



# Protokollauszug

aus der  
18. öffentliche Sitzung des Ausschusses für Klima, Umwelt und Mobilität  
vom 29.04.2021

---

öffentlich

**Top 4.2** **Berichterstattung zur Verringerung des Ruhenden Verkehrs**  
**(gem. Beschluss zur DS 20/SVV/0858)**

**und**

**Berichterstattung zur Steigerung der Nutzungsqualität im öffentlichen**  
**Straßenraum**  
**(gem. Beschluss zur DS 20/SVV/1009)**

(Siehe Anlage)

Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität

### **Sitzung am 25.03.2021, TOP 4.2**

#### **Berichterstattung zur Verringerung des Ruhenden Verkehrs (gem. Beschluss zur DS 20/SVV/0858) sowie zur Steigerung der Nutzungsqualität im öffentlichen Straßenraum (gem. Beschluss zur DS 20/SVV/1009)**

Wie in der Sitzung des KUM am 28.11.2019 seitens der Verwaltung der LH Potsdam mitgeteilt wurde, wird bei der Fortschreibung des Stadtentwicklungskonzepts (StEK) Verkehr an dem, durch den 2014 beschlossenen StEK Verkehr entwickelten, Zielszenario Nachhaltige Mobilität festgehalten. Zudem ist der Ruhende Verkehr ein Schwerpunkt bei der Erarbeitung der Fortschreibung. Hier wird den Zielen aus dem Beschluss „Steigerung der Nutzungsqualität im öffentlichen Straßenraum“ (DS 20/SVV/1009) und dem Masterplan Krampnitz (DS 19/SVV/0205) entsprochen, Maßnahmen zu entwickeln, die die im öffentlichen Raum abgestellten Kfz auf ein Minimum reduzieren.

Ein erster Schritt ist, die Erfordernisse der Pkw-Nutzung und den Pkw-Besitz pro Haushalt zu reduzieren. Der Schlüssel dies zu erreichen, liegt hier vorrangig in urbanen Stadtstrukturen, die kurze Wege ermöglichen. Kurze, attraktive Fußwege und direkte Radverbindungen machen die Nutzung eines Pkw überflüssig. Hierfür ist die Potsdamer Innenstadt und der neue Stadtteil Krampnitz prädestiniert.

Bei längeren Wegen sind Anreize notwendig, alternative Verkehrsmittel zu nutzen. Rückgrat sind hierbei ein starker ÖPNV und eine gute Radverkehrsinfrastruktur. Im Fall von Krampnitz beispielsweise die Verlängerung der Straßenbahn in den Potsdamer Norden und die Bereitstellung einer Radschnellverbindung. Weitere alternative Maßnahmen sind Mobilstationen mit Fahrradverleihsystemen und Ladesäulen für E-Bikes und Pedelecs, Serviceangebote für Radfahrende sowie Schließfächer. Das vollumfängliche Angebot für Krampnitz wird derzeit im Auftrag der Stadt und des Entwicklungsträger entwickelt.

Es muss aber auch davon ausgegangen werden, dass Wegezwecke übrigbleiben, bei denen zumindest derzeit der Pkw noch erste Wahl ist. Mit Angeboten zum Autoteilen, sei es kommerzieller oder privater Art (Car-Sharing, Mitfahrer), kann die Notwendigkeit einen eigenen Pkw vorzuhalten jedoch ebenfalls weiter reduziert werden.

Kfz, die dennoch privat betrieben werden, sollten nicht den öffentlichen Raum okkupieren und somit diesen anderen Nutzungen vorenthalten. Stattdessen ist geplant, diese in Sammelanlagen, möglichst dort, wo sie am wenigsten stören auf möglichst geringer Fläche unterzubringen. Im Fall von Krampnitz sind hierfür Quartiersgaragen vorgesehen. Dabei sollten die Wege, zum in der Quartiersgarage abgestellten Kfz mindestens so lang sein, wie zur nächsten ÖV-Haltestelle oder zum Fahrrad. Ausnahmen sind Abstellmöglichkeiten für Fahrzeuge Behinderter und Parkstände für das Be- und Entladen.

Die Planungen in Krampnitz sind bereits konkreter gefasst. Hier sollen ca. 3.500 Kfz in insgesamt neun Quartiersgaragen untergebracht werden. Im öffentlichen Raum soll es nur Abstellmöglichkeiten für Kfz von Behinderten und Car-Sharing sowie Flächen für das Ein- und Ausladen geben. Auf der Grundlage einer Studie zu Quartiersgaragen in Krampnitz werden nunmehr die nächsten Schritten geklärt. Dazu gehören insbesondere die Fragestellungen, wer Eigentümer, wer Betreiber und wie der Betrieb zu organisieren ist.

Eine erste Analyse zum Ruhenden Verkehr in der Potsdamer Innenstadt zeigt auf, dass es bis zu 1.300 Kfz (rund 1.350 ausgegebene Bewohnerparkausweise im Bereich der 2. Barocken Stadterweiterung) gibt, die potenziell in Parkbauten untergebracht werden könnten/sollten. Da die Dauerstellplätze in den umliegenden Parkbauten voll ausgelastet sind, müssen weitere Kapazitäten bereitgestellt werden, um zumindest einem Teil der Kfz-Besitzenden ein Ersatz-Angebot anbieten zu können.

Neben den Stellplätzen für Anlieger der Potsdamer Innenstadt stellen die Besucherverkehre eine Zielgruppe zur Verringerung des Ruhenden Verkehrs dar, für den in den umliegenden Parkbauten noch freie Kapazitäten als Kurzzeitparkplätze verfügbar sind.

Bei der Suche geeigneter Grundstücke sind verschiedene Kriterien wie Lage, Grundstücksverfügbarkeit, städtebauliche Entwicklung, Denkmalschutz und Baukosten zu beachten. Hinzu kommen auch hier die Fragen zu Baulast, Betreiber und Betrieb.

Generell sollte eine Umnutzung von Verkehrsflächen stets mit einer entsprechenden Steigerung der Nutzungsqualität im öffentlichen Straßenraum einhergehen. Daher erfolgt hierzu eine Bündelung der Bearbeitungsschritte zur Verringerung des Ruhenden Verkehrs (DS 20/SVV/0858) mit dem Beschluss der SVV zur Steigerung der Nutzungsqualität im öffentlichen Straßenraum (DS 20/SVV/1009). Demnach sollte im Jahr 2021 ein entsprechendes Werkstattverfahren durchgeführt werden.

Aufgrund der derzeitigen Einschränkungen infolge der Corona-Pandemie können entsprechende vorbereitende Untersuchungen jedoch frühestens in der zweiten Jahreshälfte 2021 durchgeführt werden, sofern wieder von einer repräsentativen Verkehrssituation auszugehen ist. Die Durchführung eines Werkstattverfahrens könnte dann im Jahr 2022 durchgeführt werden.

Thomas Schenke