

BUND Brandenburg, Mauerstraße 1, 14469 Potsdam

Ausschließlich per Email an
verkehrsentwicklung@rathaus.potsdam.de

**Landesgeschäftsstelle
Mauerstraße 1
14469 Potsdam
Tel.: 0331 / 703 997 01
Fax: 0331 / 703 997 99
bund.brandenburg@bund.net**

Landesvorstand
Vorsitzende: Carsten Preuß
Franziska Sperfeld
Stellvertreter: Thomas Volpers

Geschäftsführer: Axel Kruschat

Vereinsregister: Potsdam 2359P
Steuernummer: 046/143/04613

Anerkannter Naturschutzverband
nach Bundesnaturschutzgesetz
Spenden sind steuerlich absetzbar.

Spendenkonto: GLS Bank
IBAN: DE24 4306 0967 1153 2782 00
BIC: GENODEM1GLS

Potsdam, den 28. Januar 2021

Stellungnahme des Kreisverbandes Potsdam des Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) zum Fußverkehrskonzept der Stadt Potsdam

Der BUND Kreisverband Potsdam begrüßt, dass eine umfangreiche Analyse der Bedingungen der Fußgänger*innen in der Stadt Potsdam vorgenommen wurde. Sie ermöglicht es, Schwachstellen und Gefahrenstellen im Fußverkehr zu identifizieren und Sicherheitsdefizite aufzuzeigen. Daraus können Handlungsbedarf und Handlungsfelder abgeleitet werden, die zu einer Verbesserung der bestehenden Situation für zu Fuß Gehende in Potsdam beitragen sollen.

Das Fußverkehrskonzept füllt eine Lücke in der Konzeptlandschaft zum Themenbereich Mobilität, zu der das Radverkehrskonzept (Stand 2017), das StEK V (Stand 2014) und bis zu einem gewissen Grad auch das Integrierte Stadtentwicklungskonzept gehören. Diese Konzepte folgen dem Leitgedanken, eine sichere und umweltfreundliche Mobilität zu fördern, bestehende Verkehrsbedingungen weiterzuentwickeln und zur Einhaltung beschlossener Klimaziele beizutragen (vgl. StEK V, S. 11 ff).

In dem Spannungsfeld zwischen Finanzierung, Realisierung, dem Bekenntnis zu nachhaltiger Mobilität und Klimaschutz wird nun auch das Fußverkehrskonzept seinen Platz finden müssen. Dies gilt sowohl hinsichtlich seiner Umsetzung und der damit verbundenen Bereitstellung der Finanzmittel als auch als konzeptioneller Konkurrent um die Gestaltung eines gemeinsamen Verkehrsraumes. Konzeptionelle Abstriche in der Realisierbarkeit wurden im FVK schon dahingehend vorgenommen, dass Maßnahmen des FVK zunächst in einem definierten Vorrangnetz zu verwirklichen sind (FVK, S. 10). Hier stellt sich zudem die Frage, inwiefern eine Verwirklichung der notwendigen Maßnahmen in diesem Vorrangnetz vor dem Hintergrund der Zeithorizonte kommunaler Haushaltsmittelplanungen, als auch der Situation der Haushaltsmittelausstattung anderer Konzepte und im Zusammenhang mit dem Prognosezeitraum (2025) des Dachkonzeptes StEK V überhaupt noch sinnvoll ausgeführt werden kann. Ob das Fußverkehrskonzept seinen Beitrag zu einer nachhaltigen, sicheren und umweltfreundlichen Mobilität in der Stadt Potsdam überhaupt noch entfalten können wird, ist somit fraglich.

Es wäre eine Entzerrung der Verkehrsströme und eine neue Aufteilung des Verkehrsraumes nach Verkehrsmitteln zu prüfen. In diesem konfliktbefreiten Verkehrsraum könnte dann gezielt und bedürfnisorientiert in Infrastruktur für die jeweiligen Verkehrsmittel investiert werden. Als Ergebnis könnte die Einrichtung neuer Fußgängerzonen, eines autofreien Stadtzentrums in Potsdam und Babelsberg oder die Schaffung von attraktiven Radfernverbindungen und Radumgehungsstraßen stehen.

