

## Für Mensch und Umwelt

Dieses Fact Sheet wurden im Vorhaben „Verkehrliche und stadtplanerische Maßnahmen zur Neuverteilung und Umwidmung von Verkehrsflächen des motorisierten Verkehrs zugunsten aktiver Mobilität und einer nachhaltigen urbanen Siedlungsstruktur mit hoher Lebensqualität“ (FKZ 3719 15 1050) erarbeitet. Das Vorhaben wird im Rahmen des Ressortforschungsplanes des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit gefördert und wurde im Auftrag des Umweltbundesamtes vergeben.

## Stadt Potsdam

### Abbildung 1 Teilstück des Grünen Kreuzes entlang der Konrad-Wolf-Allee



Quelle: ProPotsdam / Adam Sevens

### Konrad-Wolf-Allee (Stadtteil Drewitz)

Die Ende 2019 fertiggestellte Umgestaltung der Verkehrsmagistrale Konrad-Wolf-Allee zu einer begrünten Multifunktionsfläche in der Großwohnsiedlung Drewitz in Stadtrandlage Potsdams ist ein gelungenes Beispiel der Steigerung der Aufenthalts- und Lebensqualität zur Aufwertung peripherer Stadtgebiete. Durch den Rückbau von Fahrbahnen und Parkplätzen konnten gewonnene Flächen begrünt und mit Stadtmobiliar aufgelockert werden. Aufenthalts- und Grünflächen fügen sich ebenso wie die eingebettete Straßenbahnlinie als verbindende Elemente in das Stadtbild ein.

## 1 Rahmendaten

### 1.1 Ort der Umgestaltung

Konrad-Wolf-Allee (Stadtteil Drewitz)

### 1.2 Zeitraum

2012-2019

### 1.3 Kosten und Finanzierung

5.800.000 € finanziert durch kommunale Haushaltsmittel und Europäischer Fond für Regionale Entwicklung (EFRE) mit der Richtlinie zur nachhaltigen Stadtentwicklung (NSER) sowie Städtebauförderung aus dem Programm „Soziale Stadt“. Runderlass des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg vom 14. Juni 2010. (7)

## 2 Räumlicher Kontext

### 2.1 Einwohnerzahl

178.089 (Stand: 31.12.2018) (1)

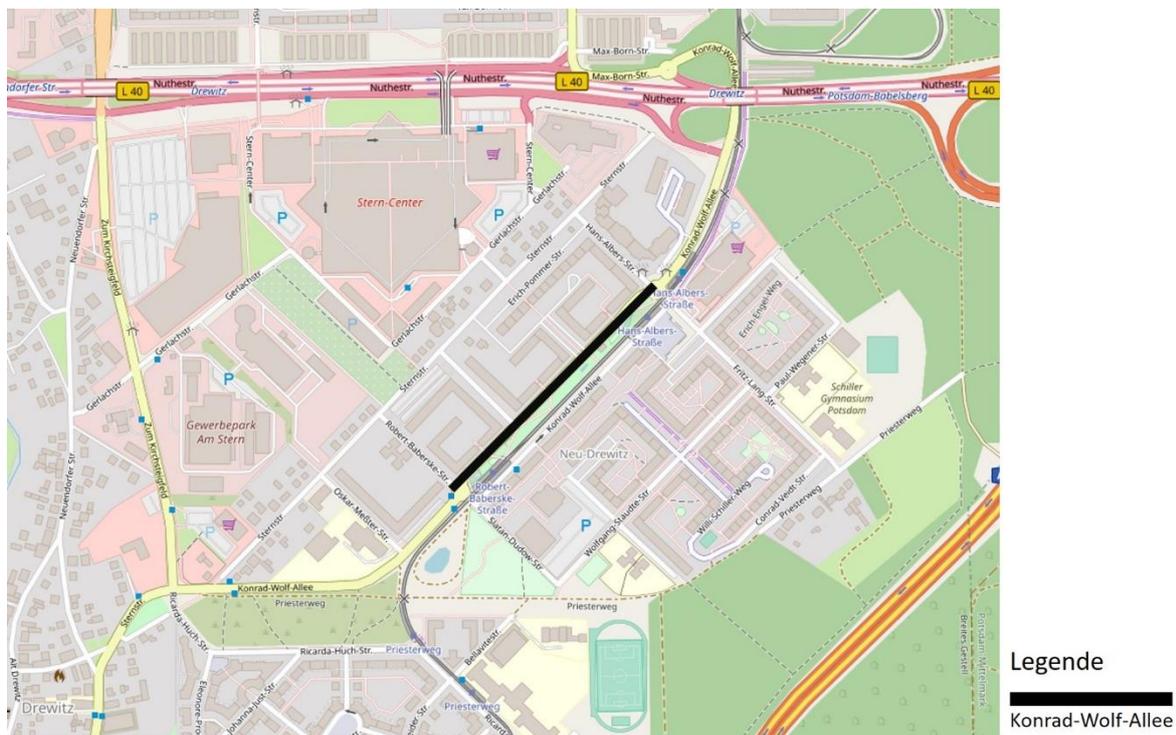
### 2.2 Stadt- oder Gemeindetyp

Kleine Großstadt

### 2.3 Lage des Maßnahmensgebiets

Stadttrandlage

Abbildung 2 Lageplan Konrad-Wolf-Allee (Stadtteil Drewitz)



Quelle: Kartengrundlage OpenStreetMap / © OpenStreetMap Mitwirkende [www.openstreetmap.org/copyright](http://www.openstreetmap.org/copyright)

