



**Innenstadt –
Straßenräume neu denken!**
Dokumentation der Werkstätten
am 29.03.2022 und am 24.06.2022



Impressum

Herausgeber:

Landeshauptstadt Potsdam
Der Oberbürgermeister

Geschäftsbereich Stadtentwicklung, Bauen, Wirtschaft und Umwelt
Fachbereich Stadtplanung
Bereich Stadtraum Mitte
Ansprechpartner Herr Stöhr

Friedrich-Ebert-Straße 79/81
14469 Potsdam

www.potsdam.de

Text und Bearbeitung:

StadtLabor

Fotos:

StadtLabor

Stand: September 2022

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Quellenangabe gestattet.



A. Erste Werkstatt am 29.03.2022

1. Einleitung

In den letzten Jahren ist bereits einiges geschehen, um zugunsten aller den Autoverkehr im Zentrum zu reduzieren. Dazu zählen Außengastronomie auf bisherigen Parkflächen, neue Fahrradabstellanlagen in der Friedrich-Ebert-Straße oder die Diagonalsperre an der Jägerstraße, die die Gutenbergstraße von ihrem Durchgangsverkehr erlöst. Potsdams Innenstadt soll trotzdem noch lebenswerter werden. Aktuell dominieren jedoch parkende Autos an vielen Stellen die Szenerie. Fußwege sind dagegen in einigen Straßen recht schmal.

Zwei Beschlüsse der Stadtverordnetenversammlung fordern ebenfalls mehr „Nutzungsqualität im öffentlichen Raum“ (DS 20/SVV/0858) und eine „Verringerung des ruhenden Verkehrs“ (DS 20/SVV/1009) in der Innenstadt. Bereits beschlossen sind die Verlängerung der Fußgängerzone in der Brandenburger Straße bis zum Bassinplatz und der Umbau der Friedrich-Ebert-Straße.

Damit es gelingt, die Straßen der Potsdamer Innenstadt zu sichereren Orten der Begegnung und des Wohlfühlens zu machen, werden die Ideen und Anregungen der Stadtbevölkerung aktiv einbezogen.

Die 1. öffentliche Werkstatt fand am 29.03.2022 im Einstein-Gymnasium statt. Die dreistündige Veranstaltung war mit circa 70 Teilnehmerinnen und Teilnehmern voll ausgebucht.

Ziele der 1. Werkstatt waren das Sammeln und diskutieren von:

- Vorstellungen für ein Gesamtkonzept der Freiraumnutzungen in der Innenstadt
- Ideen und Nutzungswünschen für konkrete Straßen



2. Spaziergang durch das Gebiet

Ein gemeinsamer geführter Spaziergang vor der eigentlichen Werkstatt bot die Gelegenheit, die Situationen direkt vor Ort zu erleben und bereits in die Diskussion zu kommen. In einigen Straßen lief die Gruppe ganz bewusst auf der Fahrbahn. Auch konnte das Verkehrsverhalten von Passant*innen beobachtet werden. Ca. 25 Personen nahmen am Spaziergang teil.

An ausgewählten Stellen wurde angehalten und über konkrete Probleme wie den Straßenbelag oder den Parksuchverkehr gesprochen. Erfahrungen zu bereits umgesetzten Maßnahmen wie der Diagonalsperre in der Gutenbergstraße konnten ausgetauscht werden.



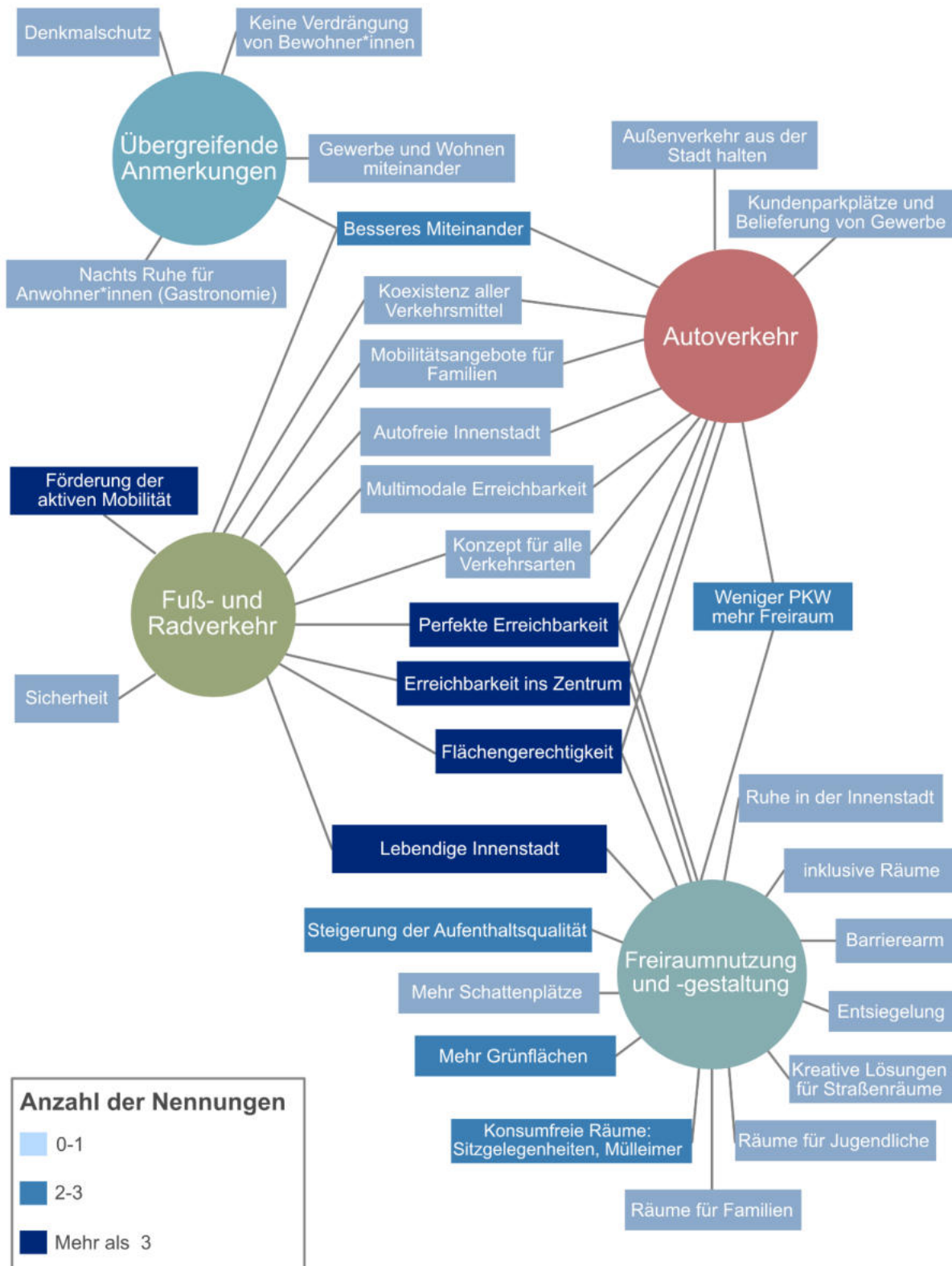
- Insgesamt kam eine positive Haltung gegenüber Veränderung hinsichtlich einer Aufwertung der Aufenthaltsqualität und Beruhigung des Verkehrs zum Ausdruck.
- In der Mittelstraße wurde die angenehme Situation im Kreuzungsbereich Benkertstraße mit den Außengastro-Flächen erwähnt. Die Straße solle vor Allem einen lebendigen Charakter behalten.
- In der Gutenbergstraße am Bassinplatz wurde die Gefahrenlage für Radfahrende durch die Enge der beidseitiges Parkreihen und den Parksuchverkehr bemängelt. Es wurde vorgeschlagen, hier eine Parkreihe zu entfernen.
- Die Diagonalsperre in der Gutenbergstraße erhielt durchweg Anerkennung nach anfänglicher teilweiser Skepsis. Der störende Durchgangsverkehr sei verschwunden, das Geschäftsleben habe sich positiv entwickelt.
- Eine kontroverse Diskussion entspann sich um das Straßenpflaster und dessen problematische Begeh- und Befahrbarkeit im Verhältnis zur historischen Bedeutung und ästhetischem Wert.
- Auf dem Platz am Jägertor wurde dessen hohes Potenzial als Stadtplatz mit einer besseren Aufenthaltsqualität, Spielmöglichkeiten u.Ä. festgestellt.
- Im Vergleich zur Lindenstraße, die in Ihrem jetzigen Zustand weitgehend positiv gesehen wurde, kam für die Dortustraße mehr Umnutzungsspielraum in Betracht.

3. Wünsche für die Innenstadt aus der Vorstellungsrunde

In einer Vorstellungsrunde äußerten alle Teilnehmenden ihren maßgeblichen Wunsch für die Straßenräume der Innenstadt. Diese wurden notiert und nachträglich thematisch sortiert. Mehrmals genannte Wünsche sind entsprechend markiert.



Übersicht der Wünsche aus der Vorstellungsrunde nachträglich thematisch sortiert



4. Rahmenbedingungen des Projektes

Um allen Teilnehmenden ein Basiswissen für weitere Diskussionen zu ermöglichen, wurde durch ein moderiertes Gespräch zwischen Bernd Rubelt (Beigeordneter für Stadtentwicklung, Bauen und Umwelt) und Robert Stöhr (Bereich Stadterneuerung) die Inhalte des Projekts vermittelt. Dabei bestand die Möglichkeit zu Nachfragen und Kommentaren.



Herr Mothes: Es wurde mehr Grün für die Straßen gewünscht. Ist das mit dem Denkmalschutz vereinbar?

Herr Rubelt: Wir können hier erstmal über Alles reden und für Vieles lässt sich eine Lösung finden. Wenn es um einen ganz bestimmten Ort für mehr Begrünung geht, könnte es schwierig werden. Wenn die Frage jedoch lautet: „Wo können wir neue Begrünung schaffen?“ kommen wir zu einer zielführenden Diskussion. Das ist keine unüberwindbare Hürde.

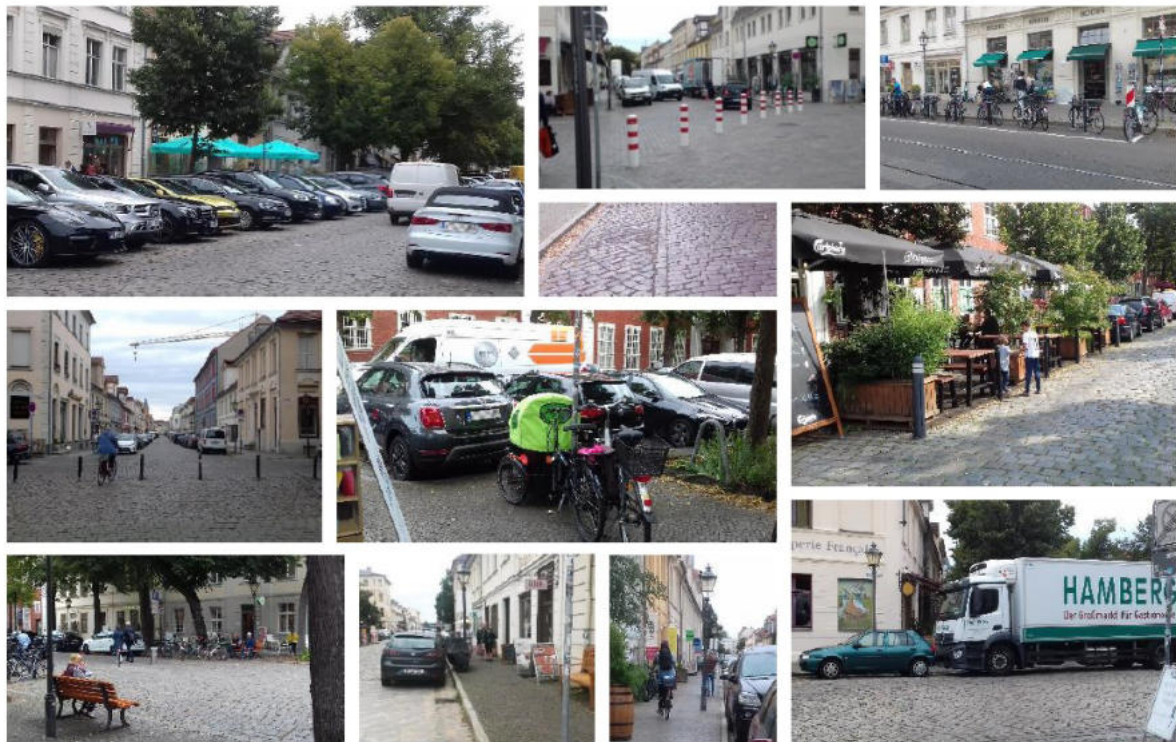
Herr Mothes: Herr Stöhr, was ist Ihre Motivation als Projektleiter hinter dem Vorhaben?

Herr Stöhr: Mit den Sanierungsmaßnahmen ist seit den 1990er Jahren schon sehr viel im öffentlichen Raum verbessert worden. Beispielsweise waren einst Kreisverkehre um die Stadttore herum. Maßnahmen für mehr Barrierefreiheit sind jedoch leider an den Förderrichtlinien gescheitert, die die Belange des Denkmalschutzes priorisierten. Auch Baumpflanzungen wurden in der Vergangenheit schon aus diesem Grund verhindert. Zusätzlich kommen neue Herausforderungen und Ansprüche an Straßenräume, wie z.B. Car-Sharing-Stationen oder Internetkästen, E-Ladestationen usw. Somit sind wir in einem kontinuierlichen Erneuerungsprozess.

Herr Mothes: Können Sie den Hintergrund der politischen Beschlusslage für uns erklären?

Herr Rubelt: Wir haben einen klaren Handlungsauftrag, den ruhenden Verkehr in der Innenstadt zu verringern. Dies birgt ein enormes Flächenpotenzial unter der Maßgabe, Alternativen zum Auto attraktiver zu machen und den Raum gerechter aufzuteilen. Gerade in der Innenstadt ist der öffentliche Raum sehr wertvoll und von vielfältigen Interessen und Bedarfen besetzt. Wenn Autoverkehr in Zukunft eine weniger wichtige Rolle spielt, bedeutet dies eine Entlastung für die Straßenräume, die dann für andere Nutzungen zur Verfügung stehen. Vorhandene Parkhäuser haben noch Kapazitäten und könnten noch besser genutzt werden, um die Straßen zu entlasten.

Gesamtschau der Straßenräume heute



Herr Mothes: Können Anwohnerinnen und Anwohner weiter in der Innenstadt parken?

Herr Rubelt: Ja. Der Fokus liegt auf den von auswärts kommenden Verkehr, für den Alternativen gestärkt werden sollen. Die Innenstadt ist bereits mit dem Radverkehr und den ÖPNV hervorragend angebunden. Einen Impuls zum Unstiege könnten nun Restriktionen in Form von verringertem Parkraumangebot für Auswärtige liefern. Wir wissen inzwischen auch, dass für die Umsätze von Geschäften die direkte Erreichbarkeit mit dem Auto keinen Vorteil gegenüber der Verkehrserschließung mit dem Umweltverbund bringt.

Frage aus dem Publikum: Ist eine Umsetzung von notwendigen Maßnahmen nicht auch schneller möglich?

Herr Schenke: Ein Umbauprozess braucht eine lange Vorlaufzeit, aufgrund der zu treffenden planerischen Vorbereitungen und der nötigen Genehmigungen. Die Durchführung erfordert oftmals große Umbaumaßnahmen mit Straßenbelag, Untergrund, Schienen und Leitungen, wie z. B. in der Ebert-Friedrich Straße. Für den Umbau der Brandenburger Straße lag bei der Ausschreibung kein wirtschaftlich vernünftiges Angebot vor.

Herr Mothes: Da möchte ich ergänzend fragen, ob unter Umständen nicht einfache Straßenumgestaltungen, Experimente und Tests möglich sind?

Herr Rubelt: Es ist grundsätzlich möglich, bestimmte Maßnahmen auch schnell vorzunehmen. So sind in der Friedrich-Ebert-Straße Fahrradabstellanlagen geschaffen worden. Es sind allerdings immer die technischen Regelungen und die Straßenverkehrsordnung einzuhalten, was Experimente oft schwierig macht. Ohne ein gewisses Maß an Umbau entstehen gegebenenfalls unsichere Situationen.

Frage einer Teilnehmerin: Ist in der Gutenbergstraße auf Höhe des Bassinplatzes ein einseitiges Parkverbot für eine höhere Sicherheit durch weniger Enge möglich? Da wären auch keine größeren Umbaumaßnahmen nötig.

Herr Rubelt: Ich sehe dies genauso und erhoffe mir heute auch solche Vorschläge und Ergebnisse. Dennoch braucht es eine Diskussion darüber, was angeboten werden kann und andererseits, welche Optionen anhand der Zahlen letztlich möglich sind.

Ein weiterer Teilnehmer bringt eine Bemerkung zur Umgestaltung der Brandenburger Straße ein und verweist auf den Blick nach Berlin, wo Straßen teilweise für den motorisierten Verkehr gesperrt werden. Wieso können nicht zeitnah die Straßen in Potsdam temporär als Testphase gesperrt werden?

Herr Rubelt: Schnellschüsse dienen nicht der Qualität in der Stadtentwicklung. Es braucht immer ein konsistentes Konzept. Zudem besitzt die Stadt eine gewisse Identität und eine Umgestaltung soll demnach qualitativ erfolgen. Generell unterstütze ich den Ruf nach mehr Fläche, aber es sollte heute diskutiert werden, wie diese Flächen dann belebt werden.

Eine weitere Teilnehmerin merkt an, dass die Baumbestände stark belastet sind und Bewässerung in diesem Sommer dringend nötig ist. Wenn die Bäume verschwinden würden stellt das eine großen Qualitätsverlust dar.

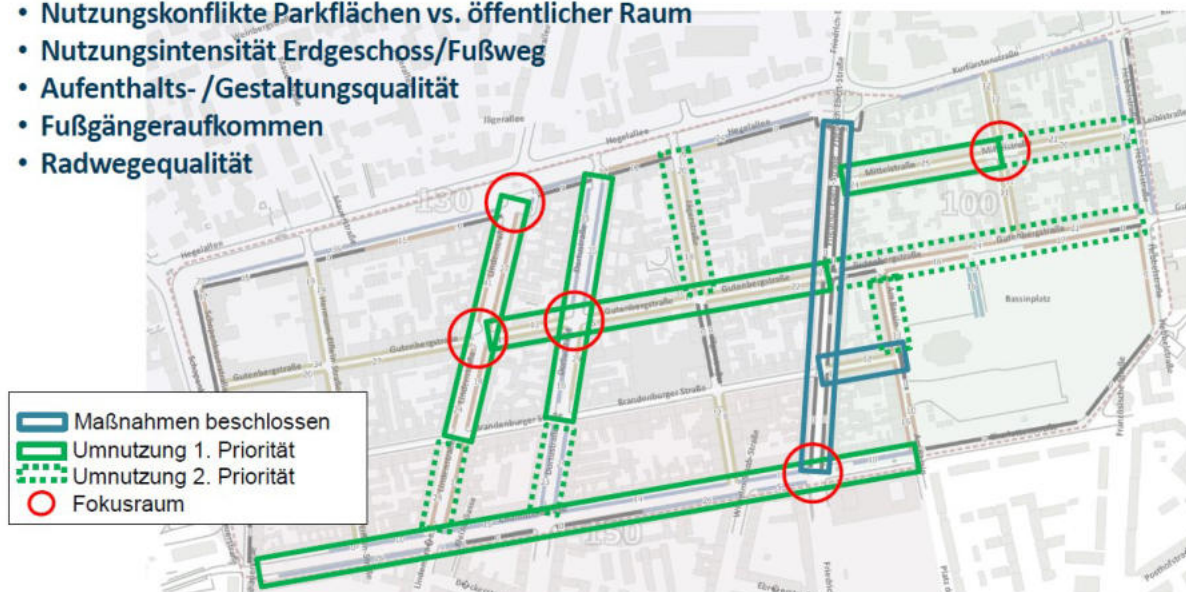
Eine andere Teilnehmerin geht auf die Planung ein und gibt zu Bedenken, dass mit dem begrenzten Planungsgebiet der Innenstadt die Gesamtstadt vergessen wird und ein Konzept für die ganze Stadt sinnvoller wäre. Bei den genannten Beschlüssen wurden die Sanierungssatzung, die Denkmalbereichssatzung und den Beschluss zum Erhalt der Natursteinpflasterstraßen nicht erwähnt. Auch diese sollten nicht vergessen werden.

Herr Rubelt: In einem Rahmen wie heute sollen Lösungen gefunden werden, wie unterschiedliche Nutzungen und Qualitäten vereinbar sind. Zudem ist mir wichtig, die Begrenzung der Innenstadt klein zu fassen, und eine fokussierte Diskussion über wichtige Bereiche zu Ende führen zu können. Vor allem hier sind wichtige Nutzungen geballt. Bei einer größeren Fassung der Innenstadt besteht die Gefahr, dass die Diskussionen nicht richtig zu Ende geführt werden.

Schwerpunktbereiche Handlungsbedarf

Auswahl anhand:

- Nutzungskonflikte Parkflächen vs. öffentlicher Raum
- Nutzungsintensität Erdgeschoss/Fußweg
- Aufenthalts- /Gestaltungsqualität
- Fußgängeraufkommen
- Radwegequalität



5. Ergebnisse der Arbeitsgruppendifkussionen

In 5 Gruppen wurde eine knappe Stunde lang intensiv zum Thema Gesamtkonzept die Nutzung und Gestaltung von Straßenräumen in der Innenstadt sowie zu einzelnen ausgewählten Straßen diskutiert. Diese waren:

- Mittelstraße (evtl. mit Benkertstr.)
- Gutenbergstraße (West)
- Lindenstraße
- Dortustraße

Bei der Diskussion ging es zunächst um eine Bewertung der aktuellen Situation, insbesondere das Nennen von Schwächen und (möglichen) Konflikten. Daraufhin wurde über einen wünschenswerten Gesamtcharakter der Straße gesprochen und schließlich konkrete Nutzungen räumlich auf einem Luftbild verortet.

In der Diskussion waren alle Wünsche erlaubt und auch widersprüchliche Vorstellungen sollten aufgenommen werden. Ziel war es nicht unbedingt, einen Konsens oder kurzfristig realistische Lösungen zu finden.

Die Teilnehmenden konnten sich selbst ihre Gruppe aussuchen. Für das Angebot einer thematisch offenen Gruppe fanden sich keine Interessierten.

Gruppe 1: Gesamtgebiet

Moderation: *Norman Niehoff*, LH Potsdam, FB Mobilität und technische Infrastruktur



Was gefällt mir in der Innenstadt?

- gute Erreichbarkeit
- gutes Angebot / viele Möglichkeiten
- wenig fließender Verkehr

Was stört mich in der Innenstadt?

- Parkleitsystem: Parksuchverkehr (Parkhäuser kaum sichtbar)

Welche Anforderungen und Kriterien ergeben sich daraus für die Gestaltung von Straßenräumen in der Innenstadt?

- Temporäre Maßnahmen / Experimente
- Kurzfristige Maßnahmen
- Parkgebühren erhöhen
- Anwohnerparkplätze beschränken
- Fahrradwege verbessern und Fahrradstellplätze ausweiten
- Angebote für junge Menschen und Familien (z.B. Platz am Jägertor)
- Barrierefreiheit/-arm
 - Behindertenparkplätze
- Lieferverkehr berücksichtigen: Lieferzonen und Kurzzeitparkplätze
- Mehr Angebote (Einkauf) für Potsdamer:innen
- Attraktive Strukturen auch für Auswärtige

Welche Bedarfe / Potenziale gibt es in Bezug auf die Schnittstellen / Anbindung an die Gesamtstadt?

- Attraktive Verbindung von und zu den Vororten
- Kreuzungsbereiche mit vielfältigen Angeboten
- Flexible Nutzungsmöglichkeiten schaffen (Märkte, Park-/Lieferzonen etc.)
- Park & Ride ausbauen
- Luisenplatz mit Wasserspielplatz
- Platz am Jägertor als Raum für junge Menschen, Familien und mit Nachtleben
- Charlottenstraße als Tempo-30-Zone
- Kreuzung Charlottenstraße / Friedrich-Ebert-Str. optimieren und kontrollieren

Welche (besonderen) Nutzer:innengruppen gibt es hier? Welche (unterfüllten) Bedürfnisse haben diese?

- Jugendliche: Nachtleben, Räume schaffen, Mülleimer, Toiletten, Bänke
- Anwohner: Parken, Ruhe, Versorgung
- Touristen: Konsumfreies Angebot ausweiten
- Beschäftigte: (Regionalverkehr) Randzeiten

Was muss noch vertiefend überlegt werden?

- Elektromobilität
- Weihnachtsmarkt entzerren

Zusammenfassung:

Aus Sicht der Gruppe bietet Potsdam bereits gute Lebensverhältnisse. Es ist wichtig, viele gemeinnützige Angebote für die Nachbarschaft zu schaffen. Weiteres Anliegen waren es, generell den Pkw-Verkehr in der Innenstadt zu reduzieren und die Radinfrastruktur zu verbessern. Alternative Mobilitätsangebote sollen weiter ausgebaut werden. Für die Aufenthaltsräume haben sich vor allem Plätze und Kreuzungen als Fokusbereiche herausgestellt, wobei hier vorwiegend Jugendliche als nutzende Personen erwähnt wurden.

Gruppe 2: Mittelstraße

Moderation: Robert Stöhr, LH Potsdam, Bereich Stadtraum Mitte



Was gefällt mir in der Mittelstraße?

- Historische Bausubstanz
- Ausreichend Fahrradstellplätze

Was stört mich in der Mittelstraße?

- Fahrbahnbelag kaputt
- Fehlende Lieferzonen
- Fremdarker
- Falscharker
- Zu weinge Parkplätze
- Querungshilfen für Kinderwagen etc. fehlen
- Fahrbahn ist nicht begehbar, trotz Zulässigkeit → nicht zu erkennen, dass das erlaubt ist
- E-Roller liegen im Weg
- Gastronomie blockierte Gehwege

Mögliche Konflikte

- Anwohnendenparkplätze vs. Rad(verkehrs)sicherheit
- Parklets: Gefahr der Partyzone
- Durchgangsverkehr verhindern

- Hausflure zu schmal für Lastenfahräder
- Baustellen blockieren Stellplätze
- Ganz ohne Autos ist das Viertel tot

Wie stelle ich mir den Gesamtcharakter der Straße vor?

- Nutzungsmischung
- Architekturbetont
- Anwohnerparkhaus

Was braucht der Ort?

- Günstige Parkplätze für Anwohnende im Parkhaus
- Mehr Kontrollen / bessere Beschilderung
- Temporäre Begrünung
- Neue Nutzungen zulassen

Gibt es besondere Potenziale bei der Gestaltung von Kreuzungen?

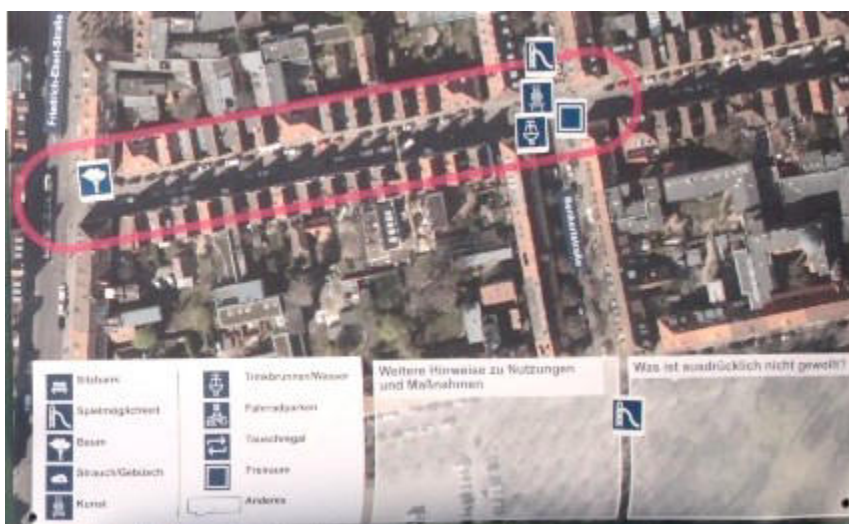
- Fremdparken raus → Platz für neue Nutzungen

Was muss noch vertiefend überlegt werden?

