



11. öffentliche Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr

Gremium: Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr

Sitzungstermin: Dienstag, 10.03.2015, 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 24.02.2015 / Feststellung der öffentlichen Tagesordnung

- 3 Vorstellung von Bauvorhaben

- 4 Überweisungen aus der Stadtverordnetenversammlung (teilweise vorbehaltlich der Überweisung)
 - 4.1 Fußgängerampel Rudolf Breitscheid Straße/ Oberlinhaus verlegen **14/SVV/0950** Fraktion SPD
KOUL

 - 4.2 Bebauungsplan Nr. 121 "Behlertstraße", Aufhebung des Aufstellungsbeschlusses und Einstellung des Verfahrens **14/SVV/1146** Oberbürgermeister, FB
Stadtplanung und
Stadterneuerung

 - 4.3 Gestaltung des Annemarie-Wolff-Platzes **15/SVV/0009** Fraktion CDU/ANW

 - 4.4 Kein Umbau der Zeppelinstraße zur Staufalle Antrag 15/SVV/0159 Fraktion DIE LINKE

- | | | |
|-----|---|--|
| 4.5 | Bürgerbeteiligung bei den Planungen
Zeppelinstraße
Antrag 15/SVV/0164 | Fraktion SPD |
| 5 | Mitteilungen der Verwaltung | |
| 5.1 | Vorstellung der Umsetzung des Beschlusses zur
Herstellung einer barrierefreien Uferpromenade Alte
Fahrt | FB Stadtplanung und
Stadterneuerung |
| 6 | Sonstiges | |



11. öffentliche Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr

Gremium: Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr

Sitzungstermin: Dienstag, 10.03.2015, 18:00 Uhr

Ort, Raum: Raum 405, Hegelallee, Haus 1

Nachtragstagesordnung

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 24.02.2015 / Feststellung der öffentlichen Tagesordnung**

- 3 **Vorstellung von Bauvorhaben**

- 4 **Überweisungen aus der Stadtverordnetenversammlung**
 - 4.1 **Fußgängerampel Rudolf Breitscheid Straße/
Oberlinhaus verlegen**
Vorlage: 14/SVV/0950 Fraktion SPD
KOUL

 - 4.2 **Bebauungsplan Nr. 121 "Behlertstraße",
Aufhebung des Aufstellungsbeschlusses und
Einstellung des Verfahrens**
Vorlage: 14/SVV/1146 Oberbürgermeister, FB
Stadtplanung und
Stadterneuerung

 - 4.3 **Gestaltung des Annemarie-Wolff-Platzes** Fraktion CDU/ANW

Vorlage: 15/SVV/0009

- | | | |
|-----|--|--|
| 4.4 | Kein Umbau der Zeppelinstraße zur Staufalle
Vorlage: 15/SVV/0159 | Fraktion DIE LINKE (neue Fassung)
KOUL, HA |
| 4.5 | Bürgerbeteiligung bei den Planungen Zeppelinstraße
Vorlage: 15/SVV/0164 | Fraktion SPD, CDU-ANW (neue Fassung)
KOUL, HA |
| 5 | Mitteilungen der Verwaltung | |
| 5.1 | Vorstellung der Umsetzung des Beschlusses zur Herstellung einer barrierefreien Uferpromenade Alte Fahrt | FB Stadtplanung und Stadterneuerung |
| 6 | Sonstiges | |



Stadtverordnetenversammlung
der
Landeshauptstadt
Potsdam

Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

14/SVV/0950

öffentlich

Betreff:

Fußgängerrampe Rudolf Breitscheid Straße/ Oberlinhaus verlegen

Einreicher: Fraktion SPD

Erstellungsdatum 14.10.2014

Eingang 922:

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung Gremium

Zuständigkeit

05.11.2014

Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam

Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt zu prüfen, ob eine Verlegung der Fußgängerrampe Rudolf-Breitscheid-Straße Einfahrt Oberlinhaus in östliche Richtung zu einer Entlastung der für Fußgänger schwierigen Kreuzungssituation Rudolf-Breitscheid-Straße / Karl-Liebknecht-Straße führen kann. Der Stadtverordnetenversammlung soll im März 2015 berichtet werden.

gez. M. Schubert
Fraktionsvorsitzende/r

Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen
auf der Rückseite

Beschlussverfolgung gewünscht:



Termin: März 2015

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 einer Umfrage durch das „Lokale Bündnis für Familie in Babelsberg“ ist die Kreuzung Rudolf-Breitscheid-Straße / Karl-Liebknecht-Straße einer der konflikträchtigsten Verkehrsknoten in Babelsberg.

Auch fordert die Evangelische Grundschule Verbesserungen der Schulwegsicherheit für ihre Schüler. Die Fußgängerampel über die Rudolf-Breitscheid-Straße für das Oberlinhaus sollte daher östlich der Daimlerstraße angeordnet werden. Die meisten Besucher und Bewohner des Oberlinhauses orientieren sich in Richtung Babelsberger Zentrum. Sie müssen in der aktuellen Situation eigenständig und ohne weitere Hilfe die Einmündung Daimlerstraße queren.

Durch eine Verlegung hätte die evangelische Schule eine weitere Fußgängerampel in den Stoßzeiten zur Verfügung und auch die Besucher und Bewohner des Oberlinhauses wären besser angebunden.

**Fußgänger-Ampel
R.-Breitscheid-Straße/Daimlerstraße
verlegen
DS 14/SVV/0950**

Stadtverwaltung Potsdam
Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen
Bereich Verkehr und Technik

Rudolf-Breitscheid-Straße

- Prüfauftrag durch SVV (14/SVV/0272) und Kritik der Verkehrsteilnehmer zur Verkehrsqualität in der Rudolf-Breitscheid-Straße zwischen Daimlerstraße und Wattstraße
- Modernisierung der Technik der Lichtsignalanlage(LSA) am Rathaus Babelsberg und der Fußgänger-LSA Daimlerstraße sowie verschiedene bauliche Maßnahmen in den Sommerferien 2015

R.-Breitscheid-Straße/Daimlerstraße

Verschiebung der Fußgängerampel

- Eine Verlegung der LSA wäre für die meisten Fußgänger, Schüler und für Menschen mit Behinderung vorteilhaft.
- Der vom Oberlingelände ausfahrende KFZ-Verkehr hat in den Stoßzeiten nur im Zusammenhang mit der Grünphase der Fußgängerampel die Möglichkeit, sich nach links in den Verkehrsfluss einzuordnen.
- Ein kurzfristige Verschiebung der Fußgänger-LSA ohne deutliche Nachteile für die Ausfahrt Oberlinhaus ist nicht möglich.
- Durch das Oberlinhaus wird ein Verkehrskonzept für den Blockinnenbereich erarbeitet und mit der Stadtverwaltung Potsdam abgestimmt. Bei einem positiven Ergebnis könnte mittelfristig die Verlegung der Fußgänger-LSA erfolgen.

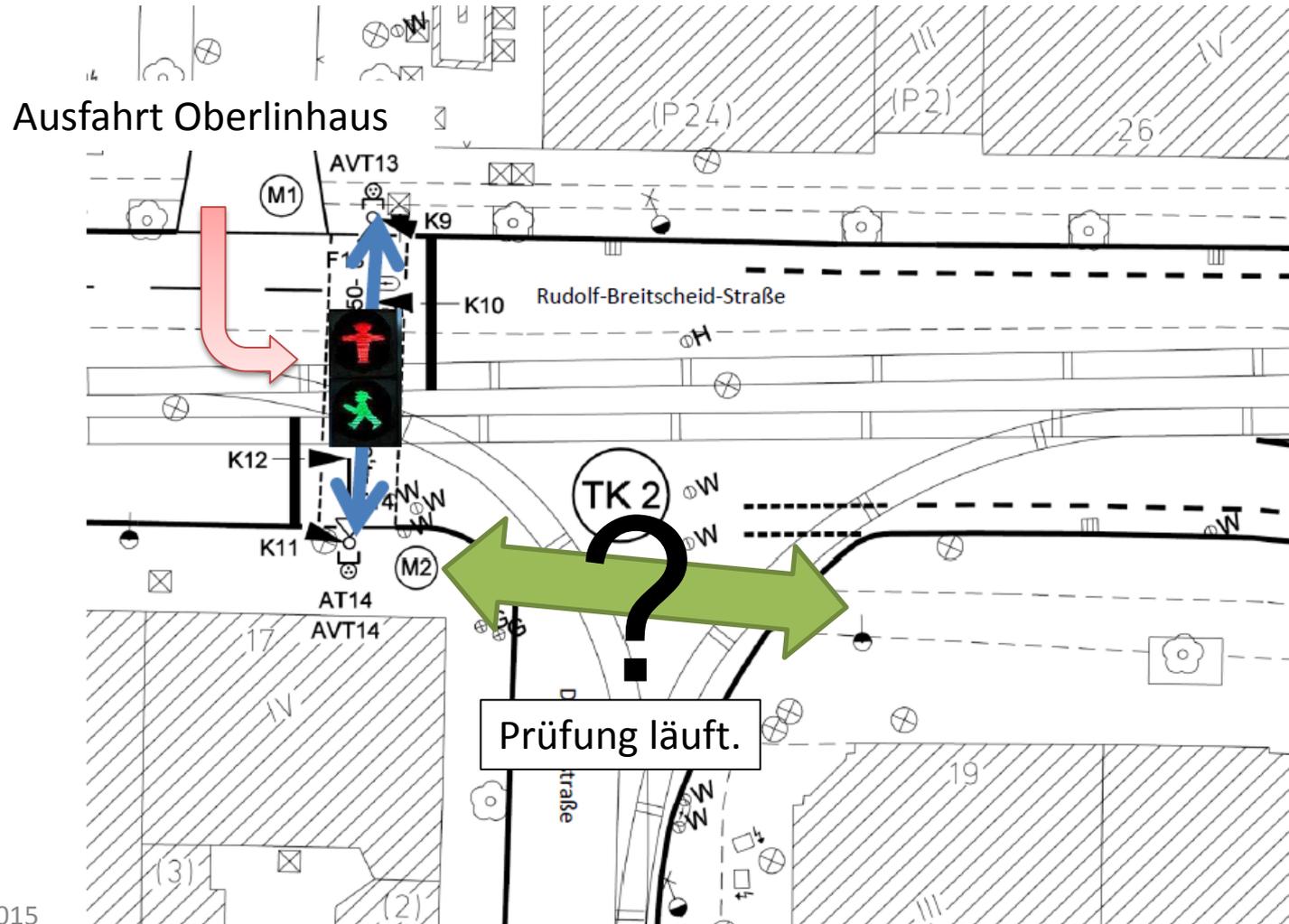
R.-Breitscheid-Straße/Daimlerstraße

Geplante kurzfristige Maßnahmen 2015

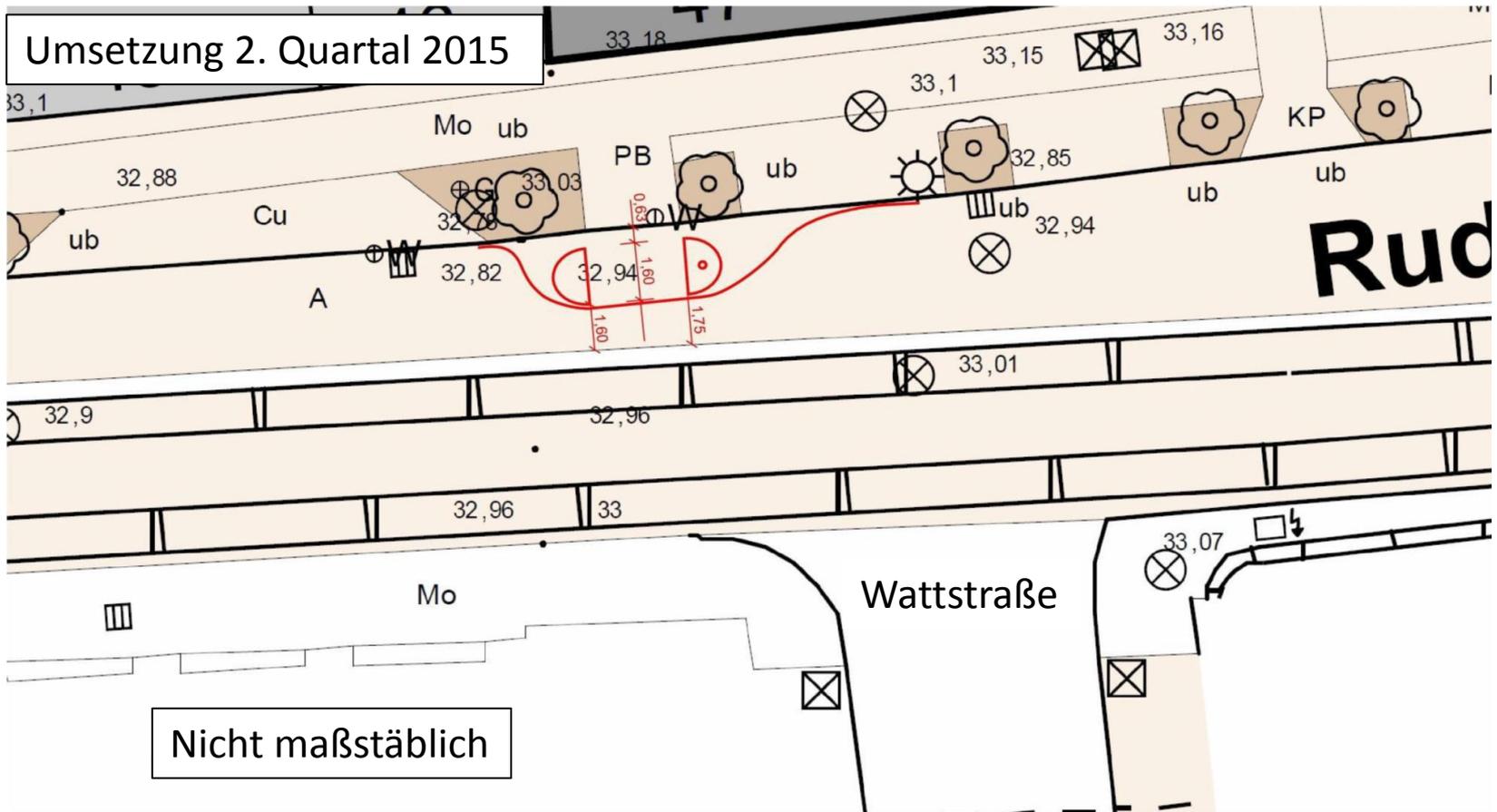
- Hintergrund des Antrages ist die Entlastung der LSA Rathaus Babelsberg von Fußgängerverkehr aufgrund der engen Mittelinseln.
- In 2015 sind eine Vielzahl von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsqualität im Bereich der R.-Breitscheid-Straße geplant:
 - Modernisierung der LSA Rathaus Babelsberg und der R.-Breitscheid-Straße/Daimlerstraße und Optimierung der Steuerung
 - Bauliche Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsqualität für Fußgänger .
 - Prüfung der Verbesserung der Querung Daimlerstraße
 - Gehwegvorstreckung R.-Breitscheid-Straße / Wattstraße

Rudolf-Breitscheid- Straße/Daimlerstraße

Verschiebung der Fußgängerampel



Rudolf-Breitscheid-Straße /Wattstraße Gehwegvorstreckung (Skizze)





**Landeshauptstadt
Potsdam**

Der Oberbürgermeister

Beschlussvorlage

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

14/SVV/1146

Betreff:

öffentlich

Bebauungsplan Nr. 121 "Behlertstraße", Aufhebung des Aufstellungsbeschlusses und Einstellung des Verfahrens

Einreicher: FB Stadtplanung und Stadterneuerung	Erstellungsdatum	11.12.2014
	Eingang 922:	11.12.2014
	4/46	

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		
28.01.2015	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam		

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. 121 "Behlertstraße" vom 04.03.2009 wird aufgehoben, das Verfahren wird eingestellt.

