

Mut zur autofreien Innenstadt

Positionspapier der VCD Ortsgruppe Potsdam zu den Plänen der Landeshauptstadt Potsdam

Stand 15. September 2022

1 Einführung

Die Landeshauptstadt Potsdam besitzt eine attraktive historische Innenstadt. Die Vielfalt an kleinen Inhaber:innen-geführten Läden, die den Charme der Potsdamer Innenstadt ausmacht, ist ein kostbares Gut, das jedoch durch Strukturveränderungen bedroht ist. Durch die Corona-Pandemie wurde dieser Prozess noch beschleunigt. Momentan ist die Potsdamer Innenstadt in großen Teilen durch den Autoverkehr dominiert, besitzt wenig Grün und außerhalb der Gastronomie auch kaum Bereiche zum Sitzen und für Aufenthalt. Neue Impulse zur Steigerung der Attraktivität der Innenstadt sind gefragt. Viele deutsche und auch internationale Beispiele zeigen, dass Innenstädte ohne Autoverkehr wesentlich mehr Aufenthaltsqualität besitzen. Lärm und Luftverschmutzung lassen sich mit weniger Autos deutlich reduzieren. Die Sicherheit für ungeschützte Verkehrsteilnehmende verbessert sich deutlich. Es macht mehr Spaß sich im öffentlichen Raum aufzuhalten und zu flanieren.

Die Landeshauptstadt Potsdam hat einen Beschluss zum Klimanotstand gefasst und kämpft mit den Herausforderungen, die Resilienz gegenüber den immer stärker spürbaren Klimafolgen wie Starkregenereignisse und Hitze zu verbessern. Eine autofreie Innenstadt trägt wesentlich zum Ziel einer klimaneutralen Stadt bei, nicht nur durch die Verminderung von CO₂-Emissionen im Straßenverkehr, sondern auch, weil mehr Platz für neues Grün in der Stadt entstehen würde. Eine autofreie Innenstadt unterstützt damit die unterschiedlichsten Zielstellungen von Klimaschutz, klimaangepasster Stadtgestaltung, Aufenthaltsqualität und Erlebbarkeit des historischen Zentrums.

Auch der Tourismus würde erheblich von einer autofreien Innenstadt profitieren. Erfahrungen des VCD zeigen, dass Besucher:innen häufig überrascht sind von der Präsenz des Autoverkehrs und vor allem des ruhenden Verkehrs in der historischen Innenstadt. Eine Vielzahl an Gründen und Argumenten also, die Mut machen, Potsdams Innenstadt endlich autofrei zu gestalten, zumal sich das Konzept aufgrund der kompakten Stadtstruktur in der historischen Innenstadt zwischen Hegelallee und Charlottenstraße sehr gut umsetzen lässt. Der VCD Potsdam begrüßt deshalb, dass sich die Rathauskoalition das Ziel gesetzt hat, die Potsdamer Innenstadt innerhalb der zweiten barocken Stadterweiterung bis 2024 autofrei zu gestalten. Für die Friedrich-Ebert-Straße liegt inzwischen ein Konzept vor. Erste Workshops zur autofreien Innenstadt innerhalb der zweiten barocken Stadterweiterung wurden im ersten Halbjahr 2022 durchgeführt.

Der VCD Potsdam unterstützt das Ziel der Landeshauptstadt, die Innenstadt autofrei zu gestalten, hat jedoch zu den bisherigen Vorschlägen einige kritische Anmerkungen. Vor allem aber möchten wir der Landeshauptstadt Mut machen, das Vorhaben engagiert voran zu treiben und nicht durch zu viele Zugeständnisse an den Autoverkehr aufzuweichen, denn die positiven Effekte einer autofreien Umgestaltung kommen nur dann optimal zum Tragen, wenn ein stimmiges Gesamtkonzept vorliegt, das in den größeren Rahmen der autoarmen Gesamtstadt eingepasst und schrittweise konsequent umgesetzt wird. Parallel zur Langfristplanung empfehlen wir den Prozess mit temporären Maßnahmen zu flankieren. Pop-up-Radwege und temporäre Sommerfußgängerzonen können beispielsweise ohne aufwändige Infrastrukturveränderung zeigen, welchen Mehrwert an Aufenthaltsqualität die Umgestaltung bringen wird.

