

Anlage 1 Abwägung der Stellungnahmen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

Abwägung der Stellungnahmen und Hinweise zum Entwurf des „Luftreinhalteplans für die Landeshauptstadt Potsdam – Fortschreibung 2015/2016“ vom 19.02.2016 (frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung)

Nr.	Name	Thema	Anmerkung / Bedenken	Fachliche Bewertung / Stellungnahme	Abwägung
1.	BI „Bürger für Verkehrsberuhigung in Potsdam West“, 21.03.2016	Analyse und Bewertung	Im Rahmen der Bestandsanalyse erfolgte bisher keine Differenzierung der Verursacheranteile innerhalb des Kfz-Verkehrs. Im Erläuterungsbericht sollte eine Ergänzung differenzierter Aussagen zum Lastverkehr (Fahrzeuge > 3,5 t) u. a. hinsichtlich Anzahl, Anteil am Gesamtverkehr, Tonnage, Herkunft, Emissionsklasse, Emissions- und Immissionsanteile im Schadstoffaufkommen vorgenommen werden.	Eine Differenzierung der Verursacheranteile für den Lastverkehr wird im Rahmen der Überarbeitung ergänzt. Eine kleinteilige Differenzierung nach Emissionsklassen, Tonnage, Herkunft etc. ist jedoch nicht zielführend bzw. nicht möglich.	Hinweis wird berücksichtigt
2.	BI „Bürger für Verkehrsberuhigung in Potsdam West“, 21.03.2016	Ausrichtung der Verfahrensziele	Dem Gleichrang der Verfahrensziele 1. schlechte Luftqualität zu verbessern, 2. (relativ) gute Luftqualität in den übrigen Gebieten zu erhalten wird im vorliegenden Entwurf zu wenig Rechnung getragen. Analyse und Maßnahmen fokussieren vornehmlich auf den Abbau von Grenzwertüberschreitungen an den hot spots. Ein Nachweis zum Qualitätserhalt in den übrigen Gebieten fehlt dagegen vollständig.	Der aktuelle Entwurf des Luftreinhalteplanes enthält neben den gezielten Minderungsmaßnahmen für die Hot-Spot-Bereiche eine Vielzahl von Maßnahmen zur gesamtstädtischen Verbesserung der Luftschadstoffsituation. Die gesamtstädtische Minderungsstrategie ist wesentlicher Konzeptbestandteil. Die prognostizierten Veränderungen der Luftschadstoffsituation werden für das gesamte betrachtete Straßennetz dargestellt. Signifikante Verschlechterungen der Bestandsituation sind nicht zu verzeichnen.	punktuell ergänzende Verdeutlichung der Aspekte im Erläuterungsbericht
3.	BI „Bürger für Verkehrsberuhigung in Potsdam West“, 21.03.2016	Vollständige Darstellung der Gesamt-Immissionsbelastungen	Eine Darstellung der Gesamt-Immissionsbelastungen für einzelne Luftschadstoffe fehlt. Die flächigen Hintergrundbelastungen des Stadtgebiets fehlen. Die Darstellung von Straßenabschnitten ohne Belastung suggeriert sogar, dort lägen keine Belastungen vor. Tatsächlich aber sind alle Stadtgebiete mehr oder weniger belastet. Um jedoch die für eine Verhaltensänderung im Verkehr notwendige Betroffenheit oder Verantwortung zu erkennen, bedarf es einer flächigen Darstellung.	Der aktuelle Entwurf des Luftreinhalteplans enthält flächige Darstellungen zur städtischen Hintergrundbelastung. Für die Berechnung der Gesamtmissionen erfolgt eine straßenabschnittsbezogene Berechnung und Darstellung. Hierbei handelt es sich um eine übliche und anerkannte Vorgehensweise im Rahmen der Luftreinhalteplanung. Die Erarbeitung einer flächenhaften Darstellung der Gesamt-Immissionsbelastungen wird als ergänzende Maßnahme als Grundlage für die weiterführende Öffentlichkeitsinformation im Bericht verankert.	ergänzende Maßnahme zur Erarbeitung entsprechender Informationen
4.	BI „Bürger für Verkehrsberuhigung in	Transparenz in der Ausweisung von Be-	Ziel und Erfolg der Maßnahmen orientiert sich bislang an den Grenzwerten, also am Jahresmittelwert und am Maximum an Überschreitungstagen. Die Einhaltung durchschnittlicher Jahresmittelwerte hat jedoch wenig Aussage-	Im Rahmen der Luftreinhalteplanung sind die Vorgaben der EU-Richtlinie 2008/50/EG hinsichtlich der einzuhaltenden Grenzwerte zu beachten. Neben dem Jahresmittelwert enthal-	keine Anpassung

