

## Protokollauszug

aus der

### 7. öffentliche Sitzung des Ausschusses für Klima, Ordnung, Umweltschutz und ländliche Entwicklung vom 19.03.2015

---

öffentlich

**Top 3.2    Kein Umbau der Zeppelinstraße zur Stauffalle  
15/SVV/0159  
geändert beschlossen**

Herr Jäkel berichtet, dass man sich in der Fraktion DIE LINKE nochmals nach der Befassung im SBV-Ausschuss mit der Thematik auseinandergesetzt habe und eine nochmalige Überarbeitung mit folgendem Wortlaut erfolgt ist:

1. Der Oberbürgermeister wird beauftragt sicherzustellen, dass anstehende Planungen zu einem Umbau der Zeppelinstraße nicht zu gravierenden Leistungseinschränkungen führen dürfen. Durch Kombination verschiedener Maßnahmen ist dafür zu sorgen, dass Entlastungsmöglichkeiten durch Stärkung des ÖPNV ausgeschöpft werden und gebietsfremde Schwerverkehre und Verkehre mit nicht umweltgerechten KFZ vermieden werden. Es ist dafür Sorge zu tragen, dass Staubbildung in der Zeppelinstraße und in den wenigen Nebenstraßen sicher vermieden wird und durch verkehrsabhängige Optimierung aller LSA ein möglichst flüssiger Verkehrsablauf für alle Verkehrsarten bei Beibehaltung der vorhandenen Fahrspurenzahl erzielt wird. Zur Lärminderung ist in der Gleistrasse der teils erfolgte Umbau von Pflaster in Asphaltdecke auf der ganzen Länge abzuschließen.
2. Die Stadtverordnetenversammlung, die Anwohnerinnen und Anwohner und der Landkreis Potsdam-Mittelmark sind frühzeitig in die Planungsprozesse einzubeziehen.
3. Über das weitere Vorgehen, insbesondere über konkrete Maßnahmen, entscheidet die Stadtverordnetenversammlung.

Herr Klipp bittet die Diskussion im KOUL-Ausschuss auf die Thematik Klima- und Umweltschutz zu konzentrieren. Nur Maßnahmen und Vorschläge sind sinnvoll, die zur Einhaltung der Grenzwerte für Luftschadstoffe geeignet sind.

Herr Jonas vom Landesumweltamt bestätigt, dass das Problem die Einhaltung der Grenzwerte sei und bei Überschreitung Strafzahlungen in nicht unerheblicher Höhe die Folge wären. Die Feinstaub- und Stickstoffdioxidgrenzwerte können mit dem jetzigen Verkehrsaufkommen nicht eingehalten werden. Der Tagessatz für die Grenzwertüberschreitung ist eine 5stellige Zahl. Eine Reaktion sei kurzfristig erforderlich, da die Grenzwerte bereits 2015 zwingend eingehalten werden müssen. Dies könne ggf. durch Bündelung von Maßnahmen erfolgen, ist aber nur bei einer Verringerung des Verkehrs erreichbar. Auf freiwilliger Basis sei dies nicht zu bewältigen.

Anschließend erläutert Herr Dörrie (Verkehrsentwicklung) mit Hilfe einer Präsentation (sh. Anlage zum Protokoll) die Ergebnisse der Untersuchung verkehrlicher Maßnahmen und betont, dass unverändert kurzfristiger Handlungsbedarf bestehe. Dabei gebe es keine Ermessensspielräume, ob Maßnahmen ergriffen, sondern nur, welche Maßnahmen umgesetzt werden. Ansonsten drohen Strafzahlungen und seien Anwohnerklagen möglich.

Er erläutert einzelne mögliche Maßnahmen sowie deren Vor- und Nachteile. Die nächsten Schritte seien neben einer umfassenden Bürgerinformation auch die Gremienbeteiligung sowie die Abwägung der Ergebnisse.

Herr Piest dankt der Verwaltung für die Darstellung, aus der die jetzige Situation deutlich hervor geht. Er bestätigt, dass die Grundprämisse die Reduzierung der Schadstoffbelastung sei. Dies fehlt seines Erachtens in dem Antrag der Fraktion DIE LINKE.

Herr Piest bringt die neue Fassung des Antrages der SPD 15/SVV/0164 ein, welche im Ratsinformationssystem im Wortlaut hinterlegt ist und welcher die Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte beinhaltet. Das Angebot der Verwaltung, neue Vorschläge, z.B. aus der Öffentlichkeitsbeteiligung, aufzugreifen, begrüßt er.