### 2.4 Städtebauliche Bedeutung

Wohnstraße

### 2.5 Straßentyp

Erschließungsstraße

### 2.6 Gebietstyp

Großwohnsiedlung

## 2.7 Räumliche Ausdehnung

Ca. 400 m

## 2.8 Räumliche Situation

Einzelner Straßenzug

## 2.9 Allgemeine Gebietscharakterisierung

Der Ortsteil Drewitz liegt am südöstlichen Stadtrand der Landeshauptstadt Potsdam. Das Stadtzentrum von Potsdam ist etwa 7 km entfernt. Die sogenannte Gartenstadt Drewitz misst 37,7 ha und grenzt an die Stadtteile Am Stern und Kirchsteigfeld sowie an Wald- und Grünflächen und ein großflächiges Gewerbeareal mit dem Stern-Center. Die Gartenstadt ist mit fußläufig erreichbaren Einzelhandels-, Dienstleistungs- und Versorgungseinrichtungen versorgt. Kleinere Flächen für eine gewerbliche Nutzung stehen vorwiegend südlich entlang der Konrad-Wolf-Allee in den Erdgeschossen der sogenannten „Rolle“ zur Verfügung. Mit dem Havel-Nuthe-Center steht ein zentraler Versorgungsbereich zur Verfügung. Hauptfunktion im Untersuchungsgebiet ist die Wohnfunktion.

## 2.10 Verkehrliche Ausgangssituation

Die Konrad-Wolf-Allee ist die Haupteerschließungsachse des Wohngebiets und damit die direkte Verbindung in benachbarte Stadtteile, während einzelne Teilgebiete orthogonal von der Konrad-Wolf-Allee ausgehend erschlossen werden. Diese rechtwinklig verlaufenden Wohnstraßen dienen fast ausschließlich der Stellplatzunterbringung. Drewitz ist durch mehrere Bus- und Straßenbahnlinien gut an das ÖPNV-Netz angebunden, welche entlang der Konrad-Wolf-Allee verkehren. So sind der Potsdamer Hauptbahnhof per Straßenbahn in 18 Minuten und weitere Regionalbahnhöfe per Bus in 12 bzw. 16 Minuten erreichbar. Der Radverkehr wurde ohne eigene Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn geführt.

# 3 Details der Maßnahme/des Konzeptes

## 3.1 Problemdimension Ausgangssituation

Über die Konrad-Wolf-Allee als Stadtteil-Magistrale erfolgte die Anbindung des Wohngebiets an das übergeordnete Straßennetz. Der überdimensionierte Straßenraum zerschnitt das Wohngebiet durch dessen mehrfache Barrierewirkung, bestehend aus Fahrbahn, Stellplätzen und Tramtrasse. Gleichzeitig wurde die Konrad-Wolf-Allee häufig vom Durchgangsverkehr genutzt. Dies war ihrer Vernetzungsfunktion geschuldet, aufgrund des vorhandenen Straßennetzes jedoch nicht erforderlich. Die Straße verfügte über keine Grün- und Aufenthaltsflächen (inkl. Sitzmobiliar oder Spielplätzen). Eine Nutzung erfolgte einzig als Verkehrsfläche für den ÖPNV sowie den ruhenden und fließenden MIV.

## 3.2 Zielsetzungen

- ▶ Klimaneutrales Stadtquartier
- ▶ Schaffung neuer Grünflächen
- ▶ Attraktiver Stadtbereich
- ▶ Steigerung Wohn- und Aufenthaltsqualität

- ▶ Reduzierung des MIV-Aufkommens
- ▶ Förderung aktiver Mobilität und der ÖPNV-Nutzung
- ▶ Verbesserung der Barrierefreiheit (5)

### **3.3 Ursprüngliche Widmung/Nutzung**

- ▶ Allgemeiner Verkehr
- ▶ Ruhender Verkehr
- ▶ Beschränkte Widmung nur für bestimmte Nutzungsarten: zu Fuß Gehende und Radfahrende

### **3.4 Anvisierte Widmung/Nutzung**

- ▶ Verkehrsberuhigter Bereich
- ▶ Schaffung neuer
- ▶ Aufenthaltsflächen
- ▶ Grünflächen
- ▶ Spielflächen (4, 5)

### **3.5 Umgestaltungsmaßnahmen/eingesetzte Maßnahmen**

- ▶ Veränderte Verkehrsführung
- ▶ Entsiegelung von 2,5 ha Verkehrsfläche
- ▶ Anlage von Grünflächen
- ▶ Anlage von Spielflächen
- ▶ Aufstellen von Stadtmobiliar (4)

### **3.6 Übergeordnete Strategie-/Planeinbettung**

„Integriertes Energie- und Klimaschutzkonzept Potsdam-Drewitz“, der sogenannten Gartenstadt-Drewitz

### **3.7 Integration in Forschungsprojekte/Fördermaßnahmen**

75 % der Kosten der Umwandlung der Konrad-Wolf-Allee wurden durch EFRE-Fördermittel gedeckt.

## **4 Umsetzungsprozess**

### **4.1 Initiator der Umwidmung**

Stadt Potsdam

### **4.2 Informationen zur Öffentlichkeitsbeteiligung**

Für die Umsetzung der Gartenstadt Drewitz wurde ein Beteiligungskonzept entworfen, welches Bürgerversammlungen, Straßenfeste, Informationskampagnen und die Beteiligung der Anwohnenden und anderer Interessengruppen am Werkstattverfahren beinhaltet.

### **4.3 Interessen & Zielkonflikte**

Anwohnende wehrten sich gegen die Sperrung der Konrad-Wolf-Allee für den Durchgangsverkehr und befürchteten eine Verlagerung des Verkehrs auf die Nebenstraßen. Es bildete sich die Bürgerinitiative „BürgerAktiv Drewitz“, welche hinsichtlich der Verkehrsführung konkurrierende Ansichten, zu denen des Gartenstadtkonzeptes der Stadtverwaltung hatte. Im Werkstattverfahren wurde eine Kompromisslösung erarbeitet, welche auf dem Vorschlag der Verwaltung aufbaut, jedoch größere Kreisverkehrsanlagen beinhaltet. Zusätzlich wurde eine Evaluation der Verkehrs- und Lärmverhältnisse festgehalten und 2018 durchgeführt. Auf den seitens der Bürgerinitiative vorgeschlagenen Umbau der Tram-Trasse zu einem straßenbündigen Bahnkörper wurde vorerst verzichtet. (4, 3)

### **4.4 Politische Rahmenbedingungen**

Drewitz hat seit 2011 die erste basisdemokratisch im Stadtteil gewählte und etablierte Bürgervertretung in Potsdam. Als solche ist sie in allen wichtigen Gremien zur Gartenstadt und im Stadtteilrat Stern / Drewitz / Kirchsteigfeld vertreten und setzt sich für die Belange der Anwohnenden im Stadtteil ein.