Grundsätzlich kritisieren wir, dass das vorliegende Planwerk die Innenstadtbereiche von Potsdam und Babelsberg zu stark priorisiert, obwohl sich dort die Gehwege bereits i.R. in weit besserem Zustand befinden, als im übrigen Stadtgebiet. Wegen der sehr begrenzten finanziellen Ressourcen sollte die Priorität der Innenstadtbereiche zurückgestuft und die der übrigen Stadtgebietes höher gestuft werden.

Die Zustandsermittlung ist in manchen Bereichen unvollständig oder fehlerbehaftet. So wurden Straßen ohne befestigte Gehwege nicht erfasst und ein Abschnitt einer Hauptverkehrsstraße ohne jeglichen Gehweg unzutreffend beurteilt (Anl.4-Nr. 1086). Als grundsätzliche Regel sollte daher gelten, dass es keine Straße ohne mindestens einseitigen Gehweg mehr geben darf. Solche Situationen sind mit höchster Dringlichkeit abzustellen.

Das Konzept gibt zudem einen Überblick, welche Maßnahmen dezidiert in welchen Straßen getroffen werden sollten, um das Zufußgehen attraktiver zu gestalten (Anhang 4). Als sehr lobenswert zu nennen sind zudem die Maßnahmen, die es beeinträchtigten Menschen erleichtern sollen, am Fußverkehr teilzunehmen.

Das Fußverkehrskonzept vernachlässigt Aspekte des Naturschutzes und Maßnahmen zur Anpassung an die Klimakrise. Beispielsweise wird auf Seite 48 vorgeschlagen, zusätzliche Wegeverbindungen zu errichten, um „Umwege“ zu verkürzen. Exemplarisch soll hier die Verlängerung der Fritz-Zubeil-Straße genannt werden, um einen direkteren Weg von Babelsberg in den Schlaatz zu schaffen. Das Konzept berücksichtigt an dieser Stelle nicht, dass das Gebiet westlich der Nutheschneelstraße bzw. östlich der Nuthe, wo eine Verbindung und ein Brückenbau erfolgen sollen, ein FFH-Gebiet darstellt (Nuthe, Hammerfließ und Eiserbach, Gebietsnummer 609).

Mit Unverständnis wird die Darstellung eines Wegenetzes im Entwicklungsgebiet Krampnitz zur Kenntnis genommen. Für das Gebiet liegen bislang kaum rechtsverbindliche Planungen vor, die Entwicklung wird selbst von der Regionalplanung kritisch gesehen. Es erscheint daher mehr als verfrüht, jetzt schon ein priorisiertes Wegenetz festzulegen. Eine aus dem Gebiet nach Norden Richtung NSG "Döberitzer Heide" führender Weg widerspricht dem Naturschutz. Die Darstellung eines Vorrangnetzes im Entwicklungsgebiet Krampnitz ist abzulehnen.

Angesichts der vorliegenden Entwicklungspläne im Potsdamer Norden betr. Tram-, Bus- und Bauentwicklung erscheint es mehr als erforderlich, die Fußbeziehungen zwischen den Ortsteilen rechtzeitig, ggf. im Verbund mit dem Radwegebau, prioritär zu entwickeln. Dies sollte gerade jetzt planerisch vorbereitet und entwickelt werden, solange die erforderlichen Flächen noch verfügbar sind und die (potentiellen) Bewohner auf diese Wegeangebote fokussieren können. (Anl.4-Nr. 1376 Marquardt - Fahrland und Nr. 1483 Marquardt - Satzkorn). Der BUND empfiehlt, die Wegebeziehungen nach Satzkorn und Fahrland in das Vorrangnetz aufzunehmen.

Naturräume werden im Fußverkehrskonzept zu wenig berücksichtigt. Mehrmals wird im Konzept auf die Verbreiterung von Gehwegen hingewiesen, beispielsweise auf Seite 59. Jedoch sollte auch klar sein, dass

die Verbreiterung von Gehwegen ein Wegfall von Fläche bedeutet, die für die naturräumliche Aufwertung der Stadt dringend notwendig sind. Es sollte daher genau überlegt werden, wo Gehwegverbreiterungen wirklich erforderlich sind und ob nicht Kompromisse gefunden werden können, die die Passierbarkeit des Weges verbessern und gleichzeitig Klein- und Kleinstbiotope unangetastet lassen. Die Tendenz zu zusätzlichen Versiegelungen wird durch den BUND-Kreisverband Potsdam abgelehnt.

