



Innenstadt - Straßenräume neu denken! Konzept zur Umnutzung von Straßenräumen



**Landeshauptstadt
Potsdam**

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: November 2022

Ein Nachdruck, auch auszugsweise, ist nur mit Quellenangabe gestattet.

Inhaltsverzeichnis

Teil I: Konzeptbericht

1. Ausgangslage und Projektziele	4
2. Bearbeitungsprozess.....	11
3. Analyse der Straßenräume.....	14
4. Nutzungskonzept Gesamtgebiet.....	21
5. Nutzungskonzept Fokusbereiche.....	38
1. Mittelstraße.....	40
2. Gutenbergstraße (Lindenstr. - F.-Ebert-Str.).....	44
3. Gutenbergstraße (Hebbelstr. - F.-Ebert-Str.).....	49
4. Dortustraße (Hegelallee - Charlottenstr.).....	52
5. Lindenstraße (Hegelallee - Charlottenstr.).....	57
6. Platz am Jägertor.....	61
7. Charlottenstraße.....	66
6. Umsetzungsstrategie.....	70

Teil II: Dokumentation der Werkstätten am 29.03.2022 und am 24.06.2022

1. Ausgangslage und Projektziele



Projektziele

Die Potsdamer Innenstadt ist geprägt von vielen Geschäften, Restaurants und Dienstleistern, aber auch Bewohner*innen und Tourist*innen. Es gibt Bedarf an vielfältigen, sicheren Straßenräumen zum Wohlfühlen für Alle. Der ruhende Verkehr soll reduziert werden, um Platz für andere Nutzungen zu schaffen.

Ziel dieser konzeptionellen Überlegung ist die Erreichung einer Flächengerechtigkeit durch weniger Autos und mehr Räume für Alle, aber nicht die kurzfristig vollständig autofreie Innenstadt. Parkstände für Anwohner*innen sollen überwiegend erhalten bleiben. Vor Allem auswärtige Kraftfahrzeuge (Kfz) sollen reduziert werden.

Unter Betrachtung städtischer Vorgaben und gesetzlicher Rahmenbedingungen soll ein Nutzungskonzept erarbeitet werden, welches die Reduktion von PKW-Stellflächen bilanziert sowie Vorschläge und deren Vorteile für eine Umnutzung aufzeigen soll. Das Konzept bildet die Grundlage für vertiefende Detailplanungen sowie weitere Abstimmungen mit Politik und Verwaltung. Die Aufgabenstellung beinhaltet ein Gesamtkonzept für den Betrachtungsraum sowie konkrete Konzepte für einzelne Straßen.

Ideen und Wünsche der Ansässigen und der Besucher*innen der Innenstadt wurden eingebunden.

Grundlagen für das Konzept sind zwei Beschlüsse der Stadtverordnetenversammlung:

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



Mit den Beschlüssen fordern die Stadtverordneten Untersuchungen, die Wege aufzeigen, wie der ruhende Kfz-Verkehr im öffentlichen Straßenraum innerhalb des Gebiets der 2. Barocken Stadterweiterung reduziert werden kann. Der so gewonnene Raum soll anderen Nutzungen zur Verfügung stehen. Die Nutzungsaspekte vom Geschäftsleben über die Gastronomie und die Aufenthaltsqualität bis hin zum Fuß- und Radverkehr sollen betrachtet und mit dem besonderen Anspruch des

denkmalgeschützten Straßenraums in eine harmonische Beziehung gesetzt und weiterentwickelt werden.

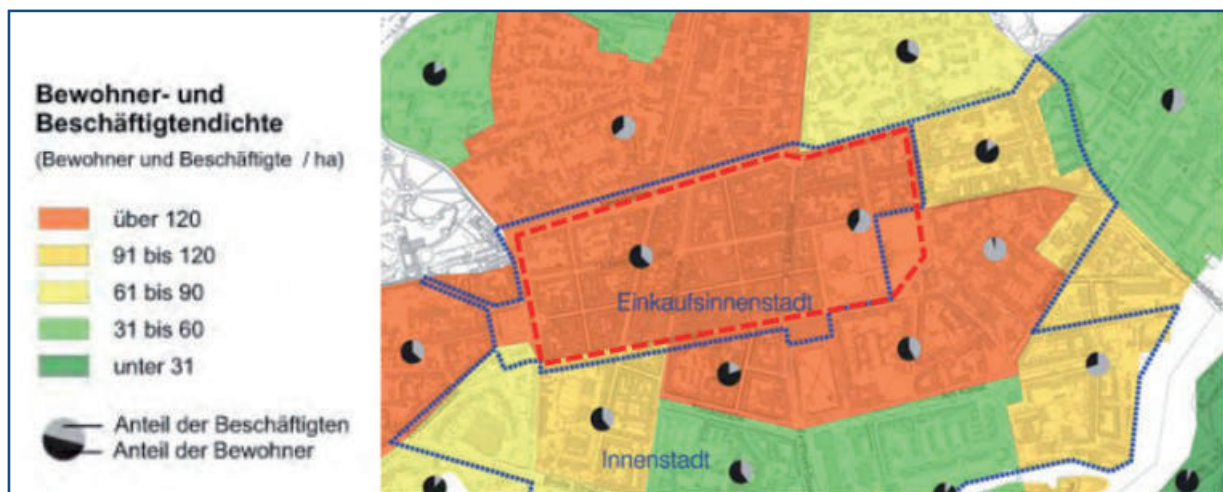
Daneben wurden bereits städtische Konzepte erarbeitet, die eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität, Erreichbarkeit und Verkehrssicherheit in der Innenstadt vorsehen. Weiterhin werden darin kurze attraktive Fußwege und direkte Radverkehrsverbindungen gefordert.

Überblick über das Projektgebiet

In dieser Konzeption werden Umgestaltungsmöglichkeiten des Straßenraumes innerhalb des Gebietes der 2. Barocken Stadterweiterung und Teilen des Holländischen Viertels aufgezeigt. Das Untersuchungsgebiet in der Innenstadt wird durch die Straßen Hegelallee/ Kurfürstenstraße, Hebbelstraße, Charlottenstraße und Schopenhauerstraße abgegrenzt.

Die 2. Barocke Stadterweiterung ist weitgehend erhalten und denkmalgeschützt.

- Dicht bewohnt: ca. 3.500 Bewohner*innen
 - „Einkaufsinnenstadt“: Einzelhandel, Gastronomie, Hotellerie Dienstleistungsbetriebe, freiberufliche Nutzungen
- >> Viele Nutzergruppen



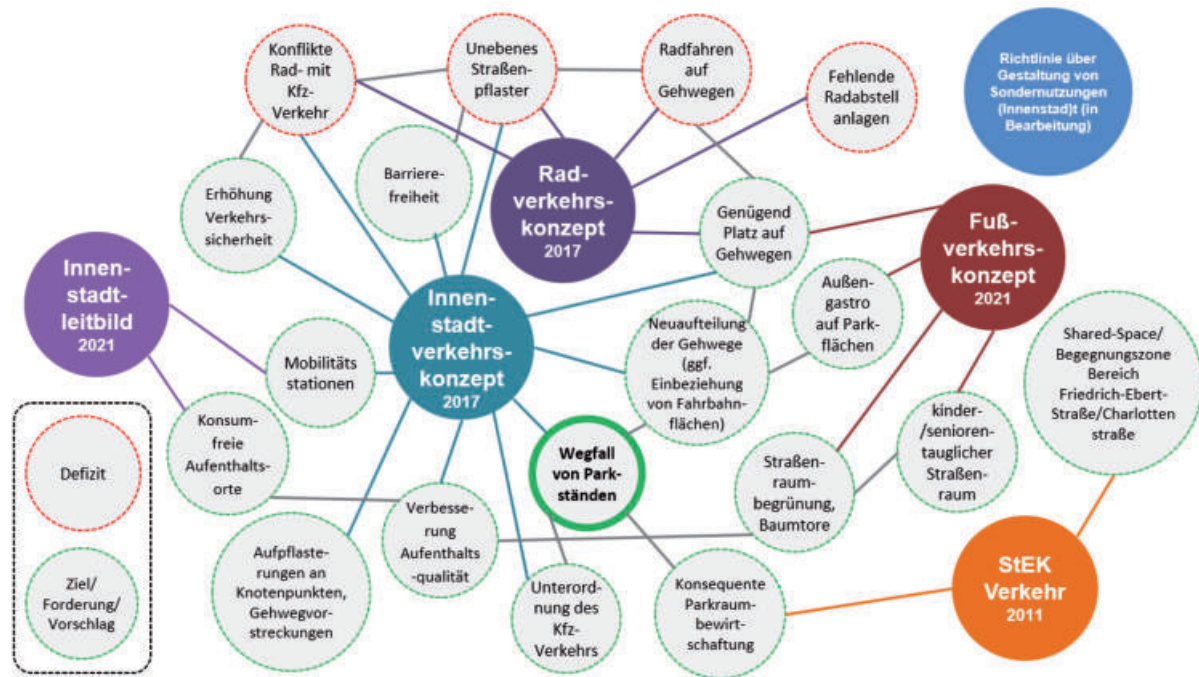
Quelle: Innenstadtverkehrskonzept Potsdam

Rahmenbedingungen

Vorliegende Konzepte: Kernaussagen

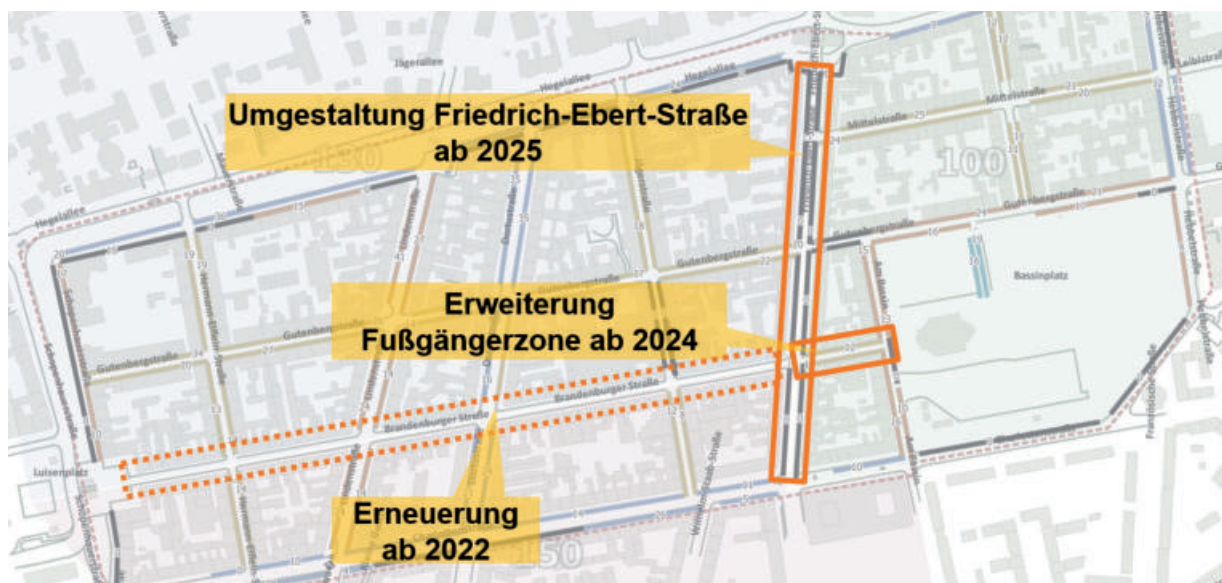
Es existiert bereits eine Reihe konzeptioneller Grundlagen, die mit den Projektinhalten in enger Verbindung stehen. Insbesondere das Innenstadtverkehrskonzept beinhaltet zahlreiche Hinweise für die Zielstellung der Entwicklung der Straßenräume im Projektgebiet.

Die Aussagen der verschiedenen Dokumente werden berücksichtigt; vielfach lassen sich Synergien erzeugen. Die folgende Übersicht stellt einige ausgewählte Kernaussagen dar, die durch das vorliegende Konzept inhaltlich untermauert und weiterentwickelt werden.

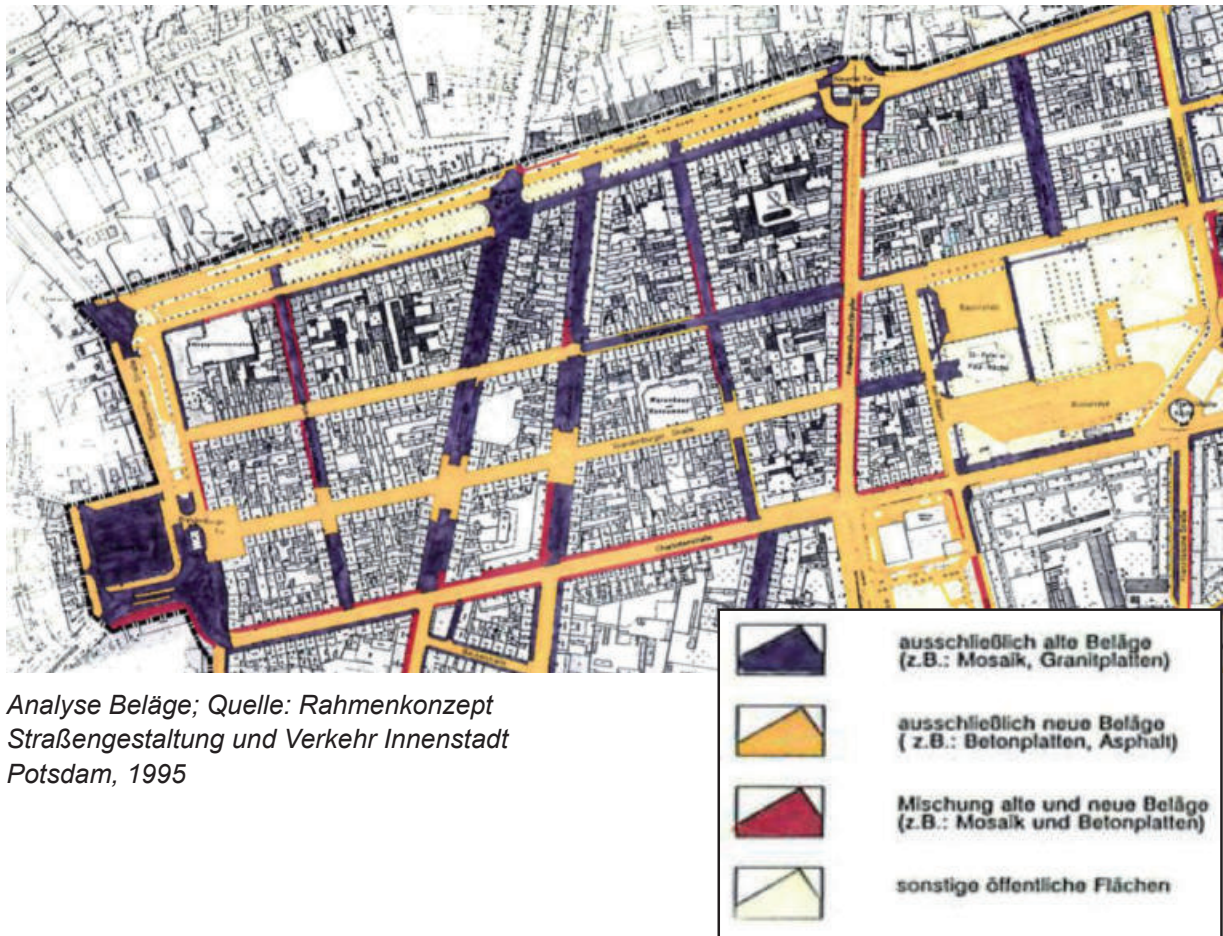


Beschlossene Maßnahmen

Die Umsetzung einiger verkehrsbezogener und straßengestalterischer Maßnahmen ist bereits beschlossen (s. Karte). Diese werden im Konzept berücksichtigt.



Denkmalpflegerische Rahmenbedingungen



Die Beachtung denkmalpflegerischer Aspekte ist für die Ausgestaltung neuer Nutzungen in großen Teilen des Projektgebiets maßgeblich. Die Wichtigsten sind:

Autoarme Innenstadt

- Die Reduzierung von Autos in der Innenstadt ist aus denkmalpflegerischer Sicht grundsätzlich wünschenswert.

Straßenbelag

- Pflaster und Straßenprofile sind in den meisten Straßen im Gebiet geschützt.
- Die Bestandspflasterflächen sind nicht versiegelt. Das Regenwasser dringt durch das Lesesteinpflaster in ungebundener

Bauweise in den Boden ein.

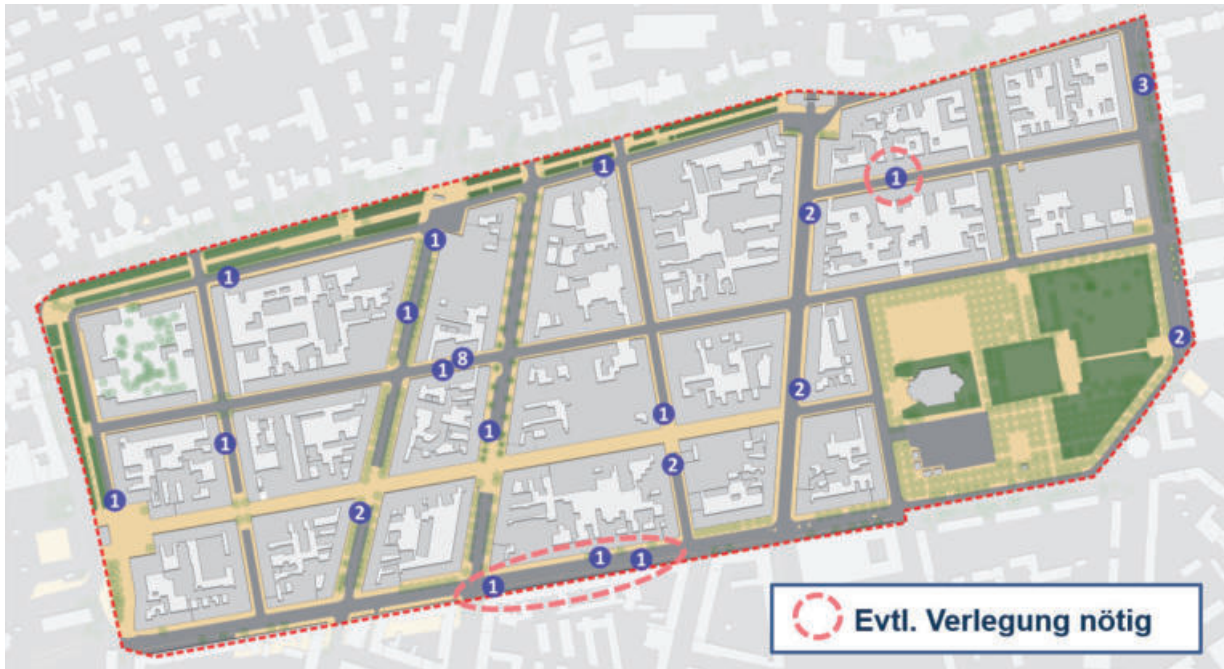
- Der heutige mangelhafte Belagszustand ist nicht historisch. Originaloberflächen waren hochwertiger verlegt und wesentlich ebener.
- Die heutigen Fahrbahnrandbereiche sind ursprünglich historischer Straßenraum, „grobes, loses“ Lesesteinpflaster ist dort zu erhalten.
- In der Gutenbergstraße zwischen Linden- und Schopenhauerstraße sowie in der Jägerstraße sind keine historischen Pflasterbeläge vorhanden.
- Wenn vorhandene Pflastersteine neu und fachgerecht sortiert und verlegt würden, ließe sich eine viel bessere ebene Qualität erreichen. Dies wäre sehr aufwendig, ist aber vorstellbar.
- An ausgewählten Stellen wie Kreuzungs-

bereichen ist der Ersatz durch einen ebenen Belag zur Erhöhung der Fußgängersicherheit möglich (z.B. geschnittenes Pflaster).

Begrünung

- Die Großkronenbäume im Bestand sind das bekannte geschützte gebiets-typische historische Stadtgrün in diesem Teil der Innenstadt. Diese sind integraler Bestandteil der barocken Stadtplanung der zweiten barocken Stadterweiterung. Dieses quartiersprägende Straßenbegleitgrün gilt es zu erhalten oder bei Verlust lagegetreu nachzupflanzen. Dies betrifft die Linden in der Lindenstraße und der Dortustraße sowie in der Hermann-Elflein-Straße an den Kreuzungen mit der Gutenbergstraße und der Brandenburger Straße.
- Neue Standorte von Großkronenbäumen in den Straßen gehören nicht zum historischen Erscheinungsbild innerhalb der Zweiten Barocken Stadterweiterung. Nur Kleinkronenbäume sind in den engeren Straßen der Zweiten Barocken Stadterweiterung geeignet, das historische Erscheinungsbild der Straßenzüge zu bewahren. Dieses wird geprägt insbesondere in der Gutenbergstraße durch die barocken Typenhäuser von Friedrich Wilhelm I. mit niedrigen Traufen von etwas über 6m sowie die Rhythmisierung der Straßenräume durch die Zwerchhäuser. In der Mittelstraße müssen neue Baumstandorte ausgeschlossen werden, da hier die baugeschichtliche Entwicklung der vier Karrees aus dem Straßenraum der Mittelstraße ablesbar bleiben muss.
- Dem Aufstellen von Kübelpflanzen kann denkmalrechtlich an dazu geeigneten Standorten zugestimmt werden. Die Pflege der Kübelpflanzen muss sichergestellt sein.
- Die Umwandlung eines PKW – Stellplatzes in ein Beet oder Hochbeet wird denkmalrechtlich abgelehnt. (Hoch-)Beete gehören nicht zum historischen Erscheinungsbild des Denkmalbereiches.
- Eine geeignete Bepflanzung der Bestandsbaumscheiben durch Privatpersonen mit Bewässerung und ohne auffällige Baumscheibengestaltung und Umrandung ist kein Problem.
- Fassadenbegrünung: Aggressivranker (Efeu, russischer Wein), zerstören Putze und kaschieren historische Fassaden. Eine realistische Alternative sind Rankrosen, die standortabhängig in kleinen Gruben im Lesesteinpflaster gepflanzt werden können.

Behindertenparken



Aktuell gibt es 34 ausgewiesene Parkstände für Menschen mit Behinderung. Diese Anzahl wird als ausreichend erachtet und soll erhalten bleiben. Aufgrund von im Konzept vorgeschlagenen Maßnahmen, so die Markierung

von Radfahrstreifen in der Charlottenstraße und die Einrichtung einer Fußgängerzone in einem Teilabschnitt der Mittelstraße, sind Verlegungen einzelner Stellplätze oder Sonderlösungen notwendig.



2. Bearbeitungsprozess



Bearbeitungsmethode

Zunächst wurde durch eine umfassende Analyse ein fundierter Überblick über Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken für das Bearbeitungsgebiet im Ganzen sowie für einzelne Schwerpunktthemen gewonnen. Dafür wurden vom Auftraggeber zur Verfügung gestellte Konzepte, Zählkarten, Karten usw. ausgewertet. In einer Begehung durch das Bearbeiterteam wurde das Gebiet in seinem Charakter und seinen Gegebenheiten dokumentiert.

Die erhobenen Daten dienen als Grundlage zur Erarbeitung von Fokusräumen für eine mögliche Umnutzung der Bereiche des ruhenden Verkehrs. Die Umnutzungsbereiche wurden unter Berücksichtigung von Aspekten der Verkehrsberuhigung, konfliktfreier Gestaltung von Rad- und Fußverkehrsanlagen, Aufenthaltsqualität, Barrierefreiheit, Stellplätzen, Lieferverkehr und Rettungswegen betrachtet.

Die Analyseergebnisse und konzeptionellen Ansätze wurden in einer ersten Werkstatt mit interessierten Bürger*innen und Akteur*innen diskutiert und im Anschluss entsprechend überarbeitet.