Frau Lentz schließt sich der Meinung von Herrn Piest, was den Antrag der Fraktion DIE LINKE (15/SVV/0159 aktuelle Fassung betrifft) an. Sie bedauert, dass die Verwaltung ihr Vorhaben nicht frühzeitig mit der Öffentlichkeit kommuniziert habe. Ergänzend verweist Frau Lentz darauf, dass die Nutzung sowohl für Fußgänger als auch für Radfahrer zwischen der Geschwister-Scholl-Str. und Kastanienallee zurzeit gefährlich sei. Stadteinwärts sei es insbesondere durch die Haltestellen für Radfahrer gefährlich. Bzgl. des ÖPNV hält Frau Lentz eine Vergrößerung des Potentials für erforderlich und eine Anpassung der Fahrzeiten, wie auch eine gleichmäßigere Verteilung. Insgesamt ist das ÖPNV-Angebot zu verbessern.

Herr Pahnhenrich spricht eine Studie des Bundesumweltamtes aus dem Jahr 1999 an, in welchem auch die Zeppelinstraße einbezogen worden ist und regt an zu überdenken, ob die Einführung einer Umweltzone ein geeignetes Mittel sei. Zu beachten ist nicht nur der Verkehr, der aus dem Umland in die Stadt hinein führt, sondern auch der Verkehr, der sich möglicherweise in der Innenstadt staut, bevor er aus der Stadt heraus fährt. Auch diesen Aspekt bittet er nochmals zu untersuchen.

Herr Klipp greift den Vorwurf von Frau Lentz bzgl. fehlender Kommunikation mit der Öffentlichkeit auf. Er informiert, dass sein Geschäftsbereich für die Beigeordnetenkonferenz am 11.2.15 ein entsprechendes Papier vorbereitet habe. Darin ist aufgeführt, wie die Beteiligung der politischen Gremien und die Öffentlichkeit erfolgen soll. Jedoch ist dieses Papier bereits vor der Bestätigung in der Beigeordnetenkonferenz an die Öffentlichkeit gelangt, was zu diesem Missverständnis geführt hat.

Zu dem Antrag der SPD-Fraktion (15/SVV/0164) bittet Herr Klipp nochmals zu überdenken, ob die Vorschläge 1, 2 und 3 geeignet sind, die Gesamtverkehrsmenge zu reduzieren und die Überschreitung der Grenzwerte zu verhindern.

Herr Klipp führt zum Antrag der Fraktion DIE LINKE (15/SVV/0159 aktuelle Fassung) aus, dass dieser eine Neuaufteilung des Straßenraumes ausschließen würde. Somit bliebe nur ein LKW-Fahrverbot, um die Grenzwerte sicher einzuhalten. Dieses sollte aber einen schweren Eingriff in den Wirtschaftsverkehr dar!

Herr Klipp bestätigt, dass die Zustände des Radweges in der Zeppelinstraße sehr schlecht sind. Es ist beabsichtigt, den vorhandenen Verkehrsraum zwischen den Verkehrsteilnehmern neu aufzuteilen. Radfahrer erhalten eine Radverkehrsanlage. Bzgl. des ÖPNV macht Herr Klipp aufmerksam, dass die Umsetzung des ÖPNV-Infrastrukturprogrammes in Höhe von 50 Mio. € ansteht. Zugleich verweist er auf die Umsetzung des Stadtentwicklungskonzeptes Verkehr.

Herr Dörrie greift die Anregung von Herrn Pahnhenrich auf und berichtet, dass die Einführung einer Umweltzone zwar die Feinstaubbelastung beeinflusse, jedoch nicht die Einhaltung der Grenzwerte für Stickstoffdioxid.

Von daher bittet er für die Umsetzung aller Maßnahmen um Unterstützung.

Herr Jonas bestätigt, dass EURO VI Fahrzeuge auf den Straßen in erheblichem Maße Stickstoffdioxid ausstoßen, so dass die Einführung einer Umweltzone nicht die notwendige Reduzierung bewirken würde.

