzen (§ 9 (1) Nr. 24 BauGB) Sparsame Dimensionierung der Verkehrsflächen
- Beschränkung der Nutzung von Verkehrsflächen, z. B. verkehrsberuhigte Straßen, Tempo 30-Zonen, Wohnwege, Stellplatzfläche, etc. (§ 9 (1) Nr. 11 BauGB)

#### Planerische Grundsätze

- „Stadt der kurzen Wege“, d. h. Funktionsmischung anstreben
- Keine Grundversorgung auf der grünen Wiese, sondern stadtteilnahe Versorgung planen
- Stärkung des ÖPNV
- Ausbau des Fuß- und Radwegenetzes zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs
- Gütertransport von der Straße auf die Schiene und Wasserstraße verlagern
- Durchgangsverkehr in Wohngebieten ausschließen
- Einrichtung einer City-Logistik
- Schlaf- und Ruheräume ebenso wie Freibereiche auf der dem Lärm abgewandten Seite anordnen
- Stellplätze am Rande des Wohngebietes vorsehen

#### **Energie / Klimaschutz / Luftreinhaltung / Stadtklima**

##### Mögliche Festsetzungen

- Verringerung der Gebäudeoberfläche durch verdichteten Wohnungsbau, z.B. durch aneinander gebaute Baukörper in geschlossener Bauweise (§ 9 (1) Nr. 2 BauGB V. m. § 22 BauNVO)
- Verringerung der Gebäudeoberfläche durch die Vereinfachung von Bauformen und Vermeidung unnötig komplizierter Bauformen mit dem Ziel der Optimierung des Formfaktors (§ 9 (4) BauGB i. V. m. § 56 (1) und § 98 NBauO)
- Staffelung mehrerer Häuser („Zugvogelanordnung“) mit dem Ziel der Verringerung der Windgeschwindigkeit (§ 9 (1) Nr. 2 BauGB)
- Passive Solarenergienutzung durch eine Orientierung der Gebäude bzw. Dachflächen nach S bzw. SO oder SW und Festsetzung einer energetisch günstigen Dachneigung (§ 9 (1) Nr. 2 BauGB)
- Maßnahmen zur Wärmedämmung nach § 9 Abs. 1 Nr.24 BauGB als bauliche Vorkehrungen zur Abwendung schädlicher Umwelteinwirkungen, nämlich der ansonsten zu produzierenden Energie mit entsprechenden Umweltfolgen, festzusetzen, ebenso Regelungen zur

Wärmedämmung i.S. baulicher Maßnahmen zur Speicherung von Energie auf der Grundlage von § 9 Abs. 1 Nr.23b BauGB

- Vermeidung von gegenseitiger Verschattung der Gebäude (§ 9 (1) Nr. 1 BauGB)
- Dachbegrünung als Wärmedämmung bzw. als „Puffer“ (§ 9 (1) Nr. 24 BauGB)
- Windschutzpflanzungen quer zur winterlichen Hauptwindrichtung (§ 9 (1) Nr. 20 BauGB)
- Fassadenbegrünung mit immergrünen Pflanzen besonders an der Gebäudeseite, die zur winterlichen Hauptwindrichtung exponiert ist („Pufferwirkung“) (§ 9 (1) Nr. 20 BauGB)
- Festsetzung eines Verwendungsverbotes oder einer -beschränkung für bestimmte Heizstoffe (z. B. Heizöl, Kohle, Holz) aus städtebaulichen Gründen (§ 9 (1) Nr. 23 BauGB)
- Ausschluss von bestimmten Brennstoffen aus städtebaulichen Gründen (§ 9 (1) Nr. 23 BauGB)
- Festsetzung von Versorgungsflächen z. B. für energetische Anlagen (§ 9 (1) Nr. 23 BauGB)
- Festsetzung von „Flächen, die von Bebauung freizuhalten sind“, insbesondere Frischluftentstehungsgebiete, Frischluftschneisen etc., die die Durchlüftung des Gebietes unterstützen (§ 9 (1) Nr. 10 BauGB)

### Planerische Grundsätze

- Nutzung regenerativer Energiequellen, z. B. Sonnenkollektoren, Photovoltaikanlagen, Windkraftanlagen, Erdwärme etc. in der Definition des EEG.  
Rationelle Energieversorgung durch Kraft-Wärme-Kopplung mittels zentraler Heizkraftwerke mit Fernwärmeanschluss oder dezentraler Blockheizkraftwerke mit Biogas; Verwendung von Erdgas nur noch in begründeten Ausnahmefällen, wenn bei Inbetriebnahme des Kraftwerks ein Konzept darstellt, wie dessen Emissionen mit einem Minderungspfad unter dem Pariser Klimaschutzabkommen vereinbar sind.
- Gebietsbezogene Energie- und Wärmeversorgungskonzeption erstellen (vor Aufstellung des Bebauungsplanes)
- Gemeinderechtlicher Anschluss- und Benutzungszwang für bestimmte energiesparende Energie- und Wärmeversorgungssysteme, insbesondere Fern- und Nahwärme
- Verschiedene Bauweisen so anordnen, dass zwecks Erhöhung der Stromeinsparung die höhere, dichtere Bebauung im Norden und die niedrigere, lockere Bebauung im Süden liegen sollte
- Keine Beheizung von Wintergärten und deren thermische Abtrennung vom Hauptbaukörper. Ungeheizte Wintergärten können als Puffer zur Reduzierung des Wärmeverlustes dienen
- Einsatz bestimmter Dämmstoffe und Verwendung Wärme dämmender Baumaterialien einschließlich Fenster
- In Neubauten ausreichend Leerrohre, Steigleitungen etc. für erneuerbare Energien, z. B. Solarkollektoren, vorsehen
- In Bestandsgebäuden bei Sanierung Statik der Dachflächen für erneuerbare Energien, z. B. Photovoltaikmodule, vorsehen
- Wenig genutzte Räume als thermische Puffer in Gebäuden einplanen

### **Landschaftsbild**

#### Mögliche Festsetzungen

- Erhalt von Einzelbäumen, Hecken, Grünstrukturen aber auch von Gewässern mit ihren Uferrandstreifen (§ 9 (1) Nr. 25 BauGB)
- (Feucht-) Biotope erhalten und integrieren (§ 9 (1) Nr. 25 BauGB)
- Entwicklung, Sicherung und Renaturierung von Fließ- und Stillgewässern und deren Uferrandbepflanzung (§ 9 (1) Nr. 20 BauGB)
- Gestaltung öffentlicher Grünflächen als naturnahe Parkanlagen mit Spiel- und Bewegungsflächen unter Einbeziehung von Fuß- und Radwegen (§ 9 (1) Nr. 15 BauGB)
- Begrünung von Lärmschutzwällen und technischen Zweckbauten (§ 9 (1) Nrn. 20 und 25 BauGB)
- Windschutzpflanzungen als öffentliche Grünfläche, aber auch als Gemeinschaftsanlage festsetzen (§ 9 (1) Nr. 25a BauGB)
- Anpflanzung von Einzelbäumen als Begleitgrün entlang einer Straße, eines Rad- oder Fußwegs bzw. parallel zum Siedlungsrand (§ 9 (1) Nr. 25a BauGB)
- Fassaden- und Dachbegrünung festsetzen (§ 9 (1) Nr. 25 BauGB)



- Abstandsgrün zwischen Geschossbauten zu „Gärten“ umfunktionieren (§ 9 (1) Nrn. 10 und 15 BauGB)
- Zeitliche Verknüpfung des Pflanzgebotes in Verbindung mit der Realisierung der Hauptnutzung (§ 9 (1) Nr. 25a BauGB)

#### Planerische Grundsätze

- Berücksichtigung des Systems der „Grünen Finger“
- Einbindung in den Landschaftsraum / Landschaftstypische Eingrünung der Siedlungsråder
- Ausführung von Rad- und Fußwegen als gliedernde Grünverbindungen
- Anbindung neuer Siedlungsbereiche an das bestehende Grün- und Freiflächensystem
- Schaffung neuer Naherholungseinrichtungen z. B. durch Einbeziehung wasserbespannter Regenrückhaltebecken in das Grünflächensystem

#### **Arten und Lebensgemeinschaften**

##### Mögliche Festsetzungen

- Festsetzung von öffentlichen und privaten Grünflächen mit Bindungen zur Entwicklung von Natur und Landschaft (§ 9 (1) Nr. 25 BauGB)
- Festsetzungen für Bepflanzungen, Erhaltung von vorhandenem Bewuchs und Gewässern verknüpfen (§ 9 (1) Nr. 25 BauGB)
- Nutzungsausschluss bzw. Nutzungsbeschränkung von Freiflächen zugunsten des Arten- und Biotopschutzes (§ 9 (1) Nrn. 10 und 24 BauGB)
- Ausweisung von Flächen oder Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft (§ 9 (1) Nr. 20 BauGB)
- Schutzmaßnahmen, besonders aber Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen für schutzwürdige Flächen festsetzen. (§ 9 (1) Nr. 20 BauGB) Im Einzelnen sind bestimmte Handlungen bzw. Unterlassungen zu definieren.
- Vermeidung von Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft bzw. Ausgleich von unvermeidbaren Beeinträchtigungen (§ 9 (1) Nr. 20 BauGB i. V. m. § 8a BNatSchG)
- Fassaden- und Dachbegrünung festsetzen (§ 9 (1) Nr. 25 BauGB)
- Schutz, Pflege, Entwicklung, Renaturierung des vorhandenen Gewässernetzes mit naturnaher Gestaltung des Uferandstreifens (§ 9 (1) Nr. 25 BauGB)
- Erhalt und Schutz von (Feucht-) Biotopen (§ 9 (1) Nr. 20 BauGB)
- Bodenmanagement: Sicherung und Schutz des lebenden Bodens bei Erschließungs- und Baumaßnahmen (§ 202 BauGB)
- Festsetzung von bodenschutzrelevanten Nutzungsarten, wie z. B. Pflanzgebote, Ausweisung von Schutzzonen, Pflegeauflagen etc. (§ 9 (1) Nr. 20 BauGB)

##### Planerische Grundsätze

- Erhaltung und Entwicklung naturnaher Lebensräume für Tiere und Pflanzen innerhalb der Siedlungsbereiche
- Vernetzung vorhandener / neu zu schaffender Lebensräume mit der freien Landschaft – Biotopverbund
- Kompensation des durch Bauleitplanung vorbereiteten Eingriffs innerhalb des Stadtgebietes



Stadtverordnetenversammlung  
der  
Landeshauptstadt  
Potsdam

- Änderungsantrag  
 Ergänzungsantrag  
 Neue Fassung

zur Drucksache Nr.

20/SVV/1215

 öffentlich

Einreicher: Fraktion DIE LINKE

**Betreff: Berücksichtigung ökologischer Kriterien in der örtlichen Bauleitplanung**

Erstellungsdatum 19.01.2021

Eingang 502:

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		
17.02.2021	Stadtverordnetenversammlung		X

### Änderungsantrag:

Der Antragstext möge durch folgende Neufassung ersetzt werden:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, **ein Konzept** zur Berücksichtigung ökologischer Belange und Nachhaltigkeitsaspekten in der örtlichen Bauleitplanung zu erarbeiten.

Hierzu sollen Standards, insbesondere im Hinblick auf Energieeinsparung, Klimaschutz und die Klimafolgenanpassung, entwickelt werden, die in Bauleitplänen und durch Regelungen in städtebaulichen Verträgen (inklusive etwaiger **Veräußerungsverträge**), nach Abwägung umgesetzt werden sollen. Dazu soll **in einem Werkstattverfahren v.a. mit Vertreter\*innen der Verwaltung, der Politik sowie öffentlicher und privater Bauträger (u. a. Pro Potsdam, Wohnungsgenossenschaften, große private Bauträger) und dem Mieterbund und weiteren Akteuren erörtert werden, welche Regeln, auch unter wirtschaftlichen Bedingungen und unter dem Planziel günstiger Wohn- und Mietkosten, in Potsdam geeignet sein können. Beiliegende Anlage möge in die Diskussion einbezogen werden.**

Zudem soll ergänzend eine „Potsdamer Checkliste für Bauwillige“ erarbeitet werden, in der alle Informationen für ökologisch sinnvolle Baumöglichkeiten und Bausanierungen, Hinweise auf die Baukultur **sowie optimale Lebens- und Wohnbedingungen** in Potsdam und finanzielle Fördermöglichkeiten dargestellt werden.

**Dem SBWL soll regelmäßig berichtet werden, beginnend im April 2021.**

**Begründung:**

Die dem Antrag beiliegende Anlage kann nicht abschließend sondern lediglich als ein Diskussionsbeitrag behandelt werden. Wirtschaftliche und andere Auswirkungen solcher Regeln müssen im Hinblick auf die Ziele günstiger Wohn- und Mietkosten und vertretbare Aufwendungen im Wohnungsbau mit Betroffenenvertretern und Fachleuten beraten und optimiert werden um ungewollte negative Folgewirkungen zu vermeiden.

gez. Dr. Sigrid Müller, Stefan Wollenberg  
Unterschrift



Stadtverordnetenversammlung  
der  
Landeshauptstadt  
Potsdam

- Änderungsantrag  
 Ergänzungsantrag  
 Neue Fassung

zur Drucksache Nr.

20/SVV/1215

 öffentlich**Einreicher:** Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen, DIE LINKE, SPD**Betreff:** Berücksichtigung ökologischer Kriterien in der örtlichen Bauleitplanung

Erstellungsdatum 20.03.2021

Eingang 922:

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		
25.03.2021	KUM		X
05.05.2021	SVV		X

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, **ein auf der Anlage basierendes Maßnahmenpaket** zur Berücksichtigung ökologischer Belange und Nachhaltigkeitsaspekte in der örtlichen Bauleitplanung zu erarbeiten.

Hierzu sollen Standards, insbesondere im Hinblick auf Energieeinsparung, Klimaschutz und die Klimafolgenanpassung, entwickelt werden, die in Bauleitplänen und durch Regelungen in städtebaulichen Verträgen **sowie etwaigen Veräußerungsverträgen** nach **ökologischer, ökonomischer und sozialverträglicher** Abwägung umgesetzt werden sollen.

**Zur Erarbeitung der Standards wird eine Facharbeitsgruppe gebildet, in der neben der Stadtverwaltung auch Vertreter\*innen der Politik sowie öffentliche und private Bauträger (u. a. Pro Potsdam, Wohnungsgenossenschaften, große private Bauträger), der Mieterbund und ggf. weiterer Akteure Mitglied sind.**

Zudem soll ergänzend eine „Potsdamer Checkliste für Bauwillige“ erarbeitet werden, in der alle Informationen für ökologisch sinnvolle Baumöglichkeiten und Bausanierungen, Hinweise auf die Baukultur **sowie optimale Lebens- und Wohnbedingungen** in Potsdam und finanzielle Fördermöglichkeiten dargestellt werden.

Dem Ausschuss zur Stadtentwicklung, Bauen, Wirtschaft und Entwicklung des ländlichen Rahmens (SBWL) **soll regelmäßig berichtet werden, beginnend im Dezember 2021.**

\_\_\_\_\_  
Unterschrift



Stadtverordnetenversammlung  
der  
Landeshauptstadt  
Potsdam

- Änderungsantrag  
 Ergänzungsantrag  
 Neue Fassung

zur Drucksache Nr.

20/SVV/1215

 öffentlich

**Einreicher:** Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen, DIE LINKE, SPD

**Betreff:** Berücksichtigung ökologischer Kriterien in der örtlichen Bauleitplanung

Erstellungsdatum 26.04.2021

Eingang 502:

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		
29.04.2021	Klima, Umwelt, Mobilität (KUM)		X
05.05.2021	Stadtverordnetenversammlung		X

#### **~~Änderungs-/Ergänzungsvorschlag/~~Neue Fassung:**

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, umfassende Maßnahmen und Regelungen zur Berücksichtigung ökologischer Belange und Nachhaltigkeitsaspekte in der örtlichen Bauleitplanung schrittweise zu erarbeiten.

Hierzu sollen Standards, insbesondere im Hinblick auf Energieeinsparung, Klimaschutz und die Klimafolgenanpassung entwickelt werden, die in Bauleitplänen und durch Regelungen in städtebaulichen Verträgen (incl. etwaigen Veräußerungsverträgen) **den bereits erforderlichen Abwägungen hinzugefügt werden** sollen. Als Orientierung soll künftig im Regelfall die als Anlage beigefügte Standard-Liste dienen.