- Versuch mit Anwohnenden: 1 Monat Autos nur noch ins Parkhaus
- Kneipenbesucher nicht parken lassen
- Gewerbetreibende raus
- Wie werden Regelungen wie die Verkehrsberuhigung durchgesetzt ? ...z.B. über Gestaltung (Poller)

Konkrete Nutzungen / Maßnahmen (Karte)

- v.a. Umnutzung Kreuzung Benkertstraße (Spielplatz, Wasserspiel, Kunst, Freiraum)



Zusammenfassung:

In der Mittelstraße werden die Falschparker als störend angesehen. Die generelle Verkehrssituation wird durch den fehlenden Platz auf Gehsteigen auch negativ wahrgenommen. Das Fremdparken soll aus der Straße verbannt werden um mehr Aufenthaltsräume zu schaffen.

Gruppe 3: Gutenbergstraße (West)

Moderation: Eric Puttrowait, StadtLabor



Was gefällt mir in der Gutenbergstraße?

- Typischer „Potsdam-Charakter“
- Kleine Geschäfte
- „Kleine Stärken“

Was stört mich in der Gutenbergstraße?

- Alles viel zu eng
- Keine Bäume → Hitze
- Nicht nutzbar für Fahrräder
- Abstellmöglichkeiten für Fahrräder fehlen

Mögliche Konflikte

- Insgesamt schmal
- Pflasterung: Denkmalschutz, Nutzung, Kosten

Wie stelle ich mir den Gesamtcharakter der Straße vor?

- Entfaltung
 - Auch für Gastro
- Verweilen und Wohlfühlen

- Schlendern
- Bäume, Begrünung Verschattung
- Muskelverkehr mit Priorität

Was braucht der Ort?

- Autofrei
- E-Shuttles

Gibt es besondere Potenziale bei der Gestaltung von Kreuzungen?

- Ausweitung der Alleen (Lindenstr. / Dortustr.)
- Abendveranstaltungen

Welche (besonderen) Nutzer:innengruppen gibt es hier?

- Barrierefreie Übergänge
- Zeitlich begrenzter Lieferverkehr

Was muss noch vertiefend überlegt werden?

- Parkende Autos in Parkhäuser
- E-Roller-Problematik

Konkrete Nutzungen / Maßnahmen (Karte)

- Fahrradtauglicher Belagsstreifen auf der gesamten Länge
- Abendliche „Pop-Up-Piazza“ an der Kreuzung Lindenstraße
- Schnelle temporäre Maßnahmen
- Bereich Bassinplatz: statt Autospur: Fahrradstreifen und Sitzmöglichkeiten

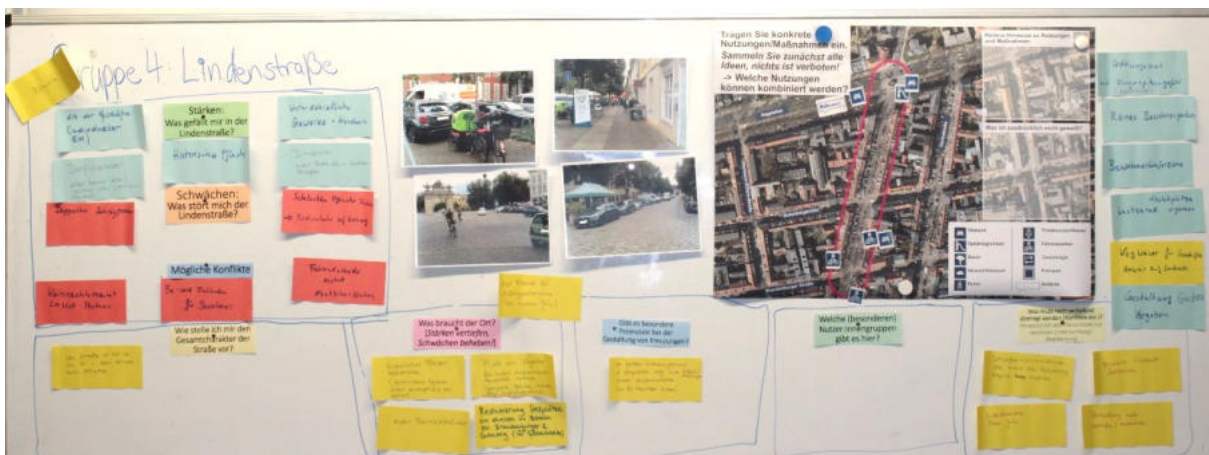


Zusammenfassung:

Allgemein braucht die Straße eine Entlastung um Raum für Entfaltung zu schaffen. Sie soll zum Verweilen und Wohlfühlen einladen. Die Straße sollte durch einen durchgehenden Fahrradstreifen fahrradfreundlicher werden. Die Umsetzung der Maßnahmen soll schrittweise erfolgen. Dabei könnten in einem ersten Schritt Gastrobereiche und Radabstellplätze geschaffen werden. Kreuzungen wurden als Potenzialbereiche gesehen.

Gruppe 4: Lindenstraße

Moderation: Yvonne Stolzmann, LH Potsdam, Bereich Stadtraum Mitte



Was gefällt mir in der Lindenstraße?

- Historisches Pflaster
- Unterschiedliche und individuelle Gewerbe / Geschäfte
- Dimension – mehr Platz als andere Straßen
- Dorfcharakter: jeder kennt sich/versteht sich
- Bäume

Was stört mich in der Lindenstraße?

- Doppeltes Schrägparken
- Schlechtes Pflaster (deswegen Radverkehr auf dem Gehweg)

Mögliche Konflikte

- Weihnachtsmarkt (Notparken)

- Be- und Entladen für Bewohner
- Fahrradständer statt NextBike-Station

Wie stelle ich mir den Gesamtcharakter der Straße vor?

- Die Straße ist toll so wie sie ist – dem Grunde nach erhalten

Was braucht der Ort?

- Historisches Pflaster beibehalten (durchgängiges geschnittenes Pflaster keine Option)
- Mehr Fahrradständer
- Zusätzliche Flächen für Außengastronomie inkl. mobiles Grün
- Platz am Jägertor für mehr Aufenthaltsqualität nutzen
- Reduzierung von Stellplätzen vorrangig im Bereich zwischen Brandenburger Straße und Gutenbergstraße (u.a. vor Gedenkstätte)

Gibt es besondere Potenziale bei der Gestaltung von Kreuzungen?

- An jedem Kreuzungspunkt 2 Stellplätze weg und Plätze / Kreuzungen wieder ausformulieren (u.a. für Fahrräder)

Konkrete Nutzungen / Maßnahmen (Karte)

- Mehrfach Fahrradparken
- Bänke und Spielmöglichkeit an Kreuzung Hegelallee



Was muss noch vertiefend überlegt werden?

- Straßenkehrmaschinen, die nicht die Pflasterung kaputt machen
- Videokamera für Familie Grün
- Gesamte Lindenstraße betrachten
- Vermüllung härter kontrollieren und bestrafen
- Ordnungsamt mit mehr Fingerspitzengefühl
- Reines Bewohnerparken / Bewohnerlieferzone
- Abstellplätze für Lastenräder ergänzen
- Gebündelter Wegweiser für Geschäfte als Hinweis auf die Lindenstraße
- Gestaltung der Außengastronomie vereinheitlichen

Zusammenfassung:

Die Straße weist bereits viele Stärken auf. Das historische Pflaster wird positiv wahrgenommen. Die Breite der Straße wird auch als Vorteil gesehen, da genug Fläche für alle Verkehrsteilnehmer vorhanden ist. Die Radinfrastruktur muss ausgebaut werden und gleichzeitig soll eine Reduzierung der Stellplätze erfolgen.

Gruppe 5: Dortustraße

Moderation: *Martin Drews*, LH Potsdam, Verkehrs- und Beleuchtungsmanagement



Was gefällt mir in der Dortustraße?

- Breite Gehwege
- Straßengrün
- Gewerbemix
- Architektur / Straßenraum

Was stört mich in der Dortustraße?

- E-Roller
- Straßenbelag / Radverkehr
- Mangelnde Kontrolle
- Zustand der Baumscheiben

Mögliche Konflikte

- Außengastronomie = Lärm
- Sitzbank = Nachtlärm

Wie stelle ich mir den Gesamtcharakter der Straße vor?

- Abwechslungsreich
- Lebendig
- Atmosphäre

Was braucht der Ort?

- Parkplätze, deswegen Besucherparken wegnehmen
- Parkgebühren erhöhen
- Hochwertige Fahrrad-Verbindung Nord-Süd
- Lieferzonen einrichten
- Freiräumen der Fußwege

Gibt es besondere Potenziale bei der Gestaltung von Kreuzungen?

- Trinkbrunnen
- Sitzinseln
- Barrierefreie Querung
- Platzcharakter Höhe Brandenburger Straße (weniger Bewohnung)

Welche (besonderen) Nutzer:innengruppen gibt es hier?

- Anwohner
- Besucher (v.a. Gastro)



- Ältere mobilitätseingeschränkte Menschen
- Konsumenten

Was muss noch vertiefend überlegt werden?

- Tag-/Nacht-Situation
- Sommer- /Winter-Saison /Gastro)
- Radverkehr auf Fußweg oder Fahrbahn?

Zusammenfassung:

Die Dortustraße wird sehr positiv bewertet und ihr wird eine gute Aufenthaltsqualität sowie ein gutes Gewerbeangebot zugeschrieben. Die Straße hat einen schlechten Belag und macht somit auch das Radfahren unattraktiv. Es besteht nach 22 Uhr ein Konflikt der Außengastronomie mit den Anwohnerschaft (Lärm). Bezogen auf den Verkehr hier wird das reine Anwohnerparken und ein Ausbau der Radinfrastruktur begrüßt. Generell soll die Straße barrierefrei und altersfreundlich gestaltet werden.



6. Nächste Schritte

Im Nachgang der Werkstatt werden die Ergebnisse durch Stadtlabor ausgewertet und daraufhin entsprechende schlüssige Konzepte entworfen. In der zweite Werkstatt werden diese präsentiert und vertiefend diskutiert.

Die zweite Werkstatt soll am 24.06.2022 stattfinden. Alle Teilnehmenden der ersten Werkstatt sind auch zur nächsten Runde wieder eingeladen.

Parallel wird eine eigene Beteiligung von Kindern und Jugendlichen durchgeführt. Deren Ergebnisse werden ebenfalls beim zweiten Termin vorgestellt und fließen in die Diskussion ein.



B. Zweite Werkstatt am 24.06.2022

1. Einführung und Vorstellung der Ergebnisse im Plenum



Die zweite Werkstatt fand am 24.06.2022 im Haus der Brandenburgisch-Preußischen Geschichte statt. Mit rund 50 Teilnehmenden wurden die neuen Ideen für die Innenstadt diskutiert. Zwischen der ersten und zweiten Werkstatt wurde ein Nutzungskonzept erstellt, in das die Wünsche und Anregungen aus der ersten Werkstatt eingearbeitet wurden. Dabei wurden konzeptionelle Nutzungsansätze für das gesamte Gebiet der zweiten barocken Stadterweiterung erstellt und darauf aufbauend konkrete Nutzungs- und Gestaltungsvorschläge für ausgewählte beispielhafte Straßenabschnitte ausgearbeitet. Diese dienten in der zweiten Werkstatt als Diskussionsgrundlage für die Gruppenarbeiten.

Nach dem Ankommen der Teilnehmenden wurde durch Herrn Rubelt, Beigeordneter für Stadtentwicklung, Bauen, Wirtschaft und Umwelt, eine kurze Einführung und ein Rückblick auf die erste Veranstaltung gegeben. Bevor das Gesamtkonzept zur Innenstadt sowie die erarbeiteten Varianten für die Straßenabschnitte von Herrn Puttrowait vorgestellt wurden, führten Moderator Herr Mothes und Herr Rubelt ein Gespräch über die aktuellen Entwicklungen rund um das Projekt.

Herr Mothes: Das Projektergebnis soll am Ende nicht nur als Dokument vorliegen, sondern im September auch der breiten Öffentlichkeit vorgestellt werden. Außerdem soll es auch in der Politik verankert werden. Wie kann das passieren, Herr Rubelt?

Herr Rubelt: Das ist sehr wichtig bei solchen Konzepten, die auch übergreifen und ein Stück weit eine neue Entwicklung entfalten. Das Ergebnis soll politisch beschlossen werden und der Verwaltung eine Sicherheit für ihr Handeln für die nächsten Jahre geben.

Herr Mothes: In Potsdam wird das Parken teurer, mehr Tempo 30 soll durchgesetzt werden. Wie ist da bei Ihnen die Diskussion? Können Sie das einordnen?

Herr Rubelt: Mit dem Schwung der ersten Werkstatt haben wir einen sehr guten Steuerungsbeschluss bekommen, dass Stellplätze teurer werden müssen. Das gilt vor Allem für Stellen, wo wir wissen, dass es Alternativen gibt, wie die Parkhäuser, die bisher wenig ausgelastet sind. Das war eine Empfehlung aus der ersten Werkstatt und das haben wir parallel in der Verwaltung diskutiert. Daraufhin haben wir in der Stadverordnetenversammlung mit einer breiten Mehrheit einen Beschluss erhalten. Generell sollte die Verkehrswende über die Innenstadt hinaus diskutiert werden. Wir haben auch einen Antrag zu Tempo 30 in der Diskussion. Dort haben wir auch in andere Städte wie Leipzig geschaut und wollen auch in Potsdam Tempo 30 perspektivisch umsetzen.

Herr Mothes: Es wurde darauf verwiesen, dass wenn die Innenstadt attraktiver werden soll auch die Erreichbarkeit durch Alternativen verbessert werden müsste. In der Gutenbergstraße gibt es diesbezüglich bereits neue Entwicklungen.

Herr Rubelt: Ja richtig. Wir wollen die reinen Besucherstellplätze reduzieren und dann nicht nur auf die Parkhäuser verweisen, sondern deutlich machen, dass es auch andere Möglichkeiten gibt, in die Innenstadt zu kommen. Dafür ist die Grundlage, dass die Qualität gegeben ist. Im östlichen Teil der Gutenbergstraße können wir etwas sehr schnell umsetzen, nämlich durch Radfahrmarkierungen viel Platz auf einer wichtigen Radverkehrsachse schaffen. Dafür nehmen wir hier bereits einige Stellplätze raus. Das ist bereits ein Teil der Ergebnisse die wir aus der ersten Werkstatt mitgenommen haben.

Herr Mothes: Das ist alles noch in Vorbereitung und noch keine beschlossene Tatsache. Können sie sagen, wie sich die Umsetzung des Konzepts im Finanzhaushalt der Stadt widerspiegelt und wann die Maßnahmen im Sinne eines Stufenplans umgesetzt werden können?

Herr Rubelt: Wir haben in der Reflexion der ersten Werkstatt und im Wissen, wie komplex umfängliche Umbauten in der historischen Altstadt sind, festgestellt, dass wir uns vor Allem auf Maßnahmen konzentrieren wollen. die ohne große Umbauten schnell umsetzbar sind, eine hohe Steuerungswirkung haben und einen hohen Einfluss auf die Qualität der Innenstadt haben. Bauliche Maßnahmen haben mittlerweile einen großen Vorlauf und der Umgang mit historischen Gegebenheiten hat die Folge, dass solche Maßnahmen erst weit in der Zukunft liegen. Ich finde es schwierig, wenn wir über Lösungen reden, dass wir sagen „Ja, aber es dauert sieben Jahre und es kostet sehr viel Geld“ und wir wissen meist nicht den genauen Kostenaufwand. Städtebauförderung gibt es nicht mehr, daher müssen wir das selber finanzieren. Aber wir können Dinge anders durchführen, auch hier in der Innenstadt. Hier können wir mit wenig finanziellem Aufwand viel Wirkung erzeugen. Das ist eine Chance, die wir nutzen sollten.

Herr Mothes: In der ersten Werkstatt waren viele der heute Anwesenden nicht da, daher wird diese noch einmal rekapituliert. Grundsätzlich gab es übergreifende

Zielstellungen, die übereinstimmend angenommen wurden. Einmal die Reduzierung des Autoverkehrs mit einer Steigerung der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt. Ein ganz zentrales Thema war das Herausnehmen der Fremdarker, aber eine Sicherung des Bewohnerparkens. Das letzte Ziel war, mit dem Bestand ohne große Umbaumaßnahmen zu arbeiten.

Person aus dem Publikum: Wir haben nicht von Sicherung von Bewohnerparken geredet. Die Bewohner haben kein Anrecht auf Stellplätze vor der Tür.

Herr Mothes: Vielleicht ist Sicherung das falsche Wort und sollten eher von einer Berücksichtigung des Bewohnerparkens reden.

Herr Rubelt: Ich glaube, wir sollten uns eher über Größenordnungen unterhalten. Dann wird auch einiges klar. Mit der Herausnahme von Fremdparkern können wir bereits eine Reduktion von über 500 Stellplätzen bewerkstelligen. Beim Bewohnerparken müssen wir tatsächlich die Situation vor Ort diskutieren und dann auch eher konkret erheben und nachfragen, was sinnvoll ist. Zusätzlich kommt es noch auf den Ort der Bewohnerstellplätze an. Das konnten wir noch nicht zu Ende diskutieren.

Herr Mothes: Ich möchte nochmals auf das sehr kontrovers diskutierte Thema der Pflasterungen zurückkommen. Wir sind jetzt im Dialog zu der Lösung gekommen, mit dem vorhandenen Pflaster umzugehen. Können Sie das auch noch einmal spezifizieren?

Herr Rubelt: Auf den Gehwegen bündelt sich aktuell sehr viel, die verkehrliche Funktion wird dadurch beeinträchtigt. Hier wollen wir Platz für Fußgänger schaffen und einige Nutzungen verlagern, indem wir zum Beispiel auf den heutigen Parkplätzen Gastronomie ermöglichen und Fahrradabstellanlagen einbauen. Nun ist es wichtig, mit bestandsorientierten Lösungen voranzugehen. Hier wäre mir aber gerne nochmals eine Diskussion über Qualitäten wert.

Ergebnisse der Kinder- und Jugendbeteiligung

Präsentation: *Frau Buhr, Koordinatorin für Kinder- und Jugendinteressen der LH Potsdam*



Nach dem Gespräch zwischen Herrn Mothes und Herr Rubelt stellte Frau Buhr die Ergebnisse der gesondert durchgeführten Kinder- und Jugendbeteiligung zum Projekt vor, die am Nachmittag des 9. Juni 2022 stattfand. Jeweils eineinhalb Stunden sind eine Gruppe von 16 Kindern und 3 Jugendlichen mit Behinderung sowie eine Gruppe von 9 Jugendlichen unter der Leitung von Frau Neels vom Potsdamer Kinder- und Jugendbüro und Frau Buhr durch die Potsdamer Innenstadt gegangen und haben ihre Ideen und Bedürfnisse geäußert. Der Platz am Jägertor, die Lindenstraße und die Gutenbergstraße waren Orte, die hier im Fokus standen.

Die Wünsche und Ideen waren äußerst vielfältig und kreativ, deckten sich jedoch im Wesentlichen mit den Grundgedanken der Erwachsenen.

Die zentralen Anliegen der Kinder waren, dass die Flächen in der Innenstadt besser zum Spielen, Chillen, Toben und Freunde Treffen genutzt werden können. Im Bezug auf die Gutenbergstraße wurde auch das Radfahren als wichtige Aktivität genannt. Zur Ermöglichung dieser Aktivitäten haben die Kinder und Jugendlichen ihre Ideen und Wünsche zur Ausstattung der Orte geäußert. Dabei haben sich an allen Orten mehrere Ideen wiederholt. Darunter waren Möglichkeiten zum Spielen, Sitzgelegenheiten, mehr Grün, Mülleimer, Toiletten und generell mehr Raum für Fuß und Rad und eine starke Reduktion des Kfz-Verkehrs. Von den Jugendlichen mit körperlicher Einschränkung wurde unter anderem ein rollstuhlgerechter Belag gefordert sowie ein inklusives Stadtmobiliar, z.B. ein Tisch, an den sich auch Rollstuhlfahrende setzen können. Des weiteren wurden für die

einzelnen Straßenabschnitte sehr spezifische Wünsche geäußert, von denen sehr viele bestandsorientiert umgesetzt werden könnten.

Die ganze Dokumentation und Präsentationsfolien zur Kinder- und Jugendbeteiligung können im Anhang nachgesehen werden.



Konzeptvorstellung und anschließende Diskussion

Präsentation: *Herr Puttrowait, StadtLabor*

Im Anschluss an die Vorstellung der Konzepte gab es eine Fragerunde zum Verständnis:

Aus dem Publikum: Mit Senkrechtparken meinen Sie im 90 Grad Winkel parken?

Herr Mothes: Ja, das ist richtig.

Aus dem Publikum: Dann haben Sie noch Bäume in der Gutenbergstraße gezeigt. Die sollen gepflanzt werden und nicht nur in Kübeln aufgestellt werden?

Herr Mothes: Die Denkmalpflege und das historische Bild der „steinernen Innenstadt“ sind hier große Themen. Hier ist die Frage: Darf es Grün in der steinernen Innenstadt geben?

Das wurde ja auch schon intensiv in der ersten Werkstatt diskutiert. Die Tendenz geht in Richtung Pflanzkübel. Herr Rubelt, Sie kennen die Diskussion.

Herr Rubelt: Ja klar. Aber das ist eine Diskussionsfrage, die es im Einzelfall zu klären gilt, weil es immer ortspezifische Besonderheiten gibt. In der zweiten barocken Stadterweiterung gibt es sicher Orte zu finden, in denen noch was möglich ist. Aber das ist mit einer fachlichen Unterbreitung zu prüfen.

Aus dem Publikum: Können Sie das mit dem Lieferverkehr in der Fußgängerzone genauer erläutern?

Herr Mothes: Wir haben aktuell eine chaotische Situation, da in den Kreuzungsbereichen unregelmäßig Lieferfahrzeuge parken. In den Fußgängerzonen soll es begrenzte Zeiträume geben, zu denen sowohl Fahrzeuge von Gewerbetreibenden als auch der Paketlieferdienst halten dürfen, wie heute bereits in der Brandenburger Straße. In den anderen Straßen sollen in den Fahrbahnrandbereichen Flächen geschaffen werden, in denen Lieferfahrzeuge halten können und das möglichst in jedem Straßenabschnitt.

Aus dem Publikum: Wird es möglich sein, auf der Gutenbergstraße über die Fußgängerzone (Dortustraße) hinweg zu fahren?

Herr Mothes: Ja das wird möglich sein, weil das verkehrstechnisch anders auch kaum möglich ist.

Aus dem Publikum: In der Dortustraße soll Rad gefahren werden, aber das wird ja eine Fußgängerzone?

Herr Mothes: Es wird eine Fußgängerzone, aber diese soll für Radfahrende freigegeben sein. Wir schlagen perspektivisch auch eine Überarbeitung des Pflasters vor, gegebenenfalls geschnittenes Pflaster, was wiederum mit Kosten verbunden ist.

Aus dem Publikum: Sind dann alle Straßen für Radfahrende freigegeben?

Herr Mothes: Unser Vorschlag ist, die Dortu- und Mittelstraße freizugeben und in der Brandenburger Straße eingeschränkt, wie es bereits schon der Fall ist.

Aus dem Publikum: Wird es noch möglich sein, die Friedrich-Ebert-Straße über entlang der Gutenbergstraße mit dem Auto zu queren?

Herr Rubelt: Ja man kann über die Friedrich-Ebert-Straße drüber fahren. Aber nicht mehr im Sinne eines Parksuchverkehrs, da hier ja Anreize gesetzt werden, dies nicht mehr zu tun. Wir haben durch die neue Diagonalsperre ja schon reduziert auf 30% des vorhergehenden Querungsverkehrs.

Aus dem Publikum: Wie ist das mit dem Parken für Pflegedienste geregelt?

Herr Rubelt: Die Frage wird geklärt und aufgenommen.

Aus dem Publikum: Es gibt die große Gruppe an Seh- und Gehbehinderten Menschen und der alten Menschen, die auf klare Strukturen angewiesen sind. Was ist für diese Gruppe vorgesehen?

Herr Mothes: Es bleiben alle Borde und die grundsätzlichen Pflasterungen in den Straßen erhalten. Somit wird auch die Orientierung sichergestellt. Außerdem werden diese durch das Wegfallen von Parkplätzen freigeräumt.

Herr Rubelt: Da wo umfängliche bauliche Änderungen vorgenommen werden, werden wir ein Blindenleitsystem umsetzen. An Stellen wo wir baulich nichts ändern, werden wir den Bestand auf Grundlage unserer Erfahrungswerte prüfen und entsprechend verbessern.

Aus dem Publikum: Die Potsdamer Innenstadt hat viele Einwohnerinnen und Einwohner. Das muss in manchen Straßen mehr beachtet werden.

Herr Mothes: Wir erkennen die Wohnfunktion als Besonderheit in Potsdam an, daher auch die Nennung von Erfurt als Beispiel, wo auch in der Altstadt viel gewohnt und geparkt wird, der Verkehr aber beruhigt wurde. Aus dem Erfurter Beispiel kommt auch die Überlegung, dem Straßenraum durch Umnutzungen eine solche Wirkung zu geben, dass das Spazieren auf der Fahrbahn selbstverständlich wird. Eine Regelung als Verkehrsberuhigter Bereich würde auch den Anwohnenden zugute kommen.

Aus dem Publikum: Warum fiel die Entscheidung für die Einrichtung einer Fußgängerzone nun genau auf die Dortustraße und nicht auf die Lindenstraße?

Herr Mothes: Ein Ergebnis der Ersten Werkstatt war, dass in der Lindenstraße nicht so viel Handlungsbedarf gesehen wird, sondern diese schon aktuell sehr attraktiv ist. Die Dortustraße wurde als chaotischer bewertet, zudem besteht durch viel Gastronomie dort mehr Handlungsdruck. Aber die Diskussion ist diesbezüglich offen und wenn diese Werkstatt gegenteilige Ergebnisse liefert, kann da auch umgedacht werden. Allein im ersten Schritt soll wohlgemerkt ein Drittel der Parkstände wegfallen, was bereits eine große Veränderung bedeutet. Bei noch mehr Reduktion, z.B. um Dortu- und Lindenstraße beide autofrei zu machen, ergibt sich das Bilanzproblem durch den aktuellen Kfz-Bestand der Bewohner.

Aus dem Publikum: Es soll jetzt ein paar Straßen geben, in denen Sitzmöglichkeiten hinzukommen, aber auch noch Autos parken. Aber direkt neben Autos zu sitzen ist nicht so gemütlich.

Herr Puttrowait: Das ist ein Prinzip unseres Konzepts, dass Aufenthaltsnutzungen nicht direkt neben parkenden Autos platziert werden in Straßen, in denen beides gemischt am Fahrbahnrand aufgereiht werden könnte. Zwischen Bänke und Kfz kommen als Puffer Pflanzkübel, Fahrradlehnenbügel oder auch freier Raum.

Aus dem Publikum: Warum gehen die Grenzen der Bewohnerparkbereiche mitten durch die Innenstadt und die Bereiche selbst darüber hinaus? Wäre es nicht sinnvoll, diese zusammenzufassen?

