

Netzverknüpfung/OU Potsdam

Welche Auswirkungen hat die
B1-neu für Werder?

Netzverknüpfung/OU Potsdam: Welche Auswirkung hat die B1 neu für Werder?

- Netzverknüpfung: die Planung
- Netzverknüpfung: die Auswirkungen
- Werder: Konsequenzen für die Zukunft
- Werder: ungestellte Fragen
- Werder: eine klare Antwort
- Netzverknüpfung: Planungsfehler?

Netzverknüpfung: die Planung

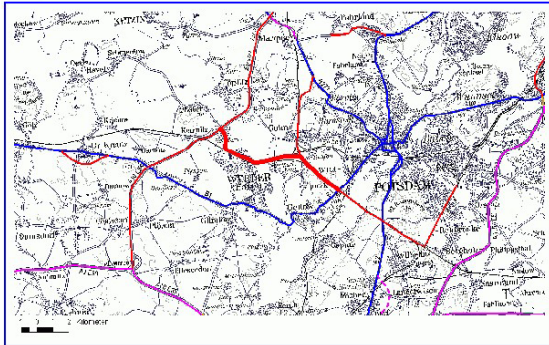
Im Bundesverkehrswegeplan sind mehrere Einzelprojekte aufgeführt, die alle zusammen eine durchgehende Verbindung von der A10 zur A115 bilden. In Verbindung mit der Ortsumfahrung Michendorf ergibt sich zudem ein Anschluss an den südlichen Berliner Ring.

B 1 Potsdam/Werder - A 10

Projektbeschreibung und Beurteilungskriterien

Projekt-Nr.:
BB6621

Brandenburg



Technische Merkmale und Ziele:

2 streifiger Neubau im Zuge der B 1
Entlastung der Ortsdurchfahrt, dort Minderung der Unfallrisiken und Umweltbelastungen.

Verkehrsstärke 2015: rd. 15000 Kfz/24h
Kosten und Länge: 18,6 Mio. EUR / 9,3 km

Lkw-Anteil: 17%
Kosten pro km: 2,0 Mio. EUR

VKE: ■

Projektbeurteilungen:

- 1. Gesamtwirtschaftliche und verkehrliche Bewertung**
Nutzen-Kosten-Verhältnis: 4,1
- 2. Umweltrisikoeinschätzung**
(Früherkennung)
- 3. Raumwirksamkeitsanalyse**
von partieller Bedeutung

■

■

■

Einstufung:

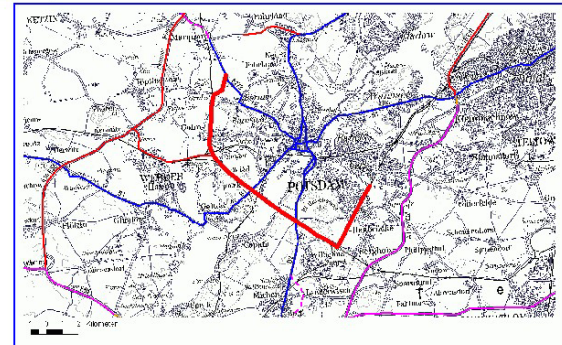
Vordringlicher Bedarf

B 1 OU Potsdam (B 273 - L 40)

Projektbeschreibung und Beurteilungskriterien

Projekt-Nr.:
BB7620

Brandenburg



Technische Merkmale und Ziele:

2 streifiger Neubau im Zuge der B 1 und B 273
Entlastung der Ortsdurchfahrten, dort Minderung der Unfallrisiken und Umweltbelastungen

Verkehrsstärke 2015: rd. 17000 Kfz/24h
Kosten und Länge: 50,9 Mio. EUR / 19,3 km

Lkw-Anteil: 19%
Kosten pro km: 2,6 Mio. EUR

VKE: ■

Projektbeurteilungen:

- 1. Gesamtwirtschaftliche und verkehrliche Bewertung**
Nutzen-Kosten-Verhältnis: 14,6
- 2. Umweltrisikoeinschätzung**
(Früherkennung)
- 3. Raumwirksamkeitsanalyse**
von mittlerer Bedeutung

■

■

■

Einstufung:

siehe VKE-Liste

Netzverknüpfung: die Auswirkungen (1)

- Die Trasse tangiert im SE Fauna-Flora-Habitat Gebiete (höchstes europ. Schutzniveau). -> **genehmigungsfähig?**
- Die Trasse durchschneidet das UNESCO-Schutzgebiet ‚Potsdamer Schlösser und Gärten‘ -> **nicht genehmigungsfähig!**
- Durch die erforderlichen Anbindungen an die B1, B2 und L90 besteht außer für die eigentliche Trasse ein extremer Flächenverbrauch, insbesondere wenn kreuzungsfreie Anbindungen geplant werden sollten!
- Die Bahntrassen müssen mehrfach gekreuzt werden -> Über-, Unterführungen?
- Der Lebens- und Erlebensraum ‚Potsdamer Insel‘ - ‚große Havelseen‘ - ‚Havel – Flußlandschaft des Jahres 2004‘ wird zerstückelt.

Netzverknüpfung: die Auswirkungen (2)

- VEP 2015 PM: Autobahnverkehr wird auf die Bundesstraße umgeleitet.
- VEP 2015 PM: **keine Entlastung der bestehenden B1!**
- Es kommt zu einer umfassenden Verlärmung des gesamten Gebietes, insbesondere
 - bei ungehinderter Ausbreitung über die Wasserflächen,
 - ausgehend von höher liegenden Straßenabschnitten (Bahnüberführungen),
 - und gegen die bewohnten Höhenzüge (Hoher Weg in Werder).
- Bei Stau drängt zusätzlicher Verkehr auf die Ortsdurchgangstraßen!

