



**Landeshauptstadt
Potsdam**

Der Oberbürgermeister

Beschlussvorlage

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

22/SVV/0415

Betreff:

öffentlich

Zwischenerwerb im Baulandmodell - Pilotverfahren Marquardt

Einreicher: Fachbereich Stadtplanung

Erstellungsdatum: 12.05.2022

Freigabedatum: _____

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		
01.06.2022	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam		

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

1. Das Instrument „Kommunaler Zwischenerwerb“ wird als neuer bodenpolitischer Ansatz der LHP mithilfe der beschriebenen Vorgehensweise (siehe Anlage 1) im Pilotverfahren Marquardt erprobt. Der Durchführung des Pilotverfahrens wird zugestimmt.
2. Zur Analyse der Spielräume einer verträglichen Weiterentwicklung des Ortsteils sowie zur Steuerung der bereits laufenden Entwicklungen wird eine Rahmenplanung für Marquardt durchgeführt. Die Aufgabenstellung ist mit dem Ortsbeirat und dem Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen, Wirtschaft und Entwicklung des ländlichen Raumes abzustimmen.
3. In die Rahmenplanung wird für die Fläche „Marquardt Nord“ (Untersuchungsgebiet, siehe Anlage 2) ein Gutachterverfahren zur Entwicklung einer städtebaulichen Struktur für die Ortsteilerweiterung integriert.
4. Rahmenplanung und Gutachterverfahren werden von einem externen Moderations- und Partizipationsbüro in enger Abstimmung mit der WerkStadt für Beteiligung sowie mit dem Ortsbeirat begleitet.
5. Für die Entwicklung der Fläche „Marquardt Nord“ wird von der Eigenentwicklungsoption des Landesentwicklungsplans Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR) Gebrauch gemacht.

Überweisung in den Ortsbeirat/die Ortsbeiräte:

Nein

Ja, in folgende OBR:

Anhörung gemäß § 46 Abs. 1 BbgKVerf

zur Information

Finanzielle Auswirkungen?

Nein

Ja

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

Fazit Finanzielle Auswirkungen:

Der Flächenerwerb im Rahmen des Pilotverfahrens Marquardt hat zunächst keine finanziellen Auswirkungen für den städtischen Haushalt, da die ProPotsdam GmbH diesen durchführt.

Die Kosten für die Rahmenplanung und die Beteiligung werden aus dem städtischen Haushalt finanziert. Diese Leistungen sollen extern vergeben werden. Damit treten externe Planungskosten auf, die sich voraussichtlich auf 134.089 € belaufen. Durch den Fachbereich Stadtplanung werden hierfür Mittel in Höhe von 70.000 € aus dem Produktkonto 5431569 mit dem Unterprodukt 5110300 bereitgestellt. Der Aufwand wird voraussichtlich im Jahr 2023 anfallen.

Zusätzlich wurde ein Förderantrag gemäß der Planungsförderrichtlinie (PFR) des Landes Brandenburg gestellt, um den städtischen Haushalt zu entlasten und zusätzliche finanzielle Spielräume zur Ausgestaltung des Beteiligungsprozesses zu gewinnen. Die beantragte Zuwendung beträgt 107.271,36 €. Mit Erhalt der beantragten Fördersumme kann die kalkulierte Summe von rund 134.089 € beglichen werden.

Sollte eine Förderung ausbleiben, muss der Umfang des Planverfahrens reduziert, die Maßnahme zeitlich verschoben oder es müssen andere finanzielle Mittel akquiriert werden.

Die Kosten für das Gutachterverfahren tragen die ProPotsdam GmbH und die BVVG. Sollte von dritten Flächeneigentümern Mitwirkungsinteresse am Pilotverfahren bestehen, ist eine Kostenbeteiligung entsprechend abzustimmen.

Oberbürgermeister

Geschäftsbereich 1

Geschäftsbereich 2

Geschäftsbereich 3

Geschäftsbereich 4

Geschäftsbereich 5

--

Berechnungstabelle Demografieprüfung:

Wirtschaftswachstum fördern, Arbeitsplatzangebot erhalten bzw. ausbauen Gewichtung: 30	Ein Klima von Toleranz und Offenheit in der Stadt fördern Gewichtung: 10	Gute Wohnbedingungen für junge Menschen und Familien ermöglichen Gewichtung: 20	Bedarfsgerechtes und qualitativ hochwertiges Betreuungs- und Bildungsangebot für Kinder u. Jugendl. anbieten Gewichtung: 20	Selbstbestimmtes Wohnen und Leben bis ins hohe Alter ermöglichen Gewichtung: 20	Wirkungsindex Demografie	Bewertung Demografie-relevanz
		2		2	80	mittlere

Klimaauswirkungen

positiv negativ x keine

Fazit Klimaauswirkungen:

Die Rahmenplanung sowie das Gutachterverfahren nehmen Zielsetzungen der städtischen Klimakonzepte auf. Die Themen Klimaschutz und Klimaanpassung sind Querschnittsthemen, die gezielt im weiteren Projektverlauf durch Maßnahmen konkretisiert werden müssen.