Herr Rubelt: Die Mitarbeitenden von der Straßenverkehrsbehörde sind heute nicht anwesend. Da müssen wir uns im Nachgang erkundigen, was die Gründe für diese Einteilung waren und ob die Gebiete angepasst werden könnten.

Aus dem Publikum: Warum wird nicht auch die Charlottenstraße als Fahrradstraße geplant?

Herr Rubelt: Dafür müsste die Tramverbindung aus der Charlottenstraße entfernt werden, was nicht in Frage kommt. Die Charlottenstraße ist dennoch ein Maßnahmenthema, dort sollen Radfahrstreifen markiert werden.

Aus dem Publikum: Habe ich es richtig verstanden, dass die Friedrich-Ebert-Straße verkehrsfrei sein soll?

Herr Mothes: Nicht ganz. Es soll in der Friedrich-Ebert-Straße keine Parkplätze mehr geben, aber es darf weiterhin gefahren werden.

Herr Rubelt: In der Planung für die Friedrich-Ebert-Straße sind Ladezonen und Parkplätze für Menschen mit Einschränkungen vorgesehen. Dazu gab es vor einigen Jahren hier öffentliche Veranstaltungen, in der wir genau diesen Boulevard diskutiert haben.

Herr Mothes: Nochmal zur Verdeutlichung: Es kann zwar nicht geparkt werden, aber es gibt Raum für andere Nutzungen. Zum Beispiel für den Lieferverkehr.

Aus dem Publikum: Ich nutze derzeit ein Car-Sharing Angebot und diese Autos dürfen bisher ausschließlich in Nichtbewohner-Parkzonen abgestellt werden.

Herr Mothes: Carsharing ist ein wichtiger Mobilitätsbaustein und soll den Anwohnenden der Innenstadt erleichtert werden. Verschiedene Möglichkeiten, dies zu realisieren, werden durch die Verwaltung geprüft. Eine Lösung könnte die spezielle Ausweisung von Parkplätzen für Carsharing-Fahrzeuge sein.

Aus dem Publikum: Angesichts der Planung ist es wichtig, die Anzahl von ausgegebenen Bewohnerparkausweisen mit einzubeziehen. Wenn mehr Anwohnende einen Parkausweis haben als es letztendlich Parkplätze im Areal gibt, könnte es zu Konflikten kommen.

Herr Rubelt: Mit einem Anwohnerparkausweis haben sie zwar die Berechtigung, aber nicht den Anspruch auf einen Stellplatz.

Herr Mothes: Nicht alle geplanten Reduzierungen von Parkflächen werden gleichzeitig umgesetzt. Da es sich um ein Stufenkonzept handelt, kann dies auch begleitend evaluiert und nachgesteuert werden, falls es zu Knappheiten kommen sollte.

Aus dem Publikum: Ich sehe in Potsdam ein generelles Umsetzungsdefizit. Daher finde ich es wichtig, neben der Planung auch einen Fokus auf die Umsetzung zu legen. Wenn alle bestehenden Regeln auch so eingehalten werden würden, gäbe es einige Probleme gar nicht erst. Ein gutes Beispiel dafür sind die Poller in der Gutenbergstraße, die sofort zu einer Verbesserung geführt haben, während sich in der Friedrich-Ebert-Straße an das eingeschränkte Halteverbot nur wenig gehalten wird.

Aus dem Publikum: Ich sehe auch Probleme bei der Umsetzung. Aufgrund der vielen Radfahrer in der Lindenstraße ist das Queren insbesondere mit Kindern problematisch. Wenn dazu zusätzlich noch Gastronomie in der Lindenstraße entstehen soll wird es weiter zu Konfliktsituationen kommen.

Herr Rubelt: Mit ihrem Wunsch nach einer differenzierten Außennutzung, die nicht ausschließlich aus Gastronomie besteht, stimmen wir überein. Besonders auch nichtkommerzielle Nutzungen möchten wir in das Konzept mit einbeziehen. Der andere Punkt unterliegt dem ordnungsbehördlichen Handeln. Das werden wir im Rahmen einer Abstimmung mit der Polizei und dem Ordnungsamt besprechen. Das sind beides wichtige Punkte, die wir so aufnehmen.

Aus dem Publikum: In der ersten Werkstatt wurde die Freiräumung eines gesamten Stücks der Mittelstraße von Autos nicht thematisiert. Ich verstehe die Intention dahinter, den Autoverkehr so aus der Friedrich-Ebert-Straße zu leiten, aber für wen machen Sie das? Und wie soll das mit dem Lieferverkehr gestaltet werden?

Herr Mothes: Für den Lieferverkehr in der Fußgängerzone gibt es freigeräumte Bereiche, in denen geliefert werden kann. Die vorgesehenen Lieferzeiten können auch noch angepasst werden.

Herr Rubelt: Es irritiert mich etwas, dass Sie sagen, in der ersten Werkstatt wäre diese Freiräumung nicht besprochen worden, da wir im Protokoll dazu einige Punkte vermerkt haben. Die Fremdparkenden aus der Mittelstraße zu entfernen, entspricht denke ich vielen Interessen. Eines unserer Ziele ist es, den Wohnwert zu erhalten und dazu gehört auch an dieser Stelle ein begrenztes Angebot. Für die Menschen, die dort wohnen und arbeiten, muss eine Lösung geboten werden. Da die Mittelstraße derzeit stark zugeparkt ist, was den Zielen einer autoarmen Innenstadt widerspricht, muss dort etwas geändert werden.

Aus dem Publikum: Dürfen die Gastronomen eine Art Wintergarten für kühlere Jahreszeiten bauen?

Herr Rubelt: Über Baugenehmigungen kann ich Ihnen keine Auskunft geben.

Herr Mothes: Die Frage der Winternutzung ist allerdings ein wichtiges Thema, das wir nochmal an anderer Stelle besprechen müssen.

Herr Rubelt: Dahingehend muss auch bedacht werden, wie es beheizt wird. Ich denke das führt im Moment zu weit.

Aus dem Publikum: Warum wird kein städtisches Parkhaus gebaut, um den wegfallenden Parkflächen entgegenzuwirken?

Herr Rubelt: Zum einen fehlt ein geeigneter Standort und zum anderen ist es auch sinnvoller ohne Parkhaus zu diskutieren. Wenn überhaupt würde die Tendenz zu einer Tiefgarage gehen und da kommt wieder die Frage auf, wie man mit den wichtigen Schutzgütern Boden und Wasser umgeht.

Aus dem Publikum: Die Auslastung der bestehenden Parkhäuser ist relativ gering.

Herr Mothes: Das stimmt, anhand der Auslastungskurve des Parkhauses bei Karstadt sehen Sie eine Höchstauslastung von 50%. Auch die anderen Parkbauten in der Umgebung der Innenstadt sind ähnlich gering ausgelastet.

Folgende Punkte wurden genannt:

- Car-Sharing Regelung
- Bewohnerparkbereiche zusammenfassen?
- Auto verträgt sich nicht mit Außengastronomie
- Parken für Pflege- und Rettungsdienste
- Blindenleitsystem
- Radfahren in Fußgängerzone
- Baumpflanzungen?
- Behinderte berücksichtigen
- Winternutzung Außengastronomie
- Einhaltung/Umsetzung Parkverbote
- Anzahl Parkausweise in Übereinstimmung mit Anzahl an Anwohnerparkplätzen
- Gewerbetreibende



2. Diskussion der Ergebnisse in Gruppen

Nach der Vorstellung der zur Vorbereitung der Werkstatt erarbeiteten Konzepte zu den einzelnen Straßenabschnitten wurden diese in Kleingruppen diskutiert. Jede Gruppe hatte die Möglichkeit Meinungen, Ideen und Kritik zu jedem Entwurf zu äußern. In einem Rundlaufverfahren hatte jede Gruppe ca. 15 Minuten Zeit für jede Station.

Station 1: Holländisches Viertel (Mittelstraße und Gutenbergstr. Ost)

Moderation: *Frau Woiwode*, LH Potsdam; Bereich Verkehrsanlagen

1 Mittelstraße

Übersicht **Lageplan aktuell**

Lageplan Umnutzung

Maßnahmen

- Kein KFZ-Parken mehr
- Einrichtung Fußgängerzone (ohne bauliche Maßnahmen)
- Bereiche für Geschäftsauslagen
- Befreiung der Gehwege von Gastronomie
- Einrichtung Fahrradstellflächen
- Sitzbänke
- Regelmäßige Hochbeete/Pflanzkübel

Querschnitt Umnutzung

3,2 2,3 3,3 2,3 3,2
14,3 m

Skizze Umnutzung

Handwritten Notes:

- Allgemein: Rad fährt neben um Hauswände herum. Allg.: Durchfahrung Rad überall?
- Allgemein: Gestaltungsorgane für Außen gestaltung notwendig
- Allgemein: Parkkonzept Auto Tourbus dransetzen lasten für den Optimismus des Verkehrs!
- Allgemein: Winterunterzug
- Gutenbergstr.: Eintragung Barrierefrei. Auch Radabstell-Anlagen zwischen der nächsten Kfz-Parzelle.
- Gutenbergstr.: 1,5 m breite ausreichend für 6 bis 7 Radfahrer & 2 im Parken
- Gutenbergstr.: Anwohnerfläche. Aufpollen des Straßenschnitts? Gehradverkehrsberuhigung.
- allgemein: bestimmte Gruppen bevorzugen Parken (Mutter/Kind, ältere Menschen)
- Parken Handwerker
- Gebühren für Parken mitgeliefert. Anwohner parken -> Partzeitlichen
- Muss Gastro nach Anwohner? In der Höhe keine Parkplätze. Dann dort offene Räume für Handlung, Spielplätze werden.
- Man braucht kein Dauer-Nullplan. Be- und Entladen.
- Auch ohne Gastro/Kommerz Sitze.
- in Park-Verboten können keine Bäume sein.
- Beschattung
- Förderverein? Zweck Fußgängerzone Status quo
- Autofrei Grundstück? Kiebelbäume? Was anstelle...
- Stimme pro Autofrei allgemeine Meinung
- Anlieferziehen Verkehrs konzept Beleuchtung
- Klare Stärkung Aufenthalt
- Erlebbarkkeit des städt. Bereiches für die Zukunft

Mittelstraße:

- Allgemein: Radzählstellen um Hauptrichtungen zu beachten
- Allgemein: Querung/Durchfahrung Rad überall?
- Allgemein: Lastenfahrradstellplätze an präferierten Stellen
- Allgemein: Gestaltungsvorgaben für Außengastronomie notwendig
- Allgemein: Parkkonzept Autos von Touristen draußen lassen; Optimierung des bestehenden Systems
- Allgemein: Winternutzung
- Allgemein: Bestimmte Gruppen beim Parken bevorzugen: Mutter/Kind und ältere Menschen
- Gebührenparken zeitgemäß Bewohnerparken <> Gebührenparken
- Man braucht keinen Dauerstellplatz; Be- und Entladen
- Parken Handwerker
- Muss Gastro nach draußen? Innenhöfe besser, damit draußen offene (Ruhe-)räume zur Verfügung gestellt werden
- Auch ohne Gastro/Kommerz sitzen
- In Pflanzkübeln müssen keine Bäume sein
- Beschattung
- Förderverein. Zweck Fußgängerzone? Status quo
- Autofrei gruselt? Kübelbäume? Was anstelle?
- Stimme pro Autofrei, allgemeine Meinung
- Anlieferzonen → Verkehrskonzept Belieferung
- Klare Stärkung Aufenthalt
- Erlebbarkeit des verkehrsberuhigten Bereiches für die Zukunft

Zusammenfassung:

Überwiegende Stimmen für eine autofreie Mittelstraße. Dabei ist die Berücksichtigung und Einbeziehung des Lieferverkehrs sehr wichtig, um Konflikte zu vermeiden. Des weiteren soll die Aufenthaltsqualität auch mit konsumfreien Räumen gestärkt werden. Die Vorschläge zu den Pflanzkübeln wurden ebenfalls gut aufgenommen und eine generelle Beschattung im Sommer ist erwünscht.

Gutenbergstraße (Ost):

- Entlang Bassinplatz auch Radabstellanlagen zwischen den verbliebenen Kfz-Stellplätzen
- 1,5 Breite ausreichend für Radfahrstreifen; 4,6 m Fahrbahn; 2m Parken
- Ausweichflächen; Abpollern des Schutzstreifens; Geschwindigkeitsreduzierung?

Zusammenfassung:

Der Vorschlag wurde von einer großen Mehrheit als gut empfunden. Nur mehr Radabstellanlagen, die Breite des Schutzstreifens und eine mögliche Abpollerung wurden als Verbesserungsvorschläge eingebracht.

Station 2: Lindenstraße und Platz am Jägertor

Moderation: Frau Stolzmann und Frau Straßberger, LH Potsdam, Bereich Stadtraum Mitte

Lindenstraße

Übersicht

Lageplan aktuell

Maßnahmen

- Kein Senkrechtparken mehr: aufgeräumter, übersichtlicher Straßenraum
- Freiräume der Gehwege
- Kfz-Parken im Wechsel mit neuen Nutzungen:
 - Aufenthaltszone
 - Lieferzone
 - Fahrradstellplätze

Lageplan Umnutzung

Querschnitt Umnutzung

Skizze Umnutzung

Separater Fahrradweg
1 freies geschütztes Quartier

Skeptisch gegenüber Teilung Gehweg für Fuß- / Radverkehr

Kreuzungsbereiche freiräumen

Wasserspender

1 Fahrradachse (Dorn- oder Lindenstr.) = 1 Straße geländeten

- Mülleimer (Krähensicher)

- Spielräume
- Freiräume

- Trennung Fußgänger und Radfahrer

- mit Rücksichtnahme Radfahrer + Fußgänger mischen

- Querungsstellen mit BLS

- Dringende Baumpflege
- Wassersäcke

- Platz auf den Gehwegen
- zu hohe Borde

- keine Fremdparker

- Lindenstraße besser für Fußgängerzone → Ziel Platz am Jägertor

nicht nur Gastro

- Verkehrsicherheit f. Schüler (Rad-)

- Fahrradstraßen für 2 Richtungen
- Hauptachse
- große Fahrrad-Quersätze

- keine Fremdparker
- Trennung Fußgänger u. Radfahrer
- Radverkehrsfläche (Dorn- oder Lindenstr.)

Lindenstraße:

- Keine Fremdparker
- Kreuzungsbereiche freiräumen
- Wasserspender
- Spielräume, Freiräume
- Mülleimer (Krähensicher)
- Querungsstellen mit Blindenleitsystem
- Dringende Baumpflege; Mit Wassersäcken
- Platz auf den Gehwegen; Zu hohe Borde
- Lindenstraße besser für Fußgängerzone → Ziel Platz am Jägertor
- Nicht nur Gastro
- Verkehrssicherheit für Schüler
- Rad- und Fußverkehr:
 - Mit Rücksichtnahme Radfahrer und Fußgänger mischen

- Trennung Fußgänger und Radfahrer
- Skepsis gegenüber Teilung Gehweg für Fuß-/Radverkehr
- Separater Fahrradweg: Ein Streifen geschnittenes Pflaster
- Fahrradstreifen für 2 Richtungen; 1 Hauptachse
- 1 Fahrradstraße (Dortu- oder Lindenstraße) = 1 Streifen geschnitten
- Klare Trennung von Fußgängern und Radfahrern; Radverkehrsstraße (Dortu- oder Lindenstraße)
- Große Fahrradsymbole

Zusammenfassung:

Hauptdiskussionspunkt war die Mischnutzung von Fußgänger*innen und Radfahrenden und welche Lösungen hier angeboten werden können. Generell braucht es eine Hauptachse, die gut und konfliktfrei befahrbar sein sollte. Ob diese über Linden- oder Dortustraße verläuft, bleibt offen. Wenn es einen Radstreifen geben sollte, dann möglichst mit geschliffenem Pflaster. Zudem sollen die freigeräumten Bereiche mit unterschiedlichen Nutzungen bespielt werden.

2 Platz am Jägertor

Übersicht Abbildung verbessern

Lageplan aktuell

Lageplan Umnutzung

Maßnahmen

- Kein Kfz-Parken mehr
- Teileinziehung für den Kfz-Verkehr
- Fahrradabstellanlagen
- Aufenthalts- und Spielelemente
- Langfristig Umbau

Skizze Umnutzung

frei bespielbare Objekte

Breite Zustimmung zur Abhängung Platz am Jägertor

Wie sollen Grünflächen gepflegt werden? Patenschaften?

- Tischtennisplatten
- Klettersteine

müssen es rot-weiße Poller sein?
→ für Sehbehinderte ja (Kontraststreich)

- Blindenleitsystem
→ Ziel Bänke
→ Leiten
→ Kontraststreich

alternatives Mobilitätskonzept (mit Formauswahl)

- tolle Idee! als Platz
- ohne Durchgangsverkehr

- großzügige Parkflächen für Fahrräder
- hängelatter Fahrradständer

- nicht Platz abpollern, Verkehr staut sich

- Flächen zum Treffen auch für Erwachsene

- undefiniertes Baum (Platz)
- große Bank, die Platz einfasst

- Brunnen
- Sandkasten
- Grün- u. Bepflanzung auf dem Platz

Platz am Jägertor:

- Tolle Idee! Als Platz, Ohne Durchgangsverkehr
- Nicht Platz abpollern; Verkehr staut sich
- Breite Zustimmung zur Abhängung Platz am Jägertor
- Frei bespielbare Objekte
- Fläche zum Treffen, auch für Erwachsene
- Wie sollen Grünflächen gepflegt werden? Patenschaften?
- Tischtennisplatten
- Klettersteine
- Müssen es rot-weiße Poller sein? → Für Sehbehinderte: ja (Kontraststreich)
- Blindenleitsystem
 - Ziel Bänke
 - Leiten
 - Kontraststreich

- Alternatives Möblierungskonzept (Mit Stromanschluss)
- Großzügige Parkflächen für Fahrräder; Hegelallee Fahrradständer
- undefinierter Raum (Platz); Große Bank die Platz einfasst
- Brunnen; Sandkasten; Grün und Beschattung auf dem Platz

Zusammenfassung:

Es bestand eine große Zustimmung, den Platz vom Kfz-Verkehr abzuhängen. Die genaue Gestaltung des Platzes sollte noch genauer untersucht werden, besonders bezogen auf die Art der Möblierung. Eine Frage war, ob die Abgrenzung des Platzes auch mit Pflanzkübeln vorgenommen werden kann. Zur Nutzung des Platzes wurde ein vielfältiges Angebot gefordert, das sowohl Kindern als auch Erwachsenen zu Gute kommt.



Station 3: Gutenbergstraße West

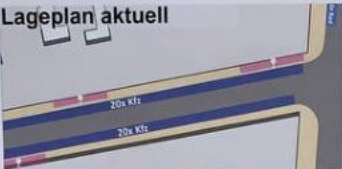
Moderation: Herr Puttrowait, StadtLabor

3 Gutenbergstraße (West)

Übersicht



Lageplan aktuell




Lageplan Umnutzung




Maßnahmen

- Reduzierung KFZ-Parken
- Bereiche für Geschäftsauslagen
- Befreiung der Gehwege von Gastrobereichen
- Einrichtung Fahrradabstellanlagen
- Sitzbänke
- Regelmäßige Hochbeete/Pflanzkübel
- Einrichtung Lieferzonen
- Pfosten oder Gehwegvorstreckungen in Kreuzungsbereichen
- mittel-/langfristig Überarbeitung der Pflasterqualität

Querschnitt Umnutzung



Skizze Umnutzung



RADFAHREN!

PFLASTER
VERBESSERN

NEUE NUTZUNGEN
AUF GEHWEGNIVAU

GASTROSTÜHLE
→ PODESTE?

PFLANZKÜBEL:
PFLEGE DURCH HÄNDLER

PARKLETS

GASTRO IM
WINTER?

PARKEN

FAHRRADBÜGEL
STRATEGISCH
+ VERTEILTER

STEHEN
LASSEN

LASTENRAD-
STELLPLATZE

BLINDENLEIT-
SYSTEM

- Radfahren
- Pflaster verbessern
- Neuen Nutzungen auf Gehwegen
- Pflanzkübel: Pflege durch Händler
- Parklets
- Fahrradbügel Strategisch + Verteilter
- Lastenradstellplätze
- Gastro im Winter?
 - Parken
 - Stehen lassen
- Blindenleitsystem

Zusammenfassung:

Einzelne Straßenabschnitte sind unterschiedlich stark bespielt, aber die Gastrobereiche erscheinen aktuell sowie in der Konzeption sehr dominant. Zusätzliche Flächen für

Gastronomie werden teilweise kritisch gesehen. Stattdessen wurde der Wunsch nach großflächigeren konsumfreien Aufenthaltsmöglichkeiten geäußert. Ein weiterer Wunsch war die Verbesserung des Fahrbahnbelags für Radfahrende. Eine Begrünung der Gutenbergstraße (z.B. mittels Pflanzkübeln) wurde auch hier positiv aufgenommen. Generell sollte es Gestaltungsstandards für die Außengastronomie geben.



Station 4: Dortustraße und Charlottenstraße

Moderation: *Frau Fiebig und Herr Rubelt*, LH Potsdam, Geschäftsbereich Stadtentwicklung, Bauen, Wirtschaft und Umwelt

keine Parklets/sondern Bänke
Gastro reduzieren

Fußgängerzone, besser Lindenstraße?

Super, umsetzen!

Barrierefreie
Querungsmöglichkeiten (AG Barrierefreiheit)

Hauptachse für Radverkehr?
(Umfahrung?)

Trinkbrunnen
(Hitze, Spielplätze,...)

Feste in die Fußgängerzone?

Fahrbahnbelag für Radfahrer!

(keine) gemeinsamen Fuß- und Radwege

Kinderspielbereiche / Sitzmöglichkeiten
Wichtig !!!


Shared Space
Fußgänger / Radfahrer

Querung der Brandenburger für Radler

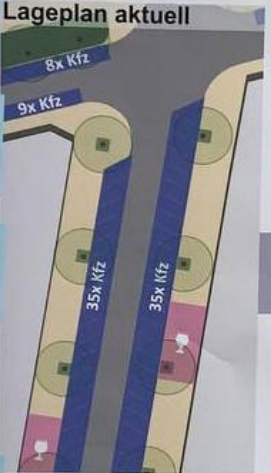
Gestaltung der Gastrobereiche

4 Dortustraße

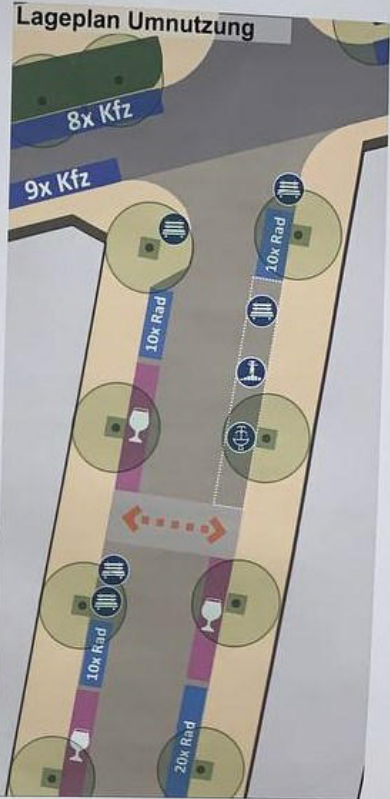
Übersicht



Lageplan aktuell



Lageplan Umnutzung




Maßnahmen

Einrichtung Fußgängerzone Radfahrer frei ohne bauliche Maßnahmen)
Nutzung der Seitenbereiche für:

- Fahrradstellflächen
- Sitzbänke
- Gastrobereiche
- Spielmöglichkeiten

Skizze Umnutzung



- Keine Parklets/sondern Bänke; Gastro reduzieren
- Fußgängerzone besser Lindenstraße
- Super, umsetzen!
- Barrierefreie Querungsmöglichkeiten (AG Barrierefrei)
- Hauptachse für Radverkehr (Umfahrung?)
- Trinkbrunnen (Hitze, Spielplätze,...)
- Feste in die Fußgängerzone?
- Gestaltung der Gastrobereiche
- Fahrbahnbelag für Radfahrer
- (Keine) gemeinsamen Fuß- und Radwege

- Kinderspielbereiche/Sitzmöglichkeiten wichtig!!
- Shared Space Fußgänger/Radfahrer
- Querung der Brandenburger für Radfahrer

Zusammenfassung:

Es ist noch eine Vertiefung der Themen Lieferverkehr und Parkmöglichkeiten von Gewerbetreibenden notwendig. Zudem ist der Fahrbahnbelag für Radfahrende ein großes Thema. Die Mischnutzung von Fuß und Rad muss geklärt werden, doch generell gab es eine sehr positive Resonanz gegenüber einer Fußgängerzone. Hinzu kommt eine möglichst barrierefreie Gestaltung.

4 Charlottenstraße

Kap - Haltestelle
Charlottenstraße?

Querung der Charlotten-
straße für Fußgänger
wichtig (z.B. Lindenstraße)

Anschluss der Infrastruktur
an anliegende Bereiche

Charlottenstraße als
Parkweg für Lieferverkehr
(insgesamt "Kleinstraßen")

konkrete Planung
Radfahrstreifen
Charlottenstraße

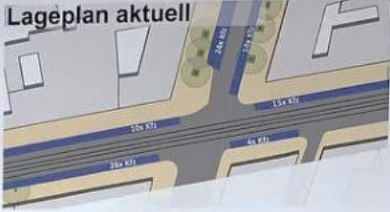
Lieferbereiche /
Freizeiparken

Kontrollen aller
Maßnahmen
(Kfz-Parken, Radfahrende)

Übersicht




Lageplan aktuell






Lageplan Umnutzung



Maßnahmen

- Kein Kfz-Parken mehr
- Einrichtung Radfahrstreifen in beide Richtungen
- Lieferzonen in Seitenstraßen
- Aufwertung Kreuzungsbereiche (Sitzmöglichkeiten)


Querschnitt Umnutzung



21,5 m



Skizze Umnutzung



- Kap-Haltestelle Charlottenstraße
- Querung der Charlottenstraße für Fußgänger wichtig (z.B. Lindenstraße)
- Anschluss der Infrastruktur an anliegende Bereiche

- Charlottenstraße als fahrradfreundliche Straße („inoffizielle Fahrradstraße“)
- Bauliche Trennung Radfahrstreifen Charlottenstraße
- Lieferbereiche/Gewerbeparken
- Kontrollen aller Verkehrsteilnehmer (Kfz, Parken, Radfahrende)

Zusammenfassung:

Die Umnutzung als Radfahrstreifen ist eine klare Lösung, die sehr viel Zustimmung gefunden hat. Einige Details bleiben aber noch zu klären.



Abschluss und Ausblick

Im Nachgang der Werkstatt werden die Ergebnisse ausgewertet und die Konzepte überarbeitet und ergänzt. Mit der Verwaltung werden Detailfragen geklärt. Hinzu kommen Grobkostenschätzungen und Priorisierungen. Das fertige Konzept soll in einer weiteren Veranstaltung im Herbst dieses Jahres öffentlich präsentiert werden.

Anlagen

1. Protokoll der Kinder- und Jugendbeteiligung am 09. Juni 2022
2. Folienpräsentation der Ersten Werkstatt (Auszug)
3. Folienpräsentation der Zweiten Werkstatt (Auszug)



Protokoll: Kinder- und Jugendbeteiligung „Innenstadt – Straßenräume neu denken“ 09.06.2022

Stand: 13.06.2022



Was:

Die Stadt Potsdam möchte mit dem Projekt "Innenstadt - Straßenräume neu denken" die Innenstadt noch attraktiver für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen gestalten und z.B. den Autoverkehr sowie Parkplätze an einigen Stellen verringern, um an diesen Orten u.a. *Sitzgelegenheiten, Spielmöglichkeiten oder Grünflächen* zu planen und *mehr Klimafreundlichkeit* in der Stadt zu schaffen. Wo und wie diese genau gestaltet werden können und welche Ideen Wünsche, Hinweise und Kritiken es außerdem noch gibt, daran konnten neben den Erwachsenen auch Kinder und Jugendliche mitwirken.

