



**Betreff:**  
**Schleichwege in der Innenstadt schließen**

öffentlich

**bezüglich**  
**DS Nr.:** 17/SVV/0036 und 16/SVV/0806

Einreicher: FB Stadtplanung und Stadterneuerung	Erstellungsdatum	19.04.2017
	Eingang 922:	19.04.2017

Beratungsfolge:	
Datum der Sitzung	Gremium
03.05.2017	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam

**Inhalt der Mitteilung:**

Die Stadtverordnetenversammlung nimmt zur Kenntnis:

Bezüglich der Umsetzung der Beschlüsse gemäß DS 16/SVV/0806 „Verkehrsvermeidung in der Behlertstraße“ und DS 17/SVV/0036 „Schleichwege in der Innenstadt schließen“ kann auf verschiedene Analysen zurückgegriffen werden. Diese erfolgten einerseits im Rahmen der Erarbeitung des Innenstadtverkehrskonzepts und andererseits mit einer Untersuchung zur Verkehrsorganisation des Wohnquartiers südliche Nauener Vorstadt. Darauf aufbauend kann zu den einzelnen Prüfungen Folgendes mitgeteilt werden:

**1. Welche Vor- und Nachteile resultieren aus einer Unterbrechung der Zufahrt in die Bertha-von-Suttner-Straße aus Richtung Friedrich-Ebert-Straße/ Eisenhardtstraße?**

Die Information zu diesem Punkt schließt die **Berichterstattung zur DS 16/SVV/0806 „Verkehrsvermeidung in der Behlertstraße“**, in der es im Ziel ebenfalls um die Reduzierung des Schleichverkehrs in der Bertha-von-Suttner-Straße geht, mit ein.

Der Vorteil der Reduzierung bzw. Unterbindung des Durchgangsverkehrs in der Bertha-von-Suttner-Straße und angrenzenden Straßen schließt auch einen wesentlichen Nachteil mit einer mehr oder weniger starken Verschlechterung der Erschließung des Gebietes der südlichen Nauener Vorstadt mit ein. Daher müssen viele verschiedene Lösungsvarianten verglichen und abgewogen werden. Dazu gehört u.a. auch das lt. DS 16/SVV/0806 zu prüfende Linksabbiegeverbot von der F.-Ebert-Straße in die Behlertstraße.

Insgesamt sind von der Verwaltung 21 Möglichkeiten geprüft und bewertet worden. Diese werden mit den Betroffenen des Gebietes (Bewohner, Beschäftigte, Unternehmen) in einer Bürgerveranstaltung (geplant Ende April) diskutiert, um daraus eine Vorzugsvariante abzuleiten.

Die Umsetzung der Lösung ist möglichst kurzfristig geplant.

**Fortsetzung der Mitteilung Seite 3**



## **Fortsetzung der Mitteilung:**

### **2. Welche Vor- und Nachteile resultieren aus einer Unterbrechung der Gutenbergstraße in Höhe Friedrich-Ebert-Straße?**

Die Vor- und Nachteile dieser Lösung sind im Entwurf des Innenstadtverkehrskonzeptes (DS 17/SVV/0241) grundsätzlich dargestellt. Zusammenfassend stellen sich folgende Vorteile dar:

- Die Verkehrssicherheit am Knotenpunkt Gutenbergstraße/Friedrich-Ebert-Straße wird wesentlich verbessert (u.a. Schulweg mit vielen Rad fahrenden Kindern).
- Aufgrund der Vermeidung von Durchgangsverkehren trifft diese Sicherheitserhöhung auch für die Querungen der Mittelpromenade Hegelallee durch die Hermann-Elflein-Straße bzw. Dortustraße zu.
- Durch weniger Kfz-Verkehr in der Innenstadt wird die Aufenthaltsfunktion durch weniger Lärm und sauberere Luft verbessert.

Als Nachteile sind zu nennen:

- Einschränkung der Erschließung von Einzelabschnitte der Gutenbergstraße und der Friedrich-Ebert-Straße;
- Erhöhung der Verkehrsbelastung der Hegelallee insbesondere in den Hauptverkehrszeiten;

Konkretere Angaben zu den Auswirkungen können erst nach Erarbeitung des Gestaltungskonzeptes für die Friedrich-Ebert-Straße gemacht werden, bei dem diese Maßnahme mit betrachtet wird. Dieses Gestaltungskonzept wird mit Beteiligung der Bewohner und Gewerbetreibenden ab 2. Halbjahr 2017 erarbeitet. Die Ergebnisse werden der Stadtverordnetenversammlung zum gegebenen Zeitpunkt vorgestellt.