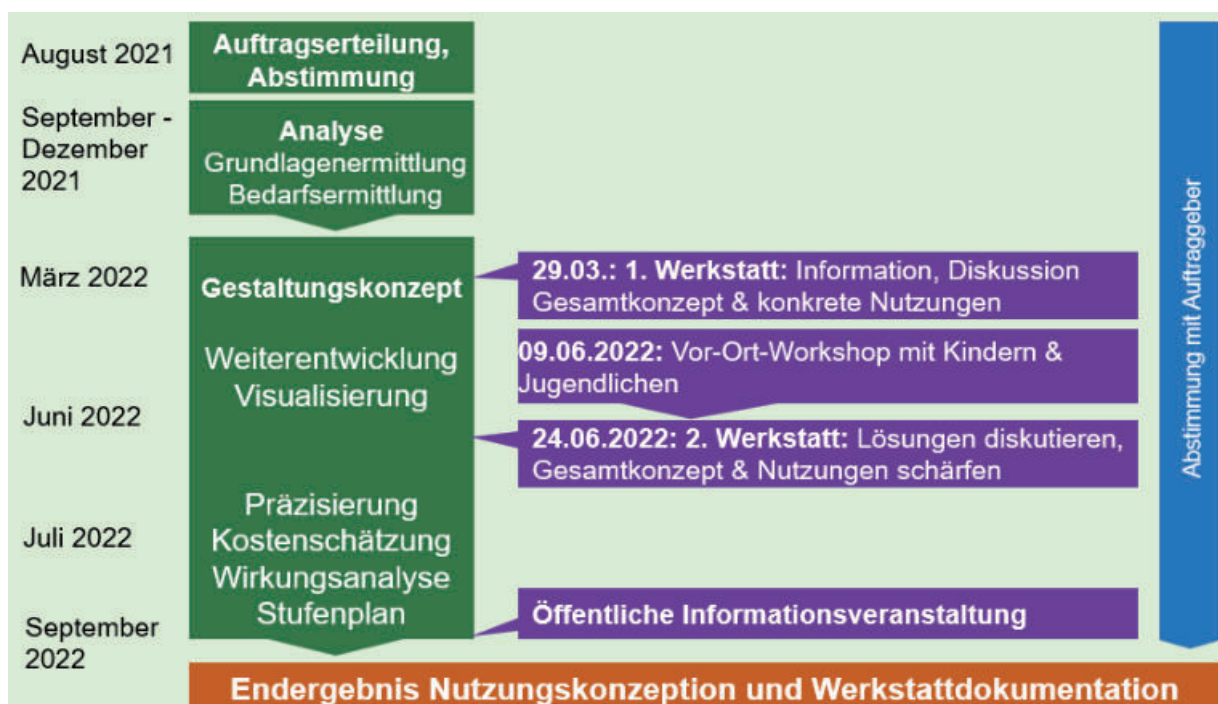
Am Ende dieser ersten Bearbeitungsphase

lagen mehrere Fokusräume vor, die auf eine Umnutzung in Zusammenarbeit mit dem Auftraggeber geprüft wurden. Die Fokusräume wurden im Nutzungskonzept im Detail betrachtet. Als mögliche Maßnahmen wurden Ausstattungselemente, aber auch verkehrsorganisatorische und bauliche Änderungen in Betracht gezogen. Dabei wurden Beispiele aus Potsdam sowie aus anderen Städten genutzt. Im Fokus steht eine sorgfältige Abwägung der Bedürfnisse aller Betroffenen.

In einer zweiten Werkstattveranstaltung wurden die überarbeiteten und detaillierten Maßnahmvorschläge präsentiert und erneut diskutiert und präzisiert.

Die Nutzungskonzepte wurden in Übersichtsplänen nach Nutzungsarten einzeln getrennt dargestellt. Für prioritäre Bereiche wurden Detaildarstellungen mit Maßnahmenbeschreibung, Visualisierungen und Querschnitten erarbeitet. Ein Stufenplan zur Umsetzung der Maßnahmen wurde anhand der unterschiedlichen Voraussetzungen für die Realisierung erarbeitet.

Die Konzeption wurde in enger Abstimmung mit dem Auftraggeber erarbeitet.



Beteiligungsprozess

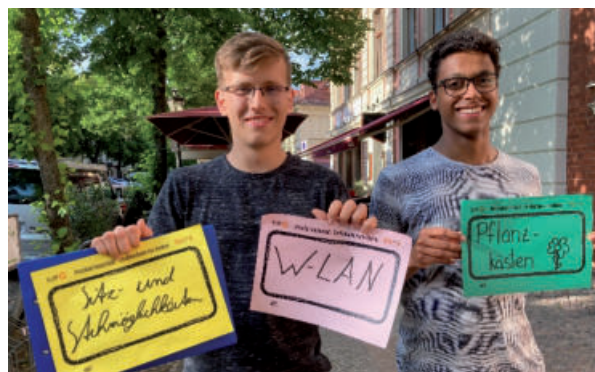
Im Rahmen der Konzepterarbeitung gab es zwei Werkstätten mit Bürgerinnen und Bürgern am 29.03.2022 und am 24.06.2022. Ziele der Werkstätten waren das Sammeln von Defiziten und Nutzungsideen sowie das gemeinsame Erarbeiten eines Gesamtkonzeptes.

Zusätzlich wurde in Zusammenarbeit mit dem Potsdamer Kinder- und Jugendbüro am 09.06.2022 eine Beteiligung von Kindern und

Jugendlichen durchgeführt.

Die Ergebnisse dieser Beteiligungsveranstaltungen sind in die Konzepte eingeflossen. Die ausführliche Dokumentation der Werkstätten befindet sich in Teil II dieses Dokuments.

Auch die Ergebnisse der Bürger*innenumfrage „Leben in Potsdam“ (2021) wurden in die Konzeption einbezogen.



3. Analyse der Straßenräume



Um einen Überblick über Defizite, Potenziale, Handlungsbedarfe und Spielräume zu bekommen, wurde eine Analyse der aktuellen Situation der Straßenräume durchgeführt.

Diese wird im Folgenden anhand maßgeblicher Aspekte der Nutzung dargestellt. Der aktuelle Zustand ist bereits im Innenstadtverkehrskonzept sehr gut dokumentiert.

Kfz-Parken

Parkende Kfz dominieren vielfach den Straßenraum.



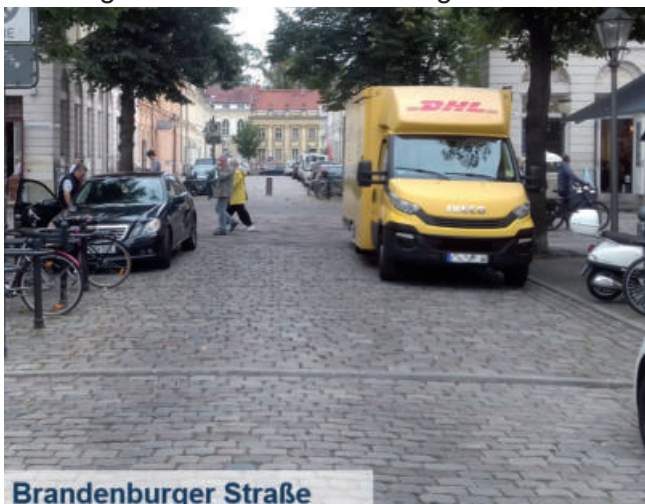
Die Suche nach Parkmöglichkeiten verursacht an mehreren Stellen Verkehrsstörungen.



Lieferverkehr

Es gibt keine ausgewiesenen Lieferbereiche. Viele z.T. sehr große Lieferfahrzeuge verstellen Wege. Vor Allem in Kreuzungsbereichen

macht dies das Queren für Fußgänger*innen mitunter unmöglich.



Fahrradfahren

Routen des städtischen Radnetzes führen durch die Dortustraße und die Gutenbergstraße. Sehr schlechte Zustände der Pflasterbeläge machen das Radfahren jedoch unkomfortabel. Radfahrende nutzen hier oft die

Gehwege, was zu Konflikten mit dem Fußverkehr führt. Insbesondere in der Gutenbergstraße sind die Gehwege bereits sehr schmal und durch andere Nutzungen zusätzlich eingeengt.



In der Charlottenstraße, einer Hauptradroute Potsdams, sorgt die gefährliche Radverkehrsführung im Mischverkehr mit PKW, Bus und Straßenbahn für Konflikte und Unfälle.

Parkende Kfz und insbesondere Lieferfahrzeuge machen in Kreuzungsbereichen die Verkehrssituation unübersichtlicher.



Fahrradparken

Viele, auch neu eingerichtete Fahrradabstellanlagen sind bereits voll ausgelastet.



Stellenweise fehlen Fahrradabstellanlagen, aber viel Platz wird durch Kfz verbraucht.



Auch für Anwohnende sind zu wenig ausreichende und sichere Abstellmöglichkeiten vorhanden.



Gehwege

Eingeengte Gehwege durch Außengastro- Geschäften etc. behindern den Fußverkehr.
nomie, Aufsteller, Fahrradabstellanlagen von



Schmale Gehwege sind zusätzlich beengt auf, die aufgrund des schlechten Belags von
durch Aufsteller, Möbel von Geschäften etc. der Fahrbahn auf den Gehweg ausweichen.
Zusätzlich treten Konflikte mit Radfahrenden



Bodenbeläge

Grobes Pflaster mit großen Fugen und Bordsteine sind z. T. erhebliche Hindernisse für Men-

schon mit Behinderung, Kinderwagen, Fahrrad.



Sitzgelegenheiten

Es gibt zahlreiche gastronomische Angebote, jedoch besteht ein hoher Bedarf an öffentlichen Sitzgelegenheiten. Die wenigen vorhandenen

Sitzbänke werden gut genutzt. Selbstgebaute Baumscheibeneinfassungen mit Sitzbrettern belegen an vielen Stellen den Bedarf.



Lindenstraße



Charlottenstraße

Für Außengastronomie wurden bereits ausnahmsweise Fahrbahnränder im Zuge von Corona-Maßnahmen umgenutzt.



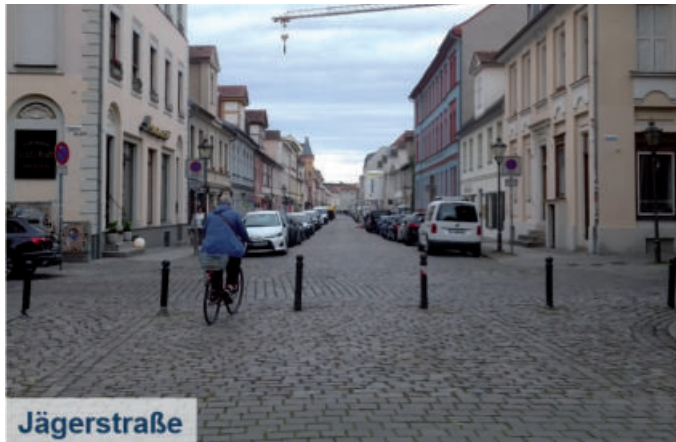
Dortustraße



Benkertstraße

Begrünung

In der „steinernen Barockstadt“ dominieren Straßenzüge überwiegend ohne Bäume. Dies hat einen Mangel an Schatten, Klimakomfort und Atmosphäre zur Folge.



Spielmöglichkeiten

Es gibt keine Objekte zum Spielen im gesamten Gebiet, abgesehen von den Elementen entlang der Promenade der Hegelallee.



4. Nutzungskonzept Gesamtgebiet



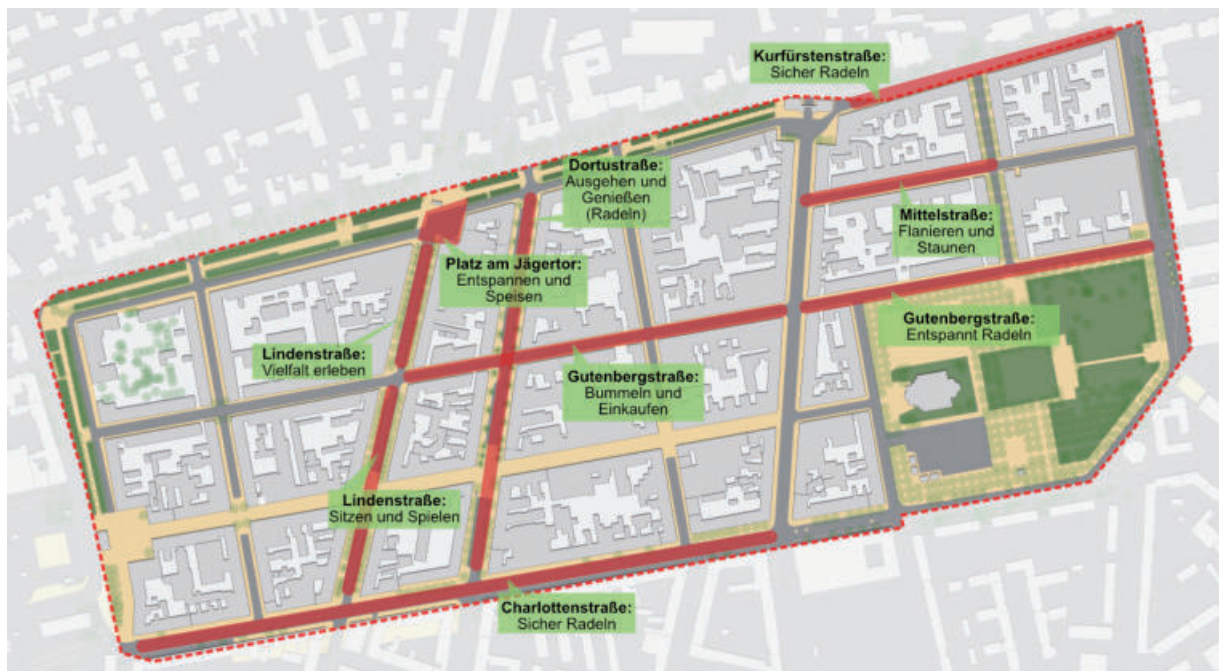
Damit die Umnutzungen der Straßenräume im einzelnen funktionieren, ist ein schlüssiges und ausgewogenes Gesamtkonzept nötig. Verschiedene Straßen haben individuelle Ansprüche und Potenziale, die insgesamt je-

doch mehr als die Summe der einzelnen Teile ergeben. Im folgenden werden maßgebliche Aspekte der Nutzungskonzeption in der Gesamtschau des Bearbeitungsgebietes dargestellt.

Gesamtgebiet: Themen für Straßenzüge

Um einen Eindruck über die wesentlichen Qualitäten zu bekommen, in denen sich die Potenziale der einzelnen Straßen entwickeln lassen, wurden Labels vergeben. Diese können einen roten Faden für die Nutzungsstruk-

tur darstellen, aber keineswegs die Nutzungsvielfalt einschränken. Vielmehr verdeutlichen sie die vielfältigen Begabungen der einzelnen Straßen der Potsdamer Innenstadt.



Grundprinzipien für die Umnutzungen

Neben der Steigerung der Aufenthaltsqualität und der Reduzierung der Kfz wurden weitere grundsätzliche Ziele ermittelt:

- Ortsspezifische Schwerpunktsetzungen für Nutzungen und ggf. Umgestaltung ergeben sich aus Handlungsbedarfen und Potenzialen.
- Aus Parkstreifen werden „Multifunktionsstreifen“. Diese sind in ihrer Nutzung

grundsätzlich flexibel anpassbar und veränderbar.

- Neue Nutzungen schaffen die Wirkung einer Umgestaltung auch ohne aufwendige Umbauten.
- Symmetrische (Um-)Nutzung von Straßenseiten: Fahrbahnränder sollen grundsätzlich nicht einseitig umgenutzt werden. Stattdessen sollen ggf. Kfz-Parken und neue Nutzungen aufgelockert gemischt

strukturiert werden.

- Eine Vielfalt an Nutzungen ist möglich bezüglich:
 - Nutzungsarten
 - Zielgruppen
 - Ausgestaltung: improvisiert / Impulsmaßnahmen / durchgestaltet
 - Öffentlich/gewerblich
 - kombinierte Funktionen
- Ein Bedarf an mehr **öffentlichen WCs** wurde erkannt. Dafür sind Fahrbahnrandbereiche meist jedoch nicht geeignet.
- An **geeigneten Stellen können besondere Nutzungen** wie Tauschregale oder eine öffentliche Lastenradverleihstation erwogen werden. Dies kann im Zusammenhang mit einem anliegenden Gebäudenutzer geschehen und wird im Konzept nicht im Detail dargestellt.

Abbau von Barrieren

- Gemäß Fußverkehrskonzept sollen Gehwege für alle Nutzer*innen auf mindestens 1,80 m, besser auf 2,00 m Breite von Hindernissen freigehalten werden.
- Neue Nutzungen auf den Fahrbahnrandstreifen sollen barrierefrei erreichbar sein.
- Grundsätzlich sollen in allen Straßen des Bearbeitungsgebiets sichere und barrierefreie Quermöglichkeiten mit abgesenktem Bord und ebenem Pflaster geschaffen werden.
- **Außengastronomiebereiche** können auch im Winter weiter genutzt werden. Falls sie nicht genutzt werden, findet dennoch keine Rückumwandlung zu Kfz-Stellflächen statt.

Carsharing

- Aktuell funktioniert Carsharing in Potsdam per free floating. Um im Projektgebiet Carsharing kontrolliert zu ermöglichen, könnten hier evtl. ausnahmsweise feste Stationen ausgewiesen werden (Regelung „Haltverbot - Carsharing Frei“). Diese Möglichkeit soll geprüft werden.
- Genaue Standorte für Stationen bleiben noch offen. Tendenziell bieten sich mehrere kleine Stationen am Rand des Gebiets (Nebenfahrbahn der Hegelallee/„kleine Hegelallee“ und Hebbelstraße) an.



Beispiel für Querung mit eingeebnetem Belag

Sonstiges

- **Mülleimer** nicht flächendeckend, sondern an ausgewählten Straßenecken ergänzen (Wartungsaufwand begrenzen).
- Ausgewiesene **Abstellzonen für E-Scooter** anstatt mögliches Abstellen überall (es besteht Klärungsbedarf zur rechtlichen Umsetzbarkeit).



Beispiel für Abstellzone für E-Scooter (Leipzig)

Fokusbereiche für Nutzungsszenarien

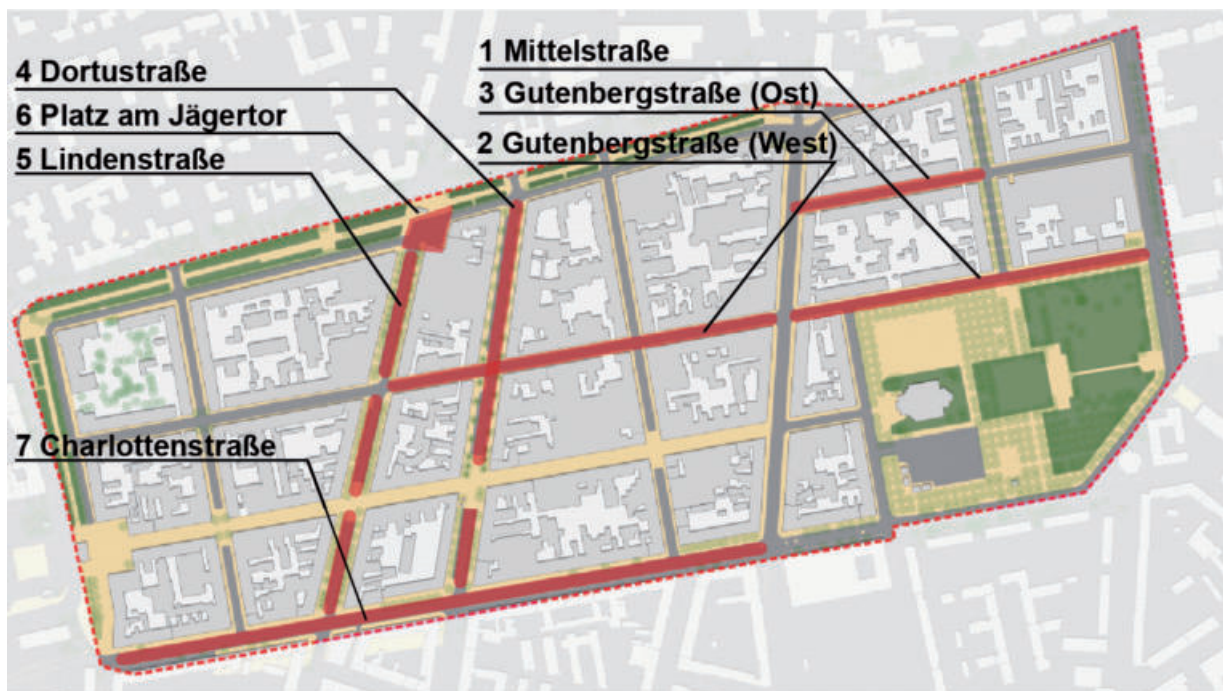
Durch eine Zuordnung von Defiziten und Nutzungsansprüchen erfolgte eine Auswahl von Fokusbereichen für die detaillierte Nutzungskonzeption. Je mehr Aspekte sich in einem Bereich bündeln, desto größer ist der Handlungsbedarf.

Diese Aspekte sind:

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

In der Karte sind Ausschnitte markiert, die im Detail in Kapitel 5 dargestellt werden. Diese Rahmen sind aus Gründen der Übersichtlichkeit der Darstellung gezogen. Sie stehen repräsentativ für die gesamten Straßenzüge.

Lagepläne von ausgewählten Ausschnitten zeigen beispielhafte Darstellungen von Nutzungskonzepten, die ggf. auf weitere Bereiche der Straßen(-abschnitte) bezogen werden können.



Organisation des fließenden Verkehrs

Aktuell sind die Geschwindigkeiten bereits flächendeckend im Projektgebiet begrenzt. Im Rahmen der Umnutzungen sind verkehrsorganisatorische Maßnahmen angemessen. Die diesbezügliche Entwicklung der letzten Jahre in dem Gebiet wird hierbei konsequent weitergeführt:

Anordnung verkehrsberuhigter Bereich:

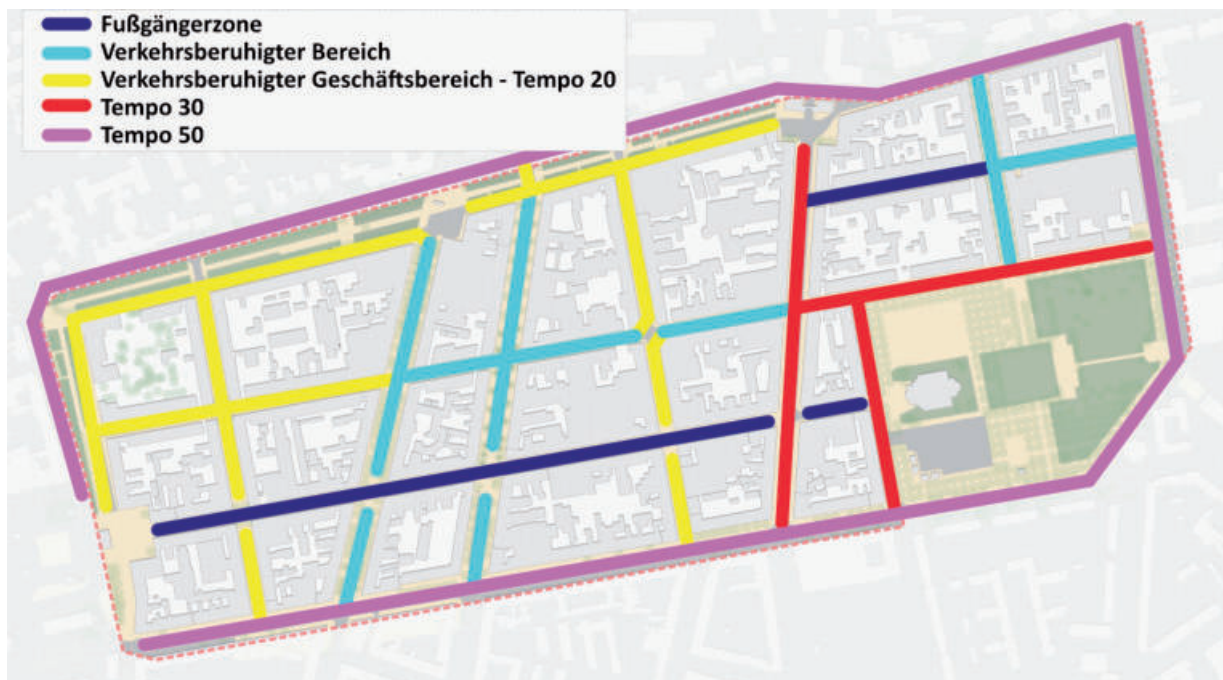
- Gutenbergstr. (zw. F.-Ebert- und Lindenstr.)
- Dortu- und Lindenstraße (jeweils zw. Brandenburger Straße u. Hegelallee)
- Perspektivische Ausweitung: Dortu- und

Lindenstraße zwischen Brandenburger Straße und Charlottenstraße

Anordnung Fußgängerzone:

- Brandenburger Straße (zw. F.-Ebert-Str. und Am Bassin)
- Mittelstraße (zw. F.-Ebert-Str. und Benkertstr.)
- Teileinziehung Platz am Jägertor

Die Umsetzung ist in Stufen möglich, die in Kapitel 6 erläutert werden. Die Kartendarstellung zeigt den Stand bei vollständiger Umsetzung des Konzeptes.



Zeichen 274.1-20: Beginn einer Tempo-20-Zone („Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“)



Zeichen 325.1: Beginn eines verkehrsberuhigten Bereichs



Zeichen 242.1: Beginn einer Fußgängerzone

Grundlagen für die Einrichtung verkehrsberuhigter Bereiche: Die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereiches auf Grundlage eines Gemeindebeschlusses erfordert entsprechend VwV-StVO (zu § 42 Richtzeichen) ein sehr geringes Verkehrsaufkommen und der Bereich muss durch seine besondere Gestaltung den Eindruck vermitteln, dass die Aufenthaltsfunktion überwiegt.

Dementsprechend ist die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereiches in Abschnitten der Gutenbergstraße, der Dortustraße und der Lindenstraße denkbar, denn durch die Herausnahme sämtlicher Fremdarker und die deutliche Reduzierung des Bewohnerparkens wird die Voraussetzung eines „sehr geringen Verkehrsaufkommens“ geschaffen. Durch die

Schaffung von Aufenthaltsflächen im Straßenraum wird „der Eindruck vermittelt, dass die Aufenthaltsfunktion überwiegt“. Aufgrund der denkmalrechtlichen Vorgaben kann hier u. U. von der Regel eines „niveaugleichen Ausbaus“ Abstand genommen werden.

In einer auf dem Freiraumkonzept fußenden Ausführungsplanung müssen die Aufenthaltsbereiche/Lieferbereiche mit den Gewerbetreibenden/Gastronomen abgestimmt und festgelegt werden und die Einbauten (auf Grundlage Möblierungskonzept/Gestaltungssatzung) zur Schaffung der Aufenthaltsfunktion umgesetzt werden. Zudem ist die Verkehrsmengenbelastung (weniger als 150 Kfz/Spitzenstunde bzw. 1000/d) zu dokumentieren.

