

# Protokollauszug

aus der  
60. öffentliche Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Bauen,  
Wirtschaft und Entwicklung des ländlichen Raumes  
vom 21.03.2023

---

öffentlich

**Top 3.1   Innenstadt ? Straßenräume neu denken!**  
**23/SVV/0060**  
**geändert beschlossen**

Herr Unterhalt (Verein „Schöne Städte“) nimmt sein Rederecht wahr. Er unterstützt die Vorlage der Verwaltung. Bezüglich der geplanten Neustrukturierung der Parkplatzsituation sieht er kein Problem. Auch die Befürchtung von Umsatzeinbußen teilt er nicht. Die Reduktion von Verkehrslärm und gesundheitsschädlicher Abgase sei eine Notwendigkeit. Ebenso wie Klimaanpassungsmaßnahmen. Die Verkehrssicherheit müsse erhöht werden und für die schnelle Anfahrt von Not- und Rettungsdiensten müsse entsprechend Platz geschaffen werden. Der ausführliche Beitrag wird als Anlage zur Sitzung im Ratsinformationssystem hinterlegt.

Herr Schibilsky nimmt sein Rederecht für die Anwohner und Gewerbetreibende in der Charlottenstraße wahr. Durch die geplante Umgestaltung befürchten sie Einschränkungen für Lieferverkehr und Rettungsdienste. Liefer-, Rettungsdienst- sowie Patientenverkehre müssen stets gewährleistet sein. Sie plädieren für Tempo 30 in der Charlottenstraße. Eine Kartenübersicht zum Redebeitrag wird als Anlage zur Sitzung im Ratsinformationssystem hinterlegt.

Den Ergänzungsantrag der Fraktion DIE aNDERE vom 21.2.2023 – Parkplätze Bassinplatz zieht Herr Tomczak für den Antragsteller zurück.

Herr Tomczak bringt den Ergänzungsantrag der Fraktion DIE aNDERE vom 21.2.2023 – Fußgängerzone Holländisches Viertel ein:

„Der Antragstext wird wie folgt ergänzt:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, die Planungen in der Anlage 1 so anzupassen, dass das gesamte Holländische Viertel als Fußgängerzone ausgewiesen wird.“

Herr Eichert bringt den Ergänzungsantrag der CDU-Fraktion vom 23.2.2023 ein:

„Bei der Umsetzung des Konzeptes „Innenstadt – Straßenräume neu denken!“ werden an geeigneter Stelle des Verwaltungshandelns die Händler, Gewerbetreibende des jeweils betroffenen Abschnitts sowie deren Verbände und Organisationen vor der abschließenden Festlegung der konkreten Maßnahmen darüber informiert und es wird ihnen in geeigneter Form Gelegenheit geben, dazu Stellung zu nehmen.“

Änderungsantrag der AfD-Fraktion vom 27.2.2023 (ohne Einbringung)

„Das Konzept „Innenstadt – Straßenräume neu denken! Konzeptionelle Ansätze für Umnutzungen von Straßenräumen“ bildet die Grundlage des weiteren Verwaltungshandelns, um sich dem Ziel einer **autofreiereduzierten** Innenstadt in der Landeshauptstadt Potsdam schrittweise anzunähern, **unter der Maßgabe, die Bedürfnisse betroffener Hoteliers, Gewerbetreibender, Einzelhändler, Handwerker und Freiberufler stärker als bisher in die Planung einzubeziehen.**“

Herr Jäkel bringt den Änderungsantrag der Fraktion DIE LINKE vom 28.2.2023 ein:

**„Die Anlage Konzept ist im Absatz KFZ-Parken (Seite 35) zu ändern:**

**Im Bereich der Charlottenstraße sind die Gebührenparkplätze zu erhalten. Diese Änderung ist in Text und Plankarte einzuarbeiten.“**

Herr Friederich bringt den Änderungsantrag der Fraktion Mitten in Potsdam ein:

Im Beschlusstext der Vorlage wird das Wort „autofrei“ gestrichen und durch „möglichst autoarm“ ersetzt.

