



Landeshauptstadt
Potsdam



Fußverkehrskonzept der Landeshauptstadt Potsdam



EUROPÄISCHE UNION
Europäischer Fonds für Regionale Entwicklung

efre.brandenburg.de





**Landeshauptstadt
Potsdam**

Fußverkehrskonzept der Landeshauptstadt Potsdam

Impressum

Herausgeber:

Landeshauptstadt Potsdam

Der Oberbürgermeister

Fachbereich Mobilität und technische Infrastruktur,

Bereich Verkehrsentwicklung

Ansprechpartner Torsten von Einem

Friedrich-Ebert-Straße 79/81

14469 Potsdam

www.potsdam.de

Text und Bearbeitung:

SVU Dresden

STADT – VERKEHR - UMWELT

Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld

Dipl.-Ing. Alexandra Hermann

Dipl.-Ing. Marcus Schumann

David Pfitzner

Fotos:

Fotos, Grafiken und Darstellungen: soweit nicht anders gekennzeichnet SVU Dresden

Förderung:

Die Erstellung des Fußverkehrskonzeptes wurde im Rahmen des Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung durch die Europäische Union bzw. das Land Brandenburg gefördert.



EUROPÄISCHE UNION
Europäischer Fonds für Regionale Entwicklung
efre.brandenburg.de



DS.-Nr. 21/SVV/0594

Stand: November 2021

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Quellenangabe gestattet.

Inhalt

Inhalt 3

| | |
|--|-----------|
| Abbildungen und Tabellen | 1 |
| Anlagen | 3 |
| Abkürzungsverzeichnis | 3 |
| Kurzfassung | 5 |
| 1. Veranlassung / Zielstellung | 6 |
| 2. Vorgehensweise / Konzeptablauf | 7 |
| 3. Netzkonzeption: Das Vorrangnetz | 8 |
| 4. Fußverkehr in Zahlen | 11 |
| 4.1 Fußverkehrsaufkommen | 11 |
| 4.2 Mobilitätsverhalten | 13 |
| 4.3 Unfälle mit Beteiligung des Fußverkehrs | 18 |
| 5. Bestands- und Konfliktanalyse | 21 |
| 5.1 Siedlungs- und Wegenetzstruktur | 21 |
| 5.2 Gehwege / lineare Mängel | 22 |
| 5.3 Querungsbedingungen | 26 |
| 5.4 Hinweise aus dem Beteiligungsprozess | 29 |
| 5.4.1 Stadtspaziergänge / Workshop | 29 |
| 5.4.2 Umfrage bei Kindern und Jugendlichen | 30 |
| 5.4.3 Begleitkreis Fußverkehrskonzept | 32 |
| 5.4.4 Öffentlichkeitsbeteiligung zum Berichtentwurf | 32 |
| 5.5 Gesamtbewertung der Konflikte und Potenziale | 33 |
| 6. Sachstandsanalyse bestehender Konzepte | 34 |
| 7. Leitbild | 36 |
| 7.1 Bedeutung des Fußverkehrs für die städtische Mobilität | 36 |
| 7.2 Übergeordnete Zielstellungen | 36 |
| 7.3 Zielstellungen zur Förderung des Fußverkehrs | 40 |
| 8. Grundsätze der Fußverkehrsförderung | 42 |
| 9. Maßnahmenkonzept / Handlungsfelder | 45 |

| | | |
|-------|---|----|
| 9.1 | Straßenraum für Alle | 45 |
| 9.2 | Ergänzung des Gehwegenetzes | 48 |
| 9.2.1 | Zusätzliche Wegeverbindungen | 48 |
| 9.2.2 | Sicherung kleinteiliger Anbindungen | 51 |
| 9.2.3 | Ergänzung von Gehwegen | 51 |
| 9.3 | Straßenraumgestaltung / Neuaufteilung des Straßenraumes | 52 |
| 9.3.1 | Haupt- und Erschließungsstraßennetz | 52 |
| 9.3.2 | Nebenstraßennetz / flächendeckende Verkehrsberuhigung | 53 |
| 9.3.3 | Alters- und kindgerechte Gestaltung | 55 |
| 9.3.4 | Straßenraumbegrünung | 56 |
| 9.3.5 | Platzgestaltung | 57 |
| 9.3.6 | Schaffung / Aufwertung wichtiger Gehwegachsen | 58 |
| 9.4 | Ausreichend breite und hindernisfreie Gehwege | 59 |
| 9.4.1 | Verbreiterung von Gehwegen | 60 |
| 9.4.2 | Aufhebung von Nutzungsüberlagerungen mit dem ruhenden Verkehr | 60 |
| 9.4.3 | Aufhebung von Nutzungsüberlagerungen mit Sondernutzungen | 62 |
| 9.4.4 | Aufhebung von Nutzungsüberlagerungen mit dem Radverkehr | 63 |
| 9.4.5 | Entfernung / Verlagerung störender Einbauten | 64 |
| 9.5 | Verbesserung der Querungsmöglichkeiten | 66 |
| 9.5.1 | Querungshilfen im Haupt- und Erschließungsstraßennetz | 66 |
| 9.5.2 | Querungshilfen im Neben- und Anliegerstraßennetz | 68 |
| 9.5.3 | Kleinteilige Maßnahmen zur Verbesserung der Querungsbedingungen | 71 |
| 9.5.4 | Gestaltung von Fußgängerüberwegen (FGÜ) | 71 |
| 9.5.5 | Fußgängerüberwege an Kreisverkehren | 73 |
| 9.6 | Schaffung / Gewährleistung attraktiver Wegeoberflächen | 74 |
| 9.7 | Lichtsignalanlagen-Steuerung | 75 |
| 9.7.1 | Ergänzung von Fußgängerfurten an Lichtsignalanlagen | 75 |
| 9.7.2 | Grün-Pfeil-Regelung | 76 |
| 9.7.3 | Fußgängerfreundliche Räumgeschwindigkeiten | 76 |
| 9.7.4 | Empfehlungen für die zukünftige Lichtsignalanlagen-Steuerung | 77 |
| 9.8 | Weitere Maßnahmen | 78 |
| 9.8.1 | Beleuchtung | 78 |
| 9.8.2 | Führung des Fußverkehrs an Baustellen | 79 |
| 9.8.3 | Zukünftige Stadtentwicklung | 80 |

| | | |
|------------|---|-----------|
| 9.8.4 | Schaffung weiterer Vorrangbereiche für den Fußverkehr | 81 |
| 9.9 | Übergreifende Handlungsfelder | 81 |
| 9.9.1 | Personelle und finanzielle Ressourcen | 81 |
| 9.9.2 | Planungsabläufe | 82 |
| 9.9.3 | Öffentlichkeitsarbeit / Kampagnen | 83 |
| 9.9.4 | Mobilitätsbildung | 83 |
| 9.9.5 | Verkehrsüberwachung und Kontrollen | 84 |
| 10. | Maßnahmenzusammenfassung und Priorisierung | 85 |
| 11. | Zusammenfassung / Fazit | 87 |
| 12. | Literatur | 88 |
| 13. | Anhang | 92 |

Abbildungen und Tabellen

| | |
|---|----|
| Abbildung 1: Ausschnitt Zielcluster Fußverkehr sowie zugehörige Einzugsbereiche | 9 |
| Abbildung 2: Übersicht zu den Erhebungspunkten der Fußverkehrszählung | 11 |
| Abbildung 3: Veränderung der Modal-Split-Anteile (alle Wege) | 14 |
| Abbildung 4: Vergleich Modal-Split-Anteile (alle Wege) SrV-Städtegruppe „Oberzentren bis unter 500.000 EW, Topographie flach“ | 14 |
| Abbildung 5: Verteilung der Fußwege nach Entfernungsklassen | 15 |
| Abbildung 6: Modal-Split-Anteile nach Entfernungsklassen (alle Wege) | 15 |
| Abbildung 7: Anteil des Fußverkehrs nach Wegezwecken (alle Wege) | 16 |
| Abbildung 8: Stadtgebietsbezogene Anteile des Fußverkehrs (alle Wege) | 17 |
| Abbildung 9: Verteilung des Fußverkehrs im Tagesverlauf (Basis: Mobilitätsbefragung) | 18 |
| Abbildung 10: Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung nach Altersklassen (Zeitraum 2016 – 2018), | 20 |
| Abbildung 11: Beispiele für fehlende Gehwege | 22 |
| Abbildung 12: Beispiele unzureichend breite Gehwege | 22 |
| Abbildung 13: Einschränkungen durch Sondernutzungen bzw. Gastronomie | 23 |
| Abbildung 14: Nutzungsüberlagerungen mit dem Radverkehr | 23 |
| Abbildung 15: Nutzungsüberlagerungen durch Einbauten und Lieferverkehr | 24 |
| Abbildung 16: Oberflächendefizite bzw. Stolperstellen | 25 |
| Abbildung 17: fehlende Wegebeziehungen, unbefestigte Oberflächen | 25 |
| Abbildung 18: positive Beispiele zur Verbesserung der Querungsbedingungen | 26 |
| Abbildung 19: Konflikte im Bereich von Fußgängerüberwegen | 27 |
| Abbildung 20: Bestandssituation Bodenindikatoren / taktile Leitsysteme | 27 |
| Abbildung 21: Konflikte im Bereich von Ein- und Ausfahrten | 28 |
| Abbildung 22: Methodik der Bestandsbewertung | 33 |
| Abbildung 23: Ziele der Bundesrepublik mit Wechselwirkungen zum Fußverkehr, Grundlage: (UBA, 2018) | 37 |
| Abbildung 24: Zonierung von Seitenräumen | 43 |
| Abbildung 25: Einsatzbereiche von Überquerungsanlagen an zweistreifigen Straßen gemäß RASt | 44 |
| Abbildung 26: Beispiel Querungsstelle mit differenzierter Bordhöhe | 47 |
| Abbildung 27: Querungen Nuthestraße im Bereich Stern-Center | 49 |

| | |
|---|----|
| Abbildung 28: Beispiele für fehlende kleinteilige Anbindungen | 51 |
| Abbildung 29: Mischflächengestaltung bei zu schmalen Gehwegen | 54 |
| Abbildung 30: Gestaltungsbeispiel Aufbrechen klassischer Straßenraum (Foto: Torsten von Einem) | 54 |
| Abbildung 31: Beispiele definitionsoffene Gestaltungselemente für Kinder und Senioren | 55 |
| Abbildung 32: gezielte Oberflächengestaltung als Spielmöglichkeiten für Kinder | 56 |
| Abbildung 33: Beispiele bereits existierende attraktive Gehwegachsen | 58 |
| Abbildung 34: Beispiele weiterer Handlungsbedarf zur Entwicklung zentraler Gehwegachsen | 58 |
| Abbildung 35: Notwendigkeit zur Verbreiterung gut begeh- bzw. berollbarer Flächen | 60 |
| Abbildung 36: Aufhebung der Nutzungsüberlagerungen mit dem ruhenden Verkehr | 61 |
| Abbildung 37: Verlagerung von Radabstellmöglichkeiten aus dem Gehwegbereich | 61 |
| Abbildung 38: Verlagerung von Außengastronomie aus dem Gehwegbereich | 62 |
| Abbildung 39: Beispiel Parklet / provisorische Seitenraumumnutzung | 62 |
| Abbildung 40: Beispiel Begrenzungsstreifen zwischen Geh- und Radweg | 64 |
| Abbildung 41: Beispiele zu Alternativen für klassische Umlaufsperrn | 65 |
| Abbildung 42: Umnutzung von Fahrbahnflächen für zusätzliche sichere Querungsstellen | 67 |
| Abbildung 43: Beispiele Gehwegüberfahrten | 68 |
| Abbildung 44: Beispiel Oberflächengestaltung Ein- und Ausfahrten | 69 |
| Abbildung 45: Beispiel farbliche Einfärbung der Querungsstellen | 70 |
| Abbildung 46: Beispiele zur Oberflächenbefestigung | 74 |
| Abbildung 47: Bestandssituation Potsdamer Straße / Hugstraße | 75 |
| Abbildung 48: Beispiele Führung des Fußverkehrs an Baustellen | 79 |
| Abbildung 49: Bewertungsmatrix für die Prioritätensetzung | 86 |
| | |
| Tabelle 1: Ergebnisse der Fußverkehrserhebungen | 12 |
| Tabelle 2: empfohlene Einsatzbereiche von Fußgängerüberwegen gemäß R-FGÜ | 71 |

Anlagen

| | |
|----------|--|
| Anlage 1 | Hauptfußwegeverbindungen (Vorrangnetz) |
| Anlage 2 | Ergebnisse der Fußverkehrszählungen |
| Anlage 3 | Ergebnisse der systematischen Bestandsbewertung |
| Anlage 4 | Übersicht der Handlungsempfehlungen für das Vorrangnetz |
| Anlage 5 | Übersicht zur Maßnahmenbeschreibung |
| Anlage 6 | Dokumentation zu den Stadtpaziergängen sowie zum Fußverkehrsworkshop |
| Anlage 7 | Auswertung der Stellungnahmen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung |
| Anlage 8 | Auswertung der Stellungnahmen der Verbände und Vereine |

Abkürzungsverzeichnis

| | |
|--------|---|
| ADAC | Allgemeiner deutscher Automobilclub e. V. |
| BASt | Bundesanstalt für Straßenwesen |
| BGG | Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz) |
| BMVBS | Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung |
| BMVBW | Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen |
| BVerwG | Bundesverwaltungsgericht |
| ca. | circa |
| EFA | Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen |
| ERA | Empfehlungen für Radverkehrsanlagen |
| etc. | et cetera |
| EW | Einwohner*innen |
| FB | Fachbereich |
| Fg | Fußgänger*innen |
| FGSV | Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen |
| FGÜ | Fußgängerüberweg |
| GB | Geschäftsbereich |
| GDV | Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft |

| | |
|-------------|---|
| ggf. | gegebenenfalls |
| GIS | Geoinformationssystem |
| H BVA | Hinweisen für Barrierefreie Verkehrsanlagen |
| H EBRA | Hinweisen zur einheitlichen Bewertung von Radverkehrsanlagen |
| IT | Informationstechnik |
| Kfz | Kraftfahrzeug |
| KP | Knotenpunkt |
| LH | Landeshauptstadt |
| Lkw | Lastkraftwagen |
| LSA | Lichtsignalanlage |
| MIV | Motorisierter Individualverkehr |
| Modal-Split | Verteilung der Verkehrsarten |
| Pkw | Personenkraftwagen |
| OSM | OpenStreetMap |
| ÖPNV | Öffentlicher Personennahverkehr |
| RASt | Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen |
| R-FGÜ | Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen |
| RILSA | Richtlinien für Lichtsignalanlagen |
| RSA | Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen |
| SPNV | Schienenpersonennahverkehr |
| SrV | System repräsentativer Verkehrserhebungen |
| StVO | Straßenverkehrsordnung |
| SVV | Stadtverordnetenversammlung |
| TU | Technische Universität |
| u. a. | unter anderem |
| UBA | Umweltbundesamt |
| VCD | Verkehrsclub Deutschland e. V. |
| Vgl. | Vergleich |
| VwV-StVO | Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung |
| WWW | World Wide Web |
| z. B. | zum Beispiel |

Kurzfassung

Das Fußverkehrskonzept fungiert als strategisches Handlungskonzept zur Förderung des Fußverkehrs in der Landeshauptstadt Potsdam für die kommenden Jahren. Es ist damit zentraler Bestandteil der integrierten gesamtstädtischen Mobilitätsplanung.

Erreicht werden soll eine Verbesserung der Bedingungen für zu Fuß Gehende im Allgemeinen und speziell ein Abbau von Konflikten und Sicherheitsdefiziten. Entsprechend gliedert sich die Maßnahmenkonzeption einerseits in gesamtstädtische strategische Handlungsempfehlungen zur dauerhaften Förderung des Fußverkehrs. Andererseits erfolgen vertiefende Betrachtungen für die zentralen Hauptverbindungen für das Zufußgehen in der Landeshauptstadt Potsdam.

Ausgangsbasis der Untersuchungen bildet eine systematische Erfassung und Auswertung der Bestandssituation vor Ort. In der Landeshauptstadt Potsdam kann bereits auf einem guten Grundsystem für den Fußverkehr aufgebaut werden. Bisher fehlte jedoch in Gesamtüberblick zu den notwendigen Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs. Eigenständige Maßnahmen zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für zu Fuß Gehende bilden bis jetzt eher den Ausnahmefall.

Eine wichtige Erkenntnis des Planungsprozesses ist, dass zur Umsetzung der Maßnahmen des Fußverkehrskonzeptes eine Erweiterung der personellen und finanziellen Kapazitäten zur Förderung des Fußverkehrs notwendig sein wird. Gleichzeitig wird damit jedoch auch ein wichtiger Beitrag für eine weitere Stärkung der stadtverträglichen Mobilität sowie für eine lebendige, lebenswerte und attraktive Stadt geleistet.

1. Veranlassung / Zielstellung

Das Zufußgehen ist die natürlichste und ursprünglichste Art sich fortzubewegen und fungiert daher als städtische Basismobilität. Bereits heute werden 29 % der Wege in der Landeshauptstadt Potsdam ausschließlich zu Fuß zurückgelegt. Hinzu kommen eine Vielzahl weiterer Wege, bei denen der Fußverkehr als Bindeglied zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln dient. So gut wie alle städtischen Wege beginnen oder enden zu Fuß.

Darüber hinaus sind Urbanität, Aufenthalts- und Lebensqualität eng mit den Rahmenbedingungen für den Fußverkehr verknüpft. Die Förderung des Zufußgehens ist Voraussetzung für eine lebendige und attraktive Stadt. Hinzu kommen eine Vielzahl weiterer positiver Effekte (Gesundheitsvorsorge, Lärminderung, Klimaschutz und soziale Teilhabe, etc.).

Im Rahmen der bundesweiten Fußverkehrsstrategie (UBA, 2018) wurde entsprechend das Ziel formuliert, bis zum Jahr 2030 den Fußverkehrsanteil um die Hälfte auf durchschnittlich 41 % in den Kernstädten zu erhöhen.

Hier setzen die kommunalen Planungen an. Die Landeshauptstadt Potsdam möchte als Teil der integrierten gesamtstädtischen Mobilitätsplanung ein strategisches Handlungskonzept zur Förderung des Fußverkehrs erarbeiten lassen. Damit sollen der steigenden Bedeutung des Fußverkehrs Rechnung getragen und die daraus resultierenden Chancen für eine stadtverträgliche Mobilität sowie eine lebendige und attraktive Stadt genutzt werden.

Bereits bestehende Überlegungen und Handlungsansätze werden mit dem Fußverkehrskonzept zusammengeführt, in einem Plandokument gebündelt und Prioritäten herausgearbeitet. Es soll eine eigenständige Handlungsstrategie für den Fußverkehr mit konkreten Leitlinien, Zielen und Maßnahmen erarbeitet werden. Diese soll zukünftig als strategische Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung dienen und dazu beitragen, die Nutzeranteile des Fußverkehrs weiter zu erhöhen.

Erreicht werden soll dies durch die Verbesserung der Bedingungen für Gehende im Allgemeinen und speziell den Abbau von Konflikten und Sicherheitsdefiziten. Dabei steht vor allem die Infrastruktur insbesondere im Verlauf der Hauptverbindungen des Fußverkehrs im Fokus. Zudem sind die vielfältigen Anforderungen der unterschiedlichen Nutzergruppen zu berücksichtigen. Dies betrifft im Sinne des „Designs für Alle“ insbesondere Nutzergruppen mit einem hohen Schutzbedarf (Kinder, Jugendliche, Senioren) sowie Verkehrsteilnehmer*innen mit Mobilitätseinschränkungen.

2. Vorgehensweise / Konzeptablauf

Eine systematische Förderung des Fußverkehrs besteht aus vielen Elementen. Ausgehend von einer möglichst barrierefreien Infrastruktur für den Längs- und Querverkehr, attraktiven Schnittstellen mit dem ÖPNV, Service, Marketing und Imagepflege sollte sich diese bis hin zur Finanzierungspraxis und Bürgerbeteiligung erstrecken.

Entsprechend gliedert sich die Maßnahmenkonzeption einerseits in gesamtstädtische strategische Handlungsempfehlungen zur dauerhaften Förderung des Fußverkehrs. Andererseits erfolgen vertiefende Betrachtungen für die zentralen Hauptverbindungen für das Zufußgehen in der Landeshauptstadt Potsdam.

Zu Beginn der Konzepterstellung wurden daher auf Basis der Quelle- und Zielestrukturen die Hauptfußwegverbindungen im Stadtgebiet herausgearbeitet. Für diese erfolgte anschließend eine umfassende Analyse der vorhandenen Infrastruktur sowie bestehender Problem- und Konfliktbereiche. Diese bildet die zentrale Grundlage für die Maßnahmenkonzeption.

Parallel wurden verschiedene statistische Daten mit Bezug zum Fußverkehr sowie bestehende Konzepte und Planungen ausgewertet. Hierfür wurde ergänzend an insgesamt 15 Querschnitten bzw. Knotenpunkten im Rahmen des Fußverkehrskonzeptes eine Verkehrszählung zur Erfassung der Nutzungsintensivität vorgenommen.

Der Untersuchungsraum umfasst das gesamte Potsdamer Stadtgebiet. Allerdings konzentrieren sich die Betrachtungen auf die Alltagswege sowie die zentralen touristischen Wegebeziehungen im Stadtgebiet. Auch die Uferwege wurden informativ in die Untersuchungen einbezogen und im Vorrangnetz ebenfalls informativ dargestellt, ohne aber Aussagen zum Zustand oder notwendigen Verbesserungen zu treffen. Dies wird ausschließlich im Uferwegkonzept erfolgen. Eine Betrachtung der Wanderwege ist nicht Bestandteil des Fußverkehrskonzeptes der Landeshauptstadt Potsdam.

Die fachliche Begleitung des Planungsprozesses erfolgte über ein projektbegleitendes Fachgremium. Der Begleitkreis zum Fußverkehrskonzept beinhaltete die verschiedenen Fachbereiche der Stadtverwaltung sowie weitere wichtige städtische Akteure mit Bezug zum Fußverkehr (VCD, Fuß e. V., Beirat für Menschen mit Behinderung). Im Rahmen von insgesamt 6 Sitzungen des Begleitkreises erfolgte im Projektverlauf eine regelmäßige Information und Abstimmung.

Kernelement der Öffentlichkeitsbeteiligung bildeten drei geführte Stadtspaziergänge in verschiedenen Stadtquartieren mit einer anschließenden Diskussion im Rahmen eines öffentlichen Workshops. Darüber hinaus fand parallel zum Fußverkehrskonzept, organisiert durch das Kinder- und Jugendbüro der Landeshauptstadt Potsdam, eine Kinder- und Jugendbefragung statt. Deren Ergebnisse wurden ebenfalls in den Planungsprozess eingespeist.

Zum Abschluss der inhaltlichen Bearbeitung erfolgten eine digitale öffentliche Auslegung des Berichtsentwurfes sowie eine Beteiligung wichtiger Vereine und Verbände.

3. Netzkonzeption: Das Vorrangnetz

Grundsätzlich stehen den zu Fuß Gehenden alle unbeschränkt nutzbaren öffentlich gewidmeten Wege und Straßen zur Verfügung. Entsprechend sind die Belange des Fußverkehrs flächendeckend zu berücksichtigen.

Allerdings ergeben sich auf Basis der strukturellen Rahmenbedingungen für verschiedene Netzelemente Bündelungseffekte, welche mit erhöhten Qualitätsanforderungen an die infrastrukturellen Angebote einhergehen. Diese Hauptfußwegeverbindungen werden in einem Vorrangnetz zusammengefasst. Dieses leitet sich aus den innerstädtischen Quelle-Ziel-Strukturen ab.

Für den Fußverkehr in der Landeshauptstadt Potsdam sind folgende Hauptquellen zu berücksichtigen:

- städtische Wohnquartiere
- SPNV- und ÖPNV-Haltestellen
- zentrale Parkierungseinrichtungen für den Pkw- und Reisebusverkehr

Eine herausgehobene Bedeutung kommt dabei dem Hauptbahnhof sowie den insgesamt neun weiteren Bahnhöfen bzw. Haltepunkten im Stadtgebiet zu.

Bei den Zielen erfolgte kleinteilig eine gesamtstädtische Erfassung der Bestands- und Basisdaten. Diese wurden anschließend zusammengefasst und verortet. Die Untergliederung erfolgte für folgende Kategoriegruppen:

- Bildung und Betreuung
- Dienstleistungen
- Einzelhandel
- Freizeit und Tourismus
- Industrie und Gewerbe
- Öffentliche Einrichtungen
- Sport und Spiel

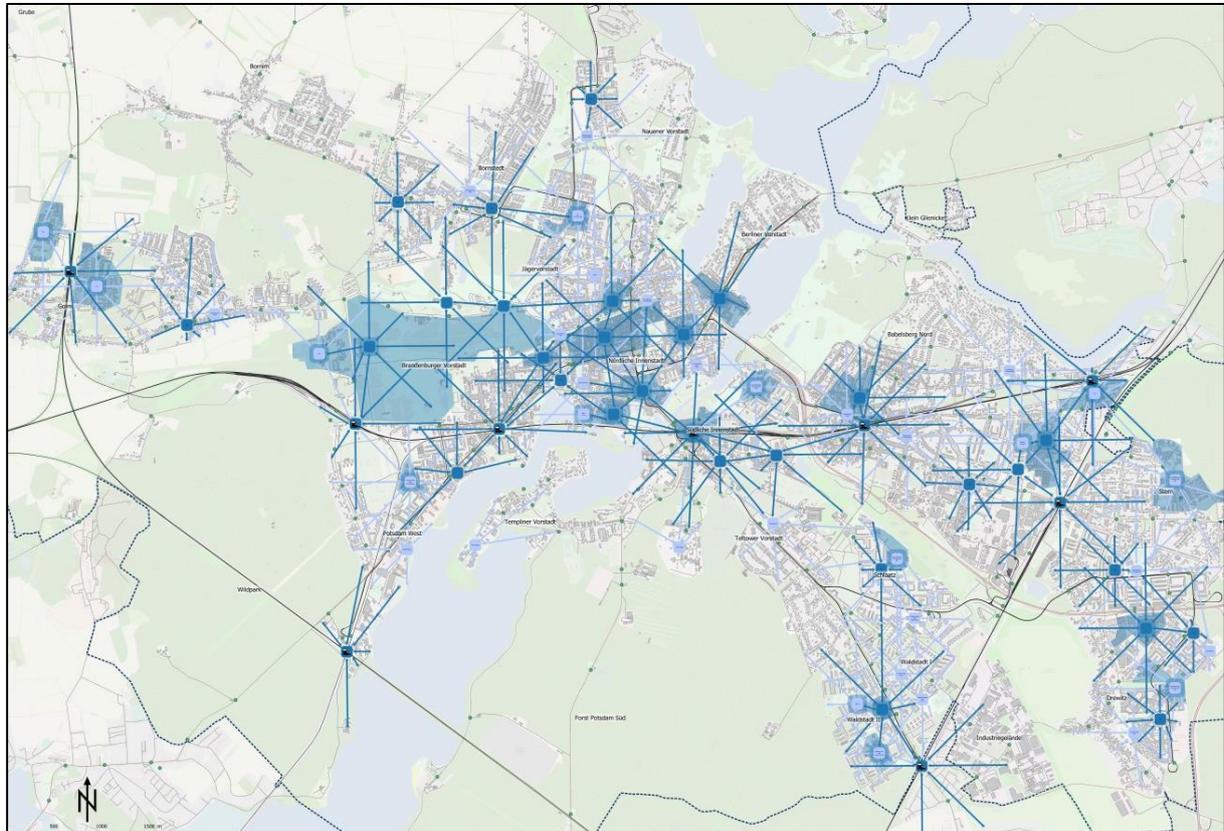
Anschließend wurden die Einzelziele zu Clustern zusammengefasst (siehe Abbildung 1). Diese umfassen einerseits die Stadtteil- und Quartierszentren als Schwerpunkte von Einzelhandel und Dienstleistungen. Darüber hinaus wurden große zusammenhängende Bildungsstandorte (mehr als 500 Schüler bzw. drei Einrichtungen in unmittelbarer Nähe) bei der Clusterbildung berücksichtigt. Weiterer Bestandteil sind die für den Freizeit- und touristischen Verkehr wichtigen Flächenziele Park Sanssouci, Park Babelsberg und Neuer Garten. Zum anderen wurden auch die Bahnhöfe und Haltepunkte bei der Clusterbildung berücksichtigt.

Ausgehend von den einzelnen Zielclustern wurden die Einzugsbereiche und deren Verknüpfungsbedarf unter Berücksichtigung der stadt-, verkehrs- und siedlungsstrukturellen Rahmenbedingungen abgeleitet. Diese sind ebenfalls in Abbildung 1 dargestellt. Hierbei wurde

berücksichtigt, dass die durchschnittliche Länge eines Fußweges in der Landeshauptstadt Potsdam bei ca. 1 km liegt (TU Dresden, 2018b).

Abbildung 1: Ausschnitt Zielcluster Fußverkehr sowie zugehörige Einzugsbereiche

Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet), <http://www.openstreetmap.org/>



Auf Basis der Einzugsbereiche und Verknüpfungen erfolgte anschließend eine Umlegung der resultierenden Verbindungen auf das vorhandene Straßen- und Wegenetz. Aus dieser leiten sich die Hauptfußwegeverbindungen ab. Darüber hinaus berücksichtigt das Vorrangnetz verschiedene, bereits konkret absehbare Stadterweiterungsprojekte, wie z. B. die Wohnbauentwicklung im Bereich Krampnitz sowie Netzergänzungen im Bereich wichtiger Angebotslücken. Weiterer integraler Bestandteil des Netzes sind die Uferwege. Diese wurden auf Grundlage des Uferwegekonzeptes (LH Potsdam, 2013) übernommen. Allerdings werden im Fußverkehrskonzept keine gesonderten Maßnahmen bei Uferwegen dargestellt.

Bedingt durch die kleinteiligen Wegebeziehungen im Fußverkehr ergibt sich, anders als beim Radverkehr, kein vollständig homogenes und durchgehendes Netz. Vielmehr verdichten sich die Hauptwegebeziehungen sternförmig um die einzelnen Zielcluster herum. Im Rahmen der Erarbeitung des Vorrangnetzes wurden sinnvolle Netzschlüsse vorgenommen. Parallel wurde das Vorrangnetz im Begleitkreis zum Fußverkehrskonzept diskutiert.

Die im Ergebnis entstandenen Hauptfußwegeverbindungen sind in Anlage 1 dargestellt. Deren Dichte ist im Stadtzentrum am höchsten. Hier überlagern sich vielfältige Wegebeziehungen. Speziell für die Direktverbindungen zwischen einzelnen Schwerpunktbereichen, wie beispielsweise zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt besteht eine sehr hohe Bedeutung

für den Fußverkehr. In den Randbereichen ist eine geringere Dichte bzw. eine eher kleinräumige Netzbedeutung zu verzeichnen.

Generell ist zu berücksichtigen, dass das Vorrangnetz nicht alle innerstädtischen Wegebeziehungen abdecken kann. Die Routenwahl der einzelnen Nutzer*innen ist in hohem Maße individuell und von vielfältigen Faktoren abhängig. Hauptziel der Definition von Hauptwegeverbindungen ist es, Abschnitte im Straßen- und Wegenetz zu identifizieren, für welche eine hohe Nachfrage existiert.

Unabhängig von der Hierarchieebene sollte eine hohe Nutzungsqualität für den Fußverkehr angestrebt werden. Angesichts der Netzbedeutung sind allerdings Maßnahmen im Vorrangnetz zu priorisieren.

Die Hauptfußwegverbindungen finden sich sowohl an stark befahrenen Hauptverkehrsachsen, im nachgeordneten Erschließungs- und Anliegerstraßennetz als auch auf gesonderten Wegen abseits des Kfz-Verkehrs. Daraus leiten sich verschiedenartige Probleme und Konflikte ab, welche im Kapitel 5 im Detail beschrieben werden.