Nr.	Name	Thema	Anmerkung / Bedenken	Fachliche Bewertung / Stellungnahme	Abwägung
	Potsdam West“, 21.03.2016	lastungen und Risiken	wert hinsichtlich der realen täglichen Belastungen und Risiken. Bei Messungen mittels modernen, mobilen Messgeräten (PEMS) werden die theoretischen Rechenwerte zumeist deutlich überschritten. Es bedarf der Ausweisung üblicher / durchschnittlicher Abweichungen und Tagesmaxima für den jeweiligen Luftschadstoff bezogen auf einzelne Stadtgebiete. Darüber hinaus müssen die im Immissionsmodell errechneten Werte mit realen vor-Ort-Messungen überprüft und kalibriert werden.	ten diese auch Kurzzeitgrenzwerte, welche die realen Spitzenbelastungen berücksichtigen. Mit den mobilen Messgeräten werden lediglich sehr kurze Stichprobenintervalle abgebildet, die mit den stationär erhobenen Jahresmittelwerten nicht vergleichbar sind. Die Modelberechnungen wurden an Hand der stationären Messstationen in der Zeppelinstraße und Großbeerenstraße kalibriert.	
5.	BI „Bürger für Verkehrsberuhigung in Potsdam West“, 21.03.2016	Fahrspurreduktion Zeppelinstraße	Eine Entlastung der Zeppelinstraße vom KFZ-Verkehr ist schon im Interesse der Anlieger dringend geboten. Die im Luftreinhalteplan geforderte Dauer des Verkehrsversuches von einem Jahr wird begrüßt. Zu bemängeln ist: 1. Es werden keine Mindestvoraussetzungen insbesondere für die vorherige Schaffung alternativer hochwertiger Fahrverbindungen formuliert. Ohne Alternativangebote sind erhebliche Ausweichverkehre in die angrenzenden Bereichen (Wohngebiete, Weltkulturerbestätten, Uni-standorte etc.) mit entsprechenden Mehrbelastungen zu erwarten. Für die im Maßnahmenkonzept verankerte Taktverdichtung im ÖPNV zeichnet sich ab, dass diese nicht vor 2017 realisiert werden kann. Es ist zu befürchten, dass die Maßnahme ohne zusätzliche Alternativangebote realisiert werden könnte. Als Voraussetzung zur Durchführung der Maßnahme sind vor Beginn ausreichende Alternativangebote im ÖV bereitzustellen und öffentlich zu kommunizieren. 2. In der Beschreibung der Maßnahme wird eine Erfassung der Verkehrsaufkommen im Zuge potenzieller Ausweichrouten lediglich empfohlen. Dies sollte als Vorgabe formuliert werden. 3. Für den Fall erheblicher Ausweichverkehre nennt die Beschreibung keine Gegenmaßnahmen, die dann einzuleiten wären. Um die Abwendung von Belastungen einfordern zu können, müssen wirksame Gegenmaßnahmen benannt werden. 4. Um die Attraktivität der Ausweichrouten zu reduzieren, sollten gezielt Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 30 km/h vorgesehen und kontrolliert werden.	zu 1.: Die konkrete Umsetzung und Ausgestaltung des Maßnahmenbündels zur Entlastung der Zeppelinstraße obliegt der Landeshauptstadt Potsdam. Zu berücksichtigen ist dabei der erforderliche zeitliche und finanzielle Vorlauf für die Umsetzung verschiedener Teilbausteine. Angesichts der bestehenden Luftschadstoffsituation in der Zeppelinstraße ergibt sich allerdings eine umgehende Handlungsnotwendigkeit. Durch die Maßnahme selbst ergeben sich bereits Angebotsverbesserungen für den Umweltverbund (insbesondere Radverkehr). Durch flankierende Maßnahmen ist ein Nachsteuern in Bezug auf Ausweichverkehre möglich. Daher wird aus Sicht der Gutachter sowie seitens des MLUL eine kurzfristige Umsetzung empfohlen, auch wenn noch nicht alle Begleitmaßnahmen realisiert worden sind. zu 2.: Die entsprechende Formulierung wird angepasst. zu 3.: Entsprechende Gegenmaßnahmen werden ergänzt.	Hinweise werden berücksichtigt