Überweisung in den Ortsbeirat/die Ortsbeiräte:

Nein

- Ja, in folgende OBR:
- Anhörung gemäß § 46 Abs. 1 BbgKVerf
 - zur Information

Finanzielle Auswirkungen? Nein JaDas **Formular** „Darstellung der finanziellen Auswirkungen“ ist als Pflichtanlage **beizufügen****Fazit Finanzielle Auswirkungen:**

Finanzielle Auswirkungen für den städtischen Haushalt durch die Aufhebung des Aufstellungsbeschlusses zum Bebauungsplan entstehen nicht, da mit der Aufhebung keine finanziellen Verpflichtungen der Landeshauptstadt Potsdam begründet werden.

Oberbürgermeister

Geschäftsbereich 1

Geschäftsbereich 2

Geschäftsbereich 3

Geschäftsbereich 4

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	Wirkungsindex Demografie	Bewertung Demografie-relevanz
0	0	0	0	0	0	keine

Begründung:

Aufgrund der im bisherigen Verfahrensablauf gewonnenen Erkenntnisse erweist sich eine grundlegende Überprüfung der bisher fixierten Planungsziele als sinnvoll; auf den Ausbau der Behlertstraße sollte im Ergebnis verzichtet werden. Im Ergebnis mündet dies in das Erfordernis, den Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. 121 "Behlertstraße" aufzuheben. Nähere Informationen zur Erforderlichkeit der Aufhebung des Aufstellungsbeschlusses ergeben sich aus folgender Anlage zu dieser Beschlussvorlage:

Anlage Begründung

(2 Seiten)

Begründung:

Das Plangebiet umfasst die Behlerstraße mit den angrenzenden Bereichen im Abschnitt zwischen Kurfürstenstraße / Mangerstraße und Gutenbergstraße / Berliner Straße.

Der **Aufstellungsbeschluss** zu diesem Bebauungsplan (beschleunigtes Verfahren) wurde durch die Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam am 04.03.2009 gefasst (DS 09/SVV/0027).

Anlass für die Aufstellung des Bebauungsplans war der beabsichtigte dreispurige Ausbau der Behlerstraße in diesem Abschnitt zur Verbesserung des Verkehrsablaufs in der nördlichen Innenstadt und die damit verbundene Entlastung und Beruhigung des Verkehrs in der westlich des Geltungsbereiches gelegenen Hans-Thoma-Straße und der östlichen Gutenbergstraße. Gleichzeitig sollte die städtebauliche und verkehrliche Situation der Behlerstraße neu strukturiert werden.

Zu dem Vorentwurf des Bebauungsplans wurde nach mehreren Workshops Ende 2013 die Beteiligung der Fachbereiche und Anfang 2014 die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange durchgeführt. Der zuletzt verwendete Stand des Bebauungsplanentwurfs ist in der folgenden Abbildung dargestellt.



Das Bebauungsplanverfahren wurde aus folgenden Gründen nicht weitergeführt und nicht abgeschlossen:

- Die im Zeitraum der Einleitung des Planverfahrens vorgenommene Veränderung des Verkehrsablaufs in der nördlichen Innenstadt durch die Anordnung von Tempo 30- Strecken in der Hans-Thoma-Straße und in der Behlerstraße, sowie durch die Einführung der umweltorientierten Verkehrssteuerung, hat die negativen Wirkungen des Verkehrs im Plangebiet und in dessen unmittelbarem Umfeld deutlich verringert. Der vorgesehene umfangreiche Umbau der Behlerstraße ist daher aus Gründen des Umweltschutzes und aus Gründen der Verkehrsentwicklung nicht mehr erforderlich.
- Ein wesentlicher Anstieg des Kfz-Verkehrs auf Grund des Einwohnerzuwachses soll nach dem beschlossenen Stadtentwicklungskonzept Verkehr (s. DS 12/SVV/0033 und DS 13/SVV/0741) durch die konsequente Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes und weitere Maßnahmen verhindert werden.

Damit sind die im Bebauungsplan ursprünglich verfolgten Ziele nicht mehr aktuell und sollen nicht mehr weiter verfolgt werden. Das Bebauungsplanverfahren soll daher nicht mehr zum Abschluss gebracht werden. Stattdessen soll der Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan aufgehoben und das Bebauungsplanverfahren eingestellt werden.

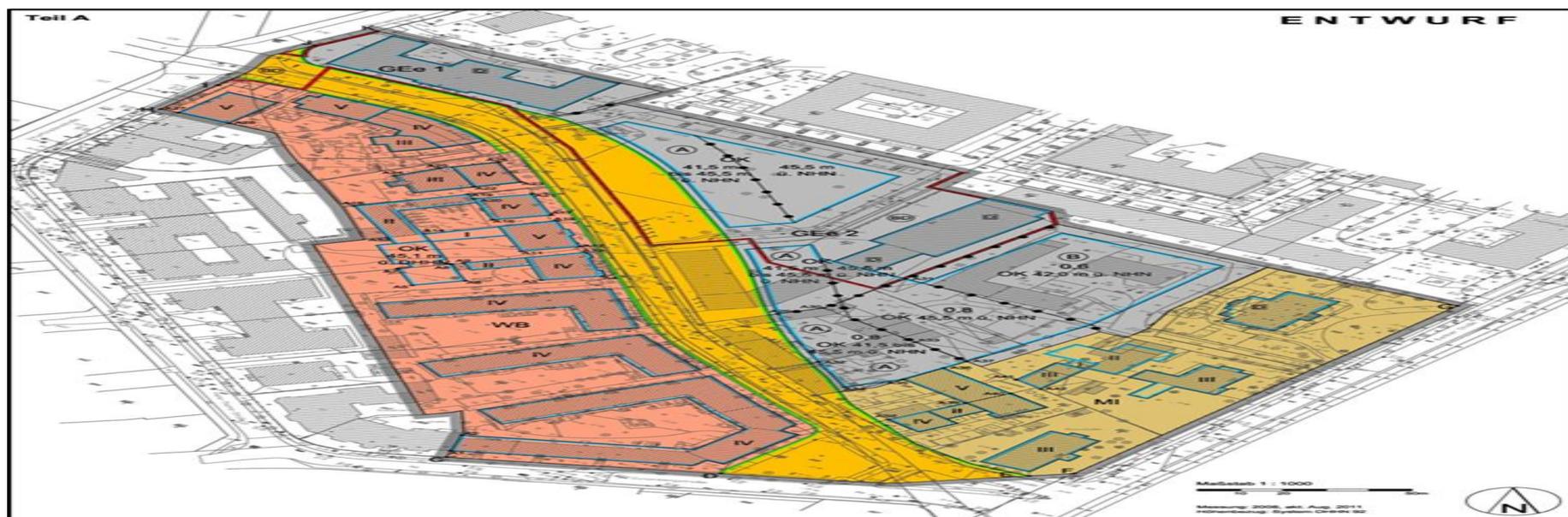
Auf Grund der prioritären Investitionsvorhaben der Landeshauptstadt Potsdam in den nächsten Jahren ist absehbar, dass die ca. 8 Millionen Euro für den Umbau der Behlerstraße vor 2020 nicht aufgebracht werden können, auch nicht aus Fördermitteln.

Finanzielle Auswirkungen auf den Haushalt der Landeshauptstadt Potsdam entfaltet die vorgeschlagene Aufhebung nicht, da in dem frühen Stadium des Bebauungsplanverfahrens noch keine Verpflichtungen entstanden sind.

Rechtliche Risiken für die Landeshauptstadt Potsdam aus einer solchen Entscheidung entstehen nicht, da die Planung dann nicht durchgeführt wird.

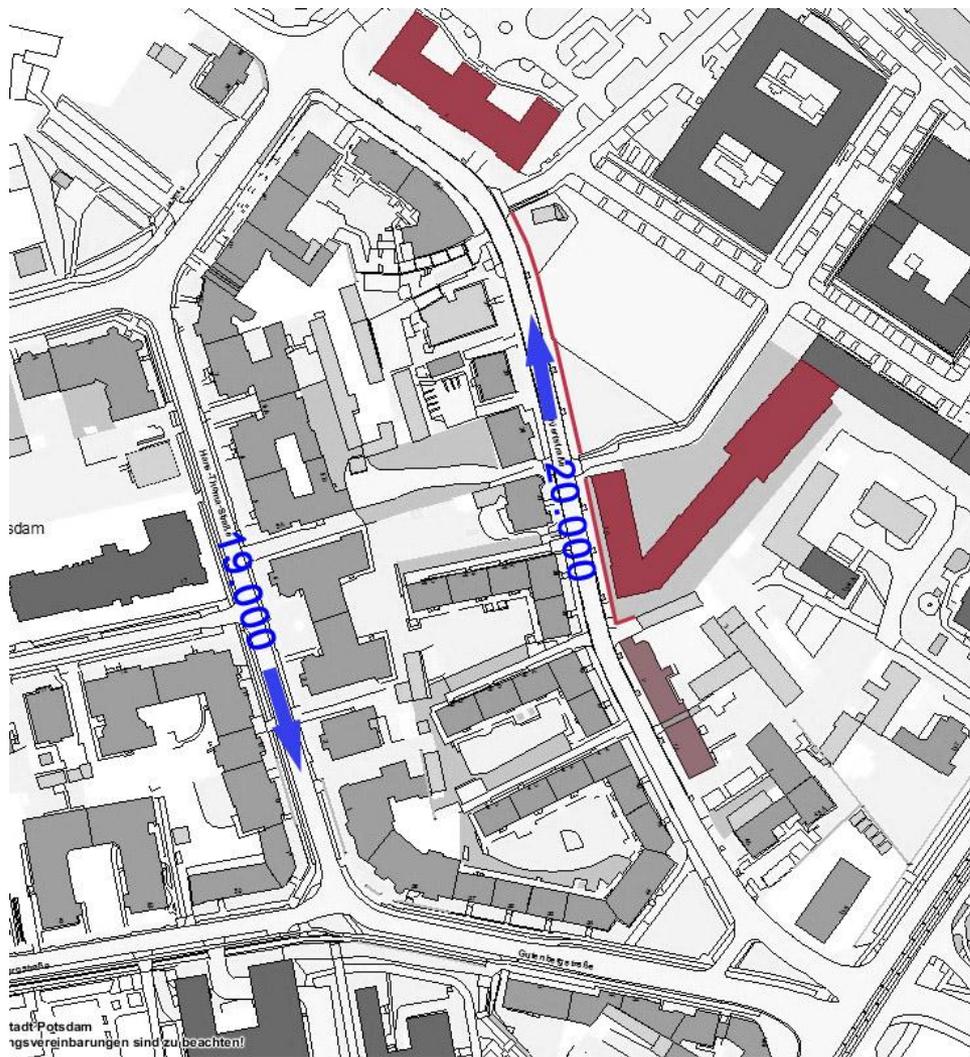
Empfehlung der Verwaltung

Sofern dem Vorschlag der Verwaltung gefolgt wird, kann der Beschluss zur Aufhebung des Aufstellungsbeschlusses zum Bebauungsplan gefasst und das Verfahren eingestellt werden.



B-Plan 121 „Behlertstraße“

Aufhebung des Aufstellungsbeschlusses und
Einstellung des Verfahrens



- Verkehrsbelastung relativ gleichmäßig zwischen Behlertstraße und H.-Thoma-Str. aufgeteilt
- Luftschadstoffbelastung in Behlertstraße höher als in H.-Thoma-Str.
- Luftschadstoffbelastung in H.-Thoma-Str. unkritisch
- Rot = Einzeldenkmale
- Rötlich = älteste Wohngebäude der Berliner Vorstadt



Ziele:

- Verbesserter Verkehrsablauf in nördlicher Innenstadt
- Verkehrsberuhigung H.-Thoma-Straße
- Verringerung der Immissionsbelastung
- Aufwertung des Straßenraums der Behlertstraße



Lösungsansätze:

- stärkere Konzentration des Verkehrs in der Behlertstraße
- Verbreiterung des Straßenraums Behlertstr.
- abrücken der Fahrbahn von der Wohnbebauung auf der Westseite

Nebeneffekt:

- zusätzliche Baufelder auf der Ostseite der Behlertstraße

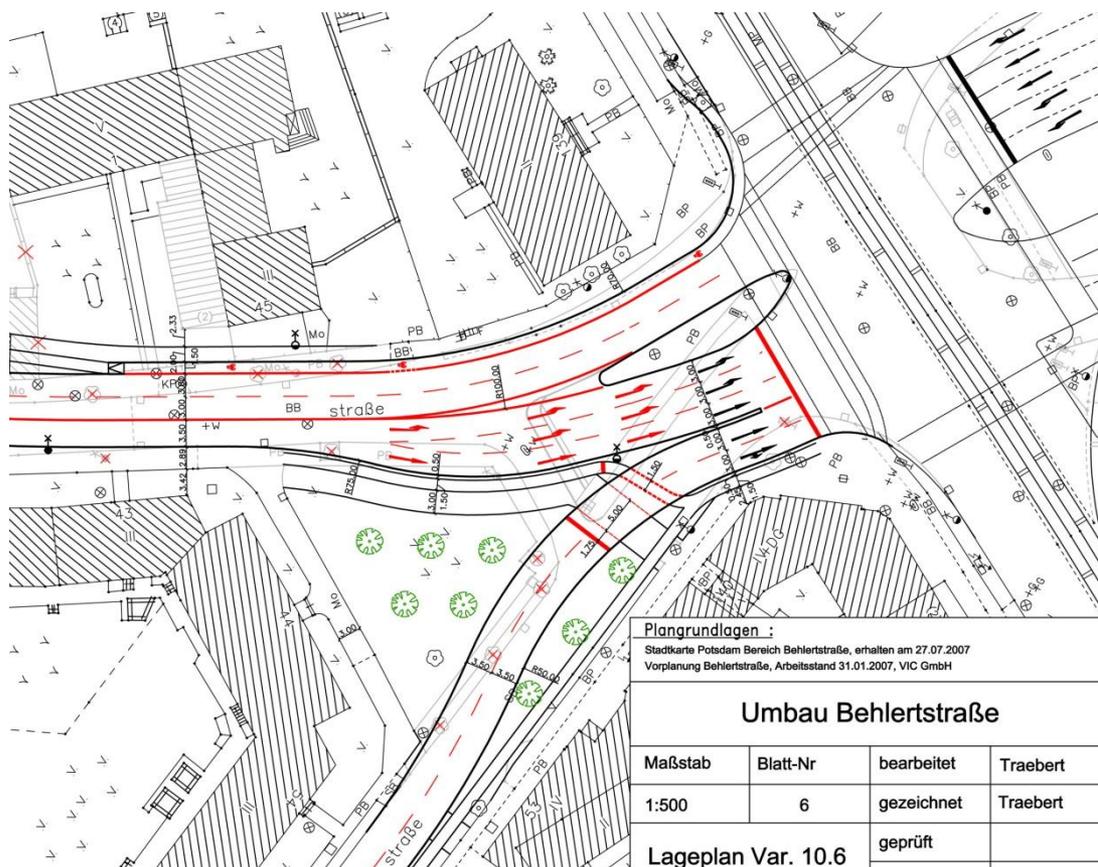
Hans-Thoma-Straße:

Positiv:

- Reduzierung des Kfz-Verkehrs um ca. 10.000 Kfz/Tag
- Reduzierung der Lärmbelastung um ca. 4 dB(A)

Negativ:

- Straße wird mit den restlichen 9.000 Kfz/Tag keine ruhige Anliegerstraße (Kfz-Belastung entspricht etwa der Babelsberger Karl-Liebknecht-Str. zwischen Lutherplatz und Rathaus)
- Wahrnehmbarkeitsgrenze bei Lärmänderungen beträgt ca. 3 dB(A)



Plangrundlagen :
Stadtkarte Potsdam Bereich Behlerstraße, erhalten am 27.07.2007
Vorplanung Behlerstraße, Arbeitsstand 31.01.2007, VIC GmbH

Umbau Behlerstraße			
Maßstab	Blatt-Nr	bearbeitet	Traebert
1:500	6	gezeichnet	Traebert
Lageplan Var. 10.6		geprüft	

Verkehrlich:

Komplizierter und schwer
begreifbarer Verkehrsablauf am
Knotenpunkt Berliner Straße
durch die 2 unmittelbar
parallelen Zufahrten
Gutenbergstraße und
Behlerstraße mit
Abbiegebeschränkungen

Kosten:

Gesamtkosten fast 9 Mio Euro

darin enthalten:

- Straßenausbau
- Grunderwerb
- Entschädigungszahlungen
- Abrisskosten
- Finanzierung von Lärmschutzmaßnahmen

nicht enthalten:

- Leitungsumverlegungen



- Umsetzung der Maßnahmen des StEK Verkehr zur Reduzierung des Kfz-Verkehr
- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h in der Behlert- und H.-Thoma-Straße (bereits umgesetzt)
- dadurch: Reduzierung der Lärmbelastung um 3 bis 4 dB(A)
- Dosierung des Kfz-Verkehr zur Staureduzierung und Luftverbesserung (bereits wirksam, aktuell keine Grenzwertüberschreitungen bei Luftschadstoffen)
- weitere kleinteilige Verbesserungen bei Bedarf

Da der Anlass der Luftschadstoffreduzierung in der H.-Thoma-Straße nicht (mehr) existiert

und darüber hinaus:

- kein Neubaubedarf in der Behlertstr. Ostseite absehbar ist;
- Baurecht auch ohne B-Plan besteht;
- kein verbesserter Verkehrsablauf in der nördlichen Innenstadt erreicht wird;
- die Verkehrsbelastung in der Behlertstr. stark erhöht wird (+10.000 Kfz/d);
- dadurch in der Behlertstr. höhere Luft- und Lärmbelastungen erzeugt werden

sollte der Aufstellungsbeschluss zum B-Plan 121 aufgehoben werden.



Stadtverordnetenversammlung
der
Landeshauptstadt
Potsdam

Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

15/SVV/0009

öffentlich

Betreff:

Gestaltung des Annemarie-Wolff-Platzes

Einreicher: Fraktion CDU/ANW

Erstellungsdatum 07.01.2015

Eingang 922: 13.01.2015

Beratungsfolge:		
Datum der Sitzung	Gremium	Zuständigkeit
28.01.2015	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Im Bornstedter Feld ist im B-Plan 42.4 Kaserne Pappelallee/Am Schragen an der Ecke Georg-Herrmann-Allee/Kiepenheuerallee der Annemarie-Wolff-Platz vorgesehen.

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, für die Gestaltung des Platzes einen Ideenwettbewerb z. B. in Form eines Studentenwettbewerbs durchzuführen. Bei der Platzgestaltung ist zu berücksichtigen, dass in den Erdgeschossflächen der angrenzenden Bauten Kleingewerbe und Gastronomie entstehen kann.

Die Ergebnisse sind den Bewohnern des Entwicklungsbereichs im Detail vorzustellen. Deren Meinung soll in angemessener Weise festgestellt und bei der Entscheidung berücksichtigt werden. Bei der Entwicklung der Fläche ist das Ergebnis soweit wie möglich für den Investor bindend zu vereinbaren. Soweit dadurch dem Treuhandvermögen Nachteile entstehen, ist darüber in den Ausschüssen gesondert zu beraten.

gez. Matthias Finken
Fraktionsvorsitzender

Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen
auf der Rückseite

Beschlussverfolgung gewünscht:

Termin:

Demografische Auswirkungen:

Klimatische Auswirkungen:

Finanzielle Auswirkungen?

Ja

Nein

(Ausführliche Darstellung der finanziellen Auswirkungen, wie z. B. Gesamtkosten, Eigenanteil, Leistungen Dritter (ohne öffentl. Förderung), beantragte/bewilligte öffentl. Förderung, Folgekosten, Veranschlagung usw.)

ggf. Folgeblätter beifügen

Begründung:

Im Bornstedter Feld entsteht ein neuer Stadtteil für über 11.000 Einwohner. Aufgrund der Neuansiedlung konnten die Bewohner bisher nicht aktiv in die Gestaltung des Stadtteils einbezogen werden. Inzwischen wohnen bereits über die Hälfte der geplanten Einwohner, sodass deren Einbeziehung jetzt möglich wird. Durch den Wettbewerb entsteht die Möglichkeit, die bereits im Entwicklungsbereich wohnenden Bürger aktiv einzubinden. Sie erhalten damit die Möglichkeit, ihre Vorstellungen zum Ausdruck zu bringen.



Stadtverordnetenversammlung
der
Landeshauptstadt
Potsdam

Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

15/SVV/0159

öffentlich

Betreff:

Kein Umbau der Zeppelinstraße zur Staufalle

Einreicher: Fraktion DIE LINKE

Erstellungsdatum 17.02.2015

Eingang 922:

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung Gremium

Zuständigkeit

04.03.2015

Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam

Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt sicherzustellen, dass anstehende Planungen zu einem Umbau der Zeppelinstraße nicht zu gravierenden Leistungseinschränkungen, insbesondere durch eine Reduzierung auf eine Fahrspur, führen dürfen.

Die Stadtverordnetenversammlung, die Anwohnerinnen und Anwohner und der Landkreis Potsdam-Mittelmark sind frühzeitig in entsprechende Planungsprozesse einzubeziehen.

gez. Dr. Hans-Jürgen Scharfenberg
Fraktionsvorsitzender

Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen
auf der Rückseite

Beschlussverfolgung gewünscht:

Termin:

Demografische Auswirkungen:

Klimatische Auswirkungen:

Finanzielle Auswirkungen? Ja Nein

(Ausführliche Darstellung der finanziellen Auswirkungen, wie z. B. Gesamtkosten, Eigenanteil, Leistungen Dritter (ohne öffentl. Förderung), beantragte/bewilligte öffentl. Förderung, Folgekosten, Veranschlagung usw.)

ggf. Folgeblätter beifügen

Begründung:

Die Zeppelinstraße muss mangels alternativer Straßenverbindung mehr als 40.000 Kfz täglich und dabei viele Fahrzeuge des ÖPNV möglichst stau frei bewältigen. Dafür sind insbesondere im mittleren Bereich zwischen Kastanienallee und Geschwister-Scholl-Straße je zwei Spuren pro Richtung notwendig, um auch noch ÖPNV- und Abbiegeverkehre effektiv bewältigen zu können. Nur bei stau armer Abwicklung der Verkehrslast sind die Belastungen für die Anwohner durch Lärm und Schadstoffe noch erträglich. Seit längerem gibt es Überlegungen zu Spureinschränkungen in der Zeppelinstraße.

Nach entsprechender Prüfung wurden sowohl Busspuren als auch Spureinschränkungen verworfen. Derzeit wird der Verkehr recht gut bewältigt. Bei Belagsanierung der Straßenbahntrasse, die noch teils gepflastert ist, könnte deutliche Lärminderung erreicht werden. Die Vielzahl der Abbiegebeziehungen bei insgesamt hoher Verkehrslast erfordert eine rücksichtsvolle, flexible, gemeinsame Nutzung des beengten Verkehrsraums durch alle Verkehrsarten. Freihaltung von Trassen für relativ wenig Busse und Bahnen würde die Gesamtkapazität der Straße verringern und mangels alternativer Ausweichstrecken unweigerlich Staus produzieren. Der Berufsverkehr würde immer früher einsetzen und später enden, die Zeit der Staubelastung für die Anlieger bis ins unerträgliche verlängern. Wenn infolge Staus auf der Zeppelinstraße auch die Linksabbieger aus der Nansenstraße und der Kastanienallee nicht mehr abfließen, dann kommt auf der einspurigen Geschwister-Scholl-Straße keine Straßenbahn, kein Bus und kein Rettungsfahrzeug mehr voran. Das wäre höchst gefährlich für das Leben der Menschen und würde neben dem MIV auch den ÖPNV (außer Regionalbahn) zum Erliegen bringen. Das kann nicht gewollt sein. Darum gehören entsprechende Überlegungen in die besonnene Beratung auch in den Fachausschüssen der Stadtverordnetenversammlung.



Stadtverordnetenversammlung
der
Landeshauptstadt
Potsdam

- Änderungsantrag
 Ergänzungsantrag
 Neue Fassung

zur Drucksache Nr.

15/SVV/0159

 öffentlichEinreicher: **Fraktion DIE Linke**Betreff: **Kein Umbau der Zeppelinstraße zur Staufalle**

Erstellungsdatum 03.03.2015

Eingang 922:

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		
04.03.2015	Stadtverordnetenversammlung		X

Änderungs-/Ergänzungsvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt sicherzustellen, dass anstehende Planungen zu einem Umbau der Zeppelinstraße nicht zu gravierenden Leistungseinschränkungen führen dürfen.

Die Stadtverordnetenversammlung, die Anwohnerinnen und Anwohner und der Landkreis Potsdam-Mittelmark sind frühzeitig in die Planungsprozesse einzubeziehen.

Über das weitere Vorgehen, insbesondere über konkrete Maßnahmen, entscheidet die Stadtverordnetenversammlung.

gez. Dr. Hans-Jürgen Scharfenberg
Fraktionsvorsitzender

Unterschrift

Begründung:

Die Zeppelinstraße muss mangels alternativer Straßenverbindung mehr als 40.000 Kfz täglich und dabei viele Fahrzeuge des ÖPNV möglichst stau frei bewältigen. Dafür sind insbesondere im mittleren Bereich zwischen Kastanienallee und Geschwister-Scholl-Straße je zwei Spuren pro Richtung notwendig, um auch noch ÖPNV und Abbiegeverkehre effektiv bewältigen zu können. Nur bei stau armer Abwicklung der Verkehrslast sind die Belastungen für die Anwohner durch Lärm und Schadstoffe noch erträglich. Seit längerem gibt es Überlegungen zu Spureinschränkungen in der Zeppelinstraße.

Nach entsprechender Prüfung wurden sowohl Busspuren als auch Spureinschränkungen verworfen. Derzeit wird der Verkehr recht gut bewältigt. Bei Belagsanierung der Straßenbahntrasse, die noch teils gepflastert ist, könnte deutliche Lärminderung erreicht werden. Die Vielzahl der Abbiegebeziehungen bei insgesamt hoher Verkehrslast erfordert eine rücksichtsvolle flexible gemeinsame Nutzung des beengten Verkehrsraums durch alle Verkehrsarten. Freihaltung von Trassen für relativ wenig Bahnen und Busse würde die Gesamtkapazität der Straße verringern und mangels alternativer Ausweichstrecken unweigerlich Staus produzieren. Der Berufsverkehr würde immer früher einsetzen und später enden, die Zeit der Staubelastung für die Anlieger bis ins unerträgliche verlängern. Wenn infolge Stau auf der Zeppelinstraße, auch die Linksabbieger aus der Nansenstraße und Kastanienallee nicht mehr abfließen, dann kommt auf der einspurigen Geschwister-Scholl-Straße keine Straßenbahn, kein Bus und kein Rettungsfahrzeug mehr voran. Das wäre höchst gefährlich für das Leben der Menschen und würde neben dem MIV auch den ÖPNV (außer Regionalbahn) zum Erliegen bringen. Das kann nicht gewollt sein. Darum gehören entsprechende Überlegungen in die besonnene Beratung auch in den Fachausschüssen der Stadtverordnetenversammlung.

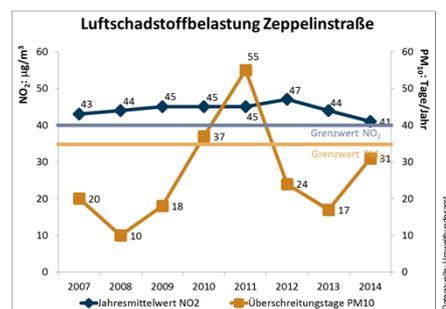
Reduzierung der Luftschadstoffbelastung in der Zeppelinstraße

Ergebnisse der Untersuchung zusätzlicher
verkehrlicher Maßnahmen



Ausgangslage

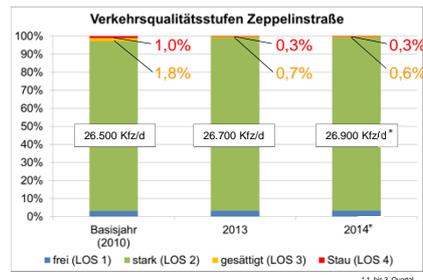
- Grenzwerte für Luftschadstoffe wurden in den vergangenen Jahren regelmäßig überschritten!
- Auch geringe Überschreitung wird nicht toleriert
- Verbesserte Situation bei NO_2 ggf. durch Wetterlage begünstigt -> keine Gewähr für die Zukunft
- Einhaltung aller Grenzwerte ab 2015 zwingend!



- => Es besteht unverändert (kurzfristiger) Handlungsbedarf!
- => Dabei kein Ermessensspielraum ob Maßnahmen ergriffen werden, sondern nur welche!
- => Bei Nichteinhaltung Strafzahlungen und Anwohnerklagen möglich.

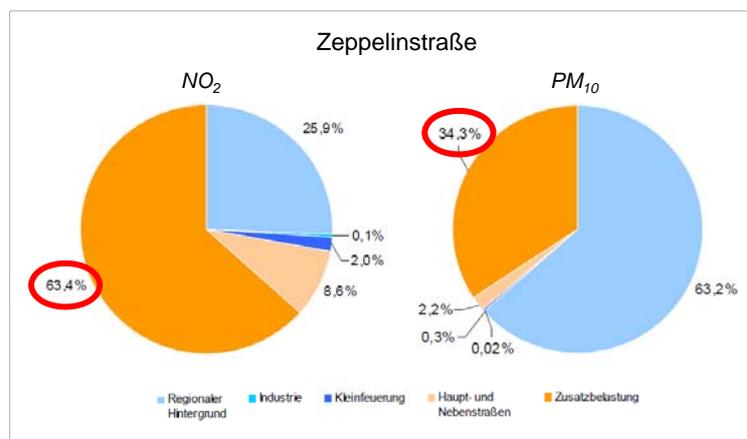
Bisherige Aktivitäten

- Fortschreibung des Luftreinhalte- und Qualitätsplans (2010-2015) mit einem breiten Maßnahmenbündel (u.a. Förderung ÖPNV und Radverkehr, Umweltorientierte Verkehrssteuerung (UVS))
- Regelmäßige Berichterstattung im HA über Ergebnisse der Evaluation zur UVS (zuletzt: 12.03.2014)
- Ergebnis: Reduktion der Gesamtbelastungen (NO₂) um ca. 1-1,5 %, Wirkung aber nicht ausreichend aufgrund nicht eingetretener Verkehrsmengenreduzierung
- **Weitere (kurzfristig umsetzbare) Maßnahmen sind zu prüfen!**
- Beauftragung einer Luftschadstoff-, Lärm- und Verkehrsuntersuchung in Abstimmung mit dem LUGV



Untersuchung weiterer Maßnahmen

Warum Konzentration auf verkehrliche Maßnahmen?