**Nach Abschluss von fünf städtebaulichen Verträgen zur Umsetzung von Bebauungsplänen mit vorgesehenem Mietwohnungsbau, in denen diese Standards umgesetzt werden, oder spätestens bis Ende 2022, wird ein Erfahrungsaustausch als Werkstatt durchgeführt. Dabei werden Mitglieder des Ausschusses für Stadtentwicklung, Bauen, Wirtschaft und Entwicklung des ländlichen Raumes bzw. des Ausschusses für Klima, Mobilität und Umweltschutz, die beteiligten Investoren bzw. Wohnungsbauunternehmen und der Mieterbund einbezogen.**

Zudem soll ergänzend eine „Potsdamer Checkliste für Bauwillige“ erarbeitet werden, in der alle Informationen für ökologisch sinnvolle Baumöglichkeiten und Bausanierungen, Hinweise auf die Baukultur sowie optimale Lebens- und Wohnbedingungen in Potsdam und finanzielle Fördermöglichkeiten dargestellt werden.

Dem Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen, Wirtschaft und Entwicklung des ländlichen Raumes (SBWL) soll regelmäßig berichtet werden, beginnend **mit dem Erfahrungsaustausch, oder spätestens zu Ende 2022.**

\_\_\_\_\_  
Unterschrift



Stadtverordnetenversammlung  
der  
Landeshauptstadt  
Potsdam

## Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

**20/SVV/1500**

öffentlich

### Betreff:

Unterbindung des Durchgangsverkehrs (Schleichwege) für LKW über 3,5 t durch das 'Alte Rad' in Eiche

**Einreicher:** Ortsbeirat Eiche

Erstellungsdatum 16.12.2020

Eingang 502: 16.12.2020

Beratungsfolge:		
Datum der Sitzung	Gremium	Zuständigkeit
27.01.2021	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam	Entscheidung

### Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, durch geeignete Maßnahmen dafür zu sorgen, dass der Durchgangsverkehr (Schleichverkehr) für LKW über 3,5 t durch das „Alte Rad“ in Eiche sofort unterbunden wird.

gez. Werner Pahnhenrich  
Ortsvorsteher

Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen  
auf der Rückseite

Beschlussverfolgung gewünscht:

Termin:

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:**

Der Ortsbeirat Eiche hat in seiner 13. öffentlichen Sitzung am 10.12.2020 mit Stimmenmehrheit beschlossen (DS 20/SVV/1452), diese den Ortsteil betreffende Angelegenheit der Stadtverordnetenversammlung zur Beschlussfassung vorzulegen (gemäß § 46 Abs. 2 BbgKVerf).

Der Ortsbeirat begründet das Anliegen damit, dass das „Alte Rad“ in Eiche nach dem B-Plan überwiegend als reines Wohngebiet ausgewiesen ist und daher unter dem besonderen Schutz vor Lärm und Abgasen durch das BauGB und die BauNVO steht. Die Straßen „Am alten Mörtelwerk“ und die „Roßkastanienstraße“ sind weiterhin wegen ihrer Enge und ihres kurvenreichen Verlaufs durch das Wohngebiet nicht geeignet, LKW über 3,5 t im Durchgangsverkehr aufzunehmen. Dazu stellt der Schwerverkehr eine ständige große Gefahr für unsere Kinder dar, die die Straßen als Weg nutzen müssen.

Wenn die Bewohner des „Alten Rad“ auch keine Bedenken gegen das Befahren ihrer Straßen durch Busse des ÖPNV sowie Versorgungsfahrzeuge haben, so wehren sie sich entschieden gegen schwere Lastwagen, die ihre Straßen als Abkürzung und Schleichweg in das Baugebiet Golm und zurück nutzen. Weiterhin sind sie der Meinung, dass, wenn die LHP in Kerngebieten Poller einsetzt, um Schleichverkehre mit PKW zu verhindern, dann dürfte in auch möglich sein, LKW-Schleichverkehre aus einem reinen Wohngebiet herauszuhalten.

Die bisher getroffenen Maßnahmen (Gelbe Hinweisschilder) haben sich als nicht ausreichend erwiesen.



Stadtverordnetenversammlung  
der  
Landeshauptstadt  
Potsdam

## Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

**21/SVV/0001**

öffentlich

**Betreff:**  
Sammelsteganlagen

**Einreicher:** Ortsbeirat Grube

Erstellungsdatum 04.01.2021

Eingang 502:

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung	Gremium	Zuständigkeit
27.01.2021	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam	Entscheidung

### Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen,

den Oberbürgermeister zu beauftragen, die für die Neuordnung der Steganlagen in der Wublitz, Gemarkung Grube Flur 6, Flurstück 3 an der Landseite des angrenzenden Ortsteils Leest, Straße Am Schafgraben durch die Stadt Potsdam die nötigen Voraussetzungen zu schaffen.

Folgende Varianten wären möglich:

1. Die Stadt Potsdam wird sowohl Bauherr, Betreiber als auch Verpächter dieser Sammelsteganlagen.
2. Die wasserrechtlichen Genehmigungen für die bestehenden Einzelstege zu verlängern.
3. Es ist ein Konzept zu erarbeiten, wie eine Neuordnung der Steganlagen erfolgen kann. Hierbei sind die Aspekte der Gleichbehandlung der bisherigen Nutzer (Grubener und Leester Anwohner) sowie die naturschutzrechtlichen Belange zu berücksichtigen. Das Konzept ist dem Ortsbeirat spätestens im März 2021 vorzustellen. Die Einbeziehung von Naturschutzverbänden ist sicherzustellen.

Die Liegeplätze sollen ausschließlich an Einwohner/Anwohnern der Ortsteile Leest (Potsdam-Mittelmark) und des Ortsteils Grube (Stadt Potsdam) verpachten werden.

Der Ortsbeirat Grube ist hierbei im Rahmen des §46 Abs.3 Satz 2 der Brandenburgischen Kommunalverfassung zu beteiligen, da das Gewässer „Wublitz“ zur Stadt Potsdam gehört und im Bereich des Ortsteils Grube liegt.

gez. S. Gutschmidt  
Ortsvorsteher

Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen  
auf der Rückseite

**Beschlussverfolgung gewünscht:**

**Termin:**



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:**

Der Ortsbeirat Grube hat in seiner 15. öffentlichen Sitzung am 22.12.2020 mit der Drucksache 20/SVV/1076 beschlossen, diese, den Ortsteil betreffende Angelegenheit der Stadtverordnetenversammlung zur Beschlussfassung vorzulegen (gemäß § 46 Abs. 2 BbgKVerf). Der Ortsvorsteher war wegen Befangenheit (gemäß § 22 BbgKVerf) von der Beratung und Abstimmung ausgeschlossen.



**Landeshauptstadt  
Potsdam**

Der Oberbürgermeister

**Stadtverwaltung Potsdam**  
Büro der Stadtverordnetenvers.

Eing.: 28. JAN. 2021

Signum:

an:

Geschäftsbereich/FB: 4/FB Klima, Umwelt und Grünflächen

Bearbeiter: Herr Voigt      Telefon: 3786

Einreicher OBR: Grube

Aus der  
Ortsbeiratssitzung am: 22.12.2020

Datum: 19.01.2021

Sachstand / Realisierung

Prüfauftrag     Beschluss - Drucksachen Nr.: 20/SVV/1458

Betreff: **Sammelsteganlagen**

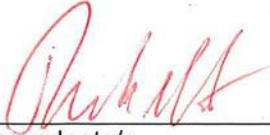
In Bearbeitung o. g. Drucksache teile ich Ihnen Folgendes mit:

Dem Beschluss des Ortsbeirates Golm kann in wesentlichen Teilen nicht gefolgt werden, da dafür die entsprechenden Zuständigkeiten und Randbedingungen nicht vorhanden sind.

**1. Die Stadt Potsdam wird sowohl Bauherr, Betreiber als auch Verpächter dieser Sammelsteganlagen.**

Der Standort der Sammelsteganlage befindet sich am nordwestlichen Ufer der Wublitz. Landseitig grenzt dort der Ortsteil Töplitz (Leest) der Stadt Werder an. Somit befindet sich der landseitige Bereich im Landkreis Potsdam-Mittelmark und außerhalb der Landeshauptstadt Potsdam. Wesentliche Voraussetzung für die Errichtung einer öffentlichen Sammelsteganlage durch die Stadt Potsdam ist immer auch das Eigentum an entsprechenden Grundstücken. Entsprechendes Eigentum hat die Landeshauptstadt Potsdam in diesem Bereich nicht. Weiterhin ist ein Nutzen für Bürger der Landeshauptstadt an dieser Stelle nicht gegeben. Daher sollte die Stadt in Anbetracht der erforderlichen finanziellen Aufwendungen weder Bauherr, Betreiber oder Verpächter einer Sammelsteganlage im Landkreis Potsdam-Mittelmark werden.

Fortsetzung siehe Rückseite

  
Beigeordnete/r

## **2. Die wasserrechtlichen Genehmigungen für die bestehenden Einzelstege sind zu verlängern.**

Die Landkreise und kreisfreien Städte nehmen die Aufgaben der unteren Wasserbehörde gemäß § 124 (2) BbgWG als Pflichtaufgaben zur Erfüllung nach Weisung als untere Landesbehörden wahr. Somit liegt für den Antrag, die wasserrechtlichen Genehmigungen für die bestehenden Einzelstege zu verlängern, die Zuständigkeit beim Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Potsdam als untere Wasserbehörde und nicht bei der Stadtverordnetenversammlung.

Es geht vorliegend um den Vollzug ordnungsrechtlicher Maßnahmen als Ordnungsbehörde im Rahmen des Wasserrechts und des Naturschutzrechts gegenüber Privatpersonen zu Einzelstegen. Hierbei geht es der Landeshauptstadt Potsdam als untere Wasserbehörde nicht um die Planung von einem Investitionsvorhaben im Ortsteil Grube, sondern um den Vollzug eines Geschäfts der laufenden Verwaltung, auf der Grundlage des Wasserrechts und des Naturschutzrechts.

Gegenüber der Landeshauptstadt Potsdam als untere Wasserbehörde hat lediglich das Land Brandenburg ein fachliches Weisungsrecht.

Im Übrigen wird aus fachlicher Sicht darauf hingewiesen, dass sich im fraglichen Bereich mehrere gesetzlich geschützte Biotop befinden.

Der Standort liegt weiterhin im Geltungsbereich des Landschaftsschutzgebietes (LSG) „Potsdamer Wald- und Havelseengebiet“ und ist Bestandteil des Europäischen Vogelschutzgebiets „Mittlere Havelniederung“.

Die Existenz bzw. Genehmigung einer Vielzahl solcher Kleinstanlagen führt dazu, dass das hier mögliche Ziel der Bildung von naturnahen Abschnitten (vgl. § 87 Absatz 6 Satz 2 Brandenburgisches Wassergesetz (BbgWG)) konterkariert wird, da die Lücken im Schilf sich unzweifelhaft schließen würden, wenn die Anlagen entfernt würden.

## **3. Es ist ein Konzept zu erarbeiten, wie eine Neuordnung der Steganlagen erfolgen kann. Hierbei sind die Aspekte der Gleichbehandlung der bisherigen Nutzer (Grubener und Leester Anwohner) sowie die naturschutzrechtlichen Belange zu berücksichtigen. Das Konzept ist dem Ortsbeirat spätestens im März 2021 vorzustellen. Die Einbeziehung von Naturschutzverbänden ist sicherzustellen.**

Der Antrag, dass ein Konzept zu erarbeiten ist, ist grundsätzlich zu begrüßen, sofern sich dieser auf das landseitige Stadtgebiet Potsdams bezieht.

Eine Konzeption für alle Ortsteile wird bis Ende 2022 in Aussicht gestellt. Dabei wird der Ortsbeirat im Rahmen seiner Beteiligungsrechte nach § 46 BbgKVerf auch beteiligt und angehört. Es kann jedoch unter der gegenwärtigen Situation nicht gewährleistet werden, dass dem Ortsbeirat Grube im März 2021 ein fertiges Konzept vorgestellt wird.

Schließlich wird jedem privaten Eigentümer empfohlen, sich mit anderen Eigentümern zusammenzuschließen, um, wenn überhaupt, eine Gemeinschaftssteganlage zu errichten, um so die Anzahl der vorhandenen Einzelstege aus Gründen des Wasserrechts und Naturschutzes erheblich zu reduzieren.



Stadtverordnetenversammlung  
der  
Landeshauptstadt  
Potsdam

## Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

**21/SVV/0025**

öffentlich

**Betreff:**

Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit

**Einreicher:** Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Erstellungsdatum 05.01.2021

Eingang 502:

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung Gremium

Zuständigkeit

27.01.2021 Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam

Entscheidung

**Beschlussvorschlag:**

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Die Landeshauptstadt Potsdam unterstützt die Initiative des Freiburger Oberbürgermeisters zur Einführung von Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in der Stadt und fordert den Bundesverkehrsminister schriftlich auf, eine entsprechende Sonderregelung für die Kommunen über die Straßenverkehrsordnung zu erlassen.

gez.  
Fraktionsvorsitzende/r

Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen  
auf der Rückseite

**Beschlussverfolgung gewünscht:**

**Termin:**

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:**

Die Senkung der Regelgeschwindigkeit auf 30km/h ist ein Beitrag zu mehr Verkehrssicherheit, nachhaltiger Mobilität und zu einem besseren Verkehrsfluss und wird deshalb seit längerem vom Deutschen Städtetag gefordert. Da in Potsdam innerorts Tempo 30 an vielen Stellen ohnehin durch Beschilderung vorgeschrieben ist, würde die Regelgeschwindigkeit 30km/h eine Vereinfachung und Harmonisierung des innerstädtischen Verkehrsflusses bedeuten. Daher ist die aktuelle Initiative der Stadt Freiburg (siehe z.B. <https://www.freiburg.de/pb/1635388.html>) auch für Potsdam modellhaft. Zudem zeigt sich, dass die Gesetzgebung des Bundes und der Länder den Kommunen mittelfristig mehr Gestaltungsmöglichkeiten für die Verkehrsplanung „vor Ort“ einräumen sollte.



Stadtverordnetenversammlung  
der  
Landeshauptstadt  
Potsdam

## Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

**21/SVV/0038**

öffentlich

**Betreff:**

Zisternen zur Regenwasserspeicherung

**Einreicher:** Fraktion DIE aNDERE

Erstellungsdatum 05.01.2021

Eingang 502:

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung

Gremium

Zuständigkeit

27.01.2021

Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam

Entscheidung

**Beschlussvorschlag:**

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt zu prüfen, auf den Grundstücken welcher städtischen Einrichtungen Zisternen zur Speicherung von Regenwasser gebaut werden können und wie diese Baumaßnahmen in die mittel- und langfristigen Planungen des Kommunalen Immobilienservice einbezogen werden können.

Die Stadtverordnetenversammlung soll im September 2021 über den Sachstand informiert werden.

Katharina Tietz und Christian Kube  
Fraktionsvorsitzende

Ergebnisse der Vorberatungen  
auf der Rückseite

**Beschlussverfolgung gewünscht:**

**Termin:**

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:**

Durch den fortschreitenden Klimawandel nehmen gerade auch in der Region Brandenburg extreme Witterungsereignisse wie lange Trockenperioden und Starkregen zu. Die Grundwasserspiegel sinken. Oberflächengewässer trocknen aus. Regenwasser kann bei Starkregen häufig nicht mehr versickern oder durch die Kanalisation aufgefangen werden und fließt zu einem erheblichen Teil über die Flüsse aus der Region ab.

Durch den Bau von Zisternen kann ein Teil des Niederschlagswassers aufgefangen und später für die Bewässerung von Grünanlagen, Parks oder Biotopen genutzt werden.

Mit dem Prüfauftrag soll erreicht werden, dass die Landeshauptstadt Potsdam mittel- und langfristig ihre Kapazitäten zur Regenwasserspeicherung erweitert.

Ein nachhaltiger Umgang mit den städtischen Wasserressourcen entspricht auch dem Klimanotstandsbeschluss, den die Stadtverordnetenversammlung zum Auftakt der Legislaturperiode gefasst hat.



Stadtverordnetenversammlung  
der  
Landeshauptstadt  
Potsdam

## Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

**21/SVV/0048**

öffentlich

**Betreff:**  
Ladesäulen

**Einreicher:** Fraktion Bürgerbündnis

Erstellungsdatum 06.01.2021

Eingang 502:

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung

Gremium

Zuständigkeit

27.01.2021

Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam

Entscheidung

### Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, die Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass das im April 2018 von der Stadtverordnetenversammlung beschlossene Standortkonzept für die öffentliche Ladeinfrastruktur in der LHP zügig unter Ausschöpfung sämtlicher staatlicher Förderprogramme umgesetzt wird. Hierbei sollen jetzt vorrangig zunächst die Gebiete der eingemeindeten Ortsteile berücksichtigt werden. Über den Stand der Umsetzung soll im Dezember 2021 informiert werden.

gez. Dr. Klockow/Kirsch  
Fraktionsvorsitzende/r

Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen  
auf der Rückseite

**Beschlussverfolgung gewünscht:**

**Termin:**



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:**

Die Elektromobilität soll gestärkt werden, denn sie stellt einen wesentlichen Teil eines zukunftsfähigen und umweltverträglichen Verkehrssystems dar. Verkehrsbedingte Lärm- und Luftschadstoffemissionen könnten so deutlich gesenkt werden. Voraussetzung für den Umstieg auf E-Autos ist ein umfassendes und attraktives Angebot an Lademöglichkeiten. Staatliche Förderprogramme werden hierfür zur Verfügung gestellt und sollten von der LHP in Anspruch genommen werden.