Herr Berlin spricht sich gegen Restriktionen aus, sondern plädiert dafür, sich mehr auf Belohnung zu orientieren, z.B. Nutzung von Fahrgemeinschaften, etc. Vorstellen könne er sich auch, dass die Pfortnerampeln nicht erst am Ortseingang Potsdam eingesetzt werden, sondern bereits in Richtung Geltow. Auch der Einsatz neuer Busse im Fuhrpark sollte überdacht werden.

Abschließend stellt Herr Berlin fest, dass das Problem erkannt worden ist, und gemeinsam überlegt werden sollte, wie die Reduzierung der Schadstoffe erfolgen könne.

Auf die Rückfrage von Herrn Jäkel, informiert Herr Dörrie, dass die von der Verwaltung berechnete 16 %ige Minderung des Verkehrs nur durch die Umsetzung einer Reihe von Maßnahmen erreicht werden kann, wie Nutzung ÖPNV (Busse), Mehrnutzung der Straßenbahn, Radverkehr und Nutzung P&R.

Herr Jäkel spricht sich ebenfalls für die Suche nach einer gemeinsamen Lösung ohne Stau aus und ergänzt, die Hinweise von Herrn Piest und Frau Lentz aufgreifend, den Antrag 15/SVV/0159 wie folgt:

Dem Antrag wird vorangestellt:

„0. Es ist intensiv nach Möglichkeiten der Senkung aller Schadstoffbelastungen in der Zeppelinstraße und in dem benachbarten Straßennetz in Potsdam-West zu suchen.“

Herr Walter bittet um Auskunft, ob im Falle einer Überschreitung der gesetzlichen Grenzwerte ein Fahrverbot denkbar wäre?

Herr Klipp antwortet, dass dies bei erfolgreichen Klagen der Anwohner die logische Folge wäre.

Herr Walter äußert, dass dann schnelles Handeln erforderlich sei und dass er die von der Verwaltung vorgeschlagenen Maßnahmen für sehr geeignet halte.

Auf die Rückfrage von Herrn Piest nach dem Zeithorizont, entgegnet Herr Klipp, dass die Einhaltung der Grenzwerte für Stickstoffdioxid bereits in diesem Jahr erforderlich ist und je später mit der Umsetzung der Maßnahmen begonnen wird, um so problematischer sei die Einhaltung.

Der Ausschussvorsitzende stellt Antrag 15/SVV/0159 zur Abstimmung:

Der Ausschuss für Klima, Ordnung, Umweltschutz und ländliche Entwicklung empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung in der vom Antragsteller geänderten Form zur Beschlussfassung:

- 0. Es ist intensiv nach Möglichkeiten der Senkung aller Schadstoffbelastungen in der Zeppelinstraße und in dem benachbarten Straßennetz in Potsdam-West zu suchen.**
- 1. Der Oberbürgermeister wird beauftragt sicherzustellen, dass anstehende Planungen zu einem Umbau der Zeppelinstraße nicht zu gravierenden Leistungsein-**

schränkungen führen dürfen. Durch Kombination verschiedener Maßnahmen ist dafür zu sorgen, dass Entlastungs-möglichkeiten durch Stärkung des ÖPNV ausgeschöpft werden und gebietsfremde Schwerverkehre und Verkehre mit nicht umweltgerechten KFZ vermieden werden. Es ist dafür Sorge zu tragen, dass Staubildung in der Zeppelinstraße und in den wenigen Nebenstraßen sicher vermieden wird und durch verkehrsabhängige Optimierung aller LSA ein möglichst flüssiger Verkehrsablauf für alle Verkehrsarten bei Beibehaltung der vorhandenen Fahrspurenzahl erzielt wird. Zur Lärminderung ist in der Gleistrasse der teils erfolgte Umbau von Pflaster in Asphaltdecke auf der ganzen Länge abzuschließen.

2. Die Stadtverordnetenversammlung, die Anwohnerinnen und Anwohner und der Landkreis Potsdam-Mittelmark sind frühzeitig in die Planungsprozesse einzubeziehen.
3. Über das weitere Vorgehen, insbesondere über konkrete Maßnahmen, entscheidet die Stadtverordnetenversammlung.