Datenquelle: LRP Potsdam, 2012

Untersuchung weiterer Maßnahmen

Landeshauptstadt
Potsdam

- Stellschrauben

Verkehrsqualität

Verkehrszusammensetzung

Verkehrsmenge

Luftqualität

25.02.2015

Fachbereich Stadtplanung - Stadterneuerung
Bereich Verkehrsentwicklung

5

Untersuchung weiterer Maßnahmen

Landeshauptstadt
Potsdam

- Stellschrauben

Verkehrsqualität

Verkehrszusammensetzung

Verkehrsmenge

Luftqualität

25.02.2015

Fachbereich Stadtplanung - Stadterneuerung
Bereich Verkehrsentwicklung

6

Untersuchte Maßnahmen



- 
 - Lkw-Fahrverbot: a) >7,5t; b) >3,5t
 - Busflottenerneuerung: Nutzung Euro VI-Busse (Linienverkehr)
- 
 - Anpassung der umweltorientierten Verkehrssteuerung
 - Neuaufteilung Straßenraum: Drei Kfz-Fahrspuren und eigenständige Radverkehrsanlage zwischen Geschwister-Scholl-Straße und Kastanienallee
- 
 - Tempo 30 (wegen Lärmschutz)
 - Kfz-Flottenerneuerung

Nicht untersucht: Einführung einer Umweltzone
=> bereits zu einem früheren Zeitpunkt eingehend bewertet
=> Ergebnis: keine ausreichende Wirksamkeit

25.02.2015
Fachbereich Stadtplanung - Stadterneuerung
Bereich Verkehrsentwicklung
7

Lkw-Fahrverbot



- Einrichtung eines Fahrverbots zwischen Kastanienallee und Geschwister-Scholl-Straße in zwei Varianten:
 - a) Fahrzeuge > 7,5t
 - b) Fahrzeuge > 3,5t
 - Gültig ganztags und für Anlieger frei (zur Anlieferung etc.)
- Erläuterungen:
 - Lärmreduzierung
 - max. ca. 850 Fahrzeuge betroffen
 - Zusätzliche Belastung in sensiblen Straßen, da fehlende Ausweichstrecken.
 - Bei Fahrverbot > 3,5t große Zahl Betroffener (auch lokaler Liefer-/Wirtschaftsverkehr).
 - Hoher Kontrollaufwand für Polizei.
 - Keine ausreichende Akzeptanz zu vermuten.



25.02.2015
Fachbereich Stadtplanung - Stadterneuerung
Bereich Verkehrsentwicklung
8

Busflottenerneuerung

- Umstellung aller im betroffenen Straßenabschnitt zwischen Kastanienallee und Geschwister-Scholl-Straße verkehrenden Linienbusse auf Euro-VI-Fahrzeuge.



- Erläuterungen:
 - 5 betroffene Linien (580, 605, 606, 610, 631)
 - 3 betroffene Unternehmen:
 - => ViP,
 - => Beelitzer Verkehrs- und Servicegesellschaft (ehem. Havelbus),
 - => Verkehrsgesellschaft Belzig
 - hoher Investitionsaufwand
 - nicht kurzfristig umsetzbar

Anpassung UVS

- Verstärkte Zuflussdosierung an der Kreuzung Zeppelinstraße/Forstraße.

- Erläuterungen:
 - Angenommener Effekt: Abnahme Gesamtverkehrsmenge um -10%
 - Entsprechende Wirkung jedoch auf Grund bisheriger Erfahrungen unsicher.
 - Zusatzbelastung ausschließlich für Einpendler nach Potsdam.
 - Verstärkter Rückstau in Richtung Geltow.



Neuaufteilung des Straßenraums

- Reduzierung um eine auf drei Kfz-Spuren und Markierung eines Radfahrstreifens zwischen Geschwister-Scholl-Straße und Kastanienallee.

- Erläuterungen:

- Berücksichtigter Effekt: Abnahme Gesamtverkehrsmenge um ca. -16%
- Großteil des Kfz-Verkehrs nach wie vor abzuwickeln.
- Prämisse: Vermeidung von Behinderung für den ÖPNV.
- Stärkung der Alternativen durch Förderung von ÖPNV (u.a. Busspuren, P+R, Taktverdichtung) und Radverkehr (sichere Radverkehrsanlage, zus. Fahrradstellplätze am Bhf. Charlottenhof).
- Reisezeitverlängerung von Geltow bis zur Breiten Straße gegenüber Bestand (mit Pfortnerung): ca. +5 Minuten.



Visualisierungsbeispiele



Tempo 30

- Einführung von Tempo 30 (ganztags) zwischen Geschwister-Scholl-Straße und Kastanienallee.
- Erläuterungen:
 - Hintergrund: Lärmschutz
 - Wirkungszusammenhang von Tempo 30 auf Luftschadstoffe ist in der Fachwelt umstritten.
 - Effekte meist auf Verkehrsverlagerung (Beispiel: Großbeerenstraße) oder auf Verstetigung des Verkehrsflusses zurückzuführen.
 - Annahme einer NO₂-Reduzierung durch Gutachter.
 - Voraussetzungen sind aber Randbedingungen, deren Einhaltung in der Zeppelinstraße fraglich ist.
 - Daher Hinweis des Gutachters, dass Berechnungsergebnisse als unverbindlich anzusehen sind.




25.02.2015
Fachbereich Stadtplanung - Stadterneuerung
Bereich Verkehrsentwicklung
13

Kfz-Flottenerneuerung

- Effekte durch normale Modernisierung der Fahrzeugflotte
- Erläuterungen:
 - Untersuchung für drei Jahre: 2017, 2019, 2021
 - Keine kommunale Einflussnahme möglich
 - Probleme: a) nach neuesten Untersuchungen sind die Emissionen in der Realität deutlich schlechter, als die für die Modellrechnung vorgegebenen Faktoren; b) langsamere Flottenerneuerung
 - Berechnungsergebnisse sind nicht belastbar, da Minderungspotenzial real deutlich geringer.




25.02.2015
Fachbereich Stadtplanung - Stadterneuerung
Bereich Verkehrsentwicklung
14

Bewertung

Entscheidendes Bewertungskriterium:

- Luftqualität/Grenzwerteinhaltung (modellhaft an insgesamt 21 Immissionspunkten + Messstelle)

Darüber hinaus zu beachten:

- Lärm/Verkehrslärm
- Verkehrssicherheit
- Verkehrsqualität (v.a. Kfz)

=> Ziel: Maßnahme mit größtmöglichen Synergien ermitteln



25.02.2015
Fachbereich Stadtplanung - Stadterneuerung
Bereich Verkehrsentwicklung
15

Untersuchungsergebnis (Zusammenfassung)

	🌟 Verkehrszusammensetzung			🌿 Verkehrsmenge		☁ Sonstiges	
	Lkw-Fahrverbot > 7,5t	Lkw-Fahrverbot > 3,5t	Busflotten-erneuerung	Anpassung UVS	Neuaufteilung Straßenraum	Tempo 30	Kfz-Flotten-erneuerung
Einhaltung Luft-Grenzwerte	✘	✔	✘	✘	✔	✘	✘
Verkehrs-qualität (Kfz)	○	○	○	-	-	(-)	○
Lärm	(+)	+	○	(+)	+	+	○
Verkehrs-sicherheit	○	○	○	○	+	+	○
Anmerkungen	<ul style="list-style-type: none"> • Verdrängung des Lkw-Verkehrs in andere sensible Straßenbereiche • Hohes Missachtungspotenzial 	<ul style="list-style-type: none"> • Verdrängung des Lkw-Verkehrs in andere sensible Straßenbereiche • Hohes Missachtungspotenzial • Hoher Kontrollaufwand • Starke Auswirkungen auf Wirtschaftsverkehr • Anordnungsfähigkeit kritisch 	<ul style="list-style-type: none"> • Hoher Investitionsaufwand • Keine rechtzeitige Realisierbarkeit gegeben 	<ul style="list-style-type: none"> • Starke Auswirkungen für den Kfz-Verkehr v.a. in den Nachbargemeinden • Wirkung auf Gesamtverkehrsmenge fraglich 	<ul style="list-style-type: none"> • Viele Synergieeffekte zu anderen Themen (u.a. Lärm, Radverkehr, Fußverkehr, Verkehrssicherheit) • Grenzwerteinhaltung nachhaltig • Starke Einschränkungen im Kfz-Verkehr • relativ hohe Umsetzungskosten 	<ul style="list-style-type: none"> • Wirkung wissenschaftlich strittig • Annahme von Randbedingungen, deren Einhaltung in der Zeppelinstraße unklar ist • Positiv für Lärmschutz • Bauliche Gegebenheiten wirken ggf. entgegen 	<ul style="list-style-type: none"> • Kurzfristig kein ausreichender Effekt zu verzeichnen • Tatsächliche Emissionen deutlich höher als für Modellrechnung angenommen

✔ = erfüllt ✘ = nicht erfüllt + = positiv ○ = unverändert - = negativ () = Effekt fällt gering aus

25.02.2015
Fachbereich Stadtplanung - Stadterneuerung
Bereich Verkehrsentwicklung
16

Maßnahmekombinationen/-varianten

- Abschätzung der Wirkung auf Basis der Einzelberechnungen.
- Betrachtet wurden Kombinationen/Varianten aus Maßnahmen, die allein zu keiner Grenzwerteinhaltung führen aber kurzfristig realisierbar sind.

	Lkw-Fahrverbot (zeitlich begrenzt)	Lkw-Fahrverbot > 7,5t + Tempo 30	Anpassung UVS + Tempo 30	Lkw-Fahrverbot > 7,5t + Anpassung UVS + Tempo 30
Einhaltung Luft-Grenzwerte (Abschätzung)	✘	✓?	✓?	✓?
Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> • Grenzwerte sind ohne zeitliche Begrenzung schon nicht bzw. nur knapp eingehalten; eine nur zeitliche Begrenzung würde zu mehr Lkw-Verkehr im Hotspotbereich und damit (unverändert) zu Grenzwertüberschreitungen führen • Geringere Akzeptanz der Sperrzeiten 	<ul style="list-style-type: none"> • Tempo 30 wirkt auf Luftschadstoffe nur unter Randbedingungen, deren Einhaltung in der Zeppelinstraße unklar ist • Negative Effekte im weiteren Straßennetz durch mehr Lkw-Verkehr 	<ul style="list-style-type: none"> • Tempo 30 wirkt auf Luftschadstoffe nur unter Randbedingungen, deren Einhaltung in der Zeppelinstraße unklar ist • Starke Auswirkungen für den Kfz-Verkehr v.a. in den Nachbargemeinden • Wirkung auf DTV fraglich 	<ul style="list-style-type: none"> • Tempo 30 wirkt auf Luftschadstoffe nur unter Randbedingungen, deren Einhaltung in der Zeppelinstraße unklar ist • Starke Auswirkungen für den Kfz-Verkehr v.a. in den Nachbargemeinden • Wirkung auf DTV fraglich • Negative Effekte im weiteren Straßennetz durch mehr Lkw-Verkehr

✓ = erfüllt ✘ = nicht erfüllt

25.02.2015

 Fachbereich Stadtplanung - Stadterneuerung
 Bereich Verkehrsentwicklung

17

Zusammenfassung und weitere Schritte

Ergebnis:

- In der Zeppelinstraße besteht auf Grund gesetzlicher Vorgaben (kurzfristiger) Handlungsbedarf wg. Überschreitung der Grenzwerte.
- Nur Maßnahmen mit starkem Eingriff in den Verkehr (Lkw-Fahrverbot > 3,5t bzw. Reduzierung der Verkehrsmenge durch Neuaufteilung des Straßenraums) sind geeignet, die Grenzwerte einzuhalten.
- Umsetzung beinhaltet ein Gesamtkonzept z.B. zur ÖPNV-Förderung.

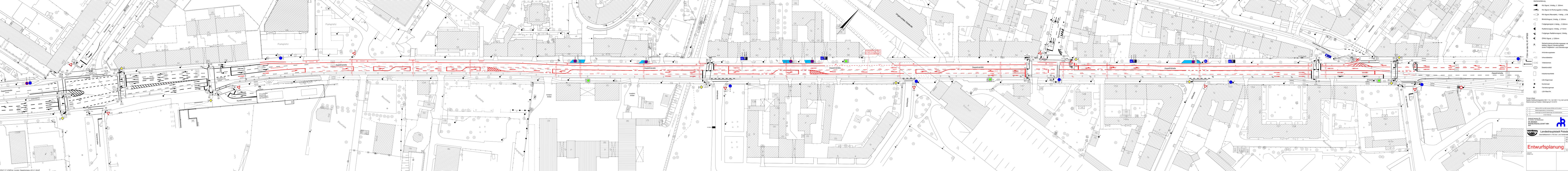
Weitere Schritte:

- Bürgerinformation in Potsdam-West im März.
- Auf Wunsch der Nachbargemeinden ggf. Bürgerinformationen dort.
- Regelmäßige Informationen im Internet unter www.potsdam.de
- Abstimmung mit den Nachbargemeinden und dem Landkreis Potsdam-Mittelmark zu begleitenden Maßnahmen in der AG Verkehr.
- Gremienbeteiligung, Abwägung und Entscheidung durch Verwaltung.

25.02.2015

 Fachbereich Stadtplanung - Stadterneuerung
 Bereich Verkehrsentwicklung

18



- Zeichenerklärung
- ▲ Kfz-Signal, 3-feldig, \varnothing 200mm
 - ▲ Kfz-Signal mit Richtungsfeld, 2-feldig, ROT-GELB, \varnothing 200mm
 - ▲ Kfz-Signal (Kämpfle), 1-feldig, \varnothing 300mm
 - ▲ Blinkersignal, 2-feldig, \varnothing 200mm
 - ▲ Fußgänger-Signal, 2-feldig, \varnothing 210mm
 - ▲ Radfahrsignal, 3-feldig, \varnothing 210mm
 - ▲ Fußgänger-Radfahrsignal, 2-feldig, \varnothing 200mm
 - ▲ ÖPNV-Signal, \varnothing 200mm
 - ▲ Signalbehinderungsanforderungsschilder mit taktilen Signal (Vibrationsplatte) sowie Freigebe- und Orientierungssignal
 - ▲ Anforderungsschilder
 - ▲ Infrarotdetektor
 - ▲ Videokamera
 - ▲ Detektionsschilder
 - ▲ Induktionsschilder
 - ▲ LSA-Eigenmast
 - Kombimast
 - Fahrlinienmast
 - LSA-Mast-Nr.