Gerade in den eingemeindeten Ortsteilen sind Ladesäulen nicht oder nur sehr spärlich zu finden. Andererseits ist hier das ÖPNV-Angebot für viele Verkehrsteilnehmer unzureichend. Um Mitbürgern, die auf ihren PKW angewiesen sind, den Umstieg auf ein E-Auto zu erleichtern, muss das Netz der Ladesäulen vergrößert werden.

Aus den genannten Gründen sollen die eingemeindeten Ortsteile vorrangig mit Ladesäulen versorgt werden.



Stadtverordnetenversammlung  
der  
Landeshauptstadt  
Potsdam

## Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

**21/SVV/0085**

öffentlich

**Betreff:**

Regionales Logistikzentrum zur Reduzierung des Lieferverkehrs

**Einreicher:** Fraktion CDU

Erstellungsdatum 12.01.2021

Eingang 502:

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung	Gremium	Zuständigkeit
27.01.2021	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam	Entscheidung

**Beschlussvorschlag:**

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, zu prüfen, ob und wie ein regionales Logistikzentrum mit der Zielsetzung einer Reduzierung des durch den zunehmenden Online-Handels erzeugten Lieferverkehrs in Potsdam möglichst mit der Einbindung von Lastenfahrrädern realisiert werden kann.

gez. Götz Friederich  
Fraktionsvorsitzende/r

Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen  
auf der Rückseite

**Beschlussverfolgung gewünscht:**

**Termin:**

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:**

Der Fokus der städtischen Verkehrspolitik lag bislang auf der Verbesserung des ÖPNV und der Stärkung des Radverkehrs, um den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren. Aber auch der Lieferverkehr nimmt beständig zu und belastet die Stadt. So sind insbesondere die Entwicklung des online Handels und die damit verbundenen Warenlieferungen an die Verbraucher eine Ursache für den zunehmenden Lieferverkehr. Diese Entwicklung wurde durch die Corona-Pandemie noch verstärkt und wird voraussichtlich auch langfristig so bleiben. Der dadurch erzeugte Lieferverkehr wird durch viele unterschiedliche Paket- und Expressdienst abgewickelt. Gerade die Vielzahl der Unternehmen erzeugt eine deutliche zusätzliche Verkehrsbelastung, da jedes einzelne Unternehmen die gesamte Stadt mit den Zulieferungen abdeckt.

Mit der Schaffung eines regionalen Logistikzentrums, von dem aus möglichst alle Warenlieferungen in der Landeshauptstadt Potsdam erfolgen, können Mehrfachfahrten durch unterschiedliche Paket- und Expressdienste vermieden werden. Da die Zustellungen von einem solchen regionalen Logistikzentrum nur innerhalb der Landeshauptstadt erfolgen würden, böte sich zusätzlich die Möglichkeit ökologisch attraktivere Zustellungen etwa mittels Lastenfahrräder durchzuführen. Ein solches Logistikzentrum sollte aber auch für die Paket- und Expressdienst attraktiv sein, da durch die Bündelung der Zustellungen weniger Fahrzeuge und Personal benötigt werden. Die Paket- und Expressdienste könnten für die Zustellung „auf den letzten Metern“ die Leistungen bei dem regionalen Logistikzentrum zu günstigeren Preisen einkaufen.



**Betreff:**  
**Prüfauftrag Gelbe Tonne PLUS (Wertstofftonne)**

öffentlich

**bezüglich**  
**DS Nr.: 19/SVV/0039**

Erstellungsdatum 11.01.2021

Eingang 502: 11.01.2021

Einreicher: Fachbereich Ordnung, Sicherheit und Gesundheit

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung

Gremium

07.01.2021 - Stadtkonferenzkommision der Landeshauptstadt Potsdam

**Inhalt der Mitteilung:**

Die Stadtverordnetenversammlung nimmt zur Kenntnis:

Mit Beschluss 19/SVV/0039 wurde der Oberbürgermeister beauftragt zu prüfen, ob und gegebenenfalls wann in Potsdam die Gelbe Tonne durch eine Gelbe Tonne PLUS (Wertstofftonne) ersetzt werden sollte.

**1. Wer wäre für die Stadt Potsdam Verhandlungspartner für die Einführung einer Gelben Tonne PLUS im Stadtgebiet?**

Verhandlungspartner für die Einführung einer Gelben Tonne PLUS (Wertstofftonne) sind die Dualen Systeme.

Gemäß § 14 Abs. 1 Verpackungsgesetz (VerpackG) sind die Dualen Systeme verpflichtet eine vom gemischten Siedlungsabfall getrennte, flächendeckende und unentgeltliche Sammlung aller restentleerten Verpackungen (PPK, Glas, Leichtverpackungen) bei den privaten Endverbrauchern in ausreichender Weise einzurichten. Die Sammelsysteme sind nach § 22 VerpackG mit dem öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger (örE) abzustimmen. Die Landeshauptstadt Potsdam ist örE gemäß Brandenburgisches Abfall- und Bodenschutzgesetz.

Nach § 22 Abs. 5 VerpackG besteht bereits die Möglichkeit, das System der haushaltsnahen Sammlung von Verpackungsabfällen über die Dualen Systeme (Gelbe Tonne als gewerbliches Rücknahmesystem außerhalb der kommunalen Abfallentsorgung), für die Sammlung von stoffgleichen Nichtverpackungen durch die Kommune mit zu nutzen. Der örE hat sich dazu mit den Dualen System abzustimmen und eine Vereinbarung über die Kostenbeteiligung zu treffen.

**Fortsetzung der Mitteilung Seite 3**

**Finanzielle Auswirkungen?** Ja Nein

Das **Formular** „Darstellung der finanziellen Auswirkungen“ ist als **Pflichtanlage** beizufügen.

**Fazit finanzielle Auswirkungen:**

Sofern die Sammlung von Leichtverpackungen und zusätzlich die der stoffgleichen Nichtverpackungen durch Mitbenutzung der bestehenden Gelben Tonne seitens der Politik beschlossen wird, wären die dafür entstehenden Kosten über die Abfallgebühren zu erheben. Insofern entstehen keine finanziellen Auswirkungen auf den städtischen Haushalt.

Oberbürgermeister

Geschäftsbereich 1

Geschäftsbereich 2

Geschäftsbereich 3

Geschäftsbereich 4

Geschäftsbereich 5

**Fortsetzung der Mitteilung:****2. Wann läuft der Vertrag über die Sammlung der Verpackungsabfälle in der gelben Tonne in der Stadt Potsdam aus?**

Bei der Sammlung von Leichtverpackungen (LVP) über die Gelbe Tonne handelt es sich um ein gewerbliches Rücknahmesystem, welches außerhalb der kommunalen Abfallentsorgung betrieben wird. **Die Stadt Potsdam ist insofern nicht Vertragshalter der Sammlung.**

Die Sammlung von Verkaufsverpackungen über die Gelbe Tonne wird regelmäßig in einem Drei-Jahres-Rhythmus ausgeschrieben. Der Ausschreibungsführer wird durch die Dualen Systeme (derzeit insgesamt 10 Duale Systeme) aus deren Reihen bestimmt. Aktueller Vertragspartner für die Sammlung der LVP ist die Stadtentsorgung Potsdam GmbH (STEP).

Vor Ausschreibung der Sammelleistung wird das jeweilige Sammelsystem in einer Systemfestlegung festgehalten und mit dem öRE abgestimmt.

**3. Bis wann müsste eine Neuausschreibung der Sammlung der Potsdamer Verpackungsabfälle in der gelben Tonne oder ggf. stattdessen von Verpackungen und von stoffgleichen Nichtverpackungen aus Kunststoff und Metall in einer Gelben Tonne PLUS ausgeschrieben werden, um rechtzeitig einen entsprechenden Anschlussvertrag abschließen zu können?**

Die Laufzeit des derzeit bestehenden Sammlungsvertrages zwischen den Dualen Systemen und der STEP, als Gewinner der Ausschreibung, umfasst den Zeitraum 01.01.2019 bis 31.12.2021.

Die Neuausschreibung für den Zeitraum 01.01.2022 bis 31.12.2024 beginnt durch die Dualen Systeme voraussichtlich im Frühjahr 2021. Bis dahin muss die entsprechende Systemfestlegung LVP zwischen dem öRE und den Dualen Systemen abgestimmt sein.

**4. Bis wann müsste eine Einigung mit dem Verhandlungspartner bei den Dualen Systemen erfolgen, um diese Neuausschreibung in Form einer Sammlung in einer Gelben Tonne PLUS durchführen zu können?**

Durch das geänderte Verpackungsgesetz, welches zum 01.01.2019 in Kraft getreten ist, gab es einige wesentliche Änderungen in der Zusammenarbeit der öRE mit den Dualen Systemen. Insbesondere ist der Abstimmungsaufwand erheblich gestiegen, da auch um die Mitbenutzungsentgelte für die gemeinsame PPK-Sammlung gerungen wird. Auch die kommunalen Spitzenverbände haben sich für eine Umsetzung eingesetzt und verschiedene Kompromisslösungen auf den Weg gebracht.

Die Abstimmungsvereinbarung zwischen den Dualen Systemen und dem öRE der Stadt Potsdam ab dem Jahr 2022 muss abschließend im Jahr 2021 verhandelt werden. Im Rahmen dieser Abstimmungsvereinbarung sind nicht nur die Festlegungen der Sammelsysteme für die LVP,- PPK- und Glassammlung abzustimmen, sondern auch die Mitbenutzungsentgelte der Dualen Systeme für die gemeinsame Erfassung von Verpackungen aus PPK. Eine Mitbenutzung der Gelben Tonne für die Sammlung stoffgleicher Nichtverpackungen muss in diesem Rahmen ebenfalls abgestimmt werden und eine Einigung dazu vor Ausschreibung der LVP-Sammelleistung erfolgt sein.

Die bisherigen Verhandlungen zur Abstimmung der Jahre 2020/2021 haben gezeigt, dass es sich um ein zeitaufwändiges Verfahren handelt, in dem alle bestehenden Interessen mit dem Verhandlungsführer der Dualen Systeme abzuwägen sind. Im Ergebnis ist dann zu deren Wirksamkeit eine 2/3 Mehrheit aller Dualen Systeme für eine endgültige Abstimmung zu erreichen.

Von daher ist eine Einigung zur Gelben Tonne PLUS (Wertstofftonne) bis zum Frühjahr 2021 für den kommenden Ausschreibungszeitraum 2022 bis 2024 aus Sicht der Verwaltung als nicht realistisch einzuschätzen, zumal ein vorheriger Beschluss der Politik erforderlich ist. Insofern würde bei Vorliegen eines entsprechenden politischen Votums die Einführung einer Wertstofftonne erst ab dem

Zeitraum 2025 sicher umsetzbar sein. Dazu wären dann auch die entsprechenden Vorlaufzeiten zur Abstimmung gewährleistet.

## **5. Was wären aus Sicht der Stadt Potsdam die Voraussetzungen für den erfolgreichen Abschluss solcher Verhandlungen?**

Für die Einführung einer Gelben Tonne PLUS (Wertstofftonne) bedarf es aus Sicht der Verwaltung zunächst eines Beschlusses durch die Stadtverordnetenversammlung, da diese mit Kostensteigerungen für die Abfallentsorgungsleistungen in Zusammenhang steht, die sich zukünftig gebührenerhöhend auswirken.

Gemäß § 22 Verpackungsgesetz haben die Dualen Systeme und die öRE die Sammelsysteme für Verkaufsverpackungen in dem jeweiligen Entsorgungsgebiet miteinander abzustimmen. Dazu ist eine entsprechende Abstimmungsvereinbarung zu schließen. Diese Abstimmungsvereinbarung beinhaltet u.a. die Systemfestlegung LVP und bei Mitbenutzung des Sammelsystems Gelbe Tonne für stoffgleiche Nichtverpackungen (=Gelbe Tonne PLUS - Wertstofftonne) eine Einigung über die Kostenbeteiligung der Mitbenutzung durch den öRE.

## **6. Was wären aus Sicht der Stadt Potsdam die Vor- und die Nachteile der Einführung einer Gelben Tonne PLUS in Potsdam?**

Aus Sicht der LHP bestehen für die Einführung einer Gelben Tonne PLUS (Wertstofftonne) folgende Vor- und Nachteile:

### **Vorteile:**

- Vereinfachung der Sammlung für den Bürger, da keine Unterscheidung mehr zwischen Verpackungen und stoffgleichen Nichtverpackungen
- Erschließung zusätzlicher Wertstoffpotentiale aus dem Restabfall
- Ressourcenschonung, da stoffgleiche Abfälle im Kreislauf verbleiben und recycelt werden können

### **Nachteile:**

- Kostenbeteiligung an den Sammelkosten für stoffgleiche Nichtverpackungen wird zur Erhöhung der Abfallgebühren führen
- Reduzierung der Restabfallmengen wird, wenn überhaupt, erst mittelfristig erfolgen

**Um zusätzlich zu den aufgeworfenen Fragen aus der Stadtverordnetenversammlung eine weitere Bewertung vornehmen zu können, wurde seitens der Stadt die Leistung zur Sortierung des Sammelgemisches in der Gelben Tonne ausgeschrieben und beauftragt. Coronabedingt konnte diese Leistung leider erst im Sommer 2020 durchgeführt werden. Die Ergebnisse werden nachfolgend dargestellt.**

## **7. Ergebnisse der LVP-Sortierung**

Das über die Gelbe Tonne erfasste LVP-Sammelgemisch stieg in den Jahren 2011 bis 2016 sukzessive an und liegt seitdem relativ konstant bei einer spezifischen Sammelmenge von durchschnittlich 33,5 kg je Einwohner und Jahr.

Zur Abschätzung der Zusammensetzung der Inhalte der Gelben Tonne wurde im Sommer 2020 eine Sortierung des LVP-Sammelgemisches in den drei Gebietsstrukturen Großwohnanlagen, Mehrfamilienhäuser sowie Ein- und Zweifamilienhäusern veranlasst. Insgesamt wurde eine repräsentative Stichprobe von 24 Kubikmetern untersucht.

Die Resultate dieser Analyse sollten gemeinsam mit den Ergebnissen der Resthausmüllsortieranalyse 2018/2019 Daten zu noch vorhandenen Wertstoffpotentialen hinsichtlich LVP und stoffgleichen Nichtverpackungen liefern. Im Ergebnis der Analyse ist festzustellen, dass über die Gelbe Tonne derzeit 33,6 Kilogramm Abfälle je Einwohner und Jahr gesammelt werden. Davon entfallen auf:

Ergebnisse der LVP-Sortieranalyse 2020			
Fraktion	Spez. Menge	Gesamtmenge	Anteil
LVP-Verpackungen Kunststoff-, Metall-, Verbundverpackungen	18,4 kg/EWxa	3.310 t/a	55,0 %
Nichtverpackungen Sonstige Kunststoffe, Metalle, Verbunde	6,2 kg/EWxa	1.105 t/a	18,3 %
Störstoffe Glas, PPK, Druckerzeugnisse, Bio-/Restabfälle	9,0 kg/EWxa	1.607 t/a	26,7 %
<b>Gesamt</b>	<b>33,6 kg/EWxa</b>	<b>6.022 t/a</b>	<b>100,0 %</b>

Bezogen auf das gesamte Entsorgungsgebiet der Stadt Potsdam besteht das gesamte LVP-Sammelgemisch in Höhe von 33,6 kg/EWxa zu 55% aus Verpackungen und zu 45% aus Fehlwürfen, wobei davon 18,3 % allein auf stoffgleiche Nichtverpackungen entfallen. Dahinter folgen Restabfälle (11,1%), Wertstoffe (9,5%) und Bioabfälle (6,1%). Innerhalb der einzelnen Gebietsstrukturen zeigen sich hier deutliche Unterschiede. So sind die Störstoffquoten in der Gelben Tonne in den Gebieten Großwohnanlagen und 1-2-Familienhäuser am größten.