## **5 Bewertung & Evaluation**

### **5.1 Veränderungen im Mobilitätsverhalten & Verkehr**

#### **5.1.1 Ruhender Verkehr**

Zwar stiegen mit der Einwohnerzahl in Potsdam auch die Anzahl der Pkw, von 2014 bis 2016 jedoch nicht im selben Maße. Während im Jahr 2016 der Motorisierungsgrad Potsdams bei 416 Pkw je 1.000 Einwohner lag, war er im Stadtteil Drewitz mit 361 Pkw je 1.000 Einwohner und in der Gartenstadt mit 308 Pkw je 1.000 Einwohner deutlich geringer. Verglichen mit 2010 sind in der Konrad-Wolf-Allee 290 Kfz-Stellplätze zurückgebaut worden. Im Bereich des „Grünen Kreuzes“ entfielen in Summe 63 % aller Stellplätze (339 von 538). Die übrigen Stellplätze in der Konrad-Wolf-Allee sind personengebunden und teils zu 100 % in den Abend- und Morgenstunden besetzt, tagsüber hingegen nur zu ca. 40 %. Durch die personengebundenen Stellplätze entfällt der Parksuchverkehr in der Konrad-Wolf-Allee für Anwohnende, jedoch wird eine effektivere Nutzung der Stellplatzflächen im Tagesverlauf, etwa durch Besucher, dadurch erschwert. Insgesamt konnte im südlichen Bereich der Konrad-Wolf-Allee eine Zunahme der Stellplatzauslastung um 23,1 % und im nördlichen Bereich um 3,8 % beobachtet werden. (4)

#### **5.1.2 Fließender MIV**

Seit der Umsetzung der baulichen Maßnahmen durchfahren die Konrad-Wolf-Allee pro Tag 1700 Fahrzeuge weniger. Der Durchgangsverkehr reduzierte sich somit um 72 %. Im Gesamtvergleich (bestehend aus Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehr) von 2010 und 2018 lag der Rückgang des MIV bei ca. 8.800 Fahrten pro Tag, das sind 48 % des Ausgangsniveaus von 2010. (4)

#### **5.1.3 ÖPNV**

Die durch die Konrad-Wolf-Allee geführte Tram ist das Hauptverkehrsmittel des ÖPNV in Drewitz. Die Anteile von Tram und Bus an den beförderten Fahrgästen an den Haltestellen im

Untersuchungsgebiet kann mit einem Verhältnis von ungefähr 84 % zu 16 % beziffert werden. Die Fahrgastzahlen und die Anzahl der umsteigenden Fahrgäste konnten deutliche Anstiege verzeichnen. So wurde 2018 ein Anstieg des Fahrgastaufkommens an der Haltestelle Robert-Baberske-Straße um 38 % und an der Hans-Albers-Straße um 3 % im Vergleich zu einer Erhebung aus dem Jahr 2011 festgestellt. Betrug die Auslastung der Busse 2011 durchschnittlich 8 %, konnte eine „deutliche Erhöhung des Auslastungsgrades“, insbesondere durch den Schülerverkehr, festgestellt werden. (4, S. 37) Eine direkte Rückführung der gestiegenen Fahrgastzahlen auf die Umgestaltungsmaßnahmen in der Konrad-Wolf-Allee allein ist nicht möglich. Die Stadt Potsdam erwartet im Untersuchungsgebiet bis 2030 weiter ansteigende Fahrgastzahlen des ÖPNV. (4)

#### **5.1.4 Radverkehr**

In der 2018 einmalig durchgeführten Verkehrsevaluation wurden 150 Radfahrende in 24 Stunden gezählt. Die Konrad-Wolf-Allee dient vor allem dem Quell- und Zielverkehr. Auf den umliegenden übergeordneten Radrouten von Drewitz ist ein deutlich höheres Radverkehrsaufkommen zu verzeichnen – so etwa auf der Strecke Zum Kirchsteigfeld mit bis zu 1700 Radfahrenden in 24 Stunden. (4)

#### **5.1.5 Fußverkehr**

Die begrünte Promenade entlang des Guido-Seeber-Weg / Hertha-Thiele-Weg, orthogonal zum Konrad-Wolf-Park, bildet den zweiten Teil des sogenannten „Grünen Kreuzes“. So hat der Park, bzw. das gesamte „Grüne Kreuz“, durch dessen Ausrichtung zwischen den südlich gelegenen Wohngebieten und den beiden Einzelhandelszentren des Stadtteils eine hohe Bündelungs- und Verbindungsfunktion für den Fußverkehr. Genaue Angaben zu Anteilen des Fußverkehrs im Untersuchungsgebiet liegen nicht vor. (4)

### **5.2 Auswirkungen auf Aufenthalts-, Lebens- und baukulturelle Qualität sowie Standortattraktivität**

#### **5.2.1 Verweildauer von Passanten**

Nicht vorliegend

#### **5.2.2 Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen**

Teil des Gartenstadt-Konzeptes sind weitreichende energetische Sanierungen, sodass Drewitz bis zum Jahr 2050 der erste CO<sub>2</sub>-neutrale Stadtteil Potsdams wird. Im Verkehrssektor sollen bis 2025 40 % der Emissionen eingespart werden und dementsprechend die CO<sub>2</sub>-Emissionen von 800 t (2010) auf 450 t (2025) sinken. Genaue Daten zum Rückgang der CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche auf die Umgestaltung der Konrad-Wolf-Allee zurückzuführen sind, liegen nicht vor. (5)