### **3. Welche Vor- und Nachteile resultieren aus einer Unterbrechung der Querungsmöglichkeiten der Brandenburger Straße in Höhe Hermann-Elflein-, Linden-, Dortu- und Jägerstraße?**

Die Brandenburger Straße ist eine Fußgängerzone, die ausschließlich dem Fußverkehr vorbehalten ist. Um die Belieferung der Geschäfte in der Brandenburger Straße zu ermöglichen, ist die Fußgängerzone zeitlich beschränkt für Lieferverkehr freigegeben. Anderer Kfz-Verkehr ist dort nicht gestattet.

Die Unterbindung der zahlreichen ordnungswidrigen Kfz-Querungen durch Abpollerung wirkt sich somit positiv auf die Aufenthaltsqualität in der Brandenburger Straße und auch in den zuführenden Nebenstraßen aus. Letztlich ist es auch ein Sicherheitsgewinn durch weniger Kfz-Verkehr auf den innerstädtischen Anliegerstraßen.

Geringe Einschränkungen hat der Lieferverkehr in Kauf zu nehmen, dieser muss im Einzelfall seine Fahrrouete den neuen Gegebenheiten anpassen. Entsorgungs- und Rettungsfahrzeuge können im Bedarfsfall die Poller absenken.

An der H.-Elflein-Straße und der Dortustraße sind im April 2016 bereits Poller installiert worden. Die Nachrüstung an den übrigen Straßen ist für das erste Halbjahr 2017 vorgesehen.

Die Lösung wird im Vorfeld mit der Arbeitsgruppe der Innenstadthändler (AG Innenstadt) besprochen.

### **4. Mit welchen anderen unmittelbaren Lösungen wie beispielsweise Einbahnstraßenregelungen oder Spielstraße (analog zum Holländischen Viertel) lässt sich eine Verkehrsberuhigung erreichen?**

Im Einzelfall kann bei besonderer Sachlage, wie z.B. bei zu schmalen Fahrgassen oder zur Verbesserung der Verkehrsorganisation, die Anordnung einer Einbahnstraße geprüft werden. Dies ist so auch in einem Abschnitt der Gutenbergstraße als eine Möglichkeit zur Reduzierung des gebietsfremden Durchgangsverkehrs vorgesehen.

Generell erzeugen Einbahnstraßen aber weitere Wege und damit eine Zunahme des Kfz-Verkehrs sowie eine schlechtere Erschließung. Daher wird von der Anordnung eines Systems von Einbahnstraßen in der Innenstadt abgesehen.

Mit der Beschilderung von Teilen der Innenstadt als verkehrsberuhigter Bereich (umgangssprachlich auch „Spielstraße“ genannt) wird allein noch keine ausreichende Verdrängung des gebietsfremden Durchgangsverkehrs erreicht. Zumal zu beobachten ist, dass bei Stauumfahrungen häufig auf den Ausweichstrecken bestehende Geschwindigkeitsbegrenzungen missachtet werden. Dieses würde zu einem höheren Sicherheitsrisiko führen.

Zum anderen sollen Verkehrsberuhigte Bereiche als solche deutlich zu erkennen sein. D.h. die bauliche Gestaltung sollte nicht die Straße in Fahrgasse, Parkstreifen und Gehwege gliedern. Das Holländische Viertel ist somit nicht beispielgebend für eine solche Lösung. Eine entsprechende Umgestaltung, wonach dann auch Fußgänger die Straße in voller Breite nutzen und so zu einer Verkehrsberuhigung führen, scheint aber weder aus Sicht des Denkmalschutzes noch unter finanziellen Aspekten umsetzbar.

#### **5. Wie lassen sich Stockungen des Verkehrs auf den eigentlichen Verkehrsadern in diesem Bereich besser vermeiden?**

Aufgrund des stetigen Wachstums der Landeshauptstadt Potsdam einerseits und den beschränkten Verkehrsflächen andererseits sind kaum Möglichkeiten für spürbare Verbesserungen gegeben. In diesem Zusammenhang kann auf die Zielstellung des Stadtentwicklungskonzepts Verkehr verwiesen werden, durch eine nachhaltige Verkehrsentwicklung eine Verringerung des Kfz-Verkehrs zu erreichen.