Wann:

09.06.2022 14:30 - 16 Uhr und 17-18.30 Uhr Interaktiver Stadtspaziergang

Wo:

Jägertor, Gutenbergstraße, Lindenallee

Team:

Kinder- und Jugendbüro (Stadtjugendring Potsdam): Manuela Neels, Nadja Tietz, Anja Kirchhoff
StadtLabor: Fritjof Mothes, Eric Puttrowait
Stadtverwaltung Potsdam: Stefanie Buhr (Kordinatorin für Kinder- u. Jugendinteressen), Tina Denniger (Beauftragen für Menschen mit Behinderung), Fr. Stolzmann und Fr. Straßberger (Fachbereich Stadtplanung)

Teil A Kinder-Beteiligung

Teilnehmer*innen:

14 Kinder: Hort „Sonnenschein“
+ 2 weitere Kinder
3 Jugendliche von der Oberlinschule

Ort 1: Jägertor

Was ist gut hier?

- schönes Tor
- glatte Fahrbahn auf der Hegelallee
- Spielelemente auf der Hegelallee
- Bäume und Bänke auf der Hegelallee

Was ist nicht gut hier?

- parkende Autos
 - versperren Sicht auf schöne Häuser

- parken die Wege zu
- versperren Sicht auf den Verkehr (gefährlich!)
- es ist sehr laut
- viele Baustellen (Kurfürstenstraße)
- E-Roller liegen überall
- Fahrzeuge kommen aus der Einfahrt/ fahren quer über den Platz
- Fahrräder fahren einen fast um (unklare Verkehrsführung)

Jugendliche Oberlinschule:

- viel zu hohe und nicht befahrbare Bordsteine für Rollstuhlfahrer*innen
- Kopfsteinpflaster sehr hinderlich für Rollstuhlfahrer*innen (vorankommen teilweise nur mit Hilfe möglich)

Was ist gefährlich?

- Autos, Fahrräder, Roller, Kopfsteinpflaster
- zu wenig Zebrastreifen und Verkehrsinseln

Stellt euch vor - hier sind keine Autos – Was könnte hier sein? Was soll es hier geben?

- Möglichkeiten zum Spielen: *Rutsche, Reifenrutsche, Reckstangen zum Turnen, Klettergerüst (z.B. Spinnennetz), Tischtennisplatten, Tischkicker, Trampoline im Boden, Hockeyplatz*
- Wasserbrunnen, Trinkbrunnen, Wasserspielplatz, Hundeskulptur-Springbrunnen
- Bänke mit Tischen (Möglichkeiten zum heran fahren für Rollstuhlfahrer*innen)
- Liegewiese
- Möglichkeit zum Unterstellen/ überdachte Sitzmöglichkeit
- Bücherschrank
- Hängematten
- Obstbäume (Schatten und Obst ernten)
- Klangelemente
- bunter Boden
- Stühle/Bänke für die Eltern
- Mülleimer
- barrierefreie, kostenlose, saubere Sanitäranlagen

Was wollt ihr hier machen?

- spielen
- chillen (mit Freunden)
- toben
- picknicken



Ort 2: Lindenstraße

Was sollte es hier geben?

- parkende Autos weg
- Grünfläche, kleiner Park
- Hängematte
- Trampolin
- Bänke
- kostenlose Sitzmöglichkeiten
- barrierefreie, kostenlose, saubere Sanitäranlagen

Jugendliche Oberlinnschule:

- Kopfsteinpflaster weg oder überarbeiten/ abschleifen
 - sehr schwer passierbar mit einem Rollstuhl
- breitere Wege
 - Gastronomie und Autos lassen keinen Platz für Fußgänger*innen
 - aufgrund des Kopfsteinpflasters fahren Fahrräder auf dem Gehweg Noch weniger Platz und gefährlich
- freies WLAN
- legale Graffitiwände
- Outdoor-Fitnessgeräte
- Behindertenparkplätze

Was wollt ihr hier machen?

- freien Platz haben zum Toben/ Spielen/ frei sein
- entspannen nach oder während dem Einkauf in der Innenstadt
- Freund*innen treffen

Beobachtungen und Nachgespräch/ Überlegungen:

- Kinder haben sich auf Bordstein gesetzt - keine kostenlosen Sitzmöglichkeiten vorhanden
- Bordsteine für Rollstuhlfahrer*innen zu hoch

Erste Ideen:

- Es können „Inseln“ zum Spielen und Sitzen entstehen
- Spielgeräte inklusions-gerecht
- Spielgeräte an das Stadtbild anpassen (nicht sofort als Spielgeräte erkennbar)
- Vorbild an Springbrunnen-Plätzen in Spanien/ Italien nehmen
 - viel Raum für Kinder zum Spielen

- Eltern sitzen an der Seite
- Wasser zum Spielen, trinken, erfrischen

Ort 3: Gutenbergstraße

Was sollte es hier geben?

- einen Schlagbaum um den Verkehr zu beruhigen
- mehr Bänke auf dem Weg
- mehr Bäume/ Bäume in die Mitte
- Blumenbeete
- grünes Labyrinth
- wo Restaurants sind sollten auch Spielplätze in der Nähe sein
- unterschiedliche Weg für langsame und schnellere Verkehrsteilnehmer*innen
- Platz für Lieferverkehr

Was wollt ihr hier machen?

- spielen
- Fahrradfahren
- Roller fahren
- dafür glatter Weg notwendig

Was stört euch hier?

- Autos stören die Sicht auf Häuser
 - Graffiti und Sticker an den Hauswänden stören
- mehr Mülleimer, Straße ist sehr dreckig, viele Zigarettenstummel und Kaugummis
- wenig Platz zum frei bewegen
- viele Geschäfte, deshalb sehr eng
- Fußweg ist voll
 - Autos, Fahrräder, Mülltonnen
- Straße ist schwierig zu befahren
- mehr Bänke/ Sitzmöglichkeiten



Teil B Jugend Beteiligung

Teilnehmer*innen: 6 weitere Jugendliche

Ort 1: Jägertor

Wo haltet ihr euch auf? Wo trefft ihr euch draußen?

- weniger in der Innenstadt
 - Innenstadt zum Flanieren
 - Durchfahren
 - Kaffeetrinken in den Innenhöfen
- Bassinplatz
- Bars
- Freundschaftsinsel
- Heiliger See
- Cafés
- Innenhöfe
- auf den Wiesen im Park

Was stört euch in der Innenstadt/am Jägertor?

- (Auto-) Lärm, viel Verkehr
- wirkt unruhig
- Steinoptik des Platzes
- Radweg in der Türöffnungszone der parkenden Autos
- Konsumzwang, wenn man sich dort aufhalten möchte
- nicht wirklich geeignet für Jugendgruppen

Was wünscht ihr euch?

- Flächen/ Rasen zum Sitzen
- Hecken als Schalldämmung
- Sitzgelegenheiten/ Bänke
- mehr Grünfläche, Blumen
 - Klima und Ästhetik
- Mülleimer
- kostenlose und saubere Sanitäreanlagen
- Tischtennisplatten
- freier und geschützter Raum für Kinder zum Spielen
- Möglichkeiten zum Skaten
- Rückzugsräume
- Rasenfläche mit zentralem Kiesweg

Ideen

- Tor als Bühne nutzen für Musik, Freiluftkino, Leinwand, Theater
- Marktzone für Streetfood mit Sitzmöglichkeiten
- Stadtmauer neben dem Tor stückweise wieder herstellen

- Beleuchtung aus dem Boden für mehr Sicherheit (nachts)
- Historisches Kopfsteinpflaster hat eine schöne Atmosphäre – soll erhalten bleiben

Ort 2: Gutenbergstraße

Was sollte es hier geben?

- Pflanzkästen (ca. 1,5 m) aus Paletten
 - um Verkehrsströme zu lenken
- upcycling: Hydraulik-Fässer als Stehtische
- Mülleimer
- Sitzmöglichkeiten
 - Treffpunkte für Fußgänger*innen schaffen
- keine Autos (verkehrsberuhigter Bereich)
- konzentrierte Parkzonen
 - bessere Sichtbarkeit der historischen Gebäude
- mehr Grün
- keine Autos vor der Gastronomie
- schmale Fahrradwege (breit genug für Rollstuhlfahrer*innen)



Ort 3: Lindenallee

Wenn alle Autos & Parkplätze weg sind. Was sollte es hier geben?

- Pflanzkästen in der Mitte
- Hydraulik-Fässer als Stehtische
- viele Möglichkeiten zum Sitzen
- Bücherschrank mit Sitzecke
- Trinkwasserspender
- Liegen zum Sonnen
- WLAN for free
- Ladestationen
- Blumenkästen zwischen den Sitz- und Liegemöglichkeiten als Abgrenzung
- Tischtennisplatte
- Gemeinschaftsgarten mit Patenschaften für Beete
- Mülleimer
- Tische mehr auf die Straße, breiterer Fußgängerweg
- Komfortzone



Innenstadt - Straßenräume neu denken!

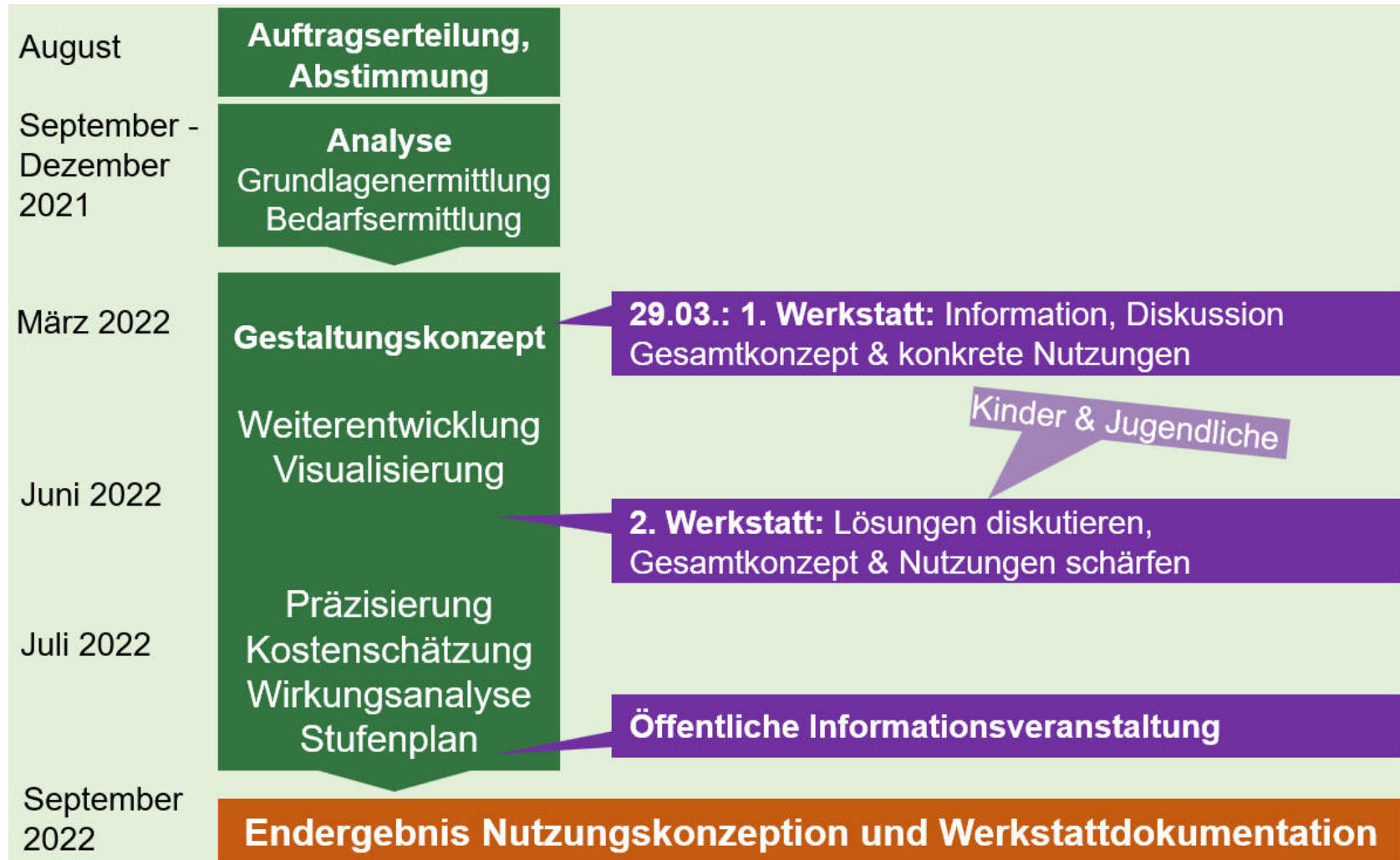
Erste Werkstatt 29.03 2022

Landeshauptstadt Potsdam
Bereich Stadtraum Mitte
Planungsbüro StadtLabor

Ablauf Gesamtprojekt



Phasen und Beteiligungsmöglichkeiten





Überblick Projektinhalte und -ziele

- **Bernd Rubelt**, Beigeordneter für Stadtentwicklung, Bauen, Wirtschaft und Umwelt
- **Robert Stöhr**, Bereich Stadtraum Mitte Fachbereich Stadtplanung

Beschlüsse der Stadtverordnetenversammlung:

- „Verringerung des ruhenden Verkehrs“
(DS 20/SVV/0858)
- „Steigerung der Nutzungsqualität im öffentlichen Raum“
(DS 20/SVV/1009)

Verkehrssicherheit

Umweltentlastung

Lebenswerte Innenstadt für Alle

Flächengerechtigkeit

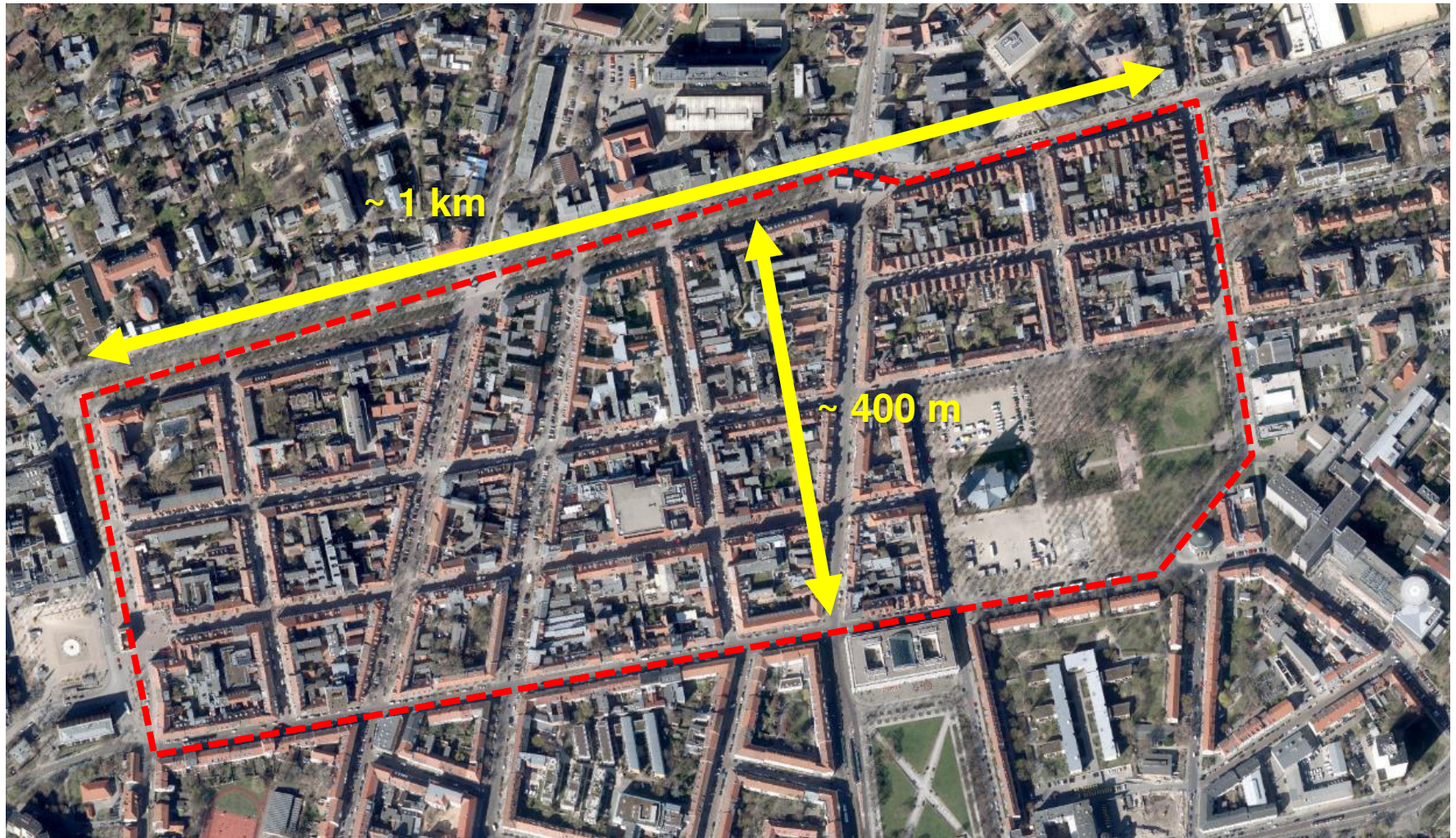
- Ziel ist Flächengerechtigkeit durch weniger Autos und mehr Räume für Alle, aber NICHT die kurzfristig vollständig autoFREIE Innenstadt.
- Parkstände von Anwohner:innen sollen überwiegend erhalten bleiben.

Projekthalte und -ziele

Überblick Projektgebiet



Landeshauptstadt
Potsdam



Projekthalte und -ziele

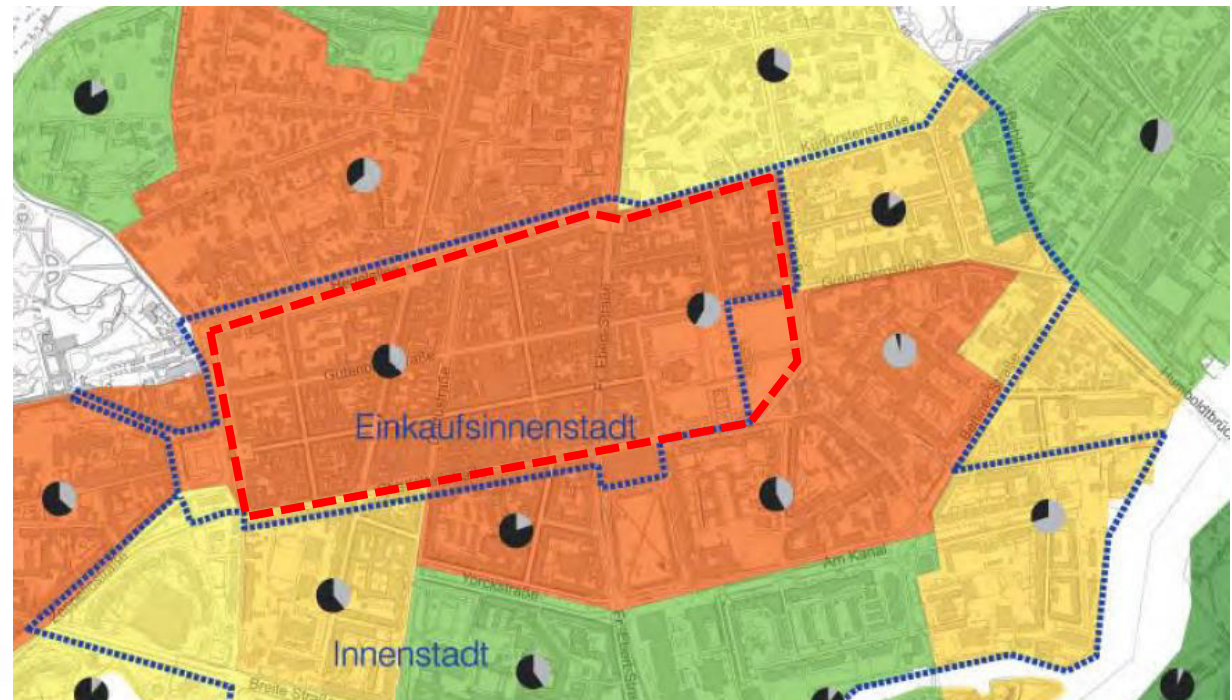
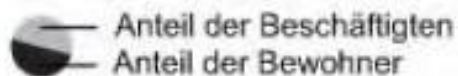
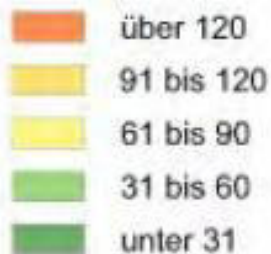


Fakten zum Projektgebiet

- **Zweite Barocke Stadterweiterung: weitgehend erhalten + denkmalgeschützt**
- **Dicht bewohnt: ca. 3.500 Bewohner**
- **„Einkaufsinnenstadt“**
- **Viele Nutzergruppen**

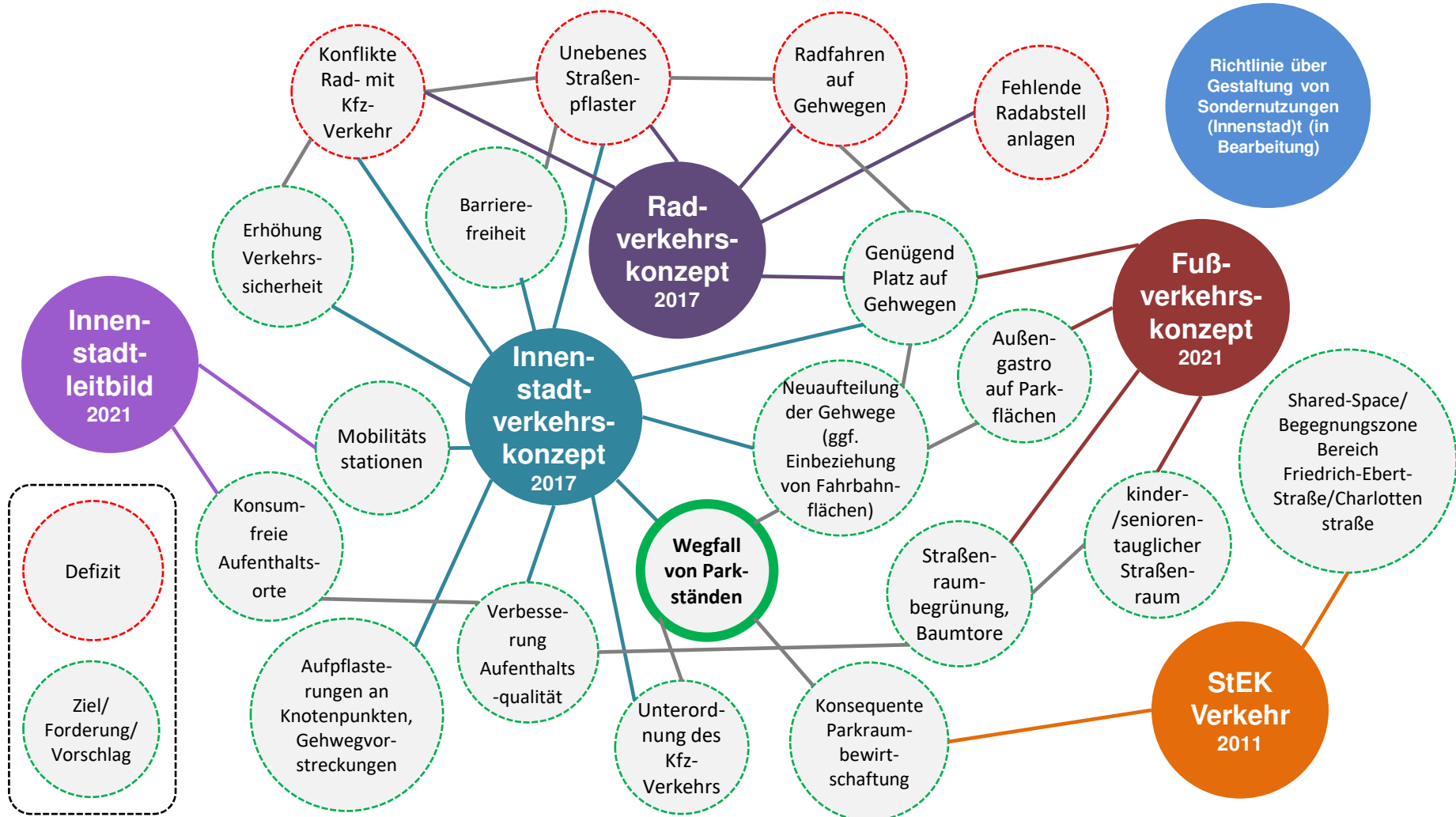
Bewohner- und Beschäftigtendichte

(Bewohner und Beschäftigte / ha)