6.	BI „Bürger für Verkehrsberuhigung in	Ergänzung Kurzfristmaßnahmen	Neben der Maßnahme 4.4.3 "Weiterentwicklung umweltbasiertes Verkehrsmanagement" wird der Einsatz des umweltbasierten Verkehrsmanagements mit der Vorgabe deutlich messbarer Regulierwirkung in den Kurz-	Das Thema umweltbasiertes Verkehrsmanagement wurde ergänzend im Bereich der Kurzfrist- und Sofortmaßnahmen im Unterkapitel „Ergänzende Maßnahmen“ berücksichtigt.	Hinweis wird berücksichtigt

Nr.	Name	Thema	Anmerkung / Bedenken	Fachliche Bewertung / Stellungnahme	Abwägung
	Potsdam West“, 21.03.2016		frist- bzw. Sofortmaßnahmen empfohlen. Dazu sind die Steuerungsfunktionen im nördlichen und westlichen Hauptstraßennetz kurzfristig nachzurüsten. Die Maßnahmen 4.2.4 „Umsetzung P+R-Konzept“, 4.2.5 „ÖPNV-Beschleunigung“, 4.3.5 „Informationskampagne zu Alternativangeboten im Stadt- Umland-Verkehr, 4.4.6 „Zusätzliche Serviceangebote im Umweltverbund“ und 4.4.9 „Mobilitätsberatung“ sollten stärker priorisiert und mit wirksamen Maßnahmen vorangetrieben werden	Die entsprechenden Hinweise zur Priorisierung der Maßnahmen werden in die Diskussionen zur Umsetzungsstrategie eingespeist.	
7.	BI „Bürger für Verkehrsberuhigung in Potsdam West“, 21.03.2016	zusätzliche Maßnahmen Umweltzone	Die Ausweisung einer Umweltzone für das gesamte Stadtgebiet sollte in das Konzept aufgenommen werden. Die Minderungspotenziale sind zwar gering (Minderung der PM10-Jahresmittelwerte von maximal 3,5 % und bei NO ₂ -Jahresmittelwert eine Minderung um maximal 7 %.) aber dennoch vorhanden und sollten genutzt werden. Damit würden sich gerade beim Schwerverkehr deutlich bessere Effekte als durch ein Lkw-Führungskonzept ergeben. Weiterhin wird eine Veränderung der gesetzlichen Regelungen aktuell diskutiert.	Mit der aktuellen gesetzlichen Regelung ist angesichts des Aufwandes der Nutzen einer Umweltzone für die Stadt Potsdam zu gering. Allerdings wird das MLUL bei veränderten bundesrechtlichen Anforderungen zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung, die Verhältnismäßigkeit der zusätzlichen Einrichtung einer Umweltzone erneut gutachterlich prüfen lassen. Dies wurde im Bereich der Kurzfrist- und Sofortmaßnahmen im Unterkapitel „Ergänzende Maßnahmen“ konkret im Maßnahmenkonzept verankert.	ergänzende Maßnahme zur erneuten Prüfung bei Veränderung der gesetzlichen Rahmenbedingungen
8.	BI „Bürger für Verkehrsberuhigung in Potsdam West“, 21.03.2016	Lkw-Führung und Lkw-Logistik	Die Vorschläge zur „Weiteren Optimierung der Lkw-Führung und Lkw-Logistik“ wirken sich im Wesentlichen als Verlagerungsmaßnahme zu Lasten anderer Stadtgebiete aus und sind daher abzulehnen.	Der Maßnahmenkomplex beinhaltet verschiedene Komponenten und soll insbesondere auf eine stadtverträgliche Abwicklung des Ver- und Entsorgungsverkehrs sowie die Verlagerung nicht notwendigerweise durch das Stadtgebiet verlaufender Verkehre aus diesem heraus abzielen. Ein entsprechender Hinweis zur Vermeidung negativer Verlagerungseffekte wurde integriert.	ergänzende Formulierung
9.	BI Golm gegen die Netzverknüpfung (OU Potsdam), 21.03.2016	Hinweise zum LRP	Die „Golmer Bürgerinitiative gegen die Netzverknüpfung“ (kurz BI Golm) schließt sich in allen Punkten der ausführlichen Stellungnahme der Bürgerinitiative „Bürger für Verkehrsberuhigung in Potsdam-West“ vom 21.03.2016 an (siehe Punkte 1. bis 8.).	siehe Beantwortung der Punkte 1. bis 8.	-