Netzverknüpfung: die Auswirkungen (3)

Ziele des LTV für Brandenburg (GF Jennert, 7.3.04, MoPo)	Auswirkungen für Gebiet der großen Havelseen
Jahresthema ‚Faszination Wasser‘	verlärmst - zerstückelt
Kulturlandthema ‚Gärten und Landschaften‘	verlärmst – zerstückelt – Wildpark vernichtet
Entwicklung zum Zielgebiet für Haupturlaub	Attraktivität vernichtet
Radfahrtourismus	Raderlebnisraum zerstückelt, – zunehmend unattraktiv
Wellness	Stressfaktor Verkehr kontraproduktiv
Modell Skandinavien	Attraktive Bereiche fehlen
Wachstumsbranche Tourismus	Ohne Werder?

Werder: Konsequenzen für die Zukunft (1)

- Autobahndurchgangsverkehr durch Werderaner Norden
 - Trennwirkung: Relation Werder zu Havelauen, Kindergärten und Schule am Zernsee getrennt (Kinder- und Schülerwege)
 - Verkehrsknoten: L90, B1neu, Eisenbahnstraße mit Bahnunterführung, Anbindung Havelauen
- ⇒ Dauerstau (Erfahrung Strengfeld) vorprogrammiert, wenn nicht kreuzungsfreier Ausbau (Flächenverbrauch!)
- VEP 2015 PM: keine Entlastung der B1, dafür zusätzlicher Verkehr im Werder Innenstadtbereich
 - Bei Stau auf der Tangente drängt der Verkehr über B1 und Eisenbahnstraße in die Innenstadt Werders.

Werder: Konsequenzen für die Zukunft (2)

- Existierenden Standorten für Tourismus-Gewerbe wird die Erwerbsgrundlage entzogen (Werften, Liegeplatzbetreiber, Ferienunterkünfte).
- Werder als bevorzugter Wohnstandort für kaufkräftige Potsdam- und Berlinpendler, sowie für Familien mit Kindern verliert massiv an Attraktivität.
- Werder partizipiert besonders an der Entwicklung des gesamten Gebietes als attraktive Tourismusregion und wird entsprechend auch unter der massiven Beeinträchtigung dieses Potentials besonders zu leiden haben.

=> Das Gewerbe leidet dreifach!

Werder: ungestellte Fragen

- ⇒ Wurden Konsequenzen für den Stadthaushalt (Lohn- und Gewerbesteuerereinnahmen, Landeszuweisungen) je in Erwägung gezogen? Mit welcher Vision wird Werder verwaltet?
- ⇒ Welche Konsequenzen hat die prognostizierte Zunahme des werktäglichen und staubedingten Verkehrsaufkommens für die Erreichbarkeit der Werderaner Innenstadt?
- ⇒ Welche Kosten entstehen für die erhöhte Instandhaltung und möglicherweise erforderliche Erweiterung der innerstädtischen Verkehrswege, die im Gegensatz zur B1neu und zur Eisenbahnunterführung durch die Stadt selbst zu finanzieren sind?

Werder: eine klare Antwort

„Durchgangsverkehr erzeugt Lärm- und Abgasemissionen und erhöht die Verkehrsunfallgefahr, ohne daß ein entsprechender Nutzen für das durchfahrene Gebiet entsteht.“

„Die geplante B1neu wird für die Stadt Werder/Havel zu einer deutlichen Zunahme des Durchgangsverkehrs im Zuge dieser Straße führen. Dabei wird die B1neu die von der Bahnstrecke Berlin/Magdurg ausgehende Trennwirkung noch verstärken. Im Interesse der Stadt Werder/Havel kann diese Maßnahme nicht empfohlen werden.“

Integrierter Verkehrsentwicklungsplan für die Stadt Werder/Havel 02/98
Erstellt im Auftrag des Magistrates der Stadt Werder durch StadtPlan
Ingenieur GmbH

Netzverknüpfung: Planungsfehler?

- Bevölkerungsprognose: basiert auf Entwicklung 1990 – 2000
Basisdaten für Prognose sind zweifelhaft!
- Betrachtet nur Entwicklung *bis* 2015
- Bevölkerungsrückgang um 20 Mio. bis 2050 – Tendenz setzt ein *nach* 2015

Tendenz nach 2015 wird erkannt, führt aber nicht dazu, die Sinnhaftigkeit der Planung zu hinterfragen!

Zerstörung der Potsdamer Kulturlandschaft und der Havelseen für einen zweifelhaften Bedarf, der nach der eigenen Prognose nur für wenige Jahre besteht?

Netzverknüpfung: Planungsfehler?

- Es liegen keine Stellungnahmen der Umwelt-, Immissions- und Denkmalschutzbehörden vor!
- Die Trasse tangiert Fauna-Flora-Habitat Gebiete (höchstes europäisches Schutzniveau für Naturräume)
- Die Trasse durchquert den Wildpark, der Bestandteil des UNESCO-Weltkulturerbes ‚Potsdamer Schlösser und Gärten‘ ist. Die Trasse ist aus denkmalschutzrechtlicher Sicht nicht genehmigungsfähig!

Es werden bereits erhebliche Steuergelder für Planungen an einer nicht genehmigungsfähigen Straßenlösung verschwendet!