Begründung:

Die Beschlussvorlage nimmt Bezug auf den Beschluss 20/SVV/0081 zur Fortschreibung des Potsdamer Baulandmodells 2019, nach dem geprüft werden soll, wie ein kommunaler Zwischenerwerb in das Potsdamer Baulandmodell integriert werden kann. Dieser Ansatz kann als wohnungs- und liegenschaftspolitisches Instrument verstanden werden und wird bereits in einigen deutschen Städten praktiziert.

Nach dem Zwischenerwerbsmodell wird von der Stadt vor Einleitung eines Bebauungsplanverfahrens im Außenbereich mindestens 50% der Fläche angekauft, um auf dieser Fläche die volle Zielquote des sozialen Wohnungsbaus umzusetzen und langfristig Bindungen sicherzustellen (siehe Anlage 1, Abschnitt Hintergrund).

Im vorliegenden Pilotverfahren ist davon abweichend ein Flächenerwerb nicht durch die Landeshauptstadt Potsdam, sondern durch die ProPotsdam GmbH vorgesehen. Die konkrete Fläche umfasst eine rund 10 ha große Teilfläche des Flurstücks 662 der Gemarkung Marquardt, Flur 1 (siehe Anlage 2), welche sich im Eigentum der Bodenverwertungs- und -verwaltungs GmbH (BVVG) befindet. Die BVVG und die ProPotsdam haben sich unter Beteiligung der Verwaltung grundsätzlich bereits auf den Verkauf der genannten Fläche verständigt.

Die Fläche ist bereits im INSEK 2035 als Untersuchungsraum „Siedlung und Freiraum“ dargestellt. Ziel ist es, aus dem Pilotverfahren Erkenntnisse und Vorgaben für die Fortschreibung des Baulandmodells abzuleiten.

Jede mögliche Entwicklung in Marquardt muss ortsverträglich und behutsam erfolgen. Insbesondere müssen die Gegebenheiten und Bedarfe des Ortes berücksichtigt werden. Daher wird zur Analyse der Spielräume einer Weiterentwicklung des Ortsteils sowie zur Steuerung der bereits laufenden Entwicklungen eine Rahmenplanung für den gesamten Ortsteil durchgeführt (siehe Anlage 1, Abschnitt Rahmenplanung). Die Aufgabenstellung der Rahmenplanung ist mit dem Ortsbeirat Marquardt und dem Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen, Wirtschaft und Entwicklung des ländlichen Raumes abzustimmen.

Für eine qualitätsvolle Planung ist ein kooperativer Partizipationsprozess erforderlich. Dieser soll in einem Werkstattformat austauschorientiert gestaltet werden, die Einwohnerinnen und Einwohner von Marquardt zur Mitwirkung anregen, aber auch ziel- und ergebnisorientiert sein. Der gesamte Planungs- und Beteiligungsprozess wird in enger fachlicher Abstimmung mit Potsdams „WerkStadt für Beteiligung“ sowie mit dem Ortsbeirat durchgeführt (siehe Anlage 1, Abschnitt Partizipationsprozess).

Darüber hinaus wird für die Fläche „Marquardt Nord“ ein Gutachterverfahren durchgeführt, um für die dort zu prüfende Entwicklung eine für den Ortsteil geeignete städtebauliche Struktur zu finden (siehe Anlage 1, Abschnitt Gutachterverfahren). Das Gutachterverfahren soll in den Prozess der Rahmenplanung integriert werden. Räumlicher Umgriff und Ziele des Verfahrens werden durch die ersten Arbeitsergebnisse der Rahmenplanung vorgegeben.

Für eine Flächenentwicklung muss die Landeshauptstadt Potsdam jedoch von der Eigenentwicklungsoption des Landesentwicklungsplans Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR) Gebrauch machen. Danach verfügt Potsdam außerhalb des „Gestaltungsraum Siedlung“ über ein Entwicklungspotential von rund 19,7 ha bis zum Jahr 2029. Für das Pilotverfahren Marquardt würden bis zu 10 ha dieses Eigenentwicklungspotentials verwendet werden.

Im Untersuchungsgebiet liegen außerhalb des Siedlungskerns noch Flächen von zwei weiteren Eigentümern (siehe Anlage 2). Für diese ist bei entsprechender Mitwirkungsbereitschaft ebenfalls ein Ankauf gemäß den Konditionen des beschriebenen Pilotverfahrens geplant. Die Durchführung des Pilotverfahrens ist jedoch auch abzüglich dieser Flächen ohne nachteilige Auswirkungen möglich.

