



## Dokumentation

### 2. Verkehrsforum Potsdam

*Aus dem Norden in die Potsdamer Innenstadt*



Landeshauptstadt  
Potsdam

## Dokumentation

### 2. Verkehrsforum Potsdam:

#### Aus dem Norden in die Potsdamer Innenstadt

Zeit: 21.04.2018, 15:00 bis 18:30 Uhr

Ort: Leonardo-da-Vinci-Gesamtschule,  
Esplanade 3, 14469 Potsdam

*Besser mobil.  
Besser leben.*





2. Verkehrsforum Potsdam: Aus dem Norden in die Potsdamer Innenstadt

## Impressum

### **Herausgeber:**

Landeshauptstadt Potsdam  
Der Oberbürgermeister

Geschäftsbereich Stadtentwicklung, Bauen und Umwelt  
Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung  
Bereich Verkehrsentwicklung  
Ansprechpartner: Arvid Krenz

Friedrich-Ebert-Straße 79/81  
14469 Potsdam

[www.potsdam.de](http://www.potsdam.de)

### **Text und Bearbeitung:**

Urbanizers – Büro für städtische Konzepte

### **Fotos:**

Lange Brücke, Urbanizers – Büro für städtische Konzepte (Titelseite)  
Workshop, Urbanizers – Büro für städtische Konzepte (Titel- und Rückseite)

**Stand:** April 2018

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Quellenangabe gestattet



## Inhalt

<b>Teil I: Planung und Gestaltung von Korridoren</b>	<b>4</b>
<b>Teil II: Workshop</b>	<b>5</b>
<i>Arbeitsgruppe I „Rosa“</i>	5
<i>Arbeitsgruppe II „Weiß“</i>	6
<i>Arbeitsgruppe III „Blau“</i>	8
<b>Teil III: Abschluss und Ausblick</b>	<b>10</b>
<b>Anhang 1: Kommentare aus der Motzbox</b>	<b>12</b>
<b>Anhang 2: Twitterwall</b>	<b>13</b>

## Abbildungen

Abbildung 1: Eindrücke vom 2. Verkehrsforum; Fotos: Urbanizers .....	3
Abbildung 2: Ergebnisse der Arbeitsgruppe I "Rosa"; Fotos: Urbanizers .....	6
Abbildung 3: Ergebnisse der Arbeitsgruppe II "Weiß"; Fotos: Urbanizers .....	8
Abbildung 4: Ergebnisse der Arbeitsgruppe III "Blau"; Fotos: Urbanizers .....	9
Abbildung 5: Eindrücke aus den Arbeitsgruppen; Fotos: Urbanizers.....	10

„Umweltverträglich und nutzerfreundlich vom Norden in die Innenstadt und zurück: Wie kann das gelingen?“ Zur Diskussion dieser Leitfrage lud die Landeshauptstadt Potsdam ihre Bürgerinnen und Bürger, Pendlerinnen und Pendler am Samstag, den 21.04.2018 zum 2. Verkehrsforum Potsdam ein. Im Mittelpunkt der Veranstaltung standen Stadt-Umland-Beziehungen und Pendlermobilität entlang der beiden nördlichen Verkehrskorridore (B2, B273). Probleme und Bedürfnisse, Ideen und Maßnahmen für eine nachhaltige und zukunftsfähige Mobilität angesichts des großen Siedlungswachstums im Bornstedter Feld, in Fahrland und Krampnitz wurden gesammelt und geprüft.

Wie beim 1. Verkehrsforum im Oktober bestand die Veranstaltung aus einem Input- und einem Workshop-Teil. Nach der Begrüßung wurden zunächst anhand dreier Vorträge Mobilitäts- und Gestaltungschancen für Korridore sowie Entwicklungen und Planungen der Landeshauptstadt Potsdam im Gebiet präsentiert. Nach einer Kaffeepause erarbeiteten drei themengleiche Arbeitsgruppen konkrete Maßnahmen und Vorschläge für die B2 und die B273. Abschließend stellten die Moderatorinnen und Moderatoren der Arbeitsgruppen die Ergebnisse im Plenum vor, um sie anschließend mit Expertinnen und Experten der Landeshauptstadt Potsdam und des Begleitkreises zu diskutieren. Zudem hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, ihre Beschwerden und Anregungen in einer „Motzbox“ an die Landeshauptstadt Potsdam zu richten und sich über eine in den Saal projizierte Twitterwall an der Diskussion zu beteiligen. Die beiden Formate hatten sich bereits im 1. Verkehrsforum bewährt.