Zugänglichkeit für Notdienste und Feuerwehr: Es werden keine neuen Hindernisse für die Zufahrt von Feuerwehrfahrzeugen geschaffen. Durch die Freiräumung von Fahrbahnrandern wird die Zugänglichkeit tendenziell eher verbessert. Auch die Verringerung von Parksuchverkehr durch die Entfernung von Gebührenparken erleichtert den Verkehr von Notfallfahrzeugen.

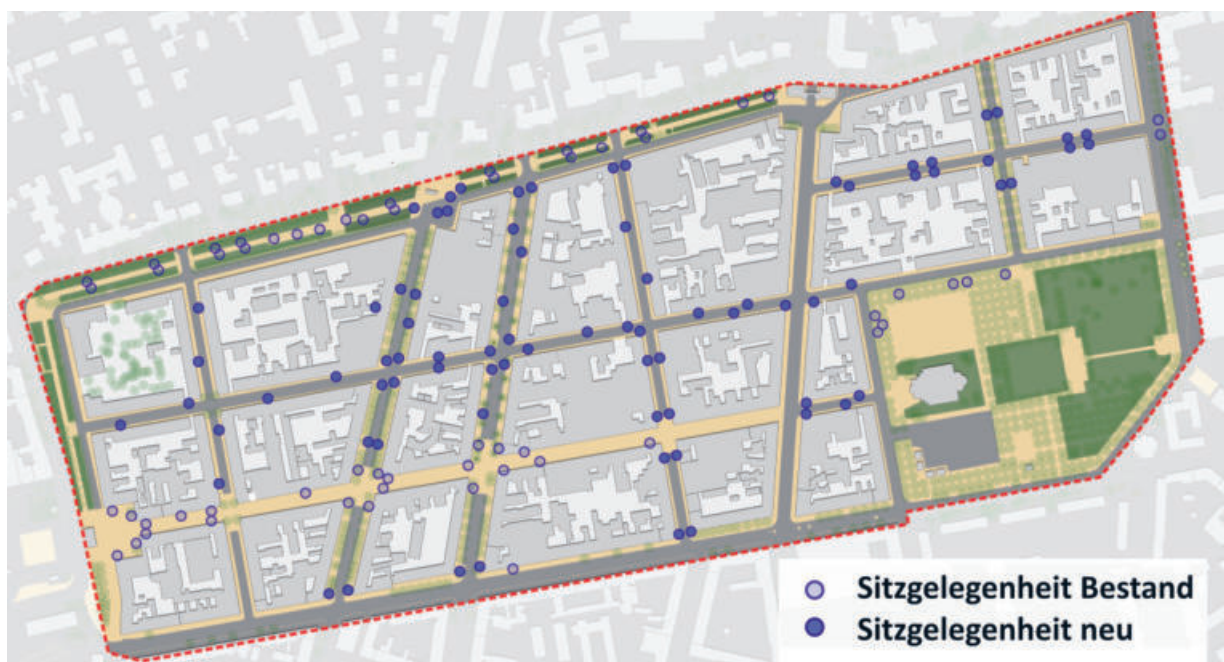
Sitzgelegenheiten

Die Aufenthaltsqualität wird neben den Umgebungsbedingungen maßgeblich durch Sitzmöglichkeiten bestimmt. Es besteht insbesondere ein hoher Bedarf an Sitzgelegenheiten ohne Konsumzwang. Diese sind aktuell im Gebiet gering und sehr ungleich verteilt (Ca. 60 Bänke, v.A. in der Brandenburger Straße und in der Grünachse Hegelallee).

Ca. 80 neue Standorte für Sitzgelegenheiten werden vorgeschlagen. Diese werden flächendeckend in Straßen verortet, die bisher

keine Bänke haben, aber durchaus viel Fußverkehr aufweisen.

Grundsätzlich bieten sich Kreuzungsbereiche für die Positionierung von Sitzbänken an. Die beidseitige Positionierung von Bänken auf gleicher Höhe kann die Aufenthaltsqualität an passenden Stellen besonders fördern. Falls möglich, ist eine Begrünung (Pflanzkübel) in der Nähe von Sitzgelegenheiten wünschenswert.



Sitzbank mit umklappbarer Lehne in der Lindenstraße.

Gestaltung von Möblierungselementen

Die Gestaltung von Möblierungselementen soll sich grundsätzlich an der aktuellen Ausstattung (Bänke, Fahrradanhängbügel, Poller) orientieren. Die Elemente sollen eher zurückhaltend gestaltet sein und sich harmonisch in das historische, denkmalgeschützte Straßenbild einfügen.

Daneben sollen alternative Möbel/Arrangements (z. B. Sitzecken, Stehtische, Liegebänke, Möbel mit Verschattung, oder multifunktionale Elemente etc.) an geeigneten Orten (z.B. in der Fußgängerzone) eingesetzt werden. Auch Tische, die für Rollstuhlfahrende nutzbar sind, sollten (z.B. auf dem Platz am

Jägerstor) integriert werden. Anhäufungen von Straßenmöbeln oder große Kombinationen von Pflanzkübeln und Sitzbänken etc., welche eine zu auffällige dominante Raumwirkung im Straßenraum entwickeln, sind jedoch zu vermeiden. Die Sichtbeziehung auf das historische Pflaster muss weitestgehend möglich bleiben.

Ein entsprechendes Möblierungskonzept soll erarbeitet werden, welches auch Ausstattungselemente wie Überdachung, WLAN, Trinkbrunnen usw. betrachtet. Qualitativ hochwertige Gestaltung und Materialien sind Voraussetzungen.



Beispiele für aktuelle Ausstattungselemente in der Potsdamer Innenstadt



Beispiele für mögliche Sonderelemente als Highlights

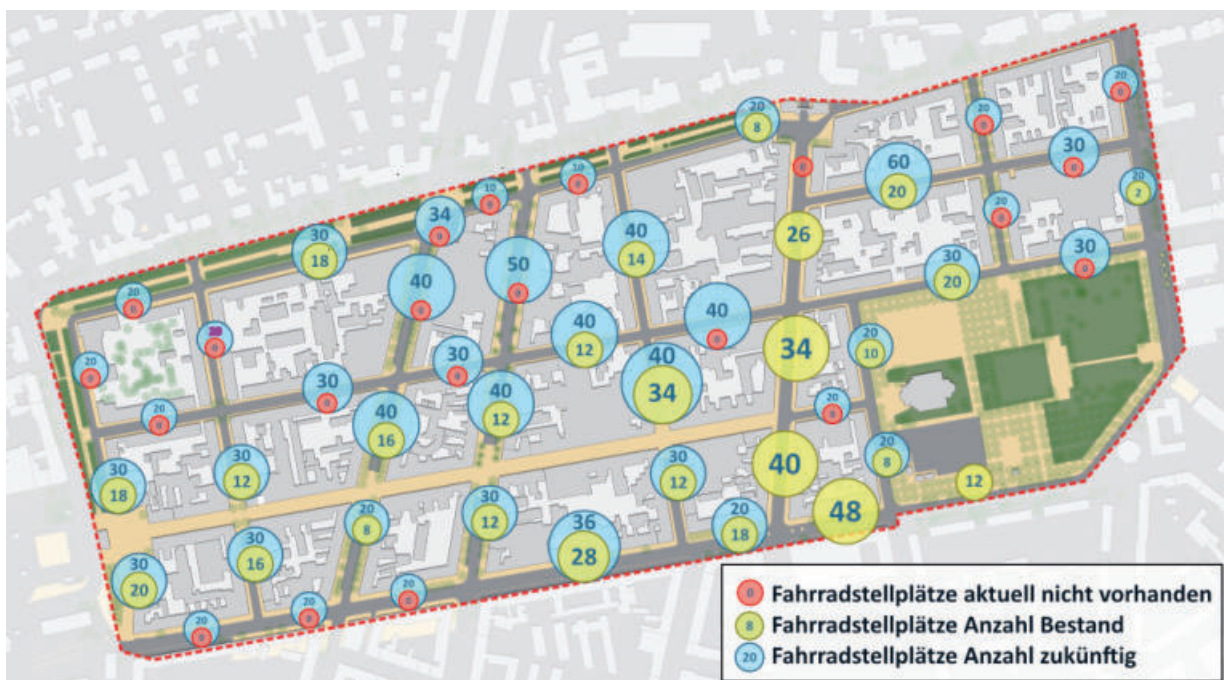
Fahrradparken

Bereits aktuell besteht ein im Innenstadtverkehrskonzept für die Landeshauptstadt Potsdam dokumentiertes Defizit an Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. Diese sollen dem steigenden Bedarf entsprechend erweitert werden. Dafür bieten sich die Fahrbahnranden an.

Zu den 478 städtischen Fahrradstellplätzen im Bestand werden **zusätzliche 862 neue vorgeschlagen**. Somit ergeben sich insgesamt 1340 Fahrradstellplätze (1 Bügel = 2 Stellplätze). Die Anzahl kann jedoch bedarfsgerecht auf den Multifunktionsstreifen angepasst werden. Schematische Darstellungen für die Anordnung von Abstellanlagen sind in den Lageplänen der Fokusbereiche.

In der Regel sollen Fünfergruppen von Anlehnbügeln installiert werden. An Stellen mit besonders hohem Bedarf sind auch Zehnergruppen angemessen. An geeigneten Stellen sollen Stellflächen für Spezialfahrräder (wie bereits in der Friedrich-Ebert-Straße realisiert) erstellt werden.

In dem Zuge wird die **Entfernung privater Fahrradabstellanlagen (von Geschäften) auf Gehwegen** avisiert. Zugunsten des starken Fußverkehrs und der gewollten Bummelatmosphäre soll es künftig in der Brandenburger Straße keine Fahrradabstellmöglichkeiten geben. Stattdessen sollen aber die Einmündungsbereiche der Seitenstraßen verstärkt mit Abstellanlagen ausgestattet werden.



Fahrradsharing und ergänzende Fahrradangebote

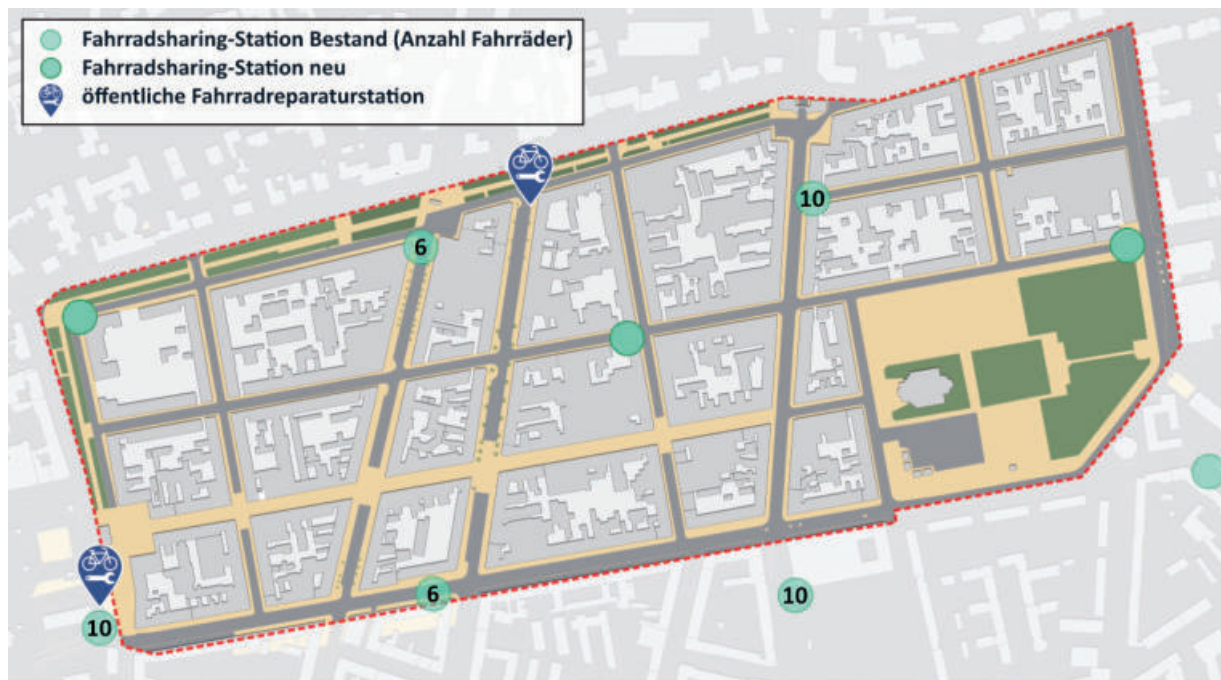
Es existierenden bereits Fahrradsharing-Stationen im Projektgebiet. Der konzeptionelle Ansatz ist, dieses Angebot künftig zu stärken, das Netz an Stationen zu erdichten und Fahrradsharing so noch attraktiver zu machen.

Drei neue Fahrradsharing-Stationen werden vorgeschlagen. Sie ergänzen das Angebot an einem Standort mitten im Gebiet sowie an bisher nicht mit Stationen versorgten Stellen.

Die bestehende Fahrradsharing-Station in der

Lindenstraße kann auf den Fahrbahnrandstreifen verlegt werden.

Neue öffentliche Fahrradreparaturstationen können an geeigneten Stellen eingerichtet werden. Die Möglichkeit eines öffentlichen Lastenradverleihs, wie er zunehmend in deutschen Städten implementiert wird, sollte erwogen werden. Ggf. bietet sich eine Verleihstation im Projektgebiet an.



Begrünung

Die Straßen der Innenstadt sind überwiegend baumlos, was sich stark auf die Aufenthaltsqualität auswirkt. In der Beteiligung der Öffentlichkeit kam vielfach der **Wunsch nach mehr Begrünung und Schatten** in den Straßen der Innenstadt zum Ausdruck. Auch aus klimatischer Sicht sind kühlende, schattenspendende Bäume zu befürworten. Die Denkmalpflege priorisiert jedoch die Bewahrung des historischen baumlosen Straßenbildes. Somit ist eine Begrünung überwiegend nur durch kleinere Pflanzen, z.B. in Kübeln realisierbar. Entsprechende schematische Vorschläge werden in den Lageplänen der Fokusbereiche dargestellt.

Vorgeschlagen wird, dass entsprechende Pflanzenelemente von der Stadtverwaltung aufgestellt werden, die Pflege aber auch von anliegenden Gastrobetrieben bzw. Gewerbetreibenden oder durch private Patenschaften übernommen wird. In jedem Fall sollen sie Qualitäts- und Gestaltungsanforderungen entsprechen.

Bestehende Bäume sind dringend zu sichern und angesichts zunehmender Trockenheit ausreichend zu gießen.



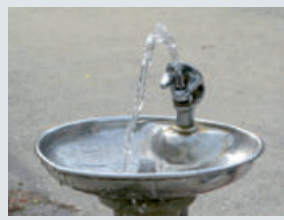
Weitere Nutzungen

Zahlreiche Nutzungen ergeben gerade in einer geschickten Kombination eine hohe Aufenthaltsqualität. Objekte können auch mehrere Funktionen vereinen und durch eine besondere Gestaltung zur Identität eines Ortes beitragen.



Spiel- und Sportelemente für Menschen jeden Alters können punktuell eingesetzt, aber auch in komplexere Maßnahmen wie der Stilllegung eines gesamten Straßenabschnitts integriert werden.

Kunstwerke können auf lokale Besonderheiten hinweisen, zum Nachdenken anregen, einfach die Umgebung verschönern und nebenbei auch als Nutzobjekt dienen.



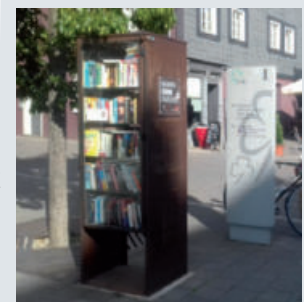
Trinkwasserbrunnen werden angesichts steigender Hitzebelastungen in Städten immer wichtiger.

Wasserspiele können die Aufenthaltsqualität steigern und zu einem klimaresilienten Umfeld beitragen. Sie können gleichzeitig Kunstobjekt und Spielgerät sein.



Ausstellungsbereiche für Gewerbetreibende: Geschäfte können Flächen nutzen, um Waren auszustellen, wo Gehwege sehr eng sind.

Durch öffentliche Bücherschränke können Bücher kostenlos, jederzeit getauscht werden. Das Prinzip kann auf andere Güter (wie Kleidung) angewendet werden.



Freiräume können den Straßenraum als solches effektiv in Szene setzen und ganz gezielt eingesetzt werden.

Per se funktionslos, können definitionsoffene Objekte an der Schnittstelle zwischen Sitzgelegenheit, Kunstobjekt und Spielgerät eine kreative Auseinandersetzung mit dem öffentlichen Raum fördern.



Begleitende Maßnahmen

Eine zusätzliche Aufwertung des Straßenraums kann durch eine Reihe von Maßnahmen erreicht werden, die die Umnutzung der Fahrbahnränder ergänzen. Diese können sehr vielfältig sein, von temporären Aktionen bis hin zu baulichen Eingriffen. Die bereits

installierte Diagonalsperre in der Gutenbergstraße belegt, wie effektiv solche Maßnahmen den Verkehr beruhigen und die Qualität der Straßenräume verbessern können. Einige Beispiele werden im Folgenden aufgeführt.



Modale Filter



Temporäre Sperrungen/ Aktionen



Belagsverbesserung



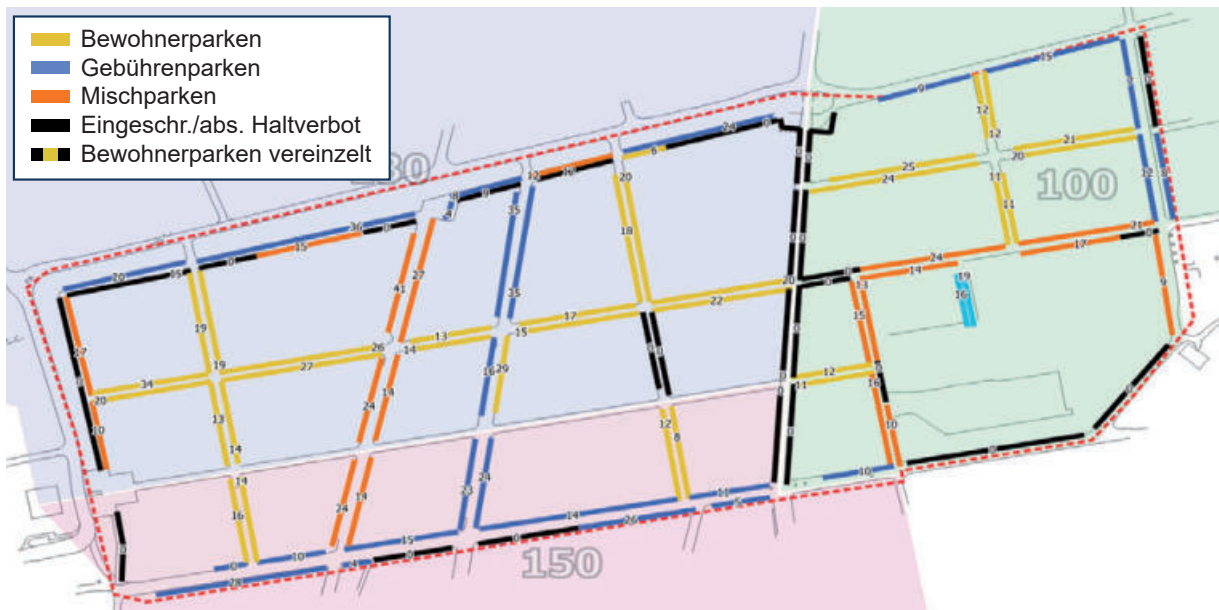
Parklets



Gehwegüberfahrten

Kfz-Parken

Bestand



Bewohnerparken	571
Mischparken	321
Gebührenparken	406

von Bewohner*innen ganztägig nutzbar: 892

tagsüber gebührenpflichtig: 727

Im gesamten Gebiet wird der Parkraum bewirtschaftet. Es gibt ca. 1.330 Parkstände im öffentlichen Straßenraum. Zusätzlich existieren ca. 330 private Stellplätze (Höfe). Die meisten Straßenzüge sind durchgehend beidseitig beparkt, teils sogar senkrecht zum Gehweg. Das Gebiet enthält Teile von drei Bewohnerparkbereichen, die über dessen Grenzen jedoch hinausgehen.

Ein dynamisches Parkleitsystem ist vorhanden. Es gibt größere Parkbauten in unmittelbarer Umgebung. Diese sind (vor allem nachts) eher gering ausgelastet.

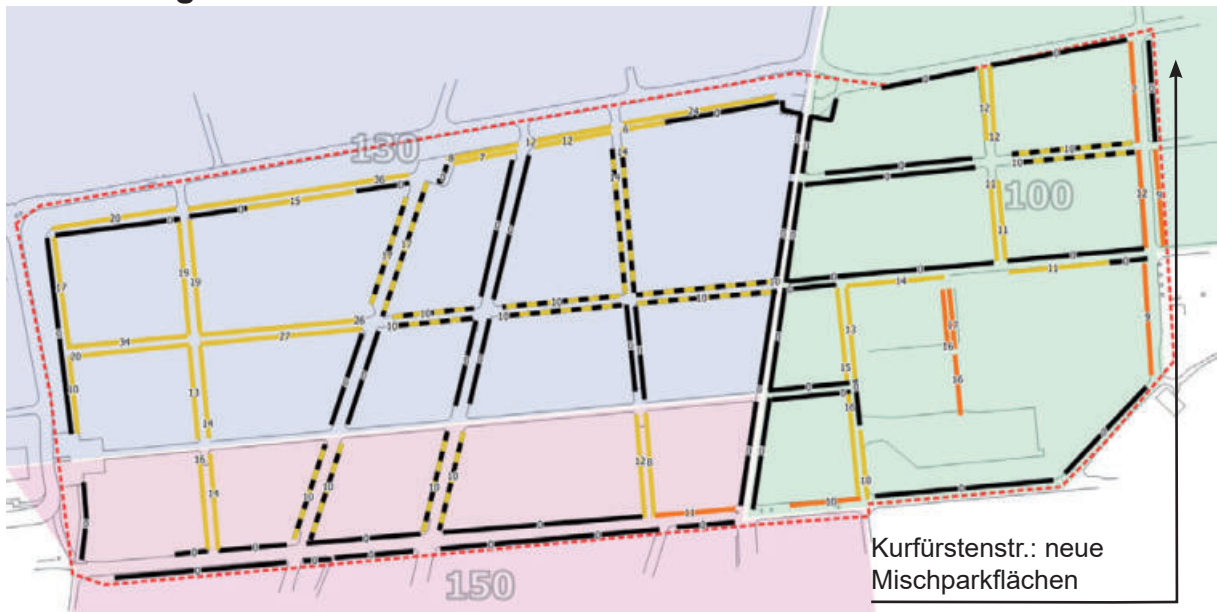
Verschiedene Parktypen sind ausgewiesen, vor allem Bewohnerparken, Gebührenparken und Mischparken. Die Verteilung dieser ist aber heterogen und für Auswärtige nicht intuitiv verständlich, was Parksuchverkehr verursacht. Es gibt keine ausgewiesenen Stellflächen für Lieferverkehr.



Parkbauten in der Umgebung des Projektgebiets (Quelle: Innenstadtverkehrs-konzept)

Kfz-Parken

Umnutzung



Bewohnerparken	Ca. 700
Mischparken	Ca. 100
Gebührenparken	0

von Bewohner*innen ganztäglich nutzbar: ca. 800

tagsüber gebührenpflichtig: ca. 100

Folgende Kernideen prägen das an die Umnutzung angepasste Parkregime:

- Keine Gebührenparker mehr im inneren Bereich, nur noch Bewohnerparken (außer auf dem Markt Bassinplatz)
- Kein Senkrechtparken mehr (außer Gutenbergstraße zw. H.-Elflein-Straße und Schopenhauerstraße)
- Ggf. Kompensation für Bewohner*innen außerhalb des Projektgebiets, z.B. in Sammelanlagen
- Eine auffällige Beschilderung („Haltverbotszone“) an der Einfahrt ins Gebiet (Dortustraße) soll Parksuchverkehr durch Fremde vermeiden (s. Abb.).

Lieferverkehr: Der bisher nicht geregelte Lieferverkehr soll künftig über ausgewiesene und markierte Lieferbereiche abgewickelt werden. Diese werden in den Bereichen, in denen Geschäfte und Gastronomiebetriebe gebündelt sind, eingerichtet.

Handwerkerparken: Auch aktuell haben Handwerker etc. in voll beparkten Straßen keine Parkmöglichkeit und müssen ggf. Dinge von einem etwas entfernten Parkplatz transportieren. Dies

ist auch künftig zumutbar. Daher wird es keine besondere Regelung geben.

Ausnahmegenehmigungen für Büros/Praxen etc. gibt es in Straßen mit reinem Bewohnerparken nicht, sondern nur in Abschnitten mit Mischparken. Die vorhandenen Parkbauten in der Umgebung sind dafür i.d.R. zweckmäßig. Begründete Ausnahmen werden durch die Straßenverkehrsbehörde genau geprüft und individuelle Lösungen gefunden.

Das dynamische Parkleitsystem in der Hegelallee soll auf die Mittelpromenade verlegt werden.