Anlage 1: Vorgehensweise „Pilotverfahren Marquardt“	3 Seiten
Anlage 2: Lageplan „Pilotverfahren Marquardt“	1 Seite
Anlage 3: Lageplan Betrachtungsraum Rahmenplanung	1 Seite

Vorgehensweise „Pilotverfahren Marquardt“ - Zwischenerwerb im Potsdamer Baulandmodell

Hintergrund

Die Landeshauptstadt Potsdam plant im Zuge einer aktiven Bodenpolitik den frühzeitigen Ankauf geeigneter Flächen, um die gemeindlichen Ziele einer nachhaltigen Stadtentwicklung, vor allem aber die Realisierung von bezahlbarem und bedarfsgerechtem Wohnraum, effizienter erreichen zu können. Dies soll insbesondere durch die verlässliche Schaffung von mietpreis- und belegungsgebundenem Wohnungsbau in voller Zielquote nach Potsdamer Baulandmodell erreicht werden. Dieser Ansatz kann damit als Weiterentwicklung des Potsdamer Baulandmodells 2019 verstanden werden und wird vergleichbar bereits in einigen deutschen Städten praktiziert, z.B. in Münster oder Ulm.

Nach dem Zwischenerwerbsmodell werden von der Stadt vor Einleitung eines Bebauungsplanverfahrens im Außenbereich mindestens 50% der Fläche in der Regel zum Preis einer sehr niedrigen Bauerwartung angekauft. Dies ermöglicht eine wirtschaftliche Umsetzung von sozialem Wohnungsbau im Plangebiet in Höhe der vollen Zielquote des Potsdamer Baulandmodells sowie die langfristige Sicherung von Bindungen. Die Stadt verpflichtet sich im Gegenzug der günstigen Flächenabgabe, den sozialen Wohnungsbau voll auf der anzukaufenden Fläche umzusetzen. Auf der verbleibenden Fläche gelten die übrigen Regelungen des Potsdamer Baulandmodell weiter (z.B. Kostenbeteiligung an Kita- und Grundschulplätzen, Übernahme von Planungskosten, Kofinanzierung von öffentlichen Grünanlagen), mit Ausnahme der Verpflichtung zum sozialen Wohnungsbau.

Pilotverfahren Marquardt

Das Modell des kommunalen Zwischenerwerbs soll an einer konkreten Fläche im Ortsteil Marquardt erprobt werden und wird nachfolgend als „Pilotverfahren Marquardt“ bezeichnet.

Die konkrete Fläche betrifft eine Teilfläche des Flurstücks 662 (Gemarkung Marquardt, Flur 1, siehe Anlage 2), welche sich im Eigentum der Bodenverwertungs- und -verwaltungs GmbH (BVVG) befindet. Im Flächennutzungsplan (FNP) ist das Flurstück überwiegend als Fläche für Landwirtschaft dargestellt.

Geplant ist, dass im vorliegenden Pilotverfahren abweichend von der oben dargestellten Vorgehensweise anstelle der Stadt die ProPotsdam GmbH die Hälfte einer rund 10 ha großen Teilfläche des Flurstücks 662 ankauft.

Die BVVG und die ProPotsdam GmbH haben sich zum gegenwärtigen Zeitpunkt grundsätzlich auf den Verkauf der genannten Fläche verständigt. Neben der Unterzeichnung eines Kaufvertrags zwischen BVVG und ProPotsdam GmbH sind gemeinsam mit der LHP geeignete Rahmenvereinbarungen zu treffen, die den Projektlauf und wichtige Zielstellungen regeln.

Vorgesehen ist die Zahlung des Kaufpreises in zwei Raten, um dem jeweiligen Entwicklungsstand der Fläche während des Kaufvertragsvollzugs Rechnung zu tragen. Die erste Zahlung

erfolgt voraussichtlich im Zustand des begünstigten Agrarlandes. Die zweite Kaufpreisrate wird mit Abschluss der Rahmenplanung fällig.

Die ProPotsdam kann ausgewählte Teilflächen an Genossenschaften im Sinne einer partnerschaftlichen Entwicklung für bezahlbares Wohnen weitervergeben. Es gab hierzu bereits Vorgespräche mit den Potsdamer Genossenschaften Karl Marx, PBG und PWG 1956, die ihr Interesse an einer gemeinschaftlichen Realisierung von mietpreis- und belegungsgebundenen Wohnungsbau für Zielgruppen der Wohnraumförderung und mittlere Einkommensgruppen bekundet haben.

