

Erste Empfehlungen zur Verkehrserschließung für die Potsdamer Mitte

Vorbemerkungen

In Ergänzung zu den „Ersten Empfehlungen zur Entwicklung der Potsdamer Mitte“ vom 25. September 2001 nimmt der Beirat nachfolgend zu den vorliegenden Verkehrsuntersuchungen Stellung. Neben den umfangreichen Materialien der „Machbarkeitsstudie zur Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur im Bereich der südlichen Innenstadt von Potsdam“ der Arbeitsgemeinschaft Hoffmann-Leichter/Gruppe Planwerk bezieht sich diese Stellungnahme auf den Text der Beschlussvorlage für die Stadtverordnetenversammlung zur „Machbarkeitsstudie ISES-Weiterbau“ vom 10.08.2001.

Die „Machbarkeitsstudie zur Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur im Bereich der südlichen Innenstadt von Potsdam“ stellt nach Auffassung des Beirates aufgrund des methodischen Vorgehens, aufgrund der Einbeziehung der Betroffenen sowie der Öffentlichkeit in das Mediationsverfahren und aufgrund der Einbeziehung sämtlicher denkbarer Lösungsvorschläge in das Bewertungsverfahren eine fundierte und umfassende Grundlage für die anstehenden Entscheidungen dar. Die Ergebnisse der Untersuchungen machen deutlich, dass es für die Verkehrsentwicklung im Bereich der südlichen Innenstadt keine ideale Lösung gibt. Deshalb muss unter Abwägung von Vor- und Nachteilen ein Erschließungskonzept für die Zukunft entwickelt werden, dass die übergeordneten Zielvorstellungen am besten erfüllt.

Der Beirat sieht die Gewährleistung einer hohen Aufenthaltsqualität als ein wichtiges Ziel für die Verkehrserschließung der Potsdamer Mitte an. Dies kann nur erreicht werden, wenn die verkehrlichen Anforderungen den städtebaulichen Gestaltungsgrundsätzen untergeordnet werden. Gleichzeitig muss das im Bereich der Potsdamer Mitte neu entstehende Straßennetz die Erschließung der Grundstücke ermöglichen, ohne dass für den gebietsfremden Kfz-Verkehr attraktive Netzverbindungen entstehen, die unerwünschten „Schleichverkehr“ erzeugen würden.

Erste Empfehlungen zur Verkehrserschließung für die Potsdamer Mitte

Die nachfolgenden Empfehlungen sind mit den verschiedenen für die Potsdamer Mitte vorgeschlagenen Nutzungsmöglichkeiten, insbesondere auch mit einem Landtag im Stadtschloss vereinbar.

Umfeld des Stadtschlusses

Die Verschwenkung der Breiten Straße im Bereich des Stadtschlusses gemäß der sogenannten Variante „O b“ wird als Voraussetzung für die Baufeldfreimachung des Stadtschlossgrundstückes grundsätzlich befürwortet. Als machbare Lösung ermöglicht sie die Wiederherstellung des Stadtschlusses in seinem äußeren Umriss, die vom Beirat als unabdingbare Voraussetzung für die Wiedergewinnung einer lebendigen Stadtmitte angesehen wird. Der Beirat empfiehlt eine kurzfristige Realisierung der Variante „O b“.

Die Führung der Breiten Straße im Abschnitt zwischen Langer Brücke und Dortustraße in einem Tunnel wird wegen der erheblichen städtebaulichen und verkehrlichen Nachteile abgelehnt.

Der die Innenstadt in Süd-Nord-Richtung querende Kfz-Verkehr muss bereits südlich der Langen Brücke abgefangen werden. Jede Lösung, die diese Verkehrsströme über den nördlichen Brückenkopf der Langen Brücke abzuwickeln versucht, ist mit den städtebaulichen Zielen für die Potsdamer Innenstadt nicht vereinbar.

Die Beibehaltung der Straßenbahnführung im Zuge der Friedrich-Ebert-Straße wird akzeptiert, weil alternative Trassenführungen nicht praktikabel sind. Die Haltestelle am Südende der Friedrich-Ebert-Straße westlich des Stadtschlusses liegt funktional richtig. Bei der Festlegung der exakten Lage dieser Haltestelle ist die städtebaulich wichtige Achse zwischen Marstall und Stadtschloss frei zu halten, um den Steubenplatz ausbilden zu können. Insbesondere in diesem Bereich muss sich der Entwurf für die Verkehrsanlagen den hohen Ansprüchen an die städtebauliche Gestaltqualität unterordnen.

