

## **A n t w o r t**

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage Nr. 2951  
des Abgeordneten Steeven Bretz  
CDU-Fraktion  
Landtagsdrucksache 5/7445

Wortlaut der Kleinen Anfrage Nr. 2951 vom 11.06.2013:

### **Bau eines dritten Havelübergangs in der Landeshauptstadt Potsdam**

Die Verkehrssituation in der Landeshauptstadt ist seit Jahren angespannt. Da der Straßenverkehr nur über zwei Brücken über die Havel geführt werden kann, kommt es täglich zu langen Staus und den damit verbundenen Schadstoffbelastungen in der Innenstadt. Das von der Stadt verfolgte Ziel, den Straßenverkehr über sogenannte Pfortnerampeln zu steuern, hat die Stauproblematik nicht verbessern können. Im Gegenteil: Die Stauproblematik wurde mit dieser Maßnahme zusätzlich auch auf die Nachbargemeinden verlagert. Seit Jahren wird in der Stadt daher der Bau eines dritten Havelübergangs kontrovers diskutiert. Die bisher im Bundesverkehrswegeplan enthaltene Ortsumgehung Potsdam (B 1-B 2), die sogenannte Havelspange, wurde vom Verkehrsministerium nach dem Beteiligungsverfahren nicht wieder für den neuen Bundesverkehrswegeplan angemeldet. Damit folgt die Landesregierung den im Beteiligungsverfahren eingebrachten Einwendungen der BI „Bürger für Verkehrsberuhigung in Potsdam-West“, der ARGUS und dem VCD Verkehrsclub Brandenburg. Die Stadt Potsdam hingegen hatte eine Wiederaufnahme der Maßnahme beantragt.

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie bewertet die Landesregierung die Verkehrssituation in der Landeshauptstadt Potsdam in Bezug auf die Problematik, dass der Verkehr lediglich über die zwei Havelbrücken geführt werden kann?
2. Wie hoch ist die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) auf den beiden bestehenden Havelübergängen Lange Brücke und Nuthestraße?
3. Wie hoch ist der Anteil des innerstädtischen Verkehrs und des Durchgangsverkehrs auf diesen beiden Abschnitten?
4. Welche Verkehrsbelastung wird für diese beiden Abschnitte für das Jahr 2025 gerade in Anbetracht des überproportionalen Einwohnerwachstums Potsdams prognostiziert?
5. Hält die Landesregierung angesichts der geschilderten Verkehrsproblematik generell einen dritten Havelübergang in Potsdam als Entlastung für die Lange Brücke und die Nuthestraße für sinnvoll?
6. Welche Argumente hat die Stadt Potsdam im Rahmen des Beteiligungsverfahrens vorgetragen, um die Wiederaufnahme der Maßnahme „Havelspange“ in den Bundesverkehrswegeplan zu begründen?

7. Welche Argumente waren für die Landesregierung maßgebend, die Maßnahme „Havelspanne“ nicht wieder für den Bundesverkehrswegeplan zu beantragen?
8. Welche sonstigen Lösungsmöglichkeiten sieht die Landesregierung für die von täglichen Staus geprägte Verkehrsproblematik in der Landeshauptstadt Potsdam?
9. Wie bewertet die Landesregierung die Auswirkungen der mit Landesmitteln geförderten Verkehrssteuerung über Pfortnerampeln in der Stadt Potsdam insbesondere auch mit Blick auf die Auswirkungen auf die Nachbarkommunen?

Namens der Landesregierung beantwortet der Minister für Infrastruktur und Landwirtschaft die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1:

Wie bewertet die Landesregierung die Verkehrssituation in der Landeshauptstadt Potsdam in Bezug auf die Problematik, dass der Verkehr lediglich über die zwei Havelbrücken geführt werden kann?

Frage 2:

Wie hoch ist die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) auf den beiden bestehenden Havelübergängen Lange Brücke und Nuthestraße?