4. Fußverkehr in Zahlen

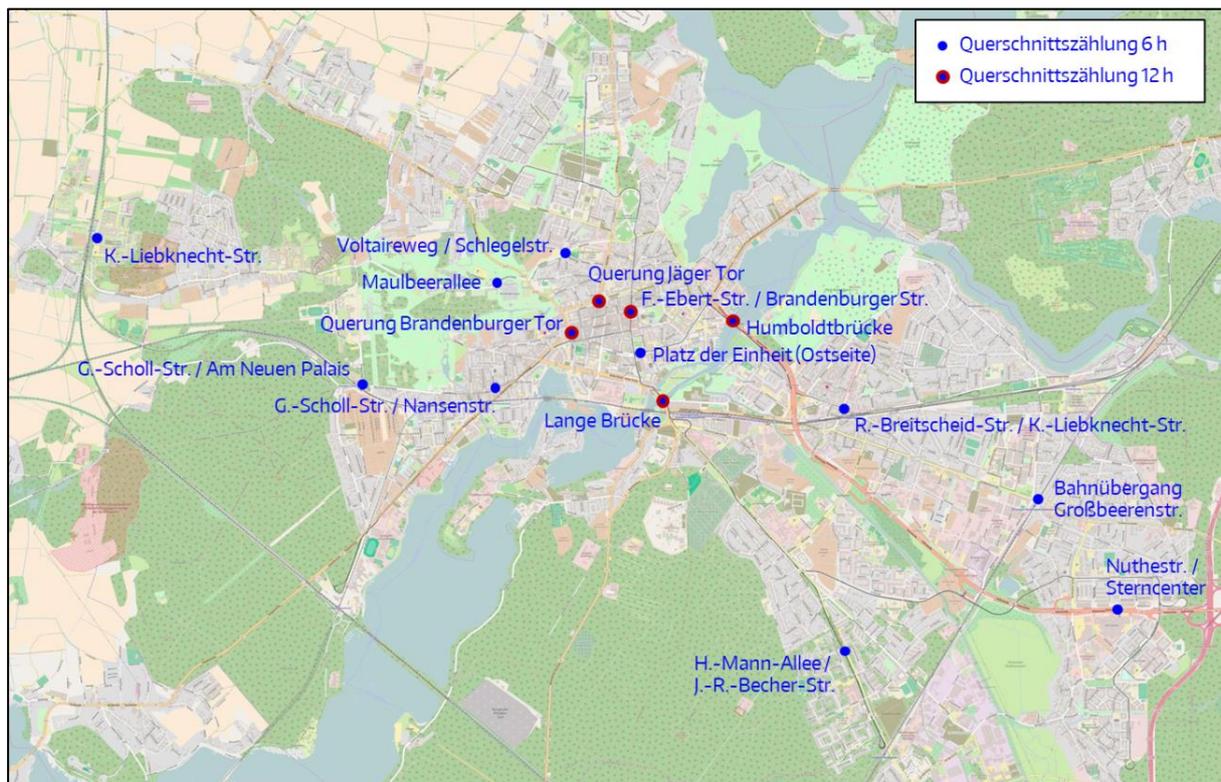
4.1 Fußverkehrsaufkommen

Im Rahmen der Bestandsanalyse des Fußverkehrskonzeptes wurde an insgesamt 15 Punkten im Stadtgebiet (siehe Tabelle 1) eine Erhebung der aktuellen Fußverkehrsaufkommen durchgeführt. Die Verkehrszählungen fanden im August 2019 jeweils an einem repräsentativen Werktag außerhalb der Schulferien statt. Ausnahme bildete die Erfassung der Querungsstelle an der Maulbeerallee in Höhe der Einmündung An der Orangerie. Diese wurde wegen der touristischen Bedeutung abweichend an einem Sonntag durchgeführt.

An insgesamt fünf Knotenpunkten wurden die Fußverkehrsaufkommen über einen Zeitraum von zwölf Stunden zwischen 6 und 18 Uhr erfasst. Im Bereich des Knotenpunktes Geschwister-Scholl-Straße / Nansenstraße erfolgte eine 24h-Erhebung. An allen anderen Zählpunkten wurden jeweils drei Zweistundenintervalle (früh, mittags, spätnachmittags) mit insgesamt sechs Stunden ausgewertet.

Abbildung 2: Übersicht zu den Erhebungspunkten der Fußverkehrszählung

Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet), <http://www.openstreetmap.org/>



Eine Zusammenfassung der Ergebnisse der Fußverkehrserhebungen findet sich in Anlage 2 sowie in Tabelle 1. Zwischen den einzelnen Erhebungsstellen sind deutliche Unterschiede erkennbar. Dies betrifft sowohl die Zahl der Fußgänger*innen als auch deren tageszeitliche Verteilung.

Tabelle 1: Ergebnisse der Fußverkehrserhebungen

| Nr. | Erhebungsstelle | Erhebungszeitraum | | |
|-----|--|----------------------------|-------------------|------------------|
| | | Datum | 12 h ¹ | 6 h ² |
| 1. | R.-Breitscheid-Str./ Karl-Liebknecht-Str. Gesamtquerungen Knotenpunkt | 13.08.2019 | - | 5.926 |
| 2. | Maulbeerallee (abweichend sonntags) Querung in Höhe An der Orangerie | 25.08.2019 | 11.527 | 5.293 |
| 3. | Lange Brücke Querschnitt östlich der Freundschaftsinsel | 14.08.2019 | 8.245 | 4.245 |
| 4.1 | Friedrich-Ebert-Straße Längsverkehr nördlich Brandenburger Straße | 14.08.2019 | 6.969 | 3.658 |
| 4.2 | Friedrich-Ebert-Straße Querung in Höhe Brandenburger Straße | 14.08.2019 | 6.134 | 2.962 |
| 5. | Schopenhauerstraße Querung in Höhe Brandenburger Tor | 06.08.2019 | 5.236 | 2.799 |
| 6. | Karl-Liebknecht-Straße (Golm) Querungen in Höhe Bahnhof Golm | 22.10.2019 | - | 2.661 |
| 7. | Geschwister-Scholl-Straße / Nansenstraße Gesamtquerungen Knotenpunkt | 20.05.2019 / 21.05.2019 | 3.604 | 1.857 |
| 8. | Hegelallee / Jägerallee Gesamtquerungen Knotenpunkt | 06.08.2019 | 3.090 | 1.432 |
| 9. | Großbeerenstraße Längsverkehr Bahnübergang | 13.08.2019 | - | 1.414 |
| 10. | Am Kanal Querung in Höhe Platz der Einheit Ostseite | 06.08.2019 | - | 1.016 |
| 11. | Geschwister-Scholl-Str./ Am Neuen Palais Gesamtquerungen Knotenpunkt | 14.08.2019 | - | 724 |
| 12. | Nuthestraße Querungen in Höhe Newtonstraße | 13.08.2019 | - | 645 |
| 13. | Voltaireweg Querungen in Höhe Schlegelstraße | 06.08.2019 | - | 447 |
| 14. | Humboldtbrücke, Querschnitt in Brückenmitte | 14.08.2019 | 328 | 172 |
| 15. | Heinrich-Mann-Allee zw. J.-R. Becher-Straße und Zum Kahleberg | 29.08.2019 | - | 61 |

¹ Die Ergebnisse beziehen sich auf den Zeitraum zwischen 6 und 18 Uhr.

² Die Ergebnisse beziehen sich auf die Summe der Zeiträume 7 bis 9, 12 bis 14 und 16 bis 18 Uhr.

Die höchsten Fußverkehrsaufkommen wurden am Knotenpunkt Rudolf-Breitscheid-Straße / Karl-Liebknecht-Straße erfasst. Im Mittel passieren hier ca. 1.000 Fußgänger*innen pro Stunde die Furten des Knotenpunktes. Ebenfalls sehr hohe Fußverkehrsaufkommen waren im Bereich des Zugangs zum Schloss Sanssouci an der Maulbeerallee sowie an den Zählstellen im Stadtzentrum zu verzeichnen.

Allerdings sind auch in den Randbereichen teilweise Bündelungseffekte zu beobachten. Dies betrifft beispielsweise den Bahnübergang im Verlauf der Großbeerenstraße oder auch die Karl-Liebknecht-Straße im Umfeld des Bahnhofes in Golm.

Starke Unterschiede bestehen zwischen den beiden zentralen innerstädtischen Havelbrücken. Während die Lange Brücke im Zeitraum zwischen 6 und 18 Uhr von insgesamt ca. 8.250 zu Fuß Gehenden genutzt wurde, waren im selben Zeitraum auf der Humboldtbrücke lediglich ca. 330 Fußgänger*innen zu beobachten.

4.2 Mobilitätsverhalten

In der Landeshauptstadt Potsdam wird in regelmäßigen Abständen das Mobilitätsverhalten der Anwohner*innen im Rahmen des Systems repräsentativer Verkehrserhebungen (SrV) erhoben. Die Anteile der einzelnen Verkehrsarten am Gesamtverkehr sind in Abbildung 3 dargestellt.

Beginnend in den 1980er Jahren bis Mitte der 1990er Jahre sind die Anteile des Umweltverbundes insgesamt, wie auch die des Fußverkehrs deutlich zurückgegangen. Ausschlaggebend hierfür war die zunehmende Motorisierung, welche sich mit der politischen Wende 1990 zusätzlich beschleunigt hat. Seit Mitte der 1990er Jahre ist hingegen wieder kontinuierlich ein leichter Rückgang der Kfz-Anteile (Pkw Nutzer*innen einschließlich Mitfahrer*innen) zu verzeichnen, welcher jedoch vor allem durch Zuwächse beim Radverkehr getragen wird. Der Fußverkehr hat sich auf einen im Vergleich zu den 1970er Jahren deutlich niedrigerem Niveau konsolidiert. Seit der Erhebung im Jahr 2003 sind lediglich geringe Schwankungen erkennbar. Bei der Erhebung im Jahr 2013 fanden Anpassungen in der Methodik statt, so dass hier ggf. Einschränkungen hinsichtlich der Vergleichbarkeit bestehen.

Zirka 23,8 % aller Wege, welche von den Potsdamer*innen 2018 täglich zurückgelegt wurden, erfolgten zu Fuß. Für die Wege, bei denen das Stadtgebiet nicht verlassen wurde (Binnenverkehr), lag der Anteil des Fußverkehrs bei ca. 28,2 %³.

Im Vergleich mit den anderen Städten der SrV-Städtegruppe „Oberzentren bis unter 500.000 EW, Topographie flach“ (siehe Abbildung 4) wird deutlich, dass weitere Entwicklungspotenziale für das Zufußgehen bestehen. Bezogen auf alle Wege werden hier Fußverkehrsanteile von bis zu 30 % erreicht. In der Stadt Jena aus der Städtegruppe „Oberzentren bis unter 500.000 EW, Topographie hügelig“ liegt der Fußverkehrsanteil sogar bei 35 %. Sowohl strukturell als auch traditionell hat das Zufußgehen hier eine hohe Bedeutung.

³ Bei der Bewertung der Fußverkehrsanteile ist zu beachten, dass im Rahmen der Mobilitätsbefragungen lediglich für die Hauptverkehrsmittel eine Ortsveränderung betrachtet werden. Sofern alle Einzeletappen (einschließlich Zu- und Abgangswegen zu anderen Verkehrsmitteln) berücksichtigt werden, ergeben sich deutlich höhere Nutzungsanteile des Fußverkehrs.

Abbildung 3: Veränderung der Modal-Split-Anteile (alle Wege)

Datenquelle: (TU Dresden, 1977, 1982, 1987, 1991, 1994, 1998, 2003, 2008, 2013, 2018)

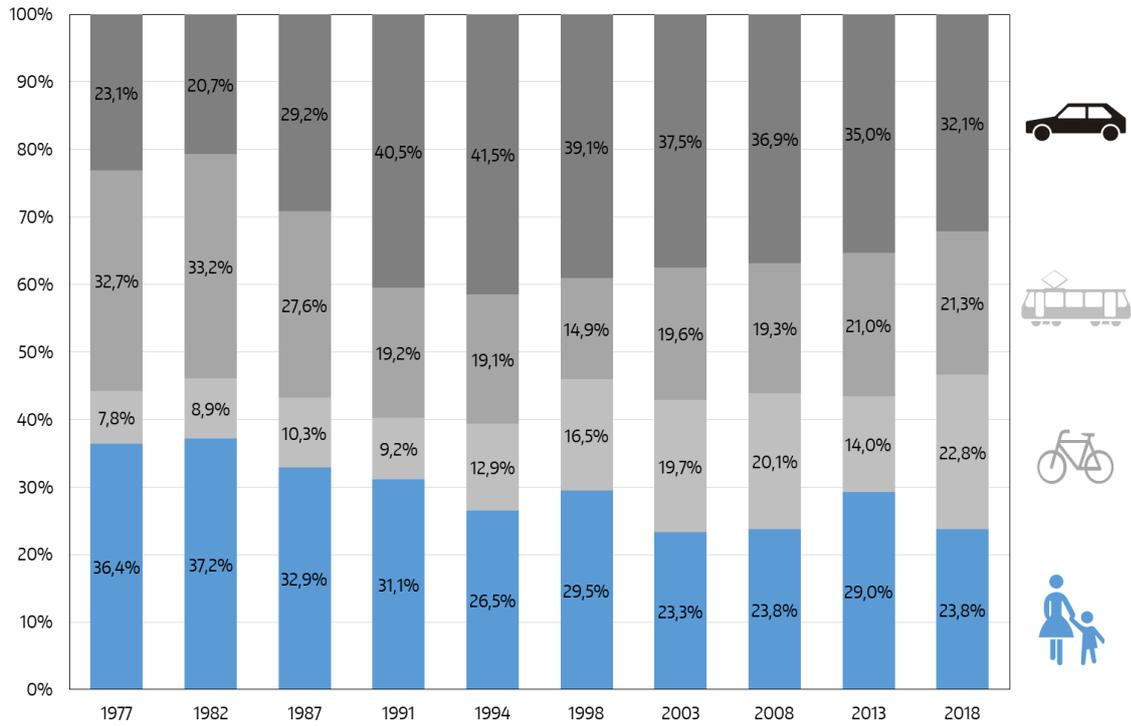


Abbildung 4: Vergleich Modal-Split-Anteile (alle Wege) SrV-Städtegruppe „Oberzentren bis unter 500.000 EW, Topographie flach“

Datenquelle: (TU Dresden, 2018a)

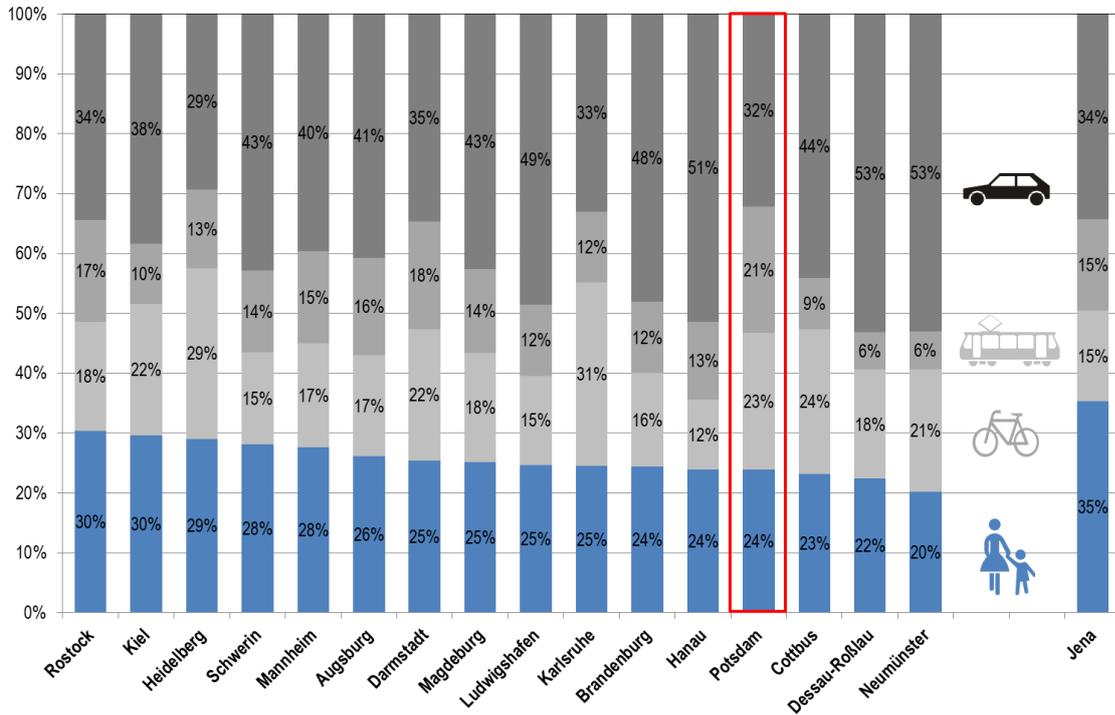


Abbildung 5: Verteilung der Fußwege nach Entfernungsklassen

Datenquelle: (TU Dresden, 2018b)

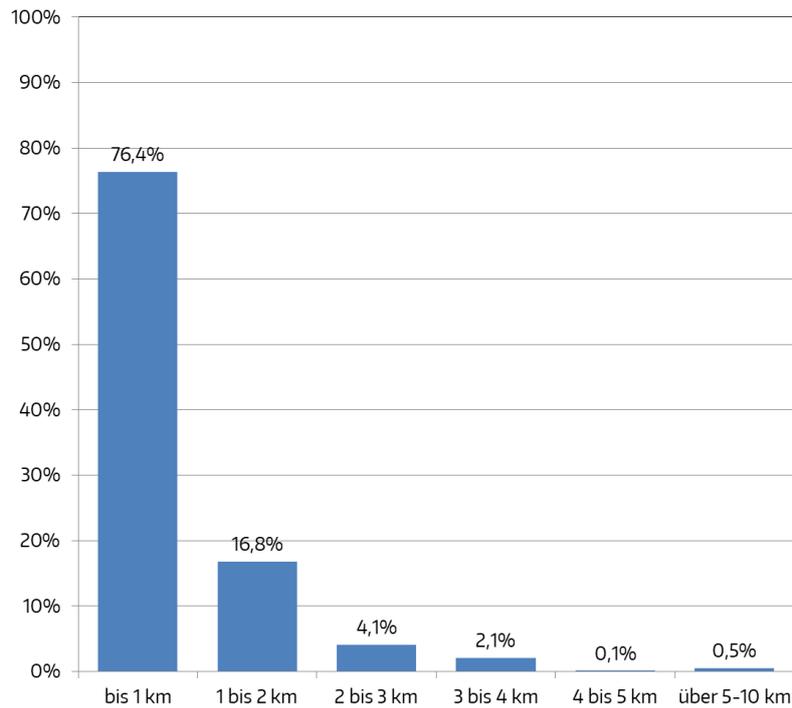
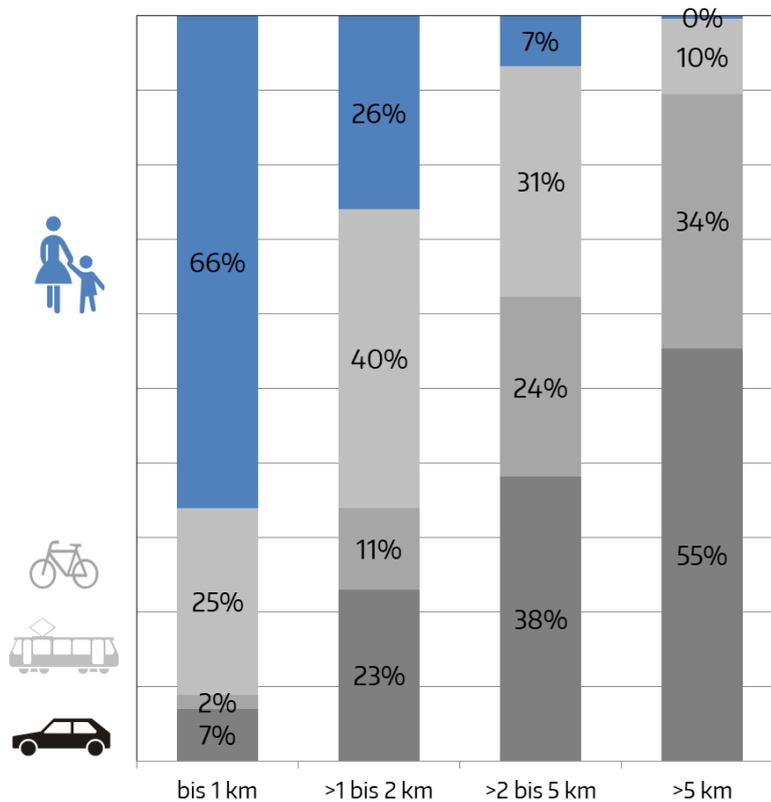


Abbildung 6: Modal-Split-Anteile nach Entfernungsklassen (alle Wege)

Datenquelle: (TU Dresden, 2018b)

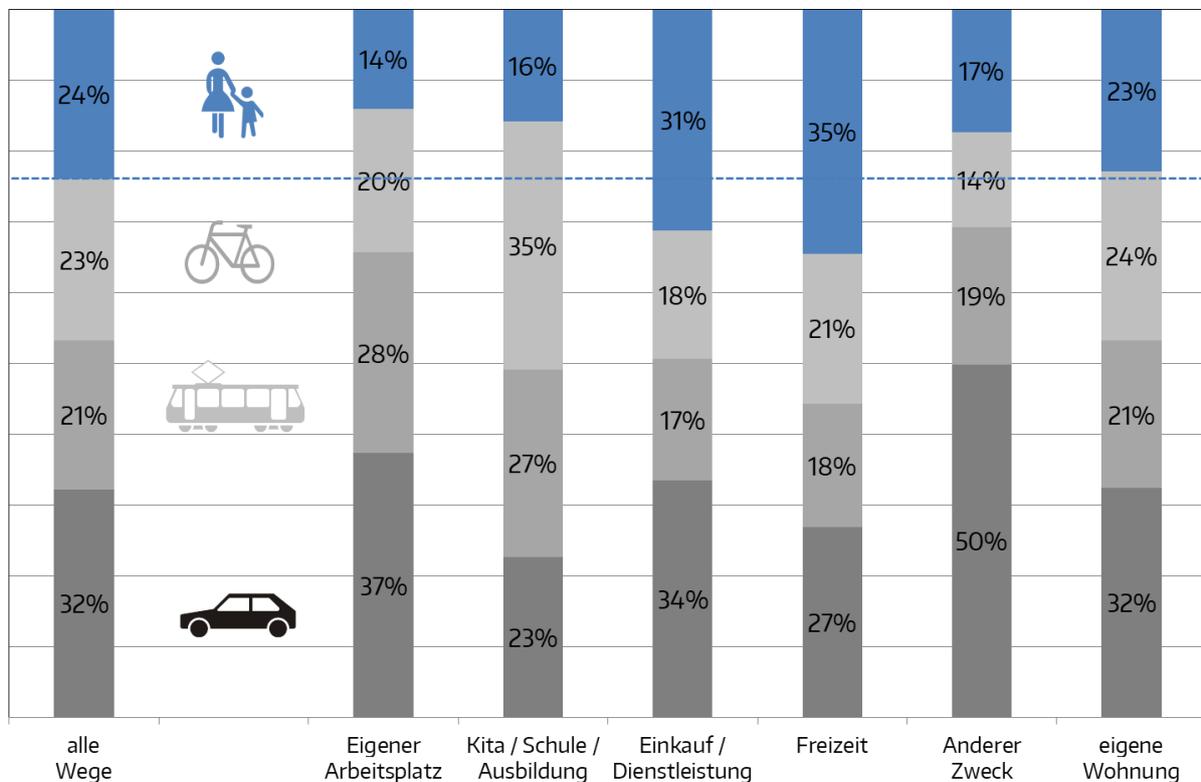


Aufgrund der Wechselwirkungen innerhalb des Umweltverbundes ist für eine realistische Bewertung der Entwicklungspotenziale jedoch auch eine Gesamtbetrachtung aller Komponenten für eine stadtverträgliche Mobilität wichtig. Hierbei wird deutlich, dass die Landeshauptstadt Potsdam innerhalb der SrV-Städtegruppe mit ca. 32,1 % die zweitgeringsten MIV-Anteile aufweist. Das Beispiel Heidelberg (ca. 29,3 %) sowie verschiedene europäische Großstädte (z. B. Berlin ca. 25,9 %) zeigen jedoch, dass auch hier weitere Entwicklungspotenziale bestehen.

Ein wichtiger Einflussfaktor für die Nutzungsanteile des Fußverkehrs bildet die Länge der Wege zwischen Quelle und Ziel. Während diese bei den Fußwegen im Binnenverkehr bei durchschnittlich ca. 0,9 km liegen, betragen die mittleren Wegelängen bezogen auf alle Verkehrsmittel ca. 3,3 km.

Abbildung 7: Anteil des Fußverkehrs nach Wegezwecken (alle Wege)

Datenquelle: (TU Dresden, 2018b)



Entsprechend dominieren kurze Entfernungen. Über drei Viertel aller durch die Potsdamer*innen zu Fuß zurückgelegte Wege sind kürzer als 1 km (siehe Abbildung 5). Für den Entfernungsbereich bis 2 km erhöht sich deren Anteil auf ca. 93,2 %, bis 3 km auf ca. 97,3 %. Lediglich einzelne Fußwegstrecken sind länger als 3 km.

In Abbildung 6 sind die Modal-Split-Anteile untergliedert nach Entfernungsklassen dargestellt. Auch hier dominieren im Entfernungsbereich bis 1 km die Fußwege mit einem Anteil von etwa zwei Dritteln. Im Entfernungsbereich zwischen 1 und 2 km werden immerhin etwas mehr als ein Viertel der Wege zu Fuß zurückgelegt. Allerdings sind in beiden Entfernungsbereichen...

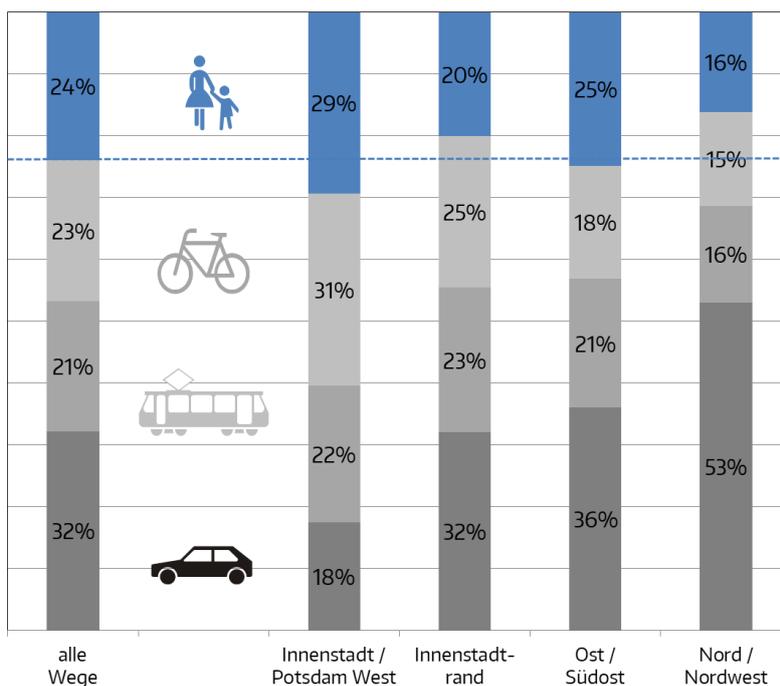
reichen parallel auch signifikante MIV-Nutzungsanteile zu verzeichnen. Diese liegen im Entfernungsbereich zwischen 1 und 2 km mit ca. 23 % nur geringfügig unter denen des Fußverkehrs. Vor allem hier bestehen weitere Entwicklungspotenziale für eine Stärkung des Zufußgehens in der Landeshauptstadt Potsdam.

Bei der Betrachtung der Wegezwecke wird deutlich, dass beim Einkaufen sowie im Freizeitverkehr überproportionale Nutzungsanteile für den Fußverkehr bestehen (siehe Abbildung 7). Deutlich unterrepräsentiert ist das Zufußgehen hingegen bei den Wegen zur Arbeit sowie sonstigen Wegezwecken. Auch für die Verbindung zu den Bildungseinrichtungen sind die Fußverkehrsanteile deutlich geringer als im Durchschnitt.

Parallel bestehen auch Unterschiede zwischen den einzelnen Stadtgebieten (siehe Abbildung 8). Während vor allem im Bereich Innenstadt / Potsdam West die Fußverkehrsanteile - wie auch die Gesamtanteile des Umweltverbundes - besonders hoch sind, werden die gesamtstädtischen Durchschnittswerte am Innenstadtrand und vor allem in den städtebaulich wenig integrierten Stadtteilen im Norden und Nordwesten der Stadt deutlich unterschritten. Hier ist mit ca. 56 % auch der MIV-Nutzungsanteil am höchsten.

Abbildung 8: Stadtgebietsbezogene Anteile des Fußverkehrs (alle Wege)

Datenquelle: (TU Dresden, 2018b)

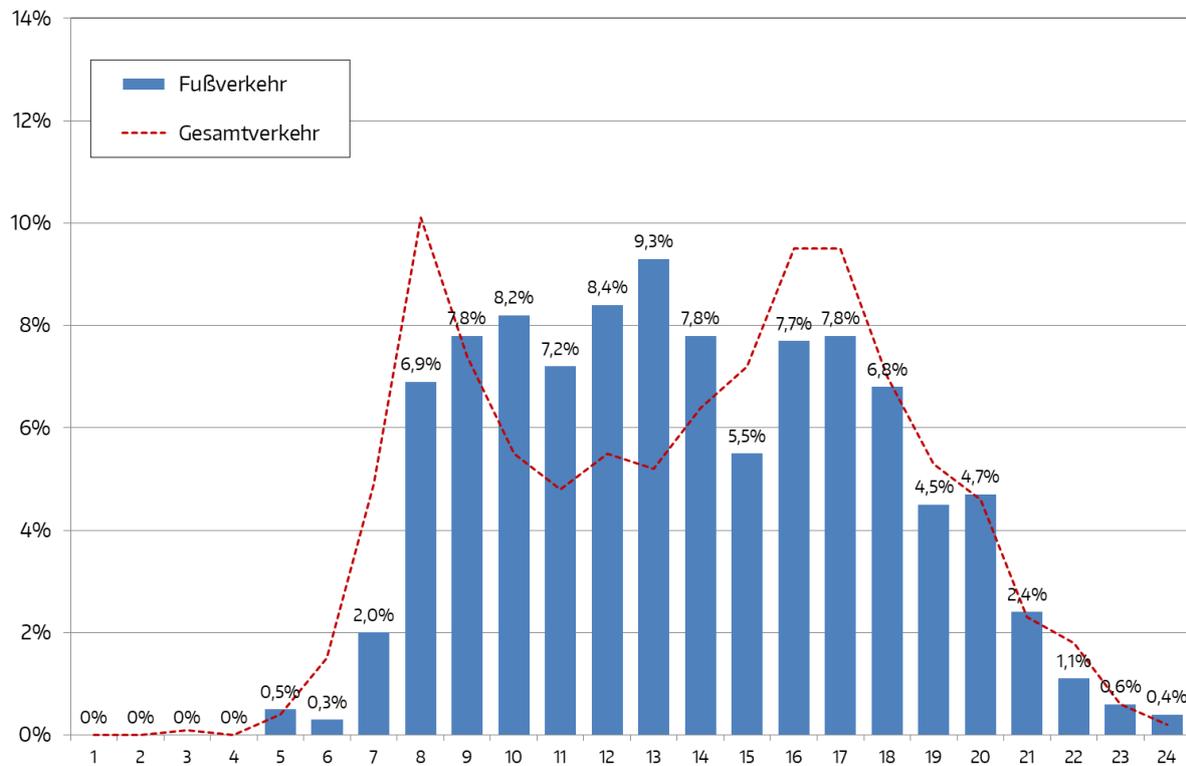


Ergänzend zu den Nutzungsanteilen wurde im Rahmen des SrV auch die zeitliche Verteilung der Wege im Tagesverlauf erfasst. Diese ist differenziert nach Gesamt- und Fußverkehr in Abbildung 9 dargestellt. Es bestehen deutliche Unterschiede. Während beim Gesamtverkehr, die klassischen Belegungsspitzen morgens und nachmittags erkennbar sind, sind beim Fußverkehr die höchsten Nutzungsraten, während der Mittagszeit zu verzeichnen. Diese Erkenntnisse decken sich mit verschiedenen Zählstellen aus der Verkehrsmengenerfassung

(siehe Kapitel 4.1). Allerdings haben die Vor-Ort-Erhebungen auch gezeigt, dass die Verteilung der Nutzungen im Tagesverlauf sehr stark durch kleinräumige, ortsspezifische Faktoren beeinflusst wird.

Abbildung 9: Verteilung des Fußverkehrs im Tagesverlauf (Basis: Mobilitätsbefragung)

Datenquelle: (TU Dresden, 2018b)



Von ca. 7,9 % der Teilnehmer*innen an der Mobilitätsbefragung wurde angegeben, dass eine Mobilitätseinschränkung besteht. Bei ca. 56 % handelte es sich dabei um Probleme beim Gehen. Etwa 6,3 % klagten über Einschränkungen beim Sehen.

4.3 Unfälle mit Beteiligung des Fußverkehrs

Ausgangsbasis für die Bewertung der Unfallsituation bilden georeferenzierte Unfalldaten für das gesamte Potsdamer Stadtgebiet aus den Jahren 2016 bis 2018.

Bezogen auf die Gesamtzahl der Unfälle ist der Anteil der Unfälle mit Beteiligung des Fußverkehrs mit ca. 2 % sehr gering. Allerdings ist hierbei zu berücksichtigen, dass bei Unfällen ohne größere bzw. direkt erkennbare Verletzungsfolgen bzw. Sachschäden zumeist keine Meldung erfolgt und diese entsprechend nicht Bestandteil der amtlichen Statistik sind. Es besteht eine demnach hohe Dunkelziffer.

Dies zeigt sich nicht zuletzt an den deutlich höheren Anteilen des Fußverkehrs bei Unfällen mit Verletzungsfolgen. Hier sind zu Fuß Gehende bei ca. 13 % der Unfälle involviert. Bei jedem fünften Unfall (ca. 21 %) mit schweren Verletzungsfolgen ist eine Fußgängerin bzw. ein Fußgänger beteiligt.

