



Niederschrift der 11. Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr

Sitzungstermin:	10.03.2015
Sitzungsbeginn:	18.00 Uhr
Sitzungsende:	21.00 Uhr
Ort, Raum:	Haus I. Raum 405

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 Staufalle

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 Vollauslastung 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 Faktionen 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 Schadstoffverringeringung

- 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 Ausschussmitglieder 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 vermisse 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