



Betreff:

öffentlich

Stadtentwicklungskonzept Verkehr (StEK Verkehr)

Einreicher: FB Stadtplanung und Stadterneuerung	Erstellungsdatum	10.01.2012
	Eingang 902:	10.01.2012
	4/461	

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		
25.01.2012	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam		

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

- Orientierung für die zukünftige Verkehrsentwicklung der Landeshauptstadt sollen die mit dem Szenario „Nachhaltige Mobilität“ des Stadtentwicklungskonzeptes (StEK) Verkehr (Anlage 2) verfolgten Ziele und Maßnahmen sein.
- Wegen der umfassenden Auswirkungen auf die zukünftige Entwicklung des Verkehrs und der Bedeutung einer breiten Verankerung dieser Ziele sollen Konzept und Szenario vor der abschließenden politischen Entscheidung intensiv öffentlich diskutiert werden. Die Verwaltung wird beauftragt, diesen Prozess entsprechend Anlage 1 zu organisieren und das Konzept mit Auswertung der Beteiligungsergebnisse zur abschließenden Beratung erneut vorzulegen.

Ergebnisse der Vorberatungen
auf der Rückseite

Entscheidungsergebnis

Gremium:

Sitzung am:

<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mit Stimmenmehrheit	Ja	Nein	Enthaltung
<input type="checkbox"/> erledigt		<input type="checkbox"/> abgelehnt		
<input type="checkbox"/> zurückgestellt		<input type="checkbox"/> zurückgezogen		

überwiesen in den Ausschuss:
Wiedervorlage:

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.)

Der Beschluss des StEK Verkehr hat keine unmittelbaren finanziellen Auswirkungen. Er setzt lediglich einen Rahmen für die Prioritätensetzung zukünftiger Maßnahmen.

Maßnahmen, die auf Grund ihres besonderen Charakters hinsichtlich der finanziellen Aufwendungen und/oder der Eingriffe in andere Belange nicht im laufenden Geschäft der Verwaltung umgesetzt werden können, werden zum gegebenen Zeitpunkt als gesonderte Beschlussvorlagen in die SVV eingebracht.

Eine Kostenschätzung zu den Einzelmaßnahmen ist im StEK Verkehr, Anhang 4 aufgeführt.

ggf. Folgeblätter beifügen

Oberbürgermeister

Geschäftsbereich 1

Geschäftsbereich 2

Geschäftsbereich 3

Geschäftsbereich 4

Begründung:

Konzept und Szenario „Nachhaltige Mobilität“

Mit dem vorliegenden StEK Verkehr wird der Weg zu einer nachhaltigen Entwicklung des Verkehrs in der Landeshauptstadt Potsdam aufgezeigt. Nur die im Szenario „Nachhaltige Mobilität“ zusammengefassten Maßnahmen ermöglichen trotz des Anstieges der Bevölkerungszahl eine Vermeidung der Überlastung der Verkehrswege, die Einhaltung der Klimaziele und die Vorgaben aus der Lärm- und Luftreinhalteplanung.

Dabei wird durch die Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr) ein weiterer Anstieg des motorisierten Individualverkehrs vermieden, trotz weiter zunehmender Bevölkerungszahlen in Potsdam. Daher wird künftig nur in sehr begrenztem Umfang Straßenneubau erforderlich. Auf eine zusätzliche Havelbrücke wird gänzlich verzichtet.

Das vorliegende StEK Verkehr ist zusammen und in Abstimmung mit dem Lärm- und Luftreinhalteplan erarbeitet worden. An der Bearbeitung war ein Lenkungskreis aus städtischen Fachbereichen und externen Einrichtungen beteiligt. Das Konzept wurde während der Erarbeitung in zwei Veranstaltungen öffentlich diskutiert.

Klimatische Auswirkungen

Der Potsdamer Verkehr leistet einen wesentlichen Beitrag an der Emission von Klimagasen in der Stadt. Das vorliegende Konzept enthält daher u.a. Maßnahmen, die auch Bestandteil des Klimaschutzkonzeptes der Landeshauptstadt Potsdam sind.

Demografische Wirkung

Mit der Zielrichtung den motorisierten Individualverkehr insbesondere im städtischen Binnenverkehr zu reduzieren, wird ein wichtiger Beitrag zur Entwicklung des Wohnens in der Stadt geleistet. Ausweisung von Tempo-30-Zonen und Verkehrsberuhigten Bereichen tragen ebenso zu einem lebenswerten Wohnumfeld für alle Altersgruppen bei, wie eine gute Erschließung durch den öffentlichen Personennahverkehr. Dieser ermöglicht auch älteren Bürgern durch sein Mobilitätsangebot am öffentlichen Leben teilzuhaben. Die weitere Entwicklung der Radverkehrsinfrastruktur ermöglicht ebenfalls eine generationenübergreifende, unabhängige Mobilität.

Die Vermeidung der Überlastung der vorhandenen Straßen dient auch dem nötigen Wirtschaftsverkehr.

Demografietabelle

Anlage 1: Vorschlag zum weiteren Verfahren

Anlage 2: Das StEK Verkehr besteht aus zwei Teilen, dem Textteil mit Anhang und dem Kartenteil.

Teil 1: Text + Anhang 1-6, 130 Seiten

Teil 2: Kartenanhang, 37 Seiten