#### **5.2.3 Lärmemissionen**

Die verkehrsberuhigenden Maßnahmen verbesserten die Lärmsituation. So traten 2018 an der Konrad-Wolf-Allee nur noch wenige leichte Überschreitungen der Lärm-sanierungswerte von maximal 0,2 dB(A) auf. Vor der Umgestaltung wurden 2010 an der Konrad-Wolf-Allee noch Grenzwertüberschreitungen von bis zu 2,6 dB(A) gemessen. (4)

#### **5.2.4 Verkehrssicherheit**

Im Mittel sind im Untersuchungsgebiet 22 Unfälle pro Jahr festzustellen, die sich gleichmäßig über das Jahr verteilen. An den meisten Unfällen sind Pkw beteiligt, wobei maßgebliche

Unfallursachen Fehlverhalten beim Wenden oder Rückwärtsfahren und die Nichtbeachtung der Vorfahrt sind. Wetter und Lichtverhältnisse scheinen keinen Einfluss auf das Unfallgeschehen zu haben. Für 2018 sind bis August nur fünf Unfälle verzeichnet worden. Im Zeitraum der Untersuchung des Unfallgeschehens von 2013 bis 2018 wurden einzelne Bauabschnitte umgestaltet. Weiter-führende Statistiken nach der Fertigstellung des letzten Bauabschnitts 2019 liegen nicht vor. Die Verkehrssicherheit wird insgesamt als gut angegeben. Verbesserungen sind bspw. an sensiblen Bereichen vor der Schule angemahnt sowie an der Einfahrt zum Parkplatz des Havel-Nuthe-Centers. (4)

### **5.2.5 Soziale Ausgewogenheit**

Nicht vorliegend

### **5.2.6 Barrierefreiheit**

Die Bereiche für zu Fuß Gehende entlang der Konrad-Wolf-Allee wurden verbessert und barrierearm gestaltet. Dazu wurden im Konrad-Wolf-Park ebenerdige Querungsmöglichkeiten, taktile Leitstreifen und abgesenkte Bordsteinkanten geschaffen. Zusätzlich wurden entlang der Promenade des „Grünen Kreuzes“ Podeste mit Rampen installiert und die Wohngebäude mit Fahrstühlen ausgestattet. (2, 4)

### **5.2.7 Weiteres**

Anwohnende lobten in einer 2018 im Havel-Nuthe-Center durchgeführten Befragung den entstandenen Park, gaben jedoch Lärm durch den Busverkehr und spielende Kinder als störend an. Zudem wurde wildes Parken auf der südlichen Seite der Konrad-Wolf-Allee bemängelt sowie barrierefreie Straßenbahnschienen gefordert. (5) Im Park wurde zuletzt das „Café im Park“ eröffnet (2019), in dem sechs Mitarbeiterinnen der Behindertenwerkstatt des Deutschen Roten Kreuz angestellt sind. (6)

## **5.3 Auswirkungen auf die örtliche Ökonomie**

### **5.3.1 Anzahl der Betriebe des Einzelhandels und der Gastronomie**

Im Vergleich zu 2012 sind im Jahr 2017 in Drewitz 35 Gewerbetreibende weniger zu verzeichnen. Von den 154 Gewerbetreibenden und 42 Handwerksbetrieben ist die überwiegende Zahl nicht im Stadtbild präsent, was die Vermutung nahelegt, dass es sich um am Wohnort gemeldete Selbstständige handelt. (5) Der Rückgang an Gewerbetreibenden könnte so auch durch den Bevölkerungsrückgang aufgrund der andauernden energetischen Sanierung der Wohnsiedlungen zurückzuführen sein, da diese teilweise nur unbewohnt saniert werden.

Durch das neugebaute „Café im Park“ und das Ärztehaus in der Konrad-Wolf-Allee sind weitere Arbeitsplätze im Stadtteil entstanden. Die übrigen, monofunktional ausgerichteten Wohnquartiere bieten nur geringe Möglichkeiten der gewerblichen Nutzung. Die meisten gewerblichen Einrichtungen sind im Havel-Nuthe-Center und im südlichen Bereich der Konrad-Wolf-Allee angesiedelt. Weitere Gewerbestandorte in unmittelbarer Nähe sind das Stern-Center im Gewerbestandort Gerlachstraße und das Industriegebiet Drewitz.

### **5.3.2 Umsätze der des Einzelhandels und der Gastronomie**

Nicht vorliegend

### **5.3.3 Verkaufsfläche des Einzelhandels und der Gastronomie**

Nicht vorliegend

#### **5.3.4 Gewerbetrieben**

Nicht vorliegend

#### **5.3.5 Events, Markttage, Straßenfeste**

In der Gartenstadt Drewitz haben sich das Begegnungszentrum „oskar.“ (seit 2013) und der neue Nachbarschaftstreffpunkt „Wendeschleife“ (seit 2017) gebildet. Regelmäßige Feste sowie Veranstaltungen, wie beispielsweise das Gartenstadtfest (seit 2010) und das Krötenkonzert, organisiert von der ansässigen Musikschule und „oskar.“, konnten sich etablieren. Verschiedene Versuche, auf dem Ernst-Busch Platz einen Wochenmarkt zu etablieren, wurden von den Anwohnenden nicht angenommen, wodurch dieses Potential ungenutzt bleibt. (4)

### **5.4 Auswirkungen auf angrenzende Gebiete**

#### **5.4.1 Parksuchverkehr**

Ein gemeinsam von der Stadt Potsdam, dem Unternehmensverbund ProPotsdam und den Bewohnenden entwickeltes Parkraumbewirtschaftungskonzept zielt darauf ab, den ruhenden Verkehr an geeignete Stellen zu verlagern. Trotz der Reduzierung des Parkraums wurde auf das im Masterplan Gartenstadt vorgesehene Parkdeck in der Erich-Pommer-Straße als Ausgleich verzichtet. Aus der Verkehrsevaluation von 2018 geht hervor, dass sich das Parkraumbewirtschaftungskonzept der Gartenstadt „bewährt“ hat und „weiterzuführen“ ist. (4, S. 66) Insgesamt ist die Parkraumauslastung in der Gartenstadt zurückgegangen. Der Parksuchverkehr hat sich insgesamt verringert und ist für Anwohnende durch die flächendeckende Ausweisung von personengebundenen Stellplätzen sogar entfallen.