10.	BI Golm gegen die Netzverknüpfung	Verkehrszahlen Golm	Insbesondere vor dem Hintergrund der bereits erfolgten bzw. zukünftigen Bebauung (Eiche II; B-Plan 129 "Nördlich in der Feldmark", Golm) und dem von der Landeshauptstadt Potsdam im März 2013 im Rahmen des „Maß-	Grundlage der Zahlen bildet eine aktuelle Verkehrsmodellierung auf Basis der von der Landeshauptstadt Potsdam zur Verfügung gestellten Zählraten sowie prognostischen struktu-	keine Anpassung

Nr.	Name	Thema	Anmerkung / Bedenken	Fachliche Bewertung / Stellungnahme	Abwägung
	fung (OU Potsdam), 21.03.2016		nahmeplans Golm“ zur Verfügung gestellten Zahlenmaterials sind die im LRP genannten Zahlenangaben (KFZ ges. – A1 01 bis 03) nicht nachvollziehbar.	rellen Entwicklungen.	
11.	Dietmar Stephan, 01.03.2016	Motorölumstellung	Eine Motorenölumstellung bei der ViP und STEP wäre eine schnelle kostengünstige Möglichkeit, die sich sogar von selbst innerhalb weniger Monate trägt. Denn die Mehrkosten werden von den eingesparten Dieselskosten gedeckt. Es existieren Schmierstoffe die nachweislich zu geringsten Umweltbelastung und einer höheren Effizienz führen.	Entsprechende Maßnahmen sind im Rahmen der konkreten operativen Betriebsplanung bei den entsprechenden Unternehmen zu klären.	keine Anpassung
12.	ViP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH, 08.03.2016	Allgemein	Es wird sehr begrüßt, dass der Nahverkehr im Luftreinhalteplan als Teil der Lösung und nicht als Teil des Problems betrachtet wird.	Statement	-
13.	ViP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH, 08.03.2016	ÖPNV-Bevorrechtigung	Durch das anhaltende Wachstum der Landeshauptstadt Potsdam und die damit verbundenen Zunahme bei allen Verkehrsträgern ist die Leistungsfähigkeit an zahlreichen zentralen Knotenpunkten in einem kritischen Bereich. Eine Entzerrung der Verkehre durch besondere Bahnkörper, Busspuren, Ausbau der Straßenbahn und höhenfreie Kreuzungsbereichen sind denkbar. Aber fehlende bzw. unzureichende Förderung der Infrastruktur verhindert ganzheitliche Lösungsansätze.	Eine entsprechende Ergänzung hinsichtlich der Fördernotwendigkeiten wird in den Erläuterungsbericht integriert.	ergänzende Formulierung
14.	ViP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH, 08.03.2016	Tramstrecke Campus Jungfermsee	Die Ausführungsplanung für diesen Neubau ist beauftragt, der Neubauabschnitt soll 2017/2018 in Betrieb gehen. Die Finanzierung erfolgt durch eine Kraftanstrengung der Landeshauptstadt und der Stadtwerke.	Der entsprechende Textabschnitt wird angepasst.	Hinweis wird berücksichtigt
15.	ViP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH, 08.03.2016	Reaktivierung Pirschheide	Die Reaktivierung des Bahnknotens Pirschheide ist begrüßenswert. Dafür ist es aber dringend geboten, die Zubringerverkehre der Landeshauptstadt Potsdam mit Bus und Tram besser in diesem Bereich baulich zu verknüpfen. Konzeptstudien dafür liegen vor. Problem bildet die fehlende Infrastrukturförderung.	Eine entsprechende Ergänzung hinsichtlich der Fördernotwendigkeiten wird in den Erläuterungsbericht integriert.	ergänzende Formulierung
16.	ViP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH,	Einsatz schadstoffarmen Busse	Die Busflotte der VIP hat EEV und Euro 6 Busse im Einsatz, ältere Busse wurden alle mit SCR Filter nachgerüstet. Der artreine Einsatz von schadstoffarmen Bussen ist aufgrund der komplexen Umlaufplanung nicht möglich. Hier kann nur eine konsequente Ersatzbeschaffung helfen. Aber auch	Der entsprechende Textabschnitt wird angepasst.	Hinweis wird berücksichtigt

Nr.	Name	Thema	Anmerkung / Bedenken	Fachliche Bewertung / Stellungnahme	Abwägung
	08.03.2016		die stufenweise Hinwendung zu alternativen Busantrieben.		