Auf der im gesamten Gebiet neu entstehenden Wohnfläche ist mindestens 30% sozialer Wohnungsbau mit langfristigen Bindungen zu realisieren. Zu welchen Anteilen dieser mietpreis- und belegungsgebundener Wohnungsbau für Zielgruppen der Wohnraumförderung oder für mittlere Einkommensgruppen erfolgen soll, ist im weiteren Verfahren bedarfsgerecht zu ermitteln. Dieser Wohnungsbau wird vollständig auf der von der ProPotsdam zu erwerbenden, also „städtischen“ Fläche umgesetzt. Im Falle von Weiterveräußerungen an Genossenschaften ist auch von diesen mietpreis- und belegungsgebundener Wohnungsbau herzustellen. Für die bei der BVVG verbleibenden Fläche gelten die übrigen Regelungen des Potsdamer Baulandmodells weiter, mit Ausnahme der Verpflichtung zum sozialen Wohnungsbau.

Einer Flächenentwicklung steht jedoch die aktuelle Landesplanung mit dem Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR) entgegen, da sich das Grundstück nicht im „Gestaltungsraum Siedlung (Ziel 5.6 Absatz 1)“ befindet. Im Rahmen des Landesentwicklungsplanes kann die Landeshauptstadt jedoch gemäß der sogenannten „Eigenentwicklungsoption“ (Ziel 5.5 Absatz 2 LEP HR) für einen Zeitraum von 10 Jahren je 1.000 Einwohner, die außerhalb des Gestaltungsraumes Siedlung leben, einen Hektar Wohnbaufläche entwickeln - über die Darstellung des geltenden Flächennutzungsplanes hinaus. Für die Stadt Potsdam bedeutet das bis zum Jahr 2029 ein Entwicklungspotential von rund 19,7 ha. Für das Pilotverfahren Marquardt würden bis zu 10 ha dieses Eigenentwicklungspotentials verwendet werden.

Rahmenplanung

Das anhaltende Wachstum der Stadt erfordert es, Ortsteile wie Marquardt in den Blick zu nehmen und hinsichtlich verträglicher Nachverdichtungs- und Erweiterungspotentiale zu prüfen. Zur Steuerung der behutsamen Weiterentwicklung Marquardts sowie der bereits laufenden Entwicklungen soll für den gesamten Ortsteil eine Rahmenplanung durchgeführt werden. Die Aufgabenstellung der Rahmenplanung wird mit dem Ortsbeirat Marquardt und dem Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen, Wirtschaft und Entwicklung des ländlichen Raumes abgestimmt.

Die identitätsprägenden baulichen Strukturen, der gute Anschluss an den ÖPNV durch den Bahnhof und die Wasserlage machen aus Marquardt einen attraktiven Wohnort im Potsdamer Norden. Das geht auch aus dem aktuellen Integrierten Stadtentwicklungskonzept Potsdam 2035 (INSEK 2035 - Entwurfsfassung vorliegend DS Nr. 21/SVV1357) hervor. Danach ist Marquardt Bestandteil des Vertiefungsbereichs 1 „Marquardt-Fahrland-Kramprnitz“, für den als Entwicklungsziel die Siedlungserweiterung und die Weiterentwicklung der Ortsmitte Marquardts formuliert wurde.

Ziel der Rahmenplanung soll sein, aktuelle und künftige Entwicklungen im Ortsteil, wie beispielsweise das Pilotverfahren, die aktuelle Planung zur Mobilitätsdrehscheibe oder die Unterbringung des Wohnmobilstellplatzes, aufzugreifen und eine nachhaltige Zukunftsvision für

Marquardt zu formulieren, die die Qualitäten, Herausforderungen und Bedarfe des Ortes berücksichtigt. Bei der Rahmenplanung soll die behutsame Weiterentwicklung des Siedlungskerns im Fokus stehen sowie eine Flächenanalyse für neue Wohn-, Infrastruktur- und Freiraumangebote und ggf. auch für eine gewerbliche Entwicklung. Die Verfestigung von Splittersiedlungen und weiteren Zerschneidungen der Landschaft soll vermieden werden. Entstehende Folgebedarfe sind dabei mit zu berücksichtigen. Als zentrale Fragestellung wird vorgeschlagen: Wie viel Wachstum verträgt der Ort, wie können bestehende Bedarfe gedeckt werden und welcher städtebaulichen Konzeption folgt eine Entwicklung?

Der Untersuchungsraum für die Rahmenplanung konzentriert sich im Wesentlichen auf den Ortskern Marquardts und seine Ausläufer (siehe Anlage 3). Grenzen bilden daher im Süden der Sacrow-Paretzer Kanal, im Westen die Wublitz, im Norden die Autobahn A 10 und im Osten die Bundesstraße B 273. Außerhalb des Rahmenplans können für das Gebiet bedeutende Synergieeffekte be- oder entstehen, daher ist die umliegende Umgebung mitzubetrachten.

Für die Erarbeitung des Rahmenplans Marquardt ist ein Zeitraum von ca. 13 Monate vorgesehen. Die Kosten für die Rahmenplanung übernimmt die Verwaltung.

