



---

**63. öffentliche Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Bauen**  
**Gremium:** Ausschuss für Stadtentwicklung und Bauen  
**Sitzungstermin:** Dienstag, 27.03.2012, 18:00 Uhr  
**Ort, Raum:** Raum 405, Hegelallee, Haus 1

---

## Tagesordnung

### Öffentlicher Teil

- 1 Eröffnung der Sitzung
  
- 2 Feststellung der Anwesenheit sowie der ordnungsgemäßen Ladung / Entscheidung über eventuelle Einwendungen gegen die Niederschrift des öffentlichen Teils der Sitzung vom 13.03.2012 / Feststellung der öffentlichen Tagesordnung
  
- 3 Überweisungen aus der Stadtverordnetenversammlung
  - 3.1 Bebauungsplan Nr. 7 "Innenbereich", Teilbereich Ernst-Thälmann-Park (OT Groß Glienicke) Aufstellungsbeschluss zur 1. Änderung  
**11/SVV/0871** Oberbürgermeister, FB Stadtplanung und Bauordnung und Ortsbeirat Groß Glienicke
  
  - 3.2 Stadtentwicklungskonzept Verkehr (StEK Verkehr), 2. Lesung  
**12/SVV/0033** Oberbürgermeister, FB Stadtplanung und Stadterneuerung (ff) alle OBR
  
  - 3.3 Planungsworkshop Verkehrssituation in Eiche und Golm (Wiedervorlage)  
**11/SVV/0802** Fraktion SPD auch OBR Eiche
  
  - 3.4 Verkehrslösung 2020  
**12/SVV/0098** Fraktionen SPD, CDU/ANW
  
  - 3.5 Ökologische Baubegleitung bei Straßenbaumaßnahmen  
**12/SVV/0086** Fraktion Bündnis 90/Die Grünen KOUL (ff)

3.6	Bebauungsplan Nr. 25-1 "Hegemeisterweg", Beschluss zur öffentlichen Auslegung <b>12/SVV/0119</b>	FB Stadtplanung und Stadterneuerung
3.7	Wohnungen in der 2. Barocken Stadterweiterung <b>12/SVV/0131</b>	Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
3.8	Tourismusbuskonzept <b>12/SVV/0132</b>	Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
3.9	Verschiebung Rückbau Breite Straße <b>12/SVV/0140</b>	Fraktion Die Andere
3.10	Bauprogramm "Reiherbergstraße", Golm Abschnitt Kuhforter Damm bis Thomas-Müntzer-Straße (Höhe Gemeindehaus) <b>12/SVV/0143</b>	Oberbürgermeister, FB Grün- und Verkehrsflächen
3.11	Gewerbeflächensicherung <b>12/SVV/0157</b>	Oberbürgermeister, Bereich Wirtschaftsförderung
4	Mitteilungen der Verwaltung	
4.1	Verständigung zur Liste der Vorbescheidsanträge/Bauanträge vom 01.03.2012 bis 14.03.2012	Bereich Bauordnung
5	Sonstiges	



**Betreff:**

öffentlich

**Bebauungsplan Nr. 7 "Innenbereich", Teilbereich Ernst-Thälmann-Park (OT Groß Glienicke)  
Aufstellungsbeschluss zur 1. Änderung**

Einreicher: FB Stadtplanung und Bauordnung	Erstellungsdatum	14.11.2011
	Eingang 902:	15.11.2011
	4/46/462	

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		
07.12.2011	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam		

**Beschlussvorschlag:**

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Bebauungsplan Nr. 7 „Innenbereich“, Teilbereich Ernst-Thälmann-Park (OT Groß Glienicke) ist gemäß § 1 Abs. 8 i. V. m. § 13a BauGB in einem 1. Änderungsverfahren zu ändern (siehe Anlage).

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.)

**Planungs- bzw. Verfahrenskosten**

Mit der Einleitung des Planänderungsverfahrens sind Planungskosten zu erwarten. Nähere Angaben dazu sind im weiteren Verfahren vorgesehen.

**Realisierungskosten und mögliche Folgekosten**

Angaben zur weiteren zeitlichen Abwicklung und Umsetzung des Planverfahrens sind zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht möglich, da erst im Laufe des Planverfahrens eine weitere Konkretisierung hierzu möglich ist. Mit der Umsetzung der Planung ist voraussichtlich nicht vor 2014 zu rechnen.

Genauere Angaben zu den zu erwartenden Realisierungskosten und zu möglichen Folgekosten werden im Laufe der Erarbeitung des Planverfahrens erfolgen.

ggf. Folgeblätter beifügen

Oberbürgermeister

Geschäftsbereich 1

Geschäftsbereich 2

Geschäftsbereich 3

Geschäftsbereich 4



## Begründung:

### **Bebauungsplan Nr. 7 „Innenbereich“, Teilbereich Ernst-Thälmann-Park (OT Groß Glienicke) Aufstellungsbeschluss zur 1. Änderung**

Die Stadtverordnetenversammlung beschließt gemäß § 1 Abs. 8 i. V. m. § 13 a BauGB die 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 7 „Innenbereich“, Teilbereich Ernst-Thälmann-Park (OT Groß Glienicke).

Die Änderung betrifft eine Fläche innerhalb des räumlichen Geltungsbereichs des rechtsverbindlichen Bebauungsplans Nr. 7 „Innenbereich“ (OT Groß Glienicke).

Der räumliche Geltungsbereich der 1. Änderung des Bebauungsplans umfasst das Gebiet in den folgenden Grenzen:

im Norden:	südliche Grenze des Flurstücks 179 der Flur 15 der Gemarkung Groß Glienicke
im Osten:	westliche Grenze des Flurstücks 177 der Flur 15 der Gemarkung Groß Glienicke
im Süden:	nördliche Straßenbegrenzungslinie der Ernst-Thälmann-Straße
im Westen:	östliche Straßenbegrenzungslinie der Sacrower Allee

Der Geltungsbereich der Änderung umfasst eine Fläche von 1033 m<sup>2</sup>. Die Lage des Plangebietes ist im beigefügten Kartenausschnitt dargestellt (siehe Anlage).

#### Bestehende Situation

Das Plangebiet liegt an der Ecke Sacrower Allee / Ernst-Thälmann-Straße.

Bei der Fläche, welche sich in Privateigentum befindet, handelt es sich um ein während des Bestehens der DDR angelegte und in der Folge durch Bürger des Ortes gepflegte kleine Grünanlage inmitten des ausgedehnten und ansonsten vollständig für private Grundstücksnutzungen parzellierten Siedlungsbereichs der Glienicker Aue. Der Ernst-Thälmann-Park gehört neben dem Mauerrest am Gutspark Groß Glienicke zu den wenigen verbliebenen Relikten der direkten Vergangenheit im Ort.

Der Ernst-Thälmann-Park wird bereits über einen längeren Zeitraum weder genutzt noch gepflegt. Aktuell stellt sich das Grundstück als ungepflegte Brache mit überwuchertem Gedenkstein dar und wird u. a. als Hundetoilette und Feuerstelle genutzt. Die Anlage verfügt über einen sanierungsbedürftigen Baumbestand. Die Herstellung der Verkehrssicherheit wird kurzfristig durch die Eigentümer gewährleistet.

Im rechtsverbindlichen Bebauungsplan Nr. 7 „Innenbereich“ ist der Teilbereich Ernst-Thälmann-Park als öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Parkanlage“ festgesetzt.

Im wirksamen Flächennutzungsplan (FNP) der Gemeinde Groß Glienicke ist das Gebiet als Wohnbaufläche hoher Dichte dargestellt, dessen GFZ bei 0,45 liegen kann. Die vorliegende Planung entspricht diesen Vorgaben des Flächennutzungsplans.

Der FNP der Landeshauptstadt Potsdam wird derzeit neu aufgestellt.

Mit der Beschlussfassung am 05.03.2008 über den Entwurf des FNP und dessen Auslegung und nach Auswertung der Stellungnahmen, die zu diesem Gebiet kein Änderungserfordernis erbrachten, gilt dieser Entwurf als Grundlage für die Planung.

Die 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 7 „Innenbereich“ für den Teilbereich Ernst-Thälmann-Park ist mit seinen Festsetzungen somit auch aus dem Entwurf des FNP entwickelbar.

#### Planungsanlass und Erforderlichkeit der Planung

Anlass für die Planung ist ein Eigentümerwechsel der Fläche und das Interesse des neuen Eigentümers, den Standort zwischen der Sacrower Allee und der Ernst-Thälmann-Straße zu einem Wohnstandort mit zu entwickeln.

Die Pflege des Ernst-Thälmann-Parks wurde bis vor wenigen Jahren von einer vor Ort ansässigen Organisation durchgeführt. Durch die Organisation ist eine aktive Pflege zurzeit nicht mehr möglich. Die Anlage ist derzeit unbenutzt, ungepflegt und zugewachsen. Zur Herstellung der

Verkehrssicherheit im Bereich des Baumbestandes ist allein mit Kosten in Höhe von ca. 10.000 € zu rechnen. Hinzu kommen die Kosten für die Herrichtung und Unterhaltung der Parkfläche. In Anbetracht der aktuellen Haushaltslage sowie des zu erwartenden Finanzbedarfes am Groß Glienicker See ist eine Finanzierung der Anlage zurzeit nicht möglich. Eine Einstellung in den Haushalt wäre frühestens ab 2015 denkbar, dann allerdings zu Lasten anderer ortsteilbezogener Maßnahmen.

Unter der Voraussetzung, dass der Friedrich-Günther-Park als Erholungs- und Aufenthaltsfläche hergestellt wird und die Uferlandschaft Groß Glienicke den Anwohnern als öffentliche Parkanlage erhalten bleibt, ist nach Ansicht der Landeshauptstadt Potsdam eine ausreichende Grünversorgung in diesem Teilbereich gegeben und die Bereitstellung einer zusätzlichen öffentlichen Grünfläche nicht zwingend erforderlich.

Nach Auskunft der Unteren Denkmalschutzbehörde sowie des Landesamtes für Denkmalschutz steht weder die Grünanlage noch der Gedenkstein unter Denkmalschutz. Es bestehen von Seiten der beiden Behörden keinerlei Ambitionen den Denkmalschutz für die Grünanlage und den Stein zu erteilen.

Das Potsdam Museum hat hinsichtlich des Steines den Vorschlag gemacht, ihn als Zeitstück in das Museumsdepot aufzunehmen.

Für die geplante Nutzungsänderung ist ein Änderungsverfahren des rechtsverbindlichen Bebauungsplans Nr. 7 „Innenbereich“ (OT Groß Glienicke) für den Teilbereich Ernst-Thälmann-Park erforderlich.

#### Planungsziele

Ziel des Änderungsverfahrens ist die Herstellung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die bauliche Entwicklung des Teilbereichs Ernst-Thälmann-Platz zu einem Wohnstandort. Geplant ist ein Allgemeines Wohngebiet. Entsprechend der Festsetzungen aus dem Bebauungsplan Nr. 7 „Innenbereich“, die auf den angrenzenden Flächen getroffen sind, sollen auf dieser Fläche zwei Einzel- oder ein Doppelhaus mit maximal jeweils 2 Wohneinheiten zugelassen werden. Als Maß der Nutzung soll eine GRZ von 0,2 und eine GFZ von 0,3 festgesetzt werden. Zur Regelung der Höhe der baulichen Anlagen soll eine maximale Traufhöhe von 6,50 m und eine maximale Firsthöhe von 9,50 m festgesetzt werden. Zur Gestaltung der baulichen Anlagen soll die Verwendung von glasierten Verblendern und Fassadenbekleidungen aus Kunststoffen oder Metallen ausgeschlossen werden. Zur Dacheindeckung und Dachform sollen zur Verwendung der Eindeckung von geneigten Dächern Ziegel, Schiefereindeckungen und metallische Eindeckungen festgesetzt werden. Die Ausführung als Gründach soll ebenfalls zulässig sein. Flachdächer sollen als begehbare Terrassendächer oder als Gründächer auszubilden sein.

Der Bebauungsplan ist auf Maßnahmen der Innenentwicklung von Flächen ausgerichtet. Zur Herstellung des Baurechts für den geplanten Wohnungsbau ist die Änderung des Bebauungsplans eine Voraussetzung.

Das Bauleitplanverfahren soll im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a Abs. 1 Nr. 1 i. V. m. § 13a Abs. 4 BauGB durchgeführt werden. Der Bebauungsplan begründet keine Vorhaben, die einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegen und es bestehen keine Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der Erhaltungsziele und Schutzzwecke der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung und der europäischen Vogelschutzgebiete.

#### Gesetzliche Voraussetzungen zur Durchführung des Änderungsverfahrens

Der Bebauungsplan soll im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a Abs. 1 Nr. 1 BauGB aufgestellt werden.

Die gesetzlichen Grundlagen für die 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 7 „Innenbereich“, Teilbereich Ernst-Thälmann-Park (OT Groß Glienicke) gemäß § 1 Abs. 8 i. V. m. § 2 Abs. 1 BauGB in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 22. Juli 2011 (BGBl. I S. 1509) liegen vor; zur städtebaulichen Ordnung und Entwicklung ist das Bauleitplanverfahren erforderlich. Die Änderung des Bebauungsplans ist mit den Grundsätzen des § 1 Abs. 5 BauGB vereinbar.

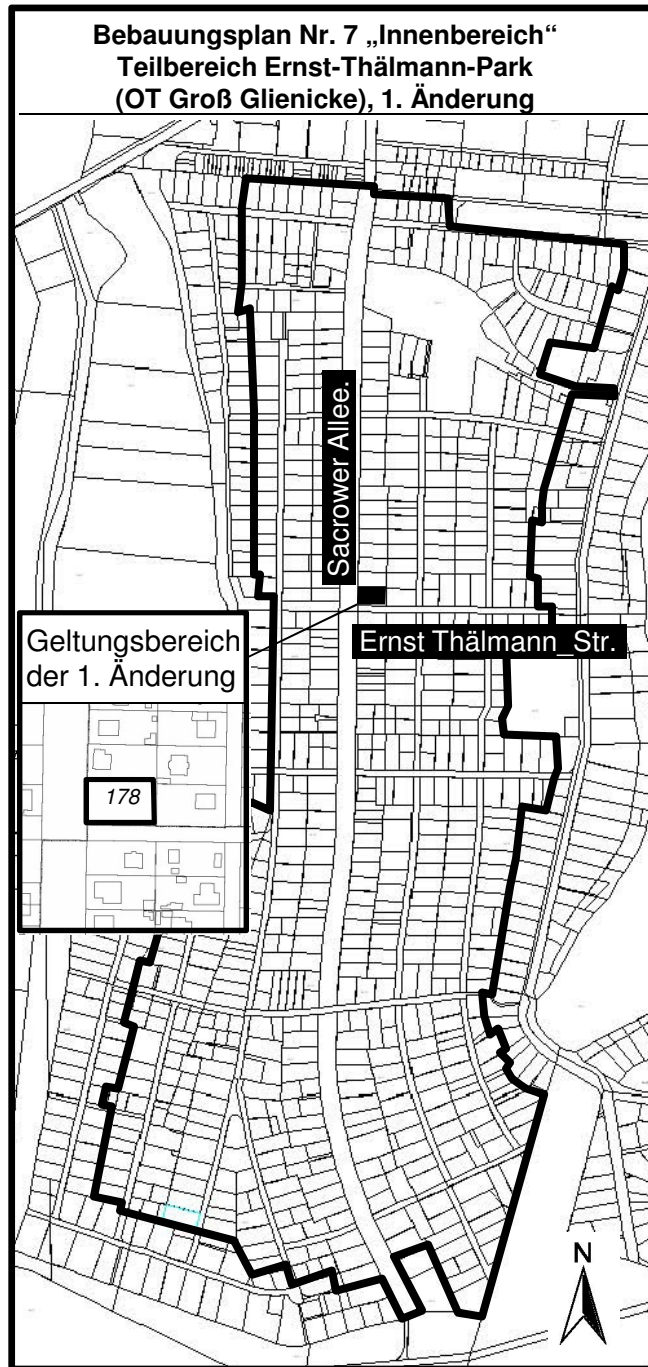
**Anlagen:**

Berechnungstabelle Demografieprüfung  
Geltungsbereich des Aufstellungsbeschlusses

**Berechnungstabelle Demografieprüfung:**

(Doppelklick auf die Tabelle und 2. Zeile je Spalte 0 Punkte (keine) bis 3 Punkte (sehr hohe Wirkung) vergeben.)

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	<b>Wirkungsindex Demografie</b>	<b>Bewertung Demografie-relevanz</b>
		1			<b>20</b>	<b>geringe</b>





**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



### 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	<b>Wirkungsindex Demografie</b>	<b>Bewertung Demografierelevanz</b>
1	0	1	0	1	<b>70</b>	<b>mittlere</b>

## **Anlage 1:**

### **Vorschlag zum öffentlichen Diskussionsprozess Stadtentwicklungskonzept Verkehr**

März – Mai 2012	Drei Öffentliche Veranstaltungen zum StEK Verkehr - Potsdamer Norden - Potsdam-West, Innenstadt, Nördliche Vorstädte - Schlaatz, Waldstädte, Babelsberg, Stern, Drewitz, Kirchsteigfeld  Organisation: Verwaltung, FB 46  Beteiligung: Bürgerschaft, Fraktionen der StVV, Mitglieder des Ausschusses für Stadtentwicklung und Bauen, Ortsbeiräte, Fachdienststellen der Verwaltung, Verkehrsbetriebe, beauftragter Gutachter.
Juni, Juli 2012	Auswertung des Diskussionsprozesses und der Anregungen aus den Veranstaltungen
Voraussichtlich September 2012	Beschlussvorlage StEK Verkehr mit Auswertung der Anregungen
Oktober 2012	Diskussion in den Ausschüssen
November 2012	Beschluss Stadtverordnetenversammlung

Alle Unterlagen werden im Internet zur Verfügung gestellt.



# **Stadtentwicklungskonzept Verkehr**

für die Landeshauptstadt Potsdam

Fortschreibung

des Verkehrsentwicklungsplans bis 2025

Dezember 2011



Landeshauptstadt  
Potsdam

# Stadtentwicklungskonzept Verkehr

für die Landeshauptstadt Potsdam

Fortschreibung

des Verkehrsentwicklungsplans bis 2025



**Projektbearbeitung:**

VMZ BERLIN BETREIBERGESELLSCHAFT MBH

Geschäftsführer: Dr.-Ing. Reinhard Giehler

Tempelhofer Damm 1-7, 12101 Berlin



IVU UMWELT GMBH

Geschäftsführer: Dipl.-Phys. Volker Diegmann

Emmy-Noether-Straße 2, 79110 Freiburg



LK ARGUS GMBH

Geschäftsführer: Dr.-Ing. Eckhart Heinrichs

Novalisstraße 10, 10115 Berlin



**Ansprechpartner der Stadt Potsdam:**

BEREICH STADTENTWICKLUNG UND VERKEHRSENTWICKLUNG

Bernd Kahle

Tel. 0331 289-2516

Friedrich-Ebert-Straße 79 – 81, 14461 Potsdam

E-Mail: [Stadtentwicklung@Rathaus.Potsdam.de](mailto:Stadtentwicklung@Rathaus.Potsdam.de)

# Inhalt

<b>1</b>	<b>Einführung</b>	<b>11</b>
1.1	Veranlassung und Rahmenbedingungen .....	11
1.2	Ziele für die zukünftige Verkehrsentwicklung in der Landeshauptstadt Potsdam .....	13
1.3	Vorgehensweise .....	14
<b>2</b>	<b>Analyse des Verkehrssystems</b>	<b>17</b>
2.1	Abgrenzung des Untersuchungsgebietes.....	17
2.2	Entwicklung der verkehrsrelevanten Strukturdaten bis 2008 .....	17
2.2.1	Einwohnerentwicklung.....	18
2.2.2	Erwerbstätigkeit .....	20
2.2.3	Ausbildung.....	21
2.2.4	Fahrzeugbestand .....	22
2.2.5	Weitere verkehrsrelevante Strukturdaten.....	24
2.3	Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur und des Verkehrsangebotes .....	24
2.3.1	Öffentlicher Personennahverkehr .....	25
2.3.2	Straßenverkehr.....	25
2.3.3	Rad- und Fußverkehr.....	26
2.3.4	Wirtschafts- und Tourismusverkehr .....	28
2.4	Verkehrsnachfrage im Personenverkehr .....	28
2.5	Verkehrsbelastungen .....	31
2.5.1	Verkehrsbelastung im Hauptverkehrsstraßennetz .....	31
2.5.2	Verkehrsbelastung im Netz des ÖPNV .....	32
2.6	Wirkungsanalysen .....	33
2.6.1	Erreichbarkeiten im ÖPNV und Straßenverkehr .....	33
2.6.2	Lärmbelastung im Hauptverkehrsstraßennetz .....	34
2.6.3	Luftschadstoffbelastung.....	36
2.6.4	CO <sub>2</sub> -Emissionen .....	39
2.7	Zusammenfassung der Analyseergebnisse .....	41
<b>3</b>	<b>Entwicklung der Mobilität und des Verkehrssystems bis 2025</b>	<b>43</b>
3.1	Grundlagen der Prognosen bis 2025.....	43
3.1.1	Flächennutzungsplan .....	43
3.1.2	Einwohner .....	43
3.1.3	Erwerbstätigkeit .....	44

3.1.4	Weitere verkehrsrelevante Strukturdaten.....	44
3.2	Untersuchung verschiedener Entwicklungsszenarien .....	45
3.3	Entwicklung der Verkehrsnachfrage im Personenverkehr bis 2025 .....	50
3.4	Entwicklung der Verkehrsbelastungen bis 2025.....	54
3.4.1	Verkehrsbelastung im Hauptstraßennetz .....	54
3.4.2	Verkehrsbelastung im ÖPNV-Netz .....	56
3.5	Wirkungsanalysen .....	59
3.5.1	Verkehrliche Erreichbarkeit .....	59
3.5.2	Lärmbelastung.....	60
3.5.3	Luftschadstoffbelastung.....	61
3.5.4	CO <sub>2</sub> -Emissionen .....	63
<b>4</b>	<b>Handlungsfelder Szenario Nachhaltige Mobilität 2025 _____</b>	<b>65</b>
4.1	Verkehrsreduzierende Raumstrukturen (RS).....	65
4.2	Öffentlicher Personenverkehr (ÖV) .....	66
4.3	Radverkehr (RV) .....	69
4.4	Fußgängerverkehr (FV).....	69
4.5	Straßenverkehr (SV) .....	69
4.6	Mobilitätsmanagement (MB).....	73
4.7	Wirtschaftsverkehr (WV).....	78
<b>5</b>	<b>Einschätzung zu einer Strategischen Umweltprüfung (SUP) ____</b>	<b>80</b>
<b>6</b>	<b>Finanzierung_____</b>	<b>83</b>
<b>7</b>	<b>Zusammenfassung der wesentlichen Ergebnisse und Fazit_____</b>	<b>85</b>
<b>8</b>	<b>Exkurs: Umgestaltung des Straßenraumes in Potsdam _____</b>	<b>89</b>
8.1	Grundlagen für ein Kreisverkehrskonzept (Screening) .....	89
8.1.1	Bewertungskriterien.....	90
8.1.2	Auswahl der grundsätzlich geeigneten Knoten .....	94
8.1.3	Möglicher Anwendungsfall .....	96
8.2	Grundlagen für ein Konzept zur städtebaulichen Integration von Straßenräumen (Screening) .....	98
8.2.1	Überblick zu den vorhandenen Möglichkeiten .....	101
8.3	Bewertungskriterien.....	105
8.3.1	Vorgehensweise und Kriterien.....	105
8.3.2	Bewertung der vorhandenen Straßenräume.....	108
8.3.3	Möglicher Anwendungsfall .....	110

## Anhang

- Anhang 1: Übersicht der untersuchten Knotenpunkte
- Anhang 2: Übersicht der bewerteten Straßenräume
- Anhang 3: Methodische Erläuterungen zum Bericht
- Anhang 4: Kostentabelle des Szenarios Nachhaltige Mobilität
- Anhang 5: Übersicht der verkehrsberuhigten Bereiche im Stadtgebiet von  
Potsdam
- Anhang 6: An der Lenkungsgruppe beteiligte Institutionen/Einrichtungen

## Abbildungen

- Abb. 1 Zeiträume für die Analyse und (Langfrist-)Prognose des  
StEK Verkehr ..... 15
- Abb. 2 Einwohnerentwicklung in der Landeshauptstadt  
Potsdam ..... 18
- Abb. 3 Entwicklung der Altersstruktur nach  
Hauptaltersgruppen ..... 19
- Abb. 4 Verteilung der Potsdamer Bevölkerung nach  
Stadtgebieten ..... 20
- Abb. 5 Erwerbstätige in Potsdam nach Wirtschaftsbereichen ..... 20
- Abb. 6 Verteilung der Schüler nach Schulart in der  
Landeshauptstadt Potsdam 2008 ..... 22
- Abb. 7 Entwicklung der Studentenzahlen bis 2008 ..... 22
- Abb. 8 Kfz-Bestand nach Fahrzeugarten 2008 ..... 23
- Abb. 9 Durchschnittsalter der in Potsdam gemeldeten  
Fahrzeuge ..... 24
- Abb. 10 Parkraumbewirtschaftungszonen in Potsdam  
(Zielausdehnung) ..... 26
- Abb. 11 Radroutennetz in Potsdam (Zielnetz) ..... 27

Abb. 12	Entwicklung des Modal Split in Potsdam im Gesamtverkehr (ohne Fußwege <5 min) .....	29
Abb. 13	Modal Split 2008 in Potsdam im Binnenverkehr (Quelle: SrV 2008) .....	30
Abb. 14	Prinzip der räumlichen Verkehrsarten.....	31
Abb. 15	Fahrleistung des Potsdamer ÖPNV im Jahr 2010 (Pkm/Werktag).....	33
Abb. 16	Zahl der vom Straßenverkehrslärm betroffenen Anwohner an Hauptverkehrsstraßen 2010 (Tag) .....	35
Abb. 17	Zahl der vom Straßenverkehrslärm betroffenen Anwohner an Hauptverkehrsstraßen 2010 (Nacht) .....	35
Abb. 18	CO <sub>2</sub> -Emissionen aus fossilen Brennstoffen des Potsdamer Straßenverkehrs im Jahr 2008 in t/a und Prozent .....	40
Abb. 19	Einwohnerentwicklung bis 2025 nach Stadtbezirken in Potsdam .....	44
Abb. 20	Übersicht über die verschiedenen Entwicklungsszenarien (mit Maßnahmenbeispielen).....	46
Abb. 21	Vergleich der Fahrten und Wege pro Werktag im Potsdamer Binnenverkehr .....	51
Abb. 22	Vergleich der Verkehrsmittelanteile (Binnenverkehr) in den Entwicklungsszenarien für 2025 .....	52
Abb. 23	Fahrten des Kfz-Verkehrs und im ÖV differenziert nach Binnen-, Quell-Ziel- und Durchgangsverkehr (inkl. Wirtschaftsverkehr) .....	53
Abb. 24	Fahrleistungen im Hauptverkehrsstraßennetz (Fzgkm/Tag) .....	56
Abb. 25	Entwicklung der Verkehrsleistung im ÖPNV, Analyse 2010 bis 2025 (Pkm/Werktag) .....	58
Abb. 26	Zahl der vom Straßenverkehrslärm betroffenen Anwohner an Hauptverkehrsstraßen je Szenario 2025 (Tag) .....	61
Abb. 27	Zahl der vom Straßenverkehrslärm betroffenen Anwohner an Hauptverkehrsstraßen je Szenario 2025 (Nacht) .....	61



Abb. 28	CO <sub>2</sub> -Emissionen aus fossilen Brennstoffen des Potsdamer Straßenverkehrs im Jahr 2008 und je Szenario 2025.....	64
Abb. 29	Parkzonen (Zielausdehnung) und Stellplatzanlagen (Planung und Bestand) im Potsdamer Innenstadtbereich.....	71
Abb. 30	Zuzüge nach Potsdam 2008 nach Statistischen Bezirken (Quelle: Stadtverwaltung Potsdam 2010) .....	76
Abb. 31	Knotenpunkte mit Nummer.....	90
Abb. 32	Lage der 13 geeigneten bzw. bedingt geeigneten Knotenpunkte .....	95
Abb. 33	Für Kreisverkehre geeignete Knotenpunkte (links: Großbeerenstraße/ Jagdhausstraße, rechts: Zum Kirchsteigfeld/ Sternstraße).....	96
Abb. 34	Lageplanskizze des Knotenpunktes Zum Kirchsteigfeld/Sternstraße mit einem kleinen Kreisverkehr .....	97
Abb. 35	Verkehrsbelastung in der werktäglichen Spitzenstunde 15.30 bis 16.30 Uhr am Knotenpunkt Zum Kirchsteigfeld/Sternstraße .....	97
Abb. 36	Lage der Untersuchungsbereiche .....	100
Abb. 37	Brandenburger Straße (links: Blickrichtung West, rechts: Blickrichtung Ost).....	110
Abb. 38	Friedrich-Ebert-Straße Blickrichtung Süd und entsprechender Straßenquerschnitt (Bestand).....	110
Abb. 39	Lageplanskizze des Gestaltungsbereiches für den Straßenraum Friedrich-Ebert-Straße, Brandenburger Straße, Am Bassin .....	111

## Tabellen

Tab. 1	Entwicklung der Motorisierung der Bevölkerung .....	23
Tab. 2	Grenzwerte der Luftschadstoffbelastung (PM10 und NO <sub>2</sub> ) gemäß der 39. BImSchV .....	37
Tab. 3	Jahresmittelwerte der Belastungsschwerpunkte im Jahr 2010.....	38

Tab. 4	Abschätzung der Betroffenheiten in den Belastungsschwerpunkten.....	39
Tab. 5	Szenarien mit zugeordneten Maßnahmen .....	49
Tab. 6	Anzahl der Überschreitungstage PM10 in den Belastungsschwerpunkten je Szenario (Grenzwert liegt bei 35 Überschreitungstagen).....	62
Tab. 7	NO <sub>2</sub> -Belastungen in den Belastungsschwerpunkten je Szenario (Grenzwert liegt bei 40µg/m <sup>3</sup> ) .....	63
Tab. 8	Vorläufiger Finanzierungs- und Investitionsplan .....	84
Tab. 9	Qualität des Verkehrsablaufes für den Knotenpunkt Zum Kirchsteigfeld/ Sternstraße (kleiner Kreisverkehr) .....	98
Tab. 10	Vergleich der Gestaltungsinstrumente.....	105

## Karten

### Untersuchungsgebiet und Strukturdaten

Karte 1	Untersuchungsgebiet
Karte 2	Pendler zwischen Potsdam und den Gemeinden Brandenburgs
Karte 3	Anzahl der zugelassenen Privat-Pkw nach Statistischen Bezirken 2008
Karte 4	Motorisierungsgrad nach Statistischen Bezirken 2008
Karte 5	Tempo-30-Zonen, verkehrsberuhigte Bereiche und Lichtsignalanlagen (Bestand und Planung)

### Verkehrsbelastungen 2010

Karte 6	Kfz-Verkehrsbelastung im Hauptverkehrsstraßennetz 2010
Karte 7	Kfz-Verkehrsbelastung nach räumlichen Verkehrsarten 2010
Karte 8	Verkehrsbelastung im ÖPNV-Netz 2010
Karte 9	ÖPNV-Belastung nach räumlichen Verkehrsarten 2010

### Wirkungsanalysen 2010

Karte 10	Erreichbarkeit der Potsdamer Innenstadt im Hauptverkehrsstraßennetz 2010
----------	--

- Karte 11 Erreichbarkeit der Potsdamer Innenstadt im ÖPNV-Netz 2010
- Karte 12 Lärmbelastung Tag im Hauptverkehrsstraßennetz 2010, Kfz- und Straßenbahnverkehr
- Karte 13 Lärmbelastung Nacht im Hauptverkehrsstraßennetz 2010, Kfz- und Straßenbahnverkehr
- Karte 14 Zahl der Tage mit Grenzwertüberschreitung für Feinstaub (PM10) im Hauptverkehrsstraßennetz 2010
- Karte 15 Luftschadstoffimmission Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) im Hauptverkehrsstraßennetz in der Stadt Potsdam (Analyse)

### **Strukturdatenentwicklung bis 2025**

- Karte 16 Einwohnerentwicklung nach Statistischen Bezirken 2008 bis 2025
- Karte 17 Erwerbstätigenentwicklung am Arbeitsplatz nach Statistischen Bezirken 2009 bis 2025
- Karte 18 Entwicklung der Einzelhandelsflächen nach Statistischen Bezirken 2008 bis 2025

### **Verkehrsbelastungen der Szenarien 2025**

- Karte 19 Kfz-Verkehrsbelastung im Hauptverkehrsstraßennetz 2025, Basisszenario
- Karte 20 Kfz-Verkehrsbelastung im Hauptverkehrsstraßennetz 2025, Szenario Fortschreibung VEP 2001
- Karte 21 Kfz-Verkehrsbelastung im Hauptverkehrsstraßennetz 2025, Szenario Nachhaltige Mobilität
- Karte 22 Änderung der Kfz-Belastung im Hauptverkehrsstraßennetz, Basisszenario 2025 gegenüber 2010
- Karte 23 Änderung der Kfz-Belastung im Hauptverkehrsstraßennetz 2025, Szenario Fortschreibung VEP 2001 gegenüber Basisszenario
- Karte 24 Änderung der Kfz-Belastung im Hauptverkehrsstraßennetz 2025, Szenario Nachhaltige Mobilität gegenüber Basisszenario
- Karte 25 Belastung im ÖPNV-Netz 2025, Basisszenario

- Karte 26 Belastung im ÖPNV-Netz 2025, Szenario Fortschreibung VEP 2001
- Karte 27 Belastung im ÖPNV-Netz 2025, Szenario Nachhaltige Mobilität
- Karte 28 Belastungsänderung im ÖPNV-Netz, Basisszenario 2025 gegenüber 2010
- Karte 29 Belastungsänderung im ÖPNV-Netz 2025, Szenario Fortschreibung VEP 2001 gegenüber Basisszenario
- Karte 30 Belastungsänderung im ÖPNV-Netz 2025, Szenario Nachhaltige Mobilität gegenüber Basisszenario

### **Wirkungsanalysen des Szenarios Nachhaltige Mobilität 2025**

- Karte 31 Erreichbarkeit der Potsdamer Innenstadt im HV-Straßennetz 2025, Szenario Nachhaltige Mobilität
- Karte 32 Erreichbarkeit der Potsdamer Innenstadt im ÖPNV-Netz 2025, Szenario Nachhaltige Mobilität
- Karte 33 Lärmbelastung Tag im Hauptverkehrsstraßennetz 2025, Szenario Nachhaltige Mobilität, Kfz und Straßenbahn
- Karte 34 Lärmbelastung Nacht im Hauptverkehrsstraßennetz 2025, Szenario Nachhaltige Mobilität, Kfz und Straßenbahn
- Karte 35 Zahl der Tage mit Grenzwertüberschreitung für Feinstaub (PM10) im Hauptverkehrsstraßennetz 2025, Szenario Nachhaltige Mobilität
- Karte 36 Luftschadstoffimmission Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) im Hauptverkehrsstraßennetz 2025, Szenario Nachhaltige Mobilität
- Karte 37 Szenario Nachhaltige Mobilität 2025 – Zielnetz ÖPNV
- Karte 38 Szenario Nachhaltige Mobilität 2025 – Zielnetz MIV

# 1 Einführung

## 1.1 Veranlassung und Rahmenbedingungen

Im Juli 2001 hat die Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam den Verkehrsentwicklungsplan (VEP) für die Stadt für den Zeithorizont bis 2015 beschlossen. Dieser Plan bildete in den folgenden Jahren eine wichtige Grundlage für die weitere Stadt- und Verkehrsentwicklung und die Investitionsplanung.

Seit 2001 wurden darüber hinaus wichtige Entscheidungen über die Entwicklung der Stadt Potsdam getroffen, die Auswirkungen auf die Verkehrsentwicklungsplanung haben und teilweise im VEP 2001 noch keine Berücksichtigung fanden. Dazu gehören unter anderem:

- die Eingemeindungen der Gemeinden Golm, Marquardt, Uetz-Paaren, Satzkorn, Fahrland, Neu Fahrland und Groß Glienicke im Rahmen der Gemeindegebietsreform 2003,
- der Beschluss des Nahverkehrsplans 2007 – 2011 für die Stadt Potsdam vom 10. Oktober 2007,
- der Beschluss über die Auslegung des Entwurfs des Flächennutzungsplanes für die Landeshauptstadt vom 05.03.2008 (FNP-Entwurf gilt damit als Grundlage für weitere Planungen),
- der Beschluss des VEP 2015 des Landkreises Potsdam-Mittelmark (2003)
- der Beschluss der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft Integriertes Verkehrskonzept Potsdam – Potsdam-Mittelmark (DS Nr. 7 vom 8. Febr. 2007),
- die Einstellung des Raumordnungsverfahrens zur Netzverknüpfung der Bundesstraßen im Raum Potsdam,
- der Beschluss des Landesnahverkehrsplanes vom 14. Febr. 2008 mit der Regionalbahnverbindung Potsdam – Flughafen BER in Schönefeld,
- der Beschluss des Luftreinhalteplanes der Stadt Potsdam und seine Fortschreibung,
- die Sanierung der Humboldtbrücke mit ergänzenden Umbaumaßnahmen an der L40 (Nuthestraße)
- der Beschluss der Lärmaktionsplanung 2008 für Straßen mit mehr als 16.400 Kfz/Tag und seine Fortschreibung für Straßen mit 8.200 – 16.400 Kfz/Tag, Haupteisenbahnstrecken > 60.000 Züge/a, Straßenbahn.

Darüber hinaus wurden in den letzten Jahren Planungen weitergeführt und Konzepte entwickelt bzw. geändert, die im Verkehrsentwicklungsplan 2001 nicht oder nur teilweise enthalten waren. Hierzu zählen insbesondere das

Radverkehrskonzept 2008<sup>1</sup> und das im Jahr 2010 erstellte Klimaschutzkonzept<sup>2</sup>.

Auch auf Länderebene liegen inzwischen aktuelle Prognosen zur Verkehrsentwicklung vor. So wurde in den Jahren 2007 bis 2009 von den Ländern Berlin und Brandenburg eine Gesamtverkehrsprognose bis 2025 erarbeitet. Diese ist mit den Zielen und Ansätzen für die Potsdamer Verkehrsentwicklung zu überlagern und eine Prognose für die Landeshauptstadt abzuleiten. Darüber hinaus liegen mit der SrV 2008<sup>3</sup> aktuelle Daten zum Mobilitätsverhalten der Potsdamer Bevölkerung vor.

Insoweit ist es erforderlich eine Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans vorzunehmen und die neuen Entwicklungen bzw. die aktuellen Planungen und Konzepte zu berücksichtigen. Die Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam hat mit ihren Beschlüssen die wesentlichen Ziele und Prüfaufträge formuliert<sup>4</sup>:

- Oberstes Ziel des Verkehrsentwicklungsplans ist die Optimierung des Systems aller Verkehrsarten in Potsdam und die Verringerung der Umweltbelastung durch den motorisierten Individualverkehr. Deshalb müssen alle Planungsmodelle im Sinne der weiteren und konsequenten Stärkung des Umweltverbundes erarbeitet und zur Entscheidung vorgelegt werden.
- Mit den Umlandgemeinden ist ein gemeinsames Verkehrskonzept zu entwickeln, in dem die verschiedenen Verkehrsträger integrativ berücksichtigt werden. Es ist darauf hinzuwirken, abgestimmte VEP-Entwürfe auf vergleichbarer Datengrundlage zu entwickeln.
- Dazu ist die Abstimmung mit dem Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (MIL) zu suchen. Gleichzeitig ist zu prüfen, wie die Inanspruchnahme von Fördermitteln für die Planung und Umsetzung eines gestärkten Umweltverbundes verbessert werden kann.

Darüber hinaus wurde durch die Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam der Auftrag<sup>5</sup> erteilt, im Rahmen der Bearbeitung eines Stadtentwicklungskonzeptes (StEK) Verkehr, eine Reihe konkreter Maßnahmen zur Verbesserung und Optimierung des Verkehrssystems zu prüfen.

---

<sup>1</sup>Landeshauptstadt Potsdam, Hrsg. (2008): Radverkehrskonzept Potsdam, Potsdam.

<sup>2</sup>Landeshauptstadt Potsdam, Hrsg. (2010): Gutachten zum integrierten Klimaschutzkonzept 2010, Potsdam.

<sup>3</sup>Technische Universität Dresden, Hrsg. (2009): Endbericht zur Verkehrserhebung ‚Mobilität in Städten – SrV 2008‘ in Potsdam, Dresden.

<sup>4</sup>DS-Nr. 07/SVV/0345.

<sup>5</sup>DS-Nr. 09/SVV/0135.

Dies sind insbesondere Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Erweiterung des Park-&-Ride-Systems und seine effektive Verknüpfung mit dem ÖPNV, die Entlastung dicht bewohnter Straßenzüge, die Erweiterung der Tempo-30-Zonen und die weitere Einführung von Kreisverkehren. Im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans ist auch die Wirksamkeit der ISES und der Bundesstraßenverknüpfung auf der Grundlage der zukünftigen Entwicklung des Verkehrs bis 2025 zu prüfen.

## **1.2 Ziele für die zukünftige Verkehrsentwicklung in der Landeshauptstadt Potsdam**

Die Diskussionen über Maßnahmen zur Stadt- und Verkehrsentwicklung in der Öffentlichkeit und im politischen Raum der Landeshauptstadt Potsdam sind geprägt vom Wunsch nach Reduzierung des Kfz-Verkehrs im Potsdamer Stadtgebiet, insbesondere in hoch belasteten Straßenabschnitten. Gleichzeitig wächst der Widerstand gegenüber dem Bau von Entlastungsstraßen (ISES, Havelspange), die einerseits unter bestimmten Voraussetzungen eine solche Verkehrsentslastung bewirken können, andererseits aber neue Belastungen mit sich bringen. So wurde im Rahmen der Erarbeitung des Flächennutzungsplanes (FNP) der Beschluss gefasst, die ISES nur bis zur Dortustraße zu bauen. Zur Havelspange gab es keine Einigung über die Notwendigkeit und Verträglichkeit zwischen verschiedenen Interessengruppen aus Potsdam und den Umlandgemeinden. Vom Land als Baulastträger wurde das 1998 begonnene Raumordnungsverfahren (ROV) 2006 eingestellt. Im aktuellen Bundesverkehrswegeplan ist die Verbindung zwischen B1 und B2 über den Templiner See (Havelspange) noch als Maßnahme des vordringlichen Bedarfs enthalten.

Somit wird die zukünftige Verkehrsentwicklung der Stadt Potsdam im Wesentlichen von einer Änderung der Verkehrsmittelwahl (Modal Split) gekennzeichnet sein. Ein Ziel ist es, den motorisierten Individualverkehr (MIV) bis 2025 so zu reduzieren, dass die Einhaltung der Grenzwerte für Luftschadstoffe (Feinstaub ab 2005, NO<sub>2</sub> ab 2010 bzw. ab 2015 bei Fristverlängerung), die Vorsorge beim Lärmschutz und die Einhaltung des Klimazieles von 20 % CO<sub>2</sub>-Reduzierung<sup>6</sup> gewährleistet wird. Vorrang hat dabei die Reduzierung des Pkw-Anteils, da dieser mit Abstand die größten Probleme verursacht und am ehesten beeinflussbar ist.

---

<sup>6</sup> Das Klimaschutzziel, die CO<sub>2</sub>-Emissionen um 20 % zu reduzieren, bezieht sich auf alle Emissionsquellen im Zeitraum 2005 – 2020.

Die Reduzierung beim MIV deckt sich mit den Zielen zur Erhöhung des Anteils des ÖPNV im Nahverkehrsplan<sup>7</sup> (3 %-Punkte) und des Radverkehrs in der Radverkehrsstrategie<sup>8</sup> (7 %-Punkte). Um diese Zuwächse nicht zulasten jeweils anderer Verkehrsarten des Umweltverbundes zu realisieren, sind Investitionen hauptsächlich für den ÖPNV und den Radverkehr erforderlich und in gleichem Maße Restriktionen beim MIV, wie z. B. die Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung vorzunehmen. Neben den restriktiven Maßnahmen müssen die Alternativen gestärkt werden und Schnittstellen insbesondere für Berufspendler aus dem vom ÖPNV unzureichend erschlossenen Umland geschaffen werden. Nur durch die Verkehrsmittel des Umweltverbundes wird die Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen gleichermaßen gewährleistet.

Obwohl das Potsdamer Straßennetz auf einzelnen, wichtigen Streckenabschnitten und Knotenpunkten in den Verkehrsspitzenzeiten die Leistungsfähigkeitsgrenze erreicht hat, wird Straßenneubau nach Abschluss der beiden laufenden Um- und Ausbaumaßnahmen in der Potsdamer Mitte und an der Humboldtbrücke (Berliner Straße bis Rudolf-Breitscheid-Straße) nur noch begrenzt durchgeführt werden.

In Planung und Vorbereitung sind z. B. der Bau der Wetzlarer Straße mit Anschluss des Industriegebietes Potsdam-Süd, die Abfahrtsrampe von der Nuthestraße zur Friedrich-Engels-Straße und die Umgestaltungen des Leipziger Dreiecks und der Behlerstraße. Ein Investitionsschwerpunkt wird künftig verstärkt die Straßeninstandsetzung und -qualifizierung bilden.

### 1.3 Vorgehensweise

Die besondere Herausforderung der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans besteht darin, ein Stadtentwicklungskonzept Verkehr zu entwickeln, das einerseits eine geordnete langfristige Entwicklung des Verkehrs bis 2025 in der Landeshauptstadt Potsdam sichert und andererseits die Anforderungen der Luftreinhaltung in den kommenden Jahren bis 2015 umfassend berücksichtigt. Die Untersuchungen umfassen dabei folgende Arbeitsschritte und Zeiträume:

- Bewertung der bisherigen Entwicklung im Rahmen einer Daten- und Sachstandsanalyse für das Analysejahr 2008 und einer Fortschreibung der Verkehrsentwicklung und Wirkungsanalysen für das Jahr 2010.

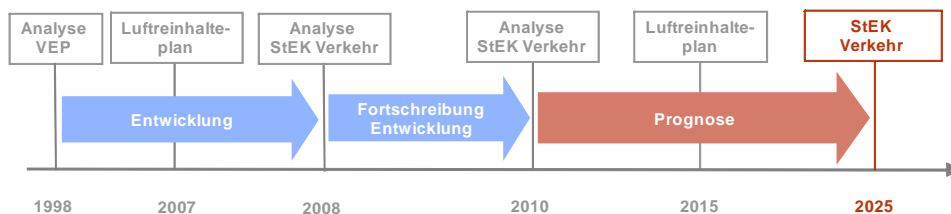
---

<sup>7</sup> Beschluss des Nahverkehrsplans 2007 – 2011 für die Stadt Potsdam vom 10. Oktober 2007

<sup>8</sup> [http://www.potsdam.de/cms/dokumente/10049295\\_1005526/c76f418d/Radverkehrsstrategie\\_Potsdam.pdf](http://www.potsdam.de/cms/dokumente/10049295_1005526/c76f418d/Radverkehrsstrategie_Potsdam.pdf)



- Prognose der langfristigen Verkehrsentwicklung bis 2025 und Wirkungsanalysen insbesondere zu den verkehrsbedingten Umweltbelastungen in verschiedenen Maßnahmenszenarien
- Ableitung einer Mittelfristprognose für den Zeitraum 2015 auf Basis abgestimmter Maßnahmen zur Luftreinhaltung



**Abb. 1 Zeiträume für die Analyse und (Langfrist-)Prognose des StEK Verkehr**

Der vorliegende Bericht fasst die Ergebnisse aus der Bestandsanalyse bzw. Bewertung der bisherigen Entwicklung seit 2001 und der Szenarienbetrachtung für eine langfristige Entwicklung der Mobilität und der Verkehrssysteme in der Landeshauptstadt Potsdam bis 2025 zusammen.

Die kurz- und mittelfristige Entwicklung des Verkehrs für den Prognosehorizont 2015 bildet die Grundlage für die Fortschreibung des Luftreinhalte- und Qualitätsplans für die Landeshauptstadt Potsdam<sup>9</sup>. Dessen Wirkungsanalysen sind nicht Gegenstand des vorliegenden Berichts. Gleichwohl fließen die verkehrlichen Maßnahmen des Luftreinhalte- und Qualitätsplanes mit dem Realisierungszeitraum 2015 auch in das Stadtentwicklungskonzept Verkehr mit ein.

Darüber hinaus bestand die Aufgabe, im Rahmen des Stadtentwicklungskonzepts Verkehr an ausgewählten Beispielen die Maßnahmenplanung weiter zu konkretisieren. Dies betrifft folgende Maßnahmen:

- Grundlagen für ein Kreisverkehrskonzept: Die Knotenpunkte im Hauptstraßennetz der Stadt werden einem Grobscreening hinsichtlich der Eignung und Sinnfälligkeit von Kreisverkehren unterzogen. Für ausgewählte Knoten wird die Machbarkeit durch eine Lageplanskizze und/oder durch überschlägige Kapazitätsbetrachtungen näher beleuchtet.
- Beispielhafte Straßenraumgestaltung: Für zwei bis drei typische Querschnitte werden mögliche Lösungen zur Straßenraumgestaltung skizziert. Die Auswirkungen auf Verkehrsfluss, Luftschadstoff- und Lärmbelastung werden qualitativ beschrieben.

<sup>9</sup>Landeshauptstadt Potsdam, Hrsg. (2011): Luftreinhalte- und Qualitätsplan für die Landeshauptstadt Potsdam (Fortschreibung 2010-2015), Potsdam. Bereitgestellt durch Ministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz, einsehbar unter: <http://www.mugv.brandenburg.de/cms/detail.php/lbm1.c.384614.de>

Neben der engen Zusammenarbeit mit den Abteilungen der Stadtverwaltung Potsdam, dem Ministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz Brandenburg und dem Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz Brandenburg wurden die Ergebnisse der einzelnen Arbeitsschritte in einer das Projekt begleitenden Lenkungsgruppe vorgestellt und diskutiert (siehe Anhang 6).

## **2 Analyse des Verkehrssystems**

### **2.1 Abgrenzung des Untersuchungsgebietes**

Im Rahmen des StEK Verkehr für die Landeshauptstadt Potsdam wurden neben dem Stadtgebiet auch die angrenzenden Gemeinden des Landkreises Potsdam-Mittelmark in die Betrachtung einbezogen.

Die Karte 1 zeigt die Abgrenzung des Untersuchungsgebietes. Es entspricht der Katasterfläche der Landeshauptstadt Potsdam. Neben dem eigentlichen Untersuchungsgebiet werden in einem erweiterten Untersuchungsbereich auch die für Potsdam relevanten Entwicklungen in den Umlandgemeinden in die Untersuchungen einbezogen. Dies betrifft hauptsächlich Entwicklungen, die einen verkehrlichen Einfluss auf die Landeshauptstadt Potsdam haben. Dazu zählen insbesondere neue Wohn- und Gewerbeansiedlungen, große Industrie- und Einzelhandelsstandorte, aber auch Infrastrukturmaßnahmen im Verkehrsbereich.

Für die Analyse und Bewertung der bisherigen und zukünftigen Entwicklung wurden, auf Basis der offiziellen Raumeinteilung nach Statistischen Bezirken, die erforderlichen Datengrundlagen und Verkehrsnetze räumlich aufbereitet.

Danach teilt sich das Stadtgebiet aktuell in 82 Statistische Bezirke. Die Abgrenzung der Statistischen Bezirke orientiert sich an der Flächennutzung und den vorhandenen natürlichen und baulichen Zäsuren, vor allem Gewässern, vorhandenen Bebauungsgrenzen, Anlagen des Schienenverkehrs und wichtigen Straßenzügen.

Auf Grundlage der Statistischen Bezirke erfolgt der Aufbau einer Struktur- und Verkehrsdatenbank. In ihr werden sowohl die Analysedaten als auch Prognose- und Planungsdaten nach einheitlichen Kriterien und mit Bezug zu den digitalen amtlichen Grenzen aufbereitet.

### **2.2 Entwicklung der verkehrsrelevanten Strukturdaten bis 2008**

Durch die Fahrt zur Arbeit, den Schulbesuch oder den Einkauf im Supermarkt wird Verkehr erzeugt. Dabei haben unterschiedliche Bevölkerungsgruppen auch ein unterschiedliches Mobilitätsverhalten, z. B. legen jüngere Menschen im berufsfähigen Alter in der Regel am Tag mehr Wege zurück als Senioren.

Daher kann die Kenntnis dieser Strukturdaten, z. B. in Form von Einwohnerzahlen, Motorisierungsgrad oder Lage von Einkaufsmöglichkeiten in der Stadt, wichtige Kenntnisse über das Verkehrsaufkommen und die Verteilung der Verkehre im Stadtgebiet geben.

In diesem Kapitel wird die Entwicklung der wesentlichen Strukturdaten bis zum Jahr 2008 in Potsdam dargestellt. Die aus den Prognosen abgeleitete zukünftige Entwicklung bis zum Jahr 2025 kann dem Punkt 3.1 entnommen werden.

### 2.2.1 Einwohnerentwicklung

Nach einem spürbaren Rückgang der Einwohnerzahlen in den neunziger Jahren in Potsdam hat sich die Situation nachhaltig geändert. So ist seit 2000 eine kontinuierliche Zunahme der Einwohnerzahl der Landeshauptstadt festzustellen.

Eine Besonderheit dabei bildet die Eingemeindung von 7 Gemeinden im Jahre 2003, die zu einem deutlichen Anstieg der Potsdamer Bevölkerung von rd. 13.600 Einwohnern führte (vgl. Abb. 2). Im Jahr 2008 waren in der Landeshauptstadt Potsdam rd. 153.000 Einwohner gemeldet.

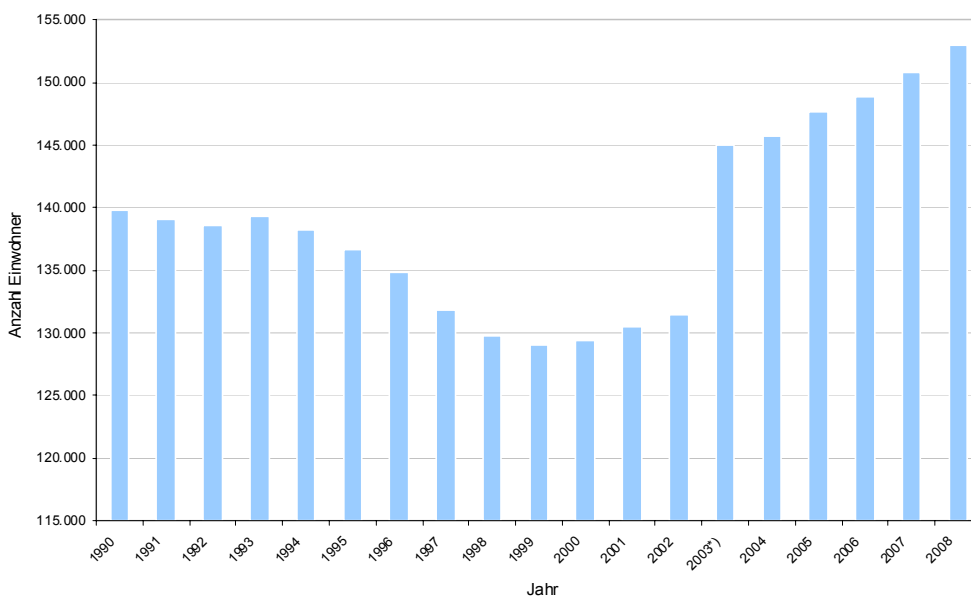
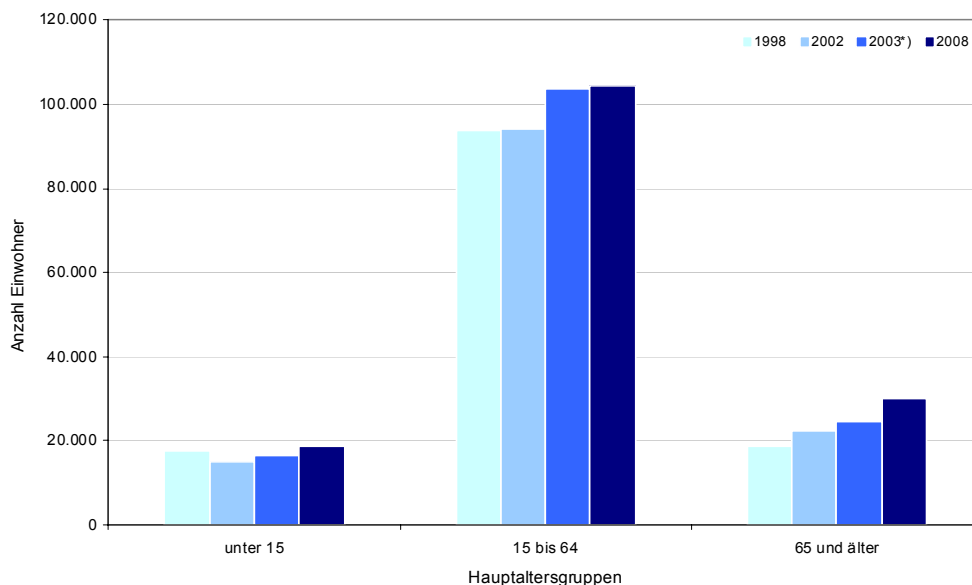


Abb. 2 Einwohnerentwicklung in der Landeshauptstadt Potsdam<sup>10 11</sup>

<sup>10</sup> Landeshauptstadt Potsdam, Hrsg. (1999): Statistischer Jahresbericht 1998, Potsdam.

<sup>11</sup> Landeshauptstadt Potsdam, Hrsg. (2009): Statistischer Jahresbericht 2008, Potsdam.



**Abb. 3** Entwicklung der Altersstruktur nach Hauptaltersgruppen<sup>12</sup>

Im Hinblick auf die Altersstruktur nach Hauptaltersgruppen zeigen sich ebenfalls positive Entwicklungen. So nimmt die Zahl der Einwohner unter 15 Jahren in den letzten Jahren wieder leicht zu. Der Anteil der Einwohner im arbeitsfähigen Alter bleibt weitgehend stabil. Deutliche Veränderungen verzeichnet die Altersgruppe über 65 Jahre mit einem Zuwachs. Aus heutiger Sicht wird sich diese Entwicklung auch in den kommenden Jahren fortsetzen.

Hinsichtlich der Verteilung der Potsdamer Bevölkerung nach Stadtgebieten zeigen sich deutliche Unterschiede. Der überwiegende Teil lebt in der Potsdamer Innenstadt und den großen Wohngebieten im Südosten. In den westlichen und nördlichen Stadtgebieten ist die Zahl deutlich geringer. Hinsichtlich der Entwicklung in den letzten Jahren verzeichnen insbesondere Potsdam Nord, die Potsdamer Innenstadt und Babelsberg einen Zuwachs. Dagegen verloren die Wohngebiete in Potsdam Süd in den neunziger Jahren viele Einwohner. Seit 2000 sind diese Gebiete nur noch von einem geringen Bevölkerungsrückgang betroffen.

Die Abb. 4 zeigt die Verteilung der Einwohner im nach Stadtgebieten.

<sup>12</sup> Landeshauptstadt Potsdam, Hrsg. (2009): Statistischer Jahresbericht 2008, Potsdam.

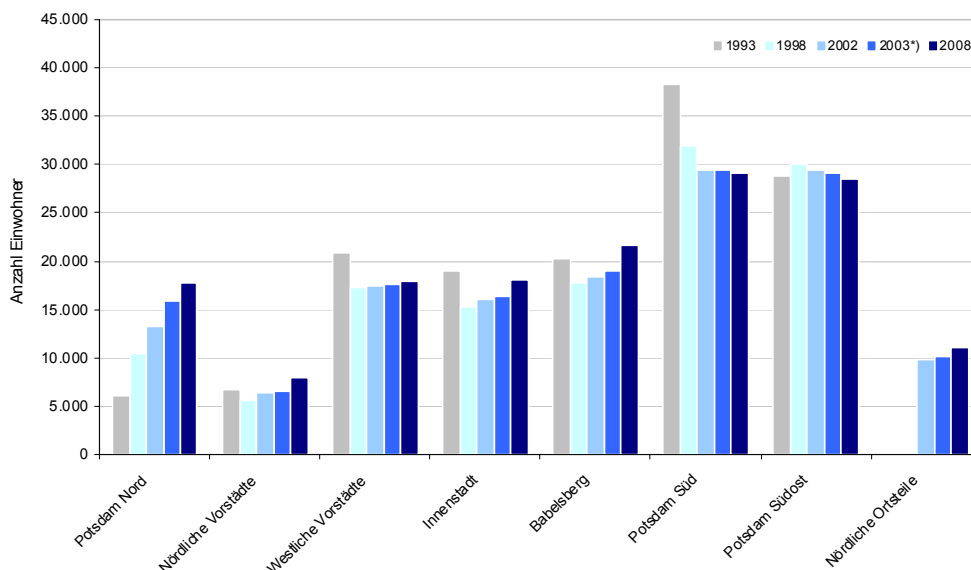


Abb. 4 Verteilung der Potsdamer Bevölkerung nach Stadtgebieten

## 2.2.2 Erwerbstätigkeit

Hinsichtlich der Zahl der Erwerbstätigen in Potsdam ist, nach zunächst leichtem Rückgang, seit 2003 wieder ein Zuwachs zu verzeichnen. In den Wirtschaftsbereichen hat der Anteil der Erwerbstätigen im Dienstleistungsgewerbe deutlich zugenommen, beim produzierenden Gewerbe zeigt sich kein weiterer Rückgang.

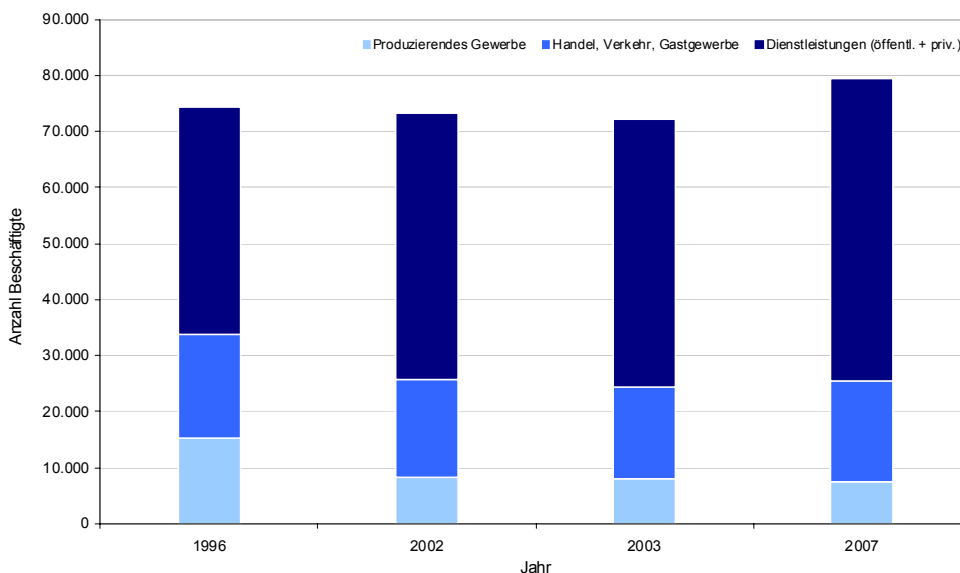


Abb. 5 Erwerbstätige in Potsdam nach Wirtschaftsbereichen<sup>13 14</sup>

<sup>13</sup> Statistische Berichte vom Amt für Statistik Berlin-Brandenburg.

<sup>14</sup> Landeshauptstadt Potsdam, Hrsg. (2009): Statistischer Jahresbericht 2008, Potsdam.

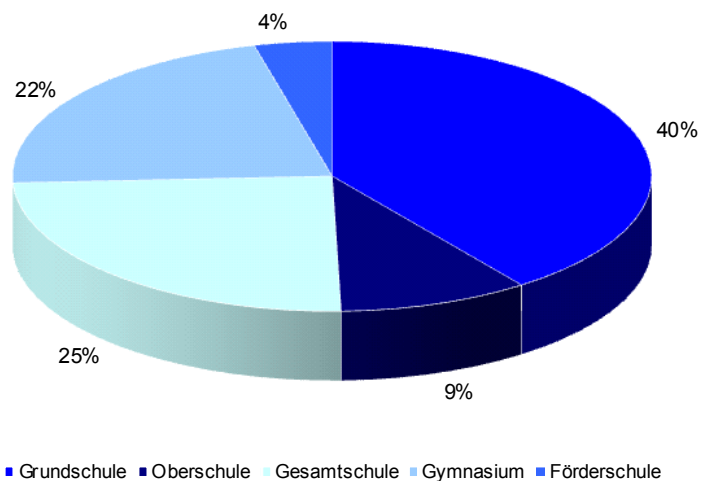
Bei der Verteilung der Erwerbstätigen am Arbeitsort zeigt sich eine deutliche Konzentration in der Potsdamer Innenstadt und in Babelsberg. Die Beschäftigtenverteilung ist von besonderer Bedeutung für das Fahrtenaufkommen im Berufsverkehr, da dieser einen Hauptanteil der werktäglichen Personenfahrten im Stadtgebiet und zwischen Kernstadt und Umland bildet.

Die Karte 2 gibt eine Übersicht über den Umfang und die Verteilung der werktäglichen Pendlerströme zwischen der Landeshauptstadt und den Umlandgemeinden. Den Schwerpunkt bildet hier der Pendlerstrom von und nach Berlin mit rd. 26.000 Ein- und Auspendlern. Die Zahl der Pendler nach Brandenburg beträgt 36.700. Einen Schwerpunkt bilden die umliegenden großen Gemeinden des Landkreises Potsdam-Mittelmark. Hier liegt die Anzahl bei ca. 19.700 Ein- und Auspendlern, wobei der Anteil aus den nördlich gelegenen Gemeinden deutlich geringer ist.

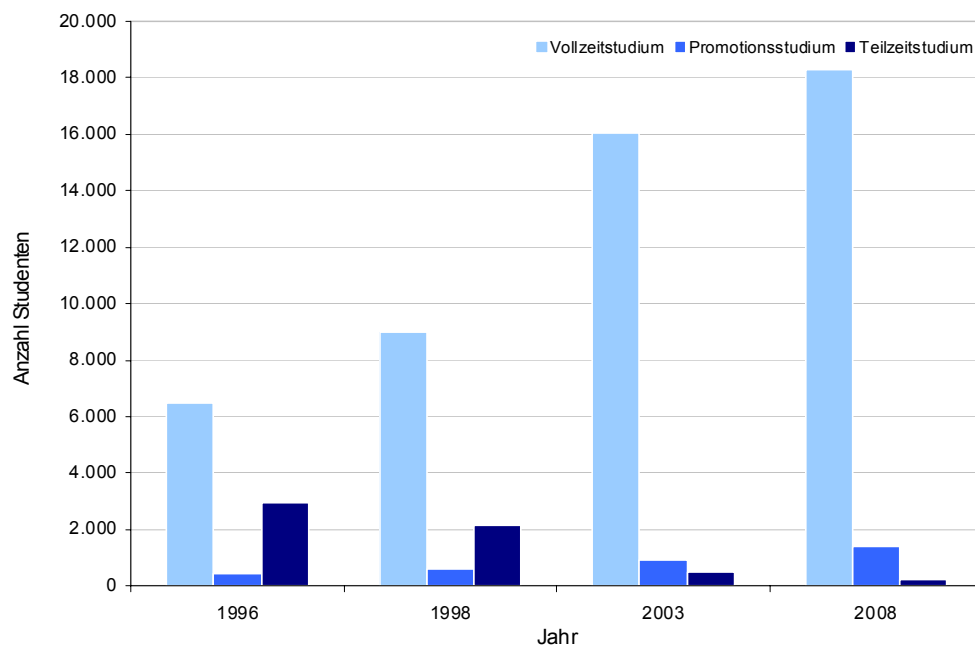
### **2.2.3 Ausbildung**

Die Anzahl der Schüler in der Landeshauptstadt Potsdam betrug im Jahr 2008 rd. 13.000. Hinsichtlich der Verteilung auf die einzelnen Schularten weisen die Grund- und Gesamtschulen die höchsten Anteile aus (s. Abb. 6). Bei der Verteilung im Stadtgebiet ist bemerkenswert, dass insbesondere in den westlichen und nördlichen Stadtgebieten wegen der geringeren Bevölkerungsdichte nur wenige Grundschulstandorte und keine weiterführenden Schulen vorhanden sind. Daraus ergeben sich für Schüler der weiterführenden Schulen entsprechend weitere Schulwege, die überwiegend mit dem ÖPNV und dem Rad zurückgelegt werden.

Die Zahl der in Potsdam Studierenden ist in den letzten Jahren kontinuierlich gestiegen (s. Abb. 7). So betrug im Jahr 2008 die Zahl der immatrikulierten Studierenden rd. 20.000, was gegenüber 1996 eine Verdopplung bedeutet.



**Abb. 6 Verteilung der Schüler nach Schulart in der Landeshauptstadt Potsdam 2008<sup>15</sup>**



**Abb. 7 Entwicklung der Studentenzahlen bis 2008<sup>16</sup>**

## 2.2.4 Fahrzeugbestand

Eine der wesentlichen Einflussgrößen auf das Verkehrsverhalten der Bevölkerung bildet die Verfügbarkeit eines Kfz. Diese Verfügbarkeit bestimmt zu einem wesentlichen Teil die Zahl der täglichen Fahrten und vor allem, mit welchem Verkehrsmittel diese durchgeführt werden. Der Bestand und die

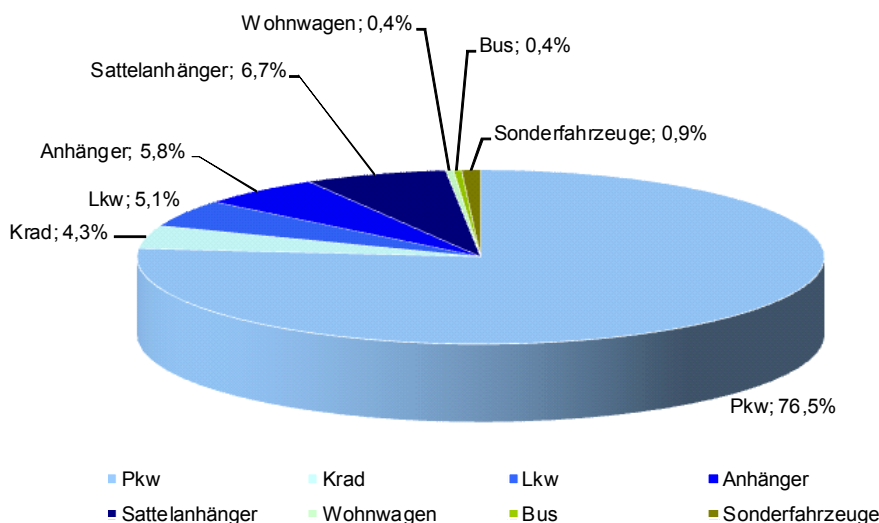
<sup>15</sup> Landeshauptstadt Potsdam, Hrsg. (2009): Statistischer Jahresbericht 2008, Potsdam.

<sup>16</sup> Landeshauptstadt Potsdam, Hrsg. (2009): Statistischer Jahresbericht 2008, Potsdam.



Verteilung der Kraftfahrzeuge in der Stadt Potsdam bilden somit eine wesentliche Grundlage der Analyse und Prognose der Verkehrsnachfrage.

Zum 31.12.2008 waren im Stadtgebiet insgesamt 82.000 Kraftfahrzeuge gemeldet. Den Hauptanteil mit rd. 80 % bildeten die Personenkraftwagen.



**Abb. 8 Kfz-Bestand nach Fahrzeugarten 2008<sup>17</sup>**

Dabei konzentrierte sich der Pkw-Bestand in den bevölkerungsreichen Stadtbezirken im Südosten des Stadtgebietes und in der erweiterten Potsdamer Innenstadt (vgl. Karte 3).

Die übrigen Kfz, insbesondere des Güter- und Wirtschaftsverkehrs, waren überwiegend in den Industrie- und Gewerbestandorten in Babelsberg und in Potsdam-Süd registriert.

	1993	1998	2003	2007	2008
Einwohner	139.954	128.113	143.811	149.687	151.725
Pkw	61.536	58.788	60.790	60.800	62.720
Pkw/1.000 Einwohner	440	459	454	406	410

**Tab. 1 Entwicklung der Motorisierung der Bevölkerung<sup>18 19 20</sup>**

Im Jahr 2008 betrug die Anzahl der Pkw pro 1.000 Einwohner rd. 410. Karte 4 zeigt den Motorisierungsgrad in Pkw pro 1.000 Einwohner in den Statisti-

<sup>17</sup> Landeshauptstadt Potsdam, Hrsg. (2009): Statistischer Jahresbericht 2008, Potsdam.

<sup>18</sup> Mit der seit 1.3.2007 gültigen neuen Straßenverkehrszulassungsordnung sind die Bestandszahlen bei den Kraftfahrzeugen und Personenkraftwagen zurückgegangen. So wurden Stilllegungen und endgültige Stilllegungen zu Außerbetriebsetzungen zusammengefasst und erscheinen nicht mehr im Bestand.

<sup>19</sup> Landeshauptstadt Potsdam, Hrsg. (1999): Statistischer Jahresbericht 1998, Potsdam.

<sup>20</sup> Landeshauptstadt Potsdam, Hrsg. (2009): Statistischer Jahresbericht 2008, Potsdam.

schen Gebieten. Bemerkenswert ist, dass in den Stadtgebieten mit einer hohen Einwohnerdichte und einem entsprechend eingeschränkten Stellplatzangebot die Motorisierung unter dem Stadtdurchschnitt liegt.

In Bezug auf das Alter der Fahrzeugflotte ist festzustellen, dass in den letzten Jahren das Durchschnittsalter der privat genutzten Fahrzeuge kontinuierlich zugenommen hat, während das Durchschnittsalter der dienstlich genutzten Fahrzeuge seit 2004 deutlich zurückgegangen ist.

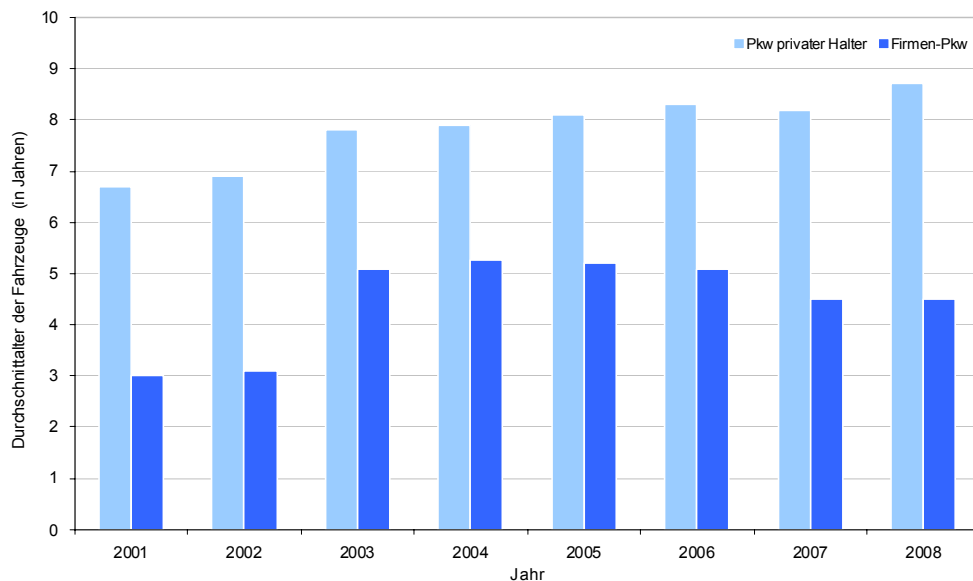


Abb. 9 Durchschnittsalter der in Potsdam gemeldeten Fahrzeuge<sup>21</sup>

### 2.2.5 Weitere verkehrsrelevante Strukturdaten

Für die Ermittlung der Verkehrsnachfrage im Personen- und Wirtschaftsverkehr sind weitere verkehrsrelevante Strukturdaten erforderlich. Dazu zählen insbesondere Einkaufs- und Freizeitgelegenheiten, die sowohl für die Analyse als auch die Prognose in entsprechender Form für die Analyse und Prognose aufbereitet wurden.

## 2.3 Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur und des Verkehrsangebotes

Auf Grundlage des Beschlusses der Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam zum Verkehrsentwicklungsplan 2001<sup>22</sup> wurden

<sup>21</sup> Landeshauptstadt Potsdam, Hrsg. (2009): Statistischer Jahresbericht 2008, Potsdam.

<sup>22</sup> Landeshauptstadt Potsdam, Hrsg. (2001): Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans für die Landeshauptstadt Potsdam, Kurzfassung, S. 54, Tabelle 3, Potsdam.

in den letzten Jahren eine Reihe wichtiger Maßnahmen umgesetzt. Dabei handelt es sich insbesondere um Um- und Ausbaumaßnahmen im Straßen- und Radwegenetz, Veränderungen im Angebot des Öffentlichen Personennahverkehrs und der Parkraumbewirtschaftung.

### 2.3.1 Öffentlicher Personennahverkehr

Folgende ÖPNV-Maßnahmen wurden seit dem Beschluss des Verkehrsentwicklungsplans Verkehr 2001 umgesetzt:

- ÖV 2<sup>23</sup>: Optimierung des Verkehrsangebotes im Stadt- und Regionalverkehr (Anpassung des Angebotes im Bereich neuer Wohn- und Gewerbegebiete und Anpassung des Nachtnetzes)
- ÖV 3: Anschlusssicherung und Beschleunigung bzw. LSA-Bevorrechtigung des ÖPNV
- ÖV 4: Einführung des VBB-Seniorentickets

Darüber hinaus wurden seit 2001 weitere Maßnahmen im System des Öffentlichen Nahverkehrs durch die Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH (ViP) und der Stadt umgesetzt. Dabei handelt es sich um folgende Maßnahmen:

- Fortführung des behindertengerechten Haltestellenausbaus
- Ausgestaltung des ÖPNV-Verknüpfungspunktes Bhf. Rehbrücke (Bus-Tram-Rendezvous)
- umweltfreundliche Umrüstung der Busflotte und Neuerwerb von Fahrzeugen mit EURO-5-Norm
- Beteiligung der ViP am Ticket-Test „Touch and Travel“
- Einbeziehung der eingemeindeten Ortsteile in den Tarifbereich B der Landeshauptstadt Potsdam
- Verschwenkung der Tramtrasse nach Babelsberg in die südliche Seitenlage der Nuthestraße im Zuge der Sanierung der Humboldtbrücke

### 2.3.2 Straßenverkehr

Seit 2001 wurde im Straßennetz der Landeshauptstadt Potsdam eine Reihe von wichtigen Maßnahmen vor allem in der Potsdamer Innenstadt fertiggestellt:

- SV 1<sup>24</sup>: Umbau Breite Straße (1. Teilabschnitt), Rückbau Friedrich-Ebert-Straße im Bereich Am Kanal – Alter Markt, direkter Anschluss der Fried-

---

<sup>23</sup>Landeshauptstadt Potsdam, Hrsg. (2001): Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans für die Landeshauptstadt Potsdam, Kurzfassung, S. 54, Tabelle 3, Potsdam.

rich-List-Straße an die Nuthestraße durch Nordrampen (bisher nur Abfahrt), Fertigstellung der Ortsumfahrung Drewitz

- SV 2: Realisierung der P+R-Anlagen Bhf. Rehbrücke und Griebnitzsee (Südseite)
- SV 3: Erweiterung der LSA-Makrosteuerung und des dynamischen Parkleitsystems
- SV 4: Fortführung der Verkehrsberuhigung und Einrichtung von Tempo-30-Zonen (vgl. Karte 5 und Anhang 5)
- SV 5: Errichtung zentraler Stellplatzanlagen im Innenstadtbereich, Fertigstellung der Stellplatzanlagen Parkhaus Hegelallee und Gutenbergstraße/Hebbelstraße

Darüber hinaus wurde im April 2010 die schrittweise Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung in Potsdam beschlossen. Hierbei wird der Innenstadtbereich in zwei preislich differenzierte Bewirtschaftungszonen gegliedert (vgl. Abb. 10).<sup>25</sup>



Abb. 10 Parkraumbewirtschaftungszonen in Potsdam (Zielausdehnung)

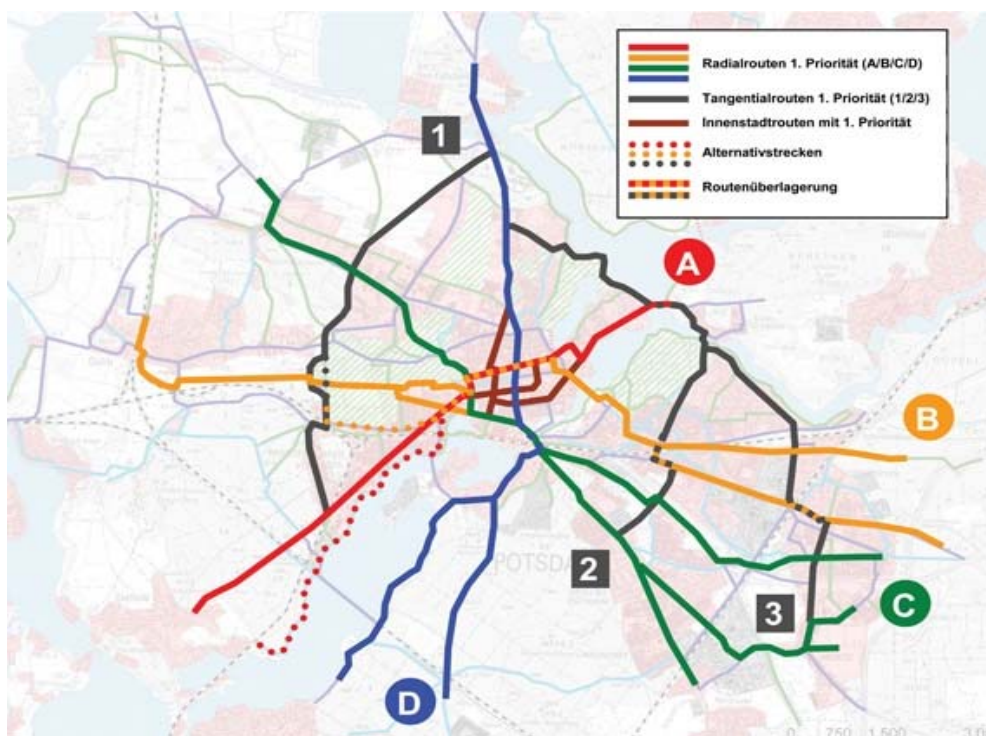
### 2.3.3 Rad- und Fußverkehr

Mit Beschluss des Radverkehrskonzeptes im Jahr 2008 erfolgt kontinuierlich die Umsetzung einer Reihe von Maßnahmen zur Förderung und Verbesserung des Radverkehrs in der Landeshauptstadt Potsdam. Folgende Maßnahmen sind bereits fertiggestellt bzw. befinden sich derzeit in Umsetzung:

<sup>24</sup> Kurzbezeichnung in der Maßnahmenliste des Verkehrsentwicklungsplans 2001.