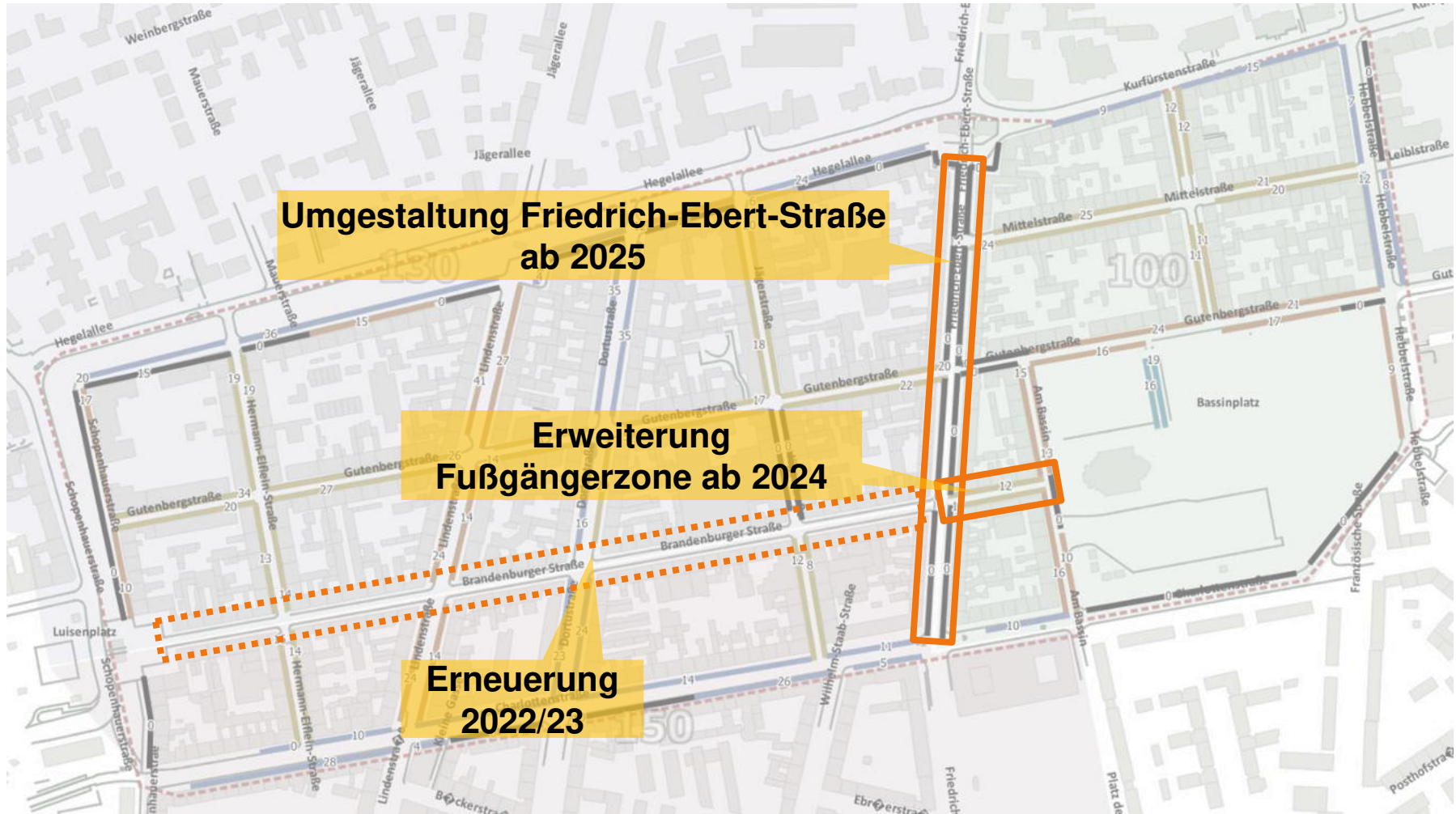
Projekthalte und -ziele

Vorliegende Konzepte: Kernaussagen



Projekthalte und -ziele

Beschlossene Maßnahmen



**Umgestaltung Friedrich-Ebert-Straße
ab 2025**

**Erweiterung
Fußgängerzone ab 2024**

**Erneuerung
2022/23**

Analyse der Straßenräume

- **Eric Puttrowait**, Büro StadtLabor

Aktuelle Situation

Gesamtschau der Straßenräume heute

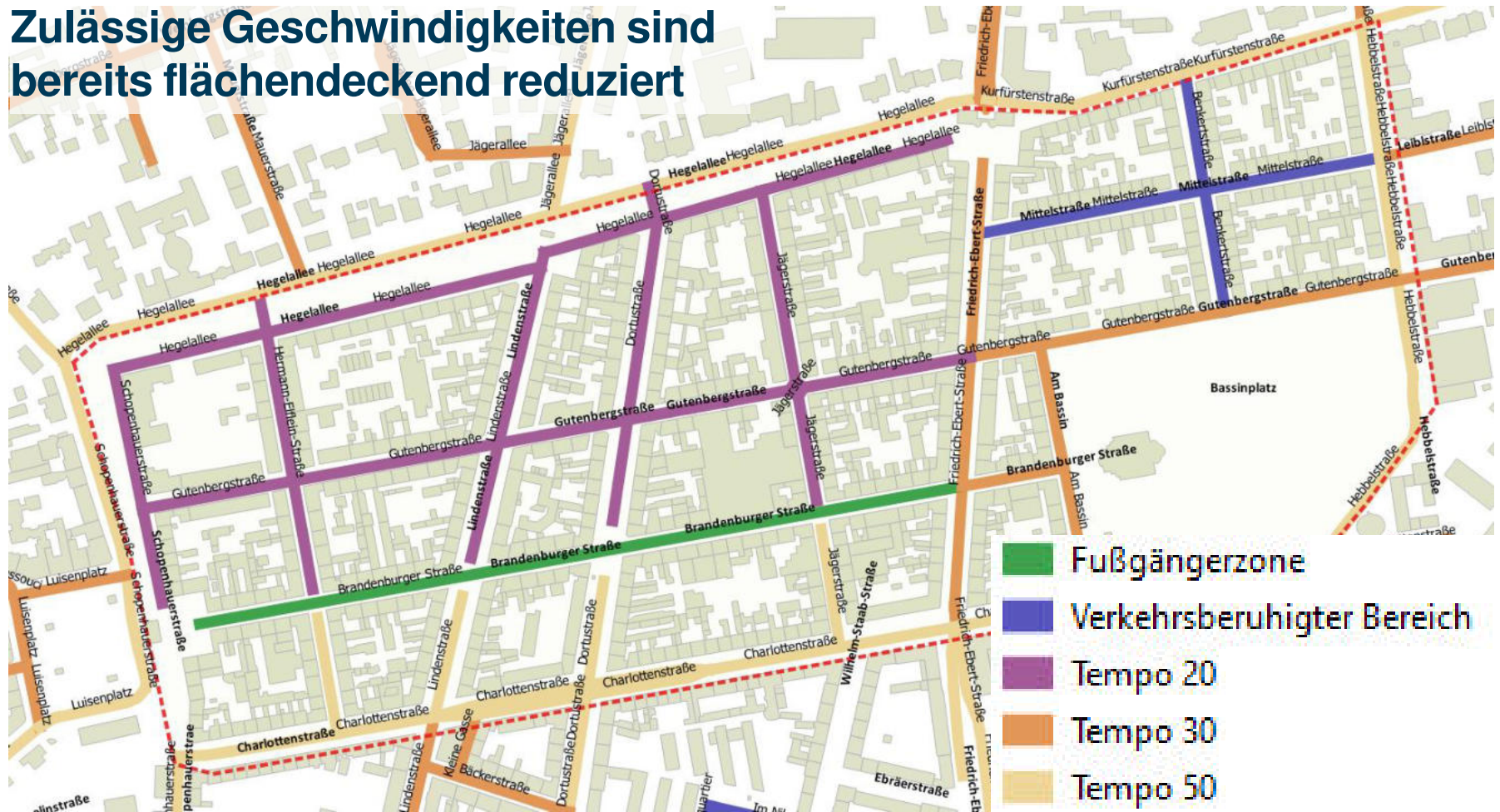


Aktuelle Situation

Geschwindigkeitsregelung



Zulässige Geschwindigkeiten sind bereits flächendeckend reduziert



Aktuelle Situation

Parkraumbewirtschaftung



- ca. 1.330 Parkstände im öffentlichen Straßenraum
- Zusätzlich ca. 330 private Stellplätze (Höfe)
- meiste Straßenzüge beidseitig beparkt
- Komplexe Regelungen: für Auswärtige schwer verständlich
- Keine ausgewiesenen Lieferbereiche



Aktuelle Situation

Parkraumbewirtschaftung



- ca. 1.330 Parkstände im öffentlichen Straßenraum

Bewohnerparken	571
Mischparken	321
Gebührenparken	406

von Bewohnern ganztagig nutzbar: 892

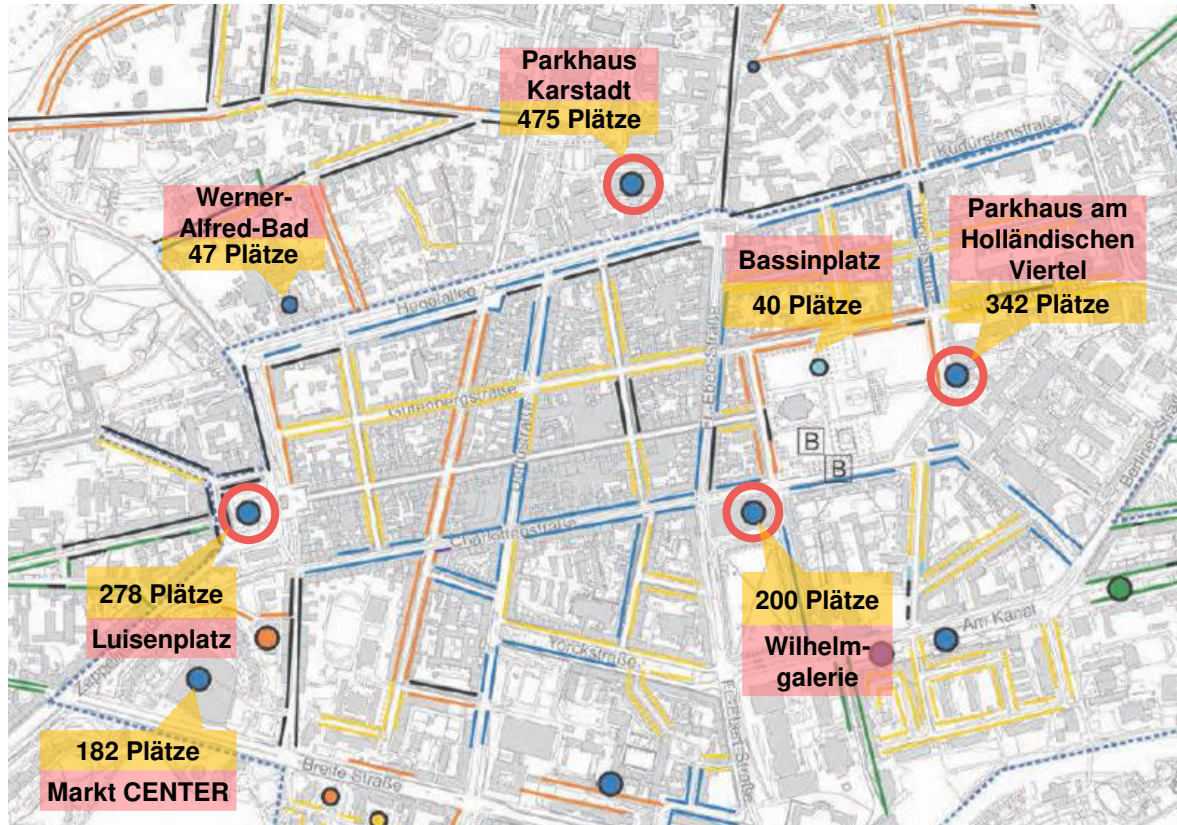
Tagsüber Gebührenpflichtig: 727



Aktuelle Situation

Parkraum in der Umgebung

- Dynamisches Parkleitsystem ist vorhanden
- größere Parkbauten in unmittelbarer Umgebung
 - Nachts eher geringe Auslastung



Parkplatz / Parkhaus / Tiefgarage

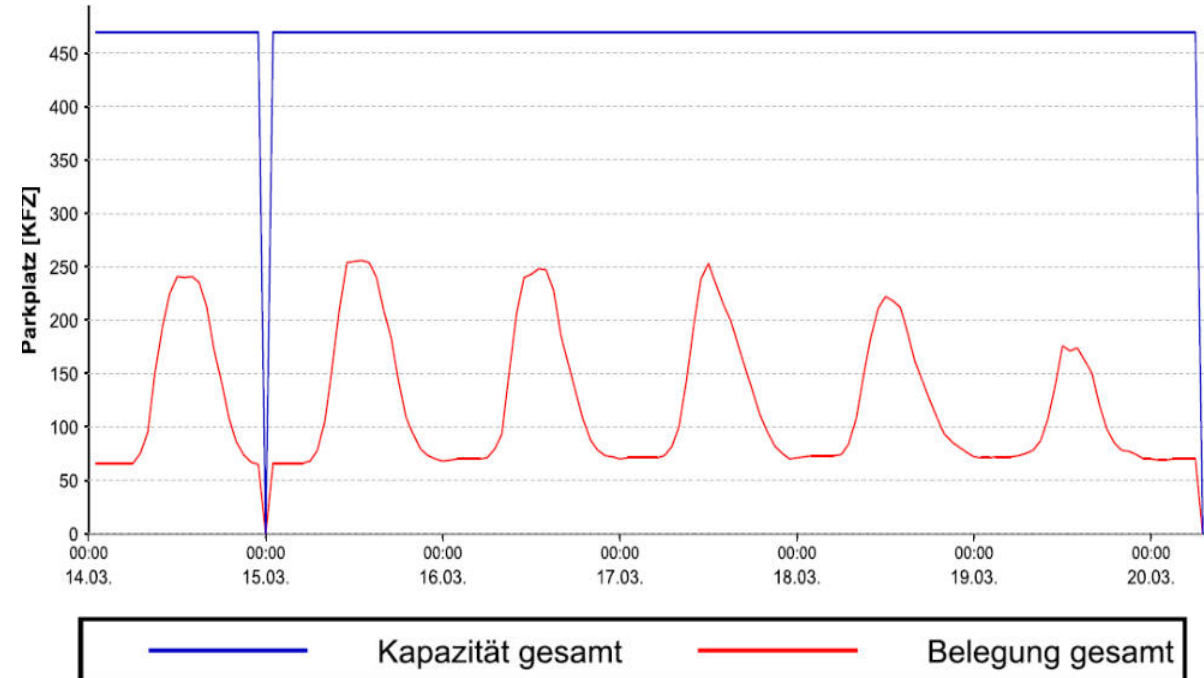
- < 25 Stellplätze
- 25 - 50 Stellplätze
- > 50 Stellplätze

Aktuelle Situation

Parkraum in der Umgebung






Parkhaus Karstadt



Radverkehr



Radverkehrskonzept Routen Bestand und Planung

-  Hauptroute 1. Stufe (HR1)
-  Hauptroute 2. Stufe (HR2)
-  Grundnetz



Radverkehrskonzept Karte 4 Bestand -Befahrbarkeit

-  sehr gut
-  gut
-  leichte Mängel
-  schwere Mängel

Ergebnisauszug Bürgerumfrage „Leben in Potsdam“

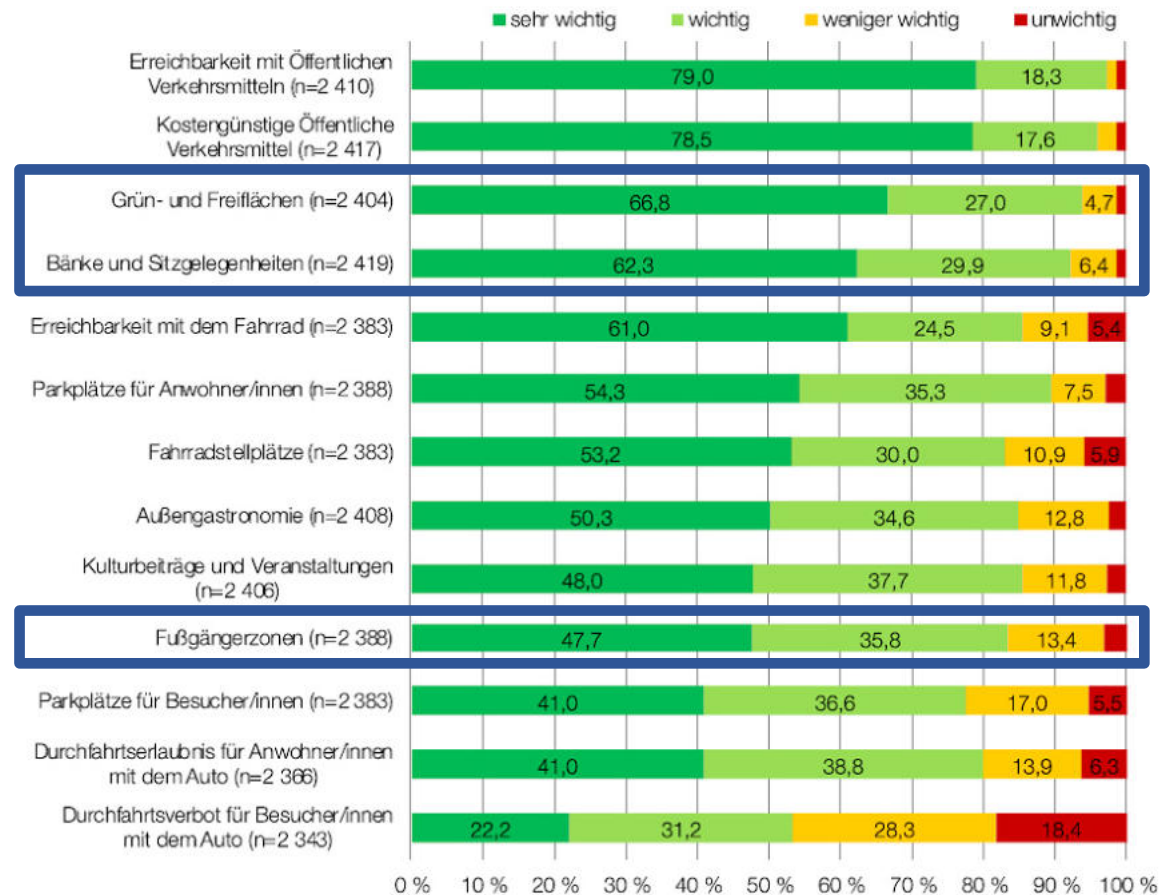


2471 Fragebögen
(Rücklaufquote 44,7%)

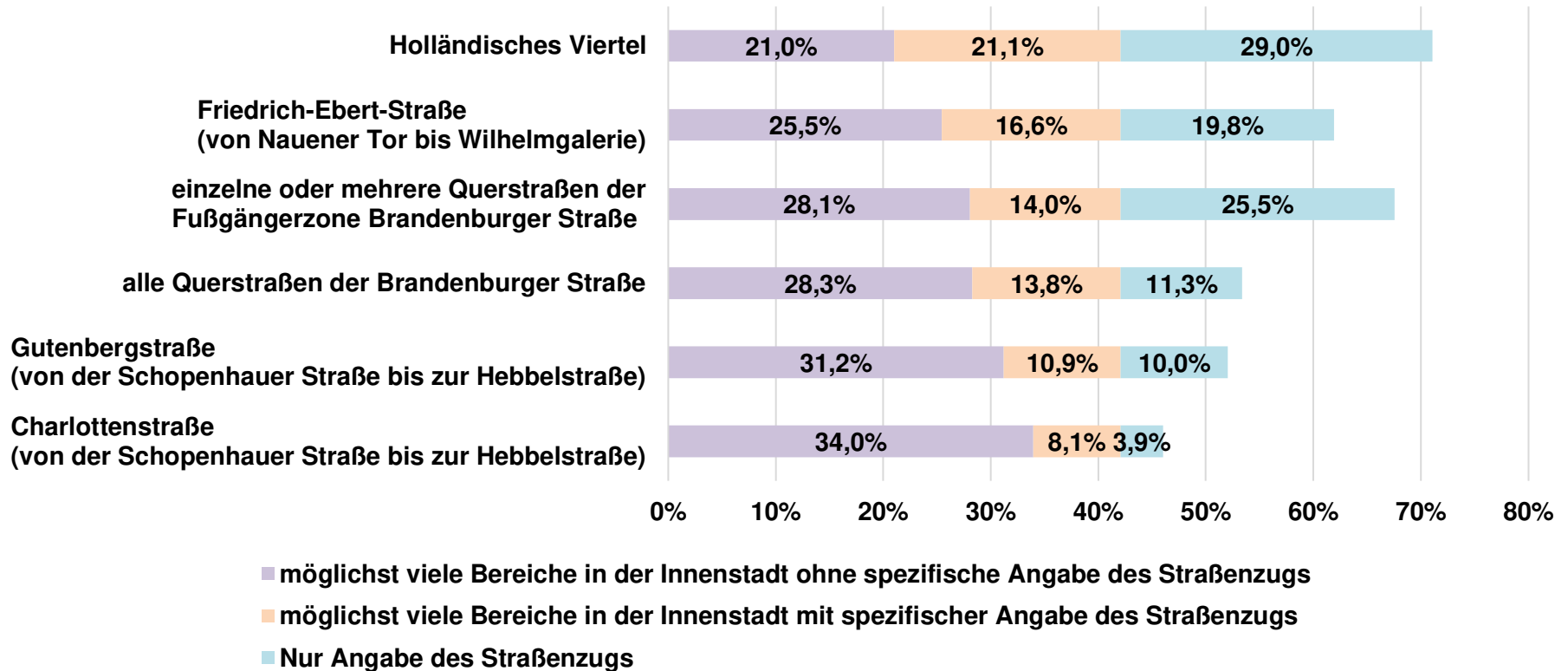
Erhebungszeitraum:
14. April – 22. Juni 2021

**> Fast alle Aspekte
„wichtig“ oder
„Sehr wichtig“
(Summe > 80 %)**

Abb. 1 Was ist aus Ihrer Sicht bei der Gestaltung einer autoärmeren Potsdamer Innenstadt wichtig bzw. unwichtig? (Ranking nach „sehr wichtig“)



Zustimmung autoarmer Straßenzüge

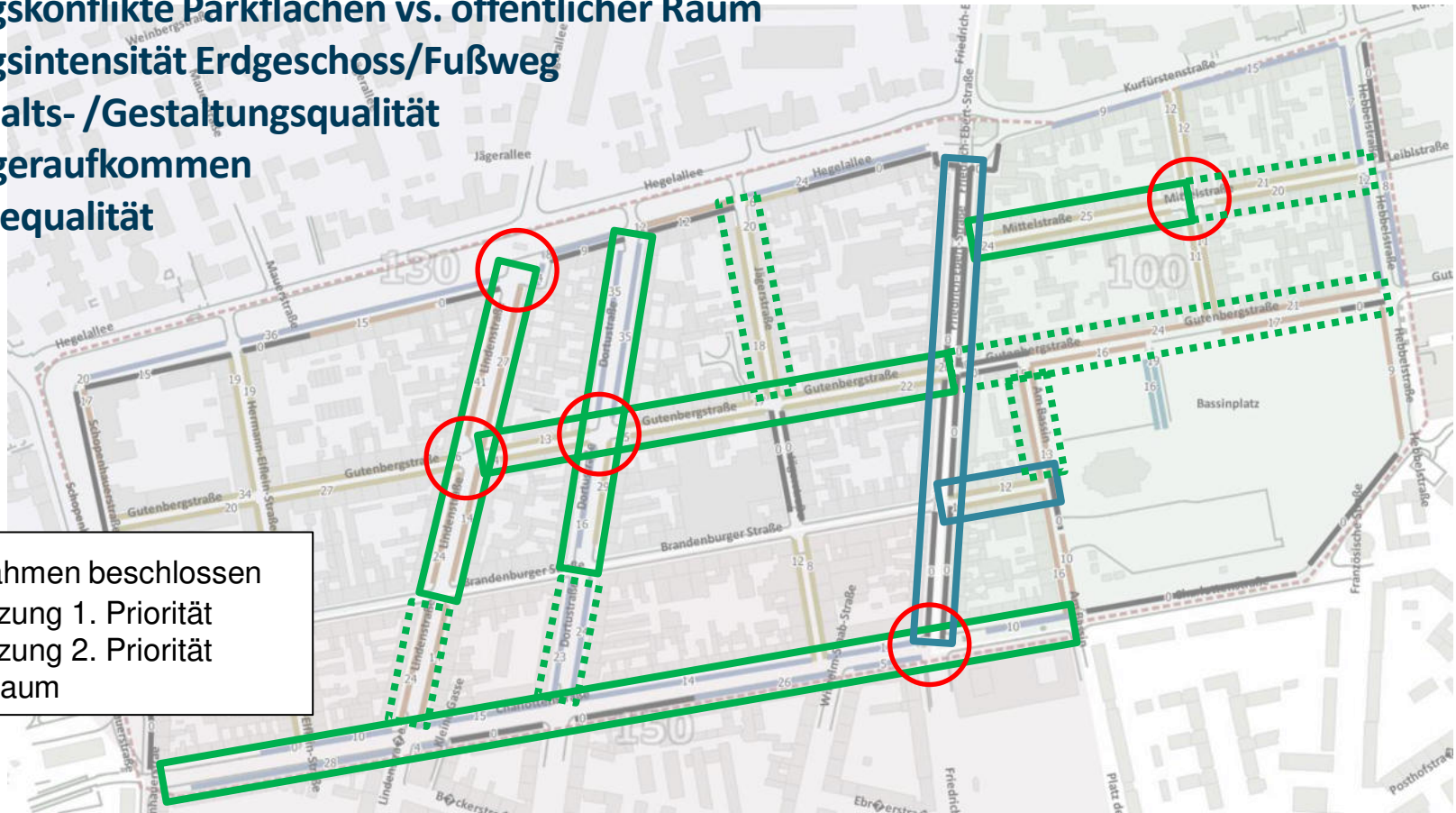


Welcher Bereich kommt für Sie als autoärmere Innenstadt in Frage? (Mehrfachantworten möglich, insgesamt haben 2 388 Teilnehmende die Frage beantwortet, dabei wurden 5 796 Antworten markiert)

Schwerpunktbereiche Handlungsbedarf

Auswahl anhand:

- Nutzungskonflikte Parkflächen vs. öffentlicher Raum
- Nutzungsintensität Erdgeschoss/Fußweg
- Aufenthalts- /Gestaltungsqualität
- Fußgängeraufkommen
- Radwegequalität





Innenstadt - Straßenräume neu denken!

Zweite Werkstatt 24.06.2022



**Landeshauptstadt Potsdam
Bereich Stadtraum Mitte
Planungsbüro StadtLabor**

Innenstadt – Straßenräume neu denken!



Landeshauptstadt
Potsdam

Was Sie heute erwartet

- **Aktuelle Entwicklungen und Maßnahmen in der Innenstadt**
Gespräch mit Bernd Rubelt (Beigeordneter für Stadtentwicklung, Bauen, Wirtschaft und Umwelt)
- **Präsentation der Ergebnisse der Kinder- und Jugendlichenbeteiligung**
Stefanie Buhr (LH Potsdam, Koordinatorin für Kinder- und Jugendinteressen)
- **Vorstellung des Arbeitsstandes des Nutzungskonzeptes**
Eric Puttrowait (StadtLabor)
- **Gemeinsame Diskussion und Fragen**
- **Pause**
- **Gruppenarbeit**
- **Gemeinsame Präsentation und Diskussion**
- **Zusammenfassung und weitere Schritte**
Moderator: Fritjof Mothes



Aktuelle Entwicklungen und Maßnahmen in der Innenstadt

- **Bernd Rubelt**, Beigeordneter für Stadtentwicklung, Bauen, Wirtschaft und Umwelt

Aktuelle Entwicklungen und Maßnahmen in der Innenstadt



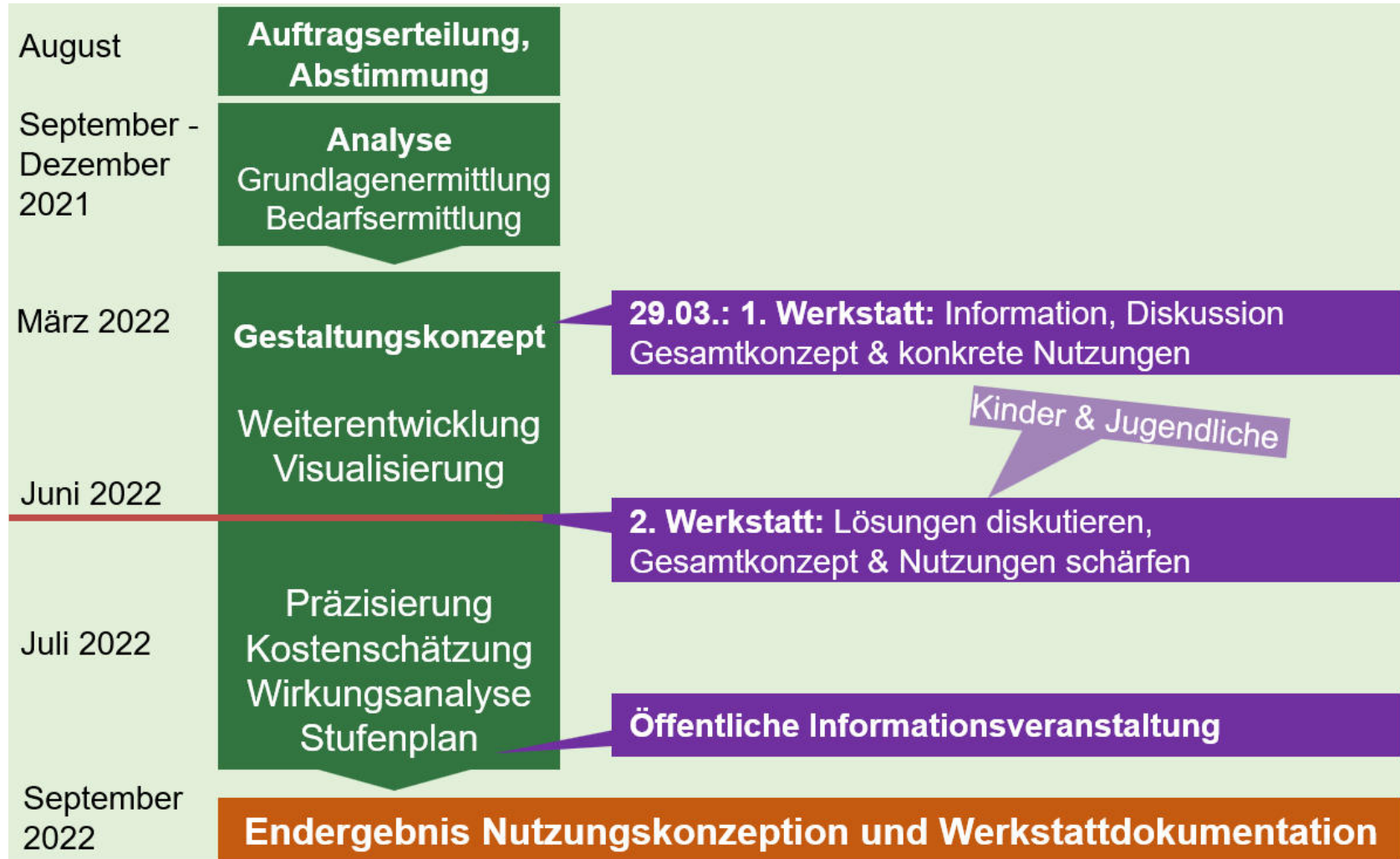
Landeshauptstadt
Potsdam



Ablauf Gesamtprojekt



Phasen und Beteiligungsmöglichkeiten



Rückblick erste Werkstatt 29.03.2022



Landeshauptstadt
Potsdam



Rückblick erste Werkstatt 29.03.2022



Landeshauptstadt
Potsdam

Kernergebnisse:



Ergebnisse der Beteiligung Kinder und Jugendlicher

- **Stefanie Buhr**, LH Potsdam, Koordinatorin für Kinder- und Jugendinteressen

Beteiligung Kinder & Jugendlicher



Landeshauptstadt
Potsdam

09.06.2022

- 14.30 – 16.00 Uhr **Kinder**
- 17.00 - 18.30 Uhr **Jugendliche**

- 16 Kinder
- 9 Jugendliche (davon 3 mit Behinderung)

- Kinder- und Jugendbüro: Manuela Neels, Nadja Tietz, Anja Kirchhoff
- StadtLabor: Fritjof Mothes, Eric Puttrowait
- Stefanie Buhr (Kordinatorin für Kinder- u. Jugendinteressen),
- Tina Denninger (Beauftragte für Menschen mit Behinderung),
- Fr. Stolzmann und Fr. Straßberger (Fachbereich Stadtplanung)



Beteiligung Kinder & Jugendlicher



Landeshauptstadt
Potsdam

Platz am Jägertor

Was wollt ihr hier machen?