Erste Empfehlungen zur Verkehrserschließung für die Potsdamer Mitte

Für die Friedrich-Ebert-Straße stellt die Herstellung einer hohen Aufenthaltsqualität für den Fußgängerverkehr das vorrangige Gestaltungsziel dar.

Auf der Ostseite des Schlosses ist die Wiederherstellung einer Straßenverbindung zwischen der Breiten Straße bzw. der Langen Brücke und der Straße Am Kanal im Zuge der ehemaligen Humboldtstraße erforderlich. Diese Straßenverbindung soll ausschließlich der Erschließung der angrenzenden Grundstücke dienen. Daher muss es sich bei dieser neuen Straßenverbindung um eine bescheidene, städtebaulich integrierte Verkehrsanlage handeln.

Entlastung der Innenstadt vom motorisierten Individualverkehr

Unabhängig von und vor einer Entscheidung über die Verlängerung der ISES von der Langen Brücke nach Westen in Richtung Zeppelinstraße müssen alle Maßnahmen ergriffen werden, mit denen die Belastung im motorisierten Individualverkehr insbesondere in der Potsdamer Innenstadt verringert werden kann. Diese flankierenden Maßnahmen können sowohl Maßnahmen zur Neuordnung des klassifizierten Straßennetzes als auch Maßnahmen zur Veränderung der Verkehrsmittelwahl zugunsten des ÖPNV sowie des Fußgänger- und Fahrradverkehrs sein.

Die Verlängerung der ISES über die Lange Brücke hinaus sollte als langfristige Option offen gehalten werden. Der Eingriff, den diese Maßnahme in jedem Fall darstellen würde, ist nur zu rechtfertigen, wenn damit eine wesentliche Verkehrsentslastung der Breiten Straße verbunden ist, die einen entsprechenden Fahrbahnrückbau erlauben würde. Dies sollte dann dazu genutzt werden, um den fußläufigen Bereich um das Stadtschloss zu vergrößern, die Fahrbahn der Breiten Straße möglichst weit vom Stadtschloss abzurücken und durch eine Führung der Straßenbahn in Seitenlage den Konfliktpunkt mit dem motorisierten Individualverkehr an der südwestlichen Ecke des Stadtschlosses zu ver-

Erste Empfehlungen zur Verkehrserschließung für die Potsdamer Mitte

meiden. Im Zuge der Langen Brücke könnte damit ein breiter Fußgängerbereich als attraktiver Zugang vom Bahnhof in Richtung Innenstadt zur Verfügung gestellt werden.

Bei der Weiterführung der ISES nach Westen sollte diese Maßnahme im Bereich des Lustgartens dazu genutzt werden, die Barriere des bestehenden Bahndammes aufzubrechen und die Durchlässigkeit nach Süden in Richtung Havelufer zu erhöhen.

Damit eine verlängerte ISES die erwünschte Funktion übernehmen kann, muss sie bis zur Zeppelinstraße weitergeführt werden. Eine weitere Voraussetzung für die Gewährleistung einer möglichst starken Verkehrsentslastung sensibler Bereiche der südlichen Innenstadt ist die Anbindung des Straßenzuges Dortustraße / Hofbauerstraße an die verlängerte ISES. Hierbei werden Konflikte im Bereich des Knotenpunktes ISES / Hofbauerstraße im Zusammenhang mit der geplanten Wiederherstellung des Stadtkanals entstehen. Diese Nachteile sollten wegen der Chancen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität in den Bereichen, die vom motorisierten Individualverkehr entlastet werden können, hingenommen werden.

Schlussbemerkungen

Die Frage der Unterbringung des ruhenden Verkehrs will der Beirat im Rahmen seiner weiteren Arbeit hinsichtlich der notwendigen bzw. verträglichen Anzahl von Stellplätzen sowie hinsichtlich Ort und Art dieser Anlagen noch erörtern.

Der Beirat folgt unter Beachtungen der vorstehenden Stellungnahme den Empfehlungen der Beschlussvorlage „Machbarkeitsstudie ISES-Weiterbau“ zur Verkehrsentwicklung im Bereich der Potsdamer Mitte.

Erste Empfehlungen zur Verkehrserschließung für die Potsdamer Mitte

Der Beirat

Bärbel Dalichow, Uwe Graupeter, Dirk Hottelmann, Saskia Hüneke, Urs Kohlbrenner, Aribert Kutschmar, Rolf Kutzmutz, Andre Lehmann, Gisela Opitz, Christian Seidel, Knut Solzbacher, Herbert Stadt, Günther Vandenhertz, Bernhard Wendel.