Partizipationsprozess

Bei der Erarbeitung der Rahmenplanung sind zur Sicherstellung qualitativ hochwertiger Ergebnisse und breiter Akzeptanz in der Umsetzungsphase insbesondere der Ortsbeirat Marquardts, die Marquardter Öffentlichkeit, die politischen Gremien der Landeshauptstadt, lokale Akteure sowie die verschiedenen Bereiche der Verwaltung in geeigneter Weise zu beteiligen. Dieser kooperative Partizipationsprozess wird in fachlicher Abstimmung mit der WerkStadt für Beteiligung in Form eines Werkstattformats ausgestaltet. Dieses soll zur Mitwirkungsbereitschaft anregen, aber auch ziel- und ergebnisorientiert Erkenntnisse für die Rahmenplanung gewinnen. Die Durchführung von mehreren Ortsteilforen ist geplant.

Für die Prozessmoderation und die Partizipationsarbeit soll zusätzlich ein Moderationsbüro beauftragt werden. Die Kosten hierfür sollen anteilig durch alle Projektpartner finanziert werden. Ergänzend wurden Fördermittel des Landes Brandenburg beantragt.

Gutachterverfahren

Für die Flächen nordöstlich des Ortskerns zwischen Bahntrasse und Siedlungskern (nachfolgend „Marquardt Nord“ genannt) wird vorgeschlagen, ein Gutachterverfahren durchzuführen, um eine geeignete städtebauliche Struktur für die Ortsteilerweiterung und den Übergang zu bestehenden Siedlungsstrukturen wie auch zur offenen Landschaft zu finden. Die Herausforderung wird hierbei eine behutsame Verdichtung bei gleichzeitiger Ausschöpfung vorhandener Potentiale darstellen.

Das Gutachterverfahren soll in den Prozess der Rahmenplanung integriert werden. Es erfolgt eine Mehrfachbeauftragung von geeigneten Planungsbüros, die unter Einbeziehung der Öffentlichkeit, Wohnungswirtschaft und aller Akteure vor Ort verschiedene Entwürfe für eine qualitätsvolle Masterplanung erarbeiten. Der durch eine Fachjury ausgewählte „Siegerentwurf“ soll den Rahmenplan am Ende vervollständigen. Eine enge Verzahnung der beiden Verfahren und damit auch der Maßstabebenen wird angestrebt.

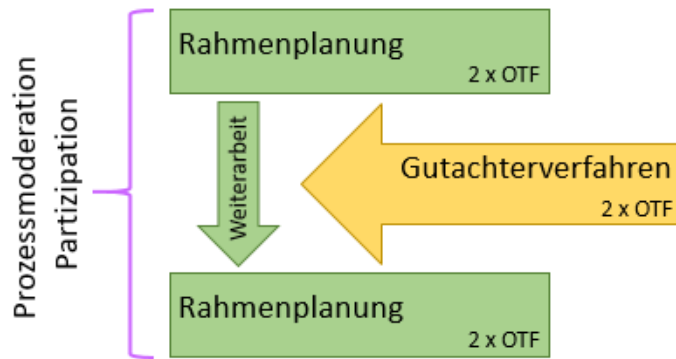
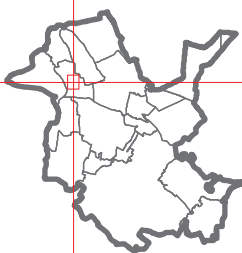
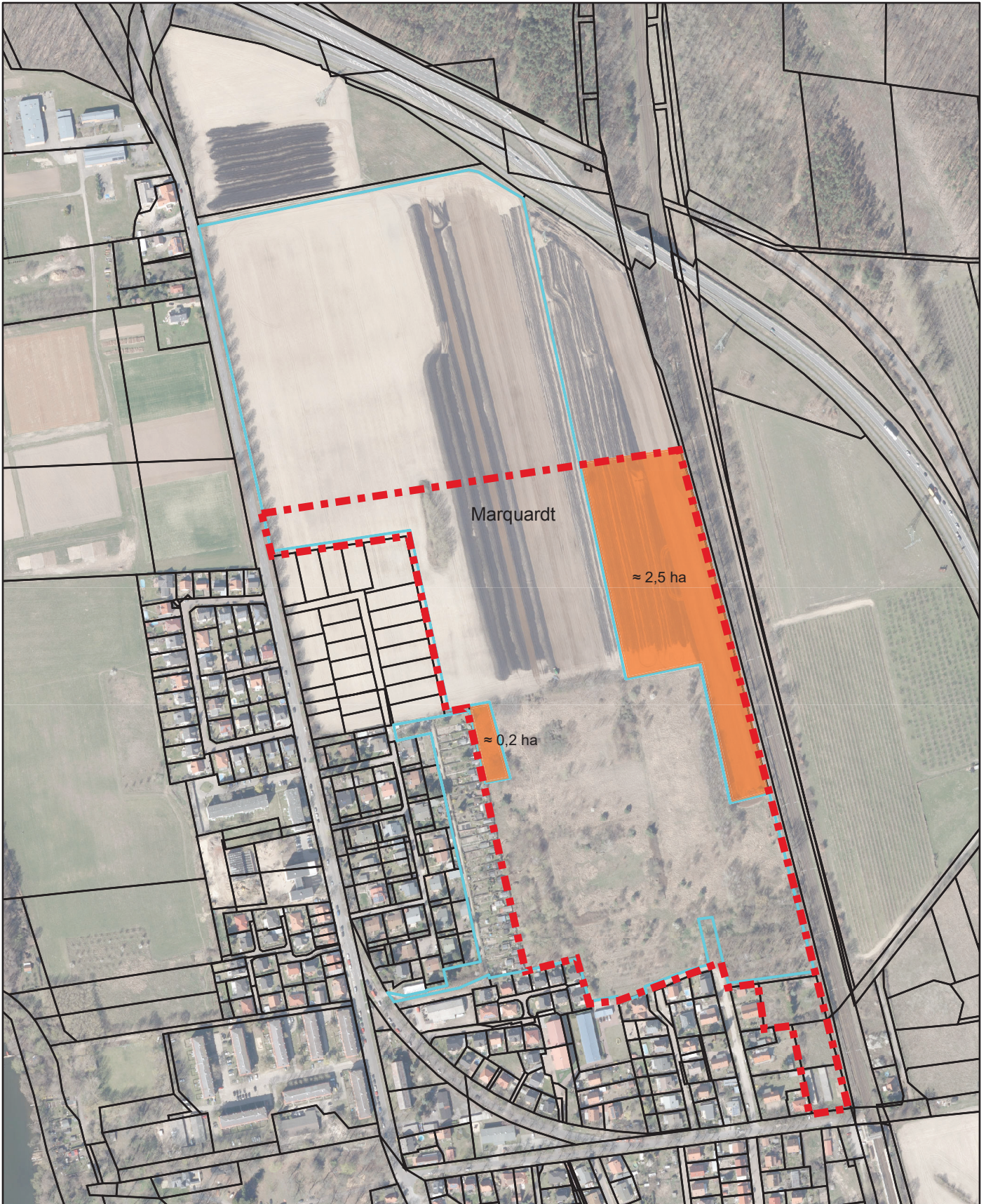


