



öffentlich

**Betreff:**

Bürgerhaushalt Potsdam 2023/24 "TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger" Nummer 8: Planung Ortsumgehungsstraße um Potsdam

**Einreicher:** Stadtverordneter Heuer als Vorsitzender der StVV

Erstellungsdatum: 21.11.2022

Freigabedatum: \_\_\_\_\_

Beratungsfolge:		
Datum der Sitzung	Gremium	Zuständigkeit
07.12.2022	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam	Entscheidung

**Beschlussvorschlag:**

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Die Landeshauptstadt Potsdam plant eine Ortsumgehungsstraße, einschließlich einer Verlängerung der Wetzlarer Straße, mit Straßenbrücke über den Templiner See (Havelspanne) nach Eiche / Golm bis zur B 273. Durch die Verknüpfung der Nuthestraße L 40 mit der Heinrich-Mann-Allee, der Michendorfer Chaussee B 2, der Zeppelinstraße B 1, des Werderschen Damms, Golm-Nord und der B 273 entsteht eine wirksame Umfahrung der gesamten Innenstadt. Die Maßnahme wird im Bundesverkehrswegeplan angemeldet und kann anteilig von Land und Bund finanziert werden.

gez. Vorsitzender

\_\_\_\_\_  
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. Folgebblätter beifügen

**Begründung:**

Der Vorschlag wurde im Bürgerhaushalt 2023/24 der Landeshauptstadt Potsdam eingereicht. Er erhielt von den Potsdamerinnen und Potsdamern bei der abschließenden Votierung insgesamt 5391 Punkte, wurde unter der Nummer 8 in die „TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger“ aufgenommen und am 7. Dezember 2022 der Stadtverordnetenversammlung übergeben.

**Einschätzung der Landeshauptstadt Potsdam (Stand August 2022):**

Mit dem Beschluss der Stadtverordnetenversammlung zum Bürgerhaushalt 2018/19, Vorschlag Nr. 16 „Verkehrsentlastung durch Umgehungsstraße bzw. weiteren Havelübergang“ (DS 17/SVV/0837) sowie zum Antrag „Prüfung einer Umgehungsstraße für Potsdam“ (DS 18/SVV/0748) wurde festgelegt, dass die Betrachtung mit der nächsten Fortschreibung des StEK Verkehr erfolgen soll.

Die Fortschreibung des StEK Verkehr wird derzeit durchgeführt und soll Ende 2023 der Stadtverordnetenversammlung vorgelegt werden. In diesem Rahmen wird die Maßnahme einer Ortsumgehung erneut fachlich fundiert und mit allen Auswirkungen auf das Verkehrsnetz der Landeshauptstadt und der Gemeinden im Umland betrachtet. Auf der Basis der damit ermittelten Effekte und Auswirkungen können somit weiterführende Entscheidungen getroffen werden.

Die Kosten für die Prüfung der Ortsumgehung im Rahmen der Erarbeitung des StEK Verkehr sind nicht bezifferbar. Das Konzept insgesamt wird voraussichtlich 150.000 Euro kosten.

**Originalvorschläge (zusammengefasst vom Redaktionsteam):**

360. Umfahrung Zentrum

Ich wünsche mir Umgehungsstraßen für Potsdam, damit der Verkehr nicht durchs Zentrum muss. So würde zB eine dritte Havelbrücke helfen.

250. Dritter Havelübergang

Potsdam braucht einen dritten Übergang für Autos über das Wasser

478. Ortsumgehungsstraße Potsdam

Potsdam soll die Ortsumgehungsstraße Potsdam einschließlich Verlängerung der Wetzlarer Straße, Straßenbrücke über den Templiner See (Havelspange) über Eiche / Golm bis zur B 273 planen.

Durch die Verknüpfung der Nuthestraße L 40 mit der Heinrich-Mann-Allee, der Michendorfer Chaussee B 2, der Zeppelinstraße B 1, des Werderschen Damms, Golm-Nord und der B 273 entsteht eine wirksame Umfahrung der gesamten Innenstadt von Potsdam. Die Lebensbedingungen für tausende Potsdamer werden verbessert. Weite Bereiche der Innenstadt und der nördlichen und

westlichen Teile Potsdams werden von Straßenverkehr entlastet. Die Maßnahme kann von Land und Bund bezahlt werden. Die erneute Anmeldung für den Bundesverkehrswegeplan wird empfohlen.

#### 24. Verkehrswegeplan (Havelspange + Autofreie Innenstadt)

Attraktiver, langfristiger Umbau des innerstädtischen Verkehrs. Ausweisung von verkehrsberuhigten Fahrradstraßen. Große Radschnellwege auf den Nord-Süd, Ost-West Achsen. Dabei die Radwege von den Straßen entfernen und baulich getrennt vom Autoverkehr für die Sicherheit der Radfahrenden installieren. Mehr Ampeln mit Fahrradampeln und klaren Fahrwegen nach niederländischen Vorbild bauen. Radwege klar ersichtlich bauen und farblich hervorheben, damit die Radfahrer gelenkt werden.

Vorteile: CO<sub>2</sub> Einsparungen, schnellerer ÖPNV, Verlagerung vom Auto aufs Fahrrad, attraktiver durch schnellere und sicherere Wege, Geräuschkürzung mit Verbesserung der Wohlfühlqualität, kostengünstig  
Nachteile: Nur in Verbindung mit der Havelspange möglich, Handwerker und Lieferanten haben mehr Schwierigkeiten am Kunden zu arbeiten und zu parken. Bau der Havelspange von der Nutzestraße über die Eisenbahnbrücke, Pirschheide bis nach Fahrland/B2 zur Entlastung des Straßenverkehrs der beiden einzigen Hauptstraßen Breite Straße und der Nuthestraße.

Durchgangsverkehr wird somit breitflächiger durch und um die Stadt geführt. Viele Bewohner arbeiten in Berlin oder wohnen im Umland und fahren durch Potsdam zur Arbeit., Baustellen und Staus werden entzerrt. Viele Bewohner können aus diversen Gründen nicht aufs Rad oder den ÖPNV umsteigen. Vorteile: Entlastung des Innenstadtverkehrs, Kramnitz führt nicht mehr zum Verkehrskollaps, Ausweichstrecke, Verkehr bleibt aus der Innenstadt, mehr Platz für Radwege, Nachteile: sehr teuer, lange Planungs- und Bauphase mit vielen Tunneln (Telegraphenberg, Sanssouci), Finanzierung: Bundes- und Landeshaushaltsgelder und EU Förderung für das Verkehrswesen, höhere KFZ Steuer für PKW Besitzer, Verlängerung der S-Bahn vom Potsdamer HBF nach Golm.