Innenstadtverkehrskonzept

für die Landeshauptstadt Potsdam

Beschlussfassung
07. Juni 2017

Landeshauptstadt Potsdam

Bereich Verkehrsentwicklung

Besser mobil.
Besser leben.
www.potsdam.de/besser-mobil

POTSDAM
Landeshauptstadt
Potsdam

Landeshauptstadt Potsdam

Innenstadtverkehrskonzept

für die Landeshauptstadt Potsdam

Verfasser:

Landeshauptstadt Potsdam

Bereich Verkehrsentwicklung

14461 Potsdam

Bearbeiter:

Dipl.-Ing. Dirk Volkmann

unter Mitwirkung von

LK Argus GmbH

Novalisstraße 10

D-10115 Berlin

Bearbeiter

Dipl.-Ing. Alexander Reimann

Dipl.-Ing. Falk Kumsteller

Dr.-Ing. Eckhart Heinrichs

VMZ Berlin Betreibergesellschaft mbH

Tempelhofer Damm 1 - 7

D-12101 Berlin

Bearbeiter

Dipl.-Ing. Rainer Voigt

Dipl.-Ing. Patrick Klemm

Potsdam, Juni 2017

Inhalt

Abbildungsverzeichnis 7

Kartenverzeichnis 8

Tabellenverzeichnis 9

Abkürzungsverzeichnis 9

1 Anlass, Zielstellung und Betrachtungsraum 11

2 Ausgangssituation 13

2.1 Strukturdaten 13

2.2 Fließender Kfz-Verkehr 14

2.3 Ruhender Kfz-Verkehr 21

2.4 Öffentlicher Nahverkehr 24

2.5 Radverkehr 28

2.5.1 Radrouten 28

2.5.2 Fahrradabstellanlagen 30

2.6 Fußverkehr und Aufenthaltsqualität 31

2.7 Zusammenfassung 34

3 verkehrliches Leitbild und Ziele für die Potsdamer Innenstadt 37

3.1 Allgemein 37

3.2 Ziele der Entwicklung des fließenden Kfz-Verkehrs 38

3.3 Ziele der Entwicklung des ruhenden Kraftfahrzeugverkehrs 38

3.4 Ziele der Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs 39

3.5 Ziele der Entwicklung des Radverkehrs 39

3.6 Ziele der Entwicklung des Fußverkehrs 40

4 Prüfung und Bewertung von Einzelmaßnahmen 41

4.1 Kfz-Verkehrserschließung 41

4.1.1 Öffnung der Dortustraße Höhe Brandenburger Straße 41

4.1.2 Öffnung der Schopenhauerstraße am Luisenplatz 43

4.1.3 Öffnung der Charlottenstraße Höhe Wilhelmgalerie 45

4.1.4 Entlastung der Gutenbergstraße vom Durchgangsverkehr 46

4.1.5 Unterbrechung der Hebbelstraße Höhe Französische Kirche 48

4.1.6 Einbahnstraßensystem in der Innenstadt 49

4.2 Verkehrsberuhigung und Straßenraumgestaltung 49

4.2.1 betrachtete Straßen bzw. Straßenabschnitte 50

4.2.2 Regelungsarten 54

4.2.3 Bewertungskriterien 57

4.2.4 Zusammenfassung und Auswahlverfahren 60

5 Handlungsbedarf 64

5.1 Fließender Kfz-Verkehr 64

5.2 Ruhender Kfz-Verkehr 66

5.3 Öffentlicher Nahverkehr 67

5.4 Radverkehr 68

5.5 Fußverkehr und Aufenthaltsqualität 70

5.6 Elektromobilität 73

6 Zusammenfassung und Prioritätensetzung 74

Kartenteil als gesonderte Anlage

Karten 1 bis 14 des Textteils als ganzseitige Darstellungen

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Betrachtungsraum (heute und 1848)	12
Abbildung 2:	ÖPNV-Liniennetz in der Potsdamer Innenstadt (Quelle: ViP)	24
Abbildung 3:	Straßenbahnhaltestelle Platz der Einheit / Am Kanal (links), Haltestelle Nauener Tor in der Friedrich-Ebert-Straße (rechts)	27
Abbildung 4:	Bushaltestelle Klinikum in der Charlottenstraße (links), Bushaltestelle Platz der Einheit / Am Kanal (rechts)	27
Abbildung 5:	Ausweichen des Radverkehrs auf die Gehwege in der Gutenbergstraße (links), Materialwechsel und Unebenheiten stellenweise an den Radverkehrsanlagen in der Breiten Straße (rechts)	29
Abbildung 6:	„Gehweg“ in der Gutenbergstraße	32
Abbildung 7:	Knotenpunkt Zeppelinstraße / Lennéstraße (links); Knotenpunkt Charlottenstraße / Hebbelstraße (rechts)	34
Abbildung 8:	Knotenpunkt Berliner Straße / Charlottenstraße (links) Knotenpunkt Am Kanal / Platz der Einhheit (rechts)	34
Abbildung 9:	Querungen der Brandenburger Straße im Zuge der Dortustraße	42
Abbildung 10:	Bereich Luisenplatz – Schopenhauerstraße – Charlottenstraße im Jahr 1992 (Quelle: Stadtverwaltung Potsdam/MEDIANOVA)	43
Abbildung 11:	Bereich Luisenplatz – Schopenhauerstraße – Charlottenstraße im Jahr 2015 (Quelle: Stadtverwaltung Potsdam, Geoportal)	44
Abbildung 12:	Friedrich-Ebert-Straße (Blickrichtung Nord und Süd)	50
Abbildung 13:	Östliche Brandenburger Straße (Blickrichtung Ost und West)	51
Abbildung 14:	Lindenstraße (Blickrichtung Nord), Jägerstraße (Blickrichtung Nord)	52
Abbildung 15:	Gutenbergstraße (Blickrichtung Ost und West)	52
Abbildung 16:	Mittelstraße (Blickrichtung Ost und West)	53
Abbildung 17:	Allee nach Sanssouci (Blickrichtung Nord und Süd)	54
Abbildung 18:	Beispiele für eine denkmalgerechte und radverkehrsfreundliche Sanierung von Kopfsteinpflasterstraßen (links: Verfugung, rechts: geschliffenes Pflaster)	69
Abbildung 19:	Radabstellanlagen in der Innenstadt	70
Abbildung 20:	Prinzipskizze für Elemente der Verkehrsberuhigung am Beispiel des Knotens Gutenbergstraße / Lindenstraße	71

Abbildung 21: Prinzipskizzen für Querungshilfen in der Straße Platz der Einheit (linkes Bild) und Hebbelstraße / Charlottenstraße (rechtes Bild) 72

Abbildung 22: Prinzipskizze für Mittelinsel am Knotenpunkt Zeppelinstraße/ Lennéstraße 72

Abbildung 23: Makrostandorte für Elektroladesäulen im öffentlichen Straßenraum 73

Kartenverzeichnis

Karte 1: Bevölkerungs- und Beschäftigtendichte 13

Karte 2: Erschließungssystem für den Kfz-Verkehr (Bestand) 14

Karte 3: Verkehrsorganisation (Bestand) 16

Karte 4: Geschwindigkeitsregelungen (Bestand) 16

Karte 5: Kfz-Verkehrsstärken und Durchgangsverkehrsanteile (Bestand) 17

Karte 6: Quell- und Zielverkehr des Kfz-Verkehrs (Bestand) 19

Karte 7: Parkraumangebot (Bestand) 22

Karte 8: räumliche Erschließungsqualität des öffentlichen Verkehrs und Haltestellenausstattung (Bestand) 25

Karte 9: zeitliche Bedienqualität des öffentlichen Verkehrs in der morgendlichen Spitzenstunde (Bestand) 26

Karte 10: Radverkehrsrouten (Bestand und Planung) 28

Karte 11: Radverkehrszählungen (Bestand) 30

Karte 12: Hauptachsen, wichtige Zugänge der Innenstadt und Querungsanlagen für den Fußverkehr (Bestand und Defizite) 33

Karte 13: Erschließung Kfz-Verkehr (Planung) 64

Karte 14: Geschwindigkeitsregelungen (Planung) 65

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	bestehende Verkehrsbeschränkungen (siehe auch Karte 3)	15
Tabelle 2:	Anteile des Ziel- und Quellverkehrs für ausgewählte Ein- und Ausfahrbereiche in die bzw. aus der Innenstadt	19
Tabelle 3:	Anteile des Durchgangsverkehrs für ausgewählte Relationen	21
Tabelle 4:	Öffnung der Brandenburger Straße: positive und negative Aspekte	43
Tabelle 5:	Öffnung der Schopenhauerstraße: positive und negative Aspekte	44
Tabelle 6:	Vergleich der Regelungsarten	56
Tabelle 7:	Zusammenfassung der Ergebnisse	60
Tabelle 8:	Maßnahmenübersicht	75

Abkürzungsverzeichnis

DV	Durchgangsverkehr
Kfz	Kraftfahrzeug
Kitas	Kindertagesstätten
MIV	Motorisierter Individualverkehr
P+R/B+R	Park and Ride/Bike and Ride
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr (Bus und Straßenbahn)
RASt 06	Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (Ausgabe 2006)
StVO	Straßenverkehrsordnung
VwV-StVO	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur StVO

1 Anlass, Zielstellung und Betrachtungsraum

Die zunehmende Attraktivität der Potsdamer Innenstadt sowie die positive Einwohnerentwicklung bewirken einen Anstieg des Zielverkehrs in das Potsdamer Stadtzentrum. Die immer noch starke Dominanz des Kfz-Verkehrs führt dabei zu Konflikten mit den anderen Verkehrsarten bzw. der für die Innenstadt wichtigen Aufenthaltsqualität für Wohnen, Einkauf und Freizeitgestaltung. Die Konflikte bestehen nicht nur im Sinne der Verkehrssicherheit sondern auch bei der Flächeninanspruchnahme, beim Lärm und bei der Luftverschmutzung.

Den gestalterischen Rahmen für den Verkehr und die Straßenräume bieten die Sanierungsziele für die Potsdamer Innenstadt. Auf deren Grundlage wurde das „Rahmenkonzept Straßengestaltung und Verkehr“ für die Potsdamer Innenstadt erarbeitet und 1995 von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen. Mit diesem Rahmenkonzept wurden bereits wichtige Weichen gestellt. Ein Großteil der darin enthaltenen Maßnahmen ist inzwischen umgesetzt, wodurch die Aufenthaltsqualität der Innenstadt erheblich im Sinne vorgenannter Konfliktvermeidung verbessert wurde.

Aus diesem Grund besteht die Aufgabe, im Rahmen des neu zu erarbeitenden Verkehrskonzeptes für die Innenstadt die Erreichung der verkehrlichen Zielstellungen zu prüfen und weitere erforderliche Maßnahmen darzustellen. Im Vorfeld wurde ein dreistufiges öffentliches Werkstattverfahren zur Herausarbeitung von Zielen, Themen und Maßnahmen für den Innenstadtverkehr durchgeführt. Die Ergebnisse dieser Werkstätten sind bei der Konzepterstellung berücksichtigt worden. Neben vielen Einzelthemen ist als ein wichtiges Ziel die Reduzierung des Kfz-Verkehrs in der Innenstadt genannt worden.

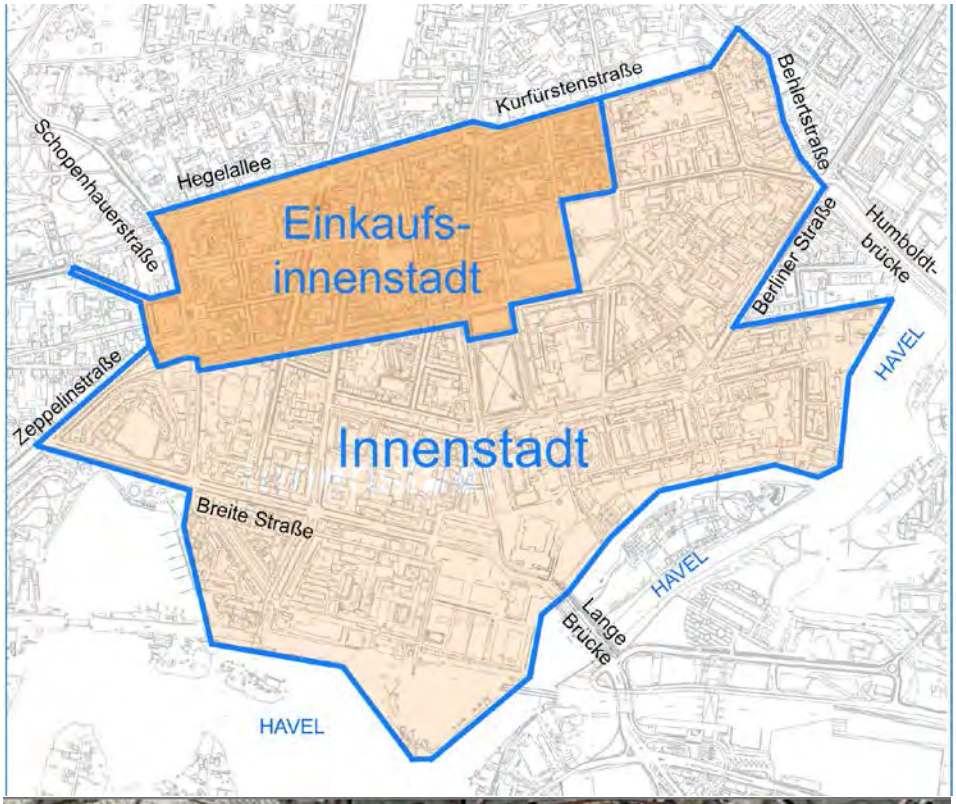
Einen wesentlichen Beitrag leistet dabei neben der Reduzierung des Kfz-Durchgangs- und Schleichverkehrs auch die Reduzierung des Kfz-Zielverkehrs. Dieses kann nur erreicht werden, wenn neben einer flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung gleichzeitig die Angebote für den Fuß-, Rad- und öffentlichen Personennahverkehr an Attraktivität gewinnen. Dazu gehört insbesondere auch ein barrierefreier Zugang zu den Verkehrsmitteln des öffentlichen Nahverkehrs und zur Innenstadt allgemein. Ergänzend sind an den wichtigen Zufahrtsstraßen nach Potsdam P+R/B+R-Angebote erforderlich.

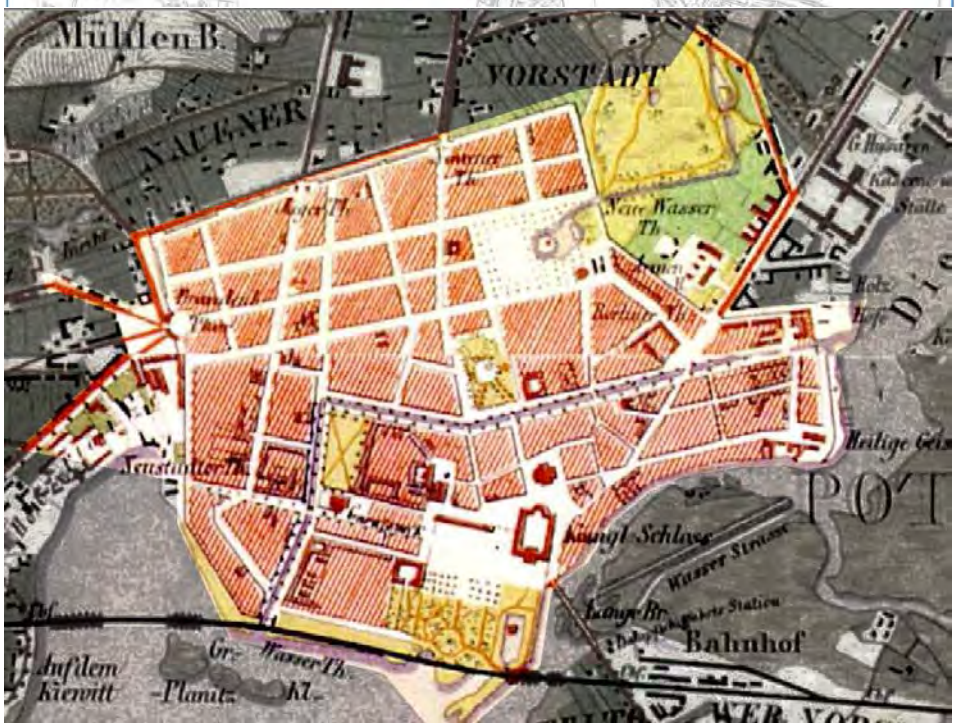
Der Betrachtungsraum für das Innenstadtverkehrskonzept wird umgrenzt von der Hegelallee und der Kurfürstenstraße im Norden, der Behlertstraße im Osten, der Berliner Straße und dem Verlauf der Havel im Süden sowie der Zeppelinstraße, der Allee nach Sanssouci, dem Luisenplatz und der Schopenhauerstraße im Westen (siehe Abbildung 1).

Einen besonderen Schwerpunkt innerhalb des Betrachtungsraumes bildet dabei der sogenannte zentrale Versorgungsbereich Innenstadt (Einkaufsinnenstadt) der in etwa der 2. Barocken Stadterweiterung entspricht. Dieser ist von überwiegender Einzelhandels- und Gastronomienutzung in den Erdgeschossen und

von einer Wohnnutzung in den oberen Etagen geprägt. Die Einkaufsinnenstadt ist im Rahmen des Einzelhandelskonzeptes für die Landeshauptstadt Potsdam definiert worden.

Abbildung 1: Betrachtungsraum (heute und 1848)





2 Ausgangssituation

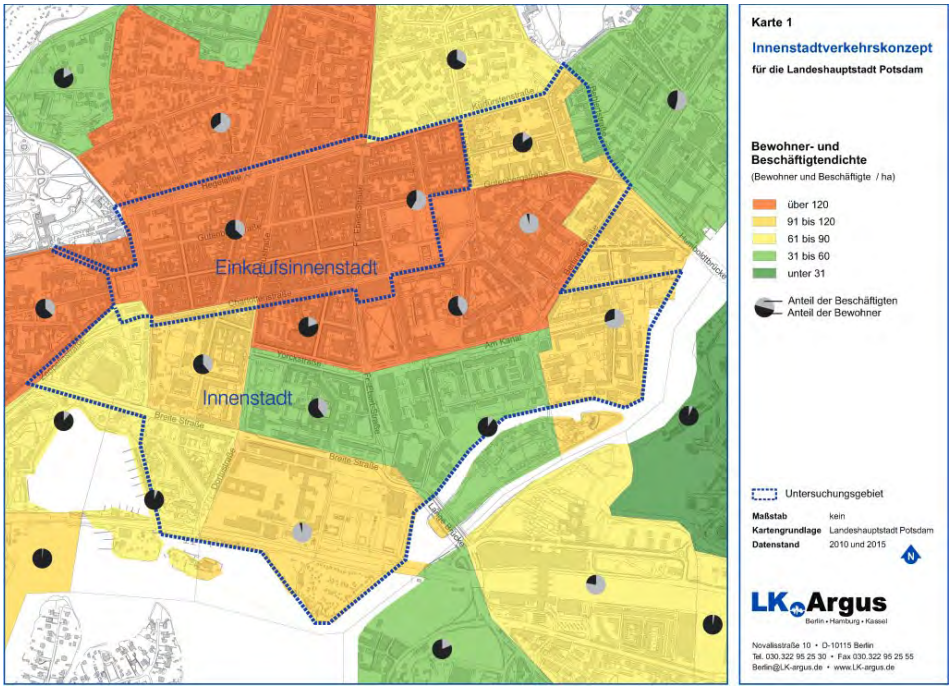
2.1 Strukturdaten

Im gesamten Betrachtungsraum leben rund 11.300 Einwohner, davon ca. 3.500 in der Einkaufsinnenstadt. Die Einwohnerdichte (Einwohner pro Hektar) liegt in den nördlichen und westlichen Arealen des Betrachtungsraumes deutlich über den Bereichen im Süden und Osten. Kaum bewohnt sind die Gebiete um das Klinikum „Ernst von Bergmann“ und den Landesverwaltungsstandort südlich der Breiten Straße.

Auch bei der Verteilung der Beschäftigten im Betrachtungsraum zeigen sich gebietsbezogene Differenzen. Während der Norden und der Osten des Betrachtungsraumes mehrheitlich hohe Beschäftigtendichten aufweist, verfügen die Areale im Westen und Süden – mit Ausnahme des Verwaltungsstandortes südlich der Breiten Straße – über eine geringe Beschäftigtendichte. Insgesamt arbeiten im Betrachtungsraum rund 11.000 Personen.

Die Summe aus Bewohnern und Beschäftigten zeigt für die Einkaufsinnenstadt und die südöstlich daran angrenzenden Bereiche sehr hohe Nutzungsdichten. Die Einkaufsinnenstadt hat zudem eine ausgewogene Mischung aus Einwohnern und Beschäftigten (siehe Karte 1)[1].

Karte 1: Bevölkerungs- und Beschäftigtendichte



[1] alle Karten des Textteils sind großformatiger im Kartenanhang enthalten

Die Prognose weist für die Innenstadt einen Anstieg der Bevölkerungszahlen von ca. 8 % bis 2030 aus, d.h., es werden dann ca. 12.200 Einwohner in der Innenstadt leben.

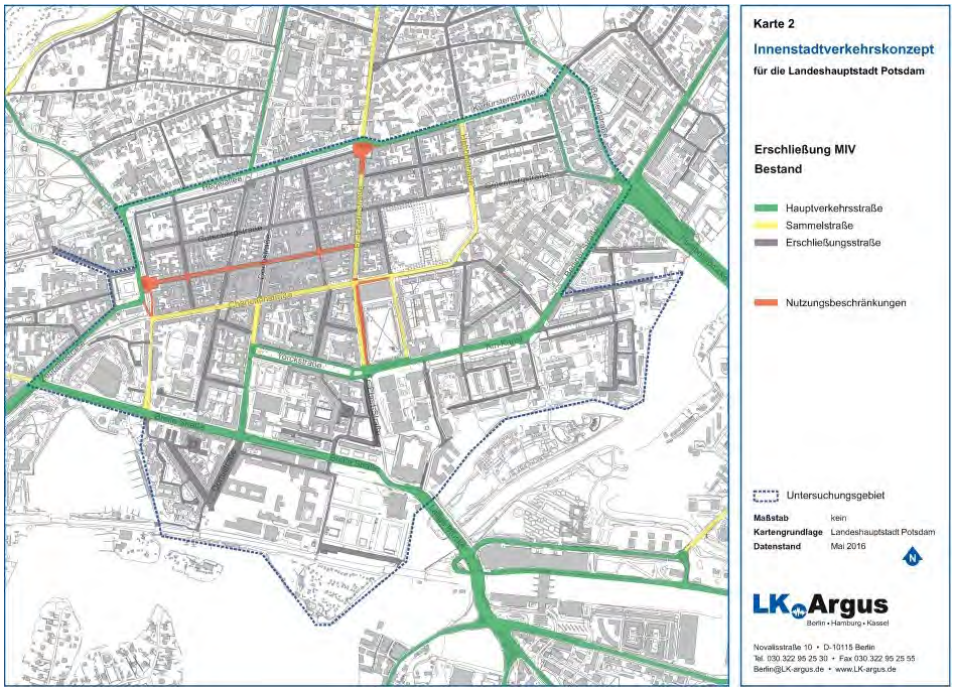
2.2 Fließender Kfz-Verkehr

Erschließungssystem

Die Erschließung der Innenstadt erfolgt von einem äußeren und einem inneren „Ring“ (siehe Karte 2, grüne Straßen). Der äußere Ring besteht aus den Hauptverkehrsstraßen: Zeppelinstraße, Schopenhauerstraße, Hegelallee, Kurfürstenstraße, Behlertstraße/Hans-Thoma-Straße, Nuthestraße, Friedrich-List-Straße, Lange Brücke und Breite Straße. Er bildet die Verknüpfung der Bundes- bzw. Landesstraßen B 1, B 2, B 273 und L 40.

Der innere Ring ist im nördlichen und westlichen Abschnitt mit dem äußeren Ring identisch. Er bildet aber im südöstlichen Abschnitt mit der Berliner Straße, Am Kanal, Yorckstraße und Dortustraße eine die Innenstadt durchquerende Parallelverbindung zur Friedrich-List-Straße.

Karte 2: Erschließungssystem für den Kfz-Verkehr (Bestand)



Die kleinteilige Erschließung erfolgt im Wesentlichen über folgende Sammelstraßen: südliche Schopenhauerstraße, mittlere Dortustraße, Charlottenstraße, Platz der Einheit (Ostfahrbahn) sowie südliche Hebbelstraße.

Im Zusammenhang mit den veränderten Straßenkategorien entsprechend der „Richtlinien für integrierte Netzgestaltung“ (RIN) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen und der durch verkehrsorganisatorische Maß-

nahmen eingetretenen Änderungen von Verkehrsfunktionen einzelner Straßen ist die Straßenkategorie Sammelstraße im Rahmen des Konzeptes neu zu bewerten (siehe Kapitel 5.1, Karte 13).