Abbildung 1: Eindrücke vom 2. Verkehrsforum; Fotos: Urbanizers



## Teil I: Planung und Gestaltung von Korridoren

Zur Begrüßung stellte die Moderatorin Frau Neumüllers den Teilnehmenden die Frage, wer bereits am 1. Verkehrsforum teilgenommen habe, wobei sich herausstellte, dass dies nur auf eine Minderheit zutraf. Das legt die Annahme nahe, dass die Mehrheit primär aus Interesse für die konkreten Planungen und Entwicklungen entlang der beiden Korridore gekommen war. Um die Veranstaltung in einen übergeordneten Kontext nachhaltiger Verkehrsentwicklung auch in anderen Städten einzuordnen, wurde sie mit zwei Vorträgen zur Gestaltung von Mobilität und Raum entlang von Korridorstraßen andernorts sowie mit einer detaillierten Darstellung der Potsdamer Situation und Planungen eröffnet.

Im ersten Input erläuterte Prof. Michael Ortgiese von der Fachhochschule Potsdam die Pendlersituation Potsdams. Er stellte heraus, dass das Pendleraufkommen zwischen Potsdam und Berlin bundesweit eines der größten sei und große finanzielle sowie straßenräumliche Ressourcen in Anspruch nehme. Er präsentierte nationale und internationale Lösungsansätze wie z. B. den Ausbau von Park-&-Ride-Plätzen, der Fahrradinfrastruktur sowie des ÖPNV-Angebots. Nach diesem einführenden Überblick zeigte Prof. Ortgiese bereits vorhandene Lösungsansätze und Experimentierfelder aus Potsdam: So existiere an der Fachhochschule Potsdam seit kurzem eine Car-Sharing-Station und im Bornstedter Feld werden autonom fahrende Kleinbusse getestet, die die Zugänglichkeit zum ÖPNV verbessern sollen.

Im Anschluss sprach Prof. Dr. Stefanie Bremer (Universität Kassel /Büro Orange Edge) und über Gestaltungsmöglichkeiten von Korridorräumen. Ihrem zentralen Statement „Straße und Stadt gehören zusammen“ folgend erklärte sie, dass Straßen zwar einerseits verkehrstechnische Ansprüche an Befahrbarkeit, Breite, Fahrzeugvolumen etc. erfüllen müssten, andererseits aber auch Gestaltungsmöglichkeiten für attraktive Stadträume böten. Zur Veranschaulichung zeigte sie zwei Beispiele aus ihrer Arbeitspraxis: zum einen die Entwicklung eines Gestaltungshandbuchs für die Heerstraße in Bremen und zum anderen eine Studie zur Umgestaltung einer sehr breiten Straße in einem sich entwickelnden Industriegebiet in Mannheim. Mit „integriertem Flow-Design“ könnten attraktive und dennoch funktionale Straßenräume geschaffen werden, so Frau Bremer.

Zum Abschluss des Input-Teils erläuterten Bernd Rubelt, Beigeordneter für Stadtentwicklung, Bauen und Umwelt und Norman Niehoff, Leiter des Bereichs Verkehrsentwicklung, die aktuellen Planungen für das Gebiet rund um die B2 und die B273. Eindeutige verkehrspolitische Ziele seien der Umstieg vom Auto auf andere Verkehrsmittel und die Reduktion des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf der Straße. Derzeit gebe es im Norden eine – auch im Vergleich zu anderen Gebieten am Stadtrand – hohe Nutzung des PKW als Verkehrsmittel, da gute Alternativen fehlten. Dieses alternative Angebot zu erweitern sei Kernanliegen der Verkehrsentwicklung. Dazu gehörten die Trammerschließung, deren Fertigstellung für 2025 geplant ist, der Ausbau von Park-&-Ride-Möglichkeiten sowie des Radwegenetzes. Kramnitz als das größte Entwicklungsgebiet im Norden Potsdams solle eine Stadt der kurzen Wege mit gutem Angebot sozialer Infrastruktur werden, um Autoverkehr von vornherein gering zu halten. Zudem werde innerhalb des Gebietes der ruhende Verkehr stark reguliert und eine gute Anbindung an Haltestellen des ÖPNV, Car-Sharing-Angebote und Mobilitätsstationen hergestellt. Der neu aufzustellende Nahverkehrsplan, der Ende des Jahres beschlossen wird, solle diese Aspekte berücksichtigen und entsprechende Maßnahmen mit aufnehmen. Weitere Bürgerveranstaltungen dazu seien im Juni 2018 geplant.