Im 3-Jahres-Zeitraum zwischen 2016 und 2018 ereigneten sich im Stadtgebiet Potsdam insgesamt 288 Unfälle mit Beteiligung des Fußverkehrs. Bei 230 waren Verletzungsfolgen zu verzeichnen. Eine Fußgängerin verstarb an den Unfallfolgen.

Beim überwiegenden Teil der Unfälle erfolgten die Kollisionen beim Überschreiten der Fahrbahn. Allein ca. 82 % der Konfliktsituationen waren diesem Unfalltyp zuzuordnen. Die weiteren statistisch erfassten Unfälle verteilen sich im Wesentlichen auf sonstige Unfälle (ca. 13 %) sowie Konflikte beim Abbiegen bzw. Einbiegen / Kreuzen (ca. 4 %).

Die Verteilung der Unfallorte ist innerhalb des Stadtgebietes weit gefächert. Auffälligkeiten mit mehreren Unfällen (≥ 3 Unfälle im Zeitraum 2016 - 2018) in einem räumlich abgrenzten Umfeld sind in folgenden Bereichen zu verzeichnen:

- Bahnhofsumfeld, insbesondere in den beiden Haltestellenbereichen „Potsdam Hauptbahnhof“ und „Lange Brücke“
- KP Zeppelinstraße / Breite Straße
- KP Zeppelinstraße / Geschwister-Scholl-Straße
- KP Nuthestraße / Berliner Straße / Behlertstraße
- KP Hegelallee / Jägerallee
- KP Hegelallee / Dortustraße
- KP Galileistraße / Neuendorfer Straße
- KP Heinrich-Mann-Allee / Am Moosfenn
- KP Brandenburger Straße / Jägerstraße
- KP Geschwister-Scholl-Straße / Am Neuen Palais / Am Wildpark
- Steubenplatz / Haltestelle „Alter Markt / Landtag“
- Haltestellenbereich „Platz der Einheit West“
- Großbeerenstraße westlich der Wetzlarer Straße
- Neuendorfer Straße zwischen Großbeerenstraße und Schwarzschildstraße

Darüber hinaus sind auch auf den Parkplätzen verschiedener Einzelhandelseinrichtungen vereinzelt Unfälle zu verzeichnen. Hier werden zumeist die Belange des Fußverkehrs nicht ausreichend bei der Gestaltung berücksichtigt.

Bei Dunkelheit bzw. Dämmerung ereigneten sich ca. 30 % der Unfälle. Der überwiegende Teil der am Unfall beteiligten Kfz stammte aus Potsdam (ca. 52 %) sowie dem angrenzenden Landkreis Potsdam Mittelmark (ca. 16 %). Fahrzeuge mit ortsfremden Kennzeichen waren an etwa einem Drittel der Unfälle beteiligt.

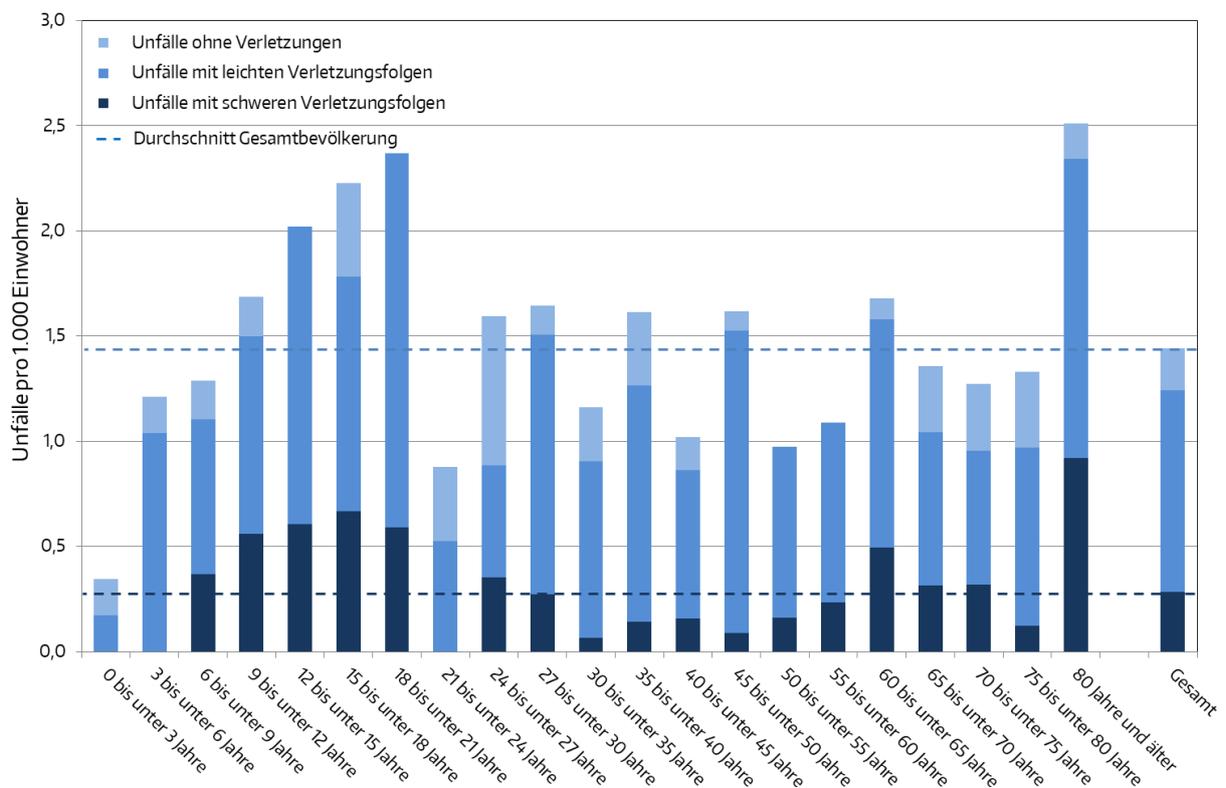
In Abbildung 10 sind die Unfallhäufigkeiten differenziert für die einzelnen Altersklassen dargestellt. Die jeweiligen Unfallzahlen wurden hierfür mit der klassenbezogenen Einwohnerzahl (LH Potsdam, 31.12.2019) ins Verhältnis gesetzt.

Im Ergebnis wird deutlich, dass bezogen auf alle Unfälle mit Beteiligung des Fußverkehrs vor allem im Altersbereich zwischen 9 und 21 Jahren sowie bei den über 80 Jährigen überdurchschnittliche Unfallhäufigkeiten bestehen. Besonders ausgeprägt sind die Abweichungen zum Mittelwert bei den Unfällen mit schweren Verletzungsfolgen für die Hochbetagten. Für diese Altersklasse sind, bezogen auf 1.000 Einwohner, mehr als 3-mal so viele schwere Unfälle, wie im Durchschnitt zu verzeichnen.

Darüber hinaus ist bei den Unfällen mit schweren Verletzungsfolgen bereits für die Altersklasse zwischen 60 und 65 Jahren eine erhöhte Unfallhäufigkeit erkennbar. Bei den Kindern erweitern sich die Auffälligkeiten um den Altersbereich zwischen 6 und 9 Jahren.

Abbildung 10: Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung nach Altersklassen (Zeitraum 2016 – 2018),

Datenquelle: (TU Dresden, 2018b)



Generell sind die erhöhten Unfallzahlen bei Kindern und Jugendlichen sowie in den älteren Bevölkerungsgruppen nicht ungewöhnlich. Einerseits werden in diesen Altersklassen vergleichsweise viele Wege zu Fuß zurückgelegt. Auf der anderen Seite besteht ein höheres Unfallrisiko aufgrund fehlender Erfahrungen bzw. körperlicher Einschränkungen (Kinder: Sichtbeschränkungen aufgrund der Körpergröße, Einschätzen von Geschwindigkeiten; Ältere: körperliche Gebrechen, vermindertes Seh- bzw. Hörvermögen, etc.). Bei der Gestaltung der Verkehrsanlagen muss entsprechend gezielt darauf hingearbeitet werden, die daraus resultierenden Konfliktpotenziale von vornherein zu minimieren.

5. Bestands- und Konfliktanalyse

Für das gesamte Vorrangnetz einschließlich der Uferwege wurde im Rahmen des Fußverkehrskonzeptes für die Landeshauptstadt Potsdam eine umfassende Bestands- und Konfliktanalyse durchgeführt. Deren Ergebnisse wurden zu einer Gesamtbewertung der Bestandsituation für die einzelnen Teilabschnitte zusammengefasst. Methodik und Ergebnisse hierzu werden in Kapitel 5.5 erläutert. Nachfolgend werden verschiedene wiederkehrende Konflikte und Mängel exemplarisch anhand von Beispielen erläutert.

5.1 Siedlungs- und Wegenetzstruktur

Die Stadt- und Siedlungsstruktur in Potsdam ist stark durch die naturräumlichen und kulturhistorischen Gegebenheiten geprägt. Ausgedehnte Parks, sowie Grün- und Wasserflächen im Stadtgebiet gewährleisten einerseits attraktive Bewegungsmöglichkeiten zu Fuß, sorgen jedoch teilweise auch für längere Wege im Stadtgefüge.

Die zentrale Innenstadt sowie verschiedene Stadtteilzentren sind durch kompakte Strukturen mit kurzen Wegen gekennzeichnet.

Zwischen den Stadtgebieten bestehen durch die Gewässer, Eisenbahnstrecken sowie vereinzelte Schnellstraßen jedoch teilweise Barrieren, welche lediglich punktuelle Querungsmöglichkeiten aufweisen. Vor allem im Nuthetal ergeben sich, verursacht durch den Flusslauf und die Nuthestraße, deutliche Einschränkungen hinsichtlich der Verknüpfung der nördlich und südlich angrenzenden Stadtgebiete.

Auch zwischen Hermannswerder und Auf dem Kiewitt ist die Bestandssituation nicht optimal. Zwar besteht hier eine Fährverbindung, allerdings unterliegt diese diversen Einschränkungen hinsichtlich der Betriebszeiten (7.00 bis 18.30 Uhr), der Wartezeit (15 Min-Takt) sowie havarie- bzw. witterungsbedingten Ausfällen.

In den Randbereichen vor allem im Norden und Westen der Stadt sind durch die Eingemeindung eher dörfliche Strukturen dominierend. Vollwertige Nahversorgungsmöglichkeiten bestehen hier lediglich in Fahrland, Golm und Groß Glienicke.

In verschiedenen Stadtbereichen werden aufgrund fehlender kleinteiliger Gehwegverbindungen auch durch die Siedlungsstrukturen Barrieren erzeugt. Ein Beispiel hierfür bildet das Fachmarktzentrum an der Potsdamer Straße (in Höhe Amtsstraße). Diese ist ausschließlich an die Hauptverkehrsstraße angebunden. Aus dem rückwärtig unmittelbar angrenzenden Wohngebiet besteht keine Zugangsmöglichkeit. Es ergeben sich Umwege von ca. 500 m. Entsprechend ist mit negativen Auswirkungen auf die Verkehrsmittelwahl (Erhöhung der Nutzungsanteile des MIV) zu rechnen.

Auch im Bereich des Volksparkes ist die Situation nicht optimal. Aus dem westlich angrenzenden Wohngebiet führt der kürzeste Weg zur Straßenbahn sowie zu verschiedenen Versorgungseinrichtungen durch den Park. Direkte Verbindungen sind hier lediglich für einzelne Wegebeziehungen vorhanden. Hinzu kommt die Barrierewirkung durch die – wenn auch niedrigen (Jahreskarte 19 €) – Nutzungsentgelte sowie die Öffnungszeiten (5 – 23 Uhr).

5.2 Gehwege / lineare Mängel

Die Nutzbarkeit der Gehwege wird durch vielfältige Faktoren beeinflusst. Von zentraler Bedeutung sind eine angemessene Dimensionierung sowie ein geringer Nutzungswiderstand.

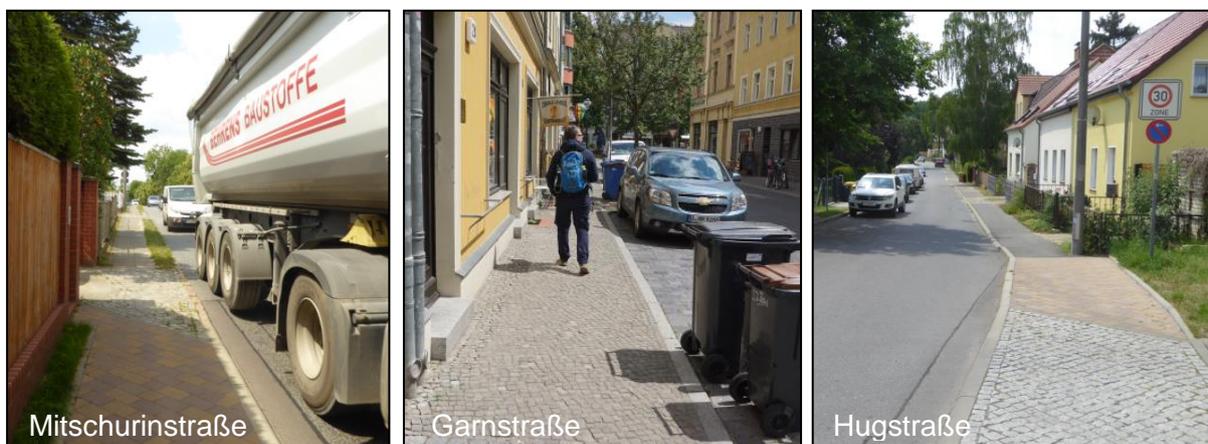
In der Landeshauptstadt Potsdam ist die Grundverfügbarkeit des straßenbegleitenden Gehwegnetzes in der Fläche als gut einzuschätzen. Im Verlauf der Hauptverkehrs- und Erschließungsstraßen sind nur auf wenigen Abschnitten, trotz Erfordernis, einseitig oder beidseitig keine Gehwege vorhanden. Dies betrifft beispielsweise die Verbindung zwischen Satzkorn und Fahrland entlang der Dorfstraße, die Allee nach Glienicke bzw. auf Teilabschnitten die Ketziner Straße (siehe Abbildung 11 links), die Forststraße oder auch den Straßenverlauf Rückerstraße / Lerchensteig. Hinzu kommen kleinteilige Netzlücken, wie beispielsweise im Verlauf der Florastraße. Hier fehlt einseitig ein ca. 30 m langer Teilabschnitt des Gehweges auf der Ostseite (siehe Abbildung 11 rechts).

Abbildung 11: Beispiele für fehlende Gehwege



Deutlich häufiger finden sich im Stadtgebiet hingegen Gehwege, welche nicht ausreichend breit sind (siehe Abbildung 12). Die Gründe hierfür sind vielschichtig. In Bereichen mit insgesamt geringen Straßenraumbreiten bestehen zumeist Probleme, da die notwendigen Flächeneinsparungen vorrangig zu Lasten des Fußverkehrs vorgenommen werden. Verstärkt werden die Konflikte dadurch, dass teilweise trotz unzureichender Flächenverfügbarkeiten im Seitenraum zusätzlich Parkmöglichkeiten vorgesehen wurden.

Abbildung 12: Beispiele unzureichend breite Gehwege



Teilweise bestehen jedoch auch in grundsätzlich ausreichend breiten Seitenräumen Einschränkungen, weil entweder die befestigten, gut begehb- bzw. berollbaren Flächen nicht ausreichend bemessen sind oder die Flächen durch andere Nutzungen beansprucht werden. Vor allem im Stadtzentrum sowie im Stadtteilzentrum Babelsberg bestehen deutliche Einschränkungen für den Fußverkehr. Aufgrund von Sondernutzungen bzw. Außengastronomie wird die verfügbare Gehwegbreite, teilweise so stark beschnitten, dass selbst ein Begegnen zweier Personen kaum noch möglich ist (siehe Abbildung 13). Verstärkend kommt hinzu, dass gerade in diesen Bereichen eine besonders hohe Fußgängerdichte zu verzeichnen ist.

Zum Teil ist keine ausreichende Zonierung und Linierung der Seitenbereiche⁴ vorhanden, welche die Verkehrsräume für den Fußverkehr klar definiert und gleichzeitig als Leitlinie zu einer durchgängigen Ertastbarkeit der Wege beiträgt.

Abbildung 13: Einschränkungen durch Sondernutzungen bzw. Gastronomie

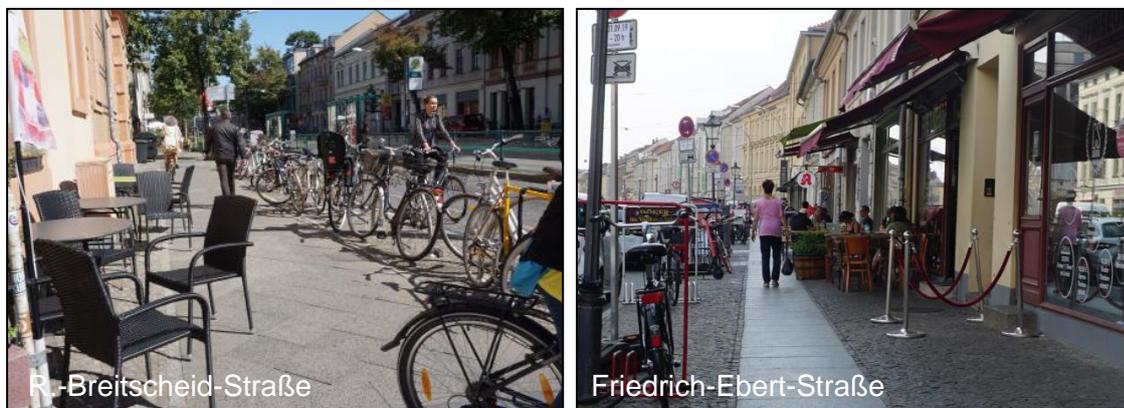


Abbildung 14: Nutzungsüberlagerungen mit dem Radverkehr



Ein weiteres Problem bilden die Nutzungsüberlagerungen mit dem Radverkehr (siehe Abbildung 14). Dies betrifft einerseits abgestellte Fahrräder auf oder unmittelbar am Rand der Verkehrsräume des Fußverkehrs. Zum anderen bestehen teilweise Wechselwirkungen mit

⁴ Eine Erläuterung dieser Begriffe findet sich in Kapitel 8 „Grundsätze der Fußverkehrsförderung“ auf Seite 42.

unmittelbar angrenzenden Radverkehrsanlagen im Seitenraum. Hier ist teilweise keine ausreichend taktil erkennbare Trennung vorhanden. Häufig kommt es wechselseitig zu Fehlnutzungen. Besonders ausgeprägt treten entsprechende Konflikte im Verlauf der Zeppelinstraße auf der Nordseite im Teilabschnitt zwischen Luisenplatz und Geschwister-Scholl-Straße und auf der Südseite im Umfeld des Bahnhofes „Potsdam Charlottenhof“ auf.

Betroffen sind jedoch auch reine Gehwege, welche teilweise unzulässig durch den Radverkehr mitgenutzt werden, weil die Oberfläche der Fahrbahn zu schlecht ist, Radfahrende sich auf dieser unsicher fühlen oder Nutzungsbeschränkungen (z. B. Einbahnstraßen) bestehen.

Weitere Nutzungsüberlagerungen ergeben sich durch Einbauten (Masten, Poller, Schilder, Fahrgastunterstände, Treppen etc.) im Verlauf der Verkehrs- bzw. Sicherheitsräume des Fußverkehrs (siehe Abbildung 15 links). Diese konterkarieren die Zonierung der Seitenräume und stellen insbesondere Personen mit Mobilitätseinschränkungen vor Probleme (Engstellen, Erkennbarkeit von Hindernissen). Teilweise bestehen zusätzlich Einschränkungen durch den Lieferverkehr (siehe Abbildung 15 rechts).

Abbildung 15: Nutzungsüberlagerungen durch Einbauten und Lieferverkehr



Durch die verschiedenen Nutzungsüberlagerungen ergeben sich dabei nicht nur Auswirkungen auf die Begehrbarkeit und den Nutzungskomfort, sondern auch Wechselwirkungen bezüglich der Aufenthaltsqualität. Auf der einen Seite trägt die Außengastronomie wesentlich zur Belebung der Straßenräume, zur Kommunikation sowie zur Schaffung von Urbanität und Stadtqualität bei. Auf der anderen Seite schränken abgestellte Pkw und Fahrräder, Fehlnutzungen durch den Liefer- und Radverkehr sowie Einbauten und Werbeaufsteller die Aufenthaltsqualität erheblich ein. Hinzu kommt, dass für verschiedene stark belebte öffentliche Räume weitere gestalterische Potenziale für eine Aufwertung bestehen. Dies betrifft beispielsweise den Bassinplatz, die Allee nach Sanssouci oder auch den Bahnhofsvorplatz auf der Nordseite des S-Bahnhofes „Griebnitzsee“.

Während im Haupt- und Erschließungsstraßennetz kaum unbefestigte Gehwege existieren, sind diese im nachgeordneten Straßen- und Wegenetz verschiedentlich vorzufinden (siehe Abbildung 16 links). Betroffen sind dabei nicht ausschließlich straßenbegleitende Gehwege, sondern insbesondere auch straßenunabhängige Querverbindungen sowie fehlende Wegebeziehungen, welche sich als Trampelpfade herausgebildet haben (siehe Abbildung 17).

Abbildung 16: Oberflächendefizite bzw. Stolperstellen



Weitere Einschränkungen hinsichtlich der Begeh- und Berollbarkeit bestehen jedoch auch im Verlauf der befestigten Gehwege. Beginnend bei kleineren Stolperstellen (siehe Abbildung 16 rechts) reichen diese bis zu erheblichen Unebenheiten (z. B. Ziolkowskistraße Südseite). Eine Besonderheit im Potsdamer Stadtgebiet bildet die in der Fläche stark verbreitete Ausführung der Gehwege in Mosaiksteinpflaster (siehe Abbildung 16 Mitte). Diese ist hinsichtlich der Begeh- und Berollbarkeit nicht optimal, jedoch ortstypisch und entsprechend zu großen Teilen denkmalschutzrechtlich begründet. Bei verschiedenen Ausbaurvorhaben in den vergangenen Jahren wurde ebenfalls aus Denkmalschutzgründen mittig ein Streifen mit einem Plattenbelag integriert. Dieser bildet zusätzlich eine Leitlinie für die Orientierung von Menschen mit eingeschränkten Sehmöglichkeiten. Teilweise wird diese Zusatzfunktion allerdings durch punktuelle Unterbrechungen im Bereich von Kurven oder Einbauten unterbrochen.

Abbildung 17: fehlende Wegebeziehungen, unbefestigte Oberflächen



Grundvoraussetzung für die Vermeidung von Angsträumen sowie zur Gewährleistung der sozialen Sicherheit bildet eine ausreichende Beleuchtung der Gehwege. Speziell bei den straßenunabhängigen Wegebeziehungen besteht hier Handlungsbedarf. Vielfach ist keine Beleuchtung vorhanden. Probleme bestehen jedoch punktuell auch für die straßenbegleitenden Gehwege. Diese sind zumeist nicht anlagenbedingt, sondern auf Bewuchs, straßenbau-liche Änderungen oder Änderungen der angrenzenden Bebauung etc. zurückzuführen.

5.3 Querungsbedingungen

Im Zuge der Hauptverkehrsstraßen bilden die durch die hohen Verkehrsaufkommen und Fahrgeschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verursachten Trennwirkungen auch in der Landeshauptstadt Potsdam ein flächendeckendes Problem. Lediglich punktuell existieren sichere Querungsstellen. Diese decken jedoch den Querungsbedarf nicht vollständig ab. Teilweise sind die Abstände zwischen den Querungsstellen zu groß bzw. auch an wichtigen Schnittstellen keine Querungshilfen vorhanden. Besonders deutlich werden die Konflikte in Bereichen mit flächenhaftem Querungsbedarf im Stadtzentrum sowie in den Stadtteilzentren insbesondere in Babelsberg.

Allerdings sind die Bemühungen der Landeshauptstadt Potsdam zur Verbesserung der Querungsmöglichkeiten aus den letzten Jahren im Straßenraum deutlich erkennbar. Vor allem Gehwegvorstreckungen und Mittelinseln wurden zusätzlich vorgesehen. Im Nebenstraßennetz erfolgte teilweise der Einbau geschwindigkeitsdämpfender Elemente (z. B. im Bornstedter Feld).

Abbildung 18: positive Beispiele zur Verbesserung der Querungsbedingungen



Andererseits besteht noch weiterer Handlungsbedarf, sowohl hinsichtlich einer zusätzlichen Verdichtung sicherer Querungsmöglichkeiten als auch bezüglich einer Aufwertung bzw. Optimierung bestehender Querungsstellen. Teilweise vorhandene Flächenpotenziale (Sperrflächen, Fahrbahnaufweitungen, überlange Abbiegespuren) werden noch nicht vollständig genutzt.

An mehreren Fußgängerüberwegen zum Beispiel im Zuge der Karl-Liebknecht-Straße bzw. Am Nuthetal sind die Sichtmöglichkeiten auf die Warteflächen durch unmittelbar angrenzende Parkmöglichkeiten eingeschränkt (siehe Abbildung 19). Weiterer Handlungsbedarf besteht auch bezüglich einer fußgängerfreundlichen LSA-Steuerung. Insbesondere das freie Rechts-Abbiegen mittels statischem Grün-Pfeil schafft zusätzliche Konfliktpotenziale für den Fußverkehr. Weiterhin wurde im Rahmen der detaillierten Bestandsanalyse im Vorrangnetz festgestellt, dass teilweise die akustischen und taktilen Zusatzeinrichtungen für Blinde und Sehbehinderte an den LSA defekt waren.

Während im Bereich der Haltestellen Bodenindikatoren im Stadtgebiet Potsdam bereits weit verbreitet sind, erfolgte bisher an den Querungsstellen lediglich eine punktuelle Umset-

zung, welche jedoch im Rahmen der Baumaßnahmen in den vergangenen Jahren an Kontinuität gewonnen hat. Positive Realisierungsbeispiele finden sich an verschiedenen Stellen im Stadtgebiet, so zum Beispiel am Knotenpunkt Karl-Liebkecht-Straße / Rudolf-Breitscheid-Straße (siehe Abbildung 20 links).

Abbildung 19: Konflikte im Bereich von Fußgängerüberwegen



Bedingt durch die Weiterentwicklung der taktilen Leitsysteme existieren vereinzelt Führungsformen, welche nicht mehr den heutigen Normen entsprechen. Dies trifft beispielsweise auf die Noppenplatten im Bereich der in Abbildung 20 (rechts) dargestellten Querungsstelle An der Alten Zauche zu. Ein weiteres Problem besteht teilweise im Bereich von Mittelinseln, welche mit provisorischen Bordelementen errichtet worden sind. Hier fehlen die Leiteinrichtungen auf der Mittelinsel. Diese wird entsprechend durch blinde Nutzer*innen nicht wahrgenommen.

Abbildung 20: Bestandssituation Bodenindikatoren / taktile Leitsysteme



Im Nebennetz sind trotz verschiedener positiver Beispiele mit Gehwegvorstreckungen, Aufpflasterungen, etc. die Rahmenbedingungen in der Fläche nicht optimal. Vielfach sind keine ausreichenden Bordabsenkungen vorhanden. Zudem fehlt häufig eine bauliche Untersetzung des angeordneten Niedriggeschwindigkeitsniveaus. Damit ist die notwendige Unterstützung

zur Schaffung einer erhöhten Aufmerksamkeit im Bereich der Knotenpunkte und Einmündungen nicht gegeben. Teilweise werden diese sowie die Querungstellen zugeparkt.

Die Konflikte betreffen dabei auch die Übergänge vom Haupt- in das Nebenstraßennetz. Gehwegüberfahrten bilden im Bestand die Ausnahme. Entsprechend wird der Vorrang des Fußverkehrs gegenüber abbiegenden Fahrzeugen nicht optimal verdeutlicht. Zudem ergibt sich aufgrund der zu überwindenden Bordkanten ein zusätzlicher Nutzungswiderstand.

Fehlende bzw. unzureichend gestaltete Bordabsenkungen bilden im Haupt- und Erschließungsstraßennetz eher ein vereinzelt punktuell Problem. Deutlich weiter verbreitet sind Einschränkungen und Konfliktpotenziale im Bereich von Ein- und Ausfahrten. Hier wird vielfach der Eindruck vermittelt, dass der Gehweg unterbrochen wird (siehe Abbildung 21 links), statt den Kfz-Verkehr auf den querenden bevorrechtigten Fußverkehr aufmerksam zu machen. Hinzu kommen teilweise oberflächenbedingte Einschränkungen hinsichtlich der Begeh- und Berollbarkeit (siehe Abbildung 21 rechts). Besonders hoch ist das Gefährdungspotenzial an häufig stark aufgeweiteten sowie intensiv genutzten Ein- und Ausfahrten von Einzelhandelseinrichtungen.

Abbildung 21: Konflikte im Bereich von Ein- und Ausfahrten



Überdimensionierte und weitläufige Fahrbahnflächen bilden auch bei einzelnen Hauptverkehrskreuzungen ein Problem. Gleiches gilt für komplexe Knotenpunkte ohne Vollsignalisierung bzw. anderweitige Querungshilfen. Dies ist beispielsweise am Knotenpunkt Potsdamer Straße / Rückertstraße / Hugstraße der Fall.

5.4 Hinweise aus dem Beteiligungsprozess

Während der Bearbeitung des Fußverkehrskonzeptes wurden auf verschiedenen Ebenen Beteiligungsmöglichkeiten angeboten. In den nachfolgenden Unterkapiteln werden wesentliche Hinweise und Anregungen zusammengefasst.

5.4.1 Stadtpaziergänge / Workshop

Am 24.08.2019 fanden im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung drei geführte Stadtpaziergänge (Schlaatz, Babelsberg, Innenstadt) sowie ein Workshop unter dem Titel „Fußwege in Potsdam“ statt. Hierbei wurden u. a. folgende zentrale Aspekte angesprochen (Gesamtdokumentation siehe Anlage 6):

Stadtpaziergang Schlaatz

- Verbesserung der Sichtbeziehungen an Querungsstellen (u. a. FGÜ)
- Aufwertung wichtiger Achsen, Schaffung attraktiver Aufenthaltsbereiche
- Gewährleistung direkter Gehwegverbindungen
- Verkehrsberuhigte Gestaltung des Nebennetzes
- Müllentleerung / Entsorgung von Sperrmüll

Stadtpaziergang Babelsberg

- Verbesserung der Rahmenbedingungen für zu Fuß Gehende an LSA
- Freihalten des Verkehrsraumes der Fußgänger*innen von sonstigen Nutzungen (insbesondere Gastronomie)
- durchgehende Führung für Blinde
- Verbesserung der Begeh- und Berollbarkeit
- Verbesserung der Sichtbeziehungen an Querungsstellen (u. a. FGÜ)
- Effizientes Vorgehen gegen Falschparker
- Symbol für behindertengerechte Straßenbahn in dynamischer Anzeige

Stadtpaziergang Innenstadt

- Verbesserung Nutzungsbedingungen für Personen mit Mobilitätseinschränkungen (insbesondere Platz der Einheit)
- Schaffung zusätzlicher sicherer Querungsstellen
- Sanierung von Gehwegoberflächen
- Neugestaltung Bassinplatz
- Verlagerung Kfz-Verkehr Holländisches Viertel (Autofreies Gebiet)

Workshop

- Verbesserungsbedarf im Bereich des Landtages
- Aufwertung Friedrich-Ebert-Straße (Verbreiterung Gehwege)
- Verdichtung und sichere Gestaltung der Querungsmöglichkeiten
- Verbesserung der Rahmenbedingungen für zu Fuß Gehende an LSA
- Reduzierung des Straßenparkens insbesondere in der Innenstadt
- Trennung von Fuß- und Radverkehr
- Freihalten des Verkehrsraumes der Fußgänger*innen von sonstigen Nutzungen (insbesondere Gastronomie)
- Neuverteilung der Verkehrsflächen / Reduzierung Kfz-Verkehrsflächen
- Schaffung regelmäßiger grüner Bereiche / Inseln im Straßenverlauf

Im Rahmen der Spaziergänge sowie des Workshops wurden darüber hinaus vielfältige Erfahrungen unterschiedlicher Nutzergruppen zum Fußverkehr in der Landeshauptstadt Potsdam ausgetauscht und diskutiert. Von den Beteiligten wurde deshalb eine Weiterführung dieses Format der Bürgerbeteiligung mehrfach gewünscht.

5.4.2 Umfrage bei Kindern und Jugendlichen

Parallel zum Fußverkehrskonzept wurde unter dem Titel „Läuft in Potsdam“ durch die Fachstelle für Kinder- und Jugendbeteiligung eine Onlineumfrage durchgeführt. An dieser haben sich 267 Kinder und Jugendliche sowie 14 Fachkräfte beteiligt.

Die Bestandssituation für zu Fuß Gehende in Potsdam wird durch die Befragten überwiegend mit „gut“ (ca. 37 %) und „geht so“ (ca. 46 %) eingeschätzt. Lediglich ca. 6 % schätzen die Situation als „sehr gut“ und ca. 7 % als schlecht ein. Etwa 4 % der Teilnehmenden konnten die Situation nicht einschätzen.