#### **5.4.2 MIV-Verkehrsaufkommen**

Um in den umliegenden Straßen des Konrad-Wolf-Parks die Verkehrsbelastung zu senken, wurden punktuelle Sperrungen und Sackgassen eingerichtet. So ist beispielsweise in der Sternstraße und der Wolfgang-Staudte-Straße das Verkehrsaufkommen durch die veränderte Verkehrsführung zurückgegangen. Wurden 2010 in der Wolfgang-Staudte-Straße noch 1.200 - 2.100 Kfz/24 h gezählt, waren es 2018 nur noch 800 - 1.450 Kfz/24 h. (4) Das Verkehrsaufkommen besteht auch hier hauptsächlich aus Anwohnenden im Quell- und Zielverkehr.

### **5.5 Beurteilung & gewonnene Erkenntnisse**

#### **5.5.1 Akzeptanz bzw. Bewertung durch die Stakeholder**

Der Konrad-Wolf-Park wird durch die Anwohnenden positiv bewertet. (5) Bei Bürgerumfragen in Potsdam belegt der Stadtteil Drewitz zwar einen der hinteren Plätze, jedoch verbessern sich die Ergebnisse der Befragungen in den letzten Jahren. (12) Genaue Zahlen der Bürgerumfragen liegen nicht vor, und der größer werdende Zuspruch ist auch durch weitere Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des Stadtteils, beispielsweise die Sanierung der Wohneinheiten, zu begründen. Beteiligte Akteure der Stadt, ProPotsdam, die neuen sozialen Einrichtungen und die Bürgervertretung Drewitz stehen in regelmäßigen Austausch und sehen die bisher durchgeführten Maßnahmen als Erfolg an. (12)

#### **5.5.2 Abschließende Beurteilung in wissenschaftlichen Publikationen etc.**

Die Verkehrssituation in der Konrad-Wolf-Allee nach der Umgestaltung zeigt nur geringen Handlungsbedarf auf. Lediglich in angrenzenden Gebieten, etwa der Einfahrt zum Parkplatz des

Havel-Nuthe-Centers, besteht dringender Handlungsbedarf. Die Ziele der Maßnahme wurden erreicht. (4)

### **5.5.3 Nicht-intendierte Negativeffekte**

Nicht vorliegend

### **5.5.4 Lernerfahrungen aus der Maßnahme**

Lernerfahrungen aus der Umgestaltung wurden durch die handelnden Akteure nicht festgehalten.

### **5.5.5 Auszeichnungen, Prämierungen, Zertifizierungen**

Das Konzept der Gartenstadt wurde mit der silbernen Plakette (2009) im Rahmen des Bundeswettbewerbs „energetische Sanierung von Großwohnsiedlungen auf der Grundlage von integrierten Stadtentwicklungskonzepten“ ausgezeichnet. 2014 erhielt das Gartenstadt-Konzept den deutschen Städtebaupreis sowie den kommunalen Klimaschutzpreis. (13)

## **5.6 Konvergenz mit allgemeinen Zielen nachhaltiger Stadtentwicklung**

### **5.6.1 Kompakte und funktionsgemischte Stadt**

Durch die Umwidmung der Verkehrsmagistrale Konrad-Wolf-Allee zu einer begrünten und barrierearmen Multifunktionsfläche wurden neue Aufenthaltsmöglichkeiten mit Spielflächen und Stadtmobiliar geschaffen. Der entstandene Konrad-Wolf-Park und das sogenannte „Grüne Kreuz“ verbinden damit nördlich und südlich gelegene Wohnbereiche, die zuvor durch eine überdimensionierte Verkehrsfläche getrennt waren. Der Park wurde barrierearm gestaltet und verfügt über Rampen, abgesenkte Bordsteine und taktile Leitsysteme und erfüllt damit auch integrative Funktionen. Durch die Ansiedlung eines Ärztezentrum wurden neue Arbeitsplätze geschaffen. Im Allgemeinen ist der Stadtteil jedoch geprägt von getrennten Funktionsbereichen. So übernehmen die beiden ansässigen Einzelhandelszentren Am Stern und das Havel-Nuthe-Center einen Großteil der Versorgung der Bevölkerung, während in den monofunktional ausgerichteten Wohnquartieren nur geringe Möglichkeiten für eine gewerbliche Nutzung gegeben sind. Das Untersuchungsgebiet ist durch die Straßenbahn und Buslinien gut an das öffentliche Verkehrsnetz der Stadt Potsdam angeschlossen. Seit der Umgestaltung hat sich die Verkehrsbelastung im Untersuchungsgebiet vermindert. Dies zeigt, dass durch Rückbau und Umwidmung von überdimensionierten Verkehrsflächen die Aufenthaltsqualität gesteigert und Wohnen attraktiver gestaltet werden kann, ohne die Erreichbarkeit und Mobilität der Anwohnenden einzuschränken.