Abbildung 1 Schaubild Prozessablauf (eigene Darstellung; OTF = Ortsteilforen)

Die konkreten Entwicklungsziele für das Gebiet lassen sich anhand der Erkenntnisse der Analysephase der Rahmenplanung ableiten und definieren. Die Aufgabenstellung des Gutachterverfahrens nimmt damit die ersten Arbeitsergebnisse der Rahmenplanung auf und vertieft diese für den Bereich Marquardt Nord.

Die ProPotsdam und die BVVG tragen die Kosten für diesen Teil des Verfahrens. Sollte von dritten Flächeneigentümern (siehe Anlage 2) Mitwirkungsinteresse am Pilotverfahren bestehen, ist eine Kostenbeteiligung entsprechend abzustimmen.

Als Teil der von der Stadtverordnetenversammlung zu beschließenden Rahmenplanung bildet das Ergebnis des Gutachterverfahrens dann die Grundlage für die Erarbeitung nachfolgender Bebauungspläne. Für die Einleitung entsprechender Planverfahren sind gesonderte Beschlüsse einzuholen.



Anlage 2 - Pilotverfahren Marquardt

Erstellt für Maßstab 1:5.000

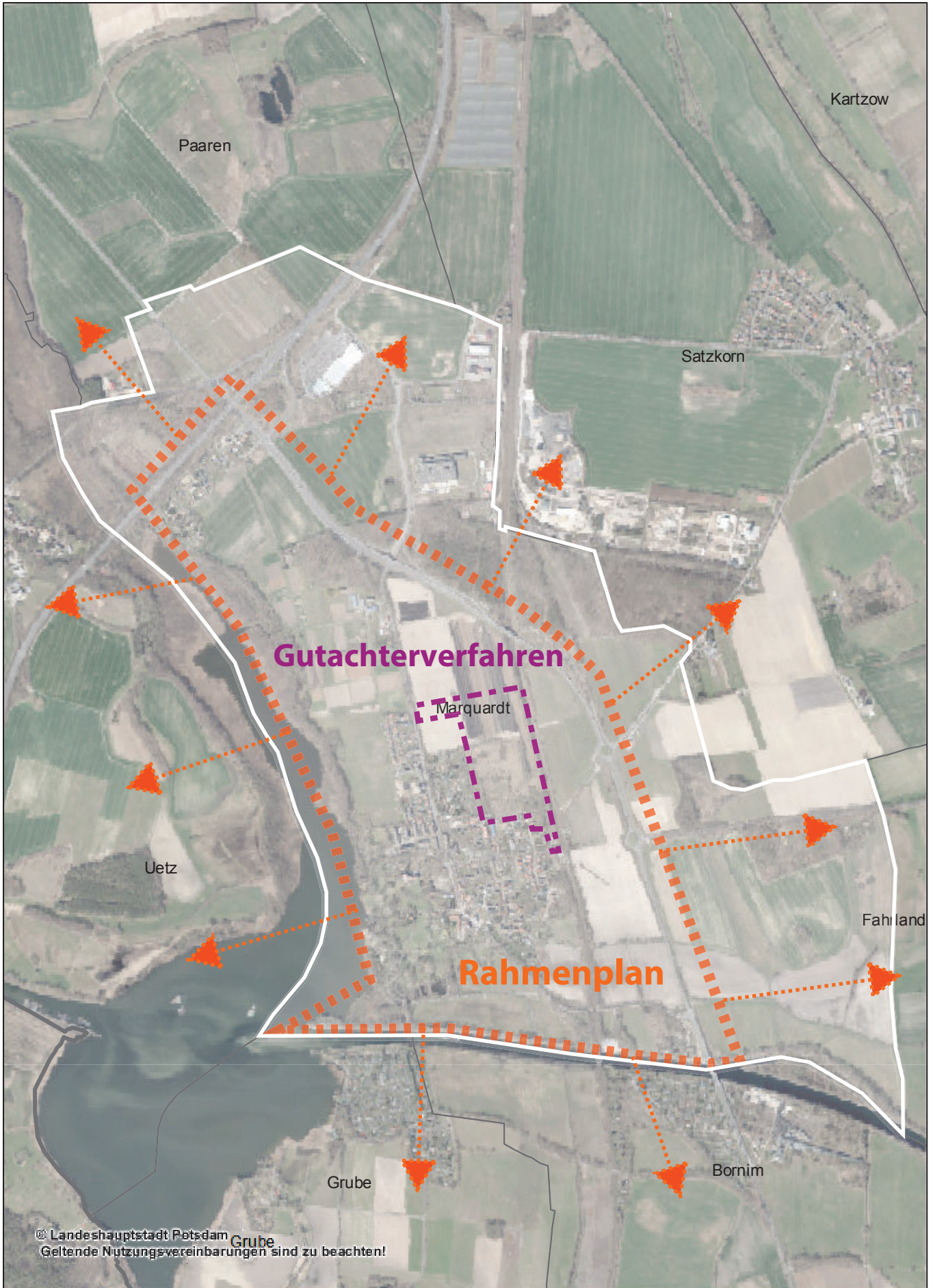


Ersteller Fitzner, Julia (FitznerJ)

Erstellungsdatum 16.12.2021



- Umriss Flurstück 662
- - - Untersuchungsgebiet "Marquardt Nord"
- Potentielle Zwischenerwerbsflächen weiterer Eigentümer



© Landeshauptstadt Potsdam
Geltende Nutzungsvereinbarungen sind zu beachten!

Geoportal der Landeshauptstadt Potsdam

Ersteller: Fitzner, Julia
Erstellungsdatum: 12.07.2021