Probleme, Konflikte und Unsicherheiten werden von den Kindern und Jugendlichen sowie den Fachkräften vor allem bei folgenden Situationen gesehen:

- wenn Auto- und Radfahrer*innen keine Rücksicht nehmen (27x)
- wenn Autos zu schnell fahren (23x)
- bei zu schmalen Gehwegen (19x)
- wenn Fuß- und Radwege nicht voneinander getrennt sind (14x)
- wenn Auto- und Radfahrer*innen die Regeln nicht einhalten (13x)
- wenn Autos auf dem Fußweg parken (12x)
- an Kreuzungen ohne Ampel (12x)
- wenn es keinen Fußweg gibt (10x)

- wenn Fußwege zu nah am Straßenrand sind (9x)
- zu viel Verkehr (8x)
- kein Fußgängerüberweg (7x)
- Radfahrer*innen auf dem Fußweg (7x)

Darüber hinaus wurden auch verschiedene konkrete Beispiele für unsichere Bereiche in der Landeshauptstadt Potsdam benannt:

- Hauptbahnhof / Leipziger Dreieck / Lange Brücke:
zu viel Verkehr, unübersichtlich, Radler kreuzen Übergang zum Hauptbahnhof
- Kreuzung Humboldt-Brücke / Behlertstraße / Neuer Garten:
zu schmaler Fußweg, zu viel Verkehr, zu viele Lkws, gefährlich
- Friedrich-Wolf-Straße, Humboldtring, August-Bonnes-Straße, Kirsch- und Pappelallee, Jakob-von-Gundling-Straße, Große Weinmeisterstraße, Babelsberg Medienstadt:
Autos fahren zu schnell, rücksichtslos, fehlende Zebrastreifen (an Schulen)
- Kaiser-Friedrich-Straße:
Fußweg viel zu schmal, zu viel Verkehr (Schule)
- Hegelallee:
Radfahrer*innen auf dem Mittelstreifen

Aufbauend auf den Problemen und Konflikten wurden zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Fußverkehr im Rahmen der Kinder- und Jugendbefragung folgende Verbesserungsvorschläge formuliert:

- mehr Zebrastreifen / Fußgängerüberwege, besonders an Schulen (62x)
- mehr und breitere Fußwege (17x)
- mehr (Fußgänger-)Ampeln (16x)
- getrennte Fuß- und Radwege (11x)
- mehr Rücksichtnahme von Auto- und Radfahrenden (10x)
- mehr Geschwindigkeitsbegrenzungen für Autos / mehr verkehrsberuhigte Zonen / Autos sollen langsamer fahren (9x)
- mehr autofreie Zonen (6x)
- mehr Spielstraßen (4x), mehr Tempo 30 Zonen (4x)

Besonders wohl fühlen sich die Befragten in Bereichen, in denen kein Kfz-Verkehr stattfindet bzw. überall dort, wo eine klare Abgrenzung zwischen Fußweg und den Flächen für den Kfz- bzw. Radverkehr besteht.

5.4.3 Begleitkreis Fußverkehrskonzept

Im Begleitkreis zum Fußverkehrskonzept erfolgten im Projektverlauf ein regelmäßiger Austausch zum aktuellen Bearbeitungsstand sowie eine Diskussion zu Konflikten und Handlungsoptionen. Folgende Akteure waren im Begleitkreis zum Fußverkehrskonzept vertreten:

- LH Potsdam, Bereich Verkehrsanlagen
- LH Potsdam, Bereich Verkehr und Technik
- LH Potsdam, Bereich Verkehrsentwicklung
- LH Potsdam, Bereich Stadtentwicklung
- Beirat für Menschen mit Behinderung
- VCD Verkehrsclub Deutschland e. V.
- FUSS e.V.

In Ergänzung zur Bestandsanalyse wurden u. a. folgende Hinweise zu wichtigen Problemen und Konflikten gegeben:

- teilweise zu lange Wartezeiten an den Lichtsignalanlagen („Bettelampeln“)
- erhöhte Konfliktpotenziale durch statische Grünpfeil-Regelung
- Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten von Personen mit Mobilitätseinschränkungen an dynamischen Kaphaltestellen der Straßenbahn (z. B. Charlottenstraße) unklar
- fehlende Bodenindikatoren im Bereich provisorischer Mittelinseln
- Blindenführung im Bereich der Haltestellen „Alter Markt / Landtag“ sowie aus Richtung Lange Brücke kommend nicht gegeben
- Zugang zur Poliklinik aktuell für Blinde und Sehbehinderte kaum möglich
- Zuführung zu den Fußgängerüberwegen für Blinde und Sehbehinderte notwendig
- fehlendes durchgängiges Blindenleitsystem im Bereich „Platz der Einheit“

5.4.4 Öffentlichkeitsbeteiligung zum Berichtentwurf

Der Berichtentwurf des Fußverkehrskonzeptes der Landeshauptstadt Potsdam wurde im Zeitraum vom 16.12.2020 bis 31.01.2021 digital öffentlich ausgelegt. Parallel hierzu erfolgte eine Beteiligung wichtiger Vereine und Verbände. Die Hinweise und Maßnahmenvorschläge wurden, sofern sie den Zielen der Fußverkehrsförderung sowie den rechtlichen Rahmenbedingungen entsprechen und vom Fachgutachter als zielführend und umsetzbar eingeschätzt wurden, in das Fußverkehrskonzept integriert.

Die Auswertung der Rückmeldungen der Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Vereine und Verbände finden sich in den Anlagen 7 und 8 im Anhang. Detailmaßnahmenvorschläge außerhalb des Vorrangnetzes wurden für eine separate Prüfung außerhalb des Fußverkehrskonzeptes gesondert gesammelt.

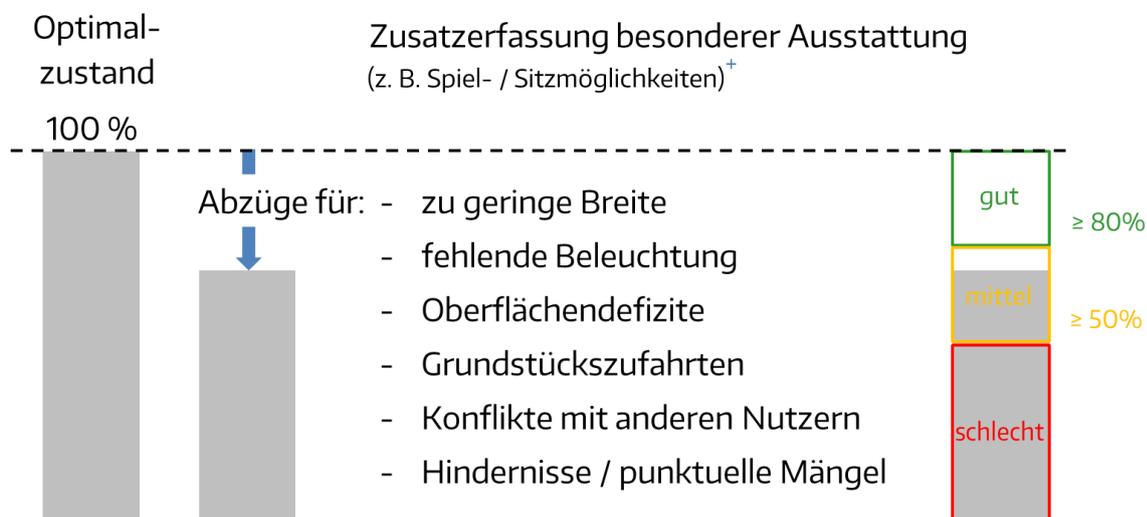
5.5 Gesamtbewertung der Konflikte und Potenziale

Für die Hauptfußwegeverbindungen (Vorrangnetz) in der Landeshauptstadt Potsdam wurde eine systematische Analyse und Bewertung der Bestandssituation vorgenommen. Als Ausgangsbasis diente die Erfassung einer Vielzahl von unterschiedlichen Kriterien sowohl für den Längs- als auch für den Querverkehr.

Die anschließende Bewertung orientiert sich an der Vorgehensweise aus den Hinweisen zur einheitlichen Bewertung von Radverkehrsanlagen (H EBRA – unveröffentlichter Entwurfsstand). Hierbei wird, ausgehend vom potenziellen Optimalzustand der Gehwege und Querungsmöglichkeiten (100 Punkte), bei Abweichungen bzw. Konfliktpotenzialen ein Abzug vorgenommen. Je nach Umfang der Beeinträchtigungen erfolgt eine unterschiedlich starke Abwertung. So werden beispielsweise bei einer Unterschreitung der Mindestbreiten (siehe Kapitel 8) um weniger als 0,5 m lediglich 20 Punkte, bei größeren Unterschreitungen 50 Punkte und bei einer Gehwegbreite unter 1,0 m 75 Punkte abgezogen.

Die Abzüge bei den einzelnen Kriterien werden anschließend zu einer Gesamtbewertung zusammengeführt und drei Zustandsklassen zugeordnet (siehe Abbildung 22). Eine Bewertung mit „gut“ erfolgt, wenn mindestens 80 von 100 Punkten erreicht werden. Die Zustandsklasse „mittel“ erstreckt sich auf den Bereich zwischen 50 und 80 Punkte. Erfolgt eine Gesamtbewertung mit weniger als 50 Punkten wird der Gehwegabschnitt bzw. Querungsstelle der Zustandsklasse „schlecht“ zugeordnet.

Abbildung 22: Methodik der Bestandsbewertung



In Anlage 3 sind die Ergebnisse der systematischen Bestandsbewertung dargestellt. Bei der Interpretation der Ergebnisse ist zu berücksichtigen, dass aufgrund der örtlichen Rahmenbedingungen bei einzelnen Streckenabschnitten auch zukünftig Restriktionen (z. B. verfügbare Straßenraumbreite) bestehen können, welche sich selbst bei einer Umsetzung von Maßnahmen nicht vollumfänglich beheben lassen und entsprechend weiterhin zu Abzügen führen.

Bei den Knotenpunkten erfolgte für die Darstellung eine Zusammenfassung der Bewertung der einzelnen Querungsstellen bzw. Zufahrten. Maßgebend war jeweils die am schlechtesten benotete Querungsrelation.

Insgesamt wird auf Grundlage der systematischen Bestandsbewertung deutlich, dass in der Fläche noch erheblicher Handlungsbedarf zur Schaffung einer fußverkehrsfreundlichen Infrastruktur in der Landeshauptstadt Potsdam besteht.

6. Sachstandsanalyse bestehender Konzepte

Im Rahmen der Erarbeitung des Fußverkehrskonzeptes konnte auf verschiedene, bereits bestehende Konzepte und Planungen zurückgegriffen werden. Diese lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Stadtentwicklungskonzept Verkehr (VMZ Berlin; IVU Umwelt; LK Argus, 2014).

Das Stadtentwicklungskonzept Verkehr bildet den übergeordneten Rahmen bzw. war wichtiger Impulsgeber für das Fußverkehrskonzept.

Leitbild der Landeshauptstadt Potsdam (LH Potsdam, 2016)

Im Leitbild werden die strategischen Zielstellungen für die kommenden Entwicklungen in der Landeshauptstadt Potsdam zusammengefasst. Es bestehen vielfältige Wechselwirkungen zum Thema Fußverkehr.

Lärmaktionsplan Potsdam (SVU Dresden, 2017a)

Fortschreibung des Luftreinhalteplanes Potsdam (SVU Dresden, 2017b)

Klimaschutzkonzept (Arge Klimaschutzkonzept , 2010)

Masterplan 100 % Klimaschutz (BLS, LUP, PIK, InnoZ, ad modum, Sustainable Energy and Climate Policy, 2017)

Im Rahmen der o. g. Konzepte zur Verbesserung der Umweltqualität wird die Bedeutung des Fußverkehrs für eine stadtverträgliche Entwicklung der Mobilität sowie für die gesamtstädtische Emissionsminderung explizit hervorgehoben.

Radverkehrskonzept (LH Potsdam, 2017)

Eine Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr kann wesentlich zur Reduzierung von Nutzungskonflikten mit dem Fußverkehr beitragen. Entsprechend bestehen wichtige Wechselwirkungen zum Fußverkehrskonzept.

Uferwegekonzept (LH Potsdam, 2013)

Bei den Uferwegen handelt es sich vielfach um Verbindungen, welche vorrangig oder ausschließlich dem Fußverkehr dienen. Sie bilden entsprechend einen zentralen Baustein des Gehwegnetzes in der Landeshauptstadt Potsdam.

Schulwegsicherungskonzept (complan, 2018)

Das Schulwegsicherungskonzept fasst die Rahmenbedingungen und Handlungsempfehlungen standortbezogen für die Grundschulen, Schulen mit Primarstufe bzw. weiterführende Schulen mit Leistungs- und Begabungsklassen und die Förderschulen zusammen. Es bestehen vielfältige Wechselwirkungen zum Fußverkehrskonzept.

Innenstadtverkehrskonzept (LK Argus, VMZ Berlin, 2017)

Im Rahmen der integrierten verkehrlichen Untersuchungen zur Innenstadt wurden auf Basis einer umfassenden Bestandsanalyse auch konkrete Maßnahmen zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Fußverkehr entwickelt.

Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für den Zeitraum 2019-2023

Parallel zum Fußverkehrskonzept erfolgt die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes der Landeshauptstadt Potsdam für den Zeitraum bis 2019 bis 2023. Wesentliche Aspekte bilden dabei Streckenerweiterungen im Straßenbahnnetz sowie eine Prüfung der Verlängerung der Betriebszeiten im ÖPNV. Wichtige Schnittstellen zum Fußverkehrskonzept bestehen hinsichtlich einer weiteren Verbesserung der Barrierefreiheit.

Denkmalbereichssatzungen / Gestaltungssatzungen

Innerhalb des Stadtgebietes sind in verschiedenen Bereichen verbindliche Denkmalbereichs- bzw. Gestaltungssatzungen vorhanden. Diese sind insbesondere bei der konkreten Umsetzung der Handlungsempfehlungen des Fußverkehrskonzeptes zu berücksichtigen.

Darüber hinaus wurden auch aktuelle Konzepte der Bauleitplanung bzw. zur Freiflächenentwicklung (z. B. Krampnitz) sowie bestehende Handlungs- und Gestaltungsvorgaben der städtischen Ämter in die Betrachtungen mit einbezogen.

Strategie und Konzept zum Erhalt der Natursteinpflasterflächen in Potsdam „Historische Straßen für alle“ (DS 08/SVV/0665)

Im Jahr 2008 wurde durch die Stadtverordnetenversammlung eine Strategie bzw. ein Konzept zum Erhalt der Natursteinpflasterflächen in der Landeshauptstadt beschlossen. Dieses beinhaltet Prämissen, Ziele und Grundsätze, wie die bestehenden Natursteinpflasterflächen unter Berücksichtigung der aktuellen Nutzungsanforderungen erhalten werden können.

7. Leitbild

7.1 Bedeutung des Fußverkehrs für die städtische Mobilität

Das Zufußgehen bildet die natürlichste und ursprünglichste Art, sich fortzubewegen. Bis auf wenige Ausnahmen ist jeder Mensch auch Fußgänger*in. So gut wie alle Wege beginnen oder enden zu Fuß. Als Bindeglied zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln bildet der Fußverkehr die Basismobilität innerhalb der Stadt.

Zudem bietet das Zufußgehen eine Vielzahl an Vorteilen und positiven Effekten sowohl für den einzelnen Nutzer als auch für die gesamte Stadtgesellschaft. Es ist emissionsfrei und leise; liefert entsprechend einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz sowie zur Luftreinhaltung und Lärminderung. Darüber hinaus wird die Umwelt durch einen sparsamen Flächenverbrauch geschont.

Die Fortbewegung zu Fuß ist weitestgehend diskriminierungsfrei, da für nahezu jeden zu jederzeit individuell, flexibel und unkompliziert möglich. Sie ist preiswert und ermöglicht damit soziale Teilhabe. Zudem wird eine aktive Bewegung gefördert. Das Zufußgehen kann Herz-Kreislauf-Erkrankungen und Diabetes vorbeugen und auch zu einer besseren seelischen Gesundheit beitragen.

Gleichzeitig fördert das Zufußgehen eine lebendige Stadt und sorgt damit für mehr Lebensqualität sowie lokale Wertschöpfung. Fußverkehrsförderung ist Wirtschaftsförderung. Ausschlaggebend ist hierbei unter anderem der Anstieg der Kommunikations- und Begegnungsmöglichkeiten. Entsprechende Effekte werden durch die touristischen Nutzungen weiter verstärken bzw. zusätzlich gefördert.

Auch kostenseitig bestehen deutliche Vorteile für den Fußverkehr. Einerseits sind Investitions- und Unterhaltungskosten für die Infrastruktur deutlich geringer als für den Kfz-Verkehr. Auf der anderen Seite fallen auch die verursachten externen Folgekosten um ein vielfaches geringer aus.

Angesichts der vielfältigen Vorteile bildet der Fußverkehr einen zentralen Baustein für die Sicherung einer stadtverträglichen Mobilität. Die Maßnahmen des Fußverkehrskonzeptes sind daher als wichtige Zukunftsinvestition für die Stadtentwicklung in der Landeshauptstadt Potsdam zu verstehen.

7.2 Übergeordnete Zielstellungen

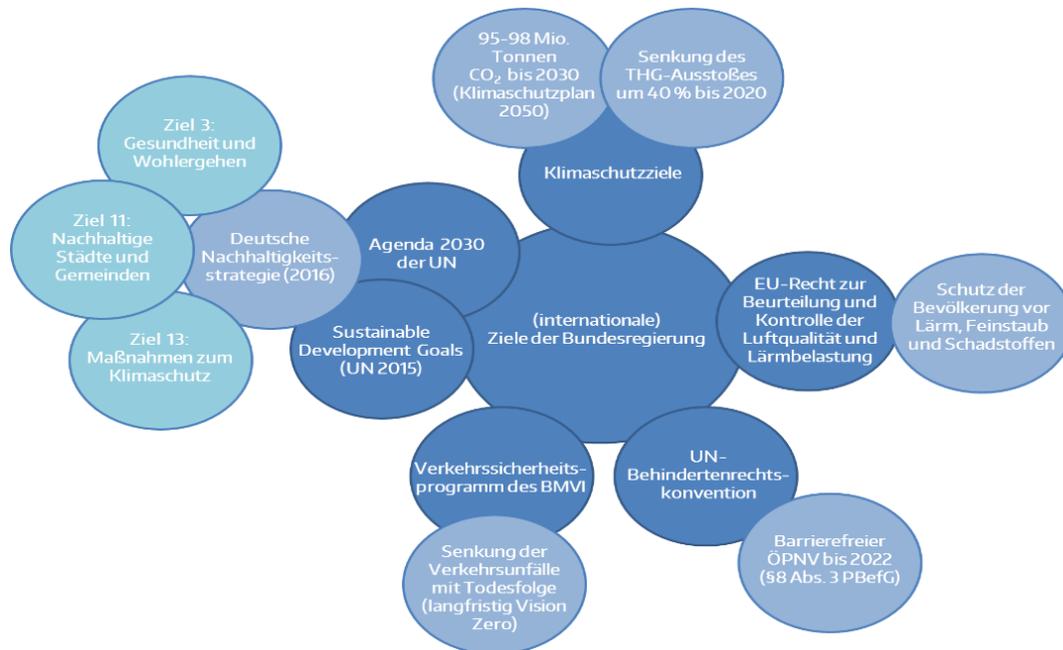
Vom Umweltbundesamt wurden im Jahr 2018 Grundzüge einer **bundesweiten Fußverkehrsstrategie** veröffentlicht. Diese soll eine Diskussion angestoßen, welche *„die Bedeutung des Fußverkehrs für eine nachhaltige Entwicklung der Städte in Deutschland ins Bewusstsein von Kommunen und Bevölkerung rückt.“* (UBA, 2018).

Die bundesweite Fußverkehrsstrategie fasst dabei den möglichen Beitrag des Zufußgehens zur Erreichung zahlreicher Zielstellungen der Bundesregierung zusammen (siehe Abbildung 23). Anknüpfungspunkte bestehen demnach insbesondere in den Bereichen Verkehrssicher-

heit, Klimaschutz und soziale Teilhabe. Darüber hinaus formuliert die bundesweite Fußverkehrsstrategie ambitionierte Ziele, wie z. B.:

„Der Fußverkehrsanteil an den Wegen der Deutschen steigt um die Hälfte von durchschnittlich 27 % in Kernstädten auf 41 % und von durchschnittlich 23 % in ländlichen Kreisen auf 35 % bis 2030 an.“ (UBA, 2018).

Abbildung 23: Ziele der Bundesrepublik mit Wechselwirkungen zum Fußverkehr, Grundlage: (UBA, 2018)



Auch auf Landesebene bestehen wichtige Anknüpfungspunkte für den Fußverkehr so z. B. im **Verkehrssicherheitsprogramm des Landes Brandenburg**. Langfristiges Ziel bildet die „Vision Zero“ (keine Unfalltoten im Straßenverkehr).

Darüber hinaus werden folgende konkrete Ziele benannt:

- Reduzierung Getöteter im Straßenverkehr um weitere 40 % bis 2024 (Basisjahr 2012)
- Reduzierung Schwerverletzter um 50 % bis 2024 (Basisjahr 2012)

Dabei bildet die Erhöhung der Verkehrssicherheit besonders gefährdeter Verkehrsteilnehmer wie Kinder, junge Fahrer*innen, Ältere und Mobilitätseingeschränkte sowie Fußgänger*innen und Radfahrer*innen einen wesentlichen strategischen Ansatz. Als zentrale Handlungsfelder beinhaltet das Verkehrssicherheitsprogramm:

1. Auf Nummer Sicher - Der Mensch im Mittelpunkt
2. Fair-Play – Spielregeln im Verkehr einhalten
3. Sichere Verkehrsinfrastruktur
4. Mehr Verkehrssicherheit durch Technik

Auf städtischer Ebene wurden mit dem „**Potsdamer Leitbild**“ ebenfalls übergeordnete Leitlinien für die zukünftige Entwicklung in der Landeshauptstadt beschlossen. Dieses beinhaltet verschiedene Verknüpfungspunkte mit dem Fußverkehr.

Die wichtigsten lassen sich wie folgt zusammenfassen (LH Potsdam, 2016):

| Leitbildkapitel | Leitbildziele |
|------------------------|---|
| „Eine Stadt für ALLE“ | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Potsdam ist eine generationengerechte Stadt. ➤ Potsdam ist eine Stadt des guten Miteinanders. |
| „Die lebendige Stadt“ | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Potsdam ist eine gesunde und sichere Stadt. ➤ Potsdam ist eine Stadt in Bewegung. ➤ Potsdam ist eine ökologische Stadt, die sich für Nachhaltigkeit, Klima- und Umweltschutz engagiert. |
| „Die innovative Stadt“ | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Potsdam geht wirtschaftlich und sinnvoll mit öffentlichen Ressourcen um und bekennt sich zur generationsübergreifenden Gerechtigkeit. |
| „Die wachsende Stadt“ | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Potsdam ist eine Stadt, in der die Menschen vielfältig, umweltfreundlich und vernetzt mobil sein können. |

Darüber hinaus beinhalten auch eine Vielzahl nachgeordneter Konzepte wichtige Zielstellungen und Leitlinien mit einer Verknüpfung zum Thema Fußverkehr.

Im **Klimaschutzkonzept** (Arge Klimaschutzkonzept , 2010) wird, bezogen auf das Basisjahr 2005, bis zum Jahr 2020 für die Landeshauptstadt Potsdam eine CO₂-Einsparung von 20 % angestrebt. Wichtige Bestandteile des klimapolitischen Leitbildes bilden u. a.:

| Leitbildkapitel | Leitbildziele |
|------------------|--|
| Verkehr | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Klimaschonende urbane Mobilität aufbauen ➤ zunehmende Verlagerung MIV auf den Umweltverbund (-10 % MIV) ➤ Verkehrsvermeidende Stadt- und Nutzungsstrukturen entwickeln |
| Stadtentwicklung | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Die klimabewusste kompakte Stadt der kurzen Wege |

Weiterführende Zielstellungen zum Klimaschutz in der Landeshauptstadt Potsdam werden im **Masterplan 100 % Klimaschutz** (BLS, LUP, PIK,InnoZ, ad modum, Sustainable Energy and Climate Policy, 2017) formuliert. Diese beinhaltet die Zielstellung bis zum Jahr 2050, bezogen auf 1990, den Endenergieverbrauch um 50 % und die Treibhausgasemissionen um 95 % zu reduzieren.

Hierbei werden folgende fußverkehrsrelevante Maßnahmen konkret benannt:

- Kostenerhöhung öffentlicher Stellflächen
- Einsatz von Mobilitätsmanagement / Werbung / Events
- Förderung städtebauliches Konzept der "Stadt der kurzen Wege"
- Rad- und Fußverkehrsbelange frühzeitig in Planungen einbeziehen
- Bauliche Trennung von Fuß- und Radwegen

Im **Stadtentwicklungskonzept Verkehr** wird festgehalten: „*die zukünftige Verkehrsentwicklung der Stadt Potsdam wird im Wesentlichen von Änderung der Verkehrsmittelwahl (Modal Split) gekennzeichnet sein.*“ (VMZ Berlin; IVU Umwelt; LK Argus, 2014)

Ziel ist es dabei, den motorisierten Individualverkehr bis 2025 so zu reduzieren, dass eine Einhaltung der Luftschadstoffgrenzwerte sowie der Klimaziele (20 % CO₂-Reduzierung) gewährleistet ist und der notwendigen Lärmvorsorge Rechnung getragen wird. Zudem adressiert das Stadtentwicklungskonzept Verkehr den Fußverkehr als ein wichtiges Handlungsfeld im Szenario „Nachhaltige Mobilität 2025“.

Wichtige Maßnahmen bilden dabei:

- Fußverkehrskonzept für Potsdam
- Fußgängerfreundliche Umgestaltung / Ausbau von Straßen
- Verbesserung der Querungsmöglichkeiten an Hauptverkehrsstraßen

Die konkretesten Zielstellungen in Bezug auf den Fußverkehr beinhaltet das **Innenstadtverkehrskonzept** (LK Argus, VMZ Berlin, 2017):

- Gestaltung Gehwege / Gehbereiche weitgehend entsprechend ihrer historischen Dimensionierungen
- durchgängig nutzbare Breiten für zu Fuß gehende von mindestens 1,80 m (punktuell 1,50 m bei baulichen Einschränkungen) anzustreben
- Entsprechende Gestaltung von Warenauslagen, Werbeträgern, Fahrradständern und Außensitzplätzen von Gaststätten
- Sicherung der Erreichbarkeit und Nutzbarkeit der Innenstadt zu Fuß durch Überquerbarkeit der Hauptverkehrsstraßen und barrierefreie Gestaltung der Fußwege
- Straßenräume sollten Aufenthalts- und Ruhezone bieten.
- Ausstattung mit ausreichenden Sitzgelegenheiten

Weitere wichtige strategische Verknüpfungen insbesondere hinsichtlich einer Veränderung der Verkehrsmittelwahl zu Gunsten des Umweltverbundes bestehen zur Luftreinhalte- und Lärmaktionsplanung.

7.3 Zielstellungen zur Förderung des Fußverkehrs

Abgeleitet aus den bestehenden Zielstellungen in Bund, Land und Stadt, den ortsspezifischen Rahmenbedingungen sowie den verkehrsmittelspezifischen Anforderungen wurde für die Landeshauptstadt Potsdam ein Leitbild zur Förderung des Fußverkehrs erarbeitet. Dieses beinhaltet vier Oberziele, welche sich jeweils in eine Vielzahl einzelner konkreter Zielstellungen untergliedern:

1. Zufußgehen ist sicher

- Vision Zero - Keine tödlichen Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung
- Reduzierung der Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung insgesamt um 30 % bis 2030
- Minimierung von Unfällen mit schweren Verletzungsfolgen
- Halbierung von im Konzept erfassten Angsträumen für zu Fuß Gehende

2. Die Potsdamer Bevölkerung geht mehr zu Fuß

- Erhöhung des Anteils des Umweltverbundes
- Erhöhung der Fußverkehrsanteile an den täglichen Wegen der Potsdamer Bevölkerung von 24 % auf 27 % bis 2028
- Halbierung des MIV-Anteils auf Kurzstrecken < 1 km auf unter 5 % sowie für Strecken zw. 1 - 3 Km auf unter 15 %
- Verringerung der durchschnittlichen Wegelänge von 7,6 km pro Weg auf 5,0 km bzw. von 25,8 km pro Person und Tag auf 20,0 km

3. Teilhabe aller Menschen am öffentlichen Leben

- systematische Berücksichtigung des Design für Alle bei der Straßenraumgestaltung
- Barrierefreiheit entlang aller öffentlichen Straßen im Stadtgebiet, sowie an allen Einmündungen, Knotenpunkten und Querungsstellen
- Barrierefreiheit an allen Haltestellen (unter Berücksichtigung der Vorgaben des Nahverkehrsplans) einschließlich der Zuwegungen

4. Zu Fuß gehen ist attraktiv

- Schaffung einer Kultur des Zufußgehens
- Erhöhung der Nutzungs- und Aufenthaltsqualität bzw. Attraktivität des Straßenraumes
- Gehwege sind ausreichend breit und gut begehbar
- möglichst direkte Verbindungen zu den Zielen des Fußverkehrs
- Trennwirkungen sind gering und es existieren gute Querungsbedingungen
- lückenlos sicher begehbare Hauptachsen für den Fußverkehr
- Rückgewinnung von Kfz-Verkehrsflächen für Aufenthalt, Kommunikation und das Zufußgehen
- zu Fuß Gehende werden als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer respektiert
- öffentlich zugängige Uferwege

Die Zielstellungen sollen der Landeshauptstadt Potsdam als Grundlage für die strategische Ausrichtung von Bau und Planung dienen, aber gleichzeitig auch wichtige Impulse in weitere Akteursfelder geben (Bildung, Wirtschaftsförderung etc.). Sie sollen breite Akzeptanz finden und perspektivisch dazu beitragen, dass sich die Rahmenbedingungen für das Zufußgehen deutlich verbessern.

8. Grundsätze der Fußverkehrsförderung

In den **Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)** wird einleitend festgehalten:

„Planung und Entwurf von Stadtstraßen müssen sich an Zielstellungen orientieren, die sich aus der Bewohnbarkeit und Funktionsfähigkeit der Städte und Gemeinden ergeben und eine ausgewogene Berücksichtigung aller Nutzungsansprüche an den Straßenraum verfolgen.“ (FGSV, 2006b)

Für den Fußverkehr bedeutet dies, dass sich auf Gehwegen zwei zu Fuß Gehende begegnen können sollen und dass zur Fahrbahn sowie zur Hauswand ein ausreichender Sicherheitsabstand existiert. Als Regelbreite für den Seitenraum ergibt sich damit gemäß den RAST 06 ein Maß von 2,50 m (FGSV, 2006b). Diese setzt sich aus dem Verkehrsraum (1,80 m) sowie den Sicherheitsräumen zur Fahrbahn (0,50 m) und zur Hauswand (0,20 m) zusammen.

In den **Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA 2002)** wird darüber hinaus festgehalten:

„Geringer als 2,10 m ist aber eine Seitenraumbreite in keiner angebauten Straße als ausreichend anzusehen.“ (FGSV, 2002)

Ausgehend von dieser Mindestbreite ist oftmals jedoch ein deutlich höherer Breitenbedarf gegeben. Dies betrifft insbesondere Geschäftsstraßen sowie Abschnitte mit hohem Fußverkehrsaufkommen. In den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen sind in Abhängigkeit von der Bebauungs- und Verkehrsdichte sowie den Nutzungsanforderungen Orientierungswerte für die erforderlichen Breiten angegeben.

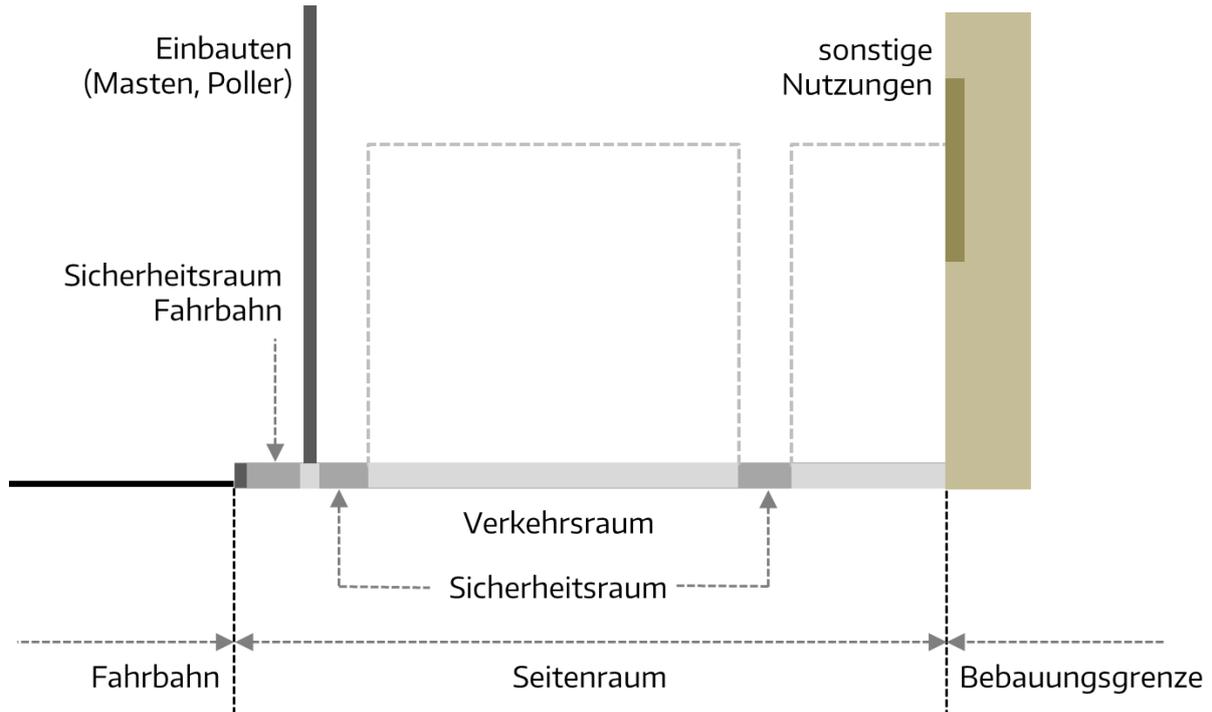
Auch die Nutzungsanforderungen mobilitätseingeschränkter Verkehrsteilnehmer sind bei der Dimensionierung der Gehwege zu berücksichtigen. So erhöht sich beispielsweise gemäß den **Hinweisen für Barrierefreie Verkehrsanlagen, (H BVA (FGSV, 2011))** der Breitenbedarf im Seitenraum für den Begegnungsfall zweier Rollstühle auf 2,70 m.