Verkehrszeichen 290.1 mit Zusatzzeichen 1020-32 „Bewohner mit Parkausweis ... frei“ und 1053-30.



Kfz-Parken Bilanz

Durch die Umnutzung ändert sich die Bilanz des verfügbaren Parkraums für Kfz. Die folgende Tabelle zeigt diese für den Fall einer vollständigen Umsetzung des Konzepts. Die

Bilanz wird sowohl für das gesamte Projektgebiet als auch für die im Projektgebiet liegenden Teilbereiche der drei Bewohnerparkbereiche dargestellt.

	Parkraum für Kfz (Stück)	Bestand	Umnutzung	Differenz	Differenz (%)
Gesamtgebiet	Bewohnerparken	571	686	+115	20,14
	Mischparken	321	107	-214	-66,67
	Gebührenparken	406	0	-406	-100,00
	Parkscheibe	35	0	-35	-100,00
	Summe	1333	793	-540	-40,51
	Bewohner+Mischparken	892	793	-99	-11,10
	Gebühren+Mischparken	727	107	-620	-85,28

	Parkraum für Kfz (Stück)	Bestand	Umnutzung	Differenz	Differenz (%)
Bewohnerparkbereich 100	Bewohnerparken	175	145	-30	-17,14
	Mischparken	123	96	-27	-21,95
	Gebührenparken	68	0	-68	-100,00
	Parkscheibe	35	0	-35	-100,00
	Summe	401	241	-160	-39,90
	Bewohner+Mischparken	298	241	-57	-19,13
	Gebühren+Mischparken	191	96	-95	-49,74

Bewohnerparkbereich 130	Bewohnerparken	346	451	+105	30,35
	Mischparken	160	0	-160	-100,00
	Gebührenparken	178	0	-178	-100,00
	Parkscheibe	0	0	0	-
	Summe	684	451	-233	-34,06
	Bewohner+Mischparken	506	451	-55	-10,87
	Gebühren+Mischparken	338	0	-338	-100,00

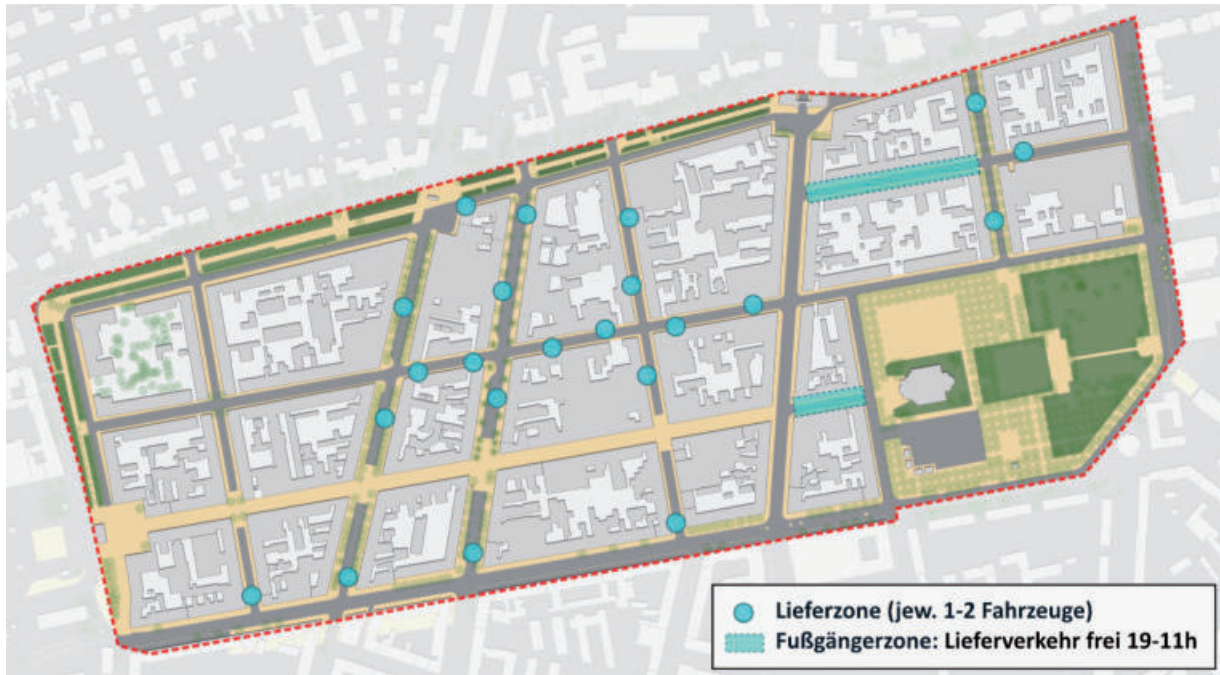
Bewohnerparkbereich 150	Bewohnerparken	50	90	+40	80,00
	Mischparken	38	11	-27	-71,05
	Gebührenparken	160	0	-160	-100,00
	Parkscheibe	0	0	0	-
	Summe	248	101	-147	-59,27
	Bewohner+Mischparken	88	101	+13	14,77
	Gebühren+Mischparken	198	11	-187	-94,44

Lieferverkehr

Aktuell ist der Lieferverkehr nicht geregelt und verursacht durch Parksuchverkehr und das Verstellen von Kreuzungen und Querungen an vielen Stellen Konflikte.

Um flächendeckend die Absicherung des Lieferverkehrs zu gewährleisten, sollen in angemessenen Abständen vorbehaltene Haltebereiche für jeweils ein bis zwei Lieferfahrzeuge

ausgewiesen und markiert werden (s. Karte). In verkehrsberuhigten Bereichen ist eine gesonderte amtliche Beschilderung von „Ladezonen“ nicht möglich. Hier werden Bereiche mit nicht-amtlichen Piktogrammen auf dem Boden markiert. In den Fußgängerzonen können Lieferfahrzeuge zu eingeschränkten Uhrzeiten überall halten, wo Platz ist.



Zeichen 286: Eingeschränktes Haltverbot; mit Zusatzzeichen „Ladezone“



Zeichen 242.1: Beginn einer Fußgängerzone mit Zusatzzeichen „Lieferverkehr frei“ (zeitlich begrenzt)



Beispiel für ein nicht-amtliches Piktogramm zur Markierung eines Lieferbereichs.

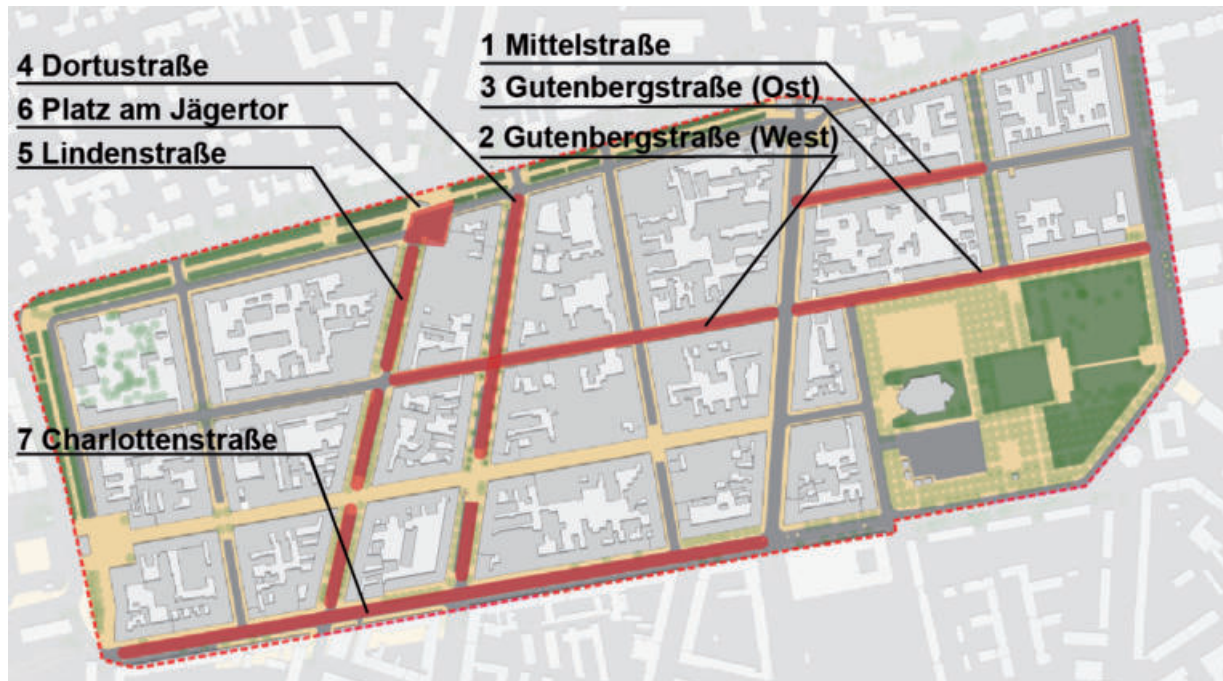
5. Nutzungskonzept Fokusbereiche



In diesem Kapitel werden die ausgewählten prioritär für die Umnutzung geeigneten Straßenabschnitte vorgestellt. Es gibt dazu jeweils eine Beschreibung des aktuellen Zustands und des konzeptionellen Lösungsansatzes. Darauf folgen jeweils eine Gegenüberstellung der Bestandssituation und der Situation mit der Umnutzung inklusive einer Visualisierung, eines Querschnitts und eines Lageplans für einen beispielhaften Ausschnitt. Das Gestal-

tungsmuster kann auf den gesamten Straßenabschnitt übertragen werden. In einigen Fällen kommt noch eine Darstellung von Vorschlägen für einen Umbau hinzu. Am Ende jedes dieser Porträts ist die Bilanz für Kfz-Parkflächen.

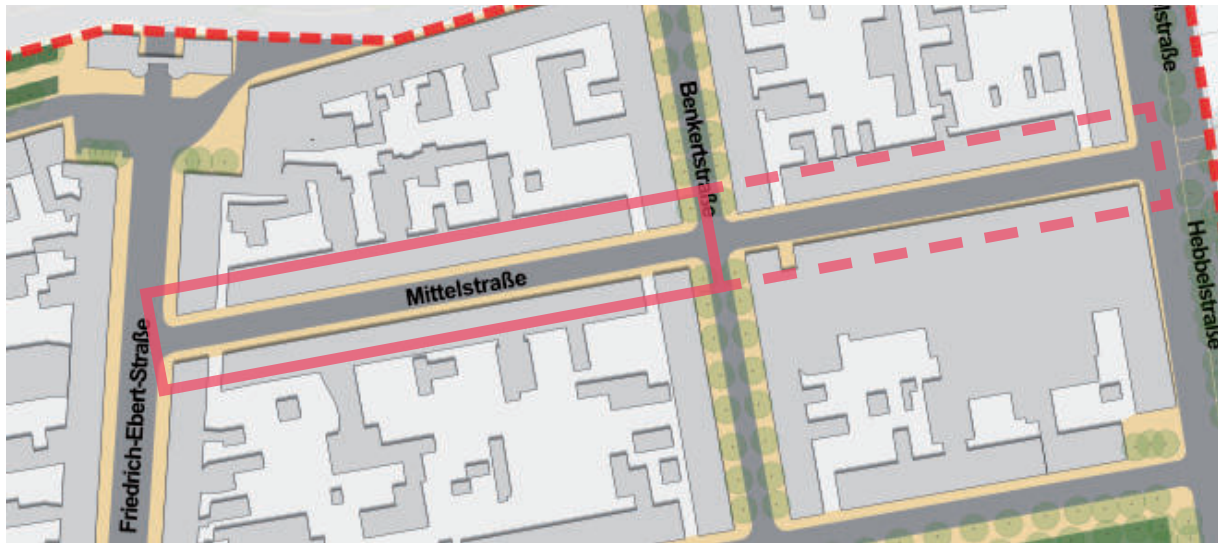
Die Reihenfolge der Porträts stellt nicht die Reihenfolge der Realisierung dar.



Legende Lagepläne

	Kfz-Parken		Begrünung (z.B. Pflanzkübel)
	Fahrrad-Parken		Begrenzungselement (z.B. Pfosten)
	öffentliche Sitzgelegenheit		Spielelement(e)
	Außengastronomie		Springbrunnen/Wasserspiel
	Flächen für Geschäftsauslagen		Barrierefreie Querung
	Lieferzone		Radverkehrsanlage

1. Mittelstraße



Aktueller Zustand und Nutzung, Konflikte, Potenziale

Die Mittelstraße bietet mit ihren charakteristischen Häuserfronten ein für Potsdam einmaliges Straßenbild. Die Straße wird jedoch von parkenden Kfz dominiert. Trotz einer Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich suggeriert die Gestaltung nicht eine Nutzung der Fahrbahnmitte für Zufußgehende. Die Gehwege sind hingegen vielfach durch Gastronomiebereiche eingeengt. Es gibt keine konsumfreie Aufenthaltsmöglichkeit und wenig Abstellmöglichkeiten für Fahrräder.

Konzeptioneller Ansatz „Flanieren und Staunen“

Der westliche Abschnitt soll konsequent von

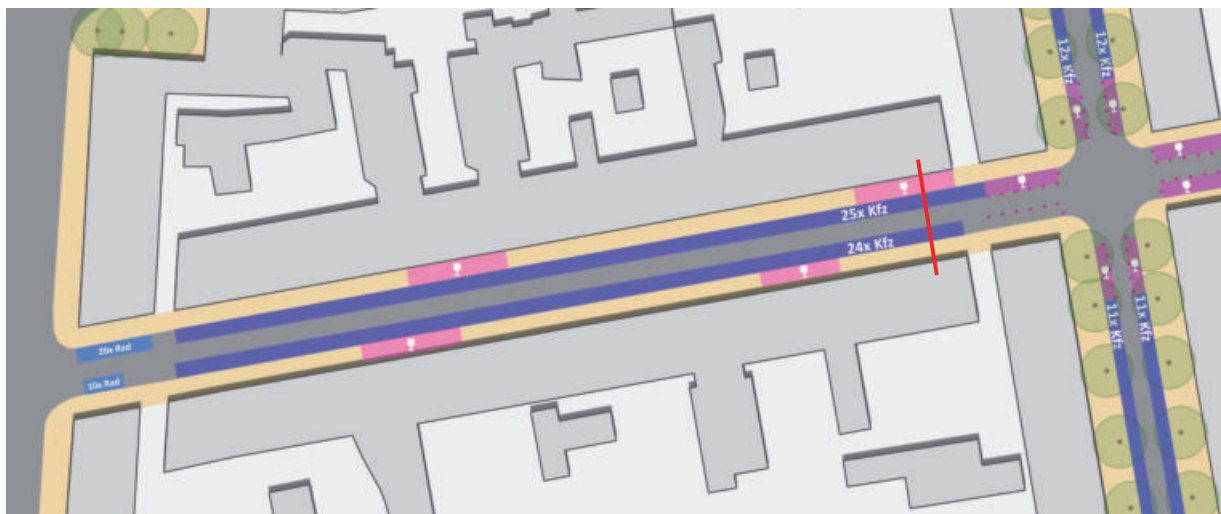


parkenden Kfz befreit und zur Fußgängerzone entwickelt werden. So entsteht ein dem außergewöhnlichen Straßenbild angemessener Straßenraum. Vielfältige Nutzungen bedienen die vielfältigen Ansprüche vor Ort. Spielelemente oder multifunktionale Elemente könnten die Formensprache der Architektur aufgreifen. Die eigentlichen Gehwege werden von Sondernutzungen befreit. Lücken zwischen einzelnen Nutzungen motivieren Zufußgehende zum Queren und zum Nutzen der Fahrbahnmitte.

Auswirkungen

Flächen für 70 der aktuell 90 Kfz werden umgenutzt. Diese werden z.T. durch Stellflächen im Bewohnerparkbereich kompensiert. 70 neue Fahrradstellplätze können geschaffen werden.

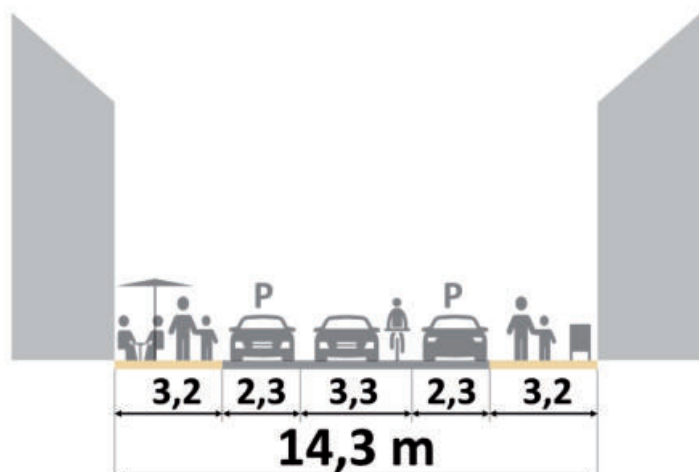
Bestand



Länge: ca. 180 m

Probleme

- Dominanz parkender Kfz
- vielfach Gehwegeinengung durch Gastrobereiche
- keine konsumfreie Aufenthaltsmöglichkeit
- Wenig Abstellmöglichkeiten für Fahrräder
- Keine Begrünung



Mittelstraße Umnutzung



Maßnahmen

- Kein KFZ-Parken mehr im westlichen Abschnitt
- Einrichtung Fußgängerzone (ohne bauliche Maßnahmen)
- Freiräumen der Gehwege (Gastrobereiche und Geschäftsauslagen)
- Einrichtung Fahrradabstellanlagen (Bügel, ca. 20 Stück)
- Sitzbänke (ca. 6 Stück)

- Bereiche für Geschäftsauslagen und Außengastronomie auf Fahrbahnrandstreifen
- Ebene Pflasterstreifen zum Queren (ca. 2 Stück, jew. 3m breit)
- ggf. Begrünung durch Pflanzkübel
- Verlegung von einem Behindertenstellplatz

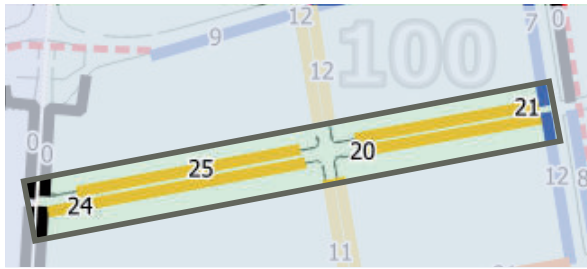
Kosten ca.: 70.000 €

Beispielhafter Ausschnitt



Mittelstraße Parkraumbilanz

Bestand

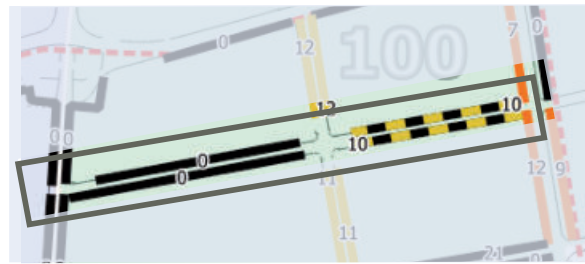


Legende

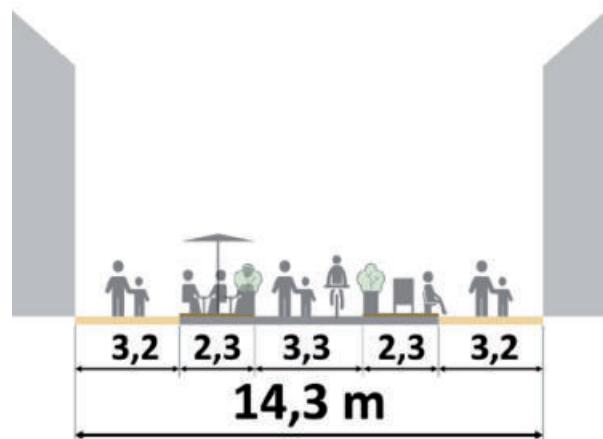
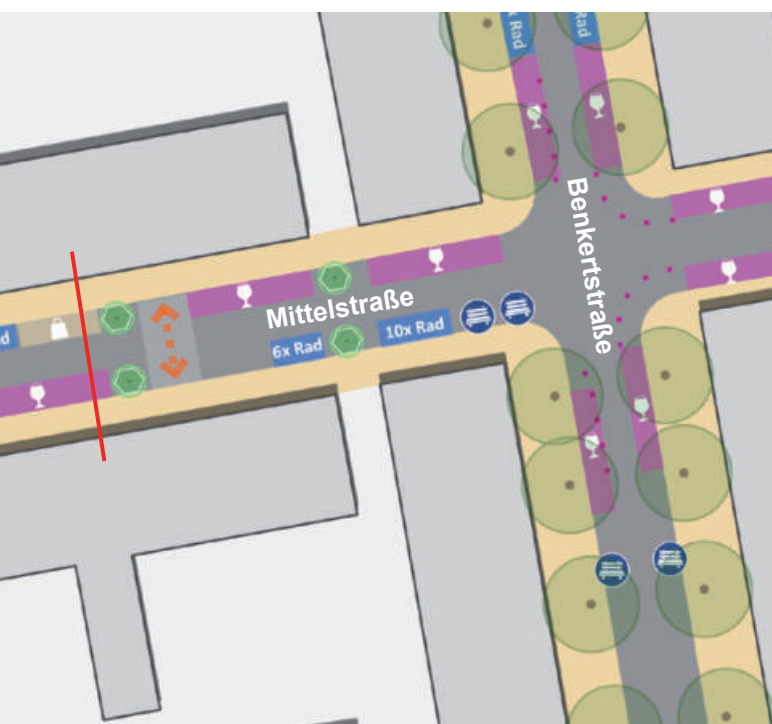
- Bewohnerparken
- Gebührenparken
- Mischparken
- Eingeschr./abs. Halteverbot
- Bewohnerparken vereinzelt

Parktyp	Be- stand	Umnut- zung	Diffe- renz
Bewohnerparken	90	20	-70
Gebührenparken	0	0	0
Mischparken	0	0	0
für Bew. verfügbar	90	20	-70

Umnutzung



Hinweis: Bewohnerparken kann als Ersatz für die entfallenen Parkmöglichkeiten in der Mittelstraße künftig in der Hebbelstraße, der Kurfürstenstraße und auf dem Bassinplatz eingerichtet werden.



2. Gutenbergstraße (Lindenstr. - F.-Ebert-Str.)



Aktueller Zustand und Nutzung, Konflikte, Potenziale

Die Gutenbergstraße westlich der Friedrich-Ebert-Straße wird vielfältig genutzt. Die kleinen und unikatigen Geschäfte sind eine Besonderheit. Die Funktion als Hauptachse des Radverkehrs kann aufgrund des sehr unebenen Pflasters nur eingeschränkt erfüllt werden. Auf den schmalen Gehwegen drängen sich sehr viele Nutzungen und führen zu Konflikten. Sie wird als zu eng empfunden. Die Intensität der Nutzungen nimmt von der Friedrich-Ebert-Straße ab Höhe Lindenstraße nach Westen hin ab.

Konzeptioneller Ansatz „Bummeln und Einkaufen“

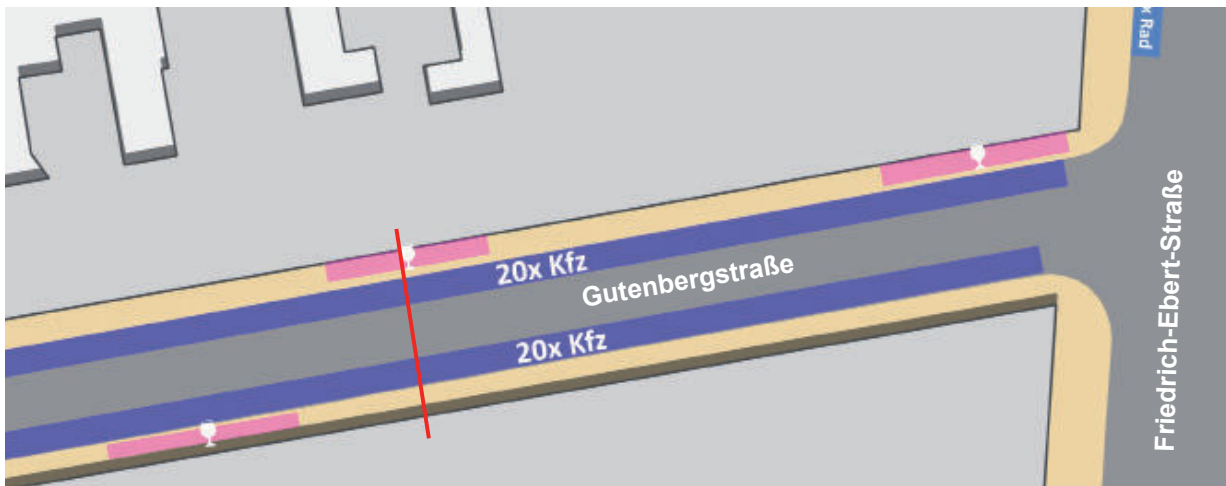
Ein Hauptziel der Umnutzung besteht in der Freiräumung der Gehwege. Die Maßnahmen

konzentrieren sich auf die intensiv genutzten Abschnitte. Neue Nutzungen und verbleibende Flächen zum Kfz-Parken ergeben eine harmonische Mischung. Lücken zwischen einzelnen Nutzungen motivieren Fußgehende zum Queren und zum Nutzen der Fahrbahnmitte. Perspektivisch ist eine Überarbeitung der Fahrbahn anzustreben, damit diese komfortabel mit dem Fahrrad befahren werden kann.

