Landeshauptstadt
Potsdam







Fußverkehrskonzept der Landeshauptstadt Potsdam

EUROPÄISCHE UNION
Europäischer Fonds für Regionale Entwicklung

efre.brandenburg.de

LAND
BRANDENBURG

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

LAND BRANDENBURG

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 Umlaufsperren 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 Stadtspaziergängen 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 (Behinderten-gleichstellungsgesetz)
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. Anderseits 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, Lärmminderung, 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. Anderseits 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 Uferwegekonzept 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 Berichtentwurfes 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

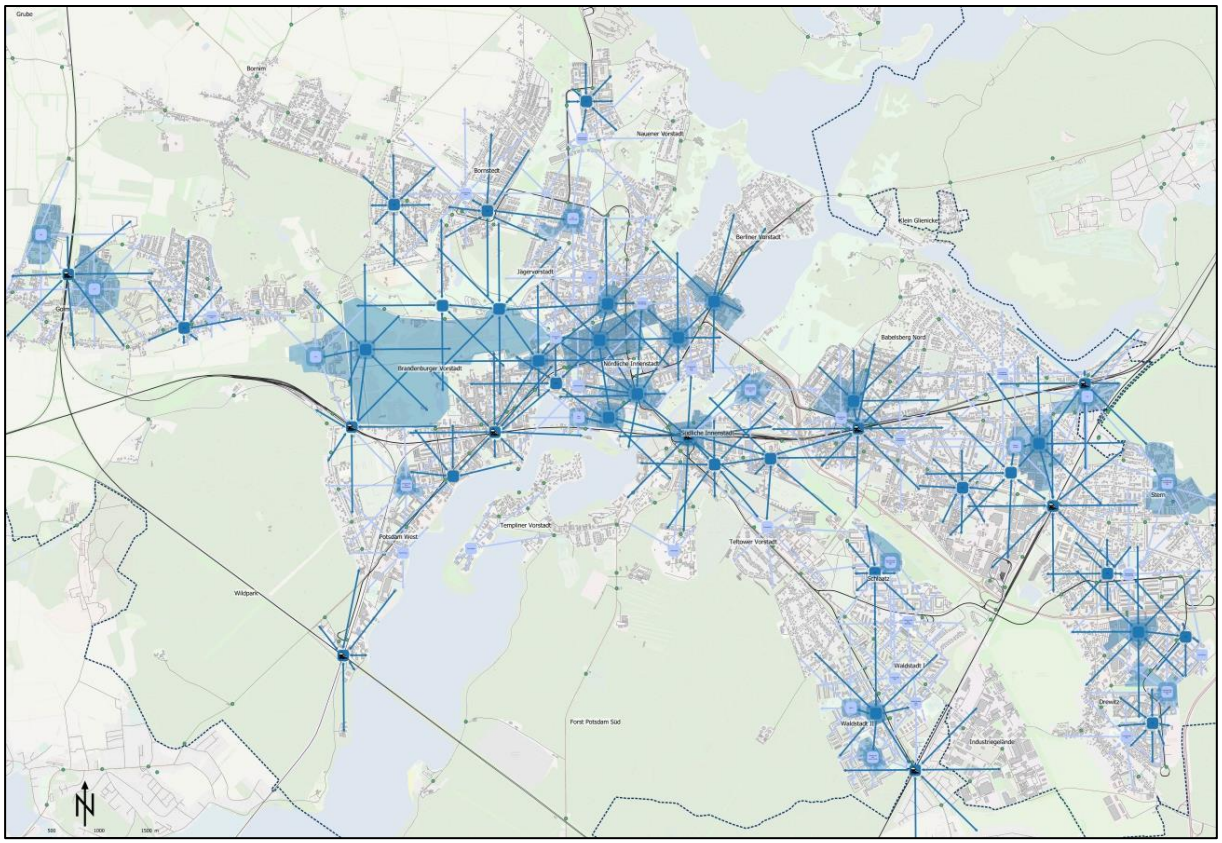
Anschließend wurden die Einzelziele zu Clustern zusammengefasst (siehe Abbildung 1). Diese umfassen einerseits die Stadtteil- und Quartierszentren als Schwerpunkte von Einzelhandel und Dienstleistungen. Darüber hinaus wurden große zusammenhängende Bildungsstandorte (mehr als 500 Schüler bzw. drei Einrichtungen 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

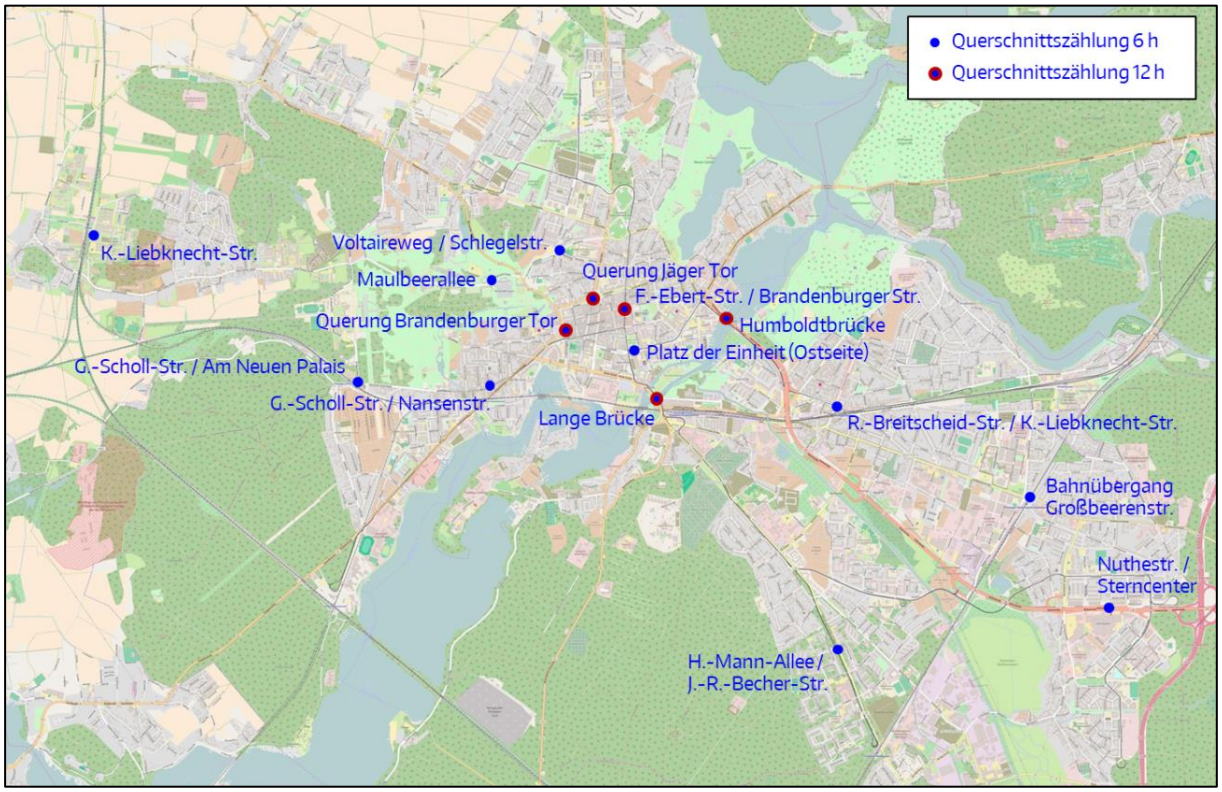
4.1 Fußverkehrsaufkommen

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 bis14 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)

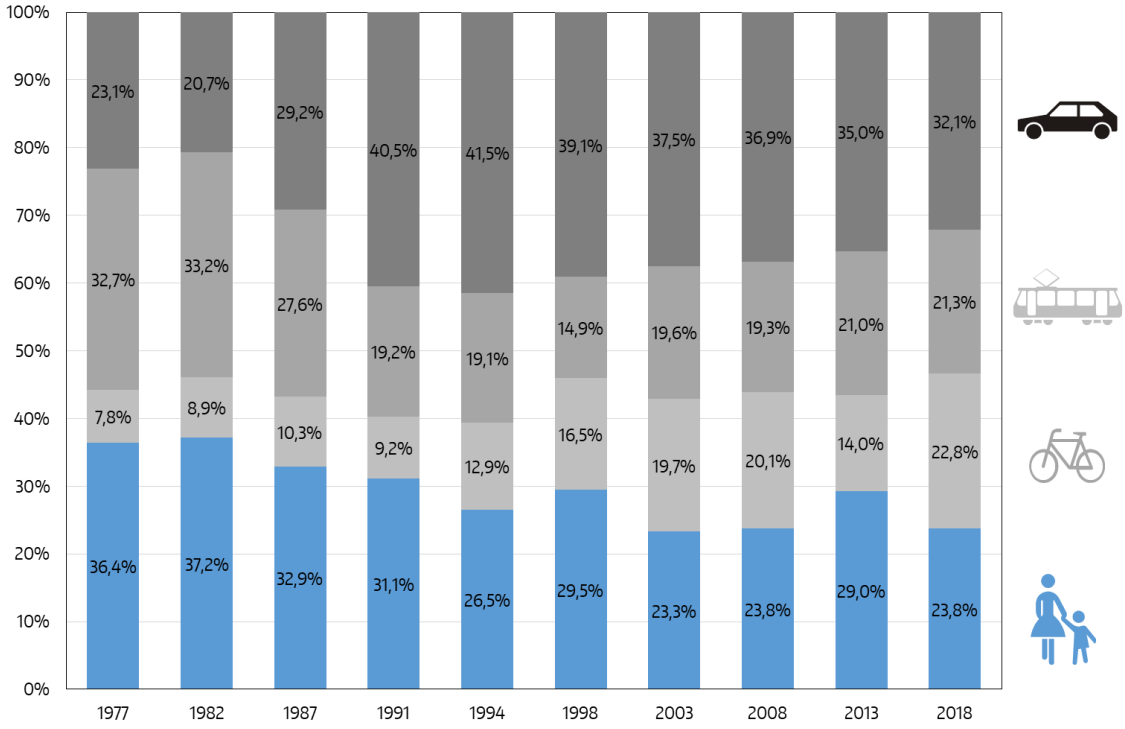


Abbildung 4: Vergleich Modal-Split-Anteile (alle Wege) SrV-Städtegruppe „Oberzentren bis unter 500.000 EW, Topographie flach“

Datenquelle: (TU Dresden, 2018a)

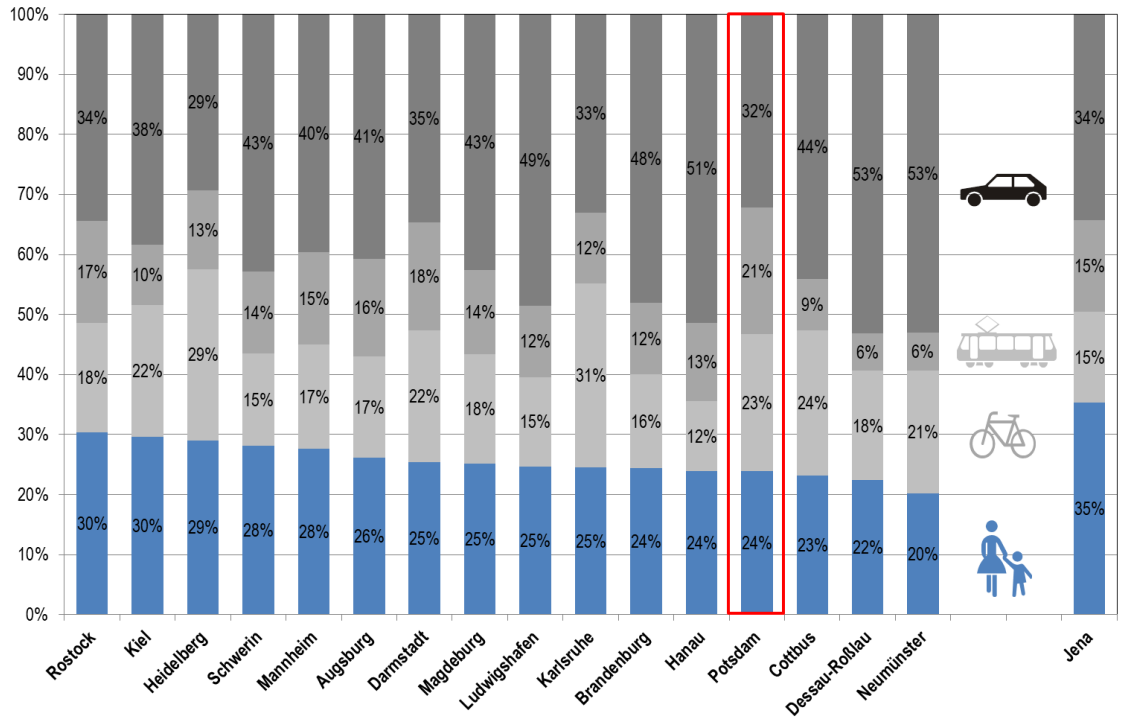


Abbildung 5: Verteilung der Fußwege nach Entfernungsklassen

Datenquelle: (TU Dresden, 2018b)

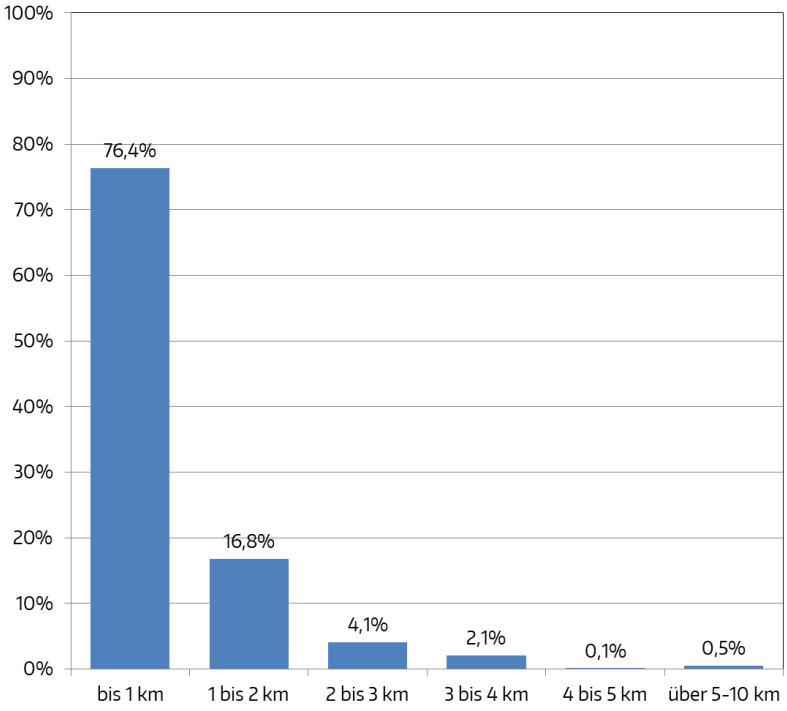
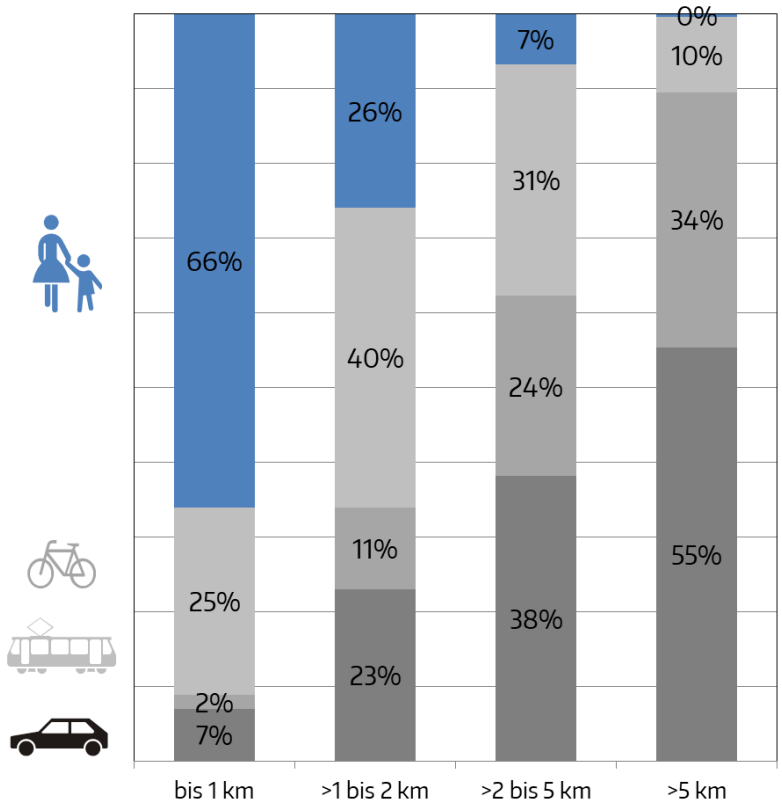


Abbildung 6: Modal-Split-Anteile nach Entfernungsklassen (alle Wege)

Datenquelle: (TU Dresden, 2018b)

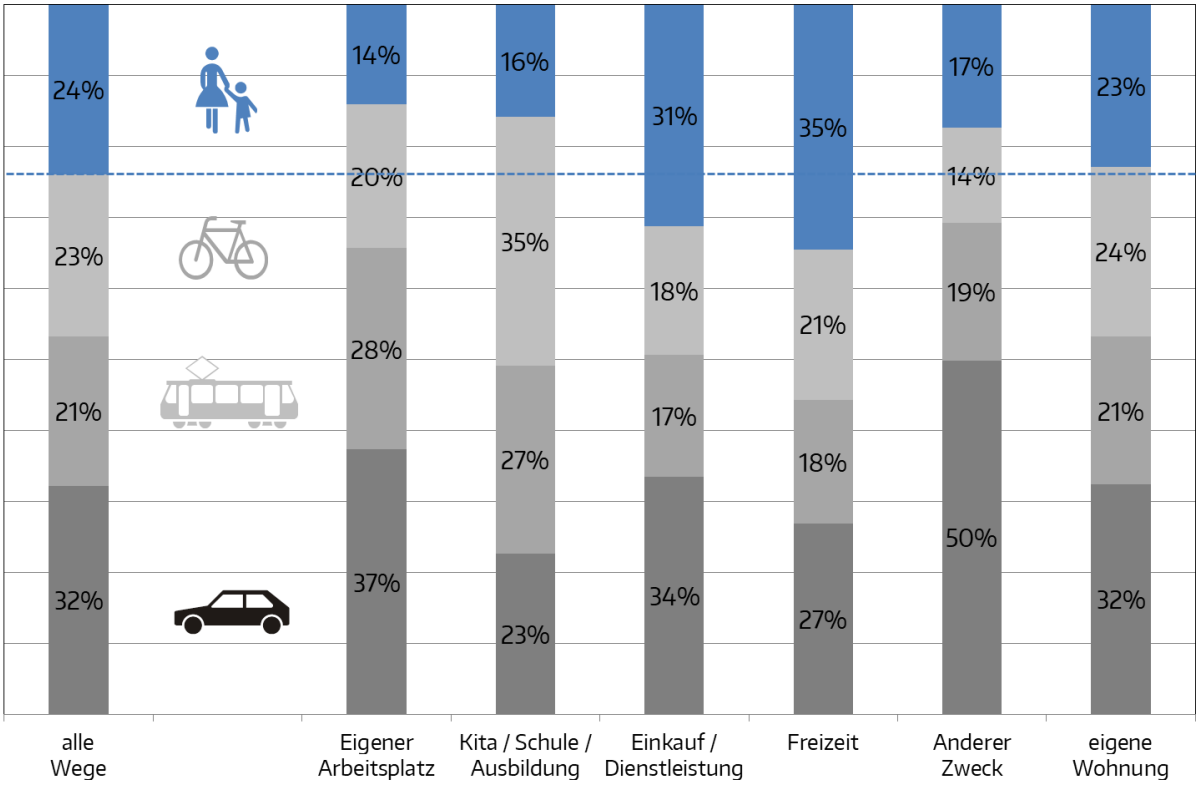


Aufgrund der Wechselwirkungen innerhalb des Umweltverbundes ist für eine realistische Bewertung der Entwicklungspotenziale jedoch auch eine Gesamtbetrachtung aller Komponenten für eine stadtverträgliche Mobilität wichtig. Hierbei wird deutlich, dass die Landeshauptstadt Potsdam innerhalb der SrV-Städtegruppe 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 zurückgelegt 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 Entfernungsbe-

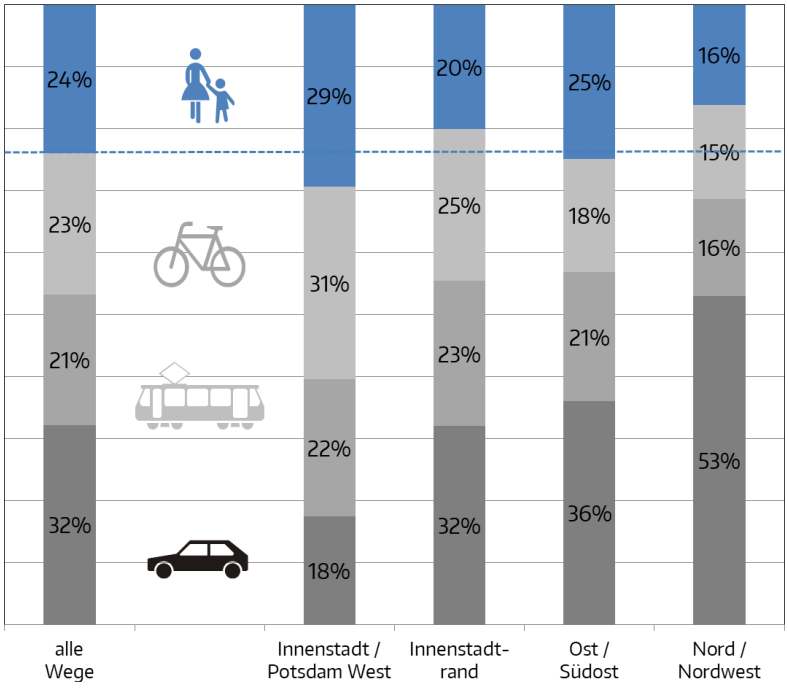
reichen parallel auch signifikante MIV-Nutzungsanteile zu verzeichnen. Diese liegen im Entfernungsbereich zwischen 1 und 2 km mit ca. 23 % nur geringfügig unter denen des Fußverkehrs. Vor allem hier bestehen weitere Entwicklungspotenziale für eine Stärkung des Zufußgehens in der Landeshauptstadt Potsdam.

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)

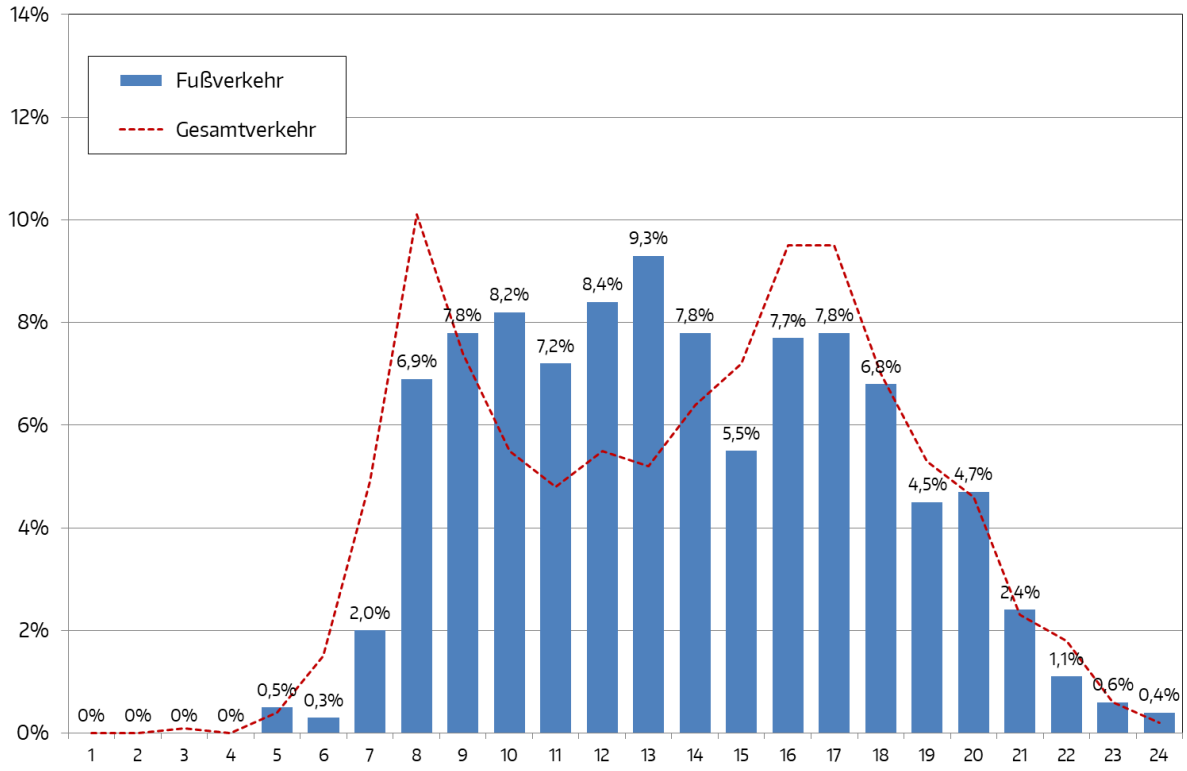


Ergänzend zu den Nutzungsanteilen wurde im Rahmen des SrV auch die zeitliche Verteilung der Wege im Tagesverlauf erfasst. Diese ist differenziert nach Gesamt- und Fußverkehr in Abbildung 9 dargestellt. Es bestehen deutliche Unterschiede. Während beim Gesamtverkehr, die klassischen Belegungsspitzen morgens 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.

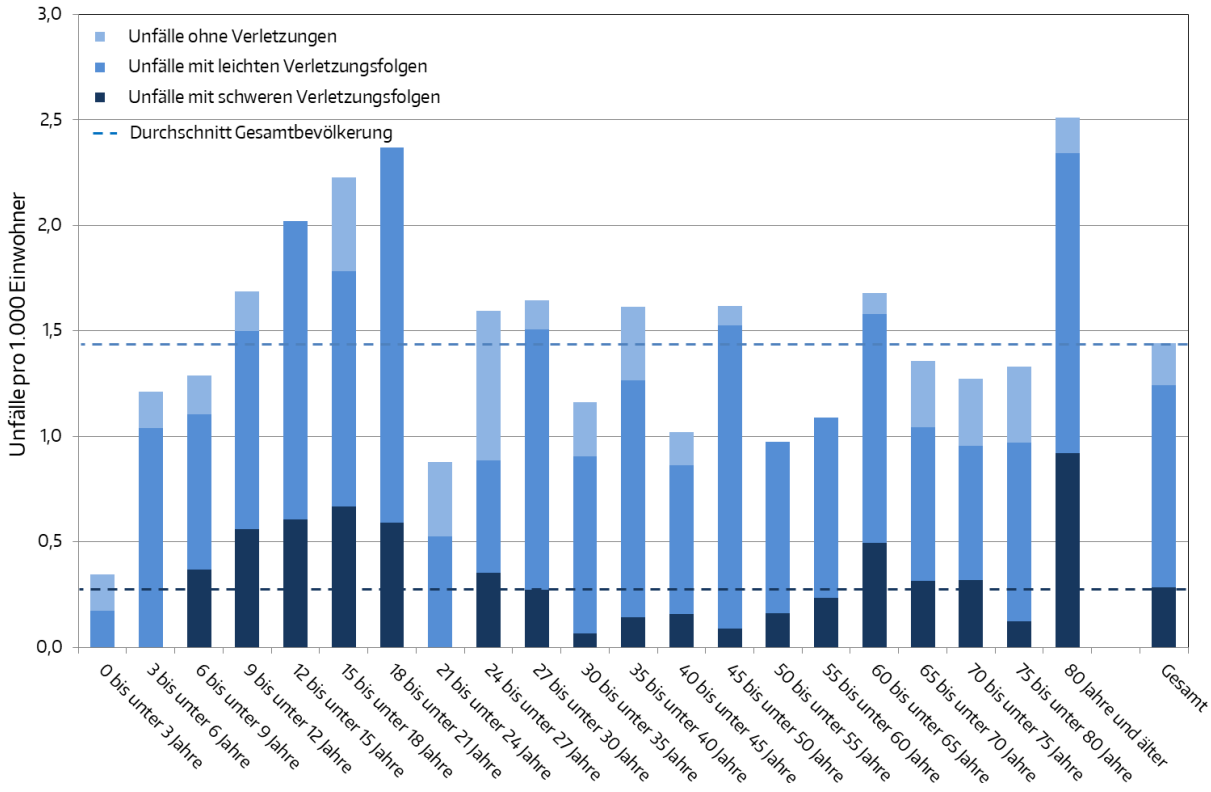
Bei Dunkelheit bzw. Dämmerung ereigneten sich ca. 30 % der Unfälle. Der überwiegende Teil der am Unfall beteiligten Kfz stammte aus Potsdam (ca. 52 %) sowie dem angrenzenden Landkreis Potsdam Mittelmark (ca. 16 %). Fahrzeuge mit ortsfremden Kennzeichen waren an etwa einem Drittel der Unfälle beteiligt.

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 Bestandssituation 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 Nahversorgungs-möglichkeiten 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


Ketziner Straße (Verb. Satzkorn)


Florastraße

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



Mitschurinstraße


Garnstraße



Hugstraße

Teilweise bestehen jedoch auch in grundsätzlich ausreichend breiten Seitenräumen Einschränkungen, weil entweder die befestigten, gut begeh- 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 Seitenbereiche[4] 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 Begehbarkeit 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 Ausbauvorhaben 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, straßenbauliche 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



Anderseits 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 verbreitetet 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-Liebeknecht-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





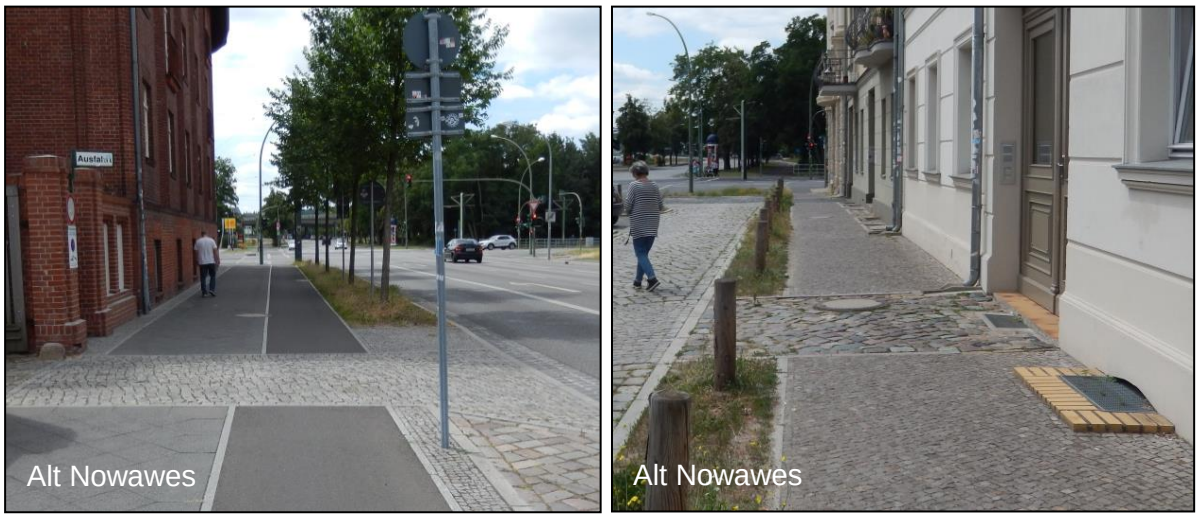
Im Nebennetz sind trotz verschiedener positiver Beispiele mit Gehwegvorstreckungen, Aufpflasterungen, etc. die Rahmenbedingungen in der Fläche nicht optimal. Vielfach sind keine ausreichenden Bordabsenkungen vorhanden. Zudem fehlt häufig eine bauliche Untersetzung des angeordneten Niedriggeschwindigkeitsniveaus. 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 vereinzeltes punktuelles 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 Stadtspaziergänge / Workshop

Am 24.08.2019 fanden im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung drei geführte Stadtspaziergänge (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):

Stadtspaziergang 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

Stadtspaziergang 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

Stadtspaziergang 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 konnte 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.

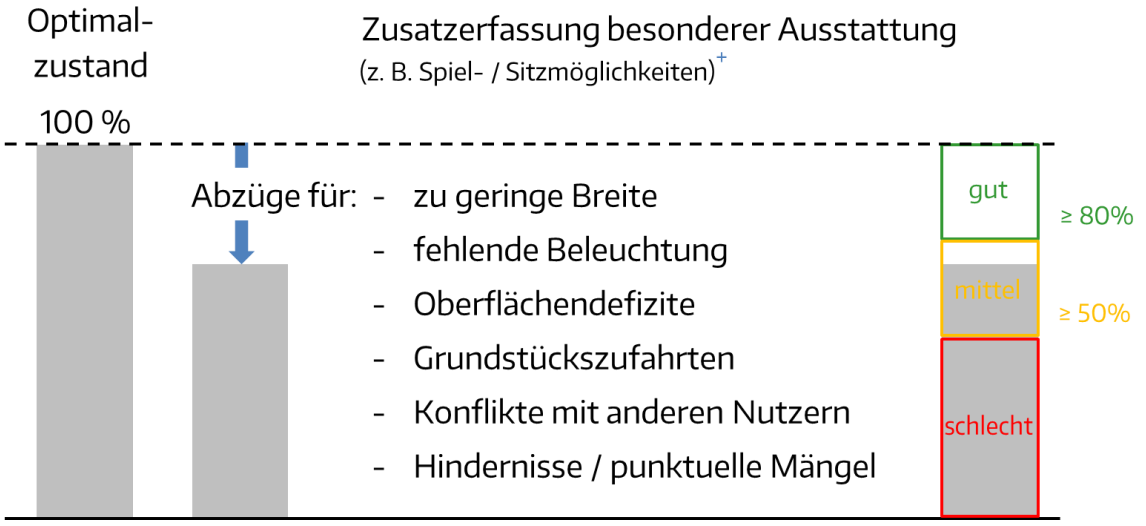
5.5 Gesamtbewertung der Konflikte und Potenziale

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 Lärmminderung. 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

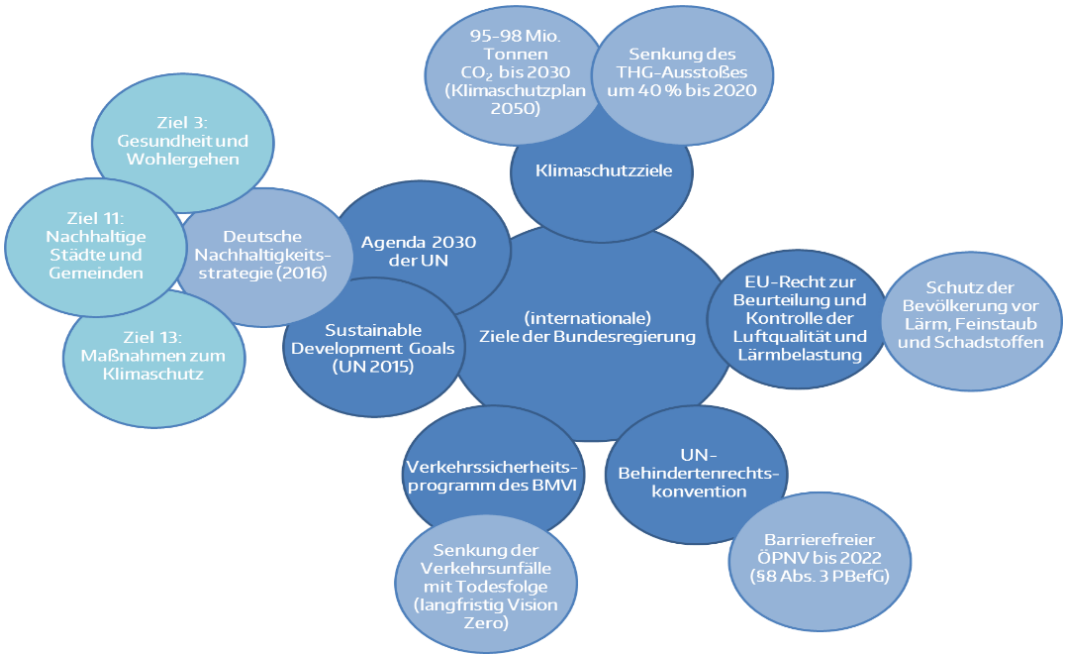
Vom Umweltbundesamt wurden im Jahr 2018 Grundzüge einer **bundesweiten Fußverkehrsstrategie** veröffentlicht. Diese soll eine Diskussion angestoßen, welche *„die Bedeutung des Fußverkehrs für eine nachhaltige Entwicklung der Städte in Deutschland ins Bewusstsein von Kommunen und Bevölkerung rückt.“*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

Drüber 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“	➢ Potsdam ist eine generationengerechte Stadt. ➢ Potsdam ist eine Stadt des guten Miteinanders.
„Die lebendige Stadt“	➢ 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“	➢ Potsdam geht wirtschaftlich und sinnvoll mit öffentlichen Ressourcen um und bekennt sich zur generationsübergreifenden Gerechtigkeit.
„Die wachsende Stadt“	➢ 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 CO_2-Einsparung von 20 % angestrebt. Wichtige Bestandteile des klimapolitischen Leitbildes bilden u. a.:

Leitbildkapitel	Leitbildziele
Verkehr	➢ Klimaschonende urbane Mobilität aufbauen ➢ zunehmende Verlagerung MIV auf den Umweltverbund (-10 % MIV) ➢ Verkehrsvermeidende Stadt- und Nutzungsstrukturen entwickeln
Stadtentwicklung	➢ 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 % CO_2-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 Ruhezonen 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 hohen Fußverkehrsaufkommen. In den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen sind in Abhängigkeit von der Bebauungs- und Verkehrsdichte sowie den Nutzungsanforderungen Orientierungswerte für die erforderlichen Breiten angegeben.