Herr Schenke (Fachbereich Mobilität und technische Infrastruktur) nimmt bezüglich der Charlottenstraße für die Verwaltung Stellung. Die Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h wird aus rechtlichen Gründen nicht möglich sein.

Frau Stolzmann (Fachbereich Stadtplanung) ergänzt zur Charlottenstraße und geht auf das Thema der Beteiligung ein, die umfangreich stattgefunden hat und auch im weiteren Verlauf der Maßnahme stattfinden wird.

Die Ausschusssmitglieder sprechen sich mehrheitlich für ein Tempo-30-Limit in der Charlottenstraße aus. Herr Pfrogner beispielsweise plädiert dafür, die Charlottenstraße als Nebennetzstraße zu führen, dann sei auch Tempo 30 möglich. Frau Hüneke regt eine Behandlung im Zusammenhang mit dem Lärmaktionsplan an.

Weitere Themen sind Lieferzonen für Gewerbetreibende sowie Stellflächen für Arztpraxen in der Charlottenstraße. Frau Reimers plädiert hier für Einzelgespräche mit den Betroffenen, um individuelle Lösungen zu finden. Herr Jäkel dagegen spricht sich für den Erhalt der Parkplätze aus. Einen flexiblen Umgang mit dem Thema Parkflächen fordert Herr Berlin.

Herr Dr. Zöller spricht die Sicherheit von Radfahrern an, die hier deutlich verbessert werden müsse.

Herr Göpel präferiert mittelfristig einen Radring um die barocke Altstadt.

Herr Rubelt geht auf die Anmerkungen der Mitglieder ein. Die Forderung nach Tempo 30 in der Charlottenstraße will er von dem zuständigen Bereich prüfen lassen. Eine Berichterstattung im hiesigen Ausschuss sowie im Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität ist im Juni 2023 möglich.

Der Vorsitzende stellt die Änderungs- und Ergänzungsanträge zur Abstimmung.

Ergänzungsantrag der Fraktion DIE aNDERE vom 21.2.2023 – Fußgängerzone Holländisches Viertel

„Der Antragstext wird wie folgt ergänzt:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, die Planungen in der Anlage 1 so anzupassen, dass das gesamte Holländische Viertel als Fußgängerzone ausgewiesen wird.“

**Abstimmungsergebnis:** mit 5:1:2 angenommen.

Ergänzungsantrag der CDU-Fraktion vom 23.2.2023

**Abstimmungsergebnis:** mit 1:5:2 abgelehnt.

Änderungsantrag der AfD-Fraktion vom 27.2.2023

**Abstimmungsergebnis:** mit 0:6:2 abgelehnt.

Änderungsantrag der Fraktion DIE LINKE vom 28.2.2023

**Abstimmungsergebnis:** mit 2:6:0 abgelehnt.

Änderungsantrag der Fraktion Mitten in Potsdam vom 21.3.2023

**Abstimmungsergebnis:** mit 2:4:2 abgelehnt.

Der Vorsitzende stellt die geänderte Vorlage zur Abstimmung.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen, Wirtschaft und Entwicklung des ländlichen Raumes empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung wie folgt zu beschließen:

Das Konzept „Innenstadt – Straßenräume neu denken! Konzeptionelle Ansätze für Umnutzungen von Straßenräumen“ bildet die Grundlage des weiteren Verwaltungshandelns, um sich dem Ziel einer autofreien Innenstadt in der Landeshauptstadt Potsdam schrittweise anzunähern.