- spielen
- chillen (mit Freunden)
- toben
- picknicken

Was soll es hier geben?

- Möglichkeiten zum Spielen, freier geschützter Raum
- Trinkbrunnen, Wasserspielplatz, Springbrunnen
- Bänke mit Tischen (Möglichkeiten zum heran fahren für Rollstuhlfahrer*innen)
- Liegewiese, Grünfläche, Blumen (Klima und Ästhetik)
- Möglichkeit zum Unterstellen/ überdachte Sitzmöglichkeit
- Stühle/Bänke für die Eltern
- Hängematten
- Bücherschrank
- Obstbäume (Schatten und Obst ernten)
- Klangelemente



- bunter Boden
- Mülleimer
- Toiletten
- Hecken als Schalldämmung
- Tischtennisplatten
- Möglichkeiten zum Skaten
- Rückzugsräume
- Tor als Bühne/Leinwand nutzen
- Marktzone für Streetfood mit Sitzmöglichkeiten
- Stadtmauer neben dem Tor stückweise wieder herstellen

Beteiligung Kinder & Jugendlicher

Lindenstraße

Was wollt ihr hier machen?

- freien Platz haben zum Toben/ Spielen/ frei sein
- entspannen nach oder während dem Einkauf in der Innenstadt
- Freund*innen treffen

Was soll es hier geben?

- Grünfläche, kleiner Park
- Hängematte, Liegen zum Sonnen
- Trampolin
- Sitzmöglichkeiten
- Toiletten
- Pflanzkästen (in der Mitte)
- Ölfässer als Stehtische
- abgegrenzte Komfortzone
- Bücherschrank mit Sitzecke
- Trinkwasserspender
- Ladestationen



- Tischtennisplatte
- Gemeinschaftsgarten mit Patenschaften für Beete
- Mülleimer
- Tische mehr auf die Straße, breiterer Fußweg

Jugendliche Oberlinschule:

- Belag ebener machen (rollstuhlgerecht)
- breitere Wege
- freies WLAN
- legale Graffitiwände
- Outdoor-Fitnessgeräte
- Behindertenparkplätze

Beteiligung Kinder & Jugendlicher

Gutenbergstraße



Was wollt ihr hier machen?

- spielen
- Fahrradfahren
- Roller fahren
- dafür glatter Weg notwendig

Was sollte es hier geben?

- einen Schlagbaum um den Verkehr zu beruhigen
- mehr Bänke auf dem Weg
- mehr Grün, Bäume/ Bäume in die Mitte
- Blumenbeete, Pflanzkästen aus Paletten
- grünes Labyrinth
- wo Restaurants sind sollten auch Spielplätze in der Nähe sein
- unterschiedliche Weg für langsame und schnellere Verkehrsteilnehmer*innen
- Platz für Lieferverkehr



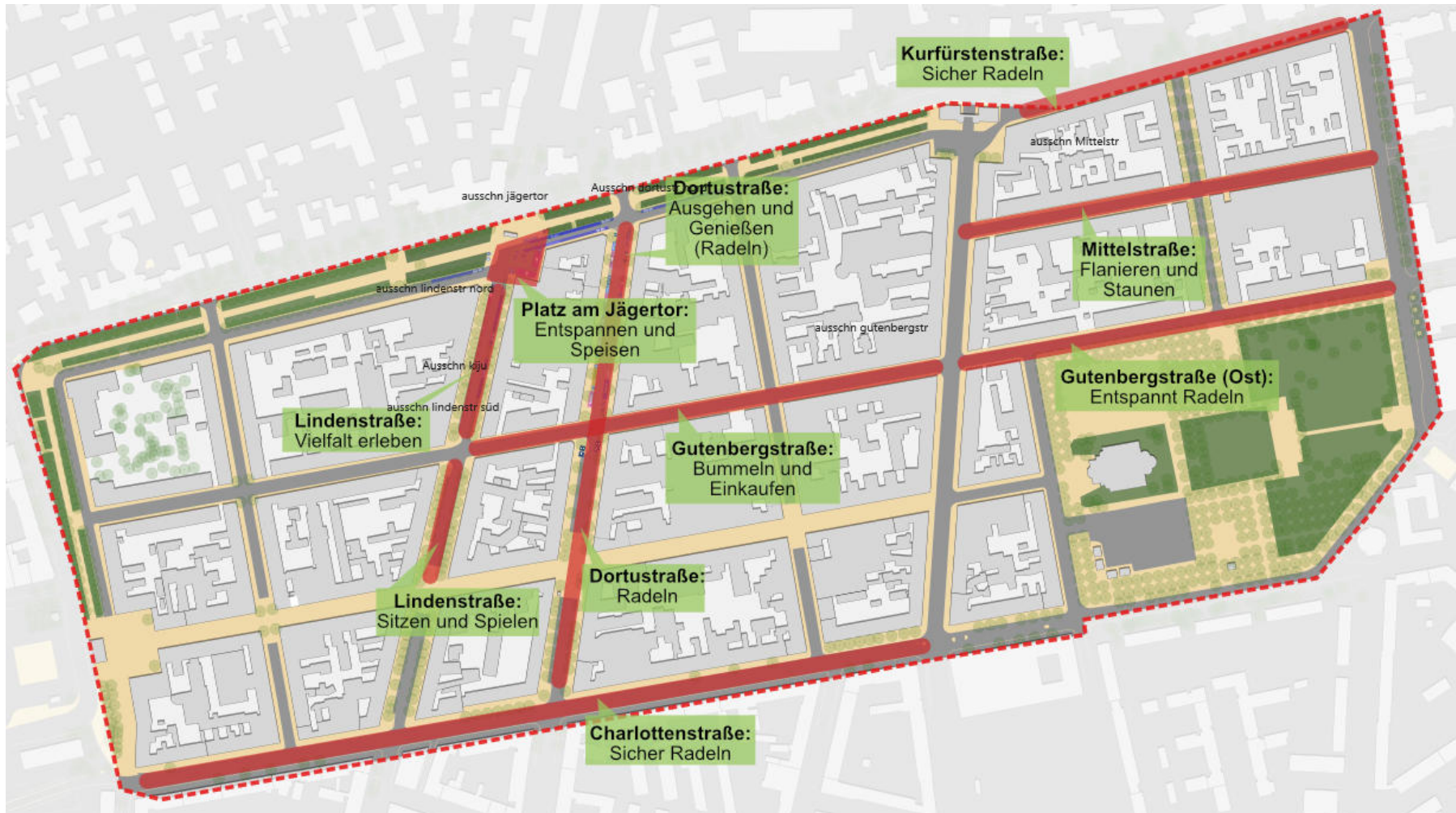
- Mülleimer
- Treffpunkte für Fußgänger*innen
- keine Autos (verkehrsberuhigter Bereich)
- konzentrierte Parkzonen
- bessere Sichtbarkeit der historischen Gebäude
- keine Autos vor der Gastronomie
- schmale Fahrradwege (breit genug für Rollstuhlfahrer*innen)



Arbeitsstand der Nutzungskonzeptes

Gesamtgebiet

Themen für Straßenzüge



Grundprinzipien für die Umnutzungen

- Ortsspezifische Schwerpunktsetzungen für Nutzungen und ggf. Umgestaltung
- aus Parkstreifen werden „Multifunktionsstreifen“ --> flexibel anpassbar und veränderbar
- Neue Nutzungen schaffen die Wirkung einer Umgestaltung auch ohne aufwendige Umbauten



Parkraumkonzept



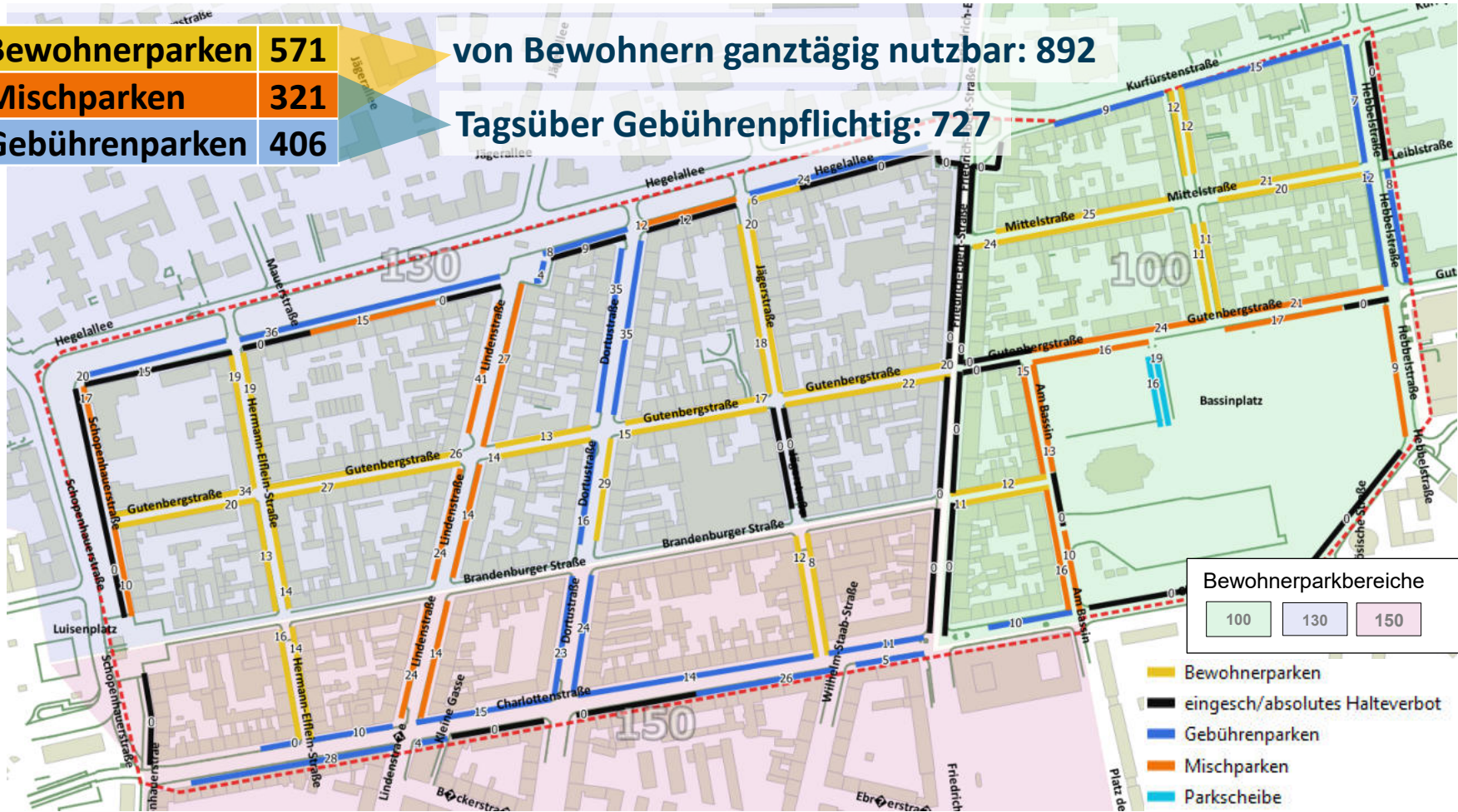
Aktuell

- ca. 1.330 Parkstände im öffentlichen Straßenraum

Bewohnerparken	571
Mischparken	321
Gebührenparken	406

von Bewohnern ganztägig nutzbar: 892

Tagsüber Gebührenpflichtig: 727



Parkraumkonzept

Umnutzung kurz- und mittelfristig



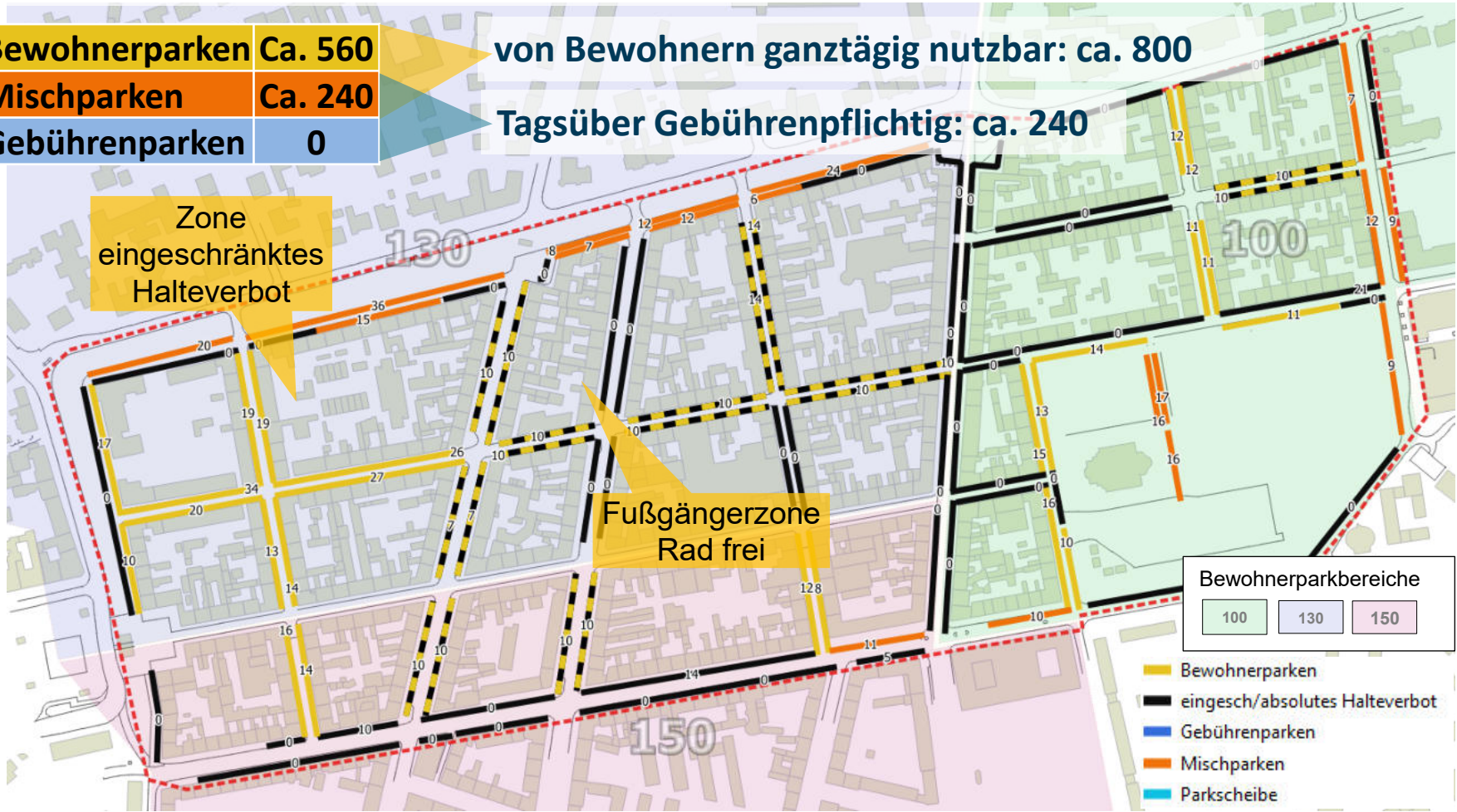
Landeshauptstadt
Potsdam

- ca. 800 Parkstände im öffentlichen Straßenraum

Bewohnerparken	Ca. 560
Mischparken	Ca. 240
Gebührenparken	0

von Bewohnern gantztägig nutzbar: ca. 800

Tagsüber Gebührenpflichtig: ca. 240



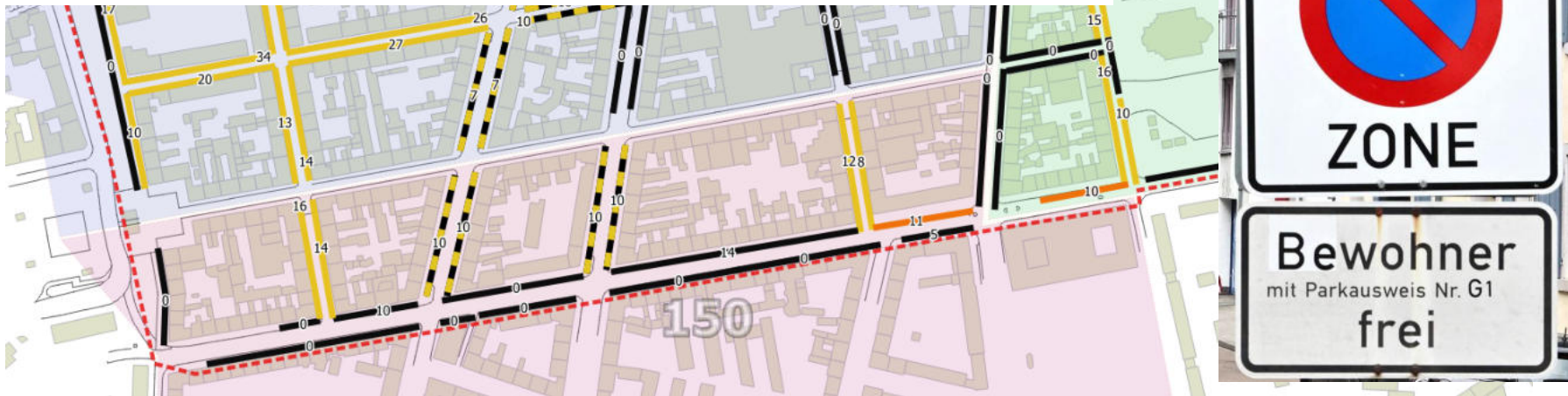
Parkraumkonzept

Umnutzung kurz- und mittelfristig



- **ca. 800 Parkstände im öffentlichen Straßenraum**

- Keine Gebührenparker mehr im inneren Bereich, nur noch Bewohnerparken (außer Kleine Hegelallee und um den Markt Bassinplatz)
- Kein Senkrechtparken mehr (außer Gutenbergstraße zw. H.-Elflein-Straße und Schopenhauerstraße)
- In Abschnitten mit dichtem Geschäftsbesatz: Ca. 50% der Flächen mit alternativen Nutzungen



Nutzungen Gesamtschau

Behindertenparken

- Aktuell 33 ausgewiesene Parkstände
- Anzahl soll erhalten bleiben

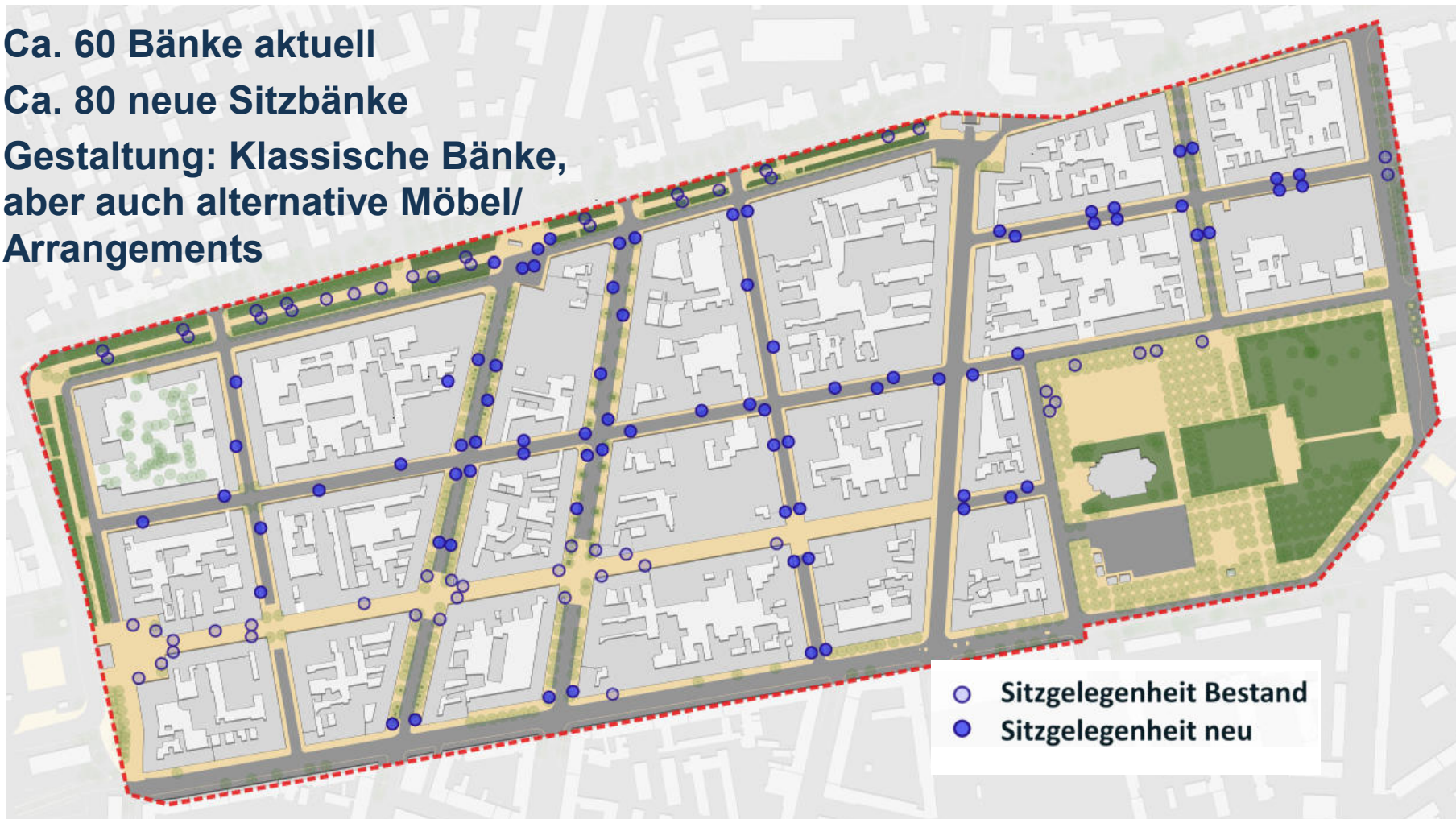


 Evtl. Verlegung nötig

Nutzungen Gesamtschau

Sitzgelegenheiten

- Ca. 60 Bänke aktuell
- Ca. 80 neue Sitzbänke
- Gestaltung: Klassische Bänke, aber auch alternative Möbel/ Arrangements



Nutzungen Gesamtschau



Radverkehr

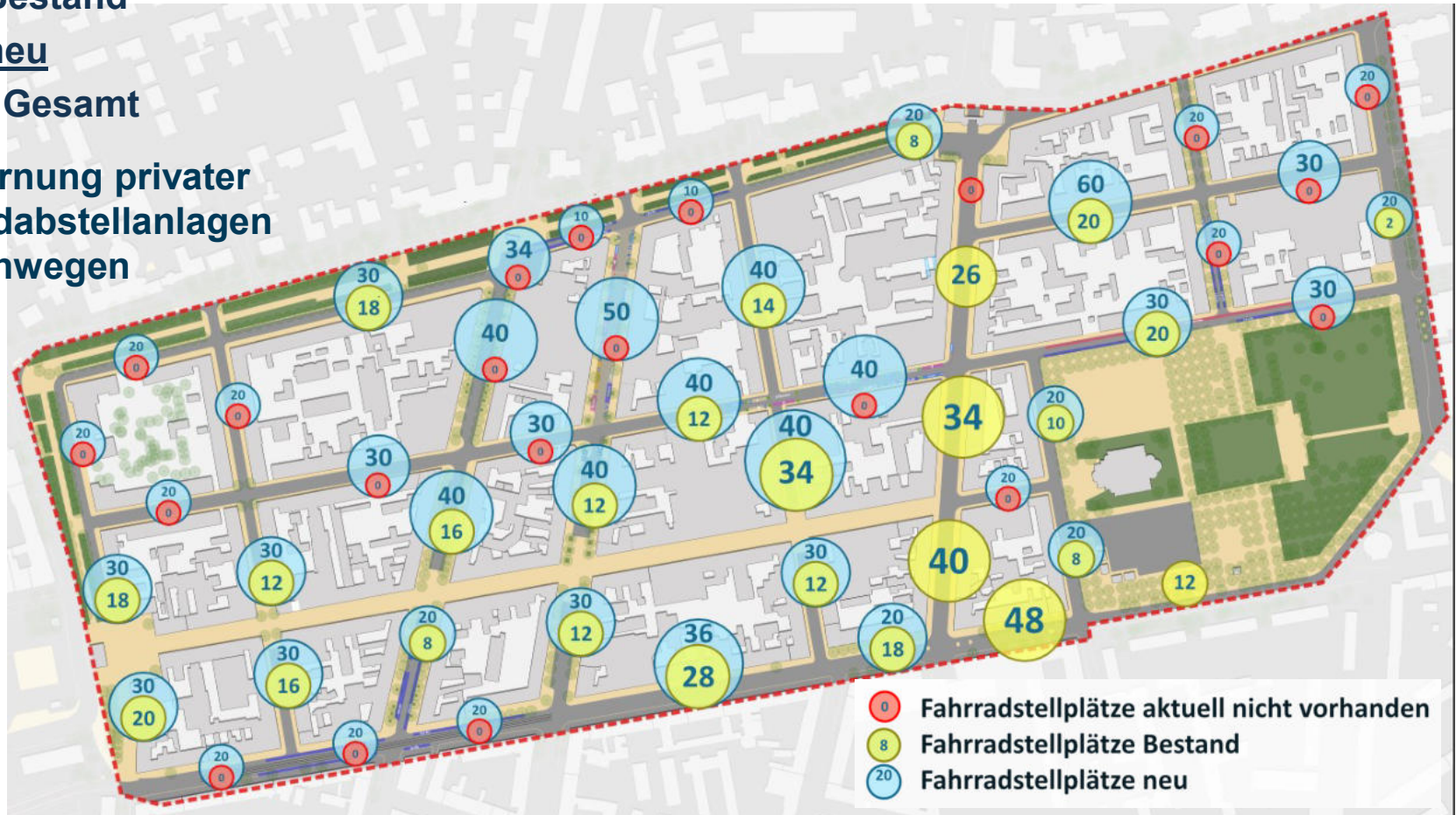
städtische Fahrradstellplätze (2 Plätze = 1 Bügel)