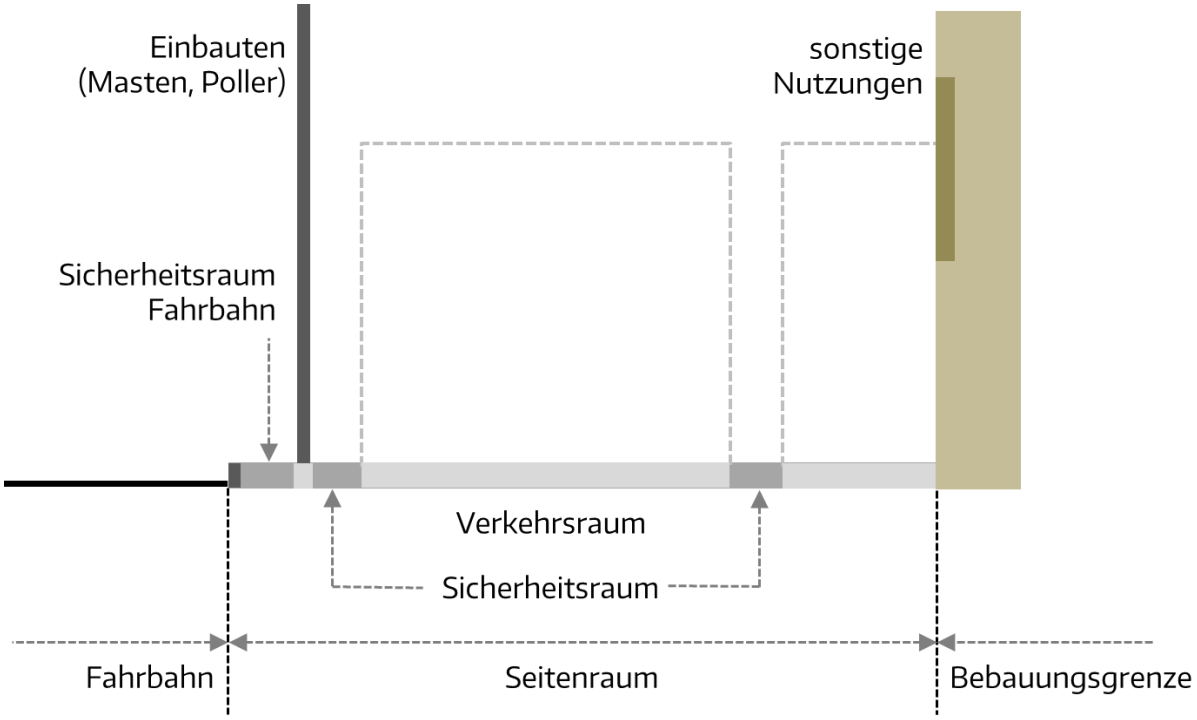
Auch die Nutzungsanforderungen mobilitätseingeschränkter Verkehrsteilnehmer sind bei der Dimensionierung der Gehwege zu berücksichtigen. So erhöht sich beispielsweise gemäß den **Hinweisen für Barrierefreie Verkehrsanlagen, (H BVA** (FGSV, 2011)**)** der Breitenbedarf im Seitenraum für den Begegnungsfall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

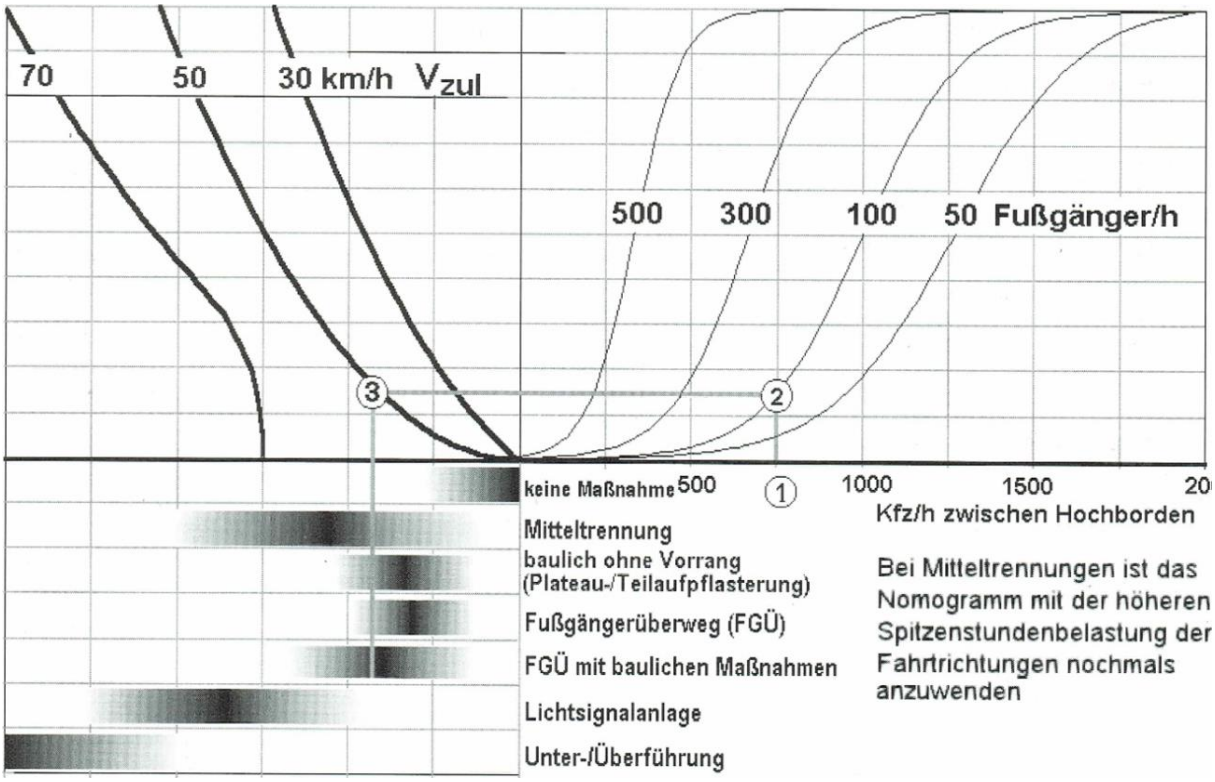
Die Einsatzbereiche für verschiedene Arten von Überquerungsanlagen sind in den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (FGSV, 2006b) zusammengefasst. Maßgebend sind dabei die Verkehrsaufkommen im Kfz- und Fußverkehr sowie die zulässige Höchstgeschwindigkeit (siehe Abbildung 25). Ergänzend wird allerdings 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 Maßnahmentabelle). 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 Mobilitätseinschränkungen[5], 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 Handbuches 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 rauer 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 anderseits 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.

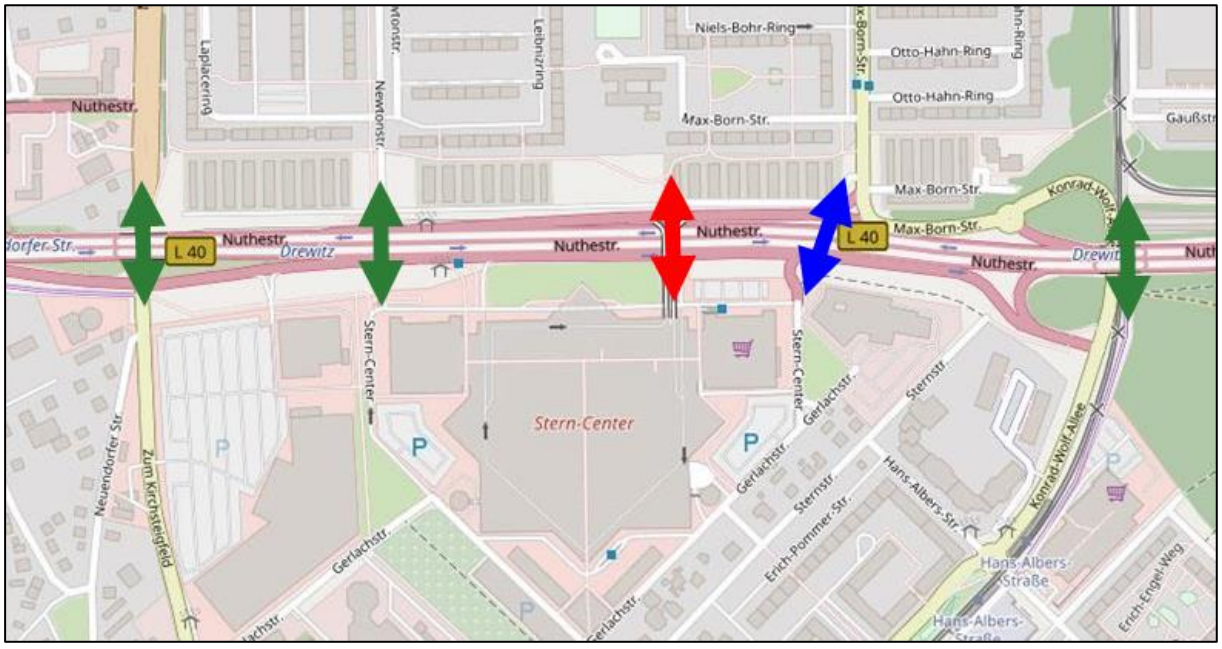
Im Bereich Neuendorfer Anger existiert bereits heute eine weitere Querung der Nuthestraße. In deren Verlängerung sollte eine zusätzliche Querungsmöglichkeit über die Nuthe geschaffen sowie eine Verbindung zur Kolonie Daheim bzw. zur Heinrich-Mann-Allee hergestellt werden. Mit der zusätzlichen Verbindung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



Pomonaring



Karl-Liebknecht-Straße

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 Fahrland, 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 Brandenburgischem 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). Anderseits 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 „bespielbare 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. Anderseits 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 alleeartige 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 vorherein mit eingebunden werden.

Im Rahmen der Stadtspaziergänge 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 Seitenraumumnutzung

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 Begrenzungsstreifen zwischen Geh- und Radweg



- In Bereichen mit hohen 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, Außengastronomie, Fahrräder, Mülltonnen etc. Hierzu sollten klare Richtlinien formuliert und Alternativangebote 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.

Umlaufsperren, 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 Umlaufsperren



So ist beispielsweise bei Umlaufsperren 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 Umlaufsperren zu bevorzugen.

[6] Gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA (FGSV, 2010)) ist bei Umlaufsperren 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 verkehrsplanerischer 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 Knotenpunktflächen 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 Nebennetz 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. Sinussteinen, 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 anderseits 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 „Zebrastreifen“ 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 Fußgängern[8], 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 Knotenpunktarme 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 Vr=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 Personen[10] 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 Haeberlinweg 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 Einzelhandelseinrichtungen 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 Nutzungsintensivität 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 EW x 5 € = 900.000€) 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 Fußverkehrskonzepts 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 können[11]. 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 niederschwelligen 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 Verstetigung 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 Aktionen[12] 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 Absatzzonen 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 regelmäßigere 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 Fußverkehrskonzepts 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:

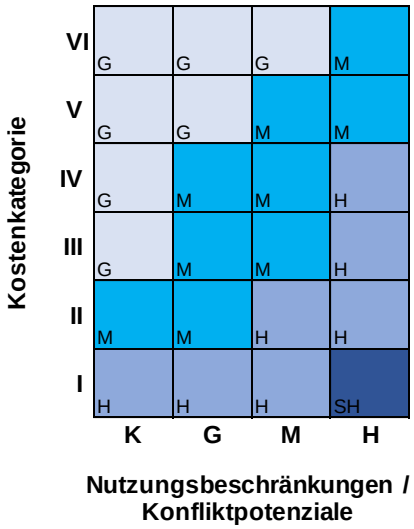
- keine Nutzungsbeschränkungen / Konfliktpotenziale
- geringe Nutzungsbeschränkungen / Konfliktpotenziale
- mittlere Nutzungsbeschränkungen / Konfliktpotenziale
- hohe Nutzungsbeschränkungen / Konfliktpotenziale

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



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/IntegriertesKlimaschutzkonzept2010.pdf (zuletzt abgerufen 28.02.2020): Arge Integriertes Klimaschutzkonzept für die Landeshauptstadt Potsdam.

BASt. (2012). *Verbesserung der Bedingungen für den Fußverkerkehr 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, Sutainable 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: Forschungsgesselschaft 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 Betriebergesellschaft.

Meyer, B. (2009). *Die bespielbare 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



Anlage 1
Hauptfußwegeverbindungen (Vorrangnetz)

Fußverkehrskonzept Potsdam

Netzgestaltung

Vorrangnetz im gesamten Stadtbereich

Legende

- Vorrangnetz
- Uferwege im Bestand (nachrichtlich übermittelt)

Kartengrundlage: eigene Darstellung auf Grundlage © OpenStreetMap-Mitwirkende, CC BY-SA

SVUDresden

Maßstab	1:20.000
November 2021	Anlage 1

Anlage 2
Ergebnisse der Fußverkehrszählungen

Anlage 2 - Ergebnisse der Fußverkehrszählungen

1. Rudolf-Breitscheid-Str. / Karl-Liebknecht-Str. (6h)

Abschnitt: kompl. Knotenpunktbereich + östl. Haltestellen-Querung

Zählung am: 13.08.2019 von 6 - 9 Uhr, 12 – 14 Uhr, 16 - 18 Uhr

Wetter: sonnig, leicht bewölkt

Abbildung 1: R.-Breitscheid-Straße/ Karl-Liebknecht-Straße (6h), Stundenverteilung

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

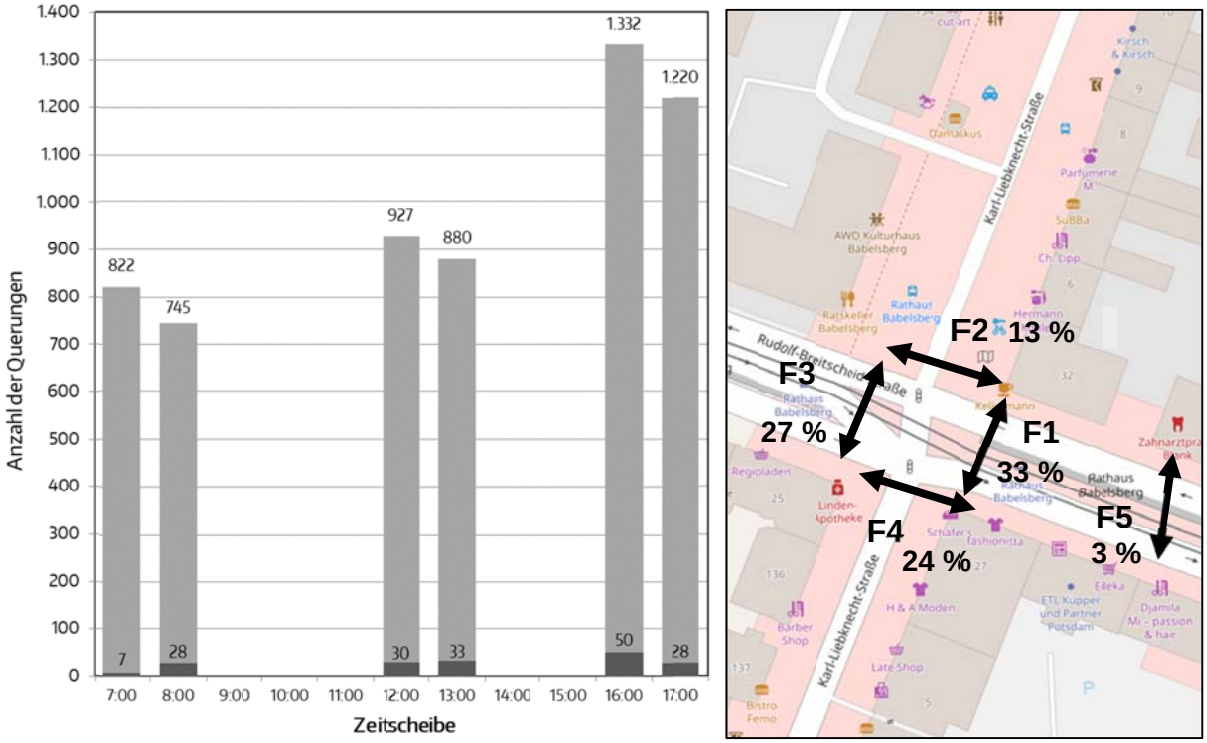


Tabelle 1: R.-Breitscheid-Straße/ Karl-Liebknecht-Straße (6h), Stromaufteilung

Nr.	Querung	zu Fuß Gehende	mit Rollatoren / Kinderwagen / etc.	Anteil	Summe
F1	Ost (Hst.)	1.886	58	33 %	1.944
F2	Nord	715	29	13 %	744
F3	West (Hst.)	1.548	50	27 %	1.598
F4	Süd	1.406	38	24 %	1.444
F5	Östl. Hst.-Querung	195	1	3 %	196
Summe		5.750	176	100 %	5.926

2. Maulbeerallee / An der Orangerie (12h)

Abschnitt: Touristische Hauptquerungsstelle (Parkplatz – Schloss)

Zählung am: Sonntag, 25.08.2019 von 6:00 bis 18:00 Uhr

Wetter: sonnig

Abbildung 2: Maulbeerallee / An der Orangerie (12h), Stundenverteilung

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

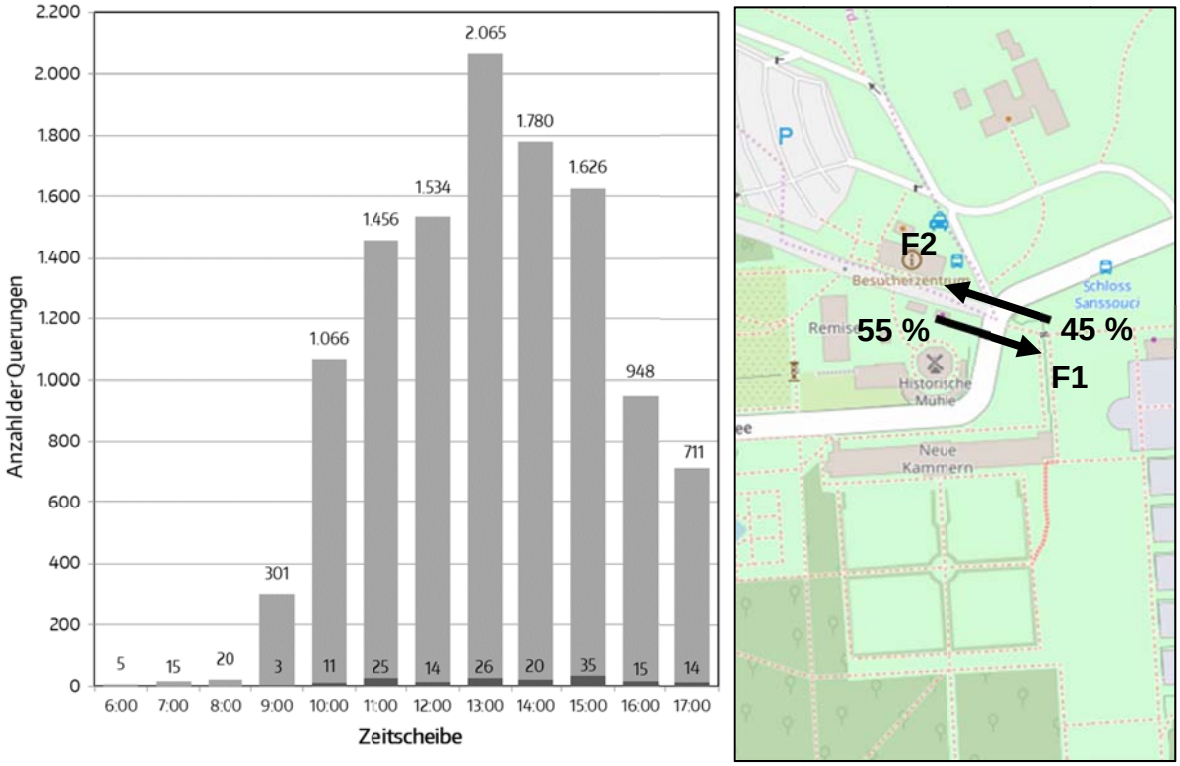


Tabelle 2: Maulbeerallee / An der Orangerie, Stromverteilung

Nr.	Richtung	zu Fuß Gehende	mit Rollatoren / Kinderwagen / etc.	Anteil	Summe
F1	Schloss	6.288	98	55 %	6.386
F2	Parkplatz	5.076	65	45 %	5.141
Summe		11.364	163	100 %	11.527

3. Lange Brücke (12h)

Abschnitt: zwischen Babelsberger Straße und Freundschaftsinsel

Zählung am: 14.08.2019 von 6:00 bis 18:00 Uhr

Wetter: sonnig, leicht bewölkt

Abbildung 3: Lange Brücke (12h), Stundenverteilung

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

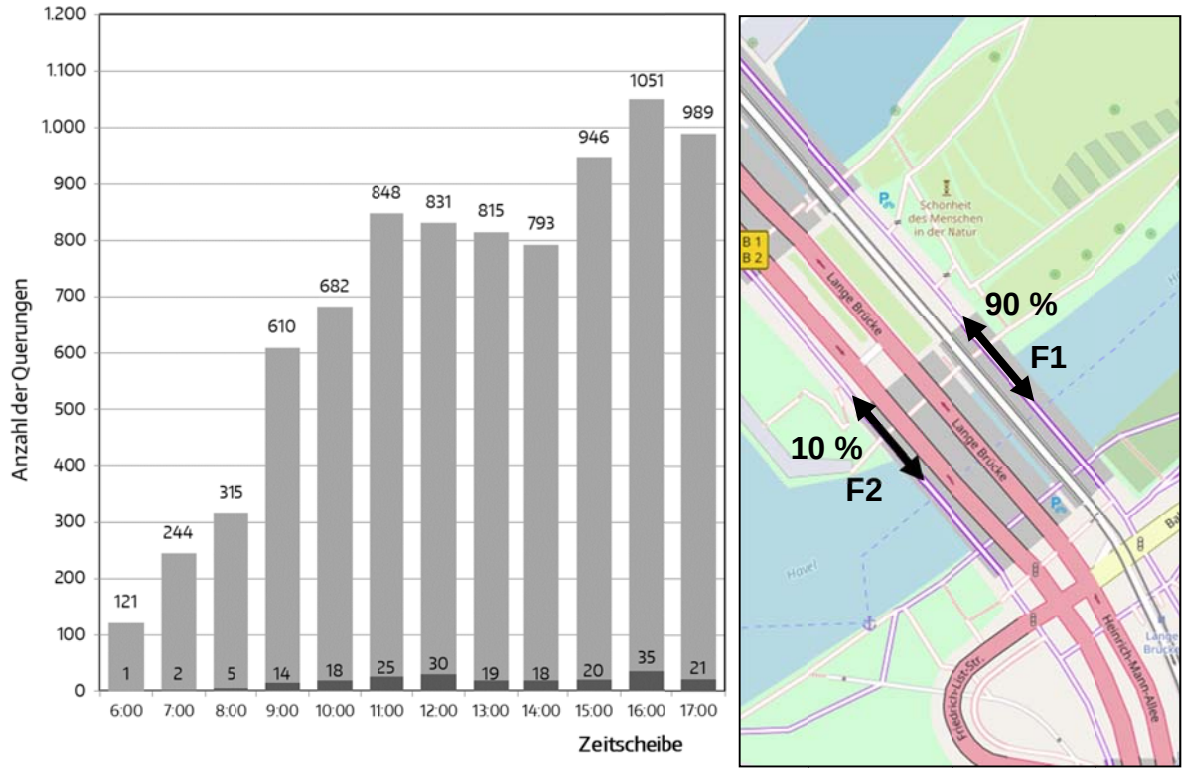


Tabelle 3: Lange Brücke (12h), Stromverteilung

Nr.	Straßenseite	zu Fuß Gehende	mit Rollatoren / Kinderwagen / etc.	Anteil	Summe
F1	Östlich	7.219	204	90 %	7.423
F2	Westlich	818	4	10 %	822
Summe		8.037	208	100 %	8.245

4. Friedrich-Ebert-Str., Höhe Brandenburger Str. (12h)

Abschnitt: zwischen den Haltestellenbereichen Brandenburger Str.

Zählung am: 14.08.2019 von 6:00 bis 18:00 Uhr

Wetter: sonnig, leicht bewölkt

Abbildung 4: Friedrich-Ebert-Str., Höhe Brandenburger Str. (12h), Stundenverteilung

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

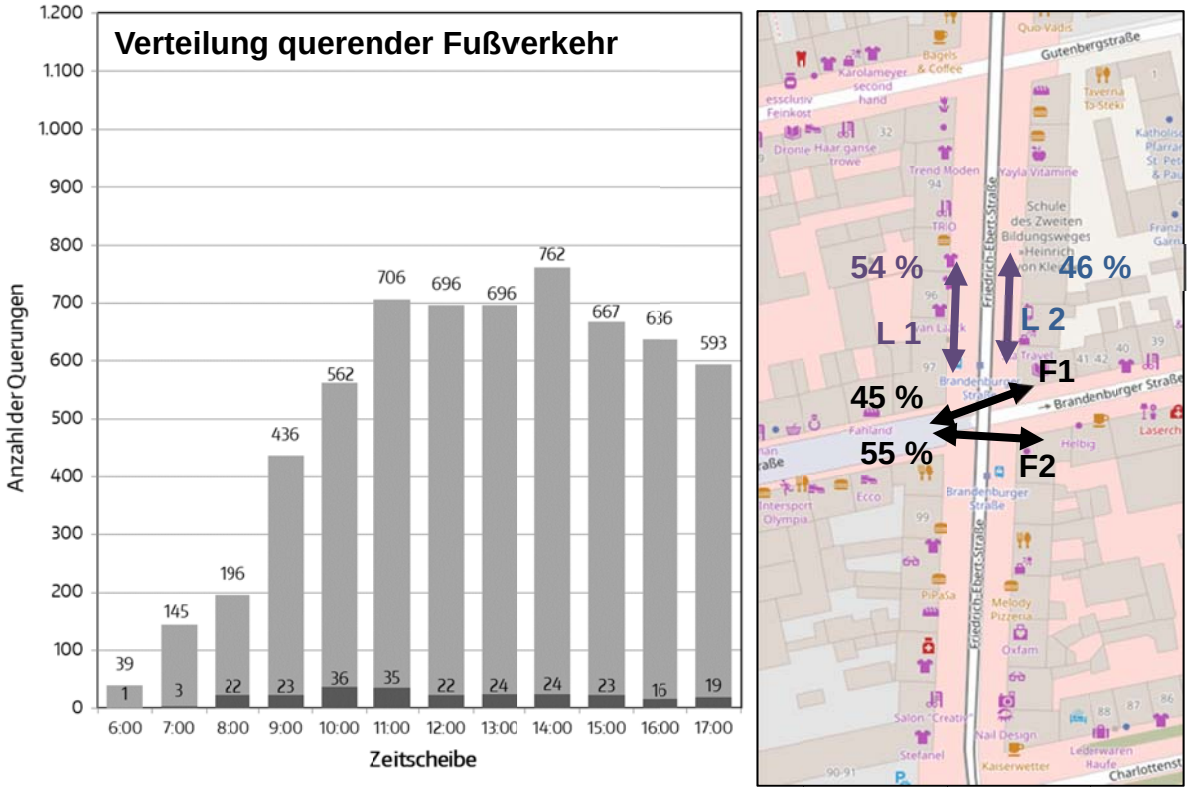


Tabelle 4: Friedrich-Ebert-Str., Höhe Brandenburger Str. (12h), Stromverteilung

Nr.	Straßenseite	zu Fuß Gehende	mit Rollatoren / Kinderwagen / etc.	Anteil	Summe
F1	Nördlich	2.613	117	45 %	2.730
F2	südlich	3.273	131	55 %	3.404
Summe Querverkehr		5.886	248	100 %	6.134
L1	Westlich	3.561	181	54 %	3.742
L2	östlich	3.069	158	46%	3.227
Summe		6.630	339	100 %	6.969

5. Schopenhauerstraße, Höhe Brandenburger Tor (12h)

Abschnitt: Platzbereich Brandenburger Tor

Zählung am: 06.08.2019 von 6:00 bis 18:00 Uhr

Wetter: sonnig, leicht bewölkt

Abbildung 5: Schopenhauerstraße, Höhe Brandenburger Tor (12h), Stundenverteilung

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

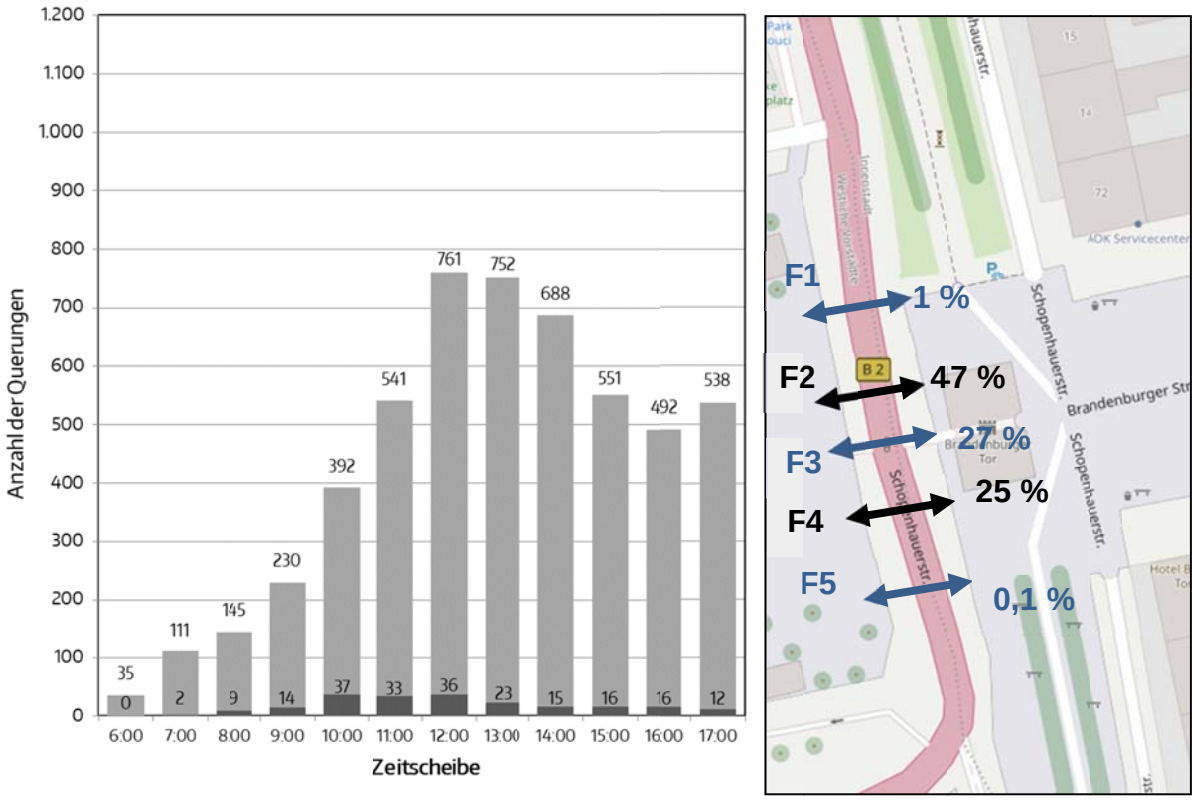


Tabelle 5: Schopenhauerstraße, Höhe Brandenburger Tor (12h), Stromverteilung

Nr.	Straßenseite	zu Fuß Gehende	mit Rollatoren / Kinderwagen / etc.	Anteil	Summe
F1	Nördlich	47	0	1 %	47
F2	Tor (Nord)	2.338	124	47 %	2.462
F3	LSA	1.343	45	27 %	1.388
F4	Tor (Süd)	1.288	44	25 %	1.332
F5	Südlich	7	0	0,1 %	7
Summe		5.023	213	100 %	5.236

6. Karl-Liebknecht-Straße in Golm (6h)

Abschnitt: zwischen Am Mühlenberg und Bahnsteig-Zugang (Süd)

Zählung am: 22.10.2019 von 6 - 9 Uhr, 12 – 14 Uhr, 16 - 18 Uhr

Wetter: sonnig, leicht bewölkt

Abbildung 6: Karl-Liebknecht-Straße in Golm (6h), Stundenverteilung

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

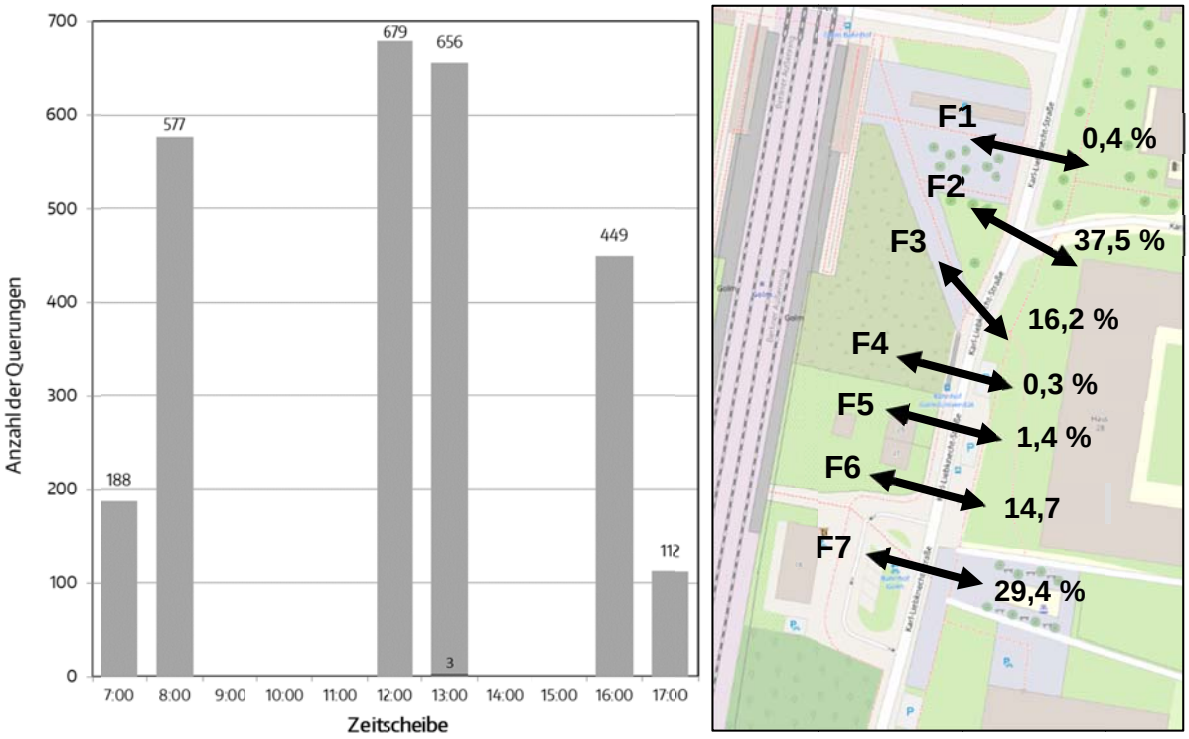


Tabelle 6: Karl-Liebknecht-Straße in Golm (6h), Stromverteilung

Nr.	Querung	zu Fuß Gehende	mit Rollatoren / Kinderwagen / etc.	Anteil	Summe
F1	Südl. Am Mühlberg	11	0	0,4 %	11
F2	Einmündungsber. K.-Liebknecht-Str. (Nebenstr.)	998	1	37,5 %	999
F3	Diagonalverb. Unterführung	431	0	16,2 %	431
F4	Haltestellenbereich Nord	9	0	0,3 %	9
F5	Bereich zwischen Haltestellen	37	0	1,4 %	37
F6	Haltestellenbereich Süd	392	0	14,7 %	392
F7	Südlicher Bahnhofszugang	780	2	29,4 %	782
Summe		2.658	3	100 %	2.661