<sup>25</sup> <http://www.mobil-potsdam.de/parkinformatioenen.htm>.

- RV 1: Fertigstellung der Routen 1, B und D sowie teilweise der Route A und der Innenstadtroute, u. a. durch Markierung von Schutzstreifen (z. B. Jägerallee, Behlerstraße und Forststraße), Erneuerung der Mittelpromenade Schoppenhauer Straße/Hegelallee und Neuorganisation von Knotenpunkten (z. B. Nauener Tor)
- RV 2: Erarbeitung eines neuen Radwegweisungskonzeptes
- RV 3: Errichtung weiterer Abstellanlagen
- RV 4: Weiterführung der Verknüpfung von Rad- und Öffentlichem Verkehr
- RV 5: Kommunales Fahrrad



**Abb. 11 Radroutennetz in Potsdam (Zielnetz)**

Zur Verbesserung des Angebotes im Radverkehr wurde im Sommer 2010 durch die Stadtverwaltung und in Kooperation mit dem Verkehrsbetrieb in Potsdam das öffentliche Fahrradverleihsystem „PotsdamRad“ von nextbike etabliert (Maßnahme RV 5). Zunächst werden an zehn Stationen 60 Fahrräder zur Verfügung stehen, die dort rund um die Uhr ausgeliehen werden können.

Zusätzlich wird unter dem Motto "FahrRad in Potsdam" eine verstärkte Öffentlichkeitsarbeit durchgeführt.

Für den Fußgängerverkehr wurden teilweise die im VEP 2001 benannten Maßnahmen im Zusammenhang mit Vorhaben des Straßenausbaus umge-

setzt bzw. befinden sich derzeit in der Umsetzung. Hierzu gehören insbesondere die fußgängerfreundliche Umgestaltung bzw. der Umbau der Straßenräume (FV 1) und die Verbesserung von Querungsmöglichkeiten an Hauptverkehrsstraßen (FV 2).

### **2.3.4 Wirtschafts- und Tourismusverkehr**

Im VEP 2001 wurde die Einrichtung von Ladezonen für den Versorgungs- und Lieferverkehr im Innenstadtbereich und in Wohngebietszentren beschlossen (WV 2). Die Realisierung der einzelnen Zonen erfolgte bzw. erfolgt sowohl hinsichtlich ihrer Ausdehnung als auch ihrer zeitlichen Gültigkeit, orientiert am Bedarf. Dazu werden entsprechende Abstimmungen mit den Einrichtungen des Handels- und Dienstleistungsgewerbes durchgeführt.

Bereits im Jahr 1999 wurde im Hinblick auf die Bundesgartenschau 2001 eine Touristenbuskonzeption erstellt. Diese wurde im VEP 2001 (Maßnahme TV 1) aufgegriffen und weiter verfeinert, bzw. wurden weitere räumliche Untersuchungsschwerpunkte definiert. Nach Umsetzung (z. B. Umsetzung des Park- und des Terminalkonzeptes im Innenstadtbereich) wurde im Jahr 2010 eine vertiefende Untersuchung zum Touristenbusverkehr in der Landeshauptstadt durchgeführt. Folgende räumliche Schwerpunkte wurden dabei betrachtet:

- Hauptbahnhof (Nordseite Stadtrundfahrthaltestellen)
- Neuer Garten (Cecilienhof)
- Park Sanssouci Bereich Historische Mühle
- Park Sanssouci Bereich Neues Palais
- Lustgarten/Hafen
- Krongut
- Schiffbauergasse
- Neuer Markt
- Park Babelsberg und Filmpark Babelsberg

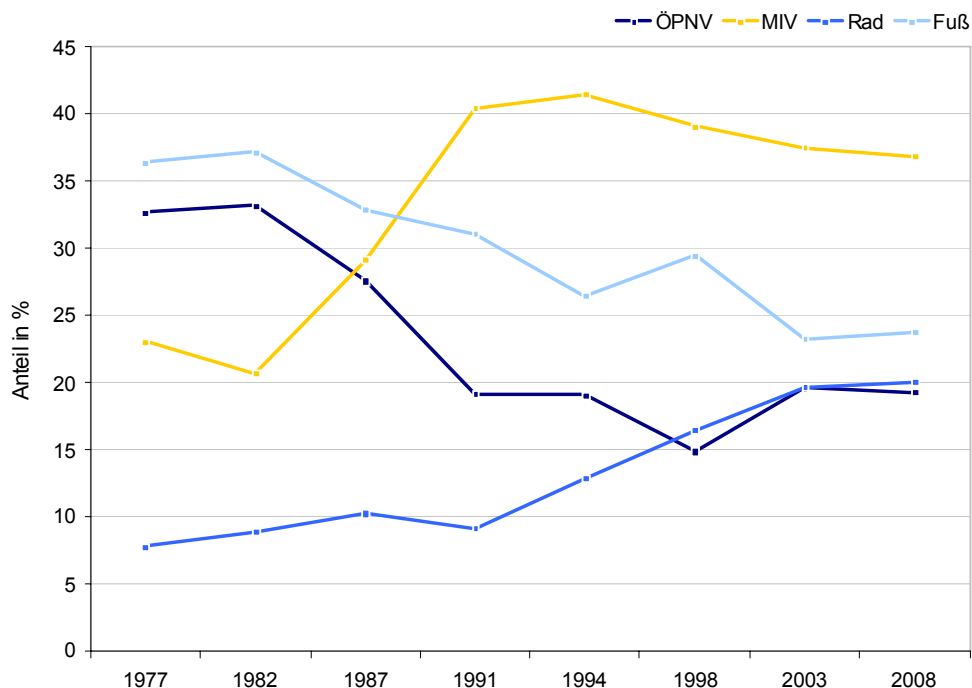
Für diese Bereiche wurden Schwachstellenanalysen durchgeführt und Maßnahmen benannt.

## **2.4 Verkehrsnachfrage im Personenverkehr**

Eine wesentliche Grundlage für die Verkehrsplanung bilden aktuelle Informationen zum Verkehrsverhalten der Bevölkerung. Seit 1977 wird in der Landeshauptstadt Potsdam in regelmäßigen Abständen eine repräsentative

Verkehrsbefragung durchgeführt. Die letzte Befragung fand im Jahr 2008 statt und ermöglicht eine detaillierte Analyse zu den Entwicklungen im Personenverkehr bis 2008 (vgl. SrV 2008)<sup>26</sup>.

Insgesamt werden durch die Potsdamer Bevölkerung an einem durchschnittlichen Werktag rd. 460.000 Ortsveränderungen<sup>27</sup> durchgeführt. Die Zahl der Ortsveränderungen hat sich aufgrund der zunehmenden Einwohnerzahl seit 2003 um rd. 3 % erhöht.



**Abb. 12** Entwicklung des Modal Split in Potsdam im Gesamtverkehr (ohne Fußwege <5 min)<sup>28</sup>

Die Abb. 12 zeigt die Veränderung des Potsdamer Modal Split von 1977 bis 2008 im Gesamtverkehr<sup>29</sup>.

Die Aufteilung des werktäglichen Personenverkehrs auf die einzelnen Verkehrsmittel zeigt, dass im Jahr 2008 rd. 37 % der Fahrten im motorisierten Individualverkehr und rd. 63 % der Fahrten und Wege mit dem Umweltverbund (Fuß, Rad, ÖV) durchgeführt wurden.

<sup>26</sup> Technische Universität Dresden, Hrsg. (2009): Endbericht zur Verkehrserhebung „Mobilität in Städten – SrV 2008“ in Potsdam, Dresden.

<sup>27</sup> Bei 3,0 Wegen pro Tag und 152.966 Einwohnern im Jahr 2008.

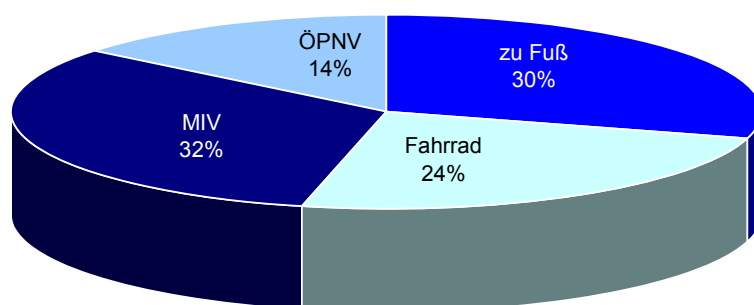
<sup>28</sup> [http://www.potsdam.de/cms/dokumente/10040047\\_668167/eb0a52fb/SRV08vergleich.pdf](http://www.potsdam.de/cms/dokumente/10040047_668167/eb0a52fb/SRV08vergleich.pdf).

<sup>29</sup> Der Gesamtverkehr setzt sich gemäß SrV aus dem Potsdamer Binnenverkehr (Quelle- und Ziel der Ortsveränderung liegen innerhalb der Stadtgrenzen) und dem aus- und einströmenden Quell-Ziel-Verkehr (Wohnbevölkerung Potsdams, deren Ziel außerhalb der Stadtgebietsfläche liegt) zusammen.



Neben der deutlichen Zunahme der Fahrten im motorisierten Individualverkehr zu Beginn der neunziger Jahre ist gleichzeitig ein deutlicher Zuwachs an Fahrten mit dem Fahrrad festzustellen. Der Fahrradanteil am Gesamtverkehr betrug 2008 rd. 20 %.

Bei der Betrachtung der Potsdamer Verkehrsmittelanteile im Binnenverkehr<sup>30</sup> (vgl. Abb. 13) zeigt sich gegenüber dem Gesamtverkehr ein hoher Anteil des Umweltverbundes (68 % gegenüber 32 % MIV). Dies ist u. a. darauf zurückzuführen, dass im Binnenverkehr, insbesondere auf kürzeren Wegen, verstärkt das Fahrrad genutzt wird oder die Wege zu Fuß zurückgelegt werden und innerhalb der Stadt eine gute ÖPNV-Erschließung besteht.



**Abb. 13** Modal Split 2008 in Potsdam im Binnenverkehr (Quelle: SrV 2008)

---

<sup>30</sup> Verkehr, der nur innerhalb der Stadtgrenzen durch die Potsdamer Bevölkerung durchgeführt wird.



## 2.5 Verkehrsbelastungen

### 2.5.1 Verkehrsbelastung im Hauptverkehrsstraßennetz

Die Karte 6 zeigt die Verkehrsbelastung im Hauptverkehrsstraßennetz an einem durchschnittlichen Werktag im Jahr 2010. Besonders hoch sind die Kfz-Belastungen auf den Potsdamer Verbindungsstraßen ins Umland und nach Berlin. Eine Besonderheit des Potsdamer Straßennetzes ist die Konzentration der Kfz-Verkehrströme auf der Humboldtbrücke und der Langen Brücke mit entsprechend hohen Verkehrsbelastungen auch auf den zuführenden Hauptnetzstraßen.

Die Karte 7 zeigt die Kfz-Verkehrsbelastung aufgeteilt nach räumlichen Verkehrsarten. In grüner Farbe sind die Verkehrsrelationen im Binnenverkehr, d.h. Relationen, deren Quelle und Ziel innerhalb Potsdams liegen. Der Verkehr ins Umland und nach Berlin ist in der Farbe Orange dargestellt und der Durchgangsverkehr in Rot (vgl. Abb. 14).

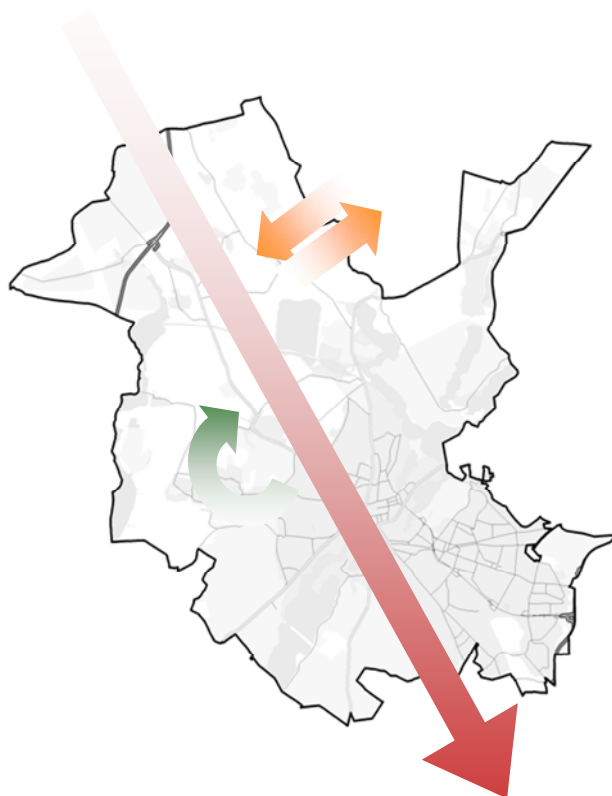


Abb. 14 Prinzip der räumlichen Verkehrsarten

Der Anteil des Durchgangsverkehrs im Stadtstraßensystem der Landeshauptstadt ist gering. Eine Ausnahme bilden die Autobahnabschnitte, welche die Stadtgebietsfläche tangieren. Dies betrifft die BAB A10 westlicher Berliner Ring im Nordosten und die BAB A115 im Südwesten. Hier zeigt sich

ein hoher Anteil an Durchgangsverkehr insbesondere auf der BAB A115 von und nach Berlin.<sup>31</sup>

Die Fahrleistung im Hauptverkehrsstraßennetz der Stadt Potsdam betrug im Jahr 2010 rd. 2.241.000 Fzgkm/Tag. Davon entfallen auf die Autobahnabschnitte der BAB A115 und der BAB A10 täglich rd. 12 % der Fahrleistung<sup>32</sup>. Die Fahrleistung auf dem Potsdamer Straßennetz ohne Autobahnen beträgt ca. 1,9 Mio. Fzgkm/Tag.

## 2.5.2 Verkehrsbelastung im Netz des ÖPNV

Die Karte 8 zeigt die Verkehrsbelastung im ÖPNV-Netz an einem durchschnittlichen Werktag im Jahr 2010, getrennt nach Verkehrsmitteln. Die höchsten Verkehrsbelastungen werden im Straßenbahnnetz erreicht. Deutlich zeigt sich die Bündelung der Verkehre im Bereich der Innenstadt, vor allem am Hauptbahnhof, dem wichtigsten Verkehrsknotenpunkt in Potsdam.

Die Karte 9 zeigt die Belastung des ÖPNV-Netzes nach räumlichen Verkehrsarten. Dabei ist festzustellen, dass das Straßenbahn- und Bussystem überwiegend im Binnenverkehr genutzt wird. Die S- und die Regionalbahn dienen vornehmlich dem Quell-Ziel-Verkehr in Richtung Berlin. Die Bahn- und Regionalbusverbindungen ins Potsdamer Umland sind gering belastet und auch der Anteil des Durchgangsverkehrs ist niedrig.

Die Abb. 15 zeigt die Aufteilung der werktäglichen Verkehrsleistung auf die verschiedenen Verkehrsmittel des ÖV für das Jahr 2010. Die höchsten Werte werden im Busverkehr und im Straßenbahnverkehr erreicht.

---

<sup>31</sup>Die Durchgangsverkehre auf den Autobahnabschnitten schneiden die Grenzgebiete der Landeshauptstadt und sind somit faktisch nicht dem stadtquerenden Durchgangsverkehr zuzurechnen.

<sup>32</sup>Die Angaben der Fahrleistung beziehen sich hierbei auf den Durchschnittlich Täglichen Verkehr (DTV) der Stadt Potsdam.

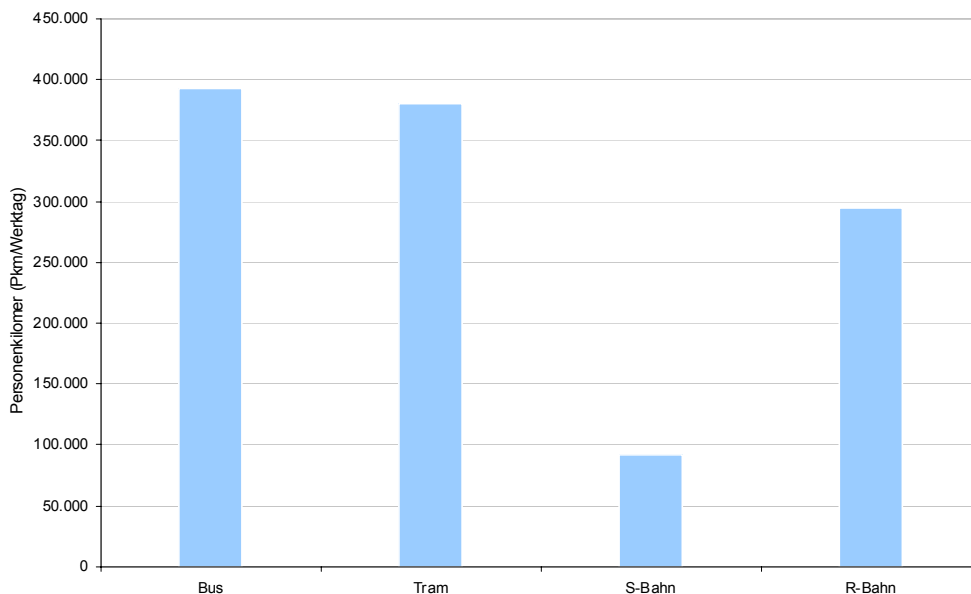


Abb. 15 Fahrleistung des Potsdamer ÖPNV im Jahr 2010 (Pkm/Werktag)

## 2.6 Wirkungsanalysen

### 2.6.1 Erreichbarkeiten im ÖPNV und Straßenverkehr

Für die Ableitung von Kennwerten zur Erreichbarkeit der Potsdamer Innenstadt werden Reisezeitmatrizen herangezogen. Die Aufbereitung der Reisezeiten erfolgte zwischen allen Statistischen Bezirken (einschließlich der Anbindungen über das Nebenstraßennetz) und der Potsdamer Innenstadt.

Für den Straßenverkehr werden die Reisezeiten aus belasteten Netzen ermittelt, d. h., die auf den einzelnen Straßenabschnitten erreichbaren durchschnittlichen Fahrzeiten sind abhängig vom jeweiligen Auslastungsgrad. Darüber hinaus werden stadträumlich differenzierte mittlere Zu- und Abgangszeit zum Fahrzeug bei Beginn und am Ende der Fahrt sowie eine Parksuchzeit im Zielgebiet berücksichtigt (vgl. Anhang 3).

Für den Öffentlichen Personennahverkehr werden, neben den Zu- und Abgangszeiten zur Haltestelle, die mittleren Fahrzeiten je Verkehrsmittel und die Umsteige- und Umsteigewartezeiten in die Ermittlung der durchschnittlichen Reisezeiten einbezogen.

Die Karte 10 zeigt die Erreichbarkeit der Potsdamer Innenstadt im Hauptverkehrsstraßennetz. Die benötigte Reisezeit, um die Innenstadt aus den verschiedenen Stadtgebieten zu erreichen, beträgt höchstens 35 Minuten.

Die Erreichbarkeit der Potsdamer Innenstadt mit öffentlichen Verkehrsmitteln zeigt die Karte 11. Aufgrund der längeren Zugangszeiten sowie der

notwendigen Haltezeiten für den Fahrgastwechsel, vor allem bei dichter Haltestellenfolge, ergeben sich längere Fahrzeiten.

Mit zunehmender Entfernung von der Innenstadt nimmt die benötigte Reisezeit zu. In einigen Stadtrandlagen (z. B. Drewitzer Nuthewiesen, Kartzow oder Paaren) werden für die Fahrt in die Innenstadt mit öffentlichen Verkehrsmitteln 35 Minuten und mehr benötigt.

## 2.6.2 Lärmbelastung im Hauptverkehrsstraßennetz

Für das Hauptverkehrsstraßennetz und das Schienennetz der Straßenbahn im Stadtgebiet der Landeshauptstadt Potsdam werden die Lärmimmissionen berechnet, in eine Datenbank mit allen Berechnungsergebnissen übernommen, die Ergebnisse kartografisch aufbereitet und in Lärmimmissionskarten dargestellt.

Die durch den Kfz- und Straßenbahnverkehr verursachte Lärmbelastung kann der Karte 12 und der Karte 13 entnommen werden. Hier sind die Lärmmittelungspegel an der Straßenrandbebauung für den Tag (6-22 Uhr) und für die Nacht (22-6 Uhr) dargestellt. Von der Bund-Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) wurde im Rahmen der Umgebungslärmkartierung die Einführung von Ziel- und Prüfwerten gefordert. Das Land Brandenburg hat in seiner Lärmbekämpfungsstrategie die Richtwerte für den Nachtzeitraum von 55 dB(A) und für den Tageszeitraum von 65 dB(A) definiert<sup>33</sup>.

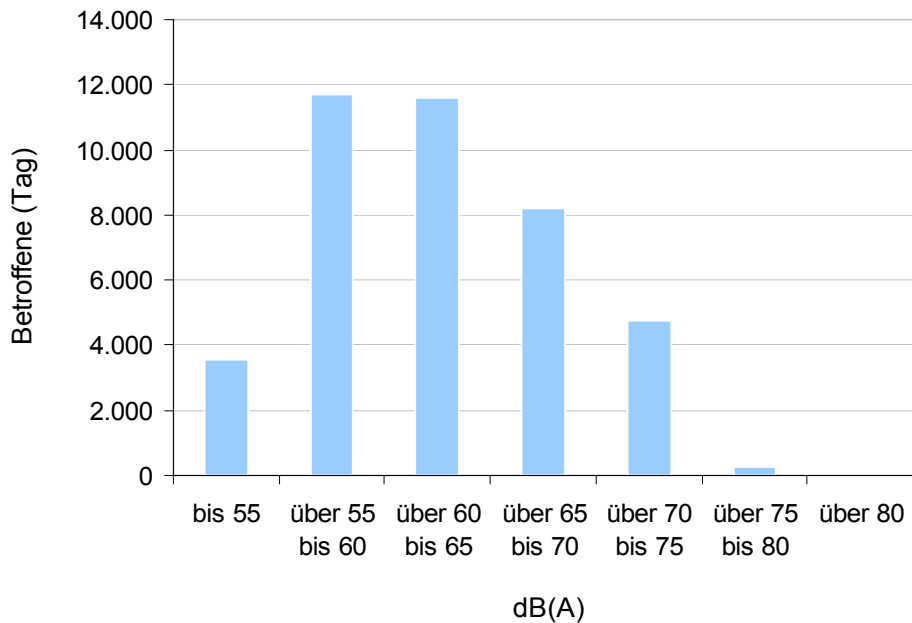
Insbesondere an Straßenabschnitten mit enger und geschlossener Bebauung sowie hoher Verkehrsbelastung sind hohe Lärmwerte zu verzeichnen. Werte über 70 dB(A) am Tag werden in der Zeppelinstraße, der Breiten Straße bzw. der Großbeerenstraße erreicht. In den Nachtstunden liegt die Lärmbelastung im überwiegenden Teil des Hauptverkehrsstraßennetzes über 55 dB(A)

Die Abb. 16 zeigt die Zahl der vom Straßenverkehrslärm betroffenen Anwohner an Hauptverkehrsstraßen. Der überwiegende Teil ist am Tag Lärmbelastungen zwischen 55-65 dB(A) ausgesetzt.

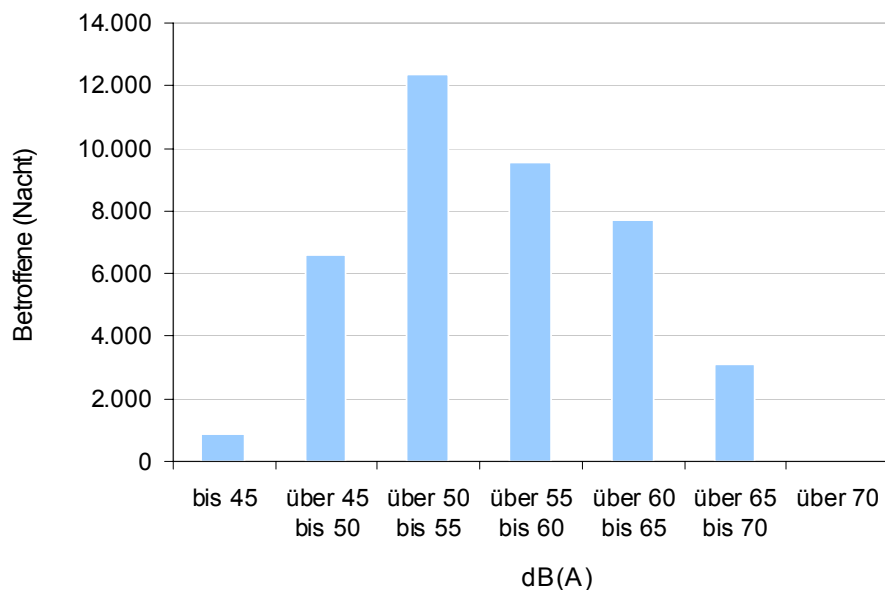
In den Nachtstunden sind rd. 20.000 Potsdamer von der Zielwertüberschreitung (>55 dB(A)) betroffen.

---

<sup>33</sup> [http://www.mugv.brandenburg.de/cms/media.php/lbm1.a.2328.de/strat\\_ap.pdf](http://www.mugv.brandenburg.de/cms/media.php/lbm1.a.2328.de/strat_ap.pdf)



**Abb. 16** Zahl der vom Straßenverkehrslärm betroffenen Anwohner an Hauptverkehrsstraßen 2010 (Tag)



**Abb. 17** Zahl der vom Straßenverkehrslärm betroffenen Anwohner an Hauptverkehrsstraßen 2010 (Nacht)

Detaillierte Untersuchungen zum Verkehrslärm und zu Maßnahmen zur Reduzierung der Belastungen sind im Rahmen der Lärmaktionspläne der Stadt Potsdam von 2008 und 2011 geführt worden.

### 2.6.3 Luftschadstoffbelastung

Feinstaub (PM<sub>10</sub>) bezeichnet die Masse aller im Gesamtstaub enthaltenen Partikel, deren aerodynamischer Durchmesser kleiner als 10 µm ist. Er kann natürlichen Ursprungs sein (beispielsweise als Folge von Bodenerosion) oder durch menschliches Handeln hervorgerufen werden. Feinstaub entsteht aus Energieversorgungs- und Industrieanlagen, bei der Metall- und Stahlerzeugung und beim Umschlagen von Schüttgütern. In Potsdam stellen der Straßenverkehr mit seinen Auspuff- und Nichtauspuffemissionen (Aufwirbelung, Reifen- bzw. Bremsabrieb) sowie die Kleinf Feuerungsanlagen die größten Emittenten dar.<sup>34</sup>

Untersuchungen der Weltgesundheitsorganisation haben das verstärkte Auftreten von Atemwegs- und Herz-Kreislaufkrankungen bei hoher Feinstaubkonzentration nachgewiesen. Personen mit bereits bestehenden Erkrankungen sind besonders anfällig (z. B. Asthma-Erkrankungen). Studien ergaben eine messbare Verringerung der Lebenserwartung bei hohen Feinstaubkonzentrationen.

Hauptquelle des Schadstoffs Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) sind Verbrennungsvorgänge in Industrie- und Energieerzeugungsanlagen sowie der Straßenverkehr. In Potsdam stellt Letzterer sogar den Hauptemittenten dar. Dabei wird Stickstoffdioxid entweder direkt z. B. über den Auspuff emittiert oder durch Oxidationsprozesse aus dem ausgestoßenen Stickstoffmonoxid (NO) in NO<sub>2</sub> umgewandelt. Stickstoffdioxid greift die Atemschleimhäute an und beeinträchtigt die Atemwegsfunktionen. Zusammen mit Kohlenwasserstoffen sind Stickstoffoxide für die sommerliche Ozonbildung (O<sub>3</sub>) verantwortlich. Außerdem sind sie an der Überdüngung (Versauerung) von Böden und Gewässern beteiligt. Ebenfalls unter Beteiligung von Stickstoffoxiden entstehen im Winterhalbjahr Ammoniumnitratpartikel (NH<sub>4</sub>NO<sub>3</sub>), die auch zur Feinstaubbelastung beitragen.

Aus diesem Grund wurden durch die EU Richtlinien zur Reduzierung der Luftschadstoffbelastung erlassen, welche durch die Bundesimmissionschutzverordnung (BImSchV) und das Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) in deutsches Recht umgesetzt wurden.

---

<sup>34</sup>Landeshauptstadt Potsdam, Hrsg. (2011): Luftreinhalte- und Qualitätsplan für die Landeshauptstadt Potsdam (Fortanschreibung 2010-2015), Entwurf, Seite 37-38, Potsdam.

Schadstoff	Schutzgut	Grenzwert [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]	Mittelungs- zeitraum	Überschreitungs- häufigkeit	Grenzwert einzuhalten ab
NO <sub>2</sub>	Gesundheit	200	Stundenmit- telwert	18 Stunden / Kalen- derjahr	01.01.2010
		40	Jahresmit- telwert		
Partikel (PM10)		50	Tagesmittel- wert	35 Tage / Kalender- jahr	01.01.2005
		40	Jahresmit- telwert		

**Tab. 2 Grenzwerte der Luftschadstoffbelastung (PM10 und NO<sub>2</sub>) gemäß der 39. BImSchV**

Die Tab. 2 zeigt die Grenzwerte für PM10 und NO<sub>2</sub>. Die Belastung durch Luftschadstoffe im Hauptverkehrsstraßennetz 2010 wurde im Rahmen der Erstellung des Luftreinhalte- und Qualitätsplans für Potsdam<sup>35</sup> ermittelt und ist in der Karte 14 und der Karte 15 dargestellt. Berechnet werden der Jahresmittelwert für NO<sub>2</sub> und die Überschreitungstage für PM10.

Belastungsschwerpunkte bilden Abschnitte der Behlertstraße, der Breite Straße, der Zeppelinstraße und der Großbeerenstraße (vgl. Tab. 3). Die im Luftreinhalte- und Aktionsplan 2007 ermittelten Überschreitungen der Jahresmittelwerte für PM10 und NO<sub>2</sub> bzw. die Gefahr der PM10-Tagesmittelüberschreitung an 35 Tagen im Jahr sind in der Leipziger Straße und der Kurfürstenstraße nicht mehr zu verzeichnen. Grund hierfür ist vor allem die in der Leipziger Straße eingerichtete Einbahnstraßenführung, welche zu einer deutlichen Reduzierung der Verkehrsmenge führte. Die innerstädtische Kurfürstenstraße profitiert ebenfalls von einer Verkehrsabnahme.

Hinsichtlich der PM10-Belastung ist in Potsdam generell keine Überschreitung des Grenzwertes von 40  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  im Jahresmittel mehr zu verzeichnen. An fünf Abschnitten wird aber eine Tagesgrenzwertüberschreitung an mehr als 35 Tagen im Kalenderjahr erreicht (vgl. Tab. 3).

<sup>35</sup> Landeshauptstadt Potsdam, Hrsg. (2011): Luftreinhalte- und Qualitätsplan für die Landeshauptstadt Potsdam (Fortschreibung 2010-2015), Potsdam.

Nr.	Straße	Überschreitungs- tage 2010	Jahresmittelwert 2010	
		PM10 >50 µg/m <sup>3</sup> am Tag	PM10 (µg/m <sup>3</sup> )	NO <sub>2</sub> (µg/m <sup>3</sup> )
1	Zeppelinstraße (zwischen Geschwister-Scholl-Straße und Nansenstraße)	45	32,4	45,5
2	Zeppelinstraße (Höhe Schillerplatz)	37	30,4	41,7
3	Breite Straße (zwischen Schopenhauerstraße und Dortustraße)	54	34,7	47,0
4	Breite Straße (zwischen Dortustraße und Schloßstraße)	40	31,2	41,7
5	Behlertstraße (zwischen Berliner Straße und Kur- fürstenstraße)	41	31,6	42,4
6	Großbeerenstraße (zwischen Jahnstraße und Horstweg)	28	27,9	40,7

**Tab. 3 Jahresmittelwerte der Belastungsschwerpunkte im Jahr 2010**

In Abstimmung mit dem Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz Brandenburg (LUGV) wurden die kritischen Straßenbereiche ausgewählt und einer Betroffenheitsanalyse unterzogen (Abschnitte mit einem Tagesmittelwert für PM10 > 50 µg/m<sup>3</sup> an mehr als 35 Tagen oder einem Jahresmittelwert für NO<sub>2</sub> > 40 µg/m<sup>3</sup> – Analyse Stand 2010). Die Tab. 4 zeigt die ermittelten Straßenbereiche mit der Zahl der betroffenen Personen (Einwohner, Beschäftigte, Auszubildende), die sich nicht nur vorübergehend, sondern regelmäßig im Bereich der hoch belasteten Straßenabschnitte aufhalten.



Nr.	Straßenabschnitt	Betroffene Personen			
		Einwohner <sup>1</sup>	Beschäftigte <sup>2</sup>	Auszubildende <sup>3</sup>	Teilsumme
1	Zeppelinstraße (zwischen Geschwister-Scholl-Straße und Nansenstraße)	170	30	327	527
2	Zeppelinstraße (Höhe Schillerplatz)	90	20	0	110
3	Breite Straße (zwischen Schopenhauerstraße und Dortustraße)	130	100	0	230
4	Breite Straße (zwischen Dortustraße und Schloßstraße)	30	180	16	226
5	Behlertstraße (zwischen Berliner Straße und Kurfürstenstraße)	160	150	122	432
6	Großbeerenstraße (zwischen Jahnstraße und Horstweg)	130	40	0	170
<b>Summe der Betroffenen im Überschreitungsgebiet</b>		<b>710</b>	<b>520</b>	<b>465</b>	<b>1.695</b>
<sup>1</sup> Abschätzung der Einwohnerzahl aus der zur Straße gerichteten Wohnungsanzahl durch Vor-Ort-Begehung und unter Zuhilfenahme der mittleren Haushaltsgröße des jeweiligen Stadtteils 2010 (vgl. Landeshauptstadt Potsdam, Hrsg. (2011): Stadtteile im Blick 2010, Statistischer Informationsdienst 4/2011, Potsdam.					
<sup>2</sup> Abschätzung der Zahl der Beschäftigten anhand der Nutzungsstruktur der zur Straße gerichteten Gebäudeseiten					
<sup>3</sup> Anzahl der Schüler und Berufsschüler (Stand: 2009)					

**Tab. 4 Abschätzung der Betroffenheiten in den Belastungsschwerpunkten**

## 2.6.4 CO<sub>2</sub>-Emissionen

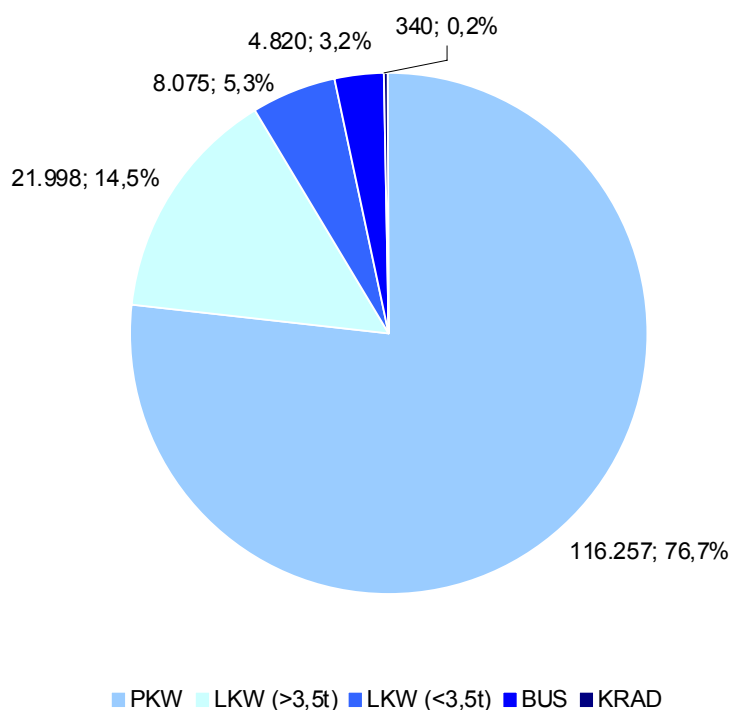
Im Rahmen der Erstellung des Potsdamer Klimaschutzkonzeptes<sup>36</sup> wurde eine aktuelle CO<sub>2</sub>-Bilanz für den Verkehrsbereich erarbeitet. Dabei wurde

<sup>36</sup> Landeshauptstadt Potsdam, Hrsg. (2010): Gutachten zum integrierten Klimaschutzkonzept 2010, Potsdam.

das Hauptaugenmerk auf den Straßenverkehr gelegt, da dieser in den Städten der Hauptverursacher der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrssektor ist.<sup>37</sup>

Die Bilanzierung des Klimagas-Ausstoßes des Straßenverkehrs erfolgte dabei nach dem Territorialprinzip. Somit sind alle im Stadtgebiet der Landeshauptstadt Potsdam anfallenden CO<sub>2</sub>-Emissionen des Straßenverkehrs mit erfasst.

Die Abb. 18 zeigt die Aufteilung der CO<sub>2</sub>-Emissionen des Straßenverkehrs in Potsdam des Jahres 2008 nach Fahrzeugarten. Dargestellt sind die Anteile der Emissionen aus fossilen Brennstoffen. Insgesamt wurden 2008 im Straßenverkehr rd. 151.500 Tonnen CO<sub>2</sub> emittiert. Der größte Anteil entfällt dabei auf den Pkw-Verkehr mit rd. 80 %.



**Abb. 18** CO<sub>2</sub>-Emissionen aus fossilen Brennstoffen des Potsdamer Straßenverkehrs im Jahr 2008 in t/a und Prozent<sup>38</sup>

<sup>37</sup>Rd. 80 % der verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen wird in Deutschland durch den Straßenverkehr erzeugt (vgl. [http://ec.europa.eu/transport/publications/statistics/doc/2009\\_energy\\_transport\\_figures.pdf](http://ec.europa.eu/transport/publications/statistics/doc/2009_energy_transport_figures.pdf), S.212 f.).

<sup>38</sup>Landeshauptstadt Potsdam, Hrsg. (2010): Gutachten zum integrierten Klimaschutzkonzept 2010, S.119, Potsdam.

## 2.7 Zusammenfassung der Analyseergebnisse

Seit der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans im Jahre 2001 wurde eine Reihe wichtiger Maßnahmen in der Landeshauptstadt Potsdam umgesetzt. Dazu zählen insbesondere die Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes.

Die Umsetzung der Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs hat zu einer weiteren Zunahme des Radverkehrsanteils insbesondere im Potsdamer Binnenverkehr geführt. Rund ein Viertel aller Fahrten und Wege werden heute im Binnenverkehr der Stadt Potsdam mit dem Fahrrad durchgeführt. Auch der Anteil des ÖPNV konnte nach einem Rückgang in den neunziger Jahren wieder gesteigert und stabilisiert werden (vgl. Punkt 2.4).

Aufgrund des Anstiegs der Einwohner- und Beschäftigtenzahl und der Eingemeindung von 7 Gemeinden hat die Zahl der Personenfahrten und -wege im Stadtgebiet zwar zugenommen, der Anteil der Fahrten mit dem Kfz ist jedoch seit 2001 leicht rückläufig. Ein Grund für diese Entwicklung ist die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung im Stadtgebiet, die insbesondere im Berufsverkehr die Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes begünstigt.

Hinsichtlich der Luftschadstoffbelastung durch den Straßenverkehr ist in den letzten Jahren keine spürbare Verbesserung festzustellen. In den bekannten Belastungsschwerpunkten, wie Behlertstraße, Breite Straße, Zepelinstraße und Großbeerenstraße werden nach wie vor hohe Werte erreicht und die Grenzwerte teilweise nicht eingehalten.

Die im Luftreinhalte- und Aktionsplan 2007 ermittelten Überschreitungen der Jahresmittelwerte für PM<sub>10</sub> und NO<sub>2</sub> bzw. die Gefahr der PM<sub>10</sub>-Tagesmittelüberschreitung an 35 Tagen im Jahr sind in der Leipziger Straße und der Kurfürstenstraße nicht mehr zu verzeichnen. Hinsichtlich der PM<sub>10</sub>-Belastung wurde in den letzten Jahren keine Überschreitung des Grenzwertes von 40 µg/m<sup>3</sup> im Jahresmittel festgestellt.

An fünf Abschnitten wird aber eine Tagesgrenzwertüberschreitung an mehr als 35 Tagen im Kalenderjahr erreicht. Die im Luftreinhalte- und Aktionsplan 2007 ermittelten Überschreitungen der Jahresmittelwerte für PM<sub>10</sub> und NO<sub>2</sub>, bzw. die Gefahr der PM<sub>10</sub>-Tagesmittelüberschreitung an 35 Tagen im Jahr, traten in der Leipziger Straße und der Kurfürstenstraße nicht mehr auf.

Grund hierfür sind die verkehrsorganisatorischen Maßnahmen in der Leipziger Straße mit der Einbahnstraßenführung, welche zu einer deutlichen Reduzierung der Verkehrsbelastung führte.

Die CO<sub>2</sub>-Emissionen wurden bereits im Klimaschutzkonzept für die Landeshauptstadt für das Jahr 2008 ausgewiesen. Hier zeigt sich, dass der Großteil der fossilen CO<sub>2</sub>-Emissionen im Straßennetz durch den Pkw-Verkehr erzeugt wird.

## 3 Entwicklung der Mobilität und des Verkehrssystems bis 2025

### 3.1 Grundlagen der Prognosen bis 2025

#### 3.1.1 Flächennutzungsplan

Eine wesentliche Grundlage der Verkehrsentwicklungsplanung bildet der aktuelle Flächennutzungsplanentwurf der Landeshauptstadt Potsdam. Die im Flächennutzungsplan bzw. seinen Änderungen und Ergänzungen beschlossenen Leitsätze und einzelnen Planungsmaßnahmen für die Entwicklung des Verkehrs finden ihre Berücksichtigung im Stadtentwicklungskonzept Verkehr. Sie sind Bestandteil der Sockelmaßnahmen bzw. der Szenarien für den Zeitraum bis 2025.<sup>39</sup>

#### 3.1.2 Einwohner

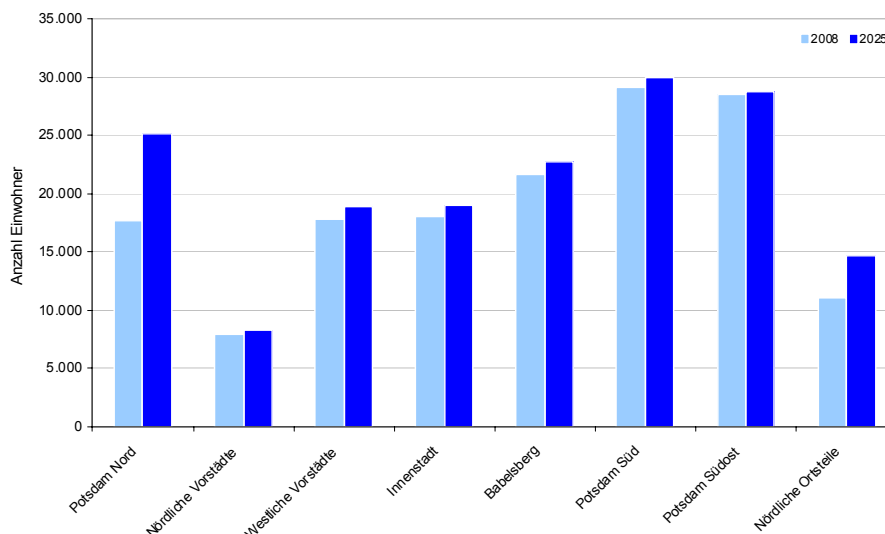
Die Grundlage der Verkehrsprognose für das Jahr 2025 bildet die aktuelle Potsdamer Bevölkerungsprognose<sup>40</sup>. Für das Potsdamer Umland und Berlin liegen aktuelle Daten aus der gemeinsamen Verkehrsprognose der Länder Berlin und Brandenburg vor.

Für Potsdam wird bis zum Jahr Prognosejahr 2025 ein weiteres Bevölkerungswachstum, insbesondere durch Wanderungsbewegungen, erwartet. Insgesamt wird ein Bevölkerungsanstieg um rd. 10 % gegenüber dem Jahr 2008 auf ca. 167.600 Einwohner bis zum Jahr 2025 in Potsdam angenommen. Vor allem der Potsdamer Norden mit seinen Entwicklungs- und Neubaugebieten profitiert durch den Zuzug von Neu-Potsdamern (vgl. Karte 16). Aber auch die südlich gelegenen Stadtbezirke weisen wieder einen Bevölkerungszuwachs auf (vgl. Abb. 19).

---

<sup>39</sup> Landeshauptstadt Potsdam, Flächennutzungsplan, Beschluss über die Auslegung des Entwurfs des Flächennutzungsplanes für die Landeshauptstadt vom 05.03.2008

<sup>40</sup> Landeshauptstadt Potsdam, Bereich Statistik und Wahlen, Hrsg. (2010): Bevölkerungsprognose 2009 bis 2030 nach Sozialräumen der Landeshauptstadt Potsdam, Potsdam.



**Abb. 19** Einwohnerentwicklung bis 2025 nach Stadtbezirken in Potsdam

### 3.1.3 Erwerbstätigkeit

Durch den Fachbereich für Statistik und Wahlen der Stadtverwaltung Potsdam wurden aktuelle Daten zur Entwicklung der Erwerbstätigkeit und der Einzelhandelsflächen bis zum Jahr 2025 zur Verfügung gestellt. Die Karte 17 zeigt die zukünftige Verteilung und Entwicklung der Erwerbstätigen am Arbeitsort für das Jahr 2025. Analog zur Einwohnerentwicklung wird eine kontinuierliche Steigerung der Erwerbstätigenzahlen angenommen.

Davon profitieren insbesondere die Gebiete Golm (Potsdam Nord), Brauhausberg Nord (Innenstadt) und Medienzentrum (Babelsberg). Insgesamt wird für die Landeshauptstadt Potsdam eine Steigerung der Erwerbstätigenzahl bis 2025 um rd. 20 % auf ca. 124.600 erwartet.

### 3.1.4 Weitere verkehrsrelevante Strukturdaten

Wie bereits unter Punkt 2.2.5 erwähnt, beeinflussen auch weitere Strukturdaten das Verkehrsaufkommen und die Verkehrsverteilung in der Landeshauptstadt Potsdam.

Neben der Entwicklung der Schüler- und Studentenzahlen sind die Verteilung und die Entwicklung von Einzelhandelsflächen von besonderer Bedeutung für das Verkehrsgeschehen. Die Karte 18 zeigt die Entwicklung der Einzelhandelsflächen in Potsdam. Für die Landeshauptstadt Potsdam wird eine Zunahme der Einzelhandelsflächen um rd. 11 % auf 290.000 m<sup>2</sup> angenommen. Diese Erweiterungen konzentrieren sich im Bereich Zeppelinstraße und in der „Barocken Stadterweiterung“.

## 3.2 Untersuchung verschiedener Entwicklungsszenarien

Szenarien sollen mögliche Handlungsspielräume für unterschiedliche Ansätze der Verkehrspolitik aufzeigen. Szenarien im Rahmen einer Verkehrsentwicklungsplanung sind als ein Bündel von sich ergänzenden und gegenseitig unterstützenden Maßnahmen unterschiedlicher Art zu verstehen, die auf die künftige Verkehrsentwicklung maßgebliche Wirkungen ausüben.

Die Wirkungen werden mit entsprechenden Modellen berechnet, teilweise aber auch quantitativ und qualitativ abgeschätzt und bewertet. Dabei werden alle verfügbaren und geeigneten Erfahrungen und Untersuchungen einbezogen.

Bestimmte Maßnahmen sind in der kritischen Diskussion, insbesondere die Maßnahmen zur Erweiterung des Straßennetzes. Diese sollen nur noch im begrenzten Maße durchgeführt werden. Im Gegensatz dazu haben geeignete Maßnahmen zur nachhaltigen Reduzierung des Kfz-Verkehrs, insbesondere aus Gründen der Luftreinhaltung und Lärminderung, an Bedeutung gewonnen.

Im Szenario der Fortschreibung des VEP 2001 (nachfolgend Szenario Fortschreibung genannt) werden zunächst die im Verkehrsentwicklungsplan 2001 geplanten, aber noch nicht vollständig realisierten Maßnahmen (z. B. Radverkehrskonzept) bzw. die gegenwärtig diskutierten Maßnahmen (z. B. ISES und Havelspange) unter den neuen Rahmenbedingungen eines Prognosehorizonts 2025 bewertet. In Abhängigkeit von den verkehrlichen Wirkungen aber auch Folgewirkungen hinsichtlich Luftschadstoff- und Lärmbelastung wird dann über die Notwendigkeit der in der Diskussion befindlichen Maßnahmen entschieden.

Das Szenario Nachhaltige Mobilität 2025 konzentriert sich auf Maßnahmen einer nachhaltigen umwelt- und klimaschonenden Mobilität. In diesem Szenario werden vorrangig Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes, z. B. Infrastrukturmaßnahmen des ÖPNV, aber auch dazu notwendige restriktive Maßnahmen in Bezug auf den motorisierten Individualverkehr berücksichtigt und entsprechende alternative Mobilitätsangebote, hinsichtlich ihrer Wirkungen bewertet. Dabei finden auch die Maßnahmen des Potsdamer Klimaschutzkonzeptes<sup>41</sup> Berücksichtigung.

---

<sup>41</sup> Landeshauptstadt Potsdam, Hrsg. (2010): Gutachten zum integrierten Klimaschutzkonzept 2010, Potsdam.

Das sogenannte Basisszenario dient dem Vergleich der Szenarien hinsichtlich ihrer Wirkungen und enthält nur die bereits umgesetzten bzw. derzeit in der Umsetzung befindlichen Maßnahmen.

Die Entwicklung der verkehrsrelevanten Strukturdaten bis 2025 und der allgemeinen Rahmenbedingungen (z. B. Kostenentwicklung) gehen in allen Szenarien in gleicher Weise ein. Insoweit können die verkehrlichen Wirkungen der einzelnen Maßnahmen Szenarien sachgerecht bewertet und miteinander verglichen werden.



**Abb. 20 Übersicht über die verschiedenen Entwicklungsszenarien (mit Maßnahmenbeispielen)**

Die Tab. 5 zeigt in einer Übersicht die in den verschiedenen Szenarien bewerteten Maßnahmen.

In den Szenarien nicht untersucht und somit nicht in der Tabelle enthalten ist der geplante Umbau der Behlertstraße zu einem 3-streifigen Fahrbahnquerschnitt mit 2-Richtungsverkehr zwischen Berliner Straße und Man-



gerstraße. Dieser Umbau dient der Entlastung der Hans-Thoma-Straße und der östlichen Gutenbergstr. um ca. 50 % mit einer entsprechenden Mehrbelastung der Behlertstraße. Die Wirkung ist örtlich sehr begrenzt, das zurzeit laufende B-Planverfahren wird eine endgültige Entscheidung zu dieser Maßnahme bringen. Ebenso wurde der Rückbau der Konrad-Wolf-Allee im Wohngebiet Drewitz nicht untersucht. Diese Maßnahme entstand erst nach Berechnung der Netze im Rahmen des Projektes Gartenstadt Drewitz. Beide Maßnahmen werden aber Planungsbestandteil bei der weiteren Entwicklung der Straßeninfrastruktur sein.

Maßnahmenpakete	Szenarien 2025			Maßnahmen
	Basisszenario	Fortschreibung	Nachhaltige Mobilität	
<b>S</b>				<b>Verkehrsreduzierende Raumstruktur</b>
		x	x	"Stadt der kurzen Wege" (Stärkung der innerstädtischen Nahversorgung)
<b>ÖV</b>				<b>Öffentlicher Personenverkehr</b>
<b>ÖV 1</b>				<b>Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur</b>
		x	x	- Straßenbahnneubaustrecke Verlängerung Nordast bis Nedlitzer Holz
			x	- Straßenbahnneubaustrecke nach Golm
			x	- Straßenbahnneubaustrecke Babelsberg bis J.-Kepler-Platz
		x	x	- Flächenfreihaltung Straßenbahnneubaustrecke Stern/Drewitz bis Teltow
			x	- Weitere Umsetzung der ÖPNV-Beschleunigung und Bevorrechtigung an LSA
<b>ÖV 2</b>				<b>Optimierung des Verkehrsangebotes im Stadt- und Regionalverkehr</b>
		x	x	- Anpassung Verkehrsangebot im Bereich neuer Wohn- und Gewerbegebiete
		x	x	- lfd. Koordinierung zur Anpassung des Verkehrsangebotes zwischen Stadt- und Regionalverkehr
	x	x	x	- SPNV-Maßnahme Halbstundentakt WS-Golm
	x	x	x	- SPNV-Maßnahme (neue Führung RB 22, neue Linie RB 23)
	x	x	x	- SPNV-Maßnahme Verlängerung RB 21 und RB 22 bis Friedrichstraße
	x	x	x	- Taktverdichtung Buslinie X1 (HVG), ab 2011 bereits realisiert
<b>ÖV 3</b>				<b>Verbesserung der Qualität des ÖPNV</b>
		x	x	- Fahrzeugbeschaffung Straßenbahn
		x	x	- Fahrzeugbeschaffung Bus
<b>RV</b>				<b>Radverkehr</b>
<b>RV 1</b>				<b>Ausbau Fahrradinfrastruktur</b>
	x	x	x	- Umsetzung prioritärer Routen/Radverkehrskonzept
		x	x	- Weiterentwicklung/Verdichtung Radroutennetz
			x	- Beschleunigung/Bevorrechtigung Radverkehr (z. B. grüne Welle)
			x	- Verbesserung Verbindungen Stadt/Umland (z. B. Radschnellverbindungen)
	x	x	x	- Verbesserung Radwegweisung
<b>RV 2</b>				<b>Verknüpfung ÖPNV und Radverkehr</b>
		x	x	- Einrichtung Fahrradstation Hauptbahnhof
		x	x	- Verbesserte Abstellmöglichkeiten an ÖPNV-Haltestellen für B+R
<b>RV 3</b>		x	x	<b>Öffentlichkeitsarbeit</b>
<b>RV 4</b>			x	<b>Service rund ums Radfahren (z. B. Reparaturstationen)</b>
<b>FGV</b>				<b>Fußgängerverkehr</b>
<b>FV 1</b>		x	x	- Fußgängerfreundliche Umgestaltung / Ausbau Straßenräume
<b>FV 2</b>		x	x	- Verbesserung der Querungsmöglichkeiten an Hauptstraßen
<b>FV 3</b>		x	x	- Fußverkehrskonzept für Potsdam

Maßnahmenpakete	Szenarien 2025			Maßnahmen
	Basisszenario	Fortschreibung	Nachhaltige Mobilität	
<b>SV</b>				<b>Straßenverkehr</b>
<b>SV 1</b>				<b>Neubau von Straßenverkehrsanlagen</b>
		x		- ISES-Verlängerung bis Dortustraße (1. Bauabschnitt)
		x		- ISES-Verlängerung bis Zeppelinstraße (2. Bauabschnitt)
		x		- Havelspanne zwischen B1 und B2
		x	x	- Abfahrtsrampe Nuthestraße zur Friedrich-Engels-Straße
		x	x	- Verkehrslösung Wetzlarer Straße mit Anbindung Industriegebiet
	x	x	x	- Umbau Leipziger Dreieck, mit veränderter Verkehrsführung Leipziger Straße und Brauhausberg
<b>SV 2</b>				<b>Ausbau des Potsdamer P+R-Systems</b>
			x	- Realisierung einer neuen P+R-Anlage Bornstedter Feld
		x	x	- Realisierung einer neuen P+R-Anlage Wetzlarer Straße/Nuthestraße
		x	x	- Ausbau P+R-Anlage Kirschallee
			x	- Intensivierung der P+R-Anlage Pirschheide
			x	- Prüfung weiterer P+R-Anlage an Hauptachsen (ca. 800 Stellplätze)
<b>SV 3</b>				<b>Verkehrssystemmanagement</b>
		x	x	- Straßenraumgestaltung und Umbau Kreisverkehrsplätze
		x	x	- Verkehrsberuhigung/Tempo 30
			x	- Untersuchung zu Tempo30-Abschnitten im Hauptverkehrsstraßennetz
	x	x	x	- Umweltorientiertes Verkehrsmanagement in hoch belasteten Abschnitten
			x	- LSA-Pförtnerung zur Entlastung der Innenstadt
<b>SV 4</b>				<b>Ruhender Verkehr Innenstadt/Babelsberg</b>
	x	x	x	- Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung
			x	- Kostensteigerung Parkraumbewirtschaftung (100 % Kostenaufschlag)
<b>SV5</b>				<b>Zentrale Stellplatzanlagen am Innenstadtring</b>
			x	- Parkhaus Friedrich-Ebert Straße/Helene-Lange-Straße
			x	- Parkhaus im Umfeld Berliner Straße/Am Kanal
<b>MB</b>				<b>Mobilitätsmanagement</b>
				<b>Mobilitätsagentur Potsdam</b>
<b>MB 1</b>			x	- Betriebliches Mobilitätsmanagement
<b>MB 2</b>			x	- Mobilitätsberatung in Potsdam (Förderung Neubürger)
<b>MB 3</b>			x	- Förderung Carsharing + E-Fahrzeugen
			x	- Einrichtung eines Mobilitätsbeauftragten der Landeshauptstadt
<b>WV</b>				<b>Wirtschaftsverkehr</b>
<b>WV 1</b>	x	x	x	- Fortschreibung Lkw-Führungskonzept

Tab. 5 Szenarien mit zugeordneten Maßnahmen

### 3.3 Entwicklung der Verkehrsnachfrage im Personenverkehr bis 2025

Hinsichtlich der Entwicklung der Verkehrsnachfrage und der Verkehrsmittelbenutzung in den einzelnen Szenarien zeigen sich folgende Entwicklungen.

Im Vergleich zur heutigen Situation ist zunächst im Binnenverkehr (Fahrten und Wege innerhalb des Stadtgebietes) in allen Szenarien ein leichter Anstieg der Zahl der Fußwege zu erwarten. So steigt die Anzahl der Fußwege/Werktag bereits im Basisszenario 2025 auf rd. 131.000. Ein wesentlicher Grund liegt in der Zunahme der Einwohner bis 2025.

Im Szenario Nachhaltige Mobilität steigt das Fußwegeaufkommen auf über 136.000 Wege/Tag. Diese Erhöhung ist die Folge der nahbereichsfördernden Maßnahmen („Stadt der kurzen Wege“) und wirkt insbesondere auf den Einkaufs- und Ausbildungsverkehr.

Hinsichtlich der Anzahl der Fahrten im ÖPNV sind im Vergleich zwischen der heutigen Situation und dem Basisszenario 2025 keine Veränderungen zu verzeichnen. Im Szenario Fortschreibung werden auch verstärkt Maßnahmen im Bereich des Straßenverkehrs untersucht. Dies führt zu modalen Verlagerungseffekten und einem Rückgang des Fahrtenaufkommens im ÖPNV.

Demgegenüber steigt im Szenario Nachhaltige Mobilität mit der Umsetzung von ÖPNV-Infrastruktur- und Angebotsmaßnahmen das Fahrtenaufkommen im ÖV auf fast 59.000 Fahrten/Werktag. Dies ist z. T. auch auf die erweiterte Parkraumbewirtschaftung und Erhöhung der Parkgebühren zurückzuführen.

Die im Basisszenario ermittelte Steigerung der Fahrradfahrten im Vergleich zum Analysejahr ist eine Folge der bereits beschlossenen Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes und der Parkraumbewirtschaftung. Die Anzahl der Fahrten pro Werktag steigt infolgedessen auf rd. 97.000.

Durch die vollständige Umsetzung des Radverkehrskonzeptes wird das Fahrtenaufkommen weiter gesteigert. Sowohl im Szenario Fortschreibung als auch im Szenario Nachhaltige Mobilität steigt die Zahl der werktäglichen Fahrten mit dem Fahrrad auf jeweils 106.000. Diese Zunahme unterstellt bei der Aufteilung der Fahrten auf die einzelnen Verkehrsmittel (Modal Split) eine Steigerung des Radverkehrsanteils auf 27 %. Diese Zielgröße ging in die Berechnung der Szenarien Fortschreibung und Nachhaltige Mobilität ein. Bei zielgerichteter Umsetzung der Radverkehrsmaßnahmen über die Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes hinaus (Netzverdichtung, Rad-

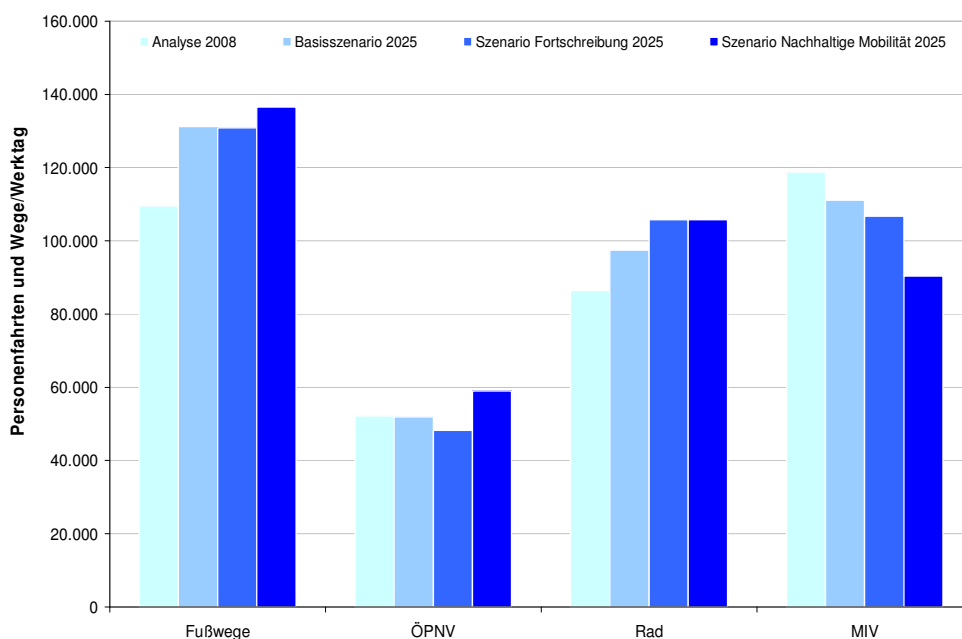
schnellverbindungen, Grüne Wellen) kann aber durchaus davon ausgegangen werden, dass eine Steigerung des Radverkehrsanteils um weitere 3 % auf 30 % im Binnenverkehr möglich ist. Somit können wesentlich günstigere Effekte zugunsten des Radverkehrs und zulasten des MIV erwartet werden.

Demgegenüber zeigt sich hinsichtlich der Fahrten im motorisierten Individualverkehr (Fahrer und Mitfahrer) ein Rückgang der Fahrtenzahl in allen Szenarien. Hier wirken bereits im Basisszenario insbesondere die Maßnahmen zur Parkraumbewirtschaftung.

Im Szenario Nachhaltige Mobilität führen die Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV und des Radverkehrs zu einer weiteren Verlagerung und Reduzierung der Fahrtenzahl im motorisierten Individualverkehr. Darüber hinaus wird mit der weiteren Erhöhung der Parkgebühren im Szenario Nachhaltige Mobilität der Anteil des motorisierten Individualverkehrs in Potsdam weiter reduziert.

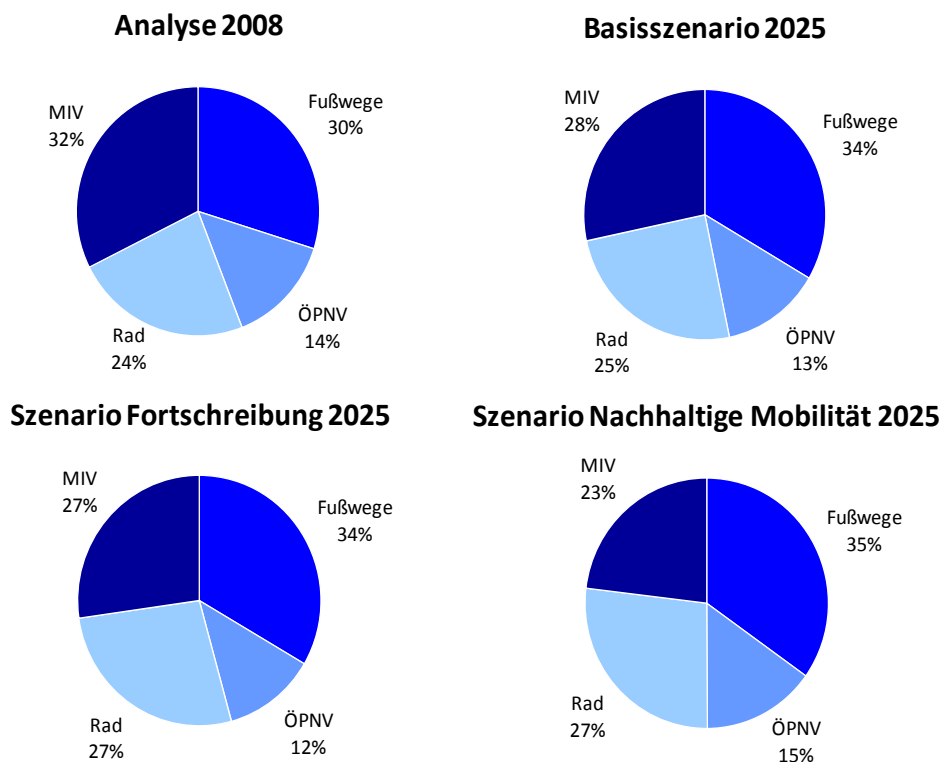
Bezüglich des spezifischen Verkehrsaufkommens im Personenverkehr (Fahrten und Wege/Einwohner und Werktag) ist festzuhalten, dass im Binnenverkehr die Zahl der Wege und Fahrten von 3,4 im Jahr 2008 auf 3,36 im Jahr 2025 leicht sinken wird. Grund hierfür ist die Zunahme der älteren Bevölkerung in den betrachteten 15 Jahren.

Abb. 21 zeigt die Entwicklung des Verkehrsaufkommens im Potsdamer Binnenverkehr verteilt auf die einzelnen Verkehrsarten für die Analyse und die untersuchten Szenarien.



**Abb. 21 Vergleich der Fahrten und Wege pro Werktag im Potsdamer Binnenverkehr (ohne Wirtschaftsverkehr)**

Die folgende Abb. 22 zeigt im Vergleich die Verkehrsmittelanteile im Binnenverkehr für die Analyse und die Veränderungen in den Entwicklungsszenarien (vgl. Abb. 22). Wie bereits zuvor erwähnt, kann im Szenario Nachhaltige Mobilität aufgrund der weitergehenden Förderung des Radverkehrs entsprechend Maßnahmenpaket RV 1 in Tabelle 5, Seite 48 von einer Steigerung des Radverkehrsanteils auf 30 % ausgegangen werden.



**Abb. 22 Vergleich der Verkehrsmittelanteile (Binnenverkehr) in den Entwicklungsszenarien für 2025<sup>42</sup>**

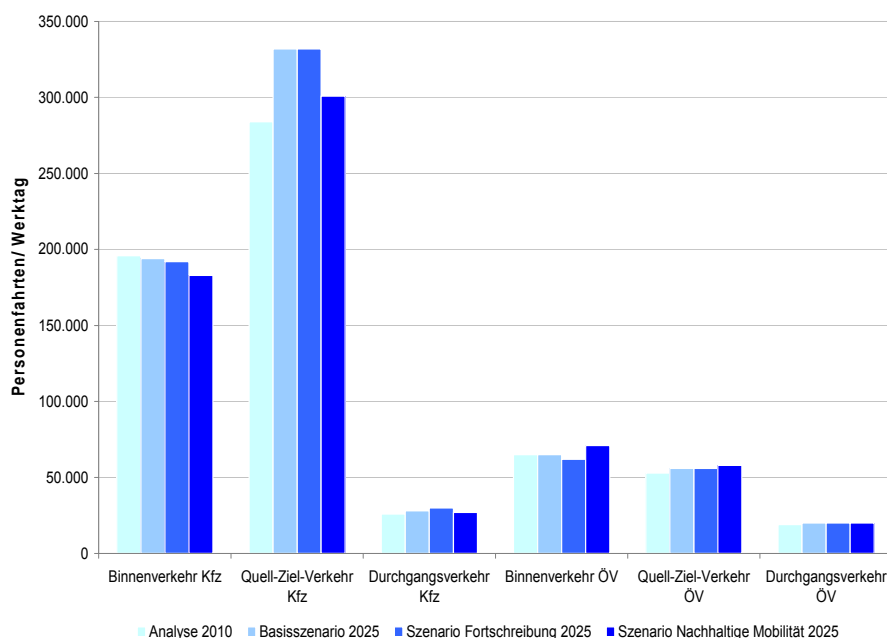
Die Abb. 23 zeigt die Gesamtzahl der motorisierten Fahrten (MIV und ÖV) an einem mittleren Werktag in der Landeshauptstadt Potsdam getrennt nach Binnen-, Quell/Ziel- und Durchgangsverkehr. Im Unterschied zur Abb. 21 ist hier der Anteil des Wirtschaftsverkehrs mit enthalten, infolgedessen sind die Fahrten und Wege/Werktag beim Binnenverkehr Kfz in Abb. 23 höher als die Fahrten und Wege des MIV-Binnenverkehrs in Abb. 21.

Der Anteil des Quell-/Zielverkehrs von und nach Potsdam hat heute einen Anteil von über 50 %. Dieser steigt in den kommenden Jahren aufgrund der Zunahme insbesondere der Einwohner im Potsdamer Umland sowohl im Basisszenario als auch im Szenario Fortschreibung auf rd. 60 %.

<sup>42</sup>Hinter den Prozentzahlen steht für 2025 für die jeweiligen Szenarien eine entsprechend größere Gesamtverkehrsmenge.

Da ein Teil der Maßnahmen für den Kfz-Verkehr im Szenario Nachhaltige Mobilität (z. B. die Parkraumbewirtschaftung) auch auf den Quell-/ Zielverkehr wirkt, reduziert sich die Zahl der Kfz-Fahrten im Vergleich zum Szenario Fortschreibung um rd. 30.000 Fahrten an einem mittleren Werktag. Der geringe Anteil des Kfz-Durchgangsverkehrs (rd. 5 %) wird sich auch zukünftig nicht wesentlich verändern.

Hinsichtlich der Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist der Anteil der Fahrten im Quell- und Zielverkehr aufgrund der verfügbaren Angebote im Stadt-/Umlandverkehr deutlich geringer. Hinsichtlich des Durchgangsverkehrs im ÖV mit rd. 13 % handelt es sich überwiegend um Verkehre aus den Potsdamer Umlandgemeinden nach Berlin, die zu großen Teilen die Regionalbahnverbindungen nutzen.



**Abb. 23 Fahrten des Kfz-Verkehrs und im ÖV differenziert nach Binnen-, Quell-Ziel- und Durchgangsverkehr (inkl. Wirtschaftsverkehr)**

Insgesamt ist festzustellen, dass im Vergleich zur Analyse 2010 mit den Maßnahmen zur nachhaltigen Dämpfung des Kfz-Verkehrs im Szenario Nachhaltige Mobilität, bis 2025 die Gesamtzahl der Kfz-Fahrten (Binnen-, Quell-/Ziel- und Durchgangsverkehr) pro mittlerer Werktag nur geringfügig um rd. 5.000 (1 %) beim Kfz-Verkehr ansteigen würde. Der Vergleich der Fahrten beim ÖV zeigt dagegen eine Zunahme von 2010 bis 2025 um ca. 8 %, was etwa 12.000 Fahrten/Tag entspricht.

## 3.4 Entwicklung der Verkehrsbelastungen bis 2025

### 3.4.1 Verkehrsbelastung im Hauptstraßennetz

Die Karte 19 bis Karte 21 zeigen die Verkehrsbelastung im Hauptverkehrsstraßennetz für die einzelnen Szenarien. Die Veränderung der Verkehrsbelastung zwischen den Szenarien kann der Karte 22 bis Karte 24 entnommen werden. Diese stellen jeweils den Gesamtverkehr in der Stadt Potsdam dar.

Die Belastungsdifferenz des Basisszenarios 2025 gegenüber der Kfz-Verkehrsbelastung 2010 zeigt zunächst die Wirkungen der verkehrsorganisatorischen und infrastrukturellen Veränderungen im Bereich Leipziger Straße und Brauhausberg aufgrund der Veränderung der Einbahnstraßenführung.

Außerhalb des Stadtgebietes werden Kfz-Verkehre im Bereich der L40 und L76 durch die Umplanung des „Güterfelder Ecks“ im Rahmen des Ausbaus der Schnellstraße Potsdam-Schönefeld verlagert. Insgesamt ist auch ein leichter Zuwachs auf den Bundesautobahnen und den Straßenverbindungen ins Umland zu verzeichnen. Dies ist u. a. zurückzuführen auf die in der brandenburgischen Landesprognose erwartete Zunahme der Quell-Ziel-Verkehre für die Landeshauptstadt.<sup>43</sup>

Im Szenario Fortschreibung wurde eine vertiefende Betrachtung der verkehrlichen und umweltseitigen Wirkungen der innerstädtischen Entlastungsstraße und der Havelspange vorgenommen. Bereits im Verkehrsentwicklungsplan 2001 wurden hierzu verschiedene Varianten geprüft. Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung war zu klären, ob die Auswirkungen dieser beiden Straßenausbaumaßnahmen durch den Vergleich des Basisszenarios mit dem Szenario Fortschreibung zu neuen Erkenntnissen führen.

Die Belastungsdifferenz des Szenarios Fortschreibung (mit ISES und Havelspange) gegenüber dem Basisszenario 2025 zeigt insbesondere im Innenstadtbereich und im Südost-Raum von Potsdam Verlagerungswirkungen im Kfz-Verkehr. Die Entlastungswirkungen in der historischen Innenstadt und auf der Breiten Straße sind eine Folge der innerstädtischen Entlastungsstraße (ISES), auf die sich ein Teil des Kfz-Verkehrs in Ost-West-Richtung verlagert.

Da im Entwurf des Flächennutzungsplanes die ISES nur noch zwischen Langer Brücke und Dortustraße vorgesehen ist, tritt die Entlastungswirkung somit auch nur noch im östlichen Abschnitt der Breiten Straße auf. Im

---

<sup>43</sup>Landesprognose 2025, Bearbeitungsstand Januar 2009, Straßenbauverwaltung des Landes Brandenburg,



Kreuzungsbereich Breite Straße/Dortustraße wird durch starke Abbiegeströme die Belastungssituation durch die verkürzte ISES eher verschlechtert.

Die Realisierung der Havelspange bringt ohne die ISES einen Beitrag hinsichtlich Entlastung der Breite Straße und der Zeppelinstraße. Dies eröffnet die Möglichkeit einer stärkeren ÖPNV-Beschleunigung und ggf. einer Neuaufteilung des Straßenraums. Darüber hinaus kann die Havelspange auch als Ausweichtrasse bei Verkehrseinschränkungen/Havarien dienen. Es sind aber auch Risiken mit einer Realisierung der Havelspange verbunden, wie schwer kalkulierbare Kosten, Anziehung von Durchgangsverkehr und eine u. U. daraus resultierende Zunahme der Verkehrs- und Umweltbelastung in den zuführenden Straßen, insbesondere in der Forststraße und Am Neuen Palais.

Mit der Realisierung der Maßnahmen des Szenarios Nachhaltige Mobilität und der damit verbundenen Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs bis 2025 können die Ziele zur Minderung der Umweltbelastungen (Luftschadstoffe) in diesen Bereichen auch ohne Havelspange erreicht werden.

Der Weiterbau der Wetzlarer Straße bis zur Heinrich-Mann-Allee und die Anbindung der Straße Verkehrshof führt zu einer Verlagerung auf die neue Trasse und somit zu einer spürbaren Entlastung auf dem Horstweg, der Heinrich-Mann-Allee und der Drewitzer Straße und der Arthur-Scheunert-Allee in Bergholz-Rehbrücke (Gemeinde Nuthetal). Diese Maßnahme ist als Verlegung der L78 Teil des Landesstraßenbedarfsplanes.

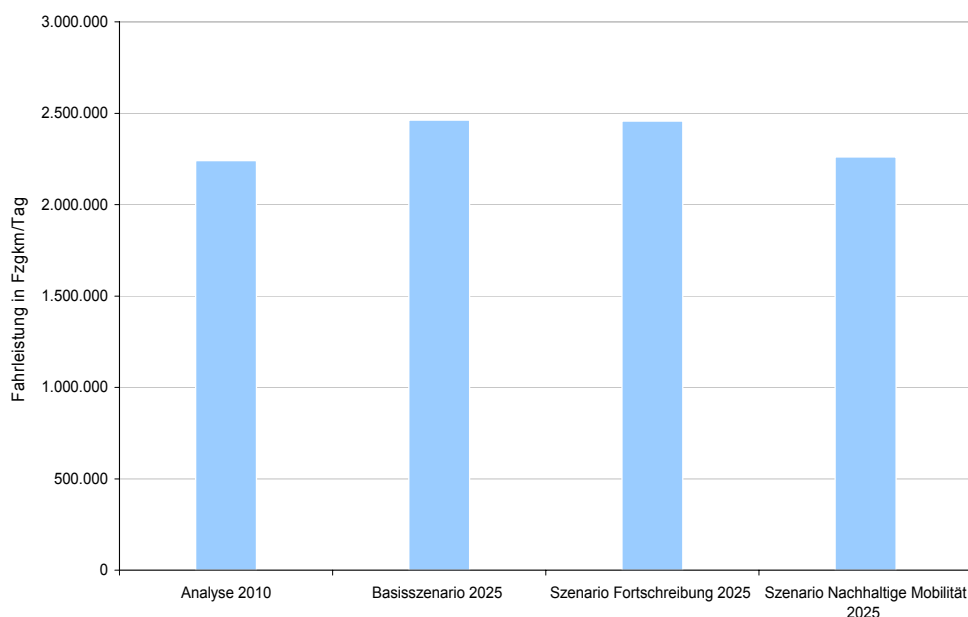
Die Belastungsdifferenz des Szenarios Nachhaltige Mobilität gegenüber dem Basisszenario zeigt eine Abnahme der Kfz-Verkehrsbelastung im Innenstadtbereich infolge der Maßnahmen zur Parkraumbewirtschaftung, der Förderung des Radverkehrs und der ÖPNV-Maßnahmen. Weiterhin ist in diesem Szenario die Weiterführung der Wetzlarer Straße enthalten, was analog zum Szenario Fortschreibung zu einer räumlichen Verlagerung des Kfz-Verkehrs in diesem Bereich führt.

Neben der Anzahl der Kfz-Fahrten an einem durchschnittlichen Werktag sind auch die Fahrtweiten von Bedeutung. Dies zeigt sich in der Veränderung der Fahrleistung im Straßennetz. Die Fahrleistungsentwicklung im Kfz-Verkehr zeigt eine Zunahme im Basisszenario 2025 gegenüber der Analyse 2010 um rd. 221.000 Fzgkm/Tag. Diese Entwicklung wird zum einen durch den Bevölkerungszuwachs und die damit einhergehende Erhöhung der Fahrtenzahl und zum anderen durch die leichte Zunahme des Stadt-Umland-Verkehrs bestimmt. Hierbei ist zu erwähnen, dass die Fahrleis-

tungserhöhung ohne die Maßnahmen zur Parkraumbewirtschaftung deutlich höher ausfallen würde.

Im Vergleich zum Basisszenario sinkt die Fahrleistung im Szenario Fortschreibung nur geringfügig um ca. 6.000 Fzgkm/Tag. Zwei wesentliche Aspekte spielen dabei eine Rolle: Zum einen werden durch die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes Nachfrage und somit Fahrleistung vom MIV abgeschöpft, zum anderen bewirken die Straßenneubaumaßnahmen im Szenario Fortschreibung wieder eine Steigerung der Fahrleistung im Kfz-Verkehr.

Im Szenario Nachhaltige Mobilität reduziert sich die Fahrleistung deutlich gegenüber dem Basisszenario und liegt in etwa auf dem heutigen Niveau. Dies ist auf die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes, die kostenerhöhte Parkraumbewirtschaftung und die Umsetzung der ÖV-Maßnahmen bzw. der Maßnahmen des Klimaschutzkonzeptes zurückzuführen. Damit ist trotz Zunahme der Potsdamer Bevölkerung und einer Steigerung des Quell-/Zielverkehrs mit der Umsetzung der Maßnahmen des Szenarios Nachhaltige Mobilität in den kommenden Jahren bis 2025 keine Zunahme der Fahrleistungen im Kfz-Verkehr auf dem Hauptverkehrsstraßennetz der Landeshauptstadt zu erwarten.



**Abb. 24 Fahrleistungen im Hauptverkehrsstraßennetz (Fzgkm/Tag)**

### 3.4.2 Verkehrsbelastung im ÖPNV-Netz

In der Karte 25 bis Karte 27 sind die werktäglichen Verkehrsbelastungen im ÖPNV dargestellt. Der Karte 28 bis Karte 30 sind die Veränderungen der

Verkehrsbelastungen zwischen dem Basisszenario und der Analyse 2010, dem Basisszenario und dem Szenario Fortschreibung bzw. Szenario Nachhaltige Mobilität zu entnehmen.