Datengrundlage: Liegenschaftskataster



Erstellt für Maßstab 1:19.569



Seite:



Kein amtlicher Ausdruck, nur für den internen Dienstgebrauch!



**Landeshauptstadt
Potsdam**

Der Oberbürgermeister

Mitteilungsvorlage

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

22/SVV/0466

Betreff: öffentlich
Strukturanalyse des Lkw-Verkehrs und Fortschreibung des Lkw-Führungskonzepts

bezüglich
DS Nr.: 21/SVV/1135

	Erstellungsdatum	19.05.2022
	Eingang 502:	
Einreicher: GB 4 Stadtentwicklung, Bauen, Wirtschaft und Umwelt		

Beratungsfolge:	
Datum der Sitzung	Gremium
01.06.2022	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam

Inhalt der Mitteilung:

Die Stadtverordnetenversammlung nimmt zur Kenntnis:

Die Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam hat in Ihrer Sitzung vom 03.11.2021 beschlossen, die Strukturanalyse des Lkw-Verkehrs zu überarbeiten und auf den aktuellen Stand hin fortzuschreiben. Sich daraus ergebende Maßnahmen sollen auf ihre zeitnahe Umsetzung geprüft werden. Gemäß dem vorliegenden Beschluss werden die Ergebnisse dargestellt:

Datenlage

Das im Jahr 2012 beschlossene Lkw-Führungskonzept basiert auf den Daten der Kordon-Erhebung des Jahres 2011. Darin wurde ein Anteil des Lkw-Verkehrs (Lkw > 3,5 t) am Kfz-Gesamtverkehr von 3,8 % ermittelt. Dieser Anteil ist im Vergleich zu anderen Städten relativ gering.

