



Mut zur autofreien Innenstadt

Positionspapier der Ortsgruppen Potsdam von VCD und ADFC und von Potsdam autofrei zu den Plänen der Landeshauptstadt Potsdam

Stand 17. Februar 2023

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. VCD, ADFC und Potsdam autofrei begrüßen deshalb, dass sich die Rathauskooperation 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. 2022 wurden mehrere Workshops zur Umgestaltung der Innenstadt innerhalb der barocken Stadterweiterung durchgeführt. Am 13. Januar



2023 wurde das Konzept der Stadt der Öffentlichkeit vorgestellt, das am 23. Februar. im KUM besprochen und danach von der SVV beschlossen werden soll.

VCD, ADFC und Potsdam autofrei unterstützen das Ziel der Landeshauptstadt, die Innenstadt autofrei zu gestalten, haben 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 Konzept der Landeshauptstadt für eine autofreie Innenstadt in Potsdam

2.1 Innenstadt – Straßenräume neu denken! Konzept zur Umnutzung von Straßenräumen (Stand November 2022, wie in der Presse am 13.1.2023 vorgestellt)¹

Am 13. Januar 2023 hat die Landeshauptstadt Potsdam ihr Konzept zur Umgestaltung der Innenstadt der Öffentlichkeit vorgestellt. Die Pläne werden in vielen Bereichen eine Verbesserung gegenüber dem aktuellen Zustand bringen. Das politisch selbstgesteckte Ziel die Innenstadt bis 2024 stufenweise autofrei zu gestalten, wird mit dem Konzept jedoch nicht erreicht.

1

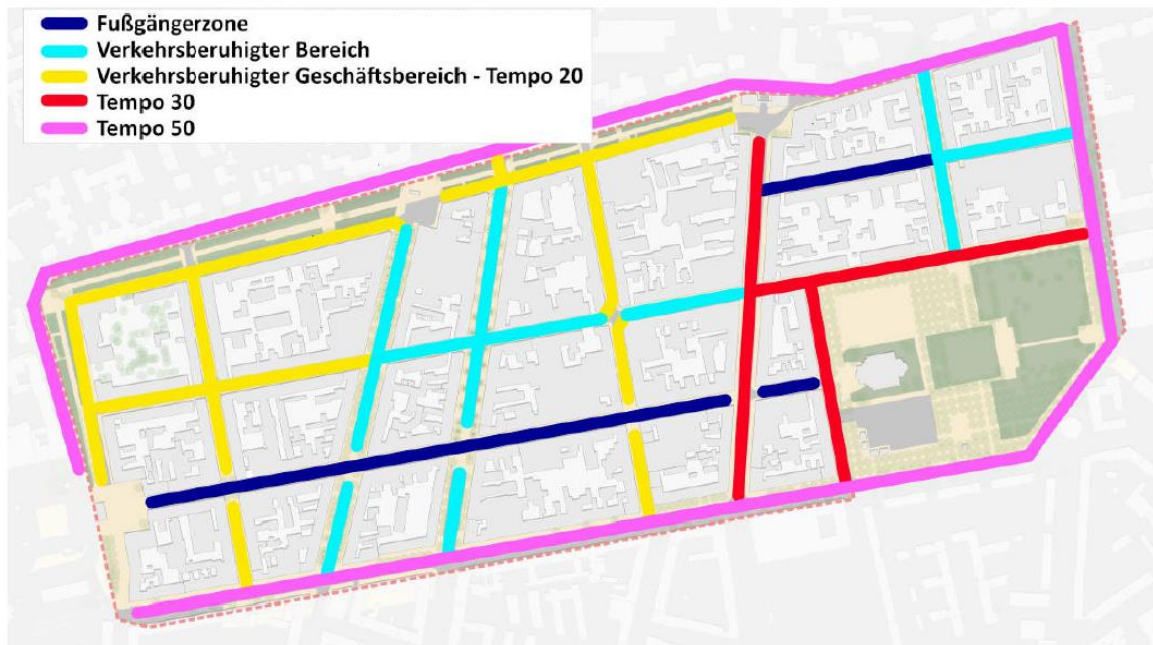
https://www.potsdam.de/sites/default/files/documents/_4_anlage1_konzept_innenstadt_strassenraeume_neu_denken_07.12.2022_komprimiert.pdf