**Der Oberbürgermeister wird beauftragt, die Planungen in der Anlage 1 so anzupassen, dass das gesamte Holländische Viertel als Fußgängerzone ausgewiesen wird.**

**Dem Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen, Wirtschaft und Entwicklung des ländlichen Raumes ist jährlich zu den Baumaßnahmen zu berichten.**

# Potsdam Innenstadt neu denken

8 Fragen an die Bedenkenträger gegen die beschlossene Parkplatzreduktion in der Innenstadt Potsdams

## 1. Parkplatzsituation - Faktencheck

*„Insgesamt stehen heute im zentralen Bereich der Innenstadt, um den es geht – und ich spreche hier bewusst nicht von der gesamten Innenstadt – 1300 Parkplätze im Straßenraum und 1500 Parkplätze in den angrenzenden Parkhäusern zur Verfügung. In der Summe 2800 Parkplätze. Nach der Umgestaltung reduziert sich die Zahl auf 2400 Parkplätze, was 85 Prozent der heutigen Kapazität entspricht.“* Potsdams Verkehr im Wandel: „Die Innenstadt muss erreichbar sein“

Gemäß der Untersuchung der Nutzung der Parkhäuser in der Innenstadt Potsdams sind diese selbst zu Spitzenzeiten nur zu max. 50 % ausgelastet.

**Wenn aktuell mehr als ausreichend Parkplätze vorhanden sind, und dies auch nach Wegfall der beschlossenen Parkplätze weiterhin so sein wird (siehe Auslastung der Parkhäuser), wo wird das Problem gesehen?**

## 2. Umsatz Handel

Alle uns bekannten Studien über das Einkaufsverhalten / den Umsatz bei Umwandlung von Autostraßen in Autofreie Zonen belegen ganz eindeutig mehr Umsatz, wenn keine Autos fahren und dafür mehr zu Fuß gehende und Radfahrende dort unterwegs sind. Warum auch sonst sind die Immobilienpreise in autofreien Straßen so viel höher als in benachbarten Autostraßen?

Hier ein paar spontane Beispiele von unzähligen:

Einkaufsstraßen: Fußgänger sind die wahren Umsatzbringer - manager magazin

The Spectacular Success of Montreal's Car-Free Streets

Aktuelle Studie aus Potsdam:

3.3.9.5 Einkauf und Verkehr – tatsächliche Verkehrsmittelwahl der Besucher:innen von Einkaufsstraßen im Vergleich zu Einschätzungen von Einzelhändler:innen | Forschungsinstitut für Nachhaltigkeit

Dr. Dirk von Schneidmesser steht für Fragen gern zur Verfügung:

Dr. Dirk von Schneidmesser | IASS Potsdam

**Auf Basis welcher Studien wird ein Einbruch des Umsatzes erwartet (berücksichtigend, dass in Potsdam über die vorhandenen Parkhäuser weiterhin mehr als ausreichend Platz in der Innenstadt für Autofahrende bieten)? Wurde die aktuelle Studie des IASS berücksichtigt und wenn ja, was sind die Schlussfolgerungen für die Potsdamer Innenstadt hieraus?**

## 3. Verkehrslärmreduktion

So wurde Pontevedra in Spanien lärmfrei und lebenswert - SWR Wissen

**Welche Maßnahmen für die notwendige Verringerung der gesundheitsschädlichen Lärmemissionen werden vorgeschlagen?**

## 4. Reduktion gesundheitsschädlicher Abgase

**Welche Maßnahmen für die notwendige Verringerung der gesundheitsschädlichen Abgasemissionen werden vorgeschlagen?**

## 5. Reduktion klimaschädlicher Emissionen

Neben der lokalen und globalen Notwendigkeit droht bei einer Nichtreduktion der Treibhausgase auch eine Klage gegen die Stadt Potsdam - siehe auch die juristische Prüfung ob sogar die Bundesregierung wegen vorsätzlichen Rechtsbruchs hierzu angeklagt werden kann - und das in der international berühmten "Klimaforschungsstadt Potsdam".

**Welche Maßnahmen zur Verringerung der Treibhausgasemissionen werden vorgeschlagen?**

## **6. Klimaanpassungsmaßnahmen**

Neben der offensichtlichen Notwendigkeit von Klimaanpassungsmaßnahmen, insbesondere in Bezug auf Starkregfälle und Hitzeperioden gilt es die Vorgaben für Straßen "Klima Steckbriefe 2022" der FGSV zu berücksichtigen.

