

Zweite Empfehlungen zur Verkehrserschließung für die Potsdamer Mitte (Ruhender Verkehr)

Vorbemerkungen

In Ergänzung zu den "Ersten Empfehlungen zur Verkehrserschließung für die Potsdamer Mitte vom 15. Oktober 2001" nimmt der Beirat nachfolgend zur Frage der Unterbringung des ruhenden Verkehrs im Bereich der Potsdamer Mitte Stellung. Wie die vorhergehenden Empfehlungen beschäftigt sich die nachfolgende Stellungnahme mit den drei in der Machbarkeitsstudie von Arthur Andersen definierten Baufeldern - Stadtschloss (Baufeld A), Humboldtstraße (Baufeld B) und Friedrich-Ebert-Straße (Baufeld C).

Die vom Sanierungsträger Potsdam vorgestellte Verkehrsplanung für die südliche Innenstadt (Stand 1995/1998) mit Bedarfsberechnungen und Standortvorschlägen für die Unterbringung des ruhenden Verkehrs bilden eine Grundlage der Erörterungen.

Der Beirat geht davon aus, dass die Potsdamer Mitte über eine hervorragende Erschließung durch Bus, Straßenbahn und Bahn verfügt.

Der Beirat sieht in der Herstellung einer hohen Aufenthaltsqualität ein wichtiges Ziel für die Entwicklung der Potsdamer Mitte. Deshalb darf die angestrebte städtebauliche und architektonische Gestalt nicht durch oberirdisches Parken beeinträchtigt werden. Die notwendigen Stellplätze für die geplanten Vorhaben in den Baufeldern A, B und C sind deshalb möglichst objektgebunden in unterirdischen Anlagen auszuweisen. Um den Fußgängern vorbehaltene Bereiche von Störungen freizuhalten, sind die Zufahrten so auszulegen, dass sie den ausgewiesenen Erschließungsstraßen und kurzen Stichstraßen zugeordnet werden.

Unterirdische Stellplatzanlagen ohne Überbauung sind bei problematischen geologischen und hydrologischen Verhältnissen und den daraus resultierenden hohen Baukosten möglichst zu vermeiden.

Zweite Empfehlungen zur Verkehrserschließung für die Potsdamer Mitte (Ruhender Verkehr)

Bei der Errichtung der Stellplatzanlagen sind moderne, platzsparende (mechanische) Systeme zu bevorzugen, um die Anzahl der Stellplätze bezogen auf die jeweils beanspruchte Fläche zu erhöhen und um die Kosten pro Stellplatz zu senken.

Potsdamer Stadtschloss - Landtag (Baufeld A)

Im Baufeld des ehemaligen Stadtschlusses steht wegen der bestehenden Bodendenkmale der unterirdische Raum zur Unterbringung von Stellplätzen nicht zur Verfügung.

Der für eine Nutzung als Landtag angezeigte Bedarf von etwa 270 Stellplätzen sollte deshalb im endgültigen Zustand in einem gesonderten Parkgeschoss im angrenzenden Baufeld C abgedeckt werden (siehe Anmerkungen zu Baufeld C).

Es ist vorgesehen, den Schloßstandort als erstes Bauvorhaben in der Potsdamer Mitte auszuführen. Deshalb wird vorgeschlagen, für eine Übergangszeit einen oberirdischen Parkplatz auf den Rückbauflächen der Friedrich-Ebert-Straße zwischen Marstall und Bibliothek anzulegen. Die vorhandene Straße ist als Zufahrt zu nutzen.

Die vor dem Marstall vorgeschlagene Tiefgarage sollte nicht errichtet werden.

Haveluferbebauung - Hotel und Wohnen (Baufeld B)

Für das Baufeld B ist entsprechend der geplanten Nutzfläche ein Bedarf von 330 Stellplätzen ermittelt worden. Bei der überbauten Fläche von rund 9.600 qm kann der Stellplatzbedarf in einem Parkgeschoss abgedeckt werden. Die Zufahrt sollte von der Langen Brücke über die Humboldtstraße erfolgen, um den Alten Markt nicht zusätzlich zu belasten.

Zweite Empfehlungen zur Verkehrserschließung für die Potsdamer Mitte (Ruhender Verkehr)

Friedrich-Ebert-Straße - Bibliothek, Handel, Wohnen (Baufeld C)

Für das Baufeld C ist entsprechend der geschätzten Nutzfläche ein Bedarf von 400 Stellplätzen ausgewiesen.

Bei einer angenommenen völligen Neubebauung des Areals würden rund 14.500 qm zur Verfügung stehen. Bei dieser Variante könnte der Eigenbedarf von 400 Stellplätzen in einem unterirdischen Parkgeschoss abgedeckt werden.

Für Stellplätze des Landtages (siehe Bemerkungen zu Baufeld A) müsste zusätzlich reichlich die Hälfte der Grundstücksfläche mit einem zweiten Parkgeschoss unterbaut werden.

Sollte die vorhandene Bausubstanz teilweise erhalten bleiben (Bibliothek und Mittelsegmente der Fachhochschule) reduziert sich die Neubaufäche auf rund 7.200 qm. Bei dieser Bebauungsvariante müssten wenigstens zwei unterirdische Parkgeschosse mit insgesamt 580 Stellplätzen errichtet werden.

Die Tiefgaragenzufahrt sollte in beiden Fällen von der Straße Am Kanal erfolgen.

Schlussbemerkungen

Die Untersuchungen haben ergeben, dass der Flächenbedarf für Stellplätze im Bereich der Baufelder A, B und C gut abgedeckt werden kann, sodass Standorte außerhalb nicht in Betracht gezogen werden müssen.

Probleme ergeben sich nur durch die noch ungeklärte zeitliche Abfolge der Baumaßnahmen. Deshalb muss der Stellplatzbedarf des Landtages anfänglich durch eine kostengünstige Zwischenlösung garantiert werden.

**Zweite Empfehlungen zur Verkehrserschließung für die Potsdamer Mitte
(Ruhender Verkehr)**

Der Beirat hat die berechtigte Hoffnung, dass sich die günstige Lage der Potsdamer Mitte zum Regionalverkehr der Deutschen Bahn, zum S-Bahn-Verkehr und zum öffentlichen Personennahverkehr der Landeshauptstadt Potsdam mit dem zentralen Umsteigepunkt am Hauptbahnhof auf die Verkehrsmittelwahl zugunsten des ÖPNV auswirkt und die Stellplatznachfrage reduziert.

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.

(Beirat\SD011207_Zweite_Empfehlung_Verkehr)