Der Vergleich zwischen der Analyse 2010 und dem Basisszenario 2025 zeigt die Zunahme der Verkehrsbelastung auf den Regionalbahnlinien Richtung Golm und Flughafen BER infolge des neuen Betriebskonzeptes. Außerdem steigt die Busbelastung auf der Nuthestraße aufgrund der Taktverdichtung der Linie X1 im Tagesverkehr<sup>44</sup>.

Zwischen dem Basisszenario und dem Szenario Fortschreibung sind nur geringe Unterschiede im Fahrtenaufkommen des ÖPNV zu erkennen. Durch die Verlängerung der Straßenbahntrasse bis Nedlitzer Holz kommt es zu geringen Verlagerungen. Im Szenario Fortschreibung sinken die Verkehrsleistungen leicht gegenüber dem Basisszenario, mit Ausnahme des S-Bahn-Verkehrs.

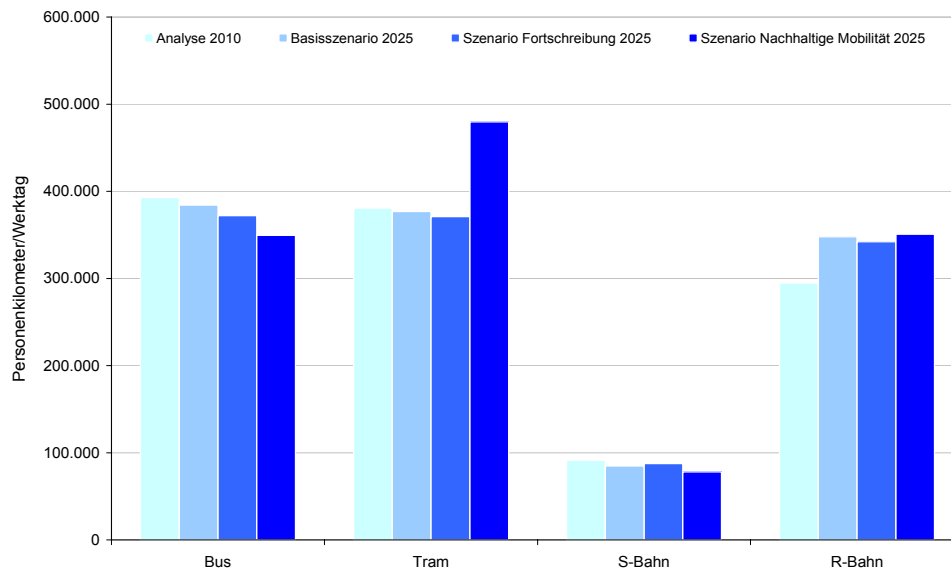
Demgegenüber ist im Szenario Nachhaltige Mobilität eine deutliche Zunahme der Nachfrage im Straßenbahnsystem zu verzeichnen. Grund hierfür sind vor allem die Straßenbahn-Neubaumaßnahmen und die angepassten Betriebskonzepte in Bereich Golm und Babelsberg.

Mit der Umsetzung der ÖPNV-Maßnahmen im Szenario Nachhaltige Mobilität steigt die Verkehrsleistung innerhalb Potsdams. Diese Entwicklung wird durch die weitere Umsetzung der ÖPNV-Beschleunigung und Bevorrechtigung an LSA für den Bus- und Tramverkehr zusätzlich gestützt.

Die Abb. 25 zeigt die Entwicklung der Verkehrsleistung in Personenkilometer pro Werktag für die Analyse und die einzelnen Szenarien.

---

<sup>44</sup> Die Maßnahme wurde im Jahr 2011 durchgeführt und ist deshalb nicht Bestandteil der Analyse 2010.



**Abb. 25** Entwicklung der Verkehrsleistung im ÖPNV, Analyse 2010 bis 2025 (Pkm/Werktag)

Im Rahmen der Bearbeitung des Szenarios Nachhaltige Mobilität wurde eine weitergehende Betrachtung der verkehrlichen Wirkungen für zwei Varianten zur Strecken- und Linienführung vorgenommen.

#### Variante I

- Führung Straßenbahnneubaustrecke südlich von Eiche und Erschließung Ortskern (Altes Rad) mit Bus
- Straßenbahnneubaustrecke in der Großbeerenstraße mit Anschluss Keplerplatz und S-Bahnhof Babelsberg

#### Variante II

- Führung Straßenbahnneubaustrecke im Ortskern und Erschließung mit Ringbuslinie als Zubringer
- Straßenbahnneubaustrecke in der Großbeerenstraße mit Weiterführung zum Hauptbahnhof über Friedrich-Engels-Straße

Bei einer Führung der Straßenbahnneubaustrecke südlich der Ortslage Eiche beträgt die Belastung der Straßenbahnstrecke rd. 3.450 Pers./Tag. Die dann notwendige Erschließung des Ortskerns (Altes Rad) mit Bus erreicht eine Belastung von rd. 2.000 Pers./Tag.

Bei einer Führung der Straßenbahnneubaustrecke im Ortskern steigt die Belastung der Straßenbahnstrecke auf rd. 5.500 Pers./Tag. Die erforderliche zusätzliche Erschließung und Anbindung mit einer Ringbuslinie als Zubringer ist mit rd. 450 Pers./Tag belastet. Die Straßenbahnneubaustrecke dient im Wesentlichen der Erschließung der Ortsteile Eiche und Altes Rad

und bindet sie in Richtung Potsdamer Innenstadt und Richtung Golm an. Verkehrsrelationen vom Hauptbahnhof und aus dem Raum Babelsberg nutzen weitgehend die schnellen RB-Verbindungen nach Golm.

Für den Untersuchungsbereich Großbeerenstraße zeigen sich folgende Ergebnisse der Variantenuntersuchung. Bei einer Führung der Straßenbahnneubaustrecke in der Großbeerenstraße mit Anschluss Keplerplatz und S-Bahnhof Babelsberg beträgt die Belastung rd. 4.500 Pers./Tag. Dabei ist die Aufrechterhaltung eines Parallelverkehrs mit Bussen nach wie vor erforderlich. Bei einer direkten Weiterführung der Straßenbahnneubaustrecke in der Großbeerenstraße zum Hauptbahnhof über Friedrich-Engels-Straße steigt das Fahrgastaufkommen in der Großbeerenstraße auf rd. 15.400 Pers./Tag.

Durch die deutlich verbesserte Anbindung der Bereiche Steinstücken und südliches Babelsberg an den Hauptbahnhof und die Potsdamer Innenstadt verlagern sich diese Relationen auf die neue Verbindung und führen zu einem deutlichen Rückgang der Belastung auf der Schlaatz-Trasse von rd. 22.000 auf 11.800 Pers./Tag. Diese ersten Ergebnisse zeigen die zu erwartende Fahrgastnachfrage auf den beiden untersuchten Neubautrassen und deren Varianten.

Eine abschließende Bewertung kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht erfolgen. Dazu sind weiterführende und vertiefte Untersuchungen besonders hinsichtlich der technischen Realisierbarkeit und auch der Wirtschaftlichkeit erforderlich.

## **3.5 Wirkungsanalysen**

### **3.5.1 Verkehrliche Erreichbarkeit**

Die Karte 31 zeigt die Erreichbarkeit der Potsdamer Innenstadt im Straßenverkehr für das Szenario Nachhaltige Mobilität für den Prognosehorizont 2025. Im Vergleich mit den anderen Szenarien zeigen sich keine grundlegenden Veränderungen der Reisezeiten im Straßennetz.

Die Karte 32 zeigt die Erreichbarkeit der Potsdamer Innenstadt im ÖPNV-Netz 2025. Im Szenario Nachhaltige Mobilität verkürzen sich in bestimmten Relationen die Reisezeiten. Hier zeigen sich insbesondere die Wirkungen der Straßenbahnneubaustrecken, der veränderten Betriebsführungskonzepte und der Weiterführung der Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV.

### 3.5.2 Lärmbelastung

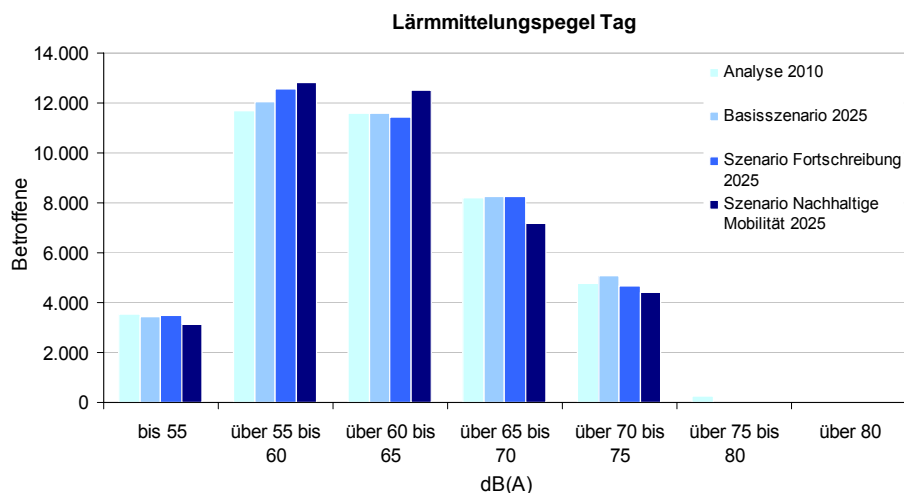
Im Ergebnis der Untersuchung hinsichtlich der Lärmbelastung durch den Straßen- und Straßenbahnverkehr im Hauptverkehrsstraßennetz ist festzustellen, dass mit keinem der untersuchten Szenarien eine deutliche Verbesserung der Situation erreicht werden kann. Die Wirkungen zeigen sich punktuell nur dort, wo infolge einer deutlichen Reduzierung der Verkehrsbelastung auch eine Minderung der Lärmbelastung verbunden ist.

Dies ist im Szenario Fortschreibung im Bereich der Havelspange und der innerstädtischen Entlastungsstraße (ISES) der Fall. Insbesondere durch die Verlagerung eines Teils des Kfz-Verkehrs von der Breite Straße auf die neue ISES werden Teile der Breiten Straße und der Zeppelinstraße entlastet. Dies zeigt sich auch in der Zahl der vom Verkehrslärm Betroffenen (vgl. Abb. 26 und Abb. 27).

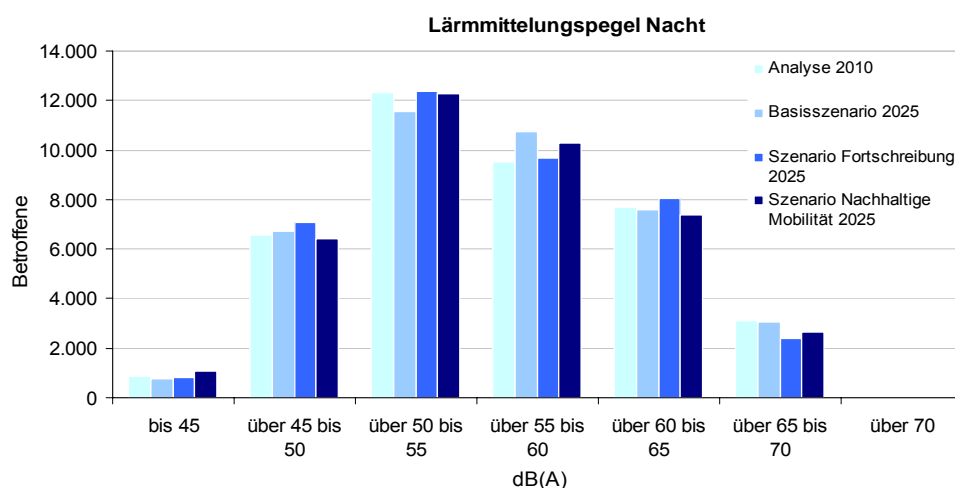
Der Weiterbau der Wetzlarer Straße bis zur Heinrich-Mann-Allee und die Anbindung der Straße Verkehrshof führt sowohl im Szenario Fortschreibung als auch im Szenario Nachhaltige Mobilität zu einer Verlagerung auf die neue Trasse und somit zu einer Entlastung auf dem Horstweg, der Heinrich-Mann-Allee und der Drewitzer Straße.

Gegenüber dem Basisszenario kann somit im Szenario Nachhaltige Mobilität die Anzahl der von Lärm betroffene Anwohner in den hohen Lärmklassen am Tag vermindert werden. Insgesamt verbleiben rd. 7.200 Betroffene am Tag in der Klasse >65-70 dB(A) und ca. 4.400 Betroffene in der Klasse >70-75 dB(A).

In der Nacht zeigen sich ebenfalls Abnahmen der Betroffenenheiten im Szenario Nachhaltige Mobilität. Von Lärm >55 dB(A) sind rd. 20.300 Anwohner betroffen. Im Basisszenario sind in dieser Klasse 21.400 betroffene Anwohner zu verzeichnen.



**Abb. 26** Zahl der vom Straßenverkehrslärm betroffenen Anwohner an Hauptverkehrsstraßen je Szenario 2025 (Tag)



**Abb. 27** Zahl der vom Straßenverkehrslärm betroffenen Anwohner an Hauptverkehrsstraßen je Szenario 2025 (Nacht)

Die Karte 33 und Karte 34 zeigen die Lärmbelastung im Hauptverkehrsstraßennetz 2025 für das Szenario Nachhaltige Mobilität für den Tag- und Nachtzeitraum.

### 3.5.3 Luftschadstoffbelastung

Die verkehrsbedingte Belastung mit PM<sub>10</sub> und NO<sub>2</sub> kann für das Szenario Nachhaltige Mobilität im Hauptverkehrsstraßennetz 2025 der Karte 35 und Karte 36 entnommen werden. Die Veränderung der Überschreitungstage für PM<sub>10</sub> in den hoch belasteten Straßenabschnitten zeigt die Tab. 6. Die Veränderung des Jahresmittelwerts für NO<sub>2</sub> ist in Tab. 7 dargestellt.

Grundsätzlich ist festzustellen, dass sich die Situation hinsichtlich der Luftschadstoffbelastung durch den Kfz-Verkehr bis 2025 in allen untersuchten Szenarien deutlich verbessert.

Insbesondere durch die neuen Antriebstechnologien (Euro-Normen) und der Orientierung der Nutzer hin zu emissionsärmeren Fahrzeugen wird der Luftschadstoffausstoß durch den Kfz-Verkehr so reduziert, dass die heute gültigen Grenzwerte sowohl für PM10 als auch NO<sub>2</sub> im Jahr 2025 in allen Szenarien des Jahres 2025 und allen Abschnitten des Hauptverkehrsstraßennetzes eingehalten werden.

In diesem Zusammenhang ist weiterhin festzuhalten, dass mit der Realisierung der Maßnahmen des Szenarios Nachhaltige Mobilität und der damit verbundenen Dämpfung des motorisierten Individualverkehrs bis 2025 die Ziele zur Minderung der Luftschadstoffbelastung durch den Straßenverkehr auch ohne Havelspange erreicht werden können.

Nr.	Straße	Anzahl Überschreitungstage für PM10			
		Analyse 2010	Basis-szenario	Szenario Fortschreibung	Szenario Nachhaltige Mobilität
1	Zeppelinstraße (zwischen Geschwister-Scholl-Straße und Nansenstraße)	45	27	14	23
2	Zeppelinstraße (Höhe Schillerplatz)	37	21	21	19
3	Breite Straße (zwischen Schopenhauerstraße und Dortustraße)	54	33	19	28
4	Breite Straße (zwischen Dortustraße und Schloßstraße)	40	24	16	23
5	Behlertstraße (zwischen Berliner Straße und Kurfürstenstraße)	41	30	25	24
6	Großbeerenstraße (zwischen Jahnstraße und Horstweg)	28	16	15	14

**Tab. 6 Anzahl der Überschreitungstage PM10 in den Belastungsschwerpunkten je Szenario (Grenzwert liegt bei 35 Überschreitungstagen)**



Nr.	Straße	Jahresmittelwert für NO <sub>2</sub> in µg/m <sup>3</sup>			
		Analyse 2010	Basis-szenario	Szenario Fortschreibung	Szenario Nachhaltige Mobilität
1	Zeppelinstraße (zwischen Geschwister-Scholl-Straße und Nansenstraße)	45,5	25,3	19,8	24,3
2	Zeppelinstraße (Höhe Schillerplatz)	41,7	23,4	23,2	22,5
3	Breite Straße (zwischen Schopenhauerstraße und Dortustraße)	47,0	26,9	22,8	25,8
4	Breite Straße (zwischen Dortustraße und Schloßstraße)	41,7	24,6	20,6	23,7
5	Behlertstraße (zwischen Berliner Straße und Kurfürstenstraße)	42,4	25,6	24,7	24,3
6	Großbeerenstraße (zwischen Jahnstraße und Horstweg)	40,7	21,4	20,9	20,0

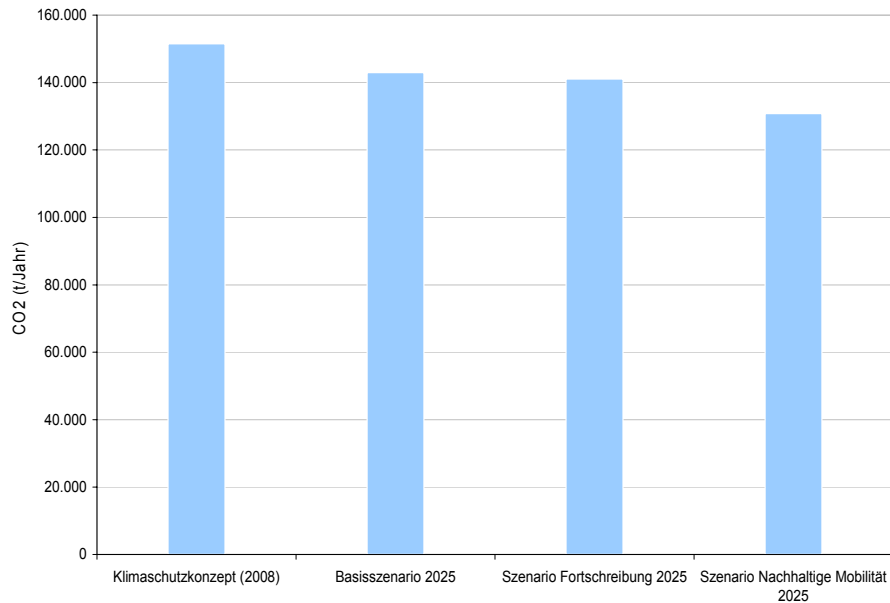
**Tab. 7 NO<sub>2</sub>-Belastungen in den Belastungsschwerpunkten je Szenario (Grenzwert liegt bei 40µg/m<sup>3</sup>)**

### 3.5.4 CO<sub>2</sub>-Emissionen

Die Abb. 28 zeigt die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Potsdamer Straßenverkehrs aus fossilen Brennstoffen für das Jahr 2008 und für die einzelnen Szenarien 2025. Dabei ist festzustellen, dass trotz des prognostizierten Anstiegs der Fahrleistung im Kfz-Verkehr in der Landeshauptstadt Potsdam bis zum Jahr 2025 (vgl. Punkt 3.4.1) der CO<sub>2</sub>-Ausstoß durch den Straßenverkehr bereits im Basisszenario 2025 um rd. 6 % reduziert werden kann. Dies gründet darauf, dass zukünftig durch verbesserte Antriebstechnologien, bessere Kraftstoffqualitäten und einen höheren Anteil an Biokraftstoffen, CO<sub>2</sub> aus fossilen Brennstoffen eingespart werden kann. Weiterhin wird davon ausgegangen, dass beim Neuwagenkauf zunehmend eine Orientierung der Fahrzeugnutzer hin zu Kraftstoff-sparenden und somit CO<sub>2</sub>-reduzierten Kfz stattfindet.

Das Szenario Nachhaltige Mobilität zeigt eine deutliche Wirkung bei der Reduzierung des fossilen CO<sub>2</sub>-Ausstoßes des Potsdamer Straßenverkehrs. Können bereits im Basisszenario 2025 aufgrund der verbesserten Antriebstechnologien und Kraftstoffqualitäten Einsparpotenziale prognostiziert werden, so sinken die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Szenario Nachhaltige Mobilität nochmals deutlich. Insgesamt werden durch den Verkehr 130.800 t/a fossi-

les CO<sub>2</sub> emittiert. Dies entspricht einer Reduzierung gegenüber dem Analysejahr 2008 von rd. 14 %. Das bedeutet ein CO<sub>2</sub>-Einsparpotenzial von ca. 20.700 t/a.



**Abb. 28** CO<sub>2</sub>-Emissionen aus fossilen Brennstoffen des Potsdamer Straßenverkehrs im Jahr 2008 und je Szenario 2025

## 4 Handlungsfelder Szenario Nachhaltige Mobilität 2025

Auf der Grundlage der Ergebnisse der Szenarienuntersuchungen und einer umfassenden Diskussion der mit den verschiedenen Maßnahmen zu erzielenden Wirkungen mit der Stadtverwaltung und dem projektbegleitenden Lenkungskreis wurde das Szenario Nachhaltige Mobilität als Vorzugsszenario gewählt und zur Umsetzung empfohlen. Nur dieses Szenario lässt eine nachhaltige Veränderung des Mobilitätsverhaltens in der Landeshauptstadt zugunsten einer stadt- und umweltverträglichen Mobilität erwarten.

Eine solche Entwicklung ist unerlässlich für die Bewältigung der allein aus dem Einwohnerzuwachs resultierenden Gesamtverkehrszunahme. Nur wenn alle Maßnahmen konsequent umgesetzt werden, kann eine Zunahme des MIV in Potsdam vermieden werden. Dies wird bei steigendem Kfz-Quell-/Zielverkehr nur durch einen entsprechenden Rückgang der Fahrten beim Kfz-Binnenverkehr erreicht. Der Potsdamer Binnenverkehr unterliegt in einem wesentlich stärkeren Maße den Steuerungsmöglichkeiten der Stadt Potsdam.

Im Folgenden werden die einzelnen Maßnahmen bzw. Maßnahmenbündel des Szenarios Nachhaltige Mobilität 2025 ausführlich dargestellt.

### 4.1 Verkehrsreduzierende Raumstrukturen (RS)

Umweltbelastungen können vermieden werden, wenn Verkehr erst gar nicht entsteht, Wegelängen verkürzt oder Mehrfachfahrten nicht durchgeführt werden. Hierbei kann die Stadtplanung steuernd Einfluss zu nehmen, indem gemäß der grundlegenden Prinzipien des Leitbildes der (nutzungs-)gemischten „Europäischen Stadt“ sowie der „Stadt der kurzen Wege“ Verkehr reduzierende Stadtstrukturen entwickelt und umgesetzt werden.

Ziel ist es, die Nahversorgung in den Potsdamer Stadtgebieten zu stärken, um damit kurze Wege insbesondere im Einkaufsverkehr aber auch beim Freizeitverkehr zu ermöglichen. Dies ist auch verbunden mit einer Veränderung der Verkehrsmittelbenutzung zugunsten des Fuß- und Radverkehrs.

Die Standorte für großflächigen Einzelhandel und auch für Nahversorgungsgebiete sind bereits im Einzelhandelskonzept<sup>45</sup> geprüft worden. Die Umsetzung einer Nahversorgung hängt maßgeblich von städtebaulichen Faktoren und Konzeptionen ab. Im Einzelnen ist daher zu prüfen, welche

---

<sup>45</sup> Landeshauptstadt Potsdam, Hrsg. (2008): Einzelhandelskonzept für die Landeshauptstadt Potsdam, Potsdam.

Möglichkeiten durch die Flächennutzungs- und Bauleitplanung der Stadt Potsdam zur Verfügung stehen, um Verkehr reduzierende Stadtstrukturen zu entwickeln und umzusetzen.

## 4.2 Öffentlicher Personenverkehr (ÖV)

Der Öffentliche Nahverkehr ist ein wichtiger Bereich der Daseinsvorsorge. Dabei ist es Ziel der Landeshauptstadt Potsdam, das erreichte hohe Niveau in den kommenden Jahren zu sichern und unter Beachtung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen im erforderlichen Maße weiter auszubauen. Dies ist insbesondere unter umwelt- und energiepolitischen Gesichtspunkten von großer Bedeutung.

Durch eine auf die Nachfrage ausgerichtete Angebotsstruktur und mit einer zielgerichteten Erweiterung des Straßenbahnnetzes an Nachfrage-Schwerpunkten soll auch zukünftig ein möglichst hoher Anteil am motorisierten Verkehr in der Stadt, nach Berlin und ins Umland auf den ÖPNV verlagert werden.

Daraus ergeben sich folgende Handlungsfelder im Rahmen des Stadtentwicklungskonzeptes Verkehr für den Öffentlichen Personennahverkehr:

### Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur

Der Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur betrifft insbesondere den Betriebszweig Straßenbahn. Es werden dabei insgesamt drei Straßenbahnneubaustrecken innerhalb des Szenarios Nachhaltige Mobilität weiter betrachtet:

- Verlängerung der Straßenbahntrassen Nordast bis Nedlitzer Holz
- Straßenbahnneubaustrecke nach Golm
- Straßenbahnneubaustrecke Babelsberg bis Johannes-Kepler-Platz

Weiterhin ist die Flächenfreihaltung der Straßenbahnneubaustrecke Stern/Drewitz bis Teltow im Szenario Nachhaltige Mobilität vorgesehen.

Im Ergebnis der Variantenuntersuchung wird im Szenario Nachhaltige Mobilität eine veränderte Betriebsführung unterstellt. Dazu gehört die Führung der Tramtrasse über Eiche („Altes Rad“) sowie die Anbindung der Tram über Großbeerenstraße an den Potsdamer Hauptbahnhof. Mit dem veränderten Betriebskonzept geht auch eine Veränderung der Linienführung und der Betriebstakte des Busverkehrs einher (z. B. Erschließung Ortsteil Eiche). Eine Übersicht über das Zielnetz im ÖPNV im Szenario Nachhaltige Mobilität gibt die Karte 37.

## **Weitere Umsetzung der ÖPNV-Beschleunigung und Bevorrechtigung an LSA**

Ziel ist es, durch eine Verkürzung der Reisezeiten (Fahrzeiten/ Umsteigezeiten, Zugangszeit zur Haltestelle) die Attraktivität des ÖPNV im Vergleich zum Straßenverkehr zu steigern und so Verlagerungen von Fahrten zum ÖPNV zu erreichen. Damit verbunden ist eine Verringerung der Kfz-Fahrten, insbesondere im Berufs- und Ausbildungsverkehr, aber auch im Einkaufs- und Freizeitverkehr. Dies ist abhängig von der Anbindung der Zielgelegenheiten an den ÖPNV.

In den letzten Jahren wurden in der Landeshauptstadt bereits umfangreiche Beschleunigungsmaßnahmen im ÖPNV vorbereitet und umgesetzt. Dementsprechend sind die Möglichkeiten einer weiteren Verkürzung der Reisezeiten im öffentlichen Verkehr begrenzt. Im Ergebnis einer Abstimmung mit der Stadtverwaltung Potsdam und den Verkehrsbetrieben wurde abgeschätzt, dass eine weitere Verkürzung der Reisezeiten im Potsdamer ÖPNV-Netz im Durchschnitt um 10 % gegenüber der derzeitigen Situation möglich ist.

Die 10%ige Reisezeitverkürzung wurde als maximal mögliche Reduzierung in Abstimmung mit der SV Potsdam ausgewiesen und ist in die Prognoseberechnung 2025 eingegangen. Eine Prüfung, inwieweit und in welcher Höhe Reisezeitverkürzungen auf bestimmten Linienästen möglich sind, wird im Rahmen der Detailplanungen (z. B. Lichtsignalplanung) durchgeführt.

## **Optimierung des Verkehrsangebotes im Stadt- und Regionalverkehr**

Seit dem Verkehrsentwicklungsplan 2001 wurden bereits Optimierungen des Verkehrsangebotes im Stadt- und Regionalverkehr vorgenommen. Dazu zählten die Anpassung des Angebotes im Bereich neuer Wohn- und Gewerbegebiete, die Anpassung des Nachtnetzes und die Einführung flexibler Bedienformen in nachfrageschwachen Zeiträumen und Bereichen (vgl. Punkt 2.3.1).

Darüber hinaus ist das Verkehrsangebot kontinuierlich und koordiniert, an die sich in den kommenden Jahren verändernde Verkehrsnachfrage im öffentlichen Personenverkehr, anzupassen. Weiterhin sind im Bereich des schienengebundenen Regionalverkehrs und im Regionalbusverkehr folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Einrichtung eines Halbstundentaktes zur Verbesserung der Erreichbarkeit des Wissenschaftsstandortes Golm durch Linienverdichtung,

- Führung der RB 22 vom Hauptbahnhof über Golm zum Flughafen BER im 60-Minuten-Takt ab Ende 2011, wodurch sich gemeinsam mit der RB 21 zwischen Hauptbahnhof und Golm ein Halbstundentakt ergibt
- Führung der Regionalbahnlinie RB 23 vom Hauptbahnhof nach Michendorf im 60-Minuten-Takt
- Taktverdichtung (20-Minuten-Takt) der Regionalbuslinie X1 im Tagesverkehr zwischen Bahnhof Teltow und Potsdam Hauptbahnhof<sup>46</sup>.

Zusätzlich zu den oben genannten Maßnahmen ist ab Ende 2012 eine Verlängerung der RB 21 und RB 22 in den Hauptverkehrszeiten bis zum Bahnhof Berlin-Friedrichstraße geplant. Damit wird der Regionalbahnverkehr zwischen Potsdam Hbf. und Berlin gemeinsam mit dem RE 1 auf einen Viertelstundentakt verdichtet.<sup>47</sup>

Die genannten Maßnahmen im Bereich des Regionalbahnverkehrs sind zum Erreichen der Ziele unerlässlich, jedoch liegen diese in der Zuständigkeit des Landes Brandenburg. Somit entziehen sie sich weitgehend der Steuerungsmöglichkeit der Stadt Potsdam, was mögliche Verbesserungen anbelangt.

### **Verbesserung der Qualität des ÖPNV**

Zur Verbesserung der Qualität des ÖPNV gehört, neben der Fortführung des behindertengerechten Haltestellenausbaus (vgl. Punkt 2.3.1), insbesondere die Anschaffung von Fahrzeugen (Bus- und Straßenbahn) hinsichtlich der neuesten Sicherheits-, Umwelt- und Komfortstandards.

Als Beitrag zur Verringerung der Luftschadstoff- und Klimagasemissionen ist die Neuanschaffung von emissionsarmen Fahrzeugen für den ÖPNV-Fuhrpark vorzunehmen. Erste Maßnahmen hierzu wurden bereits umgesetzt bzw. befinden sich in der Umsetzung.<sup>48</sup> Dabei werden zukünftig auch verstärkt die Einsatzmöglichkeiten von Elektrofahrzeugen in der Vip-Busflotte geprüft. Ein erster Probetrieb ist noch für 2011 vorgesehen.

---

<sup>46</sup> Die Maßnahme wurde im Jahr 2011 eingerichtet und ist somit nicht Bestandteil der Analyse 2010.

<sup>47</sup> Die Maßnahme wurde nach Abschluss der Szenarienuntersuchung veröffentlicht und ist somit noch nicht Bestandteil der Prognose 2025. Sie wird aber Bestandteil bei der weiteren Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur.

<sup>48</sup> Landeshauptstadt Potsdam, Hrsg. (2008): 1. Maßnahmenpaket 20 % CO<sub>2</sub>-Reduktion Potsdam 2005 – 2020, Potsdam.

### 4.3 Radverkehr (RV)

Wie bereits unter Punkt 2.3.3 beschrieben, werden im Rahmen des Radverkehrskonzeptes eine Reihe wichtiger Maßnahmen in der Landeshauptstadt bereits realisiert. Neben der Umsetzung der prioritären Radnetzrouten, der Verbesserung der Radwegweisung und der verkehrspolitischen Öffentlichkeitsarbeit werden weiterhin folgende Maßnahmen vorangetrieben:

- Verdichtung des Radroutennetzes über prioritäre Routen hinaus,
- Beschleunigung/Bevorrechtigung im Radverkehr (z. B. „Grüne Welle“),
- Verbesserung der Stadt-Umland-Verbindungen (z. B. Radschnellverbindungen),
- Verbesserung der Verknüpfung Rad und ÖPNV durch Einrichtung einer Fahrradstation am Hauptbahnhof und durch Schaffung von Abstellmöglichkeiten an ÖPNV-Haltestellen für B+R,
- Erarbeitung eines Radverkehrssicherheitskonzeptes,
- Einrichtung eines Services rund ums Radfahren (z. B. Informationen, Reparaturstationen).

### 4.4 Fußgängerverkehr (FV)

Die bereits im Verkehrsentwicklungsplan 2001 begonnenen Maßnahmen sind weiterzuführen. Hierzu gehören die fußgängerfreundliche Umgestaltung bzw. der Umbau der Straßenräume und die Verbesserung von Quermöglichkeiten an Hauptverkehrsstraßen. Zur Konkretisierung der Maßnahmen wird im Szenario Nachhaltige Mobilität die Erarbeitung eines Fußgängerverkehrskonzeptes vorgesehen. Ein wesentlicher Bestandteil ist hierbei die weitere Umsetzung der barrierefreien Gestaltung des öffentlichen Raumes. Diese Maßnahmen kommen dabei sowohl Menschen mit Gehbehinderung, älteren Bürgern als auch Personen z. B. mit Kinderwagen zugute.

### 4.5 Straßenverkehr (SV)

#### Neubau von Straßenverkehrsanlagen

Zur Verbesserung der Erreichbarkeit und der Entlastung sensibler Stadtbeiriche strebt die Stadt an, den Kfz-Verkehr auf leistungsfähigen Hauptstraßen zu bündeln sowie Engpässe im erforderlichen Maße durch den Bau neuer Straßenverbindungen zu beseitigen.

Folgende Straßenbaumaßnahmen sind geplant und werden bis 2025 umgesetzt:

- Fertigstellung der Abfahrtsrampe Nuthestraße zur Friedrich-Engels-Straße
- Verkehrslösung Wetzlarer Straße mit Anbindung an das Industriegebiet-Süd
- Umbaus des Leipziger Dreiecks mit veränderter Verkehrsführung Leipziger Straße und Brauhausberg
- 3-streifiger Ausbau der Behlertstraße (nicht in den Szenarien berechnet)
- Rückbau der Konrad-Wolf-Allee im Rahmen des Projektes „Gartenstadt Drewitz“ (nicht in den Szenarien berechnet).

Eine Übersicht über das Zielnetz des Straßenverkehrs im Szenario Nachhaltige Mobilität gibt die Karte 38.

### **Ausbau des Potsdamer P+R-Systems**

Zur Entlastung der innerstädtischen Stellplatzkapazitäten und Minderung der Kfz-Verkehrsbelastungen wird das Potsdamer P+R-System schrittweise erweitert. Insbesondere für die Berufspendler aus dem Potsdamer Umland wird ein zusätzliches Angebot an P+R-Stellplätzen an den Verknüpfungspunkten des ÖPNV bzw. den Regional-Bahnhöfen bereitgestellt.

Dazu sind die bereits bestehenden Stellplatzkapazitäten zu erweitern bzw. um zusätzliche Standorte zu ergänzen:

- Realisierung einer neuen P+R-Anlage Bornstedter Feld
- Realisierung einer neuen P+R-Anlage Wetzlarer Straße/Nuthestraße
- Ausbau P+R-Anlage Kirschallee
- Intensivierung der P+R-Anlage Pirschheide
- Prüfung weiterer P+R-Anlagen an Hauptachsen (ca. 800 Stellplätze)

### **Ruhender Verkehr Innenstadt/Babelsberg**

Ziel der Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung als preispolitische Maßnahme ist es, den Personenverkehr verstärkt vom MIV auf die Verkehrsträger des Umweltverbundes zu verlagern. Dies soll durch die Bewirtschaftung des begrenzt vorhandenen Parkplatzangebotes im erweiterten Innenstadtbereich erreicht werden.

Die Landeshauptstadt Potsdam plant mit der bereits im April 2010 beschlossenen Parkgebührenverordnung die bisherigen Parkzonen deutlich auszuweiten (vgl. auch Punkt 2.3.2). Es wird dabei angenommen, dass bis

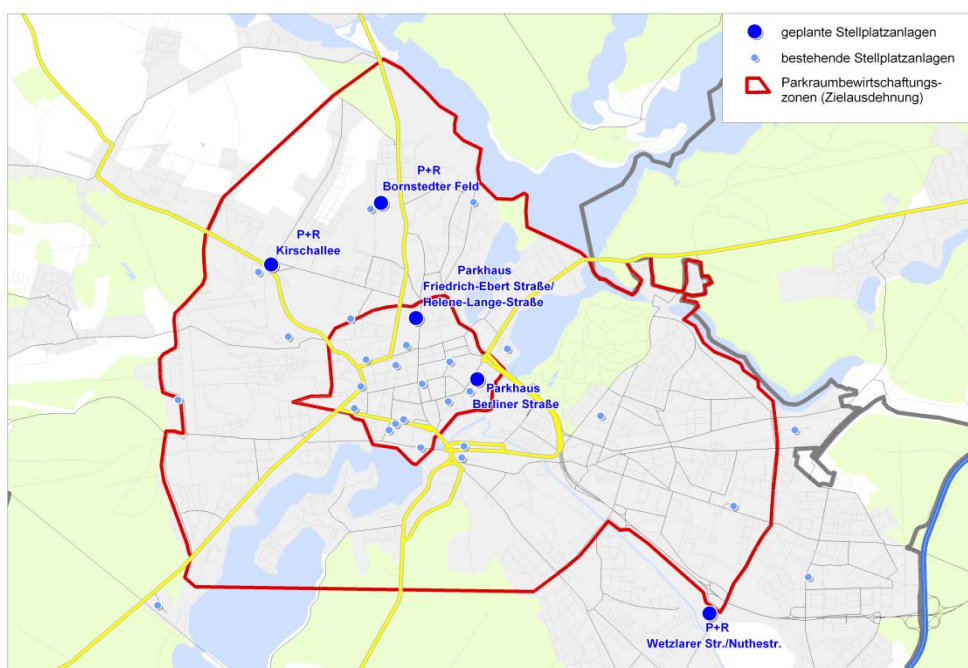


2020 die Parkzonen vollständig bewirtschaftet werden. Neben einer Ausweitung der Bewirtschaftungszonen ist für eine wirkungsvolle Reduzierung des MIV auch eine Erhöhung der Parkgebühren um 100 % erforderlich.

Die Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung ist mit einer Verringerung des Kfz-Verkehrs insbesondere im Berufs- und Ausbildungsverkehr verbunden. Dies führt, je nach Fahrtenlänge, zu einer Verlagerung auf den ÖPNV und den Radverkehr. Erfahrungen aus anderen Städten zeigen auch, dass mit einer Bewirtschaftung auch der Parksuchverkehr zurückgeht.<sup>49</sup>

Weiterhin sind im Rahmen des Szenarios Nachhaltige Mobilität zentrale Stellplatzanlagen am Innenstadtring vorgesehen. Hierzu gehören die Parkhäuser Friedrich-Ebert-Straße/Helene-Lange-Straße und Berliner Straße. Diese Maßnahme dient nicht der Erweiterung der Stellplatzkapazität, sondern der Umnutzung von Stellflächen für andere Nutzungen, wie Radverkehrsanlagen und Stadtkanal.

Einen Überblick über die geplanten P+R-Anlagen und Parkbauten gibt die folgende Abbildung.



**Abb. 29** Parkzonen (Zielausdehnung) und Stellplatzanlagen (Planung und Bestand) im Potsdamer Innenstadtbereich

<sup>49</sup> z. B. Berlin-Mitte: [http://www.srl.de/dateien/dokumente/de/Bestandsaufnahme\\_und\\_nachheruntersuchung\\_zur\\_Parkraumbewirtschaftung\\_im\\_bezirk\\_mitte.pdf](http://www.srl.de/dateien/dokumente/de/Bestandsaufnahme_und_nachheruntersuchung_zur_Parkraumbewirtschaftung_im_bezirk_mitte.pdf)

## **Verkehrssystemmanagement**

### LSA-Pförtnerung zur Entlastung Innenstadt

Die Landeshauptstadt Potsdam setzt eine LSA-Pförtnerung für das Innenstadtbereich um. Hierbei sollen auf den Zufahrtsstraßen, zeitlich auf die Spitzenstunden begrenzt, der Zufluss in Richtung Innenstadt durch die Anpassung der Lichtsignalprogramme gedrosselt werden. Ziel dieser Maßnahme ist es, die Kfz-Belastung auf den Straßen im Innenstadtbereich, insbesondere auf dem „Innenstadtring“ (Breitestraße, Zeppelinstraße, Hegelallee etc.), zu reduzieren und damit eine deutliche Verbesserung des Verkehrsflusses und damit u. a. der Umweltbelastungen in den Hauptverkehrszeiten zu erreichen. Derzeit werden die Lage der Pförtneranlagen an den Zufahrtsstraßen sowie flankierende Maßnahmen (z. B. Bussonderfahrstreifen) geprüft.

### Umweltorientiertes Verkehrsmanagement (UVM) in hoch belasteten Abschnitten

Diese Maßnahme ist integraler Bestandteil der mittelfristigen Planung bis zum Jahr 2015 innerhalb des Luftreinhalte- und Qualitätsplans der Landeshauptstadt Potsdams und wirkt gezielt in den Straßenabschnitten, bei denen die Gefahr einer Überschreitung der zulässigen Grenzwerte besteht. In diesen Abschnitten soll mithilfe einer Anpassung der Lichtsignaltechnik der Verkehrsstrom verstetigt werden. Dies funktioniert nur im Zusammenspiel mit einer Zuflussdosierung. Infolgedessen ist in den betreffenden Abschnitten eine Verbesserung der Verkehrssituation zu erwarten. Der dadurch verringerte Anteil von Halte- und Anfahrvorgängen bewirkt eine Reduzierung der Schadstoffemissionen. Gegebenenfalls kann durch die Drosselung des Kfz-Verkehrszuflusses eine verstärkte Entlastung des Hotspots erreicht werden. Maßnahmen zur Verflüssigung und Zuflussdosierung sind in den Abschnitten der Zeppelinstraße, der Breite Straße, der Behlertstraße und der Großbeerenstraße umzusetzen.

Es gilt dabei die Grundlagen zu schaffen, um den Kfz Verkehr möglichst ohne Behinderungen (Bremsvorgänge, Beschleunigung) durch den Hotspot zu führen. Dafür sind die signaltechnischen Voraussetzungen im Rahmen einer detaillierten LSA-Planung zu schaffen.

Die Maßnahmen des UVM befinden sich derzeit in Umsetzung und sollen bis zum Ende des 1. Quartals 2012 umgesetzt sein.

### Straßenraumumgestaltung und Umbau zu Kreisverkehrsplätzen:

In erster Linie wird mit einer Straßenraumumgestaltung eine Erhöhung der Aufenthalts- und Lebensqualität sowie die Reduzierung von Verkehrsunfäl-

len im direkten Bereich der Maßnahme angestrebt. Im weiteren Sinne soll die Straßenraumgestaltung mit den städtebaulichen Konzepten „Shared Space“, „Begegnungszonen“ und „verkehrsberuhigte Bereiche“ vorangetrieben werden.

Die Landeshauptstadt Potsdam hat im Rahmen eines Pilotprojektes erste positive Erfahrungen auf Planungsebene mit dem Konzept „Shared Space“ gesammelt. Innerhalb des Szenarios Nachhaltige Mobilität sollen weitere Möglichkeiten der Straßenraumgestaltung im Potsdamer Straßennetz geprüft werden. Dies gilt auch für den Umbau von Kreuzungs- und Einmündungsbereichen zu Kreisverkehrsplätzen im Potsdamer Straßenraum. Eine ausführliche Beschreibung der Konzeption kann dem Kapitel 8 entnommen werden.

#### Verkehrsberuhigung/Tempo-30-Zonen:

In der Landeshauptstadt Potsdam erfolgt die kontinuierliche Prüfung einer Ausweisung von verkehrsberuhigten Bereichen und Tempo-30-Zonen durch die zuständigen Fachbereiche. Bisher wurden insgesamt rd. 25 km<sup>2</sup> Tempo-30-Zonen und verkehrsberuhigte Bereiche realisiert (Stand 2010). Langfristig werden diese Flächen um weitere Gebiete mit rd. 1,5 km<sup>2</sup> Ausdehnung ergänzt. Hierzu gehören die Gebiete Fahrland (Am Königsweg), Groß Glienicke (Waldsiedlung), Krampnitz und Eiche.

#### Untersuchung zu Tempo-30-Abschnitten im Hauptverkehrsstraßennetz:

Durch die Stadtverwaltung Potsdam wird weiterhin geprüft, inwieweit auf einzelnen Straßenabschnitten, insbesondere auf Hauptverkehrsstraßen, die zulässige Höchstgeschwindigkeit aus Emissionsschutzgründen auf 30 km/h begrenzt werden kann.

## **4.6 Mobilitätsmanagement (MB)**

Eine Reihe von Maßnahmen zielt auf die nachhaltige Veränderung des Mobilitätsverhaltens der Potsdamer Bevölkerung ab. Hierzu wird empfohlen, diese Maßnahmen im Rahmen einer Mobilitätsagentur zu bündeln und schrittweise umzusetzen. Dazu zählen neben Beratungsdienstleistungen für Neubürger, Verwaltungen und Unternehmen auch der Aufbau eines Internet-Portals zur Registrierung, Information, Empfehlung und Buchung von multimodalen Mobilitätsdienstleistungen. Erste Rahmenkonzepte liegen vor. Im Folgenden werden die im Szenario Nachhaltige Mobilität zu bewertenden Maßnahmen des Mobilitätsmanagements dargestellt.

## Betriebliches Mobilitätsmanagement

Diese Maßnahme wurde im Rahmen des Klimaschutzkonzeptes<sup>50</sup> zur Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen erarbeitet. Das betriebliche Mobilitätsmanagement zielt auf eine möglichst effiziente aber auch stadt- und umweltverträgliche Abwicklung des Verkehrs der Mitarbeiter eines Unternehmens oder einer Verwaltung ab. Ziel der Maßnahme ist es, insbesondere den Berufsverkehr mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes abzuwickeln.

Erfahrungswerte des betrieblichen Mobilitätsmanagements liegen für die Stadt Dresden vor.<sup>51</sup> Bei der Firma Infineon/Qimonda konnte durch unterschiedliche betriebliche Maßnahmen der MIV-Anteil (Fahrer und Mitfahrer) um 10 % zwischen den Jahren 1996 und 2005 gesenkt werden.

Dabei wurden folgende Maßnahmen (Auswahl) umgesetzt:

- Erarbeitung eines Betriebsmobilitätskonzeptes und Etablierung eines Mobilitätsteams,
- Durchführung von Mobilitätstagen zur Information der Mitarbeiter und Wohnstandortberatung mit Mobilitätsinformationen bei Neueinstellungen,
- Förderung des Radverkehrs für die Mitarbeiter durch Neubau von Fahrradabstellanlagen einschließlich der Schaffung von begleitenden Dusch- und Umkleieräumen bzw. Trockenschränke,
- Steigerung der Attraktivität des ÖPNV für die Mitarbeiter in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen durch Fahrplananpassungen, Tarifmaßnahmen wie „Infineon-Ticket“, InfineonCard für Tarifzone Dresden und die Bereitstellung aktueller Fahrplaninformationen im Ein- und Ausgangsbereich,
- Reorganisation der betriebseigenen Abstellflächen für Pkw, Verzicht auf ehemals geplante umfangreiche Stellplatzweiterungen und Einrichtung einer Fahrgemeinschaftsbörse „Infineon CarPool“.

Die Umsetzung des betrieblichen Mobilitätsmanagements hängt von der Akzeptanz und dem Gestaltungswillen der jeweiligen Unternehmensführung ab. Deshalb sollten im Vorfeld Informationskampagnen bei den Verantwortlichen in den Unternehmen und Verwaltungen durchgeführt werden, um ein Bewusstsein für die Notwendigkeit der Maßnahme zu schaffen.

---

<sup>50</sup> Landeshauptstadt Potsdam, Hrsg. (2010): Gutachten zum integrierten Klimaschutzkonzept 2010, Potsdam.

<sup>51</sup> [http://www.clever-pendeln.de/www/pictures/89Impuls %20Loibnegger.pdf](http://www.clever-pendeln.de/www/pictures/89Impuls%20Loibnegger.pdf)

Darüber hinaus sind ein kontinuierlicher Kontakt und die Umsetzungsbegeleitung erforderlich. Die Höhe der Verlagerungs- und somit CO<sub>2</sub>-Minderungswirkung hängt u. a. von der vollständigen Umsetzung der Maßnahmen ab und kann somit bei unterschiedlicher Durchdringungstiefe und je nach Beteiligung der Unternehmen variieren.

Insoweit wird im Berufsverkehr das Verlagerungspotenzial auf den Umweltverbund (Fuß/Rad und ÖV) durch betriebliches Mobilitätsmanagement auf maximal 5 % der werktäglichen Fahrten in der Stadt abgeschätzt.

Eine besondere Rolle kommt hierbei der Vorbildwirkung der Stadtverwaltung sowie den stadteigenen Betrieben und Einrichtungen zu.

### **Mobilitätsberatung in Potsdam (Förderung Neubürger)**

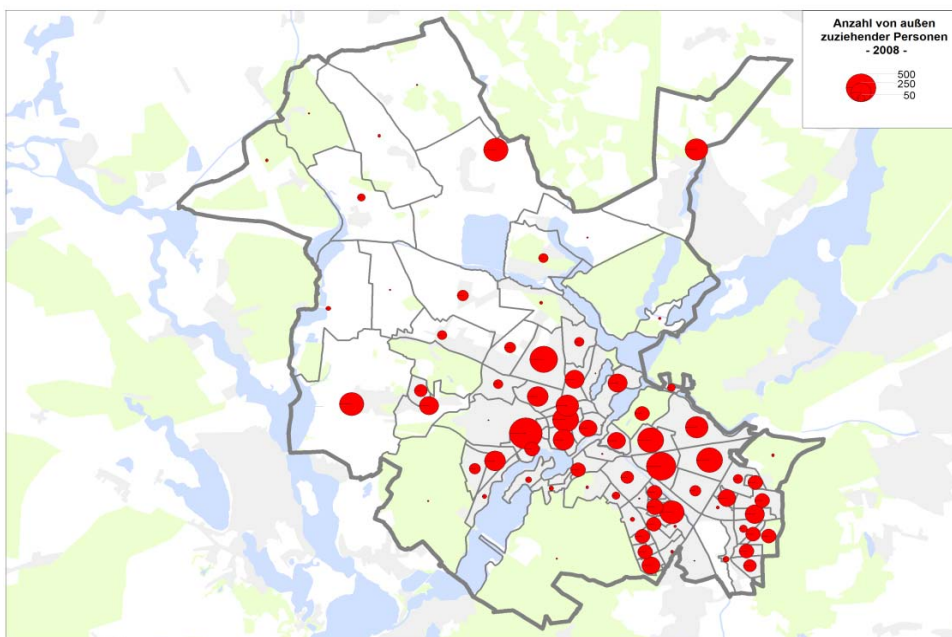
Diese Maßnahme wurde im Rahmen des Klimaschutzkonzeptes<sup>52</sup> zur Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen erarbeitet. Ziel dieser im Szenario Nachhaltige Mobilität verankerten Maßnahme ist es, den Neubürgern der Landeshauptstadt Potsdam durch gezielte Informationen und qualifizierte Beratung ein umweltorientiertes Mobilitätsverhalten zu ermöglichen und dabei im Alltagsverkehr insbesondere die Verkehrsmittel des Umweltverbundes vorrangig zu nutzen.

Potsdam verzeichnet seit 10 Jahren einen stetigen Zuzug an Neubürgern aus anderen Regionen Deutschlands und der Welt (vgl. Statistik Potsdam 2010)<sup>53</sup>. Bezogen auf die Gesamteinwohnerzahl (mit Hauptwohnsitz) des Jahres 2008, sind rd. 7 % der Potsdamer Neubürger in diesem Jahr zugezogen. Die Abb. 30 zeigt die Verteilung der Zuzügler des Jahres 2008 auf das Stadtgebiet.

---

<sup>52</sup>Landeshauptstadt Potsdam, Hrsg. (2010): Gutachten zum integrierten Klimaschutzkonzept 2010, Potsdam.

<sup>53</sup>[http://www.potsdam.de/cms/dokumente/10034472\\_513412/6e12caef/2006\\_01\\_Bevolkerungsprognose.pdf](http://www.potsdam.de/cms/dokumente/10034472_513412/6e12caef/2006_01_Bevolkerungsprognose.pdf)



**Abb. 30** Zuzüge nach Potsdam 2008 nach Statistischen Bezirken (Quelle: Stadtverwaltung Potsdam 2010)

Umfassende Ergebnisse zum Neubürger-Management liegen für München vor.<sup>54</sup> Das Mobilitätsmanagement für Neubürger in München setzt sich aus verschiedenen Maßnahmen und Angeboten zusammen:

- Zusendung eines Begrüßungspakets (Informationsmaterial zum Verkehr in der Stadt, Servicekarte zum Bestellen eines kostenlosen „Schnuppertickets“ für den ÖPNV),
- Motivations- und Vertiefungstelefonate zum „Schnupperticket“,
- Beratungsgespräch nach einem Monat des Versands der Infomaterialien, auf Wunsch Vermittlung von weiteren Mobilitätsangeboten (z. B. Carsharing) und ggf. Versand eines Abo-Vertrages,
- weitere Informationsmöglichkeiten über ein städtisch und regional ausgerichtetes Mobilitätsportal.

Mitte 2008 startete in Potsdam die VIP in Kooperation mit der Stadtwerke Potsdam GmbH (SWP) und Wohnungsbaugenossenschaften ein sog. Neubürgerpaket. Potsdamer Zuzügler und Umzügler von Wohnungsbaugenossenschaften erhalten die Neubürgerbroschüre „Zuhause in Potsdam“ und 7 Stadtteilkarten im Typ Flyer als A3-Abreißblöcke. Neubürger erhalten eine Wochenkarte P-AB, Neumieter ein Tageskarte P-AB.

<sup>54</sup>[http://www.muenchen.ihk.de/mike/ihk\\_geschaeftsfelder/standortpolitik/Anhaenge/Vortrag-Blume-Beyerle.pdf](http://www.muenchen.ihk.de/mike/ihk_geschaeftsfelder/standortpolitik/Anhaenge/Vortrag-Blume-Beyerle.pdf)

## Förderung von Carsharing

Diese Maßnahme wurde im Rahmen des Klimaschutzkonzeptes<sup>55</sup> zur Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen erarbeitet. Ziel dieser Maßnahme ist es, durch eine Ausweitung des derzeitigen Carsharing-Angebotes in Verbindung mit Informationsmaßnahmen, eine Reduktion der Kfz-bezogenen Fahrten in Potsdam zu erzielen.

Durch die Nutzung eines Carsharing-Fahrzeugs können 4 bis 8 private Pkw ersetzt werden. Weiterhin sind Carsharing-Nutzer bei der Verkehrsmittelwahl wesentlich ÖV- und Fahrrad-affiner als Nutzer von privaten Pkws. Hinzu kommt, dass Carsharing-Fahrzeuge jünger sind und somit einen geringeren CO<sub>2</sub>-Ausstoß besitzen als die allgemeine Privat-Pkw-Flotte.<sup>56</sup>

Im Jahr 2008 emittierte der neu zugelassene Pkw (Benziner) durchschnittlich rd. 164 g/km CO<sub>2</sub>.<sup>57</sup> Eine Auswertung der Carsharing-Flotte zeigte, dass bereits im Jahr 2003 der durchschnittliche Ausstoß bei 148 g/km lag.<sup>58</sup> Seit Januar 2008 wird gefordert, den Ausstoß von Neuwagen weiter auf 140 g/km zu senken. Viele große Carsharing-Anbieter sind dabei Zeichennehmer des Umweltzeichens RAL-UZ 100 („Blauer Engel Carsharing“) und unterliegen somit dieser freiwilligen Selbstkontrolle.

Weitere Einsparpotenziale resultieren aus der Verhaltensänderung der Verkehrsteilnehmer, die Carsharing-Angebote bei Notwendigkeit nutzen bzw. auf den klimafreundlichen Umweltverbund umsteigen.

Durch das veränderte Verkehrsverhalten und die Abschaffung der Privat-Pkw bzw. den Verzicht auf eine Anschaffung wird das Gebiet vom Parkdruck entlastet. Die frei werdenden Stellplatzkapazitäten können für die Carsharing-Flotte genutzt werden.

Bereits im Klimaschutzkonzept Potsdam wurde im Rahmen der Maßnahmenplanung die Konzeption eines möglichen E-Carsharings für die Gartenstadt Drewitz betrachtet. Hierbei war vorgesehen, für den Stadtteil Elektrofahrzeuge durch die Pro Potsdam GmbH zur Verfügung zu stellen. Als Betreiber-Unternehmen sollte das Unternehmen Greenwheels zur Verfü-

<sup>55</sup>Landeshauptstadt Potsdam, Hrsg. (2010): Gutachten zum integrierten Klimaschutzkonzept 2010, Potsdam.

<sup>56</sup>Glötz-Richter et al. (2007): Car-Sharing als Beitrag zur Lösung von städtischen Verkehrsproblemen. In: Internationales Verkehrswesen, Ausgabe Nr. 7+8, August 2007, 59. Jahrgang, S.333-337. Hamburg.

<sup>57</sup>Umweltbundesamt, Hrsg. (2009): Daten zum Verkehr – Ausgabe 2009, S. 40. Dessau-Roßlau.

<sup>58</sup>Bundesverband CarSharing e.V., Hrsg. (2008) Klimaschutz durch CarSharing – Daten und Fakten zur klimawirksamen CO<sub>2</sub>-Einsparung durch die integrierte Mobilitätsdienstleistung CarSharing, S. 4. Hannover.



gung stehen. Die benötigte Energie sollte klimaschonend durch Fotovoltaik-Anlagen bereitgestellt werden.

Durch die Verwendung regenerativer Energien sollen die mit den Elektrofahrzeugen durchgeführten Fahrten emissionsfrei durchgeführt werden. Die Höhe des Verlagerungspotenzials vom Privat-Pkw auf das Elektrofahrzeug hängt von der Größe der zur Verfügung gestellten Carsharing-Flotte und den detaillierten Nutzungsbedingungen ab. Die Anzahl der später einzusetzenden Fahrzeuge konnte innerhalb der Konzeptionsphase des Projektes nicht geklärt werden.

Im Rahmen einer Untersuchung des Verkehrsverhaltens von Carsharing-Kunden<sup>59</sup> wurde festgestellt, dass zeitnah mit dem Kundeneintritt 16 % der Privat-Pkw-Nutzer das eigene Fahrzeug abgeschafft hatten. Die entfallenden Pkw-Fahrten wurden durch die Nutzung des Carsharing-Angebotes und des Umweltverbundes kompensiert.

Unter der Annahme einer zukünftigen Bereitstellung von emissionsfrei betriebenen Carsharing-Fahrzeugen in der gesamten Gartenstadt Drewitz, soll dieses Potenzial auf alle im Gebiet erzeugten Pkw-Fahrten angewendet werden können. Dies setzt eine flächendeckende Einführung eines Angebotes im Gebiet, begleitet durch ergänzende Maßnahmen (Aufklärungs- und Informationskampagne), voraus.

#### **Einrichtung eines Mobilitätsbeauftragten der Landeshauptstadt (Mobilitätsagentur)**

Wie bereits einleitend beschrieben wurde, ist die Bündelung der Maßnahmen in einer Mobilitätsagentur zu empfehlen. Diese koordiniert die einzelnen Maßnahmen, informiert Unternehmen und Bürger über Mobilitätsangebote, bzw. stellt Kooperationen zu bestehenden Mobilitätsdienstleistern her (z. B. Carsharing-Dienstleister, Verkehrsbetriebe). Aufbau und Betrieb der Mobilitätsagentur sollten von einem bei der Stadt angesiedelten Mobilitätsbeauftragten vorangetrieben und koordiniert werden.

## **4.7 Wirtschaftsverkehr (WV)**

Die gute Anbindung der Landeshauptstadt Potsdam an das Autobahnnetz sichert die gute Erreichbarkeit der Stadt und seiner Wirtschaftsstandorte für den Wirtschaftsverkehr. Auf der einen Seite ist der Lkw-Verkehr not-

---

<sup>59</sup>[http://www.carsharing.de/index.php?option=com\\_content&task=view&id=151&Itemid=68](http://www.carsharing.de/index.php?option=com_content&task=view&id=151&Itemid=68).



wendig für die Lebensfähigkeit einer Stadt. Auf der anderen Seite trägt er zu den Lärm- und Schadstoffbelastungen im Stadtgebiet bei.

Insoweit wurde ein Lkw-Vorrangnetz für die Landeshauptstadt entwickelt und in den letzten Jahren schrittweise umgesetzt. Ziele dabei waren die möglichst reibungslose Abwicklung des Lkw-Verkehrs auf dem innerstädtischen Hauptstraßennetz und die Verminderung der Belastungen der Einwohner der Landeshauptstadt durch den Lkw-Verkehr in sensiblen Stadtbereichen.

Ein wichtiger Bestandteil war das Lkw-Wegweisungssystem. Im Außenbereich wird die Wegweisung zunächst auf große Zielgebiete (Großräume) ausgerichtet. Beim Erreichen eines Zielgebietes wird die Wegweisung durch Bereichsangaben untersetzt. In den Bereichen selbst erfolgt dann ein direkter Standorthinweis an den jeweiligen Zufahrtsstraßen vom Lkw-Vorrangnetz.

Das Lkw-Vorrangnetz und die dazugehörige Wegweisung sollten im Hinblick auf ihre bisherige Wirksamkeit im Rahmen der derzeitigen Fortschreibung des LKW-Führungskonzeptes überprüft und gegebenenfalls angepasst werden. Zusätzlich wird im Rahmen dieses Konzeptes der LKW-Durchgangsverkehr analysiert und ggf. Maßnahmen für ausgewählte Straßenabschnitte vorgeschlagen.

## 5 Einschätzung zu einer Strategischen Umweltprüfung (SUP)

Gemäß der Richtlinie 2001/42/EG sind Planungsvorhaben in Hinblick auf ihre Umweltauswirkungen im Rahmen einer Strategischen Umweltprüfung (SUP) zu überprüfen. Die europäische Richtlinie wurde mit dem am 30. Juni 2005 in Kraft getretenen Gesetz zur Einführung einer Strategischen Umweltprüfung in deutsches Recht umgesetzt.

Die SUP soll sicherstellen, dass Planungen mit schwerwiegenden Auswirkungen auf andere Schutzgüter frühzeitig identifiziert und ggf. korrigiert werden können. Die Frage, in welchen Fällen eine SUP durchgeführt werden muss, ist in Teil 3 des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes (UVPG) geregelt.

Laut § 14a UVPG stellt die zuständige Behörde fest, ob eine Verpflichtung zur Durchführung einer SUP besteht. Die folgenden Betrachtungen sind als Beitrag zu den Entscheidungsgrundlagen zu verstehen. Auch im Fall einer nicht bestehenden SUP-Pflicht ist die Öffentlichkeit über die wesentlichen Gründe der Entscheidung zu informieren.

Verkehrsvorhaben unterliegen nach Anlage 1 UVPG der allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls nach § 3c UVPG, wenn sie beispielsweise den „Bau einer sonstigen Bundesstraße“ oder den „Bau einer Bahnstrecke für Straßenbahnen“ betreffen.

Luftreinhaltepläne gehören zu den SUP-pflichtigen Plänen und Programmen, wenn sie laut Anlage 3 Nr. 2 UVPG i.V.m. § 14b Absatz 1 Nr. 2 UVPG „für Entscheidungen über die Zulässigkeit von [...] Vorhaben, die nach Landesrecht einer Umweltverträglichkeitsprüfung oder Vorprüfung des Einzelfalls bedürfen, einen Rahmen setzen.“

In diesem Zusammenhang ist für die Potsdamer Planungen zu klären,

- ob sie UVP- oder vorprüfungspflichtige Vorhaben enthalten und - falls ja,
- ob sie für solche Vorhaben den Rahmen setzen.

Das Szenario Nachhaltige Mobilität der Potsdamer Verkehrsentwicklungsplanung enthält unter anderem folgende relevante Maßnahmen:

### **Straßenbahnneubaustrecken**

- Verlängerung Nordast bis Nedlitzer Holz
- nach Golm
- Babelsberg bis J.-Kepler-Platz

- Flächenfreihaltung Stern/Drewitz bis Teltow

### **Neu- und Umbau von Straßenverkehrsanlagen**

- Abfahrtsrampe Nuthestraße zur Friedrich-Engels-Straße
- Verkehrslösung Wetzlarer Straße mit Anbindung Industriegebiet
- Umbau Leipziger Dreieck
- Straßenraumgestaltung und Anlage von Kreisverkehrsplätzen
- Neu- und Ausbau der P+R-Anlagen Bornstedter Feld, Wetzlarer Straße/ Nuthestraße und Kirschallee
- Parkhaus Friedrich-Ebert Straße/Helene-Lange-Straße
- Parkhaus Berliner Straße

Weiterhin zählen zum Maßnahmenbündel verkehrsorganisatorische Maßnahmen zur Lenkung und Dämpfung des Kfz-Verkehrs, organisatorische Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes und Maßnahmen zum Ausbau der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur.

Die genannten Maßnahmen sind teilweise UVP- bzw. vorprüfungspflichtig. Es ist daher zu prüfen, ob der StEK Verkehr auch den Rahmen für die betreffenden Maßnahmen setzt.

Zur Rahmensetzung heißt es in § 14b Absatz 3, dass ein Rahmen für die Entscheidung über die Zulässigkeit von Vorhaben gesetzt wird, wenn die Planung „Festlegungen mit Bedeutung für spätere Zulassungsentscheidungen, insbesondere zum Bedarf, zur Größe, zum Standort, zur Beschaffenheit, zu Betriebsbedingungen von Vorhaben oder zur Inanspruchnahme von Ressourcen“ enthält.

Hier ist zu berücksichtigen, dass die genannten Neubau-Maßnahmen im Rahmen von Planfeststellungsverfahren bzw. Vorstudien erstellt und für die Betrachtung im StEK Verkehr übernommen wurden.

In den Fällen, in denen Planungen von anderen Trägern von Fachplänen nachrichtlich übernommen wurden, werden Umwelt(-verträglichkeits)-prüfungen bei Voraussetzung der entsprechenden Bedingungen von diesen Planungsträgern durchgeführt.

Andere Überlegungen, wie die Flächenfreihaltung Havelspange oder Tram Stern/Drewitz bis Teltow, befinden sich erst im Stadium konzeptioneller Vorüberlegungen ohne vertiefende Untersuchungen zum Bedarf, Dimensionierung usw. Sollte es zu detaillierten Untersuchungen (z. B. im Rahmen von Planfeststellungsverfahren) kommen, wären im weiteren Planungsverlauf UVP durchzuführen.

Der StEK prognostiziert die Auswirkungen der genannten Maßnahmen in Form von Maßnahmenszenarien, um die notwendigen Datengrundlagen für die anschließend im Rahmen der weiterführenden Planungen (z. B. vorbereitende Bauleitplanung) zu treffende Festlegung (Rahmensetzung) zu schaffen. Da im Sinne der Richtlinie 2001/42/EG „Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme“ Mehrfachprüfungen vermieden werden sollen, scheinen die Voraussetzungen einer Pflicht zur Durchführung einer strategischen Umweltprüfung für den VEP/LRP nach erster Einschätzung nicht erfüllt zu sein. Eine endgültige Entscheidung bleibt der Vorprüfung des Einzelfalls gem. § 3c UVPG vorbehalten.

## 6 Finanzierung

Alle im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans der Landeshauptstadt Potsdam für die Realisierung vorgeschlagenen Maßnahmen bis 2025 wurden in einem Maßnahmen- und Kostenplan zusammengeführt.

Sofern für einzelne Maßnahmen bereits Kostenschätzungen vorlagen (NVP, Angaben der Stadt oder der Unternehmen), wurden diese übernommen. Bei den übrigen Maßnahmen wurde eine Abschätzung der Kosten auf Grundlage von Erfahrungswerten, allgemeinen Ansätzen und vergleichbaren abgeschlossenen oder laufenden Projekten vorgenommen.

Bei komplexen Vorhaben, die Maßnahmen des ÖPNV, des Straßenbaus und des Städtebaus verknüpfen, sind die angegebenen Werte als grobe Orientierung zu verstehen, die erst durch Detailuntersuchungen und Umsetzungsplanungen konkretisiert werden können. Alle Angaben sind lediglich als Kostenrahmen einzustufen. Verbindliche Preisangebote können nur die Unternehmen auf Grundlage der konkreten Rahmenbedingungen und ihrer betriebswirtschaftlichen Situation erstellen.

In der Tab. 8 sind die zu erwartenden Investitionskosten der Jahre 2010 bis 2025 für die Maßnahmenbereiche des Szenarios Nachhaltige Mobilität dargestellt. Mit Realisierung der Maßnahmen ergeben sich jährliche Folgekosten von ca. 2-5 % der jeweiligen Investitionssumme für die erforderlichen Instandhaltungsmaßnahmen.

Der vorläufige Finanzierungs- und Investitionsplan versteht sich vorbehaltlich der konkreten Bereitstellung der Investitionsmittel in den jeweiligen Haushaltsplänen.

Maßnahmenbereich	Kosten in Tsd. €		
	2010-2015	2015-2020	2020-2025
Verkehrsreduzierende Raumstruktur (RS)	Keine Direktfinanzierung		
Öffentlicher Personenverkehr (ÖV)	56.350	17.450	11.450
Radverkehr (RV)	5.380	9.560	7.910
Fußgängerverkehr (FG)	2.530	2.500	2.500
Straßenverkehr (SV)	14.705	20.840	4.265
Mobilitätsmanagement (MB)	2.965	2.390	2.515
Wirtschaftsverkehr (WV)	30	0	0

**Tab. 8** Vorläufiger Finanzierungs- und Investitionsplan

## 7 Zusammenfassung der wesentlichen Ergebnisse und Fazit

Ziel der weiteren Verkehrsentwicklungsplanung in der Landeshauptstadt Potsdam ist die Optimierung der Systeme aller Verkehrsarten und die Verringerung der Umweltbelastung durch den motorisierten Individualverkehr. Deshalb müssen alle Planungen auf die Stärkung des Umweltverbundes ausgerichtet werden.

Auf der Basis der Analyse und Bewertung der vorhandenen Verkehrssysteme und der bisherigen Entwicklung der Mobilität in der Landeshauptstadt Potsdam wurden im Rahmen von Szenarien unterschiedliche Maßnahmenkonzepte hinsichtlich ihrer Wirkungen bewertet.

In den beteiligten Verwaltungen und der projektbegleitenden Lenkungsgruppe wurden die mit den unterschiedlichen Maßnahmen zu erzielenden Wirkungen diskutiert. Im Ergebnis stellt sich das Szenario Nachhaltige Mobilität als der für die Zielerreichung geeignete Entwicklungspfad dar.

Werden die im Szenario Nachhaltige Mobilität unterstellten Maßnahmen umgesetzt, wird erreicht, dass der motorisierte Individualverkehr (MIV) in der Landeshauptstadt Potsdam bis 2025 trotz steigender Einwohner- und Beschäftigtenzahl nicht weiter zunimmt und sich die Verkehrsmittelanteile im Binnenverkehr deutlich zugunsten des Umweltverbundes verändern.

Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs im Binnenverkehr sinkt im Szenario Nachhaltige Mobilität von derzeit 32 % auf einen Anteil von 23 %. Davon profitieren vor allem der Fuß- und Radverkehr und zu einem geringeren Teil der ÖPNV. Im Kfz-Gesamtverkehr, der vom Quell-/ Zielverkehr geprägt ist, wird eine leichte Zunahme prognostiziert. Hier sind in Zusammenarbeit mit den Umlandgemeinden und dem Kreis Potsdam-Mittelmark Lösungen zu entwickeln, wie insbesondere der Berufs- und Ausbildungspendlerverkehr nach Potsdam noch stärker auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes verlagert werden kann. Eine Maßnahme dafür ist ein System von P+R-Anlagen am Stadtrand von Potsdam.

Auch ohne Einrichtung einer Umweltzone ist in Potsdam eine spürbare Minderung der Umweltbelastungen durch den Kfz-Verkehr zu erwarten. Bereits für das Jahr 2015 wird eine Einhaltung der Grenzwerte für PM<sub>10</sub> und NO<sub>2</sub> prognostiziert. Durch die weitergehende Verbesserung der Antriebstechnologien und mit der Umsetzung der Maßnahmen des umweltorientierten Verkehrsmanagements sind, trotz des prognostizierten Bevölkerungswachstums, auch nach dem Jahr 2015 keine Grenzwertüberschrei-

tungen der Luftschadstoffbelastung durch den Straßenverkehr mehr zu erwarten.

Hinsichtlich der Lärmbelastung der Potsdamer Bevölkerung an Hauptverkehrsstraßen werden insbesondere in den hochbelasteten Streckenabschnitten Verbesserungen erreicht. Dennoch liegt die Lärmbelastung vor allem in den Nachtstunden in vielen Abschnitten noch über den Orientierungswerten.

Bei den CO<sub>2</sub>-Emissionen kann der Kfz-Ausstoß des fossilen CO<sub>2</sub> im Szenario Nachhaltige Mobilität um rd. 14 % gesenkt werden.

Um diese positiven Effekte zu erreichen, ist es notwendig, die im Szenario Nachhaltig Mobilität vorgesehenen Maßnahmen, zielgerichtet umzusetzen. Im Einzelnen erfordert es die Umsetzung der folgenden Maßnahmen, die die Potsdamer Bevölkerung, Pendler und Besucher der Landeshauptstadt gleichermaßen betreffen.

#### Öffentlicher Personennahverkehr

Der Öffentliche Personennahverkehr ist und bleibt ein wichtiger Bereich der Daseinsvorsorge, dabei kommt der Straßenbahn in Potsdam die tragende Rolle zu. Deshalb gilt es, das Angebot in den kommenden Jahren zu sichern und unter Beachtung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen weiter auszubauen. Dies ist gerade unter umwelt- und energiepolitischen Gesichtspunkten von großer Bedeutung. Die wirkungsvollste Förderung der Elektromobilität ist die Förderung der bereits heute elektrisch betriebenen Schienenverkehrsmittel (Tram, Regionalbahn, S-Bahn).

Durch eine auf die Nachfrage ausgerichtete Angebotsstruktur für alle Nutzergruppen und mit einer zielgerichteten Erweiterung des Straßenbahnnetzes an Nachfrage-Schwerpunkten (Nordast, Golm, Großbeerenstraße) ist zukünftig ein möglichst hoher Anteil des motorisierten Verkehrs in der Stadt, nach Berlin und ins Umland auf den ÖPNV zu verlagern. Eine wichtige Rolle spielen dabei die Verknüpfungspunkte zu anderen Verkehrsmitteln.

Die in den letzten Jahren durchgeführten Beschleunigungsmaßnahmen im ÖPNV sollten fortgesetzt werden, um die noch bestehenden Potenziale einer weiteren Verkürzung der Reisezeiten im öffentlichen Verkehr von rd. 10 % auszuschöpfen.

#### Radverkehr und Fußgängerverkehr

Im Rahmen der laufenden Umsetzung des Radverkehrskonzeptes wurden bereits wichtige Etappenziele auf dem Weg zur Verbesserung des Radverkehrs in der Landeshauptstadt erreicht. Dazu gehören z. B. die Einrichtung



der prioritären Radnetzrouten, die Verbesserung der Radwegweisung und die intensive verkehrspolitische Öffentlichkeitsarbeit. Zukünftig sollte dieser Weg weiter beschritten werden. Dies bedeutet konkret, das Radrouthenetz über die prioritären Routen hinaus zu verdichten und auf Streckenzügen mit einem hohen Anteil an Radverkehr, weitere Beschleunigungs- bzw. Bevorrechtigungsmaßnahmen (wie z. B. „Grüne Welle“) einzurichten. Darüber hinaus sollten die Stadt-Umland-Verbindungen (z. B. Radschnellverbindungen) verbessert werden. Um den Radverkehr besser mit dem ÖPNV zu verknüpfen, sollte eine Fahrradstation am Hauptbahnhof und an ÖPNV-Haltestellen Abstellmöglichkeiten für B+R geschaffen werden. Durch diese Maßnahmen kann der Anteil des Fahrradverkehrs auch über die im vorliegenden Konzept verankerte Zielgröße von 27 % gesteigert werden.

Auch die bereits begonnenen Maßnahmen zur Verbesserung der Anlagen für den Fußgängerverkehr sind weiterzuführen. An wichtigen Hauptverkehrsstraßen ist es notwendig, fußgängerfreundliche und sichere Quermöglichkeiten für Fußgänger zu schaffen. Zur Konkretisierung der Maßnahmen ist eine stadtweite Defizitanalyse und die Erarbeitung eines Fußgängerverkehrskonzeptes für die Landeshauptstadt Potsdam vorgesehen.

#### Motorisierter Individualverkehr

Ziel der künftigen Verkehrsentwicklung ist es, den MIV bzw. seine negativen Folgewirkungen in der Stadt Potsdam durch Stärkung der alternativen Mobilitätsangebote in Verbindung mit restriktiven Maßnahmen für den Kfz-Verkehr zu reduzieren. Der Bau einer neuen Verbindung über die Havel zur Entlastung der Innenstadt stellt sich als nicht zielführend dar. Es ist zu erwarten, dass die neue Havelbrücke neue Verkehre aus dem Umland und von der Autobahn anzieht und bisher ruhige Erholungsbereiche verlärmmt. Gleichzeitig sind in einigen hoch belasteten Straßenabschnitten keine nennenswerten Entlastungen zu erwarten.

Die Erweiterung und Gebührenerhöhung der Parkraumbewirtschaftung führt zu einer Verringerung des Kfz-Verkehrs insbesondere im Berufs- und Ausbildungsverkehr und je nach Wegelänge zu einer Verlagerung auf den ÖPNV und den Rad-/Fußverkehr. Darüber hinaus zeigen die Erfahrungen aus anderen Städten, dass mit einer Bewirtschaftung auch der Parksuchverkehr zurückgeht<sup>60</sup>. Insoweit ist die Weiterführung der Parkraumbewirtschaftung eine der wichtigsten Maßnahmen zur Steuerung der Verkehrs-

---

<sup>60</sup> z. B. Berlin-Mitte:

[http://www.srl.de/dateien/dokumente/de/bestandsaufnahme\\_und\\_nachheruntersuchung\\_zur\\_parkraumbewirtschaftung\\_im\\_bezirk\\_mitte.pdf](http://www.srl.de/dateien/dokumente/de/bestandsaufnahme_und_nachheruntersuchung_zur_parkraumbewirtschaftung_im_bezirk_mitte.pdf)

nachfrage im motorisierten Individualverkehr in der Landeshauptstadt Potsdam.

Zur Verbesserung und der Entlastung sensibler Stadtbereiche strebt die Stadt an, den Kfz-Verkehr weiter auf leistungsfähigen Hauptstraßen zu bündeln. Gleichzeitig sollen vorhandene Engpässe im notwendigen Maße durch den Bau neuer Straßenverbindungen beseitigt werden.

Die Landeshauptstadt Potsdam setzt derzeit die LSA-Pförtnerung für das Innenstadtbereich um. Hierbei soll auf den Zufahrtsstraßen, zeitlich auf die Spitzenstunden begrenzt, der Zufluss in Richtung Innenstadt durch die Anpassung der Lichtsignalprogramme gedrosselt werden. Ziel dieser Maßnahme ist es, die Kfz-Belastung auf den Straßen im Innenstadtbereich, insbesondere auf dem „Innenstadtring“ (Breitestraße, Zeppelinstraße, Hegelallee etc.), so zu mindern, dass damit eine deutliche Verbesserung der Verkehrsqualität in den Hauptverkehrszeiten erreicht wird. Mit der Verbesserung der Verkehrsqualität geht auch eine Senkung der verkehrsbedingten Luftschadstoffbelastung einher.

Diese Maßnahme muss jedoch mit entsprechenden Angeboten verknüpft werden. Dazu gehören Informationen zu alternativen Angeboten des ÖPNV einschließlich günstiger Tarifangebote für Umsteiger und zusätzliche P&R-Angebote an den dafür geeigneten Hauptverkehrsstraßen in das Potsdamer Umland.

Eine Reihe der zuvor genannten Maßnahmen zielt auf die nachhaltige Veränderung des Mobilitätsverhaltens der Potsdamer Bevölkerung und der Pendler ab. Dies kann durch ein umfassendes Informations- und Mobilitätsmanagement wirksam unterstützt werden. Hierzu wird empfohlen, die dazu notwendigen Aktivitäten im Rahmen einer Mobilitätsagentur zu bündeln und schrittweise umzusetzen.

Dazu zählen neben Beratungsdienstleistungen für Neubürger, Verwaltungen und Unternehmen auch der Aufbau eines Internet-Portals zur Registrierung, Information, Empfehlung und Buchung von multimodalen Mobilitätsdienstleistungen.

## **8 Exkurs: Umgestaltung des Straßenraumes in Potsdam**

### **8.1 Grundlagen für ein Kreisverkehrskonzept (Screening)**

Für das Potsdamer Hauptverkehrsstraßennetz wurde in einem Grobscreening die Eignung der wichtigsten Knotenpunkte für eine Umgestaltung zu Kreisverkehrsplätzen geprüft. Grundlage waren vorliegende Zähldaten im Hauptstraßennetz. In diesem Zusammenhang wurden folgende Arbeitsschritte durchgeführt:

- Analyse der bereits vorliegenden Daten und Entwicklung von geeigneten Auswahlkriterien (Kapitel 8.1.1),
- Grobbewertung der vorhandenen Knotenpunkte anhand der zuvor entwickelten Auswahlkriterien und Darstellung einer Vorauswahl von grundsätzlich geeigneten Knoten (Kapitel 8.1.2).

Auf Basis des vorliegenden Zwischenberichts soll anschließend eine nähere Prüfung der Machbarkeit für einen gemeinsam auszuwählenden Knoten erfolgen.