Auswirkungen

Platz für ca. 40 Kfz wird umgenutzt. Dies sind ca. 20% der aktuell von Kfz zum Parken genutzten Flächen. Ca. 150 Fahrradabstellplätze können geschaffen werden. Eine ergänzende Fahrradsharing-Station bietet sich in dem Bereich an.

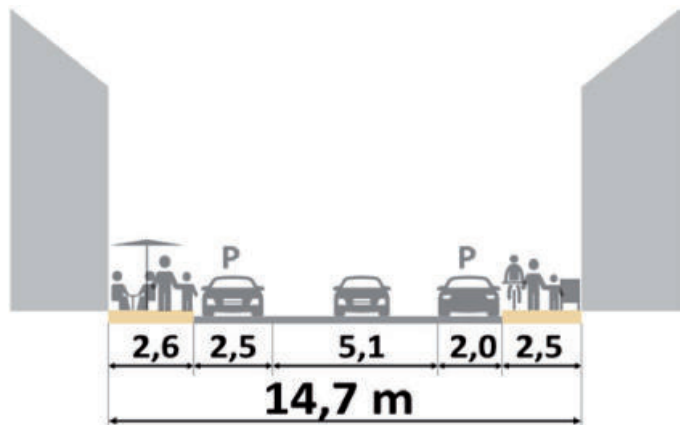
Gutenbergstraße Bestand



Länge: ca. 380 m

Probleme

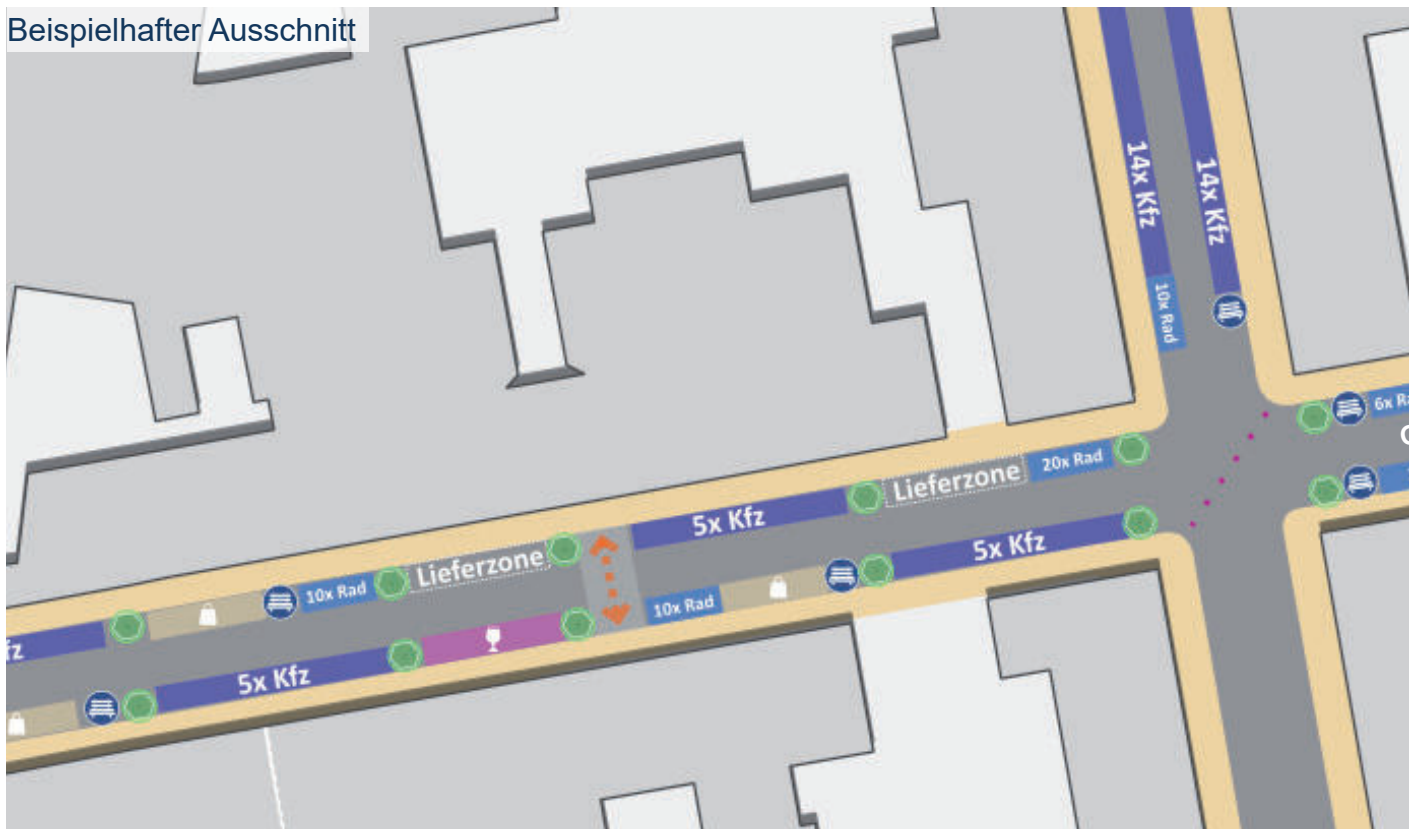
- Dominanz parkender Kfz
- vielfach Gehwegeinengung durch Gastrobereiche, Warenauslagen und Werbeaufsteller
- keine konsumfreie Aufenthaltsmöglichkeit
- Wenig Abstellmöglichkeiten für Fahrräder
- Keine Begrünung



Gutenbergstraße Stufe 1: Umnutzung



Beispielhafter Ausschnitt

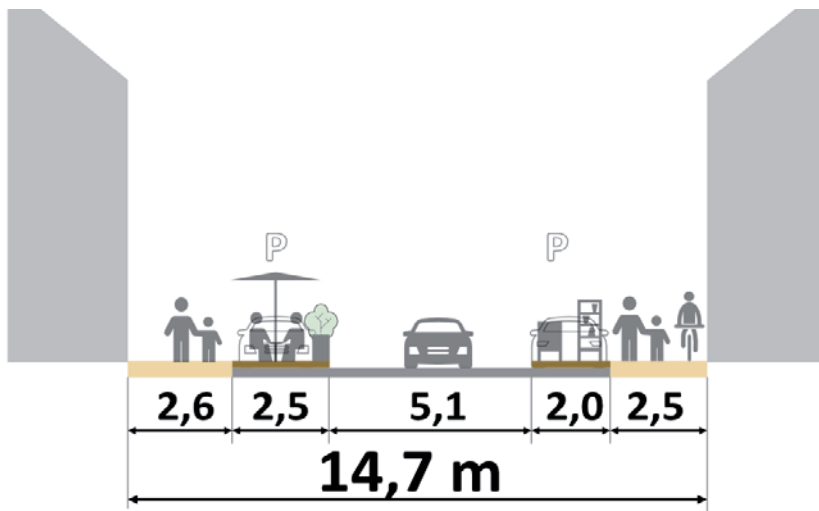


Maßnahmen

- Reduzierung KFZ-Parken
- Modellhafte Ausweisung als Verkehrsberuhigter Bereich
- Freiräumung der Gehwege
- Bereiche für Geschäftsauslagen und Gastronomie auf Fahrbahnrandbereichen
- Einrichtung Fahrradabstellanlagen (50 Stück), Sitzbänke (15 Stück)
- ggf. Begrünung durch Pflanzkübel

- Einrichtung Lieferzonen (nicht-amtliche Piktogramme)
- Ebene Pflasterstreifen zum Queren (ca. 5 Stück, jew. 3m breit)
- Pfosten oder Gehwegvorstreckungen in Kreuzungsbereichen
- Kennzeichnung von verbleibenden Parkflächen (z.B. Markierungsnägel)

Kosten ca.: 200.000 €



Gutenbergstraße Stufe 2: Umbau

- Für eine bessere Befahrbarkeit für Radfahrende sollte mittelfristig das Pflaster überarbeitet werden.
- In diesem Zusammenhang ist auch zu prüfen, ob eine Änderung des Querschnitts zu Gunsten breiterer Gehwege sinnvoll ist.

Kosten ca.: 1.800.000 €

Gutenbergstraße Parkraumbilanz

Bestand



Umnutzung



Parktyp	Bestand	Umbau	Differenz
Bewohnerparken	208	167	-41
Gebührenparken	0	0	0
Mischparken	0	0	0
für Bew. verfügbar	208	167	-41

Legende

- Bewohnerparken
- Gebührenparken
- Mischparken
- Eingeschr./abs. Haltverbot
- Bewohnerparken vereinzelt

* Dieses Kapitel beschäftigt sich nur mit den abschnitten der Gutenbergstraße Zwischen der Lindenstraße und der Friedrich-Ebert-Straße. Für die Bilanz der östlichen Abschnitte Siehe „Gutenbergstraße (Hebbelstr. - F.-Ebert-Str.)“.

3. Gutenbergstraße (Hebbelstr. - F.-Ebert-Str.)



Aktueller Zustand und Nutzung, Konflikte, Potenziale

Die Abschnitte östlich der Friedrich-Ebert-Straße sind geprägt von Parksuchverkehr bei Marktbetrieb, der zu Konflikten mit dem Radverkehr führt. Parkende Kfz auf beiden Fahrbahnseiten prägen den Straßenraum.

Konzeptioneller Ansatz „Entspannt Radeln“

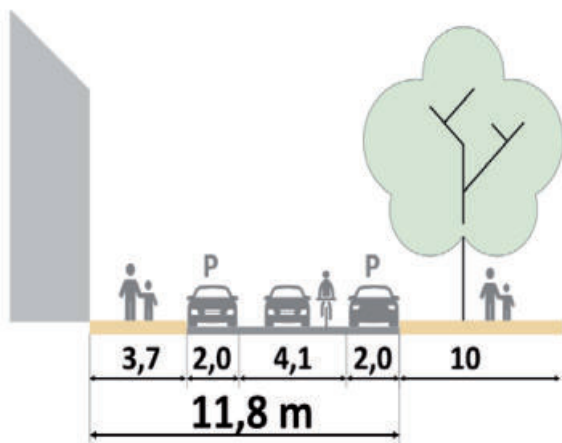
Die angespannte Verkehrssituation wird durch die Einrichtung eines Radschutzstreifens auf der Nordseite entschärft. Durch die reduzierten Pkw entsteht auch Freiraum, der den Straßenraum auflockert. Die Einrichtung

des einseitigen Schutzstreifens erfordert die Aufhebung der Tempo-30-Zone und einen verkehrsrechtlichen Nachweis über die zur Einrichtung eines Schutzstreifens erforderlichen Verkehrsmengen. Zudem ist in einem Verkehrssicherheitsaudit (Gefährdungsanalyse) die Konfliktsituation zu beurteilen und bei nachweislichen Konflikten eine Empfehlung zur Einrichtung eines Schutzstreifens und einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h (Strecke) auszusprechen.

Auswirkungen

Flächen für 51 parkende Kfz werden umgenutzt. Die von Westen kommende Fahrradinfrastruktur wird konsequent in die Innenstadt hinein fortgeführt.

Gutenbergstraße Bestand



Länge: ca. 350 m

Probleme

- Dominanz parkender Kfz
- Parksuchverkehr
- wenig Sicherheit für Radfahrende

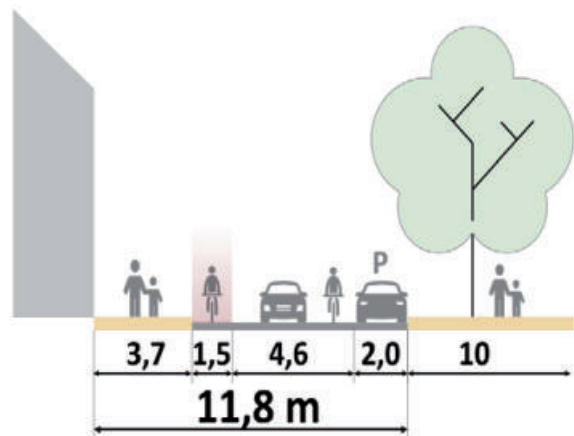
Gutenbergstraße Umnutzung



Maßnahmen

- Kein Kfz-Parken mehr auf der Nordseite
- Einrichtung Radschutzstreifen Richtung Westen
- ergänzende Fahrradabstellanlagen auf der Südseite (ca. 20 Stück)

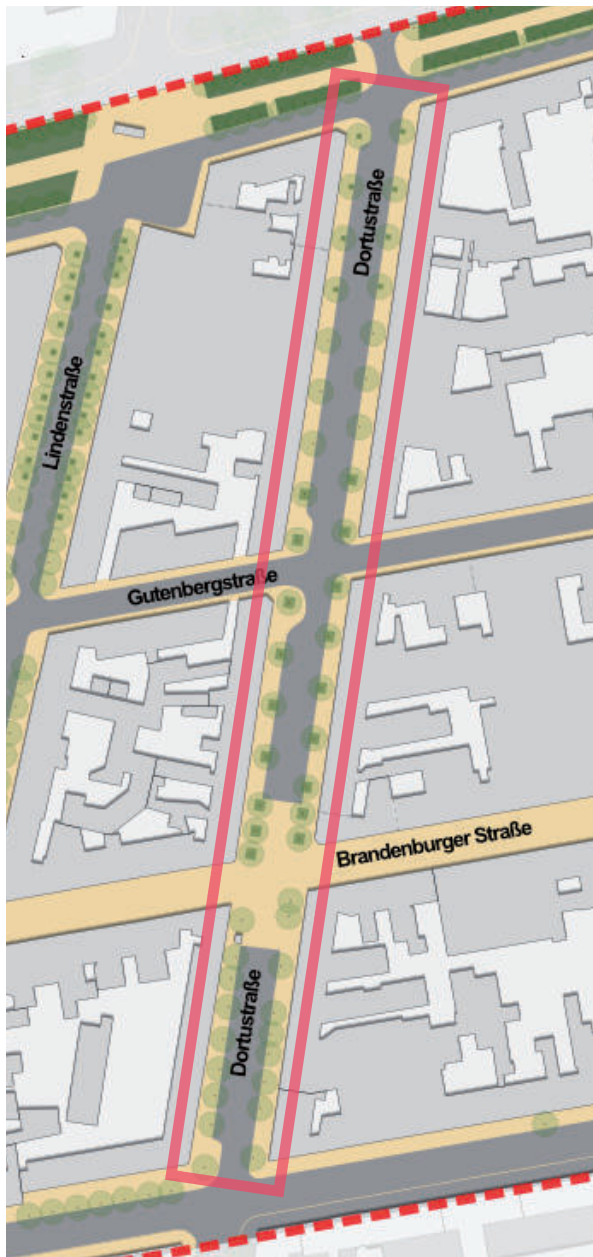
Kosten ca.: 40.000 €



Gutenbergstraße Parkraumbilanz

Parktyp	Bestand	Umnutzung	Differenz
Bewohnerparken	0	25	+25
Gebührenparken	0	0	0
Mischparken	76	0	-76
für Bew. verfügbar	76	25	-51

4. Dortustraße (Hegelallee - Charlottenstr.)



Aktueller Zustand und Nutzung, Konflikte, Potenziale

Die Dortustraße hat mit ihren schattenspendenden Bäumen und einem guten Gewerbeangebot bereits starke Qualitäten. Die Dominanz von parkenden und Parkplatz suchenden Kfz ist hier besonders groß, obwohl bereits Fahrbahnrandbereiche für Außengastronomie benutzt werden. Die Dortustraße ist eine Hauptradverbindung, aber der grobfugige Pflasterbelag ist für das Radfahren unat-



traktiv. Für Menschen mit Einschränkungen ist er außerdem ein Hindernis.

Konzeptioneller Ansatz „Ausgehen und Genießen (Radeln)“

Die Dortustraße wird mit hoher Priorität bearbeitet. Sie soll perspektivisch autofrei werden. Das hohe Potenzial für Aufenthaltsqualität durch Begrünung und breite Gehwege soll ausgeschöpft werden. Die Umnutzung der jetzigen Parkflächen orientiert sich an der Breite der historischen Feldsteinpflasterstreifen.

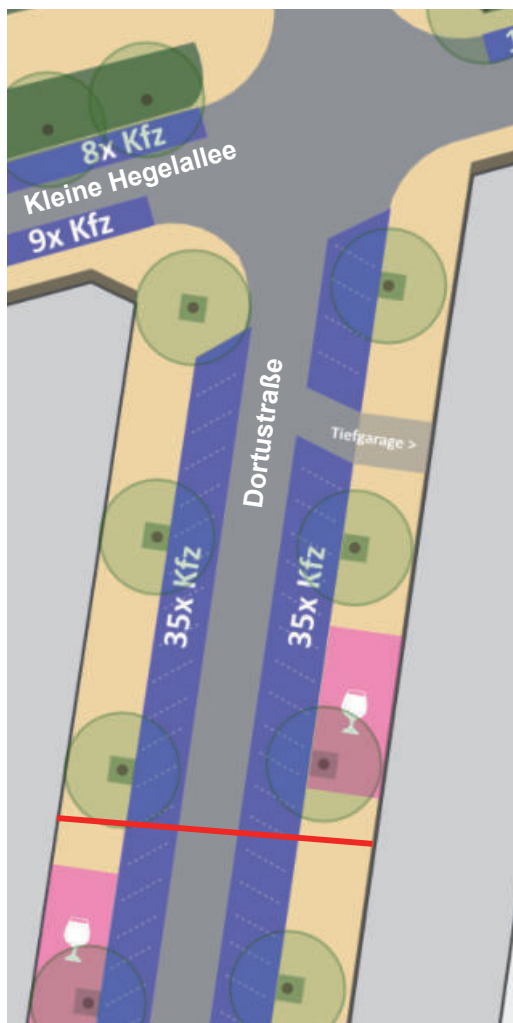
Generell soll die Straße barrierefrei und altersfreundlich gestaltet werden. Die Dortustraße soll außerdem als Hauptverbindung für den Radverkehr zwischen Nord und Süd funktionieren. Langfristig ist daher eine Belagsverbesserung notwendig.

Der nördliche Abschnitt ist für die Erschließung wichtig. Ein Halteverbot wird hier eingerichtet und von der Hegelallee durch ein auffälliges Schild deutlich kommuniziert. Durch die günstigen Bedingungen mit den Bäumen bieten sich Nutzungen zum Aufhalten und Spielen besonders an und können so die Brandenburger Straße programmatisch ergänzen.

Auswirkungen

Flächen für ca. 160 Kfz werden umgenutzt. Knapp 100 Fahrradstellplätze können ergänzt werden. Der Behindertenparkstand im Kreuzungsbereich Brandenburger Straße müsste verlegt oder durch eine besondere Lösung integriert werden.

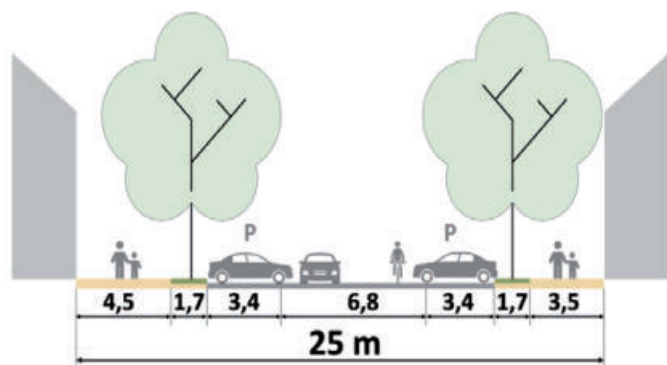
Dortustraße Bestand



Länge: ca. 320 m

Probleme

- Dominanz parkender Kfz
- vielfach Gehwegeinengung durch Gastronomiebereiche
- keine konsumfreie Aufenthaltsmöglichkeit
- Wenig Abstellmöglichkeiten für Fahrräder
- Parksuchverkehr
- unregelmäßiger Lieferverkehr
- schlechter Belag für Radverkehr sowie mobilitätseingeschränkte Menschen



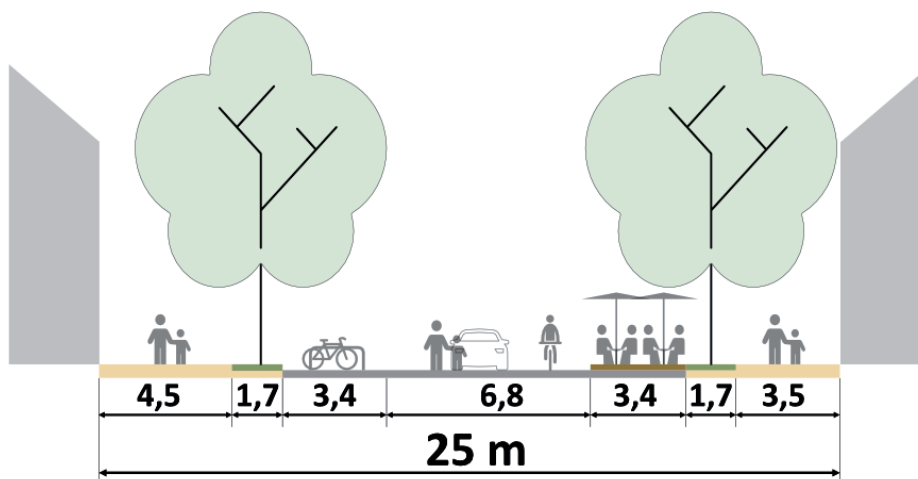
Dortustraße Stufe 1: Umnutzung



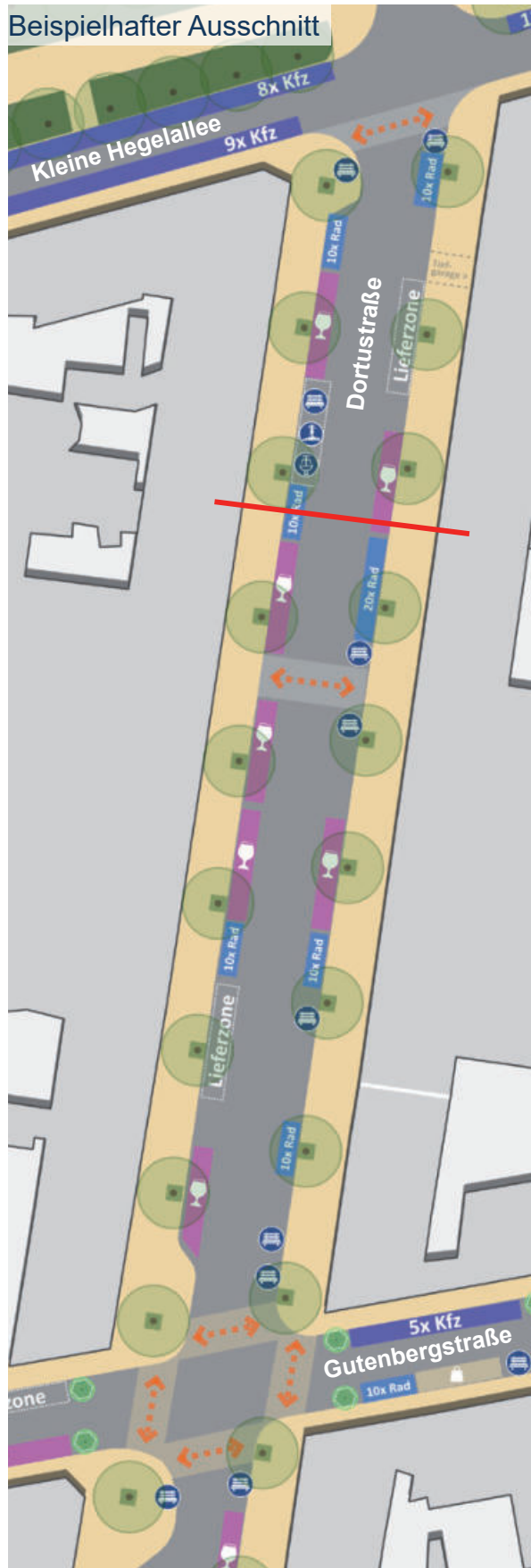
Maßnahmen

- Kein Kfz-Parken mehr
- Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich
- Erhalt des historischen Pflasters und Straßenquerschnitts
- Freiräumen der Gehwege von Gastronomiebereichen
- Nutzung der Fahrbahnrandbereiche für:
 - Fahrradabstellanlagen (Bügel, 40 Stück)
 - Sitzbänke (9 Stück)
 - Gastrobereiche
 - Sondermöblierung (Wasserspiel/ Kunstwerk/ Komplexere Sitz-/ Spielelemente)
- Ebene Pflasterstreifen zum Queren (4 Stück, jew. 3m breit)
- Einrichtung Lieferbereiche (nicht-amtliche Piktogramme)

Kosten ca.: 200.000 €



Dortustraße Stufe 1: Umnutzung



Stufe 2: Umbau

Die Umnutzungsmaßnahmen sollten nach Möglichkeit durch eine Verbesserung der Fahrbahn ergänzt werden, um eine der Bedeutung als Radverkehrsachse angemessene Qualität zu gewährleisten.