Generell darf entsprechend des **Diskriminierungsverbotes im Artikel 3 Absatz 3 des Grundgesetzes** niemand wegen seiner Behinderung benachteiligt werden. Dies muss im Rahmen der Verkehrsraumgestaltung durch ein „Design für Alle“ bzw. eine barrierefreie Gestaltung berücksichtigt werden.

Barrierefreiheit wird dabei im **Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz - BGG)** im § 4 wie folgt definiert:

„Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.“ (Bundesrepublik Deutschland, 2007)

Abbildung 24: Zonierung von Seitenräumen



Entsprechend sind im Rahmen von Um-, Aus- und Neubauvorhaben die Zielstellungen der Barrierefreiheit sowie des „Design für Alle“-konsequent zu berücksichtigen. Gemäß **Handbuch für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA (FGSV, 2011))** sind dabei für barrierefreie Räume folgende Grundfunktionen zu beachten:

- **Zonierung** (siehe Abbildung 24): Trennung öffentlicher Räume in einbau- und hindernisfreie Bereiche für die Fortbewegung und Bereiche für den Aufenthalt, für Möblierung, das Abstellen von Fahrzeugen, Pfosten und Masten sowie Begrünung
- **Nivellierung**: Gewährleistung möglichst stufenloser Übergänge, generelle Vermeidung von Kanten über 3 cm Höhe
- **Linierung**: (taktile Linienführung) Vorhandensein von Leitlinien für die Orientierung und Gewährleistung einer durchgängigen ertastbarkeit
- **Kontrastierung**: Visuell, taktil und akustisch kontrastierte Gestaltung des Verkehrsraumes, Gewährleistung einer visuellen und taktilen Leit- und Warnfunktion

Die konkrete Ausgestaltung der Elemente zur Gewährleistung der Barrierefreiheit ist in verschiedenen Richtlinien und Normen, wie z. B. die DIN 32984 "Bodenindikatoren im öffentlichen Raum", festgeschrieben.

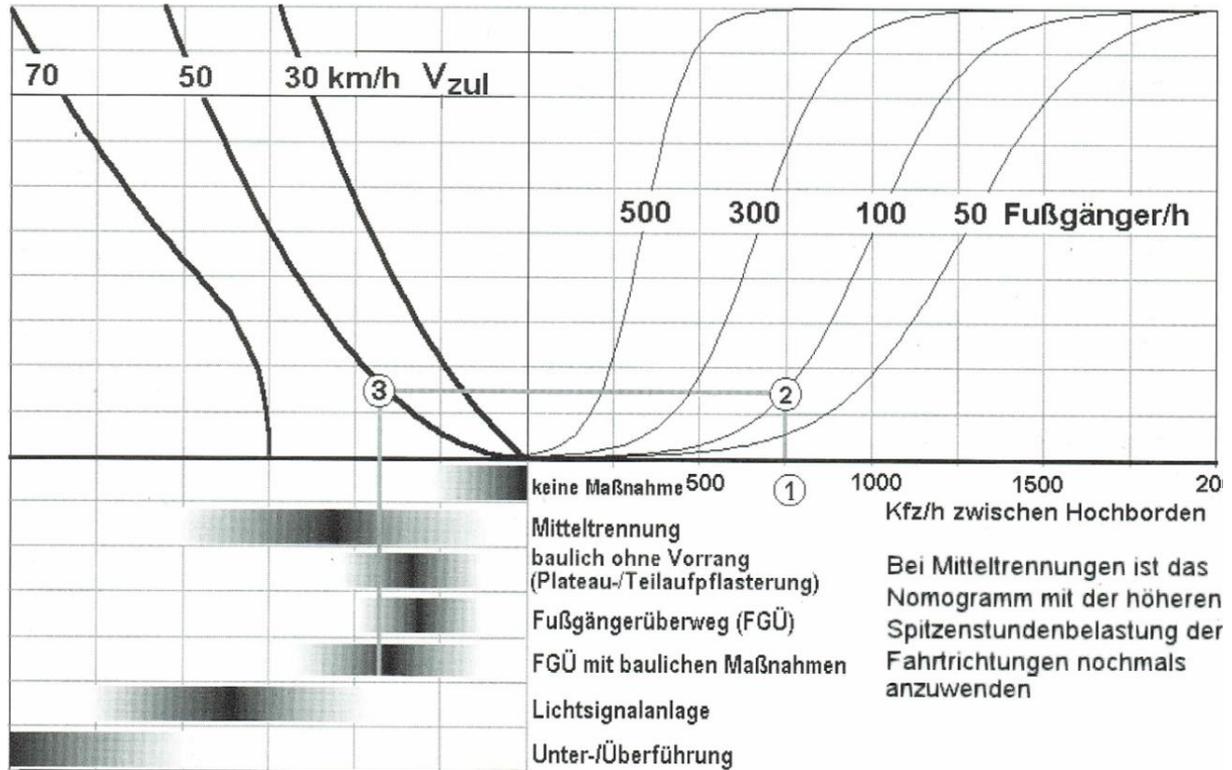
Die Einsatzbereiche für verschiedene Arten von Überquerungsanlagen sind in den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (FGSV, 2006b) zusammengefasst. Maßgebend sind dabei die Verkehrsaufkommen im Kfz- und Fußverkehr sowie die zulässige Höchstgeschwindigkeit (siehe Abbildung 25). Ergänzend wird allerdings in den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen festgehalten:

„Überquerungsanlagen sind unabhängig von den Belastungen sinnvoll und zu empfehlen, wenn regelmäßig mit schutzbedürftigen Fußgängern, wie z. B. Kindern und älteren Menschen zu rechnen ist.“ (FGSV, 2006b)

Darüber hinaus werden in den Richtlinien weitere Einsatzkriterien festgehalten. Für die Anlage von Fußgängerüberwegen sind zusätzlich die Vorgaben der Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ (BMVBW, 2001)) zu berücksichtigen.

Abbildung 25: Einsatzbereiche von Überquerungsanlagen an zweistreifigen Straßen gemäß RASt

Quelle: (FGSV, 2006b)



9. Maßnahmenkonzept / Handlungsfelder

Aufbauend auf den Ergebnissen der Bestands- und Konfliktanalyse (siehe Kapitel 5) sowie den aktuellen und zukünftigen planerisch-strategischen Rahmenbedingungen und Leitlinien (siehe Kapitel 6 und 7) wurden die notwendigen Maßnahmen für die Schaffung einer sicheren und attraktiven Infrastruktur für den Fußverkehr in der Landeshauptstadt Potsdam erarbeitet.

Diese untergliedern sich in folgende Themenschwerpunkte:

Kapitel 9.1 Straßenraum für Alle

Kapitel 9.2 Ergänzung des Gehwegenetzes

Kapitel 9.3 Straßenraumgestaltung / Neuaufteilung des Straßenraumes

Kapitel 9.4 Ausreichend breite und hindernisfreie Gehwege

Kapitel 9.5 Verbesserung der Querungsmöglichkeiten

Kapitel 9.6 Schaffung / Gewährleistung attraktiver Wegeoberflächen

Kapitel 9.7 Lichtsignalanlagen-Steuerung

Kapitel 9.8 Weitere Maßnahmen

Kapitel 9.9 Übergreifende Handlungsfelder

Nachfolgend werden die konkreten Maßnahmen in den einzelnen Themenfelder erläutert. Eine Gesamtmaßnahmenübersicht findet sich in den Anlagen 4 (Übersichtskarte und Maßnahmenentabelle). Die Priorisierung der Maßnahmen wird in Kapitel 10 erläutert.

Insgesamt wird eine integrierte und gesamtstädtische Strategie zur Verbesserung der Bedingungen für den Fußverkehr empfohlen. Neben kleinteiligen und kurzfristig realisierbaren Maßnahmen beinhaltet das Konzept auch Handlungsempfehlungen zur generellen Gestaltung von Fußverkehrsanlagen sowie zur Sicherung einer systematischen und dauerhaften Fußverkehrsförderung.

Grundsätzlich ist dabei zu berücksichtigen, dass eine stadtverträgliche Mobilität und die Verkehrssicherheit oberstes Primat haben. In den Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrsordnung heißt es bezogen auf die §§ 39 - 43 der StVO hierzu:

„Die Flüssigkeit des Verkehrs ist mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zu erhalten. Dabei geht die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer der Flüssigkeit des Verkehrs vor.“
(Bundesrepublik Deutschland, 2001 zuletzt geändert 2017)

9.1 Straßenraum für Alle

Bereits im Kapitel 8 „Grundsätze der Fußverkehrsförderung“ wurde auf wesentliche Aspekte zur Gewährleistung der Barrierefreiheit (Zonierung, Nivellierung, Linierung, Kontrastierung) eingegangen. Im Rahmen der Straßenraumgestaltung sollen damit die Anforderungen aller Nutzer*innen im Sinne des „Designs für Alle“ berücksichtigt werden. Zielgruppe der Maß-

nahmen bilden dabei alle Menschen, die zu Fuß unterwegs sind, unter besonderer Berücksichtigung von Personen mit Mobilitätseinschränkungen⁵, älteren Menschen sowie Kindern.

Trotz der in den vergangenen Jahren bereits erfolgten Anstrengungen zur Schaffung barrierefreier Straßenräume bestehen für diese Nutzergruppen weitere Verbesserungspotenziale. Barrierefreie Gestaltung ist dabei weit mehr als nur der Einbau von kontrastreichen Bodenindikatoren. Diese beginnt bei der Sicherung ausreichend breiter Verkehrsräume u. a. für Personen mit Langstock, Rollator, Rollstuhl, Kinderwagen etc. Weiterhin ergeben sich spezielle Anforderungen an die Längs- und Querneigungen von Gehwegen sowie viele weitere Gestaltungsdetails.

Im Rahmen der Um-, Aus- und Neubauvorhaben bedarf es daher weiterhin einer konsequenten Berücksichtigung der Vorgaben des Handbuchs für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA).

Parallel sollten auch verschiedene kleinteilige Maßnahmen zur Optimierung der bestehenden Infrastruktur umgesetzt werden. Vertikale Hindernisse im Straßenraum (z. B. Poller, Geländer) müssen gekennzeichnet und ggf. mit einem Unterlaufschutz ausgestattet werden. Gleiches gilt für Treppen und Kanten. Hier müssen die Vorderkanten der Stufen einen deutlichen visuellen Kontrast (vertikal und horizontal) aufweisen und Aufmerksamkeitsfelder ober- und unterhalb der Treppe vorhanden sein.

Allgemein sollten die Oberflächen möglichst gut begeh- und berollbar sein (siehe hierzu auch Kapitel 9.6). In städtebaulich und denkmalpflegerisch sensiblen Bereichen sind hierbei Kompromisslösungen erforderlich, welche nicht einseitig zu Lasten der Nutzer*innen mit Mobilitätseinschränkungen oder des Denkmalschutzes erfolgen dürfen. Dies gilt gleichermaßen auch für die Gewährleistung eines ausreichenden Kontrastes für Leitelemente und Bodenindikatoren.

Generell erfolgt die Führung von Fußgänger*innen mit eingeschränktem Sehvermögen entlang der Gehwege unter Nutzung natürlicher Leitelemente, wie z. B. Bordstein, Rasenkantenstein und insbesondere taktiler, optischer Grenzen zwischen kontrastierenden Materialien mit unterschiedlich rauher bzw. ebener Oberfläche. Wesentlich ist dabei, dass mit der Linierung eine durchgängige ertastbarkeit des Wegeverlaufes möglich ist und möglichst gleichförmig über längere Abschnitte beibehalten wird.

Bodenindikatoren (Rippen- bzw. Noppenplatten) kommen vor allem im Bereich von Querungsanlagen, Haltestellen, Treppen und Rampen sowie weitläufigen Fußverkehrsflächen (Plätze, Fußgängerzonen) zum Einsatz. Sie können warnende, hinweisende und leitende Funktionen haben und sind auf das Zwei-Sinne-Prinzip auszurichten.

Es muss für blinde und sehbehinderte Menschen durchgehend möglich sein, dass diese sich idealerweise an einem Leitsystem orientieren können. Ist dies aus bestimmten Gründen nicht umsetzbar, muss eine Alternative mit dem Beirat für Menschen mit Behinderung und der Beauftragten für Menschen mit Behinderung abgestimmt werden.

⁵ Zu dieser Gruppe gehören Menschen mit kognitiven Entwicklungsbeeinträchtigungen sowie Körperbehinderte, Sehgeschädigte, Hörbehinderte, Sprachbehinderte und psychisch behinderte Menschen.

Perspektivisch sind alle definierten Querungsstellen mit Bodenindikatoren auszustatten. Kurzfristig sollte dabei der Fokus auf dem Haupt- und Erschließungsstraßennetz sowie dem Vorrangnetz für den Fußverkehr liegen.

Hierbei ergeben sich folgende Prioritäten:

| | |
|-------------|--|
| Priorität 1 | Lichtsignalanlagen und Fußgängerüberwege |
| Priorität 2 | Mittelinseln und Querungen im direkten Umfeld von Haltestellen |
| Priorität 3 | weitere Querungsstellen |

Darüber hinaus sollten, ausgehend von den zentralen Mobilitätsschnittstellen bzw. nächstgelegenen Haltestellen, die wichtigen touristischen Ziele mit einem durchgehenden Leitsystem angebunden werden.

Neben dem Neubau bedarf es bei einzelnen bereits bestehenden Leiteinrichtungen auch einer Anpassung an die aktuell gültigen Richtlinien. Darüber hinaus müssen vor allem im Bereich provisorischer eingerichteter Querungsstellen teilweise die Leitsysteme auf den Mittelinseln ergänzt werden. Als Alternative zu den Formsteinen können hierbei Leitelemente zum Aufkleben Verwendung finden.

Die Auffindbarkeit bildet allerdings nur einen wichtigen Aspekt für die Gewährleistung attraktiver Querungsbedingungen für alle Nutzergruppen. Parallel ist die Gestaltung der Borde von zentraler Bedeutung. Hierbei existiert ein Zielkonflikt zwischen dem Orientierungsbedarf sehgeschädigter Menschen und der Überrollbarkeit der Bordkante z. B. mittels Rollator oder Rollstuhl.

Die Optimallösung bilden Querungsstellen mit differenzierten Bordhöhen (siehe Abbildung 26). Diese beinhalten einerseits eine „Nullabsenkung“ und auf der anderen Seite eine taktil optimal wahrnehmbare Bordkante mit ≥ 6 cm. Allerdings sind derartige Lösungen aufgrund ihres Breitenbedarfes (mindestens ca. 4,00 m) sowie des höheren baulichen Aufwandes nicht überall umsetzbar.

Abbildung 26: Beispiel Querungsstelle mit differenzierter Bordhöhe



Überall dort, wo eine gemeinsame Nutzung der Querungsstellen notwendig ist, sind die Bordkanten mit einer Höhe von 3 cm auszuführen. Untersuchungen im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt, 2014) haben bestätigt, dass diese Einbauhöhe weiterhin einen brauchbaren Kompromiss zwischen den unterschiedlichen Nutzergruppen darstellt.

Neben den geschilderten Aspekten ist bei der Umsetzung des „Designs für Alle“ noch eine Vielzahl weiterer Anforderungen zu beachten. Daher sollte auch weiterhin bei der Maßnahmenumsetzung eine intensive Abstimmung mit dem Beirat für Menschen mit Behinderung sowie dem Seniorenbeirat erfolgen.

9.2 Ergänzung des Gehwegenetzes

Im Rahmen der Netzkonzeption (siehe Kapitel 3) sowie der Bestands- und Konfliktanalysen (siehe Kapitel 5) wurde deutlich, dass die Fußverkehrsinfrastruktur an verschiedenen Stellen im Stadtgebiet Potsdam Angebotslücken aufweist. Dies betrifft einerseits fehlende Direktverbindungen sowie andererseits auch fehlende Gehwegangebote im Verlauf bestehender Straßen.

9.2.1 Zusätzliche Wegeverbindungen

Die Stadtteilverbindungen betreffenden Angebotslücken konzentrieren sich insbesondere auf die zentralen innerstädtischen Barrieren (Havel, Nuthe, Nuthestraße, Eisenbahnstrecken). Handlungsbedarf besteht für folgende Verbindungen:

Auf dem Kiewitt ↔ Hermannswerder

Die zwischen Auf dem Kiewitt und Hermannswerder bestehende Fährverbindung bietet aktuell lediglich ein Grundverbindungsangebot. Es bestehen Einschränkungen hinsichtlich der Betriebszeiten (7.00 bis 18.30 Uhr), der Wartezeit (15 Min-Takt) sowie havarie- bzw. witterungsbedingten Ausfällen.

Deshalb ist die Fährverbindung bedarfsgerecht aufzuwerten und zu verbessern. Das soll durch die Ausweitung der Fährzeiten und durch die Beschaffung eines technisch-ökologisch modernen Fährschiffes ermöglicht werden.

Perspektivisch ist im Sinne der Aufwertung der Verbindung sowohl für den Fuß- als auch für den Radverkehr der Bau einer Brückenverbindung zu prüfen. Die konkrete Lage der Brücke muss sich dabei nicht zwingend an der aktuellen Fährverbindung orientieren, sondern ist vielmehr auf Grundlage der örtlichen Gegebenheiten im Rahmen der weiterführenden Planungen festzulegen.

Hauptbahnhof ↔ Auf dem Kiewitt

Im Radverkehrskonzept der Landeshauptstadt Potsdam ist westlich des Hauptbahnhofes eine bahnparallele Radschnellverbindung zwischen Am Wildpark und Hauptbahnhof geplant. Im Rahmen der Umsetzung ist hierbei auch ein ausreichend dimensioniertes Zusatzangebot für den Fußverkehr vorzusehen.

Damit entsteht eine attraktive Alternativverbindung zur Langen Brücke sowie zur Breiten Straße. Diese wird sowohl beim Fuß- als auch beim Radverkehr zu einer Reduzierung des Nutzungsdruckes im Bereich der Engstelle am Landtag beitragen und die kleinteilige Erreichbarkeit deutlich stärken.

Neuendorfer Anger ↔ Kolonie Daheim

Bisher ist eine Verknüpfung zwischen den Stadtteilen Babelsberg und Teltower Vorstadt lediglich über Umwege gegeben. Zudem sind die beiden bestehenden Verbindungen über die Friedrich-Engels-Straße und den Horstweg nicht besonders attraktiv.

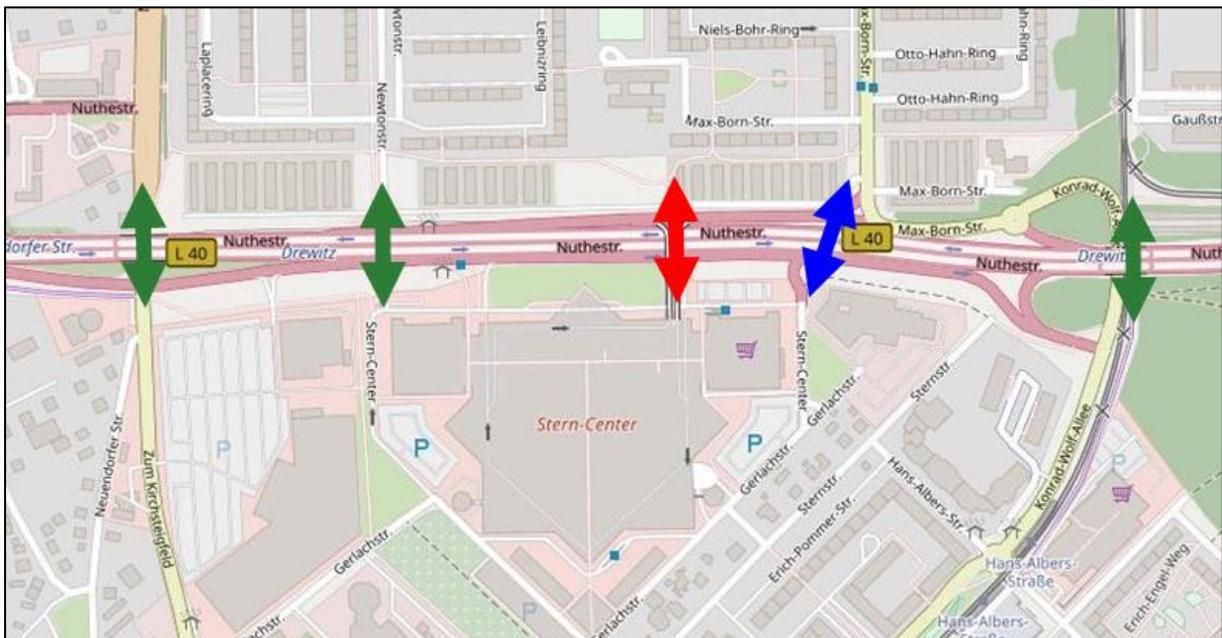
Im Bereich Neuendorfer Anger existiert bereits heute eine weitere Querung der Nuthestraße. In deren Verlängerung sollte eine zusätzliche Querungsmöglichkeit über die Nuthe geschaffen sowie eine Verbindung zur Kolonie Daheim bzw. zur Heinrich-Mann-Allee hergestellt werden. Mit der zusätzlichen Verbindung wird auch der geplanten Stadterweiterung im Bereich der Teltower Vorstadt Rechnung getragen.

Max-Born-Straße ↔ Gerlachstraße

Im Bereich des Stern-Centers bestehen westlich des Einzelhandelsstandortes günstige Querungs- bzw. Zugangsbedingungen aus dem Wohngebiet Am Stern über die Nuthestraße (siehe Abbildung 27). Östlich hingegen bildet die Konrad-Wolf-Allee die einzige Querungsmöglichkeit. Diese liegt jedoch am Rand der Siedlungsstrukturen und weist zudem Einschränkungen hinsichtlich der sozialen Kontrolle auf. Häufig ist daher eine Nutzung der Brücke zum Parkdeck des Stern-Centers durch den Fußverkehr zu beobachten. Hier sind jedoch keine Gehwege vorhanden.

Abbildung 27: Querungen Nuthestraße im Bereich Stern-Center

Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet), <http://www.openstreetmap.org/>



Zur Verbesserung der Anbindung des Stern-Centers als zentraler Nahversorgungsstandort im Osten der Stadt bedarf es einer weiteren Verdichtung der Verknüpfungen mit den Wohngebieten nördlich der Nuthestraße. Am effektivsten erscheint dabei eine zusätzliche Querung der Nuthestraße zwischen Max-Born-Straße und Gerlachstraße. Diese würde gleichzeitig

auch die Verknüpfung zwischen den Wohngebieten Am Stern und Neu Drewitz nochmals deutlich aufwerten.

Fritz-Zubeil-Straße ↔ Schlaatz

Im Bereich Schlaatz befinden sich eine Vielzahl von Bildungs- und Sportstätten, welche aus Richtung Babelsberg und Babelsberg-Süd ebenfalls nur über den Horstweg erreichbar sind. Zur Gewährleistung einer direkten Verbindung sollte in Verlängerung der Fritz-Zubeil-Straße eine zusätzliche Querungsmöglichkeit der Nuthestraße sowie der Nuthe für den Fuß- und Radverkehr geschaffen werden. Damit wird gleichzeitig die Verknüpfung des Wohngebietes Schlaatz mit dem Industrie- und Gewerbestandort nördlich der Nuthestraße gestärkt.

Kirschallee ↔ Habichtweg

Zwischen Kirschallee und Habichtweg besteht eine deutlich erkennbare Nachfrage im Fußverkehr (Zugang zur Straßenbahn bzw. zu Bildungs- und Einzelhandelseinrichtungen etc.). Aktuell ist bereits eine intensive Nutzung der teilweise privaten Wegeverbindung über den Fliederweg zu beobachten. Diese weist jedoch verschiedene Defizite auf und bietet keine Erweiterungspotenziale. Perspektivisch sollte daher eine zusätzliche Verbindung für den Fuß- und Radverkehr zwischen Kirschallee und Habichtweg z. B. in Verlängerung der Neuen Kirschallee geschaffen werden.

Neu Fahrland ↔ Nedlitz (Querung Sacrow-Paretzer-Kanal)

Im Verlauf der geplanten Radschnellverbindung zwischen Stadtzentrum und dem neuen Stadtquartier in Krampnitz ist eine zusätzliche Querung des Sacrow-Paretzer-Kanales vorgesehen. Durch die neue Brückenverbindung sowie die damit entstehenden kurzen Wege zwischen Nedlitz und Neu Fahrland ergeben sich auch für den Fußverkehr positive Effekte. Für die Bewohner*innen von Neu Fahrland verbessert sich beispielsweise die ÖPNV-Anbindung in die westlichen Stadtteile. Parallel ergeben sich auch für die Freizeitnutzungen neue wichtige Querverbindungen.

9.2.2 Sicherung kleinteiliger Anbindungen

Neben attraktiven Stadtteilverbindungen ist auch im Kleinen auf möglichst direkte und umwegfreie Verknüpfung zwischen den bestehenden Straßen und Wegen zu achten. Hier besteht punktueller Handlungsbedarf, welcher sich vor Ort häufig in Form von „Trampelpfaden“ nachvollziehen lässt. In Abbildung 28 sind exemplarisch zwei Beispiele für fehlende kleinteilige Anbindungen dargestellt. Entsprechende Angebotslücken sollten perspektivisch geschlossen werden.

Abbildung 28: Beispiele für fehlende kleinteilige Anbindungen



9.2.3 Ergänzung von Gehwegen

In den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen wird festgehalten:

„An angebauten Straßen sind Anlagen für den Fußverkehr überall erforderlich. [...] Lücken in der Bebauung im Zuge einer ansonsten angebauten Straße dürfen diese Grundausstattung nicht unterbrechen. [...] Einseitig angebaute Straßen bedingen in der Regel nur einseitige Anlagen für den Längsverkehr, es sei denn, die nicht angebaute Seite besitzt aus anderen Gründen Attraktivität für Fußgänger (z. B. Haltestelle, Parkplätze).“ (FGSV, 2006b)

Beidseitige Gehwege bilden entsprechend innerorts den Regelfall. Im Hauptnetz sind Ausnahmen nur dann zielführend, wenn wie beispielsweise in der Potsdamer Straße zwischen Amundsenstraße und Lindstedter Chaussee einseitig keine Nutzungen bestehen.

Auf Abschnitten im Nebennetz mit flächenhafter Verkehrsberuhigung (Tempo-30-Zone, Verkehrsberuhigter Bereich) und geringen Verkehrsaufkommen ist auch eine Gestaltung als Mischverkehrsfläche bzw. der Verzicht auf einen beidseitigen Gehweg möglich. In den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen heißt es hierzu:

„In Wohnwegen mit sehr geringer Verkehrsbelastung und offener Wohnbebauung kann sich die Anlage von gesonderten Gehwegen erübrigen“ (FGSV, 2002). Auf separate Gehwege kann verzichtet werden, „[...] wenn eine Belastung von 50 Kfz in der Spitzenstunde (500 Kfz/24h) nicht überschritten wird.“ (FGSV, 2002).

Diese Rahmenbedingungen wurden in der Landeshauptstadt Potsdam in der Vergangenheit bereits vielfach berücksichtigt. Ergänzungen im Gehwegnetz sind daher lediglich punktuell erforderlich.

Im Außerortsbereich ist eine straßenbegleitende Führung zumeist durch den Radverkehr begründet. Dringender Handlungsbedarf aus Sicht des Fußverkehrs besteht für die Verbindung zwischen Satzkorn und Fahmland, welche bereits in Planung ist.

9.3 Straßenraumgestaltung / Neuaufteilung des Straßenraumes

In innerstädtischen Bereichen sind die zur Verfügung stehenden Flächen in der Regel stark begrenzt. Parallel bestehen vielfältige Nutzungsanforderungen. In den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) wird einleitend festgehalten:

„Planung und Entwurf von Stadtstraßen müssen sich an Zielstellungen orientieren, die sich aus der Bewohnbarkeit und Funktionsfähigkeit der Städte und Gemeinden ergeben und eine ausgewogene Berücksichtigung aller Nutzungsansprüche an den Straßenraum verfolgen. Dabei wird es vielfach – vor allem in Innenstädten – notwendig sein, die Menge des motorisierten Individualverkehrs oder zumindest die Ansprüche an Geschwindigkeit und Komfort zu reduzieren und den Fußgänger- und Radverkehr sowie den öffentlichen Personenverkehr zu fördern.“ (FGSV, 2006)

Darüber hinaus ist im Rahmen der Straßenraumgestaltung zu berücksichtigen, dass innerhalb des Stadtgebietes verschiedene Denkmalbereiche existieren. In diesen sind bei der Straßen-, Platz- und Gehwegpflasterungen, der Oberflächenbefestigungen der Zufahrten und Zuwegungen, der Möblierung und Begrünung der Straßenzüge und Plätze sowie der Einfriedungen, Vorgärten etc. jeweils auch die denkmalrechtlichen Rahmenbedingungen bzw. gebietstypischen Besonderheiten zu berücksichtigen.

9.3.1 Haupt- und Erschließungsstraßennetz

Besonders im Haupt- und Erschließungsstraßennetz ist eine ausreichende Beachtung der Nutzungsanforderung von Fußgänger*innen sowohl für den Längs- als auch für den Querverkehr von zentraler Bedeutung.

Die Flächen für den fließenden Kfz-Verkehr sollten beim Neu-, Um- und Ausbau auf das tatsächlich notwendige Maß reduziert werden. Parallel bedarf es einer Abwägung mit den Nutzungsanforderungen im Seitenraum sowie von Fuß- und Radverkehr bzw. ÖPNV. Bei Flächenkonkurrenzen sind Kompromisslösungen zu entwickeln, welche allen Nutzungsanforderungen gerecht werden und nicht einseitig zu Lasten des Fußverkehrs erfolgen.

Dies gilt insbesondere für Flächen zum Parken. Diese sollten nur dort angelegt werden, wo alle sonstigen Nutzungsansprüche und Flächenbedarfe bereits ausreichend berücksichtigt sind. Gemäß den Ausführungen des Brandenburgischen Straßengesetzes zum Gemeingebrauch „[...] hat der fließende Verkehr den Vorrang vor dem ruhenden Verkehr...“ (Land Brandenburg, 2018). Diese Vorgabe sollte explizit auch auf den Fußverkehr bezogen werden.

Darüber hinaus sollten bis zum Erreichen von „Sprunggrößen“ (Radverkehrsanlagen, Parkstände, ÖPNV-Spuren) Flächenreserven zunächst immer dem Flächenangebot für Fußverkehr und Aufenthalt zugutekommen.

Im Haupt- und Erschließungsstraßennetz sollte auf die erforderlichen Regelbreiten orientiert werden. Die in den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (FGSV, 2002) benannten Aufschläge in Abhängigkeit von der Seitenraumnutzung und den Kfz-Verkehrsaufkommen sind zu berücksichtigen. Kein Gehweg sollte schmaler als 2,10 m sein.

Ab einem Verkehrsaufkommen von ca. 5.000 Kfz/24h sind in der Regel durchgängige Radverkehrsanlagen notwendig. Mit der Umsetzung von Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes wird parallel ein wichtiger Beitrag zur Förderung des Fußverkehrs geleistet, weil Fehlnutzungen im Seitenbereich und daraus resultierende Konflikte reduziert werden.

9.3.2 Nebenstraßennetz / flächendeckende Verkehrsberuhigung

Die Straßenraumgestaltung im Nebennetz hat sich an den Zielstellungen der Verkehrsberuhigungen zu orientieren. Damit können die Wohnqualität erhöht und die Straßenräume als Orte für Aufenthalt und Kommunikation zurückgewonnen werden.

Um dies erreichen zu können, ist die bestehende Beschilderung zur flächenhaften Verkehrsberuhigung (Tempo-30-Zonen, Tempo-20-Zonen, Verkehrsberuhigte Bereiche) durch bauliche Maßnahmen im Sinne eines selbsterklärenden Straßenraumes zu ergänzen.