Betrachtet man die Potentiale an Verpackungen und stoffgleichen Nichtverpackungen und deren Verteilung auf die Systeme „Gelbe Tonne“ und „Restabfalltonne (schwarz)“ so zeigt sich folgendes Bild:

LHP gesamt	LVP-Verpackungen			
Verpackungen aus ...	Anteil Restabfall (Schwarze Tonne)	Anteil LVP (Gelbe Tonne)	Gesamtpotential	Getrennt-erfassungsquote
	Restabfallanalyse 2018/19	LVP-Analyse 2020		
Kunststoff	7,7 kg/EWxa	14,1 kg/EWxa	21,8 kg/EWxa	64,7%
Metall	1,9 kg/EWxa	2,6 kg/EWxa	4,5 kg/EWxa	57,8%
Verbunde	1,7 kg/EWxa	1,7 kg/EWxa	3,4 kg/EWxa	50,0%
<b>Gesamt</b>	<b>11,3 kg/EWxa</b>	<b>18,4 kg/EWxa</b>	<b>29,7 kg/EWxa</b>	<b>62,0%</b>

Im Ergebnis sind von den im schwarzen Restabfallbehälter noch vorhandenen Leichtverpackungen laut Gutachter mittelfristig ca. 4 kg/EWxa realistisch abschöpfbar, so dass sich dadurch bei gutem Trennverhalten die Getrennterfassungsquote auf ca. 75% steigern ließe. Im Ergebnis könnte diese Reduzierung eine Einsparung im Restabfall zwischen 700 und 750 Tonnen pro Jahr ergeben.

Das System der Getrenntsammlung von LVP über die Gelbe Tonne ist bereits seit dem Jahr 1991 (davon seit 2004 haushaltsnah) in der Stadt Potsdam etabliert, und trotzdem verbleiben bisher noch 38% dieser Verpackungen im Restabfall. Die bisherigen Erfahrungen zeigen, dass es sehr schwierig ist, eine optimale Trennung in den Haushalten zu erreichen, da die Bereitschaft dazu in der Bevölkerung unterschiedlich stark ausgeprägt ist. Hier kann nur über eine gezielte Öffentlichkeitsarbeit und Abfallberatung weiterhin eine verstärkte Aufklärung betrieben werden. Einen wichtigen Baustein stellt dabei das seit dem Jahr 2018 intensiv aufgebaute Umweltbildungsangebot des öRE dar, welches seitens der Schulen und Kitas auf breite Zustimmung stößt, jedoch leider coronabedingt in diesem Jahr stark zurückgefahren werden musste.

Für die stoffgleichen Nichtverpackungen stellen sich die vorhandenen Potenziale folgendermaßen dar:

LHP gesamt	Stoffgleiche Nichtverpackungen			
Sonstige Abfälle aus ...	Anteil Restabfall (Schwarze Tonne)	Anteil LVP (Gelbe Tonne)	Gesamtpotential	Getrennt-erfassungsquote
	Restabfallanalyse 2018/19	LVP-Analyse 2020		
Kunststoff	6,2 kg/EWxa	4,8 kg/EWxa	11,0 kg/EWxa	43,6%
Metall	1,2 kg/EWxa	0,3 kg/EWxa	1,5 kg/EWxa	20,0%
Verbunde	0,3 kg/EWxa	1,1 kg/EWxa	1,4 kg/EWxa	78,6%
<b>Gesamt</b>	<b>7,7 kg/EWxa</b>	<b>6,2 kg/EWxa</b>	<b>29,7 kg/EWxa</b>	<b>44,6%</b>



Bei den stoffgleichen Nichtverpackungen stellt der Gutachter eine mittelfristig maximal mögliche Reduzierung bei gemeinsamer Sammlung in einer Wertstofftonne in Höhe von maximal 4 kg/EWxa in Aussicht, was einer Getrennterfassungsquote von ca. 73 % entsprechen würde. In Folge entspräche dies ebenfalls einer Einsparung im Restabfall von 700 bis 750 Tonnen pro Jahr.

In Summe könnten durch eine konsequente Verbesserung des Trennverhalten der Potsdamer Bürgerschaft mittelfristig bis zu 1.500 t/a Wertstoffe aus LVP und stoffgleichen Nichtverpackungen dem Restabfall entzogen werden. Die Hälfte davon (700 – 750 t) entfielen auf stoffgleiche Nichtverpackungen, sofern eine gemeinsame Sammlung in einer Gelben Tonne PLUS (Wertstofftonne) mit den Dualen Systemen vereinbart wird.

## 8. Kostenprognose für die Gelbe Tonne PLUS (Wertstofftonne)

Wie bereits unter 7. ausgeführt befindet sich bereits jetzt ein großer Anteil stoffgleicher Nichtverpackungen in der Gelben Tonne, für den bisher kein Mitbenutzungsentgelt seitens der Stadt Potsdam beglichen wird. Bei Einführung einer Gelben Tonne PLUS (Wertstofftonne) würden diese Anteile zukünftig einer Kostenbeteiligung unterzogen werden. Auch müsste sich die Stadt wohl anteilig an der Entsorgung der Störstoffe beteiligen.

Da ein Mitbenutzungsentgelt bisher kein Bestandteil der Verhandlungen mit den Dualen Systemen war, liegen zur voraussichtlichen Entgelthöhe keine verbindlichen Angaben vor. Daher wird eine Kostenschätzung vorgenommen.

Gemäß Ausführungen im EUWID Recycling und Entsorgung 37.2020 dürfte das Verpackungsrecycling im nächsten Jahr deutlich teurer werden. So wird sowohl mit steigenden Sammelkosten als auch mit deutlich steigenden Sortierkosten gerechnet. Für letztere wird eine Steigerung auf 180 bis weit über 200 €/t erwartet. Ein Grund für den Kostenschub bei Sortierung und Verwertung ist gemäß EUWID die oft desolate Lage beim Kunststoffrecycling.

Die vorliegende Kostenschätzung geht daher zunächst von **Sammel- und Sortierkosten in Höhe von insgesamt 350 €/t** aus. Im Ergebnis würden sich unter Berücksichtigung einer spezifischen Sammelmenge von 33,5 kg/EWxa und einer Einwohnerzahl von 182.000 Gesamtkosten in Höhe von 2,13 Mio € pro Jahr ergeben.

Je nach verhandeltem Anteil der stoffgleichen Nichtverpackungen im LVP-Sammelgemisch (18 bis 25%) ergäben sich aus der Einführung einer Gelben Tonne PLUS (Wertstofftonne) überschlägig **zusätzliche Kosten für die Abfallentsorgung in Höhe von 400 T€ bis 541 T€ pro Jahr**. Umgerechnet auf die derzeitige Grundgebühr, würde dies eine **Gebührensteigerung der Abfallgrundgebühr um 2,20 bis 3 € je Einwohner und Jahr** bedeuten.

Inwieweit mit der Einführung einer Gelben Tonne PLUS (Wertstofftonne) tatsächliche Einsparungen bei der Restabfallsammlung und -entsorgung erreicht werden können, hängt sehr stark von der Mitwirkung der Potsdamer Bevölkerung ab. Insofern kann zu möglichen Einsparungen im Bereich der Restabfälle vorerst noch keine Prognose abgegeben werden.

## 9. Votum der Verwaltung

Aus abfallwirtschaftlicher sowie umwelt- und klimapolitischer Sicht ist die gemeinsame Sammlung von Leichtverpackungen und stoffgleichen Nichtverpackungen in einer Gelben Tonne PLUS (Wertstofftonne) zu begrüßen. Dadurch können Stoffkreisläufe geschlossen und natürliche Ressourcen geschont werden. Die Abfalltrennung für die Potsdamer Bürgerinnen und Bürger wird durch die gemeinsame Sammlung in einem Abfallbehälter stark vereinfacht und motiviert zur besseren Getrenntsammlung aller Abfallfraktionen.

Die abschließende Entscheidung zur Einführung der Gelben Tonne PLUS (Wertstofftonne) obliegt der Stadtverordnetenversammlung.

**Die Einführung einer Gelben Tonne PLUS (Wertstofftonne) in der Stadt Potsdam ist jedoch auf jeden Fall mit einem Gebührenanstieg verbunden.**



## Niederschrift

### 17. (außerordentliche) öffentliche Sitzung des Ausschusses für Klima, Umwelt und Mobilität

---

**Sitzungstermin:** Donnerstag, 25.03.2021  
**Sitzungsbeginn:** 18:00 Uhr  
**Sitzungsende:** 19:08 Uhr  
**Ort, Raum:** IHK Potsdam, Breite Str. 2 A-C, Haus 2 d, Raum 2.36, 14467 Potsdam

---

#### Anwesend sind:

#### Ausschussmitglieder

Frau Tina Lange	DIE LINKE	Leitung der Sitzung
Herr Leon Troche	SPD	
Herr Fabian Twerdy	Bündnis 90/Die Grünen	
Herr Matthias Finken	CDU	
Herr Christian Raschke	DIE aNDERE	
Herr Sebastian Olbrich	AfD	

#### stellv. Ausschussmitglieder

Herr Pete Heuer	SPD
Herr Jens Dörschel	Bündnis 90/Die Grünen
Frau Dr. Anja Günther	DIE LINKE

#### sachkundige Einwohner

Herr Jan Kuppert	DIE aNDERE
Frau Elke Lentz	SPD
Herr Norbert Wilke	DIE LINKE

#### Beigeordnete

Herr Bernd Rubelt	Geschäftsbereich 4	ab 18:30 Uhr
-------------------	--------------------	--------------

#### Vertreter der Beiräte

Frau Heike Thiel	Beirat für Menschen mit Behinderungen
------------------	--

#### Vertreter Fridays For Future

Herr Otto Richter	FFF
-------------------	-----

## **Nicht anwesend sind:**

### **Ausschussvorsitzender**

Herr Andreas Walter	Bündnis 90/Die Grünen	entschuldigt
---------------------	-----------------------	--------------

### **Ausschussmitglieder**

Herr Uwe Adler	SPD	entschuldigt
Herr Michél Berlin	DIE LINKE	entschuldigt

### **zusätzliches Mitglied**

Herr Björn Teuteberg	Freie Demokratische Partei	entschuldigt
Frau Dr.med. Carmen Klockow	Bürgerbündnis	entschuldigt

### **sachkundige Einwohner**

Herr Maximilian Adams	CDU	nicht entschuldigt
Frau Dr. Sophie Haebel	Bündnis 90/Die Grünen	entschuldigt
Herr Dr. Matthias Kretschmer	Freie Demokraten	entschuldigt
Herr Klaus Rietz	BürgerBündnis	entschuldigt

### **Vertreter der Beiräte**

Herr Frank Spade	Seniorenbeirat	entschuldigt
------------------	----------------	--------------

### **Gäste**

Frau Viola Holtkamp	(Bereich Verbindliche Bauleitplanung) zu TOP 3.1 (Fachbereich Klima, Umwelt und Grünflächen) zu TOP 3.3
Herr Lars Schmäh	
Frau Anja Tefs	(KIS Kommunalen Immobilienservice) zu TOP 3.5 (Fachbereich Mobilität und technische Infrastruktur) zu TOP 3.2, 3.4, 3.7
Herr Thomas Schenke	

### **Schriftführer/in:**

Frau Franziska Anhoff GB Stadtentwicklung,Bauen,Wirtschaft,Umwelt

## Tagesordnung:

### Öffentlicher Teil

- 1 Eröffnung der Sitzung
- 2 Feststellung der Anwesenheit sowie der ordnungsgemäßen Ladung /  
Entscheidung über eventuelle Einwendungen gegen die Niederschrift des  
öffentlichen Teils der Sitzung vom 25.02.2021 / Feststellung der öffentlichen  
Tagesordnung
- 3 Überweisungen aus der Stadtverordnetenversammlung
  - 3.1 Berücksichtigung ökologischer Kriterien in der örtlichen Bauleitplanung  
Vorlage: 20/SVV/1215  
Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen, DIE LINKE, SPD
  - 3.2 Unterbindung des Durchgangsverkehrs (Schleichwege) für LKW über 3,5 t  
durch das 'Alte Rad' in Eiche  
Vorlage: 20/SVV/1500  
Ortsbeirat Eiche
  - 3.3 Sammelsteganlagen  
Vorlage: 21/SVV/0001  
Ortsbeirat Grube
  - 3.4 Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit  
Vorlage: 21/SVV/0025  
Fraktion Bündnis90 / Die Grünen
  - 3.5 Zisternen zur Regenwasserspeicherung  
Vorlage: 21/SVV/0038  
Fraktion DIE aNDERE
  - 3.6 Ladesäulen  
Vorlage: 21/SVV/0048  
Fraktion Bürgerbündnis
  - 3.7 Regionales Logistikzentrum zur Reduzierung des Lieferverkehrs  
Vorlage: 21/SVV/0085  
Fraktion CDU
  - 3.8 Prüfauftrag Gelbe Tonne PLUS (Wertstofftonne)  
Vorlage: 21/SVV/0075  
Oberbürgermeister, Fachbereich Ordnung, Sicherheit und Gesundheit  
(Mitteilungsvorlage)
- 4 Mitteilungen der Verwaltung  
(werden schriftlich ausgereicht)
  - 4.1 Berichterstattung zu Baumaßnahmen im Hauptstraßennetz der  
Landeshauptstadt Potsdam 2020/2021  
Fachbereich Mobilität und technische Infrastruktur
  - 4.2 Berichterstattung zur Verringerung des Ruhenden Verkehrs  
(gem. Beschluss zur DS 20/SVV/0858)  
Fachbereich Mobilität und technischen Infrastruktur

- 4.3 Berichterstattung: Aktuelle Übersicht zum Umsetzungsstand des  
Innenstadtverkehrskonzeptes  
(gem. Beschluss zur DS 20/SVV/1008)  
Fachbereich Mobilität und technische Infrastruktur
- 4.4 Berichterstattung zum Bargeldlosen Bezahlen von Parktickets  
(gem. Beschluss zur DS 20/SVV/1274)  
Fachbereich Mobilität und technische Infrastruktur
- 5 Sonstiges

## **Niederschrift:**

### **Öffentlicher Teil**

#### **zu 1 Eröffnung der Sitzung**

Die stellvertretende Ausschussvorsitzende, Frau Lange, begrüßt die Mitglieder und eröffnet die Sitzung.

#### **zu 2 Feststellung der Anwesenheit sowie der ordnungsgemäßen Ladung / Entscheidung über eventuelle Einwendungen gegen die Niederschrift des öffentlichen Teils der Sitzung vom 25.02.2021 / Feststellung der öffentlichen Tagesordnung**

Die Vorsitzende stellt die ordnungsgemäße Ladung sowie die Beschlussfähigkeit mit 9 von 9 stimmberechtigten Mitgliedern fest.

Aufgrund der anhaltenden Pandemielage wird vorgeschlagen, diese Sitzung auf zwei Stunden Sitzungszeit zu begrenzen. Die Sitzung endet demnach spätestens um 20 Uhr. Nicht behandelte Tagesordnungspunkte werden in die nächste Ausschusssitzung vertagt.

Gegen dieses Vorgehen gibt es keine Einwände.

Für die Aprilsitzung des hiesigen Ausschusses, die am 15.4.2021 stattfinden sollte, konnte kein Raum gefunden werden. Es wird daher vorgeschlagen, die Sitzung auf den 29.4.2021 zu verschieben, an diesem Tag stünde der Treffpunkt Freizeit zur Verfügung.

**Abstimmungsergebnis:** mit 4:0:5 angenommen.

Zur öffentlichen Niederschrift der Sitzung vom 25.2.2021 gibt es keine Hinweise. Sie wird mit 5:0:4 bestätigt.

Zur Tagesordnung ergehen folgende Hinweise:

TOP 3.1 Berücksichtigung ökologischer Kriterien in der örtlichen Bauleitplanung

- Wird auf Bitte des Antragstellers zurückgestellt, da Herr Walter heute nicht an der Sitzung teilnehmen kann

TOP 3.6 Ladesäulen

- Wird auf Bitte des Antragsstellers zurückgestellt, da Frau Dr. Klockow heute nicht an der Sitzung teilnehmen kann

TOP 4 Mitteilungen der Verwaltung

- Die per Mail am 24.3.2021 schriftlich ausgereichten Berichterstattungen werden auf die nächste Sitzung vertagt, da sie nicht jedes stellvertretende Mitglied erhalten hat – sie werden dennoch dieser Niederschrift als Anlage beigefügt
- Zukünftig sollen den Ausschuss betreffende Mails (wie bspw. die Berichterstattungen) neben den Ausschussmitgliedern auch den stv. Ausschussmitgliedern sowie den Fraktionsgeschäftsstellen zugesandt werden.

Die geänderte Tagesordnung wird einstimmig bestätigt.

Anträge auf Rederecht liegen nicht vor.