478 Bestand

+ 862 neu

= 1340 Gesamt

➤ Entfernung privater
Fahrradabstellanlagen
auf Gehwegen



Nutzungen Gesamtschau

Radverkehr

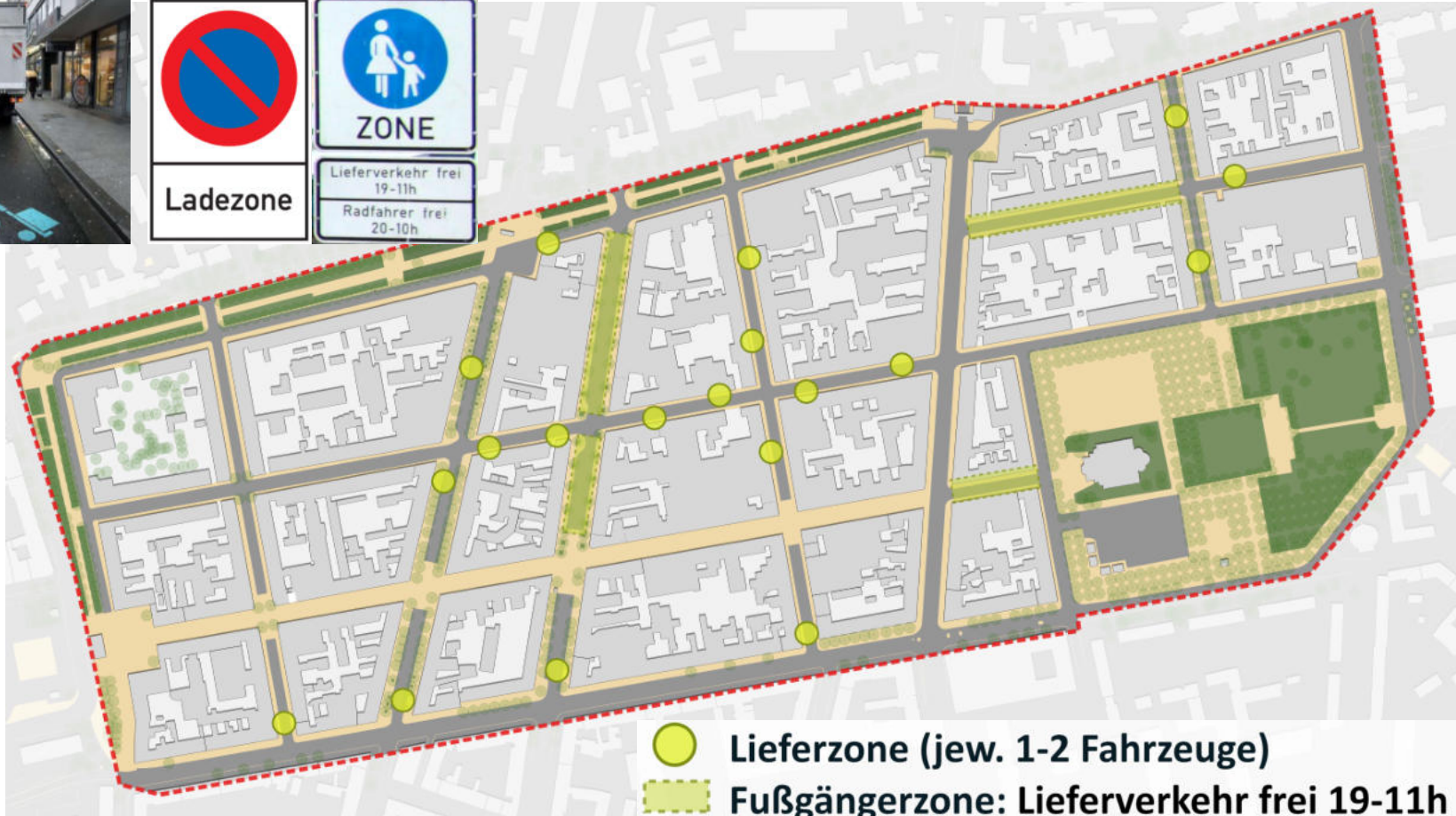
- 3 neue Fahrradsharing-Stationen
- Bestehende Fahrradsharing-Stationen ggf. auf Fahrbahn verlegen
- Neue öffentliche Fahrradreparaturstationen



Nutzungen Gesamtschau

Lieferverkehr

Flächendeckend Absicherung von Lieferverkehr



● Lieferzone (jew. 1-2 Fahrzeuge)

▬ Fußgängerzone: Lieferverkehr frei 19-11h

Nutzungen Gesamtschau



Weitere Maßnahmen

- **Regelmäßige Querungsmöglichkeiten mit abgesenktem Bord und ebenem Pflaster**
- **Mülleimer an ausgewählten Straßenecken**
- **Ausgewiesene Abstellzonen für E-Roller (Klärungsbedarf rechtliche Umsetzbarkeit)**
- **Öffentliche WCs**
- **Tauschregale**
- **Lastenradverleihstation**





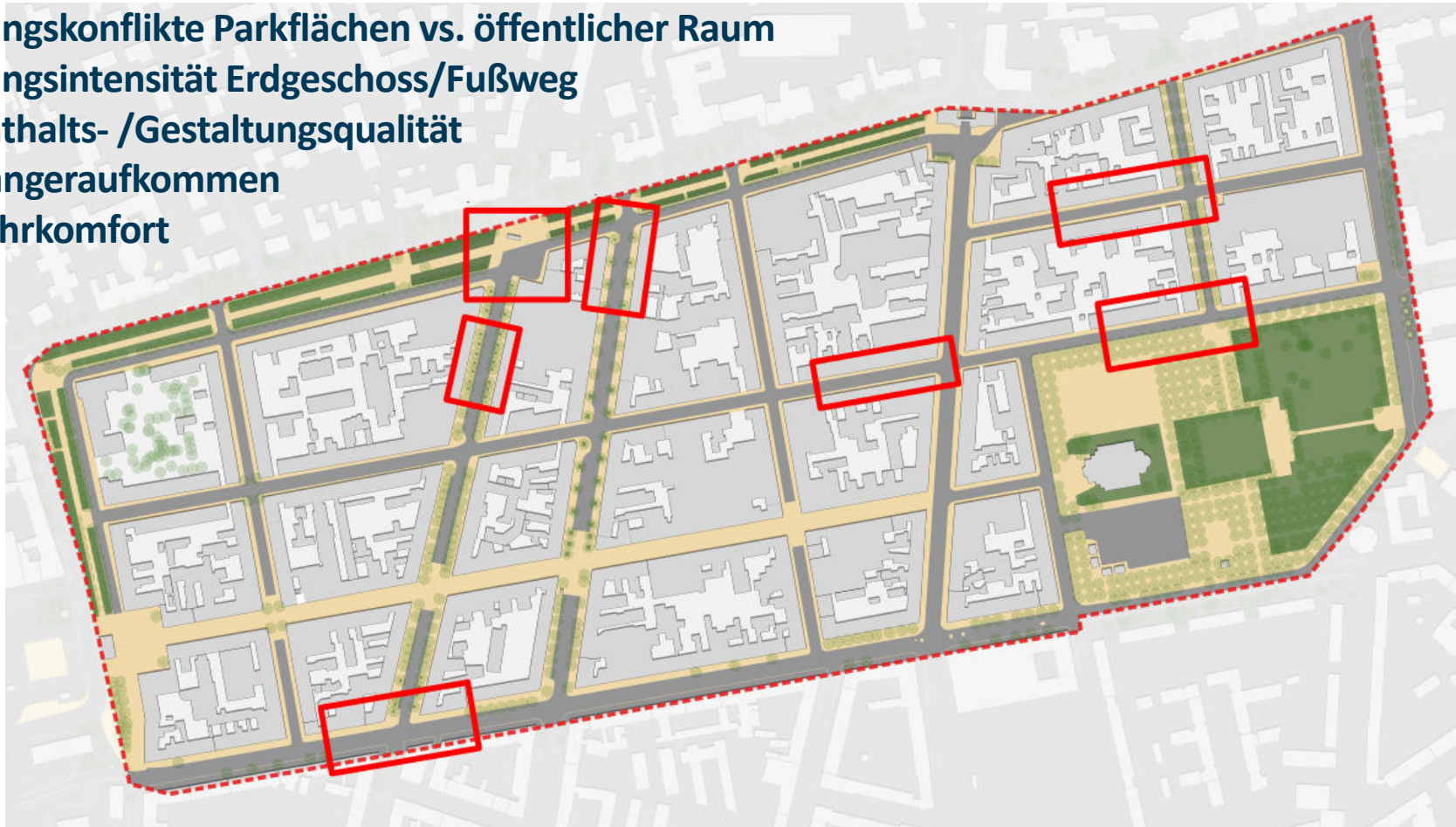
Umnutzungskonzepte für beispielhafte Straßenräume im Detail

Schwerpunktbereiche Handlungsbedarf

Schwerpunktbereiche Handlungsbedarf

Auswahl anhand:

- Nutzungskonflikte Parkflächen vs. öffentlicher Raum
- Nutzungsintensität Erdgeschoss/Fußweg
- Aufenthalts- /Gestaltungsqualität
- Fußgängeraufkommen
- Radfahrkomfort

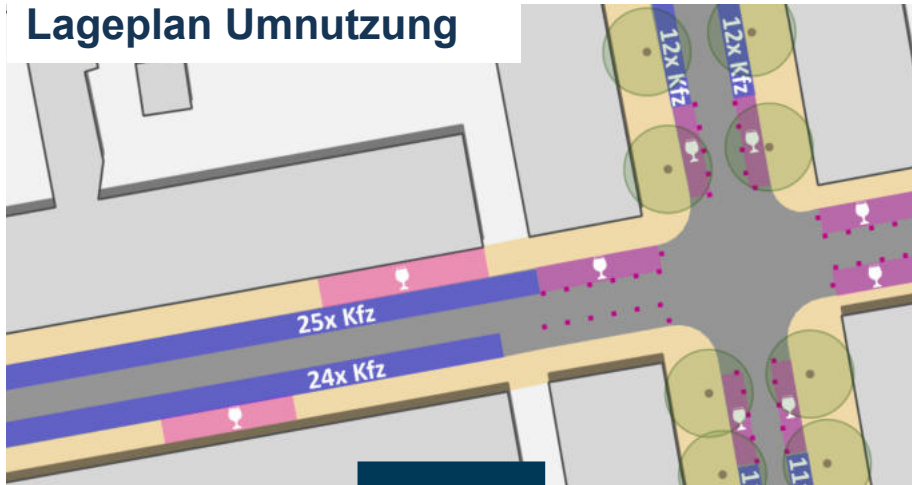


Nutzungen Detail

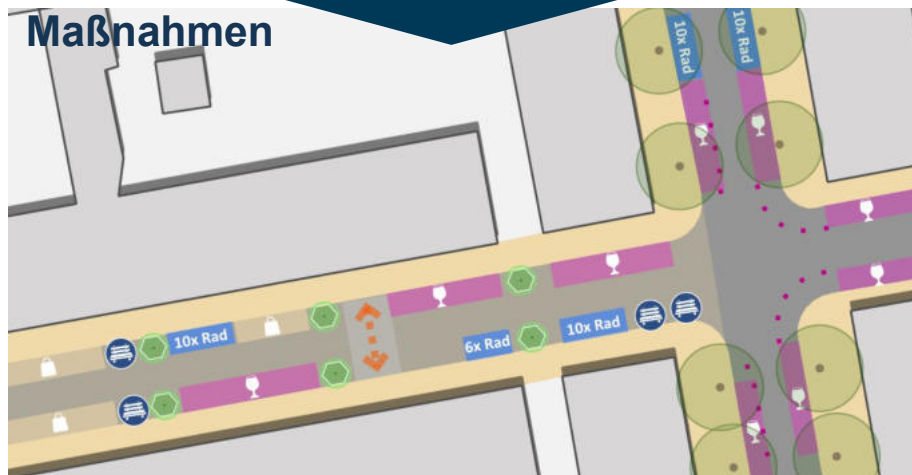


Mittelstraße

Lageplan Umnutzung



Maßnahmen

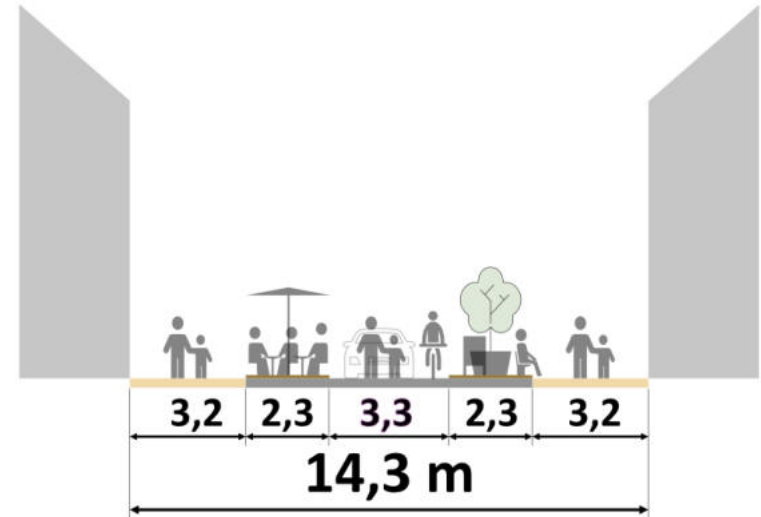


Nutzungen Detail

Mittelstraße

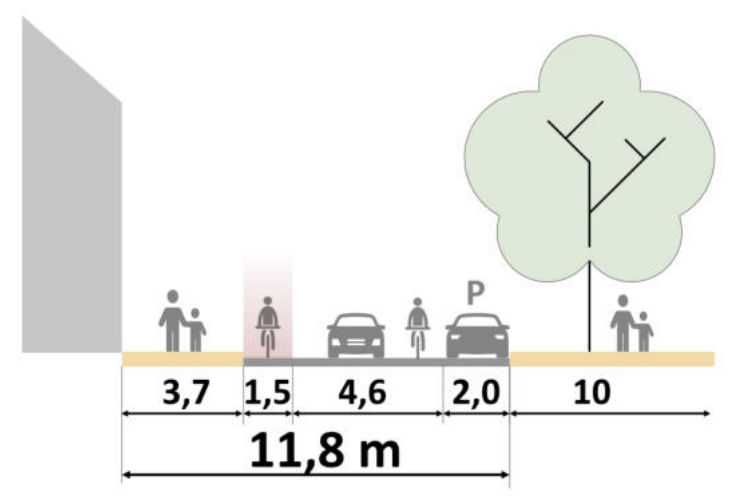
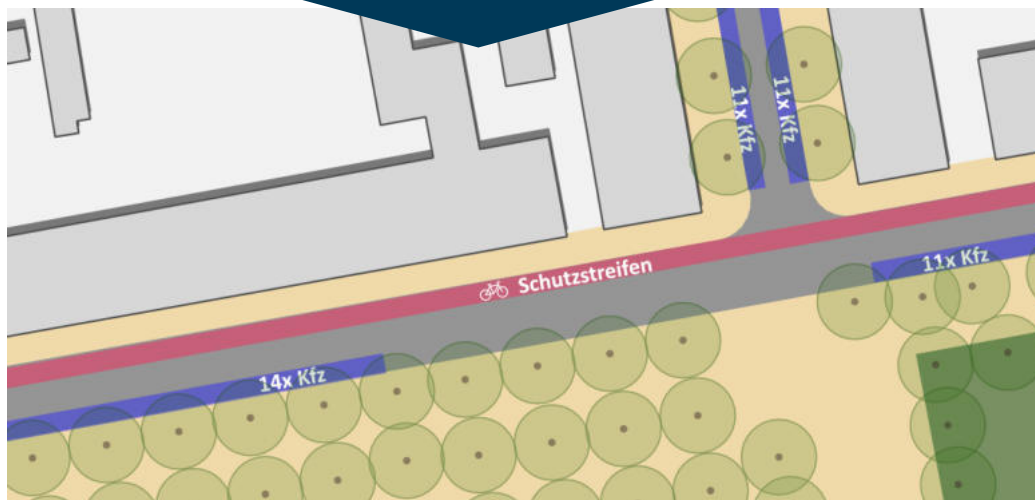
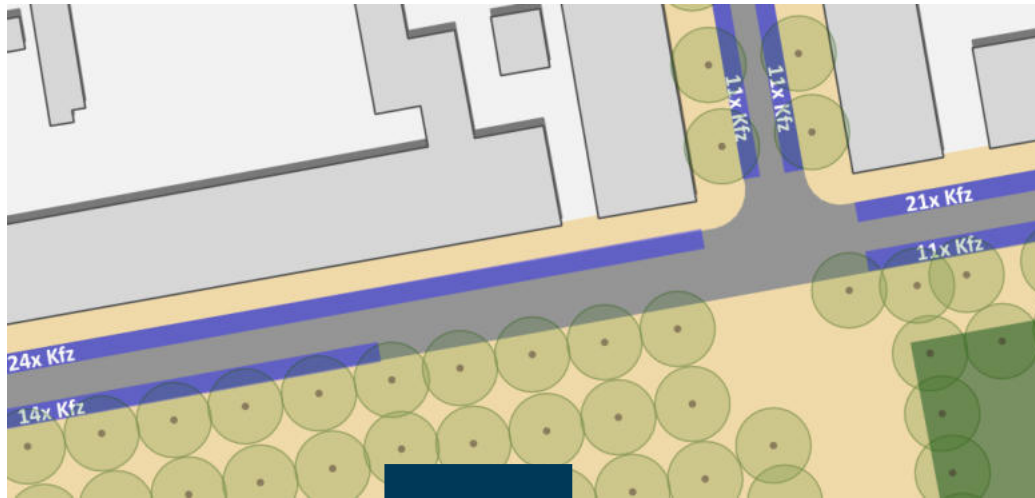
Maßnahmen

- Kein KFZ-Parken mehr
- Einrichtung Fußgängerzone (ohne bauliche Maßnahmen)
- Bereiche für Geschäftsauslagen
- Befreiung der Gehwege von Gastrobereichen
- Einrichtung Fahrradstellflächen
- Sitzbänke
- Regelmäßige Hochbeete/Pflanzkübel



Nutzungen Detail

Gutenbergstraße (Ost)



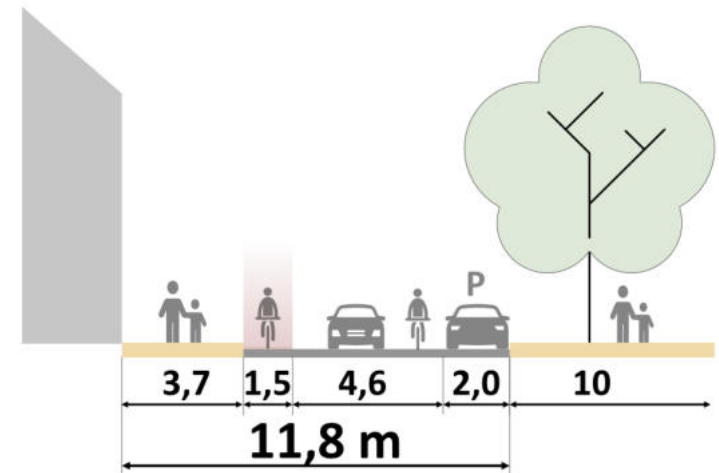
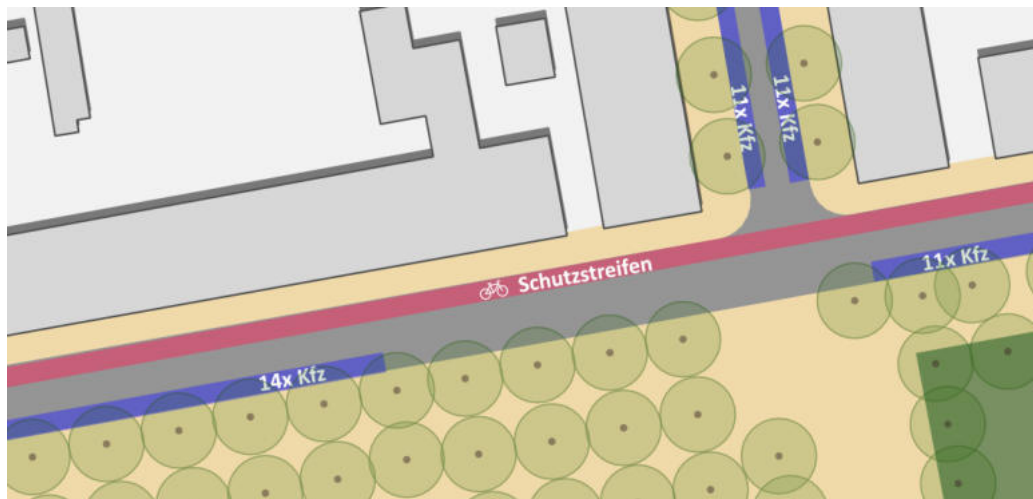
Nutzungen Detail

Gutenbergstraße (Ost)



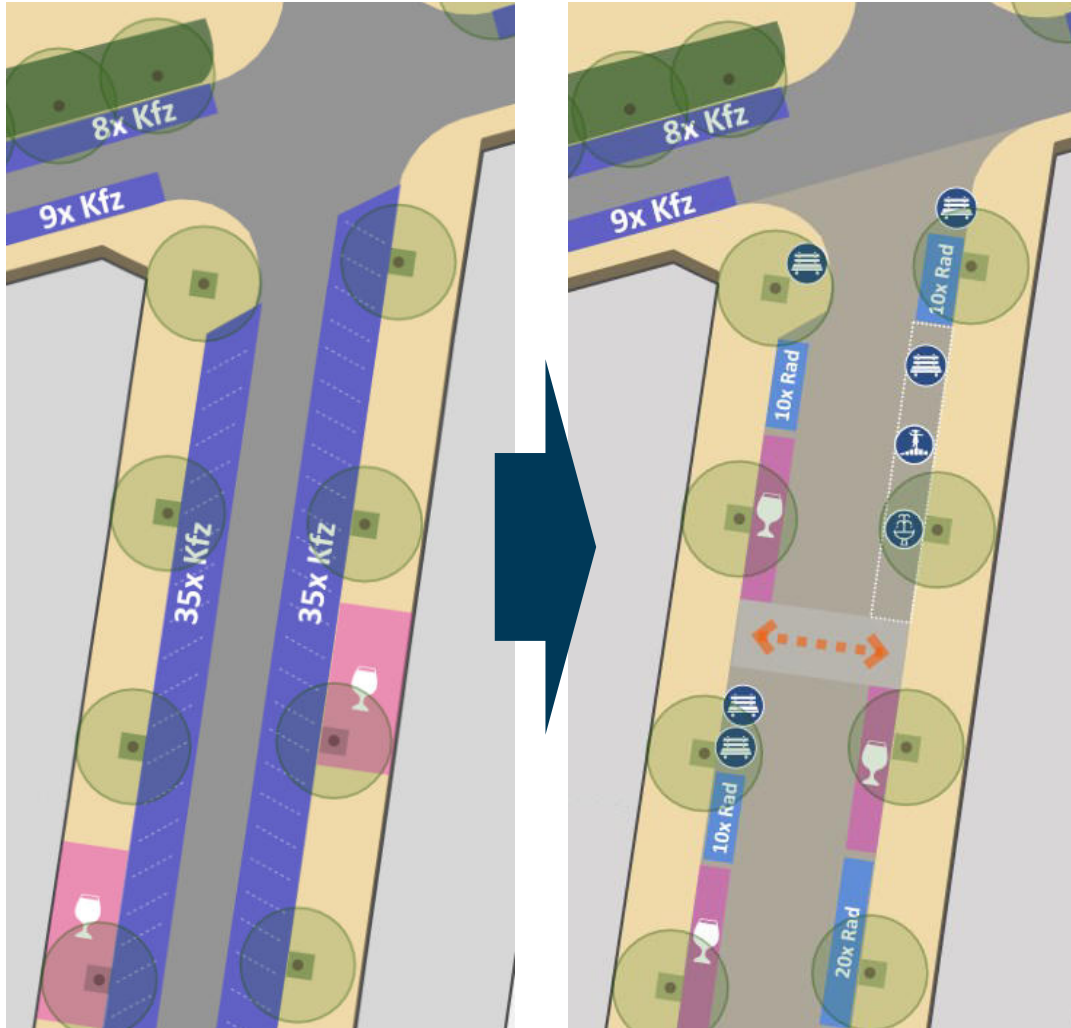
Maßnahmen

- Kein KFZ-Parken mehr auf der Nordseite
- Einrichtung Schutzstreifen Richtung Westen



Nutzungen Detail

Dortustraße



Nutzungen Detail

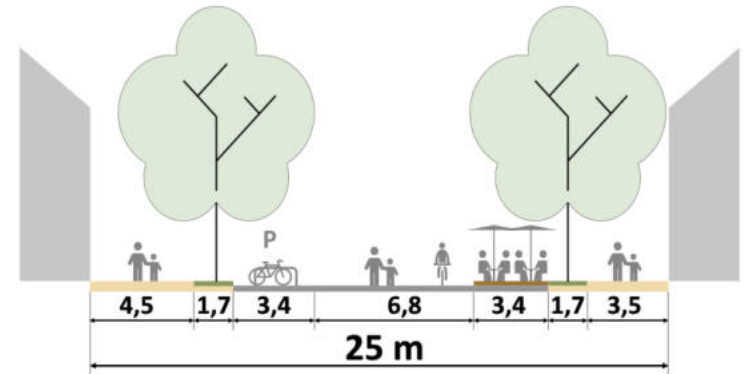
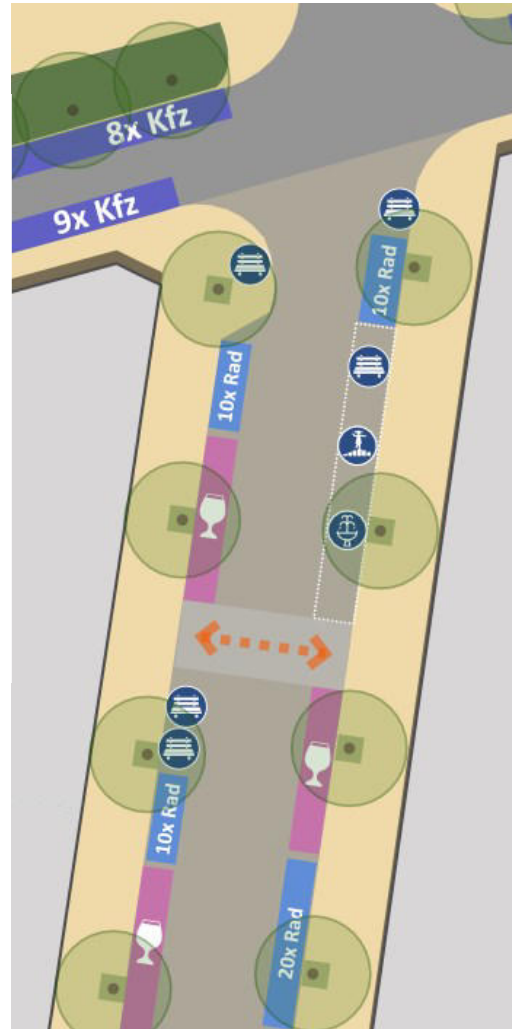
Dortustraße