Die Datenbasis für die Untersuchung bildeten Zähldaten von 44 Potsdamer Knotenpunkten, die in den Jahren 2007 bis 2009 erhoben wurden (Abb. 31). Außerdem waren grundlegende Informationen zum Straßennetz und zum Unfallgeschehen verfügbar.

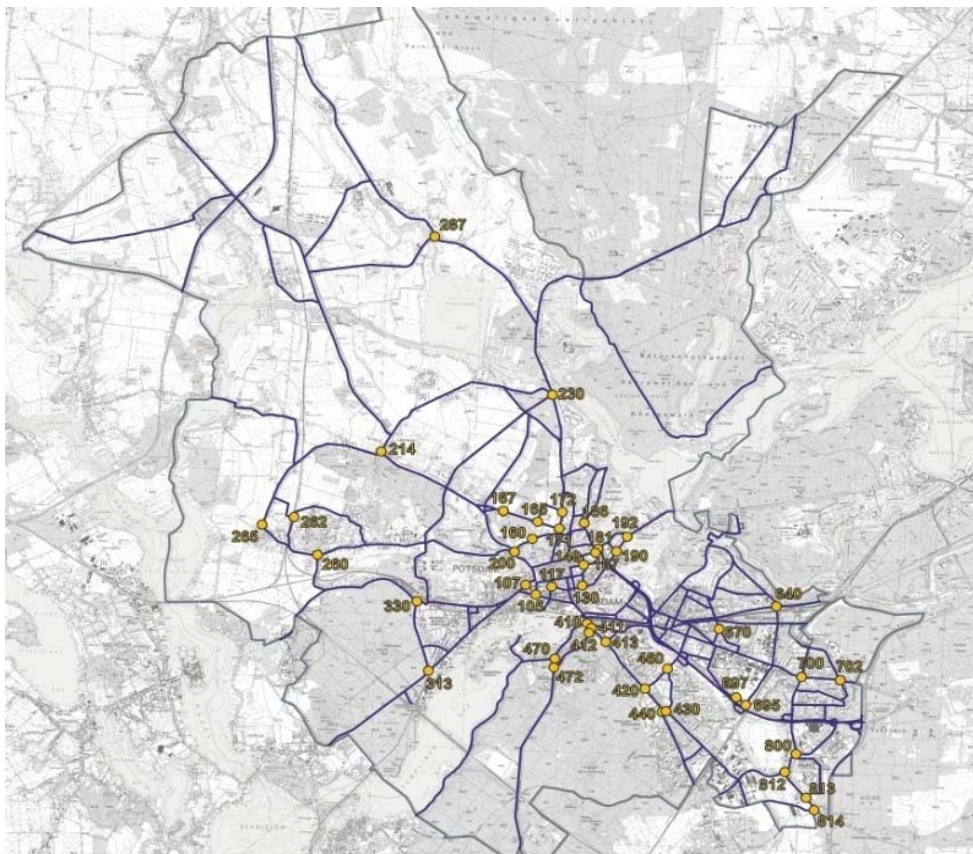


Abb. 31 Knotenpunkte mit Nummer

### 8.1.1 Bewertungskriterien

Um in einem Screening die Eignung von Knotenpunkten für eine Umgestaltung zu Kreisverkehrsplätzen zu prüfen, war es notwendig, zu Beginn entsprechende Auswahlkriterien festzulegen. Zugrunde gelegt wurde das FGSV-Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren.<sup>61</sup> Ergänzende Informationen wurden den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)<sup>62</sup> und dem Leitfaden zur Qualitätssicherung bei Planung, Bau und Betrieb von Kreisverkehren<sup>63</sup> entnommen. Im Folgenden werden die verwendeten Kriterien kurz erläutert.

<sup>61</sup>Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Hrsg. (2006): Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren, Köln.

<sup>62</sup>Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Hrsg. (2006): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAS 06, Köln.

<sup>63</sup>Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen, Hrsg. (2005): Leitfaden zur Qualitätssicherung bei Planung, Bau und Betrieb von Kreisverkehren, Wiesbaden.

## Kreisverkehrstyp

Die Untersuchung konzentriert sich zunächst auf kleine Kreisverkehre, weil diese Form des Kreisverkehrs im Verkehrsentwicklungsplan<sup>64</sup> als Ersatz für lichtsignalgeregelter Knotenpunkte bevorzugt wird und es eine hohe Anzahl von Knotenpunkten gibt, die für eine Umgestaltung in einen kleinen Kreisverkehr infrage kommen.

Kleine Kreisverkehre haben einen Außendurchmesser von 26 bis 40 m innerorts bzw. 30 bis 50 m außerorts und eine feste, nicht überfahrbare Kreisinsel. Die Zu- und Ausfahrten sowie die Kreisfahrbahn sind i. d. R. einstreifig ausgeführt. Bei kleinem Außendurchmesser (z. B. < 30 m) und innerhalb bebauter Gebiete ist es zweckmäßig, einen überfahrbaren Innenring anzulegen. Aus fahrgeometrischen Gründen oder zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit können Bypässe eingerichtet werden.

Bei zukünftigen Planungsfortschreibungen können auch andere Typen in die Betrachtung einbezogen werden, wie z. B. Minikreisverkehre, kleine zweistreifig befahrbare Kreisverkehre oder Turbokreisverkehre.

## Verkehrsbelastung

Entscheidend für die Umgestaltung eines Knotenpunktes zu einem Kreisverkehrsplatz ist die vorhandene Verkehrsbelastung. Ob ein Knotenpunkt als Kreisverkehr mit einer ausreichenden Verkehrsqualität betrieben werden kann, wird anhand der Orientierungswerte des Merkblatts für die Anlage von Kreisverkehren abgeschätzt. Die Verwendung eines kleinen Kreisverkehrs kann demnach bei Verkehrsstärken von 12.000 bis 25.000 Kfz/24 h günstig sein. Bei Gesamtverkehrsstärken über 15.000 Kfz/24 h ist ein Leistungsfähigkeitsnachweis durchzuführen.

Die Zählraten der Potsdamer Knotenpunkte lagen als 6-Stunden-Werte vor. Um die vorhandenen Verkehrsbelastungen bewerten zu können, wurde die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) anhand der 6-Stunden-Zählwerte und dem Faktor 2,4 berechnet. Der Faktor ist das Ergebnis von Vergleichszählungen in Potsdam über 24 Stunden. Vereinfachend wurden die 6-Stunden-Werte auf ein Vielfaches von 50 und die DTV-Angaben auf ein Vielfaches von 100 gerundet.

Eine scharfe Abgrenzung, ob ein Knotenpunkt geeignet ist oder nicht, war aufgrund der Verwendung von gerundeten Werten und der überschläglichen Berechnung der DTV-Werte nicht sinnvoll. Daher wurde der mögliche

---

<sup>64</sup>Landeshauptstadt Potsdam (2001): Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans für die Landeshauptstadt Potsdam, Potsdam.

Anwendungsbereich eines kleinen Kreisverkehrs in drei Stufen unterteilt. Die entsprechenden Wertebereiche mit den zugehörigen Bewertungsdimensionen sind in den Legenden zur Anlage 1 dargestellt.

### **Öffentlicher Personennahverkehr (Straßenbahn)**

Die Führung von Straßenbahnen über Kreisverkehre ist mit einem umfangreichen Prüfbedarf verbunden, da die Führung der Straßenbahn eine bedarfsgesteuerte signaltechnische Sicherung erfordert. Knotenpunkte mit Straßenbahnverkehr wurden deshalb vorerst als ungeeignet eingestuft.

### **Anzahl der Knotenpunktarme und Knotenpunktgeometrie**

Bei schiefwinkligen Kreuzungen und Einmündungen sind häufig ungünstige Sichtbeziehungen vorhanden. Die Umgestaltung zu einem Kreisverkehrsplatz kann diese Defizite beseitigen. Kreisverkehre sind auch zur verkehrstechnisch einfachen und gut begreifbaren Verknüpfung von mehr als vier Knotenpunktarmen geeignet.

### **Verkehrsbedeutung und -verteilung**

Bei sehr ungleicher Verkehrsbedeutung der zu verknüpfenden Straßen, und wenn die Bevorrechtigung auf einer übergeordneten Straße ausdrücklich erwünscht ist, sind Kreisverkehre eher nicht geeignet.

Die Verkehrsstärke in den schwächer belasteten Knotenpunktzufahrten soll bei Einmündungen mindestens 10 %, bei Kreuzungen wenigstens 15 % (Summe der Verkehrsstärken beider Knotenpunktzufahrten des schwächer belasteten Straßenzuges) der Gesamtbelastung des Knotenpunktes (Summe des zuführenden Verkehrs in allen Knotenpunktzufahrten) betragen. Betrachtet wird jeweils der zuführende Verkehr in 24 Stunden<sup>65</sup>.

Bei der Bewertung der Knotenpunkte wurde wegen der gerundeten Werte und der überschläglichen Berechnung der DTV-Werte, wie beim Kriterium „Verkehrsbelastung“, eine dreistufige Einteilung der Eignung vorgenommen. Die entsprechenden Wertebereiche mit den zugehörigen Bewertungsdimensionen sind in den Legenden zur Anlage 1 dargestellt.

---

<sup>65</sup>Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Hrsg. (2006): Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren, Köln.

## Flächenverhältnisse

Stehen zur sachgerechten Gestaltung eines Kreisverkehrs keine ausreichenden Flächen zur Verfügung, kann ein Kreisverkehr nicht zur Anwendung kommen.

## Fuß- und Radverkehr

Bei der Anlage eines Kreisverkehrs ist vorab zu prüfen, welche Anforderungen an die Sicherung des Fuß- und Radverkehrs zu stellen sind. Beispielsweise kann zur Schulwegsicherung oder bei bedeutenden Anteilen sehbehinderter sowie älterer Menschen eine signaltechnische Sicherung erforderlich sein.

## Unfallgeschehen

Grundsätzlich besitzen Kreisverkehre ein höheres Sicherheitsniveau als Kreuzungen. Maßgebend hierfür sind im Wesentlichen die folgenden Zusammenhänge:

- Ein Kreisverkehr hat weniger Konfliktpunkte. Es entfallen z. B. die unfallträchtigen Kreuzungs- sowie Linksabbiege- und Linkseinbiegekonflikte.
- Das geringe Geschwindigkeitsniveau, die geringen Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen den Verkehrsteilnehmern und gleichgerichteten Fahrtbeziehungen reduzieren die Unfallschwere.

Die Erkennbarkeit und Begreifbarkeit ist i. d. R. besser. Von den Verkehrsteilnehmern werden immer nur einfache Entscheidungen verlangt. Die Sichtbeziehungen sind sehr günstig.

## Städtebauliche Aspekte

Kreisverkehre sind aufgrund der Unterbrechung des linienhaften Straßenraumes und der geometrischen Grundform stadtpflegend. Sie sind deshalb innerhalb bebauter Gebiete sorgfältig mit den stadtstrukturellen Gegebenheiten und dem straßenräumlichen Umfeld abzustimmen.

Kreisverkehre können z. B. geeignet sein:

- als Übergangselement zwischen Straßen unterschiedlicher Charakteristik (z. B. bei einer Ortseinfahrt),
- zur Abschnittsbildung und stadträumlichen Gliederung (z. B. beim Übergang von Wohn- zu Gewerbegebieten),
- bei runden Plätzen und als regelmäßige Vielecke umbauten Plätzen,



- zur Platzgestaltung (vorhandene oder geplante Elemente, wie Brunnen, Kunstwerke, etc.) können einbezogen werden),
- zur Orientierung im Stadtraum.

Kreisverkehre sind z. B. weniger gut geeignet:

- bei Straßen mit fließenden Raumübergängen in gewachsenen Siedlungsformen, die durch die strenge geometrische Form des Kreisverkehrs gestört werden können,
- bei Straßen mit großer hierarchischer Abstufung zwischen Hauptachse und Nebenstraße,
- in sehr begrenzten Straßenräumen.

### **Sonstige Kriterien**

Neben den bereits genannten Kriterien können weitere Aspekte in die Betrachtung einfließen:

- Umgestaltung von Knotenpunkten mit abknickender Vorfahrt,
- Vereinfachung von unübersichtlichen und in der Wegweisung schwer darstellbaren Knotenpunkten,
- Aussagen zum baulichen Zustand und des Alters der vorhandenen Verkehrsanlage,
- Auswirkungen auf das Weltkulturerbe.

### **8.1.2 Auswahl der grundsätzlich geeigneten Knoten**

Mit den in Kapitel 8.1.1 dargestellten Auswahlkriterien und den verfügbaren Daten wurde eine Grobbewertung der 44 Knotenpunkte vorgenommen. Aufgrund der eingeschränkten Verfügbarkeit einiger Daten konnten nicht alle in Kapitel 8.1.1 genannten Kriterien Eingang in die Bewertung finden. Eine Übersicht zu den Bewertungskriterien und den Ergebnissen gibt Anlage 1.

Die Tabelle wurde trichterartig konzipiert. D. h., dass zunächst die übergeordneten Kriterien behandelt wurden, dann detailliertere Aspekte. Für die grundsätzliche Bewertung der einzelnen Knotenpunkte waren zunächst ausschlaggebend:

- Verkehrsbelastung in Form der DTV-Werte,
- Straßenbahnführung und
- Verkehrsverteilung.

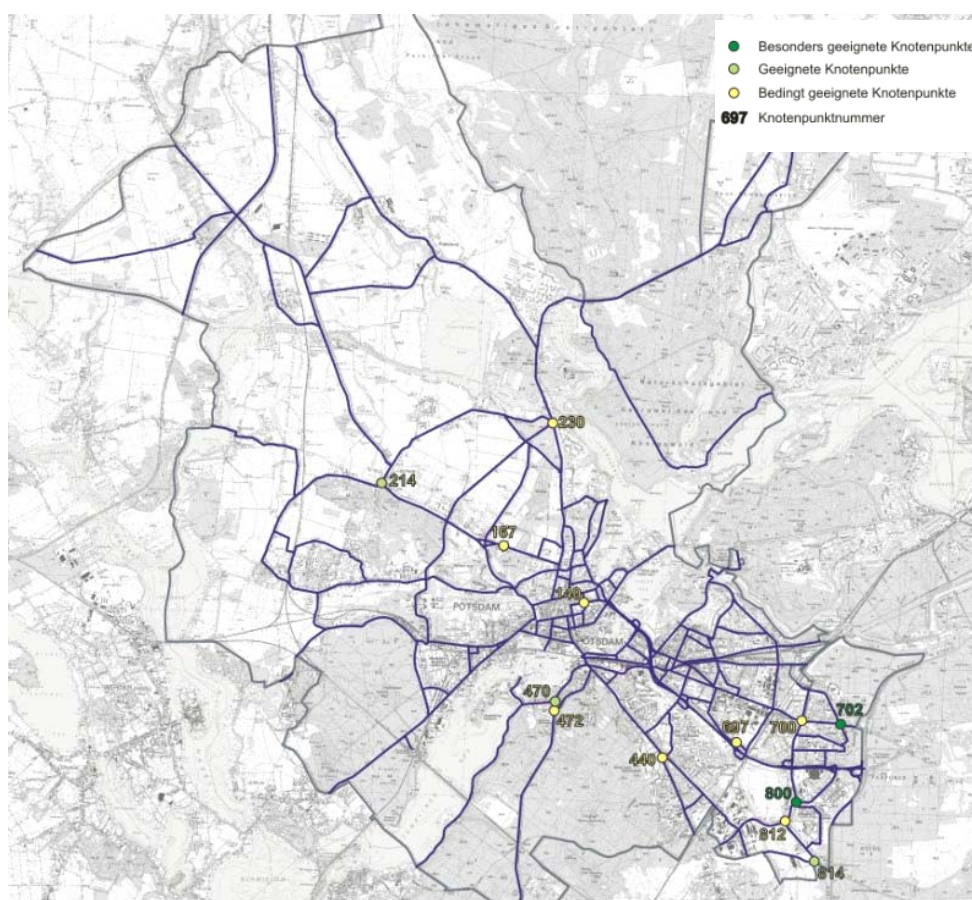
Die Kriterien



- Anzahl der Knotenpunktarme,
- Knotenpunktgeometrie,
- LSA vorhanden,
- Flächenverhältnisse und
- Sonstiges

wurden ergänzend in die Bewertung einbezogen und führten im Einzelfall zum Ausschluss des entsprechenden Knotenpunktes.

Nach Prüfung aller Kriterien sind insgesamt fünf der 44 untersuchten Knoten für eine Umgestaltung zum Kreisverkehr geeignet und acht bedingt geeignet. Die Lage dieser Knotenpunkte ist in Abb. 32 dargestellt.



**Abb. 32** Lage der 13 geeigneten bzw. bedingt geeigneten Knotenpunkte

Als Ergebnis des Screenings wurden aus den fünf Knotenpunkten zwei ausgewählt, denen eine besondere Eignung für eine Umgestaltung zu einem Kreisverkehr zugesprochen werden konnte. Für eine detailliertere Prüfung werden der Knotenpunkt Großbeerenstraße/Jagdhhausstraße und der Knotenpunkt Zum Kirchsteigfeld/Sternstraße empfohlen (Abb. 33). Bei diesen

waren neben den wesentlichen Kriterien auch die Vorteile vorhanden, eine Lichtsignalanlage und eine vierarmige Kreuzung ersetzen zu können.



**Abb. 33** Für Kreisverkehre geeignete Knotenpunkte (links: Großbeerstraße/ Jagdhausstraße, rechts: Zum Kirchsteigfeld/ Sternstraße)

### 8.1.3 Möglicher Anwendungsfall

In Abstimmung mit der Stadtverwaltung wurde der Knotenpunkt Zum Kirchsteigfeld/ Sternstraße für eine nähere Prüfung ausgewählt. Aufgrund des geplanten Neubaus der Wetzlarer Straße zwischen Nuthestraße und Heinrich-Mann-Allee werden die Verkehrsmengen am Knotenpunkt Zum Kirchsteigfeld/Sternstraße voraussichtlich sinken und so eine Neuplanung des Knotens begünstigen.

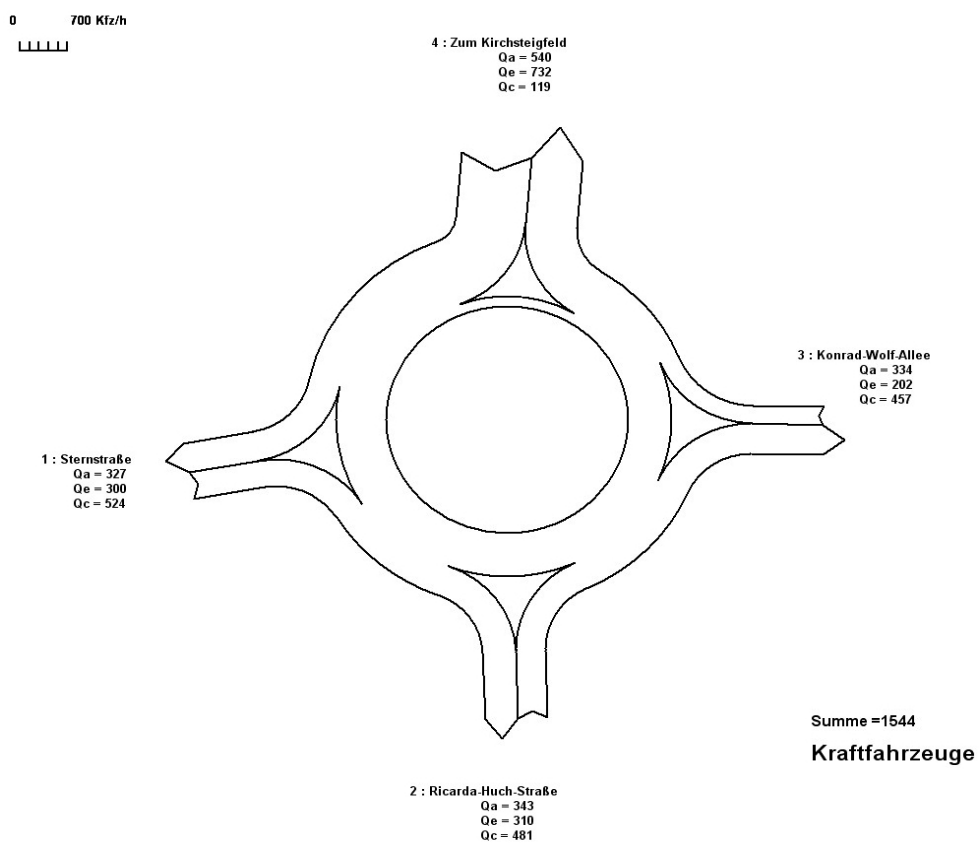
Für eine Machbarkeitsprüfung wurde ein Kreisverkehr mit einem Durchmesser von 32 m skizziert (Abb. 34). Mit dieser Abmessung fügt sich der Kreisverkehr gut in die bestehenden Verkehrsanlagen ein, sodass kaum neue Fläche in Anspruch genommen wird. Die Knotenpunktarme können an den Bestand angeschlossen werden. Zur besseren Befahrbarkeit für Busse und Lkw wurde ein überfahrbare Innenring vorgesehen. Alle Entwurfselemente des Kreisverkehrs wurden mit Regelwerten gestaltet.

Unter Berücksichtigung der vorhandenen Verkehrsstärke erfolgte für den Kreisverkehr eine Überprüfung der Verkehrsqualität (Tab. 9).<sup>66</sup>

<sup>66</sup>Die Grundlage bildeten die Daten einer Verkehrszählung von 2006. Dabei war die Spitzenstunde 15.30 bis 16.30 Uhr maßgebend.



**Abb. 34** Lageplanskizze des Knotenpunktes Zum Kirchsteigfeld/Sternstraße mit einem kleinen Kreisverkehr



**Abb. 35** Verkehrsbelastung in der werktäglichen Spitzenstunde 15.30 bis 16.30 Uhr am Knotenpunkt Zum Kirchsteigfeld/Sternstraße

Die rechnerische Überprüfung der Verkehrsqualität erfolgt nach den Vorgaben des Handbuches für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2005)<sup>67</sup>. Das HBS definiert in Abhängigkeit verschiedener Indikatoren (z. B. Auslastung und Wartezeit) sechs Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs. Die Qualitätsstufen reichen von A (keine oder nur sehr kurze Wartezeiten an Knotenpunkten) bis F (Überlastung). Für die Gesamtbeurteilung eines Knotenpunktes ist die schlechteste Qualität aller Verkehrsströme maßgebend. Sollte beispielsweise die Überprüfung eines vierarmigen Knotens mit 12 möglichen Fahrtbeziehungen ergeben, dass nur ein Strom unzulässig hohe Wartezeiten aufweist, gilt der gesamte Knoten als überlastet.

Das Ergebnis der Leistungsfähigkeitsuntersuchung ist in Tab. 1 dargestellt. Ein Kreisverkehr am Knotenpunkt Zum Kirchfeldsteig/Sternstraße wird mit der Qualitätsstufe B bewertet. Demnach ist die Leistungsfähigkeit gegeben.

Zufahrt	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe
Sternstraße	< 11 s	B
Ricarda-Huch-Straße	< 10 s	A
Konrad-Wolf-Allee	< 9 s	A
Zum Kirchsteigfeld	< 19 s	B

**Tab. 9** Qualität des Verkehrsablaufes für den Knotenpunkt Zum Kirchsteigfeld/Sternstraße (kleiner Kreisverkehr)

## 8.2 Grundlagen für ein Konzept zur städtebaulichen Integration von Straßenräumen (Screening)

Mit der Erarbeitung eines Konzeptes zur städtebaulichen Integration von Straßenräumen soll die Attraktivität von Straßenräumen erhöht werden. Hier sind verschiedene Aspekte wie z. B. eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Verkehrssicherheit sowie die Verringerung von Nutzungskonkurrenzen zu berücksichtigen.

Um über die Straßenraumgestaltung eine höhere Aufenthaltsqualität und stadtverträgliche Verkehrsabwicklung für zentrale städtische Bereiche zu erzielen, sind derzeit in mehreren europäischen Ländern Konzepte in der Erprobung. Beispiele sind die Begegnungszone, der verkehrsberuhigte Geschäftsbereich und Shared Space.

<sup>67</sup>Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Hrsg. (2005): Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS), Köln.



Im Folgenden wird in Potsdam für ausgewählte Straßenabschnitte in einem Screening geprüft, ob Elemente des Shared-Space-Prinzips bzw. der Schweizer Begegnungszonen grundsätzlich zur Anwendung kommen können.

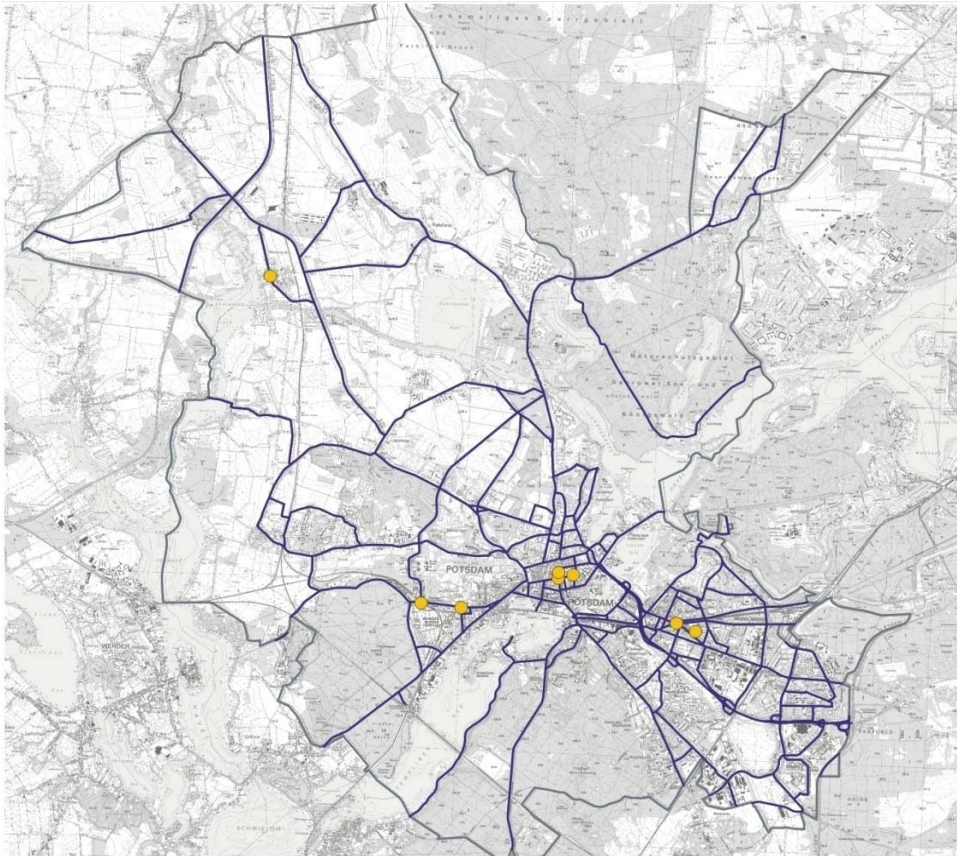
Von der Stadt Potsdam wurden bereits acht Straßenräume zur Prüfung für eine Gestaltung nach dem Shared-Space-/Begegnungszonen-Prinzip ausgewählt. Die Auswahl umfasste folgende Bereiche (Abb. 36)<sup>68</sup>:

- Benzstraße, Wattstraße, Schulstraße, Kopernikusstraße an der S-Bahnstation Babelsberg (Babelsberg),
- Charlottenstraße, Hebbelstraße, Französische Straße (Innenstadt),
- Friedrich-Ebert-Straße, Charlottenstraße (Innenstadt),
- Friedrich-Ebert-Straße, Brandenburger Straße (Innenstadt),
- Kastanienallee, Geschwister-Scholl-Straße (Brandenburger Vorstadt),
- Am Neuen Palais, Geschwister-Scholl-Straße (Brandenburger Vorstadt),
- Pestalozzistraße, Paul-Neumann-Straße, Althoffstraße, Rosenstraße (Babelsberg)<sup>69</sup>,
- Hauptstraße, Fahrländerstraße (OT Marquardt).

---

<sup>68</sup>Stand Mai 2010.

<sup>69</sup>Zu diesem Bereich wurde 2009 eine Machbarkeitsuntersuchung mit positivem Ergebnis durchgeführt.



**Abb. 36** Lage der Untersuchungsbereiche

Seitens der Stadt Potsdam wurden für die Umsetzung von Shared Space bzw. Begegnungszonen die nachfolgenden Voraussetzungen vorgegeben:

- Eine ausgewogene Mischung zwischen den Verkehrsarten Kfz, Rad- und Fußverkehr,
- Verkehrsbelastungen bis zu 15.000 Kfz/24 h,
- platzartig wirkende Verkehrsräume,
- der städtebauliche Raum soll die Bedeutung als gestaltete Platzfläche rechtfertigen (z. B. durch frequentierte Geschäfte, öffentliche/private Einrichtungen oder den besonderen Freizeitwert des Straßenraumes).

Für die Untersuchung wurden folgende Arbeiten durchgeführt:

- Kurze Synopse zu den vorhandenen Instrumenten der Verkehrsberuhigung (Kapitel 8.2.1),
- Entwicklung einer Untersuchungsmethodik und von geeigneten Bewertungskriterien (Kapitel 8.3),
- Bewertung der vorhandenen Straßenräume hinsichtlich ihrer grundsätzlichen Eignung für eine Umgestaltung (Kapitel 8.3.1).

Nach der Festlegung eines geeigneten Straßenraums werden eine mögliche Lösung skizzenhaft für diesen typischen Querschnitt dargestellt und Empfehlungen zum weiteren Vorgehen gegeben.

### 8.2.1 Überblick zu den vorhandenen Möglichkeiten

Eine Gestaltung des Straßenraumes mit hoher Aufenthaltsqualität und einer gleichberechtigten Beteiligung aller Verkehrsarten kann über verschiedene Wege erreicht werden. Einige der möglichen Gestaltungsansätze werden im Folgenden kurz aufgezeigt:

#### Shared Space

Im Wesentlichen wird unter Shared Space ein Konzept verstanden, bei dem der öffentliche Raum, insbesondere der Verkehrsraum, allen Personen gleichberechtigt zur Verfügung steht und mit dem ein integrierter Planungsprozess einhergeht. Das niederländische Shared Space Institut beschreibt es in erster Linie als Philosophie und Herangehensweise, die die Qualität des öffentlichen Raums verbessert. Bürger und Betroffene sollen in die Lösungsfindung nicht nur einbezogen, sondern auch selbst in die Lage versetzt werden, verwertbare Lösungen einzubringen. Die deutlichsten Charakteristika sind der Verzicht auf Lichtsignalanlagen, Verkehrszeichen, Markierungen, Schwellen oder Barrieren. Kraftfahrzeugfahrer werden ein integraler Teil des sozialen und kulturellen Kontextes und das Verhalten orientiert sich an den Normen des alltäglichen Zusammenlebens.<sup>70</sup>

Es sollen alle Verkehrsarten gleichberechtigt berücksichtigt werden. Die Verkehrsregelung ist sehr zurückhaltend. Es wird so wenig wie möglich angeordnet. Als Grundsatz gilt in Deutschland § 1 StVO: „Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht.“

Aus psychologischer Sicht wird der Effekt der Unsicherheit dahin gehend genutzt, dass der Verkehrsteilnehmer bewusster, sprich langsamer in den Bereich einfährt und damit eine größere Aufmerksamkeit gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern hat.

Baulich soll dabei insbesondere auf den Aspekt der Sichtbarkeit der Verkehrsteilnehmer untereinander geachtet werden. Daher ist das Parken in den umgestalteten Bereichen weitgehend zu vermeiden und die Parkraumnachfrage ist durch Angebote im Umfeld zu befriedigen. Einzelne Parkstände, z. B. für schwerbehinderte Menschen können verbleiben,

---

<sup>70</sup><http://www.sharedspace.eu/en/about-us/what-does-shared-space-mean>, Zugriff im Juni 2010.

wenn eine ausreichende Übersichtlichkeit im Straßenraum gewährleistet ist. Auf sichtbehindernde Möblierung und Begrünung sollte ebenfalls weitgehend verzichtet werden.

Für blinde und sehbehinderte Personen sind Shared-Space-Bereiche häufig sehr problematisch, da diese Bereiche häufig als niveaugleiche Verkehrsfläche umgesetzt werden und taktile Orientierungshilfen wie z. B. Borde entfallen. Daher sind die Anforderungen dieser Nutzergruppe zwingend zu berücksichtigen.

Shared-Space-Prinzipien sind grundsätzlich mit dem deutschen Verkehrsrecht und Regelwerk vereinbar. Allerdings ergeben sich z. B. in Bezug auf die von der Straßenverkehrsbehörde zu erfüllende Verkehrsregelungspflicht<sup>71</sup> und der damit verbundenen Haftung einige Probleme bei der Umsetzung von Shared Space in Reinform.

Eine pragmatische Lösung ist die Beschilderung der entsprechenden Straßenabschnitte als verkehrsberuhigter Bereich oder verkehrsberuhigter Geschäftsbereich. Allerdings ist mit dem verkehrsberuhigten Bereich die Voraussetzung verbunden, dass es sich um einzelne Straßen oder Bereiche mit sehr geringem Kfz-Verkehr handeln muss (VwV-StVO). Deshalb wird im Einzelfall zu entscheiden sein, ob unter den gegebenen Rahmenbedingungen die Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich erfolgen kann. Die Ausweisung als verkehrsberuhigten Geschäftsbereich hat aus Fußgängersicht den Nachteil, dass dem Kfz-Verkehr der Vorrang eingeräumt wird und Fußgänger im Seitenraum geführt werden. Bei der Wahl der Beschilderung ist somit entscheidend, ob der Straßenabschnitt hohe Kfz-Belastungen mit vergleichsweise geringem Fußverkehr aufweist oder den Fußgängern der Vorrang eingeräumt werden soll.

### **Begegnungszone**

Begegnungszonen sind erstmalig in der Schweiz eingerichtet worden und sind aus dem in vielen europäischen Ländern gebräuchlichen verkehrsberuhigten Bereich abgeleitet. Nachdem Begegnungszonen ursprünglich überwiegend für Wohnbereiche in Nebenstraßen vorgesehen waren, werden in der Schweiz inzwischen auch viele zentrale Geschäftsbereiche und

---

<sup>71</sup>Unter Verkehrsregelungspflicht versteht die Rechtsprechung und Literatur die Amtspflicht, den Verkehr durch Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen möglichst gefahrlos zu lenken, soweit dies gemäß § 45 Absatz 9 StVO zwingend geboten ist. Der Verstoß gegen die Verkehrsregelungspflicht löst im Falle eines darauf zurückzuführenden Unfalls einen Schadensersatzanspruch aus.

Quelle: Ingenieurgesellschaft Stolz mbH: Voraussetzung für die Umsetzung von Gemeinschaftsstraßen in Weiterentwicklung des Shared-Space-Prinzips unter Beachtung der großstädtischen Rahmenbedingungen der Freien und Hansestadt Hamburg, 2009.



Verkehrsknoten wie Bahnhofsvorplätze oder wichtige Stadtplätze als Begegnungszone ausgemalzt.

Die Begegnungszone wurde in der Schweiz Ende 2001 im Straßenverkehrsrecht eingeführt. Sie ist definiert als „Signal“, das „[...] Straßen in Wohn- oder Geschäftsbereichen, auf denen die Fußgänger und Benutzer von fahrgähnlichen Geräten die ganze Verkehrsfläche benutzen dürfen“, kennzeichnet. Die Fußgänger „[...] sind gegenüber den Fahrzeugführern vortrittsberechtigt, dürfen jedoch die Fahrzeuge nicht unnötig behindern.“<sup>72</sup>

Durch den Zusatz der „unnötigen Behinderung“ unterscheidet sich die Begegnungszone von der deutschen Regelung eines verkehrsberuhigten Bereiches darin, dass Kinderspiel nur im Seitenraum zulässig ist. Ein weiterer Unterschied ist die Anordnung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h. Insgesamt ähnelt die Begegnungszone aber stark der Regelung eines verkehrsberuhigten Bereiches, da beide den Straßenraum als gemeinsame Fläche für alle Verkehrsteilnehmer ausweisen und Parken nur in gekennzeichneten Flächen erlaubt ist. Eine Niveaugleichheit der Verkehrsflächen ist nicht zwingend vorgeschrieben.

Außerhalb der Schweiz ist das Konzept bereits in Frankreich und Belgien adaptiert und in das nationale Straßenverkehrsrecht überführt worden.

### **Verkehrsberuhigter Bereich**

Im verkehrsberuhigten Bereich (Zeichen 325 StVO) sind Schrittgeschwindigkeiten und i. d. R. ein niveaugleicher Ausbau vorgesehen. Fußgänger und Kraftfahrer dürfen die Straße in ihrer ganzen Breite benutzen. Dabei besteht der Grundsatz der gegenseitigen Rücksichtnahme. Auf Schilder innerhalb des Bereiches wird gänzlich verzichtet. Das Parken ist nur auf den dafür gekennzeichneten Flächen erlaubt. Nach der VwV-StVO sind verkehrsberuhigte Bereiche nur dort zulässig, wo die Aufenthaltsfunktion überwiegt und über bauliche Maßnahmen eine Schrittgeschwindigkeit hergestellt werden kann. Hinsichtlich der Verkehrsbelastung liegt die Einsatzgrenze aufgrund des Mischprinzips laut RAST 06 und VwV-StVO bei 400 Kfz/h.

### **Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich**

Der verkehrsberuhigte Geschäftsbereich mit dem Zeichen 274 StVO (Zone mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit) ist ein Instrument zur städtebaulichen Aufwertung, Verkehrsberuhigung und funktionalen Stärkung eines

---

<sup>72</sup>Art. 22b Signalisationsverordnung (SSV) in der Fassung vom 15. Mai 2008.

Straßenraumes. Nach § 45 StVO Abs. 1d kommen dafür Straßen in zentralen städtischen Bereichen mit hohem Fußgängeraufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion infrage. Aufgrund der niedrigen Höchstgeschwindigkeit und der zulässigen weichen Abgrenzung zwischen Fahrbahn und Gehweg sind Parallelen zu Shared Space zu erkennen. Grundsätzlich gilt bei verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen das Trennprinzip. Fußgänger dürfen die Straße nicht in ihrer ganzen Breite nutzen und die Belange des ruhenden Verkehrs sind zeitlich und räumlich zu regeln.

Merkmal	Shared Space	Begegnungszone	Verkehrsberuhigter Bereich	Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich
Prinzip	Gegenseitige Rücksichtnahme, alle Verkehrsteilnehmer sind gleichberechtigt	Fußgänger haben Vortritt und dürfen die gesamte Verkehrsfläche benutzen; der Kfz-Verkehr darf nicht unnötig behindert werden	Von Fußgängern ganz und bevorzugt nutzbar, ohne den Kfz-Verkehr unnötig zu behindern	Fußgänger und Radfahrer dürfen den Kfz-Verkehr nicht behindern und müssen Geh- bzw. Radwege nutzen
Bevorrechtigung	Rechts-vor-links	Rechts-vor-links	Rechts-vor-links	Rechts-vor-links
Zul. Höchstgeschwindigkeit	50 km/h (Standardregelung), Integration in Tempo-30-Zone möglich	20 km/h	4-7 km/h (Schrittgeschwindigkeit)	30 km/h oder weniger
Kfz-Höchstmengen	Keine festen Vorgaben, in der Praxis bis ca. 15.000 Kfz / 24 h	Keine festen Vorgaben	Ca. 4.000 Kfz / 24 h (Entwurfsgrundsatz für Anwendung weicher Separation in RAST 06)	Keine festen Vorgaben
Verkehrsartenführung	Mischprinzip oder weiche Trennung	Mischprinzip	Mischprinzip	Trennprinzip (weiche oder harte)
Fußgängervorrang	Nein	Ja	Ja	Nein
Parken	Nicht erwünscht	Nur auf gekennzeichneten Flächen	Nur auf gekennzeichneten Flächen	Häufig mit Zeichen 290/292, analog zu Z 286 (eingeschränktes Haltverbot), keine sonstigen

Merkmal	Shared Space	Begegnungszone	Verkehrsberuhigter Bereich	Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich
				Vorgaben
Kinderspiel	Möglich, allerdings keine Absicherung auf den Fahrbahnen / Mischflächen	Kinderspiel nur im Seitenraum	Kinderspiel auf der Verkehrsfläche erlaubt	Kinderspiel nur im Seitenraum
Niveaugleiche Flächen	Ja	Möglich	I. d. R.	Möglich

Tab. 10 Vergleich der Gestaltungsinstrumente

## 8.3 Bewertungskriterien

### 8.3.1 Vorgehensweise und Kriterien

Für die acht vorgegebenen Straßenräume wurde eine Bestandsaufnahme vor Ort durchgeführt. Die jeweiligen Merkmale wurden anschließend bewertet und in einer Tabelle zusammengefasst (Anlage 2). Die Bewertung orientierte sich an einer Untersuchung der Ingenieurgesellschaft Stolz mbH, die die Voraussetzungen für eine Umsetzung von sogenannten Gemeinschaftsstraßen in der Freien und Hansestadt Hamburg analysierte<sup>73</sup>.

Mithilfe der Bewertung wurde für jeden Bereich geklärt, ob sich die örtlichen Bedingungen für Shared Space und Begegnungszonen eignen. Ebenso können aus dieser Bewertung Rückschlüsse für die Eignung eines verkehrsberuhigten Bereiches bzw. Geschäftsbereiches gezogen werden.

Die Bewertung der Straßenräume in der Anlage 2 führt im Gegensatz zur Methodik in Kapitel 8.3.2 nicht zum Ausschluss eines Bereiches. Falls z. B. ein Kriterium als ungeeignet bewertet wird, signalisiert dies eine besondere Beachtung bzw. einen höheren Umgestaltungsaufwand bei der weiterführenden Planung. Aus diesem Grund werden die Straßenräume nicht anhand einer Skala zusammenfassend bewertet, sondern ein Gesamteindruck bezüglich der Eignung für Shared Space und Begegnungszonen formuliert. Nachfolgend sind die relevanten Bewertungskriterien kurz erläutert.

<sup>73</sup>Ingenieurgesellschaft Stolz mbH: Voraussetzung für die Umsetzung von Gemeinschaftsstraßen in Weiterentwicklung des Shared-Space-Prinzips unter Beachtung der großstädtischen Rahmenbedingungen der Freien und Hansestadt Hamburg, 2009.

### **Nutzungssituation und Verkehrserzeugung**

Die Kriterien Nutzungssituation und Verkehrserzeugung orientieren sich an den Nutzungen der umgebenden Bebauung. Shared Space ist besonders geeignet in Misch- und Kerngebieten, in denen eine hohe Bebauungsdichte und eine ausgewogene Mischung der städtischen Funktionen vorzufinden sind.

In Gebieten, die überwiegend der Wohnnutzung dienen und in denen Straßen und Plätze überwiegend Wohnwege sind, sollten eher die klassischen Formen der Verkehrsberuhigung zur Anwendung kommen.<sup>74</sup> Shared Space sollte hier jedoch nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden.

In Gewerbegebieten und Industriegebieten ist eine Aufenthaltsfunktion nicht zu erfüllen. Shared Space kommt daher dort nicht zur Anwendung.

### **Typische Entwurfssituationen und Netzfunktion des Straßenraumes**

Diese Kriterien fassen einige in der RAS 06 aufgeführte Entwurfssituationen zusammen. Zur Einrichtung eines Shared-Space-Bereiches eignen sich insbesondere innerörtliche Geschäfts- und Hauptstraßen. Aufgrund der unterschiedlichen Nutzungen in diesen Bereichen ist grundsätzlich von einer ausgewogenen Mischung der Verkehrsarten auszugehen. Fuß- und Radverkehr haben i. d. R. einen hohen Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen. Bezüglich des Hauptverkehrsstraßennetzes ist allerdings darauf zu achten, dass die Funktion und Leistungsfähigkeit weiterhin gegeben ist.

Wohn-, Verbindungs- oder Gewerbestraßen eignen sich weniger gut für eine Umgestaltung nach dem Shared-Space-Prinzip. Bei diesen Straßen sind häufig nicht alle Nutzungsfunktionen anzutreffen bzw. sie besitzen eine geringe Bebauungsdichte, sodass die Verkehrsarten keine gleichwertigen Anteile aufweisen.

### **Verkehrsarten**

Das Kriterium berücksichtigt die wesentlichen Arten der Verkehrsbeteiligung und berücksichtigt Belange von Personengruppen mit besonderen Bedürfnissen. Grundsätzlich eignen sich Straßenräume für Shared Space, die bei einer geringen Belastung von Kfz-Verkehr gleichzeitig ein hohes Fußgängeraufkommen aufweisen. Straßenräume, in denen die Kraftfahrer sehr selten auf Fußgänger treffen, sind weniger zur Einrichtung von Shared

---

<sup>74</sup>Klassische Formen der Verkehrsberuhigung sind z. B. verkehrsberuhigte Bereiche und Tempo-30-Zonen.

Space geeignet. Hier könnten Gewöhnungseffekte (z. B. zu schnelles Fahren, Unaufmerksamkeit) eintreten, welche die Verkehrssicherheit für die Fußgänger negativ beeinflussen können.

Bei starkem Lkw-Verkehr kann die Eignung für Shared-Space-Bereiche eingeschränkt sein. Diese Einschränkung kann durch häufige ungesicherte Abbiegevorgänge der Lkw, durch beengte gemeinsam genutzte Flächen und durch ein erhöhtes Geschwindigkeitsniveau der Lkw entstehen. Diese Aspekte wirken sich nachteilig auf die Akzeptanz und das subjektive Sicherheitsgefühl der Fußgänger und Radfahrer aus.

Der Lieferverkehr ist ebenfalls in die Betrachtung einzubeziehen. Bereiche, in denen ein ausgeprägter Lieferverkehr ohne lenkende Maßnahmen vorhanden ist, sind i. d. R. weniger gut geeignet. Im Falle einer Umsetzung von Shared Space sind hier Maßnahmen wie z. B. Ladezonen, eine zeitlich beschränkte Einfahrt oder eine Überwachung vorzusehen.

Bereiche mit hohem Aufkommen an Straßenbahn- und Linienbusverkehr sind nicht per se auszuschließen. Beispiele von Straßenbahnen ohne besonderen Bahnkörper zeigen, dass auch ein Mischprinzip möglich ist (z. B. Fußgängerzonen in Freiburg, Erfurt oder verschiedene Bahnhofsvorplätze). Eine Untersuchung zeigte, dass Fußgänger erst ab einer Zugfrequenz von ungefähr 80 Fahrten pro Stunde den Eindruck gewinnen, dass der Raum von den Straßenbahnen dominiert wird<sup>75</sup>.

Straßenabschnitte mit einem hohen Radverkehrsanteil sind prinzipiell eher für Shared Space geeignet. Eine eigene Radverkehrsführung nach dem Trennprinzip ist weniger gut für Shared Space geeignet. Grundsätzlich bietet das Mischprinzip bessere Voraussetzungen.

Dem ruhenden Verkehr kommt im Zusammenhang mit dem Shared-Space-Prinzip ein besonderer Stellenwert zu, da die notwendigen Sichtbeziehungen und die notwendige Kommunikation in Shared-Space-Bereichen nachteilig beeinflusst werden können. Wenn eine hohe Nachfrage im ruhenden Verkehr existiert, ist Shared Space nicht ausgeschlossen. Es müssen jedoch Maßnahmen getroffen werden, um ein alternatives Parkraumangebot zu schaffen. Positiv für die Umsetzung von Shared Space ist ein Angebot an Stellflächen im angrenzenden Umfeld.

Für sehbehinderte Verkehrsteilnehmer ist die Orientierung und damit die Fortbewegung innerhalb von Shared-Space-Bereichen schwierig. Auch der Sichtkontakt als grundlegendes Element von Shared Space ist nur einge-

---

<sup>75</sup>Universität Kaiserslautern, Fachbereich Architektur/Raum- und Umweltplanung/ Bauingenieurwesen (2004): Straßenbahnen in Fußgängerzonen Verträglichkeit und Gestaltung (Diplomarbeit), Kaiserslautern.

schränkt oder gar nicht vorhanden. Die Bedürfnisse der sehbehinderten Verkehrsteilnehmer sind daher bei der Planung besonders zu berücksichtigen.

### **Verkehrsregelung**

Bestehende Regelungen wie z. B. Rechts-vor-links oder eine Tempo-30-Zone begünstigen die Einrichtung von Shared Space. In diesen Fällen sind häufig bereits ein geringeres Kfz-Verkehrsaufkommen und verkehrsberuhigende Elemente vorhanden.

Sollte eine Lichtsignalanlage oder mehr als ein Fahrstreifen pro Richtung existieren, sind höhere Anforderungen an den Verkehrsablauf zu stellen. Dies kann die Umsetzung von Shared Space einschränken.

### **Besondere Nutzungsansprüche und Anforderungen**

Dieses Kriterium berücksichtigt zusätzliche Bedingungen bei der Analyse der bestehenden Straßenräume und Nutzungen. Eher ungeeignet sind Straßenräume, die sichtbehindernde Einbauten und öffentliche Einrichtungen mit hohem verkehrlichen Anspruch aufweisen.<sup>76</sup> In diesen Bereichen besteht möglicherweise ein umfangreicher Änderungsbedarf, um Shared Space einrichten zu können. Straßenbahn- und Bushaltestellen stellen ebenfalls besondere Anforderungen und können einen erhöhten Änderungsbedarf hervorrufen.

Merkmale wie Außengastronomie, öffentliche Einrichtungen mit hohem Aufenthaltsanspruch oder temporäre Nutzungen mit hohem Verkehrsaufkommen<sup>77</sup> eignen sich grundsätzlich eher, um einen Shared-Space-Bereich zu planen, weil dort ein erhöhtes Aufkommen an Fußgängern und Radfahrern und damit eine ausgeglichene Mischung der Verkehrsarten zu erwarten ist.

## **8.3.2 Bewertung der vorhandenen Straßenräume**

Die Ergebnisse der Bewertung sind in der Anlage 2 dargestellt. Zusammenfassend konnte eine grundsätzliche Eignung für die Umgestaltung nach

---

<sup>76</sup> Öffentliche Einrichtungen mit hohem verkehrlichen Anspruch sind z. B. Feuerweh, Krankenhaus oder Polizei.

<sup>77</sup> Öffentliche Einrichtungen mit hohem Aufenthaltsanspruch sind z. B. Schulen, Altenheime oder Freizeiteinrichtungen. Ein Wochenmarkt kann bspw. eine temporäre Nutzung mit hohem Verkehrsaufkommen darstellen.

dem Shared-Space-/Begegnungszonen-Prinzip für folgende Straßenräume festgestellt werden:

- Friedrich-Ebert-Straße, Brandenburger Straße (Innenstadt) und
- Benzstraße, Wattstraße, Schulstraße, Kopernikusstraße an der S-Bahnstation Babelsberg (Babelsberg).

Aufgrund der zentralen Lage in der Innenstadt bzw. in Babelsberg ist das Straßenbild dort im Wesentlichen durch Fußgänger und Radfahrer geprägt. Der Kfz-Verkehr spielt in diesen Bereichen eine untergeordnete Rolle. Straßenbahn- und Busverkehr weisen nur vergleichsweise geringe Mengen auf und sind somit kein Hindernis für eine Integration in einen Shared-Space-Bereich oder eine Begegnungszone.

Mit Einschränkung eignen sich die Bereiche

- Friedrich-Ebert-Straße, Charlottenstraße (Innenstadt) und
- Pestalozzistraße, Paul-Neumann-Straße, Althoffstraße, Rosenstraße (Babelsberg).

Der Knotenpunktbereich Friedrich-Ebert-Straße/Charlottenstraße besitzt prinzipiell geeignete Voraussetzungen aufgrund seiner zentralen Lage. Allerdings wird der Knotenpunkt mit über 70 Zügen und Bussen/h stark von Straßenbahn- und Busverkehr frequentiert. Hier sollten gegebenenfalls Vor- und Nachteile der gemeinsamen Nutzung durch Fußgänger, Radfahrer sowie Bus und Straßenbahn näher geprüft werden. Der Bereich Pestalozzistraße, Paul-Neumann-Straße, Althoffstraße, Rosenstraße ist ebenfalls weniger vordergründig für Shared Space oder eine Begegnungszone geeignet, weil er sich in keinem stark belebten Gebiet der Stadt befindet und der dominierende Eindruck des Fuß- und Radverkehrs nicht vermittelt wurde.

Als eher ungeeignete Straßenräume wurden

- Charlottenstraße, Hebbelstraße, Französische Straße (Innenstadt),
- Kastanienallee, Geschwister-Scholl-Straße,
- Am Neuen Palais, Geschwister-Scholl-Straße und
- Hauptstraße, Fahrländerstraße

eingeschätzt. Die Bewertung resultierte aus der vorwiegend dezentralen Lage bzw. der lockeren Bebauung an den Knotenpunktbereichen und in deren Umfeld. Fußgänger und Radfahrer wurden daher nur in einem geringen Maß wahrgenommen. Aus diesem Grund erscheint es wenig sinnvoll, die letztgenannten Bereiche nach dem Shared-Space-/Begegnungszonen-Prinzip zu gestalten.

### 8.3.3 Möglicher Anwendungsfall

Zunächst wurde aus den vorgenannten Straßenräumen der Bereich Friedrich-Ebert-Straße, Brandenburger Straße als der am besten für eine Umgestaltung geeignete ausgewählt. Anschließend erfolgte eine nähere Prüfung der Machbarkeit zu diesem Straßenraum anhand einer Lageplanskizze.

Der Knotenpunktbereich Friedrich-Ebert-Straße, Brandenburger Straße liegt im zentralen Versorgungsbereich „Einkaufsinnenstadt“<sup>78</sup>. Neben den Kunden des Einzelhandels und der Gastronomie ist insbesondere die Brandenburger Straße als Fußgängerzone und touristische Flaniermeile zwischen Brandenburger Tor und St. Peter und Paul Kirche eine wichtige Fußgänger Verbindung (Abb. 37).

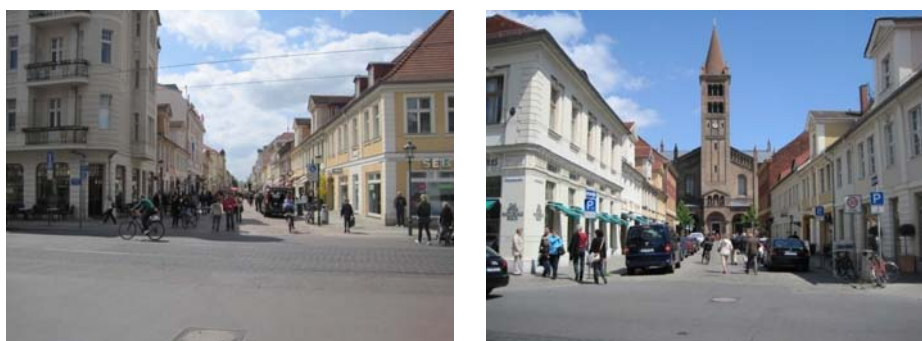


Abb. 37 Brandenburger Straße (links: Blickrichtung West, rechts: Blickrichtung Ost)

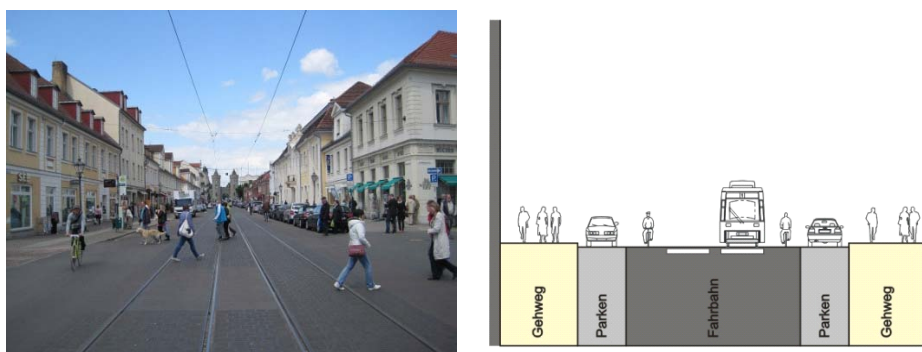


Abb. 38 Friedrich-Ebert-Straße Blickrichtung Süd und entsprechender Straßenquerschnitt (Bestand)

Im Knotenpunktbereich und im unmittelbaren Umfeld dominiert der Fußverkehr. Die Friedrich-Ebert-Straße ist für den Radverkehr eine stark frequentierte Verbindung (vgl. Abb. 38). In der Brandenburger Straße sind hingegen weniger Radfahrer anzutreffen, da in der Fußgängerzone Fahrräder geschoben werden müssen. Der Kfz-Verkehr hat in den betrachteten

<sup>78</sup>Landeshauptstadt Potsdam, Hrsg. (2008): Einzelhandelskonzept für die Landeshauptstadt Potsdam, Potsdam.



Abschnitten der Friedrich-Ebert- und Brandenburger Straße eine geringe Bedeutung. Entlang der Friedrich-Ebert-Straße wird der Knotenpunktbereich von zwei Straßenbahn- und sechs Buslinien befahren (vgl. Anlage 2).

In der Abb. 39 ist eine mögliche Variante für eine Umgestaltung des Straßenraumes Friedrich-Ebert-Straße, Brandenburger Straße in einen Shared-Space-Bereich dargestellt. Der Bereich wurde aufgrund des dominierenden Fußverkehrs zwischen der Friedrich-Ebert-Straße und der St. Peter und Paul Kirche bis zum Bassinplatz erweitert. Der Abschnitt der bereits bestehenden Fußgängerzone in der Brandenburger Straße wurde von einer Umgestaltung ausgenommen. Hier sollte auf einen wahrnehmbaren Übergang in den Knotenpunktbereich geachtet werden. Die Straßenabschnitte der Friedrich-Ebert-Straße und der Brandenburger Straße haben eine Länge von jeweils ca. 100 m.



**Abb. 39** Lageplanskizze des Gestaltungsbereiches für den Straßenraum Friedrich-Ebert-Straße, Brandenburger Straße, Am Bassin

Entlang der Friedrich-Ebert-Straße wurden die beiden ÖV-Haltestellenbereiche in den zur Umgestaltung vorgesehen Abschnitt einbezogen. Es entstehen für Straßenbahnen und Busse nur geringe Fahrzeitverluste, da in diesen Bereichen ohnehin eine erhöhte Aufmerksamkeit und ein langsameres Fahren notwendig sind. Die Einbeziehung des Straßenbahn- und Busverkehrs stellt grundsätzlich kein Hindernis für die Einrichtung eines Shared-Space-Bereichs oder einer Begegnungszone dar. Beispi-

le von Begegnungszonen in der Schweiz<sup>79</sup> und Fußgängerzonen in Deutschland<sup>80</sup> mit Straßenbahnverkehr zeigen, dass die Aufhebung der strikten Trennung zwischen den Verkehrsarten funktionieren kann.

Um freie Sichtfelder zu schaffen, sollte der in Abb. 39 hervorgehobene Bereich vom ruhenden Verkehr frei gehalten werden. Dadurch würden 40 bis 50 Stellplätze entfallen. Für ein entsprechendes Ersatzangebot sollten Möglichkeiten im Umfeld geprüft werden.

---

<sup>79</sup> Beispiele sind der Bahnhofsvorplatz in Genf und die Bahnhofstraße und Bahnhofplatz in Chur (vgl. [www.begegnungszonen.ch](http://www.begegnungszonen.ch)).

<sup>80</sup> Beispiele sind Fußgängerzonen mit Straßenbahnverkehr in Erfurt und Mannheim mit bis zu 60 Zügen je Stunde.

## Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung oder Akronym	Erklärung
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BImSchV	Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes
CO <sub>2</sub>	Kohlendioxid, Klimagas
dB(A)	Frequenzbewerteter Schalldruckpegel in Dezibel
DTV	Durchschnittlich täglicher Verkehr (Mo-So)
DTVw	Durchschnittlich täglicher Verkehr, werktags (Mo-Fr)
EG / EU	Europäische Gemeinschaften / Europäische Union
EW	Einwohner
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FNP	Flächennutzungsplan
Fzghm	Fahrzeugkilometer
GIS	Geografisches Informationssystem
ha	Hektar
HBEFA	Handbuch für Emissionsfaktoren
IMMIS	Immissions-Berechnungssoftware der Fa. IVU Umwelt GmbH
ISES	Innerstädtische Entlastungsstraße
Kfz	Kraftfahrzeug
LAI	Bund-Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz
LHP	Landeshauptstadt Potsdam
INfz	leichte Nutzfahrzeuge
LOS	Level of Service (Qualität des Verkehrsablaufs)
LRP	Luftreinhalteplan
LSA	Lichtsignalanlage
LUBW	Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg
LUGV	Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz Brandenburg
MUGV	Ministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz (ehemals MLUV, Ministerium für Ländliche Entwicklung, Umwelt und Verbraucherschutz)
NH <sub>4</sub> NO <sub>3</sub>	Ammoniumnitrat
NO	Stickstoffmonoxid
NO <sub>2</sub>	Stickstoffdioxid
NO <sub>x</sub>	Stickstoffoxide
O <sub>3</sub>	Ozon
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park and Ride
Pkm	Personenkilometer

Abkürzung oder Akronym	Erklärung
Pkw	Personenkraftwagen
PM10	Partikel (particulate matter) mit einem Korngrößendurchmesser von maximal 10 µm
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
RB	Regionalbahn
RL	Richtlinie
ROV	Raumordnungsverfahren
sNfz	schwere Nutzfahrzeuge
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SrV	System repräsentativer Verkehrsbefragungen
StEK	Stadtentwicklungskonzept
StVO	Straßenverkehrsordnung
SUP	Strategische Umweltprüfung
UBA	Umweltbundesamt
UVPG	Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
ViP	ViP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH
VSMZ	Verkehrssystemmanagementzentrale
µg/m <sup>3</sup>	Mikrogramm (1 Millionstel Gramm) pro m <sup>3</sup> ; 10 <sup>-6</sup> g/m <sup>3</sup>

## Anhang 1 – 6



## Stadtentwicklungskonzept Verkehr

für die Landeshauptstadt Potsdam

### Inhalt

Anhang 1: Übersicht der untersuchten Knotenpunkte _____	1
Anhang 2: Übersicht der bewerteten Straßenräume _____	6
Anhang 3: Methodische Erläuterungen zum Bericht _____	9
Anhang 4: Kostentabelle des Szenarios Nachhaltige Mobilität _____	12
Anhang 5: Übersicht der verkehrsberuhigten Bereiche im Stadtgebiet von Potsdam _____	15
Anhang 6: An der Lenkungsgruppe beteiligte Institutionen/Einrichtungen _____	17

## Anhang 1: Übersicht der untersuchten Knotenpunkte

Knotenpunkt	Erhebungs-jahr	Bemerkungen zur Zählung	6h-Zählwert in Kfz/h	DTV in Kfz/24 h <sup>1</sup>	Eignung als kleiner KV (DTV)	Tram vorhanden	Anzahl der Knotenpunktarme	Verkehrsverteilung	Knotenpunktgeometrie	LSA vorhanden	Flächenverhältnisse	Sonstiges	Eignung kleiner Kreisverkehr	
105	Breite Str./Schopenhauerstr.	2008	F.-Ebert-Str. seit März 2008 gesperrt, Humboldtbrücke Bst	21.500	51.600	-							-	
107	Zeppelinstr./Lennéstr.	2008	F.-Ebert-Str. seit März 2008 gesperrt, Humboldtbrücke Bst	11.250	27.000	o	ja						-	
117	Dortustr./Yorckstr.	2008	F.-Ebert-Str. seit März 2008 gesperrt, Umleitung über Breite Str., Dortustr., Yorckstr.	7.600	18.200	+	nein	3	18 %	rechtwinklig	nein	Flächenmangel (Stadtkanal)	durch Umleitung wesentlich mehr Kfz	-
130	Am Kanal/Französische Str.	2007		7.300	17.500	+	ja						-	
140	Gutenbergstr./Hebbelstr.	2007		4.550	10.900	o	nein	4	20 %	rechtwinklig	nein	beengte Verhältnisse (ca. 20 m Durchmesser mögl.)	Auswirkungen auf Holländisches Viertel	-
160	Schlegelstr./Voltaireweg	2007		2.400	5.800	-							-	
165	Pappelallee/G.-Herrmann-Allee	2008		5.850	14.000	+	nein	3	7 %				-	
167	Pappelallee/E.-Mendelsohn-Allee	2008		6.000	14.400	+	nein	3	11 %	rechtwinklig	nein	ausreichend Fläche vorhanden	o	
171	Jägerallee/Pappelallee	2007		11.500	27.600	o	nein	3	23 %	rechtwinklig	ja	ausreichend Fläche vorhanden	Wechselwirkung mit KP 170	-
172	Nedlitzer Str./Kiepenheuerallee	2007		6.800	16.300	+	ja						-	

Knotenpunkt	Erhebungs-jahr	Bemerkungen zur Zählung	6h-Zählwert in Kfz/h	DTV in Kfz/24 h <sup>1</sup>	Eignung als kleiner KV (DTV)	Tram vorhanden	Anzahl der Knotenpunkte	Verkehrsverteilung	Knotenpunktgeometrie	LSA vorhanden	Flächenverhältnisse	Sonstiges	Eignung kleiner Kreisverkehr	
181	Behlerstr./Kurfürstenstr.	2008	15.500	37.200	-								-	
186	A. N. Garten/Gr. Weinm.str.	2007	Gr. Weinmeisterstr Einbahnstr aus Ri. Nord	1.350	3.200	-							-	
187	H.-Thoma-Str./Kurfürstenstr.	2008	F.-Ebert-Str. seit März 2008 gesperrt, Humboldtbrücke Bst	12.650	30.400	-							-	
190	Berliner Str./O.-Nagel-Str.	2007		6.800	16.300	+	ja						-	
192	Berliner Str /Mangerstr.	2008	F.-Ebert-Str. seit März 2008 gesperrt, Humboldtbrücke Bst	7.450	17.900	+	ja						-	
200	Schopenhauerstr./Histor. Mühle	2008		8.900	21.400	+	nein	5	32 %	schiefwinklig	ja	ausreichend Fläche vorhanden	Auswirkung auf Weltkulturerbe	-
214	Potsdamer Str./Rückertstr. (OT Bornim)	2006		7.800	18.700	+	nein	3	17 %	schiefwinklig	ja	Fläche nur eingeschränkt verfügbar	abknickende Vorfahrt	+
230	Nedlitzer Str./Amundsenstr.	2009		7.750	18.600	+	nein	3	10 %	schiefwinklig	ja	ausreichend Fläche vorhanden	eine dominierende Hauptrichtung	o
260	Reiherbergstr./Kuhfortdamm	2008		3.200	7.700	-							-	
262	In der Feldmark/Am Mühlenberg	2008	K.-Liebknecht-Str. Bst	650	1.600	-							-	
265	Reiherbergstr./Geiselbergstr.	2008		1.700	4.100	-							-	
287	Ketziner Str./Marquardter Str.	2008		2.600	6.200	-							-	

Knotenpunkt		Erhebungs-jahr	Bemerkungen zur Zählung	6h-Zählwert in Kfz/h	DTV in Kfz/24 h <sup>1</sup>	Eignung als kleiner KV (DTV)	Tram vorhanden	Anzahl der Knotenpunkte-arme	Verkehrsverteilung	Knotenpunkt-geometrie	LSA vorhanden	Flächenverhältnisse	Sonstiges	Eignung kleiner Kreisverkehr
313	Zeppelinstr./Forststr.	2009		10.450	25.100	o	ja							-
330	Forststr./Werderscher Damm	2008		3.450	8.300	-								-
410	Leipziger Dreieck	2009	F.-Ebert-Str. gesperrt	21.300	51.100	-								-
411	H.-Mann-Allee/Brauhausberg	2009	Zu- und Abfahrt Babelsberger Str. gesperrt, Linksabbiegen zum "Meyerrohr" zugelassen!	12.100	29.000	-	ja							-
412	Brauhausberg/A.-Einstein-Str	2009	Zu- und Abfahrt Babelsberger Str. gesperrt, Linksabbiegen zum "Meyerrohr" zugelassen!	6.850	16.400	+	nein	3	10 %	rechtwinklig	ja	ausreichend Fläche vorhanden	Wechselwirkung mit KP 411	-
413	H.-Mann-Allee/Friedhofsgasse	2007		10.600	25.400	o	ja							-
420	Horstweg/H.-Mann-Allee	2009	F.-Ebert-Str. seit März 2008 gesperrt	11.350	27.200	o	ja							-
430	H.-Mann-Allee/Drewitzer Str.	2009		9.300	22.300	+	ja							-
440	Drewitzer Str./A.d.A. Zauche	2009		5.650	13.600	+	nein	4	42 %	rechtwinklig	ja	ausreichend Fläche vorhanden	Wechselwirkung mit KP 430	o
460	Horstweg/An der Alten Zauche	2009		12.200	29.300	-								-
470	Michendorf. Ch.(B2)/Brau.berg	2009	Lange Brücke Bst, Babelsberger Str. gesperrt, Leipziger Str. Einbahnstr, dadurch tendenziell höhere M	7.750	18.600	+	nein	3	28 %	schiefwinklig	ja	ausreichend Fläche vorhanden		+



Knotenpunkt	Erhebungs-jahr	Bemerkungen zur Zählung	6h-Zählwert in Kfz/h	DTV in Kfz/24 h <sup>1</sup>	Eignung als kleiner KV (DTV)	Tram vorhanden	Anzahl der Knotenpunkte	Verkehrsverteilung	Knotenpunktgeometrie	LSA vorhanden	Flächenverhältnisse	Sonstiges	Eignung kleiner Kreisverkehr	
472	Templiner Str./Leipziger Str.	2009	Lange Brücke Bst, Babelsberger Str. gesperrt, Leipziger Str. Einbahnstr, dadurch tendenziell höhere M	4.550	10.900	o	nein	4	34 %	rechtwinklig	ja	beengte Verhältnisse (ca. 18 m Durchmesser mögl.)		o
640	R.-Breitscheid-/A.-Bebel-Str.	2008		3.650	8.800	-								-
670	P.-Neumann-Str./Pestalozzistr.	2008		2.200	5.300	-								-
695	Wetzlarer Str. /F.-Zubeil-Str.(Ost)	2008		6.650	16.000	+	ja							-
697	Nuthestr./Wetzlarer Str.	2008		5.750	13.800	+	nein	3	23 %	rechtwinklig	nein	beengte Verhältnisse (Mindesthalte-sichtweite)		o
700	Großbeerenstr./Neuendorfer Str.	2006		660	15.800	+	nein	4	46 %	rechtwinklig	ja	beengte Verhältnisse (Grund-erwerb erforderlich)		o
702	Großbeerenstr./Jagdhausstr.	2007		5.650	13.600	+	nein	4	28 %	schiefwinklig	ja	ausreichend Fläche vorhanden		++
800	Zum Kirchsteigfeld/Sternstr.	2006		7.650	18.360	+	nein	4	34 %	schiefwinklig	ja	ausreichend Fläche vorhanden	durch geplanten Straßen-neu-bau Reduzierung der Verk.-belastung zu erwarten	++
812	Sternstr./Trebbiner Str.	2007	7-14 Uhr Sperrung Templiner Vorstadt Bomben-entschärfung	4.250	10.200	o	nein	3	15 %	schiefwinklig	nein	beengte Verhältnisse (ca. 20 m Durchmesser mögl.)	abnickende Vorfahrt	o

Knotenpunkt		Erhebungs-jahr	Bemerkungen zur Zählung	6h-Zählwert in Kfz/h	DTV in Kfz/24 h <sup>1</sup>	Eignung als kleiner KV (DTV)	Tram vorhanden	Anzahl der Knotenpunktarme	Verkehrsverteilung	Knotenpunktgeometrie	LSA vorhanden	Flächenverhältnisse	Sonstiges	Eignung kleiner Kreisverkehr
813	Trebbiner Str./C.-Schumann-Str.	2007	7-14 Uhr Sperrung Templiner Vorstadt Bombenentschärfung	2.050	4.900	-								-
814	Trebbiner Str./L79neu	2009		5.400	13.000	+	nein	4	18 %	schiefwinklig	ja	ausreichend Fläche vorhanden	Fertigstellung KP ca. Ende 2004	+

## Anhang 2: Übersicht der bewerteten Straßenräume

Stadtteil	Ort	Nutzungs- situation und Verkehrs- erzeugung	Entwurfs- situationen und Netzfunktionen des Straßenraumes	Verkehrsarten				
				Kfz-Verkehr	Schwerlastverkehr	Lieferverkehr	Straßenbahn	Linienbus
Babelsberg	Benzstraße, Wattstraße, Schul- straße, Kopernikusstraße, zusätzlich Rudolf- Breitscheid-Straße	Misch- und Kern- gebiete mit ge- schäftlicher Nutzung	Geschäftsstraße (Rudolf-Breitscheid- Str.), Sammelstraße	geringe Belastung (5.000 Kfz/24h)	geringe Belastung (100 Lkw & Busse/24h)	hohe Belastung (Rudolf-Breitscheid- Str.)	geringe Belastung (12 Züge/h)	kein Linienbus
Innenstadt	Charlottenstraße, Hebbelstraße, Französische Str.	Misch- und Kern- gebiete mit ge- schäftlicher Nutzung	Sammelstraße	geringe Belastung (9.000 Kfz/24h)	geringe Belastung (300 Lkw & Busse/24h)	kein Lieferverkehr	keine Straßenbahn	geringe Belastung (3 Busse/h)
Innenstadt	Friedrich-Ebert- Straße, Charlotten- str.	Misch- und Kern- gebiete mit ge- schäftlicher Nutzung	Geschäftsstraße	geringe Belastung (8.000 Kfz/24h)	hohe Belastung (1.200 Lkw & Busse/24h)	hohe Belastung	hohe Belastung (24- 30 Züge/h)	hohe Belastung (43 Busse/h)
Innenstadt	Friedrich-Ebert- Straße, Branden- burger Straße	Misch- und Kern- gebiete mit ge- schäftlicher Nutzung	Geschäftsstraße	geringe Belastung (3.000 Kfz/24h)	geringe Belastung (300 Lkw & Busse/24h)	hohe Belastung	geringe Belastung (12 Züge/h)	geringe Belastung (22 Busse/h)
Brandenburger Vorstadt	Kastanienallee, Geschwister-Schöll- Str.	Gebiete mit überwiegender Wohnbebauung	Sammelstraße	geringe Belastung (9.000 Kfz/24h)	geringe Belastung (500 Lkw & Busse/24h)	kein Lieferverkehr	geringe Belastung (9 Züge/h)	geringe Belastung (5 Busse/h)
Brandenburger Vorstadt	Am Neuen Palais, Geschwister-Schöll- Str.	Gebiete mit überwiegender Wohnbebauung	Hauptverkehrs- straße	mittlere Belastung (11.000 Kfz/24h)	hohe Belastung (1.000 Lkw & Busse/24h)	kein Lieferverkehr	keine Straßenbahn	geringe Belastung (14 Busse/h)
Babelsberg	Pestalozzistr., Paul- Neumann-Str., Althoffstr., Rosen- straße	Gebiete mit überwiegender Wohnbebauung	Sammelstraße	geringe Belastung (4.000 Kfz/24h)	geringe Belastung (100 Lkw & Busse/24h)	geringe Belastung	keine Straßenbahn	kein Linienbus
OT Marquardt	Hauptstr., Fahrländerstr.	Gebiete mit überwiegender Wohnbebauung	Dörfliche Hauptstraße	geringe Belastung (2.000 Kfz/24h)	geringe Belastung (100 Lkw & Busse/24h)	kein Lieferverkehr	keine Straßenbahn	geringe Belastung (4 Busse/h)

Stadtteil	Ort	Verkehrsarten					Verkehrsregelung	Besondere Nutzungsansprüche/Anforderungen			Eignung Shared Space und Begegnungszonen
		Fußverkehr	Radverkehr - Belastung	Radverkehr - Führung	Ruhender Verkehr - Nachfrage	Ruhender Verkehr - Angebot					
Babelsberg	Benzstraße, Wattstraße, Schulstraße, Kopernikusstraße, zusätzlich Rudolf-Breitscheid-Straße	hohe Belastung	hohe Belastung	Trennungsprinzip	starke Nachfrage	Angebot von Stellflächen im angrenzenden Umfeld (Tiefgarage), Haltverbote	Vorfahrtstraße	Sicht-behindernde Einbauten (Pfeiler der Eisenbahnüberführung)	Außengastronomie	Straßenbahnhaltestelle	<b>Geeignet</b>
Innenstadt	Charlottenstraße, Hebbelstraße, Französische Str.	geringe Belastung	geringe Belastung	Mischungsprinzip mit dem MIV	starke Nachfrage	Angebot von Stellflächen im angrenzenden Umfeld (Tiefgarage), Haltverbote	Vorfahrtstraße	Öffentliche Einrichtungen mit hohem verkehrlichen Anspruch (Krankenhaus)			<b>Eher ungeeignet</b>
Innenstadt	Friedrich-Ebert-Straße/ Charlottenstr.	hohe Belastung	hohe Belastung	Mischungsprinzip mit dem MIV (KP-Bereich Schutzstreifen)	starke Nachfrage	Angebot von Stellflächen im angrenzenden Umfeld (Tiefgarage), Haltverbote	Vorfahrtstraße	Außengastronomie	hohe ÖV-Belastung (Straßenbahn und Bus)		<b>Eher ungeeignet</b>
Innenstadt	Friedrich-Ebert-Straße/ Brandenburger Straße	hohe Belastung	hohe Belastung	Mischungsprinzip mit dem MIV	starke Nachfrage	Angebot von Stellflächen im angrenzenden Umfeld (Tiefgarage), Haltverbote	Vorfahrtstraße	Außengastronomie	Straßenbahn- und Bushaltestelle		<b>Geeignet</b>

Stadtteil	Ort	Verkehrsarten					Verkehrsregelung	Besondere Nutzungsansprüche/ Anforderungen	Eignung Shared Space und Begegnungszonen
		Fußverkehr	Radverkehr - Belastung	Radverkehr - Führung	Ruhender Verkehr - Nachfrage	Ruhender Verkehr - Angebot			
Brandenburger Vorstadt	Kastanienallee/ Geschwister-Scholl-Str.	geringe Belastung	geringe Belastung	Mischungsprinzip mit dem MIV (Radverkehr zeitlich beschränkt)	Niedrige Nachfrage	Angebot von Stellflächen im angrenzenden Umfeld, Haltverbote	LSA	Straßenbahn- und Bushaltestelle	<b>Eher ungeeignet</b>
Brandenburger Vorstadt	Am Neuen Palais/ Geschwister-Scholl-Str.	geringe Belastung	geringe Belastung	Trennungsprinzip	Niedrige Nachfrage	Angebot von Stellflächen im angrenzenden Umfeld (Parkplatz), Haltverbote	Vorfahrtstraße	Sichtbehindernde Einbauten (Eisenbahnüberführung)	<b>Eher ungeeignet</b>
Babelsberg	Pestalozzistr./ Paul-Neumann-Str./ Althoffstr./Rosenstraße	geringe Belastung	geringe Belastung	Mischungsprinzip mit dem MIV	Niedrige Nachfrage	Angebot von Stellflächen im angrenzenden Umfeld, Haltverbote	Vorfahrtstraße	Außengastronomie	<b>Eher geeignet</b>
OT Marquardt	Hauptstr./ Fahrländerstr.	sehr geringe Belastung	geringe Belastung	Mischungsprinzip mit dem MIV	keine Nachfrage	Angebot von Stellflächen im angrenzenden Umfeld	Vorfahrtstraße	Sichtbehindernde Einbauten (Hecke)	<b>Eher ungeeignet</b>

## Anhang 3: Methodische Erläuterungen zum Bericht

Wesentlicher Bestandteil des Instrumentariums zur Bestimmung der derzeitigen und der zukünftigen Verkehrsnachfrage und die damit verbundenen Netzbelastungen bilden das Personenverkehrsmodell der Landeshauptstadt Potsdam.

### Fahrtenmatrizen

Die Fahrtenmatrizen für die Analyse 2010 sowie für die Prognose 2025 wurden auf Basis der vorliegenden Strukturdaten mit dem Programmsystem VISEVA erzeugt.

Wesentliche Eingabegrößen für das Modell sind Strukturdaten in Form einer räumlich differenzierten Einwohner- und Beschäftigtenverteilung (Verkehrszellen). Dabei wurden alle Wege und Fahrten, unterteilt nach den Zwecken Ausbildung, Arbeiten, Wohnen, Einkauf und Freizeit, ermittelt. Die Berechnungen basieren auf dem Ansatz verhaltenshomogener, soziodemografischer Gruppen und simulieren in einem mehrstufigen, iterativen Berechnungsverfahren gruppenspezifische Tätigkeitsmuster und deren Realisierung im vorhandenen bzw. zukünftigen Verkehrsnetz.

Dabei wurden die Potsdam-spezifischen Kenndaten zum Verkehrsverhalten herangezogen. Hierzu zählen insbesondere die Ergebnisse der Haushaltsbefragung im Rahmen der SrV 2008.

Grundlage für die regionalen Verkehrsverflechtungen bildeten die Ergebnisse der gemeinsamen Verkehrsprognose 2025 der Länder Berlin und Brandenburg. Darüber hinaus wurden durch die Straßenbauverwaltung des Landes Brandenburg die Ergebnisse der Landesprognose 2025 für das Brandenburger Straßennetz zur Verfügung gestellt und im Rahmen des Stadtentwicklungskonzeptes entsprechend aufbereitet.

### Netzmodelle

Für die Berechnung der netzweiten Belastung des Kfz-Verkehrs und des ÖPNV standen Netzmodelle der Stadtverwaltung Potsdam zur Verfügung. Im Rahmen der Projektbearbeitung wurden die Modelle geprüft und angepasst. Für die Analyse 2010 erfolgte die Einarbeitung aller infrastrukturellen und angebotsseitigen Maßnahmen im Kfz-Verkehr und im ÖPNV, welche bis zum Jahr 2010 realisiert waren.

Weiterhin wurden die, mit dem Programmsystem VISUM auf das Netz umgelegten Verkehrsmengen, aktuellen Verkehrszählungen im Straßenverkehr und im ÖPNV angeglichen.

Die Netzmodelle für die einzelnen Szenarien der Prognose 2025 beinhalten alle bis dahin realisierten Infrastruktur- und Angebotsmaßnahmen, wie sie in Tabelle 5 im Kapitel 3.2 dargestellt sind.