Folgende Gestaltungselemente kommen hierfür u. a. in Frage:

- Reduzierung der Fahrbahnflächen auf das tatsächlich notwendige Maß
- Aufpflasterungen / Fahrbahnanhebungen im Knotenpunktbereich (siehe auch Kapitel 9.5.2)
- Einengungen / Gehwegvorstreckungen
- Straßenraumbegrünung / Baumtore
- Fahrgassenversatz / versetztes Parken
- Ordnung / Abgrenzung der Flächen für den ruhenden Verkehr
- Materialdifferenzierung (insbesondere im Bereich von Knotenpunkten)
- weiche Bordkanten / ggf. Gestaltung als Mischverkehrsfläche

Hauptzielstellung bildet dabei die Schaffung eines angemessenen und niedrigen Geschwindigkeitsniveaus.

Abbildung 29: Mischflächengestaltung bei zu schmalen Gehwegen



In Bereichen, in denen keine ausreichenden Flächen für gesonderte Gehwege in ausreichender Breite zur Verfügung stehen (siehe Abbildung 29 links), sollte eine Umgestaltung als Mischverkehrsfläche erfolgen. Sofern dies die örtlichen Rahmenbedingungen zulassen, ist dabei die Markierung eines Vorrangbereiches für den Fußverkehr mittels weicher Separation (siehe Abbildung 29 rechts) sinnvoll. Lediglich in Bereichen mit hohem Parkdruck sollte nach weiteren Ergänzungsmaßnahmen sowie Alternativlösungen gesucht werden.

Darüber hinaus sollte im Rahmen der städtebaulichen Neuordnung bzw. Neuerschließung von Gebieten im Nebennetz ein Aufbrechen der klassischen Straßenraumgestaltung diskutiert werden (siehe Abbildung 30). Aufenthaltsfunktionen und insbesondere die Aktivitäten von Kindern stehen im Vordergrund. Das Niedriggeschwindigkeitsniveau wird gezielt unterstützt.

Abbildung 30: Gestaltungsbeispiel Aufbrechen klassischer Straßenraum (Foto: Torsten von Einem)



Konkreter Handlungsbedarf besteht im Holländischen Viertel. Hier sollte die Bedeutung des Fußverkehrs zukünftig noch stärker hervorgehoben werden. Hierfür bedarf es einer fußver-

kehrstauglichen Gestaltung der Fahrbahnoberflächen sowie einer Entflechtung der gewerblichen Nutzungen im Seitenraum von den Flächen für den Fußverkehr (siehe hierzu auch Kapitel 9.4).

9.3.3 Alters- und kindgerechte Gestaltung

Neben dem klassischen Themenfeld der Barrierefreiheit im eigentlichen Sinne sollten zukünftig auch konkrete Maßnahmen für ältere Personen sowie für Kinder in die Straßenraumgestaltung in der Landeshauptstadt Potsdam integriert werden.

Abbildung 31: Beispiele definitionsoffene Gestaltungselemente für Kinder und Senioren



Bei den Senioren steht dabei im Vordergrund, sich einerseits kurz ausruhen zu können, um Kraft für den weiteren Weg zu sammeln (siehe Abbildung 31 rechts). Andererseits werden Orte benötigt, welche die Möglichkeit bieten, sich zu treffen und am öffentlichen Leben teilzunehmen. Dies muss nicht zwingend durch Bänke gewährleistet werden, sondern kann auch durch andere „definitionsoffene“ Möblierungs- und sonstige Objekte erfolgen. Diese können gleichzeitig auch als Spielmöglichkeiten für Kinder dienen (siehe Abbildung 31 Mitte und links).

Ergänzend kann durch einfache Elemente, wie Findlinge sowie die Oberflächengestaltung (siehe Abbildung 31) den Anforderungen von Kindern im Straßenraum besser Rechnung getragen werden.

Die Aspekte einer besonderen kinder- und seniorentauglichen Straßenraumausstattung wurden in der Stadt Griesheim im Rahmen der Projekte „beispielbare Stadt“ und „besitzbare Stadt“ mit konkreten Maßnahmen untersetzt und sehr erfolgreich realisiert (Meyer, 2009). Auch in der Landeshauptstadt Potsdam existieren bereits im Zuge der Hegelallee und der Karl-Liebknecht-Straße Beispiele, bei denen Elemente zum Spielen in den Straßenraum integriert worden sind.

Diese Projekte sollten zukünftig als Vorbild dienen. Eine Umsetzung entsprechender Elemente könnte einerseits im Rahmen des grundhaften Ausbaus bzw. der Neuaufteilung von Straßenräumen erfolgen. Auf der anderen Seite ist auch eine gebietsbezogene Realisierung in Pilotgebieten denkbar. Hierbei kommen sowohl bestehende Wohngebiete mit einem hohen Anteil von Kindern bzw. Senioren als auch aktuell geplante Stadterweiterungsvorhaben in Frage.

Abbildung 32: gezielte Oberflächengestaltung als Spielmöglichkeiten für Kinder



Bei der Umsetzung sollten die Wohnungsunternehmen, die Bildungs- und Betreuungseinrichtung sowie die Gewerbetreibenden im Umfeld mit eingebunden werden. Zudem ist darauf zu achten, dass feste Einbauten außerhalb des Verkehrsraumes der zu Fuß Gehenden angeordnet werden.

9.3.4 Straßenraumbegrünung

Eine durchgehende Straßenraumbegrünung bzw. Alleebepflanzung bildet ein wichtiges Element zur Förderung des Fußverkehrs. Maßgebend sind dabei folgende Aspekte:

- Als Schattengeber fungiert die Begrünung in den Sommermonaten als natürliche Klimaanlage und kann dazu beitragen, die Überhitzung in der Stadt zu reduzieren. Angesichts der zukünftig zu erwartenden klimatischen Veränderungen gewinnen diese Effekte einerseits zunehmend an Bedeutung. Andererseits muss zunehmend darauf geachtet werden Gehölze zu pflanzen, welche den klimatischen Rahmenbedingungen ohne deutlich steigenden Pflegeaufwand gerecht werden können.
- Durch die optische Gliederung des Straßenraumes trägt die Begrünung zudem zu einem ortsverträglichen und verstetigten Verkehrsfluss bei. Es wird insgesamt langsamer gefahren. Damit verbessern sich die Querungsbedingungen.
- Auch die Aufenthaltsqualität wird durch die Begrünung und Beschattung erhöht. Durch die räumliche und optische Trennung der Kfz-Fahrbahn von den Seitenbereichen wird die Dominanz des fließenden Kfz-Verkehrs im Straßenraum reduziert.

Aus diesen Gründen sollten die Erhaltung, Neupflanzung bzw. Verdichtung von Straßenbegleitgrün - möglichst als alleearartige Bepflanzung - einen integralen Bestandteil der Straßenraumgestaltung in der Landeshauptstadt Potsdam bilden. Vorrang hat dabei der Erhalt des bestehenden Baumbestandes. Neben dem Großgrün sollte bei der Straßenraum- und Gehweggestaltung auch insgesamt eine attraktive und identitätsstiftende Begrünung (Stärkung der Wahrnehmung als „grüne Stadt“) angestrebt werden.

In Bereichen mit historischem Baumbestand bedarf es dabei gesonderter Maßnahmen zur Sicherung der dauerhaften Begeh- und Berollbarkeit (z. B. Wurzelbrücken). Eine Unterbrechung der Gehwege durch unebene Teilabschnitte, Wurzelaufbrüche und Pfützen ist damit zu unterbinden. Parallel ist jedoch auch darauf zu achten, dass Eingriffe in den Wurzelraum vorhandener Gehölze möglichst vermieden werden und im Umfeld der Bäume möglichst umfangreiche Versickerungsflächen zur Verfügung stehen.

Generelle Voraussetzung für die Umsetzung ergänzender Begrünungsmaßnahmen ist eine Überprüfung des Leitungsbestandes. Zudem müssen an den Kreuzungen und Einmündungen Sichtbeziehungen berücksichtigt werden. Im Regelfall sollten die Baumpflanzungen außerhalb des Verkehrsraumes der zu Fuß Gehenden, z. B. integriert in den Parkstreifen oder im Zuge gesonderter Grünstreifen vorgesehen werden. Lediglich in Bereichen mit geringen und mittleren Fußverkehrsaufkommen sowie mit begrenzten Flächenverfügbarkeiten, bei denen sonst anderweitig keine Begrünung umsetzbar wäre, ist auch eine Teilintegration in die Gehwegbereiche denkbar bzw. sinnvoll. Generell ist bei den Neupflanzungen auf ausreichend große Baumscheiben außerhalb der Gehwegbereiche zu achten.

Grundsätzlich sind bei den anstehenden Planungen und Maßnahmen die Belange des Stadtklimas zu berücksichtigen. Die Erhaltung von Freiflächen im Straßenraum sowie die Vermeidung von Versiegelung bzw. die Möglichkeit der Regenversickerung vor Ort bzw. in der Fläche ist hierzu in die jeweiligen Abwägungen einzubeziehen.

9.3.5 Platzgestaltung

Als zentrale Orte innerhalb der Stadt haben Plätze eine besondere Bedeutung für das städtische Leben. Sie stellen geschützte Bereiche für die Kommunikation und den sozialen Austausch dar. Sie repräsentieren die Stadt nach außen und bilden wichtige Orientierungspunkte für die Bewohner*innen, Besucher*innen und auch für Touristen.

Eine attraktive Gestaltung der Plätze ist daher von zentraler Bedeutung für eine lebenswerte und lebendige Stadt. Hierbei sollten Aufenthalt und Kommunikation im Vordergrund stehen. Die verkehrlich-funktionalen Elemente sind auf das unbedingt notwendige Maß zu reduzieren. Eine gute Einbindung in das städtebaulich bzw. ggf. historisch geprägte Umfeld kann wesentlich zur Erlebnisqualität beitragen. Die Begrünung bildet als schattenspendendes Element zumeist einen wichtigen Gestaltungsbaustein.

Darüber hinaus sind attraktive und einladende Sitzgelegenheiten sowie ausreichende Möglichkeiten zur Müllentsorgung vorzusehen. Dies betrifft neben den zentralen Plätzen auch weitere wichtige Vorrangbereiche für den Fußverkehr, wie z. B. die Brandenburger Straße

sowie die innerstädtischen Uferwege. Auch digitale Zusatzangebote (z. B. W-LAN-Hots-Spots) können zur Belebung der städtischen Plätze beitragen.

Im Bereich der Platzflächen ist ein Leitsystem für sehbehinderte und blinde Menschen wichtig, um sich in diesen Stadträumen orientieren zu können. Dieses sollte möglichst in die Platzgestaltung von vornherein mit eingebunden werden.

Im Rahmen der Stadtpaziergänge ist deutlich geworden, dass aus Sicht der Bevölkerung beispielsweise im Bereich des Bassinplatzes Potenziale für eine weitere Aufwertung gesehen werden. Hierbei wurde vor allem kritisch angemerkt, dass Teile des zentralen innerstädtischen Stadtraumes zum Parken genutzt werden. Weitere Handlungspotenziale wurden für eine Neugestaltung und Verkehrsberuhigung am und um den Platz der Einheit gesehen. Dieser hat als wichtiger Verknüpfungspunkt im öffentlichen Verkehr zentrale Aufenthaltsfunktionen sowie insgesamt eine hohe Bedeutung für den Fußverkehr.

9.3.6 Schaffung / Aufwertung wichtiger Gehwegachsen

Ergänzend zu den klassischen straßenbegleitenden Gehwegen bedarf es vor allem in Bereichen mit einer besonderen Nachfrage bzw. Funktion hochwertiger und attraktiver Gehwegachsen.

Abbildung 33: Beispiele bereits existierende attraktive Gehwegachsen



Abbildung 34: Beispiele weiterer Handlungsbedarf zur Entwicklung zentraler Gehwegachsen



Diese sollten sich durch eine besondere Qualität und einen hohen Gehkomfort auszeichnen und nicht allein der Fortbewegung dienen. Aufenthalt sowie die Möglichkeiten für Kommunikation und zum Flanieren bilden wichtige Kriterien für die Gestaltung der zentralen Gehwegachsen.

Entsprechend bedarf es großzügiger Flächen, welche es erlauben, ungestört nebeneinander gehen zu können, ohne entgegenkommenden Fußgänger*innen oder Hindernissen ausweichen zu müssen. Eine Nutzung durch den Kfz-Verkehr sollte vermieden bzw. durch geeignete Maßnahmen auf ein Minimum beschränkt werden.

Durch den Einsatz hochwertiger Oberflächenmaterialien, eine durchgehende Begrünung, barrierefreie und möglichst bevorrechtigte Querungsstellen sowie besondere Zusatzangebote (z. B. Orte der Immobilität in regelmäßigen Abständen) ist ein attraktiver und einladender urbaner Raum zu schaffen, welcher gern und intensiv durch den Fußverkehr genutzt wird. Eine alters- und kindgerechte Gestaltung (siehe Kapitel 9.3.3) ist dabei im Verlauf der zentralen Gehwegachsen von besonderer Bedeutung. Zudem ist dauerhaft ein guter Pflegezustand für die entsprechenden Verbindungen sicherzustellen.

Im Stadtgebiet existieren bereits heute verschiedene zentrale Achsen, welche diesen Anforderungen gerecht werden (siehe Abbildung 33). Andernorts besteht noch weiterer Handlungsbedarf. Dies betrifft beispielsweise die touristisch wichtige Verbindung vom Stadtzentrum über den Luisenplatz zum Park Sanssouci. Im Verlauf der Allee nach Sanssouci (siehe Abbildung 34 links) sollte möglichst der Fußverkehr als wichtigste Nutzergruppe im Vordergrund stehen. Aktuell wird dieser jedoch auf zu schmalen Gehwegen an den Rand gedrängt. Perspektivisch gilt es, die Nutzungsanforderungen des Kfz-Verkehrs zu minimieren und die Flächen für den Fußverkehr vergrößern.

Bei anderen Verbindungen steht der notwendige Raum dem Fußverkehr bereits zur Verfügung. Allerdings bestehen hinsichtlich der Gestaltung sowie der städtebaulich-räumlichen Einbindung weitere Handlungspotenziale (siehe Abbildung 34 rechts).

9.4 Ausreichend breite und hindernisfreie Gehwege

Ausreichend breite und hindernisfreie Gehwege bilden die Grundvoraussetzung für eine attraktive und fußgängerfreundliche Stadt. Die Breitenvorgaben der Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA 2002) sollten daher möglichst durchgehend eingehalten werden. Allerdings lassen sich angesichts der historisch gewachsenen städtebaulichen Strukturen Engstellen nicht gänzlich vermeiden. Ziel sollte es jedoch sein, diese auf das absolut notwendige Maß zu reduzieren und unnötige Einschränkungen auszuschließen.

Hierfür bestehen verschiedene Handlungsansätze, welche in den nachfolgenden Unterkapiteln im Detail erläutert werden.

9.4.1 Verbreiterung von Gehwegen

Mehr Platz für die zu Fuß Gehenden kann oftmals nur geschaffen werden, indem der Straßenraum neu aufgeteilt wird. Flächenkonkurrenzen und Wechselwirkungen bestehen dabei insbesondere mit dem ruhenden Verkehr (siehe Kapitel 9.4.2) und dem Radverkehr (siehe Kapitel 9.4.4).

Bei einer grundhaften Umgestaltung des Straßenraumes sind die Vorgaben der Richtlinien für die Gestaltung von Stadtstraßen zu berücksichtigen (siehe Kapitel 9.3). Im Nebennetz sollte überall dort, wo keine ausreichenden Gehwegbreiten gewährleistet werden können, eine Umgestaltung als Mischverkehrsfläche erfolgen. In den Denkmalschutzbereichen ist die historisch gewachsene, gebietstypische Gliederung der Straßen- und Seitenräume zu berücksichtigen.

Abbildung 35: Notwendigkeit zur Verbreiterung gut begeh- bzw. berollbarer Flächen



Im Rahmen der Bestandsanalysen hat sich gezeigt, dass teilweise die notwendigen Flächen im Seitenraum bereits vorhanden sind. Hier bedarf es lediglich einer Verbreiterung der gut begeh- bzw. berollbaren Flächen (siehe Abbildung 35).

Auch bei den gesondert geführten Wegeverbindung besteht weiterer Handlungsbedarf. So sollte beispielsweise der Fuß- und Radweg entlang der Nutheschnellstraße über die Wetzlarer Bahn als wichtige Querverbindung zwischen den Stadtteilen Schlaatz und Am Stern perspektivisch verbreitert werden. Die aktuell für beide Verkehrsarten zur Verfügung stehenden Flächen sind nicht ausreichend.

9.4.2 Aufhebung von Nutzungsüberlagerungen mit dem ruhenden Verkehr

Im Stadtgebiet bestehen, verursacht durch den ruhenden Verkehr, vielfältige Nutzungsüberlagerungen und Behinderungen für zu Fuß Gehende. Teilweise werden die Seitenräume durch parkende Fahrzeuge mitgenutzt und dadurch die verfügbaren Gehwegbreiten reduziert. In anderen Bereichen stehen aufgrund des Flächenverbrauches für das Parken keine ausreichenden Räume für andere verkehrliche Nutzungen zur Verfügung. Auch hier sind un-

zureichende Gehwegbreiten durch von vornherein baulich zu schmal angelegte Wege die Folge.

Diese Konflikte gilt es zukünftig aufzulösen. Bei der Neuaufteilung der Straßenräume haben ausreichend breite Gehwege gegenüber dem ruhenden Verkehr Vorrang (siehe auch Kapitel 9.3). Flächen für das Parken sollten nur dort angelegt werden, wo alle sonstigen verkehrlichen Nutzungsansprüche und Flächenbedarfe bereits ausreichend berücksichtigt sind.

Abbildung 36: Aufhebung der Nutzungsüberlagerungen mit dem ruhenden Verkehr



In diesem Zusammenhang ist das Gehwegparken im gesamten Stadtgebiet systematisch und grundsätzlich zu überprüfen. Überall dort, wo die Mindestgehwegbreiten unterschritten werden (siehe Abbildung 36), sollte eine Neuordnung des ruhenden Verkehrs ohne Inanspruchnahme der mindestens erforderlichen Gehwegbereiche oder auch eine Aufhebung der Parkmöglichkeiten vorgesehen werden.

Auch bezüglich der Radabstellmöglichkeiten sind teilweise Veränderungen notwendig (siehe Abbildung 37). Gleiches gilt für das Abstellen von Elektrokleinstfahrzeugen (E-Rollern). Hierbei sollten gemeinsam mit den Betreibern Lösung erarbeitet und umgesetzt werden, welche ein möglichst geordnetes Abstellen ermöglichen. So könnten an wichtigen Zielen beispielsweise Abstellzonen definiert werden.

Abbildung 37: Verlagerung von Radabstellmöglichkeiten aus dem Gehwegbereich



Darüber hinaus sind an den Knotenpunkten Maßnahmen umzusetzen, welche das unzulässige Zuparken der Querungsstellen sowie der erforderlichen Sichtfelder erschweren bzw. verhindern. In Frage kommen hierfür insbesondere Gehwegvorstreckungen und Knotenpunktaufpflasterungen (siehe hierzu auch Kapitel 9.5.2).

9.4.3 Aufhebung von Nutzungsüberlagerungen mit Sondernutzungen

Weiterer Handlungsbedarf besteht hinsichtlich der Vermeidung von Konflikten durch Fremdnutzungen im Seitenraum. Besonders ausgeprägt sind derartige Konflikte und Nutzungsüberlagerungen in den Hauptgeschäftsstraßen in der zentralen Innenstadt sowie in Babelsberg. Hier werden aktuell die für den Fußverkehr zur Verfügung stehenden Flächen u. a. durch Geschäftsauslagen erheblich eingeschränkt. Die entsprechenden Nutzungen gilt es zukünftig aus dem Gehwegbereich heraus auf andere Flächen zu verlagern. In Abbildung 38 ist ein bereits realisiertes Beispiel für den verkehrsberuhigten Bereich in der Mittelstraße dargestellt. Besonderer Handlungsbedarf zur Verbesserung der Nutzungsbedingungen für den Fußverkehr besteht in der Friedrich-Ebert-Straße und in der Karl-Liebknecht-Straße.

Abbildung 38: Verlagerung von Außengastronomie aus dem Gehwegbereich



Abbildung 39: Beispiel Parklet / provisorische Seitenraumnutzung

Quelle: <https://qimby.net/>



Die Verlagerungen erfolgen in der Regel zu Lasten des ruhenden Kfz-Verkehrs. Abgesehen von den positiven Effekten für den Fußverkehr (Sicherung angemessener Bewegungsräume) ist im Vergleich zu den geparkten Pkw auch die Wertschöpfung durch eine Umnutzung als Fläche für Außengastronomie in der Regel höher. Voraussetzung für eine derartige Nutzungsänderung sind in der Regel eine bauliche Neuaufteilung der Flächen sowie eine Berücksichtigung der verkehrlichen Nutzungsanforderungen. Eine weitere Möglichkeit für eine kurzfristige Aufwertung der Straßenräume bilden regelmäßige Gehwegverbreiterungen durch provisorische und temporäre Multifunktionsflächen (sog. Parklets, siehe Abbildung 39). Diese sowie Gastronomiebereiche auf der Fahrbahn sollten ohne Umbau der Straßenfläche als temporäre Baumaßnahme und in ihrer Anordnung offen gestaltet werden.

Ausgehend von den mit den Maßnahmen verbundenen punktuellen Verdrängungseffekten sollte perspektivisch in den zentralen Geschäftsbereichen eine generelle Reduzierung der Bedeutung des Straßenparkens und eine Bündelung des ruhenden Verkehrs in zentralen Parkierungseinrichtungen bzw. Quartiersgaragen angestrebt werden. Hauptziel bildet dabei die Erhöhung der Aufenthaltsqualität sowie eine weitere Belebung der zentralen Innenstadt. Besonderer Handlungsbedarf besteht dabei vor allem im Holländischen Viertel.

9.4.4 Aufhebung von Nutzungsüberlagerungen mit dem Radverkehr

Auch mit dem Radverkehr bestehen an verschiedenen Stellen Nutzungsüberlagerungen und Konflikte. Diese haben teilweise anlagenbezogene Ursachen, entstehen jedoch teilweise auch durch Fehlnutzungen.

Mit dem Radverkehrskonzept (LH Potsdam, 2017) verfügt die Landeshauptstadt Potsdam über eine strategische Planung zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Radverkehr, welche seit vielen Jahren kontinuierlich umgesetzt und regelmäßig fortgeschrieben wird.

Insbesondere durch die Entflechtung von Fuß- und Radverkehr haben sich damit auch positive Sekundäreffekte für den Fußverkehr ergeben. Die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes bildet dementsprechend einen wichtigen Beitrag zur Fußverkehrsförderung.

Folgende Schwerpunkte sind zur Vermeidung von Konflikten sowie zur weiteren Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Fußverkehr wichtig:

- Generell sollte eine gemeinsame Nutzung von Flächen durch den Fuß- und Radverkehr innerorts den Ausnahmefall bilden und nur zum Einsatz kommen, wo eine geringe Netzbedeutung und Aufenthaltsfunktion existieren.
- In Bereichen mit besonderen Aufenthaltsfunktionen (z. B. einzelnen Uferwegen) ist bei einer Mitnutzung durch den Radverkehr möglichst auf die besonderen Rücksichtspflichten hinzuweisen. Denkbar ist eine ergänzende Hinweisbeschilderung.



- Auf verschiedenen Abschnitten sollte die Benutzungspflicht für den Radverkehr aufgehoben werden. In vielen Fällen ist die Beibehaltung eines Nutzungsrechts denkbar. Mit dem Wegfall der Pflicht zur Nutzung des Seitenraumes werden vor allem die besonders kritischen Konflikte mit dem zügig fahrenden Radverkehr reduziert.
- Zwischen Geh- und Radweg ist ein Begrenzungstreifen mit einer Breite von 0,30 m vorzusehen. Dieser ist mittels Materialwechsel oder besonderen Formsteinen taktil erkennbar zu gestalten (siehe Abbildung 40).

Abbildung 40: Beispiel Begrenzungstreifen zwischen Geh- und Radweg



- In Bereichen mit hohem Fußverkehrsaufkommen bzw. einer hohen Nutzungsdichte im Seitenraum sind Radfahrstreifen gegenüber Bordradwegen zu priorisieren.
Entsprechend sollten für einzelne Radverkehrsanlagen im Seitenraum Alternativangebote konzipiert werden. Dies betrifft beispielsweise die Zeppelinstraße zwischen Luisenplatz und Geschwister-Scholl-Straße in stadtauswärtiger Fahrtrichtung.
- Maßnahmen für den Radverkehr dürfen nicht zu unzureichenden breiten Anlagen für den Fußverkehr führen.
- Im Umfeld der Bahnhöfe bedarf es weiterer Anstrengungen zur Ordnung der Abstellmöglichkeiten für Fahrräder bzw. zur Schaffung einer zentralen Abstellanlage. Gleiches gilt auch für den Haltestellenstandort „Campus Fachhochschule“, welcher als wichtige ÖPNV-Schnittstelle im Bornstedter Feld ebenfalls eine Vielzahl abgestellter Räder aufweist.

9.4.5 Entfernung / Verlagerung störender Einbauten

Der Verkehrsraum für den Fußverkehr ist grundsätzlich von Hindernissen freizuhalten. Gemäß EFA hat dieser mindestens eine Breite von 1,80 m und wird beidseitig durch zusätzliche Sicherheitsräume ergänzt, welche ebenfalls möglichst hindernisfrei gehalten werden sollten.

Beim Neu-, Um- und Ausbau von Straßen sind diese Vorgaben zu berücksichtigen. Darüber hinaus sollten aktuell bestehende Einbauten möglichst entfernt oder verlagert werden. Dies betrifft einerseits feste Einbauten, wie beispielsweise Poller im Verlauf der Gehlinien. Ander-

seits bedarf es auch einer Reduzierung der Behinderungen durch Werbeaufsteller, Außen-
gastronomie, Fahrräder, Mülltonnen etc. Hierzu sollten klare Richtlinien formuliert und Alternativen
angeboten geschaffen werden. Hierfür kommt beispielsweise eine Umnutzung von Flächen,
welche aktuell zum Parken genutzt werden, in Frage (siehe Kapitel 9.4.2). Zudem sollten
verstärkt Kontrollen durchgeführt und Sondernutzungsgenehmigungen überprüft werden.

Umlaufsperrern, Sperrgitter, Poller und ähnliche Hindernisse sollten lediglich im absoluten
Ausnahmefall eingesetzt werden. Für bestehende Anlagen sollte demnach in einem ersten
Schritt geprüft werden, ob diese tatsächlich in ihrer aktuellen Form benötigt werden. Ist dies
der Fall, so ist durch eine entsprechende Gestaltung sicherzustellen, dass die Behinderungen
minimiert werden.

Abbildung 41: Beispiele zu Alternativen für klassische Umlaufsperrern



So ist beispielsweise bei Umlaufsperrern durch eine Schräg-Anordnung der Gitterelemente
(siehe Abbildung 41 links) eine bessere Durchfahrtmöglichkeit für Kinderwagen, Rollatoren,
Rollstühle sowie auch für Radverkehr (mit Anhänger)⁶ gegeben. Für die Querungsstellen im
Verlauf der Straßenbahntrassen ist generell eine signalisierte Lösung mittels Rot-Dunkel-
LSA (siehe Abbildung 41 rechts) gegenüber einer Variante mit Umlaufsperrern zu bevorzugen.

⁶ Gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA (FGSV, 2010)) ist bei Umlaufsperrern darauf zu achten, dass diese einen
ausreichenden Abstand zu Straßen, Bahnkörpern o. ä. aufweisen. Entsprechend sollte eine Aufstellfläche von mindestens 3,00 m
vorgehalten werden. Damit soll vermieden werden, dass Radfahrer auf dem zu querenden Verkehrsweg zum Stehen kommen.

9.5 Verbesserung der Querungsmöglichkeiten

Zur Verbesserung der Querungsmöglichkeiten stehen folgende generelle verkehrsplanerische Instrumente zur Verfügung:

1. Reduzierung des Kfz-Verkehrs
2. Mitteltrennung / Mittelinsel
3. Fußgängerüberweg (FGÜ)
4. Lichtsignalanlage (LSA)
5. Plateau-/ Teilaufpflasterung
6. farbliche Markierung der Querungsstellen
7. vorgezogene Seitenräume / Gehwegvorstreckungen
8. Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus
9. Unter- bzw. Überführung

Deren Eignung ist jeweils im Einzelfall unter Berücksichtigung der konkreten örtlichen Rahmenbedingungen, der Funktion und Verkehrsbelegung der Straße sowie der Bedeutung für den Fußverkehr zu betrachten.

In den RASt 06 sind die Haupteinsatzbereiche der Überquerungsanlagen angegeben (siehe auch Kapitel 8 bzw. Abbildung 25 auf Seite 44). In den nachfolgenden Unterkapiteln werden weitere Hinweise zur Verbesserung der Querungsmöglichkeiten in der Landeshauptstadt Potsdam zusammengefasst.

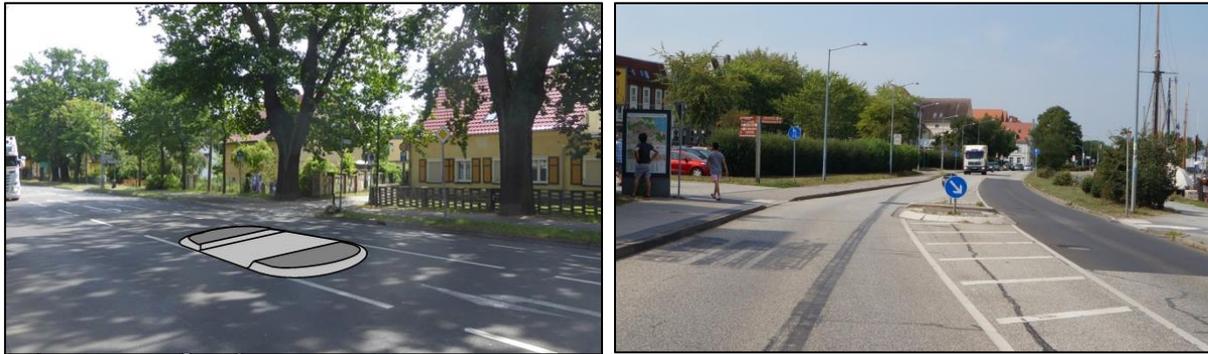
9.5.1 Querungshilfen im Haupt- und Erschließungsstraßennetz

Angesichts des Geschwindigkeitsniveaus (innerorts i. d. R. 50 km/h) sowie der hohen Verkehrsaufkommen sind Querungshilfen im Haupt- und Erschließungsstraßennetz von besonderer Bedeutung. Durch diese können Trennwirkungen reduziert und die Verkehrssicherheit deutlich erhöht werden.

Im Rahmen zukünftiger Neu-, Aus- und Umbaumaßnahmen sind daher in regelmäßigen Abständen sichere Querungsmöglichkeiten vorzusehen. Flächen, welche für andere Nutzungen nicht benötigt werden, sollten für die Anlage von Mittelinseln genutzt werden. Neben dem zusätzlichen Angebot für das Queren ergeben sich durch die stärkere optische Gliederung des Straßenraumes positive Effekte bezüglich eines stadtverträglichen Geschwindigkeitsniveaus.

Auch im Bestand ergeben sich auf Grundlage dieser Prämissen weitere Handlungsmöglichkeiten. Vielfältige Handlungspotenziale bestehen hierbei beispielsweise im Zuge der Potsdamer Straße. Im Fokus stehen dabei vor allem Sperrflächen (siehe Abbildung 42 links).

Abbildung 42: Umnutzung von Fahrbahnflächen für zusätzliche sichere Querungsstellen



Darüber hinaus ist die Einrichtung von Mittelinseln ohne eine zusätzliche Flächeninanspruchnahme im Seitenraum auch durch eine Umnutzung von Busbuchten⁷ möglich (siehe Abbildung 42 rechts). Die Umwandlung in ein Haltestellenkap bildet dabei aus verkehrspflegerischer Sicht insgesamt keine Verschlechterung. So wird in den RASt diesbezüglich festgehalten:

„Wegen der überwiegenden Vorteile sollen Haltestellenkaps auch an angebauten Hauptverkehrsstraßen möglichst häufig und regelmäßig angewendet werden. Auch der Rückbau von Busbuchten zu Haltestellenkaps kann in der Regel als Verbesserung der kommunalen Verkehrsverhältnisse betrachtet werden.“ (FGSV, 2006b)

Neben der Nutzung der im Rahmen der Gestaltung entstehenden „Restflächen“ bedarf es jedoch auch gezielter Angebote im Bereich wichtiger querender Gehwegverbindungen. Hier sollte möglichst in der direkten Laufachse eine sichere Querungsmöglichkeit eingerichtet werden.

Generell sind Überquerungsanlagen gemäß RASt

„[...] unabhängig von den Belastungen sinnvoll und zu empfehlen, wenn regelmäßig mit schutzbedürftigen Fußgängern, wie z. B. Kindern und älteren Menschen zu rechnen ist“ (FGSV, 2006b).

Dies betrifft insbesondere das Umfeld der Bildungs- und Betreuungseinrichtungen. Auch an Haltestellen bedarf es jeweils in unmittelbarer Nähe einer sicheren Querungsmöglichkeit.