**Abstimmungsergebnis:**

Zustimmung:	<b>2</b>
Ablehnung:	<b>0</b>
Stimmenthaltung:	<b>4</b>

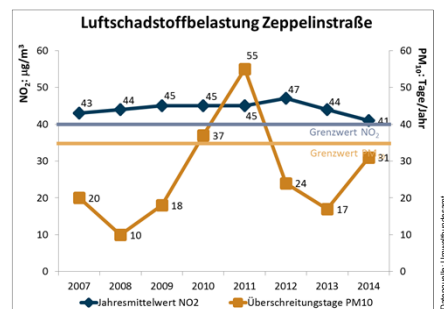
## Reduzierung der Luftschadstoffbelastung in der Zeppelinstraße

Ergebnisse der Untersuchung zusätzlicher  
verkehrlicher Maßnahmen



### Ausgangslage

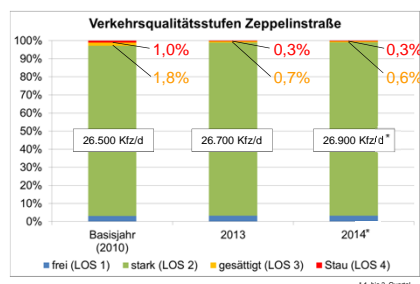
- Grenzwerte für Luftschadstoffe wurden in den vergangenen Jahren regelmäßig überschritten!
- Auch geringe Überschreitung wird nicht toleriert
- Verbesserte Situation bei  $\text{NO}_2$  ggf. durch Wetterlage begünstigt -> keine Gewähr für die Zukunft
- Einhaltung aller Grenzwerte ab 2015 zwingend!



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

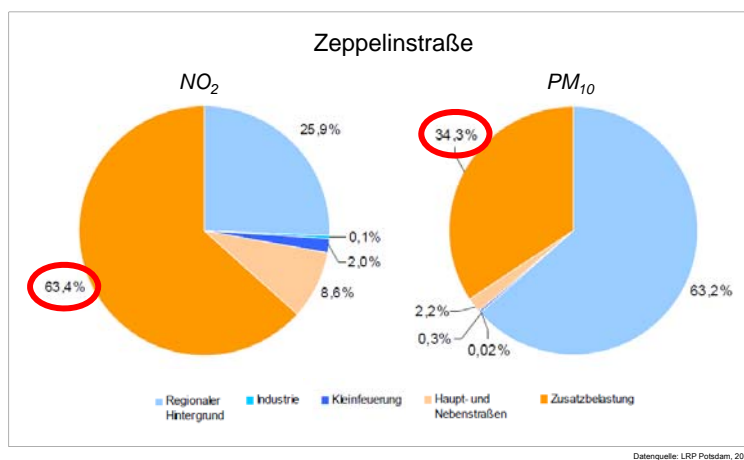
## Bisherige Aktivitäten

- 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 (NO<sub>2</sub>) 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



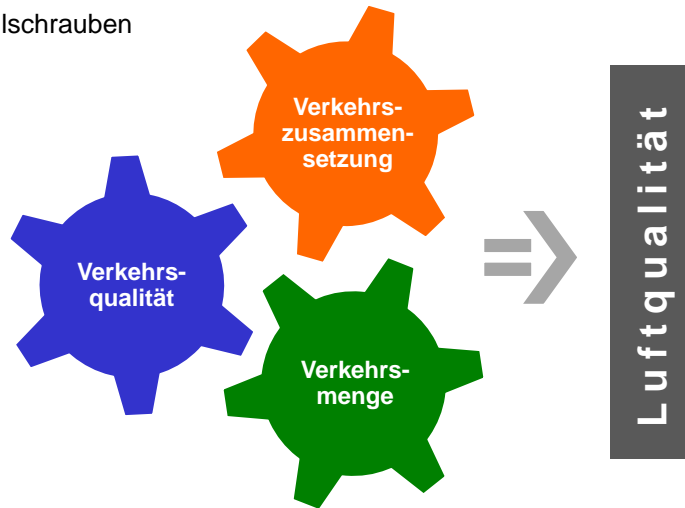
## Untersuchung weiterer Maßnahmen

Warum Konzentration auf verkehrliche Maßnahmen?