7. Geschwister-Scholl-Straße / Nansenstraße (24h)

Abschnitt: Knotenpunktbereich

Zählung am: 20./21.05.2019, 24h

Wetter: sonnig, leicht bewölkt

Abbildung 7: Geschwister-Scholl-Straße / Nansenstraße (24h), Stundenverteilung

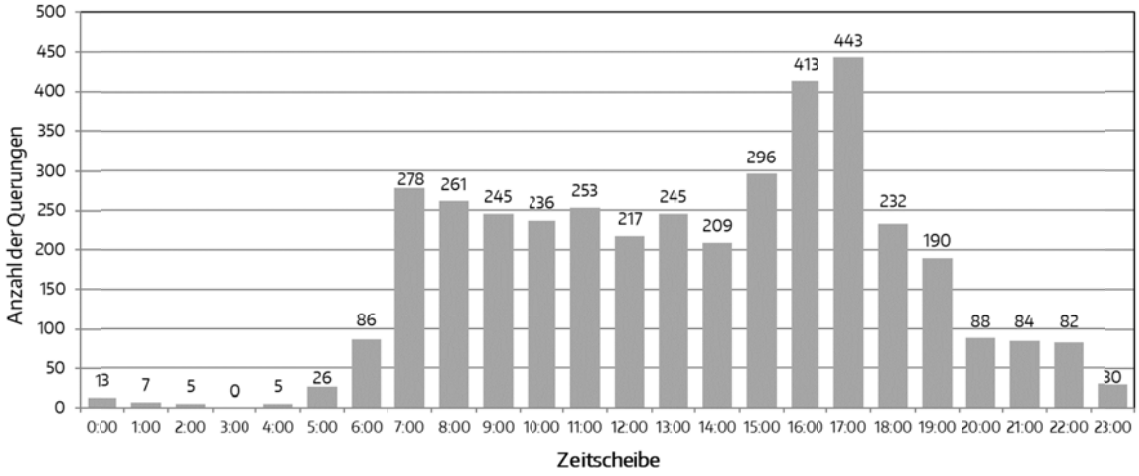


Abbildung 8: Geschwister-Scholl-Straße / Nansenstraße (24h), Stromaufteilung

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

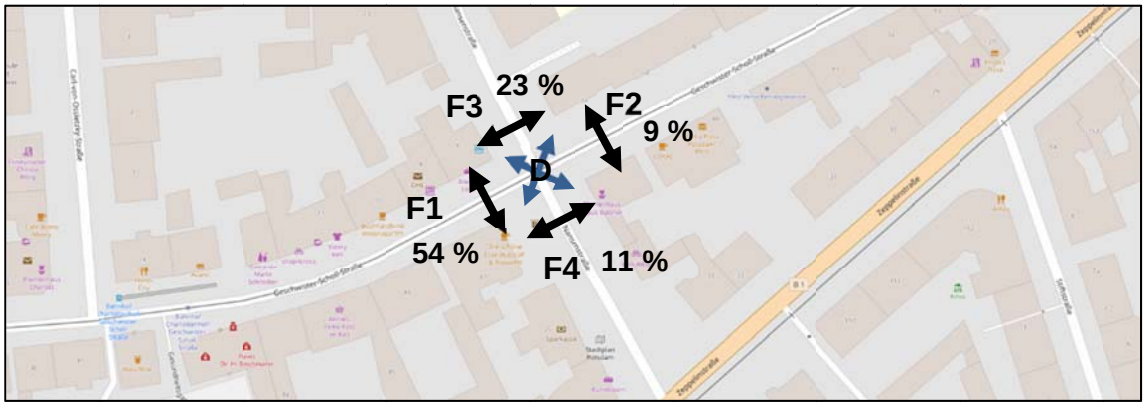


Tabelle 7: Geschwister-Scholl-Straße / Nansenstraße (24h), Stromaufteilung

Nr.	Furt	gezähltes Fußverkehrsaufkommen	Anteil
F1	West	2.113	54 %
F2	Ost	368	9 %
F 3	Nord	915	23 %
F 4	Süd	451	11 %
D	Diagonal	97	2 %
Summe		3.944	100%

8. Hegelallee, Querverkehr in Höhe Jägertor (12h)

Abschnitt: Querungsstellen am LSA-Knoten Jägerallee / Hegelallee

Zählung am: 06.08.2019 von 6:00 bis 18:00 Uhr

Wetter: sonnig, leicht bewölkt

Abbildung 9: Hegelallee, Querverkehr in Höhe Jägertor (12h), Stundenverteilung

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

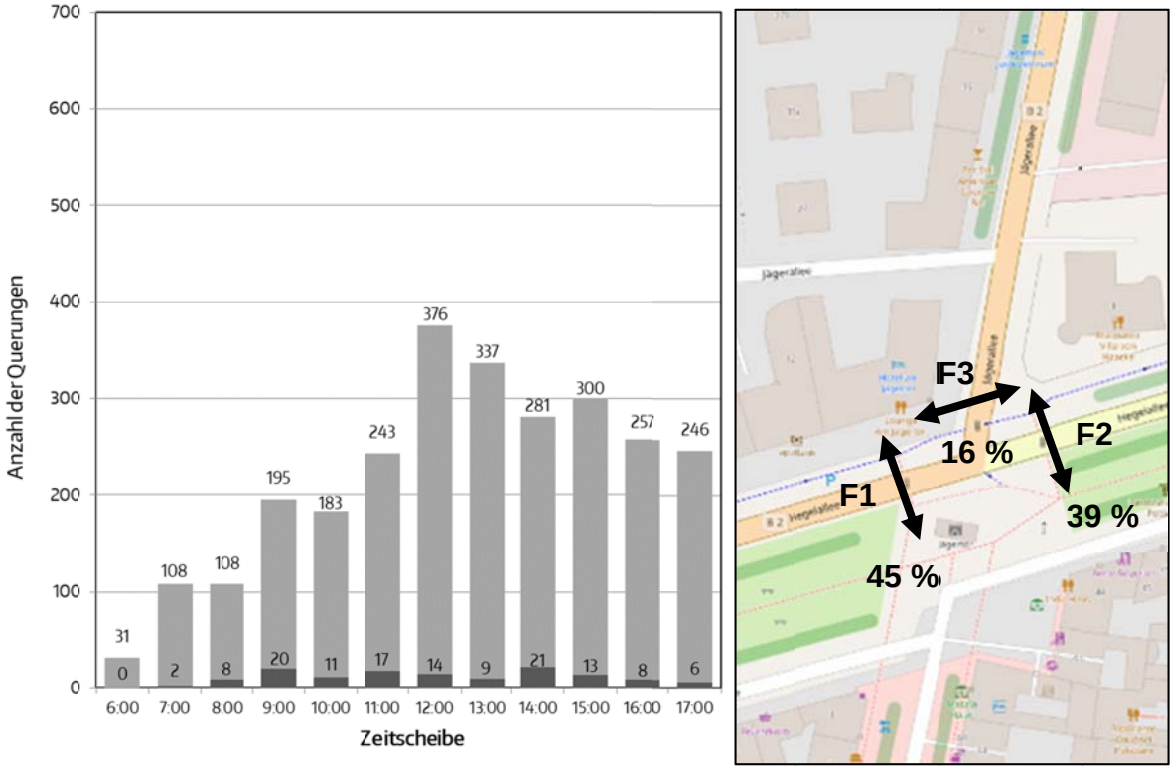


Tabelle 8: Hegelallee, Querverkehr in Höhe Jägertor (12h), Stromverteilung

Nr.	Straßenseite	zu Fuß Gehende	mit Rollatoren / Kinderwagen / etc.	Anteil	Summe
F1	westlich	1.548	86	45 %	1.634
F2	östlich	988	43	39 %	1.0312
F3	Nördlich	409	16	16 %	425
Summe		2.945	145	100 %	3.090

9. Großbeerenstraße am Bahnübergang (6h)

Abschnitt: Bahnübergang des Bahnhofs Medienstadt Babelsberg

Zählung am: 13.08.2019 von 6 - 9 Uhr, 12 – 14 Uhr, 16 - 18 Uhr

Wetter: sonnig, leicht bewölkt

Abbildung 10: Großbeerenstraße am Bahnübergang (6h), Stundenverteilung

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

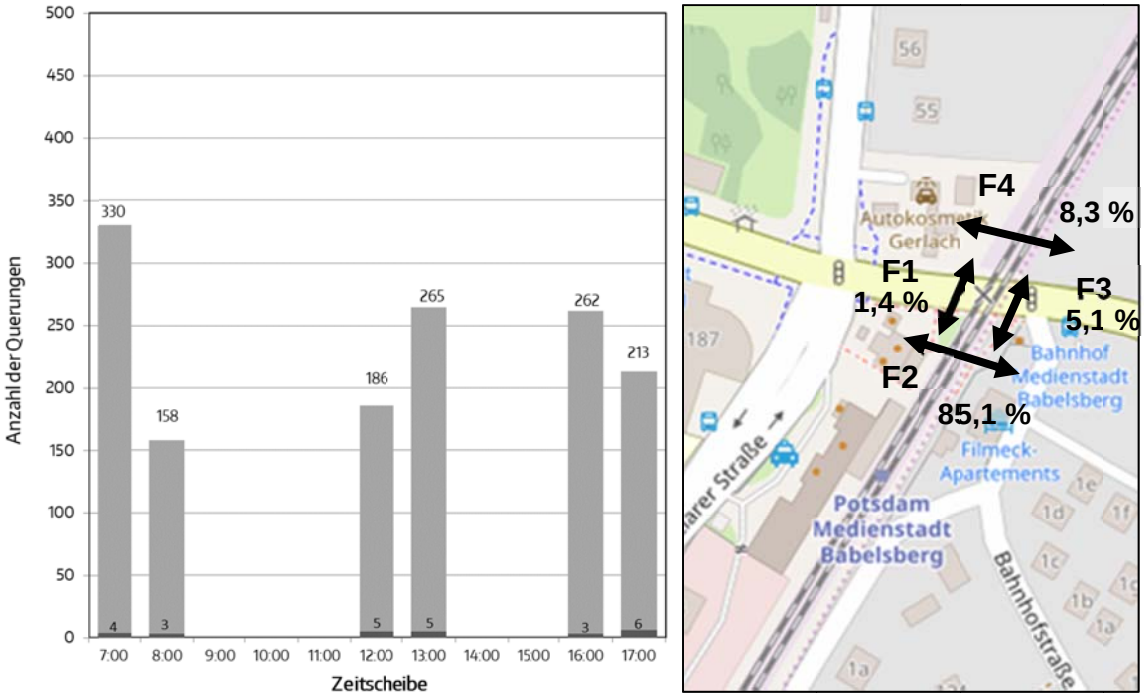


Tabelle 9: Großbeerenstraße am Bahnübergang (6h), Stromaufteilung

Nr.	Querung	zu Fuß Gehende	mit Rollatoren / Kinderwagen / etc.	Anteil	Summe
F1	West	19	1	1,4 %	20
F2	Süd	1.186	18	85,1 %	1.204
F3	Ost	68	4	5,1 %	72
F4	Nord	115	3	8,3 %	118
Summe		1.388	26	100 %	1.414

10. Am Kanal / Platz der Einheit Ostseite (6h)

Abschnitt: Hst. Platz der Einheit, Ostquerung bis Postamt (Geländer)

Zählung am: 06.08.2019 von 6 - 9 Uhr, 12 – 14 Uhr, 16 – 18 Uhr

Wetter: sonnig, leicht bewölkt

Abbildung 11: Platz der Einheit Ostseite (6h), Stundenverteilung

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

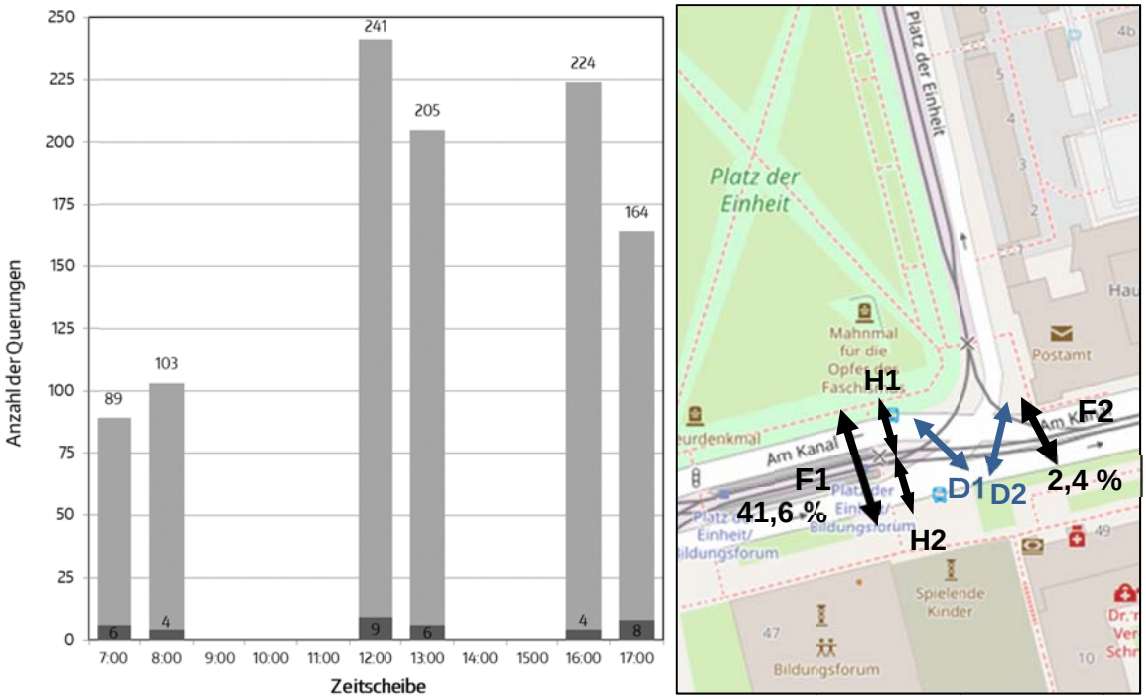


Tabelle 10: Platz der Einheit Ostseite (6h), Stromaufteilung

Nr.	Straßenseite	zu Fuß Gehende	mit Rollatoren / Kinderwagen / etc.	Anteil	Summe
F1	westlich	403	20	41,6 %	423
F2	östlich	24	0	2,4 %	24
H1	Hst. Nordseite	330	8	33,3 %	338
H2	Hst. Südseite	147	8	15,3 %	155
D1	Diagonal West	70	0	6,9 %	70
D2	Diagonal Ost	6	0	0,6 %	6
Summe		980	36	100 %	1.016

11. KP Geschwister-Scholl-Str./ Am Neuen Palais (6h)

Abschnitt: Einmündungsbereich, Zugang Bahnhof Park Sanssouci

Zählung am: 14.08.2019 von 6 - 9 Uhr, 12 – 14 Uhr, 16 - 18 Uhr

Wetter: sonnig, leicht bewölkt

Abbildung 12: Geschwister-Scholl-Straße/ Am Neuen Palais (6h), Stundenverteilung

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

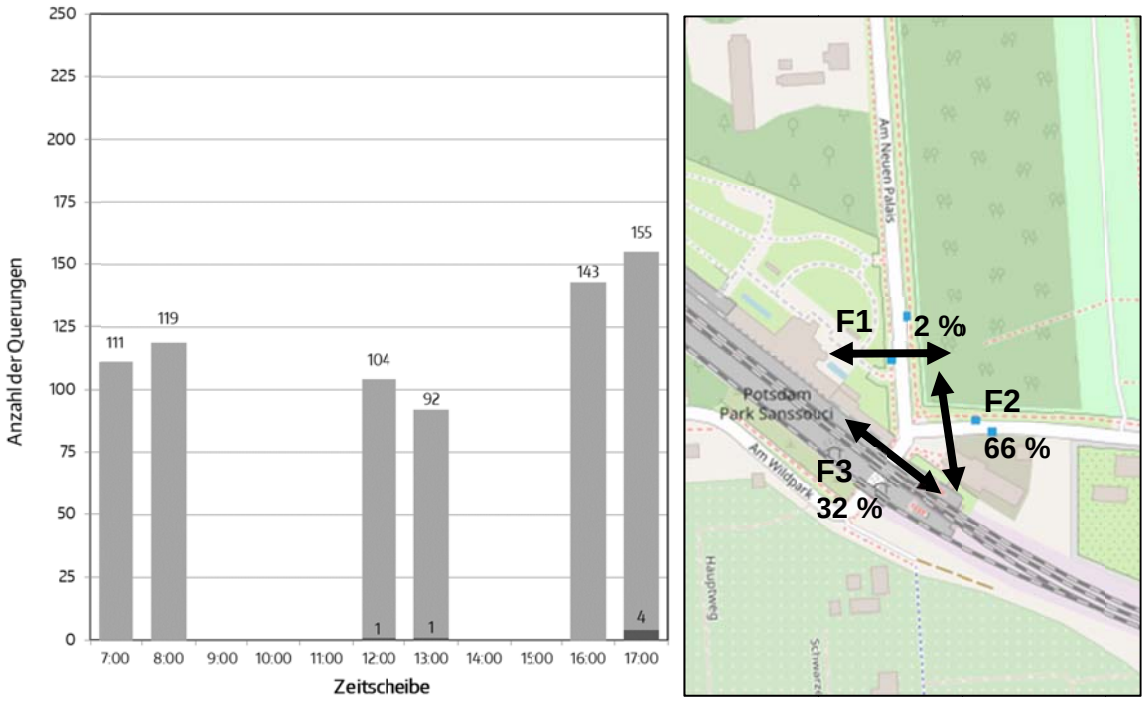


Tabelle 11: Geschwister-Scholl-Straße/ Am Neuen Palais (6h), Stromverteilung

Nr.	Querung	zu Fuß Gehende	mit Rollatoren / Kinderwagen / etc.	Anteil	Summe
F1	Nord	14	0	2 %	14
F2	Ost	475	6	66 %	481
F3	Süd	229	0	32 %	229
Summe		718	6	100 %	724

12. Nuthestraße am Stern-Center (6h)

Abschnitt: Fußgängerbrücke, in Höhe Newtonstraße

Zählung am: 13.08.2019 von 6 - 9 Uhr, 12 – 14 Uhr, 16 - 18 Uhr

Wetter: sonnig, leicht bewölkt

Abbildung 13: Sterncenter Brücke über die Nuthestraße (6h), Stundenverteilung

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

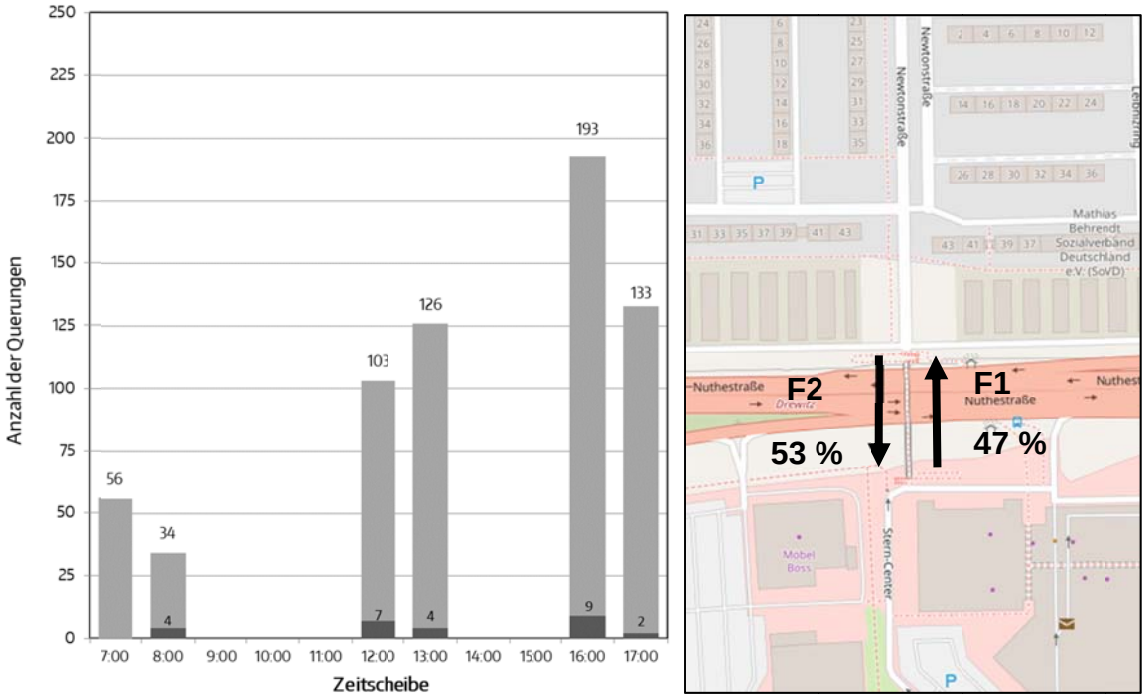


Tabelle 12: Sterncenter Brücke über die Nuthestraße (6h), Stromaufteilung

Nr.	Querung	zu Fuß Gehende	mit Rollatoren / Kinderwagen / etc.	Anteil	Summe
F1	Ri. Newtonstr.	289	16	47 %	305
F2	Ri. Stern-Center	330	10	53 %	340
Summe		619	26	100 %	645

13. Voltaireweg / Schlegelstraße / Brentanoweg (6h)

Abschnitt: zwischen Haltestelle Brentanoweg und Schlegelstraße

Zählung am: 06.08.2019 von 6 - 9 Uhr, 12 – 14 Uhr, 16 - 18 Uhr

Wetter: sonnig, leicht bewölkt

Abbildung 14: Voltaireweg / Schlegelstraße / Brentanoweg (6h)

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

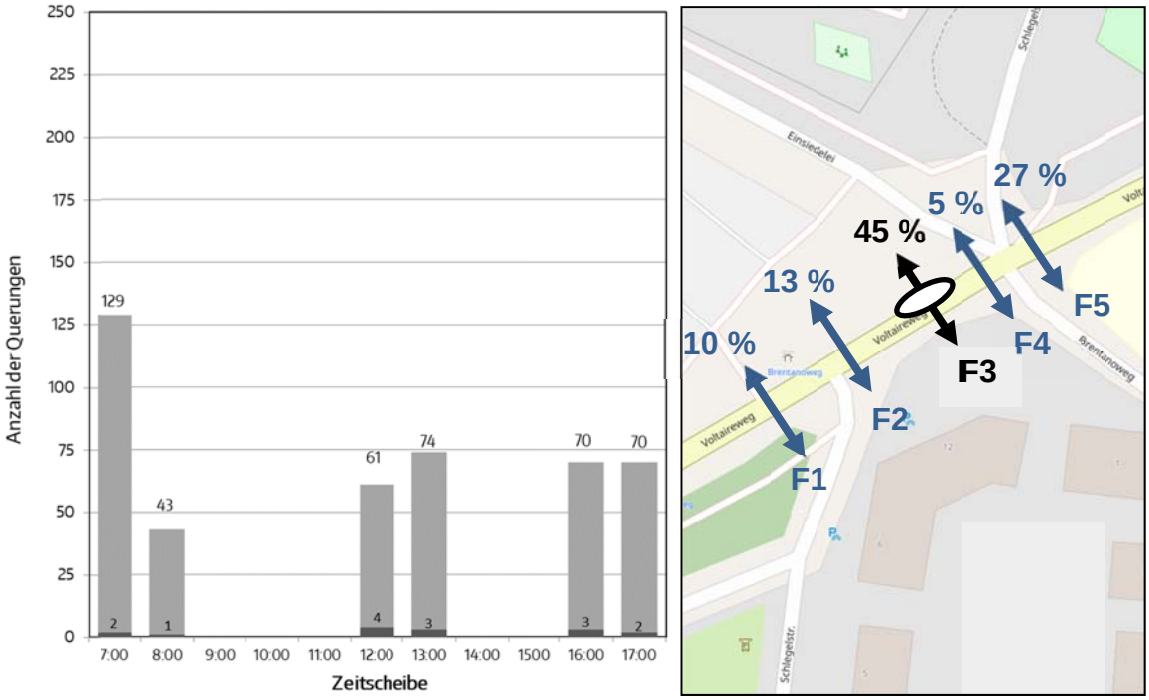


Tabelle 13: Voltaireweg / Schlegelstraße / Brentanoweg (6h), Stromaufteilung

Nr.	Querung	zu Fuß Gehende	mit Rollatoren / Kinderwagen / etc.	Anteil	Summe
F1	West (Hst.)	44	0	10 %	44
F2	Einmündungsber.	55	1	13 %	56
F3	Mittelinsel	198	5	45 %	203
F4	Brentanoweg	23	0	5 %	23
F5	Ost	112	9	27 %	121
Summe		432	15	100 %	447

14. Humboldtbrücke (12h)

Abschnitt: zwischen Haltestelle Schiffbauergasse und Havelstraße

Zählung am: 14.08.2019 von 6:00 bis 18:00 Uhr

Wetter: sonnig, leicht bewölkt

Abbildung 15: Humboldtbrücke (12h), Stundenverteilung

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

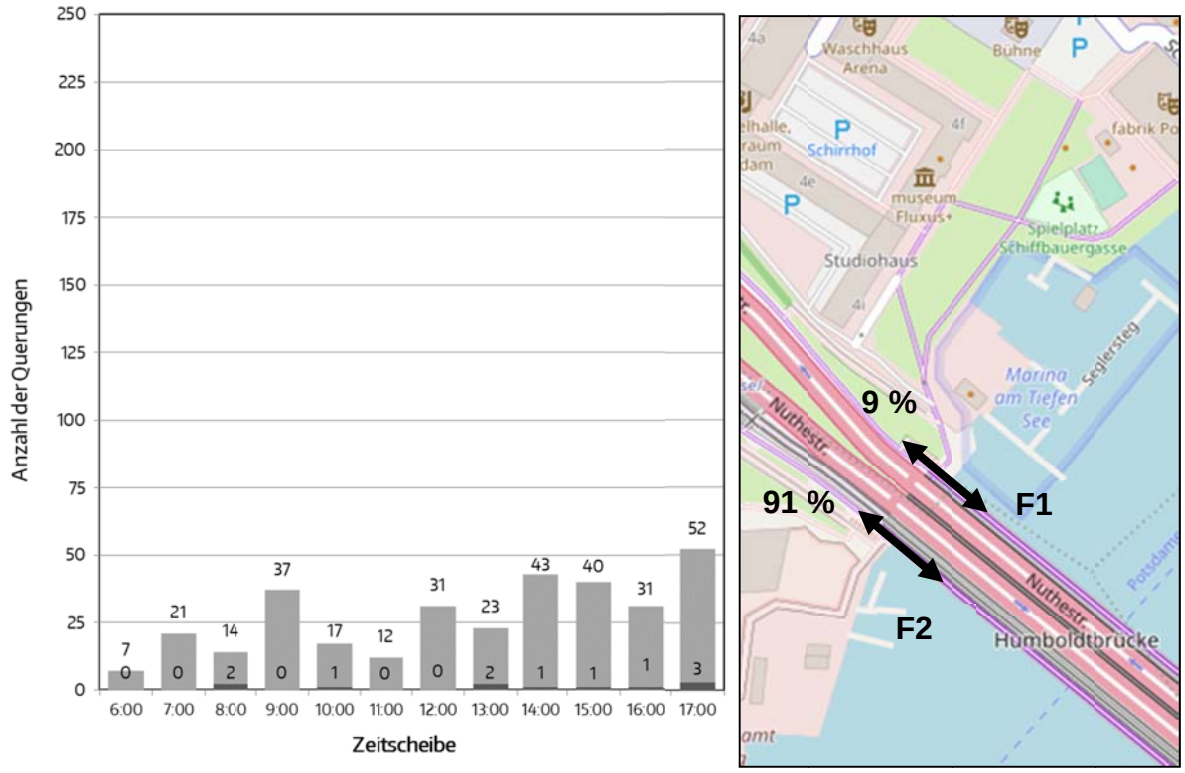


Tabelle 14: Humboldtbrücke (12h), Stromverteilung

Nr.	Straßenseite	zu Fuß Gehende	mit Rollatoren / Kinderwagen / etc.	Anteil	Summe
F1	Nördlich	30	0	9 %	30
F2	südlich	287	11	91 %	298
Summe		317	11	100 %	328

15. Heinrich-Mann-Allee in Waldstadt (6h)

Abschnitt: zwischen Johannes-R. Becher-Straße und Zum Kahleberg

Zählung am: 29.08.2019 von 6 - 9 Uhr, 12 – 14 Uhr, 16 - 18 Uhr

Wetter: sonnig, leicht bewölkt

Abbildung 16: Heinrich-Mann-Allee in Waldstadt (6h), Stundenverteilung

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

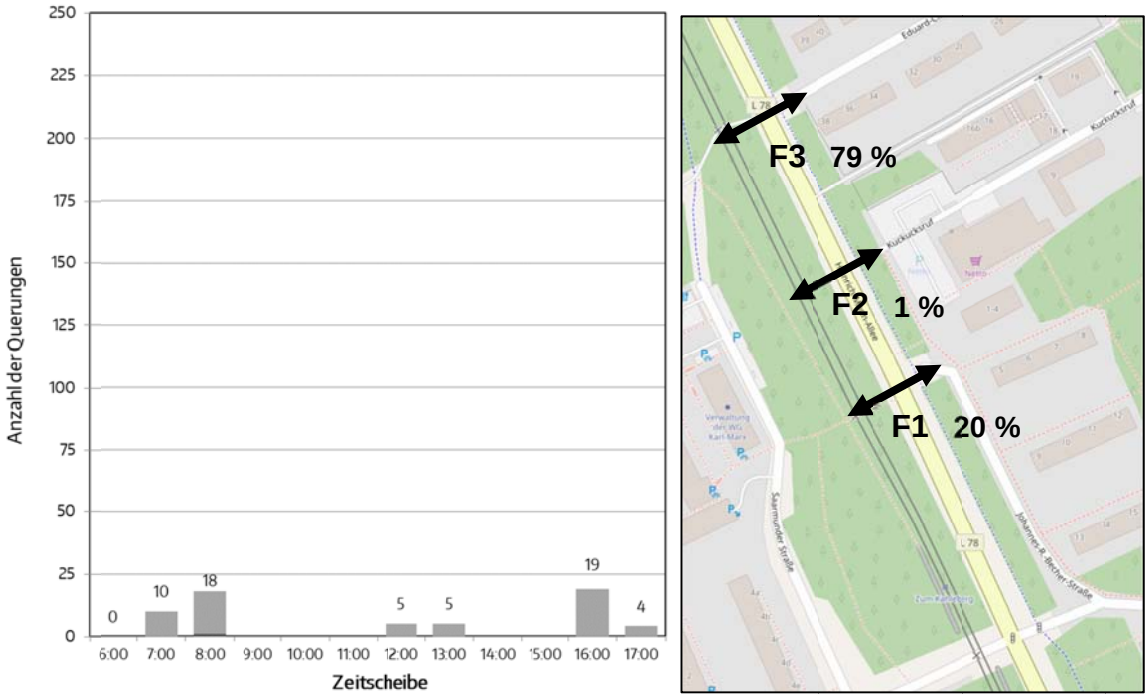


Tabelle 15: Heinrich-Mann-Allee in Waldstadt (6h), Stromaufteilung

Nr.	Querung	zu Fuß Gehende	mit Rollatoren / Kinderwagen / etc.	Anteil	Summe
F1	Nord	12	0	20 %	12
F2	Höhe Kuckucksruf	1	0	2 %	1
F3	Süd	47	1	79 %	48
Summe		60	1	100 %	61

Anlage 3
Ergebnisse der systematischen Bestandsbewertung

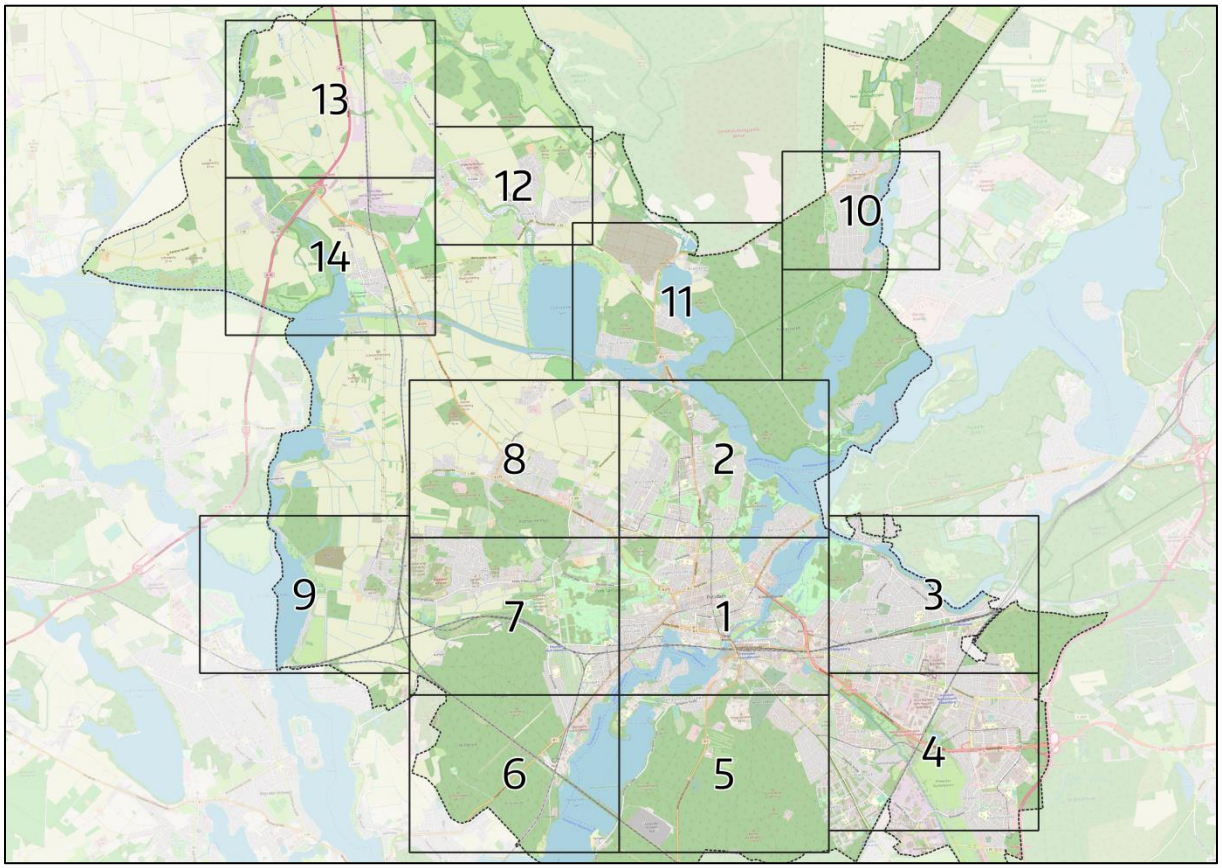
Erläuterungen zu Anlage 3

Für die Hauptfußwegeverbindungen (Vorrangnetz) in der Landeshauptstadt Potsdam wurde eine systematische Analyse und Bewertung der Bestandssituation vorgenommen. Deren Ergebnisse werden in Anlage 3 abgebildet.