Die drei Präsentationen sind online abrufbar unter <http://www.potsdam.de/verkehrsforum> - [www.potsdam.de/verkehrsforum](http://www.potsdam.de/verkehrsforum).

## Teil II: Workshop

Im zweiten Teil des Nachmittags erhielten die Teilnehmenden die Möglichkeit zur Diskussion und Mitgestaltung. In drei themengleichen Arbeitsgruppen wurden Probleme, Lösungsvorschläge und Wünsche für die nördlichen Korridore der Stadt diskutiert und erarbeitet. Die Gruppenzusammensetzung wurde per Losverfahren durch Farbkarten bestimmt, die vor der Veranstaltung auf den Stühlen verteilt worden waren,.

### Arbeitsgruppe I „Rosa“

#### Räumlich-funktionales Gesamtkonzept

Es wurde in der Gruppe kritisiert, dass ein Gesamtkonzept fehle. Die Siedlungen um Potsdam seien weitestgehend Schlafsiedlungen ohne attraktives Angebot in ihren Zentren. Die bisherige Planung von Krampnitz insgesamt wurde bemängelt und im Speziellen das Funktionieren des Entwurfs als durchmischtes Gebiet stark bezweifelt. Aus dieser Situation entstehe die Notwendigkeit, in die Potsdamer Innenstadt zu pendeln. Rentnerinnen und Rentner würden durch das Fehlen oder die geringe Taktung des ÖPNV dabei oft ausgeschlossen. Es wurde vorgeschlagen, die Ansiedlung von Gewerbe zu vereinfachen. Es wurde als paradox angesehen, das neue Verkehrskonzept offiziell als innovativ und nachhaltig zu bezeichnen, während für die Gewerbebeanmeldung ein Parkplatznachweis erforderlich sei.

#### Gesamtkonzept Verkehr

Es wurde gefordert, das Potsdamer Verkehrskonzept insgesamt umzudenken. Die private Autonutzung im Innenstadtbereich und zum Pendeln solle möglichst erschwert und durch ein funktionierendes ÖPNV-Netz ersetzt werden. Es wurde gefordert, Potsdam bzw. große Teile der Stadt als Tempo-30-Zone auszuweisen und neue Parkhäuser zu verhindern. Stattdessen solle die Attraktivität der existierenden Park-&-Ride-Stationen massiv verbessert sowie Sicherheit und Witterungsschutz von Radabstellstationen gewährleistet werden. Hierbei wurde die fehlende Bereitschaft der Stadtregierung bemängelt, innovative Konzepte (aus anderen Ländern) zu kopieren. Es wurde kritisiert, dass die Stadt E-Busse von vornherein als nicht machbar ablehne. Der ÖPNV solle erstens in engerer Taktung, zweitens auch am späteren Abend und drittens auch in bisher nicht erschlossene Randgebiete fahren. Ein von der Straße abgekoppelter Radweg über Neu Fahrland und Nedlitz wurde diskutiert und sehr begrüßt.

#### Krampnitz als neues Subzentrum

Die Reaktivierung des Bahnhofs Marquardt wurde allgemein begrüßt. Es wurde hinterfragt, warum Züge nicht auch in Satzkorn halten könnten, um eine autofreie Anbindung zu ermöglichen. Außerdem solle die Verbindungsstraße zwischen Marquardt, Fahrland und Krampnitz verbreitert und um einen Radweg ergänzt werden. So könne Krampnitz ggf. zu einem nördlichen Subzentrum werden, wodurch die Potsdamer Innenstadt sowie die B2 und die B273 weiter entlastet werden könnten. Außerdem könne so verhindert werden, dass sich Krampnitz zur Schlafstadt entwickle.