### **5.6.2 Schaffung von urbanem Grün und öffentlichen Freiräumen**

Durch die Maßnahmen wurden 2,5 ha Fläche des motorisierten Verkehrs entsiegelt (4) und Grün-, Spiel- und Aufenthaltsflächen auf 1,5 ha (7) für die Anwohnenden geschaffen. Der in einer Befragung der Anwohnenden im Jahr 2018 gelobte Park ist somit ein gelungenes Beispiel für die Steigerung der Aufenthalts- und Lebensqualität und Aufwertung peripherer Stadtgebiete. Hinzu kommen die neu entstandenen Nachbarschaftstreffpunkte das „Café im Park“, das Begegnungszentrum „oskar.“ und der Nachbarschaftstreff „Zur Wendeschleife“. Insgesamt konnte das Grünvolumen durch die Umgestaltung in etwa verdreifacht werden. (13)

### **5.6.3 Lärmreduktion**

Durch die Umwidmung und die flächendeckende Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit im Untersuchungsgebiet auf Tempo 30 konnten die Lärmbelastung und das Verkehrsaufkommen deutlich reduziert werden. Im Vergleich zur Ausgangssituation treten Grenzwertüberschreitungen nun seltener auf und fallen deutlich geringer aus.

#### **5.6.4 Netze für aktive Mobilität**

Die Konrad-Wolf-Allee bildet keine Hauptroute des Radverkehrs, sondern dient dem Quell- und Zielverkehr. Die den Stadtteil umgebenden Radverkehrsrouten weisen deutlich höhere Nutzungszahlen auf und lassen auf ein ausreichendes Netz für den Radverkehr schließen. Dennoch bietet der neu gestaltete Konrad-Wolf-Park viel Platz für Radfahrende und zu Fuß Gehende. Der Park ist barrierearm gestaltet mit ebenerdigen Querungsmöglichkeiten, taktilen Leitstreifen und abgesenkten Bordsteinkanten. Zusätzlich wurden entlang der Promenade Podeste mit Rampen installiert und die Wohngebäude mit Fahrstühlen ausgestattet. Die orthogonal zur Konrad-Wolf-Allee entstandene Verbindungsachse, bestehend aus Guido-Seeber-Weg/Hertha-Thiele-Weg, besitzt aufgrund der Ausrichtung und parkähnlichen Gestaltung der Achse eine hohe Bündelungs- und Verbindungsfunktion für den Fuß- und Fahrradverkehr im Stadtteil Drewitz. Der Radverkehr wird aufgrund der flächendeckenden Ausweisung als Tempo-30-Zone ohne eigene Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn geführt. Im entstandenen Park ist das Radfahren bei Rücksichtnahme auf zu Fuß Gehende erlaubt.

#### **5.6.5 Integrierte Mobilitätsdienstleistungen und Elektromobilität**

Es besteht eine Leihstation für Fahrräder an der Haltestelle Ernst-Albers-Straße, jedoch erscheinen innerstädtische Ziele „zu weit um sie mit einem Leihfahrrad zu erreichen“. (4, S. 50) Die Station wird durch die Stadt Potsdam gefördert, da die Stadtrandlage und Entfernung zu weiteren Stationen den kostendeckenden Betrieb behindern. Im Untersuchungsgebiet entlang der Konrad-Wolf-Allee sind keine Car-Sharing-Angebote bekannt. Jedoch erlässt die Wohnungsbaugesellschaft den Mietern der privaten Stellflächen die Hälfte der Kosten bei gemeinsamer Nutzung eines Pkws mit einem Nachbarn.

#### **5.6.6 Qualität des ÖPNV**

Trotz sinkender Bevölkerungszahl in Drewitz ist das Fahrgastaufkommen an den Haltestellen im Untersuchungsgebiet im Vergleich zu 2011 teils erheblich gestiegen. Ebenso sind die Umstiege zwischen den Bus- und Tramlinien gestiegen. Ein Ausbau des Angebots der öffentlichen Verkehrsmittel ist nicht bekannt. Der geringe Motorisierungsgrad in der Gartenstadt deutet an, dass erhebliche Teile der Anwohnenden auf die öffentlichen Verkehrsmittel angewiesen sind. Die barrierearme Gestaltung des Untersuchungsgebietes könnte den ÖPNV-Zugang für in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen erleichtert haben. Da keine Befragung der Fahrgäste stattfand, inwieweit die Umwandlung der Konrad-Wolf-Allee eine Veränderung ihres Mobilitätsverhaltens zur Folge hatte, können die gestiegenen Fahrgastzahlen nicht ausschließlich auf die Maßnahme zurückgeführt werden. Denkbar sind auch ein gesteigertes Umweltbewusstsein in der Bevölkerung im Zuge der weiteren Maßnahmen des Gartenstadt-Konzeptes hinzu einem CO<sub>2</sub>-neutralem Stadtteil oder Änderungen in der soziodemographischen Zusammensetzung der Anwohnenden.

#### **5.6.7 Umweltschonender Wirtschaftsverkehr**

Maßnahmen zur Gestaltung eines umweltschonenden Wirtschaftsverkehrs liegen nicht vor.

#### **5.6.8 Steuerung des motorisierten Verkehrs**

In der Konrad-Wolf-Allee wurde das Ziel erreicht, das Verkehrsaufkommen motorisierter Fahrzeuge zu reduzieren. Durch die veränderte Nutzung der Flächen des ruhenden und fließenden motorisierten Verkehrs und die geänderte Verkehrsführung im Stadtteil konnte der Durchgangsverkehr im Vergleich zu 2011 um 72 % gesenkt werden. Insgesamt verringerte sich das Gesamtverkehrsaufkommen im Untersuchungsgebiet um 48 %. Ausweichbewegungen auf umliegende Straßen, sogenannter Schleichverkehr, konnten durch die Einrichtung eines Stichstraßensystems unterbunden werden. Die Steuerung der Parkraumbewirtschaftung obliegt größtenteils dem Unternehmen ProPotsdam. Durch den hohen Anteil an personengebundenen Stellflächen kommt es nur zu einem geringen Aufkommen des Parksuchverkehrs. Laut der Verkehrsevaluation besteht Verbesserungspotenzial entlang der Konrad-Wolf-Allee durch eine Kenntlichmachung der Vorfahrt an den Stichstraßen. Zwei schwere Unfälle zwischen Pkw und Straßenbahnen verdeutlichen den dringenden Handlungsbedarf am Parkplatz des Havel-Nuthe-Centers, dessen Einfahrt unübersichtlich gestaltet und mit nicht ausreichend erkennbaren Signalanlagen ausgestattet ist. (4)