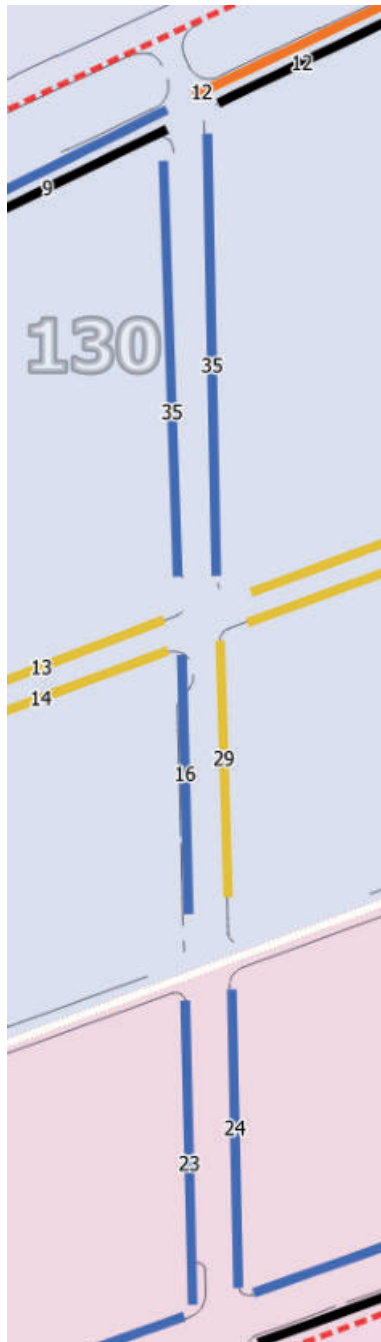
Maßnahmen

- Fahrbahn: Überarbeitung der Pflasterqualität für Radfahrende, Menschen mit Kinderwagen, Rollstuhl, Rollator etc.

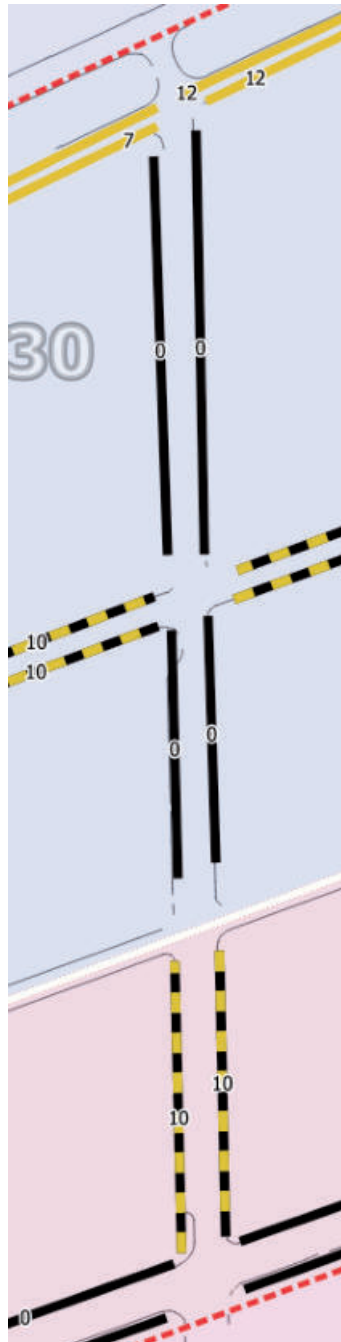
Kosten ca.: 1.700.000 €

Dortustraße Parkraumbilanz

Bestand



Umnutzung

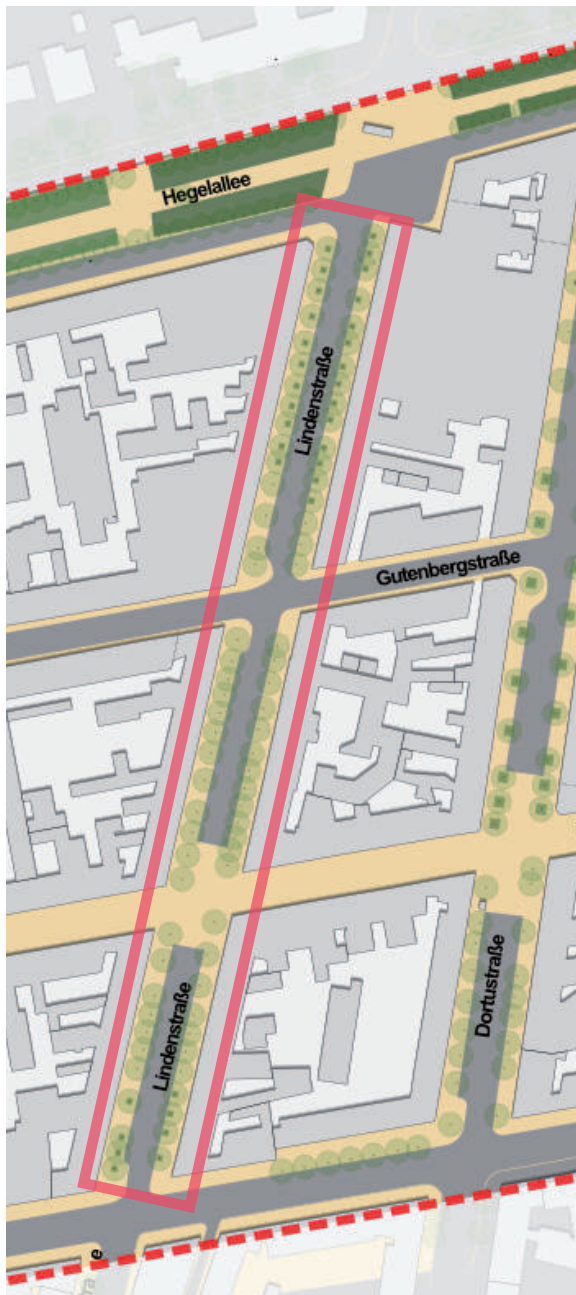


Legende

- Bewohnerparken
- Gebührenparken
- Mischparken
- Eingeschr./abs. Haltverbot
- Bewohnerparken vereinzelt

Parktyp	Bestand	Umnutzung	Differenz
Bewohnerparken	29	20	-9
Gebührenparken	133	0	-133
Mischparken	0	0	0
für Bew. verfügbar	29	20	-9

5. Lindenstraße (Hegelallee - Charlottenstr.)



Aktueller Zustand und Nutzung, Konflikte, Potenziale

Die Straße weist bereits viele Stärken auf. Das historische Pflaster wird ästhetisch positiv wahrgenommen, ist aber für Radfahrende und Menschen mit Behinderung problematisch. Die Breite der Straße bietet grundsätzlich genug Fläche für alle Verkehrsteilnehmenden. Die Nutzungen der Gehwege sind aktuell vielseitig und schränken den Fußverkehr ein. Senkrecht und schräg parkende Kfz dominieren den Straßenraum und machen ihn unübersichtlich. Aufenthaltsmöglichkeiten außerhalb von kommerziellen Gastrobereichen sind nicht gegeben, obwohl die Lindenstraße als Allee grundsätzlich zum Verweilen einlädt.

Konzeptioneller Ansatz „Vielfalt Erleben“

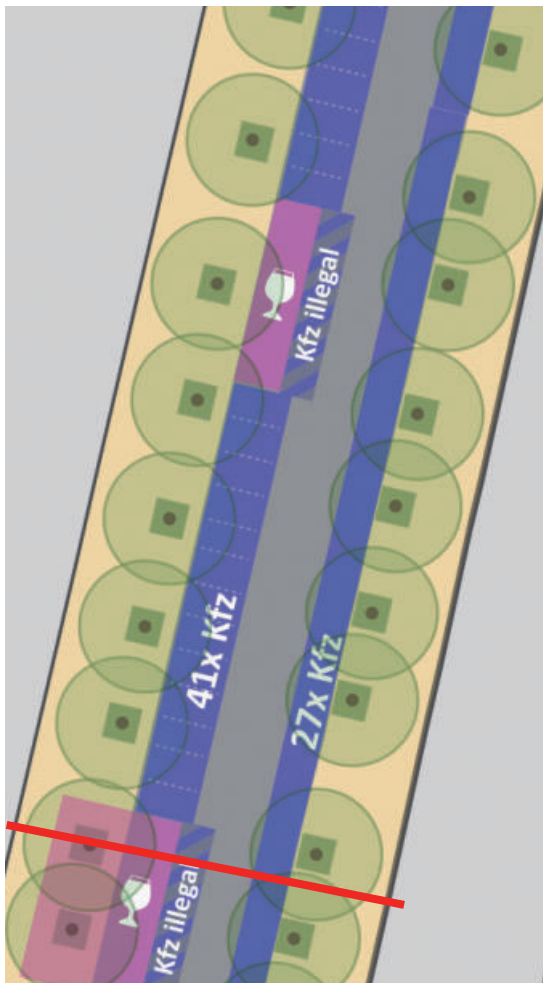
Die Umnutzung der jetzigen Parkflächen orientiert sich an der Breite der historischen Feldsteinpflasterstreifen. Es verbleiben Stellflächen für Kfz, diese werden aber durch neue Nutzungen aufgelockert. Der Bereich zwischen Brandenburger Straße und Gutenbergstraße kann analog zur Dortustraße zu einer Erweiterung der Fußgängerzone entwickelt werden.

Auswirkungen

Flächen für 88 parkende Kfz werden umgenutzt. Ca. 80 Fahrradabstellplätze können ergänzt werden.



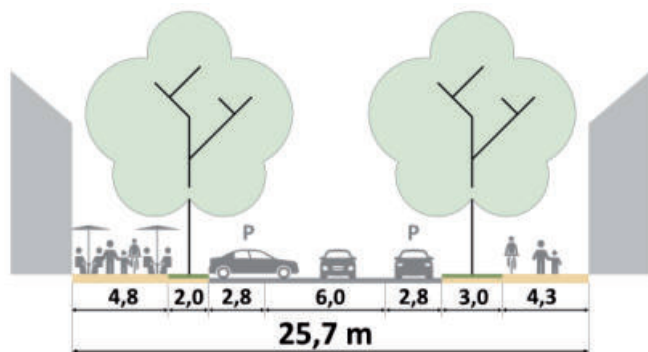
Lindenstraße Bestand



Länge: ca. 330 m

Probleme

- Dominanz parkender Kfz
- z.T. Gehwegeinengung durch Gastronomie
- Keine Fahrradbügel
- keine gute Quermöglichkeit



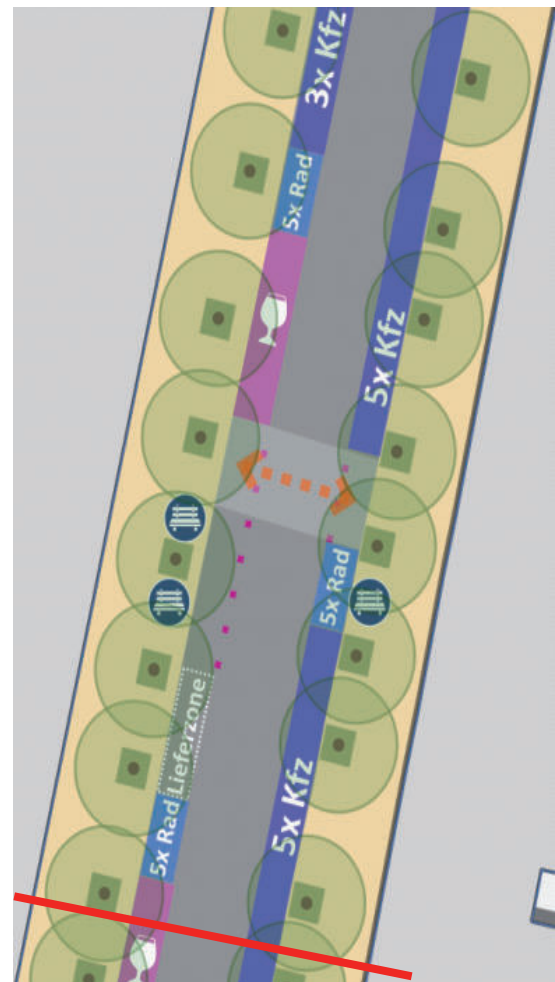
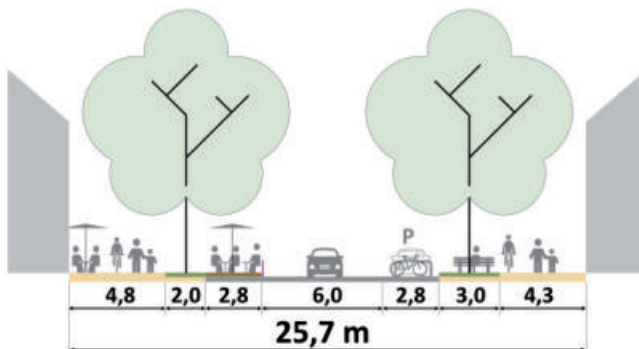
Lindenstraße Umnutzung



Maßnahmen

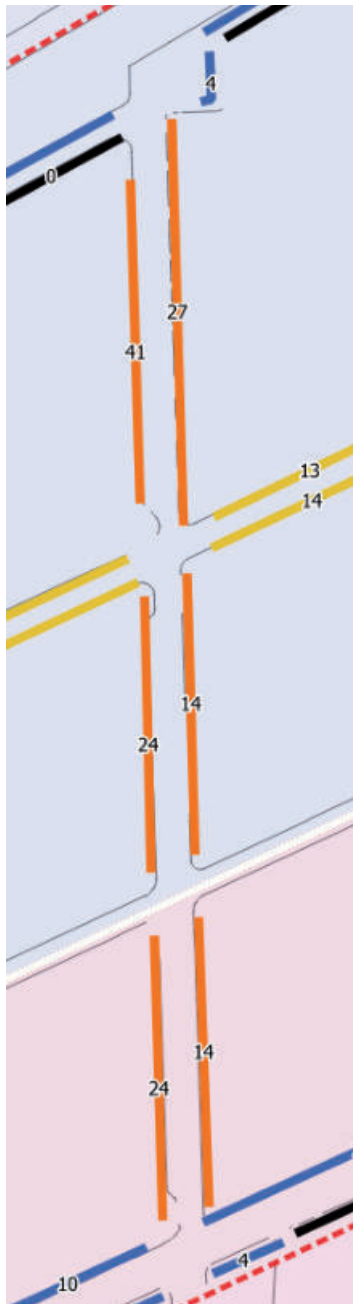
- Kein Senkrechtparken mehr: aufgeräumter, übersichtlicher Straßenraum
- Freiräumen der Gehwege
- Kfz-Parken im Wechsel mit neuen Nutzungen:
 - Fahrradabstellanlagen (Bügel, 35 Stück)
 - Sitzbänke (9 Stück)
 - Sondermöblierung (Wasserspiel/ Kunstwerk/ Komplexere Sitz-/ Spielelemente)
 - Lieferzone
- Ebene Pflasterstreifen zum Queren (ca. 2 Stück, jew. 3m breit)

Kosten ca.: 180.000 €

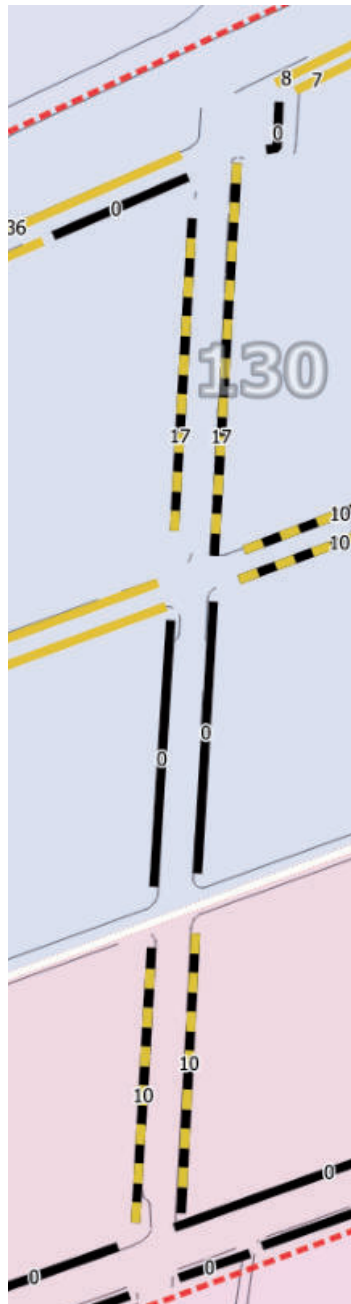


Lindenstraße Parkraumbilanz

Bestand



Umnutzung

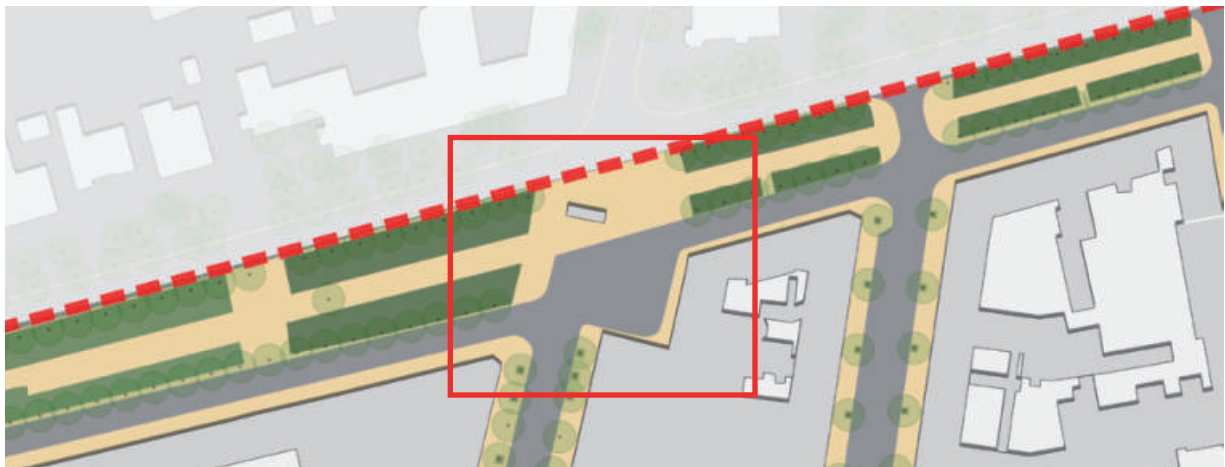


Legende

- Bewohnerparken
- Gebührenparken
- Mischparken
- Eingeschr./abs. Haltverbot
- Bewohnerparken vereinzelt

Parktyp	Bestand	Umnutzung	Differenz
Bewohnerparken	0	54	+54
Gebührenparken	0	0	0
Mischparken	144	0	-144
für Bew. verfügbar	144	54	-90

6. Platz am Jägertor



Aktueller Zustand und Nutzung, Konflikte, Potenziale

Der historische Platz am Jägertor ist einer der wenigen größerflächigen Plätze in der zweiten barocken Stadterweiterung. Aktuell besteht er größtenteils aus einer Fläche mit Verkehrscharakter, die keine Aufenthaltsqualitäten bietet. Die für den Rad- und Fußverkehr wichtige Ein- und Ausgangsfunktion für die Innenstadt wird durch die Platzgestaltung kaum unterstützt. Die Wegführungen und Hierarchien sind zum Teil unklar und Gefahrensituationen werden provoziert.

Konzeptioneller Ansatz „Freiraum zum Verweilen und Speisen“

Der Platz könnte ohne komplizierte Umbauten sein enormes Potenzial entfalten. Der Platz könnte von Menschen aller Generationen

als Treffpunkt genutzt werden und zu einem Ort der urbanen Erholung und des Genusses werden.

Durch eine Teileinziehung kann der Durchgangsverkehr von Kfz unterbunden werden. Provisorische Mittel können mit geringen Kosten kurzfristig Möglichkeiten zum Rasten, Spielen und Treffen schaffen. Langfristig ist eine aufwendigere Umgestaltung denkbar.

Auswirkungen

Die Durchfahrt für Kfz ist nicht mehr möglich. Konfliktpotenziale zwischen Verkehrsformen werden somit reduziert und die Aufenthaltsqualität erheblich gesteigert. Stellflächen für lediglich vier Kfz verschwinden. Dafür könnten zahlreiche Fahrradabstellmöglichkeiten geschaffen werden. Die Vorhandenen Außengastronomiebereiche können erhalten bleiben.

Platz am Jägertor Bestand



Probleme

- Dominanz unnötiger Verkehrsfläche
- Keine Aufenthaltsqualität/ Sitzmöglichkeiten außer Gastro
- gefährliche und unklare Führung für Rad und Fußverkehr



Radfahrende werden aktuell auf Gehweg fehlgeleitet.

Es muss beachtet werden, dass der erforderliche Anliegerverkehr sowie der Verkehr für die öffentliche Ver- und Entsorgung (z.B. Müllabfuhr, Feuerwehr, Lieferverkehr) in diesem Bereich der Hegelallee weiterhin uneingeschränkt abgewickelt werden können.

Da dieser Bereich denkmalrechtlich sehr sensibel ist, wird die Neueinrichtung entsprechend groß dimensionierter Wendemöglichkeiten z.B. für die Müllabfuhr nicht möglich sein. Zur Aufrechterhaltung der bestehenden Erschließung müssen o.g. Verkehre daher auch weiterhin über die neu zu gestaltende Platzfläche bzw. bauliche Barrieren/Aufpflasterungen abfahren können. Hier gilt es, einen angemessenen Ausgleich zwischen den Um-

gestaltungswünschen sowie rechtlichen Erschließungserfordernissen zu finden.

Bei der zukünftigen Gestaltung des Platzes am Jäger Tor muss das historische Bestandspflaster beachtet werden.

Aus denkmalpflegerischer Sicht wird eine gastronomische Nutzungsfläche mittig auf dem Platz vorgeschlagen, die den Raum zentriert und klarer definiert. Hiermit wird auf dem Platz der ruhende PKW-Verkehr unterbunden und die östliche Begrenzung der Lindenstraße wird nach Norden fortgeführt. Somit wird u.a. die Raumkante des ehemaligen barocken Kontrollgebäudes angedeutet.

Platz am Jägerstor Stufe 1: Umnutzung



Maßnahmen

- Kein Kfz-Parken mehr
- Teileinziehung für den Kfz-Verkehr
- Fahrradabstellanlagen (Bügel, 15-20 Stück)
- Aufenthalts- und Spielelemente
- Abgrenzung durch Pfosten/ Sitzsteine/ Kübelpflanzen
- Einrichtung Lieferzone

Kosten ca.: 100.000 €



Platz am Jägerstor Stufe 2: Umbau

Maßnahmen

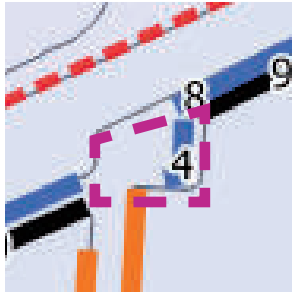
- Umgestaltung auf Grundlage eines freiraumplanerischen Konzeptes

Kosten ca.: 500.000 €

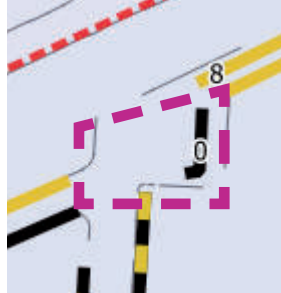


Platz am Jägertor Parkraumbilanz

Bestand



Umnutzung



Legende

- Bewohnerparken
- Gebührenparken
- Mischparken
- Eingeschr./abs. Haltverbot
- Bewohnerparken vereinzelt

Parktyp	Bestand	Umnutzung	Differenz
Bewohnerparken	0	0	0
Gebührenparken	4	0	-4
Mischparken	0	0	0
für Bew. verfügbar	0	0	0

Beispiel kurzfristige Umnutzung: Verkehrsversuch Leipzig Liviaplatz



Beispiel Viterbo, Piazza del Plebiscito



Beispiel Potsdam, Alter Markt



7. Charlottenstraße



Aktueller Zustand und Nutzung, Konflikte, Potenziale

Die Charlottenstraße hat den Status einer Hauptradroute und wird tatsächlich auch intensiv von Radfahrenden genutzt. Jedoch werden Radfahrende aktuell im Mischverkehr geführt, was an Einmündungen und in Haltestellenbereichen zu Gefahren führt.

Der geradlinige Straßenverlauf suggeriert Übersichtlichkeit und lädt zum unachtsamen Fahren ein. Auch der geringe Abstand zur Straßenbahn ist ein Problem.

Konzeptioneller Ansatz „Sicher Radeln“

Sicherheit ist im Straßenverkehr die oberste Prämisse. Darüberhinaus hat der fließende Verkehr vorrang vor dem Stehenden. Dies legt die Einrichtung eines Radfahrstreifens auf

den Fahrbahnrandern nahe, die aktuell zum Kfz-Parken benutzt werden. Auch an Kreuzungsbereichen können Aufenthaltsmöglichkeiten geschaffen werden, um die historisch bedeutende Straße für Fußgänger*innen attraktiver zu machen und die Charlottenstraße in die zweite barocke Stadterweiterung stärker einzubinden. Auch Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sollten ergänzt werden.

Auswirkungen

Stellflächen für ca. 100 Kfz werden reduziert. Die Sicherheit für Radfahrende wird wesentlich verbessert. In den nördlich angrenzenden Straßen können Zonen für den bisher ungeregelten Lieferverkehr eingerichtet werden.