Die strecken- und richtungsbezogenen Belastungswerte beziehen sich auf den durchschnittlichen täglichen Verkehr an einem mittleren Werktag eines Jahres ( $DTV_w$ ). Für die Berechnungen der Lärm- und Luftschadstoffbelastungen ist eine Umrechnung auf den durchschnittlichen täglichen Verkehr aller Tage eines Jahres (DTV) notwendig. Hierfür wurde ein Umrechnungsfaktor von  $DTV_w * 0,93$  angesetzt.

### **Erreichbarkeiten**

Auf Grundlage der belasteten Netze können mithilfe des Programmsystems VISUM sog. Kenngrößenmatrizen erzeugt werden. Diese beinhalten unter anderem die mittleren Reisezeiten für das entsprechende Verkehrsmittel, welche benötigt werden, um über das zugrunde gelegte Netzmodell von einer Quellzelle zu einer Zielzelle<sup>1</sup> zu gelangen. In der Reisezeit sind die reine Fahrzeit, aber auch Zu- und Abgangszeiten, Fußwege zur Haltestelle bzw. mittlere Parksuchzeiten enthalten.

### **Lärm**

Die Lärmberechnung für Kfz und Straßenbahn erfolgte gemäß der Richtlinien RLS-90 und Schall 03. Dargestellt sind die Mittelungspegel (repräsentativer mittlerer Pegel für den jeweiligen Straßenabschnitt, differenziert nach der Straßenseite an der Gebädefassade für den Tag (6-22 Uhr) und für die Nacht (22-6 Uhr). Somit sind die hier aufgeführten Ergebnisse nur bedingt mit der durchgeführten Lärmkartierung nach Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG) vergleichbar.

Grundlage für die Erarbeitung der Lärmkarten im Rahmen dieser Untersuchung bilden die Straßennetze aus der Analyse und den einzelnen Szenarien. Diese Netze und Datengrundlagen wurden im Hinblick auf eine hinreichende Genauigkeit bei der Ermittlung der Betroffenenpotenziale sowie der Zahl der Betroffenen in den jeweiligen Pegelklassen aufbereitet und ergänzt.

Für die Abschätzung der Anzahl der von kritischen Lärmimmissionen betroffenen Anwohner wurden weiterhin für alle untersuchten Straßenabschnitte die entsprechenden Parameter zugeordnet. Dabei handelt es sich um die überwiegende Nutzung der Bebauung entlang der Verkehrswege, das überwiegende Baualter bzw. die überwiegende Geschoszahl. Eine separate Erhebung der überwiegenden Art der Fassaden (glatt oder gegliedert) wurde nicht vorgenommen. Hier wurde generell eine gegliederte Gebäudefront berücksichtigt.

---

<sup>1</sup>Im StEK Verkehr wurde als Zielzelle die Potsdamer Innenstadt (Barocke Stadterweiterung) gewählt.

### Luftschadstoff- und Klimagasberechnung

Die Luftschadstoffbelastungen wurden mit dem Programmsystem IMMIS-Luft der IVU Umwelt GmbH berechnet, einem CPB-Modell<sup>2</sup> zur Berechnung von Ausbreitungen in Straßenschluchten mit geschlossener, beidseitig etwa gleich hoher Randbebauung. IMMIS-Luft enthält u. a. das Emissionsmodell EMIS, das vollständig auf dem aktuellen "Handbuch für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs" (HBEFA 3.1) basiert. Grundlagen für die Emissionsberechnungen sind die Verkehrsmenge, die Verkehrssituation auf den einzelnen Straßenabschnitten, die Fahrzeugflottenzusammensetzung und die spezifischen Emissionsfaktoren. Neben dem Emittenten „Verkehr“ sind auch regionale (z. B. Landwirtschaft) und urbane Einträge (z. B. Industrie) mit berücksichtigt. Als Verkehrsmenge wird, sowohl für die Analyse als auch für die einzelnen Szenarien, das jeweilige VISUM-Berechnungsergebnis, umgerechnet auf DTV, zugrunde gelegt.

Die Berechnung der CO<sub>2</sub>-Emissionen (reported<sup>3</sup>) erfolgte ebenfalls auf Basis des Programmsystems IMMIS-Luft. Neben den genannten Parametern des HBEFA 3.1 sind die im Handbuch hinterlegten mittleren Kraftstoffverbrauchsdaten der Fahrzeugflotte für die Jahre 2010 und 2025 in die Berechnung eingeflossen.

---

<sup>2</sup> Canyon-Plume-Box-Modell

<sup>3</sup> ohne die Anteile von CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche aus der Verbrennung von nicht fossilen Brennstoffen stammen.



## Anhang 4: Kostentabelle des Szenarios Nachhaltige Mobilität

Maßnahmen	Kosten in Tsd. €				Zuständigkeit
	2010-2015	2015-2020	2020-2025	nach 2025	
<b>Verkehrsreduzierende Raumstrukturen</b>					
- "Stadt der kurzen Wege" (Stärkung der innerstädtischen Nahversorgung)	keine Direktfinanzierung				LHP
<b>Öffentlicher Personenverkehr</b>					
<b>Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur</b>					
- Straßenbahnneubaustrecke Verlängerung Nordast bis Nedlitzer Holz	0	6.000	0	0	ViP
- Straßenbahnneubaustrecke nach Golm, Untersuchung	50	0	0	0	ViP
- Straßenbahnneubaustrecke Babelsberg, -J.-Kepler-Platz, Untersuchung	50	0	0	0	ViP
- Flächenfreihaltung Straßenbahnneubaustrecke Stern/Drewitz bis Teltow	0	0	0	0	LHP
- Weitere Umsetzung der ÖPNV-Beschleunigung und Bevorrechtigung an LSA	1.000	1.000	1.000	0	LHP, ViP
<b>Optimierung des Verkehrsangebotes im Stadt- und Regionalverkehr</b>					
- Anpassung Verkehrsangebot im Bereich neuer Wohn- und Gewerbegebiete	1.250	1.250	1.250	1.250	LHP
- lfd. Koordinierung zur Anpassung des Verkehrsangebotes im Stadt- und Regionalverkehr	0	0	0	0	LHP, VBB
- SPNV-Maßnahme Halbstundentakt WS-Golm	Finanzierung durch Land als Aufgabenträger				MIL
- SPNV-Maßnahme (neue Führung RB 22, neue Linie RB 23)	Finanzierung durch Land als Aufgabenträger				MIL
- SPNV-Maßnahme Verlängerung RB 21 und RB 22 bis Berlin-Friedrichstraße	Finanzierung durch Land als Aufgabenträger				MIL
- Taktverdichtung Buslinie X1 (HVG)	bereits finanziert				HVG
<b>Verbesserung der Qualität des ÖPNV</b>					
- Fahrzeugbeschaffung Straßenbahn	45.000	0	0	0	ViP
- Fahrzeugbeschaffung Bus	9.000	9.200	9.200	0	ViP
<b>Radverkehr</b>					
<b>Ausbau Fahrradinfrastruktur</b>					
- Umsetzung prioritärer Routen/Radverkehrskonzept	5.000	1.500	1.500	1.500	LHP
- Weiterentwicklung/Verdichtung Radroutennetz	0	1.000	1.000	1.000	LHP
- Beschleunigung/Bevorrechtigung Radverkehr (z.B. grüne Welle)	100	100	100	100	LHP
- Verbesserung Verbindungen Stadt/Umland (z.B. Radschnellverbindungen)	0	5.000	5.000	0	LHP
- Verbesserung Radwegweisung	130	10	10	10	LHP

Maßnahmen	Kosten in Tsd. €				Zuständigkeit
	2010-2015	2015-2020	2020-2025	nach 2025	
<b>Verknüpfung ÖPNV und Radverkehr</b>					
- Einrichtung Fahrradstation Hauptbahnhof	0	1.800	150	150	LHP
- Verbesserte Abstellmöglichkeiten an ÖPNV-Haltestellen für B+R	100	100	100	100	LHP
<b>Öffentlichkeitsarbeit</b>	50	50	50	50	LHP
<b>Service rund ums Radfahren (z.B. Reparaturstationen)</b>	überwiegend private Finanzierung				LHP
<b>Fußgängerverkehr</b>					
- Fußverkehrskonzept für Potsdam	30	0	0	0	LHP
- Fußgängerfreundliche Umgestaltung / Ausbau Straßenräume	2.000	2.000	2.000	2.000	LHP
- Verbesserung der Querungsmöglichkeiten an Hauptstraßen	500	500	500	500	LHP
<b>Straßenverkehr</b>					
<b>Neubau von Straßenverkehrsanlagen</b>					
- Abfahrtsrampe Nuthestraße zur Friedrich-Engels-Straße	0	3.500	0	0	LHP
- Verkehrslösung Wetzlarer Straße mit Anbindung Industriegebiet (Verlegung L78)	200	12.000	0	0	LHP, Land BB
- Umbau Leipziger Dreieck, mit Leipziger Straße und Brauhausberg	14.000	0	0	0	LHP
<b>Ausbau des Potsdamer P+R-Systems</b>					
- Realisierung einer neuen P+R-Anlage Bornstedter Feld	150	350	0	0	LHP
- Realisierung einer neuen P+R-Anlage Wetzlarer Straße/Nuthestraße	0	325	0	0	LHP
- Ausbau P+R-Anlage Kirschallee	0	250	0	0	LHP
- Prüfung weiterer P+R-Anlage an Hauptachsen (ca. 800 Stellplätze)	30	0	0	0	LHP
<b>Verkehrssystemmanagement</b>					
- Umweltorientiertes VM in hochbelasteten Straßenabschnitten	bereits finanziert				LHP
- LSA-Pförtnerung zur Entlastung Innenstadt	50	1.200	0	0	LHP
- Straßenraumumgestaltung und Umbau Kreisverkehrsplätze	0	1.200	750	0	LHP
- Verkehrsberuhigung/Tempo 30	15	15	15	15	LHP
- Untersuchung zu Tempo30-Abschnitten im Hauptverkehrsstraßennetz	50	0	0	0	LHP
<b>Ruhender Verkehr Innenstadt/Babelsberg</b>					
- Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung (inkl. Preissteigerung auf 100%)	210	0	0	0	LHP
<b>Zentrale Stellplatzanlagen am Innenstadtring</b>					
- Parkhaus Friedrich-Ebert Straße/Helene-Lange-Straße	0	2.000	0	0	LHP
- Parkhaus Berliner Straße	0	0	3.500	0	LHP
<b>Wirtschaftsverkehr</b>					
- Fortschreibung Lkw-Führungskonzept	30	0	0	0	LHP

Maßnahmen	Kosten in Tsd. €				Zuständigkeit
	2010- 2015	2015-2020	2020-2025	nach 2025	
<b>Mobilitätsmanagement</b>					
<b>Mobilitätsmanagement Potsdam</b>					
- Mobilitätsagentur (Investitionskosten, einmalig)	1.100	0	0	0	LHP
- Mobilitätsagentur (Betriebskosten, inkl. Kostensteigerung)	1.600	2.130	2.255	0	LHP
- Förderung Car Sharing + E-Fahrzeugen	15	10	10	5	LHP
- Einrichtung eines Mobilitätsbeauftragten der Landeshauptstadt	250	250	250	250	LHP

## Anhang 5: Übersicht der verkehrsberuhigten Bereiche im Stadtgebiet von Potsdam

lfd. Nr.	Straße	Stadtteil
<b>Bestand</b>		
1	Am Neuen Markt	Innenstadt
2	Am Schragen	Jägervorstadt
3	Am Stinthorn (teilw.)	Neu Fahrland
4	Am Tempelberg	Eiche
5	An der Fährwiese	Hermannswerder
6	An der Orangerie	Innenstadt
7	An der Parforceheide	Stern
8	An der Vogelwiese/ Fliederweg/ Haselnussring	Bornim
9	Asta-Nielsen-Straße (teilw.)	Drewitz
10	Baberowweg/ Walter-Klausch-Straße (teilw.)	Babelsberg
11	Birnenweg	Bornstedt
12	Brentanoweg/ Ulanenweg	Jägervorstadt
13	Concordiaweg	Babelsberg
14	Conrad-Veidt-Straße/ Günther-Simon-Straße/ Willi-Schiller-Weg	Drewitz
15	Eduard-Engel-Straße (teilw.)	Jägervorstadt
16	Guido-Seeber-Weg	Drewitz
17	Hermann-Göriz-Straße	Bornstedt
18	Herta-Hammerbacher-Straße (teilw.)	Bornstedt
19	Hertha-Thiele-Weg	Drewitz
20	Holländisches Viertel (Benkertstr./ Mittelstr.)	Innenstadt
21	Im Apfelgarten	Neu Fahrland
22	Jagdstern	Stern
23	Kaiser-Friedrich-Straße 121 (privates Wohngebiet)	Eiche
24	Knobelsdorffstraße	Pdm. West
25	Krumme Straße	Eiche
26	Langhansstraße	Nauener Vorstadt
27	Ludwig-Boltzmann-Str./ Heisenbergstr./ Dennis- Gabor-Str./ Von-Klitzing-Str.	Bornstedt
28	Ludwig-Lesser-Straße	Bornstedt
29	Melchior-Bauer-Straße (teilw.)	Bornstedt
30	Mitteldamm/ Biberweg/ Otterweg	Babelsberg
31	Moritz-von-Egidy-Straße	Jägervorstadt
32	Munthestraße	Kirchsteigfeld
33	Fliederweg	Bornstedt
34	Schiffbauergasse	Berliner Vorstadt
35	Schmidts Hof	Grube
36	Schwalbenweg (Privatstraße)	Neu Fahrland

lfd. Nr.	Straße	Stadtteil
<b>Bestand</b>		
37	Schwanenallee	Berliner Vorstadt
38	Thaerstraße/Zum Lausebusch/ Zum Reiherstand/ Bussardweg	Eiche
39	Theodor-Hoppe-Weg	Babelsberg
40	Walter-Funke-Straße	Bornstedt
41	Willy-A.-Kleinau-Weg	Drewitz
42	Zum Teich	Kirchsteigfeld
43	Zum Wasserturm	Teltower Vorstadt
<b>Planung</b>		
50	An den Leddigen/ Am Spitzen Berg	Fahrland
51	Hasensteg	Fahrland

## Anhang 6: An der Lenkungsgruppe beteiligte Institutionen/Einrichtungen

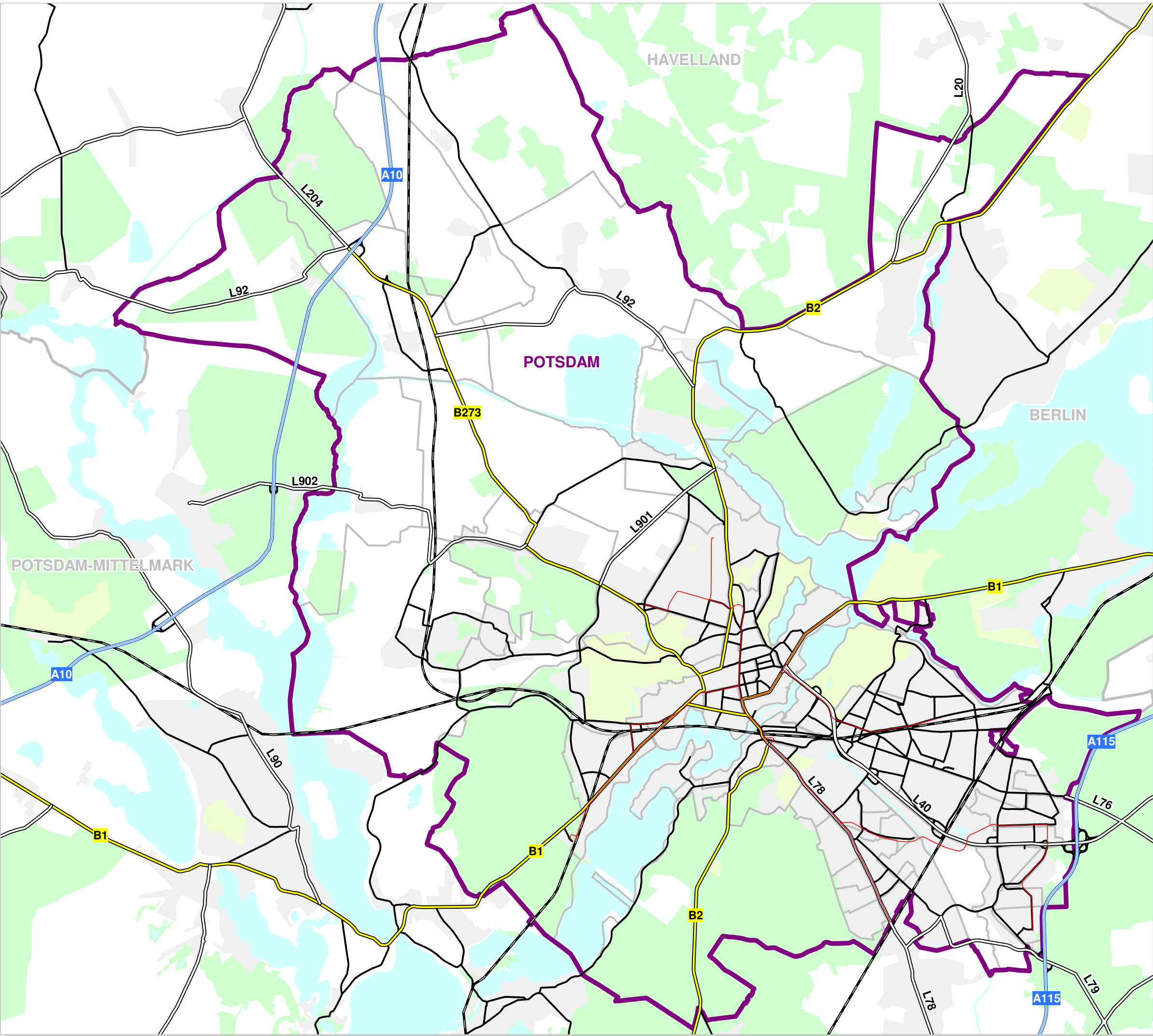
Institution/Einrichtung
ADAC e.V.
ADFC e.V.
ARGUS Potsdam e.V.
Deutscher Bahnkunden-Verband e.V.
Gemeinde Michendorf, Bauamt
Gemeinde Nuthetal, Bauverwaltung
Gemeinde Schwielowsee, Fachbereich Bauen
Gemeinde Stahnsdorf, Bauamt
Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH
Industrie- und Handelskammer Potsdam
IVU Umwelt GmbH
Landesbetrieb Straßenwesen, Niederlassung Potsdam
Landesbüro anerkannter Naturschutzverbände GbR
Landesumweltamt Brandenburg
Landesverband des Berliner und Brandenburger Verkehrsgewerbes e.V.
Landkreis Potsdam-Mittelmark
LK Argus GmbH
Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg (MIL)
Ministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz (MUGV) des Landes Brandenburg
Stadt Werder, Fachbereich 4
Stadtverwaltung der Landeshauptstadt Potsdam
VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg
Verkehrstisch Potsdam
ViP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH
VMZ Berlin Betreibergesellschaft mbH

## Kartenanhang












## Stadtentwicklungskonzept Verkehr für die Landeshauptstadt Potsdam

Stand Dezember 2011



Stadtentwicklungskonzept  
Verkehr für die  
Landeshauptstadt Potsdam

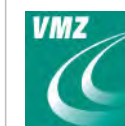
Untersuchungsgebiet

-  Autobahn
-  Bundesstraßen
-  Landesstraßen
-  übriges Hauptverkehrsstraßennetz
-  SPNV-Netz
-  Straßenbahnnetz
-  Stadtgrenze Potsdam
-  Landkreisgrenze
-  Statistische Bezirke

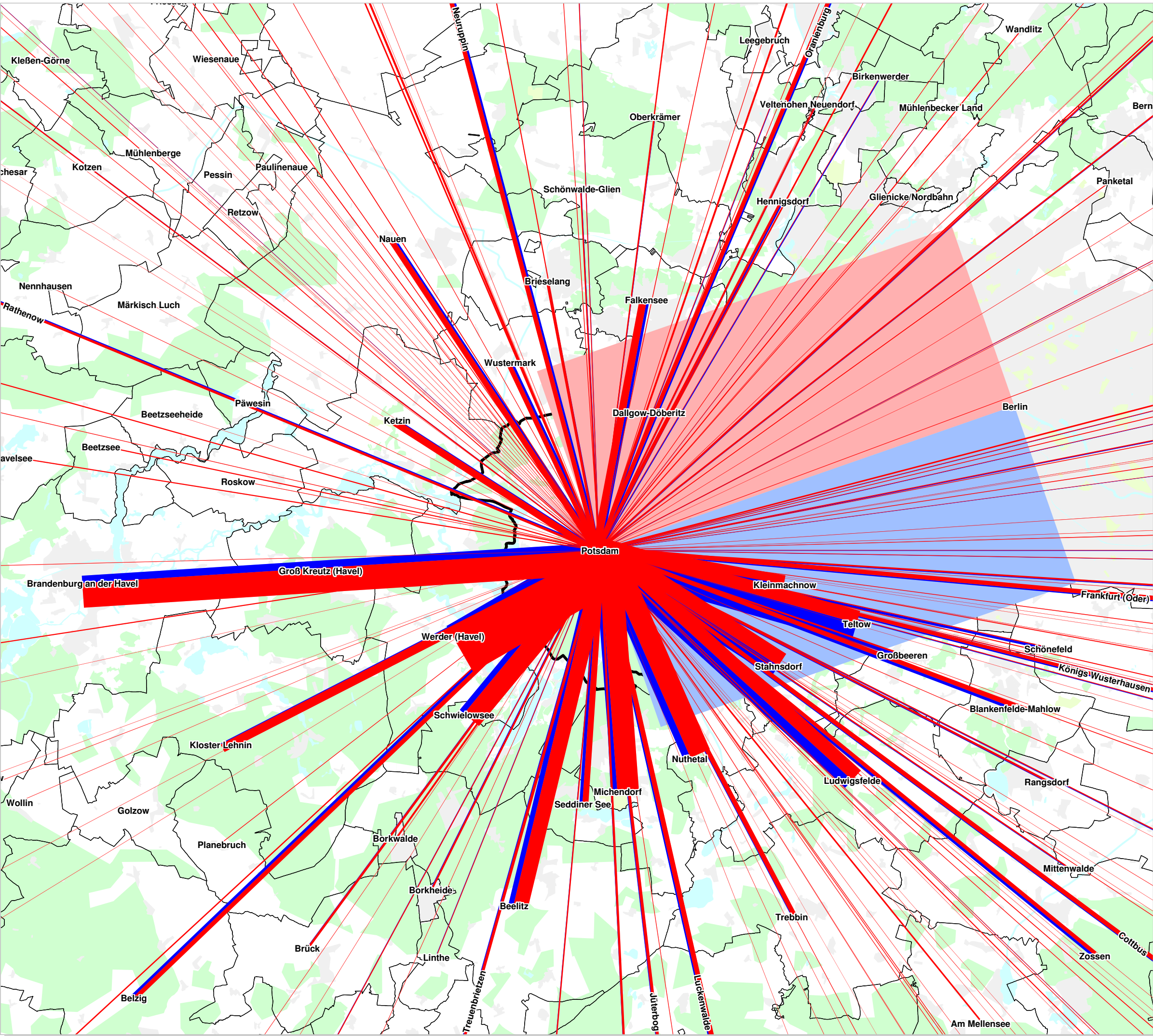
Grundlagen:  
- VMZ-Netz, 2010

Bearbeitungsstand: Dezember 2011

P:\VEP\_LRP-Potsdam\_A10305\_AKZ10147\Bearbeitung\mi\UGebiet.WOR - bk







## Stadtentwicklungskonzept Verkehr für die Landeshauptstadt Potsdam

### Pendler zwischen Potsdam und den Gemeinden Brandenburgs

#### Anzahl Personen/Tag



- █ Pendler nach Potsdam
- █ Pendler aus Potsdam

- Gemeindegrenzen
- Stadtgrenze Potsdam

Auspendler nach Berlin: 13.000  
 Auspendler ins weitere Umland: 10.500  
 Einpendler aus Berlin: 13.000  
 Einpendler aus weiterem Umland: 27.300

Grundlagen:  
 - Pendlerdaten 2009: Bundesagentur für Arbeit  
  
 Bearbeitungsstand: Dezember 2011

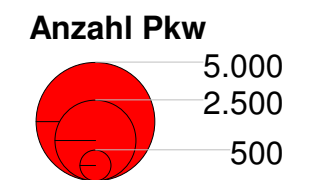
P:\VEP\_LRP-Potsdam\_A10305\_AKZ10147\Bearbeitung\mi\Pendler09.WOR - bk





Stadtentwicklungskonzept  
Verkehr für die  
Landeshauptstadt Potsdam

Anzahl der zugelassenen  
Privat-Pkw nach  
Statistischen Bezirken  
2008



- Stadtgrenze Potsdam
- Landkreisgrenze
- Statistische Bezirke

Grundlagen:  
- Pkw 2008: Stadtverwaltung Potsdam

Bearbeitungsstand: Dezember 2011

P:\VEP\_LRP-Potsdam\_A10305\_AKZ10147\Bearbeitung\mi\Pkw08\_priv\_zugel\_SB\_WOR - bk



# Stadtentwicklungskonzept Verkehr für die Landeshauptstadt Potsdam

## Motorisierungsgrad nach Statistischen Bezirken 2008

### Pkw pro 1.000 Einwohner

- 500 und mehr
- 400 bis unter 500
- 300 bis unter 400
- 200 bis unter 300
- unter 200

— Hauptverkehrsstraßennetz

⬡ Stadtgrenze Potsdam

⬡ Statistische Bezirke

#### Grundlagen:





- Einwohner 2008: Landeshauptstadt Potsdam, Bereich Statistik und Wahlen
- zugelassene private Pkw 2008: Stadtverwaltung Potsdam


Bearbeitungsstand: Dezember 2011


P:\VEP\_LRP-Potsdam\_A10305\_AKZ10147\Bearbeitung\mi\MotoGrad08\_SB.WOR - bk


# Stadtentwicklungskonzept Verkehr für die Landeshauptstadt Potsdam


## Tempo-30-Zonen, ver- kehrsberuhigte Bereiche und Lichtsignalanlagen


-  Knotenpunkt-LSA
-  Sonder-LSA
-  ÖPNV-LSA
-  Fußgänger-LSA

 Verkehrsberuhigte Bereiche  
(Bestand)

 Verkehrsberuhigte Bereiche  
(Planung)

 Tempo-30-Zonen (Bestand)

 Tempo-30-Zonen (Planung)

 Fußgängerzone

 Stadtgrenze Potsdam

 Hauptverkehrsstraßen

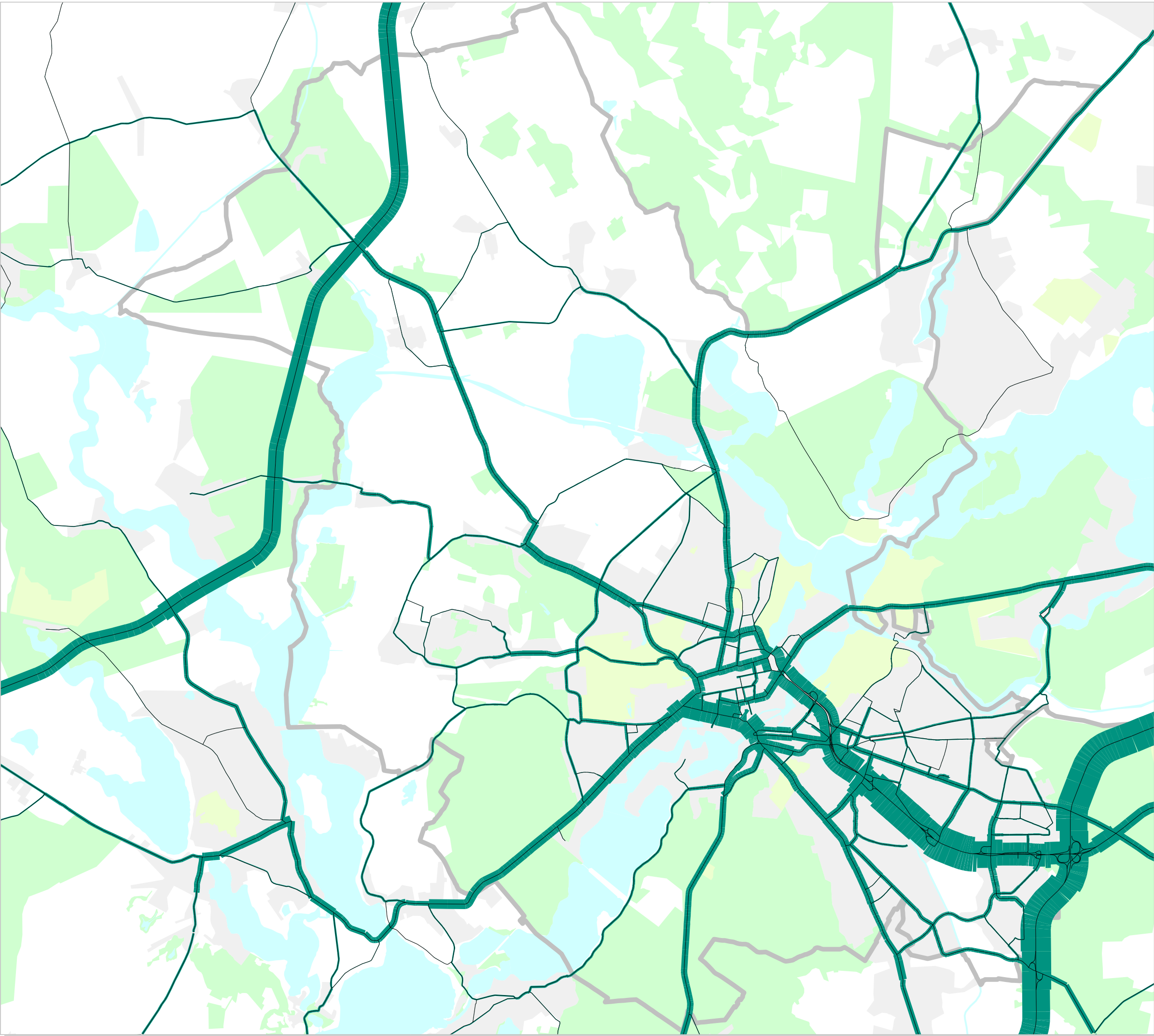
Anmerkung:  
Das Tempo 30 bezieht sich auf  
die Nebennetzstraßen innerhalb  
der flächig ausgewiesenen Zonen.

Grundlagen:  
- VMZ-Netz, 2009  
- LSA, Luftbild 2009  
- Tempo-30-Zonen 2010,  
Stadtverwaltung Potsdam  
- Verkehrsberuhigte Bereiche 2010,  
Stadtverwaltung Potsdam

Bearbeitungsstand: Dezember 2011

P:\VEP\_LRP-Potsdam\_A10305\_AKZ10147\Bearbeitung\m\T30\_VB.WOR - bk

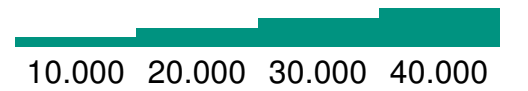





Stadtentwicklungskonzept  
Verkehr für die  
Landeshauptstadt Potsdam

Kfz-Verkehrsbelastung im  
Hauptverkehrsstraßennetz  
2010

Anzahl Kfz an einem durch-  
schnittlichen Werktag [DTVw]

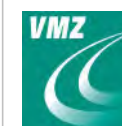


 Stadtgrenze Potsdam

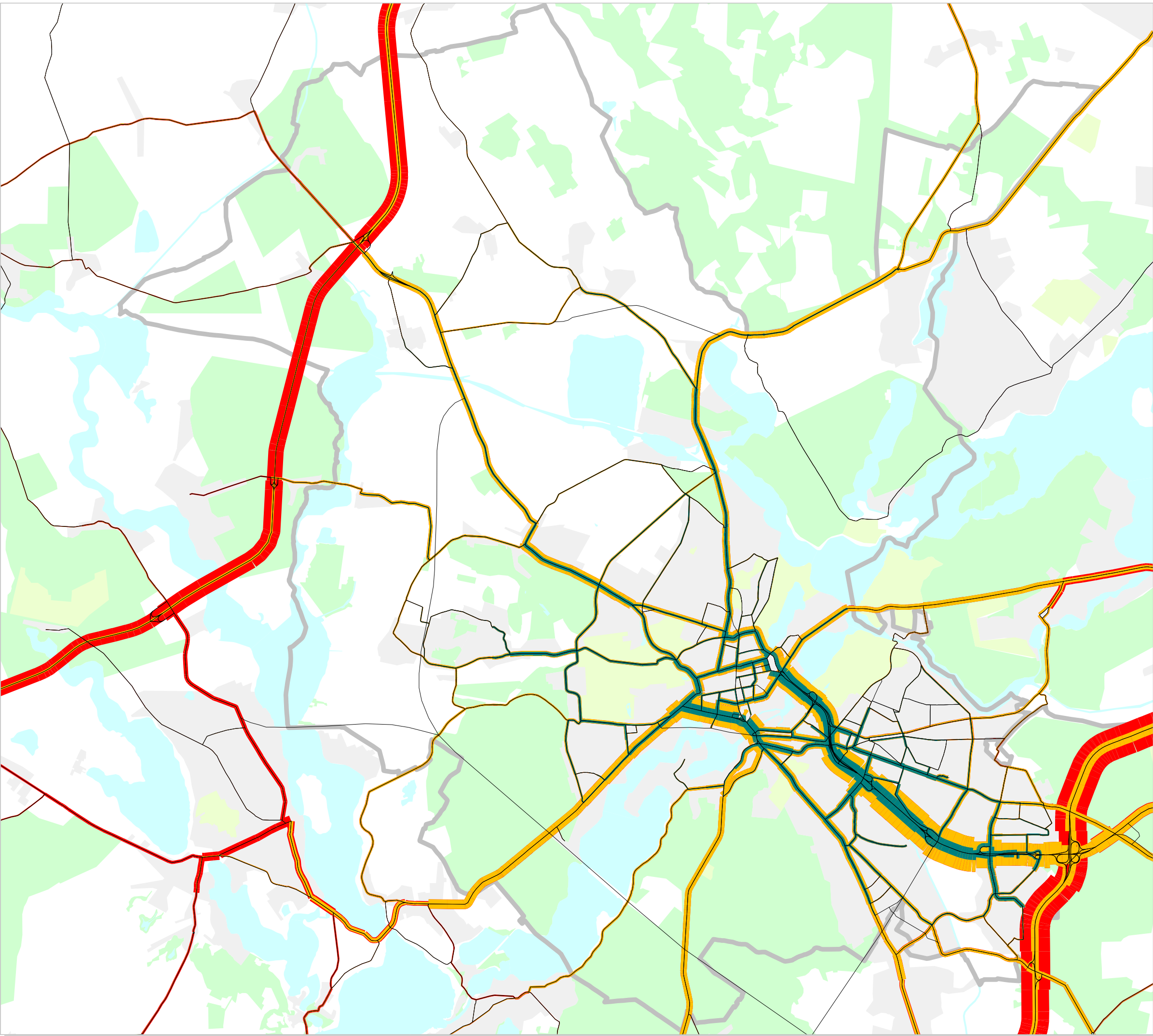
Grundlagen:  
- VISUM-Netzmodell 2010

Bearbeitungsstand: Dezember 2011

P:\VEP\_LRP-Potsdam\_A10305\_AKZ10147\Bearbeitung\m\DTVw10.WOR - bk



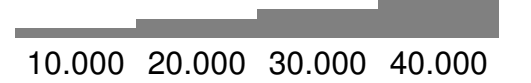
**LK Argus**  
Berlin · Hamburg · Kassel



Stadtentwicklungskonzept  
Verkehr für die  
Landeshauptstadt Potsdam

Kfz-Verkehrsbelastung nach  
räumlichen Verkehrsarten  
2010

Anzahl Kfz an einem durch-  
schnittlichen Werktag [DTVw]



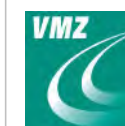
- Binnenverkehr
- Quell-Ziel-Verkehr
- Durchgangsverkehr

Stadtgrenze Potsdam

Grundlagen:  
- VISUM-Netzmodell 2010, VMZ

Bearbeitungsstand: Dezember 2011

P:\VEP\_LRP-Potsdam\_A10305\_AKZ10147\Bearbeitung\mi\VIS\_DTVw10\_BOZD.WOR - bk



**LK Argus**  
Berlin · Hamburg · Kassel

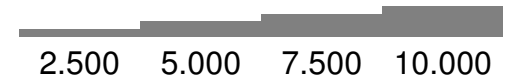




Stadtentwicklungskonzept  
Verkehr für die  
Landeshauptstadt Potsdam

Belastung im ÖPNV-Netz  
2010

Anzahl Personen an einem durchschnittlichen Werktag [DTVw]



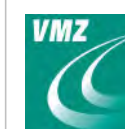
- █ Bus
- █ Straßenbahn
- █ S-Bahn
- █ Regionalbahn

- ÖPNV-Netz
- Stadtgrenze Potsdam

Grundlagen:  
- ÖPNV-Netz ViP, 2010

Bearbeitungsstand: Dezember 2011

P:\VEP\_LRP-Potsdam\_A10305\_AKZ10147\Bearbeitung\mi\Bel10\_OV\_WOR - bk



LK Argus  
Berlin - Hamburg - Kassel



# Stadtentwicklungskonzept Verkehr für die Landeshauptstadt Potsdam

## ÖPNV-Belastung nach räumlichen Verkehrsarten 2010

Anzahl Personen an einem durchschnittlichen Werktag [DTVw]

6.250 12.500 18.750 25.000

- Binnenverkehr
- Quell-Ziel-Verkehr
- Durchgangsverkehr

Stadtgrenze Potsdam

Grundlagen:  
- ÖPNV-Netz ViP, 2010

Bearbeitungsstand: Dezember 2011

P:\VEP\_LRP-Potsdam\_A10305\_AKZ10147\Bearbeitung\mi\Bel10\_OV\_BOZD.WOR - bk



LK Argus  
Berlin - Hamburg - Kassel











# Stadtentwicklungskonzept Verkehr für die Landeshauptstadt Potsdam

## Erreichbarkeit der Potsdamer Innenstadt im Hauptverkehrs- straßennetz 2010


### Mittlere IV-Reisezeit

einschl. Zugangs-, Parksuch- und Abgangszeiten

-  unter 15 Minuten
-  15 bis unter 20 Minuten
-  20 bis unter 25 Minuten
-  25 bis unter 30 Minuten
-  30 bis unter 35 Minuten
-  35 Minuten und länger

 Hauptverkehrsstraßennetz

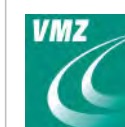
 Stadtgrenze Potsdam

 Statistische Bezirke

Grundlagen:  
- VISUM-Modell 2010, VMZ

Bearbeitungsstand: Dezember 2011

P:\VEP\_LRP-Potsdam\_A10305\_AKZ10147\Bearbeitung\mi\RZ10\_IV\_Innenstadt.WOR - bk



**LK Argus**  
Berlin · Hamburg · Kassel









Stadtentwicklungskonzept  
Verkehr für die  
Landeshauptstadt Potsdam

Erreichbarkeit der Potsdamer  
Innenstadt im ÖPNV-Netz  
2010

**Mittlere ÖV-Reisezeit**

einschl. Zugangs-, Warte- und Abgangszeiten


-  unter 15 Minuten
-  15 bis unter 20 Minuten
-  20 bis unter 25 Minuten
-  25 bis unter 30 Minuten
-  30 bis unter 35 Minuten
-  35 Minuten und länger

 Busnetz

 Straßenbahnnetz

 Schnellbahnnetz

 Stadtgrenze Potsdam

 Statistische Bezirke

Grundlagen:  
- VISUM-Modell 2010, VMZ

Bearbeitungsstand: Dezember 2011

P:\VEP\_LRP-Potsdam\_A10305\_AKZ10147\Bearbeitung\mi\RZ10\_OV\_Innenstadt.WOR - bk



**LK Argus**  
Berlin · Hamburg · Kassel



Stadtentwicklungskonzept  
Verkehr für die  
Landeshauptstadt Potsdam

Lärmbelastung Tag im  
Hauptverkehrsstraßennetz  
2010  
- Kfz und Straßenbahn -

**Lärmmittelungspegel  
an der Bebauung**

- bis 55 dB(A)
- über 55 bis 60 dB(A)
- über 60 bis 65 dB(A)
- über 65 bis 70 dB(A)
- über 70 bis 75 dB(A)
- über 75 bis 80 dB(A)

— Hauptverkehrsstraßennetz

- Erläuterungen:
1. Dargestellt sind die durch den Kfz- und Straßenbahnverkehr eines Straßenabschnittes an den vorhandenen straßenbegleitenden Gebäudefassaden verursachten Mittelungspegel in Farbklassen von 5 dB(A).
  2. Im Nahbereich (bis 100 m Abstand) von lichtzeichengeregelten Kreuzungen und Einmündungen errechnet sich der Beurteilungspegel aus dem dargestellten Mittelungspegel und einem entfernungsabhängigen "Ampelzuschlag" von 1...3 dB(A) gemäß RLS 90. In den übrigen Bereichen ist der Beurteilungspegel gleich dem Mittelungspegel.
  3. Der dargestellte Mittelungspegel stellt einen repräsentativen Mittelwert der Lärmbelastung für den jeweiligen Straßenabschnitt - differenziert nach Straßenseite - dar.
  4. Die Geräuschbelastung wurde auf der Grundlage der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken (Kfz) im Sinne der RLS 90 und der Schall 03 berechnet.
  5. Die Mittelungspegel an einer Straße enthalten keine Immissionsanteile anderer Straßen oder weiterer relevanter Lärmquellen.
  6. Im Bereich von Einmündungen oder Kreuzungen sind die Immissionsanteile der einmündenden bzw. kreuzenden Straße nicht enthalten. Bis zu einer Tiefe, die etwa dem Bebauungsabstand der betrachteten Straße entspricht, ist zu prüfen, ob die Immissionsanteile der kreuzenden bzw. einmündenden Straße den Mittelungspegel erhöhen.

Grundlagen:  
- VMZ-Netz, VISUM-Netzmodell 2010, VMZ  
- Lärmberechnung VMZ

Bearbeitungsstand: Dezember 2011

P:\VEP\_LRP-Potsdam.A10305.AKZ10147\Bearbeitung\m\lr\_T\_10.WOR - bk

Stadtentwicklungskonzept  
Verkehr für die  
Landeshauptstadt Potsdam

Lärmbelastung Nacht im  
Hauptverkehrsstraßennetz  
2010  
- Kfz und Straßenbahn -

Lärmmittelungspegel  
an der Bebauung

- bis 45 dB(A)
- über 45 bis 50 dB(A)
- über 50 bis 55 dB(A)
- über 55 bis 60 dB(A)
- über 60 bis 65 dB(A)
- über 65 bis 70 dB(A)

— Hauptverkehrsstraßennetz

- Erläuterungen:
1. Dargestellt sind die durch den Kfz- und Straßenbahnverkehr eines Straßenabschnittes an den vorhandenen straßenbegleitenden Gebäudefassaden verursachten Mittelungspegel in Farbklassen von 5 dB(A).
  2. Im Nahbereich (bis 100 m Abstand) von lichtzeichengeregelten Kreuzungen und Einmündungen errechnet sich der Beurteilungspegel aus dem dargestellten Mittelungspegel und einem entfernungsabhängigen "Ampelzuschlag" von 1...3 dB(A) gemäß RLS 90. In den übrigen Bereichen ist der Beurteilungspegel gleich dem Mittelungspegel.
  3. Der dargestellte Mittelungspegel stellt einen repräsentativen Mittelwert der Lärmbelastung für den jeweiligen Straßenabschnitt - differenziert nach Straßenseite - dar.
  4. Die Geräuschbelastung wurde auf der Grundlage der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken (Kfz) im Sinne der RLS 90 und der Schall 03 berechnet.
  5. Die Mittelungspegel an einer Straße enthalten keine Immissionsanteile anderer Straßen oder weiterer relevanter Lärmquellen.
  6. Im Bereich von Einmündungen oder Kreuzungen sind die Immissionsanteile der einmündenden bzw. kreuzenden Straße nicht enthalten. Bis zu einer Tiefe, die etwa dem Bebauungsabstand der betrachteten Straße entspricht, ist zu prüfen, ob die Immissionsanteile der kreuzenden bzw. einmündenden Straße den Mittelungspegel erhöhen.

Grundlagen:  
- VMZ-Netz, VISUM-Netzmodell 2010, VMZ  
- Lärmberechnung IVU Umwelt GmbH

Bearbeitungsstand: Dezember 2011

P:\VEP\_LRP-Potsdam.A10305.AKZ10147\Bearbeitung\lm\Lr\_N\_10.WOR - bk












Stadtentwicklungskonzept  
Verkehr für die  
Landeshauptstadt Potsdam

Zahl der Tage mit Grenzwertüberschreitung für  
Feinstaub (PM10) im  
Hauptverkehrsstraßennetz  
2010

Anzahl Tage

-  35 und mehr
-  30 bis unter 35
-  25 bis unter 30
-  12 bis unter 25
-  weniger als 12

-  Hauptverkehrsstraßennetz
-  Stadtgrenze Potsdam

Grundlagen:  
- VISUM-Netzmodell 2010, VMZ  
- Luftschadstoffberechnung IVU Umwelt GmbH

Bearbeitungsstand: Dezember 2011







P:\VEP\_LRP-Potsdam\_A10305\_AKZ10147\Bearbeitung\mi\PM10\_10\_TMW.WOR - bk





Stadtentwicklungskonzept  
Verkehr für die  
Landeshauptstadt Potsdam

Luftschadstoffimmission  
Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) im  
Hauptverkehrsstraßennetz  
2010

Jahresmittelwert  
in µg/m<sup>3</sup>

-  40 und mehr
-  35 bis unter 40
-  30 bis unter 35
-  25 bis unter 30
-  20 bis unter 25
-  unter 20

-  Hauptverkehrsstraßennetz
-  Stadtgrenze Potsdam

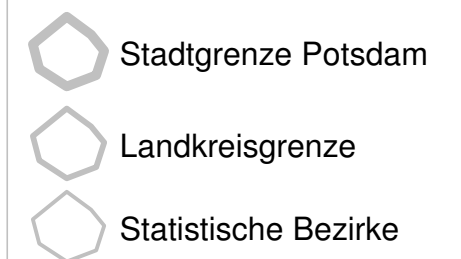
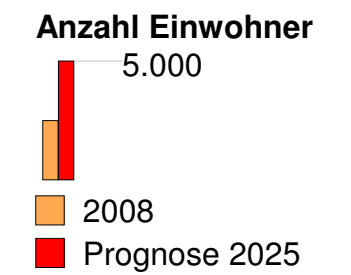
Grundlagen:  
- VISUM-Netzmodell 2010, VMZ  
- Luftschadstoffberechnung IVU Umwelt GmbH

Bearbeitungsstand: Dezember 2011

P:\VEP\_LRP-Potsdam\_A10305\_AKZ10147\Bearbeitung\mi\NO2\_10\_JMW.WOR - bk

Stadtentwicklungskonzept  
Verkehr für die  
Landeshauptstadt Potsdam

Einwohnerentwicklung  
nach Statistischen  
Bezirken 2008 bis 2025



Grundlagen:  
- Einwohner 2008/2025: Landeshauptstadt  
Potsdam, Bereich Statistik und Wahlen

Bearbeitungsstand: Dezember 2011

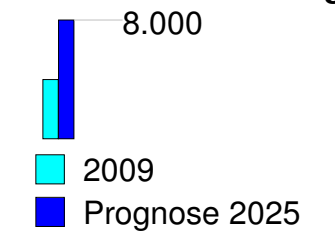
P:\VEP\_LRP-Potsdam\_A10305\_AKZ10147\Bearbeitung\m\ew\_08\_25\_SB.WOR - bk



Stadtentwicklungskonzept  
Verkehr für die  
Landeshauptstadt Potsdam

Erwerbstätigenentwicklung  
am Arbeitsort nach  
Statistischen Bezirken  
2009 bis 2025

Anzahl Erwerbstätige

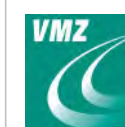


- Stadtgrenze Potsdam
- Landkreisgrenze
- Statistische Bezirke

Grundlagen:  
- Erwerbstätige 2009/2025: Stadtverwaltung  
Potsdam

Bearbeitungsstand: Dezember 2011

P:\VEP\_LRP-Potsdam\_A10305\_AKZ10147\Bearbeitung\m\Erwerb\_09\_25\_AO\_SB.WOR - bk



LK Argus  
Berlin - Hamburg - Kassel





**Stadtentwicklungskonzept  
Verkehr für die  
Landeshauptstadt Potsdam**

**Entwicklung der  
Einzelhandelsflächen  
nach Statistischen  
Bezirken 2008 bis 2025**

**Fläche in qm<sup>2</sup>**

50.000



2008

Prognose 2025

- Stadtgrenze Potsdam
- Landkreisgrenze
- Statistische Bezirke

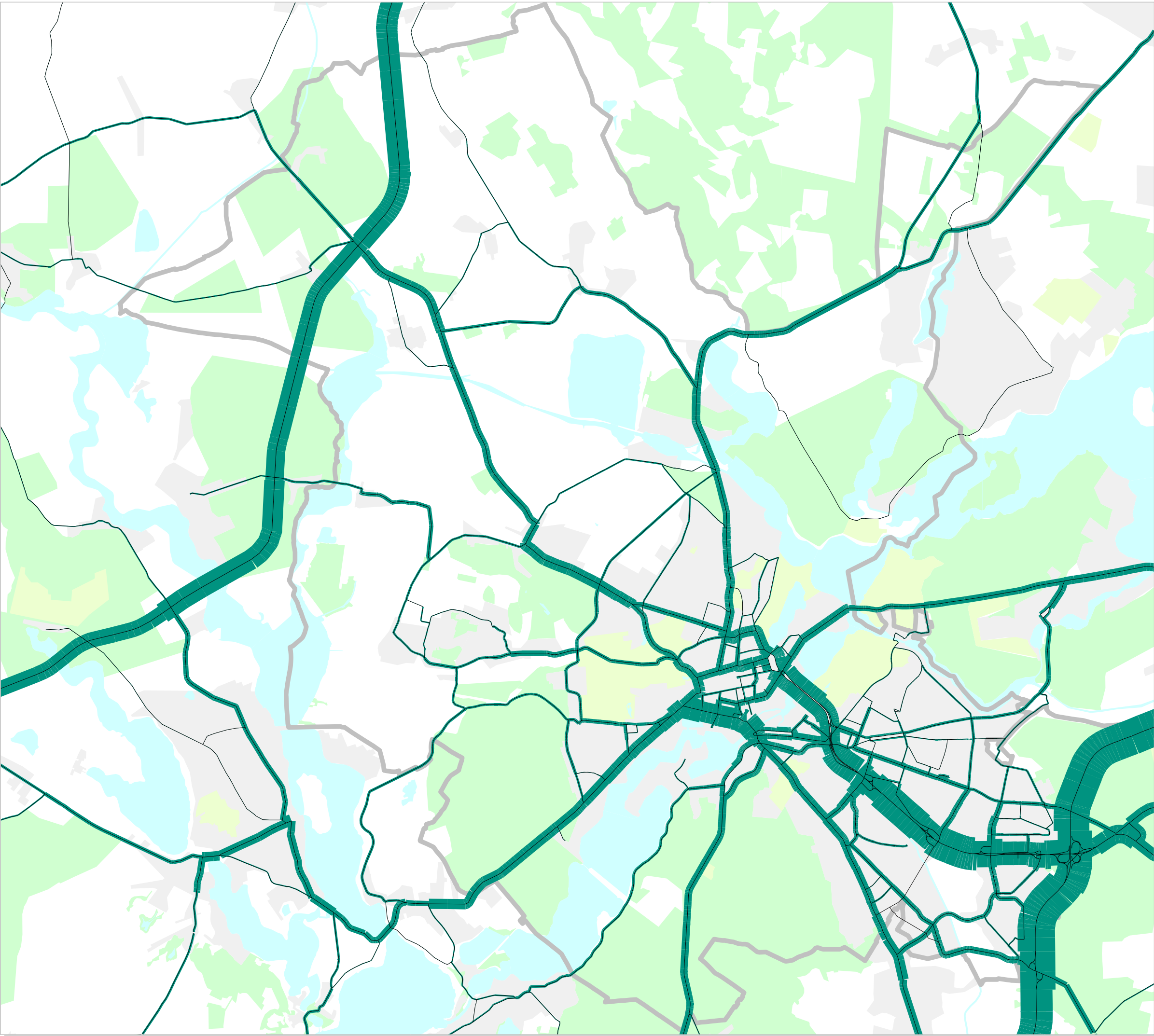
Grundlagen:  
- Einzelhandelsflächen 2008/2025: Stadt-  
verwaltung Potsdam

Bearbeitungsstand: Dezember 2011

P:\VEP\_LRP-Potsdam\_A10305\_AKZ10147\Bearbeitung\m\EH\_Flaechen\_09\_25\_SB.WOR - bk



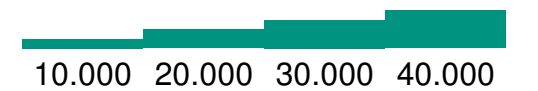
**LK Argus**  
Berlin · Hamburg · Kassel




Stadtentwicklungskonzept  
Verkehr für die  
Landeshauptstadt Potsdam

Kfz-Verkehrsbelastung im  
Hauptverkehrsstraßennetz  
2025  
- Basisszenario -

Anzahl Kfz an einem durch-  
schnittlichen Werktag [DTVw]

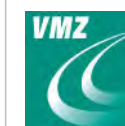


 Stadtgrenze Potsdam

Grundlagen:  
- VMZ-Netz  
- VISUM-Netzmodell 2025, VMZ

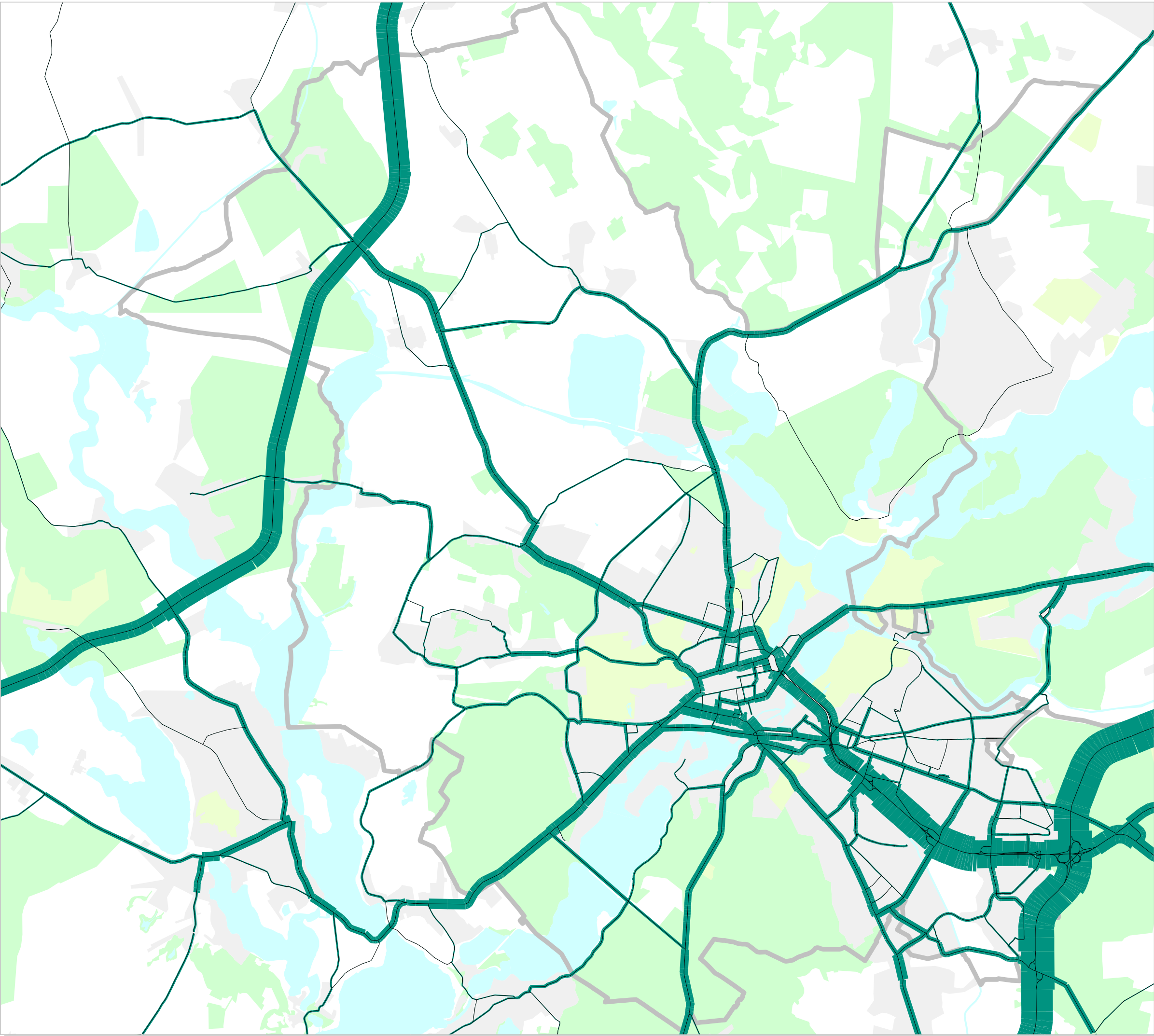
Bearbeitungsstand: Dezember 2011

P:\VEP\_LRP-Potsdam\_A10305\_AKZ10147\Bearbeitung\mi\DTVw25\_SzB.WOR - bk



**LK Argus**  
Berlin · Hamburg · Kassel

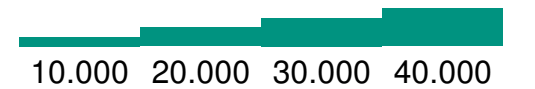





Stadtentwicklungskonzept  
Verkehr für die  
Landeshauptstadt Potsdam

Kfz-Verkehrsbelastung im  
Hauptverkehrsstraßennetz  
2025 - Szenario  
Fortschreibung VEP 2001 -

Anzahl Kfz an einem durch-  
schnittlichen Werktag [DTVw]

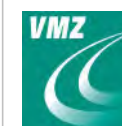


 Stadtgrenze Potsdam

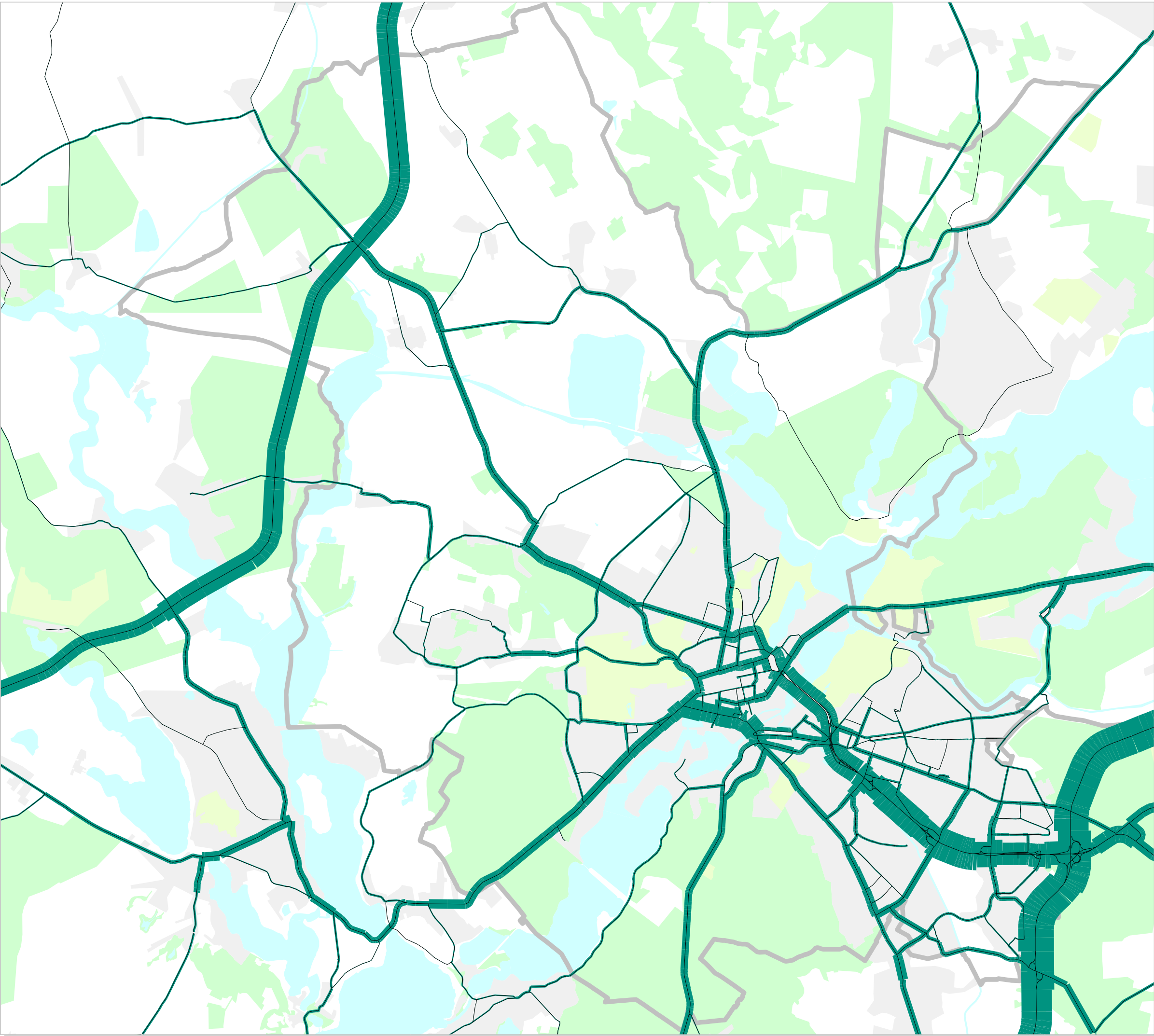
Grundlagen:  
- VMZ-Netz  
- VISUM-Netzmodell 2025, VMZ

Bearbeitungsstand: Dezember 2011

P:\VEP\_LRP-Potsdam\_A10305\_AKZ10147\Bearbeitung\mi\DTVw25\_SzU.WOR - bk



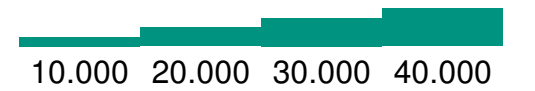
**LK Argus**  
Berlin · Hamburg · Kassel




Stadtentwicklungskonzept  
Verkehr für die  
Landeshauptstadt Potsdam

Kfz-Verkehrsbelastung im  
Hauptverkehrsstraßennetz  
2025 - Szenario  
Nachhaltige Mobilität -

Anzahl Kfz an einem durch-  
schnittlichen Werktag [DTVw]

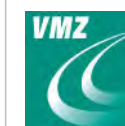


 Stadtgrenze Potsdam

Grundlagen:  
- VMZ-Netz  
- VISUM-Netzmodell 2025, VMZ

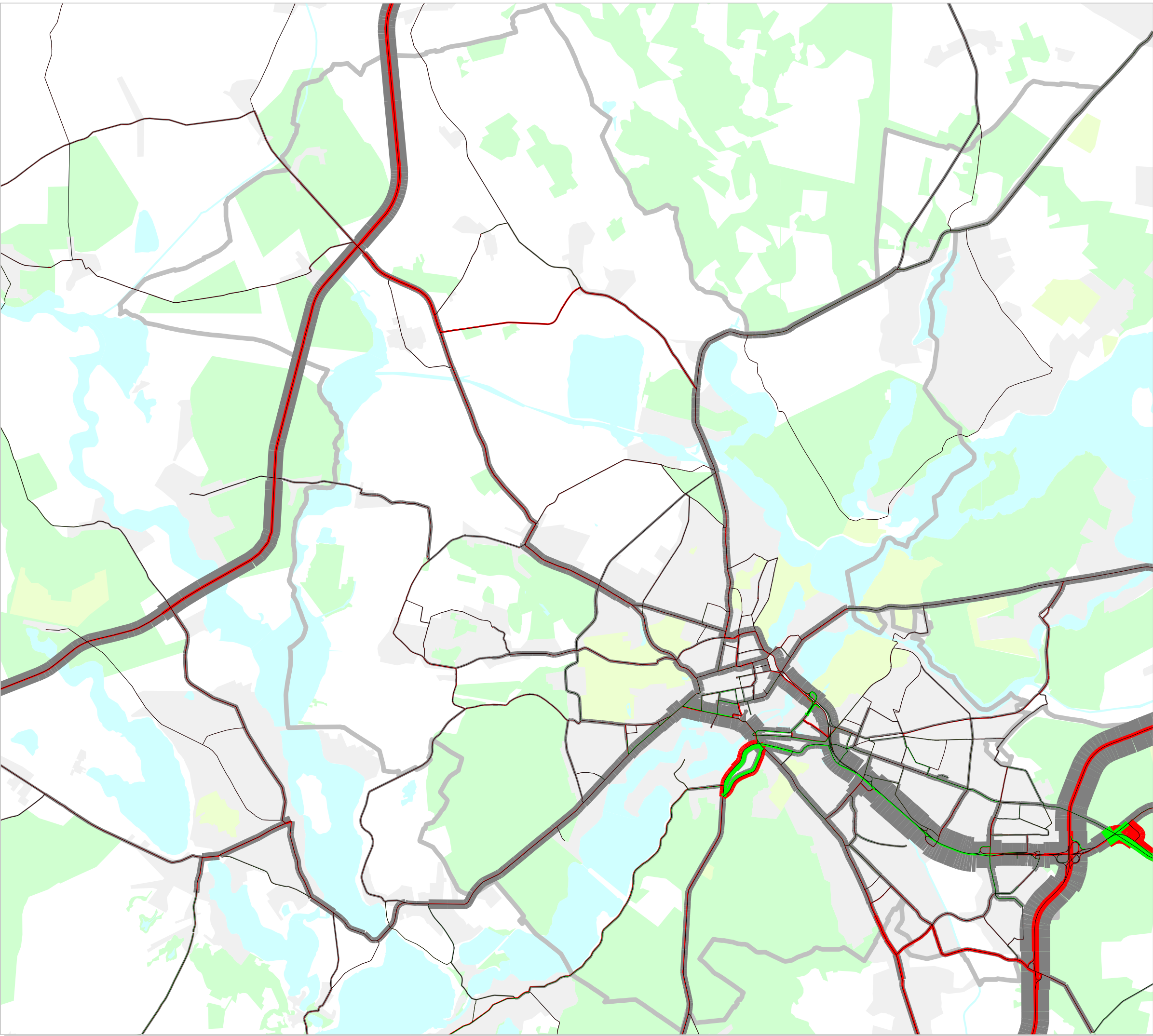
Bearbeitungsstand: Dezember 2011

P:\VEP\_LRP-Potsdam\_A10305\_AKZ10147\Bearbeitung\mi\DTVw25\_SzZ.WOR - bk



**LK Argus**  
Berlin · Hamburg · Kassel

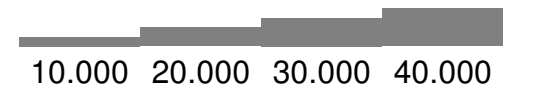








**Stadtentwicklungskonzept  
Verkehr für die  
Landeshauptstadt Potsdam**

**Änderung der Kfz-Belastung  
im Hauptverkehrsstraßennetz  
Basisszenario 2025  
gegenüber 2010**

**Anzahl Kfz an einem durch-  
schnittlichen Werktag [DTVw]**



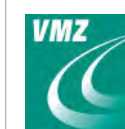
-  Kfz-Belastung 2010
-  Zunahme Basisszenario gegenüber Umlegung 2010
-  Abnahme Basisszenario gegenüber Umlegung 2010

 Stadtgrenze Potsdam

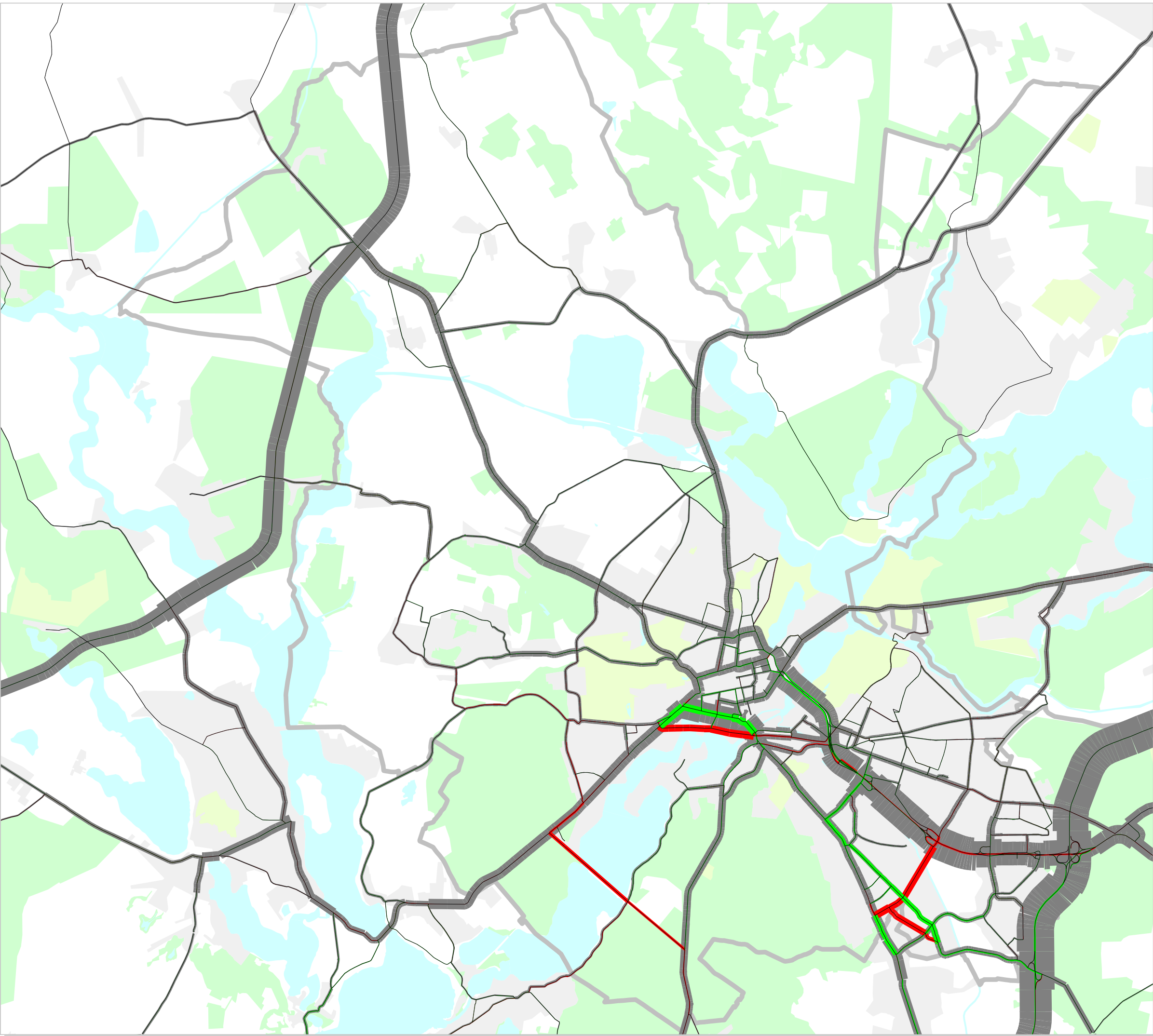
Grundlagen:  
 - VMZ-Netz  
 - VISUM-Netzmodell 2010, VMZ  
 - VISUM-Netzmodell 2025, VMZ

Bearbeitungsstand: Dezember 2011

P:\VEP\_LRP-Potsdam.A10305.AKZ10147\Bearbeitung\m\di\_VIS\_DTVw10\_SzB.WOR - bk



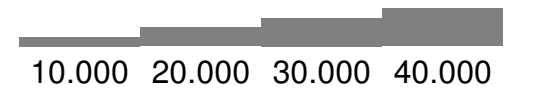
**LK Argus**  
 Berlin · Hamburg · Kassel







**Stadtentwicklungskonzept  
Verkehr für die  
Landeshauptstadt Potsdam**

**Änderung der Kfz-Belastung  
im Hauptverkehrsstraßennetz  
2025 - Szenario Fort-  
schreibung VEP 2001  
gegenüber Basisszenario -**

**Anzahl Kfz an einem durch-  
schnittlichen Werktag [DTVw]**



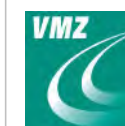
-  Basisszenario
-  Zunahme Szenario Fortschreibung VEP 2001 gegenüber Basisszenario
-  Abnahme Szenario Fortschreibung VEP 2001 gegenüber Basisszenario

 Stadtgrenze Potsdam

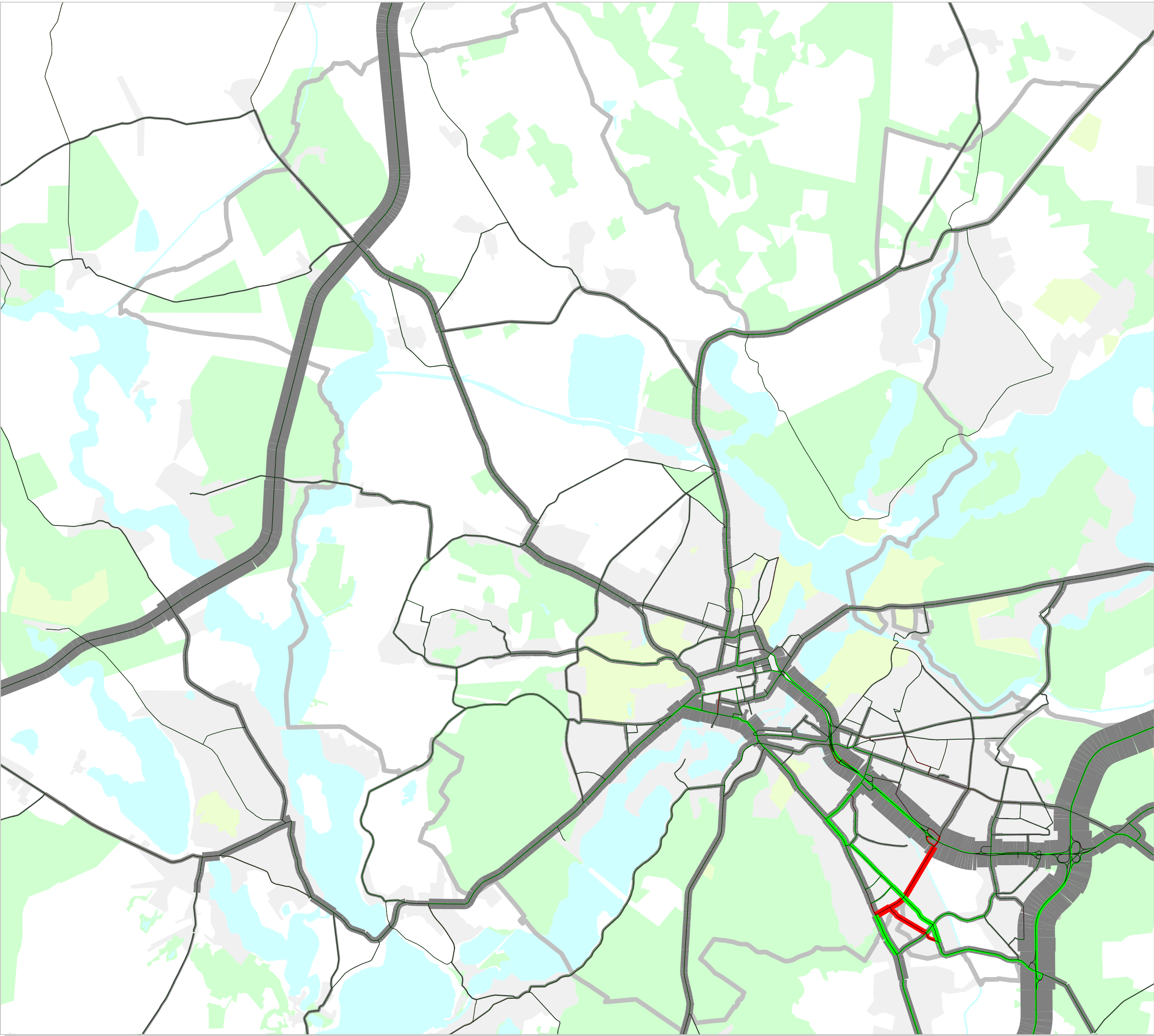
Grundlagen:  
- VMZ-Netz  
- VISUM-Netzmodell 2025, VMZ

Bearbeitungsstand: Dezember 2011

P:\VEP\_LRP-Potsdam\_A10305\_AKZ10147\Bearbeitung\m\di\_VIS\_SzB\_SzU.WOR - bk



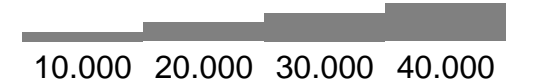








Stadtentwicklungskonzept  
Verkehr für die  
Landeshauptstadt Potsdam

Änderung der Kfz-Belastung  
im Hauptverkehrsstraßennetz  
2025 - Szenario Nachhaltige  
Mobilität gegenüber  
Basisszenario -

Anzahl Kfz an einem durch-  
schnittlichen Werktag [DTVw]

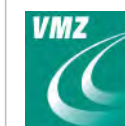


-  Basisszenario
-  Zunahme Szenario Nachhaltige  
Mobilität gegenüber Basisszenario
-  Abnahme Szenario Nachhaltige  
Mobilität gegenüber Basisszenario
-  Stadtgrenze Potsdam

Grundlagen:  
- VMZ-Netz  
- VISUM-Netzmodell 2025, VMZ

Bearbeitungsstand: Dezember 2011

P:\VEP\_LRP-Potsdam.A10305.AKZ10147\Bearbeitung\m\di\_VIS\_SzB\_SzZ2.WOR - bk



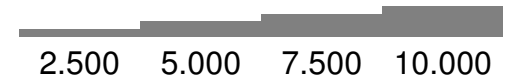










Stadtentwicklungskonzept  
Verkehr für die  
Landeshauptstadt Potsdam

Belastung im ÖPNV-Netz  
2025  
- Basisszenario -

Anzahl Personen an einem durchschnittlichen Werktag [DTVw]



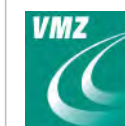
-  Bus
-  Straßenbahn
-  S-Bahn
-  Regionalbahn

-  ÖPNV-Netz
-  Stadtgrenze Potsdam

Grundlagen:  
- VISUM-Netzmodell ÖPNV 2025, VMZ

Bearbeitungsstand: Dezember 2011

P:\VEP\_LRP-Potsdam\_A10305\_AKZ10147\Bearbeitung\mi\Bel25\_SzB\_OV.WOR - bk



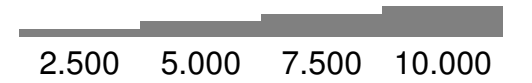
LK Argus  
Berlin - Hamburg - Kassel









Stadtentwicklungskonzept  
Verkehr für die  
Landeshauptstadt Potsdam

Belastung im ÖPNV-Netz  
2025 - Szenario  
Fortschreibung VEP 2001 -

Anzahl Personen an einem durchschnittlichen Werktag [DTVw]



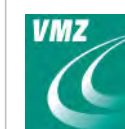
-  Bus
-  Straßenbahn
-  S-Bahn
-  Regionalbahn

-  ÖPNV-Netz
-  Stadtgrenze Potsdam

Grundlagen:  
- VISUM-Netzmodell ÖPNV 2025, VMZ

Bearbeitungsstand: Dezember 2011

P:\VEP\_LRP-Potsdam\_A10305\_AKZ10147\Bearbeitung\mi\Bel25\_SzU\_OV\_WOR - bk



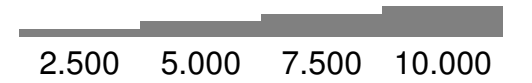
LK Argus  
Berlin - Hamburg - Kassel









Stadtentwicklungskonzept  
Verkehr für die  
Landeshauptstadt Potsdam

Belastung im ÖPNV-Netz  
2025 - Szenario  
Nachhaltige Mobilität -

Anzahl Personen an einem durchschnittlichen Werktag [DTVw]



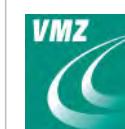
-  Bus
-  Straßenbahn
-  S-Bahn
-  Regionalbahn

-  ÖPNV-Netz
-  Stadtgrenze Potsdam

Grundlagen:  
- VISUM-Netzmodell ÖPNV 2025, VMZ

Bearbeitungsstand: Dezember 2011

P:\VEP\_LRP-Potsdam\_A10305\_AKZ10147\Bearbeitung\mi\Bel25\_SzZ\_OV.WOR - bk



LK Argus  
Berlin - Hamburg - Kassel

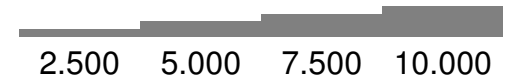




Stadtentwicklungskonzept  
Verkehr für die  
Landeshauptstadt Potsdam

Belastungsänderung im  
ÖPNV-Netz  
Basisszenario 2025  
gegenüber 2010

Anzahl Personen an einem durch-  
schnittlichen Werktag [DTVw]



- Basisszenario
- Zunahme Basisszenario gegenüber 2010
- Abnahme Basisszenario gegenüber 2010

- ÖPNV-Netz
- Stadtgrenze Potsdam

Grundlagen:  
- VISUM-Netzmodell ÖPNV 2025, VMZ

Bearbeitungsstand: Dezember 2011

P:\VEP\_LRP-Potsdam\_A10305\_AKZ10147\Bearbeitung\m\di\_Bel10\_SzB\_OV.WOR - bk





Stadtentwicklungskonzept  
Verkehr für die  
Landeshauptstadt Potsdam

Belastungsänderung im  
ÖPNV-Netz 2025 - Szenario  
Fortschreibung VEP 2001  
gegenüber Basisszenario -

Anzahl Personen an einem durch-  
schnittlichen Werktag [DTVw]



- Basisszenario
- Zunahme Umsetzungs-  
gegenüber Basisszenario
- Abnahme Umsetzungs-  
gegenüber Basisszenario

- ÖPNV-Netz
- Stadtgrenze Potsdam

Grundlagen:  
- VISUM-Netzmodell ÖPNV 2025, VMZ

Bearbeitungsstand: Dezember 2011

P:\VEP\_LRP-Potsdam\_A10305\_AKZ10147\Bearbeitung\m\di\_Bel25\_SzB\_SzU\_OV.WOR - bk

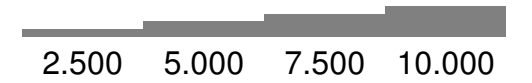




Stadtentwicklungskonzept  
Verkehr für die  
Landeshauptstadt Potsdam

Belastungsänderung im  
ÖPNV-Netz 2025 - Szenario  
Nachhaltige Mobilität  
gegenüber Basisszenario

Anzahl Personen an einem durch-  
schnittlichen Werktag [DTVw]



- Basisszenario
- Zunahme Szenario Nachhaltige Mobilität gegenüber Basisszenario
- Abnahme Szenario Nachhaltige Mobilität gegenüber Basisszenario

- ÖPNV-Netz
- Stadtgrenze Potsdam

Grundlagen:  
- VISUM-Netzmodell ÖPNV 2025, VMZ

Bearbeitungsstand: Dezember 2011

P:\VEP\_LRP-Potsdam\_A10305\_AKZ10147\Bearbeitung\m\di\_Bel25\_SzB\_SzZ\_OV.WOR - bk











# Stadtentwicklungskonzept Verkehr für die Landeshauptstadt Potsdam


## Erreichbarkeit der Potsdamer Innenstadt im Hauptverkehrs- straßennetz 2025 -Szenario Nachhaltige Mobilität -


### Mittlere IV-Reisezeit

einschl. Zugangs-, Parksuch- und Abgangszeiten

-  unter 15 Minuten
-  15 bis unter 20 Minuten
-  20 bis unter 25 Minuten
-  25 bis unter 30 Minuten
-  30 bis unter 35 Minuten
-  35 Minuten und länger

 Hauptverkehrsstraßennetz

 Stadtgrenze Potsdam

 Statistische Bezirke

Grundlagen:  
- VISUM-Modell 2025, VMZ

Bearbeitungsstand: Dezember 2011

P:\VEP\_LRP-Potsdam\_A10305\_AKZ10147\Bearbeitung\mi\RZ25\_SzZ\_IV\_Innenstadt.WOR - bk











Stadtentwicklungskonzept  
Verkehr für die  
Landeshauptstadt Potsdam

Erreichbarkeit der Potsdamer  
Innenstadt im ÖPNV-Netz  
2025 - Szenario  
Nachhaltige Mobilität -

**Mittlere ÖV-Reisezeit**

einschl. Zugangs-, Warte- und Abgangszeiten


-  unter 15 Minuten
-  15 bis unter 20 Minuten
-  20 bis unter 25 Minuten
-  25 bis unter 30 Minuten
-  30 bis unter 35 Minuten
-  35 Minuten und länger

 Busnetz

 Straßenbahnnetz

 Schnellbahnnetz

 Stadtgrenze Potsdam

 Statistische Bezirke

Grundlagen:  
- VISUM-Netzmodell ÖPNV 2025, VMZ

Bearbeitungsstand: Dezember 2011

P:\VEP\_LRP-Potsdam\_A10305\_AKZ10147\Bearbeitung\mi\RZ25\_SzZ\_OV\_Innenstadt.WOR - bk



**LK Argus**  
Berlin · Hamburg · Kassel

Stadtentwicklungskonzept  
Verkehr für die  
Landeshauptstadt Potsdam

Lärmbelastung Tag im Haupt-  
verkehrsstraßennetz 2025  
- Szenario Nachhaltige Mobilität -  
(Kfz und Straßenbahn)

**Lärmittelungspegel  
an der Bebauung**

- bis 55 dB(A)
- über 55 bis 60 dB(A)
- über 60 bis 65 dB(A)
- über 65 bis 70 dB(A)
- über 70 bis 75 dB(A)
- über 80 dB(A)

— Hauptverkehrsstraßennetz

- Erläuterungen:
1. Dargestellt sind die durch den Kfz- und Straßenbahnverkehr eines Straßenabschnittes an den vorhandenen straßenbegleitenden Gebädefassaden verursachten Mittelungspegel in Farbklassen von 5 dB(A).
  2. Im Nahbereich (bis 100 m Abstand) von lichtzeichengeregelten Kreuzungen und Einmündungen errechnet sich der Beurteilungspegel aus dem dargestellten Mittelungspegel und einem entfernungsabhängigen "Ampelzuschlag" von 1...3 dB(A) gemäß RLS 90. In den übrigen Bereichen ist der Beurteilungspegel gleich dem Mittelungspegel.
  3. Der dargestellte Mittelungspegel stellt einen repräsentativen Mittelwert der Lärmbelastung für den jeweiligen Straßenabschnitt - differenziert nach Straßenseite - dar.
  4. Die Geräuschbelastung wurde auf der Grundlage der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken (Kfz) im Sinne der RLS 90 und der Schall 03 berechnet.
  5. Die Mittelungspegel an einer Straße enthalten keine Immissionsanteile anderer Straßen oder weiterer relevanter Lärmquellen.
  6. Im Bereich von Einmündungen oder Kreuzungen sind die Immissionsanteile der einmündenden bzw. kreuzenden Straße nicht enthalten. Bis zu einer Tiefe, die etwa dem Bebauungsabstand der betrachteten Straße entspricht, ist zu prüfen, ob die Immissionsanteile der kreuzenden bzw. einmündenden Straße den Mittelungspegel erhöhen.