Plangrundlage:
 gültige Straßenverkehrsregeln 620-1-10, 1. Aufl. 620-1-10, 2. Aufl. 620-1-10, 3. Aufl.
 Straßenverkehrs-Regelungen, Nr. 14/2010

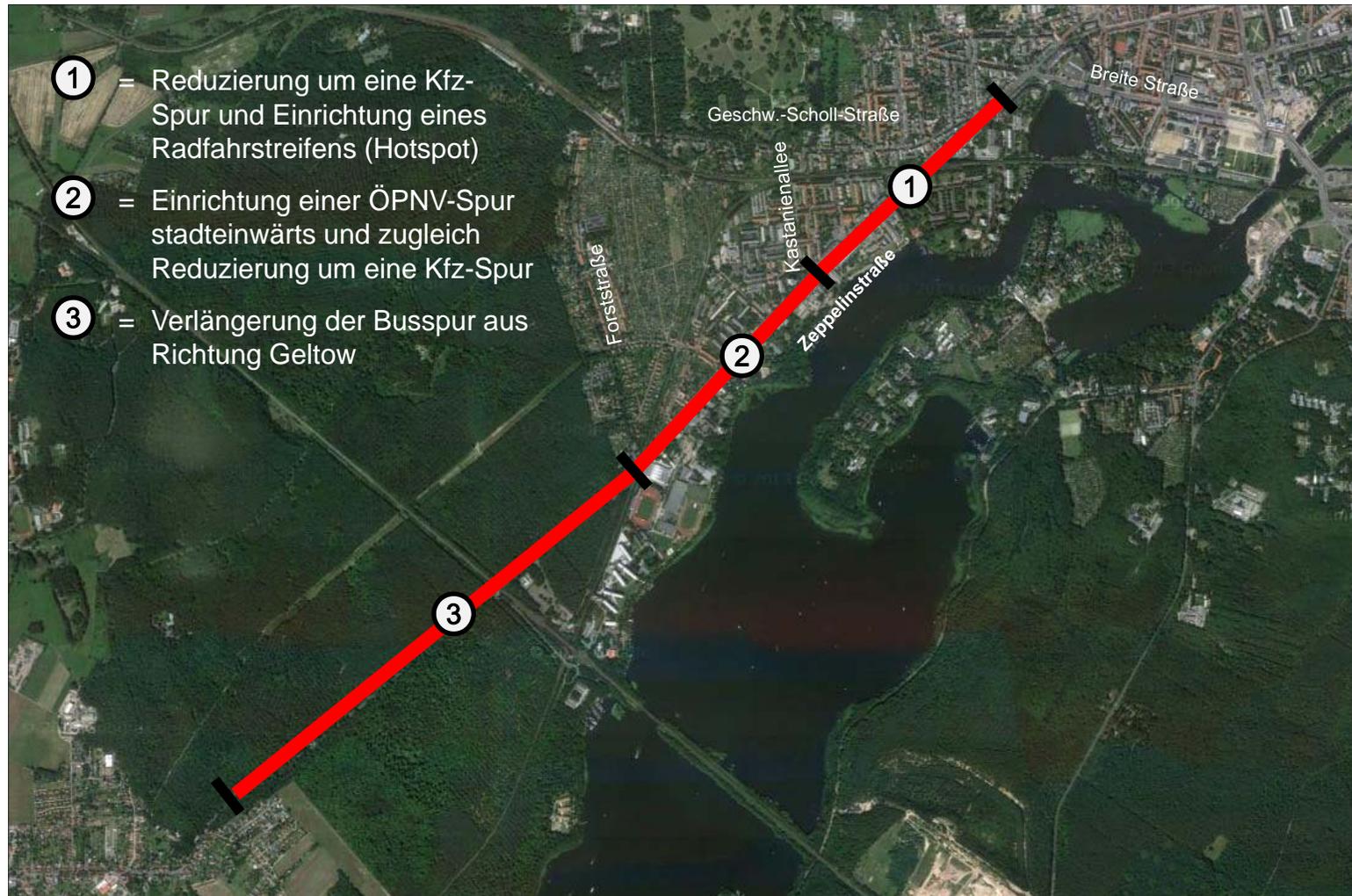
3	ZSB am KP102 und 103 zweiter KP103 und 103	2014-11-04	Revisor
2	Mitwirkungsplanung und Zeichnung	2014-11-03	Revisor
1	Anforderungen an Bauelemente und Verkehrsschilder	2014-11-03	Revisor
	Alt der Planung		Umschrieb

Berechnungssystem: VIB
 für Verkehrs- und Bauelemente
 DR. BRENNER
 INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
 Berlin

Landeshauptstadt Potsdam
 Geschäftsbereich 4, F&B Grün- und Verkehrsflächen

Entwurfsplanung

Gesamtübersicht Maßnahmen





Stadtverordnetenversammlung
der
Landeshauptstadt
Potsdam

Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

15/SVV/0164

öffentlich

Betreff:

Bürgerbeteiligung bei den Planungen Zeppelinstraße

Einreicher: Fraktion SPD

Erstellungsdatum 17.02.2015

Eingang 922:

Beratungsfolge:		
Datum der Sitzung	Gremium	Zuständigkeit
04.03.2015	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, die Bürgerinnen und Bürger sowie die direkt betroffenen Umlandgemeinden über die umweltrechtliche Situation, die daraus resultierenden Auswirkungen auf die Zeppelinstraße sowie über die Planungen des Geschäftsbereichs Verkehr zu informieren. Die Information soll in Bürgerversammlungen und in einer gemeinsamen Befassung des Hauptausschusses, Stadtentwicklungsausschusses und Umweltausschusses mit Vertretern des Landkreises und der betroffenen Umlandgemeinden erfolgen.

Nach Abschluss dieser Diskussionen und vor der Umsetzung von Planungen ist das Votum der Stadtverordnetenversammlung einzuholen.

gez. M. Schubert
Fraktionsvorsitzende/r

Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen
auf der Rückseite

Beschlussverfolgung gewünscht:

Termin:

Demografische Auswirkungen:

Klimatische Auswirkungen:

Finanzielle Auswirkungen?

Ja

Nein

(Ausführliche Darstellung der finanziellen Auswirkungen, wie z. B. Gesamtkosten, Eigenanteil, Leistungen Dritter (ohne öffentl. Förderung), beantragte/bewilligte öffentl. Förderung, Folgekosten, Veranschlagung usw.)

ggf. Folgebblätter beifügen

Begründung:

Die öffentlich gewordenen internen Planungen des Geschäftsbereichs 4 der LHP zur Reduzierung der Feinstaubbelastung an der Zeppelinstraße, die mit erheblichen strukturellen Veränderungen an der Straße einhergehen sollen, sind bislang nur wenigen im Detail bekannt. Gleichwohl haben sie starke Reaktionen ausgelöst, da die Zeppelinstraße zu den vier wichtigsten Verkehrsadern der Stadt gehört. Was und warum die Verkehrsplaner der Stadt dort verändern wollen, sollen sie den Bürgerinnen und Bürgern, die Nutzer und Anwohner sind, erläutern und mit den Stadtverordneten diskutieren.



Stadtverordnetenversammlung
der
Landeshauptstadt
Potsdam

- Änderungsantrag
 Ergänzungsantrag
 Neue Fassung

zur Drucksache Nr.

15/SVV/0164

 öffentlich**Einreicher:** Fraktionen SPD, CDU/ANW**Betreff:** Planungen Zeppelinstraße

Erstellungsdatum 04.03.2015

Eingang 922:

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		
04.03.2015	SVV	X	

Neue Fassung:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Ziel der Stadt Potsdam ist es, durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass

- a) die gesetzlichen Grenzwerte für Luftschadstoffe in der Zeppelinstraße in Zukunft verlässlich eingehalten werden,
- b) eine erhöhte Schadstoffbelastung entlang anderer Straßen (z.B. Forststraße, Maulbeerallee, Geschwister-Scholl-Str., B273) durch die Verkehrsumverteilung zu vermeiden
- c) ein transparentes Verfahren für die Diskussion zu Maßnahmen in der Zeppelinstraße durchgeführt wird, welches die Informationsbedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger von Potsdam und den Umlandgemeinden berücksichtigt
- d) eine abschließende Legitimation durch eine Beschlussfassung der Stadtverordnetenversammlung gewährleistet wird.

Neben den bislang geprüften Varianten des Fachbereichs Verkehr zur Einhaltung der vorgeschriebenen Emissionswerte in der Zeppelinstraße sind weitere, unten stehende Varianten zu prüfen.

1. – Drei Spuren

Die Zeppelinstraße erhält auf der gesamten Länge drei Fahrspuren. Diese Fahrspuren sollen durch Lichtsignalanlagen so geschaltet werden, dass Fahrstreifen in beide Richtungen für den Individualverkehr sowie für den ÖPNV vorgegeben werden können. Es ist zusätzlich zu prüfen, wie der Abbiegeverkehr von der sowie in die Zeppelinstraße über die Gegenfahrbahn bei Bedarf (Schadstoffverminderung) gesperrt werden kann.

2 – vier Spuren mit der Option auf drei- oder zwei-streifige Einengung

Die Zeppelinstraße behält auf der gesamten Länge ihre vier Spuren. Diese werden mit Lichtsignalanlagen ausgerüstet, so dass eine dreispurige Benutzung gem. Variante 1 möglich ist. Zusätzlich soll die Lichtsignalgebung auf nur zwei Fahrspuren überprüft werden. Die Querungsmöglichkeiten für Fußgänger bleiben unverändert.

3 - Fahrradverkehr / ÖPNV / alternative Antriebe

Eine durchgehend verkehrssichere Lösung für den Radverkehr, welche die gleichzeitige Bevorzugung von ÖPNV und Fahrzeugen mit alternativen Antrieben ermöglicht. Variante 3 muss dabei auch in Kombination mit Variante 1 und 2 geprüft werden.

Die Ergebnisse der Prüfungen und Planungen sollen in Bürgerversammlungen in Potsdam und den Umlandgemeinden, sowie in einer gemeinsamen Befassung des Hauptausschusses, Stadtentwicklungsausschusses und Umweltausschusses mit Vertretern des Landkreises und der betroffenen Umlandgemeinden vorgestellt und diskutiert werden.

Das soll bis Mai 2015 erfolgen.

Begründung:

Aus kommunaler Sicht stoßen stadt- und verkehrsplanerische sowie ordnungsrechtliche Maßnahmen zur Gewährleistung der Luftreinhaltung an ihre Grenzen. Zur Verringerung der Feinstaub- und Stickstoffdioxidbelastung in der Zeppelinstraße ist insbesondere eine Bekämpfung des Eintrags von Schadstoffen an der Quelle erforderlich.

Außerdem ist schon jetzt ist der Verkehrsdruck aus dem westlichen und nördlichen Potsdamer Stadtgebiet immens. Bei einer Umgestaltung der Zeppelinstraße kann ein Effekt sein, dass der motorisierte Individualverkehr sich durch den Stadtrand in Richtung Maulbeerallee und B273 bewegt. Diese Effekte müssen verhindert werden, um eine unzumutbare Belastung der Anwohner im nördlichen Stadtraum auch in Sachen Luftqualität zu vermeiden bzw. zu lindern.

Die weiteren Varianten, die hier zur Prüfung empfohlen werden, ermöglichen, rasch und flexibel auf die aktuelle Verkehrslage sowie die Schadstoffbelastung zu reagieren. Die Fahrspuren auf der Zeppelinstraße können so freigegeben werden, dass die Werte eingehalten werden. Dem ÖPNV kann eine eigene Fahrspur eingeräumt werden. Durch die Möglichkeit, jede Fahrbahn in jede Richtung nutzbar machen zu können, wird es möglich, auf die aktuelle Verkehrsmenge zu reagieren und einen optimalen Verkehrsfluss zu erreichen. Dazu tragen auch die Möglichkeiten bei, den Querverkehr / Abbiegeverkehr zu verhindern.

Die öffentlich gewordenen internen Planungen des Geschäftsbereichs 4 der LHP zur Reduzierung der Feinstaubbelastung an der Zeppelinstraße, die mit erheblichen strukturellen Veränderungen an der Straße einhergehen sollen, sind bislang nur wenigen im Detail bekannt. Gleichwohl haben sie starke Reaktionen ausgelöst, da die Zeppelinstraße zu den vier wichtigsten Verkehrsadern der Stadt gehört. Was und warum die Verkehrsplaner der Stadt dort verändern wollen, sollen sie den Bürgerinnen und Bürgern, die Nutzer und Anwohner sind, erläutern und mit den Stadtverordneten diskutieren.

Unterschrift



Stadtverordnetenversammlung
der
Landeshauptstadt
Potsdam

- Änderungsantrag
 Ergänzungsantrag
 Neue Fassung

zur Drucksache Nr.

15/SVV/0164

 öffentlich**Einreicher:** Fraktion Bündnis 90/Die Grünen**Betreff:** Bürgerbeteiligung bei den Planungen Zeppelinstraße

Erstellungsdatum 24.02.2015

Eingang 902:

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		
10.03.2015	Ausschuss Stadtentwicklung/Bauen/Verkehr	X	
11.03.2015	Hauptausschuss	X	
19.03.2015	KOUL	X	

Änderungs-/Ergänzungsvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

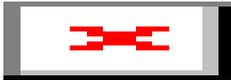
Der Oberbürgermeister wird beauftragt durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass die gesetzlichen Grenzwerte für Luftschadstoffe in der Zeppelinstraße in Zukunft verlässlich eingehalten werden.

Des Weiteren wird der Oberbürgermeister beauftragt für den Radverkehr in der Zeppelinstraße eine verkehrssichere und durchgehende Lösung einzurichten.

Begründung:

Aus kommunaler Sicht stoßen stadt- und verkehrsplanerische sowie ordnungsrechtliche Maßnahmen zur Gewährleistung der Luftreinhaltung an ihre Grenzen. Zur Verringerung der Feinstaub- und Stickstoffdioxidbelastung in der Zeppelinstraße ist insbesondere eine Bekämpfung des Eintrags von Schadstoffen an der Quelle erforderlich.

 Unterschrift



- Änderungsantrag
 Ergänzungsantrag
 Neue Fassung

zur Drucksache Nr.

15/SVV/0164

 öffentlich

Einreicher: Fraktion Potsdamer Demokraten/BVB Freie Wähler
Betreff: Planungen Zeppelinstraße

Erstellungsdatum 11.03.2015

Eingang 922:

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		
19.03.15	KOUL		
24.03.15	SBV		
25.03.15	HA		

Änderungs-/Ergänzungsvorschlag:

Die in der Drucksache 15/SVV/0164 (neue Fassung vom 3. 3. 2015) vorgeschlagenen drei Maßnahmen sind um folgende weitere Prüfaufträge zu ergänzen:

4. Verkehrsrechtliche Maßnahmen

Anordnung der Verlängerung der verkehrsabhängigen Zufluss-Dosierung an der Pfortnerampel Zeppelinstr./Forststraße und/oder Einrichtung einer Umweltzone in der LHP

Begründung:

Die Stickstoffdioxid-Emissionen sind von 47 Mikrogramm im Jahre 2012 auf 44 im Jahre 2013 auf 41 im Jahre 2014 gesunken. Allein durch die jährliche Erneuerung der Fahrzeugflotte und den Ersatz älterer Fahrzeuge durch modernere, umweltfreundlichere und weniger Schadstoff emittierende Fahrzeuge dürfte der Wert in diesem Jahr 2015 unter die zulässige Grenze von 40 Mikrogramm fallen.

Wenn der OB sich trotzdem zum Handeln verpflichtet sieht, sollte er die Verlängerung der verkehrsabhängigen Zufluss-Dosierung der Pfortnerampel Zeppelinstr./Forststr. und/oder die Einrichtung einer Umweltzone anordnen.

Für Umweltprobleme beim Straßenverkehr hat der Bundesgesetzgeber das Instrumentarium der Umweltzone geschaffen. Warum dies bisher nicht getan worden ist, ist nicht nachzuvollziehen, zumal dadurch die einschneidenden und 1,2 Mio. Euro teuren Umbaumaßnahmen der Zeppelinstraße verhindert werden können.

Beide Maßnahmen können unverzüglich umgesetzt werden, um den Vorstellungen des EU-Gesetzgebers zu entsprechen und potenziellen Strafen zu entgehen.

Damit bleibt für die Prüfung aller weiteren Maßnahmen ausreichend Zeit.