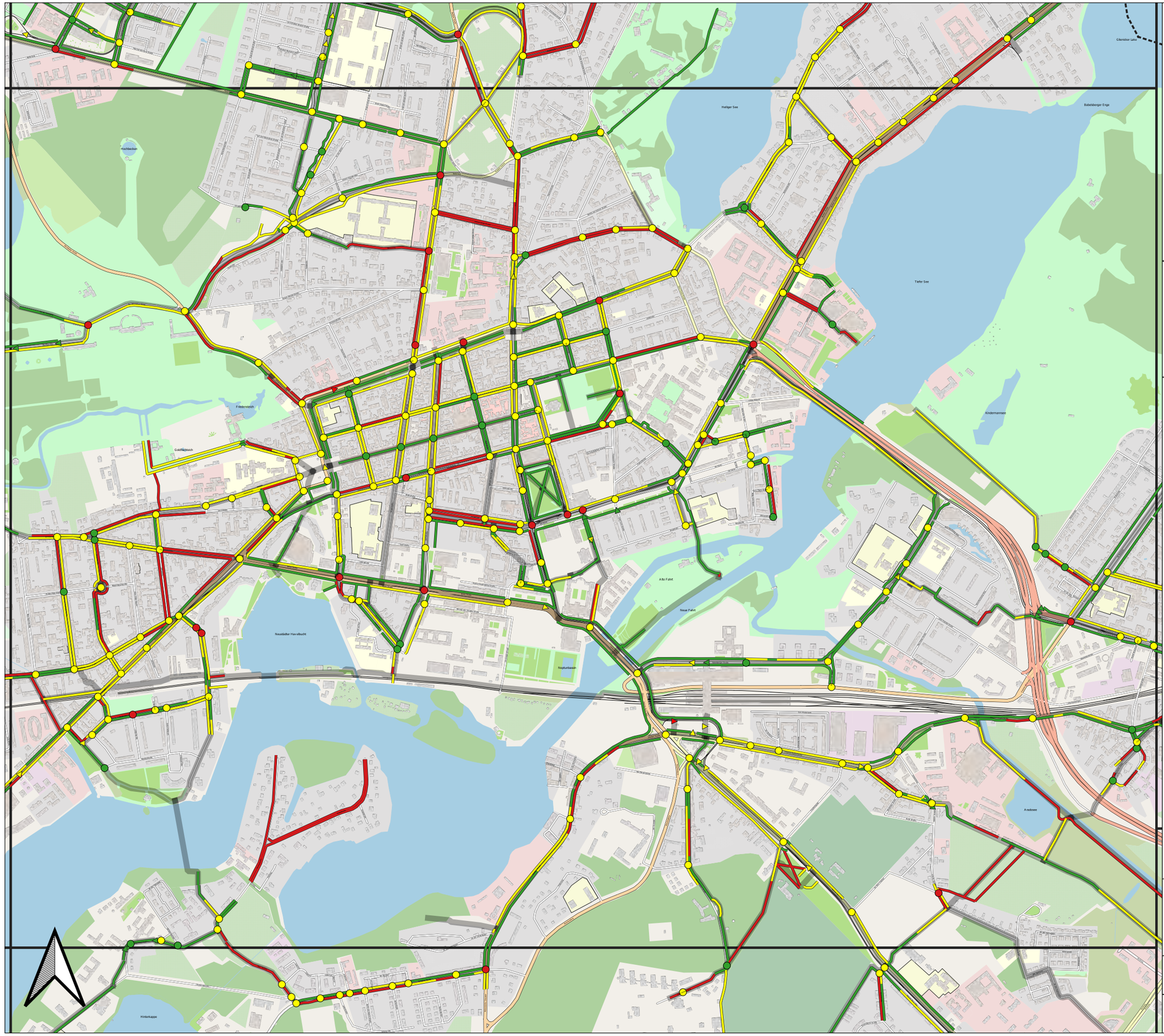
Die Darstellung gliedert sich dabei in insgesamt 14 Einzelkarten, welche rasterförmig das Stadtgebiet (Bereiche mit Abschnitten des Vorrangnetzes) abdecken. Im nachfolgenden Übersichtsplan kann die Zuordnung zu den jeweiligen Einzelkarten nachvollzogen werden. Darüber hinaus ist eine Zuordnung über das Straßenverzeichnis in Anlage 4 möglich.

Übersichtsplan zu den Ausschnitten der Einzelkarten zur Bestandsbewertung

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



In Anlage 3 erfolgt eine dreistufige Bewertung des Anlagenbestandes. Weitere Erläuterungen zu den dargestellten Inhalten finden sich im Kapitel 5.5 „Gesamtbewertung der Konflikte und Potenziale“ im Haupttext.



Fußverkehrskonzept Potsdam

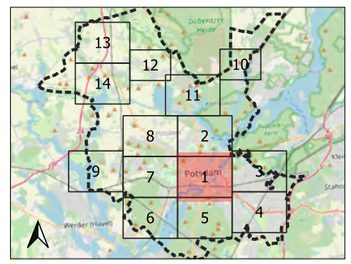
Bestandsbewertung

Bestandsbewertung
- Strecken & Knotenpunkte -

Legende

Bewertung
- Schlecht (< 50 Punkte)
- Mittel (>= 50 bis 80 Punkte)
- Gut (>= 80 bis 100 Punkte)

Objektart
- erfasster Knotenpunkt
- erfasste Querungsstelle
- erfasster Gehwegabschnitt



Kartengrundlage: eigene Darstellung auf Grundlage von © OpenStreetMap-Mitwirkende, gemäß CC BY-SA

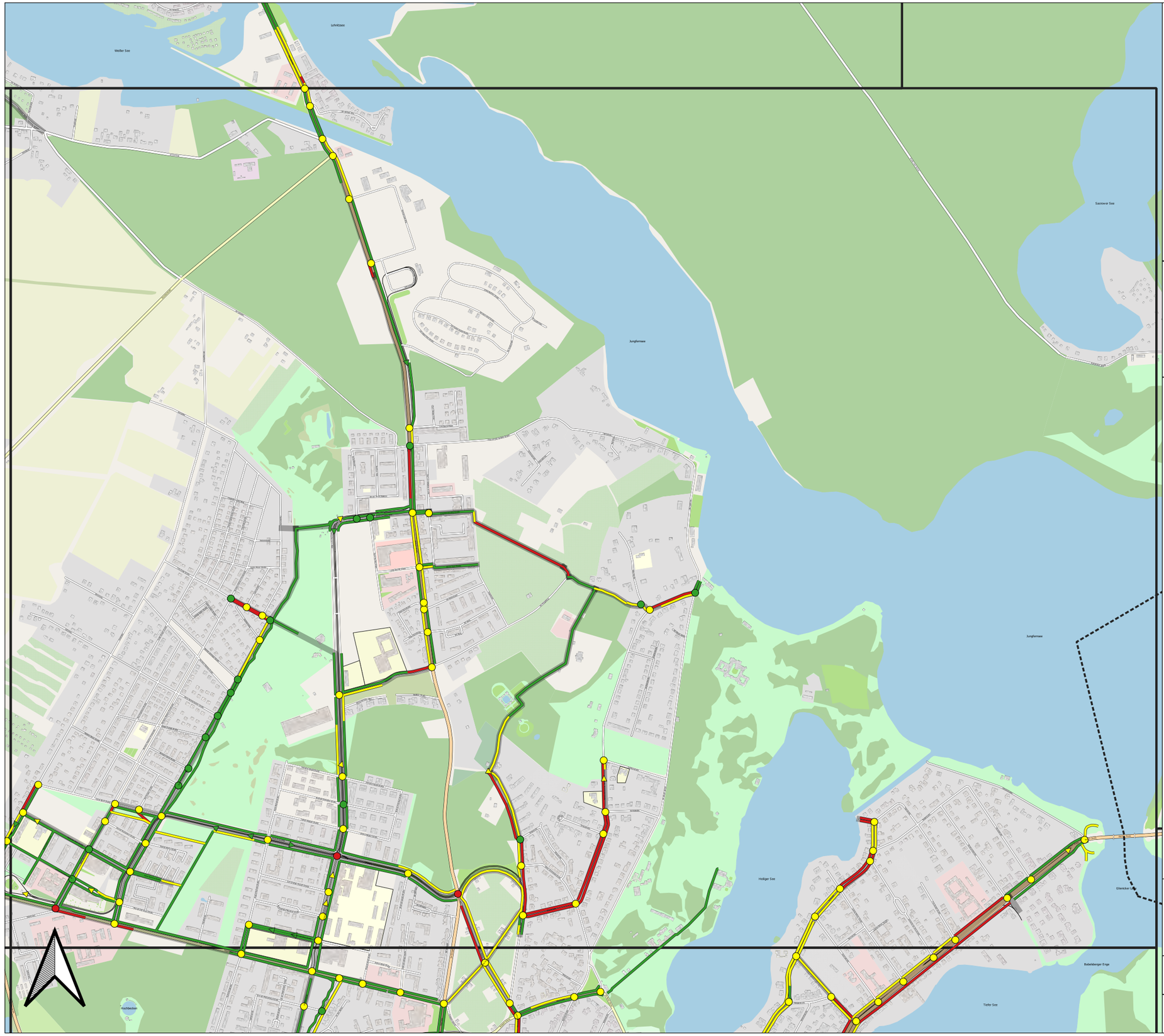
SVU Dresden

0 250 500 m

Februar 2021 | Anlage 3.1

297mm x 420mm @ 300dpi

2021-02-18 | 22-57-25 | EPSG:25832 | David Pfitzner



Fußverkehrskonzept Potsdam

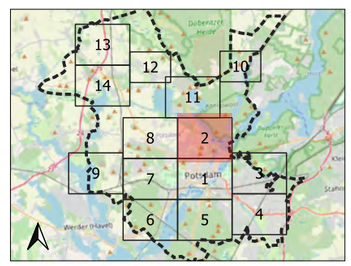
Bestandsbewertung

Bestandsbewertung
- Strecken & Knotenpunkte -

Legende

Bewertung
- Schlecht (< 50 Punkte)
- Mittel (>= 50 bis 80 Punkte)
- Gut (>= 80 bis 100 Punkte)

Objektart
- erfasster Knotenpunkt
- erfasste Querungsstelle
- erfasster Gehwegabschnitt



Kartengrundlage: eigene Darstellung auf Grundlage von © OpenStreetMap-Mitwirkende, gemäß CC BY-SA

SVU Dresden

0 250 500 m

Februar 2021 | Anlage 3.2

297mm x 420mm @ 300dpi
2021-02-18T22:53:09.832 EPSG:25832 David Pritzner

POTSDAM

Fußverkehrskonzept Potsdam

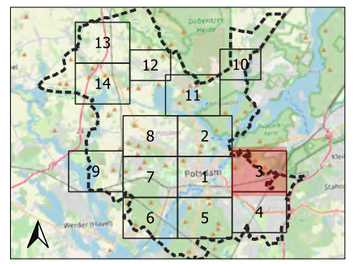
Bestandsbewertung

Bestandsbewertung
- Strecken & Knotenpunkte -

Legende

Bewertung
- Schlecht (< 50 Punkte)
- Mittel (>= 50 bis 80 Punkte)
- Gut (>= 80 bis 100 Punkte)

Objektart
- erfasster Knotenpunkt
- erfasste Querungsstelle
- erfasster Gehwegabschnitt



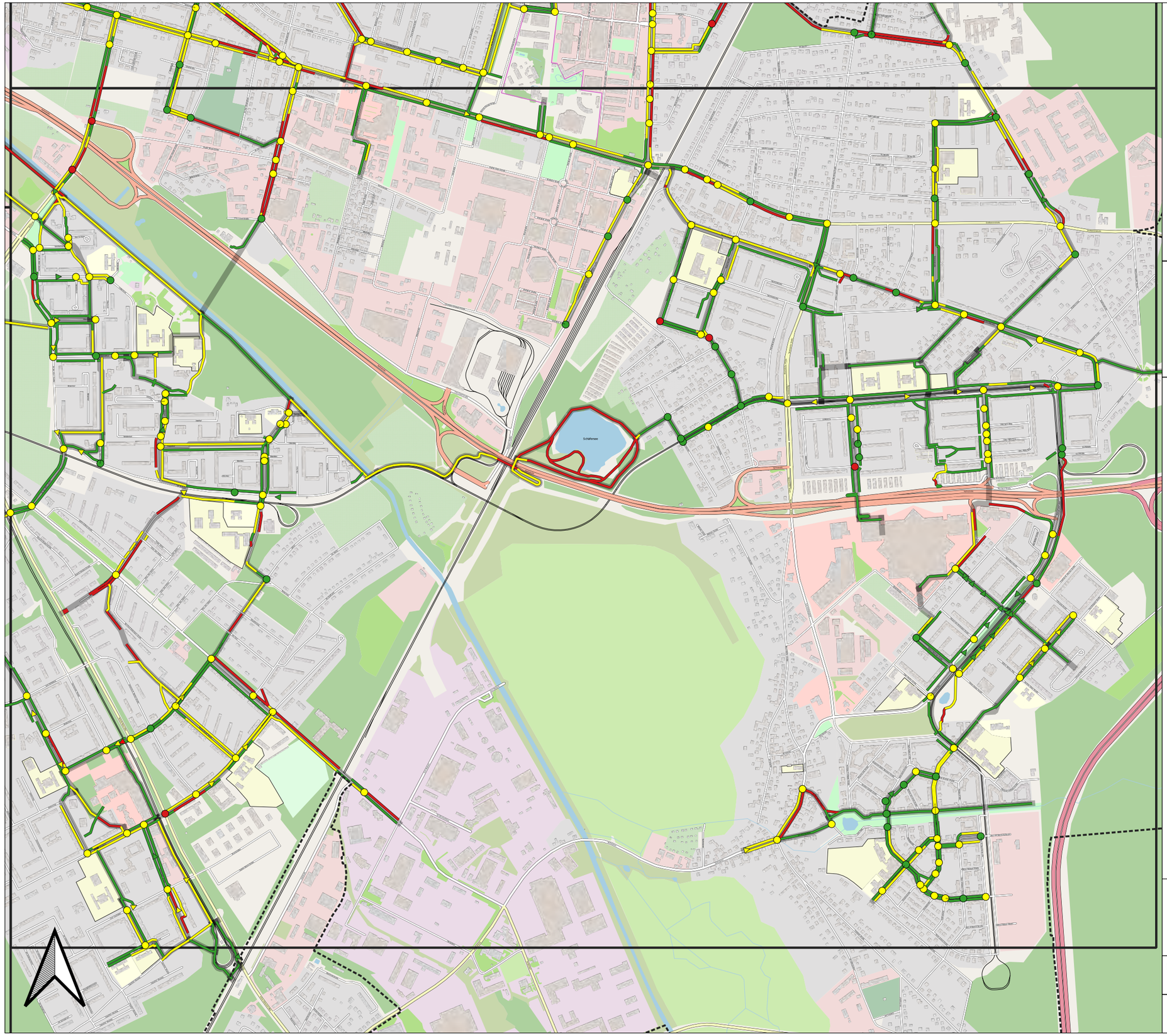
Kartengrundlage: eigene Darstellung auf Grundlage von © OpenStreetMap-Mitwirkende, gemäß CC BY-SA

SVUDresden

0 250 500 m

Februar 2021 | Anlage 3.3

297mm x 420mm @ 300dpi
2021-02-18T23:23:26.099 EPSG:25833 David Pfitzner



POTSDAM

Fußverkehrskonzept Potsdam

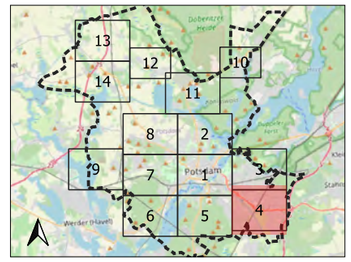
Bestandsbewertung

Bestandsbewertung
- Strecken & Knotenpunkte -

Legende

Bewertung
- Schlecht (< 50 Punkte)
- Mittel (>= 50 bis 80 Punkte)
- Gut (>= 80 bis 100 Punkte)

Objektart
- erfasster Knotenpunkt
- erfasste Querungsstelle
- erfasster Gehwegabschnitt



Kartengrundlage: eigene Darstellung auf Grundlage von © OpenStreetMap-Mitwirkende, gemäß CC BY-SA

SVUDresden

0 250 500 m

Februar 2021 | Anlage 3.4

297mm x 420mm @ 300dpi



Fußverkehrskonzept Potsdam

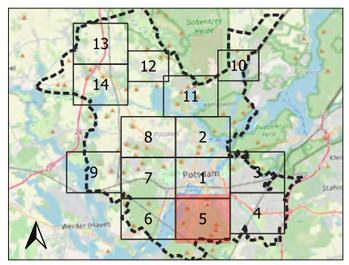
Bestandsbewertung

Bestandsbewertung
- Strecken & Knotenpunkte -

Legende

Bewertung
- Schlecht (< 50 Punkte)
- Mittel (>= 50 bis 80 Punkte)
- Gut (>= 80 bis 100 Punkte)

Objektart
- erfasster Knotenpunkt
- erfasste Querungsstelle
- erfasster Gehwegabschnitt



Kartengrundlage: eigene Darstellung auf Grundlage von © OpenStreetMap-Mitwirkende, gemäß CC BY-SA

SVU Dresden

0 250 500 m

Februar 2021 | Anlage 3.5

297mm x 420mm @ 300dpi
2021-02-18T22:53:57 EPSG:25832 David Pritzner

Fußverkehrskonzept Potsdam

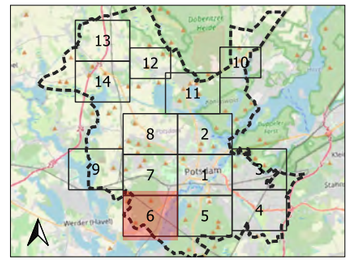
Bestandsbewertung

Bestandsbewertung
- Strecken & Knotenpunkte -

Legende

Bewertung
- Schlecht (< 50 Punkte)
- Mittel (>= 50 bis 80 Punkte)
- Gut (>= 80 bis 100 Punkte)

Objektart
- erfasster Knotenpunkt
- erfasste Querungsstelle
- erfasster Gehwegabschnitt



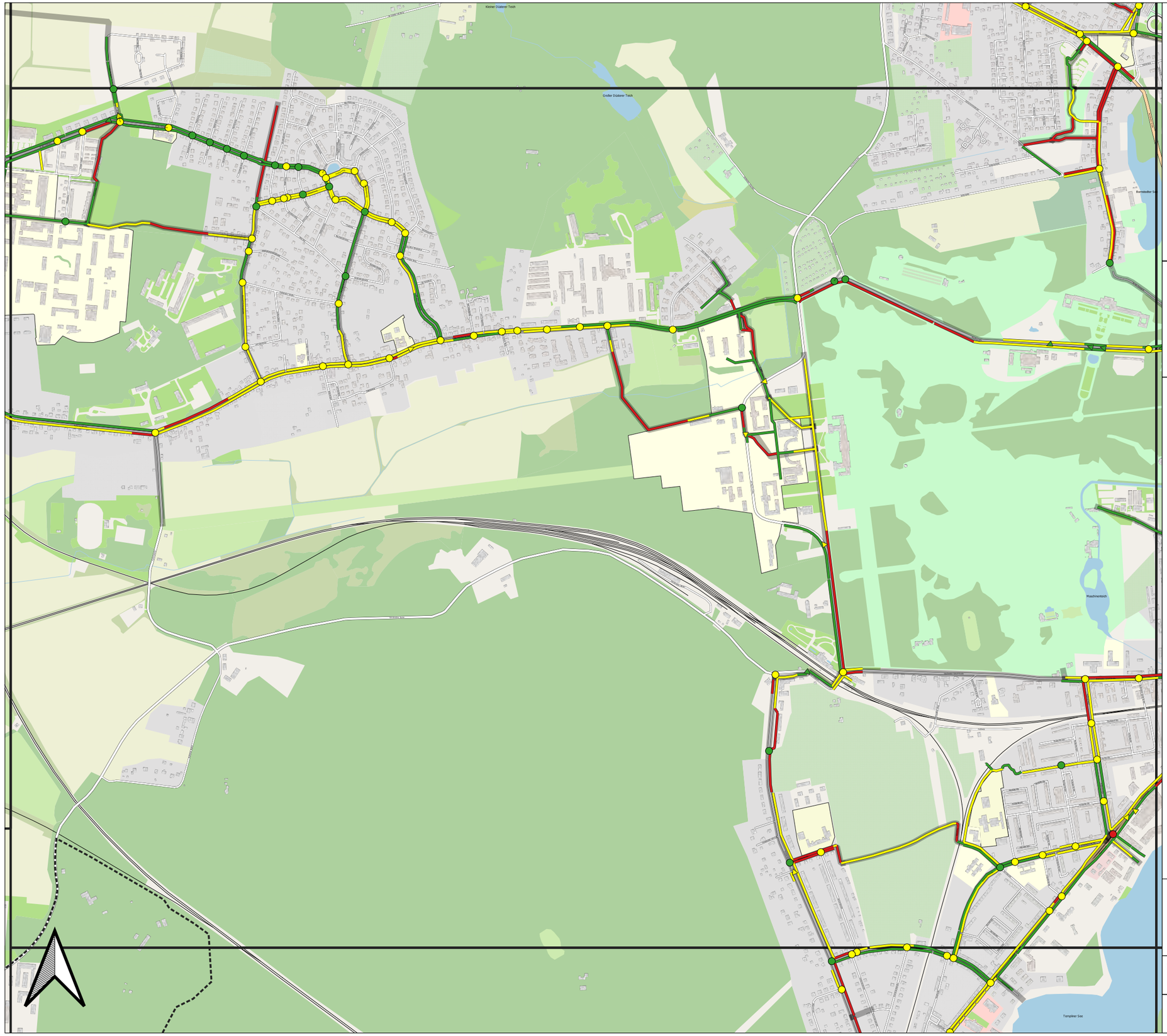
Kartengrundlage: eigene Darstellung auf Grundlage von © OpenStreetMap-Mitwirkende, gemäß CC BY-SA

SVU Dresden

0 250 500 m

Februar 2021 | Anlage 3.6

297mm x 420mm @ 300dpi
2021-02-18T22:53:17.251EP5d5d832 (David Pfitzner)



POTSDAM

Fußverkehrskonzept Potsdam

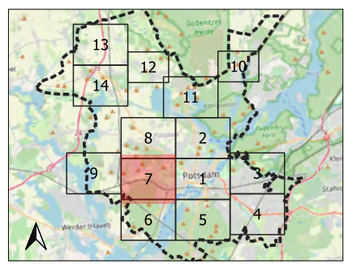
Bestandsbewertung

Bestandsbewertung
- Strecken & Knotenpunkte -

Legende

Bewertung
- Schlecht (< 50 Punkte)
- Mittel (>= 50 bis 80 Punkte)
- Gut (>= 80 bis 100 Punkte)

Objektart
- erfasster Knotenpunkt
- erfasste Querungsstelle
- erfasster Gehwegabschnitt



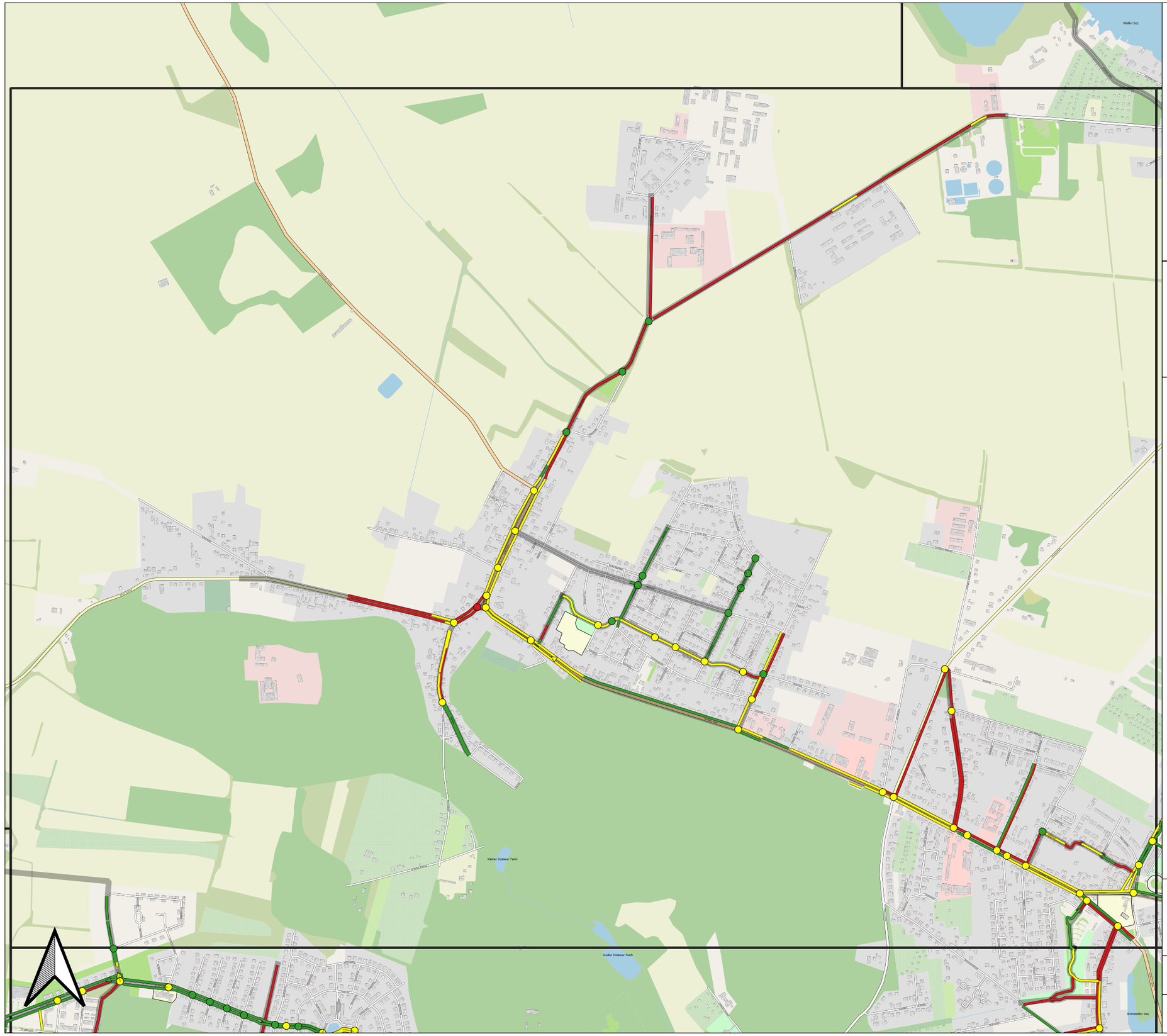
Kartengrundlage: eigene Darstellung auf Grundlage von © OpenStreetMap-Mitwirkende, gemäß CC BY-SA

SVUDresden

0 250 500 m

Februar 2021 | Anlage 3.7

297mm x 420mm @ 300dpi
2021-02-18T22:55:00.054-05:00 2832 David Pfitzner



POTSDAM

Fußverkehrskonzept Potsdam

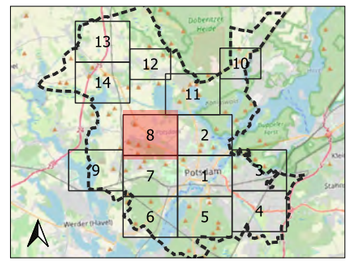
Bestandsbewertung

Bestandsbewertung
- Strecken & Knotenpunkte -

Legende

Bewertung
- Schlecht (< 50 Punkte)
- Mittel (>= 50 bis 80 Punkte)
- Gut (>= 80 bis 100 Punkte)

Objektart
- erfasster Knotenpunkt
- erfasste Querungsstelle
- erfasster Gehwegabschnitt



Kartengrundlage: eigene Darstellung auf Grundlage von © OpenStreetMap-Mitwirkende, gemäß CC BY-SA

SVUDresden

0 250 500 m

Februar 2021 | Anlage 3.8

297mm x 420mm @ 300dpi
2021-02-18T22:54:11.080 EPSG:25832 David Pfitzner

Fußverkehrskonzept Potsdam

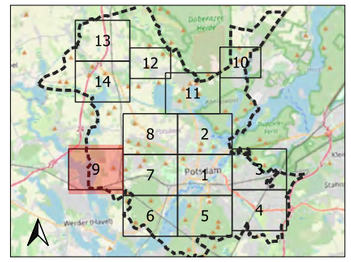
Bestandsbewertung

Bestandsbewertung
- Strecken & Knotenpunkte -

Legende

Bewertung
- Schlecht (< 50 Punkte)
- Mittel (>= 50 bis 80 Punkte)
- Gut (>= 80 bis 100 Punkte)

Objektart
- erfasster Knotenpunkt
- erfasste Querungsstelle
- erfasster Gehwegabschnitt



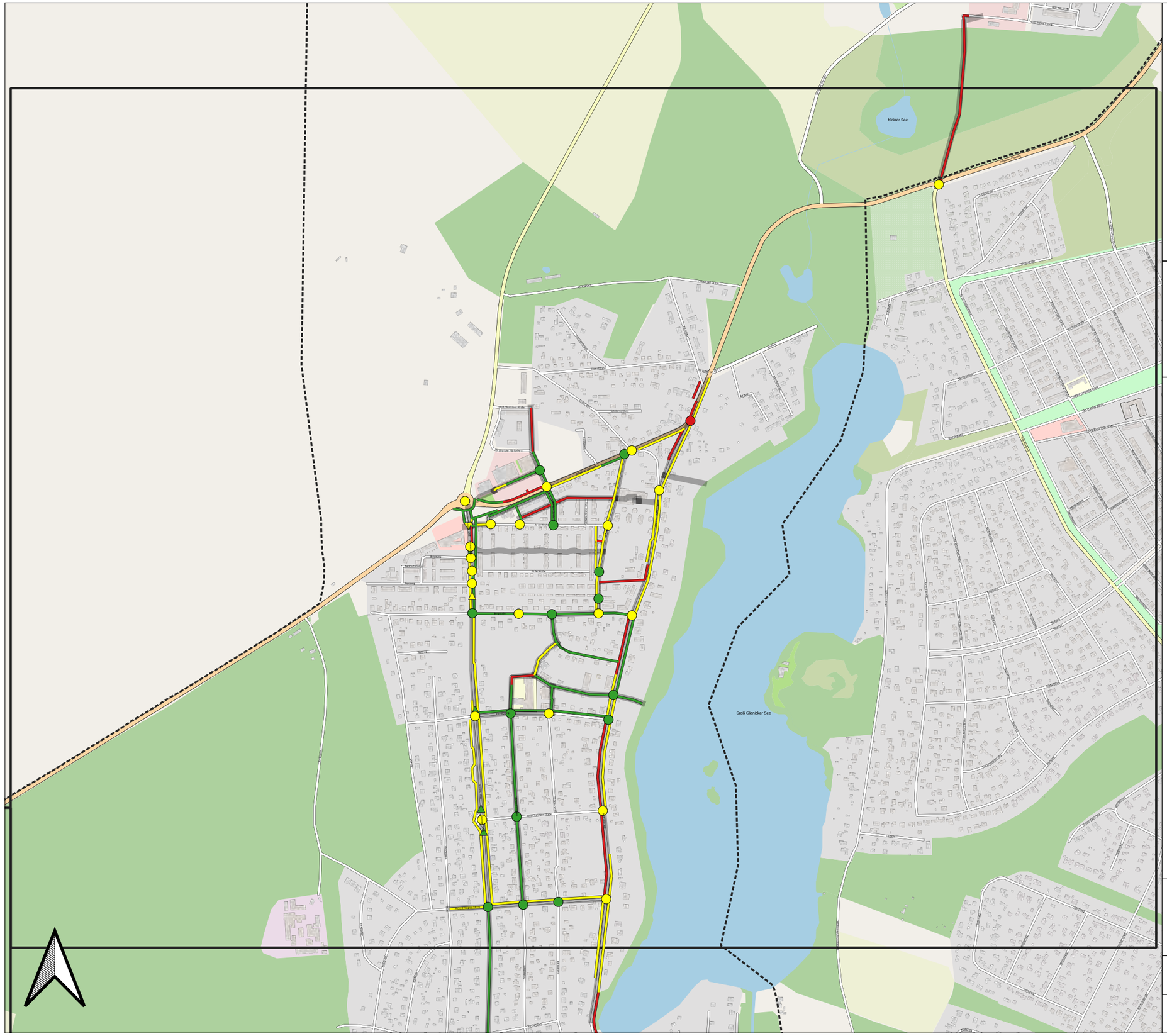
Kartengrundlage: eigene Darstellung auf Grundlage von © OpenStreetMap-Mitwirkende, gemäß CC BY-SA

SVU Dresden

0 250 500 m

Februar 2021 | Anlage 3.9

297mm x 420mm @ 300dpi
David Pfitzner



POTSDAM

Fußverkehrskonzept Potsdam

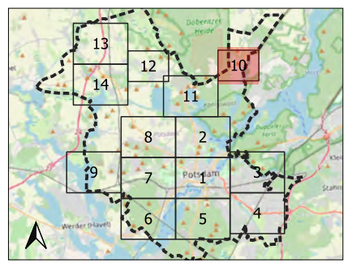
Bestandsbewertung

Bestandsbewertung
- Strecken & Knotenpunkte -

Legende

Bewertung
- Schlecht (< 50 Punkte)
- Mittel (>= 50 bis 80 Punkte)
- Gut (>= 80 bis 100 Punkte)

Objektart
- erfasster Knotenpunkt
- erfasste Querungsstelle
- erfasster Gehwegabschnitt



Kartengrundlage: eigene Darstellung auf Grundlage von © OpenStreetMap-Mitwirkende, gemäß CC BY-SA

SVUDresden

0 250 500 m

Februar 2021 | Anlage 3.10

297mm x 420mm @ 300dpi
2021-02-18T22:54:27.874+01:00 David Pfitzner

Fußverkehrskonzept Potsdam

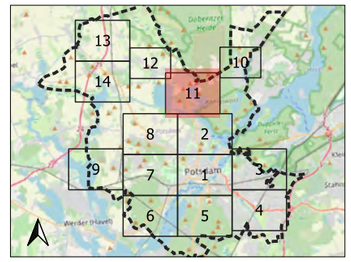
Bestandsbewertung

Bestandsbewertung
- Strecken & Knotenpunkte -

Legende

Bewertung
- Schlecht (< 50 Punkte)
- Mittel (>= 50 bis 80 Punkte)
- Gut (>= 80 bis 100 Punkte)

Objektart
- erfasster Knotenpunkt
- erfasste Querungsstelle
- erfasster Gehwegabschnitt



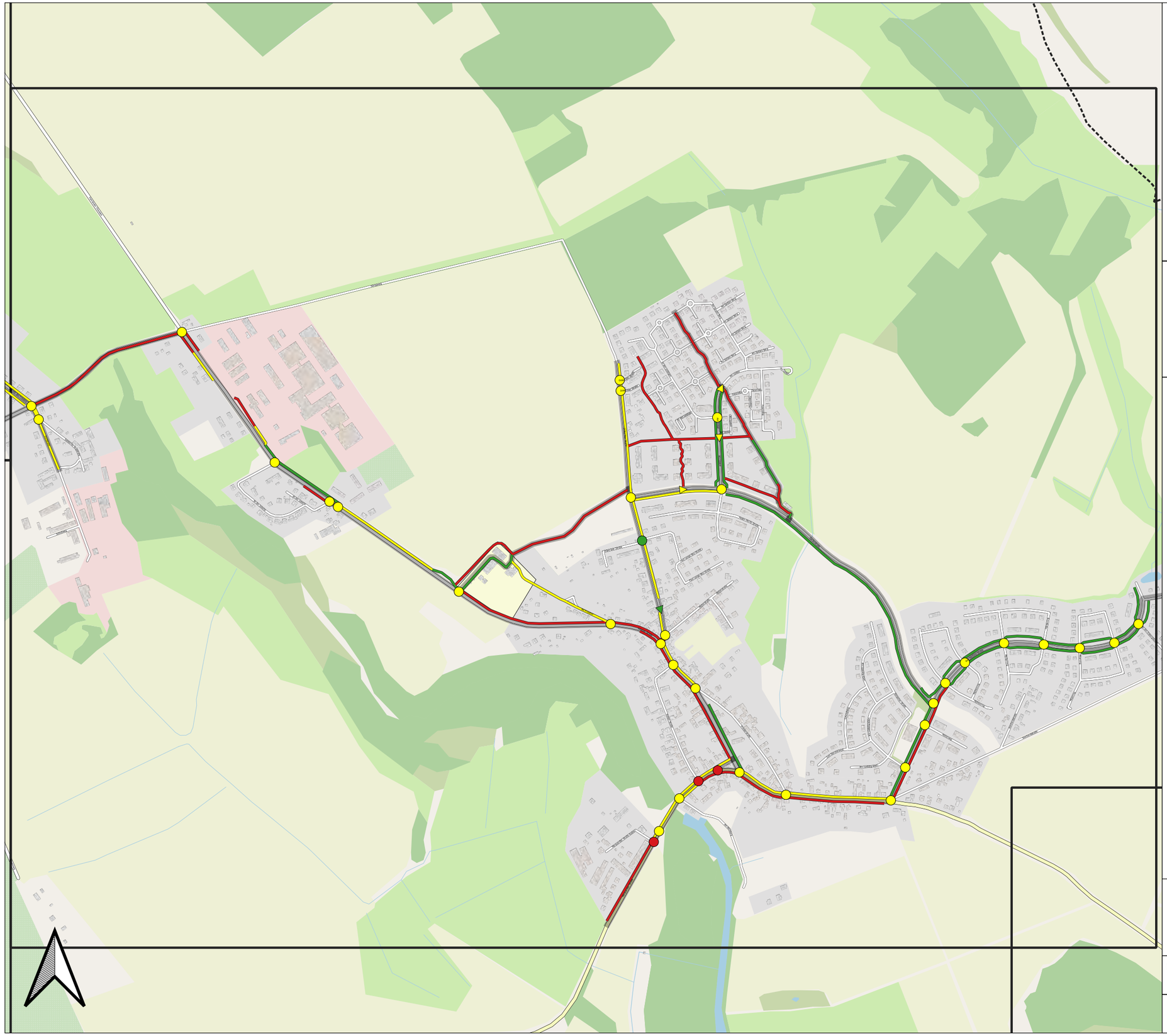
Kartengrundlage: eigene Darstellung auf Grundlage von © OpenStreetMap-Mitwirkende, gemäß CC BY-SA

