



öffentlich

Betreff:

Bürgerhaushalt Potsdam 2020/21 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger', Nummer 10: Autofreie Innenstadt und verkehrsberuhigte Quartiere

Einreicher: Stadtverordneter Heuer als Vorsitzender der Stadtverordnetenversammlung	Erstellungsdatum	09.01.2020
	Eingang 502:	

Beratungsfolge:		
Datum der Sitzung	Gremium	Zuständigkeit
29.01.2020	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Bereich zwischen Hegelallee und Charlottenstraße, Luisenplatz und dem Holländischen Viertel wird zum verkehrsberuhigten und für LKW gesperrten Bereich erklärt (unter Beibehaltung der Fußgängerzone und Ausnahmen für Handwerker und Lieferverkehr). Die hierbei gewonnenen Erfahrungen werden städteplanerisch ausgewertet und in die Planung der Entwicklung von autofreien Quartieren in Potsdam mit einfließen. Dabei soll der bisherige ÖPNV um attraktive Angebote erweitert und eine Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung vorgenommen werden.

P. Heuer
Vorsitzender
Stadtverordnetenversammlung

Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen
auf der Rückseite

Beschlussverfolgung gewünscht:

Termin:

Demografische Auswirkungen:

Klimatische Auswirkungen:

Finanzielle Auswirkungen?

Ja

Nein

(Ausführliche Darstellung der finanziellen Auswirkungen, wie z. B. Gesamtkosten, Eigenanteil, Leistungen Dritter (ohne öffentl. Förderung), beantragte/bewilligte öffentl. Förderung, Folgekosten, Veranschlagung usw.)

ggf. Folgeblätter beifügen

Begründung:

Der Vorschlag wurde im Bürgerhaushalt 2020/21 der Landeshauptstadt Potsdam eingereicht. Er erhielt von den Potsdamerinnen und Potsdamern bei der abschließenden Votierung insgesamt 4.020 Punkte, wurde unter der Nummer 10 in die "Top 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger" aufgenommen und am 29. Januar 2020 der Stadtverordnetenversammlung übergeben.

Einschätzung der Landeshauptstadt Potsdam (Stand September 2019):

Zur Verkehrsentwicklung der Potsdamer Innenstadt hat die Stadtverordnetenversammlung am 7. Juni 2017 das Innenstadtverkehrskonzept beschlossen. Im Vorfeld sind viele Vorschläge unter breiter Beteiligung der Öffentlichkeit gesammelt und bewertet worden, u. a. auch der Vorschlag einer autofreien Innenstadt. Dieser wurde im Rahmen des Beteiligungsprozesses jedoch nicht in das Konzept übernommen, da bestimmte Autoverkehre (u. a. Bewohner, Lieferung, Rettungsdienste, Handwerker, Entsorgung und PKW von Personen mit außergewöhnlicher Gehbehinderung) weiterhin möglich sein sollten. Stattdessen wurde gefordert, den Durchgangsverkehr entlang der Gutenbergstraße zu unterbinden, was zu einer deutlichen Verkehrsberuhigung beitragen wird. Eine Sperrung für den Lkw-Verkehr (außer Anlieger und Lieferverkehr) ist somit nicht mehr nötig, weil dann die Anreize für eine Nutzung durch ortsfremden Lkw-Verkehr fehlen. Diese Maßnahme befindet sich derzeit in Vorbereitung.

Für eine Ausweisung weiter Teile der Innenstadt als verkehrsberuhigten Bereich fehlen zurzeit die rechtlichen Voraussetzungen. Neben einem entsprechenden Beschluss der Stadtverordnetenversammlung ist für die geforderte Beschilderung auch die Umgestaltung der Straßenräume entsprechend der Anforderungen an verkehrsberuhigte Bereiche notwendig. Dazu gehören insbesondere die Beseitigung von Hochborden und die einheitliche Belagsgestaltung zur Verdeutlichung der dann allumfassenden Aufenthaltsbereiche, welche im Widerspruch zu den Sanierungszielen für die 2. Barocke Stadterweiterung stehen. Auch fehlen bislang Lösungen zum Umgang mit den bestehenden Kfz-Parkplätzen der Anwohnerinnen und Anwohner.