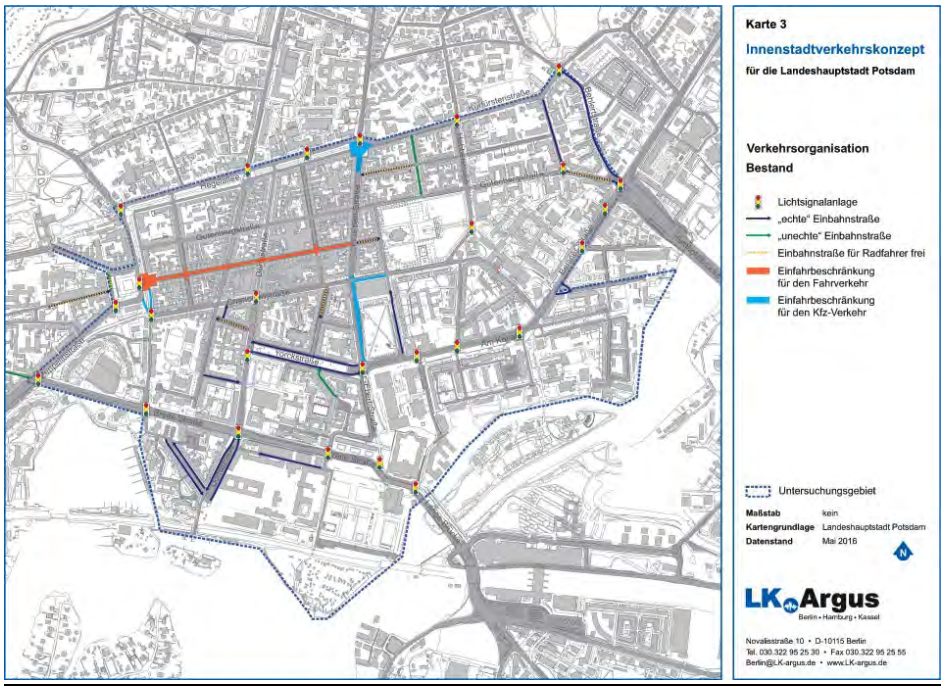
Verkehrsorganisation

Für zahlreiche Straßen besteht eine Einbahnstraßenregelung. Unechte Einbahnstraßen (Verbot der Einfahrt auf einer Seite, jedoch 2-Richtungsverkehr innerhalb des Straßenabschnittes) sind die Benkertstraße, die Siefertstraße und die Nordwestseite des Luisenplatzes. Die Einbahnstraßen in der Mittelstraße, Bäckerstraße, Wilhelm-Staab-Straße, östliche Brandenburger Straße und östliche Gutenbergstraße sind in Gegenrichtung für den Radverkehr freigegeben. In der östlichen Gutenbergstraße (Berliner Straße bis Hans-Thoma-Straße) auf einem separaten Radweg.

Tabelle 1: bestehende Verkehrsbeschränkungen (siehe auch Karte 3)

Straße	Abschnitt	Beschilderung	Zusatz (Befreiungen)
Brandenburger Str.	Schopenhauerstr. – F.-Ebert-Str.	Fußgängerzone	Lieferverkehr 19-11 Uhr, Radverkehr 20-10 Uhr frei
Schopenhauerstr. (Busschleuse)	Luisenplatz – Charlottenstr.	gesperrt für Fahrzeuge aller Art	Linienbusse und Taxen frei
Schopenhauerstr. (Nebenfahrbahn)	Brandenburger Str. – Charlottenstr.	gesperrt für Kfz	Taxi und Anlieger frei
F.-Ebert-Str.	Mittelstr. – Nauener Tor	gesperrt für Kfz	Linienverkehr frei Lieferverkehr frei
F.-Ebert-Str.	Durchfahrt Nauener Tor	gesperrt für Fahrzeuge aller Art	Linienverkehr frei
F.-Ebert-Str.	Platz d. Einheit Richtung Nord	gesperrt für Kfz	Linienverkehr, Taxi frei
Charlottenstr.	vor Klinikum	gesperrt für Kfz	Linienbusse, Taxi und Rettungsfahrzeuge frei
Charlottenstr.	F.-Ebert-Str. – Am Bassin	Einfahrverbot für Kfz aus Richtung F.-Ebert-Str.	Linienbusse, Taxi frei
Humboldtstr.	vor Palais Barberini	gesperrt für Kfz	-

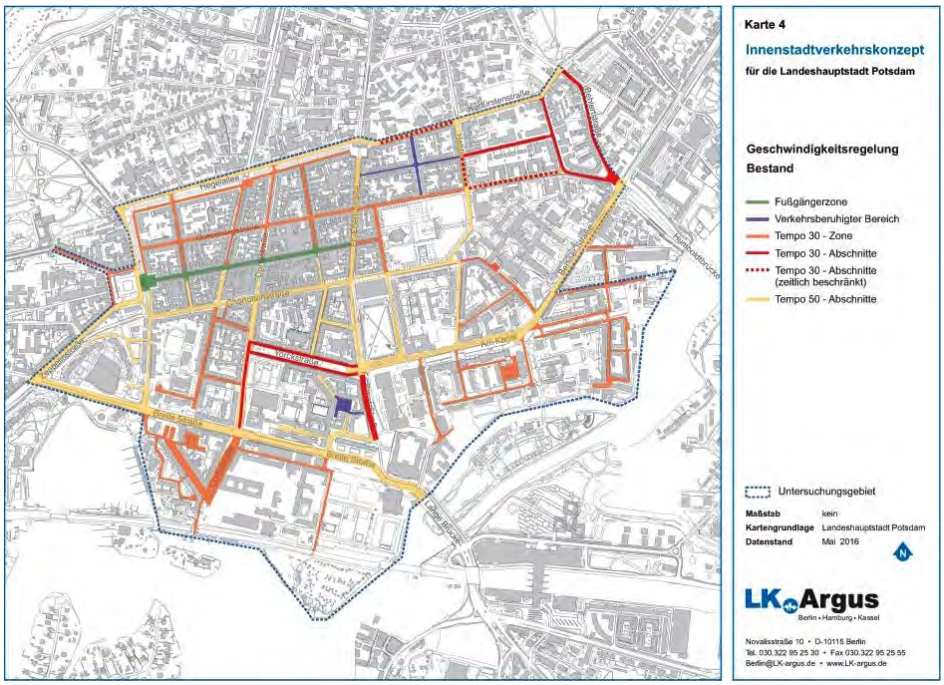
Karte 3: Verkehrsorganisation (Bestand)



Geschwindigkeit

Auf den Hauptverkehrs- und Sammelstraßen gelten in der Regel 50 km/h als zulässige Höchstgeschwindigkeit. Ausnahmen sind die Dortustraße (teilweise), Yorkstraße, Hans-Thoma-Straße, Behlertstraße mit 30 km/h sowie die Kurfürstenstraße zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Hebbelstraße und die Hebbelstraße zwischen Gutenbergstraße und Mittelstraße mit einer zeitlich beschränkten 30 km/h-Regelung aufgrund der angrenzenden Schulstandorte.

Karte 4: Geschwindigkeitsregelungen (Bestand)

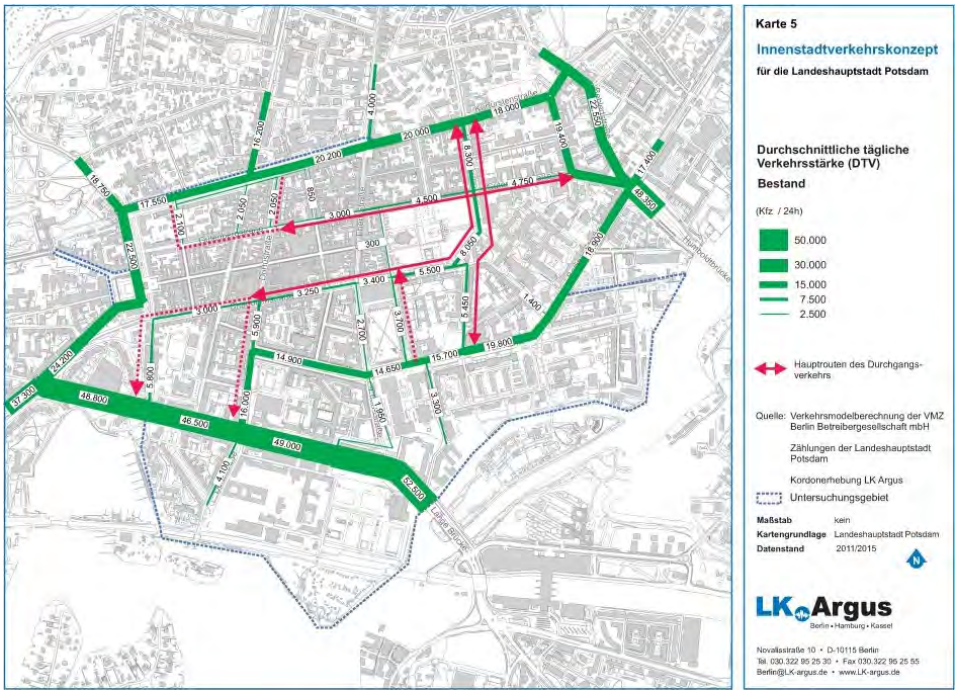


Auf den Erschließungsstraßen kommen sehr verschiedene Regelungen zum Einsatz, dazu gehören Verkehrsberuhigte Bereiche mit Schrittgeschwindigkeit, Strecken mit 30 km/h-Regelung (teilweise zeitlich beschränkt), Tempo-30-Zonen aber auch Straßen mit 50 km/h. Eine Übersicht bietet die Karte 4.

Verkehrsbelastungen

Die Hauptverkehrsstraßen tragen die wesentlichen Kfz-Verkehrslasten innerhalb des Betrachtungsraumes. Die höchsten täglichen Verkehrsstärken treten mit 46.500 bis 52.500 Kfz/24h auf der Breiten Straße und der Langen Brücke auf. 17.550 bis 24.200 Kfz/24h verkehren auf den innenstadtumgebenden Straßen Zeppelinstraße, Schopenhauerstraße, Hegelallee, Kurfürstenstraße, Hans-Thoma-Straße und Behlertstraße. Die die Innenstadt durchquerende Relation über die Dortustraße, Yorkstraße, Am Kanal und Berliner Straße nutzen täglich rund 14.650 bis 19.800 Kfz. Deutlich geringer sind die Verkehrsstärken im Zuge der Sammelstraßen mit durchschnittlich 3.000 bis 8.300 Kfz/24h.

Karte 5: Kfz-Verkehrsstärken und Durchgangsverkehrsanteile (Bestand)



Für die weitere Bearbeitung des Innenstadtverkehrskonzeptes sind neben den Verkehrsstärken auch Aussagen zum Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehr[2] in der Innenstadt von Interesse. Hierzu wurde eine Kordonerhebung durchgeführt, d.h. es wurden an allen Ein- und Ausfahrmöglichkeiten vom äußeren Ring in den Betrachtungsraum die ein- und ausfahrenden Fahrzeuge erhoben.

Durch die anschließende Auswertung der Erhebungsdaten ist es möglich, die Anteile an Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehr für den Betrachtungsraum Potsdamer Innenstadt darzustellen.

Zwei Drittel des gesamten Zielverkehrs verlaufen über die Berliner Straße im Osten sowie die Schopenhauerstraße, Dortustraße und eingeschränkt auch die Schloßstrasse im Süden (siehe Tabelle 2 und Karte 6). Der direkte Zugang zur Einkaufsinnenstadt über die Einfahrten Hermann-Elflein-Straße, Dortustraße und die Hebbelstraße wird von rund 30 % des Zielverkehrs genutzt. Die nordöstlich gelegenen Einfahrten Leiblstraße und Gutenbergstraße sind mit 2,8 % des Zielverkehrs für Zielfahrten in die Innenstadt von nur geringer Bedeutung. Auch der Hauptanteil des innerstädtischen Quellverkehrs nutzt die östliche Ausfahrt über die Berliner Straße sowie die südlichen Ausfahrten über die Schloßstraße, Dortustraße und Schopenhauerstraße. Der Anteil liegt bei insgesamt rund 60 % des gesamten Quellverkehrs. Die Ausfahrbereiche Nordwest mit der Hermann-Elflein-Straße und Dortustraße, Nord mit der Benkertstraße und Hebbelstraße und Nordost mit der Leiblstraße und Gutenbergstraße haben mit 12 bis 14 % des Quellverkehrs jeweils annähernd gleiche Anteile.

[2] Durchgangsverkehr (DV): Ist der Verkehr, der eine definierte Verkehrsrelation, bestehend aus zwei Erhebungspunkten nutzt. Dabei unterscheidet man den gebrochenen und den reinen DV. Der reine DV durchfährt die Strecke innerhalb eines definierten Zeitintervalls ohne Fahrtunterbrechung, wogegen der gebrochene DV längere Zeit benötigt, d.h. er hat innerhalb der Strecke eine oder mehrere Fahrunterbrechungen vorgenommen.

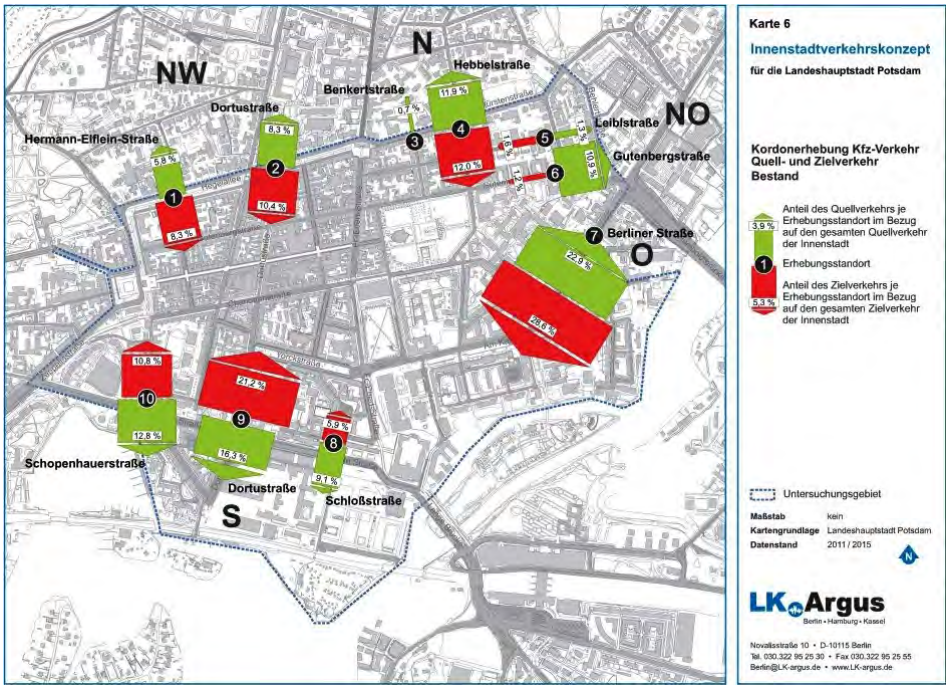
Zielverkehr: Ist der Verkehr, der an einem Erhebungspunkt in das Untersuchungsgebiet einfährt und nicht dem Durchgangsverkehr zuzuordnen ist. Dieser Verkehr endet innerhalb des Untersuchungsgebietes.

Quellverkehr: Ist der Verkehr, der einen Erhebungspunkt zur Ausfahrt aus dem Untersuchungsgebiet nutzt und nicht dem Durchgangsverkehr zuzuordnen ist. Dieser Verkehr beginnt innerhalb des Untersuchungsgebietes.

Tabelle 2: Anteile des Ziel- und Quellverkehrs für ausgewählte Ein- und Ausfahrbereiche in die bzw. aus der Innenstadt

Erhebungsstandorte			Anteil am Zielverkehr	Anteil am Quellverkehr
Nordwest	1 2	Hermann-Elflein-Straße Dortustraße	18,7 %	14,1 %
Nord	3 4	Benkertstraße Hebbelstraße	12,0 %	12,6 %
Nordost	5 6	Leiblstraße Gutenbergstraße	2,8 %	12,2 %
Ost	7	Berliner Straße	28,6 %	22,9 %
Süd	8 9 10	Schloßstraße, Dortustraße Schopenhauerstraße	37,9 %	38,2 %
Summe			100,0 %	100,0 %

Karte 6: Quell- und Zielverkehr des Kfz-Verkehrs (Bestand)



Im Durchgangsverkehr der Innenstadt entfällt mit 35 % der stärkste Anteil auf die Relation Ost (Berliner Straße) – Süd (Schopenhauerstraße, Dortustraße). Ebenfalls hoch sind die Anteile mit rund 18 % auf der Relation Nord (Benkertstraße, Hebbelstraße) – Süd (Schloßstraße, Dortustraße, Schopenhauerstraße) sowie mit rund 10 % auf der Relation Nord (Benkertstraße, Hebbelstraße) – Ost (Berliner Straße).

Wesentlich von Bedeutung für die zukünftige Maßnahmenplanung ist jedoch eine Betrachtung, die für jede einzelne Verkehrsrelation den Anteil des jeweiligen Durchgangsverkehrs in das Verhältnis zum Gesamtverkehr auf der entsprechenden Verkehrsrelation setzt. Im Bezug zum erhobenen gesamten

Durchgangsverkehr auf der jeweiligen Verbindung ist der reine Durchgangsverkehr (ohne Halt) auf folgenden Relationen die dominierende Größe:

- **Nord** (Hebbelstraße) – **Süd** (Schloßstraße, Dortustraße, Schopenhauerstraße)
  Die Verbindung über die Hebbelstraße und Charlottenstraße ist eine kurze und in der Regel schnelle Alternative zum Innenstadtring. Fast 75 % der auf dieser Beziehung verlaufenden Fahrten sind dem reinen Durchgangsverkehr zuzuordnen.

- **Ost** (Berliner Straße) – **Süd** (Dortustraße, Schopenhauerstraße)
  Die Verbindung zwischen Berliner Straße (Ost) und Dortustraße sowie Schopenhauerstraße (Süd) wurde von rund 65 % der auf dieser Verbindung verkehrenden Autofahrer ohne Aufenthalt in der Innenstadt genutzt. Diese Relation ist wesentlicher Teil des inneren Ringes.

- **Nord** (Hebbelstraße) – **Ost** (Berliner Straße)
  Rund 60 % der direkt zwischen Hebbelstraße und Berliner Straße verlaufenden Fahrten sind dem Durchgangsverkehr zuzuordnen. Hier ist zu vermuten, dass in Verkehrsspitzenzeiten diese Verbindung als Umgehung der in der Regel überlasteten Kurfürstenstraße, Hans-Thoma-Straße und Behlertstraße genutzt wird.

- **Nordwest** (Hermann-Elflein-Straße/Dortustraße) - **Ost** (Leiblstraße/Gutenbergstraße)
  Als Ergebnis der Kordonerhebung zeigt sich, dass rund 65 % der Fahrzeuge auf dieser Relation die Innenstadt ohne Halt durchfahren. Diese Verbindung dient vermehrt als Ausweichstrecke zur Straße Am Neuen Garten - Hans-Thoma-Straße und Hegelallee - Kurfürstenstraße, da in diesen beiden Straßenzügen häufig Stop-and-Go-Verkehr herrscht. Der Ausweichverkehr quert im Zuge der Gutenbergstraße die stark durch Bus-, Bahn-, Fuß- und Radverkehr frequentierte Friedrich-Ebert-Straße ungeregelt. Häufige Behinderungen und Gefährdungen sind an dieser Stelle zu verzeichnen. In den öffentlichen Werkstattveranstaltungen zum Innenstadtverkehrskonzept aber auch zu anderen Gelegenheiten wurde seitens der Potsdamer Bürgerinnen und Bürger eine Verbesserung dieser Situation eingefordert.

- **Nordwest** (Hermann-Elflein-Straße, Dortustraße) – **Nord** (Benkertstraße, Hebbelstraße) sowie **Nordost** (Leiblstraße, Gutenbergstraße) – **Ost** (Berliner Straße)
  Auf diesen beiden Relationen macht der Durchgangsverkehr an allen Fahrten nur rund 20 % aus. Er spielt somit dort im Vergleich zu den anderen Verbindungen eine untergeordnete Rolle.

Da der innere Ring Teil des städtischen Straßenhauptnetzes ist, ist der hohe Durchgangsverkehrsanteil zwischen Berliner Straße (Ost) und Breiter Straße (Süd) unter den gegebenen Rahmenbedingungen nicht vermeidbar. Eine noch bedeutendere Verkehrsfunktion kommt der Breiten Straße zu, die aus den Betrachtungen zum innerstädtischen Durchgangsverkehr daher ganz rausgenommen wurde.

Tabelle 3: Anteile des Durchgangsverkehrs für ausgewählte Relationen

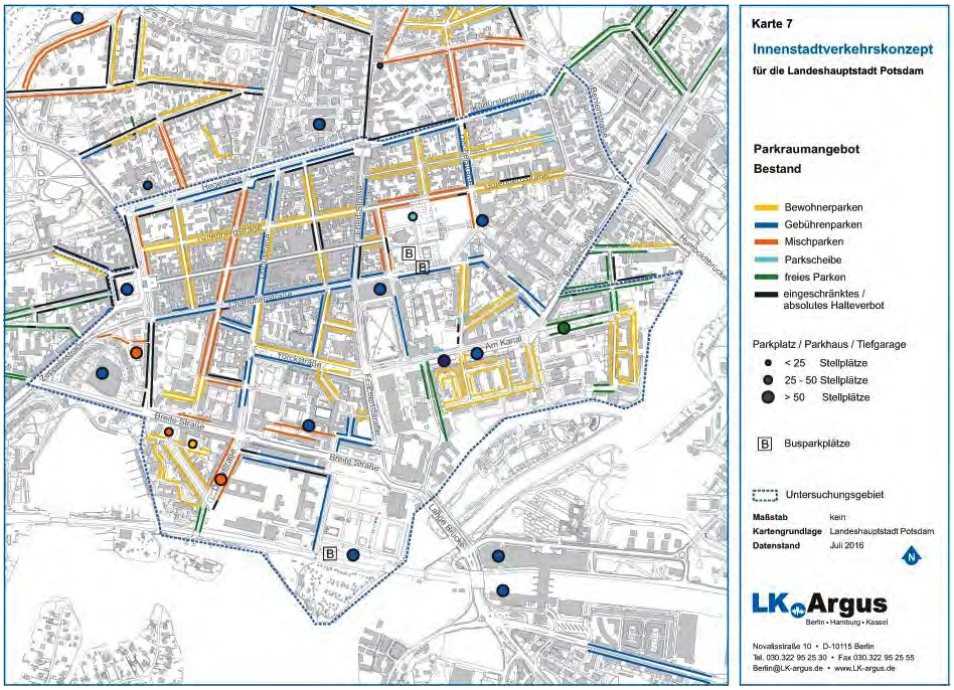
Verkehrsrelation		**Anteil des Durchgangsverkehrs auf der Verkehrsrelation in Bezug zu allen Fahrten …**	
		des innerstädtischen Durchgangsverkehrs	**der jeweiligen Verkehrsrelation**
Nordwest – Süd	Hermann-Elflein-Straße, Dortustraße – Schloßstraße, **Dortustraße,** Schopenhauerstraße	7,8 %	55,1 %
Nordwest – Ost	Hermann-Elflein-Straße, Dortustraße – Berliner Straße	4,3 %	53,8 %
Nordwest – Nordost	Hermann-Elflein-Straße, Dortustraße – Leiblstraße, **Gutenbergstraße**	7,7 %	64,9 %
Nordwest – Nord	Hermann-Elflein-Straße, Dortustraße –Hebbelstraße	1,1 %	21,4%
Nord – Süd	Hebbelstraße – Schloßstraße, Dortustraße, Schopenhauerstraße	17,7 %	74,1 %
Nord – Ost	Hebbelstraße – Berliner Straße	10,1 %	61,1 %
Nord – Nordost	Hebbelstraße – Leiblstraße, Gutenbergstraße	5,3 %	52,0 %
Nordost – Süd	Leiblstraße, Gutenbergstraße – Schloßstraße, Dortustraße, Schopenhauerstraße	2,0 %	44,9 %
Nordost – Ost	Leiblstraße, Gutenbergstraße – Berliner Straße	1,4 %	21,1 %
Ost – Süd	Berliner Straße – Dortustraße, Schopenhauerstraße	37,3 %	65,7 %

2.3 Ruhender Kfz-Verkehr

Die Parkstände in den Straßen der Innenstadt werden vorwiegend als reines Bewohnerparken, reines Gebührenparken und Mischparken (Kombination aus Bewohner- und Gebührenparken) bewirtschaftet. Vereinzelt gelten Parkscheibenregelungen und freies Parken (vgl. Karte 7).

Da die Potsdamer Innenstadt, insbesondere die Einkaufsinnenstadt von einer hohen Wohnnutzung gekennzeichnet ist, werden den Bewohnern durch die Ausweisung von Bewohner- und Mischparkbereichen besondere Vorrechte im Rahmen der Bewirtschaftung eingeräumt.