SVU Dresden

0 250 500 m

Februar 2021 | Anlage 3.11

297mm x 420mm @ 300dpi
2021-02-18T22:54:26.000Z EPSG:25833 David Pittasner



POTSDAM

Fußverkehrskonzept Potsdam

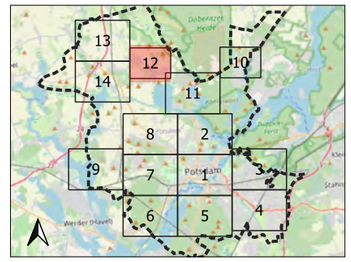
Bestandsbewertung

Bestandsbewertung
- Strecken & Knotenpunkte -

Legende

Bewertung
- Schlecht (< 50 Punkte)
- Mittel (>= 50 bis 80 Punkte)
- Gut (>= 80 bis 100 Punkte)

Objektart
- erfasster Knotenpunkt
- erfasste Querungsstelle
- erfasster Gehwegabschnitt



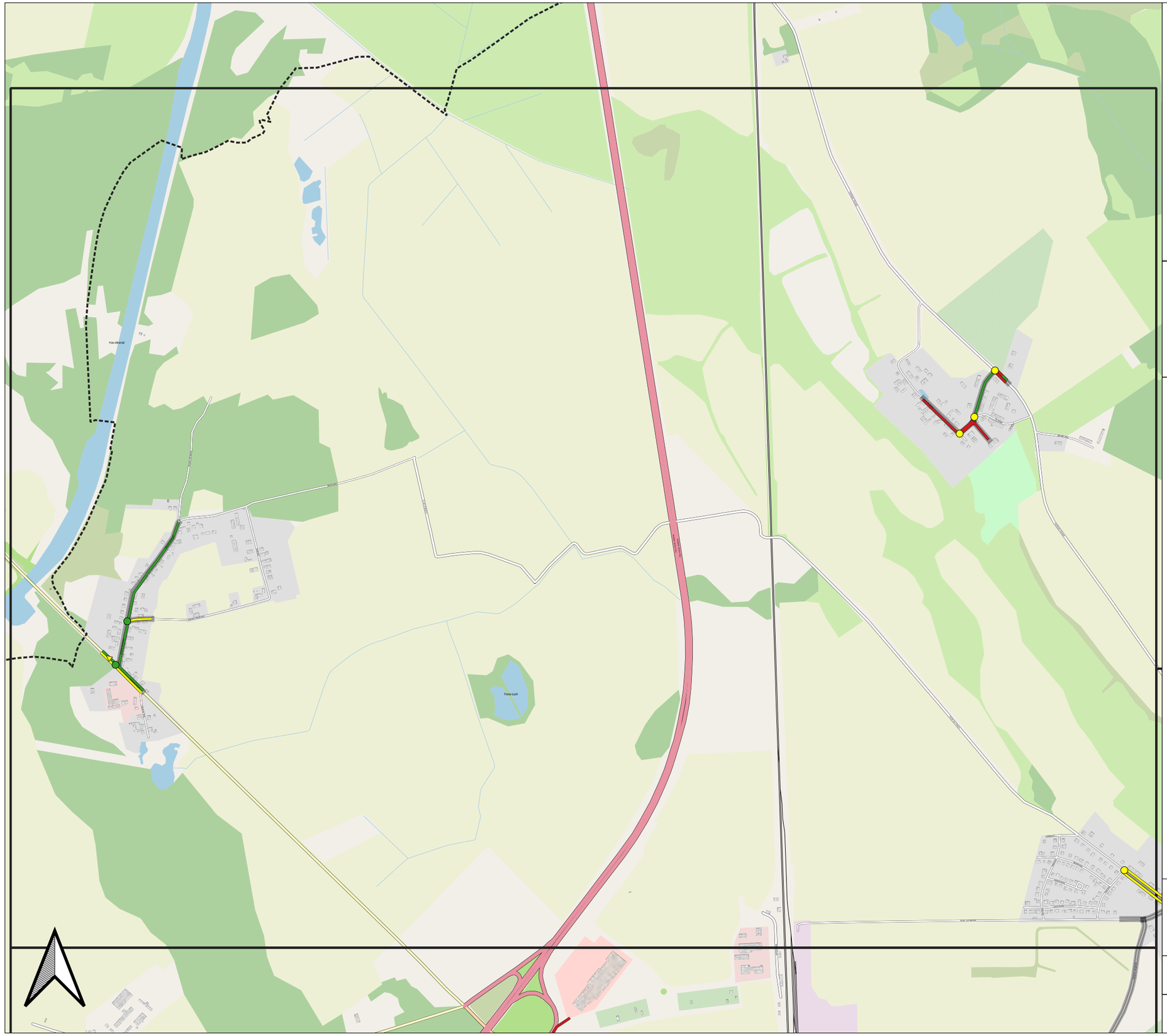
Kartengrundlage: eigene Darstellung auf Grundlage von © OpenStreetMap-Mitwirkende, gemäß CC BY-SA

SVUDresden

0 250 500 m

Februar 2021 | Anlage 3.12

297mm x 420mm @ 300dpi
2021-02-18T22:54:39.8815958+02:00Z DavidPitzner



Fußverkehrskonzept Potsdam

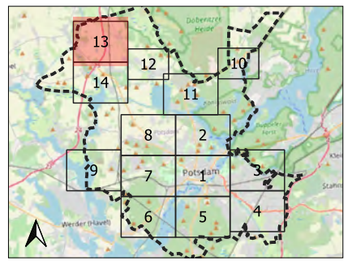
Bestandsbewertung

Bestandsbewertung
- Strecken & Knotenpunkte -

Legende

Bewertung
- Schlecht (< 50 Punkte)
- Mittel (>= 50 bis 80 Punkte)
- Gut (>= 80 bis 100 Punkte)

Objektart
- erfasster Knotenpunkt
- erfasste Querungsstelle
- erfasster Gehwegabschnitt



Kartengrundlage: eigene Darstellung auf Grundlage von © OpenStreetMap-Mitwirkende, gemäß CC BY-SA

SVU Dresden

0 250 500 m

Februar 2021 | Anlage 3.13

297mm x 420mm @ 300dpi
2021-02-18T22:54:46.167 EPSG:25832 DavidPfitzner

Fußverkehrskonzept Potsdam

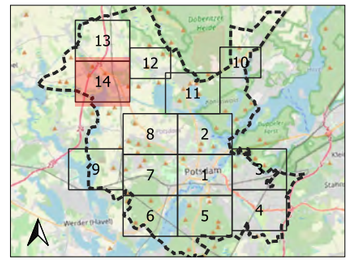
Bestandsbewertung

Bestandsbewertung
- Strecken & Knotenpunkte -

Legende

Bewertung
- Schlecht (< 50 Punkte)
- Mittel (>= 50 bis 80 Punkte)
- Gut (>= 80 bis 100 Punkte)

Objektart
- erfasster Knotenpunkt
- erfasste Querungsstelle
- erfasster Gehwegabschnitt



Kartengrundlage: eigene Darstellung auf Grundlage von © OpenStreetMap-Mitwirkende, gemäß CC BY-SA

SVU Dresden

0 250 500 m

Februar 2021 | Anlage 3.14

297mm x 420mm @ 300dpi
2021-02-18T22:54:52.576 EPSG:25832 LayerPfirtzner

Anlage 4
Übersicht der Handlungsempfehlungen für das Vorrangnetz

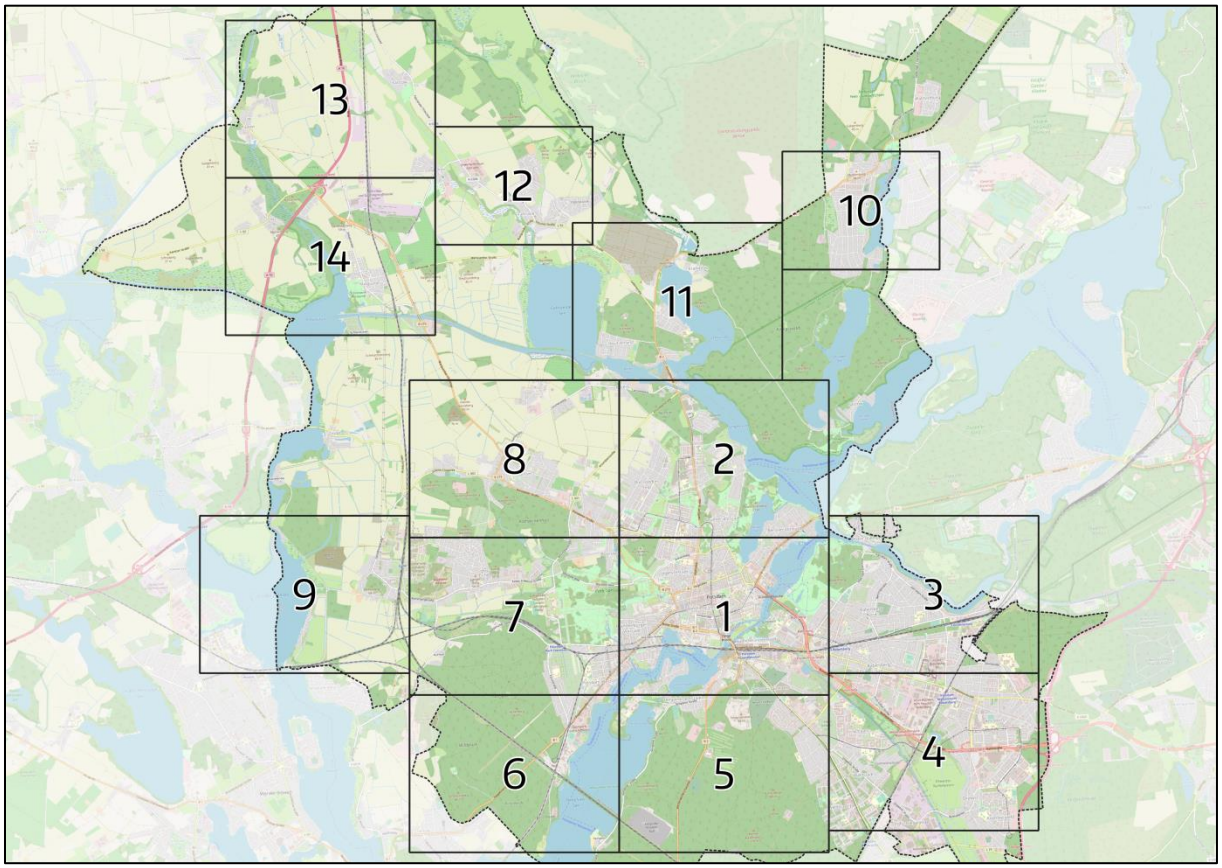
Erläuterungen zu Anlage 4

Ein zentraler Teil des Fußverkehrskonzeptes ist das Handlungsprogramm mit den Maßnahmenlisten für das Vorrangnetz. Diese werden in Anlage 4 tabellarisch bzw. grafisch zusammengefasst.

Die Darstellung gliedert sich dabei in insgesamt 14 Einzelkarten, welche rasterförmig das Stadtgebiet (Bereiche mit Abschnitten des Vorrangnetzes) abdecken. Im nachfolgenden Übersichtsplan kann die Zuordnung zu den jeweiligen Einzelkarten nachvollzogen werden. Darüber hinaus ist eine Zuordnung über das nachfolgende Straßenverzeichnis möglich.

Übersichtsplan zu den Ausschnitten der Einzelkarten zu den Handlungsempfehlungen zum Vorrangnetz

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



Den teilgebietsbezogenen Karten ist dabei jeweils eine Tabelle zugeordnet, in welcher die einzelnen Maßnahmen aufgelistet sind und beschrieben werden. Weitere Erläuterungen zu den in Anlage 4 dargestellten Inhalten finden sich im Kapitel 10 „Maßnahmenzusammenfassung und Priorisierung“ im Haupttext sowie in Anlage 5 (Übersicht zur Maßnahmenbeschreibung).

Straßenname	Einzelkarte
A	
Akazienweg	9
Albert-Einstein-Str.	1
Allee nach Glienicke	3
Allee nach Sanssouci	1
Alleestr.	1
Alt Nowawes	1
Alter Tornow	5
Am Bahnhof (Golm)	9
Am Bassin	1
Am Fenn	4
Am Kanal	1
Am Kirchberg	11
Am Luftschiffhafen	6
Am Moosfenn	4
Am Neuen Palais	7
Am Nuthetal	4
Am Stinthorn	11
Am Wald	5
Am Wiesenrand	11
Amtsstr.	8
An den Windmühlen	4
An der Sandscholle	4
Anni-von-Gottberg-Str.	4
Asternweg	1
Auf dem Kiewitt	1
August-Bebel-Str.	3

B	
B 273	14
Babelsberger Str.	1
Bahnhofstr.	4
Bahnhofsvorplatz (Griebnitzsee)	3
Bahnhofsvorplatz (Hbf Potsdam)	1
Bassinplatz	1
Behlertstr.	1
Behringstr.	3
Bendastr.	3
Benkertstr.	1
Bergstr.	10
Berliner Außenring	8; 9
Berliner Str.	1; 2; 12
Bertholt-Brecht-Str.	4
Beyerstr.	2
Bisamkiez	1; 4
Brandenburger Str.	1
Breite Str.	1
Bruno-Taut-Str.	2
Burgstr.	1

Straßenabschnitt	Einzelkarte
C	
Carl-von-Ossietzky-Str.	1
Charlottenstr.	1
Christophorusweg	10

D	
David-Gilly-Str.	2
Dianastr.	3
Döberitzer Str.	12
Domstr.	3
Dorfstr.	12
Dorothea-Schneider-Str.	4
Dortustr.	1
Drewitzer Str.	4

E	
Edisonallee	1
Ehrenpfortenbergstr.	7
Eichenweg	7
Erich-Weinert-Str.	4
Erlenhof	4
Eulenkamp	4

F	
Fahrländer Ch.	13
Fahrländer Str.	14
Fährweg	14
Feuerbachstr.	1
Fliederweg	2
Flotowstr.	4
Forststr.	6; 7
Friedrich-Ebert-Str.	1
Friedrich-Engels-Str.	1
Fritz-Zubeil-Str.	4

Straßenname	Einzelkarte
G	
Gagarinstr.	4
Galileistr.	4
Garnstr.	3
Gartenstr.	12
Gaußstr.	4
Geiselbergstr.	9
Georg-Hermann-Allee	2
Gerlachstr.	4
Gersthofweg	8
Geschwister-Scholl-Str.	1; 7
Gesundheitsgasse	1
Goethestr.	3
Golmer Damm	9
Großbeerenstr.	3; 4
Große Weinmeisterstr.	2
Grotrianstr.	4
Gutenbergstr.	1

H	
Habichtweg	8
Haltestellenanbindung	5
Hans-Grade-Ring	4
Hasensprung	5
Hauptstr. (Marquardt)	14
Hebbelstr.	1
Hegelallee	1
Heidereiterweg	5
Heinrich-Mann-Allee	1; 5
Heinrich-von-Kleist-Str.	3
Hermannswerder	6
Hoffbauerstr.	1
Horstweg	4; 5
Horstwegbrücke	4
Hugstr.	8
Humboldtring	1

I	
Im Bogen	6
Im Schäferfeld	4
In den Neuen Höfen	4
In der Feldmark	7
In der Heide	7

Straßenabschnitt	Einzelkarte
J	
Jagdhausstr.	4
Jägerallee	1
Jägerstr.	1
Johannes-Kepler-Platz	4

K	
Kaiser-Friedrich-Str.	7
Karl-Gruhl-Str.	3
Karl-Liebknecht-Str. (Babelsberg)	3
Karl-Liebknecht-Str. (Golm)	7; 9
Kartzower Dorfstr.	13
Kastanienallee	7
Katharinastr.	4
Ketziner Str.	12
Kiezstr.	1
Kirschallee	2; 8
Knobelsdorffstr.	7
Kolonie Daheim	1
Konrad-Wachsmann-Str.	2
Konrad-Wolf-Allee	4
Kopernikusstr.	3
Kossätenweg	9
Kottmeierstr.	5
Kuckucksruf	4
Kurfürstenstr.	1

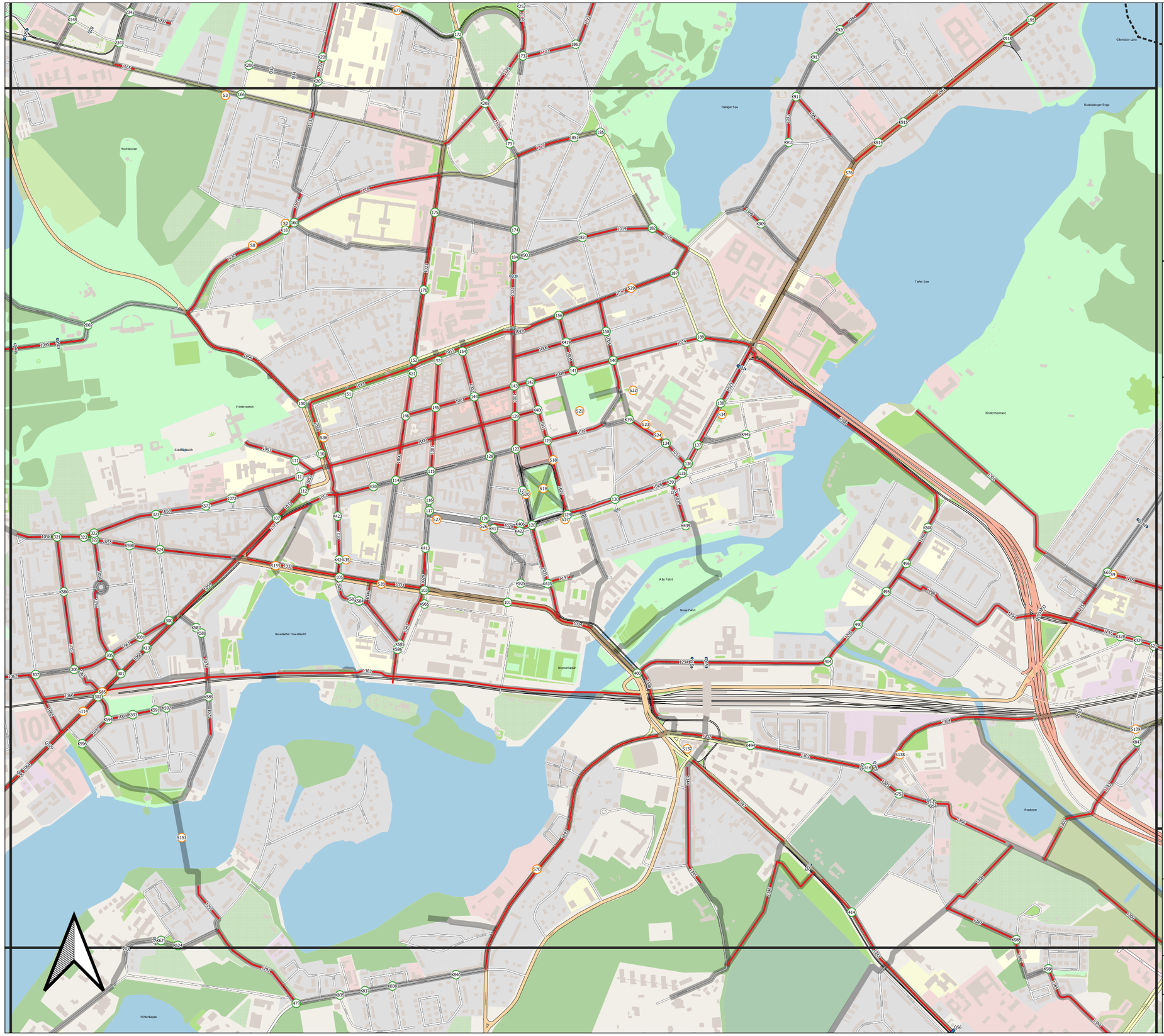
L	
Lankestr.	3
Leipziger Str.	1
Lennéstr.	1
Lerchensteig	8
Lessingstr.	3
Lindenstr.	1
Luisenplatz	1

Straßenname	Einzelkarte
M	
Magnus-Zeller-Platz	4
Marktplatz Altes Rad	7
Marquardter Str.	12
Maulbeerallee	1; 7
Max-Born-Str.	4
Mehlbeerenweg	7
Meisenweg	4
Milanhorst	4
Mitschurinstr.	8
Mittelstr.	1
Mittelweg	7
Mopke	7
Mövenstr.	3
Mühlenweg	1
N	
Nansenstr.	1
Nedlitzer Str.	2
Neuendorfer Anger	1
Neuendorfer Str.	4
Neuendorfer Straße	4
Neuer Friedhof	5
Newtonstr.	4
Nuthestr.	1
O	
Otto-Nagel-Str.	1
P	
Pappelallee	2
Pappelhof	4
Paretzer Str.	14
Paul-Neumann-Str.	3
Peter-Behrens-Str.	2
Plantagenstr.	3
Platz der Einheit	1
Potsdamer Ch.	10
Potsdamer Str.	8
Prof.-Dr.-Helmert-Str.	3
Puschkinallee	2

Straßenabschnitt	Einzelkarte
R	
Reiherbergstr.	7; 9
Ribbeckstr.	7
Ricarda-Huch-Str.	4
Richard-Wagner-Str.	10
Robert-Baberske-Str.	4
Rosenstr.	3
Rückertstr.	8
Rudolf-Breitscheid-Str.	1; 3
Russische Kolonie	1
S	
Saarmunder Str.	4
Sacrower Allee	10
Satzkorner Bergstr.	14
Schäfersee	4
Schafgraben	1
Scheffelstr.	3
Schilfhof	4
Schillerplatz	1
Schlaatzstr.	1
Schlaatzweg	1; 4
Schlegelgasse	1
Schlegelstr.	1
Schlüterstr.	7
Schopenhauerstr.	1
Schornsteinfegergasse	3
Schulplatz	8
Schwarzschildstr.	4
Seepromenade	10
Seestr.	2
Sperberhorst	4
Spielstr.	14
Stahnsdorfer Brücke	3
Stahnsdorfer Str.	3
Steinstr.	3; 4
Sternstr.	4
Steubenplatz	1
Stormstr.	7

Straßenname	Einzelkarte
T	
Taubenbogen	7
Teltower Damm	5
Theodor-Fontane-Str.	3
Thomas-Müntzer-Str.	9
Tiroler Damm	4
Triftweg	10
Tschudistr.	2
Türkstr.	1
Turmstr.	4
U	
Uetzer Dorfstr.	14
V	
Voltaireweg	1
Von-Stechow-Str.	12
W	
Waldmüllerstr.	3
Waldstr.	5
Wall am Kiez	1
Wattstr.	3
Weberplatz	3
Weidenhof	4
Werderscher Weg	7
Wichgrafstr.	3
Wieselkiez	4
Wildeberstr.	4
Wilhelm-Leuschner-Str.	3
Y	
Yorckstr.	1
Z	
Zeppelinstr.	1; 6; 7
Zimmerstr.	1
Ziolkowskistr.	4
Zum Jagenstein	4; 5

Straßenabschnitt	Einzelkarte



Fußverkehrskonzept Potsdam

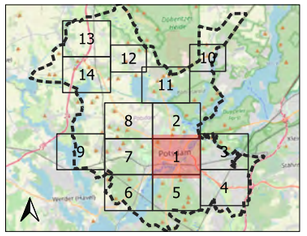
Maßnahmenübersicht

- Strecken, Knotenpunkte, Querungs-stellen & punktuelle Ergänzungen -

Legende

- Vorrangnetz
- Netzelement mit Elementnummer
- Knotenpunkt mit Elementnummer
- punktuelle Ergänzungen mit Elementnummer
- Querungsstelle mit Elementnummer

Für Knotenpunkte, die sich in ihrer Lage mit dem eines durch die Landeshauptstadt Potsdam nummerierten Knotenpunktes decken, wurde die Knotenpunktnummer der Landeshaupstadt Potsdam als Elementnummer festgelegt.



Kartengrundlage: eigene Darstellung auf Grundlage © OpenStreetMap-Mitwirkende, gemäß CC BY-SA

SVU Dresden

0 250 500 m

November 2021 | Anlage 4.1

297mm x 420mm @ 300dpi
2021-12-10T16:44:09.596 BP5d25832 David Mitzner

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
Kategorie Gehwegabschnitte									
1000	Lindenstr.	Hegelallee	Charlottenstr.	22	Verbreiterung Gehwegflächen, Verlagerung Geschäftsauslagen (baulich), etc.		I	H	SH
				29	Prüfung Radstellplätze im Fahrbahnbereich / auf sonstigen Flächen		III	H	H
				30	Überprüfung Sondernutzungsgenehmigungen / verstärkte Kontrollen		I	H	SH
				97	Erhöhung Aufenthaltsqualität durch bauliche Neugestaltung des Straßenraumes		I	H	SH
		HNr. 18	HNr. 20	73	Verbreiterung der gut begehbaren / berollbaren Gehwegbereiche	Westseite	II	H	H
1001	Dortustr.	Gutenbergstr.	Charlottenstr.	22	Verbreiterung Gehwegflächen, Verlagerung Geschäftsauslagen (baulich), etc.	Zweckbindungsfrist Städtebauförderung berücksichtigen	I	H	SH
				97	Erhöhung Aufenthaltsqualität durch bauliche Neugestaltung des Straßenraumes		I	H	SH
		Hegelallee	Charlottenstr.	29	Prüfung Radstellplätze im Fahrbahnbereich / auf sonstigen Flächen		III	H	H
				30	Überprüfung Sondernutzungsgenehmigungen / verstärkte Kontrollen		I	H	SH
		Hegelallee	Gutenbergstr.	71	Kurzfristiger Anpassungsbedarf Oberflächen Ein- / Ausfahrt	Westseite, "Auflage Denkmal"; Zweckbindungsfrist Städtebauförderung berücksichtigen	II	H	H
1002	Jägerstr.	Charlottenstr.	Hegelallee	22	Verbreiterung Gehwegflächen, Verlagerung Geschäftsauslagen (baulich), etc.		I	H	SH
				29	Prüfung Radstellplätze im Fahrbahnbereich / auf sonstigen Flächen		III	H	H
				30	Überprüfung Sondernutzungsgenehmigungen / verstärkte Kontrollen		I	H	SH
				97	Erhöhung Aufenthaltsqualität durch bauliche Neugestaltung des Straßenraumes		I	H	SH
		Gutenbergstr.	Brandenburger Str.	71	Kurzfristiger Anpassungsbedarf Oberflächen Ein- / Ausfahrt	Westseite, "Auflage Denkmal"; Zweckbindungsfrist Städtebauförderung berücksichtigen	II	H	H
1003	Friedrich-Ebert-Str.	Nauener Tor	Charlottenstr.	22	Verbreiterung Gehwegflächen, Verlagerung Geschäftsauslagen (baulich), etc.	Umsetzung über beschlossenes Umbaukonzept Fr.-Ebert-Straße 2025	I	H	SH
				29	Prüfung Radstellplätze im Fahrbahnbereich / auf sonstigen Flächen	Umsetzung über beschlossenes Umbaukonzept Fr.-Ebert-Straße 2025	III	H	H
				30	Überprüfung Sondernutzungsgenehmigungen / verstärkte Kontrollen	Umsetzung über beschlossenes Umbaukonzept Fr.-Ebert-Straße 2025	I	H	SH

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
				73	Verbreiterung der gut begehbaren / berollbaren Gehwegbereiche	Westseite, Umsetzung über beschlossenes Umbaukonzept Fr.-Ebert-Straße 2025	II	H	H
				97	Erhöhung Aufenthaltsqualität durch bauliche Neugestaltung des Straßenraumes	Umsetzung über beschlossenes Umbaukonzept Fr.-Ebert-Straße 2025	I	H	SH
		Brandenburger Str.	Charlottenstr.	66	Beseitigung von Unebenheiten	Ostseite, Oberflächenschäden Südteil, Umsetzung über beschlossenes Umbaukonzept Fr.-Ebert-Straße 2025	I	M	H
1004	Benkertstr.	Kurfürstenstr.	Gutenbergstr.	22	Verbreiterung Gehwegflächen, Verlagerung Geschäftsauslagen (baulich), etc.		I	H	SH
				29	Prüfung Radstellplätze im Fahrbahnbereich / auf sonstigen Flächen	Multifunktionalität bei Veranstaltungen berücksichtigen	III	H	H
				30	Überprüfung Sondernutzungsgenehmigungen / verstärkte Kontrollen		I	H	SH
				69	Sanierung Fahrbahnoberfläche (Mischverkehrsflächen)		V	H	M
				97	Erhöhung Aufenthaltsqualität durch bauliche Neugestaltung des Straßenraumes		I	H	SH
1005	Hebbelstr.	Kurfürstenstr.	Gutenbergstr.	22	Verbreiterung Gehwegflächen, Verlagerung Geschäftsauslagen (baulich), etc.	Westseite	I	H	SH
				29	Prüfung Radstellplätze im Fahrbahnbereich / auf sonstigen Flächen	Westseite	III	H	H
				30	Überprüfung Sondernutzungsgenehmigungen / verstärkte Kontrollen	Westseite	I	H	SH
		Gutenbergstr.	Ende Parkhaus Holländ. Viertel	29	Prüfung Radstellplätze im Fahrbahnbereich / auf sonstigen Flächen	Ostseite	III	H	H
				67	Sanierung des Gehweges	Ostseite, Gehwegsanierung südlicher Teil Vorflächen Parkhaus	III	G	M
				71	Kurzfristiger Anpassungsbedarf Oberflächen Ein- / Ausfahrt	Ostseite	II	H	H
1006	Mittelstr.	F.-Ebert-Str.	Hebbelstr.	22	Verbreiterung Gehwegflächen, Verlagerung Geschäftsauslagen (baulich), etc.		I	H	SH
				29	Prüfung Radstellplätze im Fahrbahnbereich / auf sonstigen Flächen	Multifunktionalität bei Veranstaltungen berücksichtigen	III	H	H
				30	Überprüfung Sondernutzungsgenehmigungen / verstärkte Kontrollen		I	H	SH
				69	Sanierung Fahrbahnoberfläche (Mischverkehrsflächen)		V	H	M

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
				97	Erhöhung Aufenthaltsqualität durch bauliche Neugestaltung des Straßenraumes		I	H	SH
1007	Gutenbergstr.	Lindenstr.	Friedrich-Ebert-Straße	22	Verbreiterung Gehwegflächen, Verlagerung Geschäftsauslagen (baulich), etc.		I	H	SH
				29	Prüfung Radstellplätze im Fahrbahnbereich / auf sonstigen Flächen		III	H	H
				30	Überprüfung Sondernutzungsgenehmigungen / verstärkte Kontrollen		I	H	SH
				97	Erhöhung Aufenthaltsqualität durch bauliche Neugestaltung des Straßenraumes		I	H	SH
1008	Gutenbergstr.	Friedrich-Ebert-Straße	Benkertstr.	22	Verbreiterung Gehwegflächen, Verlagerung Geschäftsauslagen (baulich), etc.		I	H	SH
		Friedrich-Ebert-Straße	Hebbelstr.	29	Prüfung Radstellplätze im Fahrbahnbereich / auf sonstigen Flächen		III	H	H
				30	Überprüfung Sondernutzungsgenehmigungen / verstärkte Kontrollen		I	H	SH
				97	Erhöhung Aufenthaltsqualität durch bauliche Neugestaltung des Straßenraumes		I	H	SH
1009	Brandenburger Str.	Schopenhauerstr.	Am Bassin	18	Aufwertung der Gehwegachse	über Umbau Brandeburger Str. - Teil 1	V	H	M
		F.-Ebert-Str.	Am Bassin	22	Verbreiterung Gehwegflächen, Verlagerung Geschäftsauslagen (baulich), etc.		I	H	SH
				29	Prüfung Radstellplätze im Fahrbahnbereich / auf sonstigen Flächen	Innenstadtverkehrskonzept berücksichtigen, über Umbau Brandeburger Str. - Teil 2, Multifunktionalität bei Veranstaltungen berücksichtigen	I	H	SH
				30	Überprüfung Sondernutzungsgenehmigungen / verstärkte Kontrollen		I	H	SH
				73	Verbreiterung der gut begehbaren / berollbaren Gehwegbereiche	über Umbau Brandeburger Str. - Teil 2	III	H	H
				96	Infragestellung der Funktionen des Straßenabschnittes für den MIV	Verlängerung der der Fußgängerzone in Planung	I	H	SH
				97	Erhöhung Aufenthaltsqualität durch bauliche Neugestaltung des Straßenraumes	über Umbau Brandeburger Str. - Teil 2	I	H	SH
		Schopenhauerstr.	Friedrich-Ebert-Str.	69	Sanierung Fahrbahnoberfläche (Mischverkehrsflächen)	über Umbau Brandeburger Str. - Teil 1	IV	H	H
1011	Am Bassin	Gutenbergstr.	Charlottenstr.	22	Verbreiterung Gehwegflächen, Verlagerung Geschäftsauslagen (baulich), etc.	Westseite	I	H	SH

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
				29	Prüfung Radstellplätze im Fahrbahnbereich / auf sonstigen Flächen	Westseite	III	H	H
				30	Überprüfung Sondernutzungsgenehmigungen / verstärkte Kontrollen	Westseite	I	H	SH
				97	Erhöhung Aufenthaltsqualität durch bauliche Neugestaltung des Straßenraumes	Westseite	I	H	SH
	Bassinplatz	Westseite		67	Sanierung des Gehweges	Zweckbindungsfrist Städtebauförderung berücksichtigen	IV	H	H
1012	Charlottenstr.	F.-Ebert-Str.	Am Bassin	22	Verbreiterung Gehwegflächen, Verlagerung Geschäftsauslagen (baulich), etc.	Nordseite	I	H	SH
				29	Prüfung Radstellplätze im Fahrbahnbereich / auf sonstigen Flächen	Nordseite	III	H	H
				30	Überprüfung Sondernutzungsgenehmigungen / verstärkte Kontrollen	Nordseite	I	H	SH
				97	Erhöhung Aufenthaltsqualität durch bauliche Neugestaltung des Straßenraumes	Nordseite	I	H	SH
		Am Bassin	Französische Str.	67	Sanierung des Gehweges	Zweckbindungsfrist Städtebauförderung berücksichtigen	IV	M	M
1013	Burgstr. / Weg zur Freundschaftsinsel	Am Kanal	Brücke Alte Fahrt	20	Verbreiterung des bestehenden Gehweges		II	M	H
	Charlottenstr.	Haupteingang Klinik	Beginn Parallelfahrbahn	20	Verbreiterung des bestehenden Gehweges	Nordseite, Abmarkierung von der überbreiten Parallelfahrbahn	I	H	SH
		Höhe Posthofstr.	Berliner Str.	55	Verbesserung der Sichtmöglichkeiten	Hinweisbeschilderung Zufahrt Notaufnahme	I	H	SH
		Verb.-weg Französische Kirche	Posthofstr.	73	Verbreiterung der gut begehbaren / berollbaren Gehwegbereiche		II	G	M
1014	Hegelallee	Jägerallee	Schopenhauerstr.	23	Entfernung von Pollern aus der Gehlinie	Nordseite, mit Umbau 1.-3. BA Gehweg Hegelallee Nordseite	I	H	SH
		Schopenhauerstr.	Jägerallee	34	Taktile Trennung / Sicherheitstrennstreifen zw. Fuß- und Radverkehr	mit Umbau 1.-3. BA Gehweg Hegelallee Nordseite	III	G	M
				67	Sanierung des Gehweges	mit Umbau 1.-3. BA Gehweg Hegelallee Nordseite	IV	G	M
1015	Dortustr.	Hegelallee	Nebenfahrbahn Hegelallee	67	Sanierung des Gehweges	über Barcelona 2021	II	M	H
	Hegelallee	F.-Ebert-Str.	Jägerallee	23	Entfernung von Pollern aus der Gehlinie	Nordseite	I	H	SH
				34	Taktile Trennung / Sicherheitstrennstreifen zw. Fuß- und Radverkehr	Nordseite, mit Umbau 1.-3. BA Gehweg Hegelallee Nordseite	III	G	M

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
				67	Sanierung des Gehweges	Nordseite, mit Umbau 1.-3. BA Gehweg Hegelallee Nordseite; Zweckbindungsfrist Städtebauförderung berücksichtigen	IV	M	M
1016	Kurfürstenstr.	Nauener Tor	Hebbelstr.	22	Verbreiterung Gehwegflächen, Verlagerung Geschäftsauslagen (baulich), etc.	Südseite	I	M	H
				73	Verbreiterung der gut begehbaren / berollbaren Gehwegbereiche	Südseite	III	G	M
		Benkertstr.	Hebbelstr.	29	Prüfung Radstellplätze im Fahrbahnbereich / auf sonstigen Flächen	Nordseite, Schaffung zentraler Radabstellmöglichkeiten	II	H	H
		F.-Ebert-Str.	Benkertstr.	36	Überprüfung Benutzungspflicht für den Radverkehr im Radverkehrskonzept	Nordseite	I	H	SH
1017	Kurfürstenstr.	H.-Thoma-Str.	Behlertstr.	20	Verbreiterung des bestehenden Gehweges	Südseite	III	G	M
				27	Entflechtung von Fußverkehr und Parken	Südseite, zur Gewährleistung ausreichend breiter Gehwege	I	H	SH
				29	Prüfung Radstellplätze im Fahrbahnbereich / auf sonstigen Flächen	Südseite	II	H	H
				67	Sanierung des Gehweges	Nordseite	III	M	M
		H.-Thoma-Str.	Hebbelstr.	31	Entflechtung Fuß- und Radverkehr	Nordseite	I	H	SH
				34	Taktile Trennung / Sicherheitstrennstreifen zw. Fuß- und Radverkehr	Nordseite	II	G	M
				67	Sanierung des Gehweges	Südseite	III	M	M
		HNr. 49	Hebbelstr.	67	Sanierung des Gehweges	Nordseite	III	M	M
1018	Behlertstr.	Kurfürstenstraße	Am Neuen Garten	20	Verbreiterung des bestehenden Gehweges	Südseite	III	M	M
1019	Behlertstr.	Hebbelstr.	Am Palais Lichtenau	16	Verbreiterung des Gehweges oder Umgestaltung zur Mischverkehrsfläche	Nordseite, Entwicklung einer Lösung für die Baumstandorte im Gehwegbereich	IV	M	M
				67	Sanierung des Gehweges		III	M	M
		Behlertstr. 5	Am Palais Lichtenau	20	Verbreiterung des bestehenden Gehweges	Nordseite	III	M	M
		Am Palais Lichtenau	Am Neuen Garten	27	Entflechtung von Fußverkehr und Parken	zur Gewährleistung ausreichend breiter Gehwege	I	H	SH