Grundlagen:  
- VMZ-Netz, VISUM-Netzmodell 2025, VMZ  
- Lärmberechnung IVU Umwelt GmbH

Bearbeitungsstand: Dezember 2011

P:\VEP\_LRP-Potsdam\_A10305.AKZ10147\Bearbeitung\im\Lr\_T\_25SzZ.WOR - bk



Stadtentwicklungskonzept  
Verkehr für die  
Landeshauptstadt Potsdam

Lärmbelastung Nacht im Haupt-  
verkehrsstraßennetz 2025  
- Szenario Nachhaltige Mobilität -  
(Kfz und Straßenbahn)

Lärmittelungspegel  
an der Bebauung

- bis 45 dB(A)
- über 45 bis 50 dB(A)
- über 50 bis 55 dB(A)
- über 55 bis 60 dB(A)
- über 60 bis 65 dB(A)
- über 65 bis 70 dB(A)

— Hauptverkehrsstraßennetz

- Erläuterungen:
1. Dargestellt sind die durch den Kfz- und Straßenbahnverkehr eines Straßenabschnittes an den vorhandenen straßenbegleitenden Gebäudefassaden verursachten Mittelungspegel in Farbklassen von 5 dB(A).
  2. Im Nahbereich (bis 100 m Abstand) von lichtzeichengeregelten Kreuzungen und Einmündungen errechnet sich der Beurteilungspegel aus dem dargestellten Mittelungspegel und einem entfernungsabhängigen "Ampelzuschlag" von 1...3 dB(A) gemäß RLS 90. In den übrigen Bereichen ist der Beurteilungspegel gleich dem Mittelungspegel.
  3. Der dargestellte Mittelungspegel stellt einen repräsentativen Mittelwert der Lärmbelastung für den jeweiligen Straßenabschnitt - differenziert nach Straßenseite - dar.
  4. Die Geräuschbelastung wurde auf der Grundlage der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken (Kfz) im Sinne der RLS 90 und der Schall 03 berechnet.
  5. Die Mittelungspegel an einer Straße enthalten keine Immissionsanteile anderer Straßen oder weiterer relevanter Lärmquellen.
  6. Im Bereich von Einmündungen oder Kreuzungen sind die Immissionsanteile der einmündenden bzw. kreuzenden Straße nicht enthalten. Bis zu einer Tiefe, die etwa dem Bebauungsabstand der betrachteten Straße entspricht, ist zu prüfen, ob die Immissionsanteile der kreuzenden bzw. einmündenden Straße den Mittelungspegel erhöhen.

Grundlagen:  
- VMZ-Netz, VISUM-Netzmodell 2025, VMZ  
- Lärmberechnung IVU Umwelt GmbH

Bearbeitungsstand: Dezember 2011

P:\VEP\_LRP-Potsdam\_A10305.AKZ10147\Bearbeitung\m\lr\_N\_25SzZ.WOR - bk



# Stadtentwicklungskonzept Verkehr für die Landeshauptstadt Potsdam

## Zahl der Tage mit Grenzwert- überschreitung für Feinstaub (PM10) im Hauptverkehrs- straßennetz 2025 - Szenario Nachhaltige Mobilität -

### Anzahl Tage

- 35 und mehr
- 30 bis unter 35
- 25 bis unter 30
- 12 bis unter 25
- unter 12

- Hauptverkehrsstraßennetz
- Stadtgrenze Potsdam

Grundlagen:  
- VISUM-Netzmodell 2025, VMZ  
- Luftschadstoffberechnung IVU Umwelt GmbH

Bearbeitungsstand: Dezember 2011

P:\VEP\_LRP-Potsdam\_A10305\_AKZ10147\Bearbeitung\mi\PM10\_25\_SzB\_TMW.WOR - pk





# Stadtentwicklungskonzept Verkehr für die Landeshauptstadt Potsdam

## Luftschadstoffimmission Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) im Hauptverkehrsstraßennetz 2025 - Szenario Nachhaltige Mobilität-

### Jahresmittelwert in µg/m<sup>3</sup>

- 40 und mehr
- 35 bis unter 40
- 30 bis unter 35
- 25 bis unter 30
- 20 bis unter 25
- unter 20

- Hauptverkehrsstraßennetz
- Stadtgrenze Potsdam

Grundlagen:  
- VISUM-Netzmodell 2025, VMZ  
- Luftschadstoffberechnung IVU Umwelt GmbH



Bearbeitungsstand: Dezember 2011

P:\VEP\_LRP-Potsdam\_A10305\_AKZ10147\Bearbeitung\mi\NO2\_25\_SzB\_JMW.WOR-pk





### Szenario Nachhaltige Mobilität 2025 - Zielnetz ÖPNV -

-  Bus Bestand
-  Straßenbahn Bestand
-  Straßenbahn Planung (einschl. Varianten)
-  S-Bahn Bestand
-  Regionalbahn Bestand
-  ÖPNV-Spuren Bestand
-  ÖPNV-Spuren Planung
-  Trassenfreihaltung ÖPNV
-  P+R-Parkplatz Bestand
-  P+R-Parkplatz Planung
-  Stadtgrenze Potsdam

Grundlagen:  
- ÖPNV-Netz ViP, 2008  
- Maßnahmen ViP

Bearbeitungsstand: Dezember 2011

P:\VEP\_LRP-Potsdam\_A10305\_AKZ10147\Bearbeitung\mi\Zielnetz25\_OV.WOR - bk



### Szenario Nachhaltige Mobilität 2025 - Zielnetz Straßenverkehr -

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- übriges Hauptverkehrsstraßennetz
- Bestand
- - - - - Planung
- ..... Rückbau bzw. Abhängung
- Knoten-LSA
- Fußgänger-LSA
- ÖPNV-LSA
- signalisierte Bahnübergänge
- P+R-Parkplatz Bestand
- P+R-Parkplatz Planung
- Stadtgrenze Potsdam

Grundlagen:  
- Netzmodell VMZ  
- Maßnahmen Stadtverwaltung Potsdam

Bearbeitungsstand: Dezember 2011

P:\VEP\_LRP-Potsdam\_A10305\_AKZ10147\Bearbeitung\mi\Zielnetz25\_IV.WOR - bk



öffentlich

**Betreff:**

Planungsworkshop Verkehrssituation in Eiche und Golm

**Einreicher:** Fraktion SPD

Erstellungsdatum 18.10.2011

Eingang 902:

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		
02.11.2011	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam		X

**Beschlussvorschlag:**

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Die Landeshauptstadt Potsdam führt nach Vorlage der Fortschreibung des Stadtentwicklungskonzepts Verkehr (STEK V) im 1. Quartal 2012 unter Einbeziehung der Ortsbeiräte einen Planungsworkshop für die Ortsteile Eiche und Golm durch.

Im Rahmen des Planungsworkshops sollen insbesondere die optimale Erschließung des Wohngebietes „Altes Rad“ durch den ÖPNV, die Fragen zur Bewältigung der Pendlerströme zu den verschiedenen Verkehrszeiten und das LKW-Führungskonzept geklärt werden. Grundlage für die Durchführung des Planungsworkshops ist der Verzicht auf weitere Planungen hinsichtlich einer Erschließung Eiches und Golms mit der Straßenbahn (Beschluss zum STEK V).

gez. M. Schubert  
Fraktionsvorsitzender

\_\_\_\_\_  
Unterschrift

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.)

ggf. Folgeblätter beifügen

Begründung:

Nach Aussagen der Stadtverwaltung wird in der Fortschreibung des STEK V die Erschließung von Eiche und Golm durch einen Straßenbahnanschluss in Verlängerung der Linie über Charlottenhof hinaus planerisch vorgesehen. Der Planungsworkshop soll die konstruktive Debatte zur Entwicklung alternativer ÖPNV-Lösungen für Eiche/Golm gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern sichern.



öffentlich

**Betreff:**  
Verkehrslösung 2020

**Einreicher:** Fraktionen SPD, CDU/ANW

Erstellungsdatum 08.02.2012

Eingang 902:

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		
07.03.2012	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam		X

**Beschlussvorschlag:**

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird aufgefordert der Stadtverordnetenversammlung auf der Grundlage des Stadtentwicklungskonzeptes Verkehr einen Vorschlag für die Erarbeitung einer Bürgerbefragung vorzulegen, welche vor dem Hintergrund der bestehenden Restriktionen durch die Lage der Stadt an der Havel und dem Vorhandensein von zwei Havelübergängen eine Entscheidung zwischen zwei Entwicklungsszenarien ermöglicht:

1. Verkehrsvermeidungsstrategien im motorisierten Individualverkehr entsprechend dem Szenario „Nachhaltige Mobilität“ des StEK Verkehr
2. Notwendigkeit eines dritten Havelübergangs entsprechend dem Szenario „Fortschreibung“ des StEK Verkehr

gez. M. Schubert  
Fraktionsvorsitzender

gez. M. Schröder  
Fraktionsvorsitzender

**Fortsetzung des Beschlusstextes auf S. 3**

\_\_\_\_\_  
Unterschrift

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.)

ggf. Folgeblätter beifügen

Begründung:

Die Diskussion über die Notwendigkeit eines dritten Havelübergangs beschäftigt die Stadt seit zwanzig Jahren immer wieder. Das zu erwartende Wachstum der Stadt und ihrer Bevölkerung, sowie die bestehende Verkehrssituation machen langfristige Planungen notwendig die einer breiten Legitimation der Potsdamer Bevölkerung bedarf. Mit dem Antrag soll zum einen die Grundlage für eine objektive Begutachtung zur Schaffung einer Entscheidungsvoraussetzung, sowie die Grundlage für eine breite Bürgerbeteiligung bei der Entscheidung gelegt werden.

Damit soll eine größtmögliche Legitimierung des am Ende stehenden Beschlusses geschaffen werde. Dies wir vorgeschlagen, da nicht erst nach den Diskussionen um das Bahnprojekt Stuttgart 21 und um die Flugrouten des neuen Flughafens BER in Brandenburg und Berlin, Großprojekte in der Stadtentwicklung in ihrer Erarbeitung zumeist höchst umstritten sind.

Auch die Potsdamer Erfahrungen bei der Widerannäherung an die historische Mitte und insbesondere bei der Wiedererrichtung des Potsdamer Stadtschlusses haben gezeigt, dass es bei Großprojekten dieser Dimension darauf ankommt, nicht nur auf die planerische Seite des Projektes, sondern auch auf die Vermittlung des Projektes Augenmerk zu legen. Ziel ist eine Entscheidung mit hoher Legitimierung in der Bevölkerung.



öffentlich

**Betreff:**

Ökologische Baubegleitung bei Straßenbaumaßnahmen

**Einreicher:** Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Erstellungsdatum 01.02.2012

Eingang 902:

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		
07.03.2012	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam		X

**Beschlussvorschlag:** Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, bei Tiefbaumaßnahmen in der Landeshauptstadt Potsdam eine ökologische Baubegleitung bei Straßenausbau- bzw. umbaumaßnahmen einzuführen.

Dabei sind als Richtlinien und Regeln zur Durchführung einer ökologischen Baubegleitung mehrere Quellen (BNatSchG, PBaumSchVO, RAS- LP 4, ZTV- Baumpflege, DIN 18920, etc.) zu beachten. Die fachgerechte Anwendung dieser Regeln und ihre korrekte Durchführung sollte durch (ö.b.u.v.) Sachverständige sichergestellt werden. Dabei sind Angaben zur Vitalität, Verkehrssicherung, Erhaltungswürdigkeit und zu Kostenvergleichen vor einem Fällantrag grundsätzlich dem Ausschuss für Klima, Ordnung, Umwelt und ländliche Entwicklung (KOUL) zum Einvernehmen vorzulegen.

Ziel einer ökol. Baubegleitung ist der Erhalt von Bäumen oder des Alleecharakters von Straßen unter Berücksichtigung der notwendigen Belange der Baumaßnahmen. Dazu ist ein Maßnahmenpaket erforderlich, welches den Akteuren ein fachgerechtes Vorgehen ermöglicht.

Der Stadtverordnetenversammlung ist im Mai 2012 ein Muster-Leistungsverzeichnis vorzulegen.

gez. Saskia Hüneke  
Fraktionsvorsitzende

Unterschrift

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.)

ggf. Folgeblätter beifügen

**Begründung:**

Von Straßenbaumaßnahmen gehen oft Gefahren für den Bestand der Straßenbäume aus. Durch Grabungsarbeiten verursachte unbemerkte Wurzelbeschädigungen mit der Folge von Pilzschäden und langfristiger Gefährdung der Verkehrssicherheit können aufgrund geringer Kontrollkapazitäten der Verwaltung nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden. Vorsorglich werden deshalb bei bestimmten Straßenbauvorhaben Bäume gefällt und durch Jungbäume ersetzt. Aufgrund dessen kommt es zu erheblichen Protesten, Demonstrationen und Ablehnung durch die Anwohner.

Stattdessen könnte durch eine ökologische Baubegleitung die Gefahr von Schäden am Wurzelwerk vermindert bzw. durch eine verstärkte kontrollierende Baubegleitung eher erkannt und nach den Regelwerken versorgt werden. Das ließe die Beibehaltung des alten Baumbestandes bei den Baumaßnahmen zu, das Erscheinungsbild und die klimarelevante Wirksamkeit stadtbildprägender Bäume und Straßenalleen könnten sichergestellt werden.



**Betreff:**

öffentlich

**Bebauungsplan Nr. 25-1 "Hegemeisterweg", Beschluss zur öffentlichen Auslegung**

Einreicher: Geschäftsstelle Stadtentwicklung und Bauen	Erstellungsdatum	13.02.2012
	Eingang 902:	14.02.2012
	4/46/462	

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		
07.03.2012	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam		

**Beschlussvorschlag:**

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Die Bearbeitung des Bebauungsplans Nr. 25-1 „Hegemeisterweg“ ist gemäß §13 BauGB weiter zu führen und gemäß § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich auszulegen (s. Anlagen 1 und 2).

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.)

**Planungs- bzw. Verfahrenskosten**

Da der Bebauungsplan von der Verwaltung erarbeitet wird, entstehen keine Planungs- und Verfahrenskosten.

**Realisierungs- und Folgekosten**

Mögliche Folgekosten in geschätzter Höhe von 29.000 € entstehen im Falle der Befestigung der Straße Am Wald. Genauere Angaben hierzu sind derzeit nicht möglich. Auf den Haushaltsvorbehalt auch für künftige Jahre wird hingewiesen.

ggf. Folgeblätter beifügen

Oberbürgermeister

Geschäftsbereich 1

Geschäftsbereich 2

Geschäftsbereich 3

Geschäftsbereich 4

## **Kurzeinführung**

### **Hinweis zur Gliederung der Beschlussvorlage**

In den Unterlagen, die in der Originalvorlage den Mitgliedern der beteiligten Fachausschüsse vorliegen, sind folgende Anlagen enthalten:

Anlage 1 : Begründung incl. Textliche Festsetzungen

30 Seiten

Anlage 2 : Planzeichnung mit den textlichen Festsetzungen

1 Plan

## **Darstellung der Ergebnisse aus den bisherigen Verfahrensschritten und Empfehlung der Verwaltung**

### Anlass für die vorliegende Beschlussvorlage

Die Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam hat in ihrer Sitzung am 28.01.2009 die Präzisierung der Ziele und die Wiederaufnahme des Verfahrens zum Bebauungsplan Nr. 25-1 „Hegemeisterweg“ beschlossen.

Ziel der Planung ist es, u.a. die bisherigen Festsetzungen vor allem zum Maß der Nutzung zu überprüfen sowie eine höchst zulässige Zahl von Wohnungen pro Grundstück festzusetzen. Außerdem zielt der Beschluss auf die Aufnahme einer größeren Abstandsflächenregelung zur Berücksichtigung der historischen städtebaulichen Situation.

### Zusammenfassung der Ergebnisse aus der Bürgerbeteiligung

Die Bürgerbeteiligung des Bebauungsplans Nr. 25 wurde für den Teilbereich 1 vom 28.11.1996 bis zum 10.01.1997 durchgeführt.

Es gingen 42 schriftliche Stellungnahmen mit 121 Unterschriften ein. Gegenstand der Bedenken, Anregungen und Hinweise war vorrangig die Befestigung des Waldweges, die Furcht vor Erschließungskosten durch den Bebauungsplan, die Zerstörung des Siedlungscharakters durch die Verdichtung und die hammerartige Erschließung der rückwärtigen Bebauung.

Die Anregungen und Bedenken sind in die weitere Planung eingeflossen.

### Zusammenfassung der Ergebnisse aus der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

Die Beteiligung der Träger Öffentlicher Belange Ende 1996 brachte Bedenken, Anregungen und Hinweise von 7 Einrichtungen, welche im weiteren Verfahren Berücksichtigung fanden.

Nicht berücksichtigt wurde der Vorschlag der Planungsgemeinschaft Havelland-Fläming, statt der ihrer Meinung nach aufwändigen Hammererschließungen die Blockinnenbereiche durch neue Straßen zu erschließen. Eine Untersuchung dieser Variante hatte ergeben, dass die Durchführung einer solchen Planung am Widerstand der Grundstückseigentümer scheitern könnte, da eine Betroffenheit bei allen ausgelöst werden würde, auch bei nicht Bauwilligen.

### Empfehlung der Verwaltung

Sofern dem Vorschlag der Verwaltung gefolgt wird, kann der Beschluss zur öffentlichen Auslegung des Bebauungsplans Nr. 25-1 „Hegemeisterweg“ gefasst werden.

## Anlagen

Anlage Berechnungstabelle Demografieprüfung

Anlage 1 Begründung incl. Textliche Festsetzungen

Anlage 2 Planzeichnung mit den textlichen Festsetzungen

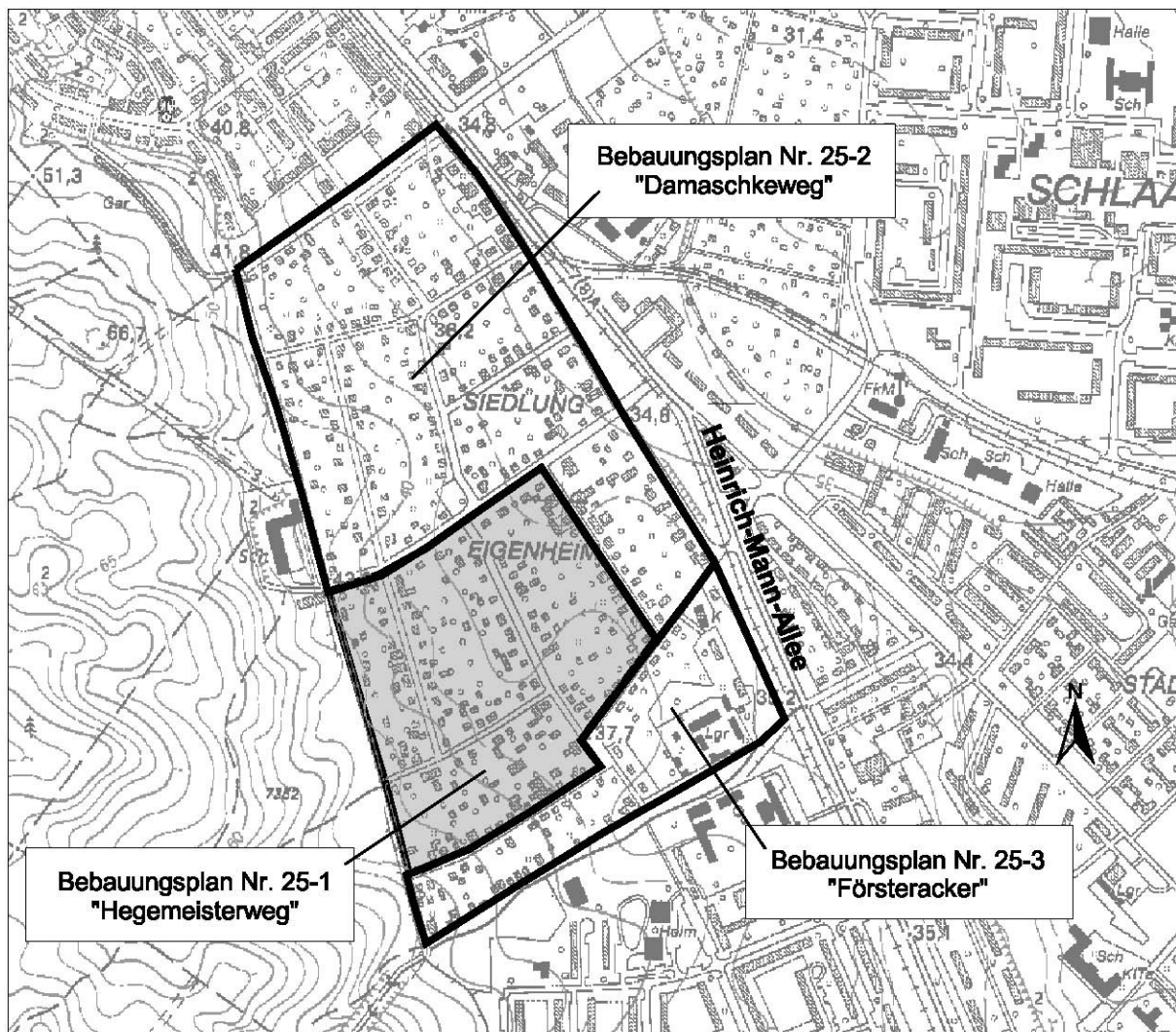
**Berechnungstabelle Demografieprüfung:**

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	<b>Wirkungsindex Demografie</b>	<b>Bewertung Demografie-relevanz</b>
0	0	3	0	0	<b>60</b>	<b>mittlere</b>

# Anlage 1

Landeshauptstadt Potsdam

## Bebauungsplan Nr. 25-1 „Hegemeisterweg“



### Begründung zum Entwurf

Stand : Dezember 2011

Stadtverwaltung der Landeshauptstadt Potsdam  
Bereich Verbindliche Bauleitplanung  
Hegelallee 6 – 10  
14461 Potsdam



## Inhaltsverzeichnis

<b>1.</b>	<b>Lage und Abgrenzung des Geltungsbereiches</b>	<b>3</b>
<b>2.</b>	<b>Anlass und Erforderlichkeit der Planaufstellung</b>	<b>4</b>
<b>3.</b>	<b>Ausgangssituation</b>	<b>5</b>
3.1	Stadträumliche Einbindung	5
3.2	Historische Entwicklung	5
3.3	Bebauungsstruktur	6
3.4	Nutzungsstruktur	6
3.5	Gemeindebedarfseinrichtungen	7
3.6	Grün- und Freiflächen	7
3.7	Natur und Landschaft	7
3.8	Verkehrliche Erschließung	8
3.9	Ver- und Entsorgung	9
3.10	Eigentumsverhältnisse	9
3.11	Planungsrechtliche Situation	10
<b>4.</b>	<b>Planungsbindungen</b>	<b>10</b>
4.1	Landes- und regionalplanerische Vorgaben	10
4.2	Flächennutzungsplan	10
4.3	Landschaftsplan	10
4.4	Denkmalschutz	11
4.6	Altlasten	11
<b>5.</b>	<b>Planungskonzept</b>	<b>11</b>
5.1	Ziele und Zwecke der Planung	11
5.2	Städtebauliches Konzept	11
<b>6.</b>	<b>Begründung der Bebauungsplanfestsetzungen</b>	<b>12</b>
6.1	Art der baulichen Nutzung	12
6.2	Maß der baulichen Nutzung	14
6.3	Bauweise und überbaubare Grundstücksflächen	15
6.4	Nebenanlagen, Stellplätze und Garagen	17
6.5	Verkehrsflächen, Ver- und Entsorgung	18
6.6	Grünflächen, Maßnahmen zum Schutz des Bodens, Pflanzbindungen	19
6.7	Festsetzungen zur Gestaltung	19
6.8	Hinweise und Empfehlungen	20
<b>7.</b>	<b>Auswirkungen des Bebauungsplans</b>	<b>21</b>
7.1	Auswirkungen auf die vorhandenen Nutzungen	21
7.2	Auswirkungen auf den Wohnungsmarkt	21
7.3	Auswirkungen auf die Wohnfolgeeinrichtungen	22
7.4	Auswirkungen auf die Ver- und Entsorgung	23
7.5	Verkehrliche Auswirkungen	24
7.6	Auswirkungen auf Natur und Umwelt	23
7.7	Finanzielle Auswirkungen	24

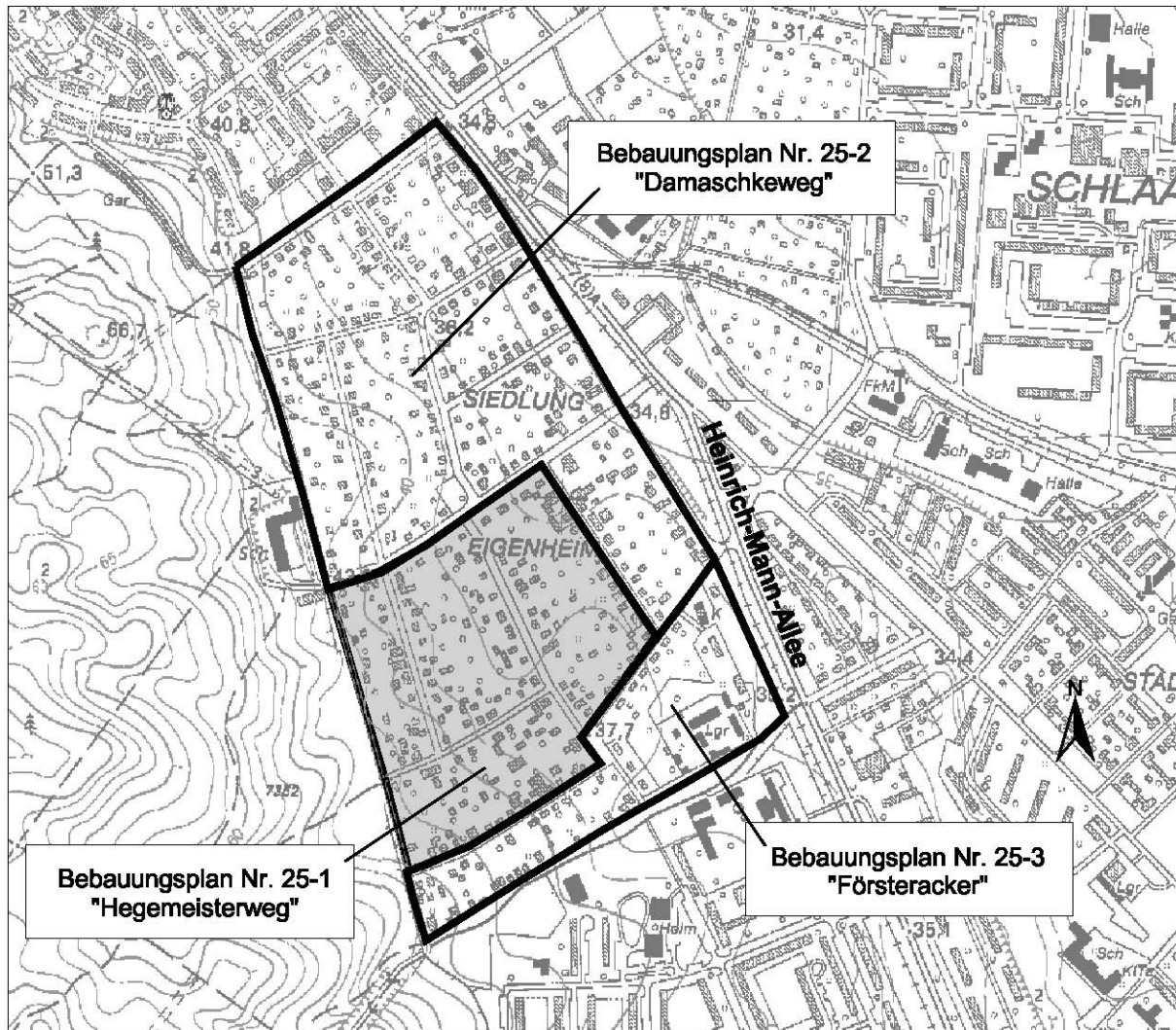
<b>8.</b>	<b>Verfahren</b>	24
8.1	Verfahrensübersicht	24
8.2	Ergebnisse der Beteiligungsverfahren	24
<b>9.</b>	<b>Rechtsgrundlagen</b>	26

**Textliche Festsetzungen**

**Planzeichnung im Maßstab 1:1000**

## 1. Lage und Abgrenzung des Geltungsbereiches

Der räumliche Geltungsbereich umfasst eine Fläche von ca. 15 ha. zwischen Ravensbergweg im Norden, Am Plantagenhaus im Osten, Am Försteracker und Hasensprung im Süden und Am Wald im Westen des Gebietes der Siedlung Eigenheim. Die Lage des Plangebietes ist im beigefügten Kartenausschnitt dargestellt.



## 2. Anlass und Erfordernis der Planaufstellung

Anlass für die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 25 im Gebiet der Siedlung Eigenheim sind Vorbescheidsanträge und Bauanträge für Wohngebäude, die aufgrund des bestehenden Planungsrechtes nach § 34 des Baugesetzbuches (BauGB) nicht oder nur zum Teil positiv beschieden werden können. Das bestehende Planungsrecht ermöglicht zwar eine Schließung bestehender Baulücken, lässt aber eine Bebauung im rückwärtigen Grundstücksteil in der Regel nicht zu. Gleichzeitig besteht durch diese Genehmigungspraxis die Gefahr, dass unkoordinierte Einzelentscheidungen zu städtebaulich unerwünschten Situationen führen könnten und den Charakter der Siedlung somit nachhaltig verändern. Angesichts des dringenden Wohnbedarfes in Potsdam ist die Schaffung neuen Wohnraums unbedingt erforderlich. Erklärtes Ziel der Potsdamer Stadtplanung ist es, die zusätzlichen Flächen für den Wohnungsbau vornehmlich in bereits besiedelten Bereichen zu entwickeln, um Baulandpotentiale schneller mobilisieren zu können, eine Zersiedlung der Landschaft zu begrenzen und Erschließungs- sowie Folgekosten einzusparen. Unter Berücksichtigung dieser Zielsetzung bietet sich eine Verdichtung der verkehrsgünstig gelegenen und nur mit einer geringen Dichte bebauten Eigenheimsiedlung am Ravensbergweg an. Wegen der großen Grundstückstiefen besitzt diese Siedlung günstige Voraussetzungen für eine zusätzliche Verdichtung, die durch eine Bebauung in zweiter Reihe erfolgen könnte. Der Bebauungsplan soll hierfür die entsprechende planerische Grundlage schaffen.

Der Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan für das Gebiet der Siedlung Eigenheim ist bereits im Dezember 1992 gefasst worden. Zum Bebauungsplan-Entwurf Nr. 25 „Eigenheimsiedlung Ravensbergweg“ wurde für den Teilbereich 1 vom 28.11.1996 bis zum 10.01.1997 die öffentliche Auslegung durchgeführt. Im Rahmen der Bürgerbeteiligung waren in erheblichem Umfang vor allem Bedenken gegen mögliche Erschließungskosten vorgebracht worden. Ein Abwägungsbeschluss erfolgte in der Stadtverordnetenversammlung am 03.09.1997. Das Planverfahren konnte seinerzeit wegen einer Altlast nicht weitergeführt werden.

Wegen des hohen Baudrucks sollte dann zunächst für das nördliche Gebiet im Bereich Damaschkeweg der Bebauungsplan bearbeitet und fertiggestellt werden. Dazu ist mit Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 13.2.2000 der Bebauungsplan Nr. 25 „Eigenheimsiedlung Ravensbergweg“ in drei Teile geteilt worden.

Ein großer Teil der historischen Siedlung Eigenheim ist mittlerweile in der zweiten Reihe bebaut worden. Planungsrechtliche Grundlage dafür ist einerseits der inzwischen rechtsgültige Bebauungsplan Nr. 25-2 „Damaschkeweg“, andererseits der § 34 des Baugesetzbuchs. Beurteilungsgrundlage für die Planung und die Zulässigkeit der Bauvorhaben war in beiden Fällen der vorhandene Bestand.

Aufgrund eines Widerspruchs zu einem Vorhaben im Teilbereich des Bebauungsplans 25-1 „Hegemeisterweg“ ist eine erneute Diskussion auch in den politischen Gremien über die Verträglichkeit des Maßes der Bebauung entstanden und der Wunsch geäußert worden, den Bebauungsplan zu präzisieren und fortzuführen.

Anlass für eine Wiederaufnahme des Planverfahrens zum Teilbebauungsplan Nr. 25-1 sind die Beschlüsse der Stadtverordnetenversammlung DS 07/SVV/0553 „Eigenheimsiedlung am Ravensbergweg“ vom 10.10.2007 sowie DS 08/SVV/1021 „Hegemeisterweg“ vom 28.1.2009.

Der Bebauungsplan wird im vereinfachten Verfahren nach § 13 BauGB erstellt. Die Voraussetzungen dafür sind gegeben, weil die Planung in einem Bereich nach § 34 BauGB liegt und der sich aus der vorhandenen Eigenart der näheren Umgebung ergebende

Zulässigkeitsmaßstab nicht wesentlich verändert wird. Es sollen lediglich städtebaulich ordnende Maßnahmen festgesetzt werden.

### **3 Ausgangssituation**

#### **3.1 Stadträumliche Einbindung**

Die Siedlung Eigenheim befindet sich im südöstlichen Stadtgebiet von Potsdam, die Entfernung zur Innenstadt beträgt rund 3,0 km. Aufgrund seiner unmittelbaren Nähe zum angrenzenden Potsdamer Forst sowie der stadtnahen und verkehrsgünstigen Lage an der Heinrich-Mann-Allee besitzt das Plangebiet eine besondere Standortgunst.

Die in sich geschlossene Eigenheimsiedlung lässt sich nach außen klar abgrenzen. Eine stadträumliche Barriere nach Osten besteht durch die stark befahrene Heinrich-Mann-Allee sowie die parallel verlaufende Straßenbahntrasse. Östlich dieser Ausfallstraße befindet sich im nördlichen Bereich ein heterogener, teilweise gewerblich genutzter Bereich, nach Süden folgen Zeilenbauten der Vorkriegszeit und eine Doppelhaussiedlung der Nachkriegszeit. Südlich der Eigenheimsiedlung, abgeschirmt durch einen vorgelagerten Waldstreifen, befindet sich die Waldstadt 2, eine Wohnsiedlung im Stil der 70er Jahre, mit bis zu fünfzehngeschossigen Wohnhäusern. Den westlichen Rand der Siedlung markiert das Waldgebiet des Potsdamer Forstes. Nördlich schließt sich die Siedlung, "Am Brunnen" an, die zwischen 1924 und 1930 durch den Beamtenwohnungsverein errichtet wurde. Sie weist eine aufgelockerte in sich zusammenhängende Bebauung mit freien Blockinnenbereichen auf. Der Übergangsbereich zwischen dieser denkmalgeschützten Siedlung und dem Eigenheimsiedlungsgebiet besteht aus einem Waldstreifen, der durch drei fünfgeschossige Wohnhäuser teilweise unterbrochen wird.

Das Plangebiet selbst befindet sich im südwestlichen Bereich der Eigenheimsiedlung. Im Norden, Osten und Süden grenzt das Plangebiet an Baublöcke der übrigen, gleichartig strukturierten Eigenheimsiedlung an. Im Westen wird das Plangebiet durch Waldflächen des Potsdamer Forstes begrenzt.

#### **3.2 Historische Entwicklung**

Die Heinrich-Mann-Allee, ehemals Saarmunder Straße, ist die historische Verbindungsstraße zwischen Potsdam und Saarmund. Die westlich dieser Straße gelegenen Flächen waren bis Anfang des letzten Jahrhunderts reines Waldgebiet. Südlich des Plangebietes, im Bereich der heutigen Waldstadt 2 wurde Anfang des 18. Jahrhunderts eine Maulbeerplantage angelegt, die offenbar bereits Anfang des letzten Jahrhunderts wieder aufgegeben wurde. Auf diese Nutzung weist noch heute die Siedlungsstraße Am Plantagenhaus hin.

Mit dem Bau der Siedlung Eigenheim wurde in den 20er Jahren des vorigen Jahrhunderts begonnen. Um den zu dieser Zeit besonders angespannten Wohnungsmarkt zu entlasten, wurde neben dem Genossenschaftsbau auch der Bau von Eigenheimen in Eigeninitiative gefördert, mit der Zielsetzung, auch den weniger einkommensstarken Bevölkerungsschichten den Erwerb von Grund und Boden am Stadtrand zu erleichtern. Die Entwicklung der Siedlung Eigenheim geht unmittelbar auf die Initiative Adolf Damschkes zurück, der von 1898 bis 1935 Vorsitzender des Bundes Deutscher Bodenreformer war. Die Bodenreformer entwickelten das Konzept der "Bodenvorratswirtschaft", das den Kommunen empfahl, preiswerten Boden zu erwerben, um diesen, unter den Bedingungen des Vorkaufsrechtes für die Kommune oder auf Grundlage von Erbbaurechten, an sozial Bedürftige zu verkaufen. Die großzügige Parzellierung der Grundstücke sollte eine teilweise Selbstversorgung durch Nutzgärten ermöglichen. Diesem Grundgedanken entsprechend wurde in jedem Garten ein Walnussbaum gepflanzt, viele dieser Bäume stehen heute noch. Der Selbstversorgungscharakter ist immer noch erkennbar, auch wenn die Mehrzahl der Gärten inzwischen eher der Erholung dienen. Auch die Bebauungsstruktur, die durch

eineinhalb- bis zweieinhalbgeschossige Einzel- und Doppelhäuser unterschiedlicher Bauweise geprägt wird, ist im Wesentlichen erhalten geblieben. Die neueren Gebäude fügen sich in die vorhandene Struktur ein, ohne jedoch die gestalterischen Qualitäten der älteren Gebäude zu erreichen.

### 3.3 Bebauungsstruktur

Die Bebauungsstruktur des Plangebietes entspricht der Struktur der gesamten Eigenheimsiedlung und wird durch eine offene, gering verdichtete Bauweise (durchschnittliche GFZ 0,14) geprägt. Die Straßen teilen das Plangebiet in 4 Blöcke mit überwiegend schmalen, langgestreckten Grundstücken (durchschnittliche Grundstücksgröße 1.250 m<sup>2</sup>).

Die Tiefe der Grundstücke beträgt in der Regel 60 bis 70 m, die Breite beträgt in der Regel zwischen 16 und 20 m. Die Maße der Grundstücke am Ravensbergweg sowie einiger Eckgrundstücke unterscheiden sich mit ihren nahezu quadratischen Zuschnitten von den übrigen Grundstücken. Die Grundstückstiefen liegen hier zwischen 35 und 50 m, die Grundstücksbreiten zwischen 30 und 35 m, die resultierenden Grundstücksgrößen erreichen 1.200 bis 1.500 m<sup>2</sup>.

Nur wenige Grundstücke sind noch unbebaut oder werden lediglich gärtnerisch genutzt. Die meisten Grundstücke sind durch Einzelhäuser oder Doppelhäuser bebaut. Grundstücke, auf denen sich mehr als ein Wohngebäude befindet oder die bereits in ein vorderes und ein hinteres Grundstück aufgeteilt worden sind, stellen bisher noch die Ausnahme dar. Häufig ergänzen Garagen, Schuppen und sonstige Nebengebäude, die oft ungeordnet auf den Grundstücken errichtet wurden, die vorhandene Bebauung.

Die Gebäude befinden sich zumeist auf dem straßenseitigen (vorderen) Grundstücksteil mit in der Regel 5 m tiefen Vorgärten, zum Teil sind die Gebäude jedoch auch in weitaus größeren Abständen zur Straße errichtet worden. Eine einheitliche Bauflucht ist nicht vorhanden. Die Gebäude stehen sowohl trauf- als, auch giebelständig zur Straße. Die Höhe der Wohngebäude liegt zwischen einem Geschoss ohne nutzbares Dach und zwei Geschossen mit nutzbarem Dach, wobei die eineinhalbgeschossigen Gebäude (35 %) und die zweigeschossigen Gebäude (50 %) deutlich dominieren. Es überwiegen die Einzelhäuser, Doppelhäuser sind die Ausnahme. Die Länge der Einzelhäuser beträgt zumeist 9 bis 11 m, in Ausnahmefällen bis zu 13 m, das längste Doppelhaus hat eine Länge von 24 m. Die Haustiefen liegen zwischen 8 und 13 m, in Ausnahmefällen werden Haustiefen von 16 m erreicht. Die Dachformen und Dachneigungen variieren, ermöglichen aber überwiegend eine Nutzung des Dachraumes. Es finden sich vor allem Satteldächer, aber auch Tonnen- und Zeltdächer, in Einzelfällen Walm- und Krüppelwalmdächer. Die Fassaden sind größtenteils Putzfassaden.

### 3.4 Nutzungsstruktur

Die Gebäude im gesamten Plangebiet werden in der Regel zum Wohnen genutzt. Die großen Gärten dienen hauptsächlich der Erholung, zum Teil werden sie jedoch auch noch als Nutzgarten bewirtschaftet. Ursprünglich entsprach die Nutzungsstruktur des Siedlungsgebietes einem "Reinen Wohngebiet" im Sinne des § 3 der Baunutzungsverordnung (BauNVO). Insbesondere nach 1990 haben sich jedoch einige kleinere Gewerbebetriebe im Plangebiet angesiedelt, so dass der reale Nutzungscharakter sich in Teilbereichen in Richtung "Allgemeines Wohngebiet" im Sinne des § 4 der Bau NVO entwickelt.

Insgesamt werden im Plangebiet 5 Grundstücke gewerblich genutzt. Im südlichen Heidereiterweg (Heidereiterweg 29 und 35) existieren zwei kleinere Betriebe des Baunebengewerbes mit angegliedertem Lagerbereich, die als bedingt wohnverträglich



bezeichnet werden können. Die übrigen drei Gewerbenutzungen, ein Werbestudio im Ravensbergweg 24, ein Kundendienst im Heidereiterweg 43 und ein Ingenieurbüro im Heidereiterweg 38 sind private Dienstleistungsfirmen, von denen keine Störungen ausgehen und die als wohnverträglich zu bezeichnen sind.

### 3.5 Gemeinbedarfseinrichtungen

#### Kitas

Innerhalb des Geltungsbereiches auf dem Grundstück Am Plantagenhaus 11 existiert ein von einem privaten Träger (Auferstehungskirche) betriebener Kindergarten mit zurzeit 45 Plätzen. Diese Einrichtung deckt den derzeit vorhandenen Bedarf an Kinderbetreuungseinrichtungen ab.

#### Schulen

Für die Grundschulversorgung stehen im Wohngebiet neben der Internationalen Schule in freier Trägerschaft nur Schulen in umgebenden Stadtgebieten zur Verfügung.

Die Beschulung an weiterführenden Schulen ist gemäß Schulentwicklungsplan bis 2015 abgesichert.

#### Kinderspielplätze

Die Versorgung mit Spielplätzen für Kinder unter 10 Jahren ( $0,75 \text{ m}^2/\text{EW}$ , 450 -800  $\text{m}^2$  Nettospielplatzfläche, Einzugsbereich 1.000 m) und für Kinder unter 6 Jahren ( $0,75 \text{ m}^2/\text{EW}$ , 400 -600  $\text{m}^2$  Nettospielplatzfläche, Einzugsbereich 400 m) wird durch den rund 1.200  $\text{m}^2$  großen, nahe des Plangebietes gelegenen Spielplatz am Ravensbergweg z.Zt. noch erfüllt.

Die nächsten Sportanlagen befinden sich in mehr als 1,5 km Entfernung, so dass eine ausreichende Versorgung mit Sportflächen (Richtwert  $3 \text{ m}^2/\text{EW}$ ) nicht gegeben ist.

### 3.6 Grün- und Freiflächen

Innerhalb des Plangebietes befinden sich keine öffentlichen Grünanlagen. Rein rechnerisch werden die Versorgungsrichtwerte für siedlungsnahes Grün und wohnungsnahes Grün nicht erfüllt.

Das südlich an den Geltungsbereich angrenzende Ravensberggestell mit Begleitgrün erfüllt aber für große Teile des Plangebietes die Funktion einer wohnungsnahen Grünanlage. In Verbindung mit dem Waldstadtpark steht auch eine siedlungsnaher Grünanlage zur Verfügung.

Für Erholungssuchende aus dem Siedlungsgebiet sowie außerhalb des Siedlungsgebietes erfüllt auch der westlich des Plangebietes gelegene Forst als wohnungsnahes und siedlungsnahes Grün eine wichtige Erholungsfunktion, so dass sich die dargestellte Versorgungslücke stark relativiert.

Die wichtigste Erholungsfunktion innerhalb des Plangebietes erfüllen jedoch die privaten Gärten, die aufgrund der ruhigen Siedlungslage und dem großzügigen Zuschnitt der Grundstücke einen wesentlichen Beitrag zur Steigerung der Lebensqualität leisten.

### 3.7 Natur und Landschaft

#### Geologie, Boden

Das Plangebiet liegt am Rand der Nutheniederung mit Höhen von ca. 35,5 m über NN und steigt nach Westen hin zur Potsdamer Heide bis 47,5 m über NN an. Im Untergrund befinden sich eiszeitliche Ablagerungen von Geschiebemergel der Grundmoräne, die von Talsanden überdeckt sind. Diese Sande bilden das Ausgangsmaterial für die Bodenbildung; entsprechend herrschen mineralische Böden mit relativ geringen Humusanteilen vor. Durch Siedlungstätigkeit und gärtnerische Nutzung sind die Böden stark anthropogen überformt. Von erheblichen Bodenverunreinigungen ist vor allem im Bereich des Grundstücks „Am

Plantagenhaus 1“ aufgrund der früheren gewerblichen Nutzung (Batterieladestation und Autolackiererei) auszugehen (Altlastenverdacht).

### **Wasserhaushalt**

Der Grundwasserflurabstand liegt im östlichen Teil des Geltungsbereichs bei 2,0 bis 5,0 m, im westlichen Teil bei 5,0 bis 10,0 m. Die sandigen Böden weisen eine hohe Wasserdurchlässigkeit und geringe Wasserspeicherkapazität auf. Das oberflächennahe Grundwasser ist aufgrund der geringen Speicherkapazität der anstehenden Talsande nur ungenügend vor Verunreinigungen geschützt, so dass dem Grundwasserschutz eine besondere Bedeutung zufällt. Oberflächengewässer sind im Plangebiet nicht vorhanden.

### **Klima, Luft**

Das Plangebiet liegt im Einflussbereich des ostdeutschen Binnenlandklimas mit geringen Niederschlägen von durchschnittlich 571 mm/ Jahr, einer mittleren Lufttemperatur von 8,5°C und vorherrschender südwestlicher Windrichtung. Die Randlage zum Wald wirkt sich ausgleichend auf die Temperaturen aus; ebenso wird die Frischluftzufuhr dadurch begünstigt.

### **Pflanzen und Tiere**

Die Biotoptypenstruktur (Zahlencodierung gemäß Kartieranleitung der Biotopkartierung Brandenburg) stellt sich im Plangebiet wie folgt dar: An Siedlungsbiotopen sind im Plangebiet vornehmlich Einzelhausbebauung (12260), Kleinsiedlungsstrukturen (12280) und Verkehrsflächen (12600) vorhanden. Die Straßen weisen z.T. Begleitgrün, bestehend aus Baumreihen (07142) sowie Solitäräumen und Baumgruppen (07150) auf. Die in das Plangebiet hineinreichenden Forstflächen westlich der Straße Am Wald sind als Eichenmischwälder bodensaurer Standorte (08190) anzusprechen.

Die Biotoptypenstruktur im Plangebiet ist vor allem für Vögel von Bedeutung, insbesondere für Arten aus den Gruppen der Busch- und Baumbrüter sowie der Höhlen- und Nischenbrüter. Daneben ist das Plangebiet insbesondere auch Lebensraum für Fledermausarten, die hier geeignete Jagdhabitats und Quartiersstandorte vorfinden.

### **Landschaftsbild**

Das Landschaftsbild der Eigenheimsiedlung wird durch lockere Einzelhausbebauung und großzügige Gartenflächen mit umfangreichen Gehölzbeständen geprägt. Charaktergebend ist auch die Waldrandlage. Ravensbergweg, Hegemeisterweg und Hasensprung binden direkt an Forstwege an, die das Waldgebiet für Erholungszwecke erschließen. Neben dem Waldsaum entlang der Straße Am Wald haben vor allem auch die Straßenbaumbestände des Ravensbergweges gliedernde Funktion.

## **3.8 Verkehrliche Erschließung**

Das Plangebiet liegt innenstadtnah (3 km) an der Heinrich-Mann-Allee, einer Ausfallstraße nach Südosten in Richtung Saarmund. In Verlängerung der Waldstraße gelangt man über den Horstweg nach Babelsberg, während man über die Nuthe-Schnellstraße nach Teltow und zum Autobahnanschluss an die A 12 gelangt. Die verkehrliche Erschließung erfolgt von der Heinrich-Mann-Allee über den weiter nördlich gelegenen Verknüpfungspunkt Horstweg oder den weiter südlich gelegenen Knotenpunkt Drewitzer Straße. Zur nördlich anschließenden Siedlung "Am Brunnen" stellt der Heidereiterweg die Verbindung her. Nach Süden, zur Waldstadt II, besteht keine direkte Straßenanbindung.

Die Grundstücke innerhalb des Plangebietes sind durch öffentliche Straßen erschlossen, bei rückwärtigen Grundstücken ist die Erschließung rechtlich gesichert. Gemäß § 246 Abs. 4 BauGB sind die vorhandenen Straßen im Plangebiet endgültig hergestellt. Das heißt, dass sie den örtlichen Ausbauepflogenheiten entsprechend fertiggestellt sind. Einen Sonderfall stellt der Waldweg im westlichen Plangebiet dar. Während die Wohngebäude in dem Block zwischen Vogelsang und Wald hauptsächlich über den Vogelsang erschlossen werden, wurden in der Vergangenheit auf einigen rückwärtigen Grundstücksbereichen Garagen und Wohnhäuser errichtet, die nur über den unbefestigten, jedoch öffentlich gewidmeten Weg Am Wald angefahren werden können. Durch die Nutzung des Waldweges am 11.6.92 (Inkrafttreten des Brandenburger Straßengesetzes, BbgStrG) als öffentliche Straße gilt diese nach dem § 48 Abs. 7 BbgStrG als gewidmete Verkehrsfläche.

Die öffentlichen Straßen des Plangebietes weisen unterschiedliche Breiten und Ausbaustandards auf. Die Straßenbreiten liegen zwischen 6,5 m und 12,0 m. Die 5,0 bis 6,0 m breiten Fahrbahnen sind in der Regel asphaltiert, lediglich kurze Teilstücke des Ravensbergweges sind gepflastert, die Straße Am Försteracker ist mit Betonplatten befestigt. Die zumeist schmalen Gehwege sind zum großen Teil nur einseitig angelegt, häufig sind sie unbefestigt oder mit Betonplatten belegt.

Das Plangebiet ist über die Straßenbahnlinien 91 (Bahnhof Rehbrücke <> Bahnhof Pirschheide) und 93 (Bahnhof Rehbrücke <> Glienicker Brücke) sowie über die Buslinie 611 (Potsdam Hauptbahnhof <> Bhf Saarmund) sehr gut an das ÖPNV Netz angebunden. Die gemeinsame Haltestelle („Eduard-Claudius-Straße / Heinrich-Mann-Allee“) dieser Linien befindet sich in unmittelbarer Nähe des Plangebietes in Höhe des Knotenpunktes Heinrich-Mann-Allee / Drewitzer Straße. 400 m nördlich davon befindet sich die gemeinsame Haltestelle („Magnus-Zeller-Platz“) der vier Straßenbahnlinien 92 (Bornstedt, Kirschallee <> Kirchsteigfeld, Marie-Juchacz-Str.), 96 (Bornstedter Feld, Viereckremise <> Kirchsteigfeld, Marie-Juchacz-Str.), 98 (Bhf Pirschheide <> Kirchsteigfeld, Marie-Juchacz-Str.) und 99 (Babelsberg, Fontanestr. <> S Hauptbahnhof <> Kirchsteigfeld, Marie-Juchacz-Str.). 100 m östlich der "Siedlungshaltestelle" besteht eine Haltestelle („Eduard-Claudius-Str. / Drewitzer Straße) der Buslinie 693 (Küsselstraße <> Bahnhof Rehbrücke).

Der Potsdamer Hauptbahnhof mit Fern-, Regional- und S-Bahnanbindung liegt rund 2,5 km nördlich des Plangebietes und ist durch die Bus- und Straßenbahnlinien gut erreichbar. 2 km südlich befindet sich der Regionalbahnhof Rehbrücke, der ebenfalls durch Bus- und Straßenbahnlinien gut erreichbar ist.

### **3.9 Ver- und Entsorgung**

Versorgungsleitungen für Trinkwasser, Elektrizität, Gas und Telefon sind nach Auskunft der zuständigen Versorgungsunternehmen im Plangebiet in ausreichender Kapazität vorhanden. Die Schmutzwasserkanalisation ist in Teilen erneuerungsbedürftig. Da im Plangebiet nur eine unzureichende Regenwasserkanalisation vorhanden ist - lediglich der Ravensbergweg verfügt über eine Regenwasserkanalisation - empfehlen die Wasserbetriebe Potsdam, das Niederschlagswasser weitgehend auf den Grundstücken versickern zu lassen. Das entspricht auch den Regelungen des Wassergesetzes vom Land Brandenburg.

### **3.10 Eigentumsverhältnisse**

Die Eigentumsverhältnisse sind entsprechend der Parzellierung kleinteilig strukturiert. Bis auf wenige Grundstücke, von denen jeweils zwei im Eigentum der Landeshauptstadt Potsdam, der Kirche und der Gewoba sind, befinden sich alle Grundstücke in Privateigentum. Die meisten Grundstücke sind gleichzeitig auch im Eigentum der Bewohner, der Anteil der Mieter ist daher relativ gering. Bei einigen Grundstücken kam es zu einer Rückführung an Alteigentümer und in Folge zur Grundstücksteilung und Veräußerung, verbunden mit einer rückwärtigen Bebauung.

Die öffentlichen Straßen im Geltungsbereich befinden sich im Eigentum der Landeshauptstadt Potsdam.

### **3.11 Planungsrechtliche Situation**

Das Plangebiet befindet sich innerhalb eines im Zusammenhang bebauten Ortsteiles. Da ein verbindlicher Bauleitplan bislang nicht vorliegt, regelt § 34 Baugesetzbuch (BauGB) die Zulässigkeit von Vorhaben. Bei der Beurteilung eines Bauantrages nach § 34 BauGB wird insbesondere auf die Einfügung in die nähere Umgebung geachtet. Auf Grund dieser Rechtslage kann in der Regel nur eine Schließung bestehender Baulücken in vorderer Reihe zugelassen werden. Als Bebauungsform kommen kleinere Einzel- und Doppelhäuser mit maximal zwei Geschossen zusätzlich eines ausgebauten Dachgeschosses in Betracht. Die genehmigten Vorhaben entsprechen im Wesentlichen den geplanten Festsetzungen des Bebauungsplans.

## **4 Planungsbindungen**

### **4.1 Landes- und regionalplanerische Vorgaben**

Entsprechend der Funktionszuweisung im System der zentralörtlichen Gliederung Brandenburgs soll die Landeshauptstadt Potsdam als Oberzentrum im engeren Verflechtungsbereich Berlin/Brandenburg entwickelt werden. Hinsichtlich der Stadt- und Wohnungsentwicklung ist die in § 17 Abs. 7 LEPro formulierte Zielvorgabe zu berücksichtigen, wonach Flächenpotenziale für zusätzlichen Wohnungsneubau vorrangig im Rahmen der Innentwicklung durch bessere Nutzung bereits besiedelter Flächen (Lückenschließung, Verdichtung etc.), insbesondere im Einzugsbereich öffentlicher Verkehrsmittel, zu erschließen sind. Die für die gesamte Eigenheim-Siedlung geplante Nachverdichtung und Sicherung der Wohnnutzung stehen somit im Einklang mit den allgemeinen Zielen der Landesplanung. Dies ist durch die landesplanerische Stellungnahme zur Bebauungsplanung bestätigt worden.

### **4.2 Flächennutzungsplan**

Im gültigen Flächennutzungsplan (FNP) der Landeshauptstadt Potsdam von 2001 ist das gesamte Bebauungsplangebiet mit Ausnahme des Kindergartengrundstückes als Reines Wohngebiet dargestellt, dessen zulässige durchschnittliche GFZ zwischen 0,2 und 0,5 liegen darf (WR 2). Das von einer Kindergarteneinrichtung genutzte Grundstück Am Plantagenhaus 11 wird als Gemeinbedarfsfläche mit der Zweckbestimmung Kindertagesstätte dargestellt. Der Flächennutzungsplan (FNP) der Landeshauptstadt Potsdam wird derzeit neu aufgestellt. Der Bebauungsplan entspricht in seinen Zielen und Zwecken auch dem Entwurf des neuen Flächennutzungsplans. Somit ist nach dem Stand der Planungsarbeiten anzunehmen, dass der Bebauungsplan 25-1 „Hegemeisterweg“ auch aus den künftigen Darstellungen des Flächennutzungsplans zu entwickeln ist.

### **4.3 Landschaftsplan**

Der aktuelle Entwurf des Landschaftsplanes (Stand 2011), dessen Aussagen als Abwägungsmaterial in die Flächennutzungsplanung einbezogen werden, stellt für die Eigenheimsiedlung das Ziel einer umweltverträglichen, qualifizierten Innenentwicklung dar. Die Bau- und Vegetationsstrukturen sind dabei an den Klimawandel anzupassen. Das südlich angrenzende Ravensberggestell wird als zu erhaltender Grünzug gekennzeichnet. Für die westlich angrenzenden, im Landschaftsschutzgebiet „Potsdamer Wald- und

Havelseengebiet“ gelegenen Waldflächen des Potsdamer Forsts wird neben dem Erhalt und der Pflege hochwertiger Waldbiotope als Hauptziel die Stärkung der Erholungseignung benannt; eine Zersiedelung am Waldrand ist durch Definition klarer Nutzungsgrenzen zu vermeiden.

#### **4.4 Denkmalschutz**

Im Plangebiet befinden sich Fundplätze der Steinzeit, der Bronzezeit und des Mittelalters, die als Bodendenkmale einzustufen sind. Darüber hinaus handelt es sich bei dem Plangebiet um ein aus urgeschichtlicher Sicht sehr siedlungsgünstig gelegenes Areal in Hanglage zur Niederung der Nuthewiesen, in dem mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit weitere urgeschichtliche Siedlungsspuren vorhanden sind. Nähere Erläuterungen zum erforderlichen Umgang mit Bodendenkmalen sind unter Punkt 6.8 Hinweise und Empfehlungen zu finden.

#### **4.5 Altlasten**

Am Plantagenhaus 1 befindet sich eine Altlasten-Verdachtsfläche wegen einer ehemaligen Lackiererei. Hier können lokale Schadstoffeinträge nicht ausgeschlossen werden. Durch entsprechende Maßnahmen vor Baubeginn ist eine Wohnnutzung nicht ausgeschlossen.

### **5 Planungskonzept**

#### **5.1 Ziele und Zweck der Planung**

Ziel der Planung ist es, die baulichen Entwicklungspotentiale des Gebietes für eine Wohnnutzung auszuschöpfen, indem Grundstücksteilungen bzw. Wohnbaumaßnahmen auf den rückwärtigen Grundstücksbereichen ermöglicht werden, sofern die bestehende Größe der Grundstücke dies zulässt. Die Ausschöpfung der baulichen Entwicklungspotentiale entspricht der kommunalpolitischen Zielsetzung, wonach notwendige Erweiterungsflächen für den Wohnungsneubau vornehmlich in bereits besiedelten Bereichen erschlossen werden sollen, um somit Baulandpotentiale schneller mobilisieren zu können, eine Zersiedelung der Landschaft zu begrenzen und Erschließungs- sowie Folgekosten einzusparen.

Entsprechend § 1 BauGB soll die Bauleitplanung hier die städtebauliche Ordnung, bei der die nachbarlichen Interessen der Wohnruhe zu berücksichtigen sind, sichern. Die zusätzlich ermöglichte Bebauung auf den rückwärtigen Grundstücksbereichen (Blockinnenbereichen) soll sich daher behutsam in die durch Gärten geprägte Freiraumstruktur einfügen und in Breite, Höhe und Tiefe so dimensioniert sein, dass sie sich der bestehenden Bebauung unterordnet. Mögliche Störungen der Blockinnenbereiche, die vor allem durch ruhenden Verkehr und gewerbliche Nutzungen entstehen könnten, sollen ausgeschlossen werden. Der Charakter der Siedlung und die siedlungstypische Gartenstruktur soll in ihren Grundzügen bewahrt werden. Ein wesentliches Ziel der Planung ist der Erhalt von zusammenhängenden Freiflächen im Blockinnenbereich.

Der Bebauungsplan dient der städtebaulichen Ordnung des nach § 34 BauGB bebaubaren Gebietes.

#### **5.2 Städtebauliches Konzept**

Das städtebauliche Konzept, wie es bereits 1993 vorlag, sieht in Anlehnung an die vorhandene Struktur eine planungsrechtliche Sicherung und Weiterentwicklung der Wohnnutzung vor. Während in den straßenseitigen Bereichen wohnverträgliche und der Versorgung des Gebietes dienende Gewerbeeinrichtungen noch ausnahmsweise möglich

sein sollen, sollen im Blockinnenbereich andere Nutzungen als Wohnen ausgeschlossen werden.

Um die Versorgung mit Kindergartenplätzen zu gewährleisten, ist die planungsrechtliche Sicherung der vorhandenen konfessionellen Kindertagesstätte auf dem Grundstück Am Plantagenhaus 11 vorgesehen.

Mit der städtebaulichen Konzeption wird eine maßvolle Verdichtung angestrebt. Die zukünftige Bauweise soll sich mit Gebäuden, die eine maximale Länge von 14,0 m bei Einzelhäusern bzw. 20,0 m bei Doppelhäusern erreichen dürfen, in die vorhandene Siedlungsstruktur einfügen. Auf den vorderen Grundstücksbereichen soll die Errichtung von Gebäuden mit zwei Geschossen zusätzlich eines Dachgeschosses, auf den hinteren Grundstücksbereichen die Errichtung von Gebäuden mit einem Geschöß zusätzlich eines Dachgeschosses ermöglicht werden. Durch die Einschränkung auf den hinteren Grundstücksbereichen soll erreicht werden, dass die durch Gärten geprägte Struktur im Blockinnenbereich so wenig wie möglich beeinträchtigt wird.

Zur räumlichen Konkretisierung werden zwei verschiedene Typen von Grundstücksbereichen definiert:

Die **vorderen Grundstücksbereiche** grenzen an die vorhandene Straßenverkehrsfläche und erstrecken sich in der Regel bis zu einer Tiefe von 30 m, gemessen ab der Straßenbegrenzungslinie. Eine Ausnahme bilden die Grundstücke am Ravensbergweg, die in ihrer gesamten Tiefe zum vorderen Grundstücksbereich gezählt werden. Die überbaubaren Flächen in den vorderen Grundstücksbereichen werden im Folgenden als „vordere Baufenster“ bezeichnet.

Die **rückwärtigen Grundstücksbereiche** befinden sich in den rückwärtigen, in der Regel nicht an Straßenverkehrsflächen grenzenden Grundstücksflächen, ab einer Tiefe von 30 m, gemessen ab der Straßenbegrenzungslinie. Die Grundstücksbereiche entlang der Straßenverkehrsfläche am Wald, zwischen Ravensbergweg und Hasensprung, die im Bebauungsplan und in den textlichen Festsetzungen mit den Flächenbezeichnungen ABCDA und EFGHE gekennzeichnet sind, werden den rückwärtigen Grundstücksbereichen zugeordnet.

Es wird davon ausgegangen, dass das vorhandene Erschließungsnetz auch bei der vorgesehenen Verdichtung im Wesentlichen ausreicht. Die vorhandenen Straßen werden daher dem Bestand entsprechend übernommen. Die Erschließung der rückwärtigen Grundstücksbereiche soll in der Regel über private Zufahrtswege erfolgen, die über die vorderen Grundstücksbereiche verlaufen und die privat rechtlich zu sichern sind. Eine Ausnahme hiervon stellt die Erschließung der rückwärtigen Grundstücksbereiche am Vogelsang dar. Der vorhandene unbefestigte Weg Am Wald zwischen Ravensbergweg und Hasensprung, der bereits eine verkehrliche Erschließungsfunktion für einige Grundstücke erfüllt, wird als öffentliche und so wenig wie nötig ausgebaute Straßenverkehrsfläche festgesetzt und wird die bislang rückwärtigen Grundstücke am Vogelsang direkt erschließen.

Private Stellplätze sind entsprechend der Bauordnung auf dem Grundstück nachzuweisen. Im Fall der Siedlung Eigenheim ist diese Vorgehensweise besonders wichtig, da sich zusätzliche Stellplätze in den engen Straßenraum kaum einordnen lassen.

## **6. Begründung der Bebauungsplanfestsetzungen**

### **6.1 Art der baulichen Nutzung**

#### **Reines Wohngebiet**

Die vorhandenen Grundstücke im Plangebiet werden mit Ausnahme des Grundstückes Am Plantagenhaus 11 als reines Wohngebiet (WR) gemäß § 3 Baunutzungsverordnung



(BauNVO) festgesetzt. Hierdurch soll die städtebauliche Charakteristik der Eigenheimsiedlung sowie die ungestörte Wohnnutzung bewahrt und entwickelt werden. Die bestehende Nutzungsstruktur, die fast ausschließlich durch Wohnen geprägt wird, und nur in sehr geringem Maße von kleineren nicht störenden gewerblichen Einrichtungen durchsetzt ist, entspricht diesem Gebietscharakter bereits weitgehend. Eine Festsetzung als allgemeines Wohngebiet (WA) wird nicht vorgenommen, da vor allem von Seiten der Siedlungsbewohner eine fortschreitende Durchmischung mit gewerblichen Nutzungen und die damit verbundenen Störungen durch zusätzliches Verkehrsaufkommen befürchtet werden.

Die Zweckbestimmung eines reinen Wohngebietes ist das Wohnen, deshalb sind gemäß § 3 BauNVO nur Wohngebäude allgemein zulässig.

Entsprechend § 1 Abs. 6 BauNVO werden die Baugebiete nach der Art der Nutzung gegliedert. So werden innerhalb der als reines Wohngebiet festgesetzten Baugebiete für die vorderen Grundstücksbereiche und die rückwärtigen Grundstücksbereiche unterschiedliche Nutzungsmöglichkeiten festgesetzt.

In den **vorderen Grundstücksbereichen** des reinen Wohngebietes gelten die Bestimmungen des § 3 BauNVO mit Einschränkungen. So sind neben Wohngebäuden ausnahmsweise auch folgende gewerbliche und soziale Einrichtungen zulässig: Nicht störenden Handwerksbetriebe, die zur Deckung des täglichen Bedarfes für die Bewohner des Gebietes dienen, kleinere Betriebe des Beherbergungsgewerbes, Anlagen für soziale Zwecke sowie den Bedürfnissen der Bewohner des Gebietes dienende Anlagen für kirchliche, kulturelle, gesundheitliche und sportliche Zwecke.

Läden zur Deckung des täglichen Bedarfs für die Bewohner des Gebietes sind gemäß § 3 Abs. 3 Nr. 1 BauNVO ausnahmsweise zulässig. Dies lässt in jedem Fall eine Einzelfallprüfung des Vorhabens zu.

In den **rückwärtigen Grundstücksbereichen** im reinen Wohngebiet sind gemäß § 9 Abs. 1 Nr.1 BauGB i.V.m. § 1 Abs. 6 BauNVO ausschließlich Wohngebäude zulässig.

Durch den Ausschluss der in § 3 der BauNVO Abs.3 aufgeführten ausnahmsweise zulässigen Nutzungen für die rückwärtigen Grundstücksbereiche soll erreicht werden, dass die sensiblen Blockinnenbereiche und der Waldrand so wenig wie möglich beeinträchtigt werden. Hierbei wird davon ausgegangen, dass jede andere Nutzung als Wohnen durch stärkeren Zu- und Abfahrtsverkehr Störungen verursacht werden, die dem Planungsziel widersprechen.

Diesem Ziel dient auch die Festsetzung zur Beschränkung der Wohneinheiten. So sind jeweils in den vorderen Grundstücksbereichen zwei Wohnungen pro Wohngebäude und in den rückwärtigen Grundstücksbereichen pro Wohngebäude jeweils nur eine Wohnung zulässig.

### **Flächen für Gemeinbedarf**

#### **Kitas**

Der Bebauungsplan setzt gemäß § 9 Abs. 1 Nr.5 BauGB das durch die konfessionelle Kindertagesstätte genutzte Grundstück Am Plantagenhaus 11 als Gemeinbedarfsfläche mit der Zweckbestimmung "Kindertagesstätte" fest. Da eine Kindertagesstätte im Reinen Wohngebiet nur ausnahmsweise zulässig ist, wird eine gesonderte Festsetzung einer Gemeinbedarfsfläche für angemessen erachtet. Darüber hinaus ist diese Festsetzung erforderlich, um den Standort auch langfristig zu sichern, zumal im näheren Umfeld zwischen Ravensbergweg und Waldstadt 2 keine weiteren Kita-Einrichtungen bestehen. Der private Träger hat bereits eine bauliche Erweiterung der Einrichtung vorgenommen, so dass von einer längerfristig beabsichtigten Betreuung des Standortes von Seiten des privaten Trägers ausgegangen werden kann.

Für den aus der zusätzlichen Bebauung resultierenden Bedarf von 22 Kitaplätzen wird im Plangebiet des Bebauungsplans 25-1 keine weitere Kita-Einrichtung festgesetzt. Hier wird auf die z.Z. in Planung befindlichen Wohnbaustandorte jenseits der Heinrich-Mann-Allee verwiesen, sowie auf einen Kitastandort in der Waldstadt II.

## 6.2 Maß der baulichen Nutzung

Das Dichtekonzept beruht auf der Zielvorstellung, die bauliche Ausnutzung derzeit gering genutzter Grundstücke bei Wahrung des ortstypischen Erscheinungsbildes und gesunder Wohnverhältnisse zu erhöhen. Das Maß der baulichen Nutzung wird durch die GRZ, die Zahl der Vollgeschosse und die Höhe der baulichen Anlagen gemäß § 16 Abs.2 BauNVO festgesetzt. Auf die Festsetzung einer GFZ wird verzichtet, da durch die GRZ und die Zahl der Vollgeschosse ausreichend Einfluss auf die Baudichte genommen werden kann.

### Grundflächenzahl

Die zulässige grundstücksbezogene GRZ wird entsprechend § 16 Abs.2 Satz 1 BauNVO im reinen Wohngebiet für alle 4 Quartiersblöcke mit 0,2 festgesetzt. Mit der festgelegten GRZ von 0,2 ist ein ausreichender Spielraum für eine zusätzliche Verdichtung gegeben, ohne dass sich die Siedlungsstruktur in ihrem Charakter zu stark verändert. So ist nach der derzeitigen Genehmigungspraxis nach § 34 BauGB eine GRZ von 0,13 erreichbar. Eine geringere GRZ als 0,2 würde eine Bebauung in der zweiten Reihe in der Regel verhindern. Ein höherer Wert als 0,2 könnte dagegen zu einer unnötigen Versiegelung und zu unvermeidbaren Eingriffen in den Naturhaushalt führen, darüber hinaus könnten sich gestalterisch unbefriedigende Lösungen ergeben.

Im Falle einer Grundstücksteilung gilt die zulässige GRZ von 0,2 sowohl für das vordere als auch für das hintere Grundstück.

Im jeweiligen bauordnungsrechtlichen Verfahren gilt es daher zu überprüfen, ob die Grundflächenzahl eingehalten wird und welche Maßnahmen sich zur Verringerung der Grundflächenzahl anbieten.

Verantwortlich für eine dem Bebauungsplan entsprechende Teilung zeichnet der Eigentümer bzw. Bauherr. Von den Festsetzungen zum Nutzungsmaß der Hauptbaukörper kann, bei dem Bebauungsplan widersprechend geteilten Grundstücken, nicht befreit werden.

Innerhalb des Plangebietes kann die nach § 19 Abs. 4 Satz 2 BauNVO zulässige Überschreitung der Grundflächenzahl durch Garagen, Stellplätze und deren Zufahrten, Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO und unterhalb der Geländeoberfläche liegende bauliche Anlagen um maximal 50 % vorgenommen werden.

### Zahl der Vollgeschosse

Unter Berücksichtigung der bestehenden Bebauungsstruktur des Plangebietes trifft der Bebauungsplan gemäß § 16 Abs. 2 Satz 3 BauNVO Festsetzungen hinsichtlich der zulässigen Geschosshöhe. Entsprechend § 16 Abs. 5 BauNVO werden für die vorderen und die rückwärtigen Baufenster unterschiedliche Nutzungsmaße festgesetzt. Die maximal zulässige Zahl der Vollgeschosse wird für die vorderen Baufenster auf zwei Vollgeschosse und für die rückwärtigen Baufenster sowie innerhalb der Flächen ABCDA und EFGHE auf ein Vollgeschoss begrenzt. Zusätzliche Dachgeschossausbauten sind unter Berücksichtigung der Festsetzungen zur zulässigen Gebäudehöhe grundsätzlich zulässig.

Durch die Festsetzung der zulässigen Vollgeschosse soll eine Nachverdichtung des Plangebietes ermöglicht und eine Einfügung von Neubauten in die vorhandene Bausubstanz sichergestellt werden. Die Bauweise von maximal zwei Geschossen zuzüglich Dachgeschoss für die vorderen Baufenster orientiert sich am Bestand. Die niedrigere Geschosshöhe für die rückwärtigen Baufenster wird festgesetzt, um die der Erholung dienenden rückwärtigen Gärten bzw. den angrenzenden Waldrand so wenig wie möglich zu beeinträchtigen.

### **Höhe der baulichen Anlagen**

Mit den Festsetzungen zur Höhe der baulichen Anlagen gemäß § 16 Abs.2 Satz 4 BauNVO wird die vorhandene Höhenentwicklung im Bestand berücksichtigt. Die Festsetzungen sind erforderlich, um die Beeinträchtigung der benachbarten Häuser und Gärten, bzw. des angrenzenden Waldrandes so gering wie möglich zu halten. Desweiteren sollen unproportionierte Baumassen verhindert werden. Dabei wird die Höhe der baulichen Anlagen als maximale Traufhöhe (Schnittlinie von Außenwand und Dachhaut), als maximale zulässige Firsthöhe (höchster Punkt des Gebäudes) und als maximale Höhe der Fußbodenoberkante des ersten Vollgeschosses (Sockelhöhe) in Metern über der mittleren Höhe des Hauptbaukörpers festgesetzt.

Um den Eingriff in das natürliche Gelände so gering wie möglich zu halten, wird als Bezugshöhe die mittlere Höhe der Grundfläche des Hauptbaukörpers gewählt. Damit ist nicht das Gesamtgrundstück bei der Ermittlung der Bezugshöhe zu Grunde zu legen, sondern ausschließlich die Fläche, auf welcher der Hauptbaukörper geplant ist. Aufgrund der Gebietstypologie besitzen einige Grundstücke erhebliche Höhenunterschiede. Diese Festsetzung dient auch der Vermeidung der ortsuntypischen Abgrabungen und Aufschüttungen im Plangebiet. Abgrabungen im Kellerbereich zur Belichtung, sowie Aufschüttungen an den Gebäuden, um das natürliche Geländeniveau zu verändern, sollen mit dieser Festsetzung unterbunden werden. Sie dient damit dem Erhalt des Ortsbildes.

Bei zweigeschossigen Gebäuden werden eine maximale Traufhöhe von 3,5 m und eine maximale Firsthöhe von 8,0 m festgesetzt, um vor allem eine Verschattung der Nachbargrundstücke zu verhindern. Bei dreigeschossigen Gebäuden werden eine maximale Traufhöhe von 7,0 m und eine maximale Firsthöhe von 11,0 m festgesetzt. Hierdurch soll vor allem erreicht werden, dass sich die zukünftige Bebauung in ihren Proportionen in die vorhandene Bebauung einfügt. Desweiteren wird aus gestalterischen Gründen festgesetzt, dass die Sockelhöhe aller Gebäude maximal 0,7 m über dem mittleren Geländeniveau liegen darf. Durch diese vor allem aus gestalterischen Gründen getroffene Festsetzung werden unter anderem auch erhöhte Terrassen vermieden, durch die die Privatheit der Gärten in den Blockinnenbereichen gestört werden könnte.