Originalvorschläge:

1029. Verkehrsberuhigte Innenstadt und Kozeptentwicklung autofreie Quartiere

Die Stadt Potsdam möge den Bereich zwischen Hegelallee und Charlottenstraße, Luisenplatz und dem Holländischen Viertel zügig zum verkehrsberuhigten Bereich erklären (natürlich unter Beibehaltung der Fußgängerzone). Begleitend mögen Konzepte für autofreie Quartiere in Potsdam entwickelt werden, hier können die Erfahrungen aus der verkehrsberuhigten Innenstadt hinzugezogen

werden. Begründung: Der Bereich zwischen Hegelallee und Charlottenstraße ist größtenteils durch enge, grob gepflasterte Straßen gekennzeichnet, die zumeist kein Aneinandervorbeifahren von PKW erlauben, auf beiden Seiten der Straßen sind Parkflächen. Der Bereich ist zwar teils als Tempo-20-Zone ausgeschildert, dies wird jedoch größtenteils ignoriert. Die hohen Geschwindigkeiten auf dem groben Kopfsteinpflaster führen einerseits zu sehr hoher Lärmentwicklung zu jeder Tageszeit, andererseits führt die Erwartung eines schnellen Verkehrsflusses schon früh morgens zu Hupkonzerten, wenn PKW und der Lieferverkehr sich blockieren. Außerdem führt der unangepasste Fahrstil in Verbindung mit der hohen Dichte an parkenden PKW regelmäßig zu unschönen Situationen für Fußgänger. Ein verkehrsberuhigter Bereich mit Schrittgeschwindigkeit würde den Lärm- und Stresspegel deutlich senken, aber gleichzeitig den effektiven Verkehrsfluss - auch für den Lieferverkehr - nicht wirklich reduzieren. Hieraus würde sich auch ein großer Vorteil für Handel und Gastronomie 'in der zweiten Reihe', also zum Beispiel der Gutenbergstraße, ergeben, da sich auch deutlich mehr Laufkundschaft auf die Nebenstraßen verteilen würde. Die hierbei gewonnenen Erfahrungen sollten städteplanerisch ausgewertet werden und in die Planung der Entwicklung von autofreien Quartieren in Potsdam mit einfließen.

765. Umweltfreundliche autofreie Stadt

Es sollte ein weiterer Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs bis in die Randgebiete und das Umland von Potsdam und eine Einschränkung des Individualverkehrs mit dem Auto in der Stadt geben. Eine Finanzierung kann durch die City Maut und intensive Parkraumbewirtschaftung (wie z.B. im Prenzlauer Berg) realisiert werden.

130. Verkehrsberuhigte Innenstadt

Die nördliche Innenstadt und das Holländer Viertel sollten vollständig zum verkehrsberuhigten Bereich werden. Ausschließlich ÖPNV und Anwohner (mit ausgestellter Magnetkarte o.ä.) sollten dort fahren dürfen. Hierfür sollten weitere Park&Ride-Parkhäuser zur Verfügung gestellt und der ÖPNV kostenlos gestaltet werden. Finanzierung sollte durch eine Umweltsteuer ansässiger Unternehmen sowie pro Kfz erhoben werden (siehe Vorschlag Nr. 129).

775. Autofreie Innenstadt entwickeln

Endlich die autofreie Innenstadt sichtbar für uns Bürger entwickeln. Geredet wurde darüber schon viel zu lange. Ich bin zudem für die Sperrung der Stadt für die Durchfahrt von LKW, die nur Maut sparen möchten. Zufahrt nur für jene, die in der Stadt zu tun haben, Ent- oder Aufladen. Oder zumindest die Sperrung für Brummis. Was sich täglich an der Kreuzung Zeppelinstraße/Breite Straße abspielt ist unverantwortlich, waghalsig und gefährlich für Auto- und Radfahrer und auch für uns Fußgänger.