17.	ViP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH, 08.03.2016	Weiterentwicklung des Straßenbahnnetzes	<p>Seit 2015 fährt die Potsdamer Straßenbahn mit Naturstrom und damit nahezu schadstofffrei. In der Landeshauptstadt Potsdam geht es um den Erhalt und die Weiterentwicklung des Straßenbahnnetzes. Die übrigen Straßenbahnunternehmen in Brandenburg kämpfen weitestgehend um den Erhalt. Die Abwendung von der projektbezogenen Förderung hin zu pauschalierten Investitionszuschüssen (5 Mio. €/a die sich alle Unternehmen in Brandenburg teilen müssen), aber auch der Wegfall der Fahrzeugförderung, stellt Potsdam wie die anderen Städte vor systemrelevante Fragestellungen. Paradoxe Weise versucht man einerseits den Antriebsstrang beim Bus zu elektrifizieren, die Straßenbahn ist indes vom Aussterben bedroht. Noch spielt Potsdam eine löbliche Ausnahme. Jedoch droht dem System Tram ohne Fortführung und Dynamisierung der Mittel aus dem ÖPNV Gesetz nach 2019 massive Einschnitte mit entsprechender Auswirkung auf die Qualität des Nahverkehrs und der Luftreinhaltung. Ohne erhebliche finanzielle Landesförderung rücken Maßnahmen wie Krampnitz und Großbeerenstr. damit in weite Ferne.</p> <p>Wir empfehlen dem MLUL sich im Rahmen des anstehenden Nahverkehrsplans für das Land Brandenburg, aber auch darüber hinaus, für Infrastrukturförderung und Fahrzeugförderung stark zu machen. Der Erhalt und Ausbau der Straßenbahnnetze sowie die Erneuerung der Fahrzeugflotte kann auf Dauer nicht alleine durch die Kommunen finanziert werden. Die bestehenden Regelungen aus dem ÖPNV-Gesetz müssen verlässlich fortgeführt und finanziell unterlegt werden. Auch sollten zur Elektrifizierung des Antriebsstranges beim Busverkehr entsprechende Förderungen aufgelegt werden sowie zur konsequenten Förderung der Busneubeschaffung Konzepte analog Baden-Württemberg (https://mvi.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/nachhaltige-mobilitaet/oekologische-busfoerderung/) angeschoben und finanziert werden.</p>	Eine entsprechende Ergänzung hinsichtlich der Fördernotwendigkeiten wird in den Erläuterungsbericht integriert.	ergänzende Formulierung

Abwägung der Stellungnahmen und Hinweise zur öffentlichen Auslage des „Luftreinhalteplans für die Landeshauptstadt Potsdam – Fortschreibung 2015/2016“ (Stand 13.06.2016)

Nr.	Name	Thema	Anmerkung / Bedenken	Fachliche Bewertung / Stellungnahme	Abwägung
1.	BUND Brandenburg, 15.07.2016	Handlungsbedarf	Es besteht dringender Handlungsbedarf Maßnahmen zur Luftreinhaltung in der Landeshauptstadt Potsdam durchzusetzen. Dies ergibt sich aus den aktuellen NO ₂ -Grenzwertüberschreitungen sowie der Gefahr zukünftiger PM10-Grenzwertüberschreitungen. Hauptursache für die Grenzwertüberschreitungen ist der Kfz-Verkehr.	Statement	-
2.	BUND Brandenburg, 15.07.2016	Erneuerung der Busflotte	Vor allem in der Großbeerenstraße werden die Grenzwertüberschreitungen auch durch den Linienbusverkehr (teilweise mit schlechten Schadstoffwerten) wesentlich beeinflusst. Eine Modernisierung der Busflotte liefert entsprechend Potenziale zur Luftschadstoffminderung.	Die Probleme sind bekannt. Eine entsprechende Maßnahme ist bereits Bestandteil des Luftreinhalteplanes.	keine Anpassung