**zu 3 Überweisungen aus der Stadtverordnetenversammlung**

**zu 3.1 Berücksichtigung ökologischer Kriterien in der örtlichen Bauleitplanung**

**Vorlage: 20/SVV/1215**

Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen, DIE LINKE, SPD

Die Drucksache wird zurückgestellt und in der nächsten Sitzung erneut aufgerufen (siehe Abstimmung zur Tagesordnung).

**zu 3.2 Unterbindung des Durchgangsverkehrs (Schleichwege) für LKW über 3,5 t durch das 'Alte Rad' in Eiche**

**Vorlage: 20/SVV/1500**

Ortsbeirat Eiche

Herr Schenke (Fachbereich Mobilität und technische Infrastruktur) führt aus, dass eine entsprechende Anordnung nur für alle Fahrzeuge über 3,5 Tonnen geltend erfolgen könne. Damit wären dann unter anderem auch Busse oder Lieferverkehr betroffen. An dieser Stelle gibt es keine Möglichkeit den LKW-Verkehr zu unterbinden, auch wenn er das Anliegen nachvollziehen kann.

Herr Wilke erkundigt sich, ob man hier über eine Anliegerstraßenregelung weiter kommt.

Herr Heuer vermutet, dass die Forderung nur über eine zu hohe Traglast

realisiert werden könne und die betreffenden Straßen für Fahrzeuge ab einem bestimmten Gewicht gesperrt würden. Er hält diese Maßnahme aber für den in Rede stehenden Standort für nicht durchsetzbar.

Herr Finken erkundigt sich nach eventuellen Möglichkeiten, zumindest eine Milderung zu erreichen.

Herr Schenke muss dies nochmals verneinen.

Die Vorsitzende stellt den Antrag zur Abstimmung.

Der Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung wie folgt zu beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, durch geeignete Maßnahmen dafür zu sorgen, dass der Durchgangsverkehr (Schleichverkehr) für LKW über 3,5 t durch das „Alte Rad“ in Eiche sofort unterbunden wird.

**Abstimmungsergebnis:**

Zustimmung:	<b>6</b>
Ablehnung:	<b>3</b>
Stimmenthaltung:	<b>0</b>

**zu 3.3 Sammelsteganlagen**  
**Vorlage: 21/SVV/0001**  
Ortsbeirat Grube

Herr Schmäh (Fachbereich Klima, Umwelt und Grünflächen) erläutert anhand einer Präsentation, die dieser Niederschrift beigelegt ist, die Standortverhältnisse sowie den aktuellen Sachstand.

Dem ersten Teil des Antrags empfiehlt die Verwaltung nicht zuzustimmen. Bezogen auf Punkt 2 hat die Verwaltung keine Möglichkeit der Einflussnahme. Der dritte Teil ist durch die Verwaltung bereits in Bearbeitung und daher durch Verwaltungshandeln erledigt – falls gewünscht könne Ende 2022 eine Berichterstattung dazu erfolgen.

Auf Rückfragen geht Herr Schmäh ein. So gibt es eine Erlaubnis für Motorboote nur für Anlieger, grundsätzlich herrscht hier ein Motorbootverbot. Dieses wird durch die Wasserschutzpolizei im Rahmen ihrer Kapazitäten kontrolliert. Die meisten Stege sind befristet, wie es für Steganlagen üblich ist. Nur eine Anlage gilt als Härtefall und ist unbefristet genehmigt.

Herr Twerdy spricht sich hier deutlich für ein grundsätzliches Motorbootverbot und für den Rückbau der Stege aus, was an dieser Stelle naturschutzrechtlich angebracht sei.

Er sieht den Antrag als durch Verwaltungshandeln erledigt und beantragt, dies

zur Abstimmung zu stellen.

Die Vorsitzende stellt den Antrag als durch Verwaltungshandeln erledigt zur Abstimmung.

**Abstimmungsergebnis:**

Zustimmung:	<b>8</b>
Ablehnung:	<b>1</b>
Stimmenthaltung:	<b>0</b>

**zu 3.4 Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit**

**Vorlage: 21/SVV/0025**

Fraktion Bündnis90 / Die Grünen

Herr Twerdy bringt den Antrag ein.

Herr Schenke (Fachbereich Mobilität und technische Infrastruktur) informiert, dass die Umsetzung in Potsdam rechtlich wie auch aus Gründen mangelnder Kapazitäten nicht möglich ist.

Herr Rubelt macht noch einmal deutlich, dass die hinter dem Antrag stehende Grundhaltung von der Verwaltung unterstützt wird. Für Potsdam lässt jedoch der bestehende Rechtsrahmen eine solche Maßnahme nicht zu. Er unterbreitet das Angebot, zu prüfen, wo im Stadtgebiet noch Tempo-30-Zonen möglich sind und im Herbst zu berichten.

Herr Wilke erinnert an die ländlichen Gebiete Potsdams und erkundigt sich, für welche Bereiche konkret Tempo 30 gelten soll.

Herr Schenke erläutert, dass Freiburg als Regelgeschwindigkeit Tempo 30 festgelegt hat. Dies werde aber letztendlich hauptsächlich im Nebennetz umgesetzt und die Hauptverkehrsstraßen mit 50 km/h ausgewiesen. Hier handelt es sich in der Hauptsache um dichtbesiedeltes Stadtgebiet, welches nicht mit den teils ländlichen Strukturen Potsdams vergleichbar ist.

Herr Finken verweist noch einmal auf den Antragstext, in dem es nicht um die Umsetzung eines entsprechenden Modellversuchs in Potsdam geht, sondern lediglich um die Aufforderung, an den Bundesverkehrsminister heranzutreten.

Die Vorsitzende stellt den Antrag zur Abstimmung.

Die Landeshauptstadt Potsdam unterstützt die Initiative des Freiburger Oberbürgermeisters zur Einführung von Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in der Stadt und fordert den Bundesverkehrsminister schriftlich auf, eine entsprechende Sonderregelung für die Kommunen über die



Straßenverkehrsordnung zu erlassen.

**Abstimmungsergebnis:**

Zustimmung:           **3**  
Ablehnung:               **6**  
Stimmenthaltung:       **0**

Der Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung, den Antrag abzulehnen.

**zu 3.5      Zisternen zur Regenwasserspeicherung**

**Vorlage: 21/SVV/0038**

Fraktion DIE aNDERE

Herr Raschke bringt den Antrag ein und verweist auf die geändert beschlossene Fassung aus dem Werksausschuss des Kommunalen Immobilien Service (WA KIS), den er für den Antragsteller übernimmt:

„Der Oberbürgermeister wird beauftragt zu prüfen, ~~auf den~~ **ob und auf welchen** Grundstücken **des Kommunalen Immobilien Service (KIS)** ~~welcher städtischen Einrichtungen~~ Zisternen zur Speicherung von Regenwasser gebaut werden können und wie diese Baumaßnahmen in die mittel- und langfristigen Planungen des Kommunalen Immobilienservice einbezogen werden können.

Die Stadtverordnetenversammlung soll **bis Ende** ~~im September~~ 2021 über den Sachstand informiert werden.“

Frau Tefs (Kommunaler Immobilien Service) bittet, die soeben eingebrachte Fassung des Werksausschusses des Kommunalen Immobilien Service zu unterstützen.

Herr Heuer gibt zu bedenken, dass eigentlich eine lokale Versickerung Vorrang hat.

Herr Wilke hält die Idee des Antrags für eine gute und berechtigte Überlegung, die geprüft werden sollte.

Auch weitere Mitglieder sprechen sich für den Antrag aus.

Herr Finken weist darauf hin, dass im Rahmen dieser Prüfung Nutzungsmöglichkeiten wie auch Kosten miteinbezogen werden müssten.

Die Vorsitzende stellt den geänderten Antrag (Fassung aus WA KIS vom 12.3.2021) zur Abstimmung.

Der Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung wie folgt zu beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt zu prüfen, ~~auf den~~ **ob und auf welchen** Grundstücken **des Kommunalen Immobilien Service (KIS)** ~~welcher städtischen Einrichtungen~~ Zisternen zur Speicherung von Regenwasser gebaut werden können und wie diese Baumaßnahmen in die mittel- und langfristigen Planungen des Kommunalen Immobilienservice einbezogen werden können.

Die Stadtverordnetenversammlung soll **bis Ende im September** 2021 über den Sachstand informiert werden.

**Abstimmungsergebnis:**

Zustimmung:	<b>6</b>
Ablehnung:	<b>0</b>
Stimmenthaltung:	<b>3</b>

**zu 3.6 Ladesäulen**  
**Vorlage: 21/SVV/0048**  
Fraktion Bürgerbündnis

Die Drucksache wird auf Bitte des Antragsstellers bis zur nächsten Sitzung zurückgestellt (siehe Abstimmung zur Tagesordnung).

**zu 3.7 Regionales Logistikzentrum zur Reduzierung des Lieferverkehrs**  
**Vorlage: 21/SVV/0085**  
Fraktion CDU

Herr Finken bringt den Antrag ein.

Herr Richter begrüßt den Prüfauftrag und verweist auf das Beispiel Stockholm, wo seit 2017 mehrere Straßen den ganzen Sommer lang für den Auto- und Lkw-Verkehr gesperrt werden. Von Mitte Mai bis Mitte September entstehen dort stattdessen Fußgängerzonen in unterschiedlichster Gestaltung.

(Informationslink [als Anmerkung der Protokollantin]:  
<https://www.adfc.de/artikel/temporaer-autofrei-in-bogota-und-stockholm>)

Die Vorsitzende stellt den Antrag zur Abstimmung.

Der Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung wie folgt zu beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, zu prüfen, ob und wie ein regionales Logistikzentrum mit der Zielsetzung einer Reduzierung des durch den zunehmenden Online-Handels erzeugten Lieferverkehrs in Potsdam möglichst mit der Einbindung von Lastenfahrrädern realisiert werden kann.

**Abstimmungsergebnis:**

Zustimmung:	7
Ablehnung:	2
Stimmenthaltung:	0

**zu 3.8 Prüfauftrag Gelbe Tonne PLUS (Wertstofftonne)****Vorlage: 21/SVV/0075**

Oberbürgermeister, Fachbereich Ordnung, Sicherheit und Gesundheit  
(Mitteilungsvorlage)

Herrn Richter ist noch nicht klar, warum hier eine Kostenerhöhung entsteht, wenn mit dem System der Gelben Tonne Plus weniger Restmüll anfallen würde.

Herr Dörschel berichtet aus dem Ausschuss für Ordnung und Sicherheit, in dem die Mitteilungsvorlage bereits behandelt wurde. Dort wurde durch die Verwaltung ausgeführt, dass nicht vorhergesagt werden könne, wann eine Einsparung bei den Kosten für Restabfall eintritt und wie hoch diese ausfallen wird. Daher ergeben sich für das zusätzliche Sammeln von stoffgleichen Nichtverpackungen höhere Abfallgebühren.

Der Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität nimmt die Mitteilungsvorlage 21/SVV/0075 zur Kenntnis.

**zu 4 Mitteilungen der Verwaltung**

(werden schriftlich ausgereicht)

**zu 4.1 Berichterstattung zu Baumaßnahmen im Hauptstraßennetz der Landeshauptstadt Potsdam 2020/2021**

Fachbereich Mobilität und technische Infrastruktur

(Die Berichterstattung wurde den Mitgliedern schriftlich per Mail am 24.3.2021 ausgereicht – siehe Anlage zur Niederschrift.

Der Tagesordnungspunkt wird in der nächsten Sitzung nochmals aufgerufen (siehe Abstimmung zur Tagesordnung).

**zu 4.2 Berichterstattung zur Verringerung des Ruhenden Verkehrs (gem. Beschluss zur DS 20/SVV/0858)**

Fachbereich Mobilität und technischen Infrastruktur

(Die Berichterstattung wurde den Mitgliedern schriftlich per Mail am 24.3.2021 ausgereicht – siehe Anlage zur Niederschrift.

Der Tagesordnungspunkt wird in der nächsten Sitzung nochmals aufgerufen (siehe Abstimmung zur Tagesordnung).

**zu 4.3**     **Berichterstattung: Aktuelle Übersicht zum Umsetzungsstand des  
Innenstadtverkehrskonzeptes  
(gem. Beschluss zur DS 20/SVV/1008)**  
Fachbereich Mobilität und technische Infrastruktur

(Die Berichterstattung wurde den Mitgliedern schriftlich per Mail am 24.3.2021 ausgereicht – siehe Anlage zur Niederschrift.

Der Tagesordnungspunkt wird in der nächsten Sitzung nochmals aufgerufen (siehe Abstimmung zur Tagesordnung).

**zu 4.4**     **Berichterstattung zum Bargeldlosen Bezahlen von Parktickets  
(gem. Beschluss zur DS 20/SVV/1274)**  
Fachbereich Mobilität und technische Infrastruktur  
(Die Berichterstattung wurde den Mitgliedern schriftlich per Mail am 24.3.2021 ausgereicht – siehe Anlage zur Niederschrift.

Der Tagesordnungspunkt wird in der nächsten Sitzung nochmals aufgerufen (siehe Abstimmung zur Tagesordnung).

**zu 5**       **Sonstiges**

Frau Lange trägt die Bitte von Frau Dr. Haebel, die nicht anwesend ist, vor, den Antrag „Bürgerbeteiligung im Zusammenhang mit der geplanten Entscheidung zum Abriss/Sanierung Staudenhof“ (DS 21/SVV/0335) im Rahmen der Selbstbefassung im Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität zu behandeln.

Herr Richter begrüßt diesen Vorschlag.

Die Vorsitzende stellt den Vorschlag zur Abstimmung, der mit 4:4:1 Stimmen abgelehnt wird.

Tina Lange  
Stellvertretende Ausschussvorsitzende

Franziska Anhoff  
Niederschrift

**BE für den Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität am 25.03.2021  
Baumaßnahmen im Hauptstraßennetz der Landeshauptstadt Potsdam**

Baumaßnahmen im öffentlichen Straßenraum sind für die langfristige Erhaltung der Verkehrswege und Versorgungsleitungen einer Stadt für alle Beteiligten und Betroffenen ein widriger, aber leider notwendiger Prozess. Die Fülle von Baumaßnahmen ist dabei nicht vermeidbar, da es neben den verkehrlichen Faktoren auch andere Zwänge gibt, die beachtet werden müssen. Das erfordert von allen Beteiligten; Verkehrsteilnehmern wie Anwohnern, Kompromissbereitschaft und Geduld. Die Landeshauptstadt Potsdam bemüht sich durch eine Baustellensteuerung, die Auswirkungen von allen Baumaßnahmen auf den Verkehrsfluss so gering wie möglich zu halten. Allerdings lassen sich nicht alle Baustellen im Straßennetz ohne jegliche verkehrliche Einschränkung realisieren. Die nachfolgend genannten Baumaßnahmen sind 2021 geplant und betreffen das Vorrangnetz – Hauptstraßen und ÖPNV-Trassen – der Stadt Potsdam.

Um die Auswirkungen auf den Verkehr erträglich zu halten, werden viele umfangreiche Baumaßnahmen und Bauphasen konzentriert in Ferienzeiten durchgeführt. Grund für die Realisierung dieser Maßnahmen in der Ferienzeit ist ein deutlicher Rückgang des motorisierten Individualverkehrs, durchschnittlich um ca. 20% in den Spitzenzeiten. Auf vereinzelt Streckenabschnitten reduziert sich der Verkehr in Spitzenstunden um bis zu 33% gegenüber Nicht-Ferienzeiten. Auch Schulverkehr tritt innerhalb dieser Zeit nicht auf. Die Verkehrsbelastung verteilt sich gleichmäßiger über den gesamten Tagesverlauf.

Wir bitten Sie in diesem Zusammenhang um Geduld und Verständnis für die Baumaßnahmen und die unvermeidbaren Behinderungen. Meiden Sie in den Spitzenzeiten die besonders beeinträchtigten Bereiche oder steigen auf andere Verkehrsmittel, zum Beispiel das Fahrrad, um.

Sie können sich jederzeit aktuell unter [www.mobil-potsdam.de](http://www.mobil-potsdam.de) über das aktuelle Baustellengeschehen auf dem Straßennetz der Landeshauptstadt Potsdam informieren.

## **Bereits laufende Baumaßnahmen:**

### **1. Hochstraßenbrücken L40**

Bauherr: LS

Bauzeit: Dez. 2019 – Ende.2022

Für den Neubau der Hochstraßenbrücken der L40 über die Friedrich-Engels-Straße, sowie die Friedrich-List-Straße werden diese durch den Landesbetrieb Straßenwesen nacheinander abgerissen und neu errichtet. Der Verkehr wird mit jeweils einer Fahrspur pro Richtung aufrechterhalten. Die Johannsenstraße sowie der Neuendorfer Anger sind für den gesamten Bauzeitraum voll gesperrt.