2 Ideen der Landeshauptstadt für eine autofreie Innenstadt in Potsdam

2.1 Konzeptentwurf der Landeshauptstadt Potsdam für eine autofreie Innenstadt (Stand 2. Workshop vom 24.6.2022)

Die Landeshauptstadt Potsdam hat in zwei Workshops erste Vorstellungen für eine autoarme Innenstadt erarbeitet. Dafür wurden folgende räumliche Schwerpunkte definiert:

Schwerpunktbereiche Handlungsbedarf

Auswahl anhand:

- Nutzungskonflikte Parkflächen vs. öffentlicher Raum
- Nutzungsintensität Erdgeschoss/Fußweg
- Aufenthalts- /Gestaltungsqualität
- Fußgängeraufkommen
- Radwegequalität



Quelle: Dokumentation zum Workshop Innenstadt - Straßenräume neu denken! vom 29.03.2022.

Beim zweiten Workshop im Juni stellte die Stadt ein erstes Konzept vor, das folgende Maßnahmen vorsieht.

a. Parken

Das Anwohner:innen-Parken soll weiter möglich sein, aber von derzeit 890 Parkplätzen auf 800 reduziert werden. Reine Fremdparkplätze sollen entfallen. Die nach der Stellplatzsatzung erforderlichen Fremdparkplätze sollen außerhalb des Innenstadtbereiches vorgesehen werden. Mittelfristig ist geplant, das Anwohner:innen-Parken weiter zu reduzieren.

b. Radverkehr

Die Dortustraße, die Mittelstraße und der Platz am Jägertor sollen als Fußgängerzonen ausgewiesen werden, in denen der Radverkehr ganztägig erlaubt und der Lieferverkehr bis 11 Uhr zugelassen werden soll. Eine Querung der Autos über die Dortustraße in die Gutenbergstraße soll möglich sein. Als Nord-Süd-Fahrrad-Trasse soll der breite Gehsteig der Dortustraße gemeinsam für den Fuß- und Radverkehr genutzt werden, da Pflastermaßnahmen im ersten Schritt zu teuer seien. Sitzmöglichkeiten für die Gastronomie sollen auf die Straße verlagert werden.

In der Charlottenstraße sollen die Parkstreifen auf beiden Seiten zugunsten breiter Radstreifen entfernt werden.

Zukünftig soll es keine privaten Radständer auf dem Gehsteig mehr geben, sondern nur noch in vorgesehenen Streifen. In der Innenstadt soll es drei neue RadSharing-Stationen geben.

c. Pflaster

In der Gutenbergstraße West (zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Luisenplatz) ist ein besser für Fußgänger:innen und für Radfahrende befahrbares Pflaster geplant. Es wurde schon mit dem Denkmalschutz gesprochen. Ein Blindenleitsystem ist möglich. Ein geeigneteres Pflaster sieht die Stadt jedoch aus finanziellen Gründen als langfristiges Projekt.

d. Ergänzende Ideen

Für die Gestaltung wird die Landeshauptstadt Gestaltungsvorgaben erarbeiten, um ein einheitliches Stadtbild zu fördern. Dabei werden Sitzgelegenheiten außerhalb von Cafés und Restaurants und eine stärkere Begrünung mitgedacht. Es soll weitere Lastenradverleihstandorte geben. Wo, ist noch nicht entschieden. Offen ist auch noch, ob das Parken von Carsharing-Autos auf Anwohnerparkplätzen oder nur in den Parkhäusern stattfinden soll. Die Durchsetzung der Parkverbote muss regelmäßig vom Ordnungsamt kontrolliert werden. Die Umsetzung muss durch ein gutes Parkleit- und Infosystem begleitet werden.