Die getroffenen Festsetzungen zur zulässigen Höhe baulicher Anlagen bedeuten keine unzumutbare Einschränkung der privaten Baufreiheit, da die hieraus resultierenden Gebäudehöhen der üblichen Bauweise entsprechen und die Nutzbarkeit der Grundstücke keine wesentliche Einschränkung erfährt.

## **6.3 Bauweise und überbaubare Grundstücksflächen**

### **Bauweise**

Der Bebauungsplan setzt gemäß § 9 Abs.1 Nr. 2 BauGB i.V. m. § 22 Abs.4 BauNVO statt einer offenen Bauweise eine abweichende Bauweise fest, die im wesentlichen die Bestimmungen der offenen Bauweise übernimmt, d.h. vor allem, dass zu den Nachbargrundstücken ein seitlicher Grenzabstand einzuhalten ist. Die Abweichungen beziehen sich lediglich auf die zulässige Länge der Häuser. Im Gegensatz zur offenen Bauweise, die auch Hauslängen bis zu maximal 50 m zulässt, ist bei der vorgesehenen abweichenden Bauweise die Länge der Einzelhäuser auf 14 m und die Länge der Doppelhäuser auf 20 m begrenzt. Diese Festsetzung ist erforderlich, da nicht auszuschließen ist, dass durch die Zusammenlegung von Einzelgrundstücken innerhalb des Plangebietes Häuser mit einer Länge von bis zu 50 m errichtet werden. Eine solche Bebauung würde sich nicht in die ortsübliche Bebauung einfügen und den Charakter der Siedlung nachhaltig verändern. Das zulässige Längenmaß für Einzelhäuser und Doppelhäuser entspricht jeweils den im Bestand vorhandenen längsten Haustypen und ermöglicht somit ausreichende Spielräume.

Als Haustypen sind nur Doppel- und Einzelhäuser zulässig. Der vorgefundenen Bebauungsstruktur wird somit entsprochen. Innerhalb des Plangebietes existieren insgesamt nur wenige Doppelhäuser. Sie sind somit, auch wenn sie eher zur Ausnahme zählen, Teil der vorgefundenen Bebauungsstruktur und werden daher ausdrücklich zugelassen. In gestalterischer und funktionaler Hinsicht sowie als Elemente Energie- und kostensparenden Bauens bringen Doppelhäuser viele Vorteile mit sich.

### **Überbaubare Grundstücksflächen**

Die überbaubaren Grundstücksflächen werden gemäß § 23 Abs. 1 BauNVO durch Baugrenzen festgesetzt. Die durch Baugrenzen eingefassten überbaubaren Grundstücksflächen erstrecken sich in der Regel zwischen den beiden seitlichen Grundstücksgrenzen. Somit werden zusammenhängende Baufenster geschaffen, durch die sich eine größere Flexibilität bei der Errichtung eines neuen Gebäudes ergibt und der Bau von Doppelhäusern ermöglicht wird.

Die Festsetzungen der überbaubaren Grundstücksflächen werden so getroffen, dass Neubauvorhaben sich in der Dimensionierung und Gliederung der Gebäude an der vorhandenen, gewachsenen Bebauungsstruktur orientieren. Vorhandene Gebäude, die sich teilweise oder vollständig außerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche befinden, haben Bestandsschutz.

Für die vorderen Grundstücksbereiche setzt der Bebauungsplan 16 m tiefe Baufenster fest. Zwischen den Straßen und den vorderen Baufenstern wird ein 5 m breiter Vorgartenbereich freigehalten. Eine Ausnahme hiervon stellen die Vorgartenbereiche der Grundstücke Ravensbergweg 19 bis 25 dar, bei denen die Baugrenzen 13,50 m hinter der Straßenbegrenzungslinie liegen. Die Vorgärten dieser Grundstücke haben eine 8,50m größere Tiefe, was aus dem ursprünglich größeren Straßenraum in diesem Bereich resultiert.

Eine weitere Ausnahme besteht für das Grundstück Hasensprung 13, wo die Entfernung zwischen Straßenbegrenzungslinie und Baugrenze aufgrund des erweiterten Straßenraumes nur 2 m beträgt.

Die großzügig festgesetzten Baufenster berücksichtigen die Lage der bestehenden Gebäude, so befinden sich die meisten Bestandsgebäude noch innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen. Gleichzeitig wird eine mindestens 5 m breite Vorgartenzone gesichert und zur Straße hin eine relativ einheitliche Fassung des Straßenraumes ermöglicht, da Versprünge zwischen den Gebäuden von mehr als 5 m bei einer angenommenen Gebäudetiefe von 11 m nicht mehr möglich sind. Die 16 m tiefen Baufenster ermöglichen es zudem, die für das gesamte Grundstück geltende zulässige Grundflächenzahl weitgehend auf dem vorderen Grundstücksteil zu realisieren, so dass der hintere Grundstücksbereich unbebaut bleiben kann.

Bei der Festsetzung der rückwärtigen Baufenster wurde vor allem auf den Erhalt von zusammenhängenden Freiflächen im Blockinnenbereich und die Einhaltung eines ausreichenden Sozialabstandes zu den vorne und hinten gelegenen Baufenstern geachtet.

Folgende Punkte sind bei der Festsetzung der hinteren Baufenster berücksichtigt worden:

- Der Abstand zwischen den Baufenstern beträgt mindestens 18 m. Auf Grundstücken, auf denen diese Sozialabstände nicht eingehalten werden können, wird auf die Festsetzung eines rückwärtigen Baufensters verzichtet.
- Die Baugrenzen der rückwärtigen Baufenster verlaufen stets parallel zu den straßenseitigen Baufenstern und werden in der Regel in Reihe angeordnet.
- Die Versprünge innerhalb der Baufenster betragen nicht mehr als 5 m.
- Die Abstände der überbaubaren Grundstücksflächen zu den rückwärtigen Grundstücksgrenzen betragen mindestens 5 m.

- Die rückwärtigen Baufenster werden nach Möglichkeit so gelegt, dass sich die Gärten der rückwärtigen Bebauung nach Süden oder Westen orientieren können und der zu sichernde Baum- und Gehölzbestand nur geringfügig beeinträchtigt wird.

Auf Grundstücken, auf denen der Sozialabstand von 18 m bei 15 m tiefen Baufenstern nicht eingehalten werden kann, sind Baufenster mit einer geringeren, **mindestens aber einer Tiefe** von 12 m festgesetzt worden. Auf den Grundstücken Am Plantagenhaus 1 - 2 und Heidereiterweg 44 - 46 weisen die rückwärtigen Baufenster daher eine Bautiefe von 13 m, auf den Grundstücken Hasensprung 3 - 12, Hegemeisterweg 8 - 17 und Heidereiterweg 30 - 31 sowie Hasensprung 13 eine Bautiefe von 12 m auf.

Für die Grundstücke Ravensbergweg 16 - 25, Hegemeisterweg 1 und 5 - 7, Heidereiterweg 28 und 29 sowie Vogelsang 27 - 28 werden aufgrund der zu geringen Grundstückstiefe oder der nicht einhaltbaren Mindestabstände keine überbaubaren Grundstücksflächen in den rückwärtigen Grundstücksbereichen festgesetzt.

#### **6.4 Nebenanlagen, Stellplätze und Garagen**

Gemäß § 14 Abs. 1 BauNVO werden Nebenanlagen, die nach § 54 der Brandenburgischen Bauordnung, genehmigungspflichtig sind, außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen ausgeschlossen. Nicht genehmigungspflichtig und somit auch außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zulässig sind im Wesentlichen die im Folgenden aufgeführten Anlagen:

- Gebäude ohne Aufenthaltsräume, Toiletten oder Feuerstätten bis zu 50 m<sup>3</sup> umbauten Raum,
- Masten, Antennen und ähnliche bauliche Anlagen,
- Wasserbecken bis 100 m<sup>3</sup> Beckeninhalte,
- Wege und Straßen bis 4 m Fahrbahnbreite,
- offene Einfriedungen bis 2 m Höhe und geschlossene Einfriedungen bis 1,50 m Höhe,
- bauliche Anlagen, die der zweckentsprechenden Einrichtung von Sport- und Spielplätzen dienen, wie Tore für Ballspiele, Schaukeln und Klettergerüste,
- sowie bauliche Anlagen, die der Gartennutzung, der Gartengestaltung oder der zweckentsprechenden Einrichtung von Gärten dienen, wie Sitzgruppen, Pergolen oder nicht überdachte Terrassen.

Zu den genehmigungsfreien Anlagen zählen auch oberirdische Garagen und überdeckte Stellplätze mit einer Grundfläche bis zu 50 m<sup>2</sup>. Durch die Festsetzung Nr. 6 wird die Errichtung dieser Anlagen jedoch eingeschränkt.

Stellplätze und Garagen werden gemäß § 9 Abs.1 Nr.4 BauGB i.V.m. § 12 Abs.6 BauNVO außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen ausgeschlossen, um die zusammenhängenden Grünbereiche nicht durch die Anlagen von Garagen und Stellplätzen zu entwerten. Da die Größe der Baufenster in der Regel ausreicht, um außer dem Wohngebäude auch die erforderlichen Stellplätze und Garagen darin unterzubringen, bedeutet diese Einschränkung für die Grundstückseigentümer keine unzumutbare Härte.

In den Fällen, in denen die Errichtung einer Stellplatzanlage innerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche die Anlage einer Zufahrt für die rückwärtige Bebauung verhindern würde, kann ein nicht umbauter Stellplatz auch außerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche zugelassen werden, sofern ein Mindestabstand von 5,0 m und ein Höchstabstand von 30,0 m zur Straßenbegrenzungslinie eingehalten wird. Hierdurch soll verhindert werden, dass Stellplätze im Vorgarten oder im Blockinnenbereich errichtet werden.

## **6.5 Verkehrsflächen, Ver- und Entsorgung**

### **Straßenverkehrsflächen und Erschließung**

Der Bebauungsplan setzt die vorhandenen öffentlichen Straßen gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB als Straßenverkehrsflächen fest und trennt diese durch Straßenbegrenzungslinien von den übrigen Nutzungen. Die festgesetzten öffentlichen Straßenverkehrsflächen sichern den Erhalt der zur Erschließung des Plangebietes notwendigen Fahrbahnen und Fußgängerbereiche.

Weitere öffentliche Straßen zur Erschließung der Blockinnenbereiche werden wegen des hiermit verbundenen Aufwandes nicht festgesetzt. Mit Ausnahme des Blockes am Waldrand soll die Erschließung der rückwärtigen Bebauung über zusätzliche private Zufahrtswege und Zufahrten erfolgen, die über die vorderen Grundstücksbereiche verlaufen müssen. Hierfür sind entweder privatrechtliche Regelungen zu treffen, die dem rückwärtigen Grundstücksnutzer eine Dienstbarkeit für Teile des vorderen Grundstückes einräumen oder es müssen Hammergrundstücke gebildet werden, so dass das rückwärtige Grundstück direkt an die öffentliche Straße angrenzt.

Da sich nicht eindeutig vorhersagen lässt, auf welchen Grundstücken und in welchen Bereichen der einzelnen Grundstücke Grunddienstbarkeiten für Geh-, Fahr-, und, Leitungsrechte erforderlich sein werden, wird keine eindeutige Verortung dieser Rechte vorgenommen. Eine Festsetzung der Zufahrten im Bebauungsplan wäre zudem in Bezug auf den Erhalt bestehender Nebenanlagen und schützenswerter Vegetation zu unflexibel.

Im Plangebiet wird, im Unterschied zum Vorentwurf, zwischen Ravensbergweg und Hasensprung, entlang des Waldes eine rund 415 m lange, anfangs 4,5 m, später 6,5 m breite Fläche als Straßenverkehrsfläche festgesetzt. An drei Stellen sollen in einer Länge von 12 bis 15 m Ausweichstellen und Stellplatzbereiche geschaffen werden. Die neu festgesetzte Straßenverkehrsfläche soll die Erschließung der rückwärtigen Baufenster auf den Grundstücken Vogelsang 15 - 26, Hegemeisterweg 8 und Hasensprung 13 sichern. Eine Erschließung über viele einzelne Zufahrtswege, die über die vorderen Grundstücksbereiche verlaufen müssten, und somit einen höheren Eingriff zur Folge hätten als bei einer Erschließung über die vorgesehene Erschließungsstraße, lässt sich bei den Grundstücken am Waldrand vermeiden. Bei den übrigen Blöcken lässt sich eine direkte Erschließung der rückwärtigen Baufenster kaum durchsetzen, da hierfür eine zusätzliche Straße im Blockinnenbereich zu Lasten der privaten Grundstücke errichtet werden müsste.

Nach letztem Stand der Kenntnis befindet sich der Weg Am Wald schon im Landschaftsschutzgebiet. Im Falle des Ausbaus muss eine landschaftsschutzrechtliche Genehmigung eingeholt werden.

### **Ver- und Entsorgung**

Der Bebauungsplan setzt gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 12 BauGB fest (TF 7), dass innerhalb der Straße Am Wald keine unterirdischen Ver- und Entsorgungsanlagen geführt werden dürfen, um die Erschließungskosten und die Eingriffe durch den Bau der Verkehrsfläche so gering wie möglich zu halten. Dies setzt voraus, dass die Ver- und Entsorgung der zusätzlichen Bebauung am Waldrand vom Vogelsang wie im übrigen Gebiet über die vorderen Grundstücksbereiche erfolgen muss.

## **6.6 Grünflächen, Maßnahmen zum Schutz des Bodens, Pflanzbindungen**

Bei der Nachverdichtung des Gebiets soll der durchgrünte Charakter der Siedlung erhalten bleiben und die Versiegelung auf ein Mindestmaß beschränkt werden. Dazu sind folgende Festsetzungen in den B-Plan aufgenommen worden.



**Grünflächen**

Die Grünfläche im Kreuzungsbereich Hasensprung/Heidereiterweg/Am Försteracker wird als Grünfläche weiterhin festgesetzt

**Erhaltungsbindung**

Die den Straßenraum prägende Eiche im Kreuzungsbereich Heidereiterweg / Hasensprung wird als zu erhaltend festgesetzt.

**Pflanzbindungen**

In den Baugebieten ist je angefangene 300 m<sup>2</sup> Grundstücksfläche ein Baum mit einem Stammumfang von mindestens 14/16 cm anzupflanzen. Die vorhandenen Bäume sind anzurechnen (TF 9).

**Befestigung von Wegen, Zufahrten und Verkehrsflächen**

Der Bebauungsplan setzt gemäß § 9 Abs.1 Nr.20 BauGB (TF 7 und 8) fest, dass die Befestigung der Straße Am Wald sowie der Wege und Zufahrten nur in wasser- und luftdurchlässigen Aufbau herzustellen ist. Auch Wasser- und Luftdurchlässigkeit wesentlich mindernde Befestigungen wie Betonunterbau, Fugenverguss, Asphaltierungen und Betonierungen sind unzulässig.

In Bezug auf die Straße Am Wald ist diese Festsetzung erforderlich, um die Erschließungskosten mit Rücksicht auf die Anlieger möglichst niedrig zu halten und um den angrenzenden Waldrand nicht zu schädigen. Aus verkehrlicher Sicht reicht es aus, den vorhandenen bereits verdichteten Sandweg am Waldrand weitgehend unversiegelt zu belassen, bzw. für den ggf. erforderlichen maximal 3,5 m breiten Geh- und Fahrweg eine wasser- und luftdurchlässige Pflasterung zu wählen.

Ansonsten dient diese textliche Festsetzung insbesondere dazu, den Versiegelungsgrad, resultierend aus dem Bau von Zufahrten und Wegen, innerhalb der Privatgrundstücke auf ein Mindestmaß einzuschränken; Somit können insbesondere die negativen Auswirkungen, wie die Trennwirkung zwischen bestehenden Biotopen und die Verschlechterung der Lebensbedingungen der Mikroorganismen im Boden, verringert werden. Diese Festsetzung verhindert nicht, dass Zufahrten und Fahrbahnen durch entsprechende Materialien befestigt werden und bedeutet daher keinen erheblichen Eingriff in die privaten Belange der Grundstücksbesitzer.

**6.7 Festsetzungen zur Gestaltung**

Die Festsetzungen zur Bauweise, zu den überbaubaren Grundstücksflächen, zur Höhe der baulichen Anlagen und zur Baudichte genügen im Wesentlichen, um zukünftig den Bau von unpassenden Gebäuden zu verhindern. Im Rahmen des Bebauungsplans werden nur wenige zusätzliche Gestaltungsregeln festgesetzt, die ein Einfügen der Neubauten in das bestehende Ortsbild in seiner charakteristischen städtebaulichen Ausprägung sicherstellen und Störungen des Siedlungsbildes durch verunstaltende Gebäudeelemente verhindern sollen.

Durch die textliche Festsetzung, dass im reinen Wohngebiet nur Sattel-, Walm- und Tonnendächer zulässig sind, werden die im Allgemeinen anzutreffenden Dachformen im Geltungsbereich als verbindliche Dachform festgesetzt. Die Errichtung von weiteren Flachdächern und Krüppelwalmdächern oder das Entstehen von Mansarddächern würden das Siedlungsbild entscheidend verändern und sollen daher als untypische Gestaltungsmerkmale ausgeschlossen werden.

Da die Dächer der Wohngebäude, insbesondere der älteren Wohngebäude aus der Entstehungszeit der Siedlung, in der Regel deutlich über 30 Grad geneigt sind, sollen Dächer mit einer mittleren Dachneigung von weniger als 30 Grad ausgeschlossen werden. Hierdurch soll ein typisches Siedlungselement wiederaufgenommen werden, das vor allem durch Gebäude jüngerer Zeit zunehmend geschwächt wurde.

Die textliche Festsetzung Nr. 12, die eine einheitliche Neigung der Dächer bei Doppelhäusern vorschreibt, ist erforderlich, da nicht immer davon ausgegangen werden kann, dass die Bauherren von Doppelhäusern von sich aus eine Einigung über die einheitliche Gestaltung erzielen.

Mit der textlichen Festsetzung Nr. 13, die die Verwendung von roten und braunen Dachziegeln bei geneigten Dächern ab einer Größe von mehr als 25 m<sup>2</sup> vorschreibt, wird ein wesentliches, noch vorhandenes Gestaltungsmerkmal der Siedlung aufgenommen. Hierdurch kann bei den Dächern ein relativ einheitliches Erscheinungsbild erreicht werden, wodurch der Siedlungscharakter zusätzlich betont wird.

Wegen der intensiven Farbwirkung bei terrakottafarbenen Fassaden kann in diesen Fällen ausnahmsweise ein anthrazitfarbenes Dach verwendet werden.

## 6.8 Hinweise und Empfehlungen

### Artenschutz

Vor Durchführung von Baumaßnahmen ist zu prüfen, ob die artenschutzrechtlichen Verbotsvorschriften des § 44 Abs. 1 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG 2209) für besonders geschützte Arten gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 13 b BNatSchG eingehalten werden. Andernfalls sind bei der jeweils zuständigen Behörde artenschutzrechtliche Ausnahmen (§ 45 Abs. 7 BNatSchG) einzuholen. Hieraus können sich besondere Beschränkungen für die Baumaßnahmen ergeben (z.B. hinsichtlich der Bauzeiten).

### Bodendenkmale

Die im Plangebiet befindlichen Bodendenkmale sind gemäß § 9 Abs. 6 BauGB nachrichtlich in der Planzeichnung übernommen worden. Der in der Planzeichnung eingetragene Bereich stellt den zurzeit bekannten Bestand dar. In den dazugehörigen (textlichen) Hinweisen ist darauf verwiesen, dass gemäß § 15 Abs. 1 und 3 Brandenburger Denkmalschutzgesetz (BbgDSchG) Veränderungen und Maßnahmen an den innerhalb des Plangebietes befindlichen Bodendenkmalen durch Bodeneingriffe jeglicher Art der Erlaubnis durch die Untere Denkmalschutzbehörde bedürfen und dokumentationspflichtig in Verantwortung des Verursachers sind. Erdeingriffe müssen archäologisch begleitet und entdeckte Bodendenkmale fachgerecht untersucht werden. Funde sind ablieferungspflichtig (§ 19 Abs. 4 und § 20). Wer Bodendenkmale entdeckt, muss diese unverzüglich der Unteren Denkmalschutzbehörde anzeigen.

### Pflanzliste

In der textlichen Festsetzung Nr. 9 wird die Verwendung von Bäumen der Pflanzliste empfohlen. Bei den in der Pflanzenliste aufgeführten Bäumen handelt es sich um standorttypische Bäume, die dem Charakter der Siedlungsgrundstücke entsprechen.

Zur Begrünung der Baugebiete wird die Verwendung folgender Baumarten empfohlen:

Pflanzliste	Stieleiche	Quercus robur
	Traubeneiche	Quercus petraea
	Hängebirke	Betula pendula
	Eberesche	Sorbus aucuparia
	Walnuss	Juglans regia
	Obstbäume	veredelte Hochstämme
	Hainbuche	carpinus betules

## 7. Auswirkungen des Bebauungsplans

### 7.1 Auswirkung auf die vorhandenen Nutzungen

Für die im Plangebiet ansässigen Gewerbetreibenden und Dienstleistungsbetriebe bedeuten die Festsetzungen des Bebauungsplanes zum Teil eine Einschränkung ihrer Nutzung. Der Betrieb der Firmen ist daher auf den bestehenden Bestandsschutz beschränkt. Da der Wohnruhe innerhalb eines reinen Wohngebietes Priorität eingeräumt wird, müssen sich die Gewerbetriebe erhöhten Anforderungen an die Rücksichtnahme auf die angrenzenden Wohnnutzungen unterwerfen, die ggf. eine Einschränkung der gewerblichen Tätigkeit nach sich ziehen können.

Während die erhöhten immissionsschutzrechtlichen Anforderungen des reinen Wohngebietes mit dem Bebauungsplan in Kraft treten, betreffen die vorgesehenen Regelungen zur Art der Nutzung und zu den überbaubaren Grundstücksflächen die bestehenden Gewerbeeinrichtungen aber erst im Falle einer Betriebserweiterung oder Nutzungsänderung.

### 7.2 Auswirkung auf den Wohnungsmarkt

Durch die Festsetzungen des Bebauungsplanes können zusätzliche Flächen innerhalb einer bestehenden und bereits erschlossenen Siedlung für den dringend erforderlichen Wohnungsbau planungsrechtlich gesichert werden. Die Zersiedlung der Landschaft wird begrenzt, Erschließungskosten werden eingespart.

Unter der Annahme, dass alle überbaubaren Grundstücksflächen bebaut werden, können auf den vorderen Grundstücksflächen bis zu 30 weitere Einzelhäuser mit maximal 2 Wohnungen, auf den rückwärtigen Grundstücksflächen bis zu 60 Einzelhäuser mit einer Wohnung errichtet werden. Insgesamt können sich hieraus maximal 120 zusätzliche Wohneinheiten ergeben. Darüber hinaus können bereits bebaute Grundstücksflächen nachträglich verdichtet werden, indem z.B. anstelle eines eingeschossigen Wohngebäudes ein zweigeschossiges Wohngebäude mit ausgebauten Dachgeschoß errichtet wird. Hierdurch können langfristig bis zu 50 zusätzliche Wohnungen geschaffen werden. Insgesamt ergeben sich somit bis zu 170 Wohnungen, die innerhalb des gesamten Geltungsbereiches geschaffen werden können. Bei einer realistischen Betrachtungsweise ist jedoch in den nächsten 15 Jahren eher mit einem Zuwachs von rund **100 Wohneinheiten** zu rechnen.

Durch die Errichtung von 100, maximal 170 Wohneinheiten sind insgesamt günstige Wirkungen auf den Potsdamer Wohnungsmarkt zu erwarten. Der besonders hohen Nachfrage nach günstigem Wohnbauland für ein eigenes Einfamilienhaus wird hierdurch Rechnung getragen. Insgesamt kann davon ausgegangen werden, dass viele der zusätzlichen Wohnungen die aus der Siedlung heraus entstehende Nachfrage, vor allem von Angehörigen, nach neuem Wohnraum befriedigen.

Von der höheren Ausnutzbarkeit des Grundstückes profitieren vor allem die Grundstückseigentümer, die Teile ihres Grundstückes als Wohnbauland veräußern möchten oder die zusätzliche überbaubare Fläche für familiäre Zwecke nutzen wollen.

### 7.3 Auswirkungen auf die Wohnfolgeeinrichtungen

Bei einer durchschnittlichen Belegungsdichte von 2,7 Einwohnern je Wohneinheit und unter der Annahme, dass innerhalb des Geltungsbereiches in den nächsten 15 Jahren rund 100 zusätzliche Wohnungen geschaffen werden, ist mit einem Zuwachs von rund 270 Einwohnern zu rechnen.

#### Kinderbetreuungseinrichtungen

Im Plangebiet existiert ein von einem privaten Träger (Auferstehungskirche) betriebener Kindergarten mit zurzeit 45 Plätzen, der den vorhandenen Bedarf im Geltungsbereich sowie der östlich und südlich anschließenden Siedlungsbereiche ausreichend abdeckt. Bei einer Jahrgangsstärke von 1,2 und einem angestrebten Versorgungsgrad von 70 % für die Jahrgänge zwischen 0 und 10 Jahren ergibt sich jedoch ein zusätzlicher Bedarf von rund 23 Kita-Plätzen. Da die beabsichtigte Verdichtung und der damit verbundene Bevölkerungszuwachs jedoch nur sehr allmählich erfolgen wird, ist davon auszugehen, dass der zukünftige Bedarf zunächst in den bestehenden Einrichtungen (s. 6.1) außerhalb des Plangebietes werden kann.

#### Schulen

Für die Grundschulversorgung stehen neben der im Wohngebiet liegenden Internationalen Schule in freier Trägerschaft für die errechneten 3 Kinder pro Jahrgang folgende Schulen zur Verfügung:

- Waldstadt-Grundschule 27
- Oberschule Theodor Fontane 51
- Weidenhof-Grundschule 40
- Aktive Schule Potsdam
- Freie Schule Potsdam e.V.

wobei die beiden letzten auch Schulen in freier Trägerschaft sind.

Die Beschulung an weiterführenden Schulen ist gemäß Schulentwicklungsplan bis 2015 abgesichert.

#### Kinderspielplätze

Die Versorgung mit Spielplätzen für Kinder unter 10 Jahren ( $0,75 \text{ m}^2/\text{EW}$ , 450 -800  $\text{m}^2$  Nettospielplatzfläche, Einzugsbereich 1.000 m) und für Kinder unter 6 Jahren ( $0,75 \text{ m}^2/\text{EW}$ , 400 -600  $\text{m}^2$  Nettospielplatzfläche, Einzugsbereich 400 m) wird durch den rund 1.200  $\text{m}^2$  großen, an das Plangebiet angrenzenden Spielplatz am Ravensbergweg nur teilweise erfüllt. Die nächsten Sportanlagen befinden sich in mehr als 1,5 km Entfernung, so dass eine ausreichende Versorgung mit Sportflächen (Richtwert  $3 \text{ m}^2/\text{EW}$ ) nicht gegeben ist.

Unter der Annahme, dass die Einwohnerzahl nicht nur innerhalb des Geltungsbereiches sondern auch im übrigen Siedlungsbereich um mehr als die Hälfte anwachsen wird, ergibt sich jedoch eine Unterversorgung. Die Versorgung mit öffentlichen Spielplätzen ist dennoch insgesamt als unproblematisch einzustufen, da durch den nahe gelegenen Wald und die Gärten ausreichend Spielmöglichkeiten bestehen. Im Zuge der Planung des Teilbereichs 3 „Försteracker“ der Siedlung Eigenheim könnte der Geltungsbereich des Planes um das Wäldchen im Süden erweitert werden und dort am Ravensberggestell auf der städtischen Fläche der fehlende Bedarf von 500  $\text{m}^2$  Kinderspielplatzfläche und Sportplatzfläche für die zusätzlichen 270 Wohnungen realisiert werden.

#### Grünflächenversorgung

Bei einem langfristig zu erwartenden Einwohnerzuwachs von 270 Einwohnern ergibt sich nach den geltenden Richtwerten insgesamt ein zusätzlicher Bedarf an 1.890  $\text{m}^2$  siedlungsnahem Grün und 1.620  $\text{m}^2$  wohnungsnahem Grün. Für Erholungssuchende aus dem Siedlungsgebiet sowie außerhalb des Siedlungsgebietes kann der westlich des Plangebietes gelegene Forst jedoch die wesentlichen Erholungsfunktionen ausreichend erfüllen, so dass sich die dargestellte Versorgungslücke stark relativiert.

### 7.4 Auswirkungen auf die Ver- und Entsorgung

Eine bauliche Nachverdichtung der Siedlung führt nach Auskunft der zuständigen Versorgungsunternehmen zu keiner Überlastung der bestehenden Systeme.

Auch das vorhandene Trink- bzw. Abwassersystem kann nach Angabe der Wasserbetriebe die vorgesehene Verdichtung kapazitätsmäßig bewältigen, da sich die Nachverdichtung auf das gesamte Siedlungsgebiet verteilt und nicht in konzentrierter Form erfolgt. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass ein Teil der vorhandenen Schmutzwasserkanäle sanierungsbedürftig ist. Obwohl über das bestehende Regenwassersystem nur begrenzte Regenwassermengen aus dem Plangebiet abgeleitet werden können, sind hier durch die Nachverdichtung keine Konflikte zu erwarten, da das Wassergesetz des Landes Brandenburg die Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers auf den jeweiligen Grundstücken vorsieht.

### **7.5. Verkehrliche Auswirkungen**

Im Zuge einer Nachverdichtung des Plangebietes wird der Kraftfahrzeugverkehr zusätzlich zur allgemeinen Entwicklung anwachsen. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die bestehenden Verkehrsflächen auch in Zukunft den verkehrlichen Anforderungen genügen werden. Neue Straßenverkehrsflächen werden daher lediglich Am Wald zwischen Ravensbergweg und Hasensprung festgesetzt. Unabhängig von der vorgesehenen Nachverdichtung der Siedlung ist es erforderlich, dass einige der bereits fertig gestellten Erschließungsanlagen aufgrund ihres schlechten Ausbauszustandes einer Nachbesserung bedürfen.

Der zusätzliche Stellplatzbedarf ist auf den privaten Grundstücken abzudecken. Für die zusätzlichen Zufahrtswege und Zufahrten, die nur teilweise bestehende Wege mitbenutzen können, müssen auf einigen Grundstücken bestehende Nebenanlagen beseitigt werden. Da die Zuwegungen und Zufahrten privatrechtlich zu regeln sind und somit das Einverständnis des vorderen Grundstückseigentümers voraussetzen, ist davon auszugehen, dass die aus den Zufahrtswegen resultierenden Störungen vom vorderen Grundstückseigentümer in Kauf genommen werden.

### **7.6 Auswirkungen auf Natur und Umwelt**

Die Nachverdichtung eines bestehenden Siedlungsgebietes führt zu einem geringeren Landschaftsverbrauch und einer geringeren Versiegelung gegenüber einer Neuerschließung außerhalb heute erschlossener Siedlungsflächen. Sie ist daher generell umweltverträglicher als eine Neuanlage. Die geplante bauliche Verdichtung im Plangebiet führt zu einer Reduzierung des Vegetationsbestandes und zieht eine Erhöhung des Versiegelungsgrades nach sich.

Es wird davon ausgegangen, dass sich durch die vorgesehene Anliegerstraße Am Wald, außer der geringfügig ansteigenden Verkehrsbelastung, keine wesentlichen Auswirkungen auf die Umwelt ergeben, da diese Straße nur die verkehrliche Mindesterschließung der rückwärtigen Grundstücksbereiche sichern soll und somit unversiegelt bleiben kann bzw. nur mit wasser- und durchlässigen Materialien befestigt wird.

Nach Umsetzung des Bebauungsplans sind demnach keine erheblichen Beeinträchtigungen der Umwelt zu erwarten

Das Erscheinungsbild der Siedlung wird durch eine eingeschossige, lockere Bebauung in den Blockinnenbereichen verändert. Durch die Festsetzungen zur zulässigen Geschoßhöhe und zur zulässigen Bauhöhe können jedoch schwerwiegende Beeinträchtigungen des Siedlungsbildes vermieden werden. Durch die Festsetzungen zur Gestaltung werden weitere Fehlentwicklungen vermieden, ohne die Gestaltungsfreiheit der Eigentümer zu stark einzuschränken. Dies gilt auch für das Pflanzgebot bezüglich ortstypischer Bäume, da hierdurch erreicht wird, dass ein typisches Merkmal der landschaftlich geprägten Siedlung, die sich im Übergangsbereich zum Wald befindet, bewahrt bleibt

## **7.7 Finanzielle Auswirkungen**

Sollte der Ausbau der Straße Am Wald vorgenommen werden, sind öffentliche Maßnahmen zur Erschließung erforderlich.

Die Kosten für die Neuerstellung eines Quadratmeters Straßenverkehrsfläche bei einer einfachen Pflasterung mit einfachen Unterbau, ohne unterirdische Leitungen betragen rund 75 €. Bei einer gepflasterten Straßenverkehrsfläche von rund 1.450 m<sup>2</sup> ergeben sich somit rund 109.000 €. Hinzu kommen Kosten für die Beleuchtung. So ist ungefähr alle 30 m ein Lichtpunkt erforderlich, die Kosten für einen Lichtpunkt betragen rund 2.500 €, bei 14 Lichtpunkten summieren sich die Kosten auf 35.000 €. Insgesamt ergeben sich somit 144.250 € an Erschließungskosten. Die Stadt Potsdam muss 10 % der tatsächlichen Herstellungskosten übernehmen, die übrigen 90 % können, da es sich bei dem Ausbau der Straße Am Wald um einen erstmaligen Ausbau handelt, auf die angrenzenden Grundstückseigentümer umgelegt werden. Der Stadt Potsdam entstünden somit Erschließungskosten in Höhe von rund 14.500 €.

## **8. Verfahren**

### **8.1 Verfahrensübersicht**

- Beschluss der Stadtverordnetenversammlung zur Aufstellung eines Bebauungsplanes für das Gebiet der Eigenheimsiedlung "Am Ravensbergweg" am 04.11.1992
- Bekanntgabe des Aufstellungsbeschlusses und Information über die Durchführung der frühzeitigen Bürgerbeteiligung im Amtsblatt der Stadt Potsdam, Jahrgang 3, Nr. 12 vom 18.12.1992
- Frühzeitige Bürgerbeteiligung, Beteiligung der Träger öffentlicher Belange, Beteiligung der Stadtämter
- 1. öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB in der Zeit vom 28.11.1996 bis 10.1.1997
- Abwägungsbeschluss der Stadtverordnetenversammlung am 3.9.1997
- Beschluss zur Wiederaufnahme des Verfahrens am 10.10.2007
- Beschluss zur Präzisierung der Ziele und am 28.1.2009

### **8.2 Ergebnisse der Beteiligungsverfahren**

#### **Frühzeitige Bürgerbeteiligung**

Die frühzeitige Bürgerbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB wurde zwischen dem 08.02.1993 und dem 19.02.1993 durchgeführt. Im Rahmen der frühzeitigen Bürgerbeteiligung wurde am 09.02.1993 in der Grundschule am Ravensbergweg eine Erörterungsveranstaltung



durchgeführt, zu der sich mehr als 200 Personen einfanden. Die Ziele und Inhalte der Planung wurden durch den zuständigen Dezernenten für Stadtentwicklung, Herrn Dr. von Feldmann, sowie den Leiter des Stadtentwicklungsamtes, Herrn Röhrbein, dargestellt und mit den Anwesenden diskutiert.

Bei der Erörterungsveranstaltung zeigte sich, dass unbegründete Befürchtungen in Bezug auf einen Eingriff in private Eigentumsverhältnisse nicht vollständig entkräftet sowie die Funktion eines Bebauungsplanes nicht hinreichend vermittelt werden konnten. Sowohl Gegner als auch Befürworter einer Nachverdichtung meldeten sich zu Wort. Die Gegner einer Nachverdichtung äußerten insbesondere ihre Befürchtung, dass mit zusätzlichen Baumaßnahmen in den Blockinnenbereichen der Siedlungscharakter zerstört wird, während die Befürworter vor allem eigene Bauinteressen zum Ausdruck brachten. Bei der frühzeitigen Bürgerbeteiligung stellte sich insbesondere heraus, dass die Art und die Höhe von Erschließungsbeiträgen, die eventuell bei einer weiteren baulichen Entwicklung zu erwarten sind, von großem Interesse sind.

Zwischen dem 13.01. und dem 11.03.1993 sind insgesamt 10 Einzeleingaben und zwei Sammeleingaben in der Verwaltung eingegangen. Hiervon sprachen sich 8 gegen den B-Plan aus, 2 begrüßten ihn. In einer Unterschriftensammlung haben insgesamt ca. 220 Personen Position gegen den B-Plan bezogen. Die Stellungnahmen der Bürger wurden geprüft und sind in den Abwägungsprozess eingegangen.

### **Beteiligung der Träger öffentlicher Belange**

Gemäß § 4 Abs. 1 BauGB wurden 21 Behörden und Stellen im Land Brandenburg, die Träger öffentlicher Belange sind, mit Schreiben vom 29.03.1993 um Stellungnahme bis zum 15.05.1993 gebeten. Sie wurden durch den Vorentwurf des Bebauungsplanes und eine Begründung zum Vorentwurf über die Planung informiert.

Von den angeschriebenen Trägern öffentlicher Belange sowie von weiteren, von diesen Trägern um Stellungnahme gebeten Stellen, gingen insgesamt 17 Stellungnahmen ein. Bei den übrigen Behörden und Stellen kann davon ausgegangen werden, dass sie sich mit der Planung einverstanden erklären.

In den eingegangenen Stellungnahmen wurden von 4 Behörden bzw. Stellen keine Bedenken zu der Planung vorgebracht. 3 Behörden erklärten sich als nicht zuständig bzw. leiteten die Unterlagen zur fachlichen Prüfung weiter, 2 Behörden baten um angemessene Fristverlängerung. 7 Behörden befürworteten grundsätzlich die Planung, brachten jedoch Anregungen und Hinweise in das weitere Verfahren ein.

- Das Landesbüro der Naturschutzverbände und das Landesumweltamt Brandenburg forderte, dass auf Grundlage von § 7 Abs. 1 des Brandenburgischen Naturschutzgesetzes als wesentlicher Bestandteil von Bebauungsplänen ein detaillierter Grünordnungsplan zu erarbeiten ist.
- Das Amt für Forstwirtschaft sprach sich dafür aus, dass zur Erschließung der rückwärtigen, an den Wald grenzenden Grundstücke keine zusätzliche Straße auf Kosten von Waldflächen errichtet werden sollte.
- Die Potsdamer Wasserversorgung und Abwasserbehandlung GmbH teilte mit, dass das Gebiet regenwasserseitig nur unzureichend erschlossen ist. Im Zusammenhang mit der geplanten Bebauung und Verdichtung des Gebietes erfolgt zudem eine Untersuchung der vorhandenen Schmutzwasseranlagen. Das Ergebnis dieser Untersuchung lag Ende 1993 vor und ergab, dass die Anlagen mit Einschränkung noch leistungsfähig genug sind.

Die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange wurden geprüft und sind in den Abwägungsprozess eingegangen.

## **9. Rechtsgrundlagen**

Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung vom 23. September 2004 (BGBl. I, S. 2414), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 22. Juli 2011, (BGBl. I S. 1509)

Baunutzungsverordnung (BauNVO), Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke in der Fassung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S.132), zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes vom 22. April 1993 (BGBl. I S. 466)

Brandenburgische Bauordnung (BbgBO) in der Fassung vom 17. September 2008 (GVBl. I/08, S.226), zuletzt geändert durch Art. 2 des Gesetzes vom 29. November 2010 (GVBl. I/10, Nr. 39)

Planzeichenverordnung 1990 (PlanzV 90), Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhaltes vom 18. Dezember 1990 (BGBl. 1991 I S. 58, zuletzt geändert durch Art. 2 des Gesetzes vom 22 Juli 2011 (BGBl. I S. 1509)



## Textliche Festsetzungen

Die Zwischenüberschriften (kursiv) sind nicht Gegenstand der Festsetzungen

### Art der baulichen Nutzung

*Nutzungsbeschränkungen im Blockinnenbereich des WR*

1. Im reinen Wohngebiet sind ab einer Entfernung von 30 m von der Straßenbegrenzungslinie und innerhalb der Flächen ABCDA und EFGHE nur Wohngebäude zulässig.

### Maß der baulichen Nutzung

- Höhenbegrenzung für zweigeschossige Gebäude*  
2. Bei baulichen Anlagen mit zwei Vollgeschossen darf die Traufhöhe höchstens 3,5 m die Firsthöhe höchstens 8,0 m und die Höhe der Fußbodenoberkante des ersten Vollgeschosses höchstens 0,7 m über der Höhe der Grundfläche des Hauptbaukörpers auf dem Baugrundstück liegen.
- Höhenbegrenzung für dreigeschossige Gebäude*  
3. Bei baulichen Anlagen mit drei Vollgeschossen darf die Traufhöhe höchstens 7,0 m, die Firsthöhe höchstens 11,0 m und die Höhe der Fußbodenoberkante des ersten Vollgeschosses höchstens 0,7 m über der Höhe der Grundfläche des Hauptbaukörpers auf dem Baugrundstück liegen.

### Bauweise / überbaubare Grundstücksfläche

- Zulässige Hausformen und Gebäudelängen*  
4. In den Gebieten mit festgesetzter abweichender Bauweise a sind die Gebäude mit seitlichem Grenzabstand als Einzelhäuser oder Doppelhäuser zu errichten. Die Länge der Einzelhäuser darf 14,0 m, die von Doppelhäusern 20,0 m betragen, gemessen entlang der straßenseitigen Baugrenze.

- Überschreitung der Baugrenzen*  
5. In der als Gemeinbedarf festgesetzten Fläche für die Kindertagesstätte darf die hintere Grenze des vorderen Baufeldes und die vordere Grenze des hinteren Baufeldes auf dem Grundstück bis zum 1. Obergeschoss um jeweils 5 m überschritten werden.

### Ausschluss von Stellplätzen und Garagen

6. Stellplätze und Garagen sind nur auf den überbaubaren Grundstücksflächen zulässig. Innerhalb der nicht überbaubaren Grundstücksflächen, die einem Abstand von mindestens 5,0 m und höchstens 30,0 m zur Straßenbegrenzungslinie haben, kann je Baugrundstück ein Stellplatz zugelassen werden.

### Festsetzungen zum Schutz der Umwelt

- Straße Am Wald*  
7. Die Unterbauung der Straße Am Wald mit Ver- und Entsorgungsanlagen ist nicht zulässig. Die Befestigung der Straße Am Wald ist nur in wasser- und luftdurchlässigem Aufbau herzustellen. Auch Wasser- und Luftdurchlässigkeit wesentlich mindernde Befestigungen wie Betonunterbau, Fugenverguss, Asphaltierungen und Betonierungen sind unzulässig.

- Befestigung von Wegen und Zufahrten*  
8. Im reinen Wohngebiet ist eine Befestigung von Wegen und Zufahrten nur in wasser- und luftdurchlässigem Aufbau herzustellen. Auch Wasser- und Luftdurchlässigkeit wesentlich mindernde Befestigungen wie Betonunterbau, Fugenverguss, Asphaltierungen und Betonierungen sind unzulässig.

- Baumpflanzungen auf Grundstücken*  
9. Je angefangene 300 m<sup>2</sup> Grundstücksfläche ist ein großkroniger Laubbaum mit mindestens 16 cm Stammumfang zu pflanzen. Bei der Ermittlung der zu pflanzenden Bäume sind vorhandene Bäume anzurechnen, sofern sie den oben genannten Vorgaben zu Art und Qualität entsprechen. Es wird die Verwendung von Bäumen der Pflanzenliste empfohlen.

### Örtliche Bauvorschriften

- Dachform*  
10. Im Plangebiet dürfen nur Sattel-, Wal- und Tonnendächer verwendet werden.
- Dachneigung*  
11. Im Plangebiet dürfen bei Hauptgebäuden Dächer mit mehr als 25 m<sup>2</sup> Fläche eine mittlere Neigung von 30 Grad nicht unterschreiten.
- Doppelhäuser*  
12. Doppelhäuser sind mit einheitlicher Dachform und Dachneigung auszuführen.
- Dachfarbe*  
13. Bei Hauptgebäuden sind geneigte Dachflächen mit einer Größe von mehr als 25 m<sup>2</sup> Fläche mit roten, braunen oder ausnahmsweise mit anthrazitfarbenen Dachsteinen zu decken.
- Dachgeschoß*  
14. Auf den überbaubaren Grundstücksflächen mit der Festsetzung IIG und IIIG ist das obere zulässige Vollgeschoss als Dachgeschoss auszubilden. Dachgeschosse im Sinne dieser Festsetzung sind Geschosse, die auf mindestens zwei gegenüberliegende Seiten durch geneigte Dachflächen mit einer Dachneigung von höchstens 50 Grad begrenzt sind.
- Überschreitung des seitlichen Grenzabstandes*  
15. Im Reinen Wohngebiet dürfen Hauptgebäude nur im Abstand von mindestens 4,0 m zu den Grundstücksgrenzen errichtet werden.

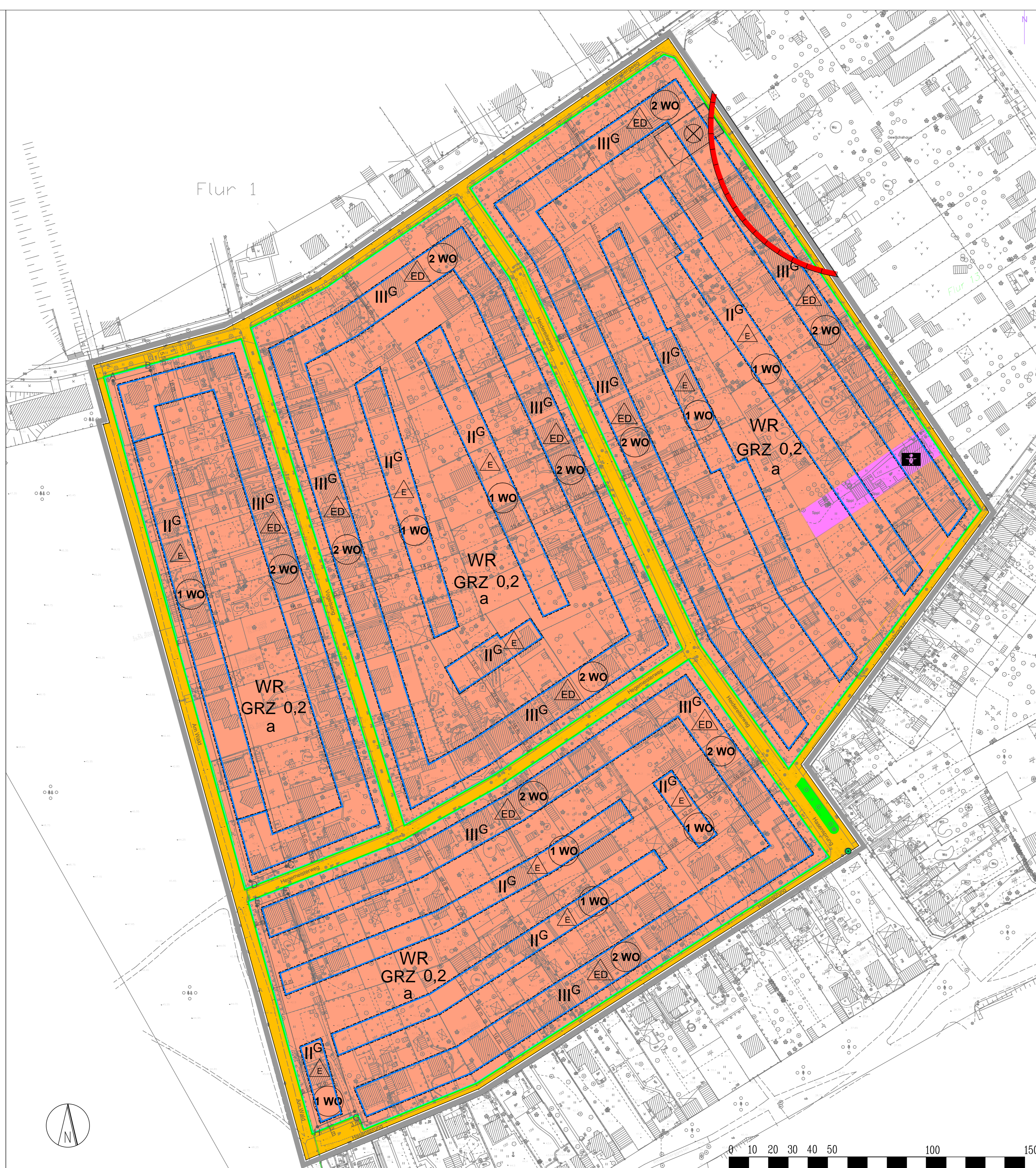
### Nachrichtliche Hinweise ohne Normcharakter

**Artenschutz:**  
Vor Durchführung von Baumaßnahmen ist zu prüfen, ob die artenschutzrechtlichen Verbotsvorschriften des § 44 Abs. 1 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG 2209) für besonders geschützte Arten gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 13b BNatSchG eingehalten werden. Andernfalls sind bei der jeweils zuständigen Behörde artenschutzrechtliche Ausnahmen (§ 45 Abs. 7 BNatSchG) einzuholen. Hieraus können sich besondere Beschränkungen für die Baumaßnahmen ergeben (z.B. hinsichtlich der Bauzeiten).

**Denkmalschutz:**  
Da Bodendenkmale im Boden verborgen sind und zumeist nur durch Zufallsfunde entdeckt werden, ist bei Tiefbauarbeiten jederzeit mit ihrem Auftreten zu rechnen.  
Werden noch unbekannte Bodendenkmale entdeckt, gelten die Bestimmungen gemäß dem "Gesetz über den Schutz und die Pflege der Denkmale im Land Brandenburg" vom 24.05.2004. Funde, von denen anzunehmen ist, dass es sich um Bodendenkmale handelt, sind unverzüglich der Unteren Denkmalschutzbehörde der Stadt Potsdam oder dem Brandenburgischen Landesamt für Denkmalpflege und dem Archäologischen Landesmuseum anzuzeigen (§ 11 Abs. 1 und 2 BbgDSchG). Die Fundstelle ist mindestens fünf Werktage in unverändertem Zustand zu halten.

**Pflanzenliste**  
Zur Begründung der Baugebiete wird die Verwendung folgender Baumarten empfohlen:

Stieleiche	Quercus robur
Traubeneiche	Quercus petraea
Hängebirke	Betula pendula
Eberesche	Sorbus aucuparia
Walnuss	Juglans regia
Obstbäume	veredelte Hochstämme
Hainbuche	Carinus betulus



## Planzeichenerklärung

Art der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB)

- WR** Reines Wohngebiet (§3 BauNVO)
- 2 WO** Beschränkung der Zahl der Wohneinheiten (§ 9 Abs. 1 Nr. 6 BauGB) in Verbindung mit textlicher Festsetzung Nr. 2

Maß der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB)

- GRZ 0,2** Grundflächenzahl (§ 19 BauNVO)
- III G** Anzahl der zulässigen Vollgeschosse als Höchstmaß in Verbindung mit textlicher Festsetzung Nr. 14 (§ 16 und 20 BauNVO)

Bauweise und überbaubare Grundstücksflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB)

- Baugrenze** (§ 23 BauNVO)
- a** abweichende Bauweise (§ 22 BauNVO) Längenbeschränkung gemäß textlicher Festsetzungen Nr. 4
- ED** Einzel- und Doppelhäuser zulässig (§ 22 BauNVO)
- E** nur Einzelhäuser zulässig (§ 22 BauNVO)

Flächen für den Gemeinbedarf (§ 9 Abs. 1 Nr. 5 BauGB)

- K** Kindertagesstätte

Verkehrsflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)

- Straßenverkehrsflächen**
- Straßenbegrenzungslinie**

Grünfläche § 9 Abs. 1 Nr. 15 und 25 BauGB

- öffentliche Grünfläche** (§ 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB)
- Erhaltungsbinding für Bäume** (§ 9 Abs. 1 Nr. 25 BauGB)

Sonstige Festsetzungen § 9 Abs. 7 BauGB

- Grenze des räumlichen Geltungsbereichs des Bebauungsplans** (§ 9 Abs. 7 BauGB)

Nachrichtliche Übernahme § 9 Abs. 6 BauGB

- BD** Fundstätte Bodendenkmale
- Altlast-Verdachtsflächen**



Landeshauptstadt  
Potsdam

## Bebauungsplan Nr. 25-1 "Hegemeisterweg"

Entwurf

- KATASTERVERMERK**  
Die verwendete Planunterlage enthält den Inhalt des Liegenschaftskatasters mit Stand vom ..... und weist die planungsrelevanten baulichen Anlagen sowie Straßen, Wege und Plätze vollständig nach. Sie ist hinsichtlich der planungsrelevanten Bestandteile geometrisch einwandfrei. Die Übertragbarkeit der neuzubildenden Grenzen in die Örtlichkeit ist einwandfrei möglich.

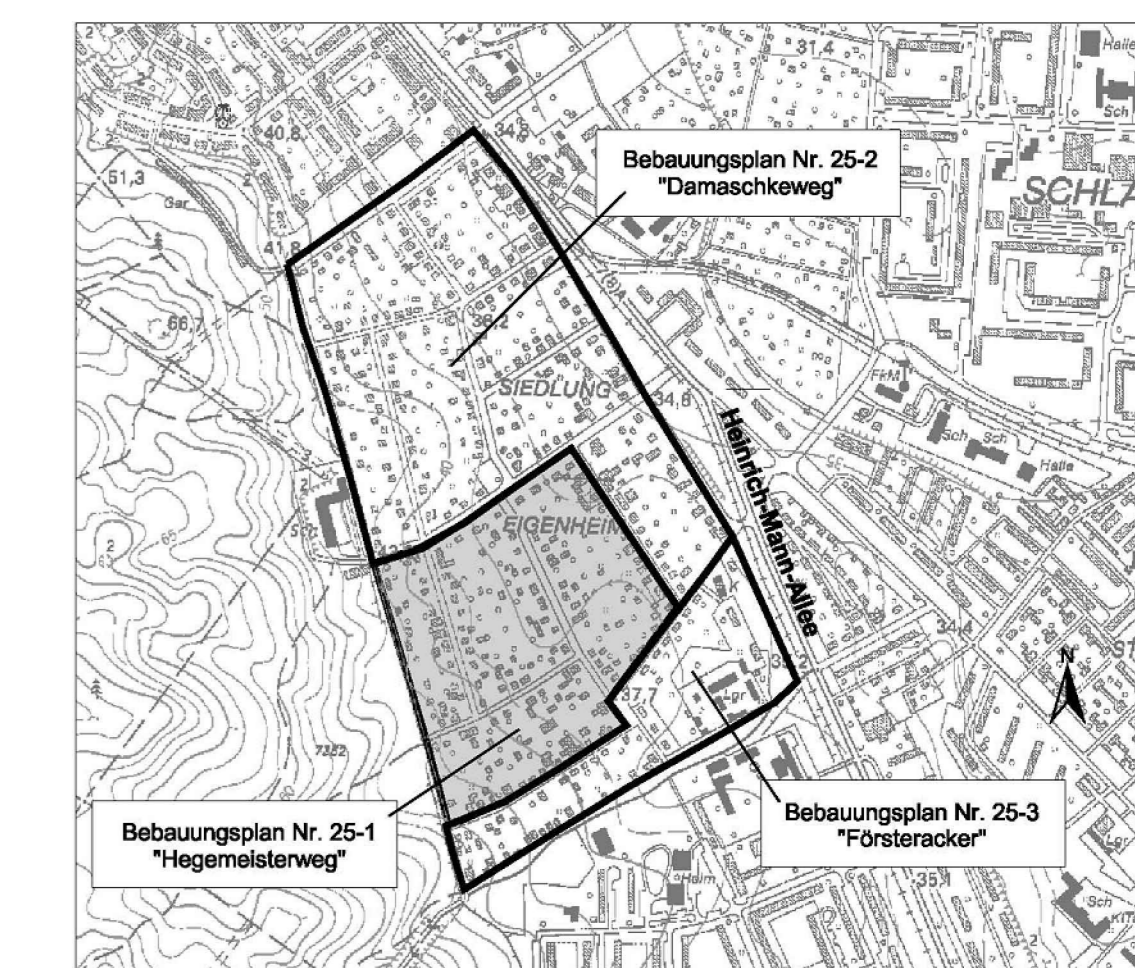
(Ort), den ..... Hersteller der Planunterlage

- AUSFERTIGUNG**  
Die Stadtverordnetenversammlung hat auf ihrer Sitzung am ..... die Abwägung der vorgebrachten Stellungnahmen der Öffentlichkeit sowie der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange geprüft und den Bebauungsplan gemäß § 10 BauGB als Satzung beschlossen und die Begründung gebilligt: Der Bebauungsplan wird hiermit ausfertigt.

Potsdam, den ..... Oberbürgermeister

- BEKANNTMACHUNG**  
Der Satzungsbeschluss zum Bebauungsplan sowie die Stelle, bei der der Bebauungsplan auf Dauer während der Dienststunden von jedermann eingesehen werden kann und über dessen Inhalt Auskunft zu erhalten ist, sind am ..... im Amtsblatt für die Landeshauptstadt Potsdam Nr. .... ortsüblich bekannt gemacht worden. In der Bekanntmachung ist auf die Geltendmachung der Verletzung von Verfahrens- und Formvorschriften und von Mängeln der Abwägung sowie auf die Rechtsfolgen (§ 215 Abs. 2 BauGB) und weiter auf Fälligkeit und Erlöschen von Entschädigungsansprüchen (§ 44 BauGB) hingewiesen worden. Der Bebauungsplan ist mit der Bekanntmachung in Kraft getreten.

Potsdam, den ..... Oberbürgermeister



Übersichtsplan zum Bebauungsplan Nr. 25-1 "Hegemeisterweg" (ohne Maßstab)

Landeshauptstadt Potsdam  
Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung  
Bereich Verbindliche Bauleitplanung

Maßstab 1:1000

Stand: Dezember 2011





öffentlich

**Betreff:**

Wohnungen in der 2. Barocken Stadterweiterung

**Einreicher:** Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Erstellungsdatum 15.02.2012

Eingang 902:

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		
07.03.2012	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam		X

**Beschlussvorschlag:**

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, die Nutzung der baurechtlich als Wohnung festgesetzten Bauteile von Gebäuden in der 2. Barocken Stadterweiterung überprüfen zu lassen und dem Ausschuss für Stadtentwicklung und Bauen im Juni 2012 über das Ergebnis statistisch Bericht zu erstatten. Insbesondere soll die Nutzung der straßenseitigen Wohnungen geprüft werden.

gez. Saskia Hüneke  
Fraktionsvorsitzende

\_\_\_\_\_  
Unterschrift

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.)

ggf. Folgeblätter beifügen

### **Begründung**

In vielen Gebäuden stehen Wohnungen in bester Lage leer, es besteht die Gefahr, dass den Häusern und dem Stadtviertel durch Leerstand, durch Fehlnutzung als Lager oder Ferienwohnung eine dauerhaft ansässige Bevölkerung entgeht und der Mangel an Wohnungen auch noch zur Steigerung der Mieten beiträgt. Die STVV hat mit ihren B-Plan-Festsetzungen Regelungen zur Art der Nutzung erlassen und muss nun Sorge tragen, dass diese auch Umsetzung finden.



öffentlich

**Betreff:**  
Tourismusbuskonzept

**Einreicher:** Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Erstellungsdatum 15.02.2012

Eingang 902:

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		
07.03.2012	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam		X

**Beschlussvorschlag:**

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, das in der Begründung geschilderte Tourismusbuskonzept prüfen zu lassen.

Der Stadtverordnetenversammlung ist im September 2012 Bericht zu erstatten.

gez Saskia Hüneke  
Fraktionsvorsitzende

\_\_\_\_\_  
Unterschrift

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.)

ggf. Folgeblätter beifügen

**Begründung**

Das Tourismusbuskonzept soll dazu beitragen, dass die Emissionsbelastung der Stadt durch den Tourismusbusverkehr verringert und zugleich die breitere Erschließung des Stadtgebietes und der Sehenswürdigkeiten von Potsdam attraktiver wird.

In der gegenwärtigen Praxis durchqueren die Tourismusunternehmen mit ihren Reisebussen, meist aus Berlin kommend, ausschließlich die Stadt und fahren die verschiedenen Parkplätze der Schlösser bzw. Schlossanlagen an. Dabei erzeugen sie eine hohe Emissionsbelastung, ihr Besuch findet wirtschaftlich kaum Niederschlag in der Stadt, auch das Erlebnis der Stadt bleibt meist punktuell. Zur Lösung dieses Problems hat die Nachbarschaftsinitiative am Neuen Garten e. V., die besonders durch die Auswirkungen betroffen ist, folgende konzeptionelle Ansätze zur Diskussion gestellt:

Ausgangspunkt ist dabei, dass Stadt und Schlösserstiftung zur Zeit aufgrund des steigenden Bustourismus die Busparkplätze an den touristischen Brennpunkten

ausbauen. Diese sollen in Zukunft, umso bequemer durch Tourismusbusse angefahren und frequentiert werden können. Aber genau diese höhere Frequenz soll nach dem im Folgenden dargestellten Konzept verhindert bzw. eingeschränkt werden und zwar unter Nutzung der vorhandenen und jetzt ausgebauten Parkplätze.

Nach diesem Konzept fahren die schweren, lauten Touristenbusse keine Runden mehr durch die Stadt, sondern steuern den ersten, noch freien Parkplatz funkgesteuert an und bleiben dort ohne Gebühr stehen! Ein weiteres Ansteuern der übrigen Busparkplätze wäre zwar möglich, wäre aber mit spürbaren Gebühren verbunden: z.B. pro weiteren Parkplatz 50,00€, was bei weiteren zwei Parkplätzen 100,00€ und im Monat über tausend € zusätzliche Belastung für die Busunternehmen bedeuten kann. Um das zu vermeiden, steigen die Touristen bei dem ersten Halt ihres Busses aus, was wegen der Sehenswürdigkeit ohnehin geschehen würde und steigen nun in einen leichten, in Zukunft Elektro-Stadtbus um, der im permanenten Rundverkehr alle Potsdamer Sehenswürdigkeiten abfährt.

Die Touristen haben vorab, zusammen mit dem Ausflug nach Potsdam ein Touristenticket erworben, das es Ihnen ermöglicht als Gruppe, oder Individualisten an beliebigen Haltestellen aus, oder wieder einzusteigen. Zum Schluss wäre nach einer vorher verabredeten Zeit der Ausgangspunkt mit dem jeweiligen Touristenbus wieder erreicht, der dann auf kürzestem Weg Potsdam wieder verlässt.

Diese Rundfahrt durch das nördliche Potsdam kann durch eine "Acht" mit dem Kreuzungspunkt Potsdamer Hauptbahnhof ergänzt werden, wodurch dann die Attraktionen im Süden und Osten von Potsdam, bzw. dem Süd-Westen von Berlin erreichbar sind: Babelsberger Schloss, Filmstudios, Wannsee und Schloss Glienicke. Dieser Rundverkehr als Kreis bzw. Acht wäre auch für die S-Bahn-Touristen förderlich. Durch die Möglichkeit beliebig ein- und auszusteigen, sollen die Touristen animiert werden, sich in einem Café, oder zu einem kurzen Einkauf in der Stadt aufzuhalten. Die



Fahrer der Touristenbusse hätten in der Zwischenzeit die Möglichkeit einer Erholungspause. Die Rundfahrlinie wäre für die Potsdamer ebenfalls nutzbar.



öffentlich

**Betreff:**

Verschiebung Rückbau Breite Straße

**Einreicher:** Fraktion Die Andere

Erstellungsdatum 16.02.2012

Eingang 902:

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		
07.03.2012	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam		x

**Beschlussvorschlag:**

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der geplante Umbau der Breiten Straße wird solange ausgesetzt, bis ein tragfähiges Finanzierungskonzept für den Wiederaufbau der Garnisonkirche durch die Stiftung Garnisonkirche vorgelegt, geprüft und verbürgt ist, welches den Wiederaufbau innerhalb einer üblichen Bauzeit von maximal zwei Jahren sicherstellt.

\_\_\_\_\_  
Unterschrift

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.)

ggf. Folgeblätter beifügen

**Begründung:**

Im Rahmen der aktuellen Planung zum Aufbau der Garnisonkirche soll der Verkehrsraum in der Breiten Straße zurückgebaut werden, da der ehemalige Standort des Kirchturmes in den heutigen Straßenraum hineinragt (siehe Ds 11/SVV/0820).

Das Land Brandenburg hat bekannt gegeben, dass es keine Steuermittel für den Neubau der Kirche bereitstellen wird. Die Landeshauptstadt Potsdam darf laut geltender Beschlusslage ebenfalls keine Mittel zur Verfügung stellen. Selbst die Evangelische Landeskirche schließt Zuschüsse für den Neubau aus. Der oberste Denkmalschützer des Landes Brandenburg, Landeskonservator Karg forderte kürzlich in einem Presseinterview, dass die Sicherung von Originalen mit authentischer Bausubstanz Vorrang gegenüber der Rekonstruktion nicht mehr vorhandener Gebäude haben muss. Gegen die Verwendung von Mitteln aus dem Vermögen der Parteien und Massenorganisationen der DDR (PMO-Mittel) gibt es starken Protest aus den Opferverbänden, die diese Mittel für die maroden Gedenkorte der NS-Verfolgung wie z.B. das Vernichtungslager Klinkerwerk des KZ Sachsenhausen verwenden wollen. Bislang hat die Fördergesellschaft unseres Wissens noch nicht einmal 5% der Mittel durch Spenden eingeworben, die allein für die bauliche Errichtung des Turmes veranschlagt werden. Dabei ist angesichts der Tatsache, dass das alte Fundament sich als nicht mehr nutzbar erwiesen hat und angesichts der zu erwartenden Preissteigerungen in den nächsten Jahren eher mit einer deutlich höheren Bausumme als den bisher angenommenen 45 Mio € zu rechnen.

Die Landeshauptstadt Potsdam läuft Gefahr durch die Verengung der Breiten Straße in finanzielle Vorleistung für ein Projekt zu treten, dessen Realisierung nie in weiterer Ferne lag als heute, weil die entstehenden Kosten schneller wachsen als der Spendenstand.

Der Baubeigeordnete Klipp wies darauf hin, dass die im Haushalt eingestellten Mittel für bauliche Investitionen in das bestehende Straßennetz schon jetzt über eine Mio € unter dem tatsächlich nötigen Bedarf liegen. Daher sollten die knappen Ressourcen nicht in den Umbau intakter Straßen, sondern in dringend benötigte Sanierungsmaßnahmen gesteckt werden.



**Betreff:**

öffentlich

**Bauprogramm "Reiherbergstraße", Golm Abschnitt Kuhforter Damm bis Thomas-Müntzer-Straße (Höhe Gemeindehaus)**

Einreicher: FB Grün- und Verkehrsflächen	Erstellungsdatum	17.02.2012
	Eingang 902:	17.02.2012
		4/471

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		
07.03.2012	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam		

**Beschlussvorschlag:**

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Das Bauprogramm für die Baumaßnahme „Reiherbergstraße“ im Abschnitt zwischen Kuhforter Damm bis Thomas-Müntzer-Straße (Höhe Gemeindehaus) wird bestätigt.

Bei der Baumaßnahme handelt sich um eine beitragspflichtige Maßnahme im Sinne des Kommunalabgabengesetzes (KAG).

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.)

Ein Bauprogramm muss die räumliche Ausdehnung der Verkehrsanlage festlegen und bestimmen, wo, was und wie gebaut werden soll und zwar so konkret, dass festgestellt werden kann, ob die Anlage im Sinne des § 8 Absatz 7 Kommunalabgabengesetz endgültig hergestellt ist. Wenn beim Bau der Reiherbergstraße im o. g. Abschnitt der Gemeinde Kosten durch die Beseitigung einer Gefahrenstelle entstehen, die als beitragsfähig anzusehen sind und erst nach Erfüllung des Bauprogramms auf die Anlieger umgelegt werden sollen, ist dies rechtlich nur möglich, wenn die Anlage die abgerechnet werden soll, in einem Bauprogramm hinreichend bestimmt wird.

Für den Ausbauabschnitt der Reiherbergstraße zwischen Kuhforter Damm bis Thomas-Müntzer-Straße (Höhe Gemeindehaus) wurde die Kostenschätzung aus dem Jahr 1998 unter Berücksichtigung der aktuellen Baupreientwicklung im Tiefbau von 1998 bis 2011 hochgerechnet. Es ergibt sich ein Ausbautvolumen in Höhe von ca. 1,8 Mio. €, die jedoch im gültigen Investitionsprogramm 2011 bis auf einen Betrag von 250.000 € für das Jahr 2012 nicht enthalten sind. Diese 2012 geplanten Haushaltsmittel stehen unter dem Vorbehalt der Erzielung von Einzahlungen aus dem Verkauf der Wohnblöcke in Golm. Die Bereitstellung weiterer Haushaltsmittel stehen unter dem Vorbehalt der Aufnahme und Bestätigung folgender Investitionsprogramme.

Die umlagefähigen Kosten nach Kommunalabgabengesetz werden für die Anlieger auf der Grundlage der Straßenbaubeitragssatzung mit der Einstufung als Hauptverkehrsstraße zu ermitteln sein (die Anliegeranteile sind unterschiedlich z. B. für die Fahrbahn 30 %, die Regenentwässerung 40 % , den Gehweg 50%). Die Beitragserhebung erfolgt nach Realisierung des zu beschließenden Bauprogramms. Eine abschnittsweise Abrechnung kann nicht erfolgen, da die Abschnitte keine gleiche Kostenbelastung erfahren und es zu einer Ungleichbehandlung der Anlieger kommt.

ggf. Folgeblätter beifügen

Oberbürgermeister

Geschäftsbereich 1

Geschäftsbereich 2

Geschäftsbereich 3

Geschäftsbereich 4

## **Begründung:**

Grundlage für den Umfang des Bauprogrammes ist die im Rahmen der Eingemeindung durch den Landkreis Potsdam – Mittelmark übergebene Vorplanung aus dem Jahr 1998.

Der Zustand der Anlagen in der Hauptverkehrsstraße „Reiherbergstraße“ im Abschnitt zwischen Kuhforter Damm bis Thomas-Müntzer-Straße (Höhe Gemeindehaus) erfordert bauliche Maßnahmen. Diese wurden bereits in der vorliegenden Vorplanung aus dem Jahr 1998 des Landkreises Potsdam – Mittelmark definiert.

Mit der Eingemeindung ging die Baulast der Straße an die LHP über.

Der Ausbau ist seitens des Straßenbaulastträgers, der für die Unterhaltung und Verkehrssicherheit der Verkehrsanlagen zuständig ist, unabdingbar und wird durch das Brandenburgische Straßengesetz (BbgStrG) begründet. Entsprechend BbgStrG Abs. 1, § 10, trägt die Straßenbaubehörde als Sonderordnungsbehörde die Verantwortung, dass die Herstellung und die Unterhaltung der Straßen den Erfordernissen der Sicherheit und Ordnung genügen.

Der Zustand der Fahrbahn und der Regenentwässerung im Teilbereich der Eisenbahnüberführung zwischen Falknerstraße und Karl-Liebknecht-Straße erfordert zwingend zur weiteren Gewährleistung der Verkehrssicherheit kurzfristig vorgezogene Baumaßnahmen.

Eine Beitragserhebung im Sinne des Kommunalabgabengesetzes (KAG) erfolgt zum Zeitpunkt des Abschlusses der Baumaßnahmen des o. g. Bauprogrammes „Reiherbergstraße“ in Abhängigkeit der im Haushalt zur Verfügung stehenden Mittel. Dies wird voraussichtlich erst nach 2015 möglich. Es ist erforderlich, das Bauprogramm zum jetzigen Zeitpunkt festzulegen, da es sich bei der Maßnahme um eine beitragspflichtige Maßnahme im Sinne des Kommunalabgabengesetzes (KAG) handelt.

Zum Ausbauumfang zählen die Fahrbahn, die Nebenanlagen, Parkplätze, Beleuchtung sowie Leitungsbau einschließlich Regenentwässerung.

Zur Gewährleistung der Vorflut für die Regenentwässerung war es bereits im Zuge des Ausbaus der Karl-Liebknecht-Straße erforderlich, Regenwasserteilanlagen für die Reiherbergstraße zu errichten.

Die dem Bauprogramm als Grundlage dienende Vorplanung aus dem Jahr 1998 wird anhand der aktuell geltenden Regelwerke in den technischen Rahmenbedingungen aktualisiert und dient als weitere Planungsgrundlage.

Anlagen:

Anlage 1: - Übersichtsplan Bauprogramm

Anlage 2: - Lageplan Teilbereich Karl-Liebkecht-Straße bis Falknerstraße

Demografietabelle

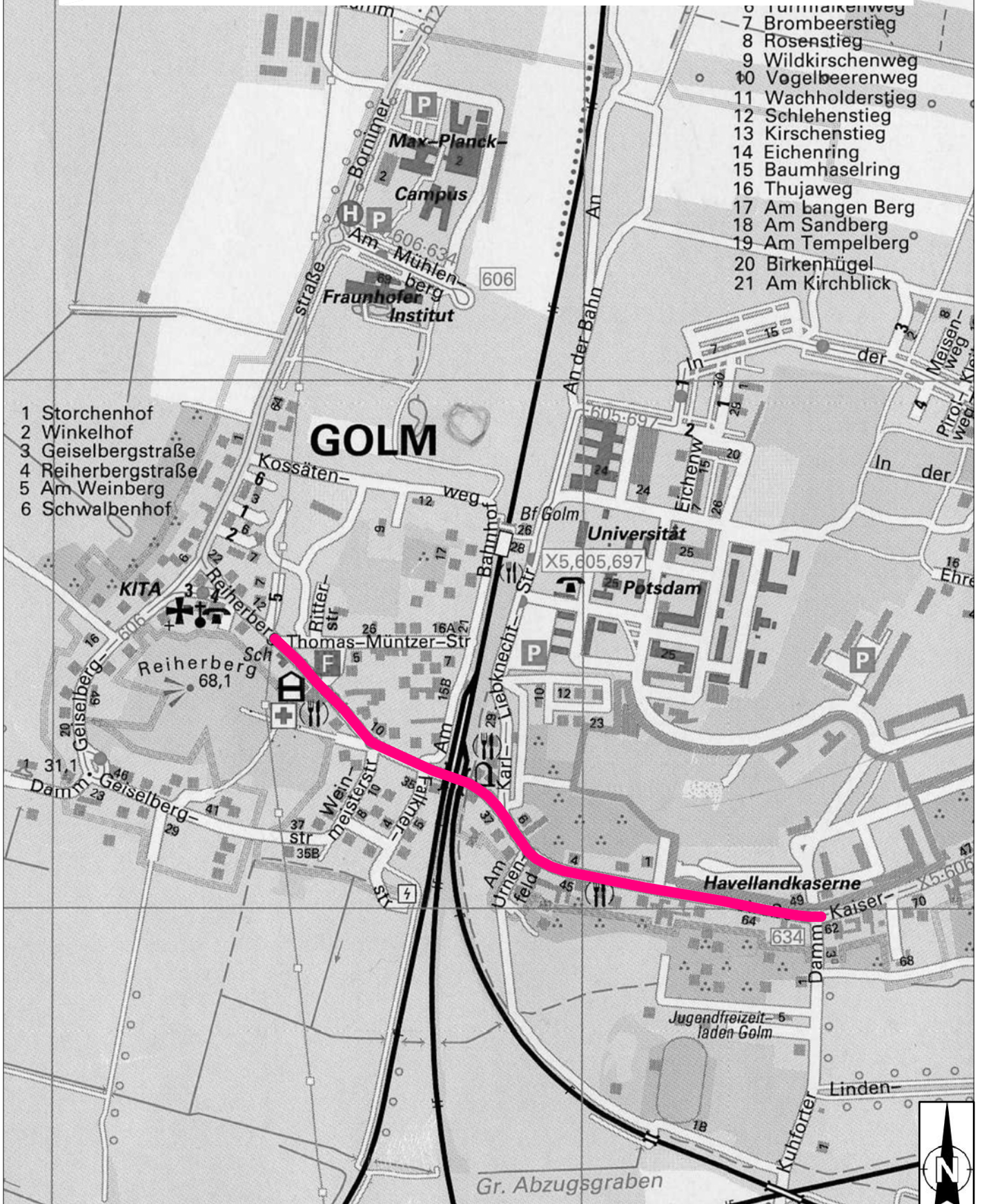


# BAUPROGRAMM "REIHERBERGSTRASSE" IN GOLM

Abschnitt Kuhforter Damm bis Thomas-Müntzer-Straße (Höhe Gemeindehaus)

## ÜBERSICHTSPLAN

Anlage 1







### 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	<b>Wirkungsindex Demografie</b>	<b>Bewertung Demografie-relevanz</b>
0	0	0	0	0	<b>0</b>	<b>keine</b>



**Betreff:**

öffentlich

**Gewerbeflächensicherung**

Einreicher: Bereich Wirtschaftsförderung

Erstellungsdatum 21.02.2012

Eingang 902: 21.02.2012

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		
07.03.2012	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam		

**Beschlussvorschlag:**

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Gewerbeflächensicherungskonzept (GSK) (Anlage 1)

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.)

Die zur Entscheidung vorliegende Beschlussvorlage hat keine unmittelbaren finanziellen Auswirkungen für die Landeshauptstadt Potsdam.

Finanzielle Auswirkungen für die Landeshauptstadt Potsdam, die sich in der Folgezeit durch die erforderliche Aktivierung von gewerblichen Potenzialflächen ergeben - beispielsweise im Rahmen der Bauleitplanung – werden dann im konkreten Fall dargestellt.

ggf. Folgeblätter beifügen

Oberbürgermeister

Geschäftsbereich 1

Geschäftsbereich 2

Geschäftsbereich 3

Geschäftsbereich 4

## Berechnungstabelle Demografieprüfung:

(Doppelklick auf die Tabelle und 2. Zeile je Spalte 0 Punkte (keine) bis 3 Punkte (sehr hohe Wirkung) vergeben.)

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	<b>Wirkungsindex Demografie</b>	<b>Bewertung Demografie-relevanz</b>
					<b>0</b>	<b>keine</b>

## Gliederung der Beschlussvorlage:

In den Unterlagen, die in der Originalvorlage den Mitgliedern der beteiligten Fachausschüsse vorliegen, sind als Anlage enthalten:

„Gewerblichensicherungskonzept (GSK)“ (Anlage 1) (Seite 1-11)  
einschließlich Anhang:

- Tabelle I „Gewerbliche Potenzialflächen 2020 (P 20-Flächen) nach Gebieten“ (Seite 1-5)
- Tabelle II „Gewerbliche Potenzialflächen 2020 (P 20-Flächen) nach Standorttypen“ (Seite 1-5)
- Plan 1 (Nord) „Gewerbliche Potenzialflächen 2020 (P 20-Flächen)“
- Plan 2 (Süd) „Gewerbliche Potenzialflächen 2020 (P 20-Flächen)“

## Hinweis:

Die ebenfalls beiliegende „Richtlinie zur Sicherung der Gewerblichen Potenzialflächen der Landeshauptstadt Potsdam“ (Seite 1-3) (Anlage 2) wird durch den Oberbürgermeister in Kraft gesetzt.

## Begründung:

Am 26.01.2011 beschloss die Stadtverordnetenversammlung in ihrer 28. öffentlichen Sitzung, dass durch die Stadtverwaltung das „Flächensicherungskonzept Gewerbliche Bauflächen“ zu erarbeiten und vorzulegen ist (Vorlage 10/SVV/0952, Nr.2, Stadtentwicklungskonzept Gewerbe (STEK Gewerbe)).

Danach galt es für die Verwaltung, „(...) den zu sichernden Kernbestand von Flächen, die gewerblich genutzt werden, als Gewerbeflächen brachgefallen sind und als Gewerbeflächen im Flächennutzungsplan und in den Bebauungsplänen ausgewiesen sind, in einem Flächensicherungskonzept Gewerbliche Bauflächen zu erfassen“.

Gleichzeitig sollte „(...) ein Verfahren entwickelt und vorgeschlagen werden, das im Falle künftig erforderlicher Umnutzungen einen Interessenausgleich vorsieht, der allen Aspekten der Stadtentwicklung gerecht wird, auch der wirtschaftlichen Entwicklung, und von den betroffenen Verwaltungsstrukturen gemeinsam getragen wird“. (Vorlage 10/SVV/0952, Stadtentwicklungskonzept Gewerbe (STEK Gewerbe), Begründung, S. 4)

Die große Zahl zu prüfender Standorte und die inhaltliche Komplexität der Thematik erforderten umfangreiche Vorarbeiten und fachliche Abstimmungen. Der Stadtverordnetenversammlung wurde bereits in der Sitzung am 02.11.2011 in der Mitteilungsvorlage „Flächensicherungskonzept Gewerbliche Bauflächen“ (DS Nr. 11/SVV/0721) der Stand der Klärungen berichtet und die Beschlussvorlage zur Stadtverordnetenversammlung im März 2012 angekündigt.



## **Zusammenfassung:**

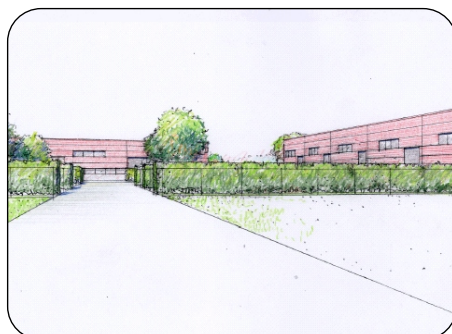
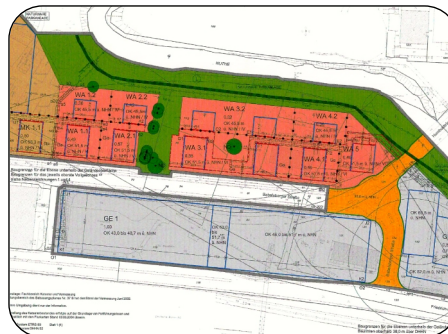
Mit dem vorliegenden Gewerbeflächensicherungskonzept und den darin empfohlenen Maßnahmen werden zunächst vor allem Vorkehrungen zur Sicherung der unverzichtbaren Substanz Gewerblicher Potenzialflächen getroffen.