Darüber hinaus kann auf der Grundlage der regelmäßig durchgeführten 6-Stunden-Verkehrszählungen an verschiedenen Knotenpunkten und Brücken im Stadtgebiet auch kein Anstieg des Lkw-Verkehrs festgestellt werden.

Beispielsweise schwankt der Lkw-Anteil auf der Humboldtbrücke seit dem Jahr 2000 regelmäßig zwischen 3,0 und 3,7 %. Ausnahmen bilden lediglich die Jahre 2014-2016 als der Lkw-Anteil auf bis zu 1,8 % sank. Die größte Kfz-Menge innerhalb von 6 Stunden wurde mit rund 22.000 Kfz im Jahr 2012 gemessen. Seit 2014 waren es regelmäßig rund 20.000 Kfz. In den beiden Corona-Jahren 2020 und 2021 betrug die Zahl der Kfz in 6 Stunden rund 17.000 und der Lkw-Anteil lag bei 3,2 bzw. 3,3 %. Bei den Knotenpunktzählungen kann ebenfalls kein signifikanter Anstieg von Kfz- und Lkw-Zahlen nachgewiesen werden.

Fortsetzung der Mitteilung Seite 3

Finanzielle Auswirkungen? Ja NeinDas **Formular** „Darstellung der finanziellen Auswirkungen“ ist als **Pflichtanlage** beizufügen.**Fazit finanzielle Auswirkungen:**

Oberbürgermeister	Geschäftsbereich 1	Geschäftsbereich 2
	Geschäftsbereich 3	Geschäftsbereich 4
	Geschäftsbereich 5	

Fortsetzung der Mitteilung:

Konsequenzen aus dem Lkw-Führungskonzept 2012

Im Lkw-Führungskonzept 2012 wurde das Vorrangnetz für den Lkw-Verkehr aus dem Jahr 2005 geringfügig verändert. Das Vorrangnetz stellt diejenigen Straßenzüge dar, die für den Lkw-Verkehr wesentliche Erreichbarkeiten sichern und über die für den Lkw-Verkehr notwendigen Ausbaustandards verfügen. Die Änderungen betrafen seinerzeit zwei Neubauvorhaben im Straßennetz – Verlängerung Wetzlarer Straße und Abfahrtsrampe Nuthestraße/Friedrich-Engels-Straße – die beide noch nicht umgesetzt wurden.

Aus den im Lkw-Führungskonzept 2012 betrachteten Schwerpunktbereichen ergeben sich keine Maßnahmen, die über die geplanten Neubauvorhaben hinausgehen.

Bedeutung für die Fortschreibung

Die regelmäßigen Datenerhebungen der Landeshauptstadt Potsdam zeigen keine wesentlichen Änderungen des Kfz-Verkehrs, trotz des Anstiegs der Bevölkerungszahl. Auch die Zahlen zum Lkw-Verkehr sind weitgehend stabil.

Dementsprechend bleiben die Aussagen des Lkw-Führungskonzepts aus dem Jahr 2012 bestehen und werden entsprechend in die Fortschreibung des Stadtentwicklungskonzepts (StEK) Verkehr einfließen. Die relative Stabilität des Vorrangnetzes zwischen 2005 und 2012 zeigt die geringen Freiheitsgrade für eine Veränderung des Vorrangnetzes.

Insgesamt geben die Verkehrszahlen und das eingeschränkt verfügbare Straßennetz keine Hinweise für einen Überarbeitungsbedarf des Vorrangnetzes.

Alternative Instrumente zur Beeinflussung des Lkw-Verkehrs

Für den Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen werden regelmäßig Lärmkartierungen und bei Bedarf Luftreinhalte- und Aktionspläne erstellt. Zuständig ist das Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und Klimaschutz (MLUK) des Landes Brandenburg. Zurzeit lässt das zuständige Ministerium eine Lärmkartierung erstellen, deren Ergebnisse zum 30.06.2022 erwartet werden. Ergeben sich aus der Lärmkartierung Grenzwertüberschreitungen, die sich auf den Lkw-Verkehr zurückführen lassen, können in der dann anschließenden Lärmaktionsplanung entsprechende Maßnahmen erarbeitet werden. Für die ggf. notwendige Lärmaktionsplanung hat die LHP voraussichtlich bis zum Ende des Jahres 2023 Zeit, so dass eine Beachtung im Rahmen der Fortschreibung des StEK Verkehr möglich ist.

Luftreinhaltepläne werden anlassbezogen erstellt. Zurzeit werden in Potsdam die bestehenden Grenzwerte eingehalten, weshalb zeitnah kein Luftreinhalteplan erstellt werden muss.