2.2 Anmerkungen des VCD Potsdam zum Konzeptentwurf der Stadt

Die vorgestellten Ideen sind ein guter Anfang, aber noch kein schlüssiges Gesamtkonzept, das alle Straßen innerhalb der barocken Stadterweiterung einbezieht. Es fehlt außerdem eine klare Strategie, das Anwohner:innen-Parken mittelfristig in die Parkhäuser zu verlagern und die vorgesehene Mischung von Fuß- und Radverkehr provoziert Konflikte und Unzufriedenheiten auf beiden Seiten. Hier muss nach Ansicht des VCD Potsdam noch nachgebessert werden. Zu den Kritikpunkten im Einzelnen:

Mut zum Gesamtkonzept

Wenn sich das Konzept auf den Umbau einzelner Straßenzüge beschränkt, schmälert das den positiven Gesamteffekt. Das Mehr an Aufenthaltsqualität und das positive Lebensgefühl kommt erst zum Tragen, wenn eine größere Fläche vollständig autofrei gestaltet wird und damit uneingeschränkt für andere Nutzungen zur Verfügung steht. Deshalb wird die autofreie Umgestaltung für alle Straßen der historischen Innenstadt zwischen Hegelallee, Charlottenstraße, Schopenhauerstraße und Bassinplatz vorgeschlagen. Eine schrittweise Umsetzung ist möglich und sinnvoll. Die einzelnen Phasen der Umsetzung müssen jedoch von Anfang an transparent sein.

Klare Haltung zum Anwohner:innen-Parken

Es müssen mittelfristig Lösungen entwickelt werden, um das Anwohner:innenparken drastisch zu reduzieren. Die vorgesehene Reduzierung von Parkraum ist zu zaghaft und stellt ein Hindernis für andere Nutzungen dar. Auf Dauer muss das Anwohner:innen-Parken in die Parkhäuser verlagert werden. Hierfür braucht es ein transparentes Stufenkonzept. Ausnahmen für Menschen mit Behinderungen und Haltezonenregelungen für Arztbesuche etc. müssen klar kommuniziert werden.

Radverkehr und Fußverkehr getrennt führen

Das vorgeschlagene Konzept Fuß- und Radverkehr gemeinsam auf den bisherigen Gehwegen zu führen wird beiden Verkehrsarten nicht gerecht. Konflikte sind vorprogrammiert. Es muss eine Trennung von reinen Fußverkehrsbereichen und Radrouten geben. Eine klare Führung des Radverkehrs auf separaten Radwegen mit entsprechend angepasstem Untergrund ist zwingend notwendig, um ein schnelles und sicheres Radfahren zu ermöglichen ohne Fußgänger:innen zu behindern. Der Vorschlag der Stadt, den Rad- und Fußverkehr gemeinsam auf den bisherigen Fußwegen zu führen und die Gastronomie auf die dahinterliegende Straße zu verlagern, erschwert das Flanieren und den Aufenthalt beispielsweise vor Schaufenstern. Dieser Vorschlag birgt zudem ein großes Unfallrisiko, vor allem wenn auch noch die Bedienung der Gäste in der Gastronomie als Querung über den gemeinsamen Rad- und Fußweg geführt wird. Das Konzept für die Charlottenstraße wird vom VCD unterstützt.

Der VCD schlägt deshalb folgende Maßnahmen vor.