Verkehrsorganisation



Landeshauptstadt
Potsdam

Künftige Organisation des fließenden Verkehrs



Quelle: Landeshauptstadt Potsdam, Konzept Straßenräume neu denken, S. 25

Kernaussagen des Konzeptes sind:

a. Parken

Das Anwohner:innen-Parken soll weiter möglich sein, aber von derzeit 890 Parkplätzen auf 800 reduziert werden. Reine Fremdparkplätze sollen entfallen.

b. Rad- und Fußverkehr

Die westliche Mittelstraße und die Verlängerung der Brandenburger Straße sollen als Fußgängerzonen ausgewiesen werden, in denen der Lieferverkehr bis 11 Uhr zugelassen werden soll. Die restlichen Straßen werden als verkehrsberuhigter Bereich, bzw. als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich ausgewiesen. Da die Pflastermaßnahmen sehr teuer sind, werden diese nicht in der ersten Stufe vorgesehen. 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 vorgesehen Streifen. In der Innenstadt soll es drei neue RadSharing-Stationen geben.

c. Pflaster

Ein Fahrrad- und Fußgänger:innen freundliches Pflaster sieht die Stadt aus finanziellen



Gründen als langfristiges Projekt. Der Umbau des Pflasters wird für die zweite Stufe empfohlen und damit nicht vor 2025 angegangen. Vorgesehen ist ein Zeitraum von ca. zehn Jahren.

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.

2.2 Anmerkungen der Potsdamer Umwelt- und Verkehrsverbände zum Konzeptentwurf der Stadt

Die vorgestellten Ideen sind ein guter Anfang, aber kein schlüssiges Gesamtkonzept für eine autofreie Innenstadt, das alle Straßen innerhalb der barocken Stadterweiterung einbezieht. Es fehlt der Wille, das Anwohner:innen-Parken mittelfristig in die Parkhäuser zu verlagern. Außerdem sind, abgesehen von dem Umbau der Charlottenstraße, in der ersten Stufe keine Verbesserungen für den fließenden Radverkehr vorgesehen, die derzeitigen Konflikte zwischen Fuß und Radverkehr werden also nicht entschärft.

Hier muss nach Ansicht des VCD, des ADFC und Potsdam autofrei 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 Haltezeitenregelungen für Arztbesuche etc. müssen klar kommuniziert werden.



Radverkehr und Fußverkehr getrennt führen – Pflasterverbesserungen schon in der ersten Stufe berücksichtigen

Verbesserungen für den fließenden Radverkehr sind, abgesehen von der Charlottenstraße, in der ersten Stufe nicht vorgesehen, auch nicht für Teilabschnitte. Damit wird der jetzige Zustand, indem Radfahrende auf den Gehsteig ausweichen, weiter in Kauf genommen bzw. bewusst geduldet. Das führt zu Konflikten, die zukünftig dadurch noch verschärft werden, dass die Gastronomieflächen auf den jetzigen Straßenrand verlagert werden. Die Bedienung der Gäste muss somit über den von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden gemeinsam genutzten Weg erfolgen. Das wird keinem der Nutzendengruppen gerecht,

Eine klare Führung des Radverkehrs auf separaten Radrouten mit entsprechend angepasstem Untergrund ist zwingend schon in der ersten Umsetzungsstufe notwendig, um ein schnelles und sicheres Radfahren zu ermöglichen ohne Fußgänger:innen zu gefährden, den Aufenthalt vor Schaufenstern und das Bedienen der Gäste zu behindern.

Das Konzept für die Charlottenstraße wird von den Verbänden unterstützt. Allerdings muss hier sichergestellt werden, dass die Fahrspuren von haltendem Lieferverkehr freigehalten werden.