### Bornstedt

Bornstedt wurde als Paradebeispiel für eine der lokalen Schlafesiedlungen und ein „fehlendes Verkehrskonzept“ angeführt. Der Umgang mit bereits bestehendem Durchgangsverkehr und Umleitungsverkehr aufgrund von Straßenarbeiten wurde heftig kritisiert. Herausgestellt wurde die Nadelöhr-Situation am Ortseingang mit der Bushaltestelle vor der Schule. Es wurde darauf hingewiesen, dass Bewohnerinnen und Bewohner Bornstedts hier bereits Ideen für veränderte Verkehrskonzepte vorgebracht hätten, die von der Stadt allerdings nicht beachtet worden seien. Unabhängig davon wurde ein (Bürger-)Bus vorgeschlagen, der die Wohngebiete anfahren und mit dem Bornstedter Zentrum verbinden sollte, um so v. a. Rentner und Rentnerinnen anzubinden. Es wurde aber auch hier die fehlende Infrastruktur in der Siedlung selbst bemängelt.

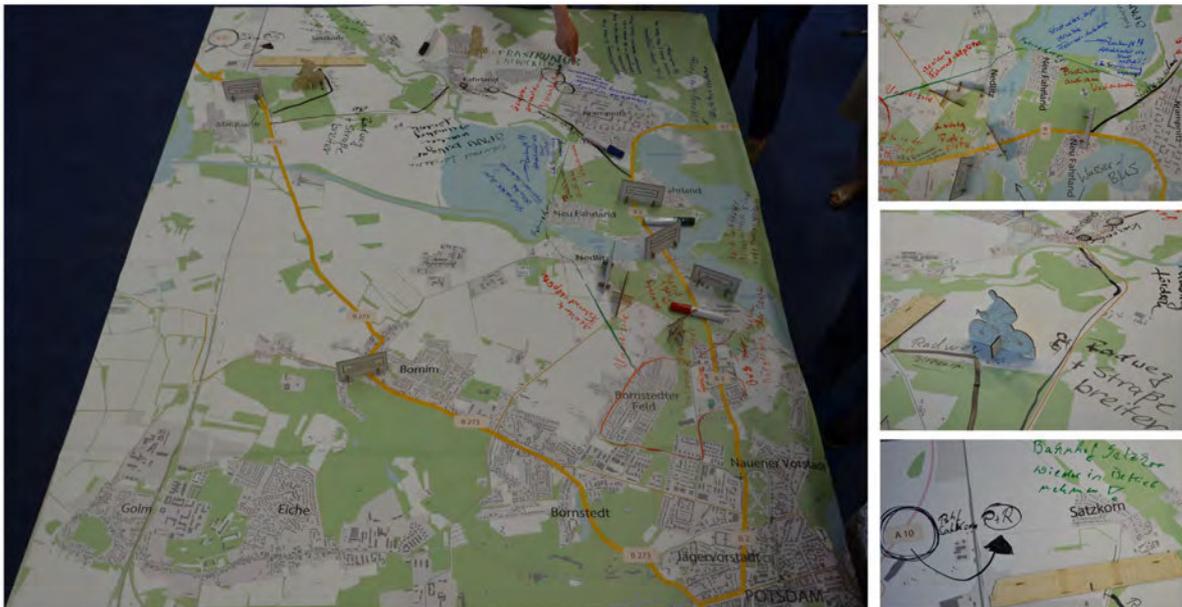


Abbildung 2: Ergebnisse der Arbeitsgruppe I „Rosa“; Fotos: Urbanizers

### **Arbeitsgruppe II „Weiß“**

Die Diskussion in dieser Arbeitsgruppe war stark auf die B2 und die Siedlungserweiterung Krampnitz fokussiert. Die Sorge, dass man nach dem Zuzug von 10.000 Menschen nach Krampnitz auf der B2 nicht mehr Auto fahren könne, war unter den Teilnehmenden weit verbreitet. Als Probleme wurden vor allem das Nadelöhr auf der Brücke des Friedens sowie an der Einfahrt von Neu-Fahrland bzw. Krampnitz auf die B2 benannt. Weiterhin wurde die Ampelschaltung als ineffizient empfunden.