5. Verflüssigung des Verkehrs

Optimierung der Grünen Welle auf der Zeppelinstraße, insbesondere zwischen Auf dem Kiewitt und Nansenstraße, sowie Verlegung der Haltestelle „Auf dem Kiewitt“ in ostwärtiger Richtung in die Sonderfahrbahn des ÖPNV

Begründung:

Im Stau stehende oder im Stop-and-Go-Verkehr „schleichende“ Fahrzeuge stoßen deutlich mehr Schadstoffe aus als fahrende Fahrzeuge, wobei der Unterschied zwischen 30 km/h und 50 km/h kaum messbar ist. Insofern ist eine Verringerung der Schadstoffemission durch eine Verflüssigung des Fahrzeugverkehrs zu erreichen.

Dazu zählen die Prüfung, ob die zusätzliche Fußgängerquerverkehr-Ampel auf der westlichen Seite der Straße Auf dem Kiewitt/Geschwister-Scholl-Straße unter diesen Voraussetzungen noch beibehalten werden muss und ob die Haltestelle des Tram- und Busverkehrs in Richtung Stadtmitte vor der Straße Auf dem Kiewitt nicht in die Sonderfahrbahn des ÖPNV ostwärts der Kreuzung verlegt werden kann. Bei drei Tram- und zwei haltenden Buslinien verursacht jedes Fahrzeug die Sperrung eines Fahrstreifens und verringert dadurch die Leistungsfähigkeit des Knotens um 50 Prozent.

6. Weitere Einbindung des ÖPNV in die Maßnahmen zur Schadstoffverringering

- a) Prüfung der teilweisen, temporären Aufhebung der Bevorrechtigung des ÖPNV-Verkehrs an der Kreuzung Zeppelinstr./Auf dem Kiewitt/Geschw.-Scholl-Straße,
- b) Prüfung, ob die Verlegung einer nach Golm fahrenden Buslinie möglich ist,
- c) Prüfung, ob die stadtauswärts fahrenden Buslinien statt auf der Sonderfahrbahn über die „normale“ Fahrbahn geführt werden können,
- d) Prüfung, ob die Buslinien 605 und 606 verstärkt wie in den Abendstunden erst an der Haltestelle „Schloss Charlottenhof“ nach Golm eingesetzt werden können.

Begründung:

Das Hauptproblem für die Unterbrechung des fließenden Verkehrs ist die Führung des Bus- und Tramverkehrs in Richtung stadtauswärts von der Sonderfahrbahn des ÖPNV in die Zeppelinstraße resp. die Geschwister-Scholl-Straße. Die vier Bus-Linien und drei Tram-Linien müssen die Fahrbahn queren und erfordern deshalb bei jeder Querung eine zusätzliche Rotphase für den Straßenverkehr mit dem daraus resultierenden Stau. Insofern ist jede Verringerung des Querens eine Hilfe bei der Reduzierung der Schadstoff-Emissionen.

Dem dienen die unter 6 a – d zu prüfenden Maßnahmen.

zu a) Grundsätzlich ist der ÖPNV zu bevorzugen. Wenn aber die Schadstoff-Emissionen verringert werden müssen, sollte geprüft werden, ob nicht zumindest teilweise die Bevorrechtigung ausgehoben werden muss.

zu b) Beide Linien 605 und 606 führen vom Potsdamer Hauptbahnhof nach Golm. Hier stellt sich die Frage, ob nicht eine der beiden Linien über das Schloss Sanssouci und die Maulbeerallee geführt werden kann, was auch zu einer besseren touristischen Erschließung von Park und Schloss Sanssouci führen würde. An dieser Stelle sei angemerkt, dass es letztlich nur um ein Mikrogramm Stickstoffdioxid geht, das vor allem von Dieselfahrzeugen ausgestoßen wird. Da ist jedes einzelne Dieselfahrzeug, das die Zeppelinstraße weniger benutzt, hilfreich.

zu c) Wenn die stadtauswärts fahrenden Buslinien über die „normale“ Fahrbahn und nicht über die Tram-Sonderspur geführt werden, entfällt für sie die Notwendigkeit einer Bevorrechtigung an dem vorgenannten Knoten. Auch das würde zu einer deutlichen Verflüssigung des Verkehrs beitragen.

zu d) Es sollte auch geprüft werden, ob der Einsatz der Buslinien nach Golm nicht nur in den Abendstunden erst ab Schloss Charlottenhof erfolgen kann. Auch das würde zu einer Entlastung der Schadstoff-Emissionen durch die Diesel-Busse und die geringeren Bevorrechtigungen des ÖPNV auf der Zeppelinstraße führen.

7. Ergänzende Maßnahmen

Um insgesamt die Verkehrsmenge auf der Zeppelinstraße zu verringern, sollte die Idee der **Havelspanne** neu aufgenommen werden, denn bei einer Pfortnerung sollte man Ausweichmöglichkeiten anbieten.

Auch sollte geprüft werden, ob die **Durchfahrt der Schopenhauerstraße vom Luisenplatz zur Charlottenstraße** nicht wenigstens temporär wieder geöffnet werden kann. Die Sperrung führt täglich in den Nachmittagsspitze zum Rückstau der Fahrzeuge auf der Zeppelinstraße vom Luisenplatz bis zur Breiten Straße und trägt sicherlich zu den schlechten Messwerten einen großen Teil bei. Unabhängig davon ist die Situation unzumutbar für die Anwohner der Zeppelinstraße.

Das seit Jahrzehnten diskutierte Park-and-Ride-System hat sich leider nur in Ausnahmefällen bewährt. Auch der immer wieder ins Spiel gebrachte Parkplatz am Bahnhof Pirschheide ist nur ein Scheinargument, denn wer sich mit seinem Fahrzeug in der morgendlichen Spitze über den kilometerlangen Stau von Werder/Geltow bis zum Bahnhof Pirschheide durchgequält hat, wird dort kaum sein Fahrzeug abstellen und mit öffentlichen Verkehrsmitteln weiterfahren. Insofern sollte verstärkt das von der SVV angeregt System der **Regio-Bahnen** verfolgt werden, weil dadurch die Fahrgäste bereits im Umfeld Potsdams abgeholt und in die Stadt gebracht werden können.

Unterschrift



Niederschrift

11. öffentliche Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr

Sitzungstermin:	Dienstag, 10.03.2015
Sitzungsbeginn:	18:00 Uhr
Sitzungsende:	21:00 Uhr
Ort, Raum:	Raum 405, Hegelallee, Haus 1

Anwesend sind:

Ausschussvorsitzender

Herr Ralf Jäkel	DIE LINKE	Leitung der Sitzung
-----------------	-----------	---------------------

Ausschussmitglieder

Herr Michél Berlin	DIE LINKE	
Frau Babette Reimers	SPD	
Herr Lars Eichert	CDU/ANW	
Frau Saskia Hüneke	Grüne/B90	
Herr Wolfhard Kirsch	Bürgerbündnis-FDP	bis 20.50 Uhr

zusätzliches Mitglied

Herr Lutz Boede	DIE aNDERE	
Herr Carsten Linke	DIE aNDERE	
Herr Lothar Wilhelm Wellmann	AfD	ab 18.55 Uhr

stellv. Ausschussmitglieder

Herr Marcus Krause	SPD
--------------------	-----

sachkundige Einwohner

Herr Wolfgang Dau	SPD
Herr Frank Kulok	Bürgerbündnis
Herr Dirk Kühnemann	Bündnis 90/Die Grünen
Herr Dr. Wilfried Naumann	Potsdamer Demokraten
Herr Bernd Putz	Behindertenbeirat
Herr André Tomczak	DIE aNDERE
Herr Rudi Wiggert	SPD

Beigeordneter

Vorlage: 14/SVV/0950
Fraktion SPD
KOUL

- 4.2 Bebauungsplan Nr. 121 "Behlertstraße", Aufhebung des
 Aufstellungsbeschlusses und Einstellung des Verfahrens
 Vorlage: 14/SVV/1146
 Oberbürgermeister, FB Stadtplanung und Stadterneuerung

- 4.3 Gestaltung des Annemarie-Wolff-Platzes
 Vorlage: 15/SVV/0009
 Fraktion CDU/ANW

- 4.4 Kein Umbau der Zeppelinstraße zur Staufalle
 Vorlage: 15/SVV/0159
 Fraktion DIE LINKE (neue Fassung)
 KOUL, HA

- 4.5 Bürgerbeteiligung bei den Planungen Zeppelinstraße
 Vorlage: 15/SVV/0164
 Fraktion SPD, CDU-ANW (neue Fassung)
 KOUL, HA

- 5 Mitteilungen der Verwaltung

- 5.1 Vorstellung der Umsetzung des Beschlusses zur Herstellung einer barrierefreien
 Uferpromenade Alte Fahrt
 FB Stadtplanung und Stadterneuerung

- 6 Sonstiges

Protokoll:

Öffentlicher Teil

zu 1 Eröffnung der Sitzung

Der Ausschussvorsitzende, Herr Jäkel, eröffnet die Sitzung.

**zu 2 Feststellung der Anwesenheit sowie der ordnungsgemäßen Ladung /
Entscheidung über eventuelle Einwendungen gegen die Niederschrift des
öffentlichen Teils der Sitzung vom 24.02.2015 / Feststellung der
öffentlichen Tagesordnung**

Der Ausschussvorsitzende begrüßt die Anwesenden, stellt die ordnungsgemäße Ladung sowie die Beschlussfähigkeit mit 7 von 7 stimmberechtigten Mitgliedern fest.

Zur Niederschrift der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr vom 24.02.2015 gibt es keine Hinweise; die Niederschrift wird mit 7 Ja-Stimmen bestätigt.

Anträge auf Rederechte wurden gestellt:
von Frau Amrhein (BI H.-Thoma-Str.) sowie von Herrn Göttel (BI Anwohner Behlertstraße/Gutenbergstr.) zum TOP 4.2 Bebauungsplan Nr. 121 "Behlertstraße", Aufhebung des Aufstellungsbeschlusses und Einstellung des Verfahrens.
Gegen die Gewährung der Rederechte erfolgt kein Widerspruch.

Der Ausschussvorsitzende schlägt vor, den TOP 4.2 heute in 1. Lesung zu behandeln und wird dies später begründen.

Die Tagesordnung wird einstimmig bestätigt.

zu 3 Vorstellung von Bauvorhaben

Der Ausschussvorsitzende informiert, dass die Vorstellung von Vorhaben vor der Sitzung erfolgt ist.

zu 4 Überweisungen aus der Stadtverordnetenversammlung

**zu 4.1 Fußgängerampel Rudolf Breitscheid Straße/ Oberlinhaus verlegen
Vorlage: 14/SVV/0950
Fraktion SPD
KOUL**

Der Ausschussvorsitzende erinnert, dass es sich hier um eine Wiedervorlage handelt und bittet den Antragsteller um Auskunft, ob es etwas Neues gibt.

Frau Reimers informiert für die Antragstellerin SPD-Fraktion, dass aktuell nichts neues bekannt sei und bittet die Verwaltung um Information, ob es zwischenzeitlich einen veränderten Stand gibt.

Herr Olm (Verkehrsmanagement) teilt mit, dass ein Termin mit dem Oberlinhaus durchgeführt worden sei, jedoch zurzeit keine Lösung für das Oberlinhaus gefunden werden konnte. Alternativ sind jedoch zur Verbesserung der Verkehrsqualität im Bereich der R.-Breitscheid-Straße eine Vielzahl von Maßnahmen in 2015 geplant, über die er im Detail mittels einer Präsentation informiert. Die Präsentation wird dem Protokoll als Anlage beigefügt. Auf einzelne Rückfragen geht Herr Olm ein.

Frau Reimers äußert, dass es sich hier um einen Prüfauftrag handelt und ein Teil des Antrages als erledigt angesehen werden kann. Sie bittet für die Antragstellerin um Berichterstattung im SBV-Ausschuss, wenn es einen veränderten Sachstand mit dem Oberlinhaus gibt. Unter dieser Voraussetzung erklärt sie den Antrag als durch Verwaltungshandeln erledigt.

Herr Klipp sichert die BE im SBV-Ausschuss zu, sobald es in der Abstimmung mit dem Oberlinhaus einen neuen Sachstand gibt.

**zu 4.2 Bebauungsplan Nr. 121 "Behlertstraße", Aufhebung des
Aufstellungsbeschlusses und Einstellung des Verfahrens**

Vorlage: 14/SVV/1146

Oberbürgermeister, FB Stadtplanung und Stadterneuerung

Der Ausschussvorsitzende schlägt vor, dass zuerst die Verwaltung die Vorlage einbringt und anschließend die Rederechte gewährt werden.

Herr Kahle (Verkehrsentwicklung) geht auf die Ausgangssituation zurück. Anlass für die Aufstellung des Bebauungsplanes war der beabsichtigte 3-spurige Ausbau der Behlertstraße zwischen Berliner Straße und Kurfürstenstraße zur Verbesserung des Verkehrsablaufes in der nördlichen Innenstadt. Verschiedene Varianten, wie der Kfz-Verkehr in diesem Bereich organisiert werden könnte, sind unter Beteiligung der Öffentlichkeit geprüft worden. Mittels Präsentation geht Herr Kahle auf die Bestandssituation, die unterschiedlichen Varianten und die Auswirkungen durch Neuaufteilung des Straßenraumes, einschl. der verkehrlichen Wirkung sowohl für die Behlertstraße als auch für die Hans-Thoma-Straße ein. Die Präsentation wird dem Protokoll als Anlage beigefügt. Im Ergebnis ist festzustellen, dass die Gesamtkosten für die Maßnahmen in der Behlertstraße (ohne Kosten EWP) ca. 9 Mio. € betragen. Die damit zu erzielenden Wirkungen konnten wesentlich durch die Einführung von 30 km/h in der Behlertstraße und Hans-Thoma-Straße erreicht werden. So kommt die Verwaltung zu der Empfehlung, das Bebauungsplanverfahren Nr. 121 „Behlertstraße“ nicht weiter zu verfolgen und somit aufzuheben. In diesem Zusammenhang verweist Herr Kahle auch auf die Maßnahmen aus dem Stadtentwicklungskonzept Verkehr, welches durch die Stadtverordnetenversammlung beschlossen worden ist. Diese haben eine generelle Reduzierung des Anteils des Kfz-Verkehrs zum Ziel,

Frau Amrhein (Bürgerinitiative Verkehrsberuhigung H.-Thoma-Str.) berichtet, dass die Diskussion seit 2005 läuft. Die BI fühlt sich ungenügend am Prozess beteiligt und bittet an dem Bebauungsplan festzuhalten. Sie berichtet, dass sie gemeinsam mit Herrn Westphal von der Pro Potsdam überlegt haben, im Rahmen der anstehenden Sanierung der Häuser Durchgänge zu schaffen, die eine Öffnung des Wohnquartiers nach Westen ermöglichen und das Quartier sich damit für Mehrgenerationen-Wohnen eignen würde.

Herr Göttel (Bürgerinitiative Karree Behlertstr./Gutenbergstr.) bittet den Aufstellungsbeschluss zurück zu nehmen und verweist u.a. auf die fehlende finanzielle Umsetzung sowie auf eine erhebliche Minderung in der Wohnqualität, was den Lärmpegel und die Schadstoffbelastung betrifft.