3 Konzept des VCD Potsdam für eine autofreie Innenstadt

Um die positiven Effekte einer autofreien Innenstadt optimal zur Geltung zu bringen, soll die gesamte Innenstadt innerhalb der barocken Stadterweiterung als Fußgängerzone ausgewiesen werden. Für den Radverkehr werden attraktive Ost-West und Nord-Südrouden mit gut befahrbarem Pflaster in der Mitte des bisherigen Straßenraums und getrennt vom Fußverkehr ausgewiesen. Parkplätze auf öffentlichem Straßenland entfallen. Die Innenstadt wird begrünt und lädt mit Sitzgelegenheiten und Spielgeräten zum Verweilen ein. Einzelne Maßnahmen können vor der endgültigen Umsetzung zunächst zeitlich begrenzt eingeführt werden, damit die Bewohner:innen die Vorteile der Autofreiheit erfahren können. Beispielsweise eine Sommerfußgängerzone (coole Straße) nach Wiener Modell. Die Umsetzung des Konzeptes wird schrittweise durchgeführt. Die bestehenden Parkhäuser werden im Sinne von Quartiersgaragen genutzt. Ein günstiger Tarif für einen Stellplatz in den Parkhäusern der Umgebung soll den Anwohner:innen, die auf das Auto nachweislich nicht verzichten können, eine bezahlbare Unterstellmöglichkeit bieten. Für Mobilitätseingeschränkte soll es bei Bedarf vereinzelt Halteplätze auf der Straße geben. Rettungsfahrzeuge können selbstverständlich jederzeit die Straßen befahren. Die Anlieferung der Innenstadt und die Entsorgung erfolgen bis 11 Uhr. Die Friedrich-Ebert-Straße und die Charlottenstraße bleiben für den ÖPNV befahrbar.

Um auch auf den für den Radverkehr vorgesehene Nord-Süd und Ost-West-Achsen Konflikte mit dem Fußverkehr zu vermeiden und ausreichend Stellplatz für Waren und Gastronomie zu gewährleisten, schlägt der VCD vor, einen mindestens drei Meter breiten Radstreifen als zwei Richtungsradweg in der Mitte der Straße zu führen. So wird das Flanieren vor den Ladengeschäften und das Verweilen in der Außengastronomie auch auf den für den Radverkehr vorgesehenen Straßen ungestört ermöglicht und die Anpassung des historischen Pflasters (geschliffenes Pflaster) kann auf ein Minimum beschränkt werden. Vor Kreuzungen mit den reinen Fußgängerzonen kann der Radverkehr durch bauliche Maßnahmen oder Markierungen zum Langsamfahren angehalten werden. Bei der Dimensionierung der Radstreifen sind Lastenräder zu berücksichtigen.

Der Lieferverkehr kann die Geschäfte und Wohnungen bis 11 Uhr anfahren. Für Anwohnende und Lieferverkehr können Lieferzonen eingerichtet werden, welche beispielsweise das Ausladen von Getränkekisten ermöglicht und das Halten für zwingend erforderliche Fahrten erlaubt. Das Parken soll stufenweise reduziert und in die umliegenden Parkhäuser verlagert werden.

Für den Lastentransport können ergänzend Mini-Mobihubs mit Ausleihmöglichkeiten für Lastenräder und Zugkarren eingerichtet werden. Darüber hinaus kann in den Parkhäusern Carsharing vorgesehen werden.

Die gewonnene Verkehrsfläche kann zur Anpassung an Klimaveränderungen begrünt und so weit wie möglich entsiegelt werden. Auch Stadtmöblierung, Trinkbrunnen und ggf. Wasserelemente können zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität eingerichtet werden.

In der Nähe von Schulen und entlang von Schulwegen wird erhöhte Sicherheit durch abgesicherte Querungsmöglichkeiten und ggf. Barrieren gewährleistet. Vor Schulen gibt es ein absolutes Halteverbot, das kontrolliert wird (Elterntaxis abwehren).

Der Zugang zur Charlottenstraße muss an beiden Enden (Luisenplatz und Friedrich-Ebert-Straße) für den Radverkehr ausgebaut werden. Die derzeitige Führung über Luisenplatz und um das Brandenburger Tor ist zu verbessern. Es ist ein Gesamtkonzept für den Radverkehr zu entwickeln. Die Bordsteine in allen Straßen sollen barrierefreie Zugänge ermöglichen. Außerhalb der Parkhäuser sollen keine Ladesäulen installiert werden.