#### Vorrang für den ÖPNV

Als zentraler Konsens ging aus der Gruppe hervor, dass der ÖPNV auf der B2 uneingeschränkten Vorrang vor dem MIV erhalten und der Ausbau der Linien bzw. der entsprechenden Infrastruktur vor dem Bau der Siedlungsstruktur in Krampnitz erfolgen sollte. Dabei wurde betont, dass (Elektro-) Busse auf separaten Busspuren alle 10 Minuten zwischen Krampnitz und der Innenstadt verkehren sollen, solange die Tram noch nicht fertig sei,.



### Kramnitz

Es wurde diskutiert, dass der Stadtteil einerseits mit einem attraktiven ÖPNV an die Innenstadt angebunden werden und andererseits innerhalb des Gebietes mit Konzepten wie Car-Sharing etc. experimentiert werden sollte, um den Privat-PKW-Besitz der Bewohnerinnen und Bewohner zu reduzieren.

### Radschnellwege

Die Pläne des Radschnellweges wurden begrüßt, einige Teilnehmer würden nach eigenen Angaben mit einer solchen Verbindung öfter mit dem Fahrrad in die Innenstadt fahren. Zusätzlich wurden breitere Radwege entlang der B2 sowie nach Groß-Glienicke gefordert, da der Radverkehr bereits spürbar zunehme und die bestehenden zu schmal seien.

### PotsAb

Trotz der weit verbreiteten Angst vor Staus und überlasteten Straßen gab es insgesamt nur wenig Bereitschaft, selbst auf das Auto zu verzichten und beispielsweise mit „PotsAb“<sup>1</sup> mitzufahren. Als Gründe gaben die Teilnehmenden beispielsweise Gepäck und Kindertransport an und empfanden den Beitrag der Initiative zur Lösung des Problems insgesamt als zu gering. Die Bereitschaft, selbst Mitfahrer und Mitfahrerinnen im eigenen Auto mitzunehmen, war dagegen hoch.

### Anbindung über die Stadtgrenze

Als weitere Probleme wurden die fehlende Kooperation mit Berlin und die fehlende Berücksichtigung der Interessen derjenigen, die unmittelbar hinter der Stadtgrenze leben, benannt. Hier erfolge z. B. die Anbindung per Tram nicht, die Bewohner und Bewohnerinnen fühlen sich abgehängt. Weiterhin würden so die Probleme der Pendlerströme aus Berlin sowie die Anbindung nach Spandau nicht behoben. Im Kontext der Umgestaltung des Bahnhofs Marquardt sollte die Verbindung nach Spandau verbessert und kommuniziert werden, da diese Verbindung oftmals relevanter sei, als die in die Potsdamer Innenstadt.

### Tangentialverbindungen

Gewünscht waren außerdem Tangentialverbindungen durch den ÖPNV, die die Potsdamer Randgebiete untereinander und nicht über den „Umweg“ Innenstadt verbinden, um eine flexiblere Mobilität zwischen den einzelnen Stadtteilen zu ermöglichen. Dazu gehöre auch der Ausbau der sozialen Infrastruktur (Beispiel Sporthallen) in den peripheren Gebieten, um Wege zu reduzieren und das lokale Angebot zu verbessern.

---

<sup>1</sup> <https://potsab.wordpress.com>, abgerufen am 27.04.2018



Abbildung 3: Ergebnisse der Arbeitsgruppe II „Weiß“; Fotos: Urbanizers

## Arbeitsgruppe III „Blau“

Zusammenfassend wurden fünf zentrale Themen benannt, um die Stadt-Umland-Beziehungen und Pendlermobilität entlang der beiden nördlichen Verkehrskorridore (B2, B273) umweltverträglich und nutzerfreundlich zu gestalten:

### Öffentlicher Personennahverkehr

Der ÖPNV wurde als das zentrale Verkehrsmittel benannt, um die Mobilität der Potsdamer Bürger und Bürgerinnen sowie der Pendler zu verbessern. Kritisiert wurde, dass der ÖPNV nach wie vor zu teuer sei und noch stärker subventioniert werden müsse. Einzelne Personen kritisierten die Pünktlichkeit sowie die Reichweite des ÖPNV. Als Lösungsansätze wurden eine höhere Taktung der öffentlichen Verkehrsmittel (insb. abends), eine Ergänzung durch Rufbusse in weniger dicht besiedelten Gebieten und Umfahrstrecken für Busse vorgeschlagen. Sehr konkret wurden zusätzlich zwei Querverbindungen vorgeschlagen:

Bus: Campus Jungfersee > Nedlitz > Bornim > Golm,  
 Straßenbahn/Bus: Campus Jungfersee > Fahrland > Marquardt.