Herr Jäkel stellt den Geschäftsordnungsantrag die DS heute in 1. Lesung zu behandeln und verweist dabei auf die zurzeit laufenden Sanierungsarbeiten auf der Humboldtbrücke. Er spricht sich dafür aus die verkehrliche Entwicklung nach Abschluss der Arbeiten auf der Humboldtbrücke abzuwarten und dann nach ca. 14 Tagen Verkehrszählungen vorzunehmen, die den Verkehrsabfluss belegen. Die Vorlage sollte bis zur Vorlage der Ergebnisse zurück gestellt und dann erneut im SBV-Ausschuss aufgerufen werden. Zugleich greift Herr Jäkel die Äußerungen von Frau Amrhein auf und bittet Herrn Westphal zur erneuten Behandlung dazu zu laden.

Gegen den GO-Antrag spricht Herr Linke, da sich für ihn der Zusammenhang nicht erschließe. Den Zulauf von der Humboldtbrücke regelt die Ampelschaltung. Seiner Meinung nach, könne eine Entscheidung heute erfolgen.

Herr Klipp macht deutlich, dass es nach wie vor keine Chance gebe, die Maßnahme in die Investitionsplanung aufzunehmen. Die Voraussetzungen sind zum heutigen Zeitpunkt (z.B. Umsetzung des Schulentwicklungsplanes) noch schlechter als vor Jahren. Auch im Hinblick auf Klima- und Lärmschutz sowie Luftreinhaltung würde die Umsetzung der Maßnahme keinen Gewinn bringen. Bzgl. der Äußerung von Frau Amrhein berichtet Herr Klipp, dass er sich nicht vorstellen könne, dass die Pro Potsdam/Herr Westphal hinsichtlich der Probleme der ehemaligen Restitutionssiedlung eine solche Zusage gemacht habe.

Herr Dr. Naumann schlägt vor, den Prozess dringend zu Ende zu bringen.

Auf die Nachfrage von Herrn Kirsch, welchen Kosten-Mehraufwand die Zurückstellung der Vorlage für ca. ½ Jahr habe, teilt die Verwaltung mit, dass keine aktiven Kosten entstünden. Herr Klipp macht jedoch auf den Eingriff in die Rechte der Eigentümer entlang der Behlertstraße aufmerksam. So sind hier zurzeit keine wertsteigernden Maßnahmen möglich und somit wird auch der Erhalt der alten Häuser behindert.

Herr Eichert spricht sich für die Vertagung um 2 Wochen aus.

Herr Linke bittet zu beachten, dass auch die von Herrn Jäkel erbetene Zählung des Verkehrs nach Abschluss der Arbeiten auf der Humboldtbrücke Kosten verursachen könne.

Herr Berlin teilt mit, dass er die Erläuterungen der Verwaltung für aufschlussreich hält und das Verfahren heute zum Abschluss gebracht werden sollte.

Frau Hüneke äußert, dass sie nicht glaube, dass die Vertagung gewinnbringend sei. Eher sollte nach Alternativen, wie die stärkere Durchsetzung der Tempo 30 Regelung nachgedacht werden.

Herr Krause stellt den Geschäftsordnungsantrag die Vorlage bis zur nächsten Sitzung zurück zu stellen, um Herrn Eichert die Gelegenheit zu geben, bis dahin ggf. einen Prüfauftrag vorzubereiten, der die Aspekte von Frau Amrhein aufgreift.

Der GO-Antrag auf Vertagung bis zur nächsten Sitzung wird mit 7/0/0 zugestimmt.

zu 4.3 Gestaltung des Annemarie-Wolff-Platzes

Vorlage: 15/SVV/0009

Fraktion CDU/ANW

Herr Goetzmann (Stadtplanung und Stadterneuerung) zeigt anhand eines Kartenausschnittes aus dem B-Plan 42.4 Pappelallee/Am Schragen um welche Fläche es sich an der Kiepenheuerallee/Ecke Georg-Hermann-Allee gelegen handelt. Das betreffende Bau Feld ist nicht als öffentlicher Bereich im Sinne einer Platzanlage festgesetzt, sondern als private nicht überbaubare Grundstücksfläche mit einer Größe von ca. 150 m² als Bestandteil eines Mischgebietes. Hier ist kleinteilige Einzelhandels- sowie Dienstleistungsnutzung sowie ein Gemisch von Wohnfunktionen geplant. In Bezug auf das Antragsanliegen sei es nach Abstimmung zwischen der Verwaltung und dem Entwicklungsträger Bornstedter Feld vorstellbar, ein Ideengerüst als Unterfütterung für ein Exposé zur Ausschreibung des Grundstücks zu entwickeln. Dies könne über einen studentischen Wettbewerb erfolgen.

Herr Eichert dankt der Verwaltung und stellt fest, dass dies genau die Zielrichtung seines Antrages sei.

Der Antrag wird zur Abstimmung gestellt:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung zur Beschlussfassung:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Im Bornstedter Feld ist im B-Plan 42.4 Kaserne Pappelallee/Am Schragen an der Ecke Georg-Herrmann-Allee/Kiepenheuerallee der Annemarie-Wolff-Platz vorgesehen.

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, für die Gestaltung des Platzes einen Ideenwettbewerb z. B. in Form eines Studentenwettbewerbs durchzuführen. Bei der Platzgestaltung ist zu berücksichtigen, dass in den Erdgeschossflächen der angrenzenden Bauten Kleingewerbe und Gastronomie entstehen kann.

Die Ergebnisse sind den Bewohnern des Entwicklungsbereichs im Detail vorzustellen. Deren Meinung soll in angemessener Weise festgestellt und bei der Entscheidung berücksichtigt werden. Bei der Entwicklung der Fläche ist das Ergebnis soweit wie möglich für den Investor bindend zu vereinbaren. Soweit dadurch dem Treuhandvermögen Nachteile entstehen, ist darüber in den Ausschüssen gesondert zu beraten.

Abstimmungsergebnis:

Zustimmung: 7
Ablehnung: 0
Stimmenthaltung: 0

zu 4.4 Kein Umbau der Zeppelinstraße zur Stauffalle

Vorlage: 15/SVV/0159

Fraktion DIE LINKE (neue Fassung)
KOUL, HA

Die Tagesordnungspunkte 4.4 und 4.5 werden gemeinsam behandelt.

Der Ausschussvorsitzende schlägt vor, dass zunächst alle Anträge zu den DS 15/SVV/0159 und 0164, einschl. der vorliegenden Ergänzungsanträge eingebracht werden und dann in die Diskussion eingestiegen wird.

Herr Jäkel bringt die **neue Fassung des Antrages der Fraktion DIE LINKE 15/SVV/0159** ein und begründet diesen anhand einer Präsentation über den historischen Abriss der Entwicklung der Bebauung entlang der Zeppelinstraße sowie aktuellen Fotos:

„Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt sicherzustellen, dass anstehende Planungen zu einem Umbau der Zeppelinstraße nicht zu gravierenden Leistungseinschränkungen führen dürfen.

Die Stadtverordnetenversammlung, die Anwohnerinnen und Anwohner und der Landkreis Potsdam-Mittelmark sind frühzeitig in die Planungsprozesse einzubeziehen.

Über das weitere Vorgehen, insbesondere über konkrete Maßnahmen, entscheidet die Stadtverordnetenversammlung.“

Zur Begründung führt er an, dass mangels alternativer Straßenverbindung viele Tausend Fahrzeuge täglich möglichst staufrei bewältigt werden müssen. Dafür

sind insbesondere im mittleren Bereich zwischen Kastanienallee und Geschwister-Scholl-Straße je zwei Spuren pro Richtung notwendig, um auch ÖPNV, Abbiegeverkehre und haltende LKW bei Ladevorgängen effektiv bewältigen zu können. Spurverringerungen würden mangels alternativer Ausweichstrecken unweigerlich Staus provozieren. Die Dauer der vollen Verkehrsbelastung in der Straße würde erheblich zunehmen und die Anlieger zusätzlich stark belasten. Es besteht die Gefahr, dass bei Vollaustattung und Stau die Schadstoffbelastung gegenüber heute noch zunimmt! Wenn wegen Stau in der Zeppelinstraße auch die Linksabbieger aus Nansenstraße und Kastanienallee nicht mehr abfließen, dann kommt es auf der einspurigen Geschwister-Scholl-Straße zur Verstopfung, die ebenso den ÖPNV und Rettungsfahrzeuge stadtauswärts blockiert. Darum ist bei allen Maßnahmen große Besonnenheit erforderlich. Staus müssen unbedingt vermieden werden und anstelle einer Einengung Möglichkeiten der Entlastung für die Zeppelinstraße gefunden werden.

Herr Eichert bringt die **neue Fassung des Antrages der Fraktionen SPD, CDU-ANW 15/SVV/0164** ein und begründet den Prüfauftrag verschiedener Varianten:

„Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Ziel der Stadt Potsdam ist es, durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass

- a) die gesetzlichen Grenzwerte für Luftschadstoffe in der Zeppelinstraße in Zukunft verlässlich eingehalten werden,
- b) eine erhöhte Schadstoffbelastung entlang anderer Straßen (z.B. Forststraße, Maulbeerallee, Geschwister-Scholl-Str., B273) durch die Verkehrsumverteilung zu vermeiden
- c) ein transparentes Verfahren für die Diskussion zu Maßnahmen in der Zeppelinstraße durchgeführt wird, welches die Informationsbedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger von Potsdam und den Umlandgemeinden berücksichtigt
- d) eine abschließende Legitimation durch eine Beschlussfassung der Stadtverordnetenversammlung gewährleistet wird.

Neben den bislang geprüften Varianten des Fachbereichs Verkehr zur Einhaltung der vorgeschriebenen Emissionswerte in der Zeppelinstraße sind weitere, unten stehende Varianten zu prüfen.

1. - Drei Spuren

Die Zeppelinstraße erhält auf der gesamten Länge drei Fahrspuren. Diese Fahrspuren sollen durch Lichtzeichensignalanlagen so geschaltet werden, dass Fahrstreifen in beide Richtungen für den Individualverkehr sowie für den ÖPNV vorgegeben werden können. Es ist zusätzlich zu prüfen, wie der Abbiegeverkehr von der sowie in die Zeppelinstraße über die Gegenfahrbahn bei Bedarf (Schadstoffverminderung) gesperrt werden kann.

2 - vier Spuren mit der Option auf drei- oder zwei-streifige Einengung Die Zeppelinstraße behält auf der gesamten Länge ihre vier Spuren. Diese werden mit Lichtsignalanlagen ausgerüstet, so dass eine dreispurige Benutzung gem. Variante 1 möglich ist. Zusätzlich soll die Lichtsignalgebung auf nur zwei

Fahrspuren überprüft werden. Die Querungsmöglichkeiten für Fußgänger bleiben unverändert.

3 - Fahrradverkehr / ÖPNV / alternative Antriebe

Eine durchgehend verkehrssichere Lösung für den Radverkehr, welche die gleichzeitige Bevorzugung von ÖPNV und Fahrzeugen mit alternativen Antrieben ermöglicht. Variante 3 muss dabei auch in Kombination mit Variante 1 und 2 geprüft werden.

Die Ergebnisse der Prüfungen und Planungen sollen in Bürgerversammlungen in Potsdam und den Umlandgemeinden, sowie in einer gemeinsamen Befassung des Hauptausschusses, Stadtentwicklungsausschusses und Umweltausschusses mit Vertretern des Landkreises und der betroffenen Umlandgemeinden vorgestellt und diskutiert werden.

Das soll bis Mai 2015 erfolgen.“

Herr Dr. Naumann bringt folgenden **Ergänzungsantrag für die Fraktion Potsdamer Demokraten/BVB Freie Wähler zu den Planungen Zeppelinstraße DS 15/SVV/0164** ein:

„Die in der Drucksache 15/SVV/0164 (neue Fassung vom 3. 3. 2015) vorgeschlagenen drei Maßnahmen sind um folgende weitere Prüfaufträge zu ergänzen:

4. Verkehrsrechtliche Maßnahmen

Anordnung der Verlängerung der verkehrsabhängigen Zufluss-Dosierung an der Pfortnerampel Zeppelinstr./Forststraße und/oder Einrichtung einer Umweltzone in der LHP

5. Verflüssigung des Verkehrs

Optimierung der Grünen Welle auf der Zeppelinstraße, insbesondere zwischen Auf dem Kiewitt und Nansenstraße, sowie Verlegung der Haltestelle „Auf dem Kiewitt“ in ostwärtiger Richtung in die Sonderfahrbahn des ÖPNV

6. Weitere Einbindung des ÖPNV in die Maßnahmen zur Schadstoffverringerung

- a) Prüfung der teilweisen, temporären Aufhebung der Bevorrechtigung des ÖPNV-Verkehrs an der Kreuzung Zeppelinstr./Auf dem Kiewitt/Geschw.-Scholl-Straße,
- b) Prüfung, ob die Verlegung einer nach Golm fahrenden Buslinie möglich ist,
- c) Prüfung, ob die stadtauswärts fahrenden Buslinien statt auf der Sonderfahrbahn über die „normale“ Fahrbahn geführt werden können,
- d) Prüfung, ob die Buslinien 605 und 606 verstärkt wie in den Abendstunden erst an der Haltestelle „Schloss Charlottenhof“ nach Golm eingesetzt

werden können.

7. Ergänzende Maßnahmen

Um insgesamt die Verkehrsmenge auf der Zeppelinstraße zu verringern, sollte die Idee der **Havelspange** neu aufgenommen werden, denn bei einer Pfortnerung sollte man Ausweichmöglichkeiten anbieten.

Auch sollte geprüft werden, ob die **Durchfahrt der Schopenhauerstraße vom Luisenplatz zur Charlottenstraße** nicht wenigstens temporär wieder geöffnet werden kann. Die Sperrung führt täglich in den Nachmittagsspitze zum Rückstau der Fahrzeuge auf der Zeppelinstraße vom Luisenplatz bis zur Breiten Straße und trägt sicherlich zu den schlechten Messwerten einen großen Teil bei. Unabhängig davon ist die Situation unzumutbar für die Anwohner der Zeppelinstraße.

Das seit Jahrzehnten diskutierte Park-and-Ride-System hat sich leider nur in Ausnahmefällen bewährt. Auch der immer wieder ins Spiel gebrachte Parkplatz am Bahnhof Pirschheide ist nur ein Scheinargument, denn wer sich mit seinem Fahrzeug in der morgendlichen Spitze über den kilometerlangen Stau von Werder/Geltow bis zum Bahnhof Pirschheide durchgequält hat, wird dort kaum sein Fahrzeug abstellen und mit öffentlichen Verkehrsmitteln weiterfahren. Insofern sollte verstärkt das von der SVV angeregt System der **Regio-Bahnen** verfolgt werden, weil dadurch die Fahrgäste bereits im Umfeld Potsdams abgeholt und in die Stadt gebracht werden können.“

Frau Hüneke bringt folgenden **Ergänzungsantrag für die Fraktion B90/Die Grünen zur DS 15/SVV/0164** ein:

„Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass die gesetzlichen Grenzwerte für Luftschadstoffe in der Zeppelinstraße in Zukunft verlässlich eingehalten werden.

Des Weiteren wird der Oberbürgermeister beauftragt für den Radverkehr in der Zeppelinstraße eine verkehrssichere und durchgehende Lösung einzurichten.“

Frau Hüneke erklärt, dass v.g. EA der Fraktion B90/Die Grünen nur aufrecht erhalten werden müsse, wenn dem SPD-Antrag nicht gefolgt wird.

Herr Klipp erinnert an die Äußerungen des Vertreters des Landesamtes für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz, Herrn Jonas, im Hauptausschuss. Zu dem schwerwiegenden Problem in der Zeppelinstraße ist eine Lösung erforderlich, da von Seiten des Gesetzgebers gefordert wird, geeignete Maßnahmen zum Gesundheitsschutz einzuleiten.