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
1022	F.-Ebert-Str.	HNr. 34	Behlertstr.	29	Prüfung Radstellplätze im Fahrbahnbereich / auf sonstigen Flächen	Ostseite	II	H	H
				30	Überprüfung Sondernutzungsgenehmigungen / verstärkte Kontrollen	Ostseite	I	H	SH
1023	Jägerallee	Voltaireweg	Hegelallee	23	Entfernung von Pollern aus der Gehlinie		I	M	H
		H.-Lange-Str.	Reiterweg	32	Verlagerung Radnutzung aus Seitenraum / Prüfung Alternativangebote	Ostseite	III	H	H
		Ulanenstr.	Hegelallee	67	Sanierung des Gehweges	Westseite	III	M	M
1024	Gutenbergstr.	Abzweig Behlertstr.	Berliner Str.	20	Verbreiterung des bestehenden Gehweges	Nordseite	III	H	H
				21	Entfernung / Verlagerung störender Einbauten	Nordseite, Litfaßsäule in der Gehlinie	II	H	H
		Hebbelstr.	H.-Thoma-Str.	32	Verlagerung Radnutzung aus Seitenraum / Prüfung Alternativangebote	Südseite	I	H	SH
				66	Beseitigung von Unebenheiten	Südseite	II	M	H
				67	Sanierung des Gehweges	Nordseite	IV	M	M
				91	Erneuerung / Verdichtung der Beleuchtung	Nordseite	II	G	M
		H.-Thoma-Str.	Berliner Str.	34	Taktile Trennung / Sicherheitstrennstreifen zw. Fuß- und Radverkehr	Nord- und Südseite	II	G	M
1025	Am Kanal	FgLSA Burgstr.	Französische Str.	67	Sanierung des Gehweges	Nordseite	IV	G	G
		Französische Str.	Platz der Einheit	71	Kurzfristiger Anpassungsbedarf Oberflächen Ein- / Ausfahrt	Nordseite	I	H	SH
	Berliner Str.	Charlottenstraße	Türkstr.	32	Verlagerung Radnutzung aus Seitenraum / Prüfung Alternativangebote	Überführung Radverkehr in den Seitenraum erst nach der Engstelle	I	H	SH
		Gutenbergstr.	Höhe Holzmarktstr.	67	Sanierung des Gehweges	Westseite	IV	G	G
	Berliner Str. / Am Kanal	Nuthestr.	Charlottenstraße	10	Neugestaltung Straßenraum unter bes. Berücksichtigung des Fußverkehrs		V	M	M
	Türkstr.	Berliner Str.	Türkstr.	2	Ergänzung eines zweiten straßenbegleitenden Gehweges	Südseite	III	G	M
1026	Am Kanal	Berliner Str.	Burgstr.	2	Ergänzung eines zweiten straßenbegleitenden Gehweges	Südseite, fahrbahnnahe Ergänzung	II	H	H
	Berliner Str.	Am Kanal	Charlottenstraße	32	Verlagerung Radnutzung aus Seitenraum / Prüfung Alternativangebote		I	H	SH

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
	Berliner Str. / Am Kanal	Charlottenstraße	Friedrich-Ebert-Str.	10	Neugestaltung Straßenraum unter bes. Berücksichtigung des Fußverkehrs		V	M	M
1027	Platz der Einheit	Am Kanal	Charlottenstr.	67	Sanierung des Gehweges	Ostseite	III	G	M
1028	Yorckstr.	Yorckstr. Nordfahrbahn	Yorckstr. Südfahrbahn	20	Verbreiterung des bestehenden Gehweges	östlicher Kanalkopf; Zweckbindungs-frist Städtebauförderung berücksichtigen	II	G	M
		F.-Ebert-Str.	Siefertstr.	29	Prüfung Radstellplätze im Fahrbahnbereich / auf sonstigen Flächen	Zweckbindungsfrist Städtebauförderung berücksichtigen	II	H	H
1029	Dortustr.	Spornstr.	Breite Str.	13	Ergänzung einer Straßenraumbegrünung	Zweckbindungsfrist Städtebauförderung berücksichtigen	II	G	M
1030	Schopenhauerstr.	Lindenstr.	Breite Str.	34	Taktile Trennung / Sicherheitstrennstreifen zw. Fuß- und Radverkehr	Westseite	II	G	M
		Charlottenstr.	Höhe Lindenstr.	66	Beseitigung von Unebenheiten	Ostseite	II	M	H
		Höhe Lindenstr.	Breite Str.	91	Erneuerung / Verdichtung der Beleuchtung	Ostseite	I	M	H
1031	Zeppelinstr.	Breite Str.	Luisenplatz	32	Verlagerung Radnutzung aus Seitenraum / Prüfung Alternativangebote	Südseite	III	H	H
				34	Taktile Trennung / Sicherheitstrennstreifen zw. Fuß- und Radverkehr		III	G	M
		Geschwister-Scholl-Straße	Breite Straße	32	Verlagerung Radnutzung aus Seitenraum / Prüfung Alternativangebote		III	H	H
1032	Breite Str.	Dortustr.	Schopenhauerstr.	34	Taktile Trennung / Sicherheitstrennstreifen zw. Fuß- und Radverkehr		III	G	M
		Zeppelinstr.	Schopenhauerstr.	67	Sanierung des Gehweges	Südseite	IV	G	G
1033	Breite Str.	Verb.-weg Kiezstr.	Dortustr.	20	Verbreiterung des bestehenden Gehweges	Südseite, in Höhe Breite Str. 20	II	M	H
		Schopenhauerstr.	Zeppelindtrsße	34	Taktile Trennung / Sicherheitstrennstreifen zw. Fuß- und Radverkehr		III	G	M
		Schopenhauerstr.	Dortustr.	67	Sanierung des Gehweges		IV	G	G
		Wall am Kiez	Ende Hst.	100	Blindenleitsystem	Südseite	II	H	H
1034	Breite Str.	Humboldtstr.	F.-Ebert-Str.	31	Entflechtung Fuß- und Radverkehr	Nordseite, Umsetzung von Maßnahmen zur Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus bzw. Stärkung des Miteinanders	I	H	SH

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
		Humboldtstr.	Schloßstr.	100	Blindenleitsystem	Nordseite; Zweckbindungsfrist Städtebauförderung berücksichtigen	III	H	H
1035	F.-Ebert-Str.	Am Kanal	Schwertfegerstr.	29	Prüfung Radstellplätze im Fahrbahnbereich / auf sonstigen Flächen	Westseite; Zweckbindungsfrist Städtebauförderung berücksichtigen	II	H	H
		Breite Str.	Schloßstr.	100	Blindenleitsystem	Platzbereich Steubenplatz, Führung ins Zentrum; Zweckbindungsfrist Städtebauförderung berücksichtigen	II	H	H
1038	Burgstr.	Am Kanal	Weg zur Freundschaftsinsel	18	Aufwertung der Gehwegachse		IV	H	H
				23	Entfernung von Pollern aus der Gehlinie		I	H	SH
1042	Mühlenweg	Mangerstr.	Seestr.	12	verkehrsberuhigte Gestaltung des Straßenraumes	unter Berücksichtigung Entwässerung	IV	M	M
1047	Dortustr.	Breite Straße	Höhe H.-v.-Treschkow-Str.	13	Ergänzung einer Straßenraumbegrünung		I	G	H
		Kiezstr.	Bahnbrücke	20	Verbreiterung des bestehenden Gehweges		III	G	M
				27	Entflechtung von Fußverkehr und Parken		I	M	H
				65	Befestigung des Gehweges		III	M	M
		Bahnbrücke	Uferbereich	69	Sanierung Fahrbahnoberfläche (Mischverkehrsflächen)		III	M	M
				90	Ergänzung einer Beleuchtung		I	M	H
		Höhe H.-v.-Treschkow-Str.	Kiezstr.	91	Erneuerung / Verdichtung der Beleuchtung	Verlagerung der Beleuchtung zum Gehweg	I	G	H
	Hoffbauerstr.	H.-v.-Treschkow-Str	Breite Str.	67	Sanierung des Gehweges	Ostseite	II	G	M
		Kiezstr.	H.-v.-Treschkow-Str.	91	Erneuerung / Verdichtung der Beleuchtung	Ostseite	I	G	H
1048	Wall am Kiez	Kiezstr.	Breite Str.	2	Ergänzung eines zweiten straßenbegleitenden Gehweges	Ostseite, Kurvenbereich	II	M	H
				21	Entfernung / Verlagerung störender Einbauten	Nordseite, Verlagerung des Containerstandortes	I	H	SH
				47	Herstellung von Bordabsenkungen	Nordseite	II	H	H
				49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen	Nordseite	II	G	M

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
1049	Kiezstr.	Dortustr.	Kiezstr.	29	Prüfung Radstellplätze im Fahrbahnbereich / auf sonstigen Flächen		II	M	H
	Kiezstr. Mittelachse	Dortustr.	Kiezstr.	18	Aufwertung der Gehwegachse		IV	G	G
	Verb.-weg	Kiezstr.	Breite Str.	67	Sanierung des Gehweges		II	M	H
1050	Schopenhauerstr.	Brandenburger Str.	Charlottenstr.	29	Prüfung Radstellplätze im Fahrbahnbereich / auf sonstigen Flächen	Ostseite	II	H	H
		Hegelallee	Luisenplatz	34	Taktile Trennung / Sicherheitstrennstreifen zw. Fuß- und Radverkehr	Westseite	II	G	M
	Verb.Schopenhauerstr.	Luisenplatz	Charlottenstr.	100	Blindenleitsystem		III	H	H
1051	Charlottenstr.	Schopenhauerstr.	Hermann-Elflein-Str.	33	Verlagerung Radnutzung aus Seitenraum	Aufhebung der aktuellen Fehl-nutzungen; Zweckbindungsfrist Städtebauförderung berücksichtigen	I	H	SH
	Luisenplatz, Verb.-weg südlich Strab	Querung westl. Hst.	Schopenhauerstr.	20	Verbreiterung des bestehenden Gehweges	Zweckbindungsfrist Städtebauförderung berücksichtigen	II	H	H
1052	Luisenplatz	Allee nach Sansouci	Zeppelinstr.	22	Verbreiterung Gehwegflächen, Verlagerung Geschäftsauslagen (baulich), etc.	Westseite	II	H	H
				30	Überprüfung Sondernutzungsgenehmigungen / verstärkte Kontrollen	Westseite	I	H	SH
		Schopenhauerstr.	Allee nach Sansouci	22	Verbreiterung Gehwegflächen, Verlagerung Geschäftsauslagen (baulich), etc.	Nordseite	II	H	H
				29	Prüfung Radstellplätze im Fahrbahnbereich / auf sonstigen Flächen	Nordseite, Multifunktionalität bei Veranstaltungen berücksichtigen	II	H	H
				30	Überprüfung Sondernutzungsgenehmigungen / verstärkte Kontrollen	Nordseite	I	H	SH
		Schoppenhauerstr.	Querverb.zur Charlottenstr.	36	Überprüfung Benutzungspflicht für den Radverkehr im Radverkehrskonzept	Südseite	I	H	SH
		Nordseite		47	Herstellung von Bordabsenkungen	Prüfung einer Bordabsenkung im Bereich des Ärztehause	II	H	H
1053	Allee nach Sanssouci	Luisenplatz	Am Grünen Gitter	12	verkehrsberuhigte Gestaltung des Straßenraumes		V	H	M
				16	Verbreiterung des Gehweges oder Umgestaltung zur Mischverkehrsfläche		V	H	M
				18	Aufwertung der Gehwegachse		V	H	M
				87	Prüfung verkehrsberuhigter Bereich	im Rahmen eines grundhaften Umbaus, Überprüfung der Stellplätze	V	H	M

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
1054	Lennéstr.	Wissensch.- / Restaur.-zentrum	Affengang	20	Verbreiterung des bestehenden Gehweges	Nordseite	III	M	M
				67	Sanierung des Gehweges	Nordseite	IV	M	M
	Zimmerstr.	Köhlerplatz West	Köhlerplatz Ost	2	Ergänzung eines zweiten straßenbegleitenden Gehweges	Südseite	III	G	M
				13	Ergänzung einer Straßenraumbegrünung		II	G	M
				27	Entflechtung von Fußverkehr und Parken	Südseite	I	H	SH
				66	Beseitigung von Unebenheiten		I	M	H
		Luisenplatz	Köhlerplatz Ost	16	Verbreiterung des Gehweges oder Umgestaltung zur Mischverkehrsfläche		IV	H	H
		Luisenplatz	Zufahrt Krankenhaus	66	Beseitigung von Unebenheiten		II	M	H
1055	Feuerbachstr.	Nansenstr	Sellostr.	22	Verbreiterung Gehwegflächen, Verlagerung Geschäftsauslagen (baulich), etc.	Südseite	I	H	SH
		Nansenstr.	Zeppelinstr.	29	Prüfung Radstellplätze im Fahrbahnbereich / auf sonstigen Flächen		II	H	H
		Clara-Zetkin-Str.	Sellostr.	66	Beseitigung von Unebenheiten	Südseite	II	M	H
		Sellostr.	Zeppelinstr.	66	Beseitigung von Unebenheiten		II	M	H
1056	Nansenstr.	Meistersingerstr.	Feuerbachstr.	29	Prüfung Radstellplätze im Fahrbahnbereich / auf sonstigen Flächen		II	H	H
		Zeppelinstr.	Meistersingerstr.	29	Prüfung Radstellplätze im Fahrbahnbereich / auf sonstigen Flächen		II	H	H
		Zeppelinstr.	G.-Scholl-Str.	32	Verlagerung Radnutzung aus Seitenraum / Prüfung Alternativangebote	Ostseite	II	H	H
				97	Erhöhung Aufenthaltsqualität durch bauliche Neugestaltung des Straßenraumes		I	H	SH
		G.-Scholl-Str.	Nansenstr. HNr. 4	74	Oberflächenverbesserung im Bereich von Baumscheiben	Ostseite	III	H	H
1057	Carl-von-Ossietzky-Str.	G.Scholl-Str.	Lennestr.	29	Prüfung Radstellplätze im Fahrbahnbereich / auf sonstigen Flächen		II	H	H
				32	Verlagerung Radnutzung aus Seitenraum / Prüfung Alternativangebote		II	H	H
1058	Lennéstr.	Lennéstr. HNr. 23	Ökonomieweg	12	verkehrsberuhigte Gestaltung des Straßenraumes		III	M	M

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
		Nansenstr.	Sellostr.	29	Prüfung Radstellplätze im Fahrbahnbereich / auf sonstigen Flächen	Südseite	II	H	H
		Wendehammer	C.-v.-Ossietzky-Str.	67	Sanierung des Gehweges	Nordseite	IV	M	M
1059	Zeppelinstr.	Feuerbachstr.	Zeppelinstr. HNr. 22	29	Prüfung Radstellplätze im Fahrbahnbereich / auf sonstigen Flächen	Nordseite	II	H	H
		Breite Straße	Geschwister-Scholl-Str.	32	Verlagerung Radnutzung aus Seitenraum / Prüfung Alternativangebote	Nordseite, langfristig Entflechtung Fuß- und Rad	III	H	H
				34	Taktile Trennung / Sicherheitstrennstreifen zw. Fuß- und Radverkehr		III	G	M
1060	Zeppelinstr.	Schillerplatz (NO)	Auf dem Kiewitt	10	Neugestaltung Straßenraum unter bes. Berücksichtigung des Fußverkehrs		V	M	M
		Schillerplatz (SO)	Auf dem Kiewitt	31	Entflechtung Fuß- und Radverkehr	Südseite, perspektivisch grundhafte Umgestaltung mit Radverkehr als Radstreifen prüfen	V	H	M
		Schillerplatz (SW)	Geschwister-Scholl-Str.	34	Taktile Trennung / Sicherheitstrennstreifen zw. Fuß- und Radverkehr		III	G	M
1061	Geschwister-Scholl-Str.	Karl-von-Ossitzky-Str.	Nansenstr.	22	Verbreiterung Gehwegflächen, Verlagerung Geschäftsauslagen (baulich), etc.		I	H	SH
				29	Prüfung Radstellplätze im Fahrbahnbereich / auf sonstigen Flächen		II	H	H
		Sellostr.	Clara-Zetkin-Str.	34	Taktile Trennung / Sicherheitstrennstreifen zw. Fuß- und Radverkehr	Nordseite	II	G	M
1065	Schafgraben	G.-Scholl-Str.	Zeppelinstr.	67	Sanierung des Gehweges	parallel möglichst Aufwertung des parallel zum Gehweg verlaufenden Grabens	III	H	H
1066	Verb.-weg Bhf. "Charlottenhof"	Zeppelinstr.	Schafgraben	17	Aufwertung als zentrale Gehwegachse		V	H	M
				67	Sanierung des Gehweges		III	H	H
				90	Ergänzung einer Beleuchtung		II	H	H
1067	Gesundheitsgasse	Zeppelinstr.	Gesundheitsgasse 83	65	Befestigung des Gehweges		III	M	M
				90	Ergänzung einer Beleuchtung		I	M	H
		Geschwister-Scholl-Str.	Zeppelinstr.	94	Zugänglichmachen für die Allgemeinheit / öffentliche Widmung		I	H	SH
1068	Schillerplatz	Schillerplatz (SW)	Schillerplatz 4	65	Befestigung des Gehweges		III	G	M

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
		Zeppelinstr.	Schillerplatz 9	65	Befestigung des Gehweges	Nordseite	III	G	M
		Schillerplatz 1	Schillerplatz 4	67	Sanierung des Gehweges	Nordseite	III	G	M
1069	Schillerplatz	Schillerplatz 4	Schillerplatz 42	65	Befestigung des Gehweges	Nordseite	III	G	M
		Schillerstr.	Schillerplatz 19	67	Sanierung des Gehweges	Südseite	II	G	M
1070	Schillerplatz	Wielandstr.	Gehweg Uferpark	2	Ergänzung eines zweiten straßenbegleitenden Gehweges	Südseite	II	M	H
		Zeppelinstr.	Schillerplatz 4	65	Befestigung des Gehweges		II	G	M
		Zeppelinstr.	Verb.weg Wielandstr.	65	Befestigung des Gehweges	Ostseite	II	G	M
		Schillerplatz 12	Schillerplatz 16	67	Sanierung des Gehweges	Südseite	III	M	M
		Schillerplatz 4	Schillerplatz 9	67	Sanierung des Gehweges		III	G	M
1071	Auf dem Kiewitt	Auf dem Kiewitt 11	Auf dem Kiewitt 12	2	Ergänzung eines zweiten straßenbegleitenden Gehweges	Westseite, im Bereich des Parkplatzes	III	M	M
1072	Auf dem Kiewitt	Auf dem Kiewitt 3a	Bahnquerung	49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen	Westseite	II	H	H
1095	Maulbeerallee	Historische Mühle	Kronprinzenweg	32	Verlagerung Radnutzung aus Seitenraum / Prüfung Alternativangebote	Südseite	I	H	SH
		Am Drachenberg	Kronprinzenweg	65	Befestigung des Gehweges		IV	G	G
		Kronprinzenweg	Orangerieterrasse	65	Befestigung des Gehweges		IV	G	G
1096	Schopenhauerstr.	Gregor-Mendel-Str.	Weinbergstr.	21	Entfernung / Verlagerung störender Einbauten	Ostseite	I	H	SH
		Hst. "Friedenskirche"		31	Entflechtung Fuß- und Radverkehr	Osseite	I	H	SH
		Zur Historischen Mühle	Hauptallee	32	Verlagerung Radnutzung aus Seitenraum / Prüfung Alternativangebote	Westseite	II	H	H
		Neptungrotte	Hauptallee	34	Taktile Trennung / Sicherheitstrennstreifen zw. Fuß- und Radverkehr	Westseite	III	G	M
				65	Befestigung des Gehweges	Westseite	III	G	M
		Hegelallee	Voltairweg	34	Taktile Trennung / Sicherheitstrennstreifen zw. Fuß- und Radverkehr	Ostseite	IV	G	G

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
				67	Sanierung des Gehweges	Ostseite	IV	G	G
1125	Russische Kolonie	Wegekreuz		65	Befestigung des Gehweges	Prüfung Umsetzungsmöglich-keiten unter Berücksichtigung des Denkmalschutz	IV	G	G
1127	Alleestr.	Große Weinmeisterstr.	F.-Ebert-Str.	67	Sanierung des Gehweges	Nordseite	III	G	M
1129	Schlegelstr.	Voltaireweg	Pappelallee	2	Ergänzung eines zweiten straßenbegleitenden Gehweges	Nordseite	IV	M	M
				21	Entfernung / Verlagerung störender Einbauten		I	H	SH
		Voltaireweg	Schmiedegasse	65	Befestigung des Gehweges	Westseite, Prüfung Umsetzungs-möglichkeiten unter Berück-sichtigung des Denkmalschutz	III	M	M
1130	Voltaireweg	Hst. "Brentanoweg"		5	Schaffung einer Gehweganbindung der Haltestelle	Südseite	II	H	H
		Schopenhauerstr.	Schlegelstr.	65	Befestigung des Gehweges	Prüfung Umsetzungs-möglichkeiten unter Berück-sichtigung des Denkmalschutz	III	G	M
				66	Beseitigung von Unebenheiten	Südseite	II	M	H
		Südanbindung unbefestigter Parkplatz		65	Befestigung des Gehweges		II	G	M
		Schlegelstr.	Brentanoweg	66	Beseitigung von Unebenheiten	Nordseite	I	H	SH
		östliche Anbindung unbefestigter Parkplatz		68	Schaffung fußverkehrstauglichen Oberfläche (Mischverkehrsflächen)		III	G	M
				87	Prüfung verkehrsberuhigter Bereich		I	H	SH
		Brentanoweg	Bornstedter Str.	90	Ergänzung einer Beleuchtung	Nordseite	III	M	M
1131	Schmiedegasse	HNr. 65	Pappelallee	94	Zugänglichmachen für die Allgemeinheit / öffentliche Widmung	Privat-Straße, Sicherung der durchgängigen Begebarkeit,	I	H	SH
1197	Steubenplatz	F.-Ebert-Str.	Alter Markt	90	Ergänzung einer Beleuchtung	Beleuchtung wird mit Herstellung der endgültigen Oberflächen durch den Sanierungsträger hergestellt.(2023)	I	G	H
1215	Alt Nowawes	Neue Str.	R.-Breitscheid-Str.	30	Überprüfung Sondernutzungsgenehmigungen / verstärkte Kontrollen		I	M	H
				66	Beseitigung von Unebenheiten	Nordseite, Auspflasterung ehemalige Baumscheibe	II	G	M

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
				71	Kurzfristiger Anpassungsbedarf Oberflächen Ein- / Ausfahrt	Nordseite	II	H	H
1216	Rudolf-Breitscheid-Str.	Daimlerstr.	Alt Nowawes	22	Verbreiterung Gehwegflächen, Verlagerung Geschäftsauslagen (baulich), etc.	Nordseite	I	H	SH
1242	Neudorfer Anger	Nuthestr.	Neudorfer Anger 8	12	verkehrsberuhigte Gestaltung des Straßenraumes		III	M	M
				96	Infragestellung der Funktionen des Straßenabschnittes für den MIV	Gefahr zu starke Nutzung nach Anbindung der Nuthestraße	I	M	H
		Friedrich-Engels-Str.	Neudorfer Anger 8	67	Sanierung des Gehweges	Ostseite	III	G	M
				73	Verbreiterung der gut begehbaren / berollbaren Gehwegbereiche	Ostseite	II	G	M
1293	Leipziger Str.	F.-W.-Boelcke-Str.	Leipziger Str. i. H. Westecke blu Familie	20	Verbreiterung des bestehenden Gehweges	während der Bearbeitung im Umbau	III	M	M
		Heinrich-Mann-Allee	Leipziger Str. i. H. Westecke blu Familie	34	Taktile Trennung / Sicherheitstrennstreifen zw. Fuß- und Radverkehr	während der Bearbeitung im Umbau	I	G	H
		Templiner Str.	Hst. "Finkenweg / Leipziger Str."	34	Taktile Trennung / Sicherheitstrennstreifen zw. Fuß- und Radverkehr	während der Bearbeitung im Umbau	II	G	M
		HNr. 57	HNr. 9	67	Sanierung des Gehweges	Ostseite, während der Bearbeitung im Umbau	III	M	M
1294	Babelsberger Str.	Heinrich-Mann-Allee	Parkhauszufahrt Bhf.-passagen	28	Unterbindung / Neuordnung von Radabstellmöglichkeiten		I	H	SH
				30	Überprüfung Sondernutzungsgenehmigungen / verstärkte Kontrollen		I	H	SH
		Parkhauszufahrt Bhf.-passagen	Humboldtring	34	Taktile Trennung / Sicherheitstrennstreifen zw. Fuß- und Radverkehr	Südseite	III	G	M
		Bereich Kreisverkehr Nordseite		67	Sanierung des Gehweges		III	G	M
1295	Humboldtring	Bereich des Kreisverkehrs	Zufahrt	33	Verlagerung Radnutzung aus Seitenraum	Überführung Radverkehr in Fahrbahn vor dem Knotenpunkt	I	H	SH
		Anbindung Hst. "Lotte-Pulewka-Str."		47	Herstellung von Bordabsenkungen		II	H	H
1296	Gehwegachse Zentrum Ost	Humboldtring	Ende Parkplatz Rewe	18	Aufwertung der Gehwegachse		IV	H	H
		Hans-Marchwitzka-Ring 2	Hans-Marchwitzka-Ring 19	67	Sanierung des Gehweges		III	G	M
1296	Verb.-weg Zentrum Ost	Humboldtring	Hans-Marchwitzka-Ring 5	100	Blindenleitsystem		III	H	H
1297	Humboldtring	Hans-Marchwitza-Ring (S)	Zentrum Ost	14	Verdichtung der vorhandenen Straßenraumbegrünung	Südseite	I	G	H

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
		Hans-Marchwitza-Ring	Nuthebrücke	67	Sanierung des Gehweges	Nordseite	III	G	M
		Zugang Gesamtschule	Lotte-Pulewka-Str.	100	Blindenleitsystem	Nordseite	I	H	SH
1298	Humboldtring	Hans-Marchwitza-Ring (S)	Hans-Marchwitza-Ring (N)	13	Ergänzung einer Straßenraumbegrünung		II	G	M
1298	Verb.-weg	Nuthestr.	Humboldtring	13	Ergänzung einer Straßenraumbegrünung		II	G	M
1299	Edisonallee	Hans-Marchwitzka-Ring 23	Hans-Marchwitzka-Ring 21	66	Beseitigung von Unebenheiten		I	M	H
1299	Gehwegachse Zentrum Ost	Ende Parkplatz Rewe	Friedrich-List-Straße	18	Aufwertung der Gehwegachse		IV	H	H
1299	Rudolf-Breitscheid-Str.	Nuthestr.	Friedrich-List-Str.	34	Taktile Trennung / Sicherheitstrennstreifen zw. Fuß- und Radverkehr		II	G	M
1300	Nuthestr.	Berliner Str.	Humboldtring	34	Taktile Trennung / Sicherheitstrennstreifen zw. Fuß- und Radverkehr		III	G	M
1301	Park Babelsberg	Humboldtbrücke	Neue Straße	91	Erneuerung / Verdichtung der Beleuchtung		I	G	H
1301	Verb.zum Park Babelsberg	Mühlenstr.	Park Babelsberg	12	verkehrsberuhigte Gestaltung des Straßenraumes		III	G	M
1302	Bahnhofsvorplatz	Hbf Potsdam Südeingang	Hbf Süd / Taxistand	28	Unterbindung / Neuordnung von Radabstellmöglichkeiten	erfolgt mit Umbau Leipziger Dreieck	I	H	SH
				30	Überprüfung Sondernutzungsgenehmigungen / verstärkte Kontrollen	erfolgt mit Umbau Leipziger Dreieck	I	M	H
1302	Friedrich-Engels-Str.	Heinrich-Mann-Allee	Gleisverb.Heinrich-Mann-Allee	34	Taktile Trennung / Sicherheitstrennstreifen zw. Fuß- und Radverkehr	Südseite, erfolgt mit Umbau Leipziger Dreieck	I	G	H
1303	Friedrich-Engels-Str.	Am Stellwerk	zentr. Kunstgutdepot	13	Ergänzung einer Straßenraumbegrünung	Nordseite	II	G	M
		Heinrich-Mann-Allee 1	Am Stellwerk	14	Verdichtung der vorhandenen Straßenraumbegrünung	Nordseite	I	G	H
		Schlaatzstr.	Heinrich-Mann-Allee	20	Verbreiterung des bestehenden Gehweges	Nordseite	III	M	M
1304	Friedrich-Engels-Str.	zentr. Kunstgutdepot	Schlaatzstr.	13	Ergänzung einer Straßenraumbegrünung		II	G	M
		Schlaatzstr.	Schlaatzweg	27	Entflechtung von Fußverkehr und Parken	Südseite, zur Gewährleistung ausreichend breiter Gehwege	I	M	H
		Freiland Potsdam Nordecke	Nuthestr.	34	Taktile Trennung / Sicherheitstrennstreifen zw. Fuß- und Radverkehr	Südseite	II	G	M
		Schlaatzstr.	Nuthestr.	36	Überprüfung Benutzungspflicht für den Radverkehr im Radverkehrskonzept	Nordseite	I	H	SH

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
		Neue Halle RAW südost	Friedrich-Engels-Str. 21	65	Befestigung des Gehweges	Nordseite, Herstellung der Durchgängigkeit des Gehweges	III	G	M
		Schlaatzweg	MAZ	67	Sanierung des Gehweges	Südseite	III	M	M
1305	Schlaatzstr.	Friedrich-Engels-Str.	Bergholzer Str.	13	Ergänzung einer Straßenraumbegrünung		II	G	M
				27	Entflechtung von Fußverkehr und Parken		I	M	H
				67	Sanierung des Gehweges		III	M	M
1306	Schlaatzweg	Asternweg	Tulpenweg	12	verkehrsberuhigte Gestaltung des Straßenraumes		IV	M	M
				69	Sanierung Fahrbahnoberfläche (Mischverkehrsflächen)		IV	M	M
		Kolonie Daheim	Abzweig Parkplatz Haus der Wirt.	65	Befestigung des Gehweges	Südseite, weiche Bordgestaltung	II	H	H
1307	Verb.-weg Aradosee	Schlaatzweg	Nuthe	17	Aufwertung als zentrale Gehwegachse	Weiterentw. in Verknüpfung mit geplanter städtebaulichen Entw.	IV	H	H
				65	Befestigung des Gehweges		III	H	H
				90	Ergänzung einer Beleuchtung		II	H	H
1308	Asternweg	Schlaatzweg	Zufahrtsstr. Kolonie Daheim	17	Aufwertung als zentrale Gehwegachse	Weiterentw. in Verknüpfung mit geplanter städtebaulichen Entw.	V	H	M
				65	Befestigung des Gehweges		III	H	H
				90	Ergänzung einer Beleuchtung		II	H	H
1308	Kolonie Daheim	Am Alten Friedhof	Verb.-weg Humboldt Gymnasium	65	Befestigung des Gehweges		II	M	H
				66	Beseitigung von Unebenheiten	Nordseite	I	G	H
1308	Verb. Asternweg	Kolonie Daheim	Gang 1	65	Befestigung des Gehweges		III	M	M
				90	Ergänzung einer Beleuchtung		II	M	H
1344	Albert-Einstein-Str.	Querverb.zum Brauhausberg	Am Havelblick	27	Entflechtung von Fußverkehr und Parken	einseitig, zur Gewährleistung ausreichend breiter Gehwege	I	H	SH
				32	Verlagerung Radnutzung aus Seitenraum / Prüfung Alternativangebote		III	H	H

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
		Heinrich-Mann-Allee	Querverb.zum Brauhausberg	90	Ergänzung einer Beleuchtung	in Umbauplanung Leipziger Straße berücksichtigt	I	H	SH
1345	Albert-Einstein-Str.	Am Havelblick	Kita Havelblick	2	Ergänzung eines zweiten straßenbegleitenden Gehweges	Westseite	III	H	H
1347	Heinrich-Mann-Allee	Brauhausberg	Friedhofsgasse	32	Verlagerung Radnutzung aus Seitenraum / Prüfung Alternativangebote	Südseite, insbesondere im Bereich der Aufstellflächen der Wegeverbindung zum Bahnhof	III	H	H
		Heinrich-Mann-Allee 1	Heinrich-Mann-Allee 4	34	Taktile Trennung / Sicherheitstrennstreifen zw. Fuß- und Radverkehr	Südseite	II	G	M
		Heinrich-Mann-Allee 3	Heinrich-Mann-Allee 4	71	Kurzfristiger Anpassungsbedarf Oberflächen Ein- / Ausfahrt	Südseite	I	H	SH
1348	Heinrich-Mann-Allee	Babelsberger Str.	Friedrich-List-Str.	28	Unterbindung / Neuordnung von Radabstellmöglichkeiten	Ostseite	I	H	SH
				30	Überprüfung Sondernutzungsgenehmigungen / verstärkte Kontrollen	Ostseite	I	H	SH
		Friedrich-List-Str.	Leipziger Str.	34	Taktile Trennung / Sicherheitstrennstreifen zw. Fuß- und Radverkehr	Südseite	II	G	M
1369	Otto-Nagel-Str.	Otto-Nagel-Str. 8	Helmholtzstr.	66	Beseitigung von Unebenheiten	Nordseite	II	G	M
1373	Verb.-weg Zeppelinstr.	Breite Str.	Lennestr.	20	Verbreiterung des bestehenden Gehweges	östlich der Straßenbahn	III	H	H
				31	Entflechtung Fuß- und Radverkehr	östlich der Straßenbahn	I	H	SH
1383	Parallele Zur Bahntrasse	Hbf Potsdam	Zeppelinstr.	3	Schaffung einer neuen Gehwegverbindung		VI	M	G

Kategorie Knotenpunkte

101	Breite Str.	Schloßstr.		101	Blindenleitsystem auf den aktuellen Stand bringen / austauschen	Sperrfeld statt Richtungsfeld	II	M	H
103	Breite Str.	Dortustr.		31	Entflechtung Fuß- und Radverkehr	Überführung Radverkehr vor Kreuzung auf Fahrbahnniveau; Zweckbindungsfrist Städtebauförderung berücksichtigen	III	H	H
				102	Ergänzung Blindenleitsystem auf der Mittelinsel bzw. auf der Gegenseite	Zweckbindungsfrist Städtebauförderung berücksichtigen	II	H	H
105	Breite Str.	Schopenhauerstr.	Wall am Kiez	31	Entflechtung Fuß- und Radverkehr	Führung Radverkehr vor KP auf Fahrbahnniveau	II	H	H
				51	Reduzierung der Knotenpunktflächen	Führung Radverkehr vor KP auf Fahrbahnniveau	II	H	H