373. Autofreie Innenstadt

In Potsdam sollte es eine autofreie Innenstadt geben.

253. Autofreie Innenstadt und attraktives Bus/Bahn-Angebot

Ich bin dafür, dass es in Potsdam eine autofreie Innenstadt gibt, außer für Handwerker und Lieferverkehr. Damit es auch Alternativen gibt, sollte der öffentliche Nahverkehr in diesem Bereich zudem attraktiver gestaltet werden.

211. Autofreie Innenstadt + P&R-Plätze

Eine zumindest teilweise autofreie Innenstadt wäre auch ein tolles Pilotprojekt, das zeigen könnte, wie man mit Kreativität und Zielstrebigkeit eine Tourismusstadt mit vielen historischen Bauten mit moderner Stadtplanung verbinden kann, die sowohl Anwohnern als auch Touristen zugute kommen würde. Unterstützend könnten am Stadtrand ausreichend P&R-Möglichkeiten mit Umstiegsmöglichkeiten zu kleinen E-Autos angeboten werden.

477. Parkraumbewirtschaftung statt City-Maut

Der Autoverkehr in Potsdam wird seit Jahren dichter, die Infrastruktur ist jedoch nicht mitgewachsen. Laut Studien handelt es sich beim Großteil des Verkehrs um Pendel- und nicht um Durchgangsverkehr. Appelle und Konzepte, die Autofahrer freiwillig auf den Umstieg auf den ÖPNV motivieren sollen, gab es immer wieder. Der Erfolg blieb aus. Veränderungen benötigen offenbar sanfteren Druck.

Um die Fahrt in die Stadt unattraktiver zu machen, schlage ich deshalb die massive Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung in den aktuellen Beobachtungsgebieten (1. Stufe) und darüber hinaus (2. Stufe) vor. Das Bewirtschaftungsgebiet ist so großflächig zu wählen, dass es für Pendler nicht lohnenswert ist, bis an die Bewirtschaftungsgrenze zu fahren, dort kostenlos zu parken und dann den letzten Rest der Strecke zu Fuß zurückzulegen. Aber auch Einwohner der Stadt, die in anderen Zonen nicht als Anwohner parkberechtigt sind, würden sich so überlegen, ob sie für innerstädtische Wege tatsächlich auf das Auto setzen müssen. Gegenargumente, wonach zunächst die ÖPNV-Infrastruktur geschaffen sein muss, sollten nicht mehr gelten. Diese werden seit Jahren vorgebracht, ohne das sich etwas geändert hat. Zeit, das Henne-Ei-Problem von der anderen Seite zu denken und zu schauen, wie sich die Pendler auf die Situation einstellen.

Vergleichbar ist der Vorschlag somit mit den hier bereits eingereichten Vorschlägen zur City-Maut, hat jedoch nicht den Nachteil, dass Fragen zur Erhebung geklärt werden müssen (Videoüberwachung der Zufahrtsstraßen, Schrankenanlagen, Vignetten?). Anwohnerparkausweise, Parkscheinautomaten und Kontrolldruck durch das Ordnungsamt würden ausreichen.

Vorteile des Vorschlags für die Einwohner: Weniger Autos im Stadtzentrum bedeuten weniger Lärm, weniger Luftverschmutzung, weniger Belastung der Straßeninfrastruktur und damit geringere Instandhaltungskosten. Weniger Autos bedeuten auch mehr Platz für alle Verkehrsteilnehmer und weniger Konfliktpotenzial auf den Straßen. Weniger Autos leisten einen Beitrag zum Ziel der Stadt: Klimaneutralität