3.	BUND Brandenburg, 15.07.2016	Verlagerung von Belastungen	Dass die Maßnahmen auf die Zeppelinstraße konzentriert werden, ist nachvollziehbar. Allerdings sollte eine Entlastung dieser Bundesstraße bei gleichzeitiger Belastung anderer Bereiche vermieden werden. Daher lehnen wir eine manchmal geforderte innerstädtische Entlastungsstraße (ISES) ab.	Die Ziele einer Vermeidung von Neubelastungen in anderen Bereichen werden Seitens der Luftreinhalteplanung geteilt. Der Neubau einer innerstädtischen Entlastungsstraße ist nicht Bestandteil des Luftreinhalteplanes.	keine Anpassung
4.	BUND Brandenburg, 15.07.2016	Verkehrsversuch Zeppelinstraße	Keine Bedenken gegen den vorgeschlagenen Verkehrsversuch für die Zeppelinstraße. Dieser sollte dafür genutzt werden Radwege in beide Richtungen zu schaffen. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h ist sicherlich im Zuge einer Bundesstraße problematisch, aber wegen des gesamten Handlungsbedarfes unverzichtbar.	Statement	-
5.	BUND Brandenburg, 15.07.2016	Umweltzone	Falls der Verkehrsversuch nicht zu einer dauerhaften Reduzierung der Schadstoffbelastungen führen sollte, besteht keine Alternative zur Ausweisung einer Umweltzone für das Stadtzentrum. Auf die dadurch zu erwartende Senkung der NO ₂ -Jahresmittelwerte um bis zu 7 % kann angesichts der Grenzwertüberschreitungen nicht verzichtet werden.	Eine entsprechende Aussage zur Umweltzone ist im Kapitel 4.5 „Perspektivische Maßnahmen“ bereits im Luftreinhalteplan enthalten. In welchem Umfang diese zur Luftschadstoffminderung im konkreten Fall beitragen kann, ist an Hand der Rahmenbedingungen vor Ort zu prüfen bzw. zu diskutieren.	keine Anpassung
6.	BUND Brandenburg, 15.07.2016	Verkehrs- und Stadtentwicklung	Perspektivisch besteht die Gefahr, dass mit der Ausweisung neuer Wohngebiete am Stadtrand mit unzureichender Anbindung an den Straßenbahnverkehr (z. B. Krampnitz) der Anteil des Umweltverbundes sinken wird. Hierzu ist in der Flächennutzungs- und Verkehrsentwicklungsplanung gegenzusteuern.	Die Thematik der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung speziell hinsichtlich der Verknüpfung mit dem Straßenbahnangebot ist bereits Bestandteil der Luftreinhalteplanung.	keine Anpassung
7.	Gemeinde	Bahnanbin-	Es wird ausdrücklich begrüßt, dass im Luftreinhalteplan eine verbesserte	Der entsprechende Textabschnitt wird angepasst.	Hinweis wird

Nr.	Name	Thema	Anmerkung / Bedenken	Fachliche Bewertung / Stellungnahme	Abwägung
	Michendorf, 20.07.2016	dung Umland	Bahnanbindung der Umlandgemeinden aufgenommen ist. Jedoch sollte eine konkrete Nennung der Anbindung der Gemeinde Michendorf nach Potsdam und Berlin erfolgen. In der Präsentation im Februar 2016 war eine entsprechende Anbindung noch als Beispielmaßnahme aufgeführt. Viele Pendler aus Michendorf fahren mit dem Pkw nach Potsdam, um entweder dort zu arbeiten oder von dort aus nach Berlin zu fahren. Eine attraktive Bahnverbindung nach Potsdam sowie nach Berlin zieht diesen Verkehr aus der Landeshauptstadt Potsdam auf die Schiene und würde zu einer Verbesserung der Luftqualität beitragen.		berücksichtigt