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
				75	Überprüfung Grünpfeil-Regelung		I	H	SH
				102	Ergänzung Blindenleitsystem auf der Mittelinsel bzw. auf der Gegenseite	Westliche Furt	II	H	H
107	Zeppelinstr.	Lennéstr.		40	zusätzliche sichere Querungsstelle (Prüfung der Handlungspotenziale)	unter Berücksichtigung des Innenstadtverkehrskonzeptes	II	H	H
				45	Prüfung Mittelinsel	unter Berücksichtigung des Innenstadtverkehrskonzeptes	II	H	H
				49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen	unter besonderer Berücksichtigung des Rettungsdienstes	III	H	H
110	Schopenhauerstr.	Luisenplatz		49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		III	G	M
111	Luisenplatz	Allee nach Sanssouci		18	Aufwertung der Gehwegachse		II	H	H
				50	Aufpflasterung		III	H	H
				51	Reduzierung der Knotenpunktflächen		II	H	H
112	Zeppelinstr.	Luisenplatz		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		III	M	M
				49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		III	H	H
				57	Schaffung / Befestigung Aufstellflächen bzw. Anbindung		I	H	SH
114	Charlottenstr.	Lindenstr.		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen	Zweckbindungsfrist Städtebauförderung berücksichtigen	III	M	M
115	Charlottenstr.	Dortustr.		47	Herstellung von Bordabsenkungen	nördlicher Knotenpunktarm; Zweckbindungsfrist Städtebauförderung berücksichtigen	I	H	SH
				72	Oberflächenoptimierung im Bereich definierter Querungsstellen		I	H	SH
116	Dortustr.	Bäckerstr.		45	Prüfung Mittelinsel	nördl. Knotenpunktarm (Dortustr.); Zweckbindungsfrist Städtebauförderung berücksichtigen	III	H	H
				48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen	Bäckerstraße Südseite; Zweckbindungsfrist Städtebauförderung berücksichtigen	II	H	H
117	Dortustr.	Yorckstr.		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen	Zweckbindungsfrist Städtebauförderung berücksichtigen	III	H	H
				60	Reduzierung der Querungsbreite		II	H	H

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
120	Friedrich-Ebert-Str.	Am Kanal	Yorckstr.	102	Ergänzung Blindenleitsystem auf der Mittelinsel bzw. auf der Gegenseite	Südwest- und Nordostseite; Zweckbindungsfrist Städtebauförderung berücksichtigen	II	H	H
121	Friedrich-Ebert-Str.	Ebräerstr.		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen	mit Neuorganisation Platz der Einheit / Verkehrsorganisation Bus/Tram	III	H	H
				49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen	mit Neuorganisation Platz der Einheit / Verkehrsorganisation Bus/Tram	III	H	H
				102	Ergänzung Blindenleitsystem auf der Mittelinsel bzw. auf der Gegenseite	mit Neuorganisation Platz der Einheit / Verkehrsorganisation Bus/Tram	II	H	H
122	Friedrich-Ebert-Str.	Charlottenstr.		58	Verlagerung Bordabsenkung in die Lauflinie	östlicher Knotenpunktarm; mit Umbau der Fr.-Ebert-Str.	II	H	H
				60	Reduzierung der Querungsbreite	östlicher Knotenpunktarm; mit Umbau der Fr.-Ebert-Str.	II	H	H
123	Charlottenstr.	Am Bassin	Platz der Einheit	45	Prüfung Mittelinsel	im Verlauf der Charlottenstr.	II	H	H
				48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	H	H
124	Am Kanal	Platz der Einheit		45	Prüfung Mittelinsel	nördlicher Knotenpunktarm; Zweckbindungsfrist Städtebauförderung berücksichtigen	II	H	H
				48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	H	H
				55	Verbesserung der Sichtmöglichkeiten		I	H	SH
126	Yorckstr.	Wilhelm-Staab-Str.		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen	Zweckbindungsfrist Städtebauförderung berücksichtigen	II	M	H
				49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		II	M	H
128	Charlottenstr.	Jägerstr.	Wilhelm-Straab-Str.	48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen	Zweckbindungsfrist Städtebauförderung berücksichtigen	II	M	H
129	Friedrich-Ebert-Str.	Brandenburger Str.		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen	mit Umgestaltung der Fr.-Ebert-Str. gemäß Innenstadtverkehrskonzept	II	H	H
130	Am Kanal	Französische Str.	Joliot-Curie-Str.	76	Ergänzung einer zusätzlichen Fußgängerfurt	Umbau LSA	II	G	M
				79	Anpassung an Anforderungen seh- / mobilitätseingeschränkter Personen	Überprüfung Anmeldetaster für Pers. mit Seheingeschränkungen	I	H	SH
134	Charlottenstr.	Posthofstr.		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	M	H
135	Am Kanal	Berliner Str.		49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		II	H	H

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
				51	Reduzierung der Knotenpunktflächen		III	H	H
				48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	M	H
136	Am Kanal	Berliner Str.	Charlottenstr.	40	zusätzliche sichere Querungsstelle (Prüfung der Handlungspotenziale)		III	H	H
137	Berliner Str.	Türkstr.	Einfahrt KH	40	zusätzliche sichere Querungsstelle (Prüfung der Handlungspotenziale)		III	H	H
138	Berliner Str.	Holzmarktstr.	Einfahrt KH	40	zusätzliche sichere Querungsstelle (Prüfung der Handlungspotenziale)		III	H	H
140	Gutenbergstr.	Hebbelstr.		45	Prüfung Mittelinsel	südl. Knotenzufahrt (Hebbelstr.); Zweckbindungsfrist Städtebauförderung berücksichtigen	II	H	H
				48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen	Zweckbindungsfrist Städtebauförderung berücksichtigen	II	M	H
141	Gutenbergstr.	Benkertstr.		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen	Zweckbindungsfrist Städtebauförderung berücksichtigen	II	M	H
142	Gutenbergstr.	Am Bassin		47	Herstellung von Bordabsenkungen	mit dem Umbau Brandenburger Str.	I	H	SH
				48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen	mit dem Umbau Brandenburger Str.	II	M	H
143	Gutenbergstr.	Friedrich-Ebert-Str.		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen	mit Umgestaltung der Fr.-Ebert-Str. gemäß Innenstadtverkehrskonzept	II	H	H
				72	Oberflächenoptimierung im Bereich definierter Querungsstellen	mit Umgestaltung der Fr.-Ebert-Str. gemäß Innenstadtverkehrskonzept	II	M	H
144	Gutenbergstr.	Jägerstr.		72	Oberflächenoptimierung im Bereich definierter Querungsstellen	Zweckbindungsfrist Städtebauförderung berücksichtigen	III	H	H
145	Gutenbergstr.	Dortustr.		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	M	H
				72	Oberflächenoptimierung im Bereich definierter Querungsstellen		III	H	H
146	Gutenbergstr.	Lindenstr.		72	Oberflächenoptimierung im Bereich definierter Querungsstellen	Zweckbindungsfrist Städtebauförderung berücksichtigen	III	H	H
				48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	M	H
154	Hegelallee	Jägerstr.		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen	Zweckbindungsfrist Städtebauförderung berücksichtigen	II	M	H
				72	Oberflächenoptimierung im Bereich definierter Querungsstellen		III	M	M

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
156	Kurfürstenstr.	Benkertstr.		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	H	H
				49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen	Zweckbindungsfrist Städtebauförderung berücksichtigen	III	H	H
				72	Oberflächenoptimierung im Bereich definierter Querungsstellen		III	H	H
158	Hebbelstr.	Mittelstr.	Leiblstr.	48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	M	H
				49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen	Zweckbindungsfrist Städtebauförderung berücksichtigen	III	M	M
				72	Oberflächenoptimierung im Bereich definierter Querungsstellen		III	M	M
160	Voltaireweg	Schlegelstr.	Brentanoweg	6	Gehweganbindung / -verbindung	direktere Anbindung des Knotenpunktes auf der Ostseite	II	M	H
				49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen	direktere Anbindung des Knotenpunktes auf der Ostseite	III	M	M
166	August-Bonness-Str.	Pappelallee (W)	Pappelallee (O)	49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen	zweite Furt	III	M	M
174	Friedrich-Ebert-Str.	Helene-Lange-Str.		53	Farbliche Gestaltung der Querungsstellen		I	H	SH
175	Jägerallee	Helene-Lange-Str.		49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		III	H	H
				79	Anpassung an Anforderungen seh- / mobilitätseingeschränkter Personen	Überprüfung Anmeldetaster für Pers. mit Seheingeschränkungen	I	H	SH
176	Jägerallee	Gregor-Mendel-Str.		49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		III	H	H
182	Behlertstr.	Am Neuen Garten		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	M	H
				49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		II	G	M
				51	Reduzierung der Knotenpunktflächen		II	M	H
184	Friedrich-Ebert-Str.	Behlertstr.		49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		III	H	H
185	Am neuen Garten	Alleestr.		51	Reduzierung der Knotenpunktflächen	dauerhafte Reduzierung der Flächen des Knotenpunktes	II	H	H
187	Kurfürstenstr.	Hans-Thoma-Str.		40	zusätzliche sichere Querungsstelle (Prüfung der Handlungspotenziale)	unter Berücksichtigung des Innenstadtverkehrskonzeptes	II	H	H
189	Gutenbergstr.	Hans-Thoma-Str.		49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		III	H	H

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
190	Berliner Str.	Otto-Nagel-Str.		75	Überprüfung Grünpfeil-Regelung		I	H	SH
300	Geschwister-Scholl-Str.	Sellostr.		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	M	H
		Sellostr.		49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		II	H	H
301	Zeppelinstr.	Nansenstr.		76	Ergänzung einer zusätzlichen Fußgängerfurt	LSA, Prüfung der Realisierungsmöglichkeit in Abhängigkeit der Leistungsfähigkeit	III	G	M
302	Zeppelinstr.	Schillerplatz		49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		III	M	M
305	Geschwister-Scholl-Str.	Nansenstr.		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	H	H
306	Georg-Hermann-Allee	Jochen-Klepper-Str.		53	Farbliche Gestaltung der Querungsstellen		I	M	H
307	Geschwister-Scholl-Str.	Hans-Sachs-Str.		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	H	H
				47	Herstellung von Bordabsenkungen		II	H	H
321	Lennéstr.	Carl-von-Ossietzky-Str.		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	H	H
				50	Aufpflasterung		III	M	M
322	Feuerbachstr.	Nansenstr.		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen	südöstlicher Teilknotenpunkt	II	M	H
		Nansenstr.		97	Erhöhung Aufenthaltsqualität durch bauliche Neugestaltung des Straßenraumes	südöstlicher Teilknotenpunkt	I	H	SH
	Lennéstr.	Feuerbachstr.		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen	westlicher Teilknotenpunkt	II	H	H
				97	Erhöhung Aufenthaltsqualität durch bauliche Neugestaltung des Straßenraumes	westlicher Teilknotenpunkt	I	H	SH
	Lennéstr.	Nansenstr.		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen	nordöstlicher Teilknotenpunkt	II	H	H
				49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen	nordöstlicher Teilknotenpunkt	II	M	H
				97	Erhöhung Aufenthaltsqualität durch bauliche Neugestaltung des Straßenraumes	nordöstlicher Teilknotenpunkt	I	H	SH
323	Lennéstr.	Sellostr.		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	H	H

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
				51	Reduzierung der Knotenpunktflächen		II	M	H
324	Feuerbachstr.	Sellostr.		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	M	H
				50	Aufpflasterung		III	M	M
400	Heinrich-Mann-Allee	Friedrich-List-Str.	Babelsberger Str.	56	Verbreiterung der Fußgängerfurt / Querungsstelle	Querung Babelsberger Straße	I	H	SH
				77	Verlängerung der Freigabezeiten für den Fußverkehr		I	M	H
404	Babelsberger Str.	Humboldtring		33	Verlagerung Radnutzung aus Seitenraum	Führung des Radverkehrs generell in der Kreisfahrbahn	I	H	SH
				43	Prüfung Fußgängerüberwege am Kreisverkehr		I	H	SH
414	Heinrich-Mann-Allee	Am Alten Friedhof		40	zusätzliche sichere Querungsstelle (Prüfung der Handlungspotenziale)	mit Umbau H.-Mann-Allee geplant	II	H	H
				48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen	mit Umbau H.-Mann-Allee geplant	II	M	H
				51	Reduzierung der Knotenpunktflächen	mit Umbau H.-Mann-Allee geplant	II	M	H
				95	Zusätzliche Querung der Straßenbahn / Eisenbahn	mit Umbau H.-Mann-Allee geplant	II	M	H
416	Friedrich-Engels-Str.	Schlaatzstr.		46	Anlage einer Mittelinsel unter Nutzung der vorhandenen Sperrfläche	ggf. Abkröpfen der Einmündung, unter Berücksichtigung der Umbauplanung zur F.-Engels-Str., ggf. zusätzl. Anpassung des nördl. Gehweges	I	M	H
				51	Reduzierung der Knotenpunktflächen	ggf. Abkröpfen der Einmündung, unter Berücksichtigung der Umbauplanung zur F.-Engels-Str., ggf. zusätzl. Anpassung des nördl. Gehweges	II	M	H
495	Humboldtring	Lotte-Pulewka-Str.		19	Prüfung Umgestaltung zum Kreisverkehr / Minikreisel(einschl. FGÜ)		IV	M	M
				57	Schaffung / Befestigung Aufstellflächen bzw. Anbindung	Ostseite neue Querungsstelle	I	M	H
496	Humboldtring	Hans-Marchwitza-Ring (W)		47	Herstellung von Bordabsenkungen		II	H	H
				48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	H	H
				49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		II	G	M

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
				57	Schaffung / Befestigung Aufstellflächen bzw. Anbindung		I	M	H
622	Rudolf-Breitscheid-Str.	Daimlerstr.		53	Farbliche Gestaltung der Querungsstellen		I	G	H
				59	Anpassung der Querungsstelle	südlicher Knotenpunktarm	II	H	H
665	Alt Nowawes	Garnstr.		41	zusätzliche Querungsstelle	Bei Eingriff in Bausubstanz Zweckbindung der Städtebauförderung bis 2025 beachten.	II	H	H
				72	Oberflächenoptimierung im Bereich definierter Querungsstellen		II	H	H
1072	Zimmerstr.	Köhlerplatz	(Ausfahrt Notarzt)	50	Aufpflasterung		III	M	M
				72	Oberflächenoptimierung im Bereich definierter Querungsstellen		II	H	H
1111	Luisenplatz	Zimmerstr.		50	Aufpflasterung		III	H	H
				57	Schaffung / Befestigung Aufstellflächen bzw. Anbindung		I	H	SH
1511	Hegelallee	Hermann-Elflein-Str.		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	M	H
				72	Oberflächenoptimierung im Bereich definierter Querungsstellen		II	M	H
1531	Hegelallee	Dortustr.		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen	Zweckbindungsfrist Städtebauförderung berücksichtigen	II	M	H
				72	Oberflächenoptimierung im Bereich definierter Querungsstellen		II	M	H
1731	Puschkinallee	Russische Kolonie	Friedrich-Ebert-Str.	49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		II	M	H
1821	Behlertstr.	Hebbelstr.		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	M	H
				50	Aufpflasterung		III	M	M
1851	Alleestr.	Eisenhartstr.	Große Weinmeisterstr.	48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	G	M
				49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		II	M	H
2002	Zur historischen Mühle	An der Orangerie	Maulbeerallee	40	zusätzliche sichere Querungsstelle (Prüfung der Handlungspotenziale)		II	H	H

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
3001	Geschwister-Scholl-Str.	Clara-Zetkin-Str.		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	M	H
				49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		II	M	H
K13	Zeppelinstr.	Stiftstr.		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	H	H
				49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		II	M	H
K30	Charlottenstr.	Hermann-Elflein-Str.		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	M	H
K31	Hegelallee	Lindenstr.		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen	Zweckbindungsfrist Städtebauförderung berücksichtigen	II	M	H
				72	Oberflächenoptimierung im Bereich definierter Querungsstellen		II	M	H
K183	Voltaireweg	Schlegelstr.	Brentanoweg	49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen	Westseite	II	M	H
				57	Schaffung / Befestigung Aufstellflächen bzw. Anbindung	Westseite	I	M	H
K194	Jägerallee	Hegelallee		75	Überprüfung Grünpfeil-Regelung		I	H	SH
K196	Schopenhauerstr.	Hegelallee		79	Anpassung an Anforderungen seh- / mobilitätseingeschränkter Personen	Überprüfung Anmeldetaster für Pers. mit Seheingeschränkungen	I	H	SH
K202	Russische Kolonie	Wegekreuz		53	Farbliche Gestaltung der Querungsstellen		I	G	H
K216	Georg-Hermann-Allee	Hermann-Kasack-Str.		53	Farbliche Gestaltung der Querungsstellen		I	M	H
K328	Rudolf-Breitscheid-Str.	Glasmeisterstr.		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	G	M
				49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		II	G	M
				51	Reduzierung der Knotenpunktflächen		II	G	M
K329	Rudolf-Breitscheid-Str.	Zufahrt Regiobus		53	Farbliche Gestaltung der Querungsstellen		I	G	H
K393	Am Kanal	Burgstr.		31	Entflechtung Fuß- und Radverkehr	Linksabbiegender Radverkehr zur Burgstraße	I	H	SH
K397	Charlottenstr.	Verbindungsweg zur Hebbelstraße		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	G	M
K400	Brandenburger Str.	Am Bassin		18	Aufwertung der Gehwegachse	mit dem Umbau Brandenburger Str.	II	H	H

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
				48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen	mit dem Umbau Brandenburger Str.	II	H	H
K406	Yorckstr. Nordfahrbahn	Ostende Kanal		47	Herstellung von Bordabsenkungen	Zweckbindungsfrist Städtebauförderung berücksichtigen	II	H	H
				48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	M	H
K411	Yorckstr.	Siefertstr.		72	Oberflächenoptimierung im Bereich definierter Querungsstellen	Zweckbindungsfrist Städtebauförderung berücksichtigen	III	H	H
K413	Dortustr.	Spornstr.		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen	Zweckbindungsfrist Städtebauförderung berücksichtigen	II	H	H
				49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		II	M	H
K419	Mittelstr.	Mittelstr.		72	Oberflächenoptimierung im Bereich definierter Querungsstellen		III	H	H
K422	Yorckstr. Südfahrbahn	Ostende Kanal		47	Herstellung von Bordabsenkungen	Zweckbindungsfrist Städtebauförderung berücksichtigen	II	H	H
				48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	M	H
K423	Zeppelinstr.	Schopenhauerstr.		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	H	H
				49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		II	M	H
K424	Zeppelinstr.	Schopenhauerstr.		49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		II	H	H
K435	Friedrich-Ebert-Str.	Schloßstr.		26	Aufhebung Stellplätze / ruhender Verkehr	zur Verbesserung der Sichtverhältnisse / Queurungsmöglichkeiten; Zweckbindungsfrist Städtebauförderung berücksichtigen	I	H	SH
K439	Burgstr.	Verb.-weg zur Inselbrücke		50	Aufpflasterung		III	G	M
K445	Türkstr.	Heilig-Geist-Str.		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	G	M
				50	Aufpflasterung		III	G	M
K494	Friedrich-Engels-Str.	Ausfahrt / Zufahrt Bus		46	Anlage einer Mittelinsel unter Nutzung der vorhandenen Sperrfläche	Querungsstelle über die F.-Engels-Straße	I	H	SH
K496	Humboldtring	Wiesenstr.		49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		II	G	M

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
				51	Reduzierung der Knotenpunktflächen		II	G	M
K500	Humboldtring	Hans-Marchwitza-Ring (O)		47	Herstellung von Bordabsenkungen	Querung Humboldtring	II	H	H
				48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen	Querung Humboldtring	II	H	H
				49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen	H.-Marchwitza-Ring	II	G	M
				57	Schaffung / Befestigung Aufstellflächen bzw. Anbindung	Querung Humboldtring	I	M	H
K572	Zimmerstr.	Köhlerplatz	Lennéstr.	41	zusätzliche Querungsstelle		III	H	H
				51	Reduzierung der Knotenpunktflächen		II	H	H
K575	Dr.-R.-Tschäpe-Platz			48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen	als sicherer Zugang zur Mittelinsel	II	M	H
K580	Meistersingerstr.	Carl-von-Ossietzky-Str.		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	M	H
				50	Aufpflasterung		III	M	M
K583	Kiezstr.	Wall am Kiez		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	M	H
				49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		II	M	H
K584	Kiezstr.	Einfahrt Parkplatz		15	Umgestaltung Straßenraum unter bes. Berücksichtigung des Fußverkehrs	komplexe Umgestaltung des Knotenpunktes	III	G	M
				51	Reduzierung der Knotenpunktflächen		III	G	M
K585	Dortustr.	Kiezstr.	Einfahrt Parkplatz	15	Umgestaltung Straßenraum unter bes. Berücksichtigung des Fußverkehrs	direkte Anbindung Ministerium	III	M	M
				60	Reduzierung der Querungsbreite	direkte Anbindung Ministerium	II	H	H
K586	Dortustr.	Kiezstr.	Hoffbauerstr.	15	Umgestaltung Straßenraum unter bes. Berücksichtigung des Fußverkehrs	direkte Anbindung Ministerium	III	M	M
				60	Reduzierung der Querungsbreite	direkte Anbindung Ministerium	II	H	H
K587	Zeppelinstr.	Auf dem Kiewitt		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	M	H
				50	Aufpflasterung		III	M	M

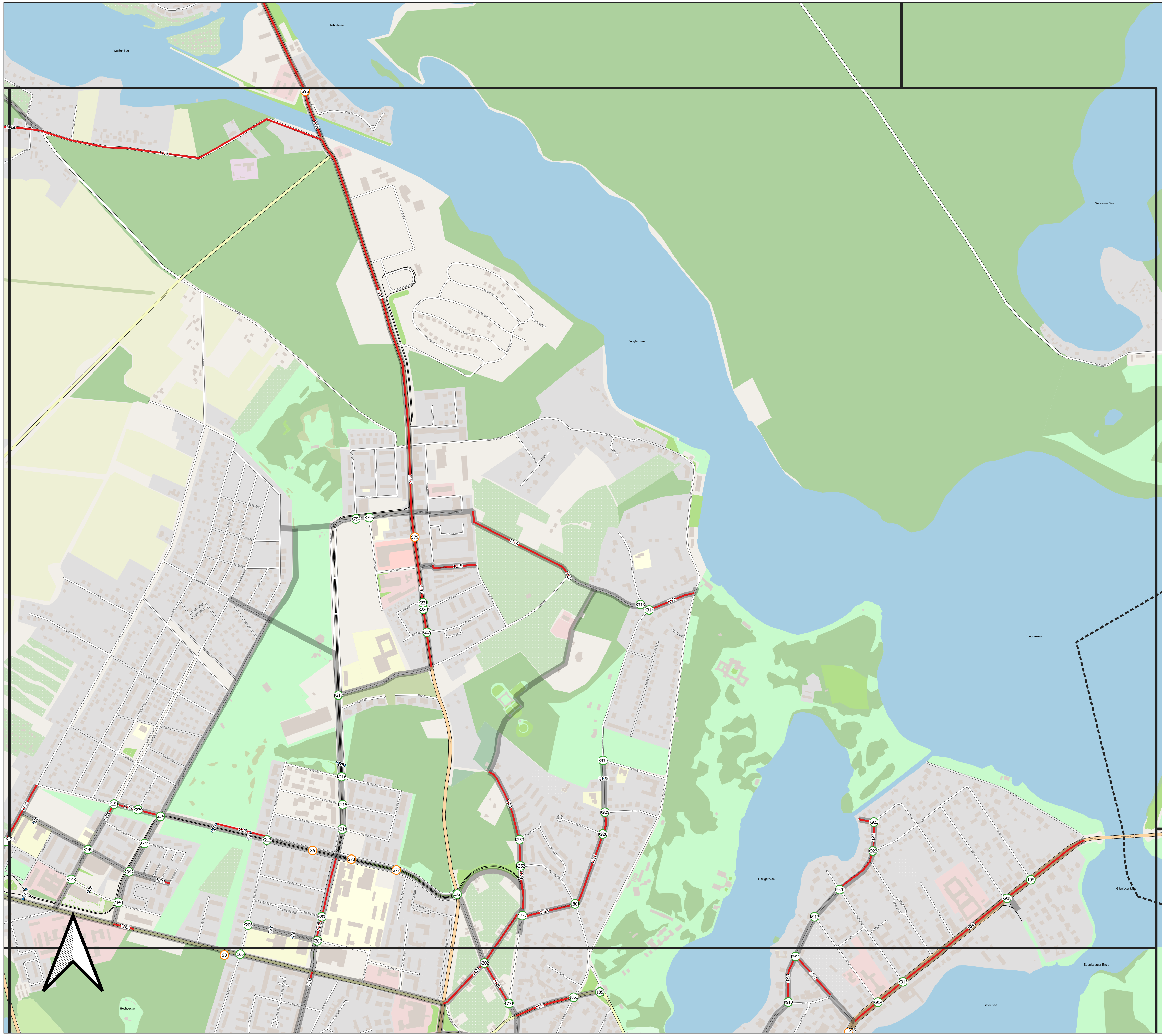
Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
K588	Auf dem Kiewitt	Auf dem Kiewitt (O) (Zufahrt)		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	H	H
				50	Aufpflasterung		III	H	H
K589	Auf dem Kiewitt	Schillerplatz		26	Aufhebung Stellplätze / ruhender Verkehr	zur Schaffung von Querungsstellen am Knotenpunkt	I	H	SH
				48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	G	M
				50	Aufpflasterung		III	G	M
K590	Clara-Zetkin-Str.	Feuerbachstr.		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	H	H
K591	Schillerplatz	Schillerplatz Sackgasse am östl. Platzrand		47	Herstellung von Bordabsenkungen		II	H	H
				48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	H	H
				72	Oberflächenoptimierung im Bereich definierter Querungsstellen		II	H	H
K592	Schillerplatz	Grillparzerstr.		47	Herstellung von Bordabsenkungen		II	H	H
				48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	H	H
				72	Oberflächenoptimierung im Bereich definierter Querungsstellen		II	H	H
K593	Schillerplatz	Schillerstr.		47	Herstellung von Bordabsenkungen		II	H	H
				48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	H	H
				58	Verlagerung Bordabsenkung in die Lauflinie		II	H	H
K594	Schillerplatz	Schillerplatz Verb. zum Bhf. Charlottenhof		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	M	H
				72	Oberflächenoptimierung im Bereich definierter Querungsstellen		II	H	H
				47	Herstellung von Bordabsenkungen		II	H	H
K596	Schillerplatz (NW)	Gehweg in den Uferpark an der Havel		49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		II	M	H
				72	Oberflächenoptimierung im Bereich definierter Querungsstellen		II	G	M

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
K624	Hermannswerder	An der Fährwiese		54	Farbliche Gestaltung des Knotenpunktes		I	G	H
K625	Hermannswerder	An der Fährwiese		54	Farbliche Gestaltung des Knotenpunktes		I	M	H
K751	Schlaatzweg	Kolonie Daheim		50	Aufpflasterung		III	M	M
				57	Schaffung / Befestigung Aufstellflächen bzw. Anbindung		I	H	SH
K752	Schlaatzstr.	Bergholzer Str.		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	M	H
				49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		II	M	H
K903	Behlertstr.	Eisenhartstr.		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	M	H
				50	Aufpflasterung		III	G	M
				51	Reduzierung der Knotenpunktflächen		II	M	H
K909	Otto-Nagel-Str.	Helmholtzstr.		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	G	M
				50	Aufpflasterung		III	G	M
K910	Seestr.	Mangerstr.		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	M	H
				50	Aufpflasterung		III	M	M
				51	Reduzierung der Knotenpunktflächen		II	M	H
				57	Schaffung / Befestigung Aufstellflächen bzw. Anbindung		I	H	SH
K911	Seestr.	Mühlenweg		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	M	H
				50	Aufpflasterung		III	M	M
				51	Reduzierung der Knotenpunktflächen		II	M	H
K914	Berliner Str.	Rubensstr.		49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		II	M	H
K915	Berliner Str.	Ludwig-Richter-Str.		49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		II	G	M

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
K925	Schloßstr.	Am Neuen Markt		47	Herstellung von Bordabsenkungen		II	H	H
K965	Henning-von-Tresckow-Str.	Hoffbauerstr.		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	M	H
Kategorie Querungsstellen									
Q4	Am Kanal	Querung rückwärtiger Gehweg Querung Am Alten Markt		49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		II	H	H
				55	Verbesserung der Sichtmöglichkeiten		I	H	SH
Q5	Am Kanal	Querung rückwärtiger Gehweg Querung Joliot-Curie-Str.		49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		II	H	H
				55	Verbesserung der Sichtmöglichkeiten		I	H	SH
Q49	Maulbeerallee	Querung in Westseite Sizilianischer Garten		57	Schaffung / Befestigung Aufstellflächen bzw. Anbindung		I	G	H
Q50	Maulbeerallee	Querung in Höhe Felsentor		57	Schaffung / Befestigung Aufstellflächen bzw. Anbindung		I	G	H
Q51	Hermannswerder	Querung in Höhe An der Fährwiese		57	Schaffung / Befestigung Aufstellflächen bzw. Anbindung		I	G	H
Q107	Am Kanal	Querung rückwärtiger Gehweg Querung Burgstr.		55	Verbesserung der Sichtmöglichkeiten		I	H	SH
Q129	Zeppelinstr.	Querung in Höhe Nr. 47a		45	Prüfung Mittelinsel		II	H	H
				47	Herstellung von Bordabsenkungen		II	H	H
Q178	Friedrich-Engels-Str.	Querung östl. Schlaatzstr.		46	Anlage einer Mittelinsel unter Nutzung der vorhandenen Sperrfläche		II	H	H
Q182	Alt Nowawes	in Höhe Weberpark		41	zusätzliche Querungsstelle	Bei Eingriff in Bausubstanz Zweckbindung der Städtebauförderung bis 2025 beachten.	II	M	H
Q183	Friedrich-Engels-Str.	Höhe HNr. 36		40	zusätzliche sichere Querungsstelle (Prüfung der Handlungspotenziale)		II	M	H
Kategorie Sonstige									
S2	Voltaireweg	in Höhe Brentanoweg		6	Gehweganbindung / -verbindung	Direkte Parkplatzanbindung an KP Voltairstraße / Brentanoweg	II	M	H
S5	Kiepenheuerallee	Querungsstelle in Höhe HNr. 11		95	Zusätzliche Querung der Straßenbahn / Eisenbahn		II	G	M

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
S8	Voltaireweg	in Höhe Parkstr. HNr. 4		6	Gehweganbindung / -verbindung	Parkplatz - Parkstraße	II	M	H
S17	Platz der Einheit	Südseite Verb. Hst. - Sparkasse		6	Gehweganbindung / -verbindung		II	M	H
S18	Platz der Einheit	Querungsstelle Platz der Einheit Nord		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen	Zweckbindungsfrist Städtebauförderung berücksichtigen	II	M	H
S19	Platz der Einheit	Wegekreuz		99	Optimierung der Regenentwässerung		I	H	SH
S20	Platz der Einheit	Südende Hst. "Platz der Einheit West"		95	Zusätzliche Querung der Straßenbahn / Eisenbahn		II	H	H
S21	Bassinplatz			15	Umgestaltung Straßenraum unter bes. Berücksichtigung des Fußverkehrs	integrierte Umgestaltung gesamter Platzbereich	V	H	M
				67	Sanierung des Gehweges	insbesondere Gehwege an der Nord-, Süd- und Westflanke	IV	H	H
S22	Hebbelstr.	Zugang Poliklinik		67	Sanierung des Gehweges		I	H	SH
S23	Charlottenstr.	Vorplatz Klinikum		21	Entfernung / Verlagerung störender Einbauten	Entfernung der Ketten zwischen den Pollern	I	H	SH
S24	Charlottenstr.	Querung Anbindung Nebenfahrbahn		53	Farbliche Gestaltung der Querungsstellen		I	M	H
S26	Yorckstr.	Neue Ladenbergbrücke		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen	Zweckbindungsfrist Städtebauförderung berücksichtigen	II	M	H
S27	Yorckstr.	Gehwegverb. parallel zur Dortustraße östl. des Parkplatzes		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen	Zweckbindungsfrist Städtebauförderung berücksichtigen	II	M	H
S28	Breite Str.	in Höhe Lindenstr.		41	zusätzliche Querungsstelle		II	H	H
S29	Kurfürstenstr.	in Höhe Zweifeldersporthalle		45	Prüfung Mittelinsel		II	H	H
S35	Schopenhauerstr.	Anbindung Lindenstr.		7	Barrierefreie Anbindung / Ergänzung Treppe	Treppe in Rampe Umwandeln	III	M	M
S70	Leipziger Str.	in Höhe Treppenanbindung Finkenweg		40	zusätzliche sichere Querungsstelle (Prüfung der Handlungspotenziale)	Umbau Leipziger Straße 2020	II	M	H
S76	Berliner Str.	Hst. "Mangerstraße" stadteinwärts		44	Prüfung LSA	in Verknüpfung mit der Schaffung einer Zeitinsel für die Strab	III	H	H
S85	Zeppelinstr.	nördl. der Bahnbrücke in Höhe Bhf. Charlottenhof		45	Prüfung Mittelinsel	zwischen den gegengerichteten Linksabbiegespuren	II	H	H
S103	Verknüpfung	Neuendorfer Anger	Kolonie Daheim	3	Schaffung einer neuen Gehwegverbindung	Querung Nuthe	I	M	H
				4	Neubau Brückenverbindung	Querung Nuthe	V	M	M

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
S109	Friedrich-Engels-Str.	in Höhe Hst. "S-Bahnhof Babelsberg / Lutherplatz"		45	Prüfung Mittelinsel	Bei Eingriff in Bausubstanz Zweckbindung der Städtebauförderung bis 2023/2028 beachten.	II	H	H
S114	Zeppelinstr.	in Höhe HNr. 40		45	Prüfung Mittelinsel		II	H	H
S137	Heinrich-Mann-Allee	Friedrich-Engels-Str.	Straßenbahntrasse	20	Verbreiterung des bestehenden Gehweges	Ostseite	II	M	H
S138	Friedrich-Engels-Str.	Schlaatzweg		53	Farbliche Gestaltung der Querungsstellen		I	M	H
S153	Havelquerung	Hermannswerder	Auf dem Kiewitt	4	Neubau Brückenverbindung	Querung Havel	VI	H	M



POTSDAM

Fußverkehrskonzept Potsdam

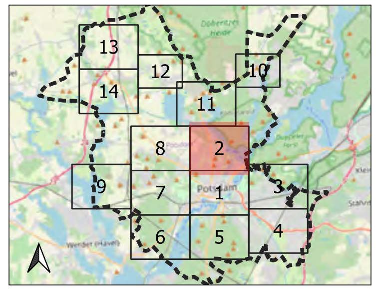
Maßnahmenübersicht

- Strecken, Knotenpunkte, Querungs-stellen & punktuelle Ergänzungen -

Legende

- Vorrangnetz
- Netzelement mit Elementnummer
- Knotenpunkt mit Elementnummer
- punktuelle Ergänzungen mit Elementnummer
- Querungsstelle mit Elementnummer

Für Knotenpunkte, die sich in ihrer Lage mit dem eines durch die Landeshauptstadt Potsdam nummerierten Knotenpunktes decken, wurde die Knotenpunktnummer der Landeshauptstadt Potsdam als Elementnummer festgelegt.