Im Rahmen der konkreten örtlichen Untersuchungen und Planungen ist die geeignetste Führungsform herauszuarbeiten. Im Haupt- und Erschließungsstraßennetz stehen dabei insbesondere Mittelinseln, Fußgängerüberwege und Lichtsignalanlagen im Fokus. Je nach Bedarf sind diese zur Gewährleistung einer ausreichenden Sicht mit vorgezogenen Seitenräumen zu kombinieren. Auch eine Reduzierung der Knotenpunktfächen bzw. das Abkröpfen von Knotenpunkten (Schaffung einer rechtwinkligen Anbindung) bilden geeignete Begleitmaßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs.

⁷ Hierbei ist allerdings zu berücksichtigen, dass in diesem Zusammenhang zumeist eine Anpassung des Fahrbahnunterbaus im Bereich der bisherigen Busbucht notwendig ist. Weiterhin ist der Einsatz von Haltestellenkaps an verschiedene Rahmenbedingungen hinsichtlich Bedienungshäufigkeit, Haltestellenaufenthaltszeiten und Kfz-Verkehrsaufkommen geknüpft und entsprechend nicht überall möglich.

Unter- bzw. Überführung werden heute aufgrund verschiedener Nachteile bzw. Akzeptanzprobleme innerorts kaum noch eingesetzt. In der Landeshauptstadt Potsdam sollten entsprechende Lösungen den Querungen der durchgehend niveaufrei gestalteten Nuthestraße sowie der Bahnstrecken vorbehalten bleiben. Hier gilt es, durch eine möglichst attraktive und offene Gestaltung Angsträume zu vermeiden. Außerdem bedarf es Alternativen zur Überwindung des Höhenunterschiedes für mobilitätseingeschränkte Menschen (Fahrstuhl, Rampen etc.).

Weitere Handlungsschwerpunkte zur Gewährleistung sicherer Querungsmöglichkeiten im Haupt- und Erschließungsstraßennetz ergeben sich an den Knotenpunkten. Auf wesentliche Schwerpunkte wird in folgenden Kapiteln eingegangen:

- Kapitel 9.5.2 abzweigende Nebenstraßen / Grundstückszufahrten
- Kapitel 9.5.5 Fußgängerführung an Kreisverkehren
- Kapitel 9.7 Lichtsignalanlagen

9.5.2 Querungshilfen im Neben- und Anliegerstraßennetz

Abseits des Haupt- und Erschließungsstraßennetzes sollten die Nutzungsansprüche von Fußverkehr und Aufenthalt entwurfsprägend sein. Von zentraler Bedeutung ist hierbei die Gestaltung der Einmündungen und Knotenpunkte.

An den Schnittstellen sind Maßnahmen umzusetzen, welche zur Erhöhung der Aufmerksamkeit sowie zur Gewährleistung eines angepassten Geschwindigkeitsniveaus beitragen können. Durch eine gezielte Gestaltung der Einmündungen und Knotenpunkte werden potenzielle Konfliktbereiche hervorgehoben und Konfliktpotenziale reduziert. Gleichzeitig können die Rahmenbedingungen für den Fußverkehr wesentlich verbessert werden.

Für die Abgrenzung zum Haupt- und Erschließungsstraßennetz ist im Rahmen anstehender Aus- und Umbaumaßnahmen eine konsequente Umgestaltung der Zufahrten in das Neben- und Anliegerstraßennetz zu Gehwegüberfahrten zu empfehlen (siehe Abbildung 43).

Abbildung 43: Beispiele Gehwegüberfahrten



Gehwegüberfahrten sind dadurch gekennzeichnet, dass mit Hilfe eines Materialwechsels die Kfz-Fahrbahn gestalterisch unterbrochen wird. Parallel erfolgt häufig eine Umkehrung der Anrampungssituation. Statt wie sonst üblich, wird nicht der Gehweg auf das Fahrbahnniveau abgesenkt, sondern die Fahrbahn punktuell auf das Gehwegniveau angehoben. Bewährt hat sich dabei der Einsatz von Form- bzw. Sinusteinen, welche für einen gleichmäßigen Übergang zwischen Fahrbahn- und Gehwegniveau sorgen und eine vergleichsweise hohe Lagestabilität haben. Alternativ bestehen jedoch verschiedene weitere Möglichkeiten zur Rampengestaltung.

Das Grundprinzip der Gehwegüberfahrten ist auch zur Gewährleistung einer barrierefreien Querung im Bereich der Grundstückszufahrten anzuwenden. Die Höhenunterschiede zur Kfz-Fahrbahn sollten hier im Wesentlichen über den Sicherheitstrennstreifen ausgeglichen werden. Niveauunterschiede im Gehwegverlauf sind zu vermeiden.

Mit einer entsprechenden Gestaltung kann sowohl im Bereich der Zufahrten zum Nebennetz als auch im Bereich der Grundstückszufahrten die Bevorrechtigung des Fußverkehrs gegenüber den abbiegenden Kfz besser verdeutlicht werden. Es ergeben sich positive Effekte hinsichtlich der Barrierefreiheit sowie der Verkehrssicherheit.

Bei der Wahl der Oberflächenmaterialien haben die Anforderungen der Begeh- und Berollbarkeit für den Fußverkehr im Vordergrund zu stehen. Allerdings sind verschiedene weitere Aspekte zu beachten. Im Rahmen des Begleitkreises zum Fußverkehrskonzept wurde festgelegt, dass eine Verwendung / Durchführung des Gehwegmaterials im Bereich der Grundstückszufahrten nicht zielführend ist. Um auch weiterhin die potenziellen Konfliktstellen für Personen mit eingeschränktem Sehvermögen sowie für Kinder erfassbar zu gestalten, bedarf es einer optisch und taktil erkennbaren Oberflächendifferenzierung. Dennoch sollte auch im Bereich der Querungsstellen auf eine größtmögliche Ebenheit geachtet werden (siehe Beispiel in Abbildung 44). In verschiedenen Stadtgebieten sind bezüglich des Oberflächenmaterials zusätzlich denkmalpflegerische Aspekte zu berücksichtigen.

Abbildung 44: Beispiel Oberflächengestaltung Ein- und Ausfahrten



Auch an den Knotenpunkten innerhalb der Wohngebiete sollte die Kombination von Materialwechsel und Anrampung der Fahrbahn Anwendung finden. Bei den sog. Plateauaufpflasterungen erstrecken sich die Maßnahmen auf den gesamten Knotenpunkt. Auch hier können

positive Effekte hinsichtlich der Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit erreicht werden. Hinzu kommt, dass parallel für den Kfz-Verkehr die Erkennbarkeit der Knotenpunkte (zumeist Rechts-vor-links-Regelung) verbessert und Konfliktpotenziale reduziert werden.

Fahrbahnanhebungen im Querungsbereich sowie die Aufpflasterung von Querungsbereichen sind in der Planung standortbezogen auf ihre stadtgestalterische Wirkung hin zu prüfen.

Abbildung 45: Beispiel farbliche Einfärbung der Querungsstellen



Überall dort, wo eine bauliche Umgestaltung als Gehwegüberfahrt bzw. Plateauaufpflasterung aktuell oder auch dauerhaft nicht umsetzbar ist, bildet eine farbliche Differenzierung im Bereich der Querungsstelle bzw. des Knotenpunktes eine mögliche Alternative (siehe Abbildung 45). Hierbei ist darauf zu achten, dass keine Unklarheiten bezüglich des Vorranges entstehen.

Darüber hinaus ist auch im Nebennetz der Einsatz von Gehwegvorstreckungen sinnvoll. Vor allem eine Kombination mit Gehwegüberfahrten und Plateauaufpflasterungen bietet sich an. Damit können einerseits die Sichtbedingungen verbessert und andererseits die Möglichkeiten des Parkens im Bereich der Querungsstellen eingeschränkt werden. Vor allem für Kinder, welche durch parkende Fahrzeuge nur schlecht erkennbar sind bzw. keine ausreichende Sicht auf den Kfz-Verkehr haben, ergeben sich damit deutliche Vorteile.

Generell sollten die entsprechenden Gestaltungselemente daher wiederkehrend und flächenhaft innerhalb der Wohngebiete zum Einsatz kommen. Gehwegvorstreckungen, Aufpflasterungen bzw. kombinierte Lösungen sollten abseits der Knotenpunkte überall dort, wo Fußwegverbindungen queren sowie darüber hinaus in regelmäßigen Abständen zum Einsatz kommen.

9.5.3 Kleinteilige Maßnahmen zur Verbesserung der Querungsbedingungen

Neben der generellen baulichen Umgestaltung ist vielfach bereits durch kleinteilige Maßnahmen eine Verbesserung der Querungsbedingungen möglich.

Hierzu gehören beispielsweise:

- Herstellen von Bordabsenkungen
- Verbesserung der Sichtmöglichkeiten durch Aufhebung der angrenzenden Parkmöglichkeiten
- Verbreiterung der Fußgängerfurten / Querungsstellen
- Schaffung / Befestigung von Aufstellflächen bzw. einer Gehweganbindung

Darüber hinaus gilt es, insbesondere im Schulumfeld Querungsstellen immer so ausbilden, dass diese gut erkennbar sind und die besonderen Belange der Kinder (anderes Sichtfeld aufgrund der geringeren Körpergröße) berücksichtigen.

9.5.4 Gestaltung von Fußgängerüberwegen (FGÜ)

Fußgängerüberwege bzw. umgangssprachlich „Zebrastrifen“ werden von der Bevölkerung und Politik vielfach als kurzfristige Maßnahmen zur Verbesserung der Querungssicherheit eingefordert. Richtig geplant und gestaltet können diese die Querungsbedingungen für zu Fuß Gehende deutlich verbessern. Allerdings gilt es bei deren Umsetzung vielfältige Rahmenbedingungen zu beachten.

In den Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ) werden die empfohlenen Einsatzbereiche (siehe Tabelle 2) zusammengefasst.

Tabelle 2: empfohlene Einsatzbereiche von Fußgängerüberwegen gemäß R-FGÜ

Grundlage: (BMVBW, 2001)

| Kfz/h \ Fg/h | 0-200 | 200 - 300 | 300 - 450 | 450 - 600 | 600 - 750 | über 750 |
|--------------|-------|-------------|---------------|---------------|-------------|----------|
| 0 – 50 | | | | | | |
| 50 - 100 | | FGÜ möglich | FGÜ möglich | FGÜ empfohlen | FGÜ möglich | |
| 100 – 150 | | FGÜ möglich | FGÜ empfohlen | FGÜ empfohlen | | |
| über 150 | | FGÜ möglich | | | | |

Weitere wichtige Hinweise zum Einsatz von Fußgängerüberwegen wurden im Rahmen von Untersuchungen zur Sicherheit von Zebrastreifen im Auftrag der Unfallforschung der Versicherer erarbeitet. In diesen wird zusammenfassend festgehalten:

„Richtig geplante und gestaltete Zebrastreifen können sicher sein. Ihr Einsatz darf jedoch nur erfolgen, wenn bestimmte Gestaltungs- und Ausstattungsmerkmale eingehalten werden. Dazu gehören insbesondere:

- *gute Erkennbarkeit durch auffällige Beschilderung und Markierung,*
- *gute Sichtbeziehungen zwischen Kraftfahrern und Fußgängern auf dem Zebrastreifen und den Warteflächen (insbesondere durch effektives Freihalten von am Fahrbahnrand parkenden Fahrzeugen),*
- *Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit (maximal 50 km/h),*
- *zusätzliche Beleuchtung,*
- *nur bei einem Fahrstreifen je Richtung.“* (GDV, 2013)

Darüber hinaus wird im Forschungsbericht festgestellt: *„Mittelinseln erhöhen zusätzlich die Sicherheit von Zebrastreifen und sollten, wo immer es möglich ist, auch eingesetzt werden.“* (GDV, 2013)

„Bezüglich möglicher Einsatzgrenzen von Zebrastreifen konnte festgestellt werden, dass die Verkehrsbelastung oder die Anzahl querender Fußgänger nicht maßgebend für die Sicherheit von Zebrastreifen ist. Hier ist eher eine Abschätzung des Einflusses auf die Leistungsfähigkeit und die Wartezeiten von Fußgängern und Kraftfahrern ausschlaggebend.“ (GDV, 2013)

Grundsätzlich bedarf es einer Einzelfallentscheidung auf Grundlage der konkreten örtlichen Rahmenbedingungen. Nur im begründeten Ausnahmefall lassen die R-FGÜ die Einrichtung eines Fußgängerüberweges auch in den Bereichen außerhalb der Einsatzgrenzen zu.

Im Handlungsprogramm für das Vorrangnetz (siehe Anlage 4) werden Querungsstellen aufgeführt, für die die Voraussetzungen für einen Fußgängerüberweg gemäß R-FGÜ anhand von aktuellen Verkehrsbelastungszahlen zu prüfen sind.

Beim Neu-, Um- und Ausbau sollten die Prämissen der Untersuchungen zur Verkehrssicherheit an Zebrastreifen berücksichtigt werden. Darüber hinaus ist jedoch teilweise auch die Anpassung bestehender Anlagen erforderlich. Dies betrifft insbesondere die Gewährleistung ausreichender Sichtbedingungen.

In Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist die Sicht auf die Wartebereiche 30 m (bei 30 km/h) bzw. 50 m (bei 50 km/h) vor dem Fußgängerüberweg zu gewährleisten. Entsprechend sind vor der Querungsstelle ca. 5 bzw. 12 m von Sichthindernissen, Einbauten und parkenden Fahrzeugen freizuhalten.

Zudem ist der Zugang für Personen mit Mobilitätseinschränkungen über ein taktiles Leitsystem sicherzustellen. Parallel sollte an den Fußgängerüberwegen auf eine möglichst gute Beleuchtung geachtet werden.

9.5.5 Fußgängerüberwege an Kreisverkehren

Hinsichtlich der Gestaltung der Querungsbereiche von innerörtlichen Kreisverkehren hat es in den letzten Jahren, basierend auf verschiedenen praktischen Erfahrungen, Veränderungen in den Regelwerken, insbesondere hinsichtlich der Anwendung von Fußgängerüberwegen (FGÜ) gegeben.

Während im Merkblatt für die Anlage von kleinen Kreisverkehrsplätzen aus dem Jahr 1998 noch ausgeführt wird: „Die Überquerungsstellen für Fußgänger bleiben i. d. R. ohne Markierung. Bei starkem Fußgänger- und Kfz-Verkehr können die Überquerungsstellen als Fußgängerüberwege (FGÜ) ausgebildet werden“ (BMVBW, 2001), ist die Thematik in den aktuellen Regelwerken nunmehr wie folgt verankert:

- **Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehrsplätzen:** „innerhalb bebauter Gebiete sollten die Überquerungsstellen als FGÜ ausgebildet werden.“ (FGSV, 2006a)
- **Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06):** „Innerhalb bebauter Gebiete sind grundsätzlich Fahrbahnteiler mit Überquerungsmöglichkeiten für Fußgänger vorzusehen. Dabei ist folgendes zu beachten: [...] – Ausbildung der Überquerungsstellen als Fußgängerüberwege ggf. mit Bodenindikatoren für Sehbehinderte“ (FGSV, 2006b)
- **ADAC Praxisleitfaden der Kreisverkehr:** „Wegen der unklaren Vorfahrtregelung an den Querungsstellen sollten grundsätzlich in allen Zufahrten FGÜ angelegt werden“ [...] „Der Einsatz von FGÜ hingegen stellt eine rechtlich eindeutige Regelung dar und beseitigt die potenziellen Gefahrenquellen.“ (ADAC, 2005)

In der Praxis entstehen ohne FGÜ häufig Missverständnisse hinsichtlich der Gewährung / Nichtgewährung des Vorranges von Fußgängern⁸, teilweise mit dem Ergebnis von Auffahrunfällen im Kfz-Verkehr. Hauptziel der Markierung von FGÜ ist daher eine Vereinheitlichung der Vorfahrtregelung am Kreisverkehr sowie die Schaffung einer allseits bekannten Verkehrsregelung.

Generell ist bezüglich der Markierung von FGÜ an Kreisverkehren außerhalb der aktuellen Einsatzgrenzen der R-FGÜ eine Änderung bzw. Präzisierung der Richtlinien für die Anlage von Fußgängerüberwegen (BMVBW, 2001) oder ein Erlass des Landes Brandenburg zur Verbesserung der Realisierungsmöglichkeiten wünschenswert. Bei der Neuanlage von Kreisverkehren im Stadtgebiet kann die Notwendigkeit einer entsprechenden Markierung jedoch bereits heute geprüft werden.

⁸ Ohne Fußgängerüberwege hat bei der Zufahrt zum Kreisverkehr der Kfz-Verkehr Vorrang gegenüber dem Fußgängerverkehr, wohingegen bei der Ausfahrt aus dem Kreisverkehr der Vorrang beim Fußgängerverkehr liegt.

9.6 Schaffung / Gewährleistung attraktiver Wegeoberflächen

Die Nutzbarkeit der Gehwege wird entscheidend durch deren Oberflächenqualität mit beeinflusst. Ziel muss es daher sein, gesamtstädtisch gut begeh- und berollbare Oberflächen für den Fußverkehr zu gewährleisten. Insbesondere ältere Menschen mit Gehhilfen sowie Personen mit Mobilitätseinschränkungen sind darauf zur Sicherung ihrer persönlichen Mobilität angewiesen.

Abbildung 46: Beispiele zur Oberflächenbefestigung



Bisher unbefestigte Wege gilt es auszubauen, Oberflächenschäden und Unebenheiten zu beseitigen und insgesamt fußverkehrstaugliche Oberflächen zu schaffen. Der Verkehrsraum der zu Fuß Gehenden sollte möglichst in seiner gesamten Breite gut begeh- und berollbare Oberflächen aufweisen. In den Denkmalschutzbereichen sind hierbei jedoch u. a. die historisch gewachsene, gebietstypische Gliederung der Straßen- und Seitenräume sowie regionaltypische Materialien zu berücksichtigen. Entsprechend ist im Rahmen der Detailplanungen jeweils im Einzelfall eine Abwägung der konkreten denkmalrechtlichen Rahmenbedingungen mit den Nutzungsanforderungen des Fußverkehrs im Sinne eines vernünftigen Kompromisses notwendig. Im Optimalfall können hierbei gut begeh- und berollbaren Flächen in den Verkehrsraum der zu Fuß Gehenden integriert werden (siehe Abbildung 46 links). Dies wird allerdings aus denkmalpflegerischen und auch aus Kostengründen nicht flächendeckend möglich sein. Auch hier Bedarf es einer Abwägung entsprechend der Bedeutung des jeweiligen Abschnittes im Fußverkehrsnetz.

Im Sinne der Fußverkehrsförderung sollte auf eine ausreichende Breite der entsprechenden Flächen sowie im Sinne der taktilen Orientierungsmöglichkeiten eine Vermeidung von Unterbrechungen (siehe Abbildung 46 rechts) geachtet werden.

Für die gepflasterten Bereiche (Fahrbahn und Seitenbereiche) im städtebaulich sensiblen Umfeld ist besonderes Augenmerk auf die Ebenflächigkeit zu legen. Damit wird sowohl den Nutzungsanforderungen des Fuß- und Radverkehrs als auch den Aspekten des Lärmschutzes Rechnung getragen. Zudem ist der besondere Pflege- und Reparaturbedarf der Pflasterflächen zu berücksichtigen.

Vor allem in den Stadtrandbereichen, im Zuge der Uferwege, in Grünanlagen und Parks, etc. ist bei der Oberflächenbefestigung parallel jeweils im Einzelfall auch eine Abwägung zwischen den Anforderungen des Naturschutzes und einer guten Begeh- und Berollbarkeit erforderlich.

9.7 Lichtsignalanlagen-Steuerung

Lichtsignalanlagen bzw. umgangssprachlich „Ampeln“ bieten dem Fußverkehr an stark frequentierten Hauptverkehrsstraßen eine gesicherte Überquerungsmöglichkeit. Sie sind lediglich punktuell vorhanden, sorgen für eine Bündelung des Querungsbedarfes (vor allem auch von schutzbedürftigen Nutzer*innen) und bilden daher ein wichtiges Element der städtischen Fußverkehrsinfrastruktur. Entsprechend ist eine fußgängerfreundliche und sichere Gestaltung von Lichtsignalanlagen von zentraler Bedeutung für die Fußverkehrsförderung.

Im Rahmen der Abwägung mit den Belangen der Flüssigkeit des Verkehrs sind gemäß Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (Hunger, 2009) die Verkehrssicherheitsaspekte aller Verkehrsteilnehmer höher zu gewichten.

9.7.1 Ergänzung von Fußgängerfurten an Lichtsignalanlagen

In den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen heißt es:

„Beim Entwurf von Knotenpunkten, [...] ist eine möglichst umwegfreie und geradlinige Führung des Fußverkehrs anzustreben. Dazu ist grundsätzlich an jedem Knotenpunktarm eine Fußgängerfurt möglichst in der Linie der direkten Gehwegverbindung anzulegen.“ (FGSV, 2006b)

Abbildung 47: Bestandssituation Potsdamer Straße / Hugstraße

Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet), <http://www.openstreetmap.org/>



In der Landeshauptstadt Potsdam sind an verschiedenen Lichtsignalanlagen keine umlaufenden Fußgängerfurten vorhanden. Handlungsbedarf besteht beispielsweise am Knotenpunkt Neuendorfer Straße / Galileistraße. Am Knotenpunkt Potsdamer Straße / Hugstraße

existiert lediglich eine Teilsignalisierung, so dass lediglich an einem der drei Knotenpunkte eine signalisierte Fußgängerfurt vorhanden ist (siehe Abbildung 47). Diese wird dem bestehenden Querungsbedarf (u. a. Haltestellenzugang) nicht ausreichend gerecht. Aus Sicht der Fußverkehrsförderung bedarf es hier einer Vollsignalisierung. Eine Alternativmöglichkeit bietet eine Umgestaltung des Knotenpunktes zum Kreisverkehr. Um für die Querung der Potsdamer Straße ein ähnliches Sicherheitsniveau wie bisher (Fußgänger-LSA) erhalten zu können, wäre aus Sicht der Fußverkehrsförderung hierbei eine Anlage von Fußgängerüberwegen wichtig.

9.7.2 Grün-Pfeil-Regelung

Der Grüne „Blech“-Pfeil gestattet es dem Kfz-Verkehr auch während der Rotphase rechts abzubiegen. Ziel ist es dabei, in der Regel einen verbesserten Verkehrsablauf für den motorisierten Verkehr zu erreichen.

Allerdings wird im Ergebnis einer umfangreichen deutschlandweiten Untersuchung zur „Sicherheit von Grünpfeilen“ festgestellt: *„Ein genereller Vorteil für den Verkehrsablauf des motorisierten Verkehrs konnte nicht abgeleitet werden.“* (GDV, 2015) Wesentliche Ursache hierfür ist, dass sich keine positiven Effekte hinsichtlich der Wahrscheinlichkeit eines Haltes am benachbarten Knotenpunkt durch Nutzung der Grünpfeil-Regelung ergeben. Somit ist lediglich punktuell u. U. eine Erhöhung der Kapazität der Zufahrt gegeben.

Auf der anderen Seite wird aus den Unfalluntersuchungen deutlich, dass durch die Grünpfeil-Regelung insbesondere nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer*innen gefährdet werden. Im Vergleich zu anderen Rechtsabbiegeformen besteht eine höhere Verunglückten- und Unfalldichte (GDV, 2015). Zudem kann ein nicht unerheblicher Teil der Freigabezeit für den Fuß- und Radverkehr durch Nutzer*innen der Grünpfeil-Regelung blockiert werden. Erhöhte Gefährdungspotenziale sind auch deshalb zu beobachten, weil die Anhaltepflicht vom überwiegenden Teil der Kfz-Nutzer*innen missachtet wird.

Aus Sicht der Fußverkehrsförderung sollte auf eine statische Grünpfeil-Regelung mittels Blechpfeil möglichst verzichtet werden.⁹

9.7.3 Fußgängerfreundliche Räumgeschwindigkeiten

Anhand der Räumgeschwindigkeit werden die Zeiten definiert, welche den zu Fuß Gehenden nach Grünende verbleiben, um die Fußgängerfurt noch vollständig zu überqueren, bevor die Flächen durch andere Verkehrsteilnehmer*innen genutzt werden dürfen.

Gemäß dem technischen Regelwerk für die Gestaltung von signalisierten Knotenpunkten den Richtlinien für Lichtsignalanlagen - RILSA (FGSV, 2015) beträgt der Regelwert für die

⁹ Eine dynamische Grünpfeil-Regelung mit einem gesonderten Signalgeber ist hingegen unkritisch. Bei dieser ergeben sich keine Nutzungsüberlagerungen zwischen rechts abbiegenden Kfz und dem Fußverkehr.

Räumgeschwindigkeit (V_r) von zu Fuß Gehenden 1,2 m/s. Als mögliche Variationsbreite sind Werte zwischen 1,0 m/s und höchstens 1,5 m/s angegeben.

Auch in den Richtlinien mit Bezug zum Fußverkehr wird auf das Thema Räumgeschwindigkeiten eingegangen.

So heißt es in den Hinweisen für barrierefreie Verkehrsanlagen - H BVA:

„Die Gehgeschwindigkeit vieler mobilitätseingeschränkter Menschen beträgt zwischen 0,5 und 0,8 m/s. Im Sinne der Barrierefreiheit sollte mit einer Räumgeschwindigkeit $V_r=1,0$ m/s gerechnet werden.“ (FGSV, 2011).

Dass die Regelgeschwindigkeit der RILSA mit 1,2 m/s den Anforderungen von Nutzern mit Mobilitätseinschränkungen nicht ausreichend gerecht wird, zeigen auch die Ergebnisse einer Studie im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen. Im Forschungsvorhaben „Verbesserung der Bedingungen für den Fußverkehr an Lichtsignalanlagen“ (BASt, 2012) wird bezogen auf die Räumgeschwindigkeit empfohlen, 1,0 m/s zukünftig als Regelwert zu verwenden. Als Variation wird hierbei ein Bereich zwischen 0,8 und 1,2 m/s angegeben, wobei die konkrete Auswahl entsprechend der V_{15} der mobilitätseingeschränkten Personen¹⁰ und der V_{15} der Fußgänger-Hauptgruppe erfolgen sollte.

Unter Berücksichtigung dieser Untersuchungen sowie der Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen sollte zukünftig als Räumgeschwindigkeit für zu Fuß Gehende in der Landeshauptstadt Potsdam unter Berücksichtigung der jeweiligen Rahmenbedingungen vor Ort eine Räumgeschwindigkeit von 1,0 m/s angestrebt werden.

9.7.4 Empfehlungen für die zukünftige Lichtsignalanlagen-Steuerung

Das Forschungsvorhaben „Verbesserung der Bedingungen für den Fußverkehr an Lichtsignalanlagen“ (BASt, 2012) beinhaltet für die zukünftige Gestaltung von Lichtsignalanlagen folgende Empfehlungen:

- kurze Wartezeiten
- vorzeitiger Grünzeitbeginn für Fußgänger bei nicht beanspruchten Kfz-Freigabezeiten
- Zeitvorsprung gegenüber bedingt verträglichen Kfz-Abbiegeströmen,
- Verlängerung von Grünzeiten / Räumzeiten durch (Video-)Detektion bei entsprechender Fußgängernutzung (z. B. Schulklassen, Senioren oder mobilitätseingeschränkte Personen)
- Zwischenhalte auf Mittelinseln sind zu vermeiden.
- Berücksichtigung einer Reaktions- und Zuwegzeit in Höhe von 3 s.

¹⁰ Unter V_{15} ist die Geschwindigkeit zu verstehen, welche von 15 % der zu Fuß Gehenden nicht unterschritten wird.

Die im Forschungsvorhaben herausgearbeiteten Handlungsempfehlungen sind zu großen Teilen bereits heute in der Landeshauptstadt Potsdam in Anwendung bzw. üblich und werden anhand der jeweiligen Gegebenheiten vor Ort umgesetzt. Einzige Ausnahme bildet die Reaktions- und Zuwegzeit. Für diese ist allerdings zu berücksichtigen, dass durch den weitgehenden Verzicht auf die Nutzung von Mindestgrünzeiten der Handlungsbedarf für deren Umsetzung in Potsdam als gering einzuschätzen ist.

Im Sinne einer fußgängerfreundlichen und sicheren Signalisierung der Knotenpunkte sollten die Handlungsempfehlungen auch zukünftig bei der Gestaltung der Lichtsignalanlagen in der Landeshauptstadt Potsdam weiterhin umgesetzt werden. Hierbei sind die insgesamt komplexen Rahmenbedingungen sowie die teilweise bestehenden Zielkonflikte beispielsweise mit der ÖV-Bevorrechtigung zu berücksichtigen. Zur Minimierung der Wartezeiten für den Fußverkehr wurden in der Innenstadt die Umlaufzeiten bereits auf 90 s begrenzt.

Generell sollte an LSA-geregelten Knotenpunkten das Anfordern der Freigabe durch die Fußgänger*innen eher die Ausnahme bilden. Es ist jeweils eine gesonderte Einzelfallbetrachtung notwendig. Die ortskonkreten Rahmenbedingungen sind zu beachten. Während in der zentralen Innenstadt im Tageszeitraum ein gesondertes Anfordern möglichst ausgeschlossen werden sollte, ist dies bei geringen Nutzungen, während der Tagesrandzeiten bzw. im Stadtrandbereich durchaus akzeptabel und zielführend.

Darüber hinaus sollte, sofern technisch möglich, eine Anforderung der Freigabe für den Fußverkehr bis zur letzten Sekunde vor dem Phasenübergang möglich sein. Bei reinen Fußgänger-Lichtsignalanlagen sind lange Wartezeiten nach einer erstmaligen Anforderung der Freigabe möglichst zu vermeiden. Um eine möglichst hohe Akzeptanz zu erreichen, sollte eine sofortige Freigabe angestrebt werden. Bei mehrfacher Anmeldung kurz hintereinander sowie im Verlauf koordinierter Straßenzüge („Grüne Welle“) bedarf es sinnvoller Kompromisse, welche nicht einseitig zu Lasten des Fußverkehrs gehen.

Akustische und taktile Zusatzeinrichtungen für blinde und sehbehinderte Menschen gehören an lichtsignalgeregelten Querungsstellen innerorts zur Ausstattung einer Lichtsignalanlage. Deren Funktion ist regelmäßig zu prüfen und dauerhaft zu sichern.

9.8 Weitere Maßnahmen

9.8.1 Beleuchtung

Einen weiteren wichtigen Faktor für das Zufußgehen bildet eine ausreichende Beleuchtung der Gehwege und Fußwegverbindungen. Im Sinne einer Erhöhung des Sicherheitsgefühls sowie der sozialen Kontrolle sollte diese in den angebauten Straßenräumen sowie auf wichtigen selbständig geführten Wegen durchgehend gewährleistet sein. Unbeleuchtete Räume und dunkle Ecken gilt es dabei zu vermeiden.

Der größte Handlungsbedarf zur Verbesserung der Beleuchtung für den Fußverkehr im Potsdamer Stadtgebiet besteht im Verlauf der selbständig geführten Wege. Hier kommt die

Beleuchtung nicht ausschließlich dem Fußverkehr zugute, sondern trägt parallel auch zur Erhöhung der Sicherheit des Radverkehrs bei.

In den Straßenräumen erfolgt die Neuanlage der Straßenbeleuchtung grundsätzlich unter Berücksichtigung der gültigen DIN-Normen. Entsprechend bestehen eher punktuelle Probleme z. B. durch Bewuchs, straßenbauliche Änderungen oder Änderungen der angrenzenden Bebauung. Diese gilt es, gezielt zu ermitteln und zu beseitigen. Generell sind bei der Anpassung der Beleuchtung die möglichen Auswirkungen auf Artenschutzbelange zu berücksichtigen.

9.8.2 Führung des Fußverkehrs an Baustellen

In den Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA) wird festgehalten:

„Die Sicherheit der Fußgänger und Radfahrer darf im Bereich von Arbeitsstellen nicht beeinträchtigt werden. Auf Sehbehinderte (Blinde), Rollstuhlfahrer und Kinder ist besonders Rücksicht zu nehmen. Geh- und Radwege sind nach Möglichkeit weiterzuführen, ggf. über Notwege [...]. Ist diese nicht möglich, so ist die Einrichtung von Überquerungshilfen (z. B. Fußgängerüberwegen) zu prüfen und ggf. anzuordnen.“ (BMVBS, 1995 / 2009)

Diese Maßgaben sollten bei zukünftigen Baumaßnahmen konsequent umgesetzt werden. Hierbei sind insbesondere auch die Belange mobilitätseingeschränkter Personen zu berücksichtigen. Bei langfristigen Baumaßnahmen sowie größeren bzw. schlecht erkennbaren Umwegen sollte auch für den Fußverkehr eine Umleitungsbeschilderung vorgesehen werden (siehe Abbildung 48).

Abbildung 48: Beispiele Führung des Fußverkehrs an Baustellen



Kernproblem bei der Baustellensicherung bzw. Fußverkehrsführung im Bereich von Baustellen bilden die Kontrollmöglichkeiten. Die aktuell bestehenden Personalkapazitäten sind für

die Überprüfung der tatsächlichen Umsetzung der verkehrsrechtlichen Anordnungen nicht ausreichend.

