

# Protokollauszug

aus der  
54. öffentliche Sitzung des Ausschusses für Klima, Ordnung, Umweltschutz und ländliche Entwicklung  
vom 19.11.2013

---

öffentlich

**Top 3    Stadtentwicklungskonzept Verkehr (StEK Verkehr)  
13/SVV/0741  
vertagt**

Herr Jäkel übernimmt die Sitzungsleitung.

Herr Volkmann (Stadtentwicklung-Verkehrsentwicklung) gibt anhand einer Präsentation umfangreiche Erläuterungen. Nach Beratung heute im KOUL-Ausschuss und nächsten Dienstag im SB-Ausschuss sollte möglichst die Beschlussfassung bereits in der Dezember-STVV erfolgen. Die Vorstellung in den Ortsbeiräten ist ebenfalls in den Novembersitzungen vorgesehen.

Herr Jäkel bringt folgenden Änderungsantrag ein:

" Die StVV möge beschließen:

1.) Im Text des Konzeptes ist auf Seite 81 unter der Überschrift Motorisierter Individualverkehr der erste Absatz zu streichen und durch nachfolgenden Text zu ersetzen:  
„Ziel der künftigen Verkehrsentwicklung ist es, den MIV bzw. seine negativen Folgewirkungen in der Stadt Potsdam durch Stärkung der alternativen Mobilitätsangebote zu reduzieren. Der Bau einer neuen Verbindung über die Havel zur Entlastung der Innenstadt erfordert vertiefende Untersuchungen. Entlastungen in der Innenstadt und Auswirkungen an einzelnen anderen Straßen sind mit Betroffenheitsanalysen qualifiziert abzuwägen. Dabei ist die Störsicherheit und Gesamtleistungsfähigkeit des Potsdamer Straßennetzes mit und ohne Havelspanne vergleichend einzuschätzen.“

2.) Die Karte Nummer 20 ist zu ändern.

Es ist eine neue Karte 20A mit Havelspanne und ohne ISES abzubilden.

Es ist eine neue Karte 20B mit ISES zur Dortustraße (wie FNP) und ohne Havelspanne abzubilden."

Die Ausreichung dieser geänderten Karten sollte zur STVV erfolgen.

Herr Rietz regt an heute keine abschließende Entscheidung zu treffen. Bzgl. dieses umfangreichen Werkes sollte auch den Ortsbeiräten und Fraktionen die Gelegenheit zur Kenntnisnahme und Beurteilung gegeben werden.

Herr Schütt stellt für sich fest, dass keine gleichberechtigte Betrachtung aller Verkehrsarten vorgenommen worden ist. Diverse Fragen zu Berechnungsmodellen sind für ihn offen. Die Einführung von Tempo 30 im Hauptstraßennetz sollte nicht erfolgen. Hier verweist er auf die technischen Gegebenheiten der verschiedensten Fahrzeuge, die mit geringerem Tempo einen

höheren Schadstoffausstoß erzeugen. Auch mit den Pfortnerampeln konnte nicht der gewünschte Effekt erzielt werden. Eine 2. Lesung hält er für ratsam.

Herr Dr. Bauer spricht sich ebenfalls für eine heutige 1. Lesung aus und spricht Aspekte wie Gesamtverkehrsbetrachtung und Investitionskosten an. Er möchte wissen, warum gegenüber dem früheren Entwurf die Mittel beim Radverkehr um 1 Mio € geringer ausfallen (die Beantwortung wird dem Protokoll als Anlage beigelegt). Unter Bezugnahme auf den Antrag 12/SVV/0214 hält er die Einführung einer Tempo 30 Geschwindigkeitsbegrenzung in den Bereichen Breite Straße und Zeppelinstraße für erforderlich, um den Feinstaub zu reduzieren.

Herr Volkmann informiert zum Änderungsantrag von Herrn Jäkel, dass die 8 % Zunahme des Verkehrs als Durchschnitt zu betrachten ist. Dies ist nicht auf jede Straße gleich umlegbar. Die Umsetzung der Maßnahmen wird in einzelnen Straßenabschnitten auch zu einer Reduzierung des Kfz-Verkehrs führen. Hinsichtlich der Havelspange verweist Herr Volkmann auf die Behandlung im SB-Ausschuss. Dort wurde u.a. diese Maßnahme für eine Berechnung im zusätzlich abgestimmten Kontrollscenario festgelegt. Für die Havelspange wurde jedoch keine Aufnahme in das Szenario Nachhaltige Mobilität vereinbart. Auch eine Chance zur Finanzierung des 3. Havelüberganges gibt es nicht. Auf nochmalige Bitte von Herrn Jäkel zusätzlich eine Karte 20A mit Havelspange und ohne ISES und eine Karte 20B mit ISES zur Dortustraße (wie FNP) und ohne Havelspange abzubilden, bringt Herr Volkmann in Erinnerung, dass im Szenario nachhaltige Mobilität beide Maßnahmen (3. Havelübergang und ISES) herausgenommen worden sind.

Auf den Hinweis von Herrn Schütt hinsichtlich der Berechnung antwortet Herr Volkmann, dass die Netzberechnungen mit den gängigen Rechenmodellen VISEVA und VISUM durchgeführt wurden. Anhand der tatsächlich vorhandenen Verkehrsstärken wurden diese Netze kalibriert, so dass eine belastbare Zahlengrundlage besteht. In die Prognosen sind auch die des Landes eingeflossen. Das betrifft das nahe und weite Umland. Zur Potentialabschätzung bezüglich P + R werden die Prognosedaten für durchaus belastbar gehalten.