Anfang Mai wird der Verkehr stadtauswärts über die ersten Teilbauwerke der neuen Hochstraßenbrücke und den Neuendorfer Anger geleitet, der Abriss und Neubau der zweiten Brückenhälften (stadteinwärts) wird dann fortgesetzt. Zuvor sind noch Baumaßnahmen notwendig, die kurzzeitig zu Verkehrsbeeinträchtigungen führen:

Nach der Betonage der Brückenkappen finden der Rückbau der Kappenschalung und eine Brückenprüfung im Bereich der Friedrich-List-Straße und der Friedrich-Engels-Straße statt. Um die Verkehrsbeeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten, erfolgen die Arbeiten an der Friedrich-List-Straße nachts von Montag (12.04.2021) bis Mittwoch (14.04.2021), jeweils in der Zeit von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr morgens. In der Zeit ist dieser Bereich der Friedrich-List-Straße für den Verkehr voll gesperrt. Die Fußgänger:innen werden über die Edisonallee nach Alt Nowawes geführt. Stadteinwärts bleibt die Abfahrt von der Nuthestraße als Rechtsabbieger nach Alt Nowawes geöffnet. Stadtauswärts bleibt die Abfahrt von der Nuthestraße als Rechtsabbieger zur Lotte-Pulewka-Straße geöffnet. Eine örtliche Umleitung ist ausgeschildert.

Weitere Arbeiten an der Friedrich-Engels-Straße werden nachts von Mittwoch (14.04.2021) bis Freitag (16.04.2021), jeweils in der Zeit von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr morgens durchgeführt. In der Zeit ist dieser Bereich der Friedrich-Engels-Straße für den Verkehr voll gesperrt. Ein Weg für Fußgänger:innen bleibt im Behelfstunnel frei. Die Auffahrt zur Nuthestraße bleibt geöffnet. Eine örtliche Umleitung ist ausgeschildert.

### **2. Leipziger Dreieck - Friedrich-Engels-Straße**

Bauherr: LHP / EWP / ViP

Bauzeit: April 2019 bis Oktober 2021

Seit April 2019 erfolgt der Umbau des Leipziger Dreiecks im 1. Bauabschnitt in der Friedrich-Engels-Straße.

Aktuell wird das stadtauswärtige Gleis im Bereich des Hbf. über die Friedrich-Engels-Straße zur Heinrich-Mann-Allee gebaut. Deswegen wird die stadtauswärtige Straßenbahn zurzeit über das Wendegleis signaltechnisch gesichert im Gegenverkehr zur Heinrich-Mann-Allee geführt. Die

Friedrich-Engels-Straße ist vom Leipziger Dreieck kommend in Fahrrichtung Babelsberg in Höhe Hbf./ZOB für den Kfz-Verkehr bis zum Ende dieser Bauphase gesperrt.

An die aktuelle Bauphase schließt ein Schienenersatzverkehr vom 23.04.2021 ab 16 Uhr bis 26.04.2021 Betriebsbeginn an. Während dieses Wochenendes erfolgt der Gleisumschluss für die stadteinwärtige Straßenbahn auf das fertiggestellte stadtauswärtige Gleis. Dadurch kann das bis jetzt genutzte stadteinwärtige Gleis ebenfalls erneuert werden. Im Bereich des Hauptbahnhofs wird eine provisorische Haltestelle auf dem stadteinwärtigen Gleis errichtet, um weiterhin einen barrierefreien Zugang zu schaffen.

Die Friedrich-Engels-Straße kann wieder in beiden Richtungen durch den Kfz-Verkehr befahren werden.

Die Gleisbauarbeiten werden voraussichtlich Ende Juli 2021 abgeschlossen sein. Hier ist in der letzten Ferienwoche nochmal ein Schienenersatzverkehr notwendig, dass die Straßenbahn die neuen Gleise und auch das neue Wendegleis in der Friedrich-Engels-Straße nutzen kann.

### **3. Leipziger Straße**

Bauherr: LHP / EWP

Bauzeit: Juni 2020 – November 2021

Für Straßen- und Leitungsbau ist die Leipziger Straße zwischen Speicherstadt und Leipziger Dreieck gesperrt. Der Verkehr wird über Brauhausberg umgeleitet. Zur Erschließung der Anlieger ist die Einbahnstraße in der Leipziger Straße ab Templiner Straße aufgehoben und in beiden Richtungen freigegeben. Erhebliche Staugefahr in stadteinwärtiger Fahrtrichtung auf der Straße Brauhausberg.

#### **Geplante Baumaßnahmen in den Osterferien:**

### **4. Reiherbergstraße**

Bauherr: LHP

Bauzeit: 29.03.2021 - 10.04.2021

Für die Erneuerung der Fahrbahndecke zwischen Urnenfeld und Kuhfortdamm wird die Reiherbergstraße in den Osterferien voll gesperrt. Eine Umleitung wird ausgewiesen. Die ersten vorbereitenden Arbeiten haben als Wanderbaustelle bereits begonnen.

### **5. An der Alten Zauche**

Bauherr: LHP

Bauzeit: 27.03.2021 - 10.04.2021

Für die Erneuerung der Fahrbahndecke wird die Straße An der Alten Zauche zwischen Binsenhof und Am Nuthetal für den Kfz-Verkehr gesperrt. Der Verkehr wird über Heinrich-Mann-Allee, Horstweg umgeleitet.

## **6. Potsdamer Straße**

Bauherr: LHP

Bauzeit: 29.03.2021 - 07.04.2021

Für die Erneuerung der Fahrbahndecke zwischen Haus-Nr. 108 (Ärztehaus) und Florastraße wird die Potsdamer Straße in den Osterferien halbseitig gesperrt. Der stadteinwärtige Verkehr wird als Einbahnstraße weiterhin in der Potsdamer Straße geführt. Eine Umleitung des stadtauswärtigen Verkehrs wird über Florastraße und Hügelweg ausgewiesen.

## **7. Humboldtring**

Bauherr: EWP

Bauzeit: 29.03.2021 - 10.04.2021

Für die Reparatur eines Fernwärmeschachtes muss der Humboldtring zwischen der Nuthe und der Wiesenstraße vollgesperrt werden. Die Umleitung erfolgt über die Fr.-List-Straße.

## **8. Kurfürstenstraße**

Bauherr: EWP

Bauzeit: 29.03.2021 - 09.04.2021

Für den Bau von Hausanschlüssen muss die Kurfürstenstraße zwischen Hans-Thoma-Straße und Hebbelstraße halbseitig gesperrt werden. Der Verkehr in Richtung Zentrum muss über die Berliner Straße umgeleitet werden.

## **9. Hans-Thoma-Straße**

Bauherr: LHP

Bauzeit: 29.03.2021 - 01.04.2021

Für die Anpassung der Radführung im Bereich Hans-Thoma-Straße Ecke Gutenbergstraße sind Straßenbauarbeiten notwendig. Hierzu muss die linke Fahrspur der Hans-Thoma-Straße gesperrt werden.

## **10. Zeppelinstraße**

Bauherr: ViP

Bauzeit: 06.04.2021 - 11.04.2021

Für die Reparatur der Tramgleise wird in der Zeppelinstraße in Höhe Geschwister-Scholl-Straße die stadtauswärtige Fahrspur und der Radfahrstreifen gesperrt werden. Der Verkehr wird in einer Fahrspur je Richtung an der Baustelle vorbeigeführt. Der Radverkehr wird in einer kurzen Umfahrung über den Radweg und Gehweg in der G.-Scholl-Str. geführt.



## **Geplante Baumaßnahmen im restlichen Jahr:**

### **11. Breite Straße**

Bauherr: LHP

Bauzeit: 2 Wochenenden im Mai 2021

In der Breiten Straße in Höhe Landtag ist eine polizeilich geführte Unfallhäufigkeitsstelle. Ursächlich für die gehäuften Unfälle sind Griffigkeitsdefizite der Fahrbahndecke. Aus diesem Grund muss die Fahrbahn in diesem Bereich erneuert werden. Hierzu müssen jeweils 3 der 4 Fahrspuren gesperrt werden. Die Arbeiten erfolgen an 2 Wochenenden im Mai 2021 unter Sperrung der jeweiligen Fahrtrichtung.

Am Wochenende von Freitag, 07.05.2021 16:00 Uhr bis 09.05.2021 wird die Fahrtrichtung Zeppelinstraße gesperrt. Die Umleitung erfolgt über die Babelsberger Straße, Fr.-List-Straße zur L40.

Am Wochenende von Freitag, 28.05.2021 16:00 Uhr bis 30.05.2021 wird die Fahrtrichtung Leipziger Dreieck gesperrt. Die Umleitung erfolgt über Dortustraße, Yorckstraße, Am Kanal und Berliner Straße zur L40.

An beiden Wochenenden besteht eine erhöhte Staugefahr in der Innenstadt und den Umleitungsstecken.

### **12. Schopenhauerstraße**

Bauherr: EWP und LHP

Bauzeit: 31.05.2021 bis 06.06.2021

Für den Bau eines Hausanschlusses in der Schopenhauerstraße muss die Schopenhauerstraße zwischen Weinbergstraße und Hegelallee halbseitig gesperrt werden. Im Anschluss an den Hausanschluss muss die Fahrbahndecke von Freitag bis Sonntag in diesem Bereich erneuert werden.

Zeitlich parallel im Schatten dieser Sperrung erfolgt eine Mittelnachtsanierung zwischen Voltaireweg und Weinbergstraße ebenfalls unter halbseitiger Sperrung. Der stadteinwärtige Verkehr wird über Pappelallee und B2 umgeleitet. Staugefahr auf der Umleitungsstrecke!

### **13. Friedrich-Engels-Straße, Lutherplatz und Karl-Liebknecht-Straße**

Bauherr: LHP

Bauzeit: Freitag, 11.06.2021 – 16:00 Uhr bis Montag, 14.06.2021, 04:00 Uhr

Für die Erneuerung der Fahrbahndecke in der Friedrich-Engels-Straße zwischen Daimlerstraße und Schulstraße muss die Rudolf-Breitscheid-Straße, der Lutherplatz und die Karl-Liebknecht-Straße vollgesperrt werden. Die Umleitung erfolgt weiträumig über die Nuthestraße.

#### **14. Karl-Liebknecht-Straße**

Bauherr: LHP

Bauzeit: 14.06.2021 - 19.06.2021

Für die Erneuerung der Fahrbahndecke in der Karl-Liebknecht zwischen Schulstraße und Rudolf-Breitscheid-Straße muss die die Karl-Liebknecht-Straße halbseitig gesperrt werden. Der Verkehr wird in einer Einbahnstraße in Richtung Rudolf-Breitscheid-Straße geführt. Die Umleitung des Verkehrs in Richtung Süden erfolgt über die Daimlerstraße.

#### **15. Lange Brücke**

Bauherr: LHP / ViP

Bauzeit: 04.06.2021 - 31.07.2021

Für die Sanierung der TRAM-Brücke Lange Brücke wird diese für Busse gesperrt. TRAM fahren weiterhin. Busse werden über Lange Brücke, Breite Straße, Schlossstraße umgeleitet. Im Bereich der Baustelle muss der Geh- und Radweg eingeschränkt werden.

#### **16. Rückertstraße**

Bauherr: EWP

Bauzeit: 6 Wochen in den Sommerferien und 2 Wochen in den Herbstferien

In der Rückertstraße zwischen Marquardter Chaussee und Mitschurinstraße muss eine Trinkwasserleitung saniert werden.

Der 1. Bauabschnitt zwischen Hügelweg und Hugstraße wird in den Sommerferien gebaut. In den Herbstferien erfolgt der Bau des zweiten Bauabschnittes zwischen Hügelweg und Marquardter Chaussee.

Hierzu wird die Rückertstraße abschnittsweise halbseitig gesperrt. Der Verkehr wird mit einer mobilen Lichtsignalanlage geregelt. Staugefahr im Berufsverkehr auf der B273!

#### **17. Rudolf-Breitscheid-Straße**

Bauherr: EWP

Bauzeit: ca. 1 Jahr ab 3. Quartal 2021

Das Regenwasser- und Schmutzwassersystem soll in der Rudolf-Breitscheid-Straße zwischen Paul-Neumann-Straße und Reuterstraße neu geordnet werden. Hierzu sind in mehreren Bauabschnitten umfangreiche Sperrungen in der Rudolf-Breitscheid-Straße und Paul-Neumann-Straße notwendig. Die Arbeiten beginnen im Kreuzungsbereich Benzstraße, Stahnsdorfer Straße und Paul-Neumannstraße. Der Kreuzungsbereich und die Bahnunterführung muss für den Kfz-Verkehr vollgesperrt werden.

In weiteren Bauphasen sind halbseitige Sperrungen der Kreuzung Rudolf-Breitscheid-Straße/Plantagenstraße notwendig. Der Verkehr wird umgeleitet.

Im Abschnitt der Rudolf-Breitscheid-Straße zwischen Plantagenstraße und Reuterstraße erfolgen neben den Leitungsverlegungen auch ein grundhafter Neubau der Fahrbahn. Aus diesem Grund muss der Abschnitt unter Vollsperrung des Kfz-Verkehrs gebaut werden.

### **18. Horstweg**

Bauherr: EWP

Bauzeit: Sommerferien

Für die Leitungserschließung eines neuen Baugebiets im Horstweg ist eine halbseitige Sperrung des Horstwegs zwischen Nuthestraße und Dieselstraße notwendig. Der Verkehr wird in einer Einbahnstraße in Richtung Großbeerenstraße geführt. Der Verkehr in Richtung Nuthestraße wird zu den nächsten Anschlussstellen umgeleitet.

### **19. Behlertstraße**

Bauherr: LHP und EWP

Bauzeit: 24.06.2021 - Ende 2022

Die Behlertstraße wird zwischen Kurfürstenstraße und Berliner Straße grundhaft ausgebaut. Die Maßnahme wird in zwei Bauabschnitten erfolgen, um den Anliegerverkehr und Rettungsverkehre zu gewährleisten. Neben dem Straßenausbau wird der unterirdische Bauraum neu sortiert und der Medienbestand in Gänze erneuert. Aufgrund des Umfangs der geplanten Arbeiten und der beengten Platzverhältnisse kann die Umsetzung (auch unter Betrachtung der Technischen Regeln für Arbeitsstätten (ASR) und der Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA 95)), nur unter Vollsperrung erfolgen.

Der Verkehr aus der Behlertstraße wird je nach Ziel auf zwei Umleitungen geführt. Die Umleitung in Richtung Norden erfolgt über die Hans-Thoma-Straße im Gegenverkehr. Die Umleitung in Richtung Zentrum erfolgt über die Französische Straße und Hebbelstraße.

Die Schwerverkehre werden über die Berliner Straße, Am Kanal, Yorckstraße, Breite Straße über die B2 geführt.

Zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit auf den Umleitungsstrecken werden Anpassungen an den Lichtsignalanlagen vorgenommen.

Der Radverkehr muss ebenfalls umgeleitet werden. Die Umleitung erfolgt über die Gutenbergstraße in Richtung Zentrum. In Richtung Norden erfolgt die Umleitung über Otto-Nagel-Straße und Mangerstraße.

Im gesamten Innenstadtbereich ist mit erheblichen Verkehrsbehinderungen zu rechnen. Wenn möglich sollte die Sperrung weiträumig umfahren werden.

### **20. An der Alten Zauche / Magnus-Zeller-Platz**

Bauherr: LHP

Bauzeit: Sommerferien

In den Sommerferien erfolgt die Erneuerung der Fahrbahndecke in den nächsten noch unsanierten Abschnitten. Für 2 Wochen muss die Straße An der Alten Zauche zwischen Binsenhof und Schilfhof für den Kfz-Verkehr gesperrt. Der Verkehr wird über Heinrich-Mann-Allee, Horstweg umgeleitet. Danach erfolgt die Erneuerung der Fahrbahn im Einmündungsbereich Straße An der Alten Zauche/Straße Am Nuthetal unter halbseitiger Sperrung der Straße An der Alten Zauche mit Einbahnstraße in Fahrtrichtung Heinrich-Mann-Allee. Der Verkehr wird über Heinrich-Mann-Allee und Horstweg umgeleitet.

## **21. Zum Kirchsteigfeld/Sternstraße/Ricarda-Huch-Straße/Konrad-Wolf-Allee**

Bauherr: LHP

Bauzeit: Sommerferien

In den Sommerferien erfolgt die Erneuerung der Fahrbahndecke im Kreuzungsbereich der Straße Zum Kirchsteigfeld/Sternstraße/Ricarda-Huch-Straße. Hierzu muss der Kreuzungsbereich halbseitig gesperrt werden. Die Arbeiten erfolgen in einer Woche in den Sommerferien in 2 Bauphasen.