9.8.3 Zukünftige Stadtentwicklung

Bei der zukünftigen Stadtentwicklungs- und Bauleitplanung sollten die Belange des Fußverkehrs konsequent von Beginn an berücksichtigt werden. Besonders wichtig sind dabei kleinteilige Verbindungen und Durchwegungen. Dies gilt insbesondere für die Anbindung wichtiger Zugangspunkte zum öffentlichen Verkehr sowie die zentralen Versorgungseinrichtungen. Diese sollten möglichst aus allen Richtungen auf kurzen Wegen zu Fuß erreichbar sein. Eine einseitige und vom Wohngebiet abgewandte Erschließung, wie für das Fachmarktzentrum an der Potsdamer Straße (in Höhe Amtsstraße) erfolgt, sollte vermieden werden. Hier wäre eine Verknüpfung zum Haebelinweg für die Sicherung der fußläufigen Erreichbarkeit aus dem angrenzenden Wohngebiet sinnvoll gewesen.

Parallel gilt es auch in bestehenden Strukturen, wichtige Verbindungen für die Allgemeinheit dauerhaft zugänglich zu machen bzw. möglichst öffentlich zu widmen. Einen wichtigen Schwerpunkt bilden dabei die Uferwege. Parallel sollten auch Wegeverbindungen / Abkürzungen durch Kleingartenanlagen bzw. Friedhöfe möglichst für die allgemeine Öffentlichkeit im Sinne einer kleinteiligen Vernetzung bzw. zur Gewährleistung kurzer Wege zugänglich gemacht werden. Hierzu sind jeweils ganztägige bzw. ganzjährige Regularien für eine Öffnung zu diskutieren.

Ein weiterer wichtiger Beitrag hierfür kann durch eine Stärkung der Grundversorgung (Waren des täglichen Bedarfes, Betreuungs- und Bildungseinrichtungen) in den Stadtteilzentren sowie den Ortsteilen geleistet werden. Eine weitere Förderung der Nahmobilität ist nur möglich, wenn entsprechende Dienstleistungen in fußläufiger Entfernung zur Verfügung stehen.

Darüber hinaus ist auch bei der konkreten Erschließungs- und Gebäudeplanung darauf zu achten, dass die Belange des Fußverkehrs ausreichend berücksichtigt werden. Im Bereich von Parkhaus- bzw. Tiefgaragenzufahrten bedarf es ausreichend guter Sichtbedingungen auf den kreuzenden Fußverkehr. Probleme wie im Bereich der Zufahrt zur Wilhelmgalerie sollten zukünftig von vornherein vermieden werden. Ein- und Ausfahrten von Einzelhandels-einrichtungen sollten nur so breit wie nötig und möglichst als Gehwegüberfahrten ausgeführt werden. Auf den Parkplätzen können Vorrangbereiche für den Fußverkehr (anderes Oberflächenmaterial) am Rand der Fahrgassen markiert werden. Zudem sollten die Haupteingangsbereiche über gesonderte Wegeverbindungen möglichst direkt an das angrenzende Gehwegnetz angebunden werden. Entsprechende Aspekte sollten möglichst verpflichtend in die Baugenehmigungen integriert werden.

9.8.4 Schaffung weiterer Vorrangbereiche für den Fußverkehr

Bereits heute existieren in der Landeshauptstadt Potsdam vielfältige Vorrangbereiche für den Fußverkehr u. a. in den großzügigen Parkanlagen sowie im Verlauf der Brandenburger Straße.

Perspektivisch sollte vor allem in der zentralen Altstadt sowie im Stadtteilzentrum Babelsberg eine weitere Ausweitung der Fußgängervorrangbereiche angestrebt werden. Eine generelle Sperrung für den Kfz-Verkehr sollte beispielsweise für den östlichen Teilabschnitt der Brandenburger Straße zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Am Bassin vorgesehen werden. In anderen Bereichen z. B. im Holländischen Viertel bildet die Reduzierung der Nutzungsintensität durch den ruhenden Kfz-Verkehr eine wichtige Maßnahme zur Förderung des Fußverkehrs.

Einen weiteren Schwerpunktbereich bilden die Stadterweiterungsflächen in Golm. Im Integrierten Stadtentwicklungskonzept (INSEK) ist die Zielstellung verankert die Gebäude der Universität, die verschiedenen Institute sowie das VU-Gebiet (Gebiet mit vorbereitenden Untersuchungen zur Stadtentwicklung) zu verbinden sowie Zugänge zur Landschaft zu schaffen. In diesem Zusammenhang soll in einem Rahmenplan für Golm erarbeitet werden, in welchem eine Überprüfung der Verknüpfung für den Fuß- und Radverkehr erfolgt.

9.9 Übergreifende Handlungsfelder

Zu einer systematischen Hebung der Potenziale des Fußverkehrs gehören, neben Maßnahmen in den Bereichen Technik und Planung, auch Öffentlichkeitsarbeit, Angebotsgestaltung und fiskalische Anreize. Hierfür kommen folgende weitere Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs in Frage:

9.9.1 Personelle und finanzielle Ressourcen

Um die Maßnahmen des Fußverkehrskonzeptes letztendlich auch umsetzen zu können, bedarf es einer Erweiterung der personellen und finanziellen Kapazitäten zur Förderung des Fußverkehrs. Hierfür sollte ein jährliches Budget für den Fußverkehr von 5 € pro Einwohner und Jahr ($180.000 \text{ EW} \times 5 \text{ €} = 900.000 \text{ €}$) zur Unterhaltung sowie kleinteiligen Optimierung der Infrastruktur (Kostenkategorie I - III) bereitgestellt werden. Dieses dient gleichfalls auch zur Finanzierung von Öffentlichkeitsarbeit und Marketing zu Gunsten des Fußverkehrs. Für die Umsetzung komplexer bzw. kostenintensiver Maßnahmen (Kostenkategorie IV - VI) bedarf es darüber hinaus weiterer maßnahmenbezogener Haushaltsmittel. Gleiches gilt für die Finanzierung zusätzlicher Personalkapazitäten.

Mehr Geld für den Fußverkehr bedeutet auch im positiven Sinne „mehr zu tun“. Um einen zügigen und effektiven Einsatz der Mittel zu gewährleisten, wäre eine parallele Ausweitung / Umverteilung der Personalkapazitäten daher sinnvoll. Bedarf ergibt sich dabei in verschiedenen Verwaltungsbereichen, die maßgeblich mit der Umsetzung des Fußverkehrskonzeptes beschäftigt sind. Beispielsweise entsteht ein zusätzlicher Personalbedarf für die konkrete

Planung und Umsetzung der Einzelmaßnahmen im Bereich Verkehrsanlagen. Darüber hinaus sollte auch bei der Baustellenüberwachung sowie bei der Überwachung gewerblicher Sondernutzungen im Bereich Verkehr und Technik eine Ausweitung der Personalkapazitäten diskutiert werden. Im Fokus stehen dabei die tatsächliche Umsetzung einer effektiven Fußgängerführung im Bereich von Baustellen sowie von ausreichenden Gehwegbreiten bei gewerblichen Sondernutzungen im Straßenraum.

9.9.2 Planungsabläufe

Für die Maßnahmen in den Bereichen Stadt- und Verkehrsplanung sollte ein verbindliches Prozessmanagement implementiert werden. Hauptziel ist es dabei, dass die Belange aller Verkehrsmittel, insbesondere auch des Fußverkehrs, im Rahmen der Planungen ausgewogen berücksichtigt werden. Hierzu ist eine frühzeitige Einbindung der zuständigen Fachkolleg*innen notwendig. So können Nutzungsanforderungen (z. B. notwendige Durchwegungen, Querungsstellen, etc.) von vornherein berücksichtigt und Umsetzungsprobleme rechtzeitig erkannt werden. Gleichzeitig wird damit sichergestellt, dass auch bei Detailentscheidungen übergeordnete Planungsstrategien kontinuierlich berücksichtigt werden können.

Um die in der Stadtverwaltung bereits bestehenden Instrumente und Prozessstrukturen effizienter anwenden zu können, werden diese in einem internen Prozessleitfaden zusammengefasst. Dieser definiert die Zuständigkeiten, Schnittstellen und Beteiligungserfordernisse für die einzelnen Planungs- und Umsetzungsphasen. Gleichzeitig werden Mindestvoraussetzungen für die Dokumentation des Diskussions-, Bewertungs- und Abwägungsprozesses vorgegeben.

Eine Vorstellung der Maßnahmen für den jeweiligen Haushaltszeitraum kann im zuständigen Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität (KUM) erfolgen.

Nach Abschluss eines Projektes sollte jeweils eine Erfolgskontrolle hinsichtlich der Umsetzung des Prozessmanagements erfolgen. Hierfür sind die Abläufe bzw. Verantwortlichkeiten in der Stadtverwaltung festzulegen, wie nach Abschluss einer Maßnahme der Prozessverlauf und dessen Dokumentation überprüft werden sollte.

Ein weiteres sinnvolles Planungsinstrument bilden Fußverkehrs-Checks. Mit diesen können im Vorfeld wesentliche Probleme und Konflikte herausgearbeitet werden, um diese im Rahmen der Planungen anschließend gezielt beheben zu können¹¹. Dabei besteht auch die Möglichkeit unterschiedliche Nutzergruppen unmittelbar in die Planungs-, Bau-, Freiraumgestaltungs- und Stadtentwicklungsprozesse einzubinden. Auf Basis möglichst generationenübergreifender Mitwirkungsmöglichkeiten könne wichtige Abwägungsprozesse für die zukünftige Gestaltung bereits frühzeitig vorgenommen werden.

Die Durchführung von Fußverkehrs-Checks bietet sich einerseits im Vorfeld größerer komplexer Planungsvorhaben an. Parallel ist jedoch auch ein turnusmäßiges Angebot von Fußverkehrs-Checks in wechselnden Stadtteilen als dauerhaftes niederschwelliges Planungs-

¹¹ Eine handlungsorientierte Übersicht bietet z.B. die Website www.fussverkehrs-check.de.

instrument zu empfehlen. Hierbei sollte hinsichtlich einer zügigen Umsetzung von Kurzfristmaßnahmen möglichst auch eine finanzielle und personelle Untersetzung stattfinden. Gleichzeitig können die turnusmäßigen Fußverkehrs-Checks auch zur Verstärkung der öffentlichen Wahrnehmung zum Thema Fußverkehr beitragen.

9.9.3 Öffentlichkeitsarbeit / Kampagnen

Begleitend zur Umsetzung der Maßnahmen des Fußverkehrskonzeptes bedarf es kontinuierlich einer begleitenden Information der Öffentlichkeit. Die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer (Fuß, Kfz und Rad) müssen darüber informiert werden, wie die entsprechenden Verkehrsanlagen richtig zu nutzen sind und welche Rechte bzw. Pflichten sie haben. Neben Printmedien (z. B. zielgruppenorientierte Fußgängerstadtpläne) und Angeboten auf den Internetseiten der Stadt können hierfür u. a. auch Information vor Ort unmittelbar im Straßenraum genutzt werden.

Darauf aufbauend sollten Kampagnen und Aktionen¹² für das Zufußgehen im Zusammenhang mit einer Förderung einer stadtverträglichen und klimafreundlichen Mobilität initiiert, unterstützt und kontinuierlich umgesetzt werden. Hierbei ist auch ein individualisiertes Marketing möglich, welches die Bewohner*innen direkt anspricht, motiviert und informiert. Für diejenigen, die bereits regelmäßig zu Fuß unterwegs sind, sollte ein positives Feedback gegeben werden. Für interessierte Bürgerinnen und Bürger sind gezielte Informations- und Beratungsangebote sowie Servicemaßnahmen zu initiieren.

Auch eine Beteiligung an bundesweit bereits existierenden Kampagnen, wie z. B. „Zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten“ (VCD / Deutsches Kinderhilfswerk, 2020) wäre sinnvoll.

Mit der bereits bestehenden Mobilitätsagentur, der Mobilitätsoffensive der Landeshauptstadt Potsdam sowie der Plattform www.mobil-potsdam.de sind die wesentlichen Grundstrukturen für eine effektive Öffentlichkeitsarbeit bereits vorhanden. Der Fußverkehr sollte hier als städtische Basismobilität zukünftig noch stärker in den Fokus genommen werden.

9.9.4 Mobilitätsbildung

Im Schülerverkehr sind insgesamt hohe Nutzungsanteile für den Fuß- und Radverkehr zu verzeichnen. Aufgrund des erhöhten Schutzbedarfes der Kinder sind gute infrastrukturelle Rahmenbedingungen von zentraler Bedeutung. Diese sollten im Umfeld der Schulstandorte auch weiterhin sukzessiv verbessert werden.

Daneben sollten gemeinsam mit den Schulen und Kitas Projekte zur Mobilitätsbildung initiiert werden. Über diese können die Kompetenzen für die Teilnahme am Verkehrsgeschehen insgesamt und insbesondere für den Fußweg zur Schule gestärkt werden. Als Vorbild können beispielsweise die gemeinsamen Mobilitätsprojekte der Stadt Aachen mit den örtlichen

¹² z. B. „Aktionstag Klimaschutz“, „Tag der Umwelt“, „Autofreie Sonntage“, „Europäische Mobilitätswoche“ etc.

Schulen dienen. Eine Umsetzung entsprechender Maßnahmen könnte an einem Standort im Sinne eines Pilotprojektes realisiert werden.

Für Kinder, welche mit dem Pkw zur Schule gebracht werden, sollten jeweils definierte Absetzzonen geschaffen werden. Für diese ist eine möglichst auffällige Gestaltung und zusätzlich zur amtlichen eine nichtamtliche Beschilderung („Elternhaltestelle“) im Seitenraum zu empfehlen. Parallel ist ausgehend von den Absetzzonen auch eine spezielle Gestaltung der Gehwege zur Schule (Fußspuren, Stadtmobiliar, etc.) denkbar.

Die entsprechenden Angebote dienen der Entflechtung der Verkehrsströme im direkten Umfeld der Schulen und tragen entsprechend zur Reduzierung von Konflikten bei. Voraussetzung hierfür ist, dass bei der Festlegung der Absetzzonen Verkehrssicherheitsaspekte sowie das Vermeiden unnötiger Kfz-Verkehre im direkten Schulumfeld im Vordergrund stehen. Absetzzonen sollten entsprechend vorrangig im Zuge des Haupt- und Erschließungsstraßennetzes angeordnet werden.

Oberste Priorität hat jedoch eine Minimierung des Elterntaxiverkehrs. Dies ist bei der Gestaltung der Absetzzonen zu berücksichtigen.

9.9.5 Verkehrsüberwachung und Kontrollen

Fehlnutzungen im ruhenden Verkehr, zu hohe Geschwindigkeiten, nicht genehmigte Sondernutzungen, eine unzureichende Führung im Bereich von Baustellen etc. führen zu teilweise erheblichen Einschränkungen für zu Fuß Gehende. Durch gezielte Gestaltungsmaßnahmen lassen sich die Probleme und Konflikte teilweise reduzieren, jedoch nicht vollständig vermeiden. Unterstützend sind daher regelmäßige Kontrollen bei der Parkraum- und Baustellenüberwachung sowie bezüglich der gewerblichen Sondernutzungen erforderlich. Um diese gewährleisten zu können, bedarf es zusätzlicher Personalkapazitäten (siehe Kapitel 9.9.1).

Geschwindigkeitskontrollen können einen wichtigen Beitrag zur Sicherung eines ortsverträglichen Geschwindigkeitsniveaus bzw. Verkehrsverhaltens leisten. Dies betrifft sowohl sanktionierte („Blitzer“) als auch unsanktionierte (Motivanzeigetafeln) Kontrollen.

10. Maßnahmenzusammenfassung und Priorisierung

Ein zentraler Teil des Fußverkehrskonzeptes ist das Handlungsprogramm mit den Maßnahmenlisten für das Vorrangnetz. Zu beachten ist, dass bei den Infrastrukturmaßnahmen im Rahmen des Fußverkehrskonzeptes keine fertigen Planungen erarbeitet werden, die sofort umgesetzt werden können. Es werden Empfehlungen und Ideen entwickelt, die entsprechend der gesetzten Prioritäten zu überprüfen, ggf. zu modifizieren, detailliert zu planen und dann umzusetzen sind. Auch eine abschließende Prüfung aller relevanten Belange (Natur- und Denkmalschutz, Zweckbindungsfristen aufgrund von Fördermitteln, etc.) ist im Rahmen der vorliegenden übergeordneten Rahmenplanung nicht möglich und hat im Zuge der konkreten Planungen zu erfolgen. Abweichungen von den im Fußverkehrskonzept genannten Lösungen sind im Zuge der konkreten Planung daher durchaus möglich.

In den Anlage 4 werden die Handlungsansätze aus Kapitel 9 in Einzelmaßnahmen für das Vorrangnetz überführt und tabellarisch bzw. grafisch zusammengefasst. Den teilgebietsbezogenen Karten ist dabei jeweils eine Tabelle zugeordnet, in welcher die einzelnen Maßnahmen aufgelistet sind und beschrieben werden. Hierbei werden folgende weitere Aspekte berücksichtigt:

Umsetzungshorizont:

Die zeitliche Kategorisierung der Umsetzung der Maßnahmen erfolgt in drei Gruppen und gliedert sich wie folgt:

- Umsetzung innerhalb der nächsten 5 Jahre
- mittel- bis langfristige Umsetzung
- kontinuierliche Umsetzung

Kostenkategorie:

Die für die Umsetzung erforderlichen Grobkosten wurden in folgenden sechs Kategorien abgeschätzt:

- Kostenkategorie I < 10.000 €
- Kostenkategorie II 10.000 – 50.000 €
- Kostenkategorie III 50.000 – 250.000 €
- Kostenkategorie IV 250.000 – 1 Mio. €
- Kostenkategorie V 1 Mio. - 5 Mio. €
- Kostenkategorie VI > 5 Mio. €

Nutzungsbeschränkungen / Konfliktpotenziale im Bestand:

Bei den Nutzungsbeschränkungen / Konfliktpotenzialen im Bestand erfolgt eine qualitative Bewertung in vier Wirkungsklassen. Hierbei wurden auch weitere planerische Aspekte hinsichtlich der städtebaulichen Notwendigkeit bzw. Entwicklungsbedarfe berücksichtigt. Die Einordnung der Maßnahmen erfolgte auf Grundlage folgender Kriterien:

- keine Nutzungsbeschränkungen / Konfliktpotenziale
- geringe Nutzungsbeschränkungen / Konfliktpotenziale
- mittlere Nutzungsbeschränkungen / Konfliktpotenziale
- hohe Nutzungsbeschränkungen / Konfliktpotenziale

Priorität

Die Priorität der Maßnahmen ergibt sich aus der Verknüpfung der Kostenkategorie mit den Nutzungskonflikten / Konfliktpotenzialen im Bestand (siehe Abbildung 49). Hierbei erfolgt eine Differenzierung in vier Kategorien:

- geringe Priorität
- mittlere Priorität
- hohe Priorität
- sehr hohe Priorität (Sofortmaßnahme)

Abbildung 49: Bewertungsmatrix für die Prioritätensetzung

| | | | | | |
|------------------------|------------|--|----------|----------|----------|
| Kostenkategorie | VI | G | G | G | M |
| | V | G | G | M | M |
| | IV | G | M | M | H |
| | III | G | M | M | H |
| | II | M | M | H | H |
| | I | H | H | H | SH |
| | | K | G | M | H |
| | | Nutzungsbeschränkungen / Konfliktpotenziale | | | |

Eine hohe bzw. sehr hohe Priorität erhalten Maßnahmen, die Bereiche mit hohem Veränderungsbedarf betreffen und mit geringen Kosten verbunden sind. Teure Maßnahmen in Bereichen mit geringem Handlungsbedarf erhalten hingegen eine geringe Priorität. Dennoch ist deren Umsetzung im Sinne der integrierten Fußverkehrsförderung perspektivisch sinnvoll. Zumeist handelt es sich hierbei um Maßnahmen mit einem mittel- bis langfristigen Umsetzungshorizont, welche häufig auch in anderen Themenfeldern positive Effekte generieren.

Generell sollte die Maßnahmenpriorisierung daher nicht als starres System angesehen werden. Vielmehr ist unter Berücksichtigung der jeweiligen Vollzugs-, Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten flexibel über die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen zu entscheiden. Die Zuordnung der Maßnahmen zu den Prioritätenklassen dient vor allem als Orientierungsmöglichkeit hinsichtlich der Effizienz der Maßnahmen im Sinne einer Kosten-Nutzen-Bewertung.

11. Zusammenfassung / Fazit

Mit dem vorliegenden Fußverkehrskonzept verfügt die Landeshauptstadt Potsdam nunmehr über eine eigenständige Grundlage für die systematische Förderung des Zufußgehens im Stadtgebiet. Bereits bestehende Überlegungen und Handlungsansätze werden mit dem Fußverkehrskonzept zusammengeführt, in einem Plandokument gebündelt und Prioritäten herausgearbeitet.

Die Stadt- und Siedlungsstruktur in Potsdam ist stark durch die naturräumlichen und kulturhistorischen Gegebenheiten geprägt. Ausgedehnte Parks, sowie Grün- und Wasserflächen im Stadtgebiet gewährleisten einerseits attraktive Bewegungsmöglichkeiten zu Fuß, sorgen jedoch teilweise auch für längere Wege im Stadtgefüge. Die zentrale Innenstadt sowie verschiedene Stadtteilzentren sind durch kompakte Strukturen mit kurzen Wegen gekennzeichnet.

Allerdings werden die daraus resultierenden Potenziale aktuell noch nicht voll ausgeschöpft. Auf Grundlage einer systematischen Bestandsbewertung der Hauptfußwegverbindungen im Stadtgebiet Potsdam hat sich gezeigt, dass in der Fläche noch erheblicher Handlungsbedarf zur Schaffung einer fußverkehrsfreundlichen Infrastruktur besteht.

Hier setzt das Fußverkehrskonzept an. Die Handlungspotenziale zur Verbesserung der Infrastruktur werden aufgezeigt. Insgesamt beinhaltet das Maßnahmenkonzept neun übergeordnete Handlungsfelder. Diese umfassen sowohl bauliche als auch verkehrsorganisatorische und administrative Veränderungsvorschläge und gliedern sich in eine Vielzahl von Einzelmaßnahmen. Im Mittelpunkt soll dabei zukünftig eine Gestaltung der Verkehrs- und Stadträume im Sinne des „Designs für Alle“ stehen.

Prozessbegleitend wurde neben der verwaltungsinternen Abstimmung im Rahmen eines Begleitkreises zum Fußverkehrskonzept mit weiteren städtischen Akteuren sowie bei drei öffentlichen Stadtspaziergängen sowie einem öffentlichen Workshop zum Fußverkehr in der Landeshauptstadt Potsdam diskutiert.

Insgesamt ist festzustellen, dass in Potsdam gute Grundvoraussetzungen für den Fußverkehr existieren, aber parallel auch weitere Potenziale zur Fußverkehrsförderung vorhanden sind. Mit dem vorliegenden gesamtstädtischen Fußverkehrskonzept werden die wesentlichen inhaltlichen Grundlagen zur Schaffung eines sicheren und attraktiven Angebotes für das Zufußgehen in der Landeshauptstadt Potsdam zusammengefasst. Die im Konzept verankerten Maßnahmen gilt es nunmehr kontinuierlich weiterzuentwickeln und umzusetzen. Hierfür ist auch eine bessere personelle und finanzielle Ausstattung im Bereich der Förderung der Nahmobilität erforderlich.

Perspektivisch wird mit der Umsetzung des Fußverkehrskonzeptes ein wichtiger Beitrag für eine weitere Stärkung der stadtverträglichen Mobilität sowie für eine lebendige und attraktive Stadt geleistet. Auch für den Tourismus und den Klimaschutz sind zusätzliche positive Impulse möglich.

12.Literatur

- ADAC. (2005). *Der Kreisverkehr*.
https://www.adac.de/_mmm/pdf/rv_kreisverkehr_broschuere_0205_252126.pdf
(zuletzt abgerufen 08.03.2019): Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V. (ADAC),
Resort Verkehr, München.
- Arge Klimaschutzkonzept . (2010). *Integriertes Klimaschutzkonzept 2010*.
https://www.potsdam.de/sites/default/files/documents/IntegriertesKlimaschutzkonzept_2010.pdf (zuletzt abgerufen 28.02.2020): Arge Integriertes Klimaschutzkonzept für
die Landeshauptstadt Potsdam.
- BAST. (2012). *Verbesserung der Bedingungen für den Fußverkehr an Lichtsignalanlagen*.
<https://bast.opus.hbz-nrw.de/opus45-bast/frontdoor/deliver/index/docId/576/file/V217b.pdf> (zuletzt abgerufen 06.02.2020:
Bundesanstalt für Straßenwesen.
- BAST. (2014). *Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen Verkehrstechnik Heft V 242
Bordsteinkanten mit einheitlicher Bordhöhe und Bodenindikatoren an
Überquerungsstellen* . https://bast.opus.hbz-nrw.de/opus45-bast/frontdoor/deliver/index/docId/793/file/V242_Barrierefrei.pdf (zuletzt abgerufen
28.02.2020): Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch-Gladbach.
- BLS, LUP, PIK,InnoZ, ad modum, Sustainable Energy and Climate Policy. (2017).
Masterplan 100% Klimaschutz Potsdam 2050.
https://www.potsdam.de/sites/default/files/documents/170904_masterplan.pdf (zuletzt
abgerufen 28.02.2020): BLS Energieplan GmbH, LUP - Luftbild Umwelt Planung
GmbH, Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung (PIK) e.V., InnoZ GmbH, ad
modum GmbH Agentur für Kommunikation, Sustainable Energy and Climate Policy.
- BMVBS. (1995 / 2009). *Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen RSA Teil
B (4. überarbeitete Auflage)*. Bonn: Bundesministerium für Verkehr, Bau und
Stadtentwicklung.
- BMVBW. (2001). *Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-
FGÜ)*. Berlin: Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen.
- Bundesrepublik Deutschland. (2001 zuletzt geändert 2017). *Allgemeine
Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO)*. Berlin.
- Bundesrepublik Deutschland. (2007). *Behindertengleichstellungsgesetz vom 27.April 2002
(BGBl. I S. 1467, 1468), das zuletzt durch Artikel 12 des Gesetzes vom 19.
Dezember 2007 (BGBl. I S. 3024) geändert worden ist*.
- complan. (2018). *Schulwegsicherungskonzept für die Grundschulen und Schulen mit
Primarstufe der Landeshauptstadt Potsdam*.

https://www.potsdam.de/sites/default/files/documents/schulwegsicherungskonzept_2018_endfassung.pdf (zuletzt abgerufen 28.02.2020): complan Kommunalberatung GmbH.

FGSV. (2002). *Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen*. Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen.

FGSV. (2006). *Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)*. Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.

FGSV. (2006a). *Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren*. Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.

FGSV. (2006b). *Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)*. Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.

FGSV. (2011). *Handbuch für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA)*. Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.

FGSV. (2015). *Richtlinie für die Anlage von Lichtsignalanlagen*. Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen.

FUSS e.V. (2018a). *Schritte zur Einführung einer kommunalen Fußverkehrsstrategie – Handlungsleitfaden*, Berlin: Fachverband Fußverkehr Deutschland. <https://www.umkehr-fuss-online-shop.de/kostenlose-downloads/category/1-fussverkehrsstrategie.html?download=368:broschuere-handlungsleitfaden&start=40> (zuletzt abgerufen 19.11.2020): FUSS e.V. Fachverband Fußverkehr Deutschland.

FUSS e.V. (2018b). *Fußverkehrs-Checks & Fußverkehrs-Audits – Informationen zur Durchführung von Fußverkehrs-Checks*. <https://umkehr-fuss-online-shop.de/kostenlose-downloads/category/21-fussverkehrs-audit.html?download=393:check-broschuere> (zuletzt abgerufen 19.11.2020): FUSS e.V. Fachverband Fußverkehr Deutschland.

FUSS e.V. (2020). *Geh-rechtes Planen und Gestalten – Rechtliche Planungsgrundlagen für den Fußverkehr*. <https://umkehr-fuss-online-shop.de/kostenlose-downloads/category/27-geh-recht.html?download=492:geh-recht-broschuere> (zuletzt abgerufen 19.11.2020): FUSS e.V. Fachverband Fußverkehr Deutschland.

GDV. (2013). *Unfallforschung kompakt - Untersuchungen zur Sicherheit von Zebrastreifen*. <https://udv.de/de/publikationen/unfallforschung-kompakt/untersuchungen-zur-sicherheit-zebrastreifen> (zuletzt abgerufen 28.02.2020): Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. Unfallforscher der Versicherer.

GDV. (2015). *Sicherheit von Grünpfeilen*. https://udv.de/sites/default/files/tx_udvpublications/fb_31_gruenpfeil.pdf (zuletzt

- abgerufen 06.02.2020): Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. Unfallforschung der Versicherer.
- Land Brandenburg. (2018). *Brandenburgisches Straßengesetz (BbgStrG) In der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Juli 2009 (GVBl.I/09, [Nr. 15], S.358) zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 18. Dezember 2018 (GVBl.I/18, [Nr. 37], S.3).*
<https://bravors.brandenburg.de/gesetze/bbgstrg> (zuletzt abgerufen 06.02.2020): Land Brandenburg.
- LH Potsdam. (2013). *Uferwegekonzept Potsdam (einschl. Ergänzung der Uferabschnitte der Ortsteile).* Landeshauptstadt Potsdam, Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung, Bereich Stadtentwicklung - Verkehrsentwicklung.
- LH Potsdam. (2016). *Das Potsdamer Leitbild auf einen Blick.* www. Potsdam.de/Leitbild (zuletzt abgerufen 06.02.2020): Landeshauptstadt Potsdam.
- LH Potsdam. (2017). *Radverkehrskonzept 2017 für die Landeshauptstadt Potsdam.*
https://www.potsdam.de/sites/default/files/documents/radverkehrskonzept_03_05_2017_internet_klein.pdf: Landeshauptstadt Potsdam.
- LH Potsdam. (31.12.2019). *Bevölkerung: Einwohner nach Altersgruppen und Geschlecht.*
<https://www.potsdam.de/bevoelkerung-einwohner-nach-altersgruppen-und-geschlecht> (zuletzt abgerufen 28.05.2020): Landeshauptstadt Potsdam Bereich Bürgerservice.
- LK Argus, VMZ Berlin. (2017). *Innenstadtverkehrskonzept für die Landeshauptstadt Potsdam.* <https://www.potsdam.de/sites/default/files/documents/ivk-textteil.pdf> (zuletzt abgerufen 28.02.2020): LK Argus GmbH, VMZ Berlin Betriebsgesellschaft.
- Meyer, B. (2009). *Die beispielbare Stadt; Die Rückeroberung des öffentlichen Raumes.* Shaker.
- SVU Dresden. (2017a). *Lärmaktionsplan 2016 für den Ballungsraum Potsdam.*
https://www.potsdam.de/sites/default/files/documents/laermaktionsplan_potsdam_2016_-_abschlussbericht_kom.pdf (zuletzt abgerufen 21.06.2018): SVU Dresden, im Auftrag der Landeshauptstadt Potsdam.
- SVU Dresden. (2017b). *Luftreinhalteplan für die Landeshauptstadt Potsdam, Fortschreibung 2015 - 2016.* im Auftrag des Ministeriums für Ländliche Entwicklung, Umwelt und Landwirtschaft des Landes Brandenburg: SVU Dresden Planungsbüro Dr.-Ing. Ditmar Hunger in Zusammenarbeit mit Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH & CO. KG sowie VCDB VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH.
- TU Dresden. (1977, 1982, 1987, 1991, 1994, 1998, 2003, 2008, 2013, 2018). *Forschungsprojekt Mobilität in Städten SrV, Städtevergleich.* <https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/srv> (zuletzt abgerufen 29.05.2020): Technische Universität

Dresden, Fakultät Verkehrswissenschaften "Friedrich List", Institut für Verkehrsplanung und Straßenverkehr.

TU Dresden. (2018a). *Sonderauswertung zum Forschungsprojekt Mobilität in Städten - SrV 2018, Städtevergleich*. https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/srv/ressourcen/dateien/SrV2018_Staedtevergleich.pdf?lang=de (zuletzt abgerufen 29.05.2020): Technische Universität Dresden, Fakultät Verkehrswissenschaften "Friedrich List", Institut für Verkehrsplanung und Straßenverkehr.

TU Dresden. (2018b). *Tabellenbericht zum Forschungsprojekt Mobilität in Städten - SrV 2018 in der Landeshauptstadt Potsdam*. Technische Universität Dresden, Fakultät Verkehrswissenschaften "Friedrich List", Institut für Verkehrsplanung und Straßenverkehr.

UBA. (2018). *Geht doch! Grundzüge einer bundesweiten Fußverkehrsstrategie*. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2018-12-19_texte_75-2018_geht-doch_v5.pdf (zuletzt abgerufen 06.02.2020): Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH (Difu) und Planersocietät im Auftrag des Umweltbundesamtes.

VCD / Deutsches Kinderhilfswerk. (2020). *Aktionstage "Zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten"*. <https://www.zu-fuss-zur-schule.de/> (zuletzt abgerufen 20.11.2020): VCD Verkehrsclub Deutschland e.V. / Deutsches Kinderhilfswerk e.V.

VMZ Berlin; IVU Umwelt; LK Argus. (2014). *Stadtentwicklungskonzept Verkehr für die LH Potsdam, Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes bis 2025*. Potsdam.



13. Anhang