Bzgl. der Tempo 30 Frage im Hauptstraßennetz ist im StEK Verkehr nur wenig enthalten. Diese Frage sollte weiteren Untersuchungen aufbauend auf der Luftreinhalteplanung und der Lärmaktionsplanung vorbehalten bleiben.

Hinsichtlich der Frage von Herrn Dr. Bauer bezüglich des Anteils des Wirtschaftsverkehrs bei der Entwicklung des Gesamtverkehrs antwortet Herr Volkmann, dass man da auf die Prognose des Landes angewiesen ist, diese den Wirtschaftsverkehr innerhalb des Gesamtverkehrs aber nicht separat ausweist.

Herr Klipp führt aus, dass der Ausschuss für Stadtentwicklung und Bauen federführend für das StEK Verkehr ist. Im SB-Ausschuss sind entsprechende Beschlüsse gefasst worden bestimmte Maßnahmen zu untersuchen oder nicht. Er bittet um Akzeptanz, dass der SB-Ausschuss im Szenario nachhaltige Mobilität weder die Havelspange noch die ISES als zu berechnende Maßnahme festgelegt hat. Vielmehr spricht sich Herr Klipp dafür aus, dass im KOUL-Ausschuss Fragen zu den Auswirkungen auf das Klimaschutzkonzept, den Umweltschutz, den Lärm und zu Luftschadstoffen erfolgen.

Er widerspricht der Bemerkung von Herrn Schütt, dass keine gleichberechtigte Betrachtung aller Verkehrsarten erfolgt ist. Das Gegenteil sei der Fall. Der MIV erzeugt nicht nur den Löwenanteil bei CO<sup>2</sup>, Luftschadstoffen und Lärm, er bekommt auch bei den vorgesehenen Investitionen den größten Anteil und überproportional mehr als ÖPNV und Radverkehr.

Herr Klipp ergänzt, dass die im StEK Verkehr vorgestellten Maßnahmen wesentlich die Verkehrsentwicklung der Stadt bis 2025 prägen sollen. Im Ergebnis kann so eine Steigerung des Anteils der Verkehrsmittel des Umweltverbundes im Potsdamer Binnenverkehr um acht Prozent erreicht werden. Damit wird dann voraussichtlich bis 2025 die CO<sup>2</sup>-Belastung um neun Prozent sinken, die NO<sup>2</sup>-Werte alle unter dem Grenzwert von 40 Mikrogramm je Kubikmeter liegen und die Überschreitungstage bei der Feinstaubbelastung unterhalb der zulässigen Zahl von 35 im

Jahr liegen. Daneben wird es viele Infrastrukturverbesserungen geben, die letztlich allen Bürgerinnen und Bürgern zugutekommen.

Herr Jäkel erklärt nochmals, dass es Antragsgegenstand ist, die Option für vertiefte Untersuchungen zur Havelspange offen zu halten.

Herr Sterzel bringt zum Ausdruck, dass "hausgemachte" Behinderungen nochmals untersucht werden sollten. Hier spricht er als Beispiel die Verkehrsführung in der Charlottenstraße, das Abbiegen aus der Alleestr. in Richtung Neu Fahrland, die Abbiegespur Behlertstr./Verlängerung der Kurfürstenstr. an.

Herr Dr. Naumann äußert mit Blick auf den ÖPNV, dass es ein erhöhtes Verkehrsaufkommen geben wird. Problematisch wäre dann die Finanzierbarkeit in den nächsten Jahren. Er bittet durch Prioritätensetzung mehr als bisher dafür zu sorgen, dass der ÖPNV ausreichend funktioniert, also auch dem erhöhten Fahrgastaufkommen gerecht wird. Er informiert, dass er mit Hilfe eines Testes mit dem eigenen Fahrzeug zu der Erkenntnis gelangt sei, dass der Schadstoffausstoß bei Tempo 30 höher sei als bei Tempo 50.

Herr Jäkel schließt sich seinem Vorredner an und verweist darauf, dass es Aufgabe sei für eine hohe Lebensqualität zu sorgen. Dies gilt nicht nur für die Anwohner, sondern auch für alle Verkehrsteilnehmer. Aus der Verantwortung für die Zukunft der Stadt ist neben einer Stärkung des ÖPNV die konsequente Stauvermeidung im Straßenhauptnetz erforderlich.

Auch Herr Schwarze plädiert dafür, das StEK Verkehr in 2. Lesung zu behandeln. Potsdam ist eine Insel, die über Brücken, Tunnel od. Fähren zu erreichen ist. Problematisch sei auch, dass die Fahrzeuge für Ver- und Entsorgung immer größer werden und die eingesetzte Technik auf Baustellen häufig mit Dieselmotoren nicht der neuesten Norm entspricht.

Herr Dr. Gunold spricht sich gegen eine Vertagung aus, da alle Argumente bereits mehrfach benannt worden sind. Der Verwaltung und der Stadt sollte die Chance gegeben werden, das Konzept nachhaltige Mobilität anzugehen.

Auf die Frage von Frau Krüger bzgl. der Kostenverteilung (Woher kommen Drittmittel?) geht Herr Volkmann kurz ein (z.B. ViP für Fahrzeugbeschaffung).

Der GO-Antrag von Herrn Rietz auf Vertagung wird zur Abstimmung gestellt:  
Abstimmung: 5/3/1 – damit wird die DS auf die nächste Sitzung vertagt.