Karte 7: Parkraumangebot (Bestand)



Innerhalb der **Einkaufsinnenstadt** gibt es insgesamt ca. 1400 Parkstände im öffentlichen Straßenraum, davon ca. 630 Stellplätze für Bewohnerparken, 440 für Gebührenparken und 330 für Mischparken. Darüber hinaus gibt es die drei Parkierungsanlagen: Tiefgarage Luisenplatz (278 Stellplätze), Tiefgarage Wilhelmgalerie (200 Stellplätze) und Parkplatz auf dem Bassinplatz (ca. 33 Stellplätze). Direkt angrenzend an die Einkaufsinnenstadt liegen weitere Anlagen: die Tiefgarage Werner-Alfred-Bad (47 Stellplätze), das Parkhaus Stadtpalais (477 Stellplätze) und das Parkhaus Holländisches Viertel/Klinikum (342 Stellplätze). Mit Ausnahme des Parkplatzes auf dem Bassinplatz befinden sich alle Parkierungsanlagen direkt an Hauptverkehrs- oder Hauptsammelstraßen. Insgesamt gibt es in bzw. unmittelbar an der Einkaufsinnenstadt somit ca. **2.800 Stellplätze** im öffentlichen Straßenland bzw. in öffentlich zugängigen Parkierungseinrichtungen. In den Parkhäusern und Tiefgaragen ist ein Teil der Stellplätze dauerhaft an Bewohner bzw. Beschäftigte vermietet, so z.B. im Parkhaus Holländisches Viertel für Beschäftigte des Klinikums.

Im **übrigen Betrachtungsraum** befinden sich weitere öffentlich nutzbare Parkierungsanlagen mit zusammen ca. 800 Stellplätzen. Diese befinden sich an der Straße Am Kanal und im Umfeld der Breiten Straße (Tiefgaragen Kutschstall / Neuer Markt, Tiefgarage Industrie- und Handelskammer, Parkhaus Markt-Center, Parkplatz südliche Dortustraße, Schopenhauerstraße, Wall Am Kiez

und Lustgarten). Zusammen mit den Stellplätzen am Straßenrand sind hier insgesamt ca. **4.500 Stellplätze** vorhanden.

Somit stehen im **gesamten Betrachtungsraum** ca. **7.300** Stellplätze in sehr unterschiedlichen Nutzungen zur Verfügung. Dazu kommt eine nicht quantifizierbare Anzahl von Stellplätzen in rein privater Nutzung auf Höfen und in privaten Garagenbauten.

Die Parkraumauslastung stellt sich in der zeitlichen und räumlichen Verteilung sehr unterschiedlich dar. Das zeigen nicht nur die etwas älteren Zählungen im Rahmen des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes, sondern wird von aktuelleren Einzelerfassungen und täglichen Beobachtungen bestätigt.

Während der Geschäftszeiten sind die Parkstände im öffentlichen Straßenraum in der Einkaufsinnenstadt insgesamt hoch ausgelastet. Die westlichen und östlichen Randbereiche sind etwas geringer ausgelastet. Die höchste Auslastung besteht in den zentralen Bereichen zwischen Lindenstraße und Friedrich-Ebert-Straße. Hier überschreitet die Nachfrage in der Regel das Parkraumangebot, sodass weitaus mehr Fahrzeuge im Straßenraum abgestellt werden, als legale Stellplätze vorhanden sind.

Im übrigen Betrachtungsraum sind die Auslastungen im Vergleich zur Einkaufsinnenstadt geringer. Eine hohe Auslastung gibt es dort in einigen an die Einkaufsinnenstadt angrenzenden Straßen. Das betrifft die südliche Lindenstraße, die Wilhelm-Staab-Straße, die Ebräerstraße, die Charlottenstraße vor dem Klinikum, Teile der Yorckstraße und die wenigen Straßenabschnitten mit freiem Parken. In den weiter von der Einkaufsinnenstadt entfernten Gebieten, in denen aufgrund der höheren Wohnnutzung auch weniger Besucherverkehr auftritt, sind die Auslastungen am Tage gering bis mittelmäßig. Das trifft auf die Gebiete südlich der Straße Am Kanal und beidseitig der Breiten Straße zu.

In den Nachtstunden ist insbesondere in den Bewohner- und Mischparkbereichen der Einkaufsinnenstadt die Auslastung sehr hoch, teilweise auch nicht legal abdeckbar (Hermann-Elflein-Straße, teilweise Gutenbergstraße). In den Straßen mit reinem Gebührenparken (Dortustraße, Charlottenstraße) gehen dagegen die Auslastungen zurück. Außerhalb der Einkaufsinnenstadt kann man von einer eher entspannten Stellplatzsituation sprechen. Sehr hohe Auslastungen konnten nur im Bereich Kiezstraße/Wall Am Kiez festgestellt werden.

Die innerhalb und nahe der Einkaufsinnenstadt gelegenen Parkhäuser und Tiefgaragen sind tagsüber sehr unterschiedlich ausgelastet. Während z.B. die Tiefgarage unter dem Luisenplatz häufig voll ist, gibt es im Parkhaus in der Hegelallee in der Regel freie Kapazitäten. In den Nachtstunden ist die Auslastung in allen Parkbauten eher gering.

2.4 Öffentlicher Nahverkehr

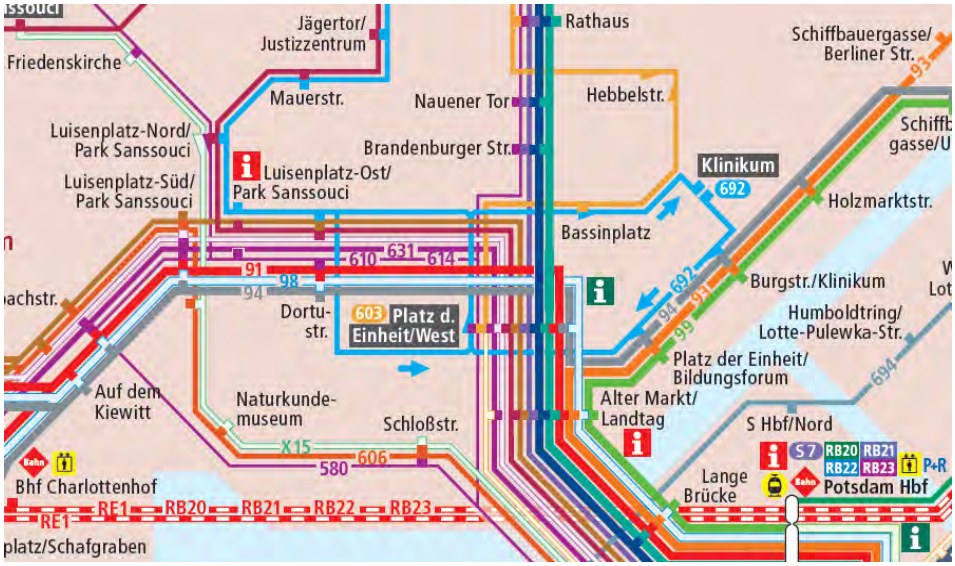
Die Erschließung des Untersuchungsgebietes mit öffentlichen Nahverkehrsmitteln erfolgt mit Straßenbahn- und Buslinien (siehe Abb. 2). Die Haupterschließungsachsen stellen die Friedrich-Ebert-Straße und die Charlottenstraße dar. Sämtliche Straßenbahnlinien der Stadt durchqueren die Innenstadt und verbinden diese zumeist auch mit dem Potsdamer Hauptbahnhof. Ausnahme bildet die Linie 94 (Bhf. Pirschheide (Charlottenhof) – Babelsberg), diese fährt über die Berliner Straße und Humboldtbrücke nach Babelsberg.

In Ergänzung zum Straßenbahnnetz gibt es folgende, ständig verkehrenden Stadtbuslinien: 603 (Höhenstr.), 605 und 606 (Wissenschaftspark Golm), 638 (Rathaus Spandau), 692 (Bornim), 695 (Bhf. Pirschheide). Dazu kommen die zeitweilig verkehrenden Linien: 609 (Kartzow), 612 (Neu Toplitz), X5 (Bahnhof Golm) und X15 (Schloss Sanssouci) sowie die Nachtbuslinien (N 14, 15, 16 und 17). Das Potsdamer Umland wird direkt über die Regionalbuslinien 580 (Belzig – Lehnin), 604 (Falkensee), 610 (Wildpark-West), 614 (Ketzin), 631 (Werder) und 650 (Nauen) mit der Potsdamer Innenstadt verbunden.

Ein Großteil der Bus- und Straßenbahnlinien begegnen sich am Platz der Einheit. Dadurch gibt es zwischen den Haltestellen Platz der Einheit West (Bus und Straßenbahn), Bildungsforum (Straßenbahn) und Platz der Einheit Nord (Straßenbahn) wichtige Umsteigebeziehungen mit teilweise längeren Fußwegen. Über den am südlichen Rand der Innenstadt gelegenen Hauptbahnhof ist ein direkter Anschluss an die Berliner S-Bahn (S7) und den Regionalverkehr (RE1, RB 20, 21, 22, 23) gegeben.

Damit ist die Innenstadt insgesamt gut mit dem weiteren Stadtgebiet und dem Umland verbunden.

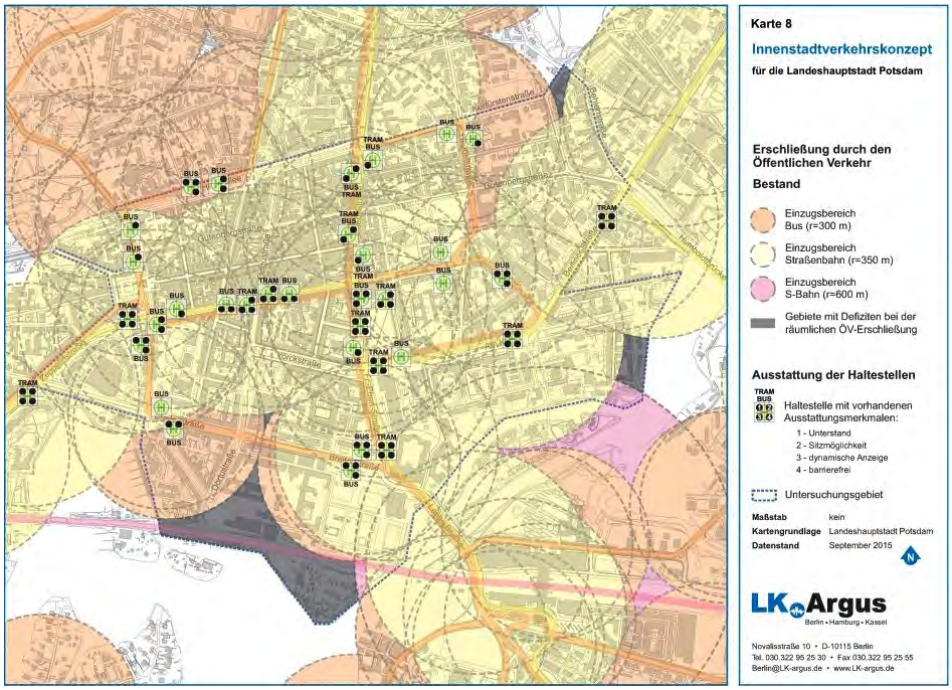
Abbildung 2: ÖPNV-Liniennetz in der Potsdamer Innenstadt (Quelle: ViP)



Die räumliche Erschließung des Untersuchungsgebietes durch den öffentlichen Verkehr ist größtenteils gut (vgl. Karte 8). Eine hohe Dichte an ÖV-Linien und Haltestellenstandorten ist vor allem in der Friedrich-Ebert-Straße, in der Charlottenstraße westlich der Friedrich-Ebert-Straße sowie im Zuge Am Kanal und Berliner Straße vorhanden. Vor allem die Bereiche mit hoher Bewohner- und Beschäftigtendichte werden somit gut erschlossen.

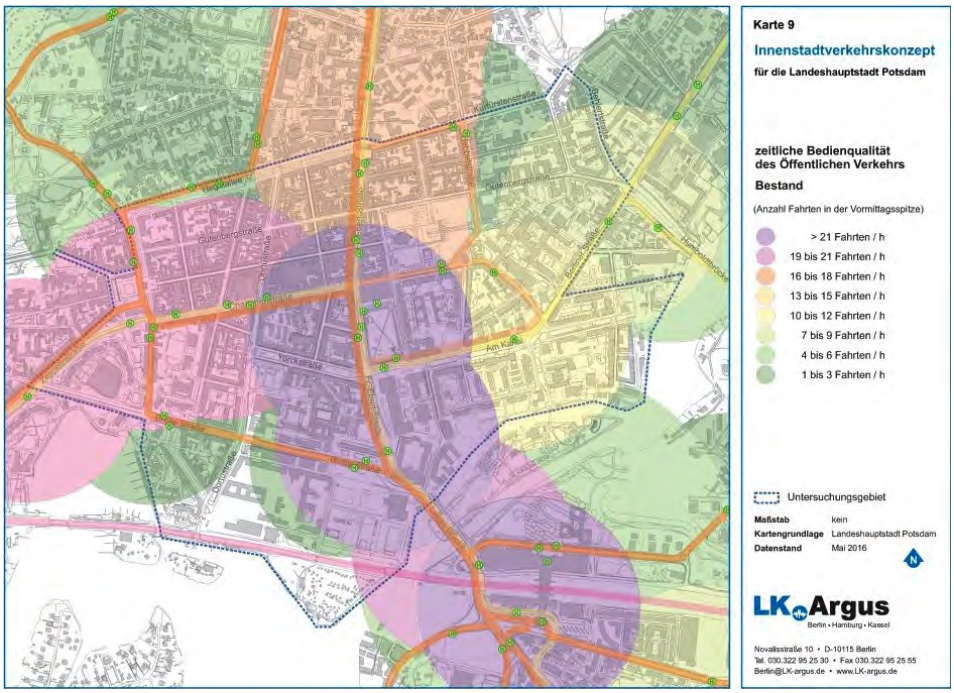
Ein Erschließungsdefizit besteht für den Bereich südlich der Breiten Straße auf Höhe der Hoffbauerstraße/Dortustraße (Ministeriumsstandort). Die beiden weiteren Bereiche mit geringer Erschließungsqualität sind ein sehr begrenzter Bereich zwischen Hans-Thoma-Straße, Kurfürstenstraße und Behlertstraße sowie entlang der Großen Fischerstraße und Eltesterstraße. Diese stellen aber auf Grund der geringen Größe und geringen Zahl von Einwohnern und Arbeitsplätzen keinen erheblichen Mangel dar. Die Erschließungsdefizite sind in Karte 8 grau dargestellt.

Karte 8: räumliche Erschließungsqualität des öffentlichen Verkehrs und Haltestellenausstattung (Bestand)



Die Taktdichte ist wegen der hohen Linienanzahl auf den Hauptachsen Friedrich-Ebert-Straße und westliche Charlottenstraße sehr hoch. In der morgendlichen Spitzenstunde verkehren hier mehr als 15 ÖV-Fahrten pro Stunde und Richtung (vgl. Karte 9). Dies entspricht durchschnittlich einer mindestens vierminütigen Taktfolge. Geringe zeitliche Bedienqualitäten bestehen für das Areal nordöstlich der Hebbel- und Leiblstraße und im Zuge der Breiten Straße. Hier verkehrt in den Spitzenstunden alle 20 Minuten ein Bus. In allen anderen Bereichen sind Taktfolgen von mindestens 10 min die Regel. Die Aussagen gelten für die morgendliche und die nachmittägliche Spitzenverkehrszeit.

Karte 9: zeitliche Bedienqualität des öffentlichen Verkehrs in der morgendlichen Spitzenstunde (Bestand)



Neben der räumlichen und zeitlichen Erschließung ist die Ausstattung der Haltestellen ein maßgebendes Kriterium für die Nutzerfreundlichkeit des Öffentlichen Verkehrs. Insbesondere an den ÖV-Zugängen der Einkaufsinnenstadt sollten wichtige Ausstattungsmerkmale, wie Fahrgastunterstand, Sitzmöglichkeit, dynamische Anzeige der Fahrzeiten und ein barrierefreier Zugang von der Haltestelle zu den Fahrzeugen vorhanden sein.

Während für die Straßenbahn- und vereinzelt auch für die Bushaltestellen um den Platz der Einheit und den Luisenplatz sowie entlang der Berliner Straße, Straße Am Kanal und der Zeppelinstraße diese Merkmale weitestgehend vorhanden sind, besteht insbesondere für folgende Abschnitte bzw. Haltestellen Verbesserungsbedarf (vgl. Karte 8):

- Friedrich-Ebert-Straße, Haltestellen Nauener Tor und Brandenburger Straße: Sitzmöglichkeiten sind lediglich in südlicher Fahrtrichtung vorhanden. Es fehlen eine barrierefreie Ausstattung beider Haltestellen und die Fahrgastunterstände.
- Charlottenstraße zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Luisenplatz: Die Bus- und Tramhaltestellen sind alle barrierefrei. An den Straßenbahnhaltestellen sind Sitzmöglichkeiten und dynamische Anzeigen vorhanden, Unterstände fehlen komplett.
- Bushaltestellen Luisenplatz-Nord / Park Sanssouci, Hebbelstraße, Bassinplatz und Naturkundemuseum: Ausstattungsmerkmale sind nur bedingt vorhanden. Barrierefrei ist beispielsweise nur die Haltestelle Hebbelstraße in nördlicher Fahrtrichtung.

Insbesondere hinsichtlich der barrierefreien Gestaltung der Zugänge zu den Bussen und Bahnen gibt es dringenden Handlungsbedarf. Die 2013 in Kraft getretene Novelle des Personenbeförderungsgesetz (PBefG) fordert die Barrierefreiheit beim öffentlichen Nahverkehr bis 2022 zu gewährleisten.

Bezüglich der Anordnung von Fahrgastunterständen sind im Einzelfall die Belange des Komforts der Haltestelle mit denen des Denkmalschutzes abzuwägen.

Auf den folgenden beiden Abbildungen sind Tram- und Bushaltestellen mit sehr unterschiedlichen Ausstattungsmerkmalen dargestellt.

Abbildung 3: Straßenbahnhaltestelle Platz der Einheit / Am Kanal (links), Haltestelle Nauener Tor in der Friedrich-Ebert-Straße (rechts)

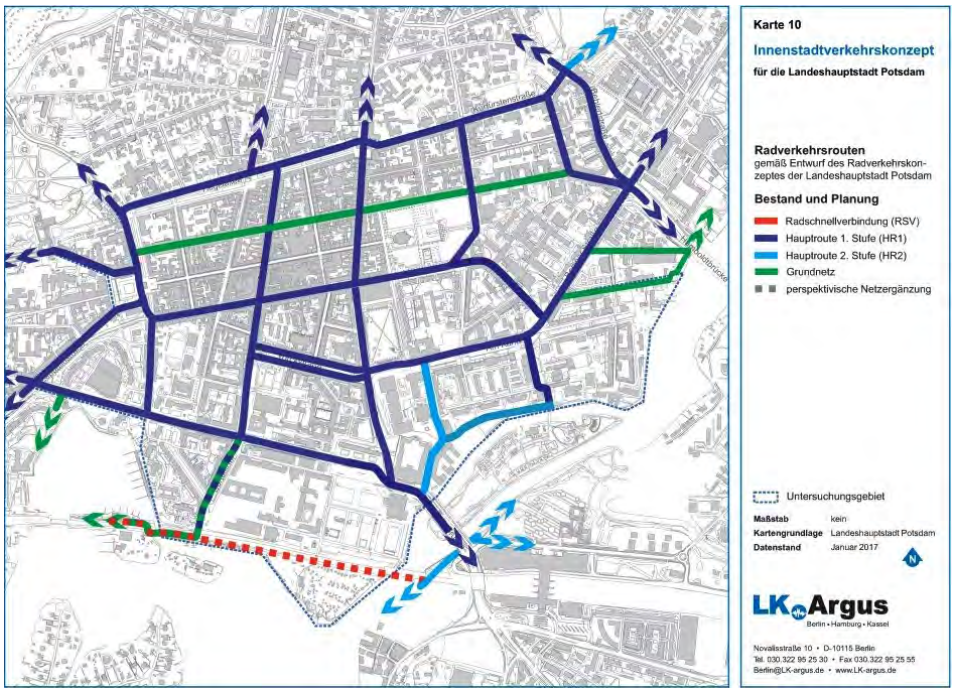
Abbildung 4: Bushaltestelle Klinikum in der Charlottenstraße (links), Bushaltestelle Platz der Einheit / Am Kanal (rechts)

2.5 Radverkehr

2.5.1 Radrouten

Durch die Innenstadt verlaufen engmaschig Haupt- und Nebenrouten des Radverkehrs. Mit ihnen wird eine Verknüpfung mit dem weiteren Stadtgebiet hergestellt. Der Verlauf der Routen gemäß Zielnetz der Radverkehrskonzeption der Landeshauptstadt Potsdam ist in der Karte 10 dargestellt.

Karte 10: Radverkehrsrouten (Bestand und Planung)



Ziel ist es, auf allen Routenabschnitten sichere und komfortable Radverkehrsanlagen anzubieten. In Straßenabschnitten mit Tempo 30 – Regelung sowie bei vorhandenen Kfz-Verkehrsstärken von unter 4.000 Kfz/24h sind keine Radverkehrsanlagen erforderlich. Bei höheren Geschwindigkeiten und/oder darüber liegenden Kfz-Verkehrsstärken kann das Trennen von Kfz-Verkehr und Radverkehr sinnvoll sein.

Um der Zunahme des Radverkehrs gerecht zu werden, sind künftig Radschnellverbindungen vorgesehen, die möglichst unabhängig vom Straßennetz kurze und schnelle Verbindungen auch über größere Distanzen ermöglichen. In Verbindung mit der zunehmenden Nutzung von Pedelecs werden dadurch weitere Potenziale für den Radverkehr erschlossen.

Eine dieser langfristig geplanten Radschnellverbindungen tangiert die südliche Innenstadt. Sie verbindet den Haveluferweg an der Speicherstadt im Osten mit der Zeppelinstraße im Westen (siehe Karte 10).

Neben einem zusammenhängenden Netz ist für die Attraktivität des Radverkehrs auch die Beschaffenheit der Verkehrsanlagen entscheidend. Defizite bezüglich der Befahrbarkeit bestehen in folgenden Straßenabschnitten des Routennetzes:

- ungenügende Befahrbarkeit durch unverfugtes und tlw. schlecht verlegtes Großpflaster,
  - Gutenbergstraße zwischen Hermann-Elflein-.Straße und Friedrich-Ebert-Straße (Abbildung 5, links)
  - Dortustraße zwischen Charlottenstraße und Hegelallee
  - Umfeld des Nauener Tores.
- stellenweise sehr schlechte Befahrbarkeit durch Materialwechsel, Unebenheiten und tlw. Schilderpfosten auf den Radverkehrsanlagen
  - Radwege Breiten Straße zwischen Dortustraße und Marktcenter (Abbildung 5, rechts).

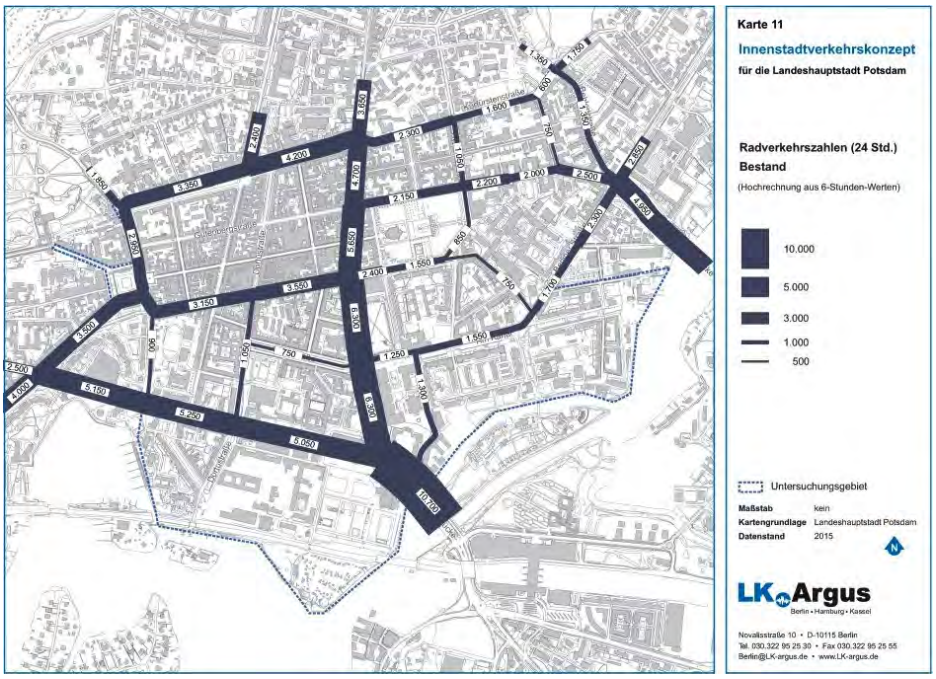
Darüber hinaus bestehen mangelhafte Radverkehrsbedingungen neben den oben genannten in fast allen gepflasterten Straßenabschnitten der Innenstadt. Besonders schlecht ist die Belagsqualität in der Spornstraße, Teilen der Lindenstraße, Hermann-Elflein-Straße, Wilhelm-Staab-Straße, Mittelstraße, Benkertstraße, Posthofstraße, Heilig-Geist-Straße und Große und Kleine Fischerstraße. Infolge der für den Radverkehr ungenügenden Fahrbahnoberfläche ist zu beobachten, dass überwiegend die Gehwege zum Radfahren genutzt werden. Diese sind jedoch in der Regel sehr schmal und insbesondere in der Einkaufsinnenstadt durch Werbeträger, Auslagen, Außenbestuhlung etc. stark eingeengt, so dass es zu häufigen Konflikten zwischen Fußgängern und Radfahrern kommt.

