

Protokollauszug

aus der

22. öffentliche Sitzung des Ausschusses für Klima, Umwelt und Mobilität
vom 28.10.2021

öffentlich

**Top 4.4 Fußverkehrskonzept für die Landeshauptstadt Potsdam
21/SVV/0594
geändert beschlossen**

Der Vorsitzende eröffnet die 2. Lesung.

Herr von Einem (Bereich Verkehrsentwicklung) geht auf die vorliegenden Änderungsanträge ein und bittet, diese einzeln abzustimmen.

Herr Heuer schlägt vor, dem Votum des Ausschusses für Stadtentwicklung, Bauen, Wirtschaft und Entwicklung des ländlichen Raumes (SBWL) zu folgen.

Gegen diesen Vorschlag gibt es keine Einwände.

Herr Kuppert stellt den Antrag zur Geschäftsordnung, den Punkt „S. 53, 9.5. Punkt 5 bzw. Maßnahmen Nr. 49 und 50: Fahrbahnanhebung im Querungsbereich sowie Aufpflasterung von Querungsbereichen sind zu streichen.“ aus dem Votum des SBWL herauszutrennen und darüber gesondert abzustimmen.

Für und gegen den Geschäftsordnungsantrag spricht niemand.

Abstimmungsergebnis: mit 8:0:1 **angenommen.**

Der Vorsitzende weist darauf hin, dass von der Fraktion DIE LINKE ein neuer Änderungsantrag vorliegt, über den ebenfalls abgestimmt werden muss.

Der Vorsitzende stellt den Änderungsantrag der Fraktion DIE LINKE vom 28.10.2021 zur Abstimmung:

Das Fußverkehrskonzept ist in seiner Anlage wie folgt zu ändern:

9.2.1 Zusätzliche Wegeverbindungen

Auf dem Kiewitt – Hermannswerder

Die zwischen Auf dem Kiewitt und Hermannswerder bestehende Fährverbindung bietet aktuell lediglich ein Grundverbindungsangebot. Es bestehen Einschränkungen hinsichtlich der Betriebszeiten (/00 bis 18.30 Uhr), der Wartezeit (15 Min.-Takt) sowie havarie- bzw. witterungsbedingten Ausfällen.

Deshalb ist Fährverbindung bedarfsgerecht aufzuwerten und zu verbessern. Das soll durch die Ausweitung der Fährzeiten und durch die Beschaffung eines technisch-ökologisch modernen Fährschiffes ermöglicht werden.

Perspektivisch ist im Sinne der Aufwertung der Verbindung die Verbindung sowohl für den Fuß- als auch für den Radverkehr der Bau einer Brückenverbindung **zu prüfen**. Die konkrete Lage der Brücke muß sich dabei nicht zwingend an der aktuellen Fährverbindung orientieren, sondern ist vielmehr auf Grundlage der örtlichen Gegebenheiten im Rahmen der weiterführenden Planungen festzulegen.

Abstimmungsergebnis: einstimmig angenommen.

Der Vorsitzende stellt den Punkt

- S. 53, 9.5. Punkt 5 bzw. Maßnahmen Nr. 49 und 50: Fahrbahnanhebung im Querungsbereich sowie Aufpflasterung von Querungsbereichen sind zu streichen.

aus dem Votum des SBWL vom 26.10.2021 zur Abstimmung.

Abstimmungsergebnis: mit 1:4:3 abgelehnt.

Der Vorsitzende stellt die geänderte Vorlage zur Abstimmung.

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

Das Fußverkehrskonzept (gemäß Anlage) bildet die Grundlage des weiteren Verwaltungshandelns zur Förderung des Fußverkehrs in der Landeshauptstadt Potsdam.

Mit folgenden Änderungen/ Ergänzungen:

Der Gehwegabschnitt Nr. 1183 soll als Lückenschluß, beginnend vom vorhandenen Rad- und Gehweg in Höhe des Bolzplatzes an der Satzkorner Bergstraße bis zur B273 als dringend erforderlich im Fußverkehrskonzept erhalten bleibt und in der Priorität von "M" auf "H" angehoben wird.

Maßnahmentabelle zu Anlage 4.12, 3/6, K280: Die Insel ist bereits geplant, muss nicht geprüft werden.

Maßnahmenblatt zu Anlage 4.14 2/3 1195: Es muss ein direkter beleuchteter fahrradtauglicher Weg zum Hornbach-Baumarkt angelegt werden.