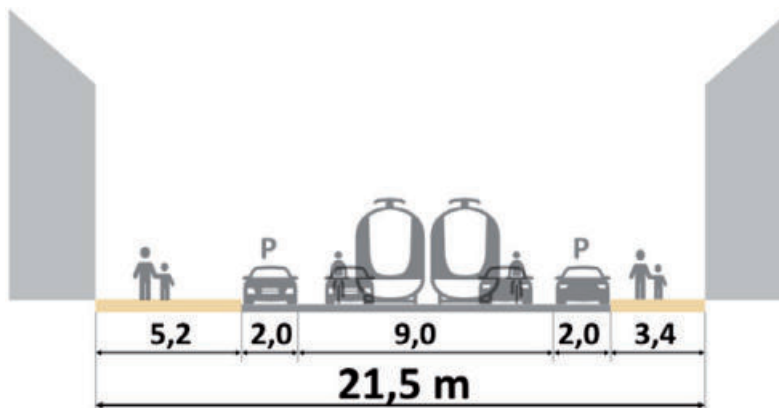
Charlottenstraße Bestand



Länge: ca. 640 m

Probleme

- gefährliche Führung für Radfahrende im Mischverkehr
- Keine Lieferbereiche
- Keine Aufenthaltsmöglichkeiten



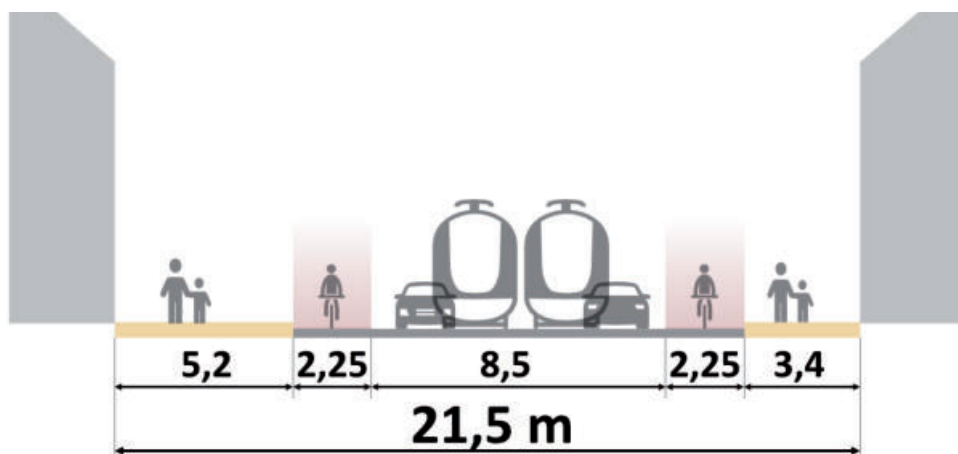
Charlottenstraße Umnutzung



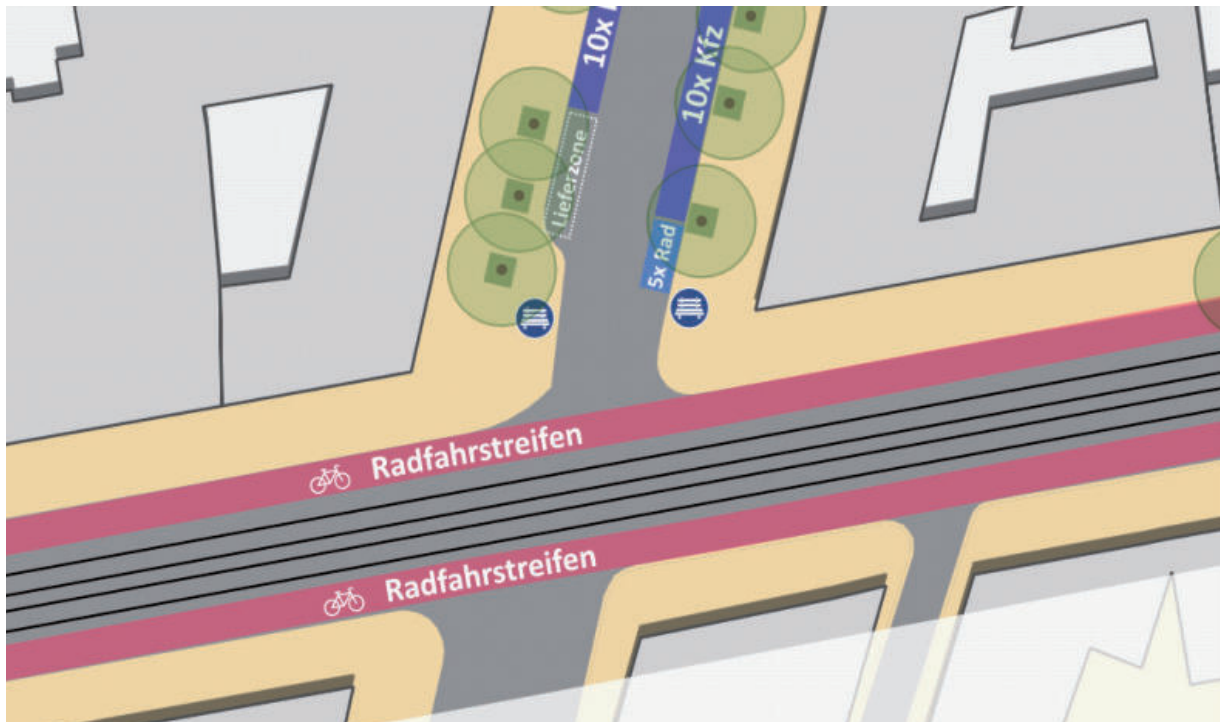
Maßnahmen

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

Kosten ca.: 50.000 €

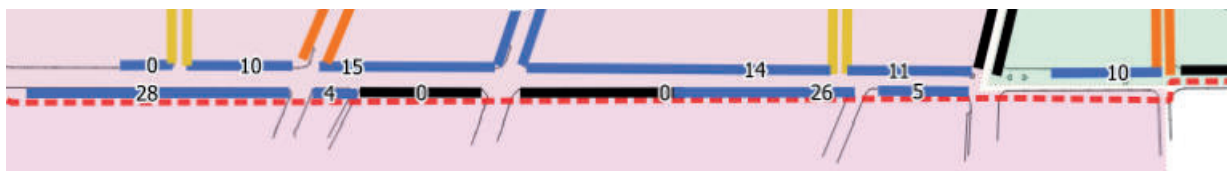


Charlottenstraße Umnutzung

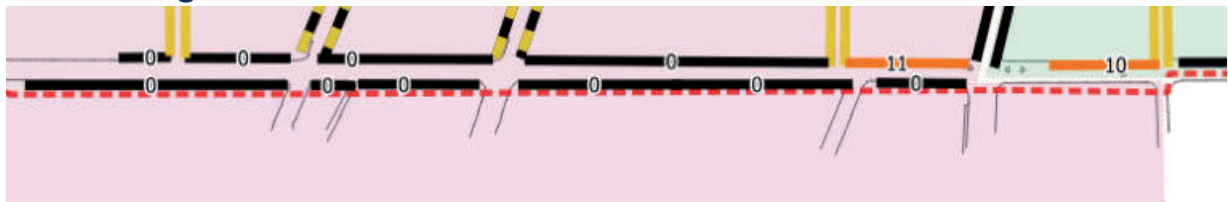


Charlottenstraße Parkraumbilanz

Bestand



Umnutzung



Parktyp	Bestand	Umnutzung	Differenz
Bewohnerparken	0	0	0
Gebührenparken	123	0	-123
Mischparken	0	21	+21
für Bew. verfügbar	0	21	+21

Legende

- Bewohnerparken
- Gebührenparken
- Mischparken
- Eingeschr./abs. Haltverbot
- Bewohnerparken vereinzelt

6. Umsetzungsstrategie



Stufen

Die Umsetzung des Konzepts findet über ca. 10 Jahre entsprechend der Machbarkeit in Stufen statt. Erste Maßnahmen sollen möglichst schnell umgesetzt werden.

Strategie:

- Die Umstrukturierung im Parkraumregime kann kurzfristig umgesetzt werden, Insbesondere die Entfernung der Gebührenparkflächen und des Senkrecht- bzw. Querparkens.
- Eine Verkehrstechnische Untersuchung soll auf Basis des Konzeptes durchgeführt werden. Das Ziel soll sein, Maßnahmen ortsge-
nau konkretisieren zu können und Lieferver-
kehre zu gewährleisten.
- Die Umsetzung der Umnutzungen erfolgt schrittweise in geeigneten Straßenzügen.
- Mit der ergänzenden Möblierung (Fahrradbü-
gel, Bänke, Spielelemente etc.) soll kurzfris-
tig begonnen werden. Dies soll möglichst
flächendeckend geschehen. Voraussetzung
dafür ist ein Möblierungskonzept. Dieses
soll eine angemessene Freiraumgestaltung
gewährleisten und veränderten Nutzungsan-
sprüchen gerecht werden.

- Vorgeschlagen wird eine Impulsphase mit je 5 Fahrradabstellanlagen sowie 1-2 Sitzbän-
ken in 20 Straßenabschnitten. Die Verdich-
tung erfolgt anschließend sukzessiv.

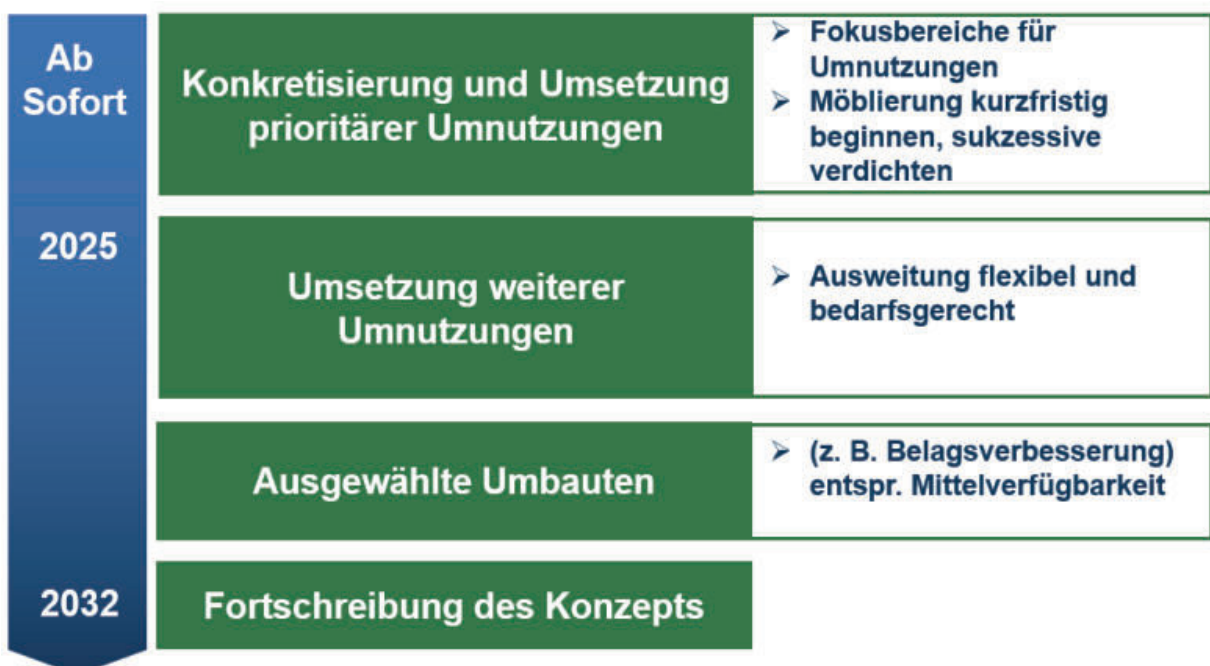
- Umnutzungen können flexibel und bedarfs-
gerecht ausgeweitet werden.

- Umbauten (Belagsverbesserung, Gehweg-
verbreiterung) mittel- und langfristig entspre-
chend Mittelverfügbarkeit

- Komplexere Maßnahmen wie die Umnut-
zung des Platzes am Jägerstor könnten auch
im Rahmen von Verkehrsversuchen gemäß
StVO § 45(1)6 probeweise umgesetzt wer-
den. Grundlage für eine dauerhafte Umge-
staltung soll ein zu erarbeitendes freiraumpla-
nerisches Konzept sein.

Fortschreibung:

Das vorliegende Konzept berücksichtigt aktuel-
le Rahmenbedingungen, die sich künftig ändern
können. Insbesondere im Zuge einer fortschrei-
tenden Verkehrswende und dem aus ökologischer
und wirtschaftlicher Sicht erforderlichen Wandel
weg vom privaten Kfz sollte perspektivisch die
Umnutzung von weiteren Stellflächen angestrebt
werden. Dies könnte durch eine Fortschreibung
des Konzeptes untermauert werden.



Umnutzung (Fokusbereiche)

Mittelstraße: Fußgängerzone, Umnutzung

Gutenbergstraße: Nordseite kein Kfz-Parken mehr, Markierung Radschutzstreifen

Platz am Jägerstor: Umnutzung

Gutenbergstraße,
Lindenstraße,
Dortustraße:
Verkehrsberuhigter
Bereich, Umnutzung

Brandenburger Straße:
Fußgängerzone, Umnutzung

Charlottenstraße:
Markierung Radfahrstreifen

flächendeckend: Ergänzende Umnutzungen

Umbau

Platz am Jägerstor: Umbau

Brandenburger Straße:
Pflastersanierung

Gutenbergstraße:
Pflasterverbesserung

Dortustraße:
Pflasterverbesserung

Gesamtgebiet: Querungsbereiche mit abgesenkten
Borden und geebnetem Pflaster

Grobkostenschätzung

Für die Grobkostenschätzung wurden die einzelnen Maßnahmen straßenabschnittsweise grob kalkuliert und summiert. Es wurde unterschieden zwischen Umnutzungsmaßnahmen und Umbau. Hinzu kommen Maßnahmen in Straßenabschnitten, die nicht zu den Fokusbereichen zählen. Nicht kalkuliert wurden noch nicht absehbare Maßnahmen.

1 Mittelstraße (Friedrich-Ebert-Straße bis Benkertstraße)

Umnutzung: 70.000 € Langfristig / Umbau: -

2 Gutenbergstraße (Lindenstraße bis Friedrich-Ebert-Straße)

Umnutzung: 200.000 € Langfristig / Umbau: 1.800.000 €

3 Gutenbergstraße (Friedrich-Ebert-Straße bis Hebbelstraße)

Umnutzung: 40.000 € Langfristig / Umbau: -

4 Dortustraße (Hegelallee bis Charlottenstraße)

Umnutzung: 200.000 € Langfristig / Umbau: 1.700.000 €

5 Lindenstraße (Hegelallee bis Charlottenstraße)

Umnutzung: 180.000 € Langfristig / Umbau: -

6 Platz am Jägertor

Umnutzung: 100.000 € Langfristig / Umbau: 500.000 €

7 Charlottenstraße (Schopenhauerstraße bis Friedrich-Ebert-Straße)

Umnutzung: 50.000 € Langfristig / Umbau: -

Weitere Straßen(-abschnitte): Ergänzende Maßnahmen

- Fahrradabstellanlagen (Bügel): ca. 160 Stück
- Bänke: ca. 20 Stück
- Mülleimer (pizzakartonkonform): psch.
- Markierung Lieferbereiche: ca. 6 Stück
- Fahrradsharing-Stationen: ca. 3 Stück
- Fahrradreparaturstationen: ca. 2 Stück
- Trinkwasserbrunnen: ca. 5 Stück
- Abbau Parkscheinautomaten, Pflasterung: ca. 25 Stück

Summe: 470.000 €

Planungskosten zur Konkretisierung

Möbliierungskonzept: 50.000 €

Konzeptstudie Platz am Jägertor: 50.000 €

Gesamtkosten:

Umnutzung: 1.310.000 €

Umbau: 4.000.000 €

Planung: 100.000 €

Summe: 5.410.000 €

nicht kalkuliert:

- Begrünungselemente wie Pflanzkübel
- Ggf. Weitere Beschilderungen
- Ggf. weitere Absperrpfosten/Poller
- Ggf. Abstellzonen für E-Scooter
- Ggf. Car-Sharing-Stationen

Zusammenfassung

Durch eine zeitgemäße Umnutzung von Verkehrsflächen in der Potsdamer Innenstadt, die aktuell von Kfz beparkt werden, kann für viele Nutzer*innen ein enormer Qualitätsgewinn erzielt werden.

Die Stimmen aus der Bevölkerung (online-Befragung und Werkstatt-Veranstaltungen) stärken die Haltung, mit mutigen Schritten Veränderungen zugunsten der vielen Gruppen zu schaffen, die in der Innenstadt nicht das Auto nutzen (wollen) und sich entspannte und sichere Straßenräume wünschen. Auch aus denkmalpflegerischer Sicht sind von Autos befreite Straßen ein großer Gewinn hinsichtlich der Erlebbarkeit eines erhaltenen historischen Stadtbildes.

Zahlreiche vorgeschlagene Maßnahmen können schnell und kostengünstig umgesetzt werden, aber gleichzeitig einen großen Effekt auf die Aufenthaltsqualität erzielen. Besonders wichtig ist es, in Straßen Sitzmöglichkeiten ohne Konsumzwang zu schaffen, in denen es bisher keine gibt. Gleiches gilt für Fahrradabstellmöglichkeiten, für die der Bedarf steigt. Eine standardisierte Ausstattung hilft dabei, aber an passenden Stellen sollen außergewöhnliche Möblierungselemente auch besondere Akzente setzen.

Auch bestehende Konflikte bezüglich des Fuß- und Radverkehrs können an vielen Stellen mit einfachen Mitteln gemindert werden. Insbesondere die Verkehrssicherheit für Fußgänger*innen kann durch von Kfz befreite übersichtlichere Straßenräume und reduzierten Parksuchverkehr maßgeblich verbessern. Eine wirkliche Lösung und ein klares Bekenntnis zu nachhaltiger Mobilität besteht jedoch erst in der Verbesserung der Fahrbahnbeläge, die aktuell für den Radverkehr untauglich sind. Dies ist auch dringend nötig, um Barrieren für Menschen mit Einschränkungen abzubauen.

Der vielfach geäußerte Wunsch nach mehr Straßenbäumen kann durch das Konzept aufgrund von denkmalrechtlichen Anforderungen nicht erfüllt werden. Wie bei den Straßen-

belägen wird auch hier in Zukunft nochmals verstärkt nach Alternativen gesucht und ggf. gehandelt werden müssen, damit wie sich Bedürfnisse heutiger Nutzer*innen in zunehmend anspruchsvollerem Stadtklima mit der Bewahrung des städtebaulichen Erbes harmonisieren lassen.

Für das Geschäftsleben bedeutet die Reduzierung von Kfz-Parken in der Regel einen Gewinn, wie viele Beispiele aus anderen Städten zeigen. Gleiches gilt für die Gastronomie: Außensitzbereiche ohne Autos in der direkten Umgebung sind wesentlich attraktiver für die Kundschaft.

Eine wirtschaftliche Bilanz ist ohne Weiteres schwierig, da viele schwer messbare Variablen in dieser komplexen Formel eine Rolle spielen. Zwar gehen der Stadt Einnahmen durch den Wegfall von Parkgebühren verloren, aber durch weniger Kfz-Verkehr werden andererseits beispielsweise Umweltfolgekosten vermieden, die sich global auswirken. Eine qualifizierte Bewertung kann diesbezüglich hier nicht abgegeben werden.

Mit der Entwicklung hin zu einer autoärmeren Innenstadt reiht sich Potsdam in einen Trend ein, den Städte weltweit seit Jahren bereits erfolgreich verfolgen. Dieses Konzept leistet einen elementaren Beitrag, ist aber sicherlich nicht der letzte Schritt auf diesem Weg.



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



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.



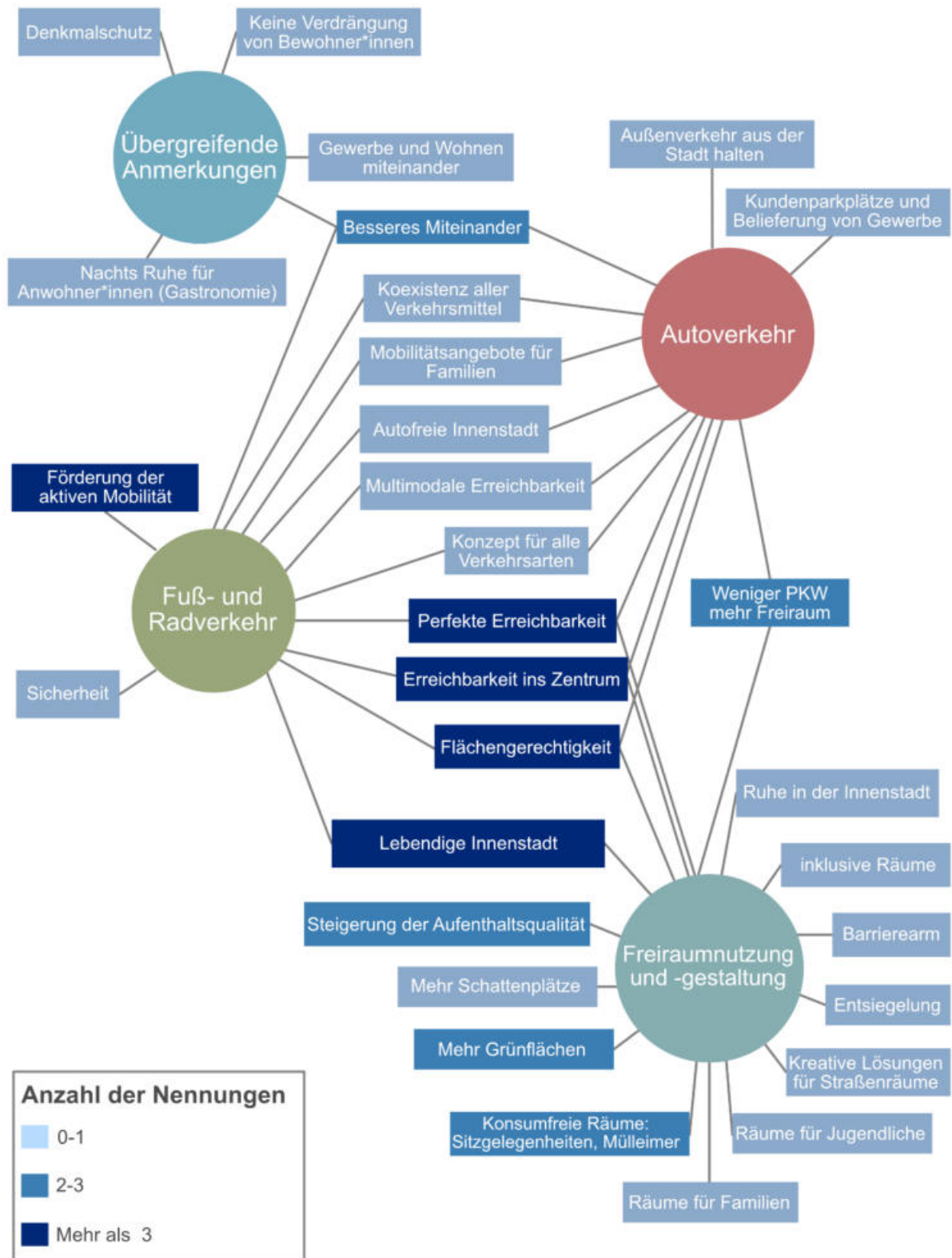
- Insgesamt kam eine positive Haltung gegenüber Veränderung hinsichtlich einer Aufwertung der Aufenthaltsqualität und Beruhigung des Verkehrs zum Ausdruck.
- In der Mittelstraße wurde die angenehme Situation im Kreuzungsbereich Benkertstraße mit den Außengastro-Flächen erwähnt. Die Straße solle vor Allem 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.

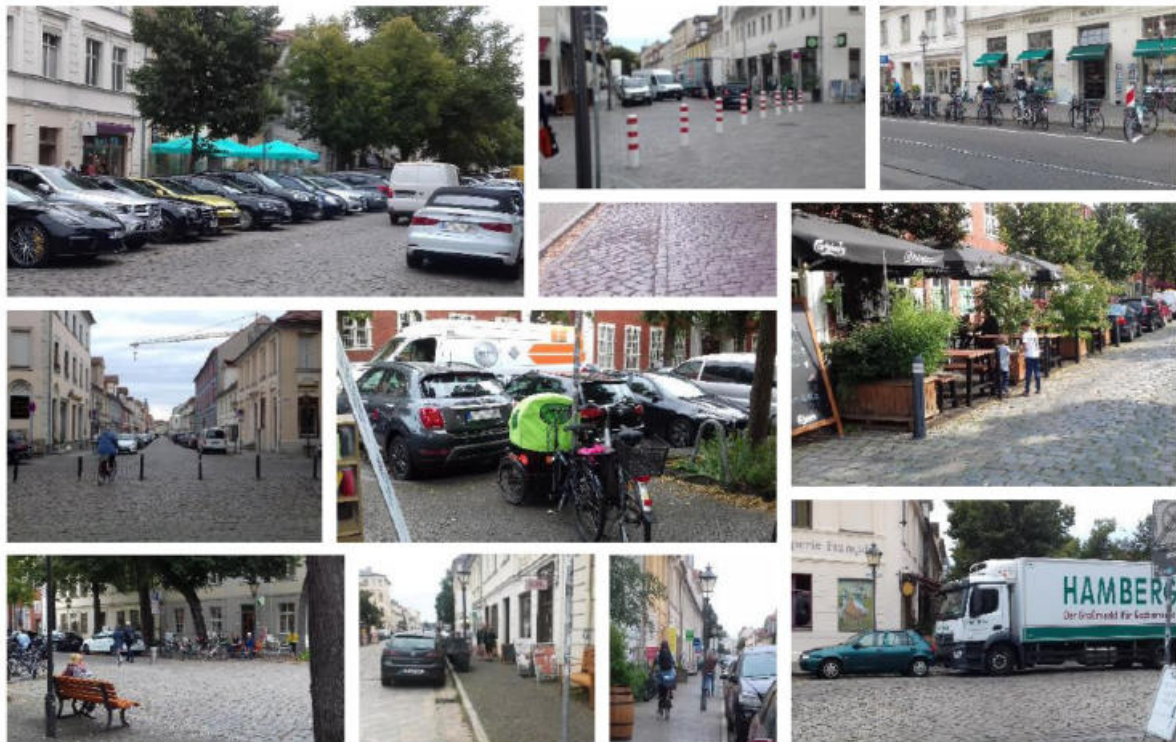
Herr Mothes: Herr Stöhr, was ist Ihre Motivation als Projektleiter hinter dem Vorhaben?