### Fahrrad

Das Fahrradnetz solle ausgebaut und insbesondere durch folgende Strecken ergänzt werden:

Marquardt > Krampnitz West > entlang des Fahrländer Sees > Fahrland > Nedlitz  
 Marquardt entlang der Bahntrasse nach Golm.

Angemerkt wurde, dass der Fahrradverkehr insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen nur eine Zusatzoption sei.

### Multimodalität

Als ein zentraler Punkt für eine nachhaltige und zukunftsfähige Mobilität wurde die Multimodalität des Verkehrssystems benannt. Dafür müssten verschiedene Voraussetzungen geschaffen werden: Der ÖPNV müsse attraktiv und leistungsfähig sein. Eine nutzerfreundliche Vernetzung des ÖPNV (z. B. zwischen Straßenbahn und Regionalverkehr) sei Vorausset-





Abbildung 5: Eindrücke aus den Arbeitsgruppen; Fotos: Urbanizers

### Teil III: Ergebnispräsentation und Diskussion

Den Abschluss der Veranstaltung bildete die Vorstellung der Gruppenergebnisse durch die beiden Moderatorinnen und den Moderator sowie eine Diskussion und Kommentierung durch eine Podiumsrunde mit den Mitgliedern des Begleitkreises Conrad Anders (DBV), Jörg Becker (ADAC), Anja Hänel (VCD), und Prof. Michael Ortgiese (FH Potsdam) sowie den Vertretern der Landeshauptstadt Potsdam Norman Niehoff (Bereich Verkehrsentwicklung), Bernd Rubelt (Beigeordneter für Stadtentwicklung, Bauen und Umwelt).

Herr Becker lobte die Konzentration der Veranstaltung auf konkrete Verkehrskorridore und die diskursive, produktive Arbeitsstimmung. Er betonte, wie wichtig es sei, den motorisierten Verkehr nach seiner Notwendigkeit zu hierarchisieren (Wirtschaftsverkehr und Privatverkehr) und Alternativen aufzuzeigen. Hierfür sei ein zu allen Tageszeiten funktionierender ÖPNV zu gewährleisten, um Autofahrerinnen und Autofahrer zum Umsteigen zu bewegen.

Herr Anders zeigte sich beeindruckt von der Ideenvielfalt, die im Verkehrsforum entwickelt wurde und appellierte an die Politik, Ergebnisse umzusetzen und in weiteren Beteiligungsverfahren für eine nachhaltige Entwicklung Potsdams.

Frau Hänel wertete Krampnitz als einen wichtigen Schritt zur Steuerung der Siedlungsentwicklung, betonte aber, es müsse klar kommuniziert werden, dass für eine nachhaltige Zukunft jeder Einzelne sein Mobilitätsverhalten überdenken müsse. Dies gelte sowohl für den

Außenbereich als auch für die Innenstadt. Sie äußerte sich besorgt bezüglich des Timings der neuen Siedlung Krampnitz und des dazugehörigen ÖPNV. Bei verspäteter Fertigstellung der Tramverbindung würden viele Menschen zum Autofahren gezwungen. Hier sei der parallele Ausbau sowie eine frühzeitige Kommunikation, dass Krampnitz nicht primär mit dem eigenen Auto erschlossen werde, nötig.

In Bezug auf Kommunikation ergänzte Herr Ortgiese, dass auch eine stärkere Interaktion mit neuen Akteuren und Firmen im Mobilitätsbereich eine Voraussetzung sei, um neue Möglichkeiten in die Verkehrsentwicklungsplanung zu integrieren.

Herr Niehoff bedankte sich für die konstruktive Arbeitsatmosphäre und betonte die Wichtigkeit einer Zusammenarbeit zwischen den Planenden und den Nutzern und Nutzerinnen. Auf Nachfrage erklärte er, dass für die Finanzierung des ÖPNV eine Arbeitsgruppe verschiedene Möglichkeiten (Bürgerticket, kostenloser ÖPNV, Rentnerticket) diskutiere und prüfe.