Der Verkehr von der Sternstraße in Richtung Konrad-Wolf-Allee kann weiterhin fahren. Die Gegenrichtung wird über Konrad-Wolf-Allee und Nuthestraße umgeleitet.

In Bauphase 1 wird die Einmündung Zum Kirchsteigfeld zur Sternstraße für den Kfz-Verkehr gesperrt. Die Umleitung wird über die Gerlachstraße und alte Neuendorfer Straße geführt.

In Bauphase 2 wird die Ricarda-Huch-Straße gesperrt. Die Umleitung wird über die Trebbiner Straße ausgeschildert.

## **22. Heinrich-Mann-Allee**

Bauherr: LHP

Bauzeit: 6 Wochen im 3. Quartal 2021

Für die Erneuerung der Fahrbahndecke in der stadtauswärtigen Heinrich-Mann-Allee zwischen Straße Zum Jagenstein und Straße Zum Teufelssee ist eine Sperrung von 2 Fahrspuren notwendig. Es soll immer eine Fahrspur je Richtung gewährleistet werden.

## **23. Am Buchhorst**

Bauherr: EWP

Bauzeit: 7 Monate ab 3. Quartal

Für die Verlegung einer Fernwärme- und Trinkwasserleitung muss die Straße Am Buchhorst gesperrt werden. Die Sperrung erfolgt zwischen Drewitzer Straße und Straße An der Brauerei in mehreren Abschnitten. Je nach Abschnitt erfolgen die Arbeiten unter halbseitiger Sperrung oder Vollsperrung. Die Umleitung wird über die Drewitzer Straße und Heinrich-Mann-Allee ausgeschildert.

**24. Pappelallee**

Bauherr: LHP

Bauzeit: Herbstferien 1 Woche

Für die Erneuerung der Fahrbahndecke wird die Pappelallee zwischen Jägerallee und Schlegelstraße voll gesperrt. Eine Umleitung wird über Voltaireweg, Bornstedter Straße ausgewiesen.

**25. Brauhausberg**

Bauherr: LHP und EWP

Bauzeit: 12 Monate ab 4. Quartal

Nach Abschluss der Arbeiten in der Leipziger Straße erfolgt der grundhafte Ausbau der Straße Brauhausberg zwischen Heinrich-Mann-Allee und Landtagsbrücke. Die Arbeiten erfolgen unter halbseitiger Sperrung des Verkehrs. Der stadtauswärtige Verkehr kann weiterhin die Straße Brauhausberg nutzen. Der stadteinwärtige Verkehr wird über die Leipziger Straße umgeleitet. Die Erschließung der Albert-Einstein-Straße und Max-Planck-Straße werden gewährleistet.

Staugefahr auf der Straße Brauhausberg stadtauswärts und in der Leipziger Straße stadteinwärts.

Thomas Schenke

Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität

### **Sitzung am 25.03.2021, TOP 4.2**

#### **Berichterstattung zur Verringerung des Ruhenden Verkehrs (gem. Beschluss zur DS 20/SVV/0858) sowie zur Steigerung der Nutzungsqualität im öffentlichen Straßenraum (gem. Beschluss zur DS 20/SVV/1009)**

Wie in der Sitzung des KUM am 28.11.2019 seitens der Verwaltung der LH Potsdam mitgeteilt wurde, wird bei der Fortschreibung des Stadtentwicklungskonzepts (StEK) Verkehr an dem, durch den 2014 beschlossenen StEK Verkehr entwickelten, Zielszenario Nachhaltige Mobilität festgehalten. Zudem ist der Ruhende Verkehr ein Schwerpunkt bei der Erarbeitung der Fortschreibung. Hier wird den Zielen aus dem Beschluss „Steigerung der Nutzungsqualität im öffentlichen Straßenraum“ (DS 20/SVV/1009) und dem Masterplan Krampnitz (DS 19/SVV/0205) entsprochen, Maßnahmen zu entwickeln, die die im öffentlichen Raum abgestellten Kfz auf ein Minimum reduzieren.

Ein erster Schritt ist, die Erfordernisse der Pkw-Nutzung und den Pkw-Besitz pro Haushalt zu reduzieren. Der Schlüssel dies zu erreichen, liegt hier vorrangig in urbanen Stadtstrukturen, die kurze Wege ermöglichen. Kurze, attraktive Fußwege und direkte Radverbindungen machen die Nutzung eines Pkw überflüssig. Hierfür ist die Potsdamer Innenstadt und der neue Stadtteil Krampnitz prädestiniert.

Bei längeren Wegen sind Anreize notwendig, alternative Verkehrsmittel zu nutzen. Rückgrat sind hierbei ein starker ÖPNV und eine gute Radverkehrsinfrastruktur. Im Fall von Krampnitz beispielsweise die Verlängerung der Straßenbahn in den Potsdamer Norden und die Bereitstellung einer Radschnellverbindung. Weitere alternative Maßnahmen sind Mobilstationen mit Fahrradverleihsystemen und Ladesäulen für E-Bikes und Pedelecs, Serviceangebote für Radfahrende sowie Schließfächer. Das vollumfängliche Angebot für Krampnitz wird derzeit im Auftrag der Stadt und des Entwicklungsträger entwickelt.

Es muss aber auch davon ausgegangen werden, dass Wegezwecke übrigbleiben, bei denen zumindest derzeit der Pkw noch erste Wahl ist. Mit Angeboten zum Autoteilen, sei es kommerzieller oder privater Art (Car-Sharing, Mitfahrer), kann die Notwendigkeit einen eigenen Pkw vorzuhalten jedoch ebenfalls weiter reduziert werden.

Kfz, die dennoch privat betrieben werden, sollten nicht den öffentlichen Raum okkupieren und somit diesen anderen Nutzungen vorenthalten. Stattdessen ist geplant, diese in Sammelanlagen, möglichst dort, wo sie am wenigsten stören auf möglichst geringer Fläche unterzubringen. Im Fall von Krampnitz sind hierfür Quartiersgaragen vorgesehen. Dabei sollten die Wege, zum in der Quartiersgarage abgestellten Kfz mindestens so lang sein, wie zur nächsten ÖV-Haltestelle oder zum Fahrrad. Ausnahmen sind Abstellmöglichkeiten für Fahrzeuge Behinderter und Parkstände für das Be- und Entladen.

Die Planungen in Krampnitz sind bereits konkreter gefasst. Hier sollen ca. 3.500 Kfz in insgesamt neun Quartiersgaragen untergebracht werden. Im öffentlichen Raum soll es nur Abstellmöglichkeiten für Kfz von Behinderten und Car-Sharing sowie Flächen für das Ein- und Ausladen geben. Auf der Grundlage einer Studie zu Quartiersgaragen in Krampnitz werden nunmehr die nächsten Schritte geklärt. Dazu gehören insbesondere die Fragestellungen, wer Eigentümer, wer Betreiber und wie der Betrieb zu organisieren ist.

Eine erste Analyse zum Ruhenden Verkehr in der Potsdamer Innenstadt zeigt auf, dass es bis zu 1.300 Kfz (rund 1.350 ausgegebene Bewohnerparkausweise im Bereich der 2. Barocken Stadterweiterung) gibt, die potenziell in Parkbauten untergebracht werden könnten/sollten. Da die Dauerstellplätze in den umliegenden Parkbauten voll ausgelastet sind, müssen weitere Kapazitäten bereitgestellt werden, um zumindest einem Teil der Kfz-Besitzenden ein Ersatz-Angebot anbieten zu können.

Neben den Stellplätzen für Anlieger der Potsdamer Innenstadt stellen die Besucherverkehre eine Zielgruppe zur Verringerung des Ruhenden Verkehrs dar, für den in den umliegenden Parkbauten noch freie Kapazitäten als Kurzzeitparkplätze verfügbar sind.

Bei der Suche geeigneter Grundstücke sind verschiedene Kriterien wie Lage, Grundstücksverfügbarkeit, städtebauliche Entwicklung, Denkmalschutz und Baukosten zu beachten. Hinzu kommen auch hier die Fragen zu Baulast, Betreiber und Betrieb.

Generell sollte eine Umnutzung von Verkehrsflächen stets mit einer entsprechenden Steigerung der Nutzungsqualität im öffentlichen Straßenraum einhergehen. Daher erfolgt hierzu eine Bündelung der Bearbeitungsschritte zur Verringerung des Ruhenden Verkehrs (DS 20/SVV/0858) mit dem Beschluss der SVV zur Steigerung der Nutzungsqualität im öffentlichen Straßenraum (DS 20/SVV/1009). Demnach sollte im Jahr 2021 ein entsprechendes Werkstattverfahren durchgeführt werden.

Aufgrund der derzeitigen Einschränkungen infolge der Corona-Pandemie können entsprechende vorbereitende Untersuchungen jedoch frühestens in der zweiten Jahreshälfte 2021 durchgeführt werden, sofern wieder von einer repräsentativen Verkehrssituation auszugehen ist. Die Durchführung eines Werkstattverfahrens könnte dann im Jahr 2022 durchgeführt werden.

Thomas Schenke

## BE für den Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität am 25.03.2021

### Übersicht zum Umsetzungsstand des Innenstadtverkehrskonzeptes

Mit Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 02.12.2020 (DS 20/SVV/1008) sollte der aktuelle Stand der Maßnahmen aus dem Innenstadtverkehrskonzept (Beschluss der SVV im Jahr 2017) vorgelegt werden.

Dabei soll für jede Maßnahme dargestellt werden, in welchem Stadium sich die Maßnahme befindet.

Die folgende Aufstellung leitet sich von der Maßnahmentabelle des Innenstadtverkehrskonzeptes ab (S. 75ff.). Wurde eine Maßnahme bereits realisiert, sind die Kosten und der Zeitpunkt der Realisierung angegeben. Besteht für eine Maßnahme die Planungsreife sind der Zeitpunkt der voraussichtlichen Umsetzung und die erwarteten Kosten angegeben.

#### 1. Konkrete Maßnahmen

Maßnahme	Erläuterung	Umsetzung Quartal/Jahr	Kosten (TEUR)	Stadium
Tempo-20-Zone (Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich)	nördliches Innenstadtgebiet zwischen Schopenhauerstr., Hegelallee, F.-Ebert-Str., Brandenburger Str.	1. Quartal 2018	1,2	Maßnahme ist realisiert
Tempo-30-Strecken	Dortustr. (zw. Yorckstr. und Charlottenstr.)	2. Quartal 2021	offen	in Vorbereitung
Tempo-30-Zonen neu	Schloßstr./ W.- Seelenbinder-Str./ F.- Ebert-Str./ Am Neuen Markt	3. Quartal 2021	offen	in Vorbereitung
	W.-Staab-Str./ Ebräerstr.	3. Quartal 2021	offen	in Vorbereitung
	Schopenhauerstr. (rückseitige Quartiersstraßen)	3. Quartal 2021	offen	in Vorbereitung



Maßnahme	Erläuterung	Umsetzung Quartal/Jahr	Kosten (TEUR)	Stadium
Ausweitung der Parkraum- bewirtschaftung	Block zwischen Am Kanal und Holzmarktstr. (Mischparken)	2017 (Am Kanal)	20,0 (Am Kanal)	Teilbereich Am Kanal realisiert, Teilbereiche Türk- und Heilig-Geist- Str. aufgrund nachrangiger Priorisierung in der Bewirt- schaftung verschoben
Reduzierung Durchgangsverkehr	Poller an allen Querungen der Brandenburger Str.	seit 2015 fortlaufend	5,0	Maßnahme ist realisiert
Umgestaltung der F.- Ebert-Straße	Erarbeitung gestalterisches Gesamtkonzept	1. Quartal 2019	26,8	Erarbeitung erfolgt
Ergänzung Fahrradabstell- möglichkeiten	in den Querstraßen zur Brandenburger Straße	Fortlaufend	35,0	Realisiert: Schopenhauer Str., Lindenstr., Jägerstr.
	weitere Standorte nach Maßgabe des Radverkehrskonzeptes	Fortlaufend	140,0	Realisiert: F.-Ebert-Str., Charlottenstr. (in Höhe Kaba- rett Obelisk), Alter Markt (in Höhe Nikolai- kirche), Wilhelm-Staab- Str. (in Höhe Nikolaisaal), Mittelstr. (kurz vor der Ein- mündung zur F.-Ebert-Str.)
Verkehrsberuhigter Bereich Allee nach Sanssouci	Gestaltungskonzept und Umsetzung	Investition nicht im Haushalt bis 2025	nicht ab- schätz- bar	Realisierung im Zusammen- hang Erneuerung Leitungen
Pflasterstraßen den Anforderungen an Barrierefreiheit und Fahrradfreundlichkeit anpassen	Fußgängerquerungen an Kreuzungen/ Einmündungen	Bestandteil von Gesamtmaß- nahmen - fortlaufend	nicht explizit definiert	Teilweise realisiert
	ebene Pflasterung in Routen des Radverkehrskonzeptes	Fortlaufend gem. Radverkehrs konzept	nicht explizit definiert	Teilweise realisiert
Erweiterung Fußgängerzone	östliche Brandenburger Str.	2025 ff.	205,0 (ohne Steine)	Planung bis 2024

Maßnahme	Erläuterung	Umsetzung Quartal/Jahr	Kosten (TEUR)	Stadium
Barrierefreier Ausbau ÖPNV-Haltestellen	Nauener Tor und Brandenburger Str.	2025 ff.	9.470,0 (Gesamtumbau F.-Ebert-Str.)	Im Rahmen Umgestaltung der F.-Ebert-Straße, Planung bis 2024
Bushaltestelle Breite Str. Höhe Dortustr.	Erschließung Ministeriumsstandort	Investition nicht im Haushalt bis 2025	offen	Geplante Umsetzung mit der Baumaßnahme Neugestaltung Breite Str. zw. Dortustr. und Schopenhauer Str.
Verbesserung Umsteigebedingungen Platz der Einheit	Gestaltungskonzept gemeinsame Bus-/Tramtrasse	offen	offen	Vergabe einer Verkehrsuntersuchung in 2021
Querungshilfen Fußverkehr	Kurfürstenstr./ Thomastr.	Priorisierung gem. Fußverkehrs konzept der LHP	offen	offen
	Platz der Einheit Ost vor Hauptpost			
	Charlottenstr./ Hebbelstr.			
	Zeppelinstr. Höhe Lennéstr.			
Schaffung von Mobilitätsstationen	Carsharing, Fahrradvermietung, Elektroladesäulen	Fortlaufend	offen	Umsetzung gemäß vorliegender Konzepte

## 2. weiterer Prüfbedarf

Maßnahme	Erläuterung	Umsetzung Quartal/Jahr	Kosten (TEUR)	Stadium
Tempo-30-Strecken (unter Vorbehalt entspr. StVO-Änderung und Prüfung im Einzelfall)	Französische Str.	-	-	Prüfergebnis: Keine Änderung der zul. Höchstgeschwindigkeit da Ermächtigungsgrundlage gemäß StVO fehlt
	Hebbelstr. (Kurfürstenstr.- Charlottenstr.)	-	-	
	Platz der Einheit Ost	-	-	
	Charlottenstr. (Schopenhauerstr.- Französische Str.)	-	-	
	Schopenhauerstr. (Charlottenstr.-Breite Str.)	-	-	
	F.-Ebert-Str. (Nauener Tor-Yorckstr.)	2. Quartal 2020	5,1 Gesamtsumme vorgezogene Maßnahmen F.-Ebert-Str. 7,1 Planungskosten (inkl. Sperrung Gutenbergstr.)	Abschnitt Nauener Tor-Charlottenstr. ist realisiert

Maßnahme	Erläuterung	Umsetzung Quartal/Jahr	Kosten (TEUR)	Stadium
Reduzierung Durchgangsverkehr	Sperrung Gutenbergstraße für Kfz-Verkehr	2. Quartal 2020	9,4 (plus Teile der 7,1 Planungs- kosten, siehe oben)	Maßnahme ist realisiert
Fußgängerfreundliche Umgestaltung der F.- Ebert-Straße (zw. Nauener Tor und Charlottenstr.)	Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch Neuordnung des Straßenraumes	2. Quartal 2020	vorgezogene Maßnahmen: 5,1 siehe oben, z.B. Tempo-30- Strecke) 9.470,0 (Gesamtum- bau F.-Ebert- Str.)	vorgezogene Maßnahmen realisiert im 2.Q/2020. Baubeginn bauliche Umgestal- tung: 2025
	Parkverbot mit Lieferzonen			
	Entfernung der touristischen Busparkplätze			
	Änderung der Werbesatzung	offen	offen	in Bearbeitung
Holländisches Viertel	Neupflasterung der „FB“ als Voraussetzung für den Verkehrsberuhigten Bereich	offen	offen	offen
	Prüfung einer weiteren Reduzierung des ruhenden Verkehrs	offen	offen	Durchführung von Untersu- chungen zum Ruhenden Verkehr in der Potsdamer Innenstadt gemäß DS 20/SVV/0858
Radverkehrsbedingungen am Luisenplatz Südseite verbessern	im Bereich der Sparkasse sind Möglichkeiten der Trennung von Fuß- und Radverkehr zu prüfen (im Rahmen Radverkehrskonzept)	offen	offen	offen
mehr Sitzmöglichkeiten	im Rahmen des Fußverkehrskonzeptes	offen	offen	offen