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 Unstieg 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 testweise 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 qualitativvoll 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 einen großen Qualitätsverlust dar.

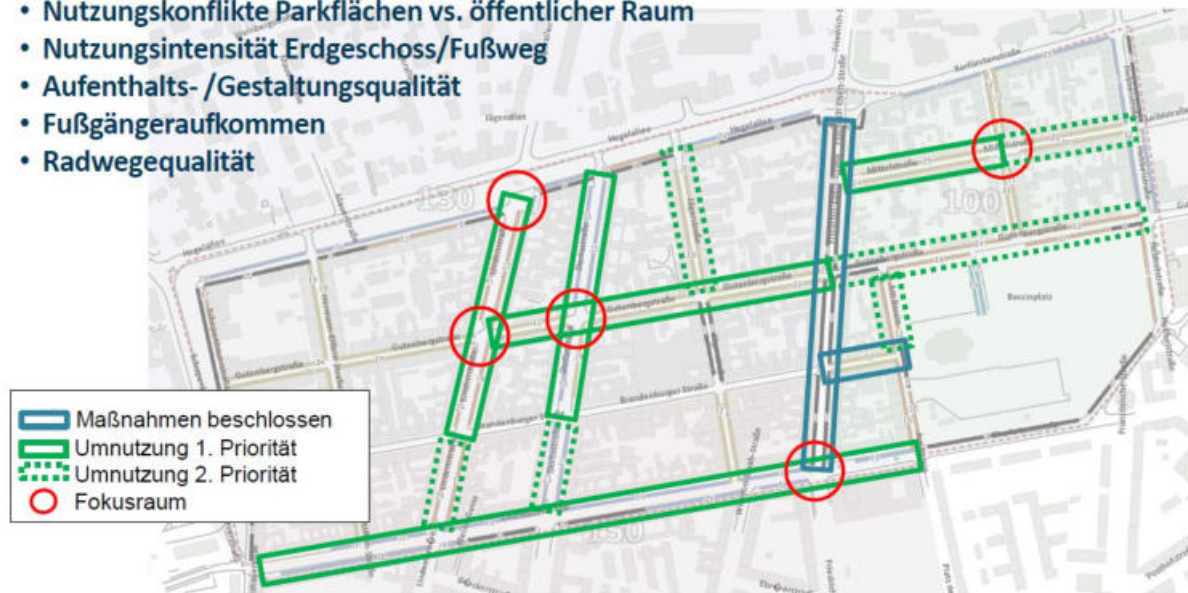
Eine andere Teilnehmerin geht auf die Planung ein und gibt zu Bedenken, dass mit dem begrenzten Planungsgebiet der Innenstadt die Gesamtstadt vergessen wird und ein Konzept für die ganze Stadt sinnvoller wäre. Bei den genannten Beschlüssen wurden die Sanierungssatzung, die Denkmalbereichssatzung und 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 Stadterneuerung



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 Lastenfahrräder
- 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?

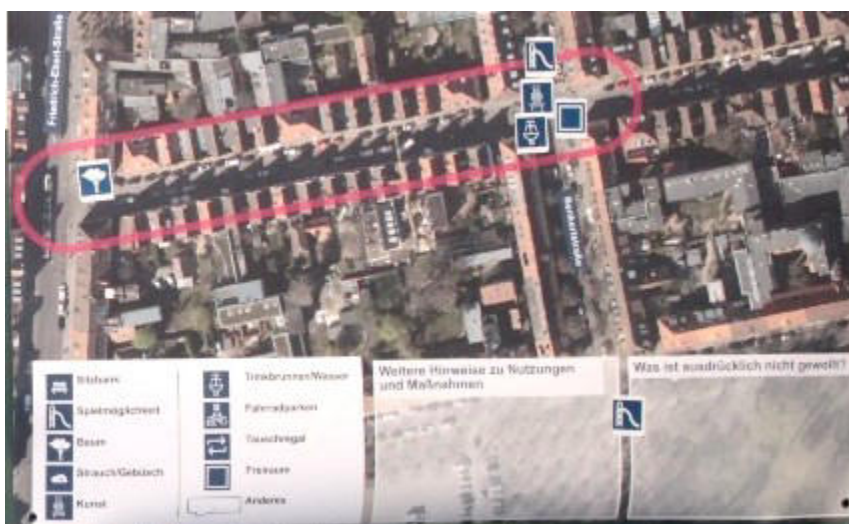
- Fremdparken raus → Platz für neue Nutzungen

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 Stadterneuerung



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?

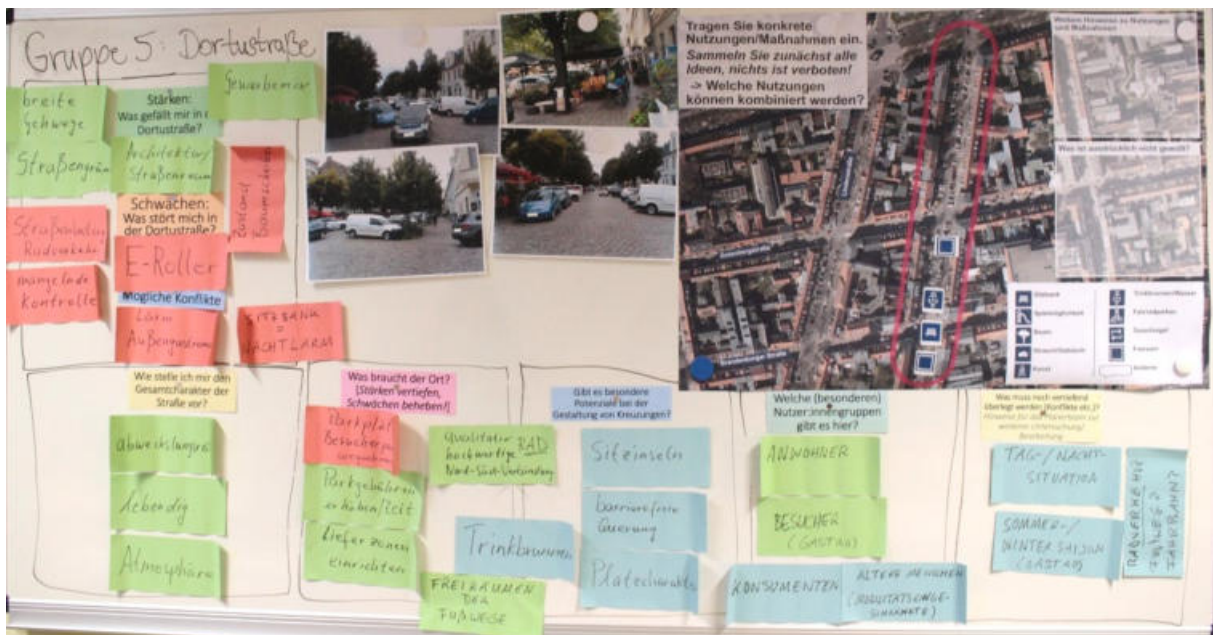
- Straßenkehrmaschinen, die nicht die Pflasterung kaputt machen
- Videokamera für Familie Grün
- Gesamte Lindenstraße betrachten
- Vermüllung härter kontrollieren und bestrafen
- Ordnungsamt mit mehr Fingerspitzengefühl
- Reines Bewohnerparken / Bewohnerlieferzone
- Abstellplätze für Lastenräder ergänzen
- 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, Parkraum-, Verkehrsmanagement



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.



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 Jäger Tor, 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 Bäume 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 umfangreiche 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 wohlgeordnet 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

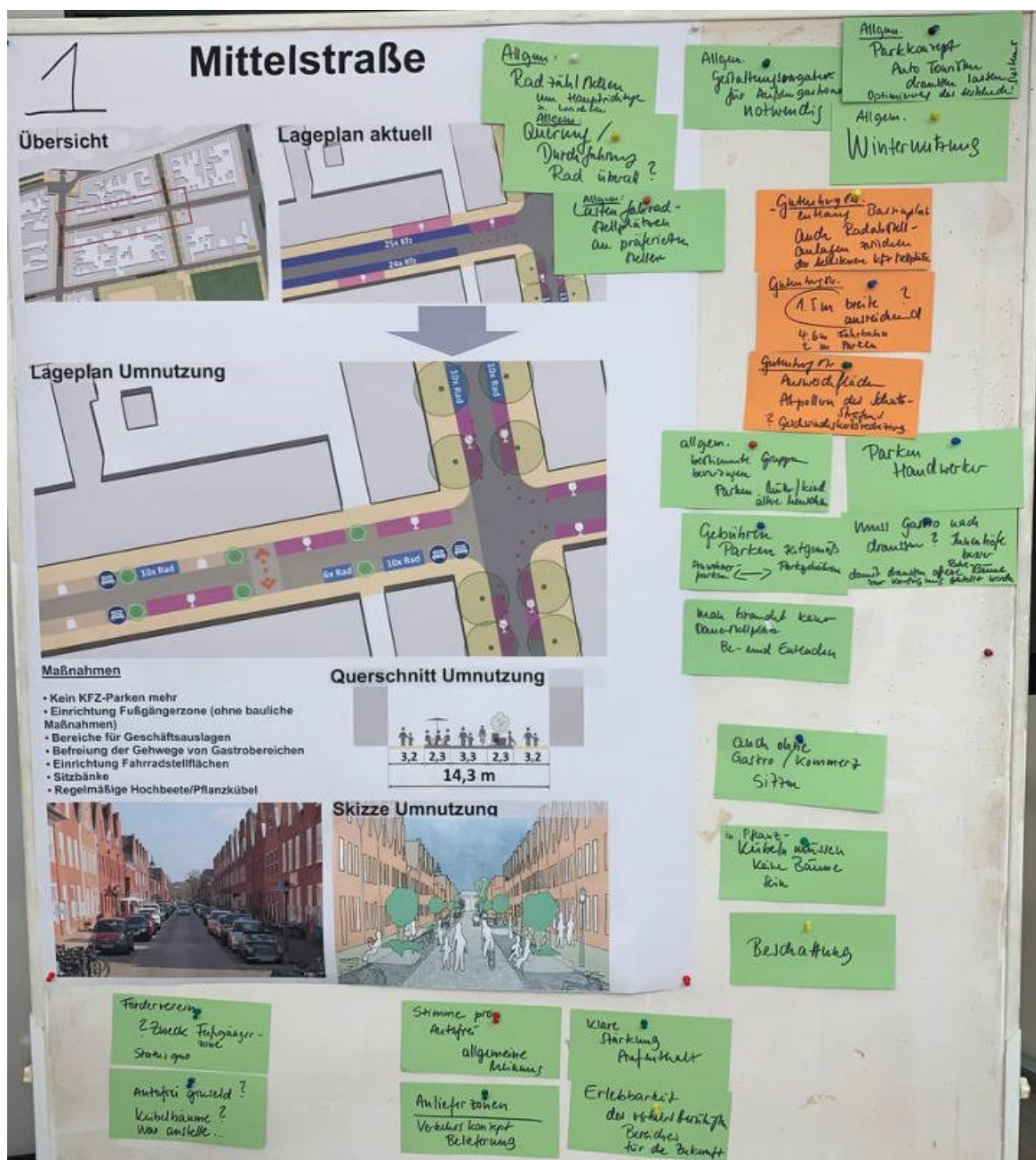


2. Diskussion der Ergebnisse in Gruppen

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



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):

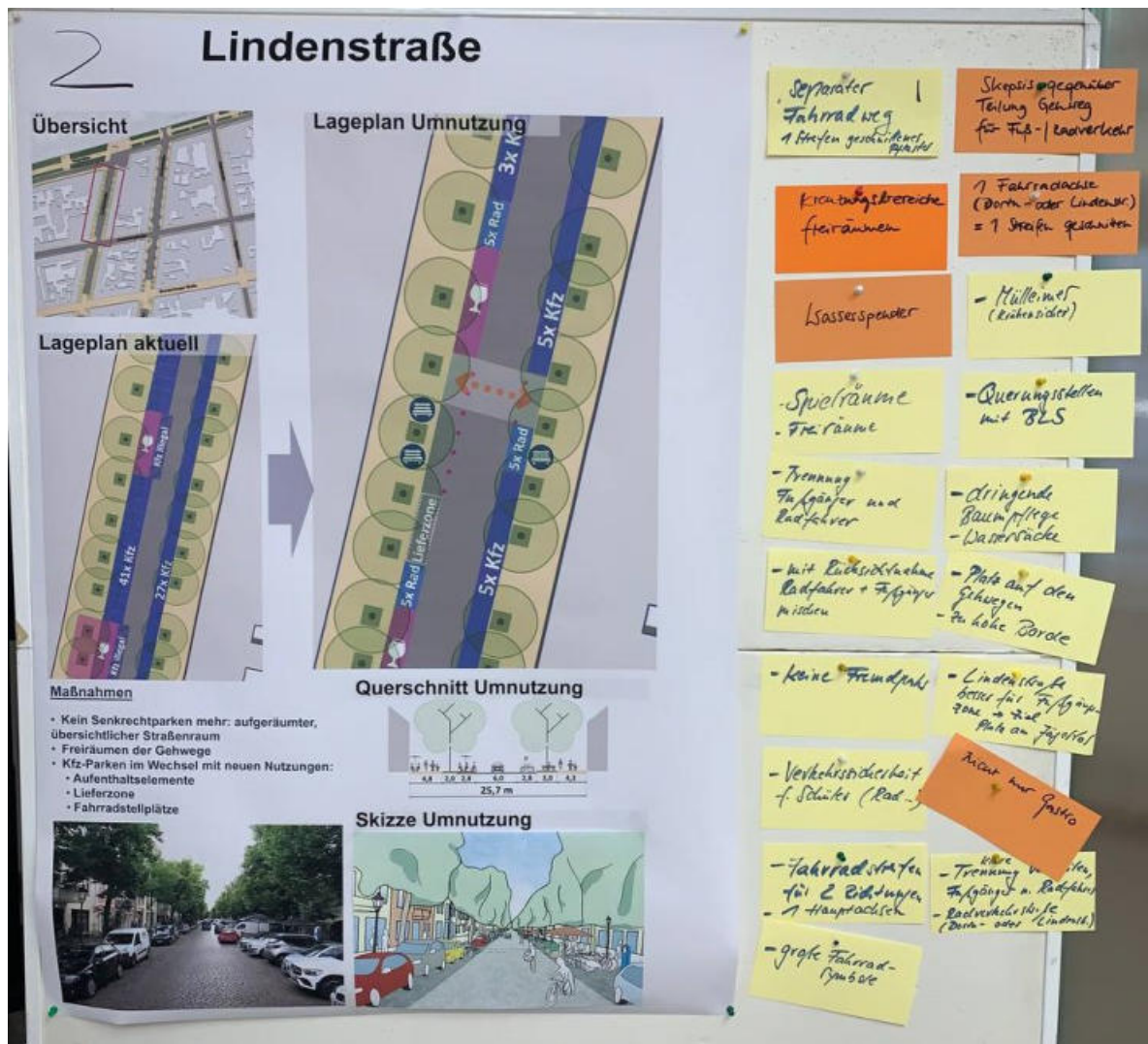
- Entlang Bassinplatz auch Radabstellanlagen zwischen den verbliebenen Kfz-Stellplätzen
- 1,5 Breite ausreichend für Radfahrstreifen; 4,6 m Fahrbahn; 2m Parken
- Ausweichflächen; Abpollern des Schutzstreifens; Geschwindigkeitsreduzierung?

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:

- 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.



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)
- Blinde Leitsystem
 - 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

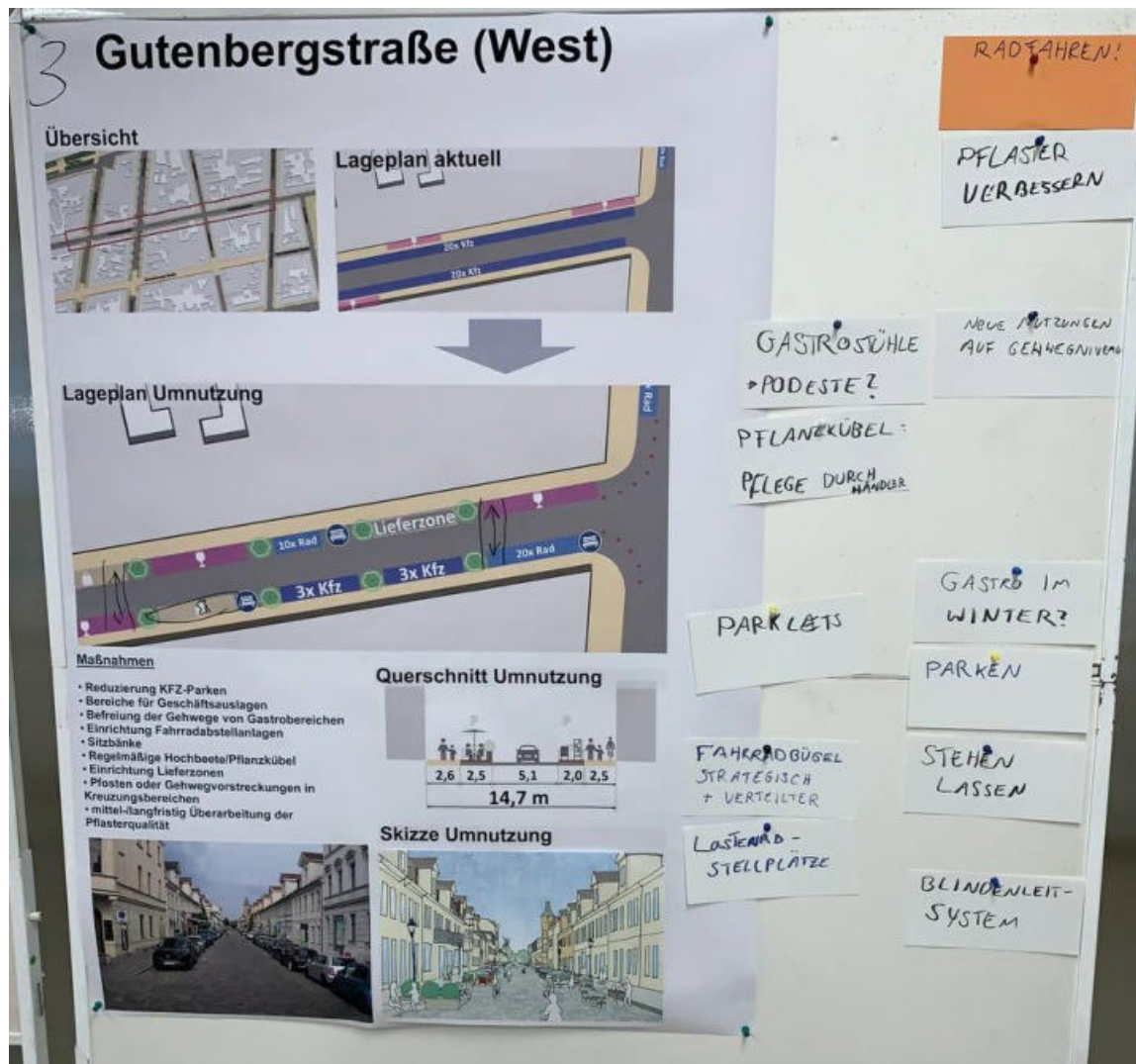
Zusammenfassung:

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



- 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

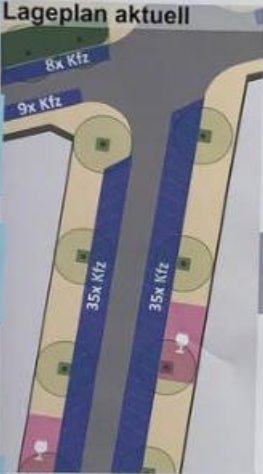
4

Dortustraße

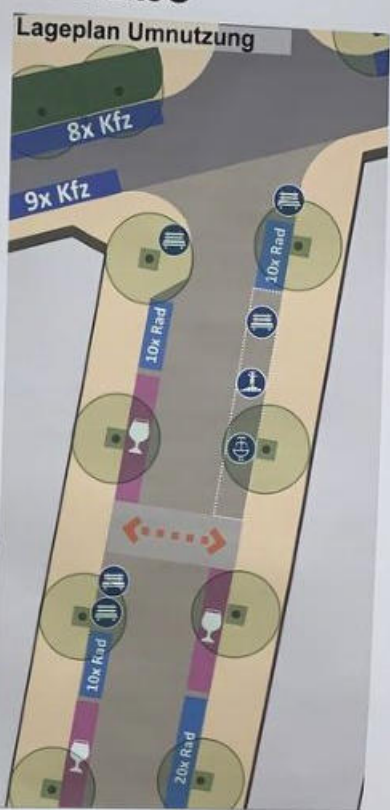
Übersicht



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 Fuß-
gängerzone?

Fahrbahnbelag für
Radfahrer!

(keine) gemeinsamen
Fuß- und Radwege

Kinderspielbereiche /
Sitzmöglichkeiten
Wichtig!!!

Shared Space
Fußgänger / Radfahrer

Öffnung der
Bereiche für
Radler

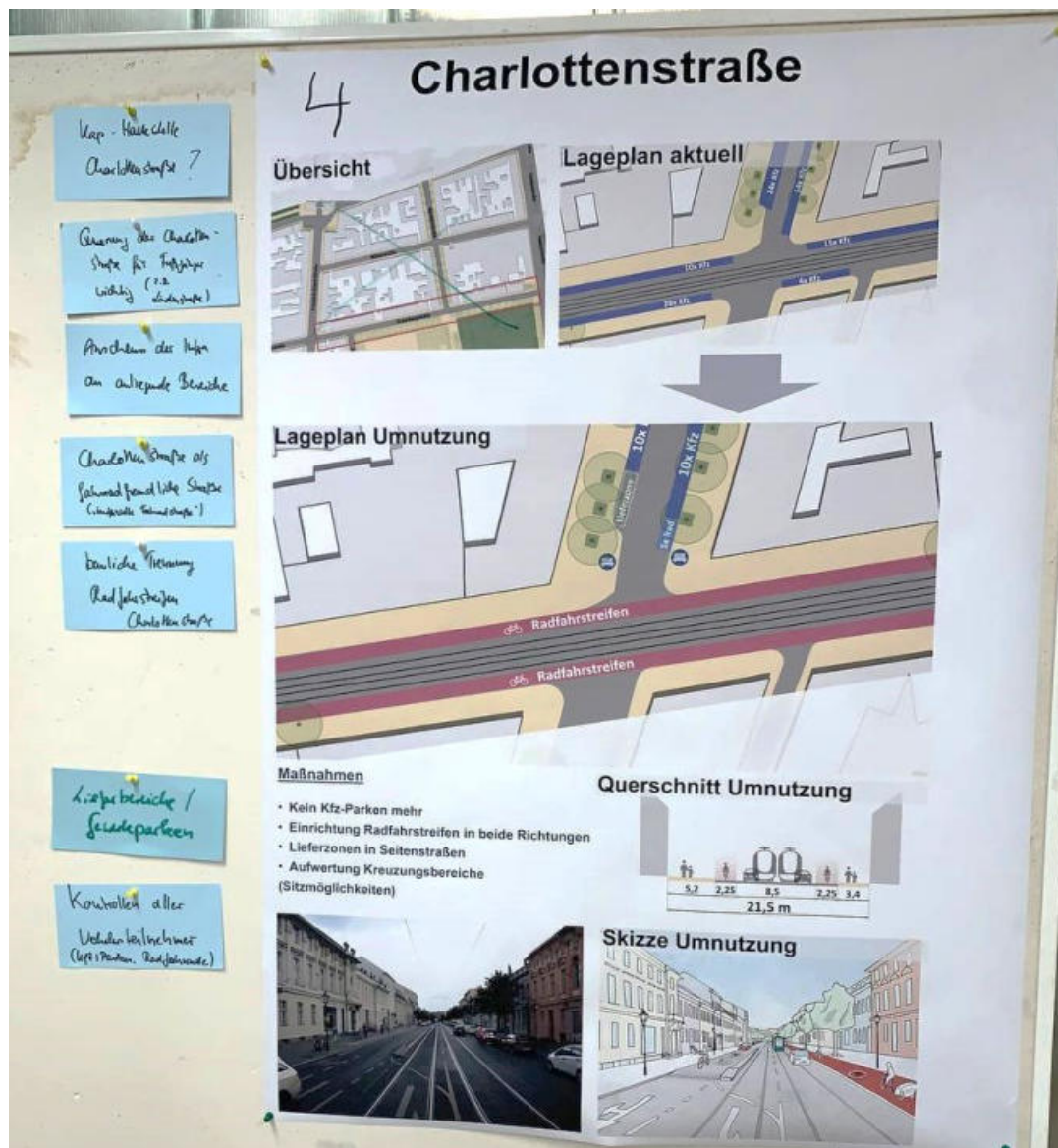
Gestaltung der
Gastrobereiche

- 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.



- 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 diesen Jahres öffentlich präsentiert werden.