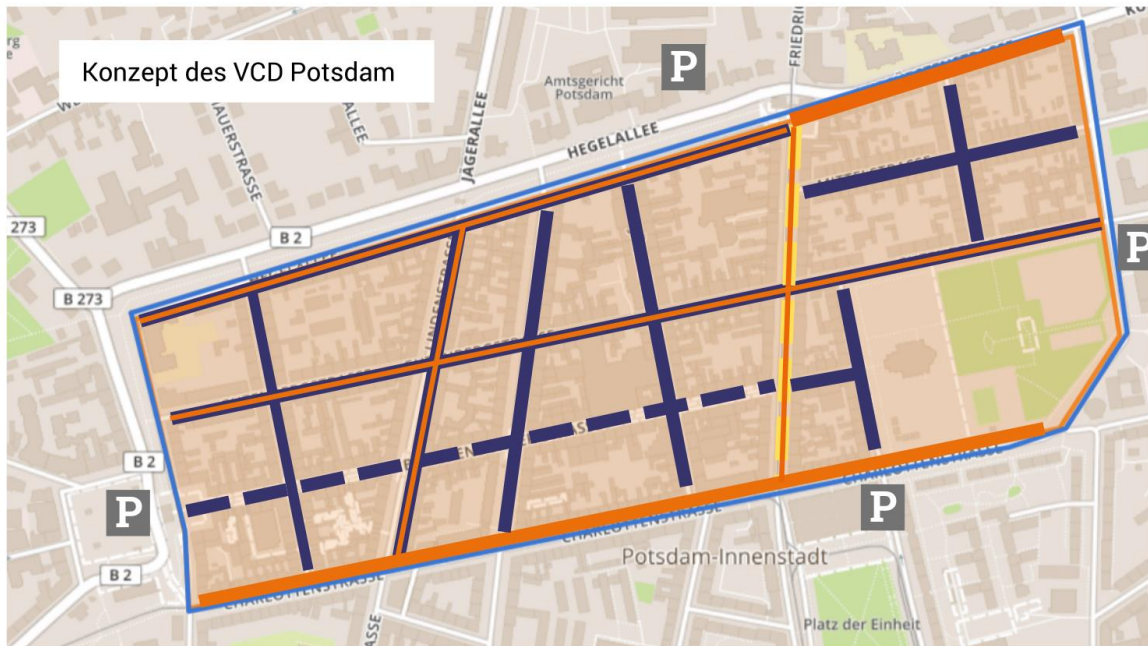
VCD, ADFC und Potsdam autofrei schlagen folgende Maßnahmen vor.

3 Konzept des 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. Die Verbände schlagen deshalb ein Alternativkonzept vor (s. Abbildung unten), das der VCD auch schon bei den Beteiligungsworkshops vorgeschlagen und als Stellungnahme eingereicht hat.


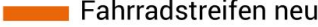




Für den Radverkehr werden attraktive Ost-West und Nord-Südrouten mit gut befahrbarem Pflaster in der Mitte des bisherigen Straßenraums und getrennt vom Fußverkehr ausgewiesen. Parkplätze auf öffentlichem Straßenland entfallen. Die Innenstadt wird begrünt und lädt mit Sitzgelegenheiten und Spielgeräten 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, schlagen die Verbände für die erste Umbaustufe vor, einen mindestens drei Meter breiten Radstreifen als zwei Richtungsweg 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.



Karten: eigene Darstellung VCD auf Basis von MapHup und Canva

Legende

-  Parkhaus
-  Fahrradstreifen neu
-  Fußgängerzone geplant
-  Radvorrangroute
-  Umbau entschieden
-  Fußgängerzone Bestand

Das Alternativkonzept der Potsdamer Umwelt- und Verkehrsverbände

Der Lieferverkehr kann die Geschäfte und Wohnungen bis 11 Uhr anfahren. Für Anwohner 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 der Verbände 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 und ÖPNV bleiben zugelassen. Ein einfacher Schutzstreifen für den Radverkehr wird als nicht ausreichend betrachtet, da Probleme mit haltendem Lieferverkehr zu erwarten sind.
- Dortustraße: Fußgängerzone, Parkplätze 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.

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 engagieren sich der VCD und ADFC Brandenburg sowie Potsdam autofrei 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