Abbildung 5: Ausweichen des Radverkehrs auf die Gehwege in der Gutenbergstraße (links), Materialwechsel und Unebenheiten stellenweise an den Radverkehrsanlagen in der Breiten Straße (rechts)

In der Karte 11 sind die zusammengefassten Ergebnisse der Radverkehrserhebungen aus den Jahren 2011 und 2014/15 dargestellt. Als die am stärksten frequentierten Radverkehrstrassen erkennt man deutlich die Breite Straße und die Friedrich-Ebert-Straße. Beide Straßen weisen auch einen hohen Anteil an Durchgangsverkehr beim Radverkehr auf. Die östliche Zeppelinstraße, östliche Gutenbergstraße und die westliche Charlottenstraße dienen überwiegend der

Innenstadterschließung. Die Stärke des Radverkehrs hat in den letzten 10 Jahren tendenziell mitunter stark zugenommen.

Karte 11: Radverkehrszählungen (Bestand)



2.5.2 Fahrradabstellanlagen

Im Umfeld des Luisenplatzes und im Zuge der Brandenburger Straße, der Dortustraße zwischen Brandenburger Straße und Charlottenstraße und der Jägerstraße zwischen Brandenburger Straße und Hegelallee gibt es eine große Dichte öffentlicher Radabstellanlagen. In den übrigen Geschäftslagen der Einkaufsinnenstadt werden fehlende öffentliche Anlagen teilweise durch zahlreiche Abstellanlagen von Geschäftsbetreibern und durch Verkehrszeichenpfosten und Laternenmasten kompensiert.

Obwohl den Nutzern durch die privaten Anlagen ein zusätzliches Angebot geschaffen wird, sind mit ihrer Aufstellung auch Probleme verbunden:

- Anders als öffentliche Anlagen sind private Anlagen entsprechend der Werbesatzung nur auf den Gehwegen zulässig. Dies hat zur Folge, dass die in der Einkaufsinnenstadt ohnehin schmalen Gehwegbereiche zusätzlich verengt werden und die Nutzbarkeit für den Fußverkehr teilweise stark eingeschränkt ist.
- Sie sind zumeist mehr Werbemittel, als nutzerfreundliche Radabstellanlage.
- Sie stehen meist nur in den Geschäftszeiten zur Verfügung.

Die höchste Auslastung, mit häufig über 100 % besteht bei folgenden öffentlichen Anlagen:

- am Nauener Tor und am Brandenburger Tor,
- an den Einmündungen in die Fußgängerzone Brandenburger Straße, insbesondere in der Dortustraße und der Jägerstraße,
- an der Charlottenstraße Höhe Wilhelmgalerie sowie
- an der Nordwestecke des Bassinplatzes (Wochenmarkt).

Wild im Straßenraum abgestellte Fahrräder zeugen in der Regel unzureichenden oder fehlenden Radabstellanlagen. Bei der Analyse zeigte sich unter anderem in folgenden Bereichen eine hohe Anzahl wild abgestellter Fahrräder (Auswahl):

- Knotenpunkte Gutenbergstraße/Lindenstraße, Friedrich-Ebert-Straße/ Brandenburger Straße, Mittelstraße/Benkertstraße,
- Platzbereiche am Nauener Tor, Luisenplatz und die Südseite der Wilhelmgalerie.
- Gutenbergstraße zwischen Dortustraße und Friedrich-Ebert-Straße sowie zwischen Benkertstraße und Hebbelstraße,
- Charlottenstraße zwischen Schopenhauerstraße und Lindenstraße sowie zwischen Dortustraße und Jägerstraße,
- Brandenburger Straße zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Bassinplatz,
- Wilhelm-Staab-Straße (Nikolaisaal),
- Platz der Einheit (Hauptpost).

2.6 Fußverkehr und Aufenthaltsqualität

Die in Ost-West-Relation verlaufende **Brandenburger Straße** ist die zentrale Fußgängerachse in der Einkaufsinnenstadt und als Fußgängerzone ausgewiesen. Aufgrund der hohen Geschäftsdichte ist sie ein wichtiger Anziehungspunkt für die Potsdamer Bevölkerung und Gäste der Stadt. Darüber hinaus stellt sie die Fußgängerverbindung zwischen Bassinplatz (Reisebusparkplatz), Luisenplatz und dem Park Sanssouci dar.

In dem als Fußgängerzone ausgewiesenen Abschnitt zwischen Brandenburger Tor und Friedrich-Ebert-Straße bestehen gute Bedingungen zum Gehen, Bummeln und Verweilen. Einschränkungen gibt es durch teilweise stark behindernde Werbeaufsteller. Im östlichen Teil der Brandenburger Straße zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Am Bassin sind die Bedingungen aufgrund der räumlichen Trennung der Verkehrsarten und den damit einhergehenden beschränkten Platzverhältnissen für den Fußverkehr wenig fußgängerfreundlich. Darüber hinaus unterbrechen die Friedrich-Ebert-Straße und die Straße Am Bassin die zuvor beschriebene Verbindung zwischen Bassinplatz und Luisenplatz.

Ebenfalls einen hohen Stellenwert für den Fußgängerverkehr besitzt die in Nord-Süd-Relation verlaufende Friedrich-Ebert-Straße. Auch hier gibt es eine

hohe Geschäftsdichte, allerdings bestehen durch die ausschließliche Nutzung der relativ schmalen Gehwege weitaus schlechtere Bedingungen für den Fußverkehr als in der Fußgängerzone.

Weitere Einkaufslagen und für den Zugang zur Einkaufsinnenstadt bedeutende Straßenabschnitte sind die **Gutenbergstraße** zwischen Lindenstraße und Am Bassin, die **Dortustraße** und **Lindenstraße** zwischen Charlottenstraße und Hegelallee und die **Jägerstraße**. In diesen Straßen sind die Bedingungen für den Fußgängerverkehr auch nicht ideal. Schmale Seitenräume mit in Abschnitten konkurrierenden Nutzungen (Auslagen, Außengastronomie, unzulässiger Radverkehr) schränken die Bewegungsfreiheit für den Fußverkehr und die Aufenthaltsqualität in den Straßen ein. Die durch die Kfz-Stellplätze vorgegebene starke Gliederung des Straßenraumes unterstützt die Enge des Raumes für den Fußgängerverkehr.

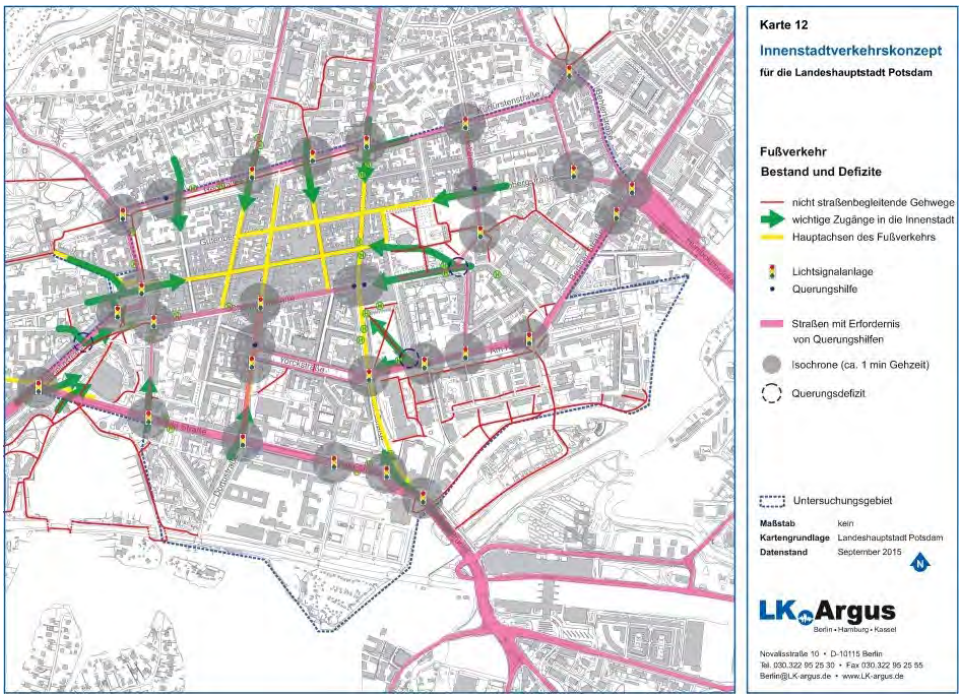
Abbildung 6: **„**Gehweg“ in der Gutenbergstraße

Einen besonderen Stellenwert insbesondere für touristische Besucher der Innenstadt hat das **Holländische Viertel**. Um dem zeitweise hohen Fußverkehrsaufkommen gerecht zu werden, wurde hier die Beschilderung als „Verkehrsberuhigter Bereich“ vorgenommen. Die damit vorgesehene Mitbenutzung der Fahrbahn durch Fußgänger findet aber aufgrund des sehr unebenen Großpflasterbelages im Fahrbahnbereich und der klaren räumlichen Trennung durch die 2 Längsparkstreifen kaum statt.

An den **Zugängen zur Einkaufsinnenstadt** aus den umliegenden Wohnquartieren sind mit der Breiten Straße, Zeppelinstraße, Schopenhauerstraße, Hegelallee, Kurfürstenstraße, Berliner Straße und Straße Am Kanal immer Hauptverkehrsstraßen zu überqueren. Dies gilt auch für die Zugänge zu den in Randlage der Einkaufsinnenstadt gelegenen Tiefgaragen bzw. Parkhäusern Luisenplatz, Werner-Alfred-Bad und Stadtpalais / Karstadt. Im Verlauf der auf die Einkaufsinnenstadt zulaufenden Wegeverbindungen und Straßen sind in den meisten Fällen sichere Querungsanlagen in Form von Mittelinseln oder Lichtzeichenanlagen vorhanden.

Die derzeitigen Fußverkehrsbedingungen sowie bestehende Defizite sind in Karte 12 dargestellt.

Karte 12: Hauptachsen, wichtige Zugänge der Innenstadt und Querungsanlagen für den Fußverkehr (Bestand und Defizite)



Querungsdefizite bestehen an folgenden Punkten:

- über die Hans-Thoma-Straße Höhe Kurfürstenstraße
- über die Zeppelinstraße Höhe Lennéstraße;
- über die Charlottenstraße/Hebbelstraße Höhe Französische Kirche;
- über die Berliner Straße Höhe Straße Am Kanal/Charlottenstraße;
- über die Ostfahrbahn Platz der Einheit Höhe Hauptpost.

Dort stehen dem querenden Fuß- und Radverkehr derzeit keine Überquerungshilfen zur Verfügung, was zu teilweise langen Wartezeiten bzw. riskanten Querungen führt. Insbesondere in der Zeppelinstraße und Berliner Straße stehen für den Einbau einer Fußgängerinsel bei der derzeitigen Straßenraumaufteilung keine ausreichenden Flächen im Straßenraum zur Verfügung.

Am Knotenpunkt Charlottenstraße/Hebbelstraße/Französische Straße besteht aufgrund der kurz hintereinander folgenden abbiegenden Vorfahrtsstraße eine für den querenden Fußgänger unübersichtliche und somit unsichere Situation.

Abbildung 7: Knotenpunkt Zeppelinstraße / Lennéstraße (links);
Knotenpunkt Charlottenstraße / Hebbelstraße (rechts)

Die Querung der Straße Platz der Einheit vor der Hauptpost ist durch die relativ große Breite nicht für alle Nutzergruppen ausreichend sicher. Die aus Richtung Yorckstraße kommenden und in die Straße Platz der Einheit einbiegenden Kfz fahren mitunter sehr zügig. Auf die aus Richtung Berliner Straße einbiegenden Fahrzeuge ist durch das Postgebäude die Sicht erheblich eingeschränkt. Dadurch ist vor allem für ältere Menschen dieser Knotenpunkt eine erhebliche Barriere.

Abbildung 8: Knotenpunkt Berliner Straße / Charlottenstraße (links)
Knotenpunkt Am Kanal / Platz der Einhheit (rechts)

2.7 Zusammenfassung

Der wesentliche Anteil des Durchgangs-, Quell- und Zielverkehrs der Potsdamer Innenstadt wird von den Hauptverkehrs- und Hauptsammelstraßen aufgenommen. Das vorhandene Erschließungssystem mit dem Innenstadtring aus

- Zeppelinstraße und Schopenhauerstraße im Westen,
- Hegelallee und Kurfürstenstraße im Norden,
- Behlertstraße und Berliner Straße im Osten,
- Am Kanal, Yorkstraße, Dortustraße und Breite Straße im Süden

sowie die vorhandenen Ein-/Ausfahrbeschränkungen vom/zum Innenstadtring, insbesondere

- am Nauener Tor (südliche Friedrich-Ebert-Straße) und
- im Bereich Luisenplatz (Schopenhauerstraße, Charlottenstraße)

tragen erheblich dazu bei, den Kfz-Verkehr innerhalb der Potsdamer Innenstadt auf wenigen Straßenverbindungen zu bündeln und sensible Bereiche vom Verkehr zu entlasten.

Dies gelingt jedoch nicht in allen Teilen des Straßennetzes. So zeigt die Verkehrserhebung, dass insbesondere auf der Relation Hermann-Elflein-Straße / Dortustraße – Gutenbergstraße sensible Bereiche vom Kfz-Verkehr zu rund 65 % als Ausweichstrecke vom Innenstadtring ohne aktivitätsbedingten Halt genutzt werden.

Die Hermann-Elflein-Straße, Dortustraße, Gutenbergstraße und Leiblstraße sind als Anliegerstraßen Bestandteil des Erschließungsstraßennetzes. **Eine Verträglichkeit mit dem Durchgangsverkehr ist aufgrund der Netzfunktion und dem Ausbauzustand nicht gegeben** (teilweise zu geringe Fahrbahnbreiten, vorhandenes Kopfsteinpflaster, hoher Anteil Parksuchverkehr und Lieferverkehr, erhöhtes Fuß- und Radverkehrsaufkommen, anliegende Wohn-, Einzelhandels- und Gastronomienutzungen).

Die räumliche und zeitliche Erschließung durch den öffentlichen Verkehr ist größtenteils gut. Über den südöstlich der Innenstadt gelegenen Hauptbahnhof ist ein direkter Anschluss an die Berliner S-Bahn, den Regional- und Fernverkehr vorhanden. Verbesserungsbedarf im öffentlichen Verkehr besteht bei der Ausstattung der Haltestellen. Vordringlich an den ÖV-Zugängen der Einkaufsinnenstadt im Zuge der Friedrich-Ebert-Straße und Charlottenstraße besteht teilweise Handlungsbedarf bzgl. barrierefreiem Ausbau, Fahrgastunterständen und Sitzmöglichkeiten.

Durch die Innenstadt verlaufen engmaschig Haupt- und Nebenrouten des Radverkehrs. Mit ihnen wird eine Verknüpfung mit dem weiteren Stadtgebiet hergestellt. In weiten Teilen des Straßennetzes sind aufgrund der geltenden Tempo 30 – Regelung sowie geringer Kfz-Verkehrsstärken keine Radverkehrsanlagen erforderlich. Entlang der Hauptverkehrs- und Hauptsammelstraßen stehen dem Radverkehr in der Regel Radverkehrsanlagen zur Verfügung. Defizite (Netzlücken) werden im Rahmen des Radverkehrskonzeptes untersucht und entsprechende Maßnahmen abgeleitet.

Zu Qualitätseinbußen für den Radverkehr führen Fahrbahnen mit unverfugtem Großpflaster (z.B. Gutenbergstraße, Dortustraße), Materialwechsel und Unebenheiten auf den Radverkehrsanlagen in der Breiten Straße. Dadurch werden häufig die Gehwege durch Radfahrer genutzt, was insbesondere in der Einkaufsinnenstadt zu Konflikten mit dem Fußgängerverkehr und anderen Nutzungen führt.

Für Fußgänger ist die zentral in der Einkaufsinnenstadt gelegene Fußgängerzone in der Brandenburger Straße eine attraktive Ost-West-Wegeverbindung. Weniger befriedigend sind die Bedingungen für den Fußverkehr in den übrigen Straßen der Einkaufsinnenstadt mit hohem Einzelhandels- und Gastronomieanteil. Schmale, durch Auslagen etc. eingeengte Gehwege und eine vor allem auf

die Bedingungen des ruhenden und fließenden Kfz-Verkehrs ausgerichtete Straßenraumgestaltung bieten für den Fußverkehr eingeschränkte Nutzungsmöglichkeiten und geringe Aufenthaltsqualitäten.

Wenige fehlende und unübersichtliche Querungsmöglichkeiten schränken die fußläufige Erreichbarkeit der zentralen Innenstadtlagen ein, bspw. im Bereich der Knotenpunkte Zeppelinstraße / Lennéstraße, Charlottenstraße / Französische Straße / Hebbelstraße, Platz der Einheit (vor Hauptpost) sowie im Zuge der die Breite Straße querenden Wegeverbindung zwischen Havelbucht und Markt-Center.

3 verkehrliches Leitbild und Ziele für die Potsdamer Innenstadt

3.1 Allgemein

Die Potsdamer Innenstadt ist von einer breiten Funktionsmischung gekennzeichnet. Sie stellt einen attraktiven Wohn-, Arbeits-, Einzelhandels- und Freizeitstandort dar. Die Erreichbarkeit ist eine Voraussetzung für eine funktionierende Innenstadt, wobei der Verkehr, insbesondere der am meisten konfliktträchtige Kfz-Verkehr den vorgenannten Funktionen durch entsprechende Gestaltung und Organisation untergeordnet sein sollte.

In Anerkennung dieses Leitbildes gilt es somit insbesondere für die Einkaufsinnenstadt den Kfz-Verkehr auf ein verträgliches Maß zu beschränken. Dazu gehören in erster Linie der private und gewerbliche Anliegerverkehr. Das heißt im Gegenzug den Fuß-, Rad und öffentlichen Nahverkehr attraktiv und möglichst konfliktfrei zu gestalten. Dies trifft auch für die Zugänge zur Innenstadt zu.

Zu einer lebendigen Innenstadt gehört, dass ein Teil des Geschäftslebens im öffentlichen Straßenraum stattfindet. Dazu gehören Geschäftsauslagen genauso wie Freisitzplätze vor Gastronomieeinrichtungen. Bei der Gestaltung des öffentlichen Straßenraumes ist darauf zu achten, dass die daraus resultierenden Nutzungskonflikte insbesondere mit dem Fußverkehr minimiert werden. Hier muss in vielen Straßenräumen eine Neuaufteilung und „Entrümpelung“ des Gehweges, im Einzelfall durch Einbeziehung von Fahrbahnflächen vorgenommen werden (z.B. für Fahrradabstellanlagen).

Die Potsdamer Innenstadt ist von historischen Straßenzügen mit teilweise stark an die Historie angelehnten Fahrbahnbelägen gekennzeichnet. Um den zeitgemäßen Anforderungen an den öffentlichen Raum hinsichtlich Barrierefreiheit und Fahrradfreundlichkeit gerecht zu werden, sind für diese Anforderungen Lösungen zu finden, die dem Stadtbild angemessen Rechnung tragen.

Das Innenstadtverkehrskonzept soll daher Möglichkeiten für eine attraktivere Innenstadt aufzeigen, prüfen und in einem verkehrsträgerübergreifenden Gesamtkonzept zusammenführen. Die Auswahl geeigneter Maßnahmen erfolgt entsprechend der Ziele zur verkehrlichen Entwicklung der Potsdamer Innenstadt. Diese Ziele sind aus dem im Januar 2014 beschlossenen Stadtentwicklungskonzept Verkehr der Landeshauptstadt Potsdam und dem dreistufigen Werkstattverfahren zur Entwicklung des Verkehrs in der Potsdamer Innenstadt abgeleitet worden. Sie lassen sich zu folgenden allgemeinen Zielen zusammenfassen:

- Verbesserung der Aufenthaltsqualität
- Sicherung der Erreichbarkeit
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Reduzierung der Umweltbelastungen.

Daraus lassen sich allgemeine Ziele der Entwicklung der unterschiedlichen Verkehrsarten ableiten.

3.2 Ziele der Entwicklung des fließenden Kfz-Verkehrs

Das Straßennetz soll eine klare funktionale Gliederung aufweisen. Grundlage ist das bestehende Erschließungssystem. Dieses ist durch sinnvolle Ergänzungen und Veränderungen weiterzuentwickeln.

Der motorisierte Individualverkehr ist auf einem möglichst leistungsfähigen Hauptverkehrsstraßennetz zu bündeln. Die Bündelung unterstützt eine sparsame Netzgestaltung und entlastet empfindliche Bereiche vom motorisierten Verkehr.

Zur Verringerung der Umweltbelastungen, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von Fußgängern und Radfahrern und zur Steigerung der Aufenthaltsqualität ist in der Potsdamer Innenstadt ein stetiger Verkehrsablauf auf niedrigem Geschwindigkeitsniveau anzustreben.

Ausbaustandards und Gestaltungen von Straßenräumen sollten die funktionale Gliederung des Straßennetzes unterstützen. Anliegende Nutzungen und Nutzungsansprüchen der anderen Verkehrsteilnehmer sind dabei ausreichend zu berücksichtigen.

3.3 Ziele der Entwicklung des ruhenden Kraftfahrzeugverkehrs

Dem in aller Regel hohen Bedarf an Stellplätzen in der Innenstadt kann nicht durch eine Erweiterung der Stellplatzkapazitäten entsprochen werden. Der Parkraumbewirtschaftung kommt hierbei eine besondere regulierende Wirkung zu.

Zur Reduzierung des Parkraumbedarfes von Bewohnern, Beschäftigten und Betrieben (Dienstfahrzeuge) sind Systeme einer gemeinschaftlichen Kraftfahrzeugnutzung durch Stellplatzangebote im öffentlichen Raum zu fördern.

Das bestehende Parkleitsystem wird an den aktuellen technischen Standard angepasst und auf alle öffentlich nutzbaren Parkierungsanlagen erweiteret. Es sollte Innenstadtbesucher auf kurzen Wegen im Hauptverkehrsstraßennetz zu

den zentralen Parkmöglichkeiten führen und dadurch Parksuchverkehr reduzieren.

Der Parkraum in den Innenstadtstraßen ist verträglich zu erschließen (kurze Zufahrtswege vom Hauptnetz), sodass sensible Umfeldnutzungen weitgehend vom Parksuchverkehr verschont werden.

3.4 Ziele der Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs

Die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs ergibt sich aus einer guten räumlichen Erschließung der Innenstadt, einer dichten Taktfolge der Fahrzeuge, einem modernen Fahrzeugpool sowie einer komfortablen und barrierefreien Gestaltung und Ausstattung der Haltestellen.

Bei gleichzeitiger Benutzung von Verkehrsanlagen erhält der öffentliche Nahverkehr einen angemessenen Vorrang gegenüber dem motorisierten Individualverkehr. Ziel ist es, durch gezielte Bevorrechtigung von Bussen und Bahnen an signalisierten Knotenpunkten auch im weiteren Umfeld der Innenstadt eine punktuelle Reisezeitverkürzung zu erreichen.

3.5 Ziele der Entwicklung des Radverkehrs

Der Radverkehr ist auf Vorzugsrouten durch die Innenstadt zu führen. Die Nutzung von für den Kfz-Verkehr gesperrten Straßenabschnitten und für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegebenen Einbahnstraßen führt zu einer bestmöglichen Freizügigkeit des Radverkehrs.

Die Oberflächenbeschaffenheit der Fahrbahnen muss ein ausreichend bequemes Radfahren zulassen, um unzulässigen Nutzungen des Gehweges entgegenzuwirken.

Im Zuge von Kfz-Hauptverkehrsstraßen sollte der Radverkehr möglichst auf separaten Radverkehrsanlagen oder Schutzstreifen geführt werden. Eine gemeinsame Führung des Fuß- und Radverkehrs im Seitenraum sollte in der Innenstadt vermieden – und wenn unvermeidbar – nur bei schwachem Fuß- und Radverkehr angewendet werden.

An allen Punkten mit erkennbar hohem Bedarf sind funktionierende Fahrradabstellanlagen (Anlehnbügel) zu installieren. In der Einkaufsinnenstadt und in begründeten Einzelfällen auch außerhalb können diese am Fahrbahnrand ggf. zu Lasten von Kfz-Stellplätzen installiert werden.