Zusätzlicher Gehwegabschnitt: Nr. 93 Der Streckenabschnitt 1179 muss dringend als kombinierter Fuß-Radweg bis zum Gewerbegebiet Marquardter Chaussee verlängert werden. Begründung: Aktuell wird das GE entwickelt. Viele Arbeitsplätze werden dort geschaffen. Im Moment erreicht man das GE zu Fuß nur unter Einsatz seines Lebens in dem man sich zwischen Autos/LKWs und den Leitplanken auf der Fahrbahn entlang schlängelt.

Der Golmer Damm hat für Fußgänger hohe Nutzungsbeschränkungen/Konfliktpotentiale. Deshalb beantragt Sie folgende Änderung in der Kategorie Gehwegabschnitte im Fußverkehrskonzept:

1145	Golmer Damm	Fahrradstraße in Planung	III	G-H	M H
-------------	-------------	----	----	-----	--------------------------	-----	-----	-----

Maßnahme K 92: „Roßkastanienstraße / Baumhaselring mit Punkt 15 und 19 Umgestaltung zum Kreisverkehr“
ist zu streichen.

Dafür ist aufzunehmen: „Erneuerung des **öffentlichen** Gehwegbelages vor der Ladenzeile Am Alten
Mörtelwerk Nr. 10 bis 22“

Ergänzung zum Beschlusstext sowie Kapitel 9.9.2:

Der OBM wird beauftragt, jeweils vor der Haushaltsberatung die konkreten Vorhaben für den bevorstehenden Haushaltszeitraum zur Bestätigung im SBWL **KUM** vorzulegen.

Ergänzung zu den Grundsätzen

9.3.4., S. 56f:

Bei den anstehenden Planungen und Maßnahmen sind Belange des Stadtklimas grundsätzlich zu berücksichtigen, indem die Erhaltung von Freiflächen im Straßenraum sowie die Vermeidung von Versiegelung bzw. die Möglichkeit der Regenwasserversickerung vor Ort bzw. in der Fläche in die jeweiligen Abwägungen einbezogen werden.

9.4.3., S. 62: Parklets und Gastronomiebereiche auf der Fahrbahn sind **sollte** ohne Umbau der Straßenfläche als temporäre Baumaßnahme und in der Anordnung offen zu gestalten.

Folgende Änderungen sind einzuarbeiten:

Die hohe Priorität der Maßnahmen in der 2. barocken Stadterweiterung (ab 1000) ist im Abgleich zum Zustand zahlreicher Fußwege in der Gesamtstadt kritisch zu prüfen und anzupassen.

S. 49, Maßnahme 10: Umgestaltung des Straßenraumes ist in dem Sinne genauer zu erläutern, ob es sich um den Umbau der Fläche oder um gestaltende bzw. funktionale Zusätze handelt.

Maßnahme 72: Natursteinpflasterstraßen erhalten in den Kreuzungsbereichen grundsätzlich Querungen in geschnittenem Natursteinmaterial. ~~Diese Maßnahmen sind mit sehr hoher Priorität auszuführen.~~

Das Fußverkehrskonzept ist in seiner Anlage wie folgt zu ändern:

9.2.1 Zusätzliche Wegeverbindungen

Auf dem Kiewitt – Hermannswerder

Die zwischen Auf dem Kiewitt und Hermannswerder bestehende Fährverbindung bietet aktuell lediglich ein Grundverbindungsangebot. Es bestehen Einschränkungen hinsichtlich der Betriebszeiten (7.00 bis 18.30 Uhr), der Wartezeit (15 Min.-Takt) sowie havarie- bzw. witterungsbedingten Ausfällen.

Deshalb ist Fährverbindung bedarfsgerecht aufzuwerten und zu verbessern. Das soll durch die Ausweitung der Fährzeiten und durch die Beschaffung eines technisch-ökologisch modernen Fährschiffes ermöglicht werden.

Perspektivisch ist im Sinne der Aufwertung der Verbindung die Verbindung sowohl für den Fuß- als auch für den Radverkehr der Bau einer Brückenverbindung **zu prüfen**. Die konkrete Lage der Brücke muß sich dabei nicht zwingend an der aktuellen Fährverbindung orientieren, sondern ist vielmehr auf Grundlage der örtlichen Gegebenheiten im Rahmen der weiterführenden Planungen festzulegen.