Für die Straßen des genannten Gebietes schlagen wir im Einzelnen folgende Maßnahmen vor:

- Friedrich-Ebert-Straße: Das von der Verwaltung geplante Konzept ist mit den Zielsetzungen des VCD kompatibel. Der Umbau von Parkplätzen zu Radabstellanlagen wird begrüßt.
- Holländisches Viertel mit Gutenbergstraße, Mittelstraße, Benkertstraße und Hebbelstraße: Parkplätze sukzessive reduzieren, die bisherige Verkehrsfläche für Gastronomie und Einzelhandel öffnen. Aufenthaltsqualität durch Begrünung und Sitzmöglichkeiten erhöhen.
- Die kleine Hegelallee wird Fußgängerzone / Radverkehr frei und perspektivisch barrierefrei umgestaltet, um den Mittelstreifen zu entlasten.
- Gutenbergstraße zwischen F.-Ebert-Str. und Lindenstraße: Fußgängerzone / Radverkehr frei, die bisherige Fahrbahn wird für Einzelhandel und Gastronomie geöffnet und in der Mitte ein Radweg mit geschnittenem Pflaster als Ost-West-Verbindung ausgewiesen.
- Charlottenstraße: Parkplätze zugunsten eines geschützten Radstreifens (protected bike lane) beseitigen. Autoverkehr bleibt zugelassen.
- Dortustraße: Fußgängerzone, Parkplätze sukzessive herausnehmen und die gewonnenen Flächen für den Einzelhandel und die Gastronomie öffnen, Begrünung und Sitzmöglichkeiten im Straßenraum schaffen.
- Jägerstraße: Fußgängerzone, Parkplätze sukzessive herausnehmen und die gewonnenen Flächen für den Einzelhandel und die Gastronomie öffnen, Begrünung und Sitzmöglichkeiten im Straßenraum schaffen.
- Lindenstraße und Bereich westlich davon: Die Lindenstraße bildet die Nord-Süd-Achse für den Radverkehr. Sie wird als Fußgängerzone / Radverkehr frei ausgewiesen. Der Radverkehr wird auf einem Mittelstreifen mit geschliffenem Pflaster geführt.
- In der Hermann-Elflein-Straße sollen zunächst die Parkplätze reduziert werden, um eine Belebung zu fördern. Perspektivisch soll die Straße Fußgängerzone werden, da gerade vor dem KUZE die Aufenthaltsqualität erhöht werden sollte, um diese Einrichtung noch besser im öffentlichen Raum der Stadt sichtbar zu machen.

Das Konzept für die autofreie Innenstadt soll stufenweise umgesetzt und intensiv mit der Bevölkerung diskutiert werden.

Zur Vertiefung

Es gibt zahlreiche gelungene Beispiele für autofreie Innenstädte sowohl in Deutschland als auch auf der ganzen Welt. Der VCD Brandenburg hat auf seiner Webseite einige Informationen dazu zusammengestellt und verlinkt. Lassen Sie sich inspirieren unter <https://brandenburg.vcd.org/themen/autofreie-innenstaedte>.

Gemeinsam mit einem großen Bündnis aus 15 weiteren Verbänden und Initiativen engagiert sich der VCD Brandenburg in einem Dialogprozess mit dem Brandenburgischen Verkehrsministerium dafür, ein Brandenburgisches Mobilitätsgesetz auf den Weg zu bringen, damit es Städte und Dörfer zukünftig noch einfacher haben, den motorisierten Individualverkehr rechtssicher zu beschränken. Mehr zu unserem Bündnis und unserer Initiative für ein Brandenburgische Mobilitätsgesetz finden Sie hier: www.verkehrswende-brandenburg.de