3.6 Ziele der Entwicklung des Fußverkehrs

Gehwege und Gehbereiche sollten weitgehend entsprechend ihrer historischen Dimensionierungen gestaltet werden. Im Kontext mit anderen Nutzungen der Gehwege sind dem Fußverkehr aber durchgängig nutzbare Breiten von mind. 1,80 m, punktuell auch mind. 1,50 m bei baulichen Einschränkungen (z.B. Außentreppen, Haltestellen) anzustreben. Warenauslagen, Werbeträger/ Fahrradständer und Außensitzplätze von Gaststätten sind entsprechend zu gestalten.

Die Erreichbarkeit und Nutzbarkeit der Innenstadt zu Fuß sollte durch eine Überquerbarkeit der Hauptverkehrsstraßen und eine barrierefreie Gestaltung der Fußwege gesichert werden. Straßenräume sollten Aufenthalts- und Ruhezonen bieten. Dazu gehört auch die Ausstattung mit ausreichenden Sitzgelegenheiten.

4 Prüfung und Bewertung von Einzelmaßnahmen

Die bewerteten Einzelmaßnahmen sind im Vorfeld der Bearbeitung des Innenstadtverkehrskonzeptes im Rahmen der Diskussion der Aufgabenstellung in den politischen Gremien und eines dreistufigen Werkstattverfahrens von der Öffentlichkeit, Politik und Verwaltung für eine Betrachtung im Rahmen des Innenstadtverkehrskonzeptes vorgeschlagen worden. Die Bewertung dieser Maßnahmen erfolgt in den nachfolgenden Kapiteln bezüglich der generellen Anwendbarkeit und der Vereinbarkeit mit den voran definierten Zielen.

4.1 Kfz-Verkehrserschließung

Es wird geprüft, ob durch gezielte verkehrsorganisatorische Maßnahmen die Bedingungen des Kfz-Quell- und Zielverkehrs der Innenstadt verbessert werden können bzw. unerwünschter Durchgangsverkehr aus der Innenstadt verdrängt werden kann. Dabei kommen als verkehrsorganisatorischen Maßnahmen die Anordnung bzw. Aufhebung von Durchfahrsperren in einzelnen Straßenabschnitten, gegebenenfalls nur für bestimmte Fahrzeugarten und die Anordnung bzw. Aufhebung von Einbahnstraßenabschnitten in Betracht.

4.1.1 Öffnung der Dortustraße Höhe Brandenburger Straße

Wegen der Fußgängerzone in der Brandenburger Straße sind die querenden Straßen (Hermann-Elflein-, Linden-, Dortu- und Jägerstraße) nicht durchgängig befahrbar. Die Brandenburger Straße trennt diese Straßen und damit den größten Teil der Einkaufsinnenstadt in einen nördlichen und einen südlichen Bereich. Diese Trennung gilt jedoch nur für den motorisierten Individualverkehr. Radfahrende haben die Möglichkeit, das Fahrrad über die Brandenburger Straße zu schieben, zwischen 20:00 und 10:00 Uhr ist ohnehin das Radfahren in der Fußgängerzone erlaubt.

In der Vergangenheit wurde die Querung der Brandenburger Straße u.a. im Zuge der Dortustraße regelwidrig auch vom Kfz-Verkehr genutzt. Erhebungen im Mai 2013 ergaben innerhalb von 2 Stunden 38 unzulässige Kfz-Querungen. Zur Unterbindung dieses regelwidrigen Verhaltens wurden 2016 in der Dortustraße nördlich und in der Hermann-Elflein-Straße südlich der Brandenburger Straße Poller aufgestellt.

Alternativ sollte im Rahmen des Innenstadtverkehrskonzeptes geprüft werden, ob eine legale Kfz-Querungsmöglichkeit der Brandenburger Straße im Zuge der Dortustraße sinnvoll wäre. Diese würde eine Verbesserung der Erreichbarkeit der Einkaufsinnenstadt aus nördlicher und südlicher Richtung für den Kfz-Verkehr schaffen. Dafür müsste die Fußgängerzone dann im Bereich der Querung aufgehoben werden. Um die damit einhergehenden starken Beeinträchtigungen des Fußverkehrs etwas zu mindern, müsste im Querungsbereich

ein „Verkehrsberuhigter Bereich“ angeordnet werden. Dort gilt das Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme. Fahrzeugführer dürfen Fußgänger weder gefährden, noch behindern. Der Fußverkehr darf den querenden Kfz-Verkehr nicht unnötig behindern. Eine bauliche Umgestaltung (Abgrenzung zur Fußgängerzone) und ein zusätzlicher Beschilderungsaufwand wären erforderlich.

Abbildung 9: Querungen der Brandenburger Straße im Zuge der Dortustraße

Mit Hilfe einer Verkehrsmodelluntersuchung wurden für den fließenden Kfz-Verkehr die Auswirkungen einer solchen Maßnahme untersucht. Mit Öffnung der Brandenburger Straße im Zuge der Dortustraße würden laut Modellberechnung im täglichen Mittel über 3.000 Kfz (ca. 300 Kfz in der Spitzenstunde) diese Querungsstelle nutzen. Im Fall von Verkehrseinschränkungen (Stau) auf dem Innenstadtring wäre von einer weiteren Zunahme auszugehen. Dies bedeutet, dass mit Öffnung der Brandenburger Straße im Zuge der Dortustraße in der Spitzenstunde im Mittel alle 10 bis 15 Sekunden ein Kraftfahrzeug die Brandenburger Straße quert. Die Bedingungen für eine barrierefreie Mobilität sowie das Bummeln, Erleben und Verweilen im Zuge der Brandenburger Straße verschlechtern sich somit erheblich.

Aufgrund der Qualitätseinbußen für den Fußverkehr im Zuge der Brandenburger Straße sowie des zu erwartenden Anstieges des Kfz-Verkehrs im angrenzenden Erschließungsstraßennetz wird eine Öffnung der Brandenburger Straße im Zuge der Dortustraße für den Kfz nicht vorgenommen. Die Bereiche nördlich und südlich der Brandenburger Straße sind auch unter den gegebenen Bedingungen für den Kfz-Verkehr ausreichend gut erreichbar.

Nachfolgend sind in Tabelle 4 die zu erwartenden positiven und negativen Effekte einer entsprechenden Verkehrslösung zusammengefasst.

Tabelle 4: Öffnung der Brandenburger Straße: positive und negative Aspekte

positive Aspekte	negative Aspekte
Es entsteht eine kurze, uneingeschränkt nutzbare Verbindungen für den Kfz- und Radverkehr zwischen Breiter Straße und Hegelallee. Der Parksuchverkehr kann auf kurzem Weg zwischen der nördlichen und südlichen Einkaufsinnenstadt wechseln. Regelwidrige Kfz-Querungen an anderen Stellen würden stark zurück gehen	Die Öffnung steht dem Ziel entgegen, den Kfz-Verkehr auf dem Hauptnetz zu bündeln und sensible innerstädtische Bereiche vor einer Verkehrszunahme zu schützen. Diese Trasse würde sehr viel innenstadtfremden Durchgangsverkehr anziehen, wodurch sich neue Konfliktpotentiale u.a. mit dem Fuß- und Radverkehr ergeben. Die Brandenburger Straße verliert an Attraktivität, da Aufenthalts- und Nutzungsqualität abnehmen. Es ist ein kostenintensiver Umbau der Kreuzung erforderlich.

4.1.2 Öffnung der Schopenhauerstraße am Luisenplatz

Zwischen Luisenplatz und dem Knotenpunkt Schopenhauerstraße / Charlottenstraße bestand bis zum Jahr 2001 eine für alle Verkehrsarten nutzbare Straßenverbindung. Mit dem Ziel, den Kfz-Durchgangsverkehr aus der Potsdamer Innenstadt herauszuhalten und den Verkehr auf dem Innenstadtring zu bündeln wurde der Straßenabschnitt der Schopenhauerstraße zwischen Luisenplatz und Charlottenstraße zurückgebaut. Eine Benutzung ist seit dem Umbau nur noch für den Fuß- und Radverkehr, den Linienbus- und den Taxiverkehr möglich.

Abbildung 10: Bereich Luisenplatz – Schopenhauerstraße – Charlottenstraße im Jahr 1992 (Quelle: Stadtverwaltung Potsdam/MEDIANOVA)

Abbildung 11: Bereich Luisenplatz – Schopenhauerstraße – Charlottenstraße im Jahr 2015 (Quelle: Stadtverwaltung Potsdam, Geoportal)

Mit Reaktivierung der Verbindung für den gesamten Kfz-Verkehr soll die Anbindung der Potsdamer Innenstadt verbessert sowie eine Entlastung des Straßenknotens Zeppelinstraße/Breite Straße erreicht werden.

Nachfolgend sind die zu erwartenden positiven und negativen Effekte einer entsprechenden Verkehrslösung tabellarisch zusammengefasst.

Tabelle 5: Öffnung der Schopenhauerstraße: positive und negative Aspekte

positive Aspekte	**negative Aspekte**
Es entsteht eine attraktive, kurze Kfz-Anbindung der westlichen Innenstadt (südlich der Brandenburger Straße) an den Innenstadtring und zu den angrenzenden (Wohn-) Bereichen.	Es ergeben sich kaum Anbindungsverbesserungen aus nordwestlicher und südwestlicher Richtung, da mit der Hegelallee und der Breiten Straße kurzwegige Alternativen bestehen.
Die Anbindung kann dazu beitragen, die zeitweilige Überlastung von Teilen des westlichen Innenstadtringes zu verringern und somit dort unter Umständen zu einer höheren Leistungsfähigkeit und einem stetigeren Verkehrsablauf führen.	Derzeit ist diese Verbindung insbesondere für angrenzende Anlieger eine sehr attraktive Fuß- und Radverkehrsverbindung. Mit der Öffnung der Schopenhauerstraße für den Kfz-Verkehr steigt die Attraktivität der Verbindung für den motorisierten Individualverkehr zulasten des Fuß- und Radverkehrs.
	Es wird eine neue Durchgangsverkehrsrelation als Alternative zum Innenstadtring geschaffen. Ein Anstieg des Kfz-Verkehrs innerhalb der Innenstadt und insbesondere in der Schopenhauerstraße und Charlottenstraße ist die Folge.
	Es sind Umbaumaßnahmen und verkehrsorganisatorische Veränderungen im Zuge der Verbindung und an den angrenzenden Knotenpunkten erforderlich, da ein Anstieg der Verkehrsstärke eine zusätzliche Lichtsignalisierung des Knotenpunktes Luisenplatz erforderlich macht. Zusätzliche Beeinträchtigungen

	des öffentlichen Verkehrs und insbesondere der Straßenbahn können nicht ausgeschlossen werden. Die Schaffung einer Kfz-Verkehrsverbindung reduziert die Aufenthaltsqualität und stellt eine Barriere für den Zu- und Abgang von der Brandenburger Straße zur Straßenbahnhaltestelle „Luisenplatz-Süd / Park Sanssouci“ dar. Bei einem Umbau sind Rückzahlungen von Fördermitteln zu erwarten, welche im Rahmen der Herstellung der derzeitigen Situation gewährt wurden.

Eine Öffnung der Schopenhauerstraße zwischen Luisenplatz und Charlottenstraße für den motorisierten Individualverkehr wird aufgrund der Vielzahl negativer Aspekte nicht vorgenommen.

4.1.3 Öffnung der Charlottenstraße Höhe Wilhelmgalerie

Die Charlottenstraße ist Höhe Wilhelmgalerie für den allgemeinen Kfz-Verkehr ausschließlich in Richtung Westen befahrbar. Die Einfahrt in Richtung Osten ist aus der Friedrich-Ebert-Straße nur für Linienbusse und Taxen zugelassen. Von der Öffnung der Charlottenstraße in diesem Abschnitt verspricht man sich eine bessere Erschließung der Wilhelmgalerie und einen besseren Abfluß des Kfz-Verkehrs aus der westlichen Charlottenstraße in Richtung Berliner Straße und Kurfürstenstraße.

Die Ein- und Ausfahrt der (Tiefgarage) Wilhelmgalerie befindet sich in der Straße Am Platz der Einheit. Die Zufahrt erfolgt für den Kfz- und Lieferverkehr derzeit aus Richtung Süden über die Yorkstraße und Am Kanal, aus Richtung Norden über die Hebbelstraße und Charlottenstraße sowie aus Richtung Osten über die Berliner Straße.

Die Aufhebung des Einfahrverbotes aus der Friedrich-Ebert-Straße in die Charlottenstraße Richtung Osten hätte zur Folge, dass neben der Zufahrt zur Wilhelmgalerie die Charlottenstraße in Verbindung mit Dortustraße und Hebbelstraße vermehrt zur Durchfahrung der Innenstadt genutzt werden. Damit würde neuer Durchgangsverkehr als Ausweichverkehr vom Innenstadtring in Innenstadtbereiche gelenkt werden. Dies wiederspricht den Prinzipien, den motorisierten Verkehr innerhalb des leistungsfähigen Hauptverkehrsstraßennetzes zu bündeln und sensible Bereiche vor einer Zunahme des Verkehrs zu schützen.

Zudem würden sich Konflikte mit dem ÖPNV in der Relation Charlottenstraße zum Platz der Einheit am Knotenpunkt Friedrich-Ebert-Straße / Charlottenstraße ergeben. Straßenbahnen und Linienbusse können derzeit aufgrund der geringen Kfz-Verkehrsstärken am Knotenpunkt nahezu behinderungsfrei diese Relation befahren. Durch die Öffnung der Charlottenstraße käme es zu Behin-

derungen, Wartezeiten und Fahrzeitverlusten, weil dann die rechtsabbiegenden Busse und Bahnen gegenüber dem geradeausfahrenden Kfz-Verkehr untergeordnet wären. Damit würde dort die Installation einer Lichtsignalanlage erforderlich werden, die für alle Verkehrsteilnehmer längere Wartezeiten bedeutet. In Verkehrsspitzenzeiten kann es dabei zu Überschreitungen der Leistungfähigkeit kommen.

Eine Aufhebung des Einfahrverbotes in die Charlottenstraße am Knotenpunkt mit der Friedrich-Ebert-Straße in Richtung Osten wird aufgrund der damit verbundenen Zunahme des Kfz-Verkehrs und den daraus resultierenden Konflikten nicht vorgenommen.

4.1.4 Entlastung der Gutenbergstraße vom Durchgangsverkehr

Die Unterbrechung der Gutenbergstraße wird in Erwägung gezogen, um den Durchgangsverkehr (Stauausweichverkehr) insbesondere durch die Einkaufsinnenstadt zu reduzieren (siehe Punkt 2, Seite 14, 2. Anstrich). Unterbunden bzw. stark reduziert werden soll mit dieser Maßnahme der Durchgangsverkehr auf der Relation zwischen Hegelallee und Berliner Straße. Dieser Verkehr dominiert in der Richtung von der Hegelallee zur Hebbelstraße. Besondere Problempunkte stellen dabei die Querungen der Mittelpromenade Hegelallee über die Hermann-Elflein-Straße und Dortustraße sowie die Kreuzung Gutenbergstraße mit der Friedrich-Ebert-Straße dar. Somit würde die Reduzierung dieses Durchgangsverkehrsstroms einen wesentlichen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit aber auch zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität leisten.

Die Größe des Querverkehrs in Höhe Friedrich-Ebert-Straße beträgt ca. 300 – 350 Kfz in der Spitzenstunde. Ein Großteil davon wird die Verkehrsbelastung der Hegelallee, die bereits über der Grenze der Leistungsfähigkeit liegt, erhöhen. Diese Maßnahme entspricht aber dem Ziel der Bündelung des Kfz-Verkehrs auf dem Hauptverkehrsstraßennetz wodurch die positiven Effekte überwiegen.

Bei der Umsetzung dieser Maßnahmen sind folgende Rahmenbedingungen zu beachten:

- Erschließung der Gutenbergstraße und der Friedrich-Ebert-Straße insbesondere für Bewohner, Lieferverkehr, Hotel und Reisebusse muss gewährleistet sein;
- die östliche Brandenburger Straße (zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Bassinplatz) sollte nicht stärker von Kfz-Verkehr belastet werden;
- die Zufahrt von der Charlottenstraße in die nördliche Friedrich-Ebert-Straße und umgekehrt bleibt weiterhin dem Linienverkehr und Radverkehr vorbehalten;

- Sackgassen ohne Wendemöglichkeit sind möglichst zu vermeiden, mindestens für PKW und Lieferwagen bis 3,5 t sind Wendemöglichkeiten vorzusehen;
- die Verkehrssicherheit am Knotenpunkt Gutenbergstraße/Friedrich-Ebert-Straße ist zu verbessern;
- die zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Am Bassin ist aufgrund des geringeren Geschäfts- und Gastronomiebesatzes und des vorhandenen Asphaltfahrbahnbelages vorzugsweise zur Erschließung der Friedrich-Ebert-Straße geeignet.

Nach Prüfung verschiedener Varianten bezüglich der Anordnung von Einbahnstraßenabschnitten bzw. Sperrung von Durchfahrten sowie daraus resultierenden notwendigen Folgemaßnahmen erscheint nur eine Unterbrechung der durchgängigen Befahrbarkeit der Gutenbergstraße östlich und westlich der Friedrich-Ebert-Straße sinnvoll. Hierzu bestehen zwei Möglichkeiten:

- Sperrung der Gutenbergstraße unmittelbar westlich der Friedrich-Ebert-Straße. Der Durchgangsverkehr wäre damit in beiden Richtungen komplett unterbunden. Die Erschließung der Friedrich-Ebert-Straße erfolgt ausschließlich über die Gutenbergstraße aus Richtung Hebbelstraße und Am Bassin. Zur Vermeidung von Mehrbelastungen in der östlichen Brandenburger Straße wird diese zur Fußgängerzone umgewidmet und entsprechend gestaltet.
- Einbahnstraßenregelung in der Gutenbergstraße von der Straße Am Bassin bis zur Friedrich-Ebert-Straße einerseits und zur Hebbelstraße andererseits. Damit wird der stärker ausgeprägte Durchgangsverkehr in Richtung Hebbelstraße unterbunden. Gleichzeitig wird die östliche Brandenburger Straße zur Fußgängerzone umgestaltet, um Ausweichverkehr in diesen Straßenabschnitt zu vermeiden. Eine Freigabe der Einbahnstraßenabschnitte in beiden Richtungen für den Radverkehr ist zu berücksichtigen.

Die Erreichbarkeit der Straßenabschnitte der Gutenbergstraße westlich und östlich der Friedrich-Ebert-Straße bleibt bei beiden Lösungen erhalten. Alle anderen betrachteten Maßnahmen, wie z.B. Einbahnregelung in der Gutenbergstraße von der Friedrich-Ebert-Straße zur Jägerstraße, würden weiterhin Durchgangsverkehr ermöglichen. Damit überwiegen die Nachteile der schlechteren Erschließung der Friedrich-Ebert-Straße.

Zur konkreten verkehrsorganisatorischen und baulichen Ausgestaltung ist eine vertiefende Untersuchung erforderlich, dessen Ergebnis ein Maßnahmen- und Beschilderungsplan ist. Zu prüfen sind dabei insbesondere eine eventuelle Durchfahrmöglichkeit für Lkw der Ver-/Entsorgung in der Gutenbergstraße und Wendemöglichkeiten für Pkw und Lieferwagen bis 3,5 t.

4.1.5 Unterbrechung der Hebbelstraße Höhe Französische Kirche

Die Verbindung zwischen Kurfürstenstraße im Norden und der Straße Am Kanal im Süden über die Hebbelstraße und Französische Straße hat eine wichtige Erschließungsfunktion für die Potsdamer Innenstadt. Über diese Verbindung werden die Parkierungsanlagen „Wilhelmgalerie“ und „Klinikum / Holländisches Viertel“ sowie das Klinikum direkt erschlossen, sie dient als Hauptsammelstraße für die angrenzenden Quartiere und bündelt den Verkehr in der Nord-Süd-Relation. Sie trägt somit wesentlich zur Entlastung der angrenzenden Erschließungsstraßen (Gutenbergstraße, Straße Am Bassin) bei. Die Hebbelstraße wird zudem vom Linien- und Touristenbusverkehr genutzt.

Eine Unterbrechung der Hebbelstraße auf Höhe der Französischen Kirche, so wie sie im „Rahmenkonzept Straßengestaltung und Verkehr für die Potsdamer Innenstadt“ von 1995 vorgesehen war, soll eine Aufwertung des Bassinplatzes ermöglichen und bedeutet eine Reduzierung des innerstädtischen Durchgangsverkehrs. Es sind damit aber erhebliche negative Auswirkungen verbunden. So würde sich eine Verlagerung des innerstädtischen Quell- und Zielverkehrs in die als Ausweichroute zur Verfügung stehenden Straßen Gutenbergstraße und Am Bassin einstellen. Diese somit nur geringfügig veränderte Verkehrsverbindung würde weiterhin für den innenstadtdurchquerenden Verkehr attraktiv bleiben. Lediglich die Verbindung über die Französische Straße zur Berliner Straße würde unattraktiv werden. Die Verdrängung dieses Verkehrs auf die östliche Gutenbergstraße wäre die Folge.

Die höheren Verkehrsbelastungen in der Straße Am Bassin und in der Gutenbergstraße sind mit der Netzfunktion (Erschließungsstraßen), dem Ausbauzustand (geringe Fahrbahnbreiten), dem hohen Parkdruck, dem erhöhten Fuß- und Radverkehrsaufkommen sowie den anliegenden Nutzungen (Wohnen, Einzelhandel) unverträglich.

Um eine sich aus der Unterbrechung der Hebbelstraße ergebende Verkehrsverlagerung in die Straßen Am Bassin und Gutenbergstraße zu vermeiden, wären kompensatorische Maßnahmen in den betroffenen Straßen erforderlich. Dies können Unterbrechungen oder Einbahnstraßenregelungen sein, was jedoch zu erheblichen Erschließungsdefiziten in weiten Teilen der zentralen Innenstadt führen würde.

In Anbetracht dessen und aufgrund der Bedeutung der Hebbelstraße für den öffentlichen Verkehr, den Radverkehr und für die Erschließung des Klinikums wird eine Unterbrechung der Hebbelstraße auf Höhe der Französischen Kirche nicht vorgenommen.

4.1.6 Einbahnstraßensystem in der Innenstadt

Die Einrichtung einer Einbahnstraße in innerstädtischen Erschließungsstraßen kann aus folgenden Gründen erfolgen:

- zur Gewährleistung der Flüssigkeit des Kfz-Verkehrs bei schmalen Fahrgassen und gleichzeitig hohen Verkehrsstärken,
- zur Schaffung zusätzlicher Kfz-Stellplätze (Parkspur statt Fahrspur),
- Reduzierung des Durchgangsverkehrs (Schleichverkehr) sowie
- Vermeidung von Unfallgefahren bei unübersichtlichen Straßensituationen.

Nachteilig wirken sich die teilweise längeren Wege und dadurch entstehenden zusätzlichen Verkehrsbelastungen sowie die schlechtere Orientierung insbesondere für ortsfremde Verkehrsteilnehmer aus. Für den Radverkehr müssen zur Vermeidung größerer Umwege diese Einbahnstraßen in Gegenrichtung freigegeben werden.

Die Fahrgassenbreiten in den Erschließungsstraßen der Einkaufsinnenstadt betragen:

- Hermann-Elflein-Straße ca. 3,50 m,
- Lindenstraße ca. 5 m,
- Dortustraße ca. 4,75 m,
- Jägerstraße ca. 4,25 m,
- Gutenbergstraße ca. 5 bis 5,75 m.

Damit sind in allen Straßen, außer der Hermann-Elflein-Straße Begegnungen von zwei Pkw (erforderliche Breite mind. 4,10 m) bzw. sogar zwischen Pkw und Lkw (erforderliche Breite mind. 5,00 m) möglich. Konflikte im Begegnungsverkehr sind dadurch weitgehend ausgeschlossen, zumal die Länge der jeweiligen Straßenabschnitte relativ kurz und überschaubar ist. Aufgrund der sehr geringen Verkehrsbelastung trifft das auch auf die Hermann-Elflein-Straße zu.

Da durch eine Einbahnstraßenregelung in den Innenstadtstraßen auch nicht mehr Stellplätze geschaffen werden, gibt es keine Vorteile für eine solche Verkehrslösung. Nur im Einzelfall kann bei besonderer Sachlage die Anordnung einer Einbahnstraße geprüft werden, wie z.B. in der Gutenbergstraße zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Jägerstraße als eine Variante zur Reduzierung des gebietsfremden Durchgangsverkehrs (siehe Kapitel 4.1.4).

4.2 Verkehrsberuhigung und Straßenraumgestaltung

In ausgewählten Straßen werden die vorhandenen verkehrlichen Regelungen und Straßenraumaufteilungen überprüft. Ziel ist eine Anpassung der Straßenraumgestaltung und Verkehrsverhältnisse an die vorhandenen verkehrlichen und städtebaulichen Nutzungen. Dabei sollen vor allem die teilweise defizitären

Bedingungen insbesondere des Fußverkehrs verbessert werden. Eine wesentliche Maßnahme, die fast alle Geschäftsstraßen betrifft, ist dabei die „Entrümpelung“ der Gehwege.