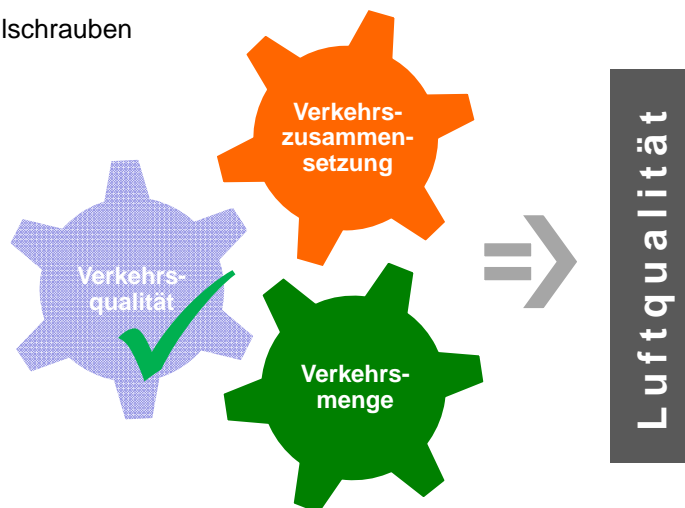
## Untersuchung weiterer Maßnahmen

- Stellschrauben



## Untersuchung weiterer Maßnahmen

- Stellschrauben



## 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

## 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.





## 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. Bus-spuren, 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 NO<sub>2</sub>-Reduzierung durch Gutachter.
  - Voraussetzungen sind aber Randbedingungen, deren Einhaltung in der Zeppelinstraße fraglich ist.
  - Daher Hinweis des Gutachters, dass Berechnungsergebnisse als unverbindlich anzusehen sind.



## 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.



## Bewertung

### Entscheidendes Bewertungskriterium:

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

### Darüber hinaus zu beachten:

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



=> Ziel: Maßnahme mit größtmöglichen Synergien ermitteln

## 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"> <li>• Verdrängung des Lkw-Verkehrs in andere sensible Straßenbereiche</li> <li>• Hohes Missachtungspotenzial</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verdrängung des Lkw-Verkehrs in andere sensible Straßenbereiche</li> <li>• Hohes Missachtungspotenzial</li> <li>• Hoher Kontrollaufwand</li> <li>• Starke Auswirkungen auf Wirtschaftsverkehr</li> <li>• Anordnungsfähigkeit kritisch</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hoher Investitionsaufwand</li> <li>• Keine rechtzeitige Realisierbarkeit gegeben</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Starke Auswirkungen für den Kfz-Verkehr v.a. in den Nachbargemeinden</li> <li>• Wirkung auf Gesamtverkehrsmenge fraglich</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Viele Synergieeffekte zu anderen Themen (u.a. Lärm, Radverkehr, Fußverkehr, Verkehrssicherheit)</li> <li>• Grenzwerteinhlung nachhaltig</li> <li>• Starke Einschränkungen im Kfz-Verkehr</li> <li>• relativ hohe Umsetzungskosten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wirkung wissenschaftlich strittig</li> <li>• Annahme von Randbedingungen, deren Einhaltung in der Zeppelinstraße unklar ist</li> <li>• Positiv für Lärmschutz</li> <li>• Bauliche Gegebenheiten wirken ggf. entgegen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kurzfristig kein ausreichender Effekt zu verzeichnen</li> <li>• Tatsächliche Emissionen deutlich höher als für Modellrechnung angenommen</li> </ul>

✓ = erfüllt ✗ = nicht erfüllt + = positiv ○ = unverändert - = negativ () = Effekt fällt gering aus

## 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
<b>Einhaltung Luft-Grenzwerte (Abschätzung)</b>	✘	✔?	✔?	✔?
<b>Bewertung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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</li> <li>• Geringere Akzeptanz der Sperrzeiten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tempo 30 wirkt auf Luftschadstoffe nur unter Randbedingungen, deren Einhaltung in der Zeppelinstraße unklar ist</li> <li>• Negative Effekte im weiteren Straßennetz durch mehr Lkw-Verkehr</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tempo 30 wirkt auf Luftschadstoffe nur unter Randbedingungen, deren Einhaltung in der Zeppelinstraße unklar ist</li> <li>• Starke Auswirkungen für den Kfz-Verkehr v.a. in den Nachbargemeinden</li> <li>• Wirkung auf DTV fraglich</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tempo 30 wirkt auf Luftschadstoffe nur unter Randbedingungen, deren Einhaltung in der Zeppelinstraße unklar ist</li> <li>• Starke Auswirkungen für den Kfz-Verkehr v.a. in den Nachbargemeinden</li> <li>• Wirkung auf DTV fraglich</li> <li>• Negative Effekte im weiteren Straßennetz durch mehr Lkw-Verkehr</li> </ul>

✔ = erfüllt ✘ = nicht erfüllt

## 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](http://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.