Herr Rubelt zeigte sich erfreut über die rege Teilnahme und erklärte, die Wichtigkeit von Nutzungsmischung und regionaler Kooperation erkannt zu haben. Für den Klimaschutz müsse die Gesellschaft neue Visionen entwickeln und das Angebot alter und neuer Verkehrsmittel diskutieren, um diese durchdacht auszubauen. Abschließend dankte er allen Teilnehmenden und wies auf das Forum Krampnitz als weiteres Beteiligungsformat hin. Er ermutigte die Besucherinnen und Besucher zur weiteren Teilnahme an Partizipationsveranstaltungen.



Abbildung 6: Vorstellung Ergebnisse und Podiumsdiskussion; Fotos: Urbanizers



## Anhang 1: Kommentare aus der Motzbox

Es wurden drei Karten mit Kommentaren zum Potsdamer ÖPNV in die Motzbox geworfen. Die Kommentare im Einzelnen:

- Gemäß Einladung wollte „die Stadt“ mit den Bürgern ins Gespräch kommen. Während des ersten Blocks wurden viele Signale gesendet, dass „die Stadt“ NICHT mit den Bürgern ins Gespräch kommen möchte.
- fehlende Radwege Satzkorn – Marquardt; Busfrequenz Berufsverkehr zu gering, Busse in dieser Zeit zu klein
- fehlende Busverbindung Satzkorn - Marquardt



## Anhang 2: Twitterwall

**meneumuellers** Martine  
 Wird das **#BornstedterFeld** mit **#Bürgerbus** **#bessermobil**? Fragt eine AG beim **#verkehrsforum** **#Potsdam**. Wer fährt?  
 4 days ago Reply

**AnnikaLevels** Annika Levels  
 Verkehrsforum **#Potsdam**: Was zwingt den Norden zur Autonutzung? Wie kann die Stdt wachsen und ihre Bewohner\*innen trotzdem **#bessermobil** sein?  
 4 days ago Reply

**lindfm** Franziaka Lind  
 “**#bessermobil** in Straßen, die gleichzeitig als **#Verkehrsraum** und **#öffentlicherRaum** gestaltet werden“ Stefanie Bremer beim 2. Verkehrsforum **#Potsdam** [pic.twitter.com/AvUj7APftb](https://pic.twitter.com/AvUj7APftb)  
 4 days ago Reply

**urbanizers\_de** @urbanizers\_de  
**#verkehrsforum** **#bessermobil** gleich geht's los. Publikum kommt mehrheitlich per Rad. [pic.twitter.com/dnoooW951G](https://pic.twitter.com/dnoooW951G)  
 4 days ago Reply

**MonaMonaelise** Mona Elise  
 RT: **@LH\_Potsdam** **#Verkehrsforum** Potsdam, morgen 15 Uhr, Leonardo-da-Vinci-Gesamtschule: Aus dem Norden **#umweltgerecht** und **#nutzerfreundlich** in die Innenstadt und zurück **#bessermobil** [bit.ly/2HFEY7W](https://bit.ly/2HFEY7W)  
[pic.twitter.com/JRGiRUkoVT](https://pic.twitter.com/JRGiRUkoVT)  
 5 days ago Reply

**MartinaTrauth** Martina Trauth  
 RT: **@LH\_Potsdam** **#Verkehrsforum** Potsdam, morgen 15 Uhr, Leonardo-da-Vinci-Gesamtschule: Aus dem Norden **#umweltgerecht** und **#nutzerfreundlich** in die Innenstadt und zurück **#bessermobil** [bit.ly/2HFEY7W](https://bit.ly/2HFEY7W)  
[pic.twitter.com/JRGiRUkoVT](https://pic.twitter.com/JRGiRUkoVT)  
 5 days ago Reply

**LH\_Potsdam** Potsdam  
**#Verkehrsforum** Potsdam, morgen 15 Uhr, Leonardo-da-Vinci-Gesamtschule: Aus dem Norden **#umweltgerecht** und **#nutzerfreundlich** in die Innenstadt und zurück **#bessermobil** [bit.ly/2HFEY7W](https://bit.ly/2HFEY7W) [pic.twitter.com/JRGiRUkoVT](https://pic.twitter.com/JRGiRUkoVT)  
 5 days ago Reply