Daneben gibt es aber auch Möglichkeiten einer generellen verkehrsorganisatorischen und/oder baulichen Neugestaltung mit dem Ziel einer stärkeren Verkehrsberuhigung insbesondere in der Einkaufsinnenstadt.

4.2.1 betrachtete Straßen bzw. Straßenabschnitte

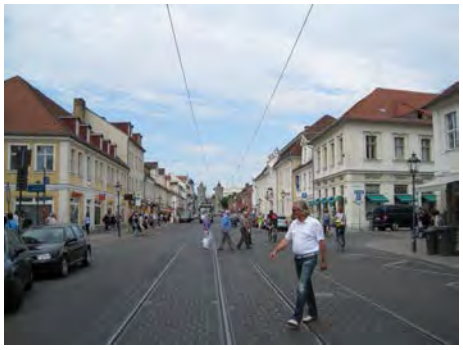
Friedrich-Ebert-Straße (zwischen Charlottenstraße und Nauener Tor)

Aufgrund der zentralen Lage, der daraus resultierenden Verbindungsfunktion sowie dem hohen Anteil an Geschäften und gastronomischen Einrichtungen besteht dort ein entsprechend hohes Fußgängeraufkommen. Daneben ist die Straße auch eine wichtige Nord-Süd-Verbindung für den Straßenbahn-, Bus- und Radverkehr. Der Kfz-Verkehr ist aufgrund der fehlenden Verbindungsfunktion zahlenmäßig eher schwach. Trotzdem ist er durch parkende/haltende Fahrzeuge und dem daraus resultierenden Parksuchverkehr relativ dominant. Dazu kommt die hohe Zahl an Kfz, die die Friedrich-Ebert-Straße in Höhe Gutenbergstraße queren (siehe auch Kapitel 4.1.4).

Trotz der starken Nutzung durch den Fußverkehr ist die Straßenraumaufteilung durch den ÖPNV und den ruhenden Verkehr geprägt und bietet dadurch nur eine geringe Aufenthaltsqualität. Für den Fußverkehr gibt es beidseitige Gehwege von ca. 4 bis 4,5 m Breite, wovon durch Werbeaufsteller, Außenbestuhlung, Geschäftsauslagen, Fahrradständer und Verkehrszeichen streckenweise nur ca. 1 m zur Verfügung stehen.

Ein etwas anderes Bild liefert der Abschnitt Mittelstraße bis Nauener Tor. Dieser ist für Kfz-Verkehr außer Linien- und Lieferverkehr gesperrt. Durch die Haltestellen, die Platznutzungen am Tor (Gastronomie, Wochenmarkt) und als wichtiger Zugang zur Einkaufsinnenstadt hat hier der Fußgänger- und Radverkehr eine recht hohe Präsenz.

Abbildung 12: Friedrich-Ebert-Straße (Blickrichtung Nord und Süd)



östliche Brandenburger Straße (zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Am Bassin)

Der östliche Abschnitt der Brandenburger Straße ist nicht Bestandteil der Fußgängerzone. Der Straßenraum ist baulich in beidseitige Gehwege und Kfz-Fahrbahn aufgeteilt. Er gehört zu einer Tempo-30-Zone und dient den Anliegern als Erschließungsstraße. Bewohner haben die Möglichkeit ihr Fahrzeug im Straßenraum beidseitig abzustellen (ca. 22 Stellplätze). Die verbleibende Fahrgasse von ca. 4 m ist als Einbahnstraße in Richtung Straße Am Bassin ausgewiesen.

Die Geschäftsdichte ist im Vergleich zum Fußgängerbereich der Brandenburger Straße nur unwesentlich geringer. Daher bestehen auch im östlichen Teil der Brandenburger Straße Anforderungen nach Flächen für Auslagen und Aufenthaltsbereiche, ebenso fehlen Abstellplätze für Fahrräder.

Die Brandenburger Straße ist auch in diesem Abschnitt Bestandteil einer stark frequentierten touristischen Fußverkehrsverbindung zwischen dem Park Sanssouci, Luisenplatz, Brandenburger Tor, der St. Peter und Paul Kirche und dem Reisebusparkplatz auf dem Bassinplatz.

Das Straßenbild wird hier aber wesentlich durch den ruhenden und fließenden Kfz-Verkehr geprägt. Eine hohe Aufenthaltsqualität ist derzeit nicht gegeben.

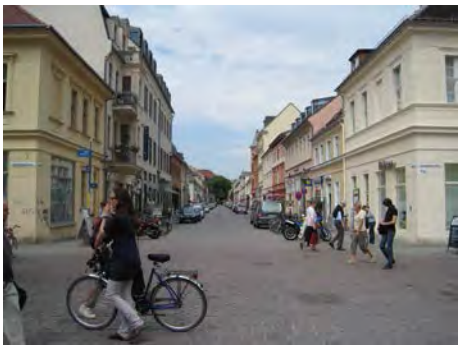
Abbildung 13: Östliche Brandenburger Straße (Blickrichtung Ost und West)

Hermann-Elflein-Straße, Lindenstraße, Dortustraße und Jägerstraße (zwischen Gutenbergstraße und Charlottenstraße)

Diese Straßen grenzen unmittelbar an die Fußgängerzone in der Brandenburger Straße an. Der Straßenraum wird geprägt vom ruhenden Verkehr. Die Seitenräume sind teilweise beengt. Dies führt zu Nutzungskonflikten zwischen Fußgängern, Radfahrern und sonstigen Nutzungen (Auslagen, Außengastronomie).

Da die vorhandene Pflasterung der Straßen für den Radverkehr kaum nutzbar ist, werden von Radfahrenden trotz der Einschränkungen überwiegend die Gehwege mit benutzt.

Abbildung 14: Lindenstraße (Blickrichtung Nord), Jägerstraße (Blickrichtung Nord)



Gutenbergstraße (zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Schopenhauerstraße)

Die Gutenbergstraße liegt zentral in der Innenstadt, hat aber im Vergleich zur Friedrich-Ebert-Straße oder Brandenburger Straße einen weniger dichten Geschäftsbesatz. Das trifft insbesondere auf den Abschnitt westlich der Lindenstraße zu. Entsprechend sind das Fußverkehrsaufkommen und der Querungsbedarf im gesamten Straßenabschnitt geringer. Durch den Kfz-Verkehr (teilweise hoher Anteil an Durchgangsverkehr) und die hohe Auslastung der Parkstände ist das Verhältnis zwischen Kfz- und Fußverkehr unausgeglichen und die Aufenthaltsfunktion stark eingeschränkt. Die beengten Seitenräume führen zu Nutzungskonflikten zwischen Fußgängern, Radfahrern und sonstigen Nutzungen (Auslagen, private Radabstellanlagen).

Abbildung 15: Gutenbergstraße (Blickrichtung Ost und West)

Holländisches Viertel

In der **Mittelstraße und Benkertstraße** ist ein Verkehrsberuhigter Bereich angeordnet. Kfz-, Rad- und Fußverkehr haben ein geringeres Aufkommen als bspw. in der Friedrich-Ebert-Straße. Insgesamt bieten beide Straßen eine geringe Aufenthaltsqualität. Unterstützt wird dieser Eindruck durch die starke Nutzung der Straßenräume durch den ruhenden Verkehr. Der Geschäftsbesatz ist geringer als in der benachbarten Friedrich-Ebert-Straße und er besteht zum großen Teil aus Boutiquen und Gaststätten/Cafés.

Obwohl als Verkehrsberuhigter Bereich beschildert, findet der Fußverkehr fast ausschließlich auf den seitlichen „Gehwegen“ statt. Ursachen dafür sind die klare Trennung in Fahr- und Gehbereiche durch die durchgehenden beidseitigen Längsparkreihen und den sehr unebenen und dadurch kaum begehbaren Pflasterbelag der Fahrgassen.

Abbildung 16: Mittelstraße (Blickrichtung Ost und West)

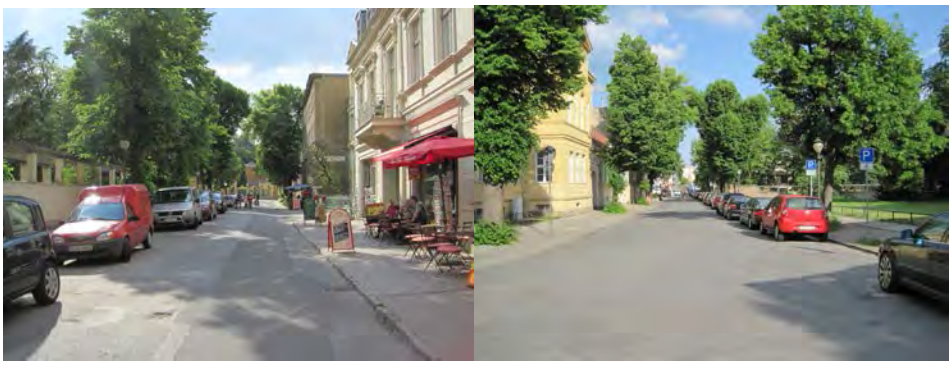
Allee nach Sanssouci

Die Allee nach Sanssouci liegt zwischen dem westlichen Rand der Innenstadt (Luisenplatz) und dem Park Sanssouci. Sie ist als direkte Verbindung zwischen Innenstadt und Park Sanssouci eine wichtige und stark frequentierte Fußverkehrsverbindung. Die öffentliche Straße endet als Sackgasse am Grünen Gitter des Parks und weist daher keine hohe Kfz-Verkehrsbelastung auf. Das Parken in der Straße ist auf Bewohner beschränkt, es werden aber auch Stellplätze auf anliegenden Grundstücken, u.a. der Schlösserstiftung und des St. Josefs-Krankenhauses über diese Straße erschlossen. Aufgrund der überwiegend einseitigen und denkmalgeschützten Bebauung ist der Geschäftsbesatz nur gering. Daraus resultiert auch ein geringer Querungsbedarf. Der Straßenraum ist ebenfalls denkmalgeschützt, bietet derzeit aber nur wenig Aufenthaltsqualität. Das zeitweise starke Fußverkehrsaufkommen nutzt überwiegend die beidseitigen Gehwege.

Der Bitumenbelag der Fahrbahn und die Pflasterung der Gehwege sind in relativ schlechtem Zustand und werden dem Anspruch als Hauptzugang zum Park und Schloss Sanssouci nicht gerecht.

Die Allee nach Sanssouci ist Teil der Hauptroute des Radverkehrs zwischen der Innenstadt und den westlichen Stadtteilen (z.B. Unistandorte am Neuen Palais und in Golm), da die Straße Am Grünen Gitter und der Ökonomieweg durch den Park Sanssouci für Radverkehr freigegeben wurden.

Abbildung 17: Allee nach Sanssouci (Blickrichtung Nord und Süd)



Für die genannten Straßenabschnitte ist zu prüfen, ob durch eine Ausweisung als Fußgängerzone, Verkehrsberuhigter Bereich oder Tempo-20- bzw. Tempo-30-Zone Möglichkeiten für eine verbesserte Straßenraumgestaltung bestehen und ob die genannten Regelungen mit den dort befindlichen Rahmenbedingungen vereinbar sind.

4.2.2 Regelungsarten

Vorab werden mögliche verkehrliche Regelungsarten zur Verkehrsberuhigung und zur verbesserten Gleichstellung der Verkehrsarten kurz vorgestellt.

Tempo 30-Strecke

Innerorts gilt entsprechend StVO 50 km/h als zulässige Geschwindigkeitsobergrenze. 30 km/h können nur unter bestimmten Voraussetzungen, wie z.B. aus Gründen des Lärmschutzes, bei Schulen, Kitas, Senioreneinrichtungen oder bei besonderen Gefahrenlagen angeordnet werden. Tempo 30-Strecken können im Unterschied zur T 30-Zone als Vorfahrtsstraßen beschildert werden, sodass eine Ausweisung auch dort möglich ist, wo Bus- und Straßenbahnlinien verkehren.

Tempo 30-Zone (Zeichen 274.1 StVO)

In einer Tempo-30-Zone gilt grundsätzlich die Vorfahrtsregelung rechts vor links. Dadurch wird die Einhaltung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit unterstützt. Für den Radverkehr sind keine separaten Radverkehrsanlagen erforderlich, für Fußgänger in der Regel schon. Die Tempo-30-Zone stellt für viele Anliegerstraßen eine geeignete Form der Verkehrsberuhigung dar. Die Einfahrt in eine Tempo-30-Zone ist deutlich zu kennzeichnen und die Zone selbst sollte eine einheitliche Gestaltung aufweisen.

Tempo-20-Zone (Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich)

Die Regelungen innerhalb eines Verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches (Zeichen 274 StVO) sind weitgehend identisch mit den Regelungen der Tempo-

30-Zone. Hier ist die Höchstgeschwindigkeit aber mit 20 km/h nochmal deutlich geringer festgesetzt, um dem erhöhten Fußgänger- und Besucheraufkommen insbesondere von zentralen Bereichen in Stadtzentren Rechnung zu tragen. Insbesondere findet diese Regelung Anwendung, wo die weitaus restriktiveren Regelungen eines Verkehrsberuhigten Bereiches bzw. einer Fußgängerzone dem Gesamtcharakter des Gebietes nicht entsprechen. Gegenüber einem Verkehrsberuhigten Bereich haben die Fußgänger im Verkehrsberuhigten Geschäftsbereich separate Fußwege.

Verkehrsberuhigter Bereich (Zeichen 325 StVO)

Im verkehrsberuhigten Bereich sind Schrittgeschwindigkeiten und in der Regel ein niveaugleicher Ausbau vorgesehen. Fußgänger und Kraftfahrer dürfen die Straße in ihrer ganzen Breite benutzen. Dabei besteht der Grundsatz der gegenseitigen Rücksichtnahme, es gibt keine Vorfahrt- und Vorrangrechte. Auf Schilder innerhalb des Bereiches wird gänzlich verzichtet. Das Parken ist nur auf den dafür gekennzeichneten Flächen erlaubt. Nach der VwV-StVO sind verkehrsberuhigte Bereiche nur dort zulässig, wo die Aufenthaltsfunktion überwiegt und über bauliche Maßnahmen eine Schrittgeschwindigkeit hergestellt werden kann. Hinsichtlich der Verkehrsbelastung liegt die Einsatzgrenze aufgrund des Mischprinzips laut RASt 06 und VwV-StVO bei 400 Kfz/h.

Es dürfen keine Parkhäuser oder nutzungsintensive Parkplätze hierüber erschlossen werden, eine Parkraumbewirtschaftung mit Ausnahme des Bewohnerprivilegs im verkehrsberuhigten Bereich ist unzulässig. Ein Verkehrsberuhigter Bereich darf nur eingerichtet werden, wenn Vorsorge für den ruhenden Verkehr getroffen wurde.

Fußgängerzone (Zeichen 242 StVO)

Eine Fußgängerzone befindet sich in der Regel in zentralen städtischen Bereichen mit vielen Einkaufs- und Gastronomieangeboten. Dadurch besteht dort ein sehr hohes Fußverkehrsaufkommen und die Aufenthaltsfunktion überwiegt. In einer Fußgängerzone ist grundsätzlich kein Fahrverkehr zugelassen, eine entsprechende straßenrechtliche Widmung ist erforderlich. Durch eine zusätzliche Beschilderung kann unter Beachtung des Vorrangs der Fußgänger aber anderer Verkehr zugelassen werden, wie z.B. Lieferverkehr (zeitlich befristet), Radverkehr oder öffentlicher Linienverkehr mit Tram und Bus. Die bauliche Gestaltung ist an die Bedürfnisse des Fußverkehrs angepasst. Durch die Verwendung verschiedener Oberflächenbeläge und Möblierungselemente wird die Aufenthaltsfunktion erkenntlich gemacht. Fußgänger haben Vorrang vor sonstigen zugelassenen Verkehrsarten (Rad/Lieferverkehr/ÖPNV).

In der Tabelle 6 sind die verschiedenen Regelungsarten dargestellt.

Tabelle 6: Vergleich der Regelungsarten

	Tempo-30-Zone **Tempo-20-Zone**	**verkehrsberuhigter Bereich**	**Fußgängerzone**
Prinzip	in der Regel Trennprinzip	Mischprinzip	Mischprinzip (wenn anderer Verkehr zugelassen ist)
Bevorrechtigung	Wartepflicht für Fußgänger beim Überqueren der Fahrbahn	keine Bevorrechtigung Fußgänger dürfen Verkehrsfläche in ganzer Breite nutzen	Bevorrechtigung des Fußverkehrs Fußgänger dürfen die Verkehrsfläche in ganzer Breite nutzen
Vorfahrt	Rechts-vor-Links-Regelung	Rechts-vor-Links-Regelung	für Fahrverkehr gilt Rechts-vor-Links
zul. Höchstgeschwindigkeit für alle Fahrzeuge	30 bzw. 20 km/h	Schrittgeschwindigkeit (4 bis 7 km/h)	Schrittgeschwindigkeit (4 bis 7 km/h)
Zulässigkeit von Kinderspielen	nein	ja	ja
Vorgaben für Verkehrsmenge	keine rechtlichen Vorgaben	rechtlich: keine festen Vorgaben (sehr geringer Verkehr) planungstechnisch: (RASt 06): weiche Separation bis ca. 400 Kfz/h keine Verbindungsfunktion	keine rechtlichen Vorgaben
Vereinbarkeit mit Fahrverkehr	ja, uneingeschränkt	ja, möglichst nur Anliegerverkehr	Grundsätzlich nur eingeschränkt Sonderregelung mit Beschilderung (ggf. mit zeitlicher Beschränkung)
Regelungen für ruhenden Kfz-Verkehr	keine besonderen Regelungen	nur auf dafür gekennzeichneten Flächen zugelassen	grundsätzlich kein Parken
Vereinbarkeit mit LSA	nein	nein	nein
Bauliche Voraussetzungen	erkennbarer Beginn der Zone durch straßenbauliche Gestaltungselemente Gebiet sollte einheitliche Gestaltung aufweisen	durch entsprechende Gestaltung Aufenthaltsfunktion und Unterordnung des Fahrverkehrs verdeutlichen möglichst niveaugleicher Ausbau	Erkennbare Aufenthaltsfunktion durch besondere Gestaltung bauliche und räumliche Trennung zu angrenzenden anderen Verkehrsflächen

4.2.3 Bewertungskriterien

Die Bewertung der sechs Straßenabschnitte erfolgt anhand folgender Kriterien:

- Nutzungssituation und –mischung
- Ruhender Verkehr
- Kfz-Verkehr (MIV)
- ÖPNV
- Radverkehr
- Fußverkehr

Die Kriterien beziehen sich auf die Bestandssituation. Die Bewertung der untersuchten Straßenabschnitte erfolgt gesondert für jedes Kriterium.

Nutzungssituation und -mischung

Die Bewertung der Nutzungssituation und -mischung orientiert sich an den Nutzungen der vorhandenen Bebauung. Bereiche mit einer hohen Nutzungsdichte und –mischung sowie touristisch bedeutsame Bereiche eignen sich besonders für die Anlage von Fußgängerzonen. Entsprechende Bedingungen liegen im Untersuchungsabschnitt der Friedrich-Ebert-Straße, Brandenburger Straße, Teilen der Gutenbergstraße und der Allee nach Sanssouci vor.

Liegen eine mittlere Nutzungsdichte und –mischung oder fast ausschließlich Wohnbauflächen vor, sind der Verkehrsberuhigte Bereich und die Tempo-20/30-Zone sinnvolle Regelungsarten. Dies gilt für die Untersuchungsabschnitte in der Hermann-Elflein-Straße, Lindenstraße, Dortustraße, Jägerstraße und im Holländischen Viertel.

Ruhender Verkehr

Der ruhende Verkehr muss Berücksichtigung finden, da in Abhängigkeit der Maßnahme Parkstände zur Verbesserung von Sichtbeziehungen und Aufenthaltsqualität vollständig (Fußgängerzone) oder teilweise (Verkehrsberuhigter Bereich) wegfallen müssen. Insbesondere bei einer hohen Auslastung des Parkraumes ist zu prüfen, ob ein alternatives Parkraumangebot im angrenzenden Umfeld zur Verfügung steht. Gegebenenfalls müssen Maßnahmen getroffen werden, um ein alternatives Parkraumangebot zu schaffen.

In den Tages- und Nachtstunden sind die Parkstände in allen Untersuchungsabschnitten der Einkaufsinnenstadt mittel bis voll auslastet.

Die Parkhäuser bzw. Tiefgaragen Luisenplatz, Werner-Alfred-Bad, Stadtpalais–Karstadt und Holländisches Viertel/Klinikum haben zwar mindestens zeitweise Kapazitätsreserven, allerdings stellen sie lediglich eine Alternative zum Gebüh-

renparken in der Innenstadt dar. Das Kontingent für Dauerkunden (Bewohner und Beschäftigte) ist in allen Anlagen ausgeschöpft.

Somit sind auch aus diesen Erwägungen heraus die Untersuchungsabschnitte der Hermann-Elflein-Straße, Lindenstraße, Dortustraße, Jägerstraße, Gutenbergstraße und Mittelstraße/Benkertstraße nicht für eine Fußgängerzone und nur eingeschränkt zur Gestaltung als Verkehrsberuhigter Bereich geeignet.

Kfz-Verkehr (MIV)

Der Kfz-Verkehr (MIV) beinhaltet hierbei den Personen-, den Wirtschafts-, Ver- und Entsorgungs- sowie touristischen Busverkehr. Bei der Bewertung der Gestaltungsoptionen müssen auch die Auswirkungen hinsichtlich möglicher Verlagerungseffekte in andere Netzteile berücksichtigt werden.

Alle acht untersuchten Straßenabschnitte sind Bestandteil des Erschließungsstraßennetzes mit Kfz-Verkehrsmengen unterhalb von 400 Kfz/h. Damit wäre die Anordnung eines Verkehrsberuhigten Bereiches in allen Untersuchungsabschnitten möglich. Für den Lieferverkehr wären Lieferzonen vorzusehen.

Die Ausweisung einer Fußgängerzone geht mit der Unterbindung des fließenden Kfz-Verkehrs einher (Sonderregelungen für Lieferverkehr ausgenommen). Auch ist die Erreichbarkeit von Grundstückszufahrten zu prüfen. Eine derartige Lösung bietet sich dementsprechend ausschließlich für Straßen an, die keine oder nur eine geringe Bedeutung für die Abwicklung des quartiersbezogenen Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehrs besitzen. Dies würde auf die als Sackgassen an der Brandenburger Straße endenden Untersuchungsabschnitte der Hermann-Elflein-Straße, Lindenstraße, Dortustraße und Jägerstraße, die am Schlosspark Sanssouci endende Allee nach Sanssouci, die Friedrich-Ebert-Straße südlich des Nauener Tores bis Mittelstraße und mit Einschränkungen auch auf die östliche Brandenburger Straße sowie die Holländisches Viertel zutreffen.

ÖPNV

Von den Untersuchungsabschnitten wird ausschließlich die Friedrich-Ebert-Straße vom öffentlichen Verkehr mit Bussen und Straßenbahnen genutzt. In Fußgängerzonen kann Linienverkehr zugelassen werden. Um die aus einer Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit und der Bevorrechtigung des Fußverkehrs resultierende Verlangsamung zu minimieren, sollte eine evtl. Anordnung einer Fußgängerzone jedoch auf einen kurzen Teilabschnitt beschränkt werden.

Radverkehr

In einer Fußgängerzone ist der Radverkehr nur bedingt verträglich, daher sollten Radrouten und wichtigen Radverbindungen möglichst nicht durch Fußgängerzonen geführt werden. Solche wichtigen Radverbindungen gibt es bzw. sind vorgesehen in der Friedrich-Ebert-Straße, Allee nach Sanssouci, Dortustraße und Gutenbergstraße.

Bei allen anderen Lösungen der Verkehrsberuhigung ist der Radverkehr ausreichend sicher abwickelbar. Separate Radverkehrsanlagen sind nicht erforderlich und lt. StVO ausdrücklich untersagt. Da in Verkehrsberuhigten Bereichen auch der Radverkehr nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren darf, sollte sich diese Regelung bei wichtigen Radverbindungen auf kurze Streckenabschnitte beschränken.

Fußverkehr

Der Fußverkehr spielt bei allen Regelungsarten eine wichtige Rolle. Dieses Bewertungskriterium beinhaltet die Mengen im Quer- bzw. Längsverkehr und die baulichen Anlagen für den Fußverkehr. In Straßenräumen mit geringem Fußverkehr können Gewöhnungseffekte, wie zu schnelles Fahren und Unaufmerksamkeit der Autofahrer eintreten, die die Verkehrssicherheit der Fußgänger negativ beeinflussen. Im Hinblick auf die Anordnung einer Fußgängerzone oder eines verkehrsberuhigten Bereiches ist somit eine ausreichende Menge an Fußverkehr entscheidend, die neben dem Durchlaufen sich in diesen Straßen auch aufhalten und den Verkehrsweg queren.