Landeshauptstadt
Potsdam

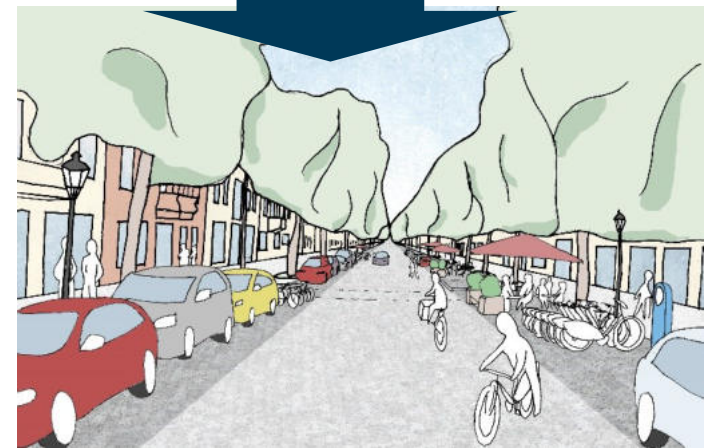
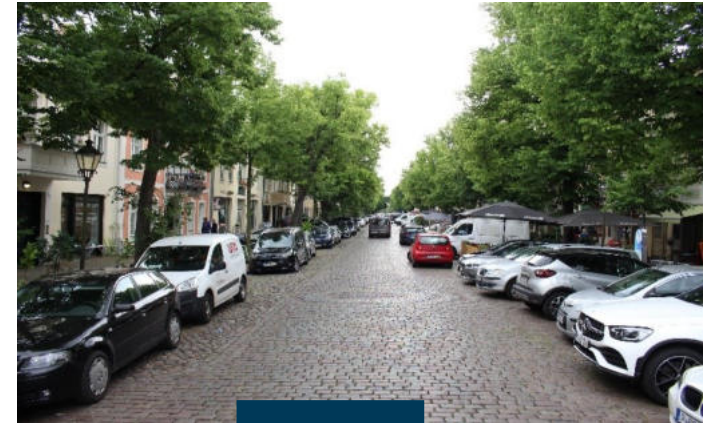
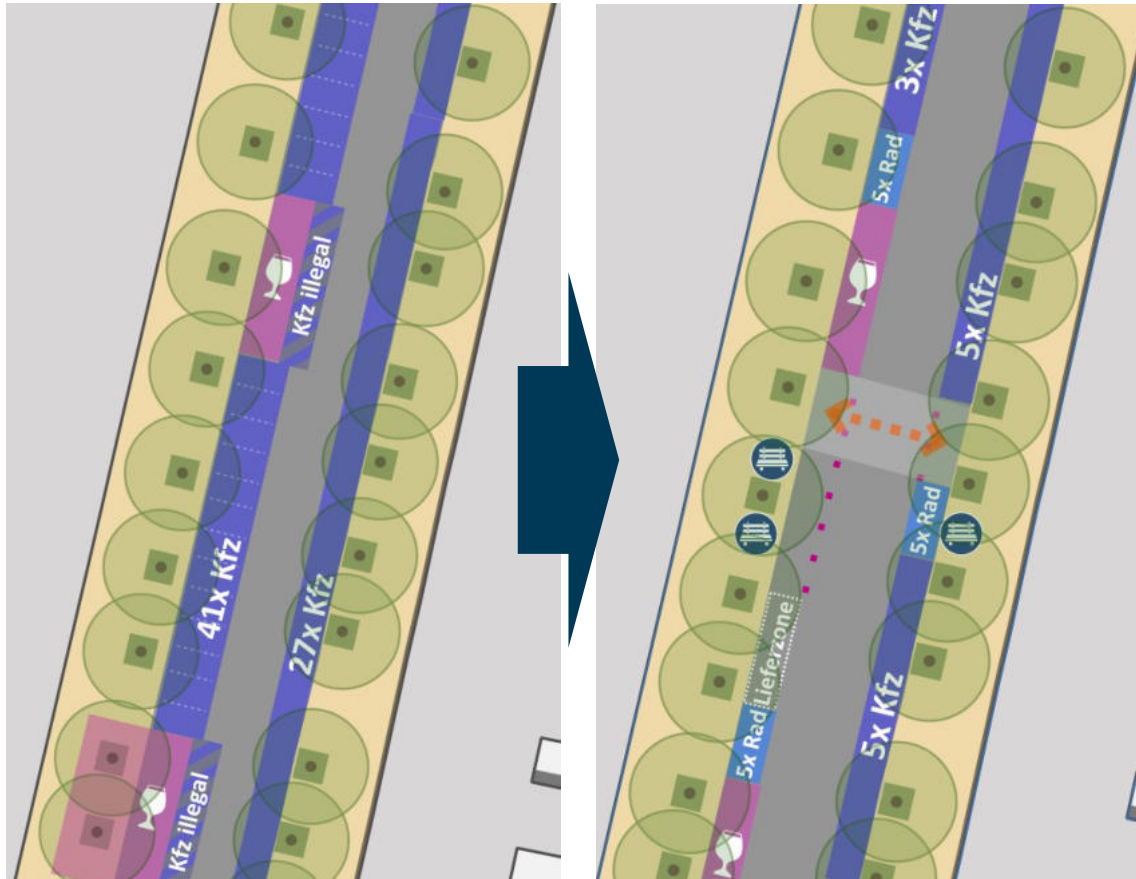
Maßnahmen

- Einrichtung Fußgängerzone Radfahrer frei (ohne bauliche Maßnahmen)
- Nutzung der Seitenbereiche für:
 - Fahrradstellflächen
 - Sitzbänke
 - Gastrobereiche
 - Spielmöglichkeiten
- Mittelfristig Überarbeitung Pflasterqualität



Nutzungen Detail

Lindenstraße zwischen Jägertor und Gutenbergstraße

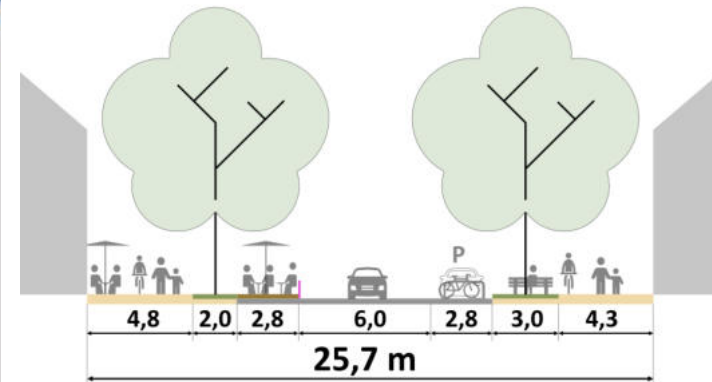
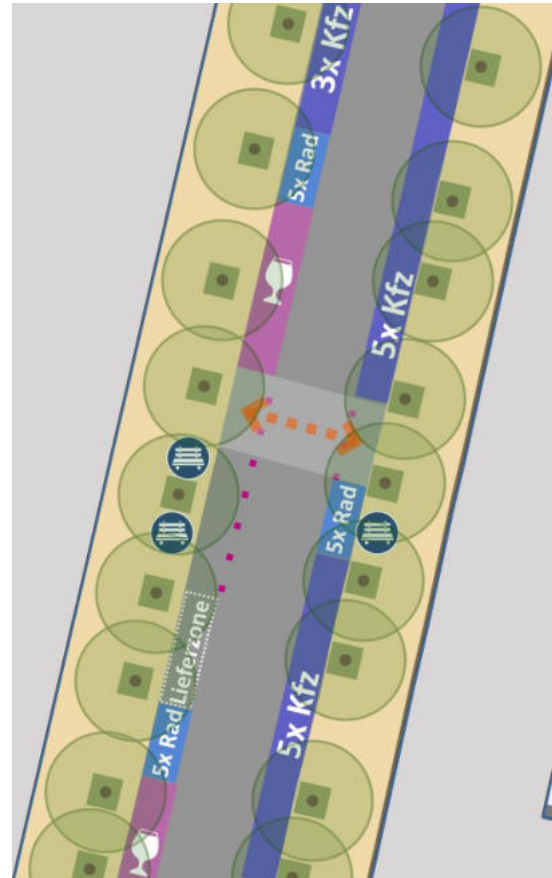


Nutzungen Detail

Lindenstraße zwischen Jägertor und Gutenbergstraße

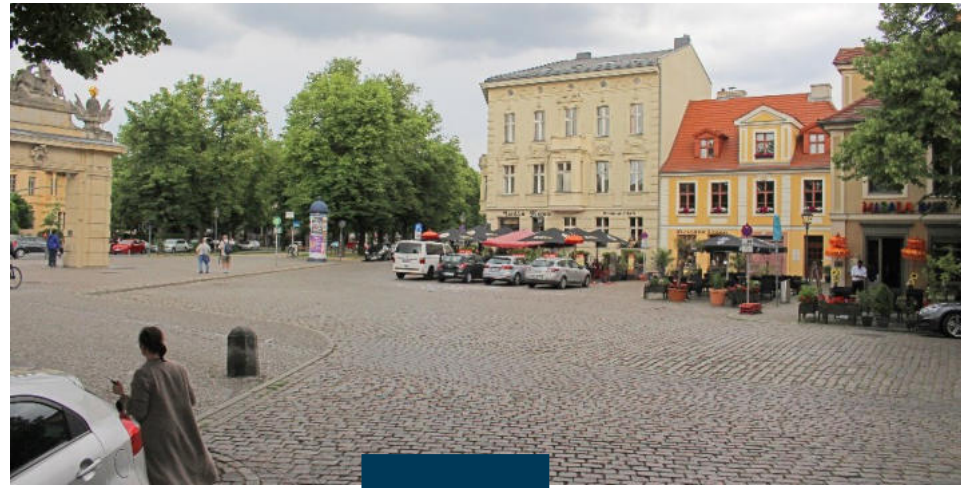
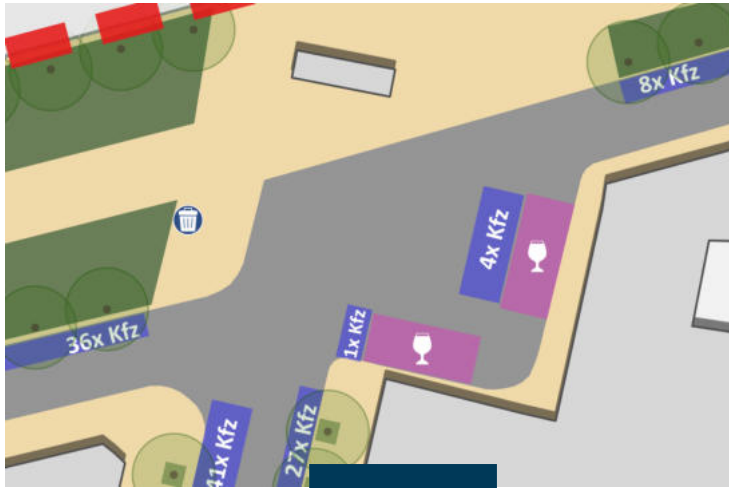
Maßnahmen

- **Kein Senkrechtparken** mehr: aufgeräumter, übersichtlicher Straßenraum
- **Freiräumen der Gehwege**
- **Kfz-Parken im Wechsel mit neuen Nutzungen:**
 - **Aufenthaltselemente**
 - **Lieferzone**
 - **Fahrradstellplätze**



Nutzungen Detail

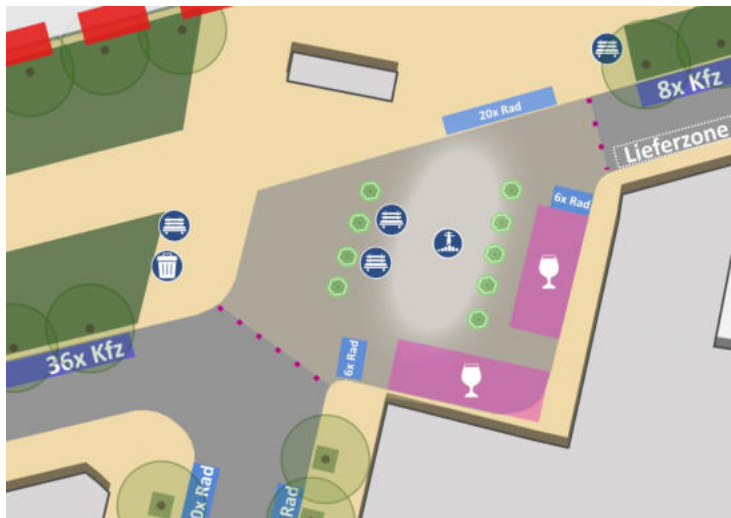
Platz am Jägertor



Nutzungen Detail

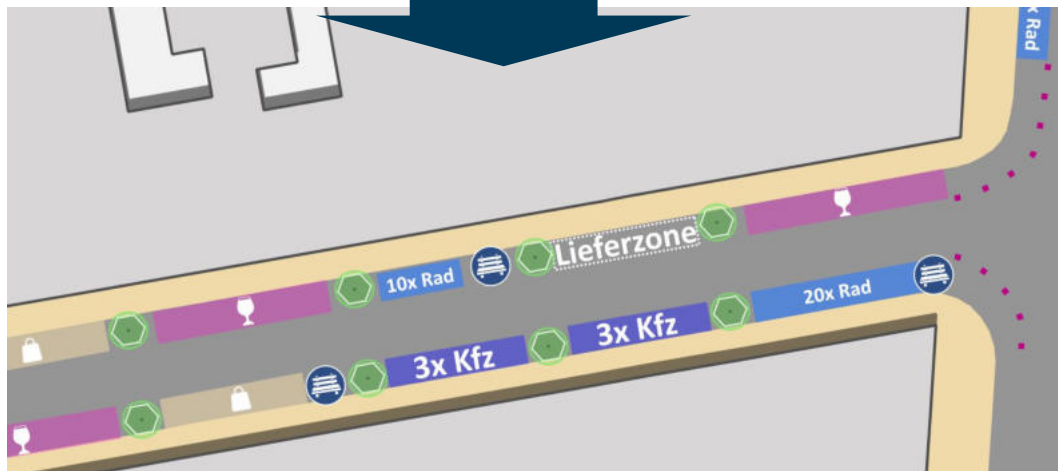
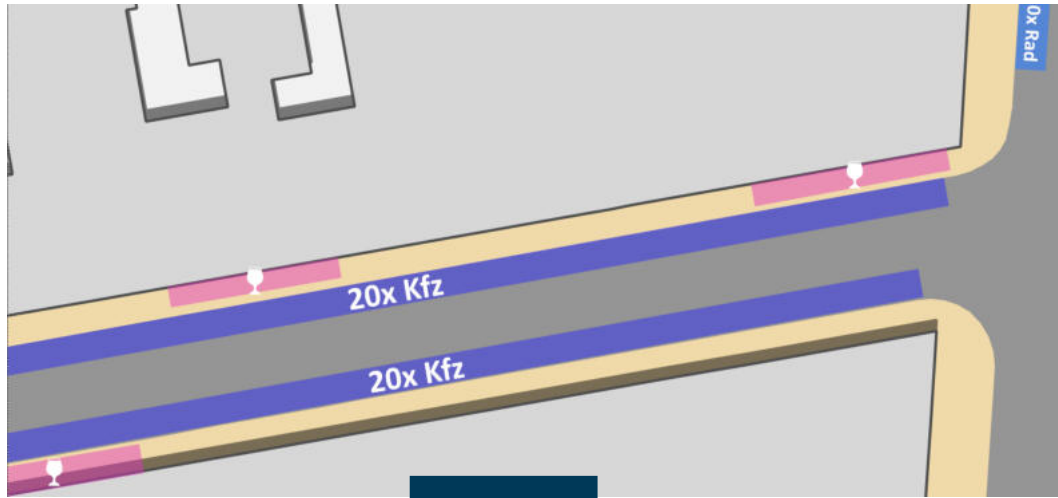
Platz am Jägertor

- **Kein Kfz-Parken mehr**
- **Teileinziehung für den Kfz-Verkehr**
- **Fahrradabstellanlagen**
- **Aufenthalts- und Spielelemente**
- **Langfristig Umbau**



Nutzungen Detail

Gutenbergstraße (West)

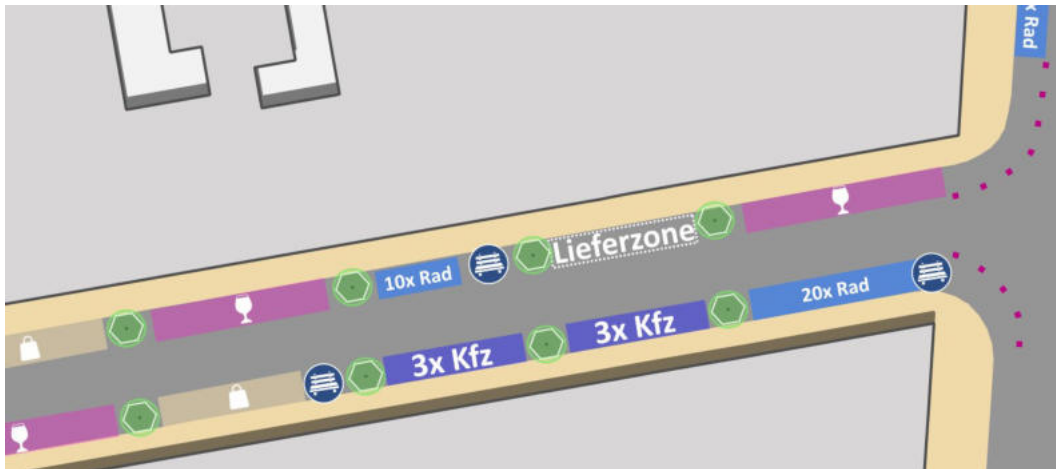
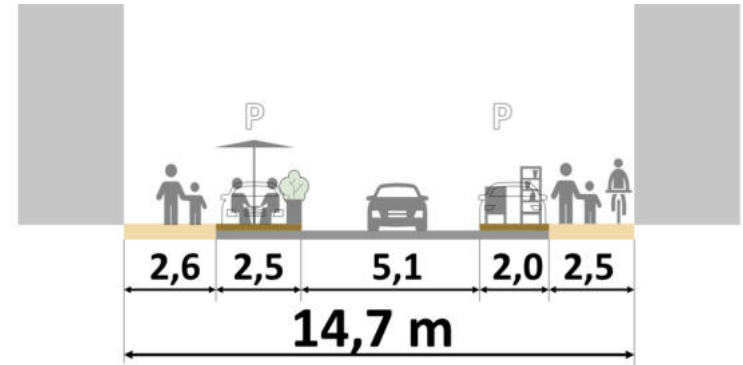


Nutzungen Detail

Gutenbergstraße (West)

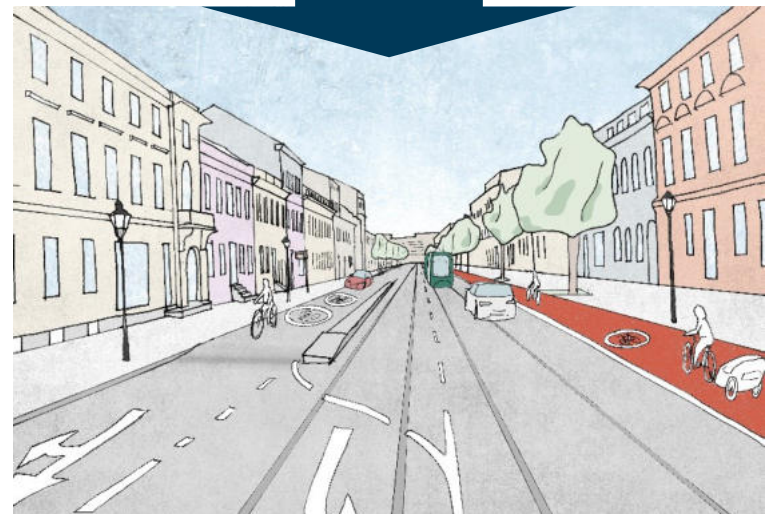
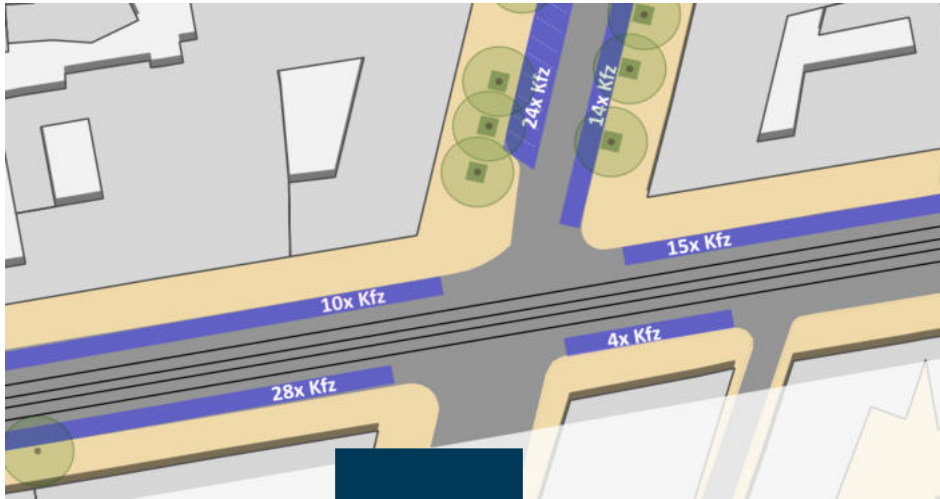
Maßnahmen

- Reduzierung KFZ-Parken
- Ausweisung als Verkehrsberuhigter Bereich
- Bereiche für Geschäftsauslagen
- Befreiung der Gehwege von Gastrobereichen
- Einrichtung Fahrradabstellanlagen, Sitzbänke
- Regelmäßige Hochbeete/Pflanzkübel
- Einrichtung Lieferzonen
- Pfosten oder Gehwegvorstreckungen in Kreuzungsbereichen
- mittelfristig Überarbeitung der Pflasterqualität, ggf. Verbreiterung Gehwege



Nutzungen Detail

Charlottenstraße



Nutzungen Detail

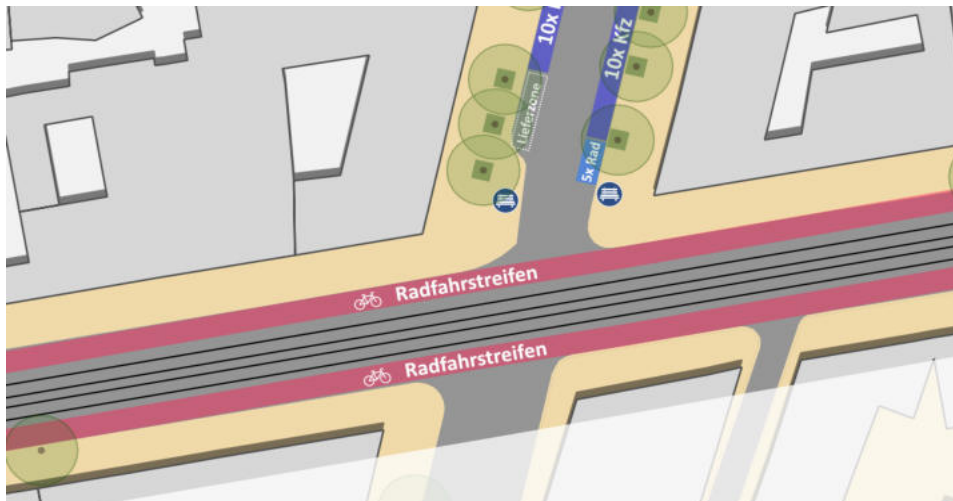
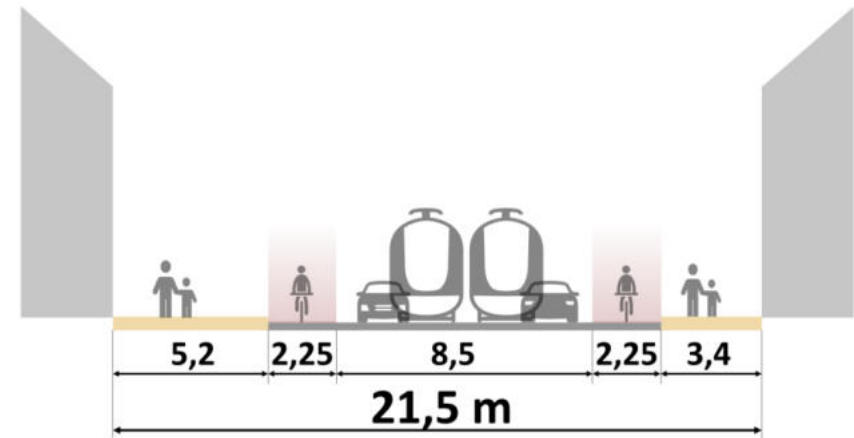
Charlottenstraße



Landeshauptstadt
Potsdam

Maßnahmen

- Kein Kfz-Parken mehr
- Einrichtung Radfahrstreifen in beide Richtungen
- Lieferzonen in Seitenstraßen
- Aufwertung Kreuzungsbereiche (Sitzmöglichkeiten)



Nutzungen Beispiele

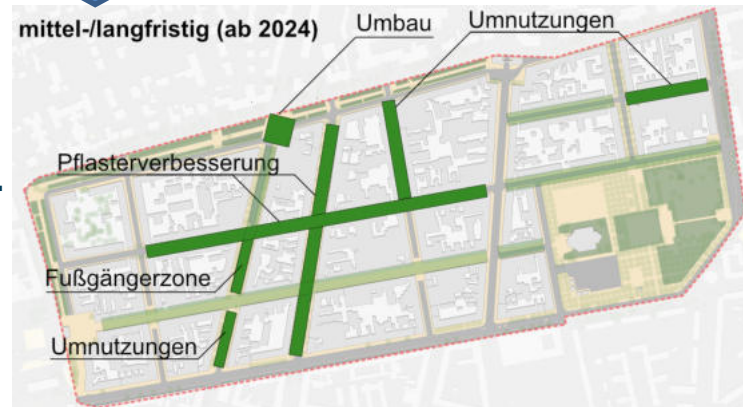
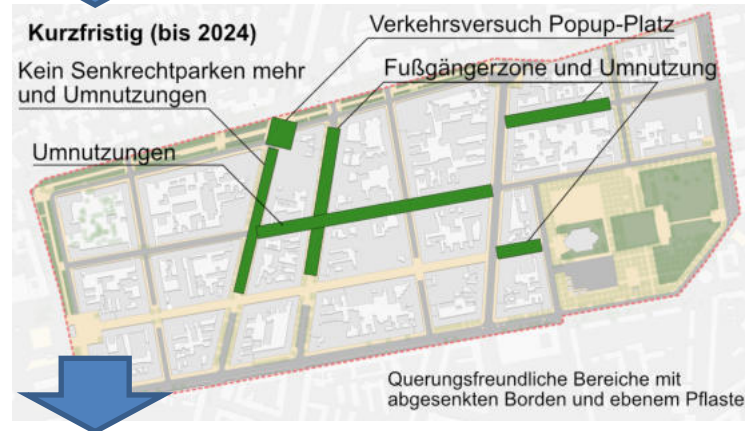
- Orientierung an aktueller Ausstattung



Prioritäten & Stufen

Strategie:

- **Fokusbereiche für Umnutzungen**
- **Möblierung (Fahrradbügel, Bänke, Spielelemente etc.): kurzfristig beginnen, sukzessive verdichten**
- **Umnutzungen können flexibel und bedarfsgerecht ausgeweitet werden**
- **Umbauten (Belagsverbesserung, Gehwegverbreiterung) mittel- und langfristig entsprechend Mittelverfügbarkeit**





Vielen Dank!

www.potsdam.de/stadterneuerung

stadterneuerung@rathaus.potsdam.de