Das Schließen jeglicher Angebotslücken wie auf Seite 50 vorgeschlagen, sollte sorgfältig abgewogen werden. Die Entstehung von Parallelwege ist zu vermeiden.

Leider werden die Belange der Stadtnatur im Konzept weitgehend ignoriert. Dem Thema Straßenraumbegrünung wird eine knappe Seite der 90 Hauptseiten gewidmet. Dabei wird der Fokus allein auf die Pflanzung von Bäumen gelegt. Es ist fraglich, ob die Aufenthaltsqualität einer großen Straße wie beispielsweise die Breite Straße auf Höhe der IHK ohne nennenswertes weiteres Grün gesteigert werden kann, selbst wenn noch Bänke aufgestellt oder Spielmöglichkeiten geschaffen würden. Außerdem wurde mit der Errichtung der Garnisonkirche ein künstliches Hindernis für Fußgänger*innen geschaffen.

Die starke Frequentierung der Potsdamer Parks und der größeren zusammenhängenden Landschaftsräume im Potsdamer Umland zeigt, dass das Spazieren im naturnahen Raum wichtig für Fußgänger*innen ist. Es sollte daher darüber nachgedacht werden, wie der Ausbau von Fußgängerwegen auch mit naturnahen Vegetationsflächen gestaltet werden kann. In vielen Bereichen der Potsdamer Innenstadt haben Bewohner*innen beispielsweise Baumscheiben bepflanzt, um wieder mehr Stadtgrün in die Innenstadt zu holen. Dies erhöht die Aufenthaltsqualität.

Im Bereich 4.8 ist die Nichtausweisung von Wegen in der Lennéschen Feldflur unverständlich, denn hier wurde im Zusammenhang mit der BUGA ein hochwertiges Wegenetz realisiert, das gut angenommen wird. Es ist in Bestand und Unterhaltung zu sichern und mit Vorrang auszuweisen. Das Wegenetz in der Lennéschen Feldflur sollte ins Vorrangnetz aufgenommen werden.

Im Bereich 4.6 blieben der Wildpark und sein Wegesystem unbeachtet. Sowohl der Ostteil als Erholungswald als auch der Westteil des Wildparks sind viel besuchte Erholungsbereiche, die Besucher aus der gesamten Stadt anziehen.

Der Kreisverband Potsdam empfiehlt, die Wegebeziehung zwischen Bahnhof Sanssouci und Geltow vom Torhaus Ost entlang Eichen- und Ahornallee und dem Großen Hirschweg bis zur Gemarkungsgrenze Geltow ins Vorrangnetz aufzunehmen.

Neben den reinen naturschutzfachlichen Nachteilen, die eine weitere Versiegelung von Flächen mit sich bringt, sind zudem auch die Herausforderungen des Klimawandels gerade in Städten zu berücksichtigen. Extremwetterereignisse haben bereits in den letzten Jahren Teile der Potsdamer Innenstadt im wahrsten Sinne des Wortes „untergehen“ lassen. Sollten durch den Ausbau der Fußgängerwege weitere Flächen versiegelt werden ohne entsprechend Flächen zu entsiegeln, sind Probleme beim Wasserabfluss garantiert. Bei notwendigen Gehwegverbreiterungen sollten nicht nur wegbegleitenden Begrünungen mitgedacht werden, sondern auch wasserdurchlässige Wegmaterialien zum Einsatz kommen.

Das Fußverkehrskonzept benennt auf Seite 40 und 41 verschiedene Zielstellungen. Unter Punkt 4 wird auch der „Erhöhung der Nutzungs- und Aufenthaltsqualität bzw. Attraktivität des Straßenraumes“ ein Punkt gewidmet. Wie bis hierhin erläutert, sollte dieser Punkt weitergedacht werden als „nur“ Spiel- oder

Sitzmöglichkeiten in und an Gehwegen anzulegen. Potsdam wird seit vielen Jahren als grüne Stadt wahrgenommen - nicht nur wegen seiner Parks. Dieses Bild sollte sich daher gerade bei der Gehweggestaltung widerspiegeln.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'A. Kruschat', written in a cursive style.

Axel Kruschat
Landesgeschäftsführer