Lediglich ein geringer Querungsbedarf besteht in den Untersuchungsabschnitten der Hermann-Elflein-Straße, Lindenstraße, Dortustraße, Jägerstraße, Teilen der Gutenbergstraße, Holländisches Viertel (Ausnahme Kreuzung in der Mitte) und Allee nach Sanssouci.

In den übrigen Untersuchungsabschnitten (Friedrich-Ebert-Straße, östliche Brandenburger Straße und Gutenbergstraße zwischen Lindenstraße und Friedrich-Ebert-Straße) besteht ein hoher Querungsbedarf an den Knotenpunkten und darüber hinaus auch verteilt über die gesamten betrachteten Straßenabschnitte.

Da die östliche Brandenburger Straße und die Allee nach Sanssouci Bestandteil der Fußverkehrsachse zwischen Park Sanssouci und dem Bassinplatz sind, sollte hier der Fußverkehr einen besonderen Stellenwert erhalten. Um der Bedeutung gerecht zu werden und unter Beachtung der zuvor genannten Aspekte erscheint die Anordnung einer Fußgängerzone in der östlichen Brandenburger Straße bzw. eines Verkehrsberuhigten Bereiches in der Allee nach Sanssouci als besonders geeignet.

4.2.4 Zusammenfassung und Auswahlverfahren

Tabelle 7: Zusammenfassung der Ergebnisse

		Friedrich-Ebert-Straße (Charlottenstr.-Mittelstr.)	Friedrich-Ebert-Straße (Mittelstr.-Nauenner Tor)	Brandenburger Straße (östl. F.-Ebert-Str.)	H.-Elflein-Str., Lindenstr., Dortustr., Jägerstr.	Gutenbergstraße (Schopenh.str.-Lindenstr.)	Gutenbergstraße (Lindenstr.-F.-Ebert-Str.)	Mittelstraße/ Benkertstr.	Allee nach Sanssouci
vorh. Situation		**50**	**50**	**T 30**	**T 30**	**T 30**	**T 30**	**VBB**	**T 30**
Nutzungssituation und –mischung	FZ								
	VBB								
	T 20/30								
Ruhender Verkehr	FZ								
	VBB								
	T 20/30								
Kfz-Verkehr	FZ								
	VBB								
	T 20/30								
Öffentlicher Nahverkehr	FZ			-	-	-	-	-	-
	VBB			-	-	-	-	-	-
	T 20/30			-	-	-	-	-	-
Radverkehr	FZ								
	VBB								
	T 20/30								
Fußverkehr	FZ								
	VBB								
	T 20/30								
Gesamtbewertung	FZ								
	VBB								
	T 20/30								

Legende: FZ = Fußgängerzone
VBB = Verkehrsberuhigter Bereich
T 20/30 = Tempo-20- / bzw. Tempo-30-Zone

grün = geeignet gelb = neutral rot = ungeeignet

Aus der Bewertungstabelle (Tabelle 7) können nachfolgende Einzelmaßnahmen der Verkehrsberuhigung in der Potsdamer Innenstadt abgeleitet werden.

Mit der **östlichen Brandenburger Straße** wird eine Erweiterung der bestehenden Fußgängerzone Brandenburger Straße vorgenommen. Es sind keine erheblichen Konflikte für den Kfz-Verkehr, öffentlichen Verkehr und Radverkehr zu erwarten. Im Zusammenhang mit der beabsichtigten Sperrung bzw. Einbahnstraßenregelung in der Gutenbergstraße ist diese Maßnahme zur Vermeidung einer Kfz- Verkehrszunahme in der Brandenburger Straße ohnehin sinnvoll. Für die Erschließung der Friedrich-Ebert-Straße ist die östliche Gutenbergstraße ausreichend.

Die für den Fußverkehr bedeutende Achse im Zuge der Brandenburger Straße erfährt mit der Erweiterung der Fußgängerzone eine Aufwertung. Dazu sind als eine Voraussetzung die Eingangssituationen an der Friedrich-Ebert-Straße und der Straße Am Bassin baulich so zu gestalten, dass in Verbindung mit der Beschilderung klar die Fußgängerzone erkennbar ist. Langfristig sollte die Umgestaltung des Straßenraumes analog der westlichen Brandenburger Straße vorgenommen werden. Sie stellt keine zwingende Voraussetzung für die Einrichtung der Fußgängerzone dar, verbessert aber die Nutzbarkeit des gesamten Straßenraumes und erhöht die Aufenthaltsqualität.

Ersatzstellplätze für die in der Brandenburger Straße wegfallenden 22 Bewohnerstellplätze stehen unter den gegebenen Bedingungen lediglich in den Nachtstunden im näheren Umfeld zur Verfügung. Ein teilweiser Ersatz (ca. 9 Stellplätze bei einseitigem Längsparken) kann in der Gutenbergstraße zwischen Am Bassin und Friedrich-Ebert-Straße geschaffen werden. Eine weitere Kompensation wäre durch Umwandlung von reinen Gebührenstellplätzen in gemischt genutzte Stellplätze (Gebührenstellplatz, Bewohner frei) z.B. in der Charlottenstraße möglich.

Die **Friedrich-Ebert-Straße** weist im Abschnitt Nauener Tor bis Charlottenstraße einen sehr starken Fußverkehrsanteil sowohl im Längs- als auch im Querverkehr auf. Dieser Straßenabschnitt, der derzeit theoretisch mit 50 km/h befahrbar ist, hat aber auch eine besondere Bedeutung für den Bus- und Straßenbahnverkehr sowie für den Radverkehr, was der Einrichtung einer Fußgängerzone auf voller Länge entgegensteht. Daher ist in einer vertiefenden Untersuchung für die Friedrich-Ebert-Straße in Abstimmung mit betroffenen Bewohnern, Gewerbebetreibern und Interessenverbänden eine Gestaltungslösung zu erarbeiten, die der Aufenthaltsfunktion und dem starken Fußverkehsanteil besser gerecht wird.

In diese Untersuchung wird auch der Abschnitt zwischen Charlottenstraße und Am Kanal mit einbezogen. Dort ist die Verbesserung der Umsteigebedingungen zwischen den Bus- und Straßenbahnlinien die wesentliche Zielstellung. Neben der Gestaltung des ÖPNV-Umsteigepunktes spielt die sichere und komfortable

Führung der Radroute zwischen Langer Brücke und Innenstadt bzw. nördlichen Stadtgebieten eine wichtige Rolle.

Eine besondere Funktion kommt der **Allee nach Sanssouci** zu (siehe Kapitel 4.2.1). Die Multifunktionalität der Straße lässt die Anordnung einer Fußgängerzone nicht zu. Der Bedeutung als Fußgängerverbindung angemessen ist hier die Gestaltung eines Verkehrsberuhigten Bereiches. Die Fragen der baulichen Gestaltung müssen dabei zwischen den verkehrlichen und denkmalpflegerischen Anforderungen abgewogen werden.

In **allen weiteren betrachteten Straßenabschnitten** besteht aufgrund des lediglich punktuell vorhandenen Fußgängerquerungsbedarfs nicht die Notwendigkeit einer flächenhaften Verkehrsberuhigung in Form einer Fußgängerzone oder eines Verkehrsberuhigten Bereichs. Geeigneter erscheinen nach Ermessen im Einzelfall punktuelle verbessernde Maßnahmen, beispielsweise durch Aufpflasterungen an Knotenpunkten. Durch Gehwegvorstreckungen können Knotenpunktbereiche vom ruhenden Verkehr freigehalten werden und die Sichtbedingungen für den Fußverkehr verbessert werden. Die punktuellen Maßnahmen können den Kfz-Verkehr beruhigen und kleine Platzflächen mit erhöhter Aufenthaltsqualität schaffen. Die Verkehrsflächen bleiben weiterhin für den fließenden Verkehr nutzbar. Die Auswirkungen auf den ruhenden Verkehr sind gering. Als zusätzliche Verkehrsberuhigung wird in der nördlichen Einkaufsinnenstadt zwischen Schopenhauerstr., Hegelallee, F.-Ebert-Str., Brandenburger Str. die Tempo-30-Zone in einen Verkehrsberuhigten Geschäftsbereich (Tempo-20-Zone) geändert. Dies entspricht dem teilweise sehr dichten Besatz mit Geschäften und gastronomischen Einrichtungen in diesen Straßen. Da die einzelnen Straßenabschnitte ohnehin nur kurz sind und der Durchgangsverkehr aus diesem Gebiet verschwindet, stellt dies keinen Nachteil hinsichtlich der Kfz-Verkehrserschließung dar.

Die Pflasterung und Gestaltung der Straßen im **Holländischen Viertel** mit „Fahrgasse“ und beidseitigen Längsparkstreifen entspricht nicht vollumfänglich den Regeln eines Verkehrsberuhigten Bereiches. Langfristig sind deshalb die Aufenthalts- und Nutzungsqualität an die Anforderungen an einen Verkehrsberuhigten Bereich anzupassen. Dies geschieht durch eine Neuordnung des Ruhenden Verkehrs und eine fußverkehrstaugliche Gestaltung der Fahrbahnoberflächen.

Um generell in der Einkaufsinnenstadt die Situation für Fußgänger auf den Gehwegen zu verbessern, müssen u.a. komfortable und nutzerfreundliche Bedingungen für den **Radverkehr** auf der Fahrbahn geschaffen werden. Hierzu sind radverkehrsfreundliche Fahrbahnoberflächen in den derzeit mit unverfugtem und teilweise sehr unebenem Großsteinpflaster befestigten Straßen erforderlich, insbesondere in der Gutenbergstraße und Dortustraße als Bestandteil des Radroutennetzes.

An Stellen mit hohem Fahrradabstellbedarf werden nach Interessenabwägung und Einzelfallprüfung Stellplatzanlagen analog der Lösungen z.B. in der Jägerstraße vor der Drogerie und der Musikschule ggf. zu Lasten einzelner Kfz-Stellplätze am Fahrbahnrand angeordnet.

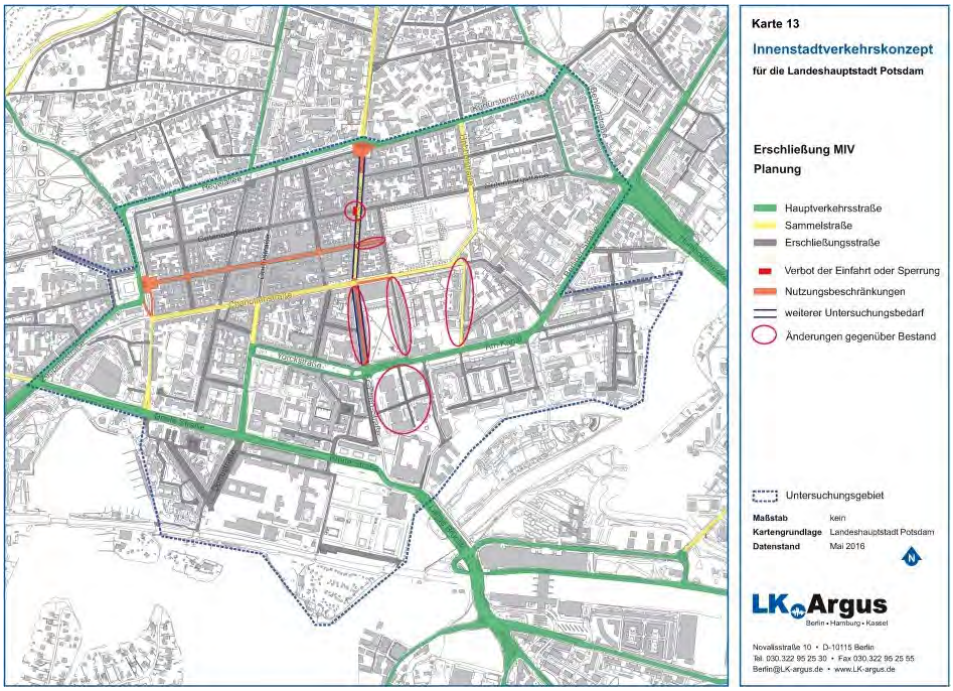
5 Handlungsbedarf

Die unter 4. bewerteten Maßnahmenvorschläge sind aus der Diskussion der Aufgabenstellung und dem Werkstattverfahrens für eine Betrachtung im Rahmen des Innenstadtverkehrskonzeptes hervorgegangen. In den folgenden Kapiteln wird über diese Einzelbetrachtungen hinaus für die gesamte Innenstadt der Handlungsbedarf abgeleitet.

5.1 Fließender Kfz-Verkehr

Die vorangegangenen Prüfungen und Bewertungen der Einzelmaßnahmen erfordern eine Anpassung des vorhandenen Erschließungskonzeptes. Dieses sieht weiterhin die Bündelung des Kfz-Verkehrs auf den Hauptverkehrsstraßen des Innenstadtringes vor (Karte 13). Als Sammelstraßen dienen weiterhin die südliche Schopenhauerstraße, die Charlottenstraße westlich der Französischen Straße, die Dortustraße zwischen Yorkstraße und Charlottenstraße, die Hebbelstraße, die Straße Platz der Einheit und die Friedrich-Ebert-Straße zwischen Nauener Tor und Yorckstraße. Zusätzlich wird die Französische Straße als Sammelstraße eingestuft. Sie hat in den zurückliegenden Jahren wichtige Erschließungsfunktionen für die nordöstliche Innenstadt übernommen.

Karte 13: Erschließung Kfz-Verkehr (Planung)



Das Erschließungskonzept wird ergänzt durch die Unterbrechung der Gutenbergstraße an der Friedrich-Ebert-Straße. Die Art und Weise einer solchen Unterbrechung wird im Rahmen einer gesonderten Planung in Abstimmung mit den Bewohnern und ansässigen Geschäftsinhabern geklärt. Neben einer baulichen Lösung (z.B. mit absenkbaren Pollern) ist auch eine Lösung mittels

Einbahnstraßenregelung zu untersuchen. Die Lieferlogistik für die angrenzenden innerstädtischen Bereiche ist dabei zu beachten und mit den Händlern abzustimmen. Der Radverkehr kann die Querungsstelle weiterhin nutzen.

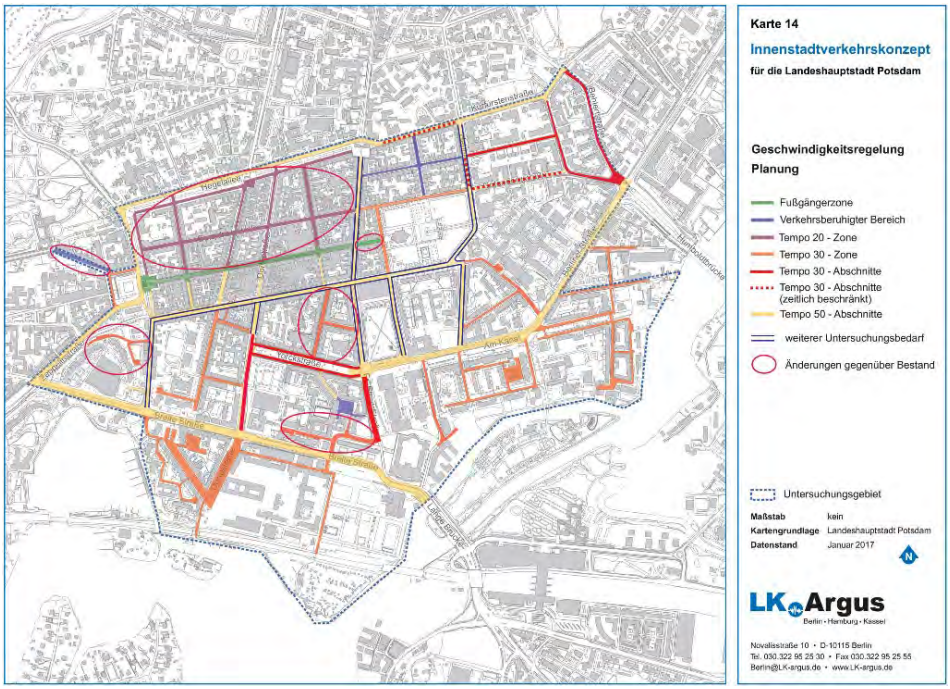
Ein Einfahrverbot für den Kfz-Verkehr mit Ausnahmeregelung für den Lieferverkehr wird es zudem für die geplante Fußgängerzone in der östlichen Brandenburger Straße geben.

Die bestehenden Nutzungsbeschränkungen der Schopenhauerstraße zwischen Luisenplatz und Charlottenstraße, der Friedrich-Ebert-Straße südlich des Nauener Tores und der Charlottenstraße Höhe Wilhelmgalerie werden beibehalten.

Zur Erschließung des Quartiers an der alten Fachhochschule wird dort die frühere Straßenerschließung weitgehend wieder hergestellt. Die Straße Am Alten Markt bleibt als wichtige Erschließungsstraße erhalten, zwischen dieser und der Friedrich-Ebert-Straße wird künftig ein Straßenkreuz die Erschließung der einzelnen Baublöcke übernehmen. Ein Anschluss der Ost-West-Straße an die Friedrich-Ebert-Straße für den Kfz-Verkehr ist wegen der dazwischen befindlichen stark befahrenen Bus/Bahn- und Radverkehrstrassen nicht vorgesehen.

Um den Kfz-Verkehr auf dem leistungsfähigen Hauptverkehrsstraßennetz zu bündeln und die übrigen Straßen vom motorisierten Verkehr zu entlasten werden außerhalb des Hauptverkehrsstraßennetzes weitergehende verkehrsberuhigende Maßnahmen vorgenommen (Karte 14).

Karte 14: Geschwindigkeitsregelungen (Planung)



5.2 Ruhender Kfz-Verkehr

Die Situation im ruhenden Verkehr ist in der Potsdamer Innenstadt von einer sehr unterschiedlichen Auslastung des Parkraums geprägt. Während die Parkstände im öffentlichen Straßenraum im Umfeld der Einkaufsinnenstadt sehr stark ausgelastet sind, haben die öffentlich zugänglichen Parkierungsanlagen und die bewirtschafteten Stellplätze am Innenstadtrand in der Regel ungenutzte Kapazitäten. Die hohe Auslastung und der häufige Umschlag der Stellplätze in der Einkaufsinnenstadt führen zu Konflikten mit anderen Nutzungen. Neben dem sehr hohen Flächenverbrauch der Stellplätze wird ein großer Quell-/Zielverkehr und Parksuchverkehr erzeugt.

Das steht in besonderem Maße in der **Friedrich-Ebert-Straße** im Widerspruch zu Nutzungen des Aufenthaltes und des übrigen fließenden Verkehrs (Busse, Bahnen, Lieferverkehr, Radverkehr). Die vertiefenden Untersuchungen für die F.-Ebert-Straße werden daher auch die Möglichkeiten eines Verzichts auf öffentliche Stellplätze betrachten. Dazu gehören auch die noch vorhandenen Busparkplätze für Reisebusse. Die Reisebusse sind mit den Abstellmöglichkeiten am und auf dem Bassinplatz ausreichend gut bedient.

Um den Parkdruck im öffentlichen Straßenraum zu senken und die aus dem Parksuchverkehr resultierenden Beeinträchtigungen für die Anwohner und Anlieger zu minimieren sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Parkraumbewirtschaftung

  Die Parkraumbewirtschaftung wird entsprechend dem beschlossenen Parkraumbewirtschaftungskonzept weiter umgesetzt. Die Maßnahmen für die Innenstadt sind dabei weitgehend abgeschlossen (siehe Karte 7). Lediglich im östlichen Abschnitt der Straße Am Kanal wird künftig auch die Bewirtschaftung durch Mischparken erfolgen.

- Parkleitsystem

  In Potsdam gibt es ein dynamisches Parkleitsystem in das aber nicht alle Parkierungsanlagen integriert sind. Es führt Innenstadtbesucher auf kurzen Wegen im Hauptverkehrsstraßennetz zu den zentralen Parkmöglichkeiten und hilft dadurch Parksuchverkehr insbesondere in sensiblen Bereichen zu vermeiden. Es wird angestrebt die bisher nicht integrierten Parkierungsanlagen mit in das System zu integrieren.

- Bewohner- und Beschäftigtenparken in Parkierungsanlagen

  Eine Vermietung von Stellplätzen in den Parkierungsanlagen an Bewohner, Beschäftigte und Gewerbetreibende kann den Parkraumbedarf im öffentlichen Straßenraum senken, gleichzeitig werden die Parkierungsanlagen effektiver ausgelastet. Dieses wird in fast allen Parkhäusern und Tiefgaragen bereits angeboten. Die starke Nachfrage führte

dazu, dass diese Möglichkeiten nahezu in allen Parkhäusern ausgeschöpft sind.

- Quartiersgaragen

  Quartiersgaragen können Bereiche mit hohem Parkdruck entlasten und städtebaulich wertvolle Bereiche vom ruhenden Verkehr freihalten. Im Rahmen einer Machbarkeitsuntersuchung sollten geeignete Standorte gesucht und hinsichtlich ihrer Entlastungspotenziale analysiert werden. Erforderlich ist aber im Einzelfall eine kritische Prüfung der Auswirkungen und der Wirtschaftlichkeit. Als Untersuchungsraum bietet sich im Zusammenhang mit der geplanten Rekonstruktion des Stadtkanals ein Bereich im Umfeld der Straße Am Kanal und der Französischen Straße an.

- Carsharing- und Bikesharing

  Die Förderung von Carsharing und Bikesharing hilft die Zahl der Pkw in der Innenstadt zu reduzieren. Dafür ist ein ausreichendes Netz an Stationen notwendig, sodass dem Nutzer in günstiger Entfernung entsprechende Angebote zur Verfügung stehen. Bike- und Carsharing sind vor allem in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr wirksam. Hierzu bieten sich sogenannte Mobilitätsstationen an, bei denen im unmittelbaren Umfeld wichtiger ÖPNV-Haltestellen Bike- und Carsharing-Stationen vorhanden sind. Ein gemeinsamer Vertrieb bzw. verkehrsmittelübergreifende Angebote können sich dabei positiv auf die Nutzerzahlen auswirken. Gemeinsam mit potenziellen Betreibern sollte das in Potsdam bereits verbreitete Bikesharing (PotsdamRad) weiter ausgebaut werden. Die Landeshauptstadt Potsdam wird im Rahmen der Möglichkeiten Bike- und Carsharinganbieter unterstützen. Wenn die gesetzlichen Regelungen es zulassen, wird in Abstimmung mit Carsharing-Unternehmen in Abwägung mit anderen Belangen ein Stellplatzangebot im öffentlichen Straßenraum bereitgestellt.

- Behördenparkplätze

  Behördenmitarbeiter der LHP und der Landesbehörden machen einen erheblichen Anteil des MIV aus. Zur Verringerung des MIV wird die LHP daher durch geeignete Maßnahmen ihren Mitarbeitern erleichtern auf den ÖPNV umzusteigen. Die LHP wird bei den Landesbehörden um vergleichbare Modalitäten werben.

5.3 Öffentlicher Nahverkehr

Die räumliche und zeitliche Erschließung der Potsdamer Innenstadt durch den öffentlichen Nahverkehr ist größtenteils gut. Ein nennenswertes Defizit bei der Erschließungsqualität besteht im Bereich der südlichen Dortustraße. Da sich

dort wichtige Einrichtungen, wie Behördenstandort des Landes und Kindereinrichtungen befinden, wird im Zusammenhang mit der späteren Umgestaltung der Breiten Straße im Abschnitt zwischen Dortustraße und Schopenhauerstraße durch eine zusätzliche Bushaltestelle in Höhe Dortustraße diese Lücke geschlossen.

Verbesserungswürdig ist die Ausstattung der Haltestellen an den ÖV-Zugängen der Einkaufsinnenstadt im Zuge der Friedrich-Ebert-Straße und Charlottenstraße. Insbesondere in diesem Kernbereich sind als wichtige Ausstattungsmerkmale ein barrierefreier Ausbau, Sitzmöglichkeiten, dynamische Fahrzeitanzeigen und nach Möglichkeit auch Fahrgastunterstände erforderlich. Die Karte 8 stellt die Bestandssituation der Haltestellen im Betrachtungsraum dar und zeigt damit gleichzeitig die Defizite auf. Wie bereits im Kapitel 2.4 erwähnt, ist die barrierefreie Gestaltung der Haltestellen bis 2022 erforderlich.

Eine prinzipielle Lösung zur Anlage der Straßenbahnhaltestellen insbesondere hinsichtlich der Barrierefreiheit zeigt die bereits realisierte Haltestelle „Dortustraße“ in der Charlottenstraße (überfahrbares Haltestellenkap). Durch das Vorziehen des Seitenraumes an den Gleisbereich ist ein barrierefreier Zugang in Bus und Bahn möglich. Im Unterschied zur Charlottenstraße können in der Friedrich-Ebert-Straße auch nicht überfahrbare Haltestellenkaps angeordnet werden. Der verbreiterte Haltestellenbereich schafft damit Platz für einen Unterstand und Sitzmöglichkeiten. Gleichzeitig wird der Haltestellenbereich besser vom ruhenden Verkehr freigehalten. Endgültige Festlegungen zur Gestaltung werden erst nach einer vertiefenden integrierten Untersuchung zur Friedrich-Ebert-Straße getroffen (siehe auch Kapitel 4.2.4).