Frage 3:

Wie hoch ist der Anteil des innerstädtischen Verkehrs und des Durchgangsverkehrs auf diesen beiden Abschnitten?

Frage 4:

Welche Verkehrsbelastung wird für diese beiden Abschnitte für das Jahr 2025 gerade in Anbetracht des überproportionalen Einwohnerwachstums Potsdams prognostiziert?

Frage 5:

Hält die Landesregierung angesichts der geschilderten Verkehrsproblematik generell einen dritten Havelübergang in Potsdam als Entlastung für die Lange Brücke und die Nuthestraße für sinnvoll?

Zu Frage 1 bis 5:

Die Stadt trägt für die weitere Planung und Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur eine große Verantwortung.

Die Bundesstraßen 1 und 2 sind Bestandteil des städtischen Straßennetzes in der Baulast der Stadt Potsdam. Über konkrete Informationen zu Verkehrsbelastungen, Verkehrsprognosen verfügt nur die Kommune. Die vorhandenen beiden Brücken stellen Engpässe dar und haben eine hohe Verkehrsbelastung.

Seite 3

Frage 6:

Welche Argumente hat die Stadt Potsdam im Rahmen des Beteiligungsverfahrens vorgetragen, um die Wiederaufnahme der Maßnahme „Havelspange“ in den Bundesverkehrswegeplan zu begründen?

Zu Frage 6:

Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens teilte die Stadt mit Schreiben vom 30.01.2013 mit, dass es „neben den Beschlüssen der Stadtverordnetenversammlung (SVV) zu einzelnen Maßnahmen auch eine noch laufende konzeptionelle Planung zur künftigen Verkehrsentwicklung in Potsdam (Stadtentwicklungskonzept Verkehr - STEK)“ gibt. Nach Aussage der Stadt wird die Wirkung der Havelspange aktuell im STEK geprüft und im Fachausschuss diskutiert.

Frage 7:

Welche Argumente waren für die Landesregierung maßgebend, die Maßnahme „Havelspange“ nicht wieder für den Bundesverkehrswegeplan zu beantragen?

Zu Frage 7:

Gemäß Bundesfernstraßengesetz (FStrG) sind Bundesstraßen Straßen, die einem weiträumigen Verkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind. Die Maßnahme als Netzverknüpfung zwischen der B 1 und der B 2 als zusätzliche Havelquerung dient vorrangig dem städtischen Verkehr und ist daher nicht in der Baulast des Bundes realisierbar. Die zusätzliche Havelquerung zwischen B 1 und B 2 liegt ausschließlich auf der Gemarkung der Stadt Potsdam.

Frage 8:

Welche sonstigen Lösungsmöglichkeiten sieht die Landesregierung für die von täglichen Staus geprägte Verkehrsproblematik in der Landeshauptstadt Potsdam?

Frage 9:

Wie bewertet die Landesregierung die Auswirkungen der mit Landesmitteln geförderten Verkehrssteuerung über Pfortnerampeln in der Stadt Potsdam insbesondere auch mit Blick auf die Auswirkungen auf die Nachbarkommunen?

Zu Frage 8 und 9:

Die Erarbeitung von Lösungsmöglichkeiten zur Optimierung der Verkehrsabläufe im städtischen Verkehr liegt in Zuständigkeit der Stadt Potsdam, dazu gehört auch die Verkehrssteuerung.

Das Land Brandenburg unterstützt die Stadt Potsdam mit erheblichen Fördermitteln. Für den kommunalen Straßenbau fließen bisher rund 84 Mio. € Fördermittel; davon wurde z. B. die Sanierung der Humboldtbrücke in erheblichen Maße mitfinanziert. Rund 368 Mio. € Fördermittel wurden für den ÖPNV z. B. für die Straßenbahnen als Unterstützung von Seiten des Landes gewährt.

Zudem wurde durch zusätzliche Bestellungen im SPNV, insbesondere bei den Linien RB 21 und RB 22 durch das Land Brandenburg das ÖPNV-Angebot für die Region Potsdam weiter verbessert.