### **5.6.9 Partizipative und kooperative Umsetzung und Planung**

Initiativ wurde die Revitalisierung des Stadtgebietes von der Stadt Potsdam angestoßen, allerdings mit dem Ziel die Anwohnenden mit einzubeziehen. Zur Erstellung eines Masterplans für die Gartenstadt wurde eine Bürgervertretung von 15 Personen gewählt, welche die Interessen und Bedenken der Anwohnenden vertritt. In einem Werkstattverfahren wurde auf mehreren Veranstaltungen das Verkehrskonzept entwickelt, welches beispielsweise die Beibehaltung der Haltestellenlage und die jetzige Führung der Tram auf gesondertem Bahnkörper vorsieht. Eine weitere Initiative von Anwohnenden bildet die Vereinigung „BürgerAktiv Drewitz“, welche ebenfalls einen Vorschlag für die Gestaltung des Konrad-Wolf-Parks einreichte. Die Umsetzungen entlang der Konrad-Wolf-Allee beruhen auf dem Verkehrskonzept des Werkstattverfahrens, in welches kleine Änderungen aus dem Vorschlag durch „BürgerAktiv Drewitz“ aufgenommen wurden. So wurden die Kreisverkehrsanlagen leicht vergrößert und eine Untersuchung der Verkehrs- und Lärmverhältnisse festgehalten. Weitere Befürchtungen der Anwohnenden, etwa die Verlagerung des Verkehrs auf ruhige Nebenstraßen, wurden ebenfalls aufgenommen und durch die Stichstraßenlösung verhindert.

## **5.7 Übertragbarkeit**

### **5.7.1 Zuständigkeiten bzw. benötigte Genehmigungen**

Zuständig für die Umsetzung der Maßnahmen durch die Verwaltung der Landeshauptstadt Potsdam ist der Geschäftsbereich 4 – Stadtentwicklung, Bauen, Wohnen und Umwelt, inkl. der Fachbereiche 472 Grün- und Verkehrsflächen und 475 Verkehr und Technik.

Der Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen ist u.a. mit Aufgaben der Infrastruktur- und Straßenverwaltung betraut, beispielsweise der Widmung und Einziehung bei straßenrechtlichen Verfahren. Der Bereich Verkehr und Technik nimmt u. a. die Aufgaben der unteren Verkehrsbehörde wahr, beispielsweise Sondernutzungserlaubnisse, verkehrsbehördliche Anordnungen und Genehmigungen.

### **5.7.2 Maßgebliche Rechtsgrundlagen im Einzelfall**

- ▶ Zur Umwandlung der zuvor nicht bewirtschafteten Stellplätze im Geltungsbereich der Gartenstadt Drewitz in eine geordnete Stellplatzbewirtschaftung (ProPotsdam GmbH) wurde ein Einziehungsverfahren gemäß § 8 Brandenburgisches Straßengesetz (BbgStrG) durchgeführt. Für die Einziehungsverfügung (Gartenstadt Drewitz-Süd) vom 14.04.2015

wurde im Juli desselben Jahres die sofortige Vollziehung gemäß § 80 Abs. 2 Nr. 4 VwGO angeordnet. (14)

- ▶ Auf Grundlage des mit Beschluss der Stadtverordnetenversammlung (Nr. 12/SVV/0012 vom 25.01.2012) gebilligten Masterplans für die Gartenstadt Drewitz erfolgte z.B. auch die Einführung einer flächendeckenden Tempo-30-Zone durch die Straßenverkehrsbehörden (StVO); sowie die Entwicklung des Konrad-Wolf-Parks nach dem Rückbau von Verkehrsflächen im Bereich der Konrad-Wolf-Allee.

### **5.7.3 Orientierung an rechtsverbindlichen oder leitlinienhaften Teil- oder Gesamtkonzepten**

- ▶ Masterplan Gartenstadt Drewitz als Ergebnis des Fortschreibungsprozesses des städtebaulichen Konzepts Gartenstadt Drewitz (8)
- ▶ Selbstbindungsbeschluss der Stadtverordnetenversammlung (Hauptausschuss): Das Integrierte Entwicklungskonzept (IEK) „Soziale Stadt – Am Stern / Drewitz – die Fortschreibung 2019 – wird der Umsetzung des Bund-Länder-Programms „Soziale Stadt“ in der Förderkulisse – Am Stern / Drewitz“ zugrunde gelegt. (9) - Voraussetzungen für Maßnahmen nach 171e BauGB

### **5.7.4 Öffentlichkeitsbeteiligung formal erforderlich und/oder Nutzung informeller Beteiligungsinstrumente**

- ▶ „Werkstattverfahren“ 2010-11 zur Fortschreibung des städtebaulichen Konzeptes der Gartenstadt Drewitz; Initiatorin: Landeshauptstadt Potsdam (8)

### **5.7.5 Rechtsstreit**

Gegen die Einziehung der Parkplätze gab es zwei erfolglose Rechtsstreite.

Im Einziehungsverfahren im Bereich „Gartenstadt Drewitz-Nord“ erklärten das VG Potsdam (Az. VG 10 K 3717/13) sowie das OVG Berlin-Brandenburg (Az. OVG 1 N 46.15, Berufungszulassungsverfahren) die Einziehungsverfügung auf Grundlage § 8 BbgStrG für rechtmäßig. (14)

Auch ein zweites Einziehungsverfahren auf dieser Grundlage im Bereich „Gartenstadt Drewitz-Süd“ wurde mit Urteil des VG Potsdam (Az. VG 10 K 4132/15 vom 07.03.2019, nicht veröff.) sowie Beschluss des OVG Berlin-Brandenburg (Az. OVG 1 N 18.19 vom 26.09.2019, nicht veröff.) rechtskräftig bestätigt. Die von der Einziehung betroffenen Stellplätze gelten somit als rechtskräftig eingezogen (entwidmet).