8.	BUND Brandenburg, 15.07.2016	Förderung des Radverkehr	Die Potenziale des Radverkehrs sind noch nicht ausgereizt. Beispielsweise könnte entlang der Fernwärmetrasse Wetzlarer Straße – Stern-Center eine gut ausgebaute Radverkehrsverbindung geschaffen werden.	Im Luftreinhalteplan wurde der Bezug zum Radverkehrskonzept hergestellt und auf die Dringlichkeit der Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs hingewiesen. Konkrete Einzelmaßnahmen außerhalb der Hot-Spot-Bereiche obliegen der städtischen Fachplanung.	Weiterleitung des Vorschlages an die Stadtverwaltung
9.	Ortsbeirat Satz Korn, 05.07.2016	Feinstaubbelastung Satz Korn	In der Analyse wird im Bezug auf das Gewerbeareal im Norden Potsdams an der A 10 formuliert: „Bei PM10 sind nur für das Baustoffumschlaggebiet (Schüttgutentladung, Asphaltmischanlage) hohe Konzentrationen zu verzeichnen (Abb. 21). Dort werden bis 266 µg PM10/m ³ berechnet.“ Ergibt sich hier ein Handlungsbedarf oder sind PM10-Jahres- oder Tagesgrenzwertüberschreitungen außerhalb des Anlagengeländes sicher auszuschließen?	Die Thematik wird in einer ergänzenden Anlage zum Bericht nochmals detailliert erläutert sowie ein Prüfauftrag im Maßnahmenkonzept ergänzt.	ergänzende Formulierung sowie Anlage
10.	Lars Krüger, 29.06.2016	Feinstaubbelastung Satz Korn	Der Bestandsaufnahme des Luftreinhalteplanes ist zu entnehmen, dass in der Ortslage Satz Korn eine sehr hohe Feinstaubemission herrscht. Konkrete Maßnahmen zur Reduzierung der Feinstaubbelastungen sind bisher nicht vorgesehen worden. Welche Maßnahmen können konkret helfen, die Feinstaubemissionen zu reduzieren? Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass auf dem Gelände auch außerhalb der genehmigten Zeiten gearbeitet wird und ein Teil der Umverladungen zwischen Schiene und Straße gar nicht dem regulären Betrieb des Asphaltwerkes dient sondern lediglich Dienstleistung angeboten wird. Ist eine Aussage darüber möglich, wieviel Feinstaub von welchem Teilbereich der Unternehmen emittiert wird? Könnte eine Einschränkung des servicemäßigen "Umschlags von Massenschüttgütern" evtl. eine Verbesserung der Situation bewirken? Vielleicht eine Einschränkung in den Monaten, in denen am meisten emittiert wird bzw. wenn die gemessene Immission am höchsten ist?	Die Thematik wird in einer ergänzenden Anlage zum Bericht nochmals detailliert erläutert sowie ein Prüfauftrag im Maßnahmenkonzept ergänzt.	ergänzende Formulierung sowie Anlage

Nr.	Name	Thema	Anmerkung / Bedenken	Fachliche Bewertung / Stellungnahme	Abwägung
11.	Dirk Fiedler, 11.07.2016	Alleestraße	Im Luftreinhalteplan sollte auch eine Beachtung der Alleestraße erfolgen. Die täglichen Verkehrsaufkommen liegen mit ca. 23.000 Kfz/24h genauso hoch, wie in der Zeppelinstraße, werden allerdings lediglich auf 2 Spuren abgewickelt. Hinzu kommen die hohen Schwerverkehrsanteile, Stop & Go-Verkehr und erhöhte Lärmbelastungen.	Ziel des Luftreinhalteplanes ist u. a. eine gesamtstädtische Reduzierung der Kfz-Verkehrsaufkommen. Diese wird sich auch in der Alleestraße positiv niederschlagen. Darüber hinausgehender straßenbezogene Handlungsmöglichkeiten bzw. -bedarfe bestehen im Sinne der Luftreinhalteplanung für die Alleestraße nicht.	keine Anpassung