Bei allen Planungen und baulichen Maßnahmen im Bereich der Straßenbahngleise ist der perspektivische Einsatz von 2,40 m breiten Straßenbahnwagen zu berücksichtigen.

Verbesserungswürdig ist auch die Anbindung aller Stadt- und Ortsteile an die Innenstadt, um durch einen besseren ÖPNV das Aufkommen des MIV zu reduzieren. Bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes und des STEK Verkehr ist diese Zielsetzung zu berücksichtigen.

5.4 Radverkehr

Zur Förderung des Radverkehrs in der Potsdamer Innenstadt sind Fahrbahnsanierungsmaßnahmen in den Straßen im Zuge von wichtigen Radrouten des Radverkehrskonzeptes notwendig. Dies betrifft insbesondere die Gutenbergstraße und die Dortustraße. Geeignete, ggf. auch aus denkmalpflegerischen Aspekten akzeptable Lösungen sind:

- Verfugung des vorhandenen Natursteinpflasters,
- Einbau eines ebenen, geschnittenen Natursteinpflasters und
- gebundene Pflasterbauweise.

Die Festlegung einer geeigneten Lösung erfolgt in Abstimmung mit der Denkmalbehörde und in Abwägung der Belange des Radverkehrs und des Denkmalschutzes.

Abbildung 18: Beispiele für eine denkmalgerechte und radverkehrsfreundliche Sanierung von Kopfsteinpflasterstraßen (links: Verfugung, rechts: geschliffenes Pflaster)

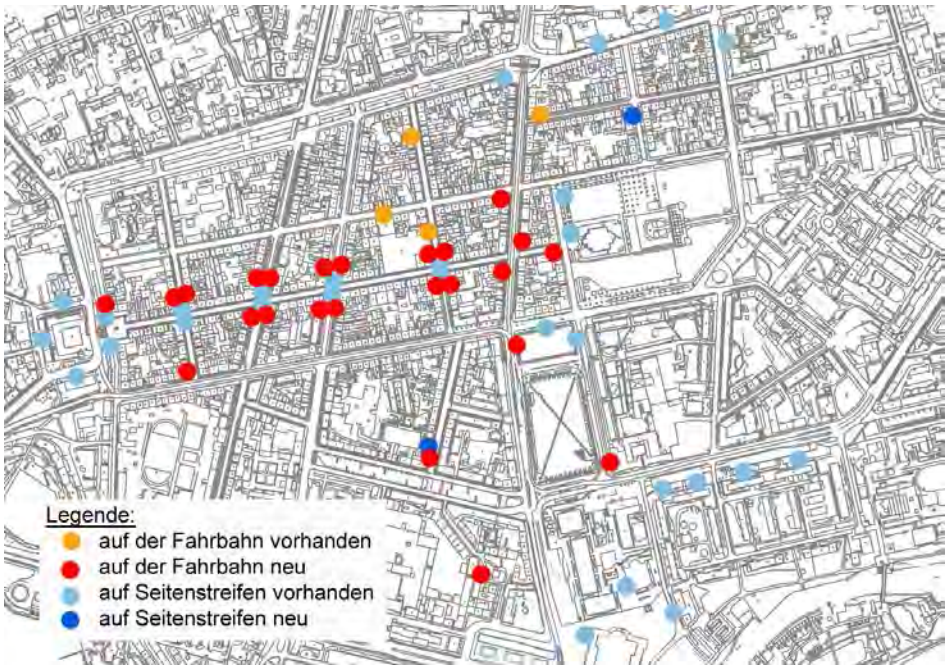
Neben der Verbesserung der Bedingungen für den fließenden Radverkehr sollten auch die vorhandenen öffentlichen Radabstellanlagen um weitere Standorte ergänzt werden. Geeignete Standorte wurden auf Grundlage einer Mängelanalyse entwickelt (siehe Abbildung 19), dazu gehören:

- alle Kreuzungsbereiche mit der Brandenburger Straße,
- Hermann-Elflein-Straße Ecke Charlottenstraße,
- im Bereich Brandenburger Tor,
- vor der Hauptpost,
- vor der Wilhelmgalerie in der Friedrich-Ebert-Straße,
- im Bereich Nikolaisaal,
- Neuer Markt vor dem Kutschstallhof und
- im Bereich Alter Markt.

Weitere geeignete Fahrradstellplätze sind für den gesamten Innenstadtbereich vorzusehen.

Die Radabstellanlagen können bei ausreichend großen Breiten auf Nebenflächen der Gehwege hergestellt werden. Alternativ ist zu prüfen, ob Kfz-Stellplätze für Radabstellanlagen genutzt werden können. Im Zusammenhang mit dieser geordneten Erweiterung der Fahrradabstellmöglichkeiten sollten dann auch Genehmigungen zur Aufstellung von Fahrradständern von Gewerbetreibenden auf Gehwegflächen zurückgenommen bzw. Neuanträge untersagt werden. Gegebenenfalls ist dafür die Änderung der Werbesatzung, Teilbereich Innenstadt erforderlich.

Abbildung 19: Radabstellanlagen in der Innenstadt

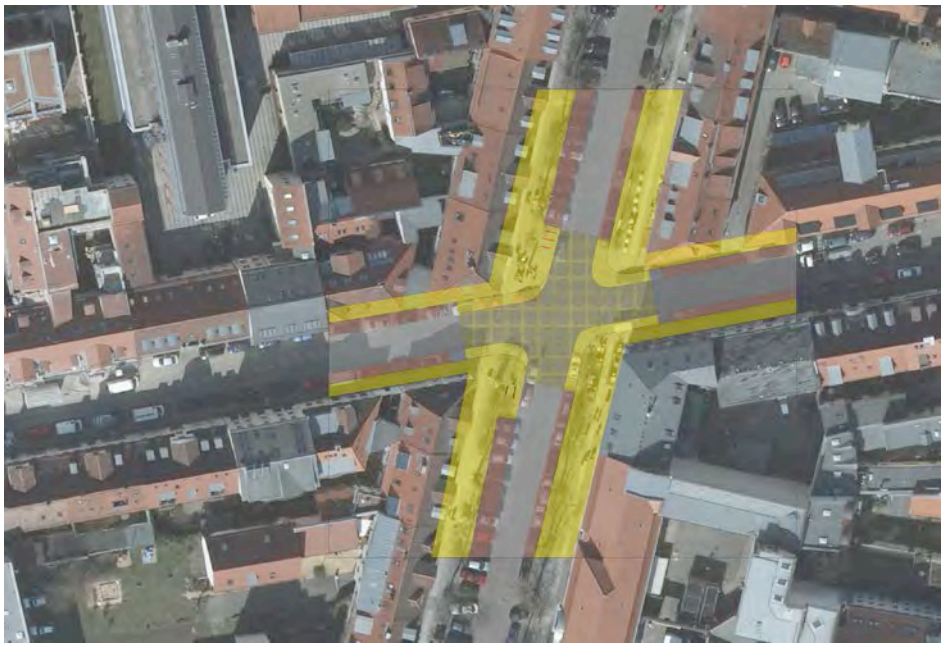


5.5 Fußverkehr und Aufenthaltsqualität

Zur Verbesserung der Bedingungen für den Fußverkehr in der Potsdamer Innenstadt wird die **östliche Brandenburger Straße** in einen Fußgängerbereich umgestaltet. Die für den Fußverkehr als Verbindung zwischen Bassinplatz und Luisenplatz bedeutende Brandenburger Straße erfährt mit der Erweiterung der Fußgängerzone eine starke Aufwertung. Die bauliche Umgestaltung kann schrittweise erfolgen. Im ersten Schritt werden nur die im Zusammenhang mit der Beschilderung erforderlichen Gestaltungen der Eingangssituationen vorgenommen. Im Zuge späterer erforderlicher Sanierungen dieses Straßenabschnittes kann dann die Gestaltung analog des bereits vorhandenen Abschnittes der Fußgängerzone erfolgen.

Aufpflasterungen und Gehwegvorstreckungen an einzelnen Knotenpunkten der **Gutenbergstraße** verbessern die Querungsbedingungen auf wichtigen Achsen innerhalb der Einkaufsinnenstadt. Dadurch entstehen zudem kleine Platzflächen mit erhöhter Aufenthaltsqualität. Diese Flächen bleiben weiterhin für den Kfz-Verkehr nutzbar. Durch die Aufpflasterung des Knotenpunktbereiches wird der fließende Verkehr beruhigt bzw. verlangsamt. Der Grundsatz der gegenseitigen Rücksichtnahme zwischen den Verkehrsteilnehmern wird gestärkt. Eine derartige Lösung ist in der Abbildung 20 als Prinzipskizze am Beispiel des Knotens Gutenbergstraße / Lindenstraße dargestellt. Auch diese Gestaltungen sind im Einzelfall mit der Denkmalbehörde abzustimmen.

Abbildung 20: Prinzipskizze für Elemente der Verkehrsberuhigung am Beispiel des Knotens Gutenbergstraße / Lindenstraße



Weiterreichende Veränderungen in den Straßenräumen erscheinen erst mit sinkender Parkraumnachfrage in der Potsdamer Innenstadt möglich. Derzeit ist die hohe Parkraumauslastung im öffentlichen Straßenraum ein erhebliches Hemmnis für umfassendere Aufwertungsmaßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs und zur Steigerung der Attraktivität der Straßenräume.

Die **Erreichbarkeit der Innenstadt** für Fußgängerinnen und Fußgänger vom Wohnquartier zwischen **Hans-Thoma-Straße und Behlertstraße** sollte durch eine Querungshilfe (Fußgängerinsel) am Knotenpunkt Hans-Thoma-Straße/Kurfürstenstraße wesentlich verbessert werden. Diese kann in der jetzigen Knotenpunktgestaltung nicht angeordnet werden. Eine bauliche Umgestaltung ist somit erforderlich.

In der Straße **Platz der Einheit (Ost)** kann durch eine Gehwegvorstreckung und eine Fußgängerinsel zwischen Fahrbahn und Straßenbahngleisen der Weg zur Querung der Fahrbahn wesentlich verkürzt werden. Gleichzeitig wird die Abbiegegeschwindigkeit der einbiegenden Fahrzeuge insbesondere aus Richtung Friedrich-Ebert-Straße reduziert. Damit wird ein Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit und vor allem auch für das Sicherheitsgefühl älterer Bürgerinnen und Bürger geleistet.

Die am Knotenpunkt **Charlottenstraße / Französische Straße / Hebbelstraße** für den querenden Fußverkehr unübersichtliche Situation ließe sich durch eine Mittelinsel in der Charlottenstraße als Querungshilfe verbessern.

Abbildung 21: Prinzipskizzen für Querungshilfen in der Straße Platz der Einheit (linkes Bild) und Hebbelstraße / Charlottenstraße (rechtes Bild)

Die Querung der **Zeppelinstraße in Höhe Lennéstraße** ist ein wichtiger Zugang für den Fußverkehr von der Brandenburger Vorstadt zur südlichen Innenstadt mit dem Marktcenter. Der Umweg über benachbarte Ampelanlagen beträgt jeweils ca. 200 m und wird deshalb nicht angenommen. Eine gefahrlose Querung ist dort insbesondere in den Verkehrsspitzenzeiten nicht möglich, sodass auch hier im Interesse der Verkehrssicherheit und einer ausreichenden Erschließungsqualität der Innenstadt für den Fußverkehr eine Querungshilfe in Form einer Mittelinsel erforderlich wird (Abbildung 22). Nachteil bei dieser Lösung ist der erforderliche Verzicht auf die Einfädelungsspur für den Linksabbieger aus der Lennéstraße. Dieser hat damit längere Wartezeiten oder müsste über die Zimmerstraße zum Luisenplatz fahren. Alternativ kann die Installation einer Fußgängerampel geprüft werden. Zur Lösungsfindung ist die Erarbeitung einer Verkehrsuntersuchung erforderlich.

Abbildung 22: Prinzipskizze für Mittelinsel am Knotenpunkt Zeppelinstraße/ Lennéstraße

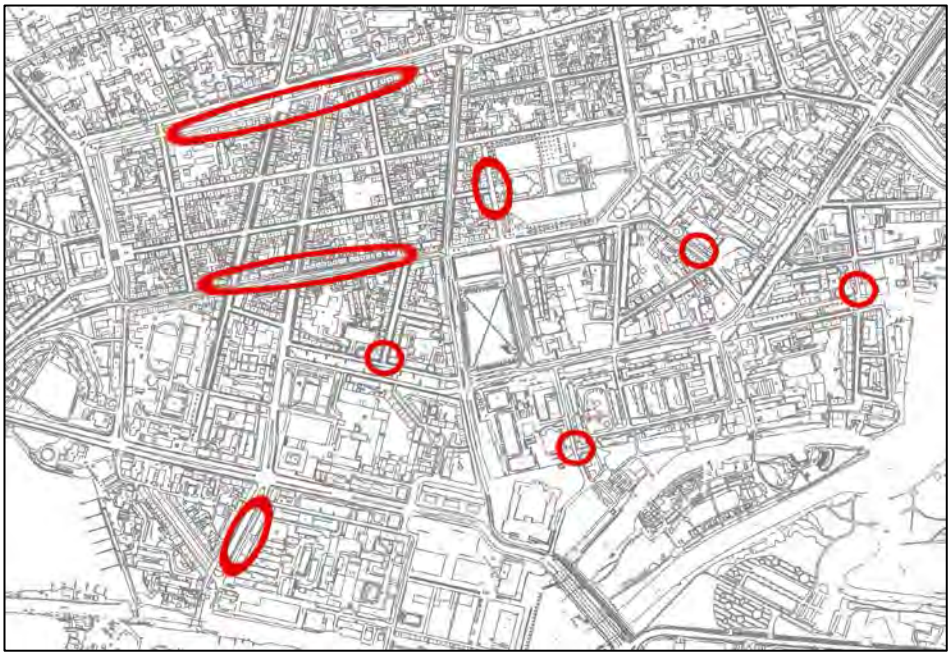
5.6 Elektromobilität

Elektrische Antriebe werden sich künftig bei Kfz und Fahrrädern verstärkt durchsetzen. Dafür spricht auch das im April 2016 verabschiedete Konzept der Bundesregierung zur Förderung der Elektromobilität in Deutschland. Dieses sieht neben den Kaufprämien auch eine Förderung der Ladeinfrastruktur vor. Eine verbesserte Infrastruktur ist wichtig, um Elektromobilität auch auf kommunaler Ebene voranzubringen. Mit der Verabschiedung des Elektromobilitätsgesetzes (EMoG) ist es auf kommunaler Ebene u.a. möglich für Elektrofahrzeuge besondere Stellplätze an Ladestationen im öffentlichen Raum zu reservieren.

Um dieser Entwicklung gerecht zu werden, ist auch in der Potsdamer Innenstadt die Installation von Ladesäulen im öffentlichen Straßennetz vorgesehen. Grundidee ist dabei vorhandene Stellplätze in bewirtschafteten Parkbereichen für Elektroautos mit zeitlicher Beschränkung zu reservieren. Dadurch wird gewährleistet, dass nicht zusätzlicher sondern umweltfreundlicherer Kfz-Verkehr in der Innenstadt gefördert wird.

In einem ersten Schritt wurden 8 Makrostandorte ausgewählt (Abbildung 23), an denen je nach Bedarf Ladesäulen mit je 2 reservierten Stellplätzen für E-Mobile aufgestellt werden. Als weiterer Schritt ist eine Standortfeinabstimmung zwischen Ladesäulenbetreiber und Stadtverwaltung erforderlich.

Abbildung 23: Makrostandorte für Elektroladesäulen im öffentlichen Straßenraum



Die Handlungsbedarfe zur Elektromobilität sind ein erster Ansatz, der spätestens mit der Fortschreibung des IVK umfassend durch Bestandsaufnahmen und Prognosen zu unterlegen ist und der Ergänzung bedarf.

6 Zusammenfassung und Prioritätensetzung

Das vorhandene Kfz-Erschließungssystem der Hauptverkehrsstraßen trägt erheblich dazu bei, den Kfz-Verkehr innerhalb der Potsdamer Innenstadt auf wenigen Straßenverbindungen zu bündeln und sensible Bereiche vom Verkehr zu entlasten. Es gibt nur wenige Möglichkeiten die Kfz-Erschließung der Potsdamer Innenstadt zu gewährleisten und gleichzeitig eine Reduzierung des Kfz-Durchgangsverkehrs zu erreichen. Mit einer Unterbrechung der Gutenbergstraße an der Friedrich-Ebert-Straße werden die vorgenannten Bedingungen am besten erfüllt. Die Form der Unterbrechung (Sperrung für beide Richtungen oder Einbahnstraßenlösung) ist in einer eigenständigen Untersuchung zu klären.

Einige der laut abgestimmter Aufgabenstellung zu prüfenden Maßnahmen führen zu einer Zunahme des Kfz-Verkehrs in der Innenstadt durch Verlagerung des Kfz-Verkehrs aus dem Straßenhauptnetz (z.B. Öffnung der Schopenhauerstr. zwischen Luisenplatz und Charlottenstraße). Diese Maßnahmen stehen den im Kapitel 3 formulierten Zielstellungen entgegen und werden daher nicht umgesetzt.

Durch attraktive Angebote für den Fuß-, Rad- und öffentlicher Personennahverkehr lässt sich die Nutzung des Pkw für Fahrten in die Innenstadt reduzieren. Geeignete Maßnahmen hierzu sind folgende:

- Ergänzung fehlender Haltestellenausstattungen (Überdachung, Sitzgelegenheiten, dynamische Fahrzeitanzeige, Barrierefreiheit)
- Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr durch bessere Oberflächen in Naturpflasterstraßen der wichtigen Radverkehrsrouten (gleichzeitig Lärmreduzierung)
- Erweiterung der Standorte für Radabstellanlagen
- Reduzierung der hohen Parkraumauslastung im öffentlichem Straßenraum durch Förderung von Carsharing im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten und langfristig den Bau von Parkierungsanlagen
- Stärkere Berücksichtigung der Belange des Fußverkehrs bei der Straßenraumgestaltung/Aufteilung (Erweiterung der Fußgängerzone Brandenburger Straße, generell mehr Verkehrsberuhigung, partielle Verbesserung der Nutzbarkeit der Gehwege)
- Querungshilfen für den Fußverkehr an wichtigen Punkten des innerstädtischen Straßennetzes und beim Zugang zur Innenstadt über Hauptnetzstraßen (Charlottenstr., Berliner Str., Zeppelinstr.)

Die nachfolgende Tabelle 8 gibt einen Überblick über alle Maßnahmen mit Bewertung hinsichtlich der Erfüllung der Zielstellungen für die Innenstadt. In der letzten Spalte ist der denkbare Umsetzungszeitraum aufgeführt. Dabei ist neben der Wichtigkeit der Maßnahme für die Innenstadtentwicklung auch der Umsetzungsaufwand (finanziell und planerisch) zum Maßstab gemacht worden.

Es bedeuten k= kurzfristig (< 2 Jahre), m= mittelfristig (2 bis 7 Jahre), l= langfristig (> 7 Jahre) und P= weiterer Prüf- bzw. Untersuchungsbedarf.

Tabelle 8: Maßnahmenübersicht

Maßnahmen		Erläuterung/Untersetzung	Erfüllung Zielstellungen				Zeithorizont Umsetzung
			Aufenthaltsqualität	Erreichbarkeit	Verkehrssicherheit	Umweltbelastungen	
1. generelle Maßnahmen							
1.1	Verkehrsberuhigung						
	Tempo-20-Zone (Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich)	nördliches Innenstadtgebiet zwischen Schopenhauerstr., Hegelallee, F.-Ebert-Str., Brandenburger Str.	+	o	**+**	+	k
	Tempo-30-Strecken (unter Vorbehalt entsprechender StVO-Änderung und Prüfung im Einzelfall)	F.-Ebert-Str. (Nauener Tor – Yorckstr.)	**+**	o	**+**	+	P
		Charlottenstr. (Schopenhauerstr. – Französische Str.)	+	o	**+**	+	P
		Dortustr. (Yorckstr. – Charlottenstr.)	+	o	+	+	k
		Schopenhauerstr. (Charlottenstr. – Breite Str.)	+	o	+	+	P
		Hebbelstr. (Kurfürstenstr. – Charlottenstr.	+	o	+	+	P
		Französische Str.	+	o	+	+	P
		Platz der Einheit Ost	+	o	**+**	+	P
	Tempo-30-Zonen neu	Schloßstr./ W.-Seelenbinder-Str./ F.-Ebert-Str./ Am Neuen Markt	+	o	+	+	k
		W.-Staab-Str./Ebräerstr.	+	o	+	+	k
		Schopenhauerstr. (rückseitige Quartiersstraßen)	+	o	+	+	k
	Verkehrsberuhigter Bereich	Allee nach Sanssouci	**+**	o	+	+	m

Maßnahmen		Erläuterung/Untersetzung	Erfüllung Zielstellungen				Zeithorizont Umsetzung
			Aufenthaltsqualität	Erreichbarkeit	Verkehrssicherheit	Umweltbelastungen	
1.2	Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung	Block zwischen Am Kanal und Holzmarktstr. (Mischparken)	+	-	o	o	k
1.3	Reduzierung Durchgangsverkehr	Poller an allen Querungen der Brandenburger Str.	+	o	+	o	k
		Sperrung Gutenbergstr. für Kfz-Verkehr	+	-	**+**	o	P
1.4	Pflasterstraßen den Anforderungen an Barrierefreiheit und Fahrradfreundlichkeit anpassen	Fußgängerquerungen an Kreuzungen/Einmündungen	o	+	+	o	m
		ebene Pflasterung in Routen des Radverkehrskonzeptes	o	+	+	o	m l
1.5	Ergänzung Fahrradabstellmöglichkeiten insbesondere in der Einkaufsinnenstadt	in den Querstraßen zur Brandenburger Straße	o	+	+	+	k
		weitere Standorte nach Maßgabe des Radverkehrskonzeptes	o	+	+	+	k m
1.6	Gehwege und öffentliche Plätze barrierefrei gestalten	laufende Aufgabe im Rahmen allgemeiner Straßen- und Tiefbaumaßnahmen	+	+	+	o	-
2. Einzelmaßnahmen Straßenraum							
2.1	Erweiterung Fußgängerzone	östliche Brandenburger Str.	**+**	**-**	+	o	m
2.2	Fußgängerfreundliche Umgestaltung der F.-Ebert-Straße (zw. Nauener Tor und Charlottenstr.)	Erarbeitung gestalterischen Gesamtkonzepts, mit:	+	-	**+**	o	k
		Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch Neuordnung des Straßenraumes	**+**	o	+	o	P
		barrierefreie Haltestellen (siehe Spalte 3.1 der Tab.)	**+**	+	+	o	m
		Parkverbot mit Lieferzonen	o	+	+	o	P
		Entfernung der touristischen Busparkplätze	+	-	+	o	P

Maßnahmen		Erläuterung/Untersetzung	Erfüllung Zielstellungen				Zeithorizont Umsetzung
			Aufenthaltsqualität	Erreichbarkeit	Verkehrssicherheit	Umweltbelastungen	
2.3	Holländisches Viertel	Prüfung einer fußgängertauglichen Neupflasterung der Straßen als Voraussetzung für den Verkehrsberuhigten Bereich	+	-	+	+	P
		Prüfung einer weiteren Reduzierung des ruhenden Verkehrs	+	-	+	+	P
2.4	Verbesserung der Radverkehrsbedingungen am Luisenplatz Südseite	im Bereich der Sparkasse sind Möglichkeiten der Trennung von Fuß- und Radverkehr zu prüfen (im Rahmen Radverkehrskonzept)	o	+	**+**	o	P
2.5	Fußgängerquerungshilfen (Einzeluntersuchungen)	Kurfürstenstr./Thomastr.	o	**+**	**+**	o	m
		Platz der Einheit Ost vor Hauptpost	o	**+**	**+**	o	m
		Charlottenstr./Hebbelstr.	o	**+**	**+**	o	m
		Zeppelinstr. Höhe Lennestr.	o	**+**	**+**	o	m
3. Einzelmaßnahmen ÖPNV							
3.1	barrierefreier Ausbau ÖPNV-Haltestellen Nauener Tor und Brandenburger Str.	möglichst mit Überdachung	**+**	**+**	+	o	m
3.2	Bushaltestelle Breite Str. Höhe Dortustr.	für bessere Erschließung u.a. Ministeriumsstandort	o	**+**	o	+	m
3.3	Umsteigebedingungen Platz der Einheit verbessern	gemeinsame Bus-/Tramtrasse mit kurzen Umsteigewegen	+	**+**	+	+	m l
4. Sonstiges							
4.1	Schaffung von Mobilitätsstationen	Stationen für Carsharing, Fahrradvermietung (PotsdamRad), Elektroladesäulen	o	+	o	+	m l
4.2	mehr Sitzmöglichkeiten	vertiefende Betrachtung im Rahmen eines Fußverkehrskonzeptes	+	+	o	o	P