Herr Klipp bittet die Ausschussteilnehmer um eine faire Diskussion über Varianten, die geeignet sind die Schadstoffbelastung in der Zeppelinstraße zu verbessern.

Mittels Präsentation erläutert Herr Dörrie (Verkehrsentwicklung) die Ergebnisse der Untersuchung verkehrlicher Maßnahmen und macht deutlich, dass

unverändert ein kurzfristiger Handlungsbedarf besteht. In diesem Zusammenhang stellt sich nicht die Frage, ob Maßnahmen ergriffen werden, sondern nur, welche Maßnahmen zur Reduzierung der Schadstoffbelastung umgesetzt werden, da ansonsten Strafzahlungen drohen bzw. Anwohnerklagen möglich sind. Auf einzelne mögliche Maßnahmen sowie deren Vor- und Nachteile geht Herr Dörrie im Detail ein. Als nächste Schritte sind neben einer umfassenden Bürgerinformation, die Abstimmung mit den Nachbargemeinden und dem Landkreis, die Beteiligung der Gremien als auch die Abwägung der Ergebnisse geplant. Die Präsentation wird auf Wunsch mehrerer Ausschusssmitglieder dem Protokoll als Anlage beigefügt.

In der anschließenden regen Diskussion bringen verschiedene Ausschussteilnehmer ihren Standpunkt zum Ausdruck.

Herr Berlin dankt der Verwaltung für die Aufbereitung und das Aufzeigen der unterschiedlichen Varianten. Jedoch hält er als Kernpunkt die Entscheidung durch die Verwaltung für fraglich. Er spricht sich für die Beteiligung der Nachbargemeinden aus, hinterfragt jedoch, warum es so eilig sei. Die Betrachtung sollte überregional erfolgen und erst mittelfristig eine Entscheidung getroffen werden. Außerdem müsse es Kompensationsmöglichkeiten für die nach Potsdam einpendelnden Verkehrsteilnehmer geben.

Herr Linke begrüßt, dass die vorgestellten Maßnahmen dem Stadtentwicklungskonzept Verkehr (STEK Verkehr) entsprechen. Die Aussagen von Herrn Dörrie sind für ihn nachvollziehbar und eine umfangreiche Prüfung ist von Seiten der Verwaltung vorgenommen worden. Den Antrag der SPD, CDU-ANW lehnt er ab. Zudem macht Herr Linke aufmerksam, dass ein flüssiger Verkehr zusätzlichen Kurzstreckenverkehr nach sich ziehen würde. Der Antrag der Fraktion DIE LINKE sei für ihn nicht nachvollziehbar und ebenso nicht der EA der Fraktion B90/Die Grünen. Bzgl. des Antrages der Potsdamer Demokraten äußert Herr Linke, dass die Einrichtung einer Umweltzone ein gutes Argument sei.

Herr Eichert stellt dar, dass der Antrag der SPD, CDU-ANW weiter gehe, da er zusätzlichen Prüfbedarf deutlich macht. Für eine entsprechende Entscheidungsfindung sollten 3 weitere Varianten geprüft werden, um als Ergebnis in die Entscheidung einfließen zu können.

Herr Wellmann äußert, dass Verkehrsumgestaltung und Verkehrsleitung nicht beide gleichzeitig notwendig sind, um das Ziel zu erreichen. Er hinterfragt, weshalb die Kombination von der Einrichtung einer Umweltzone und ein Lkw-Fahrverbot nicht mitbetrachtet worden ist und fragt nach dem Effekt.

Herr Dr. Naumann hält das Vorhaben in Bezug auf die Luftreinhaltung nicht für geeignet. Seinen Berechnungen zufolge würde die Reduzierung der Verkehrsmenge um 16% eine Reduzierung um ca. 4.300 Fahrzeuge bedeuten. Bei einem Besetzungsgrad von durchschnittlich 1,2 Personen pro Fahrzeug wären das ca. 5.200 Personen. Da es sich nach seiner Einschätzung

überwiegend um auswärtigen Pendlerverkehr handele, würde eine Verlagerung auf den ÖPNV den Einsatz von ca. 50 zusätzlichen Bussen erforderlich machen. In diesem Zusammenhang macht er aufmerksam, dass die Busse bisher nicht die Euro-VI-Norm besitzen und somit zu einer Erhöhung des Schadstoffausstoßes beitragen würden. Ebenso sei es erforderlich ausreichend Fläche für Park & Ride zur Verfügung zu stellen. Diese Klärungen sollten im Vorfeld erfolgen. Die Berechnung von Herrn Dörrie, dass die von der Verwaltung vorgeschlagene Maßnahme eine Verringerung um 16 % erzielen würde, sei für ihn nicht nachvollziehbar.

Dem widerspricht Herr Goetzmann (Stadtplanung und Stadterneuerung). P & R sei bereits heute vorhanden und Pendler würden morgens in die Stadt und abends heraus fahren, die Zahlen von Herrn Neumann seien also zu halbieren.

Herr Klipp richtet nochmals die Bitte an die Ausschussteilnehmer im Fachausschuss nicht darüber zu diskutieren, wer die Entscheidung letztendlich treffen wird, sondern als Zielstellung die Reduzierung der Schadstoffbelastung zu diskutieren. In diesem Zusammenhang verweist er neben der erfolgten Berichterstattung im Hauptausschuss auch auf die Presseberichterstattung vom 25.2.15, in welcher die Untersuchungen zur Zeppelinstraße vorgestellt und der dringende Handlungsbedarf zur Umsetzung von Maßnahmen zur Einhaltung der Schadstoff-Grenzwerte dargestellt worden ist.

Herr Klipp ergänzt, dass die Verkehrsmenge für die hohen Luftschadstoffe verantwortlich sei. In Potsdam gibt es nahezu keinen LKW-Durchgangsverkehr. D.h. es handelt sich bei diesen Fahrzeugen um Zulieferer bzw. Dienstleister, die ihr Ziel im Stadtgebiet Potsdam haben. Ein Verbot von Fahrzeugen über 7,5 t würde einen erheblichen Eingriff in den Wirtschaftsverkehr bedeuten und wäre nicht zu rechtfertigen.

Bei dem Verkehr, der die Zeppelinstraße nutzt, handelt es sich ca. um 50 % aus Potsdam und um 50 % aus dem Umland. Im Binnenverkehr sieht er die größten Potentiale für einen Umstieg auf den Umweltverbund.

Herr Dörrie geht auf verschiedene Anmerkungen der Ausschussmitglieder ein:

- Bei Feinstaub (PM10) darf der Tagesgrenzwert von 50 Mikrogramm/m³ maximal an 35 Tagen im Jahr überschritten werden.
- Die Maßnahme der Neuaufteilung des Straßenraums wird, anders als von Herrn Dr. Naumann angenommen, nicht nur Auswirkungen auf das Umland haben. Die vorgetragene Berechnung der Flächen für Park & Ride und notwendige Busse sind daher nicht zutreffend. Die Verkehrsverlagerung wird vielmehr auch Verkehr aus Potsdam betreffen. Es besteht Klarheit darüber, dass die Reduzierung der Verkehrsmenge nur durch einen Mix aus dem
 - Umstieg auf ÖPNV,
 - der Nutzung von Park & Ride Flächen (auch in den Nachbargemeinden),
 - der Nutzung von Mitfahrangeboten
 - sowie als Alternative die Fahrradnutzung erfolgen kann.
- Eine Umweltzone hilft vor allem bei der Reduzierung der Feinstaubproblematik, nicht aber bei der Reduzierung der Probleme mit Stickstoffdioxid, da moderne Dieselfahrzeuge (mit grüner Plakette und daher der Einfahrtsberechtigung in die Umweltzone) einen hohen

Stickstoffoxidausstoß haben.

Herr Klipp ergänzt auf Nachfrage, dass sich aus den Ergebnissen seit Einführung der umweltabhängigen Verkehrssteuerung keine Tendenz der Unterschreitung der Grenzwerte für NO₂ für die Zukunft ableiten lasse.

Herr Jäkel betont, dass die Kombination von verschiedenen Maßnahmen sinnvoll sei. Hinsichtlich der Entlastung des Straßenverkehrs durch zusätzliche Halte auf Regionalbahnhöfen vermisste er entsprechende Aktivitäten. Starre Tempo 30 Regeln hält er für nicht sinnvoll, jedoch verkehrsabhängige flexible Geschwindigkeitsregelung für geeignet, die Einführung einer Umweltzone sei sinnvoll.

Herr Jäkel hinterfragt insbesondere die Umsetzung im Hinblick auf die Abbiegespuren an verschiedenen Knoten (beispielsweise am Abzweig Nansenstraße) und bittet die Verwaltung um eine entsprechende Abbildung.

Herr Dörrie erläutert anhand von Plänen die Situation. Auf Bitte von Herrn Jäkel sind diese sowie Pläne zu den weiteren Knotenpunkten dem Protokoll als Anlage beizufügen.

Herr Jäkel greift im Hinblick auf die von der Verwaltung vorgeschlagenen Maßnahmen nochmals die Inhalte seines Antrages 15/SVV/0159 auf und führt aus, dass es eine realistische Chance auf Umsetzung geben muss. Ebenso müsse sichergestellt werden, dass es keine gravierenden Leistungseinschränkungen gibt und die staufreie Einfahrt nach Potsdam-West nicht verhindert wird.

Herr Goetzmann (Stadtplanung und Stadterneuerung) betont, dass eine Einschränkung in der Leistungsfähigkeit nicht ohne die Stellschraube Verkehrsmenge betrachtet werden könne. Ziel kann es nicht sein, bei den gegebenen Verkehrsverhältnissen dafür zu sorgen, dass Stau entsteht und der Verkehr nicht abfließen kann. Erreicht werden könne das Ziel nur, wenn der Verkehr weitestgehend staufrei abgewickelt und die Verkehrsmenge reduziert werden kann.

Herr Jäkel macht deutlich, dass dies mit seinem Antrag kompatibel sei, sofern keine Leistungseinschränkung erfolgt.

Frau Hüneke regt an, heute noch keine Beschlussfassung vorzunehmen. Vielmehr sollten unter Aufnahme der heute erfolgten Berichterstattung und Diskussion alle Antragsteller die Gelegenheit ergreifen zu überlegen, welche der Antragsbestandteile aufrecht erhalten bzw. ggf. geändert werden müssen. Das STEK Verkehr trägt diesem Netzwerkcharakter Rechnung und sollte nochmals angesehen werden.

Frau Reimers bringt zum Ausdruck, dass die Verunsicherung entstanden sei, weil man von dem Vorhaben erst aus der Presse erfahren habe. Das ÖPNV-Angebot

müsse attraktiver gestaltet und mit den verschiedenen Anbietern abgestimmt werden, um so Umstiege zu erleichtern und eine schnelle Fahrt von a nach b in Potsdam zu ermöglichen. Nicht jeder Verkehrsteilnehmer könne ein Rad nutzen. Sie bestätigt, dass der Wirtschaftsverkehr/Lieferfahrzeuge nicht eingeschränkt werden dürfe.

Herr Kirsch spricht sich ebenfalls für eine nochmalige Zurückstellung aller Anträge aus und hinterfragt, ob ein Zu- bzw. Weg-Schalten verschiedener Fahrspuren wie in der Heerstraße möglich wäre. Auch die Luftzirkulation durch Ventilatoren (Bsp. aus Amerika) könne er sich vorstellen.

Herr Dörrie antwortet, dass auf diese Weise voraussichtlich keine ausreichende Verbesserung der Luftschadstoffsituation zu erzielen ist.

Zur Frage von Herrn Linke, wie die Priorisierung des ÖPNV geplant ist, informiert Herr Dörrie über die vorgesehene Einrichtung eines ÖPNV-Fahrestreifens bzw. die Verlängerung der Busspur in Richtung Geltow. Die Folie wird auf Bitte von Herrn Jäkel ebenfalls dem Protokoll beigelegt.

Herr Linke stimmt ebenfalls einer Zurückstellung aller Anträge zu und regt an sich nochmals intensiv mit der Thematik zu befassen und die Anträge im Detail zu überdenken sowie ggf. Begriffsbestimmungen genauer vorzunehmen.

Herr Eichert hält die Vorlage der Prüfergebnisse der im CDU-Antrag benannten Punkte nach wie vor für erforderlich, um eine Entscheidungsgrundlage zu schaffen.

Herr Wellmann äußert, dass der Regionalbahnverkehr, wie zusätzliche Halte z.B. in Charlottenhof etc. keine Entscheidung sei, die die Stadt trifft. Für ihn sei das Konzept der Verwaltung klar und schlüssig. Eine Entscheidung könne heute gefällt werden, eine Vertagung sei nicht erforderlich und stellt den Antrag, dass abgestimmt wird.

Frau Hüneke stellt den Geschäftsordnungsantrag, alle die Drucksachen 15/SVV/0159, 0164, einschl. aller Ergänzungsanträge auf die nächste Sitzung zu vertagen und bittet in diesem Zusammenhang darum, die Behandlung gemeinsam mit dem Antrag ihrer Fraktion 15/SVV/0046 - Gründung einer gemeinsamen Verkehrsgesellschaft Potsdam und Potsdam Mittelmark - aufzurufen.

Herr Kirsch spricht für den GO-Antrag.
Herr Wellmann spricht gegen den GO-Antrag.

Der GO-Antrag auf Vertagung wird zur Abstimmung gestellt und mit 5/0/2 befürwortet.

zu 4.5 Bürgerbeteiligung bei den Planungen Zeppelinstraße
Vorlage: 15/SVV/0164

Fraktion SPD, CDU-ANW (neue Fassung)
KOUL, HA

Diskussion siehe TOP 4.4 – vertagt auf die nächste Sitzung.

zu 5 Mitteilungen der Verwaltung

**zu 5.1 Vorstellung der Umsetzung des Beschlusses zur Herstellung einer
barrierefreien Uferpromenade Alte Fahrt**

FB Stadtplanung und Stadterneuerung

Herr Goetzmann (Stadtplanung und Stadterneuerung) erinnert an die bereits im September 2014 erfolgte Berichterstattung zu den untersuchten Varianten zur Herstellung einer technischen Lösung der barrierefreien Überwindung des Höhenunterschiedes zwischen dem Otto-Braun-Platz und der Uferpromenade. Da sich die Realisierung einer nichttechnischen Lösung als schwierig erwiesen hat, wurde eine technische Lösung favorisiert. Die Diskussion dazu ist jedoch noch nicht abschließend zu Ende geführt worden. Es zeichnet sich jedoch ab, dass nach enger Abstimmung mit dem Beirat für Menschen mit Behinderungen und entsprechenden Fachdienststellen sowie der Feuerwehr eine Lösung gefunden wurde. Hier handelt es sich um eine transparente Liftvariante, die von der Wasserseite aus gesehen, am linken Rand der Treppe eingebaut wird. Das „WIE“ der Umsetzung ist noch abhängig von den in diesem Bereich anstehenden Baumaßnahmen. Die Umsetzung erfolgt im Rahmen der Baumaßnahmen zur Anlage des Otto-Braun-Platzes/Uferpromenade in Abhängigkeit des Baufortschritts der Baumaßnahmen auf den Baugrundstücken Humboldtstr. 1-6 ab dem 30.3.2015. Es wird angestrebt, den Teil zur Langen Brücke mit dem Lift zur barrierefreien Überwindung voraussichtlich bis zum Herbst 2015 fertigzustellen.

zu 6 Sonstiges

keine

Ralf Jäkel
Ausschussvorsitzender

Viola Kropp
Niederschrift