Von entscheidender Bedeutung dabei ist die Anwendung der „Richtlinie zur Sicherung der Gewerblichen Potenzialflächen der Landeshauptstadt Potsdam“. Sie soll dazu beitragen, dass Entscheidungen, die Gewerbliche Potenzialflächen betreffen, ausgehend von ihrer Komplexität, im Geist einer ressortübergreifenden Gesamtverantwortung unter Berücksichtigung des gesamten Fachwissens der Verwaltung und aller Aspekte einer ausgewogenen Stadtentwicklung getroffen werden. Einseitige Entscheidungen, die Zielkonflikte zur Folge haben oder verschärfen, sollen dadurch ausgeschlossen werden.

Auf der Grundlage dieses Verständnisses und einer entsprechenden Verwaltungspraxis können dann schrittweise standortbezogene Aktivierungsmaßnahmen in Angriff genommen werden. Die planungsrechtliche Sicherung von P 20-Flächen, die sich in der „Prioritätenliste der Verbindlichen Bauleitplanung“ widerspiegelt, ist gewissermaßen der Einstieg in ein neues Kapitel der aktiven Gewerbeflächenpolitik mit dem Ziel, langfristig eine erfolgreiche und nachhaltige Stadtentwicklung aus gewerblicher und fiskalischer Sicht zu gewährleisten.



## Gewerbeflächensicherungskonzept (GSK)



## Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung.....	2
2.	Beschlussgrundlage und -umsetzung .....	2
3.	Gewerbeflächenbedarf – Stadtentwicklungskonzept Gewerbe (STEK Gewerbe).....	3
3.1	Bedarfsprognose .....	3
3.2	Abgleich zwischen Flächenbedarfsprognose und Flächenangebot .....	4
3.3	Flächenentwicklung .....	5
4.	Gewerbeflächensicherungskonzept (GSK) .....	6
4.1	Flächen.....	6
4.1.1	Bewertung der Gewerbeflächenpotenziale.....	6
4.1.2	Gewerbliche Potenzialflächen 2020 (P 20-Flächen).....	9
4.2	Anforderungen zur planungsrechtlichen Sicherung.....	9
4.3	Sicherung der P 20- Flächen – Richtlinie .....	10
4.4	Monitoring - Jahresbilanz .....	10
4.5	Ausblick .....	11
5.	Resümee .....	11

## Anhang

Tab. I Gewerbliche Potenzialflächen 2020 (P 20-Flächen) nach Gebieten (Seite 1-5)

Tab. II Gewerbliche Potenzialflächen 2020 (P 20-Flächen) nach Standorttypen (Seite 1-5)

Plan 1 (Nord) Gewerbliche Potenzialflächen 2020 (P 20-Flächen)

Plan 2 (Süd) Gewerbliche Potenzialflächen 2020 (P 20-Flächen)

## 1. Einleitung

Die Attraktivität und Zukunftsfähigkeit einer Stadt wie Potsdam wird maßgeblich von ihrer Wirtschaftskraft bestimmt. Dazu gehören erfolgreiche Unternehmen, die nur mit guten Standortbedingungen – z.B. mit nachfragegerechten Gewerbeflächenangeboten - durch Ansiedlung und Gründung gewonnen und gebunden werden können. Sie schaffen die gewünschten Beschäftigungsangebote, die privaten und öffentlichen Haushalten Einkommen und steuerliche Einnahmen sichern und soziale Transferleistungen in Grenzen halten. Wohlstand entsteht nur dort, wo gearbeitet werden kann, wo es die belebende Kraft der Wirtschaft gibt! Dort zieht es auch die Menschen hin, wie die aktuelle Wanderungsanalyse zeigt.<sup>1</sup> Ein intakter, attraktiver Wirtschaftsstandort und regionaler Arbeitsmarkt ist daher für die Landeshauptstadt Potsdam von elementarer Bedeutung. In erster Linie ist es dieser Faktor, der die notwendigen und entscheidenden Voraussetzungen schafft, damit die Landeshauptstadt weiterhin ihre volle und autonome Handlungsfähigkeit behauptet, mit Blick auf die finanzielle Eigenverantwortung, Sicherung der Daseinsvorsorge und eine funktionierende Infrastruktur.

Einnahmen auf der Ertragsseite im doppelten Haushalt, die allein aus wirtschaftlichen Aktivitäten resultieren, sind zusammen mit den Schlüsselzuweisungen die finanzielle Lebensader der Landeshauptstadt. 45 Mio. EUR aus der Gewerbesteuer (netto) und 36 Mio. EUR beim Gemeindeanteil an der Einkommenssteuer in 2010 (vorläufiges Ergebnis) sind ein Beleg dafür. 2011 verzeichnete die Stadt bis zum dritten Quartal Einnahmen aus der Gewerbesteuer (netto) von rd. 31 Mio. EUR. Beim Einkommenssteueranteil wurden zu diesem Zeitpunkt Einnahmen in Höhe von rd. 21 Mio. EUR erzielt.<sup>2</sup> Bis 2015 geht die Landeshauptstadt von einer stetigen Steigerung dieser Einnahmen aus.<sup>3</sup>

Ein wesentliches Fundament zur nachhaltigen Sicherung und Verstetigung dieser Entwicklung und damit auch für die Zukunft der Landeshauptstadt Potsdam ist eine an den Erfordernissen orientierte und langfristig ausgerichtete Gewerbeflächenpolitik. Sie ist ein wichtiger Schlüssel zur Verbesserung der Wettbewerbsposition Potsdams im nationalen Ranking. Das vorliegende „Gewerbeflächensicherungskonzept (GSK)“ mit den darin beschriebenen Maßnahmen und Orientierungen greift diese Feststellungen auf.

## 2. Beschlussgrundlage und -umsetzung

Am 26.01.2011 beschloss die Stadtverordnetenversammlung in ihrer 28. öffentlichen Sitzung, dass durch die Stadtverwaltung das „Flächensicherungskonzept Gewerbliche Bauflächen“ zu erarbeiten und vorzulegen ist.<sup>4</sup>

Eine erfolgreiche Gewerbeflächenpolitik in der Landeshauptstadt Potsdam, die den Anforderungen einer wachsenden Stadt gerecht wird, kann nur gemeinschaftlich gelingen, d.h. durch enge Kooperation sowohl innerhalb der Verwaltung als auch durch Vereinbarung eines gemeinsamen Handlungsrahmens zwischen Verwaltung und Politik. Dementsprechend konstituierte sich in der Stadtverwaltung unter Leitung der Wirtschaftsförderung (903) am 03.05.2011 das Projektteam „Gewerbeflächensicherungskonzept“. In der Folgezeit erarbeitete das Team geschäftsbereichsübergreifend das vorliegende „Gewerbeflächensicherungskonzept (GSK)“. Im Projektteam vertreten sind mit dem Bereich Wirtschaftsförderung (903) der Bereich Umwelt und Natur (387) und der Fachbereich Stadtplanung-Stadterneuerung (46) mit den Bereichen Stadtentwicklung-

<sup>1</sup> Vgl.: Regio Kontext, Wanderungsmotivumfrage für die Landeshauptstadt Potsdam, Herausgeber Landeshauptstadt Potsdam, 30.11.2010, S. 14.

<sup>2</sup> Vgl.: Landeshauptstadt Potsdam, Quartal im Blick, Potsdam in Zahlen, IV/2011.

<sup>3</sup> Vgl.: Landeshauptstadt Potsdam, Haushaltssicherungskonzept 2011 – 2015, S.10.

<sup>4</sup> Beschluss „Stadtentwicklungskonzept Gewerbe (STEK Gewerbe)“, DS-Nr. 10/SVV/0952, lfd. Nr.2.

Verkehrsentwicklung (461), Bauleitplanung (462), Planungsrecht (463) und Stadterneuerung (466).

Ausgangspunkt und Grundlage aller Überlegungen und erarbeiteten Vorschläge zum „Gewerbeflächensicherungskonzept (GSK)“ ist das „Stadtentwicklungskonzept Gewerbe für die Landeshauptstadt Potsdam (STEK Gewerbe)“. Wesentliche Erkenntnisse aus dem STEK Gewerbe zur Quantifizierung und Qualifizierung des prognostizierten Gewerbeflächenbedarfes sind unter Punkt 3. zusammengefasst. Schlussfolgerungen und erste Maßnahmen zur Gewerbeflächensicherung mit dem Ziel, den Gewerbeflächenbedarf zur langfristigen Sicherung der wirtschaftlichen Entwicklung sind unter Punkt 4. beschrieben.

### **3. Gewerbeflächenbedarf – Stadtentwicklungskonzept Gewerbe (STEK Gewerbe)**

Im Oktober 2010 wurde das „Stadtentwicklungskonzept Gewerbe für die Landeshauptstadt Potsdam“ vorgelegt.<sup>5</sup> Es vertieft den Flächennutzungsplan sektoral und konkretisiert die dort beschriebenen Leitsätze zur wirtschaftlichen Entwicklung und ist als eine langfristig angelegte Handlungsgrundlage zur Gewerbeflächenpolitik der Landeshauptstadt anzusehen. Die Konzepterarbeitung erfolgte durch das Deutschen Institut für Urbanistik gemeinsam mit dem Büro Spath und Nagel und wurde von den Bereichen Wirtschaftsförderung und Stadtentwicklung-Verkehrsplanung fachlich begleitet.

#### **3.1 Bedarfsprognose**

Im Rahmen der Erarbeitung des STEK Gewerbe berechneten die Gutachter mit einem Modell (TBS-GIFPRO trendbasierte, standortspezifische Gewerbe- und Industrieflächenbedarfsprognose) den Gewerbeflächenbedarf in der Landeshauptstadt Potsdam für den Prognosezeitraum 2008 bis 2020. Ausgangspunkt der Berechnungen sind 73.493 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Jahr 2008. Davon beanspruchen 21.583 Beschäftigte, nach Wirtschaftsgruppen differenziert berechnet, Gewerbeflächen. Unter Berücksichtigung von Struktur- und Standortkomponenten wurde weiter ermittelt, dass bis 2020 die Zahl der Beschäftigten, die Gewerbeflächen beanspruchen, insgesamt um 5.909 Personen wächst. In Anwendung von Flächenkennziffern für die einzelnen Wirtschaftsgruppen geht dieser Beschäftigungszuwachs einher mit einem zusätzlichen Flächenbedarf von insgesamt 67,4 ha bis 2020. Die Gutachter berücksichtigten außerdem, dass im Prognosezeitraum auch Gewerbeflächen durch Schrumpfungen, Schließungen und Verlagerungen frei werden. Mit branchendifferenzierten Wiederverwertungsquoten wurde eingeschätzt, dass bis 2020 insgesamt 28,1 ha frei gewordene Gewerbeflächen wiederverwendet werden können. Das führt im Ergebnis bis 2020 zu einem effektiven Flächenneubedarf von 39,3 ha. Um Unterschiede und Überschneidungen bei den Standortbedingungen, die für die einzelnen Wirtschaftsgruppen zu erfüllen sind, berücksichtigen zu können, wurden Standorttypen definiert. So war es möglich, den Flächenbedarf bis 2020 vier Standorttypen zuzuordnen (siehe Tabelle1).

---

<sup>5</sup> <http://www.potsdam.de/cms/beitrag/10070865/1016249/>

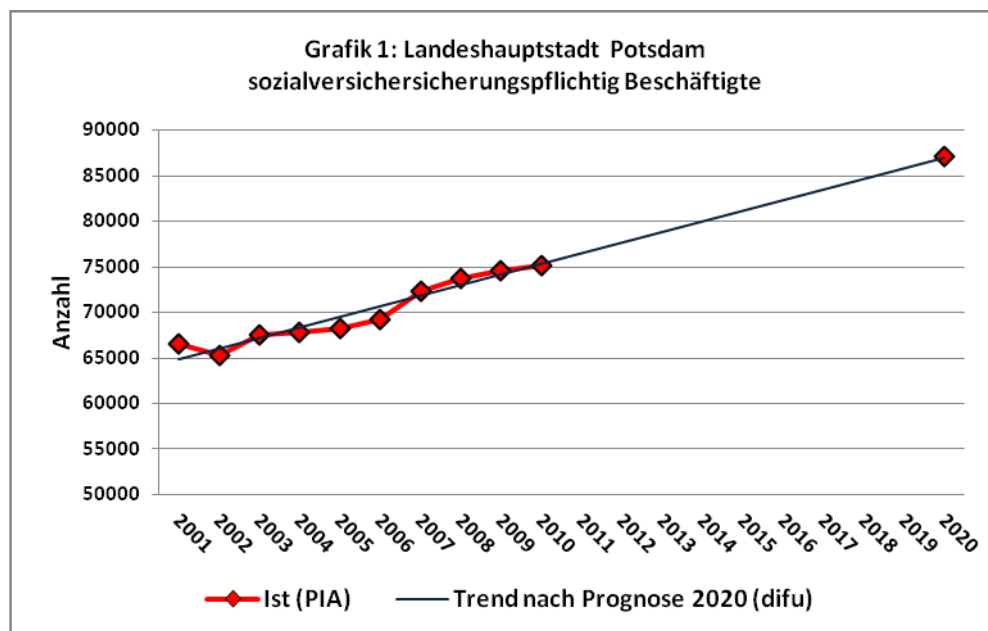
**Tabelle 1: Landeshauptstadt Potsdam, Flächenbedarf und Flächenwiederverwertung bis 2020**

Standorttyp	Zusätzlicher Flächenbedarf	Wiedernutzbare Flächen	Effektiver Flächenneubedarf
	(ha)		
Einfaches Gewerbegebiet, Logistikstandort	9,3	15,4	-6,1
Höherwertiges Gewerbegebiet, Gewerbepark	45,2	9,8	35,4
Standort mit besonderer Eignung für produzierendes Handwerk	1,8	1,5	0,3
Wissenschafts-, Technologiestandort (auch Medien)	11,1	1,5	9,6
<b>Gesamt</b>	<b>67,4</b>	<b>28,2</b>	<b>39,2</b>

Darüber hinaus empfehlen die Gutachter, zusätzlich zum prognostizierten Bedarf „Flexibilisierungsreserven“ vorzusehen, um beim Ausfall von Flächen handlungsfähig zu bleiben.

Die Berechnungsergebnisse der Modellannahmen (Anteil der Beschäftigten die Gewerbeflächen beanspruchen, Flächenkennziffern nach Wirtschaftsgruppen) liegen trotz Generalisierung sehr nah am 2008 eingeschätzten Umfang der belegten Gewerbeflächen: Modell (2008) = 252,3 ha; FNP (2008) = 234 ha gewerbliche Flächen in Nutzung (siehe Begründung zum Flächennutzungsplan (FNP) 2008).

Auch die tatsächliche Entwicklung der Beschäftigtenzahlen in den ersten zwei Jahren nach der Untersuchung bestätigen die Prognosen zur Beschäftigtenentwicklung, der Basis der Gewerbeflächenbedarfsermittlung (siehe Grafik 1).<sup>6</sup>



### 3.2 Abgleich zwischen Flächenbedarfsprognose und Flächenangebot

Entscheidend für die Beurteilung des prognostizierten Flächenbedarfs ist die Gegenüberstellung von Angebot und Nachfrage. Erst durch die Begutachtung des Flächenangebotes werden die notwendigen Erkenntnisse gewonnen, die Einschätzungen erlauben, in welchem Umfang frei gewordene und theoretisch wiedernutzbare Flächen wirklich zur Bedarfssicherung in Frage kommen.

<sup>6</sup> Vgl.: Stadtentwicklungskonzept Gewerbe für die Landeshauptstadt Potsdam (STEK Gewerbe), April 2010, S. 47-56.



Zur Einschätzung der Angebotssituation wurde eine Flächenkulisse von 273 ha geprüft. Davon sind 181 ha im Flächennutzungsplan (FNP) als Gewerbeflächen dargestellt. Bei 44 ha handelt es sich um gemischte Bauflächen und bei 48 ha um Sonderbauflächen. Dieses zunächst komfortabel erscheinende Flächenvolumen ist allerdings häufig mit erheblichen Aktivierungshemmnissen behaftet. Es gibt nahezu keine Fläche, die frei von Aktivierungshemmnissen dem Markt zur Verfügung steht. Knapp 80 Prozent der Flächen weisen hohe und mittlere Aktivierungshemmnisse auf. Mit geringeren Aktivierungshemmnissen wurde lediglich ein Flächenvolumen von rd. 38 ha identifiziert. Kurz skizziert, ist für die vier definierten Standorttypen folgende Situation zu konstatieren:

- Standorttyp „höherwertiges Gewerbegebiet, Gewerbepark“  
Die Flächenangebote in diesem Segment sind signifikant unzureichend, um die Nachfrage zeitnah bedienen zu können. Alarmierend ist dabei, dass die Wirtschaftsgruppe „wirtschaftsnahe und sonstige Dienstleistungen“, auf die allein zwei Drittel des zusätzlichen Flächenbedarfes entfallen, besonders betroffen ist, weil hier der Großteil des Beschäftigungswachstums im Prognosezeitraum erwartet wird.
- Standorttyp „einfaches Gewerbegebiet / Logistikstandort“  
Für diesen Standorttyp ist festzustellen, dass es im Stadtgebiet überhaupt keine Flächen mit geringen Aktivierungshemmnissen gibt. Besonders betroffen sind die Wirtschaftsgruppen „einfaches (emissionsintensives) verarbeitendes Gewerbe und Baugewerbe“, so dass selbst kleinste Erweiterungen und Verlagerungen sowie Neuansiedlungen, die auch mit den besten Prognosen nicht auszuschließen sind, nicht bedient werden können.
- Standorttyp „produzierendes Handwerk“  
Auch hier ist die Ausgangslage problematisch, weil es im Stadtgebiet aktuell keine Bedarfs- und nachfragegerechten Flächenangebote in dieser Kategorie für die entsprechenden Wirtschaftsgruppen gibt.
- Standorttyp „Wissenschafts-, Technologie- und Medienstandorte“  
Ebenfalls gravierend ist die Situation in diesem Bereich. Gestützt wird die Einschätzung durch gewonnene Erkenntnisse aus speziellen Untersuchungen für die Branchenkompetenzfelder Medien und Life Science in den räumlichen Schwerpunkten Babelsberg und Golm, die zeigen, dass es bereits spürbare Flächendefizite gibt. Ein Grund dafür sind die sehr spezifische Standortanforderungen der Nachfrager, die häufig zu einem Missverhältnis von Angebot und Nachfrage führen, weil der Wirtschaftsgruppe „Forschung, Entwicklung und Medien“ an den „richtigen“ Standorten bereits heute Flächen mit den „richtigen“ Eigenschaften nur sehr unzureichend angeboten werden können.<sup>7</sup>

### 3.3 Flächenentwicklung

Der Abgleich von Angebot und Bedarfsprognose verdeutlicht das Dilemma der Knappheit an zeitnah verfügbaren Flächenangeboten in der Stadt für spezifische Nachfragergruppen. Im Rahmen der Stadtentwicklung und Wirtschaftsförderung ist es daher wichtig, Flächenangebote zu unterbreiten, die in quantitativer, qualitativer und zeitlicher Hinsicht den unternehmerischen Anforderungen entsprechen. Vor diesem Hintergrund haben die Gutachter Potenziale in Gestalt von frei werdenden bzw. bereit stehenden Gewerbeflächen benannt, die prioritär aktiviert werden müssen, um bis 2020 den prognostizierten zusätzlichen Flächenbedarf sichern zu können (Tabelle 2).<sup>8</sup>

<sup>7</sup> Vgl.: STEK Gewerbe, S. 59 – 77.

<sup>8</sup> Vgl.: STEK Gewerbe, S. 116 - 144.

Tabelle 2:

**Landeshauptstadt Potsdam, Gewerbeflächenpotenziale die gesichert und aktiviert werden müssen zur Sicherung des zusätzlichen Flächenbedarfes im Prognosezeitraum bis 2020**

Standorttyp	Zusätzlicher Flächenbedarf	Potenzialflächen Prioritätsstufe 1 <sup>9</sup>	Potenzialflächen Prioritätsstufe 2 <sup>10</sup>
	(ha)		
Einfaches Gewerbegebiet, Logistikstandort	9,3	9,8	10,9
Höherwertiges Gewerbegebiet, Gewerbepark	45,2	22,9	24,0
Standort mit besonderer Eignung für produzierendes Handwerk	1,8	k.A.	k.A.
Wissenschafts-, Technologiestandort (auch Medien)	11,1	19,4	0
<b>Gesamt</b>	<b>67,4</b>	<b>52,1</b>	<b>34,9</b>
		<b>87,0</b>	

#### 4. Gewerbeflächensicherungskonzept (GSK)

Aus der dargestellten Situation resultiert die Anforderung, „(...) den zu sichernden Kernbestand von Flächen, die gewerblich genutzt werden, als Gewerbeflächen brachgefallen sind und als Gewerbeflächen im Flächennutzungsplan und in den Bebauungsplänen ausgewiesen sind, in einem Flächensicherungskonzept Gewerbliche Bauflächen zu erfassen“. Diese Vorgehensweise bestätigte die Stadtverordnetenversammlung ausdrücklich. Gleichzeitig sollte „(...) ein Verfahren entwickelt und vorgeschlagen werden, das im Falle künftig erforderlicher Umnutzungen einen Interessenausgleich vorsieht, der allen Aspekten der Stadtentwicklung gerecht wird, auch der wirtschaftlichen Entwicklung, und von den betroffenen Verwaltungsstrukturen gemeinsam getragen wird“. Auch dies ist von der Stadtverordnetenversammlung bestätigt worden.<sup>11</sup>

##### 4.1 Flächen

###### 4.1.1 Bewertung der Gewerbeflächenpotenziale

Die Erarbeitung des Gewerbeflächensicherungskonzeptes erforderte zunächst eine nochmalige umfassende Bewertung und Prüfung der 2009 identifizierten und im STEK Gewerbe dargestellten Gewerbeflächenpotenziale (siehe Punkt 3.3, Tabelle 2). Notwendig war die erneute Bewertung, um eingetretene Veränderungen in den vergangenen zwei Jahren zu berücksichtigen. Zudem musste die Eignung und Aktivierbarkeit der Flächenpotenziale aus der Sicht der beteiligten Bereiche der Verwaltung und bezogen auf die Anforderungen der Unternehmen einer kritischen Beurteilung unterzogen werden.

Im Mittelpunkt der Prüfung stand folgender Fragenkatalog:

###### 1. Verfügbarkeit:

- Ist die Fläche für eine gewerbliche Entwicklung noch verfügbar?
- Wurde die Fläche zwischenzeitlich einer gewerblichen oder anderen Nutzung zugeführt?

<sup>9</sup> Prioritätsstufe 1: Sollen mindestens die Hälfte des für die jeweiligen Flächentyp prognostizierten Flächenbedarf (zuzüglich einer Flexibilisierungsreserve) und zugleich auch die wesentlichen räumlichen Schwerpunkte der Nachfrage abdecken.

<sup>10</sup> Prioritätsstufe 2: Umfassen die zur rechnerischen Abdeckung des weiteren Bedarfs empfohlenen Flächen.

<sup>11</sup> Beschluss der 28. Öffentlichen Sitzung der Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam am 26.01.2011, Stadtentwicklungskonzept Gewerbe (STEK Gewerbe), Drucksache 10/SVV/0952, Begründung, S. 4.

- Gab es Entscheidungen zur Umnutzung, z.B. im Plan- oder im Baugenehmigungsverfahren?
- 2. Flächengröße
- 3. Eignung:
  - Für welche Standorttypen und Nutzergruppen ist die Fläche geeignet?
- 4. Planungsrechtliche Rahmenbedingungen:
  - Regeln ggf. Festsetzungen in Bebauungsplänen Art und Maß der Nutzung, Bauweise, Beschränkungen, Vorgaben usw.?
- 5. Welche bestehende oder zu erwartende Konflikte sind zu beachten?
- 6. Aktivierungshemmnisse:
  - Worin bestehen sie? (Eigentümerinteressen, Nutzungs- bzw. Preisvorstellungen des Eigentümers, Erschließung, Planungsrecht, Sonstige)
- 7. Nächste Schritte und Maßnahmen

Geprüft wurden rd. 100 gewerbliche Potenzialflächen. Dies erfolgte geschäftsbereichsübergreifend im engen Zusammenwirken der beteiligten Bereiche im „Projektteam Gewerbeflächensicherungskonzept“ (siehe auch Punkt 2.).

Die dabei festgestellten Veränderungen, die seit 2009 eingetreten sind und zu einer Reduzierung des zu beurteilenden Gewerbeflächenpotenzials führten, sind in den weiteren Betrachtungen zu berücksichtigen:

Insgesamt 8 Flächen mit einer Größe von 2,6 ha wurden bis Ende 2011 für eine gewerbliche Nutzung<sup>12</sup> bereits in Anspruch genommen:

- Nedlitzer Straße/ Peter-Huchel-Straße Süd	0,5 ha	Gh
- Westlich Weidendamm	0,3 ha	H
- Gartenstraße 38-40	0,4 ha	Gh
- Nördliche Fritz-Zubeil-Str./westlicher Mitteldamm	0,1 ha	Gh
- Restfläche Einfahrt Betriebshof	0,2 ha	Gh
- GiP G3 Gewerbehof Phase 3	0,2 ha	Gh, H
- GiP G4 (Südrand)	0,8 ha	Gh, Handel
- Kirchsteigfeld Ost/ Autobahn	0,1 ha	Gh

Folgende Flächen in einer Größenordnung von 3,2 ha, 2009 noch als Potenziale eingeordnet, werden mittlerweile von den dort ansässigen Unternehmen für betriebliche Zwecke genutzt:

- Teilfläche Gewerbezentrum Fahrland	1,0 ha	Ge
- Sternstraße	0,6 ha	Gh
- August-Bebel-Straße Mitte, Parkplatz Studios	0,4 ha	M
- Michendorfer Chaussee 8-12 (Telekom, Nord)	1,2 ha	Gh

Zwischen 2009 und 2011 erfolgten im Zusammenhang mit Bebauungsplanänderungen diverse Entscheidungen zur Umnutzung gewerblicher Bauflächen zugunsten anderer Nutzungen, insbesondere Wohnen, bzw. sind noch im Verfahren:

- Nedlitzer Straße/ Peter-Huchel-Straße Nord	0,3 ha	SO Handel
- Am Schragen Ostseite	0,7 ha	WA
- Ruinenbergkaserne Nord	0,3 ha	MI
- Speicherstadt (gewerbliche Fläche anteilig berechnet)	1,5 ha	MI
- Babelsberger Straße Süd	0,4 ha	WA

Weiterhin wurde festgestellt, dass einzelne Standorte entgegen ersten Einschätzungen auf Grund ihrer konkreten Rahmenbedingungen für eine gewerbliche Nutzung als nicht geeignet bzw. aktivierbar anzusehen sind (Beispiele: Gut Satzkorn, Wasserschutzpolizei, Waldfläche Kirchsteigfeld-Süd). Das Gesamtvolumen dieser Flächen beträgt etwa 7 ha.

<sup>12</sup> Gh: höherwertiges Gewerbe; H: Handwerk; Handel; Ge: einfaches Gewerbe; M: Medien;

Im ersten Schritt der Bewertung der Gewerbeflächenpotenziale im Rahmen der Arbeit am Gewerbeflächensicherungskonzept wurden Flächen für eine gewerbliche Nutzung von insgesamt rd. 198 ha identifiziert und im „Projektteam Gewerbeflächensicherungskonzept“ diskutiert.

Zu rd. 60 Flächen mit rd. 160 ha konnte dabei Konsens hinsichtlich der Sicherung für eine gewerbliche Nutzung erzielt werden. Zu den weiteren Standorten (z.B. Kaserne Kramnitz) ist die Diskussion hinsichtlich einer gewerblichen Nutzung von Teilflächen fortzuführen.

Auch bei der weiteren Entwicklung der Potsdamer Innenstadt wird die gewerbliche Nutzung – im Dienstleistungsbereich - eine wichtige Rolle spielen.

In einem weiteren Schritt wurden die Aktivierungshemmnisse für eine gewerbliche Nutzung dieser Flächen standortkonkret benannt und bewertet. Bei etwa einem Viertel der 60 „Konsens-Standorte“ wurden die Aktivierungshemmnisse als hoch eingeschätzt. Das sind: insbesondere Vermarktungsinteressen des Eigentümers in Richtung einer höherwertigen Nutzung (z.B. Wohnnutzung), die Vermarktung/der Verkauf des betreffenden Standortes nur als Gesamtfläche, die Preiserwartungen, aber auch vorhandene Altlasten oder die fehlende Erschließung. Für 40 Flächen mit einer Gesamtgröße von 82,8 ha ist von mittleren bzw. geringen Aktivierungshemmnissen auszugehen. Lediglich 9 Flächen mit insgesamt 8,2 ha in dieser Kategorie weisen geringe Aktivierungshemmnisse auf.

Die Eignung dieser Flächen verglichen mit dem gemäß STEK Gewerbe prognostizierten zusätzlichen Flächenbedarf ergibt folgendes Bild (Tabelle 3):

**Tabelle 3:**  
**Landeshauptstadt Potsdam, Ergebnis: Bewertung Gewerbeflächenpotenziale**

Standorttyp	Zusätzlicher Flächenbedarf 2020	kurz u. mittelfristig verfüg.-u. aktivierbar geringe o. mittlere Aktivierungshemmnisse <sup>13</sup>	davon mit geringe Aktivierungshemmnissen
		(ha)	
Einfaches Gewerbegebiet, Logistikstandort	9,3	17,0	(0,4)
<b>Höherwertiges Gewerbegebiet, Gewerbepark</b>	<b>45,2</b>	<b>36,7</b>	<b>(3,2)</b>
Standort mit besonderer Eignung für produzierendes Handwerk	1,8	5,3	(1,0)
Wissenschafts-, Technologiestandort (auch Medien)	11,1	23,8	(3,6)
<b>Gesamt</b>	<b>67,4</b>	<b>82,8</b>	<b>(8,2)</b>

Wie bereits unter Punkt 3.2 dargelegt, müssen diese Flächen bzw. Standorte gesichert werden, um den bis 2020 prognostizierten Gewerbeflächenbedarf zu decken. Dies gilt insbesondere für die Standorttypen „höherwertiges Gewerbegebiet/Gewerbepark“ und „Wissenschafts-, Technologiestandort (auch Medien)“.

Darüber hinaus ist es zwingend erforderlich, auch den Standort Michendorfer Chaussee (das ehemalige „SAGO-Gelände“) als Vorhaltestandort für eine gewerbliche Großansiedlung zu sichern, obgleich eine derartige Ansiedlung bei der Prognose des Flächenbedarfs nicht berücksichtigt wurde.

Langfristig ist das gesamte untersuchte Gewerbeflächenpotenzial für eine gewerbliche Nutzung zu sichern und schrittweise zu aktivieren, um auch nach 2020 eine stabile, wachstumsorientierte wirtschaftliche Entwicklung gewährleisten zu können.

<sup>13</sup> Die standortbezogen ermittelten Aktivierungshemmnisse wurden jeweils zusammengefasst beurteilt nach einer dreistufigen Skala geringe / mittlere / hohe.

#### 4.1.2 Gewerbliche Potenzialflächen 2020 (P 20-Flächen)

Aus dem Pool der bewerteten Gewerbeflächenpotenziale (siehe Punkt 4.1.1) konnten, wie in Tabelle 3 ausgewiesen, Flächen sondiert werden, die mit ihrem besonders hohen Nutzungspotenzial für die Entwicklung des Wirtschaftsstandortes Potsdam unverzichtbar sind. Diese Flächen erhalten daher den besonderen Status „Gewerbliche Potenzialflächen 2020 (P 20-Flächen)“ (siehe Anhang Tabelle I und II). Diese Kategorie umfasst 40 Standorte mit einem Gesamtvolumen von 82,8 ha, aufgeschlüsselt nach Standorttypen und Nutzungsempfehlungen. Aufgrund ihrer Nutzungseigenschaften, ihres Zustandes, der preislichen Situation und planungsrechtlicher Aspekte sind die „P 20-Flächen“ besonders geeignet, in wichtigen Nutzungssegmenten den prognostizierten Gewerbeflächenzusatzbedarf in der Landeshauptstadt bis 2020 bedienen zu können. Mit ihren geringen bis mittleren Aktivierungshemmnissen weisen die „Gewerblichen Potenzialflächen 2020“ eine relativ große Marktnähe aus.

#### 4.2 Anforderungen zur planungsrechtlichen Sicherung

Im Rahmen der Bewertung der einzelnen Standorte wurden auch die planungsrechtlichen Aspekte betrachtet und insbesondere für die „P 20-Flächen“ die Anforderungen an die Bauleitplanung aus dem Blickwinkel der Gewerbeflächensicherung herausgearbeitet und abgestimmt. Entsprechende Erfordernisse wurden bei der Erarbeitung der Beschlussvorlage zur Vereinbarung der Prioritäten für die Verbindliche Bauleitplanung für den Zeitraum 2012/2013 berücksichtigt. Die Prioritätenliste<sup>14</sup> umfasst folgende Empfehlungen, die P 20-Flächen betreffen:

<u>MPI Osterweiterung, Wissenschaftspark, südl. GO:IN, am Bahnhofsvorplatz</u> Abschluss Bebauungsplan Nr. 100-1 „Wissenschaftspark Golm“	Priorität 1 I
<u>Wissenschaftspark, Nordosterweiterung</u> Bebauungsplan Nr. 129 „Nördlich In der Feldmark“ Weiterführung	Priorität 1 I
<u>Speicherstadt und Brauhausberg</u> Weiterführung Bebauungsplan Nr. 36-1 „Speicherstadt / Leipziger Straße und Bebauungsplan Nr. 36-2B-Plan 36-2 „Leipziger Straße / Brauhausberg“	Priorität 1 I
<u>Teilfläche ehem. Straßenbahndepot</u> Bebauungsplan Nr.104 „Heinrich-Mann_Allee / Kolonie Daheim“ Aufstellungsbeschluss und Bearbeitung	Priorität 1 I
<u>Kirchsteigfeld Ost/ Autobahn</u> Flexiblere Gestaltung der Vorgaben für Bauweise und Geschossigkeit, Bebauungsplan Nr. 18 „Kirchsteigfeld“ 3. Änderung Teilbereich Gewerbegebiete	Priorität 1 I
<u>Bhf. Rehbrücke, FEMO-Gelände Südost</u> Bebauungsplan Nr. 124 „Heinrich-Mann-Allee / Wetzlarer Bahn, Aufstellung	Priorität 1 I
<u>Groß Glienicke, Mischgebiet Potsdamer Chaussee. Nordseite</u> Bebauungsplan Nr. 21 „Potsdamer Chaussee“ Groß Glienicke, Weiterführung	Priorität 1 I
<u>Am Silbergraben gegenüber Friedhof, Am Silbergraben, GE-Flächen</u> Bebauungsplan Nr. 128 „Trebbiner Straße / Am Silbergraben“	Priorität 1 Q

<sup>14</sup> Vgl.: Drucksache Nr. 11/SVV/0982 am 25.01.2012 in die Stadtverordnetenversammlung eingebracht.

südl. Umgehung Drewitz

Wiederaufnahme des Vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 25  
„Gewerbegebiet Trebbiner Straße“

Priorität 2 I

Medienstadt, nördl. Marlene-Dietrich-Allee

5. Änderung des Bebauungsplans Nr. 41 „Medienstadt Babelsberg“,  
Teilbereich Stahnsdorfer Straße / Marlene-Dietrich-Allee mit dem Ziel,  
bisheriges Mischgebiet klar zu gliedern in Teilbereiche WA und GEe

Priorität 2Q

Am Raubfang (hinter Discounter)

Bebauungsplan Nr. 114 „Am Raubfang“, Weiterführung

Priorität 3

Gross Glienicke, Am Schießplatz

Bebauungsplan, wenn Gewerbeentwicklung nach § 35 Bau GB  
nicht umsetzbar

Priorität 3

Ehemaliges RAW, „Neue Halle“ und Fläche östlich Erhard

Bebauungsplan Nr. 103 Weiterführung, wenn erforderlich

Priorität 3

Weitere Anforderungen an die Verbindliche Bauleitplanung werden im Ergebnis des jährlichen Monitorings und im Zuge der Konkretisierung von Ansiedlungs- und Entwicklungsvorhaben präzisiert und bei der Festlegung der Prioritäten für die Folgejahre berücksichtigt.

Bei der Vorbereitung und Bearbeitung der Bebauungspläne wird weiterhin eine frühzeitige Abstimmung zwischen den Bereichen der Verwaltung angestrebt, um die Belange der Wirtschaft bzw. der Unternehmen angemessen zu berücksichtigen.

**4.3 Sicherung der P 20- Flächen – Richtlinie**

Die anhaltende und zunehmende Nachfrage nach Bauflächen, resultierend aus dem dauerhaften Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum, führt angesichts signifikanter Angebotsengpässe vielfach zu Nutzungskonkurrenzen und Zielkonflikten. Notwendige Entscheidungen in diesen Fällen werden dann sehr häufig einseitig gegen die Möglichkeit einer gewerblichen Nutzung der betreffenden Flächen bzw. Standorte getroffen.

Es ist daher erforderlich, sich mit den Ursachen derartiger Tendenzen und Entwicklungen auseinanderzusetzen, um gravierenden Fehlentwicklungen, die schwer zu korrigieren sind, vorzubeugen. Gemeinsames Ziel muss es sein, den notwendigen Grundstock gewerblicher Bauflächen zur Sicherung einer ausgewogenen und erfolgreichen Stadtentwicklung vorzuhalten.

Die vorliegende „Richtlinie zur Sicherung der Gewerblichen Potenzialflächen der Landeshauptstadt Potsdam“ soll das dafür notwendige Steuerungsinstrumentarium der Stadtverwaltung sinnvoll ergänzen. Auf der Grundlage der Richtlinie sollen die identifizierten und fixierten „P 20-Flächen“ planungsrechtlich oder auf andere geeignete Weise gesichert werden. Sie bietet damit eine fundierte Grundlage, Umwidmungen, die zur Folge haben, dass „P 20-Flächen“ nach der Art ihrer baulichen Nutzung nicht mehr für gewerbliche Nutzungen zur Verfügung stehen, zu vermeiden.

**4.4 Monitoring - Jahresbilanz**

Die Stadtverwaltung sieht vor, einmal jährlich in einer Mitteilungsvorlage gegenüber der Stadtverordnetenversammlung den Bestand der „P 20-Flächen“ zu bilanzieren. Die Bilanz enthält insbesondere Angaben über:



- Realisierung = Inanspruchnahme von „P 20-Flächen“ für gewerbliche Ansiedlungen
- Abgang = Inanspruchnahme von „P 20-Flächen“ für andere Nutzungen
- Erwarteter Abgang = Planungsänderungen, geänderte Grundlagen
- Zugang = Neuaufnahme von gewerblichen Potenzialflächen in die Liste „P 20-Flächen“

Diese Jahresbilanz soll zur Erfolgskontrolle der Gewerbeflächensicherung und zur Vorbereitung der Fixierung von Prioritäten bei der Bauleitplanung beitragen. Sie kann und soll zugleich auch als wichtige Entscheidungshilfe bei politischen Beschlüssen für die künftige städtebauliche Entwicklung der Stadt herangezogen werden.

Erarbeitet wird die Mitteilungsvorlage durch das „Projektteam Gewerbeflächensicherung“. Das Projektteam setzt sich aus Vertretern des Geschäftsbereiches Stadtentwicklung und Bauen, des Geschäftsbereiches Soziales, Jugend, Gesundheit, Ordnung und Umweltschutz und des Bereiches Wirtschaftsförderung zusammen.

#### **4.5 Ausblick**

Im Zuge der Bewertung der Gewerbeflächenpotenziale wurden auch notwendige erste Maßnahmen zur Aktivierung der Standorte benannt, die perspektivisch schrittweise zu realisieren sind, wie beispielsweise aktuell bereits in der Medienstadt oder im Wissenschaftspark Potsdam-Golm.

Das Spektrum der notwendigen Aktivierungsmaßnahmen ist dabei sehr breit gefächert. Beispiele für derartige Maßnahmen sind:

- Unterstützung der Eigentümer bei der Vermarktung der Flächen
- Abklärung konkreter Entwicklungsabsichten der Eigentümer
- Erarbeitung von Nutzungskonzepten in Zusammenarbeit mit den Eigentümern
- Maßnahmen zur Erschließung und Altlastenbeseitigung

Für die „P 20-Flächen“ sind die ersten notwendigen Maßnahmen zur Aktivierung der Flächen aus den Tabellen I und II im Anhang ersichtlich.

Über die Aktivitäten und Ergebnisse sowie weitere Maßnahmen soll mit der jährlichen Berichterstattung informiert werden.

#### **5. Resümee**

Mit dem vorliegenden Gewerbeflächensicherungskonzept und den darin empfohlenen Maßnahmen werden zunächst vor allem Vorkehrungen zur Sicherung der unverzichtbaren Substanz Gewerblicher Potenzialflächen getroffen.

Von entscheidender Bedeutung dabei ist die Anwendung der „Richtlinie zur Sicherung der Gewerblichen Potenzialflächen der Landeshauptstadt Potsdam“. Sie soll dazu beitragen, dass Entscheidungen, die Gewerbliche Potenzialflächen betreffen, ausgehend von ihrer Komplexität, im Geist einer ressortübergreifenden Gesamtverantwortung unter Berücksichtigung des gesamten Fachwissens der Verwaltung und aller Aspekte einer ausgewogenen Stadtentwicklung getroffen werden. Einseitige Entscheidungen, die Zielkonflikte zur Folge haben oder verschärfen, sollen dadurch ausgeschlossen werden.

Auf der Grundlage dieses Verständnisses und einer entsprechenden Verwaltungspraxis können dann schrittweise standortbezogene Aktivierungsmaßnahmen in Angriff genommen werden. Die planungsrechtliche Sicherung von P 20-Flächen, die sich in der „Prioritätenliste der Verbindlichen Bauleitplanung“ widerspiegelt, ist gewissermaßen der Einstieg in ein neues Kapitel der aktiven Gewerbeflächenpolitik mit dem Ziel, langfristig eine erfolgreiche und nachhaltige Stadtentwicklung aus gewerblicher und fiskalischer Sicht zu gewährleisten.

gewerbliche Potenzialflächen 2020 (P-20 Flächen) nach Gebieten		Planungsstand (12/2011)				Bewertung 2011						
ID-Nr.	Gebiet/ Standort	FNP Darst. 09/2011	B-Plan		§ 34 § 35	Nutzungsart	vorrangige Eignung/ Nutzungsempfehlung	Größe gewerblichen Potenzialfläche aktuell (ha)	Verfügbarkeit/ Aktivierbarkeit	Aktivierungshemmnisse	wesentliche Aktivierungshemmnisse	nächste Schritte
			in Aufstellung	rechts-gültig								
<b>1 Zentrum/ Berl. Vorst.</b>												
<b>2 Bornstedter Feld/ Bornim</b>												
2.1	Nedlitzer Kaserne-Campus Jungfernsee	G		x		GE e	DL	6,1	k/m	m	Vermarktung ausschließlich durch Eigentümer	Aufmerksamkeit für Standort erzeugen im Rahmen Standortwerbung, im Einzelfall Kontaktvermittlung zw. Unternehmen u. Eigentümer
2.10	Pappelallee/Georg-Hermann-Allee	G		x		GE e	DL	1,5	k	m	Grundstückspreis gem. Gesamtkalkulation Entwicklungsmaßnahme	Unterstützung der Vermarktung des Standorts
2.12	Kaserne Kirschallee Ost	M2		x		GE e	W	0,7	m	m	Grundstückspreis gem. Gesamtkalkulation Entwicklungsmaßnahme	Abstimmung mit dem Eigentümer des Grundstücks zur Vermarktung der Gewerbeflächen
2.21	Am Raubfang (hinter Discounter)	M2	x				Gh	1,5	m	m	fehlende Lösung für Erschließungsstraße	Lösung für verkehrliche Erschließung, Fortführung der Bearbeitung des B-Plans, wenn Lösung für Erschließung gefunden
<b>Σ Bornstedter Feld/ Bornim</b>								<b>9,7</b>				
<b>3 Potsdam West</b>												
<b>4 Golm/ Eiche</b>												
4.1	Wissenschaftspark, MPI Osterweiterung	SO	x			GE e	W	2,4	k	g	für MPI keine Hindernisse erkennbar	
4.4	Wissenschaftspark, südl. GO:IN	G	x			GEe	W	3,8	k	m	keine aktive Vermarktung durch Eigentümer	Unterstützung der Vermarktung, Prüfung von Lösungen für temporäre Unterbringung von Unternehmen und Ausgründungen
4.6	östlicher Bahnhofsvorplatz	M2	x			GEe	DL	0,2	k	m		Kontaktaufnahme zum Eigentümer, Unterstützung der Vermarktung
4.8	Wissenschaftspark, Nordosterweiterung	G	x			GE, GE e	W	9,0	m	m	Vielzahl Eigentümer, Zuschnitt Grundstücke, Erschließung	B-Planverfahren und Umlegung weiter zügig bearbeiten, Unterstützung der Vermarktung
<b>Σ Golm/ Eiche</b>								<b>15,3</b>				

## Gewerbliche Potenzialflächen 2020 nach Gebieten

## Tabelle I

ID-Nr.	Gebiet/ Standort	FNP Darst. 09/2011	B-Plan		§ 34 § 35	Nutzungsart	vorrangige Eignung/ Nutzungsempfehlung	Größe gewerblichen Potenzialfläche aktuell (ha)	Verfügbarkeit/ Aktivierbarkeit	Aktivierungshemmnisse	wesentliche Aktivierungshemmnisse	nächste Schritte
			in Aufstellung	rechts-gültig								
<b>5 Nordwestraum</b>												
5.4	Friedrichspark 4 (um Logistikzentrum)	G		x		GE	Ge	7,8	k/m	m	Eigentümer - keine Veräußerung von Teilflächen, B-Plan-Festsetzungen	Kontaktaufnahme mit dem Eigentümer zur Aktivierung der nördlichen Flächen, längerfristig Änderung des Bebauungsplans (Festsetzungen zur Bauweise, ggf. Maß der Nutzung), weitere Unterstützung der Vermarktung
<b>Σ Nordwestraum</b>								<b>7,8</b>				
<b>6 Nordostraum</b>												
6.2	Gewerbegebiet Marquardter Str.	G		x		GE/MI	Ge	2,4	k/m	m	Preiserwartung Eigentümer	Weiterhin Versuche die Preiserwartungen des Eigentümers zu dämpfen, Unterstützung der Vermarktung
6.11	Mischgebiet Potsdamer Ch. Nordseite	M2	x			MI	H	0,7	m	m	konkurrierende Nutzungen (Wohnen)	Sicherung gewerblicher Nutzungen im B-Plan, Unterstützung der Vermarktung
6.12	Am Schießplatz	G			§ 35		H	2,1	m	m	Genehmigungsfähigkeit nach § 35	Abstimmungen zu Möglichkeiten der gewerblichen Nutzung nach § 35 Bau GB
<b>Σ Nordostraum</b>								<b>5,2</b>				
<b>7 Hauptbahnhof-Nord</b>												
7.1	Babelsberger Strasse Süd	G		x		GE e	DL	1,7	k	m	komplexe Bebauung erfordert große Nutzer, aber Nachfrage nach Mietflächen zumeist kleinteilig	Sicherung als Gewerbepotenzial, Unterstützung bei Vermarktung
7.2	Lotte-Pulewka-Str.	M 1			§ 34	MI	DL	1,2	k	m	Standort nur in Gesamtheit entwickelbar, Erhalt denkmalgeschütztes Gebäude	weitere Unterstützung der Vermarktung
<b>Σ Hauptbahnhof Nord</b>								<b>2,9</b>				
<b>8 Hauptbahnhof-Süd</b>												

## Gewerbliche Potenzialflächen 2020 nach Gebieten

## Tabelle I

ID-Nr.	Gebiet/ Standort	FNP Darst. 09/2011	B-Plan		§ 34 § 35	Nutzungsart	vorrangige Eignung/ Nutzungsempfehlung	Größe gewerblichen Potenzialfläche aktuell (ha)	Verfügbarkeit/ Aktivierbarkeit	Aktivierungshemmnisse	wesentliche Aktivierungshemmnisse	nächste Schritte	
			in Aufstellung	rechts-gültig									
8.1	ehemaliges RAW "Neue Halle"	G	x			GE	Gh	2,2	k	m	nur für Nutzer mit großem Flächenbedarf geeignet	Sicherung als gewerbliche Baufläche im B-Plan-Verfahren, weitere Unterstützung der Vermarktung	
8.2	Gewerbegrundstück Schlaatzweg	G			§ 34	GE	Gh	0,8	k	m	keine kleinteilige Veräußerung beabsichtigt	weitere Unterstützung der Vermarktung	
8.4	ehemaliges RAW östlich Erhard Automotiv	G	x			GE	Gh	1,0	k	g		Sicherung als gewerbliche Baufläche im B-Plan-Verfahren, weitere Unterstützung der Vermarktung	
<b>Σ Hauptbahnhof Süd</b>								<b>4,0</b>					
<b>9 Speicherstadt / Telegrafenberg</b>													
9.1	Speicherstadt	M1	x			MI	W	1,0	k/m	m	Preiserwartungen des Eigentümers	Sicherung der MI-Nutzung, Ziel 50 % der Flächen für wissenschaftsnahes Gewerbe	
9.2	Brauhausberg	M1	x			GE, MI	DL	1,1	m	m	Einigung über Planungsziele	Sicherung der GE-Ausweisung im B-Plan-Verfahren, Unterstützung der Vermarktung	
9.4	Michendorfer Ch. 8-12 (Telekom, Nord)	SO			§ 35		Gh	2,1	k	m	Planungsrecht, hohe Preiserwartung des Eigentümers in Relation zu Nutzungsbeschränkungen	Sicherung der derzeitigen Nutzung (Telekom) + Prüfung Verdichtungsmöglichkeiten derzeit unter-/ ungenutzter Flächen von 2,1 ha	
9.6	Teilfläche ehem. Straßenbahndepot	M2	x			MI	DL	1,3	k	m	Eigentümerinteressen (Wohnen)	im Rahmen der Bearbeitung des B-Plans vorzugsweise Ausweisung Teilfläche als GEe, Unterstützung der Vermarktung	
<b>Σ Speicherstadt/ Telegrafengeb.</b>								<b>5,5</b>					
<b>10 Babelsberg-Süd</b>													
10.2	Rudolf-Moos-/ H-v-Kleist-Straße	M2		x		MI	H	0,1	k	g		Unterstützung der Vermarktung	
10.6	nördl. Fritz-Zubeil-Str./westl. Mitteldamm	G		x		GE	H	0,9	k	g		Sicherung Baubeginn des Handwerker- und Gewerbehofes in 2012, aktive Vermarktung	
10.8	nördl. Baumarkt Hellweg	G		x		GI	Ge	0,4	k	g		Weitere Unterstützung der Vermarktung	
10.10	nördl. MaxiMum	G		x		GE e	M	1,2	k	g		Unterstützung der aktiven Vermarktung als Standort für Medienunternehmen im Rahmen des Konzepts Medienstadt 2	

## Gewerbliche Potenzialflächen 2020 nach Gebieten

## Tabelle I

ID-Nr.	Gebiet/ Standort	FNP Darst. 09/2011	B-Plan		§ 34 § 35	Nutzungsart	vorrangige Eignung/ Nutzungsempfehlung	Größe gewerblichen Potenzialfläche aktuell (ha)	Verfügbarkeit/ Aktivierbarkeit	Aktivierungshemmnisse	wesentliche Aktivierungshemmnisse	nächste Schritte
			in Aufstellung	rechts-gültig								
10.11	Grünstraße, MaxiMum	G		x		GE	M	1,5	k	m	bisherige Eigentümerinteressen (Preis)	Unterstützung Vermarktung für Medienunternehmen im Rahmen des Konzepts Medienstadt 2, bei Bedarf ggf. Änderung des B-Plans: Festschreibung Mediennutzung
10.12	verl. Ahornstraße, MaxiMum	G		x		GE	M	2,1	k	m	bisherige Eigentümerinteressen (Preis)	Abstimmungen mit Eigentümern und Partnern zur Nutzung als Standort für Außenkulisse "Berliner Straße", bei Bedarf Änderung B-Plan: Festschreibung Mediennutzung
10.13	GiP A (Nordwestecke/ Ahornstraße)	G			§ 34	GE	DL	0,7	k	g		Weitere Unterstützung der Vermarktung für höherwertiges Gewerbe/Dienstleistungen
10.15	GiP E2 (südl. Exploratorium)	G			§ 34	GE	Gh	0,5	k	g		Weitere Unterstützung der Vermarktung
10.16	GiP E3 (nördl. Zirkus)	G			§ 34	GE	Gh	1,0	k	g		Weitere Unterstützung der Vermarktung
<b>Σ Babelsberg Süd</b>								<b>8,4</b>				
<b>11 Babelsberg Medienstadt</b>												
11.3	nördl. Marlene-Dietrich-Allee	SO		x		MI	M	2,0	m	m	Eigentümerinteressen (vorrangig Wohnen)	Sicherung einer 50 % gewerblichen Nutzung bezogen auf Gesamtfläche Baufelder MI 5 + MI 6
11.9	August-Bebel-Str. südl. RBB	SO		x		SO	M	0,2	m	m	Zwischennutzung	Bei Beendigung der aktuellen Nutzung Kontaktaufnahme mit dem Eigentümer zur Klärung der Aktivierung bzw. weitere Vorhaltung der Fläche für Nutzung rbb/Medien
<b>Σ Babelsberg-Medienstadt</b>								<b>2,2</b>				
<b>12 Drewitz / Kirchsteigfeld</b>												
12.3	Kirchsteigfeld Ost/ Autobahn	G		x		GE e	Gh	7,4	k	m	Eigentümerinteressen Festsetzungen B-Plan, keine optimale Erschließung	Änderung des B-Planes: Festsetzungen Bauweise und Geschossigkeit, Suche nach Verbesserung Straßenerschließung, Unterstützung der kleinteiligen Vermarktung
12.5	Am Silbergraben gegenüber Friedhof	M2	x			GE	H	1,5	k	m	Eigentümerinteressen (Wohnen)	Bearbeitung des B-Plans: Sicherung GE-Nutzung
12.7	Am Silbergraben, GE-Flächen	G	x			GE	Gh	2,1	m	m	Nutzungsvorstellungen der Eigentümer	Bearbeitung des B-Plans: Sicherung GE-Nutzung, Unterstützung der Vermarktung

Gewerbliche Potenzialflächen 2020 nach Gebieten

Tabelle I

ID-Nr.	Gebiet/ Standort	FNP Darst. 09/2011	B-Plan		§ 34 § 35	Nutzungsart	vorrangige Eignung/ Nutzungsempfehlung	Größe gewerblichen Potenzialfläche aktuell (ha)	Verfügbarkeit/ Aktivierbarkeit	Aktivierungshemmnisse	wesentliche Aktivierungshemmnisse	nächste Schritte
			in Aufstellung	rechts-gültig								
12.8	südl. Umgehung Drewitz	G				GE	Ge	3,8	m	m		Wiederaufnahme Bearbeitung des Vorhabenbezogenen B-Plans
<b>Σ Drewitz / Kirchsteigfeld</b>								<b>14,8</b>				
<b>13 Industriegebiet (einschl. Plattenwerk)</b>												
13.2	Bf Rehbrücke, FEMO-Gelände Südost	G	x			GE e	Gh	3,1	m	m	Preisvorstellungen des Eigentümers, Erschließung	B-Planverfahren weiterführen, Ausschluss von zentrenrelevantem Handel
13.5	Möbelhof	G			§ 34	Ge	Ge	0,9	m	m	Eigentümerinteressen	Klärung der Verwertungsabsichten des Eigentümers
13.7	Buchhorst 33	G			§ 34	Ge	Gh	1,4	k	m		Unterstützung der Vermarktung
13.14	Brachfläche an der Nuthe	G			§ 34	Ge	Ge	1,9	m	m	Zuwegung, Erschließung	Kontaktaufnahme mit dem Eigentümer/ Insolvenzverwalter, Klärung Erweiterungsbedarf der ansässigen Unternehmen, Prüfung Erschließung
<b>Σ Industriegebiet (einschl. Plattenwerk)</b>								<b>7,2</b>				
<b>Potenzialflächen 2020 gesamt</b>								<b>82,8</b>				

<b>14 Michendorfer Chaussee (SAGO)</b>												
14.1	Michendorfer Chaussee ("SAGO")	G		x		GE	V	<b>34,0</b>	k	m	Vorhaltefläche, Erschließung	Als Vorhaltefläche sichern, gezielte Vermarktung für Großansiedlung

<b>Legende:</b>	
<b>Standorttypen</b>	<b>Verfügbarkeit/Aktivierbarkeit</b>
Ge einfaches Gewerbegebiet, Logistikstandort	k kurzfristig
Gh höherwertiges Gewerbegebiet/Gewerbepark	m mittelfristig
DL Höherwertiges Gewerbegebiet/gewerbepark mit besonderer Eignung für Dienstleistungen	
W Wissenschafts-, Technologiestandort	<b>Aktivierungshemmnisse</b>
M Medien	g gering
H Handwerk	m mittel
V Vorhaltefläche für Großansiedlung	



gewerbliche Potenzialflächen 2020 nach Standorttypen (P-20 Flächen)		Planungsstand (12/2011)				Bewertung 2011						
ID-Nr.	Gebiet/ Standort	FNP Darst. 09/2011	B-Plan		§ 34 § 35	Nutzungsart	vorrangige Eignung/ Nutzungsempfehlung	Größe gewerblichen Potenzialfläche aktuell (ha)	Verfügbarkeit/ Aktivierbarkeit	Aktivierungshemmnisse	wesentliche Aktivierungshemmnisse	nächste Schritte
			in Aufstellung	rechts-gültig								
<b>einfaches Gewerbegebiet/Logistikstandort</b>												
5.4	Friedrichspark 4 (um Logistikzentrum)	G		x		GE	Ge	7,8	k/m	m	Eigentümer - keine Veräußerung von Teilflächen, B-Plan-Festsetzungen	Kontaktaufnahme mit dem Eigentümer zur Aktivierung der nördlichen Flächen, längerfristig Änderung des Bebauungsplans (Festsetzungen zur Bauweise, ggf. Maß der Nutzung), weitere Unterstützung der Vermarktung
6.2	Gewerbegebiet Marquardter Str.	G		x		GE/MI	Ge	2,4	k/m	m	Preiserwartung Eigentümer	Weiterhin Versuche die Preiserwartungen des Eigentümers zu dämpfen, Unterstützung der Vermarktung
10.8	nördl. Baumarkt Hellweg	G		x		GI	Ge	0,4	k	g		Weitere Unterstützung der Vermarktung
12.8	südl. Umgehung Drewitz	G				GE	Ge	3,8	m	m		Wiederaufnahme Bearbeitung des Vorhabenbezogenen B-Plans
13.5	Möbelhof	G			§ 34	Ge	Ge	0,9	m	m	Eigentümerinteressen	Klärung der Verwertungsabsichten des Eigentümers
13.14	Brachfläche an der Nuthe	G			§ 34	Ge	Ge	1,9	m	m	Zuwegung, Erschließung	Kontaktaufnahme mit dem Eigentümer/ Insolvenzverwalter, Klärung Erweiterungsbedarf der ansässigen Unternehmen, Prüfung Erschließung
<b>Flächenpotenzial</b>		<b>17,0</b>										
<b>Standort mit besonderer Eignung für produzierendes Handwerk</b>												
6.11	Mischgebiet Potsdamer Ch. Nordseite	M2	x			MI	H	0,7	m	m	konkurrierende Nutzungen (Wohnen)	Sicherung gewerblicher Nutzungen im B-Plan, Unterstützung der Vermarktung
6.12	Am Schießplatz	G			§ 35		H	2,1	m	m	Genehmigungsfähigkeit nach § 35	Abstimmungen zu Möglichkeiten der gewerblichen Nutzung nach § 35 Bau GB
10.2	Rudolf-Moos-/ H-v-Kleist-Straße	M2		x		MI	H	0,1	k	g		Unterstützung der Vermarktung
10.6	nördl. Fritz-Zubeil-Str./westl. Mitteldamm	G		x		GE	H	0,9	k	g		Sicherung Baubeginn des Handwerker- und Gewerbehofes in 2012, aktive Vermarktung
12.5	Am Silbergraben gegenüber Friedhof	M2	x			GE	H	1,5	k	m	Eigentümerinteressen (Wohnen)	Bearbeitung des B-Plans: Sicherung GE-Nutzung
<b>Flächenpotenzial</b>		<b>5,3</b>										

ID-Nr.	Gebiet/ Standort	FNP Darst. 09/2011	B-Plan		§ 34 § 35	Nutzungsart	vorrangige Eignung/ Nutzungsempfehlung	Größe gewerblichen Potenzialfläche aktuell (ha)	Verfügbarkeit/ Aktivierbarkeit	Aktivierungshemmnisse	wesentliche Aktivierungshemmnisse	nächste Schritte
			in Aufstellung	rechts-gültig								
<b>höherwertiges Gewerbegebiet/Gewerbepark</b>												
2.1	Nedlitzer Kaserne-Campus Jungfernsee	G		x		GE e	DL	6,1	k/m	m	Vermarktung ausschließlich durch Eigentümer	Aufmerksamkeit für Standort erzeugen im Rahmen Standortwerbung, im Einzelfall Kontaktvermittlung zw. Unternehmen u. Eigentümer
2.10	Pappelallee/Georg-Hermann-Allee	G		x		GE e	DL	1,5	k	m	Grundstückspreis gem. Gesamtkalkulation Entwicklungsmaßnahme	Unterstützung der Vermarktung des Standorts
4.6	östlicher Bahnhofsvorplatz	M2	x			GEe	DL	0,2	k	m		Kontaktaufnahme zum Eigentümer, Unterstützung der Vermarktung
7.1	Babelsberger Strasse Süd	G		x		GE e	DL	1,7	k	m	komplexe Bebauung erfordert große Nutzer, aber Nachfrage nach Mietflächen zumeist kleinteilig	Sicherung als Gewerbepotenzial, Unterstützung bei Vermarktung
7.2	Lotte-Pulewka-Str.	M 1			§ 34	MI	DL	1,2	k	m	Standort nur in Gesamtheit entwickelbar, Erhalt denkmalgeschütztes Gebäude	weitere Unterstützung der Vermarktung
9.2	Brauhausberg	M1	x			GE, MI	DL	1,1	m	m	Einigung über Planungsziele	Sicherung der GE-Ausweisung im B-Plan-Verfahren, Unterstützung der Vermarktung
9.6	Teilfläche ehem. Straßenbahndepot	M2	x			MI	DL	1,3	k	m	Eigentümerinteressen (Wohnen)	im Rahmen der Bearbeitung des B-Plans vorzugsweise Ausweisung Teilfläche als GEe, Unterstützung der Vermarktung
10.13	GiP A (Nordwestecke/ Ahornstraße)	G			§ 34	GE	DL	0,7	k	g		Weitere Unterstützung der Vermarktung für höherwertiges Gewerbe/Dienstleistungen
<b>besondere Eignung für Dienstleistungen</b>								<b>13,7</b>				
2.21	Am Raubfang (hinter Discounter)	M2	x				Gh	1,5	m	m	fehlende Lösung für Erschließungsstraße	Lösung für verkehrliche Erschließung, Fortführung der Bearbeitung des B-Plans, wenn Lösung für Erschließung gefunden
8.1	ehemaliges RAW "Neue Halle"	G	x			GE	Gh	2,2	k	m	nur für Nutzer mit großem Flächenbedarf geeignet	Sicherung als gewerbliche Baufläche im B-Plan-Verfahren, weitere Unterstützung der Vermarktung

Gewerbliche Potenzialflächen 2020 nach Standorttypen

Tabelle II

ID-Nr.	Gebiet/ Standort	FNP Darst. 09/2011	B-Plan		§ 34 § 35	Nutzungsart	vorrangige Eignung/ Nutzungsempfehlung	Größe gewerblichen Potenzialfläche aktuell (ha)	Verfügbarkeit/ Aktivierbarkeit	Aktivierungshemmnisse	wesentliche Aktivierungshemmnisse	nächste Schritte
			in Aufstellung	rechts-gültig								
8.2	Gewerbegrundstück Schlaatzweg	G			§ 34	GE	Gh	0,8	k	m	keine kleinteilige Veräußerung beabsichtigt	weitere Unterstützung der Vermarktung
8.4	ehemaliges RAW östlich Erhard Automotiv	G	x			GE	Gh	1,0	k	g		Sicherung als gewerbliche Baufläche im B-Plan-Verfahren, weitere Unterstützung der Vermarktung
9.4	Michendorfer Ch. 8-12 (Telekom, Nord)	SO			§ 35		Gh	2,1	k	m	Planungsrecht, hohe Preiserwartung des Eigentümers in Relation zu Nutzungsbeschränkungen	Sicherung der derzeitigen Nutzung (Telekom) + Prüfung Verdichtungsmöglichkeiten derzeit unter-/ ungenutzter Flächen von 2,1 ha
10.15	GiP E2 (südl. Exploratorium)	G			§ 34	GE	Gh	0,5	k	g		Weitere Unterstützung der Vermarktung
10.16	GiP E3 (nördl. Zirkus)	G			§ 34	GE	Gh	1,0	k	g		Weitere Unterstützung der Vermarktung
12.3	Kirchsteigfeld Ost/ Autobahn	G		x		GE e	Gh	7,4	k	m	Eigentümerinteressen Festsetzungen B-Plan, keine optimale Erschließung	Änderung des B-Planes: Festsetzungen Bauweise und Geschossigkeit, Suche nach Verbesserung Straßenerschließung, Unterstützung der kleinteiligen Vermarktung
12.7	Am Silbergraben, GE-Flächen	G	x			GE	Gh	2,1	m	m	Nutzungsvorstellungen der Eigentümer	Bearbeitung des B-Plans: Sicherung GE-Nutzung, Unterstützung der Vermarktung
13.2	Bf Rehbrücke, FEMO-Gelände Südost	G	x			GE e	Gh	3,1	m	m	Preisvorstellungen des Eigentümers, Erschließung	B-Planverfahren weiterführen, Ausschluss von zentrenrelevantem Handel
13.7	Buchhorst 33	G			§ 34	Ge	Gh	1,4	k	m		Unterstützung der Vermarktung
<b>höherwertiges Gewerbe (allgemein)</b>												
<b>Flächenpotenzial</b>		<b>23,0</b>										
		<b>36,7</b>										
<b>Wissenschafts-, Technologiestandort (auch Medien)</b>												
2.12	Kaserne Kirschallee Ost	M2		x		GE e	W	0,7	m	m	Grundstückspreis gem. Gesamtkalkulation Entwicklungsmaßnahme	Abstimmung mit dem Eigentümer des Grundstücks zur Vermarktung der Gewerbeflächen
9.1	Speicherstadt	M1	x			MI	W	1,0	k/m	m	Preiserwartungen des Eigentümers	Sicherung der MI-Nutzung, Ziel 50 % der Flächen für wissenschaftsnahes Gewerbe

Gewerbliche Potenzialflächen 2020 nach Standorttypen

Tabelle II

ID-Nr.	Gebiet/ Standort	FNP Darst. 09/2011	B-Plan		§ 34 § 35	Nutzungsart	vorrangige Eignung/ Nutzungsempfehlung	Größe gewerblichen Potenzialfläche aktuell (ha)	Verfügbarkeit/ Aktivierbarkeit	Aktivierungshemmnisse	wesentliche Aktivierungshemmnisse	nächste Schritte
			in Aufstellung	rechts-gültig								
4.1	Wissenschaftspark, MPI Osterweiterung	SO	x			GE e	W	2,4	k	g	für MPI keine Hindernisse erkennbar	
<b>Wissenschaft/Technologie</b>								<b>4,0</b>				
4.4	Wissenschaftspark, südl. GO:IN	G	x			GEe	W	3,8	k	m	keine aktive Vermarktung durch Eigentümer	Unterstützung der Vermarktung, Prüfung von Lösungen für temporäre Unterbringung von Unternehmen und Ausgründungen
4.8	Wissenschaftspark, Nordosterweiterung	G	x			GE, GE e	W	9,0	m	m	Vielzahl Eigentümer, Zuschnitt Grundstücke, Erschließung	B-Planverfahren und Umlegung weiterhin zügig bearbeiten, Unterstützung der Vermarktung
<b>Biotechnologie</b>								<b>12,8</b>				
10.10	nördl. MaxiMum	G		x		GE e	M	1,2	k	g		Unterstützung der aktiven Vermarktung als Standort für Medienunternehmen im Rahmen des Konzepts Medienstadt 2
10.11	Grünstraße, MaxiMum	G		x		GE	M	1,5	k	m	bisherige Eigentümerinteressen (Preis)	Unterstützung Vermarktung für Medienunternehmen im Rahmen des Konzepts Medienstadt 2, bei Bedarf ggf. Änderung des B-Plans: Festschreibung Mediennutzung
10.12	verl. Ahornstraße, MaxiMum	G		x		GE	M	2,1	k	m	bisherige Eigentümerinteressen (Preis)	Abstimmungen mit Eigentümern und Partnern zur Nutzung als Standort für Außenkulisse "Berliner Straße", bei Bedarf Änderung B-Plan: Festschreibung Mediennutzung
11.3	nördl. Marlene-Dietrich-Allee	SO		x		MI	M	2,0	m	m	Eigentümerinteressen (vorrangig Wohnen)	Sicherung einer 50 % gewerblichen Nutzung bezogen auf Gesamtfläche Baufelder MI 5 + MI 6
11.9	August-Bebel-Str. südl. RBB	SO		x		SO	M	0,2	m	m	Zwischennutzung	Bei Beendigung der aktuellen Nutzung Kontaktaufnahme mit dem Eigentümer zur Klärung der Aktivierung bzw. weitere Vorhaltung der Fläche für Nutzung rbb/Medien
<b>Medien</b>								<b>7,0</b>				
<b>Flächenpotenzial</b>								<b>23,8</b>				
<b>Flächenpotenzial gesamt</b>								<b>82,8</b>				

<b>Vorhaltefläche Großsiedlung</b>												
14.1	Michendorfer Chaussee ("SAGO")	G		x		GE	V	<b>34,0</b>	k	m	Vorhaltefläche, Erschließung	Als Vorhaltefläche sichern, gezielte Vermarktung für Großsiedlung

Gewerbliche Potenzialflächen 2020 nach Standorttypen

Tabelle II

ID-Nr.	Gebiet/ Standort	FNP Darst. 09/2011	B-Plan		§ 34 § 35	Nutzungsart	vorrangige Eignung/ Nutzungsempfehlung	Größe gewerblichen Potenzialfläche aktuell (ha)	Verfügbarkeit/ Aktivierbarkeit	Aktivierungshemmnisse	wesentliche Aktivierungshemmnisse	nächste Schritte
			in Aufstellung	rechts-gültig								

<b>Legende:</b>	
<b>Standorttypen</b>	<b>Verfügbarkeit/Aktivierbarkeit</b>
Ge einfaches Gewerbegebiet, Logistikstandort	k kurzfristig
Gh höherwertiges Gewerbegebiet/Gewerbepark	m mittelfristig
DL Höherwertiges Gewerbegebiet/gewerbepark mit besonderer Eignung für Dienstleistungen	
W Wissenschafts-, Technologiestandort	<b>Aktivierungshemmnisse</b>
M Medien	g gering
H Handwerk	m mittel
V Vorhaltefläche für Großansiedlung	

## Gewerbeflächen- sicherungskonzept

Plan 1 von 2 (Nord)

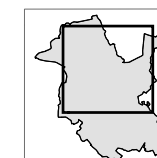
Gewerbliche Potenzialflächen  
"P20-Flächen"

Stand Februar 2012

 P20-Fläche mit Nr (s. Liste)

Flächennummerierung folgt  
STEK Gewerbe 2010

Planunterlage: FNP-Entwurf 2011  
ohne Maßstab






## Gewerbeflächen- sicherungskonzept

Plan 2 von 2 (Süd)

Gewerbliche Potenzialflächen  
"P20-Flächen"

Stand Februar 2012

 P20-Fläche mit Nr (s. Liste)

Flächennummerierung folgt  
STEK Gewerbe 2010

Planunterlage: FNP-Entwurf 2011  
ohne Maßstab



## **Landeshauptstadt Potsdam**

### **Richtlinie zur Sicherung der Gewerblichen Potenzialflächen der Landeshauptstadt Potsdam**

#### **1. Einleitung**

Ein intakter Wirtschaftsstandort und regionaler Arbeitsmarkt sind Voraussetzungen dafür, dass die Landeshauptstadt Potsdam ihre volle Handlungsfähigkeit bewahrt mit dem Blick auf die kommunale Selbstverwaltung, finanzielle Eigenverantwortung, Leistungen der Daseinsvorsorge und eine funktionierende Infrastruktur. In diesem Kontext ist eine adäquate Gewerbeflächenpolitik der Landeshauptstadt Potsdam von elementarer Bedeutung. Sie ist Voraussetzung dafür, dass die Landeshauptstadt die ihr attestierten guten Chancen der Wirtschafts- und Beschäftigungsentwicklung bis 2020 durch aktives Handeln auch tatsächlich nutzen kann.

#### **2. Ziel**

Die Anwendung dieser Richtlinie durch die Stadtverwaltung und Stadtverordnetenversammlung soll gewährleisten, dass die Landeshauptstadt Potsdam den prognostizierten Bedarf an Flächen für gewerbliche Nutzungen im Rahmen ihrer Bauleitplanung in qualitativer und quantitativer Hinsicht sichern kann.

#### **3. Anwendungsbereich und Gegenstand**

Die Richtlinie ist in der Landeshauptstadt Potsdam

- a) im Rahmen der vorbereitenden Bauleitplanung (Aufstellung und Änderung des Flächennutzungsplanes) und verbindlichen Bauleitplanung (Aufstellung und Änderung von Bebauungsplänen) und
- b) bei der Vorbereitung von größeren Vorhaben, die nach §§ 30 und 34 Baugesetzbuch (BauGB) zu beurteilen sind,

anzuwenden.

Gegenstand der Richtlinie sind die für eine Bebauung vorgesehenen Flächen, die gemäß § 1, Abs. 1 und 2, Baunutzungsverordnung (BauNVO)

- a) im Flächennutzungsplan nach der allgemeinen Art ihrer baulichen Nutzung als gemischte Bauflächen (M), gewerbliche Bauflächen (G) oder Sonderbauflächen (SO) dargestellt sind,
- b) in den Bebauungsplänen nach der besonderen Art ihrer baulichen Nutzung als Mischgebiete (MI), Gewerbegebiete (GE), Industriegebiete (GI) oder Sondergebiete (SO) festgesetzt sind bzw. werden.

#### **4. Grundlagen**

##### **4.1 Baugesetzbuch / Kommunalverfassung**

Mit ihrer Bauleitplanung sichert die Landeshauptstadt Potsdam gemäß § 1 Abs. 5 BauGB eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung, die soziale, wirtschaftliche und umweltschützende Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt.

Bei der Aufstellung von Bauleitplänen sind gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 8 a) und c) BauGB die Belange der Wirtschaft, auch mit Blick auf ihre mittelständische Struktur im Interesse einer verbrauchernahen Versorgung der Bevölkerung, und die Erhaltung, Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen zu berücksichtigen.

Zu den Aufgaben der Landeshauptstadt Potsdam gehören gemäß § 2 Abs. 2 Kommunalverfassung des Landes Brandenburg (BbgKVerf) die Förderung von Wirtschaft und Gewerbe.

#### **4.2 Strategische Leitlinien der Gewerbeflächenpolitik der Landeshauptstadt Potsdam**

Am 26. Januar 2011 hat die Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam sechs Leitlinien beschlossen, die den Orientierungsrahmen für die strategische Ausrichtung der Gewerbeflächenpolitik in der Stadt bilden (Vorlage 10/SVV/0952):

- 1) Infrastruktur für den Wirtschafts- und Wissenschaftsstandort Potsdam sichern und verbessern (u.a. Sicherstellung einer zeit- und nachfragegerechten Versorgung mit Gewerbeflächen)
- 2) Möglichkeiten zur Unterstützung der lokal verankerten Wirtschaft ausschöpfen (u.a. Sicherung standortbezogener Rahmenbedingungen für Betriebe des verarbeitenden Gewerbes und des Handwerks)
- 3) „Stärken stärken“ und klares Profil schaffen
- 4) Innenentwicklung vor Außenerweiterung (Außenentwicklung)
- 5) Kooperationen und Abstimmungen verbessern
- 6) Konsistenz und Verbindlichkeit der Leitlinien erhöhen

#### **5. Gewerbeflächenbedarfsprognose**

Zur Einschätzung des Gewerbeflächenbedarfs bis 2020 auf der Grundlage umfassender Analysen hat die Landeshauptstadt Potsdam 2010 ihr „Stadtentwicklungskonzept Gewerbe (STEK Gewerbe)“ vorgelegt. Mit dem Konzept wurden zugleich Strategien konzipiert und Maßnahmen vorgeschlagen, durch die Gewerbeflächen gesichert, mobilisiert, entwickelt und erworben werden können, mit dem Ziel, im betrachteten Zeithorizont Beschäftigung und wirtschaftliches Wachstum in der Landeshauptstadt Potsdam zu sichern.

#### **6. Gewerbeflächenbedarfssicherung**

##### **6.1 Gewerbeflächensicherungskonzept (GSK)**

Ausgehend von der vorliegenden Gewerbeflächenbedarfsprognose des „STEK Gewerbe“ und auf der Grundlage der strategischen Leitlinien der Gewerbeflächenpolitik der Landeshauptstadt Potsdam wurden im Rahmen der Erarbeitung des Gewerbeflächensicherungskonzepts (GSK) das „Gesamtpotenzial“ aus gewerblichen Bauflächen (G), gemischten Bauflächen (M), Gewerbegebieten (GE), Industriegebieten (GI) und Mischgebieten (MI) erfasst und bewertet, das langfristig zur Sicherung des prognostizierten Gewerbeflächenbedarfes in Frage kommt.

##### **6.2 Gewerbliche Potenzialflächen 2020 (P 20-Flächen)**

Von besonderer Bedeutung für die Stadtentwicklung sind die als „Potenzialflächen“ bezeichneten Gewerbeflächen, für die eingeschätzt werden kann, dass sie unter zeitlichen Gesichtspunkten kurz- und mittelfristig verfügbar und zu aktivieren sind und daher im betrachteten Zeitraum bis 2020 den prognostizierten Gewerbeflächenbedarf sichern können. Potenzialflächen, die wegen ihrer qualitativen Merkmale, resultierend aus ihren Eigenschaften und ihrem Status, ein besonders hohes Nutzungspotenzial für gewerbliche

Entwicklungen besitzen, erhalten die Bezeichnung: „Gewerbliche Potenzialflächen 2020 (P 20-Flächen)“. Aufgrund ihrer Nutzungseigenschaften, ihres Zustandes, der preislichen Situation und planungsrechtlicher Aspekte sind die „P 20-Flächen) besonders geeignet, in wichtigen Nutzungssegmenten den Gewerbeflächenzusatzbedarf in der Landeshauptstadt bis 2020 bedienen zu können. Mit ihren geringen bis mittleren Aktivierungshemmnissen weisen die „P 20-Flächen“ eine relativ große Marktnähe aus, weshalb sie zeitnah beworben werden können.

### **6.3 Sicherung Gewerbliche Potenzialflächen 2020 (P 20-Flächen)**

Die „P 20-Flächen“ sind für die gewerbliche Entwicklung zu sichern. Umwidmungen, die zur Folge haben, dass sie nach der Art ihrer baulichen Nutzung nicht mehr für gewerbliche Nutzungen zur Verfügung stehen, sind zu vermeiden.

Die Stadtverwaltung legt einmal jährlich in einer Mitteilungsvorlage der Stadtverordnetenversammlung die Fortschreibung der Liste „P 20-Flächen“ im Sinne einer Jahresbilanz vor. Die Mitteilungsvorlage enthält insbesondere Angaben über:

- Realisierung = Inanspruchnahme von „P 20-Flächen“ für gewerbliche Ansiedlungen
- Abgang = Inanspruchnahme von „P 20-Flächen“ für andere Nutzungen
- Erwarteter Abgang = Planungsänderungen, geänderte Grundlagen
- Zugang = Neuaufnahme von gewerblichen Potenzialflächen in die Liste „P 20-Flächen“

Diese Jahresbilanz mit der Fortschreibung der Liste „P 20-Flächen“ soll zur Erfolgskontrolle der Gewerbeflächensicherung beitragen und die Fixierung von Prioritäten bei der Bauleitplanung vorbereiten.

Erarbeitet wird die Mitteilungsvorlage durch das „Projektteam Gewerbeflächensicherung“. Das Projektteam setzt sich aus Vertretern des Geschäftsbereiches Stadtentwicklung und Bauen, des Geschäftsbereiches Soziales, Jugend, Gesundheit, Ordnung und Umweltschutz und des Bereiches Wirtschaftsförderung zusammen.

### **7. Umwidmung einer Gewerblichen Potenzialfläche 2020 (P 20-Fläche)**

- a) Eine Umwidmung bedarf eines Antrages der Stadtverordneten oder der Beschlussvorlage der Verwaltung.
- b) Umwidmungen sind im Einzelfall nur dann zulässig, wenn hierfür ein übergeordnetes Interesse besteht.
- c) Die Gründe für eine Umwidmung sind in der Begründung des Antrages bzw. der Vorlage darzustellen.
- d) Im Fall einer beabsichtigten Umwidmung ist das „Projektteam Gewerbeflächensicherung“ außerhalb des jährlichen Rhythmus einzuberufen, um zur Umwandlung Stellung zu nehmen. Die Stellungnahme muss in die weitere Behandlung (z.B. Beratung in den Ausschüssen, Abwägung) einbezogen werden.
- e) Das Ergebnis der Beschlüsse der Stadtverordnetenversammlung zu den Umwidmungsabsichten ist in der Liste „P 20-Flächen“ (siehe 5.3) zu dokumentieren.

### **8 Inkrafttreten**

Die Richtlinie zur Sicherung der Gewerblichen Potenzialflächen der Landeshauptstadt Potsdam tritt am \_\_\_\_\_ in Kraft.

Potsdam,

Jann Jakobs  
Oberbürgermeister