## 6 Quellen

- (1) Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2019): Gemeindeverzeichnis. Abgerufen unter: <https://www.statistikportal.de/de/produkte/gemeindeverzeichnis>. Letzter Zugriff: 12.02.2020
- (2) Landeshauptstadt Potsdam (2014): Integriertes Energie- und Klimaschutzkonzept Potsdam-Drewitz - Gartenstadt Drewitz, Auf dem Weg zum emissionsfreien Stadtteil. Potsdam: 179 Seiten.
- (3) Landeshauptstadt Potsdam (2012): Konzept zur Bürgerbeteiligung für das Projekt „Gartenstadt Drewitz“. Potsdam: 16 Seiten.
- (4) Landeshauptstadt Potsdam (2019): Evaluation der Verkehrskonzeption für die Gartenstadt Drewitz. Berlin: 173 Seiten.
- (5) Landeshauptstadt Potsdam (2019): Integriertes Entwicklungskonzept Soziale Stadt am Stern / Drewitz - Fortschreibung. Potsdam, Landeshauptstadt Potsdam, Bereich Stadterneuerung: 77 Seiten.
- (6) Gartenstadt Drewitz (2019): Das neue Cafe im Park begrüßt seine Gäste. Stand: 11.11.2019. Abgerufen unter: <http://gartenstadt-drewitz.blogspot.com/2019/11/das-neue-cafe-im-park-begrute-seine.html>. Letzter Zugriff: 06.03.2020.
- (7) Landeshauptstadt Potsdam (2014): "Pressemitteilung Nr. 283 vom 30.04.2014: Eröffnung des Konrad-Wolf-Parks in der Gartenstadt Drewitz." Abgerufen unter: <https://www.potsdam.de/content/283-eroeffnung-des-konrad-wolf-parks-der-gartenstadt-drewitz>. Letzter Zugriff: 06.03.2020.
- (8) Masterplan Gartenstadt Drewitz (2011): Eckpunkte und Ziele der weiteren Entwicklung, Abgerufen unter: [https://www.potsdam.de/sites/default/files/documents/masterplan\\_gartenstadt\\_drewitz.pdf](https://www.potsdam.de/sites/default/files/documents/masterplan_gartenstadt_drewitz.pdf). Letzter Zugriff: 19.06.2020.
- (9) Landeshauptstadt Potsdam (2019): Beschluss, Vorlage 19/SVV/0872 vom 17.09.2019, abgerufen unter: <https://egov.potsdam.de/bi/to020.asp?TOLFDNR=127164#searchword>
- (10) Landeshauptstadt Potsdam: (ohne Datum): INSEK 2035 – Präsentation zur Auftaktveranstaltung, Abgerufen unter: [https://www.potsdam.de/sites/default/files/documents/insek\\_auftaktforum\\_praesentation.pdf](https://www.potsdam.de/sites/default/files/documents/insek_auftaktforum_praesentation.pdf). Letzter Zugriff: 19.06.2020.
- (11) Gartenstadt-Drewitz (2019): Parkraumbewirtschaftung. Stand: 15.11.2019. Abgerufen unter: <http://gartenstadt-drewitz.blogspot.com/p/parkraumbewirtschaftung.html>. Letzter Zugriff: 24.06.2020.
- (12) StadtSpuren (2020): Seit 2011 97 Millionen Euro investiert. Abgerufen unter: <http://www.stadtspuren.com/aus-unserer-arbeit/seit-2011-97-millionen-euro-investiert/#more-6587>. Letzter Zugriff: 25.06.2020.
- (13) Landeshauptstadt Potsdam (2020): Gartenstadt Drewitz. Abgerufen unter: <https://www.potsdam.de/gartenstadt-drewitz>. Letzter Zugriff: 25.06.2020
- (14) Amtsblatt 8/2015 der Landeshauptstadt Potsdam, Abgerufen unter: [https://www.potsdam.de/sites/default/files/documents/final\\_abl\\_pdmstadt\\_08\\_2015\\_web\\_0.pdf](https://www.potsdam.de/sites/default/files/documents/final_abl_pdmstadt_08_2015_web_0.pdf). Letzter Zugriff: 01.09.2020.

## **Verwendete Abkürzungen**

BauGB Baugesetzbuch

BbgStrG Brandenburgisches Straßengesetz

MIV Motorisierter Individualverkehr

OVG Oberverwaltungsgericht

ÖPNV Öffentlicher Personennahverkehr

VG Verwaltungsgericht

---

## Impressum

### Herausgeber

Umweltbundesamt  
Wörlitzer Platz 1  
06844 Dessau-Roßlau  
Tel: +49 340-2103-0  
Fax: +49 340-2103-2285  
[buergerservice@uba.de](mailto:buergerservice@uba.de)  
Internet:  
[www.umweltbundesamt.de](http://www.umweltbundesamt.de)  
[f/umweltbundesamt.de](https://www.facebook.com/umweltbundesamt.de)  
[t/umweltbundesamt](https://twitter.com/umweltbundesamt)

### Redaktion

Rita Cyganski, Michael  
Hardinghaus, Christian Wolf  
Deutsches Zentrum für Luft- und  
Raumfahrt e.V. (DLR)  
Institut für Verkehrsforschung |  
Mobilität und urbane Entwicklung  
Rudower Chaussee 7  
12489 Berlin

Umweltbundesamt  
FG I 2.6 Nachhaltige Mobilität in  
Stadt und Land  
Alena Büttner, Petra Röthke-  
Habeck

**Stand:** 11/2020

Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den Autorinnen und Autoren.