Thomas Schenke

Anlage

**Besser mobil.  
Besser leben.**

[www.potsdam.de/besser-mobil](http://www.potsdam.de/besser-mobil)



Landeshauptstadt  
Potsdam

# Umsetzungsstand Innenstadtverkehrskonzept



# Umsetzungsstand IVK

Aktuelle Maßnahmen



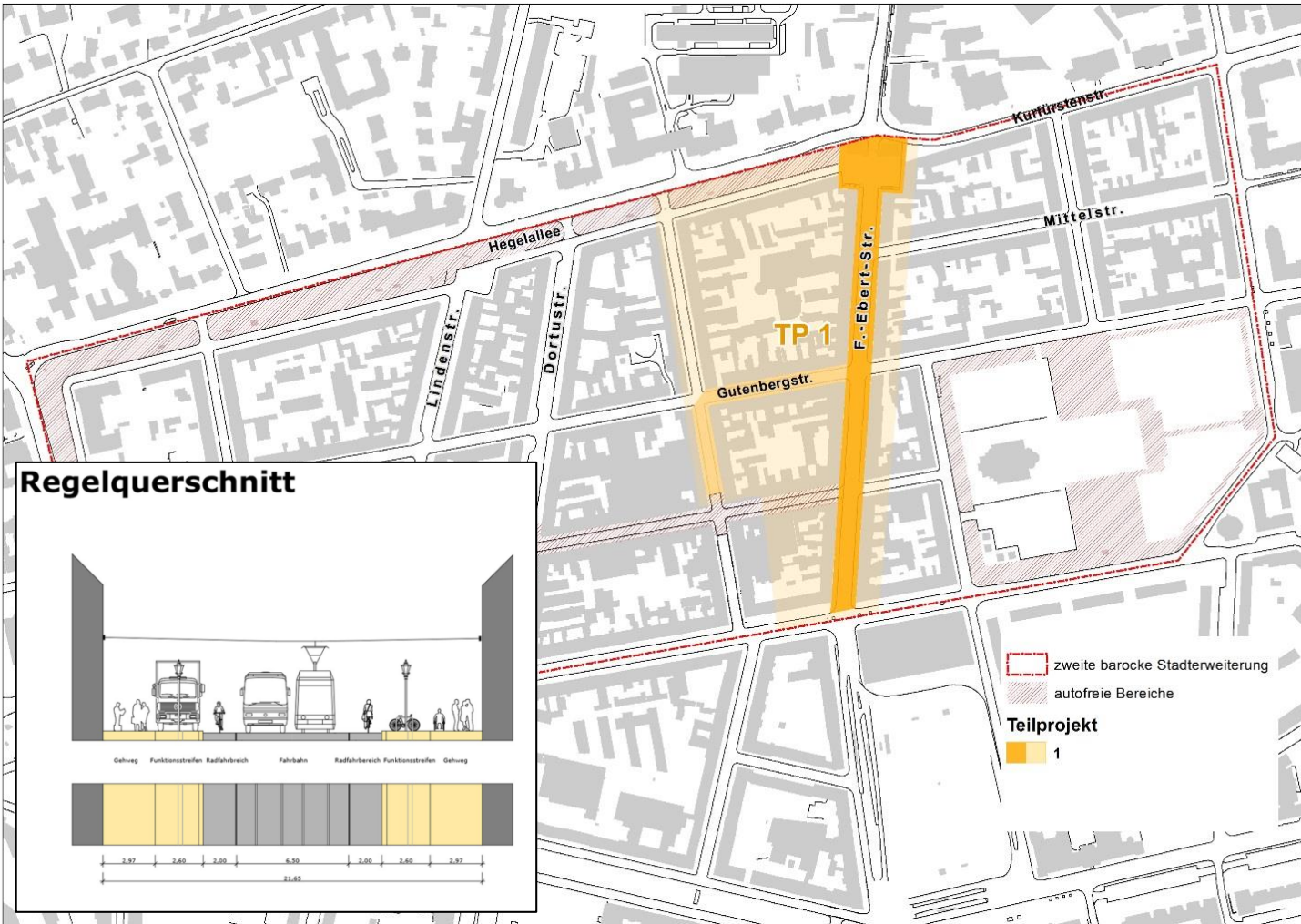
Landeshauptstadt  
Potsdam

Gestaltungskonzept (2019)

Diagonalsperre (2020)

Neu-Ordnung ruhender Verkehr / T30 (2020)

Bauliche Umgestaltung /  
Barrierefreie Haltestellen (2025 ff.)



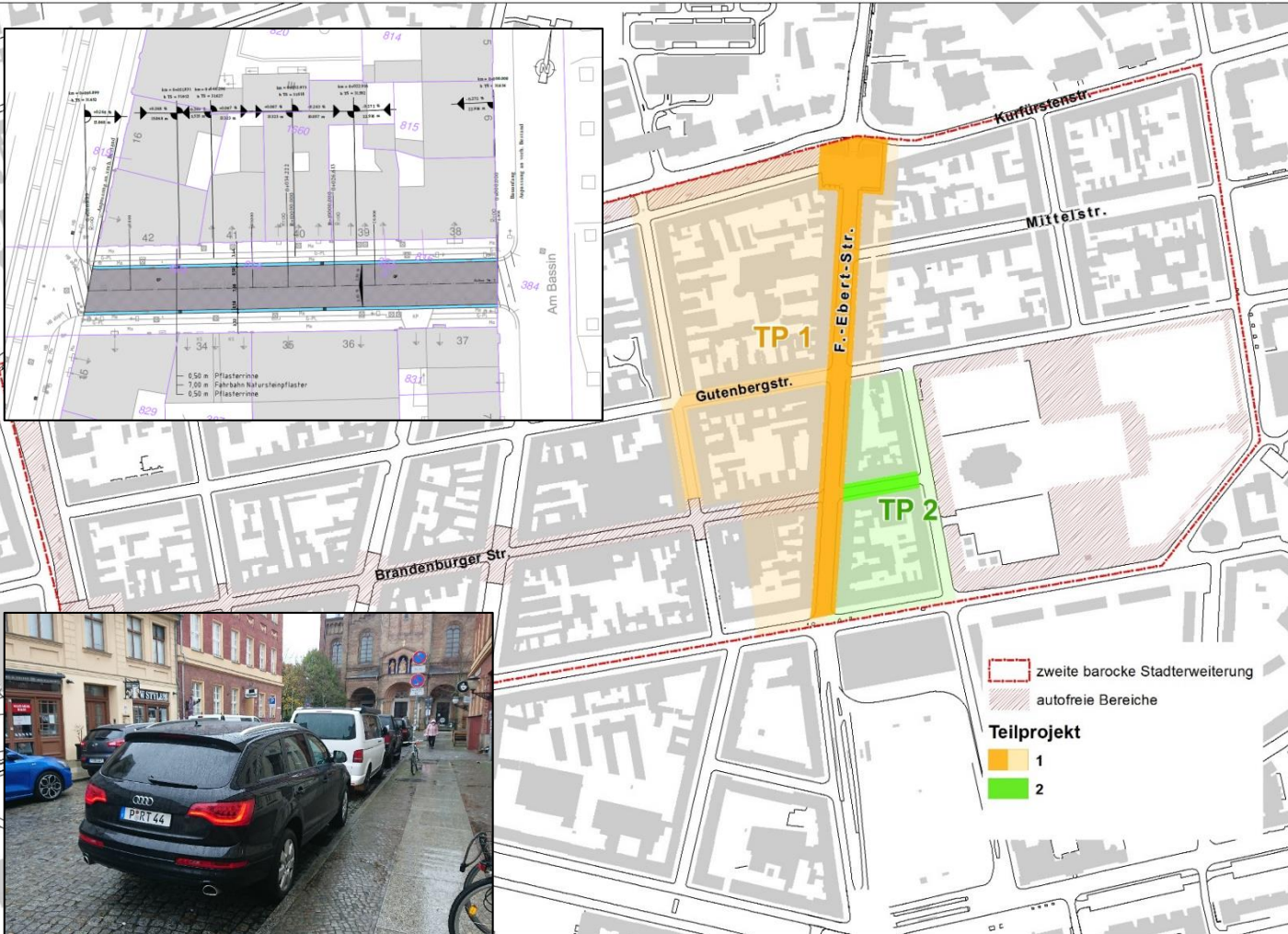


# Umsetzungsstand IVK

## Aktuelle Maßnahmen



Erweiterung  
Fußgänger-  
zone (2025 ff.)



### Verkehrsberuhigung

- Tempo-20-Zone (Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich) – 2018
- Poller an den Querungen der Brandenburger Str. – 2015 f.

### Radabstellanlagen

- Querungen der Brandenburger: Schopenhauer Str., Lindenstr., Jägerstr.
- Nach RVK: F.-Ebert-Str., Charlottenstr. (in Höhe Kabarett Obelisk), Alter Markt (in Höhe Nikolaikirche), Wilhelm-Staab-Str. (in Höhe Nikolaisaal), Mittelstr. (Einmündung zur F.-Ebert-Str.)

# Umsetzungsstand IVK

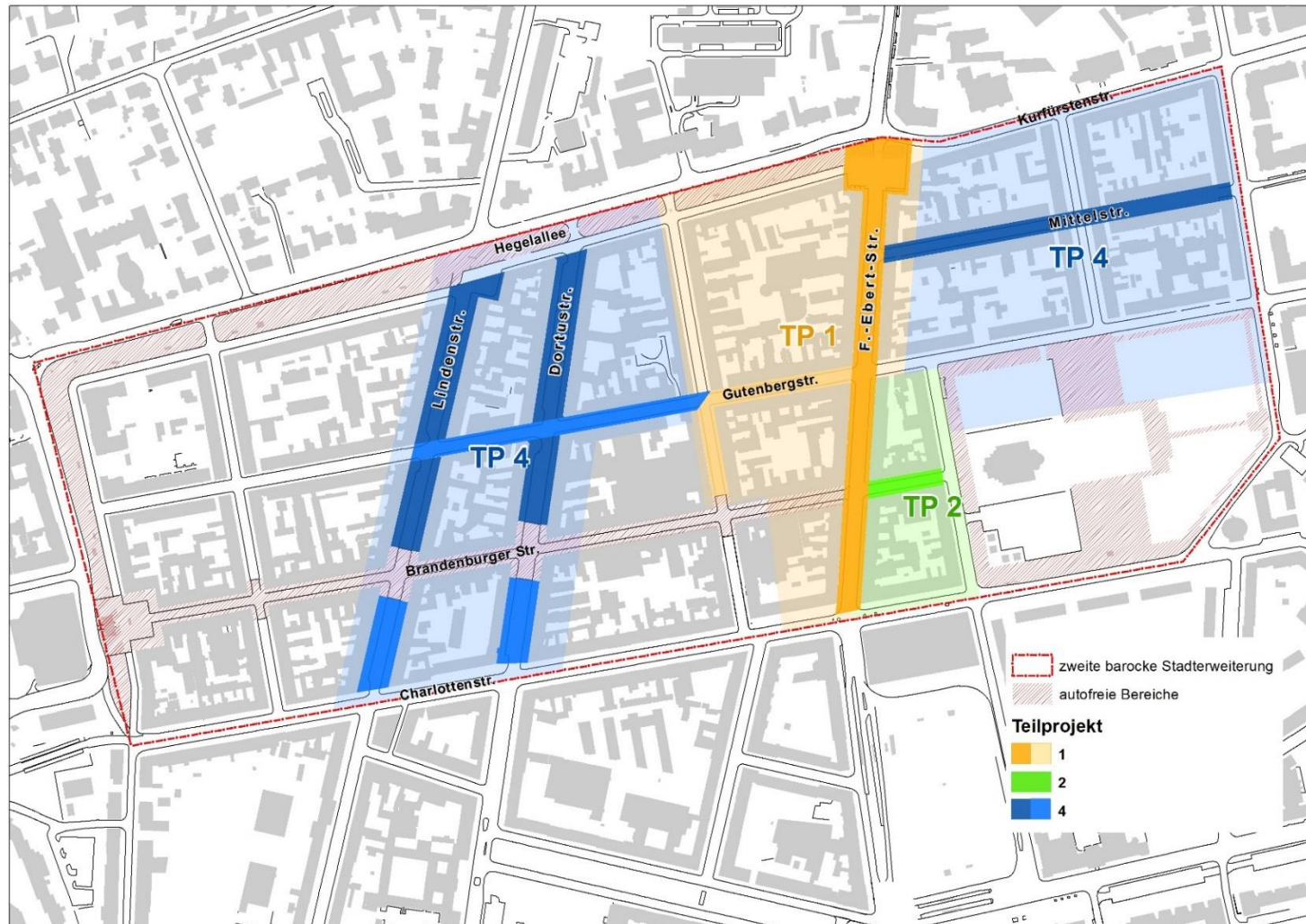
Ausblick



Landeshauptstadt  
Potsdam

Untersuchung  
Ruhender  
Verkehr,  
20/SVV/0858  
(2021 f.)

Freiraum-  
konzept mit  
Werkstatt-  
verfahren  
20/SVV/1009  
(2021 f.)





### Fußverkehr

- Umsetzung Fußverkehrskonzept (zzt. Abstimmung der Prioritäten)
- Änderung der Werbesatzung

### Verkehrsberuhigung

- Tempo-30-Strecke Dortustr. (zw. Yorck- und Charlottenstr.) – 2021
- Diverse Tempo-30-Zonen – 2021

### Parkraumbewirtschaftung

- Ausweitung der begonnenen Umsetzung Am Kanal und nördlich angrenzenden Block – 2021

### ÖPNV

- Verbesserung der Umsteigebeziehungen Platz der Einheit – Studie 2021

**BE für den Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität am 25.03.2021  
gemäß Beschluss: 20/SVV/1274 vom 25.11.2020  
Bargeldloses Bezahlen von Parktickets**

Grundsätzlich ist eine bargeldlose Kartenzahlung an neu aufgestellten Parkscheinautomaten möglich. Hierzu können Kartenleser verbaut werden, die eine kontaktlose Bezahlung zulassen. Die Vorauswahl der benötigten Parkzeit erfolgt über die vorhandenen Tasten am Automaten.

Die Ausrüstung mit entsprechenden Kartenlesegeräten kostet je Parkscheinautomat ca. 1.200 EUR zzgl. einer Grundgebühr für deren Betrieb in Höhe von monatlich ca. 15 bis 20 EUR je Parkscheinautomat und zzgl. variierender Wartungskosten, die bspw. bei Vandalismus bis zum Ersatz des Kartenlesemoduls reichen. Weiterhin fallen Transaktionsgebühren in Höhe von 0,08 EUR und ein Kreditkartenumsatzentgelt in Höhe von 1,09% bzw. ein Internetbankentgelt bei Zahlung mit Debitkarte in Höhe von 0,193% je Parkvorgang an.

In der Beschlussvorlage wurde die Stadt Bochum als Beispiel für die Kreditkartenzahlung an Parkscheinautomaten angegeben. Die Nachfrage bei der zuständigen Stelle in Bochum verdeutlicht, dass dieses Modell kein erfolgreiches, nachzuahmendes Beispiel ist. Seit 2005 gibt es in Bochum die Möglichkeit der Kreditkartenzahlung an Parkscheinautomaten. Trotzdem liegt der Anteil der Kartenzahlung bei lediglich 2,2% (2019), so dass auch in Bochum kürzlich Handyparken eingeführt wurde. In Potsdam werden mittlerweile knapp 18 % der zu entrichteten Parkgebühren über Handypark-Systeme abgewickelt, was die große Akzeptanz dieser bargeldlosen Bezahlmethode verdeutlicht.

Aufgrund der hohen Anschaffungs- und Unterhaltungskosten und aufgrund der geringen Nutzerquote im Vergleichsbeispiel Bochum wird von einer generellen Ausstattung mit Kartenlesern an neu aufzustellenden Parkscheinautomaten abgeraten, insbesondere, weil neue Parkscheinautomaten vor allem im Rahmen der Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung in Bereichen mit geringen Parkgebühreneinnahmen aufgestellt werden. Alternativ schlägt die Verwaltung vor, zu Testzwecken an besonders frequentierten Parkscheinautomaten (z.B. Am Kanal) einen Kartenleser einzubauen und diesen Probetrieb zu evaluieren.