**Welche notwendigen Maßnahmen zur Klimaanpassung in den Straßen der Potsdamer Innenstadt werden vorgeschlagen?**

## **7. Verkehrssicherheit - Vision Zero**

Jeglicher Autoverkehr bedeutet eine mögliche direkte Gefährdung von ungeschützten Menschen, selbst wenn sie nur max. Tempo 30 fahren sollten, was im Innenstadtbereich leider nur dann zu erkennen ist, wenn die Autofahrenden auf Parkplatzsuche am Straßenrand sind.

Red Flag Act – Wikipedia

**Welche Maßnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit - hin zur Vision Zero werden vorgeschlagen?**

## **8. Flächen für die Feuerwehr/Rettungsdienst**

Die Feuerwehr inkl. Rettungsdienst brauchen ausreichend freie Straßen für ihre sichere und schnelle Anfahrt, sowie Flächen vor Ort, um dort agieren zu können. Bei der letzten Überarbeitung der StVO wurde in diesem Zusammenhang die Strafe für die Nichtbildung einer Rettungsgasse drastisch erhöht.

**Wie sollen die notwendigen Flächen für die Feuerwehr/Rettungsdienst bei einem Erhalt der Parkplätze gewährleistet werden?**

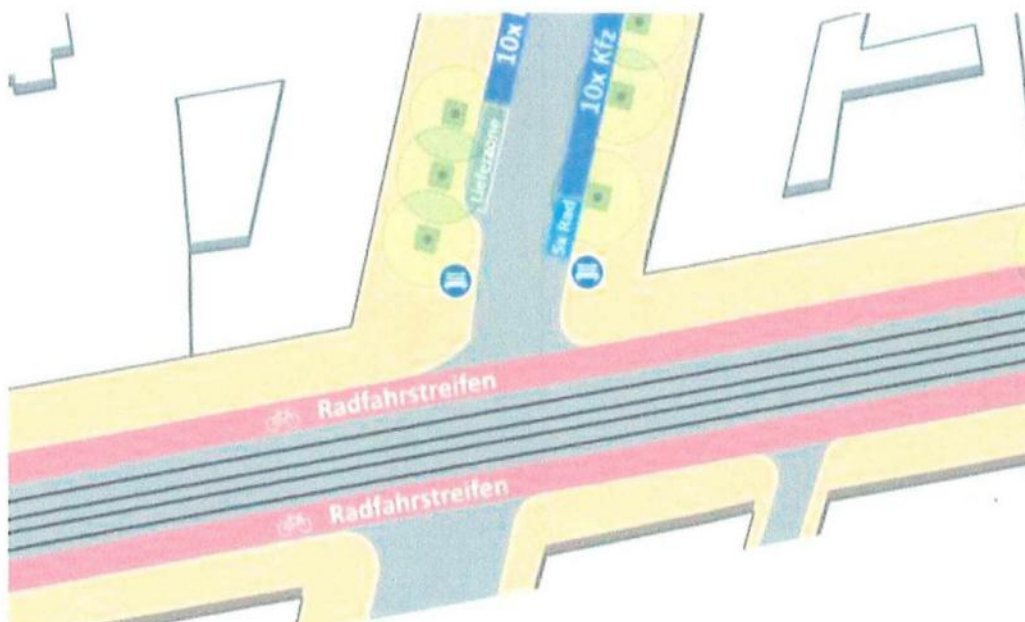


Derzeitig in der Charlottenstraße vorgesehene Lösung:

### Charlottenstraße Umnutzung



### Charlottenstraße Umnutzung



Wir bitten; die folgenden zwei Punkte in der Charlottensstraße zu berücksichtigen:

1. Der Liefer-, Patienten-, und Kundenverkehr muss jederzeit gewährleistet sein!
2. Wir bitten um eine Tempo 30 Zone!