**urbanizers\_de** @urbanizers\_de  
**#bessermobil** **#potsdam** **#verkehrsforum** **#bürgerbeteiligung** **#B2** **#B273** [potsdam.tv/mediathek/3015...](https://potsdam.tv/mediathek/3015...)  
 7 days ago Reply

**urbanizers\_de** @urbanizers\_de  
**#bessermobil** MAZ informiert über das 2. Verkehrsforum [m.maz-online.de/Lokales/Potsda...](https://m.maz-online.de/Lokales/Potsda...) via **@maz\_online**  
 8 days ago Reply



## 2. Verkehrsforum Potsdam: Aus dem Norden in die Potsdamer Innenstadt



 **papapastor** Tobias Ziemann  
RT: @LH\_Potsdam #Verkehrsforum #Potsdam am Samstag, 21. April um 15 Uhr, Diskussion zum Thema: Aus dem Norden #umweltgerecht und #nutzerfreundlich in die Innenstadt und zurück #bessermobil #BeteiligungInPotsdam [bit.ly/2qD3PiK](https://bit.ly/2qD3PiK)  
8 days ago Reply

---

 **LH\_Potsdam** Potsdam  
#Verkehrsforum #Potsdam am Samstag, 21. April um 15 Uhr, Diskussion zum Thema: Aus dem Norden #umweltgerecht und #nutzerfreundlich in die Innenstadt und zurück #bessermobil #BeteiligungInPotsdam [bit.ly/2qD3PiK](https://bit.ly/2qD3PiK)  
8 days ago Reply

---

 **LH\_Potsdam** Potsdam  
RT: @urbanizers\_de Frisch aus dem Druck: Plangrundlage für die Arbeitsgruppen beim 2. Verkehrsforum #Potsdam am Samstag (al) #bessermobil. #architecture #architecturelovers #berlin #city #cityplanning #igersberlin #picoftheday #instadaily #theweekoninstagram #streetlife ... [ift.tt/2JRtZ9E](https://ift.tt/2JRtZ9E) [pic.twitter.com/ML6f6KHaZi](https://pic.twitter.com/ML6f6KHaZi)  
8 days ago Reply



---

 **AnnikaLevels** Annika Levels  
RT: @urbanizers\_de Frisch aus dem Druck: Plangrundlage für die Arbeitsgruppen beim 2. Verkehrsforum #Potsdam am Samstag (al) #bessermobil. #architecture #architecturelovers #berlin #city #cityplanning #igersberlin #picoftheday #instadaily #theweekoninstagram #streetlife ... [ift.tt/2JRtZ9E](https://ift.tt/2JRtZ9E) [pic.twitter.com/ML6f6KHaZi](https://pic.twitter.com/ML6f6KHaZi)  
9 days ago Reply

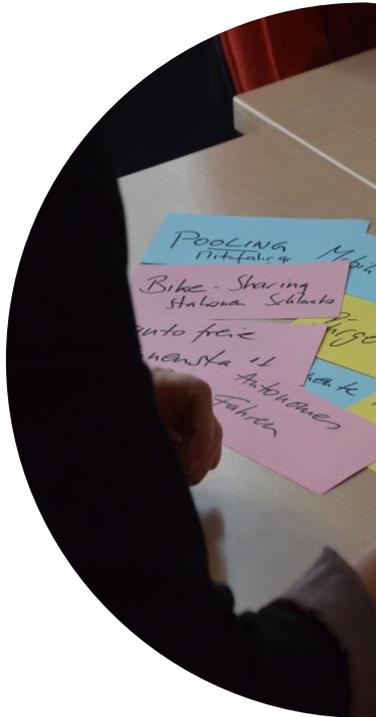


---

 **urbanizers\_de** @urbanizers\_de  
Frisch aus dem Druck: Plangrundlage für die Arbeitsgruppen beim 2. Verkehrsforum #Potsdam am Samstag (al) #bessermobil. #architecture #architecturelovers #berlin #city #cityplanning #igersberlin #picoftheday #instadaily #theweekoninstagram #streetlife ... [ift.tt/2JRtZ9E](https://ift.tt/2JRtZ9E) [pic.twitter.com/ML6f6KHaZi](https://pic.twitter.com/ML6f6KHaZi)  
9 days ago Reply







Pooling  
Mikrotik  
Bike - Sharing  
stasiun Sabtu  
rental fee  
menit 1  
Andreas  
Fahri