



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. Folgeblätter 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.



**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

- die gesetzlichen Grenzwerte für Luftschadstoffe in der Zeppelinstraße in Zukunft verlässlich eingehalten werden,
- eine erhöhte Schadstoffbelastung entlang anderer Straßen (z.B. Forststraße, Maulbeerallee, Geschwister-Scholl-Str., B273) durch die Verkehrsumverteilung zu vermeiden
- 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
- 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



- 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