Kartengrundlage: eigene Darstellung auf Grundlage © OpenStreetMap-Mitwirkende, gemäß CC BY-SA

SVUDresden

0 250 500 m

November 2021

Anlage 4.2

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
Kategorie Gehwegabschnitte									
1041	Berliner Str.	Schwanenallee	Menzelstr.	34	Taktile Trennung / Sicherheitstrennstreifen zw. Fuß- und Radverkehr	Nordseite	III	G	M
				44	Prüfung LSA	Vorsignalisierung an den Haltestellen „Magerstraße“ und „Ludwig-Richter-Straße“ in stadteinwärtiger Richtung	II	H	H
1044	Seestr.	Tizianstr.	Hasengrabenbrücke	12	verkehrsberuhigte Gestaltung des Straßenraumes		IV	G	G
				13	Ergänzung einer Straßenraumbegrünung		II	G	M
		Tizianstr.	Böcklinstr.	13	Ergänzung einer Straßenraumbegrünung	Ostseite	II	G	M
		Böcklinstr.	Leonardo-da-Vinci-Str.	65	Befestigung des Gehweges	Ostseite	II	G	M
		Leonardo-da-Vinci-Str.	Ludwig-Richter-Str.	66	Beseitigung von Unebenheiten	Ostseite	II	M	H
1092	Peter-Behrens-Str.	HNr. 5	HNr. 7	90	Ergänzung einer Beleuchtung		I	G	H
1116	Nedlitzer Str.	Fritz-von-Lancken-Straße	Nedlitzer Südbrücke	36	Überprüfung Benutzungspflicht für den Radverkehr im Radverkehrskonzept	Ostseite	I	H	SH
1117	Nedlitzer Str.	Viereckremise	G.-Hermann-Allee	20	Verbreiterung des bestehenden Gehweges	Westseite	III	M	M
				29	Prüfung Radstellplätze im Fahrbahnbereich / auf sonstigen Flächen	Westseite, vorab Alternativen auf privaten Flächen prüfen	II	M	H
		G.-v.-Schwerin-Str.	Fritz-von-Lancken-Straße	36	Überprüfung Benutzungspflicht für den Radverkehr im Radverkehrskonzept		I	H	SH
1118	Nedlitzer Str.	Am Pfingstberg	B.-Taut-Str.	34	Taktile Trennung / Sicherheitstrennstreifen zw. Fuß- und Radverkehr	Ostseite	II	G	M
		B.-Taut-Str.	G.-v.-Schwerin-Str.	34	Taktile Trennung / Sicherheitstrennstreifen zw. Fuß- und Radverkehr		II	G	M
1119	Bruno-Taut-Str.	G.-v.-Schwerin-Str.	Vogelweide	68	Schaffung fußverkehrstauglichen Oberfläche (Mischverkehrsflächen)		III	G	M
1120	Fliederweg	Vogelweide	Am Pfingstberg	90	Ergänzung einer Beleuchtung		III	G	M
1121	Große Weinmeisterstr.	Höhenstr.	Am Neuen Garten	12	verkehrsberuhigte Gestaltung des Straßenraumes		IV	G	G
				20	Verbreiterung des bestehenden Gehweges		III	G	M

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
1122	Große Weinmeisterstr.	Glumestr.	Persiusstr.	20	Verbreiterung des bestehenden Gehweges	Ostseite, Umbau mit Energie und Wasser Potsdam	I	M	H
				67	Sanierung des Gehweges	Umbau mit Energie und Wasser Potsdam	II	M	H
		Große Weinmeisterstr. 14b	Kleine Weinmeisterstr.	20	Verbreiterung des bestehenden Gehweges	Südseite, Umbau mit Energie und Wasser Potsdam	II	M	H
1123	Beyerstr.	Puschkinallee	Kleine Weinmeisterstr.	27	Entflechtung von Fußverkehr und Parken	Südseite	I	H	SH
				67	Sanierung des Gehweges	Südseite	III	G	M
1124	Puschkinallee	Beyerstr.	Hessestr.	67	Sanierung des Gehweges	Ostseite	III	H	H
		Hessestr.	HNr. 18	69	Sanierung Fahrbahnoberfläche (Mischverkehrsflächen)	Ostseite	III	G	M
1132	Georg-Hermann-Allee	J.-von-Grundling-Str.	Kiepenheuerallee	22	Verbreiterung Gehwegflächen, Verlagerung Geschäftsauslagen (baulich), etc.	Westseite	I	M	H
				29	Prüfung Radstellplätze im Fahrbahnbereich / auf sonstigen Flächen	Westseite	I	H	SH
1133	Verb.-weg Kiepenheuerallee	Erich-Mendelsohn-Allee	Kiepenheuerallee	90	Ergänzung einer Beleuchtung		I	G	H
1134	David-Gilly-Str.	Verb.-weg K.-Wachsmann-Str.	E.-Barth-Str.	90	Ergänzung einer Beleuchtung		I	G	H
	FGWeg Konrad-Wachsmann-Str.	D.-Gilly-Str.	E.-Mendelsohn-Allee	90	Ergänzung einer Beleuchtung		I	G	H
	Verb.-weg	Karl-Krieger-Str.	Erich-Mendelsohn-Allee	65	Befestigung des Gehweges		II	M	H
1135	Kirschallee	E.-Barth-Str.	A.-Klein-Str.	20	Verbreiterung des bestehenden Gehweges	Westseite	II	M	H
		L.-Botzmann-Str.	Neue Kirschallee	66	Beseitigung von Unebenheiten	Westseite	I	M	H
		A.-Klein-Str.	L.-Botzmann-Str.	67	Sanierung des Gehweges	Westseite	II	M	H
1165	Pappelallee	Bereich Hst. "Johan-Bouman-Platz" Südseite		6	Gehweganbindung / -verbindung		II	M	H
		E.-Mendelsohn-Allee	Wegeverb.zum Ruinenberg	6	Gehweganbindung / -verbindung	Anbindung Weg zum Ruinenberg	III	M	M
				20	Verbreiterung des bestehenden Gehweges	Anbindung Weg zum Ruinenberg	III	G	M
1166	Tschudistr.	Am Großen Horn	Hst. "Römerschanze"	20	Verbreiterung des bestehenden Gehweges	Ostseite, Tram Krampnitz berücksichtigen	III	M	M

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
	Tschudistr. / Am Wiesenrand	Nedlitzer Südbrücke	Nedlitzer Nordbrücke	36	Überprüfung Benutzungspflicht für den Radverkehr im Radverkehrskonzept	Ostseite	I	H	SH

Kategorie Knotenpunkte

172	Nedlitzer Str.	Kiepenheuerallee	Russische Kolonie	76	Ergänzung einer zusätzlichen Fußgängerfurt		II	G	M
195	Berliner Str.	Menzelstr.		49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		II	M	H
234	Erich-Mendelsohn-Allee	Erwin-Barth-Str.		40	zusätzliche sichere Querungsstelle (Prüfung der Handlungspotenziale)	nördl. Knotenpunktarm (Erich-Mendelsohn-Allee)	II	M	H
				53	Farbliche Gestaltung der Querungsstellen	westlicher Knotenpunktarm	I	M	H
235	Georg-Hermann-Allee	Kiepenheuerallee		77	Verlängerung der Freigabezeiten für den Fußverkehr	Prüfung einer getrennten Freigabe der Linksabbieger und des Fußverkehrs	I	M	H
306	Geschwister-Scholl-Str.	Carl-von-Ossietzky-Str.		53	Farbliche Gestaltung der Querungsstellen		I	M	H
1732	Puschkinallee	Beyerstr.		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	G	M
				58	Verlagerung Bordabsenkung in die Lauflinie		I	H	SH
		Beyerstr.	Russische Kolonie	49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		II	G	M
1861	Große Weinmeisterstr.	Kleine Weinmeisterstr.	Beyerstr.	48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	G	M
2341	Erich-Mendelsohn-Allee	Konrad-Wachsmann-Str.	Hannes-Meyer-Str.	53	Farbliche Gestaltung der Querungsstellen	Nebenstraßenzufahrten	I	M	H
2342	Erich-Mendelsohn-Allee	Alexander-Klein-Str.		53	Farbliche Gestaltung der Querungsstellen	Nebenstraßenzufahrten	I	M	H
2343	Erich-Mendelsohn-Allee	Ludwig-Boltzmann-Str.	Mies-van-der-Rohe-Str.	53	Farbliche Gestaltung der Querungsstellen		I	M	H
K147	Pappelallee	Reiherweg	David-Gilly-Str.	79	Anpassung an Anforderungen seh- / mobilitätseingeschränkter Personen	Überprüfung Anmeldetaster für Pers. mit Seheingeschränkungen	I	H	SH
K148	David-Gilly-Str.	Ludwig-Boltzmann-Str.		53	Farbliche Gestaltung der Querungsstellen		I	M	H
K149	David-Gilly-Str.	Alexander-Klein-Str.		53	Farbliche Gestaltung der Querungsstellen		I	M	H
K151	Erwin-Barth-Str.	Hermann-Mattern-Promenade	David-Gilly-Str.	53	Farbliche Gestaltung der Querungsstellen		I	M	H
K206	August-Bonness-Str.	Jakob-von-Gundling-Str.		54	Farbliche Gestaltung des Knotenpunktes		I	M	H

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
K207	Georg-Hermann-Allee	Jakob-von-Gundling-Str.		53	Farbliche Gestaltung der Querungsstellen	Nebenstraßenzufahrt Westseite	I	M	H
K208	Georg-Hermann-Allee	Bartholomäus-Neumann-Str.		41	zusätzliche Querungsstelle	südlich der Einmündung	II	G	M
K213	August-Bonness-Str.	Kippenheuerallee OST	Kippenheuerallee WEST	53	Farbliche Gestaltung der Querungsstellen		I	M	H
K214	Heinrich-von-Kleist-Str.	Walter-Klausch-Str.		53	Farbliche Gestaltung der Querungsstellen		I	M	H
K215	Reiherbergstr.	Querverb. Zur Geiselsbergstr.		53	Farbliche Gestaltung der Querungsstellen		I	M	H
K216	Hauptstr. (Marquardt)	Seestr.		53	Farbliche Gestaltung der Querungsstellen		I	G	H
K217	Esplanade	Georg-Hermann-Allee	Parkplatz	53	Farbliche Gestaltung der Querungsstellen		I	G	H
K219	Nedlitzer Str.	Am Hang		45	Prüfung Mittelinsel	Miitelinseln nördl. und südl. der Einmündungen	II	G	M
		Am Hang		49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen	Mittelinseln nördlich und südlich der Einmündungen	II	M	H
K220	Nedlitzer Str.	Am Reiherbusch		45	Prüfung Mittelinsel	Miitelinseln nördl. und südl. der Einmündungen	II	H	H
		Am Reiherbusch		49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen	Mittelinseln nördlich und südlich der Einmündungen	II	M	H
K221	Nedlitzer Str.	Angermannstr.		45	Prüfung Mittelinsel	Miitelinseln nördl. und südl. der Einmündungen	II	H	H
		Angermannstr.		49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen	Mittelinseln nördlich und südlich der Einmündungen	II	G	M
K252	Puschkinallee	Kleine Weinmeisterstr.	Gehweg	48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	G	M
				50	Aufpflasterung		III	G	M
K253	Puschkinallee	Hessestr.		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	G	M
				50	Aufpflasterung		III	G	M
K279	Erwin-Barth-Str.	Karl-Krieger-Str.		53	Farbliche Gestaltung der Querungsstellen		I	M	H
K313	Am Pfingstberg	Höhenstr.		72	Oberflächenoptimierung im Bereich definierter Querungsstellen		III	H	H
K314	Große Weinmeisterstr.	Am Pfingstberg	Höhenstr.	51	Reduzierung der Knotenpunktflächen	Umbau mit Energie und Wasser Potsdam	II	M	H

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
K794	Georg-Hermann-Allee	Viereckremise		53	Farbliche Gestaltung der Querungsstellen		I	M	H
K795	Georg-Hermann-Allee	Peter-Huchel-Str.		53	Farbliche Gestaltung der Querungsstellen		I	M	H
K913	Seestr.	Rubensstr.		47	Herstellung von Bordabsenkungen		II	H	H
				48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	M	H
				50	Aufpflasterung		III	M	M
				51	Reduzierung der Knotenpunktflächen		II	M	H
K918	Berliner Str.	Rembrandtstr.		49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		II	G	M
K920	Seestr.	Ludwig-Richter-Str.		47	Herstellung von Bordabsenkungen		I	H	SH
				48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	M	H
				50	Aufpflasterung		III	M	M
				51	Reduzierung der Knotenpunktflächen		II	M	H
K922	Seestr.	Böcklinstr.		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	M	H
				50	Aufpflasterung		III	M	M
K923	Seestr.	Tizianstr.		47	Herstellung von Bordabsenkungen		II	H	H
				48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	M	H
				50	Aufpflasterung		III	M	M
K928	Große Weinmeisterstr.	Persiusstr.		54	Farbliche Gestaltung des Knotenpunktes		I	M	H
K929	Große Weinmeisterstr.	Glumestr.		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen	Umbau mit Energie und Wasser Potsdam	II	M	H
				54	Farbliche Gestaltung des Knotenpunktes		I	M	H
K930	Großbeerenstr.	Ahornstr.		53	Farbliche Gestaltung der Querungsstellen		I	M	H

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme	Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
Kategorie Querungsstellen								
Q125	Große Weinmeisterstr.	Querung Ev. Grundschule	57	Schaffung / Befestigung Aufstellflächen bzw. Anbindung	Umbau mit Energie und Wasser Potsdam	I	M	H
Kategorie Sonstige								
S78	Kiepenheuerallee	in Höhe Hst. "Campus Fachhochschule"	29	Prüfung Radstellplätze im Fahrbahnbereich / auf sonstigen Flächen	hohe Nachfrage, zentrale Parkierungseinrichung notwendig	II	H	H
S79	Nedlitzer Str.	nördl. Einkaufsmarkt (REWE)	45	Prüfung Mittelinsel	im Bereich der Verziehung der Linksabbiegespur	II	H	H
S96	Tschudistr.	in Höhe Hst. "Römerschanze"	45	Prüfung Mittelinsel	Nutzung des Aufweitungsbeginnes der Busbucht	II	H	H

Fußverkehrskonzept Potsdam

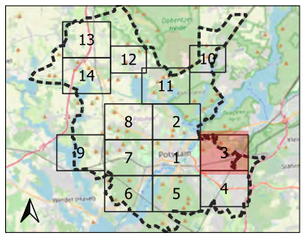
Maßnahmenübersicht

- Strecken, Knotenpunkte, Querungsstellen & punktuelle Ergänzungen -

Legende

- Vorrangnetz
- Netzelement mit Elementnummer
- Knotenpunkt mit Elementnummer
- punktuelle Ergänzungen mit Elementnummer
- Querungsstelle mit Elementnummer

Für Knotenpunkte, die sich in ihrer Lage mit dem eines durch die Landeshauptstadt Potsdam nummerierten Knotenpunktes decken, wurde die Knotenpunktnummer der Landeshaupstadt Potsdam als Elementnummer festgelegt.



Kartengrundlage: eigene Darstellung auf Grundlage © OpenStreetMap-Mitwirkende, gemäß CC BY-SA

SVU Dresden

0 250 500 m

November 2021 | Anlage 4.3

297mm x 420mm @ 300dpi
2021-12-10 16:44:40 218 EPSG:25832 DavidPfitzner

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
Kategorie Gehwegabschnitte									
1200	Waldmüllerstr.	Wilhelm-Leuschner-Str.	Wannseestr.	2	Ergänzung eines zweiten straßenbegleitenden Gehweges	Nordseite	IV	G	G
				67	Sanierung des Gehweges	Südseite	V	M	M
				73	Verbreiterung der gut begehbaren / berollbaren Gehwegbereiche	Südseite	IV	M	M
1201	Mövenstr.	Wilhelm-Leuschner-Str.	Waldmüllerstr.	27	Entflechtung von Fußverkehr und Parken	Westseite	III	H	H
				67	Sanierung des Gehweges	Westseite	IV	G	G
	Wilhelm-Leuschner-Str.	Mövenstr.	Waldmüllerstr.	67	Sanierung des Gehweges	Ostseite	III	G	M
1202	Lankestr.	Waldmüllerstr.	Allee nach Glienicke	16	Verbreiterung des Gehweges oder Umgestaltung zur Mischverkehrsfläche		IV	H	H
1203	Allee nach Glienicke	Karl-Marx-Str.	Wasserstr.	67	Sanierung des Gehweges	Ostseite	III	M	M
1204	Domstr.	Robert-Koch-Straße	Heinestr.	67	Sanierung des Gehweges	Nordseite	V	M	M
	Scheffelstr.	Scheffelstr. 19	Herthastr.	2	Ergänzung eines zweiten straßenbegleitenden Gehweges	Nordseite	III	G	M
		Baldurstr.	Heinestr.	65	Befestigung des Gehweges	Nordseite	III	G	M
		Scheffelstr. 25a	Herthastr.	65	Befestigung des Gehweges	Nordseite	III	M	M
		Behringstr.	Baldurstr.	67	Sanierung des Gehweges	Nordseite	III	G	M
1205	Domstr.	Karl-Marx-Str.	Robert-Koch-Straße	67	Sanierung des Gehweges		V	G	G
1206	Lessingstr.	Fontanestr.	Reuterstr.	20	Verbreiterung des bestehenden Gehweges	Nordseite	III	M	M
		Uhlandstr.	Plantagenstr.	20	Verbreiterung des bestehenden Gehweges	Nordseite	V	M	M
		Uhlandstr.	Reuterstr.	67	Sanierung des Gehweges	Südseite	III	M	M
1207	Karl-Liebknecht-Str. (Babelsberg)	Rudolf-Breitscheid-Str.	Lutherstr.	22	Verbreiterung Gehwegflächen, Verlagerung Geschäftsauslagen (baulich), etc.	Osseite	II	H	H
				30	Überprüfung Sondernutzungsgenehmigungen / verstärkte Kontrollen	Ostseite	I	H	SH

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
		Spindelstr.	Garnstr.	22	Verbreiterung Gehwegflächen, Verlagerung Geschäftsauslagen (baulich), etc.	Westseite	I	H	SH
				30	Überprüfung Sondernutzungsgenehmigungen / verstärkte Kontrollen	Westseite	I	H	SH
		Schornsteinfegergasse	Turnstr.	97	Erhöhung Aufenthaltsqualität durch bauliche Neugestaltung des Straßenraumes		I	H	SH
1208	Karl-Gruhl-Str.	Karl-Liebknecht-Str. (Babelsberg)	Kreuzstr.	23	Entfernung von Pollern aus der Gehlinie	Bei Eingriff in Bausubstanz Zweckbindung der Städtebauförderung bis 2026 beachten.	V	H	M
		Müllerstr.	Karl-Liebknecht-Str. (Babelsberg)	30	Überprüfung Sondernutzungsgenehmigungen / verstärkte Kontrollen	Nordseite	I	M	H
1209	Garnstr.	Karl-Liebknecht-Str. (Babelsberg)	Tuchmacherstr.	20	Verbreiterung des bestehenden Gehweges	Nordseite, Bei Eingriff in Bausubstanz Zweckbindung der Städtebauförderung bis 2023 beachten.	III	H	H
				20	Verbreiterung des bestehenden Gehweges	Südseite, Abtrennung eines Teils der überbreiten Fahrbahn durch Gestaltungselemente, Zweckbindung der Städtebauförderung bis 2023 beachten	III	H	H
				97	Erhöhung Aufenthaltsqualität durch bauliche Neugestaltung des Straßenraumes	Nordseite, Bei Eingriff in Bausubstanz Zweckbindung der Städtebauförderung bis 2023 beachten. Prüfung der Umwandlung in eine Fußgängerzone.	V	H	M
		Alt Nowawes	Höhe Tuchmacherstr.	29	Prüfung Radstellplätze im Fahrbahnbereich / auf sonstigen Flächen	Südseite	II	H	H
1210	Schornsteinfegergasse	Weberplatz	Karl-Liebknecht-Str. (Babelsberg)	16	Verbreiterung des Gehweges oder Umgestaltung zur Mischverkehrsfläche	Südseite, Bei Eingriff in Bausubstanz Zweckbindung der Städtebauförderung bis 2022 beachten.	V	H	M
	Weberplatz	Schornsteinfegergasse	HNr. 20	23	Entfernung von Pollern aus der Gehlinie	Ostseite, Bei Eingriff in Bausubstanz Zweckbindung der Städtebauförderung bis 2021 / 2022 beachten.	I	H	SH
1211	Wichgrafstr.	Bendastr.	Plantagenplatz	33	Verlagerung Radnutzung aus Seitenraum	Südseite, ggf. Verbesserung der Fahrbahnoberfläche sinnvoll, Bei Eingriff in Bausubstanz Zweckbindung der Städtebauförderung bis 2032 beachten.	II	H	H
1212	Plantagenstr.	Höhe Goethestr.	Turnstr.	29	Prüfung Radstellplätze im Fahrbahnbereich / auf sonstigen Flächen	Westseite, Bei Eingriff in Bausubstanz Zweckbindung der Städtebauförderung bis 2028 beachten.	II	H	H

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
				74	Oberflächenverbesserung im Bereich von Baumscheiben	Westseite, Bei Eingriff in Bausubstanz Zweckbindung der Städtebauförderung bis 2028 beachten.	II	H	H
1213	Goethestr.	Plantagenstr.	Hst. "Goetheplatz"	5	Schaffung einer Gehweganbindung der Haltestelle	Nordseite, Bei Eingriff in Bausubstanz Zweckbindung der Städtebauförderung bis 2028 beachten.	II	M	H
		Plantagenstr.	Pasteurstr.	74	Oberflächenverbesserung im Bereich von Baumscheiben	Südseite, Bei Eingriff in Bausubstanz Zweckbindung der Städtebauförderung bis 2028 beachten.	II	H	H
1214	Behringstr.	Scheffelstr.	Pasteurstr.	27	Entflechtung von Fußverkehr und Parken	zur Gewährleistung ausreichend breiter Gehwege	V	M	M
1217	Rudolf-Breitscheid-Str.	Daimlerstr.	Karl-Liebknecht-Str. (Babelsberg)	23	Entfernung von Pollern aus der Gehlinie	Südseite	I	M	H
				30	Überprüfung Sondernutzungsgenehmigungen / verstärkte Kontrollen	Südseite; Unterbindung der Befahrungsmöglichkeiten des	I	H	SH
1218	Karl-Liebknecht-Str. (Babelsberg)	Rudolf-Breitscheid-Str.	Bahnunterführung	29	Prüfung Radstellplätze im Fahrbahnbereich / auf sonstigen Flächen	Westseite, Schaffung einer zentrale Abstellanlage für den Radverkehr, Bei Eingriff in Bausubstanz Zweck-bindung der Städtebauförderung bis 2023 beachten.	II	H	H
				30	Überprüfung Sondernutzungsgenehmigungen / verstärkte Kontrollen	Bei Eingriff in Bausubstanz Zweckbindung der Städtebauförderung bis 2023 beachten.	I	H	SH
				55	Verbesserung der Sichtmöglichkeiten	Ostseite, im Bereich der Zufahrt zum Parkdeck,Bei Eingriff in Bausubstanz Zweckbindung der Städtebauförderung bis 2023 beachten.	I	H	SH
		Bereich S-Bahnhof Babelsberg		32	Verlagerung Radnutzung aus Seitenraum / Prüfung Alternativangebote	Bei Eingriff in Bausubstanz Zweckbindung der Städtebauförderung bis 2023 beachten.	II	H	H
		Bereich Einmündung Voltastr.		49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		II	H	H
		Bahnquerung	Schulstr.	66	Beseitigung von Unebenheiten	Ostseite, Bei Eingriff in Bausubstanz Zweckbindung der Städtebauförderung bis 2023 beachten.	I	M	H
1219	Wattstr.	Rudolf-Breitscheid-Str.	Schulstr.	32	Verlagerung Radnutzung aus Seitenraum / Prüfung Alternativangebote	Schaffung zusätzlicher Abstellana-gen für den Radverkehr, Bei Eingriff in Bausubstanz Zweckbindung der Städtebauförd. bis 2032 beachten.	II	H	H

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
1220	Rudolf-Breitscheid-Str.	Anhalter Str.	Bendastraße	22	Verbreiterung Gehwegflächen, Verlagerung Geschäftsauslagen (baulich), etc.	Nordseite, Bei Eingriff in Bausubstanz Zweckbindung der Städtebauförderung bis 2023/2028 beachten.	I	H	SH
		Karl-Liebknecht-Str. (Babelsberg)	Theodor-Hoppe-Weg	22	Verbreiterung Gehwegflächen, Verlagerung Geschäftsauslagen (baulich), etc.	Südseite, Bei Eingriff in Bausubstanz Zweckbindung der Städtebauförderung bis 2023/2028 beachten.	I	H	SH
		Anhalter Str.	Karl-Liebknecht-Str. (Babelsberg)	30	Überprüfung Sondernutzungsgenehmigungen / verstärkte Kontrollen	Nordseite, Bei Eingriff in Bausubstanz Zweckbindung der Städtebauförderung bis 2023/2028 beachten.	I	H	SH
1221	Bendastr.	Rudolf-Breitscheid-Str.	Wichgrafstr.	23	Entfernung von Pollern aus der Gehlinie	Ostseite, Bei Eingriff in Bausubstanz Zweckbindung der Städtebauförderung bis 2042 beachten.	I	H	SH
1222	Rudolf-Breitscheid-Str.	Bendastraße	Karl-Liebknecht-Str. (Babelsberg)	22	Verbreiterung Gehwegflächen, Verlagerung Geschäftsauslagen (baulich), etc.	Bei Eingriff in Bausubstanz Zweckbindung der Städtebauförderung bis 2023 beachten.	I	H	SH
		Karl-Liebknecht-Str. (Babelsberg)	Theodor-Hoppe-Weg	30	Überprüfung Sondernutzungsgenehmigungen / verstärkte Kontrollen	Bei Eingriff in Bausubstanz Zweckbindung der Städtebauförderung bis 2023 beachten.	I	H	SH
1223	Fontanestraße	Lessingstr.	Rudolf-Breitscheid-Str.	67	Sanierung des Gehweges		II	G	M
1224	Stahnsdorfer Str.	Stahndorfer Str. 133	Stahndorfer Str. 139	2	Ergänzung eines zweiten straßenbegleitenden Gehweges	Nordseite	III	M	M
		Rote-Kreuz-Str.	Landesgrenze Berlin	65	Befestigung des Gehweges	Nordseite	III	H	H
		Rote-Kreuz-Str.	Teltower Str.	65	Befestigung des Gehweges	Südseite	III	H	H
		August-Bebel-Str.	Rote-Kreuz-Str.	73	Verbreiterung der gut begehbaren / berollbaren Gehwegbereiche		III	M	M
				91	Erneuerung / Verdichtung der Beleuchtung		II	M	H
1225	August-Bebel-Str.	R.-Breitscheid-Str.	Eisenbahnbrücke	32	Verlagerung Radnutzung aus Seitenraum / Prüfung Alternativangebote	Prüfung der Möglichkeiten von Alternativen zum Nicht benutzungspflichtigen Radweg	II	H	H
		Eisenbahnunterführung		90	Ergänzung einer Beleuchtung		II	M	H
1226	Rudolf-Breitscheid-Str.	August-Bebel-Str.	Höhe Bhf Griebnitzsee	65	Befestigung des Gehweges	Südseite	III	H	H
		Karl-Marx-Str.	Stubenrauchstr.	73	Verbreiterung der gut begehbaren / berollbaren Gehwegbereiche	Nordseite	III	M	M

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
1227	Prof.-Dr.-Helmert-Str.	Gehweg zum Parkplatz	Verb.-weg S-Bahnhof "Griebnitzsee"	73	Verbreiterung der gut begehbaren / berollbaren Gehwegbereiche		III	H	H
				101	Blindenleitsystem auf den aktuellen Stand bringen / austauschen		I	M	H
1228	Paul-Neumann-Str.	Stahnsdorfer Str.	Rudolf-Breitscheid-Str.	90	Ergänzung einer Beleuchtung		II	G	M
1229	Stahnsdorfer Str.	Am Sportplatz	HNr. 104	65	Befestigung des Gehweges	Südseite	IV	M	M
		Paul-Neumann-Str.	Franz-Mering-Str.	65	Befestigung des Gehweges	Südseite	IV	M	M
		Paul-Neumann-Str.	Am Sportplatz	67	Sanierung des Gehweges	Nordseite	III	G	M
1230	Dianastr.	Steinstr.	Jägerstieg	12	verkehrsberuhigte Gestaltung des Straßenraumes		V	G	G
				16	Verbreiterung des Gehweges oder Umgestaltung zur Mischverkehrsfläche		V	G	G
		Försterweg	Jägersteig	13	Ergänzung einer Straßenraumbegrünung		II	G	M
				20	Verbreiterung des bestehenden Gehweges		III	G	M
		Dianastr. 17	Dianastr. 15	66	Beseitigung von Unebenheiten		II	M	H
1231	August-Bebel-Str.	Stahnsdorfer Str.	G.W.-Pabst-Str.	32	Verlagerung Radnutzung aus Seitenraum / Prüfung Alternativangebote	Westseite	III	H	H
		Hst. "Bhf. Medienstadt Babelsberg"	Merkurstr. (S)	67	Sanierung des Gehweges	Ostseite	II	G	M
		Jägersteig	Stahnsdorfer Str.	67	Sanierung des Gehweges	Ostseite	II	G	M
		Marlene-Dietrich-Allee	Joe-May-Str.	67	Sanierung des Gehweges	Westseite, Südteil	III	G	M
		Marlene-Dietrich-Allee	Großbeerenstr.	91	Erneuerung / Verdichtung der Beleuchtung	Westseite	II	G	M
1233	Paul-Neumann-Str.	Althoffstr.	Rosenstr.	20	Verbreiterung des bestehenden Gehweges	Ostseite, zwischen FGÜ und Rosenstraße	III	H	H
				26	Aufhebung Stellplätze / ruhender Verkehr	Ostseite, Umsetzung nach Prüfung der Sichtverhältnisse am FGÜ	I	H	SH
		Stephensonstr.	Heideweg	27	Entflechtung von Fußverkehr und Parken		I	M	H
		Stephensonstr.	Stahnsdorfer Str.	29	Prüfung Radstellplätze im Fahrbahnbereich / auf sonstigen Flächen	Ostseite, vorab Alternativen auf dem Grundstück prüfen	I	H	SH

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
		Stephensonstr.	Pestalozzistr.	67	Sanierung des Gehweges	Westseite	III	M	M
		Stephensonstr.	Rosenstr.	90	Ergänzung einer Beleuchtung	Ostseite	I	M	H
		Heideweg	Rosenstr.	67	Sanierung des Gehweges		IV	M	M
1234	Querverbindung	Heinz-Rühmann-Weg	An der Sandscholle	90	Ergänzung einer Beleuchtung		II	H	H
	Rosenstr.	An der Sandscholle	Am Sportplatz	67	Sanierung des Gehweges	Südseite	III	G	M
1235	Kopernikusstr.	Kopernikusstr. 15	Stephensonstr.	20	Verbreiterung des bestehenden Gehweges	Nordseite	III	G	M
		Kopernikusstr. 48	Pestalozzistr.	20	Verbreiterung des bestehenden Gehweges	Südseite	III	G	M
		Kopernikusstr. 21	Heinrich-von-Kleist-Str.	29	Prüfung Radstellplätze im Fahrbahnbereich / auf sonstigen Flächen	Bei Eingriff in Bausubstanz Zweckbindung der Städtebauförderung bis 2028 beachten.	II	H	H
		Althoffstr.	Pestalozzistr.	32	Verlagerung Radnutzung aus Seitenraum / Prüfung Alternativangebote	Nordseite, Sanierung Fahrbahn-oberfläche für den Radverkehr, Bei Eingriff in Bausubstanz ggf. Zweck-bindung der Städtebauförderung beachten.	IV	H	H
		Kopernikusstr. 15	Stephensonstr.	66	Beseitigung von Unebenheiten	Nordseite	I	M	H
	Verb.-weg Höhe Pestalozzistr.	Kopernikusstr.	Großbeerenstr.	29	Prüfung Radstellplätze im Fahrbahnbereich / auf sonstigen Flächen		II	H	H
	Verb.-weg Willi-Frohwein-Platz	Kopernikusstr.	Großbeerenstr.	65	Befestigung des Gehweges	laufendes Bebauungsplanverfahren	I	H	SH
1237	Heinrich-von-Kleist-Str.	Großbeerenstraße	Kopernikusstr.	29	Prüfung Radstellplätze im Fahrbahnbereich / auf sonstigen Flächen	Bei Eingriff in Bausubstanz Zweckbindung der Städtebauförderung bis 2027 beachten.	II	H	H
1239	Großbeerenstr.	Großbeerenstr. 77	Großbeerenstr. 81	26	Aufhebung Stellplätze / ruhender Verkehr	Südseite, zur Aufhebung von Nutzungsüberlagerungen	I	H	SH
		An den Windmühlen	HNr. 76	27	Entflechtung von Fußverkehr und Parken	Nordseite	I	H	SH
		Walter-Klausch-Str.	Großbeerenstr. 75	29	Prüfung Radstellplätze im Fahrbahnbereich / auf sonstigen Flächen	Südseite	II	H	H
		Pestalozzistr.	Willi-Frohwein-Platz	65	Befestigung des Gehweges	Nordseite, StadtKontor - laufendes BV	I	H	SH

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
		Willi-Frohwein-Platz	Großbeerenstr. 95	66	Beseitigung von Unebenheiten	Unebenheiten werden mit Umbau des Willi-Froweinplatzes aktuell beseitigt.	II	M	H
1245	Heinrich-von-Kleist-Str.	Dieselstr.	Großbeerenstraße	29	Prüfung Radstellplätze im Fahrbahnbereich / auf sonstigen Flächen	Bei Eingriff in Bausubstanz Zweck-bindung der Städtebauförderung bis 2031 beachten.	II	H	H
1251	August-Bebel-Str.	Am Klubhaus	Stahnsdorfer Str.	74	Oberflächenverbesserung im Bereich von Baumscheiben	Westseite	II	H	H
1252	Hauptweg Stahnsdorfer Brücke	Vebindungsweg Stahnsdorfer Brücke	An der Parforceheide	90	Ergänzung einer Beleuchtung		III	G	M
				98	Erhöhung der sozialen Sicherheit		I	H	SH
	Verb.-weg Stahnsdorfer Brücke	Bernhard-Beyer-Str.	Hauptweg Stahnsdorfer Brücke	65	Befestigung des Gehweges	Abzweig zur Stahndorfer Brücke	II	G	M
				98	Erhöhung der sozialen Sicherheit	Abzweig zur Stahndorfer Brücke	I	H	SH
		Bernhard-Beyer-Str.	An der Parforceheide	90	Ergänzung einer Beleuchtung		II	G	M
1253	Steinstr.	B.-Beyer-Str.	M.-Bartholdy-Str.	2	Ergänzung eines zweiten straßenbegleitenden Gehweges	Südseite	V	G	G
1254	Steinstr.	Mendelssohn-Bartholdy-Str.	An der Parforceheide	65	Befestigung des Gehweges	Nordseite	III	H	H
				67	Sanierung des Gehweges	Südseite	III	G	M
		Mendelsohn-Bartholdy-Str.	Hst. "Am Gehölz"	99	Optimierung der Regenentwässerung		IV	M	M
Kategorie Knotenpunkte									
600	Karl-Liebknecht-Str. (Babelsberg)	Lutherplatz	Großbeerenstr.	43	Prüfung Fußgängerüberwege am Kreisverkehr	erneute Prüfung auf Grundlage aktueller Verkehrsbelegung, Bei Eingriff in Bausubstanz Zweck-bindung der Städtebauförderung bis 2028	I	H	SH
602	Karl-Liebknecht-Str. (Babelsberg)	Schulstr.		45	Prüfung Mittelinsel	Querungsmöglichkeit nördl. der Einmündung der Schulstr., Bei Eingriff in Bausubstanz Zweckbindung der Städtebauförderung bis 2028/2038 beachten.	II	M	H
603	Großbeerenstr.	Friesenstr.		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen	Bei Eingriff in Bausubstanz Zweckbindung der Städtebauförderung bis 2030/2033 beachten.	III	M	M

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
				49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen	Bei Eingriff in Bausubstanz Zweckbindung der Städtebauförderung bis 2030/2033 beachten.	III	G	M
606	Großbeerenstr.	Heinrich-von-Kleist-Str.		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen	Bei Eingriff in Bausubstanz Zweck-bindung der Städtebauförderung bis 2027/2030/2031 beachten.	III	M	M
				49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen	Bei Eingriff in Bausubstanz Zweck-bindung der Städtebauförderung bis 2027/2030/2031 beachten.	III	G	M
610	Pestalozzistr.	Kopernikusstr.		47	Herstellung von Bordabsenkungen		II	H	H
				48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		IV	H	H
				57	Schaffung / Befestigung Aufstellflächen bzw. Anbindung		IV	H	H
				72	Oberflächenoptimierung im Bereich definierter Querungsstellen		III	H	H
611	Großbeerenstr.	Kopernikusstr.		40	zusätzliche sichere Querungsstelle (Prüfung der Handlungspotenziale)	LSA	III	M	M
				49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		III	G	M
				51	Reduzierung der Knotenpunktflächen	östlicher Nebenknotenpunkt / Abzweig in Höhe Heidehaus	IV	M	M
631	Rudolf-Breitscheid-Str.	Wattstr.		40	zusätzliche sichere Querungsstelle (Prüfung der Handlungspotenziale)	Bei Eingriff in Bausubstanz Zweckbindung der Städtebauförderung beachten.	II	H	H
				80	Vollsignalisierung des Knotenpunktes	bzw. Umsetzung von Alternativmaßnahmen, Bei Eingriff in Bausubstanz Zweckbindung der Städtebauförderung beachten.	III	H	H
				102	Ergänzung Blindenleitsystem auf der Mittelinsel bzw. auf der Gegenseite	Bei Eingriff in Bausubstanz Zweckbindung der Städtebauförderung beachten.	II	H	H
632	Schulstr.	Wattstr.	Benzstr.	48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen	Bei Eingriff in Bausubstanz Zweck-bindung der Städtebauförderung bis 2027/2030/2031 beachten.	III	H	H
633	Rudolf-Breitscheid-Str.	Bendastr.		53	Farbliche Gestaltung der Querungsstellen		I	G	H
640	August-Bebel-Str.	Rudolf-Breitscheid-Str.		72	Oberflächenoptimierung im Bereich definierter Querungsstellen	Umbau nördlicher Knotenpunktarm	I	H	SH

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
				80	Vollsignalisierung des Knotenpunktes		III	H	H
642	Domstr.	Fontanestr.		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	M	H
				50	Aufpflasterung		III	M	M
645	Karl-Marx-Str.	Allee nach Glienicke	Allee nach Glienicke	51	Reduzierung der Knotenpunktflächen		III	H	H
				52	Abkröpfen der Einmündung		III	H	H
651	Plantagenstr.	Goethestr.		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen	zur Unterbindung des illegalen Parkens, Bei Eingriff in Bausubstanz Zweckbindung der Städtebauförderung bis 2028 beachten.	III	H	H
652	Behringstr.	Pasteurstr.	Goethestr.	48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		III	M	M
654	Behringstr.	Scheffelstr.		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	M	H
				49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		III	M	M
662	Hst. "Waldstraße / Horstweg"			53	Farbliche Gestaltung der Querungsstellen		I	H	SH
	Karl-Liebknecht-Str. (Babelsberg)	Pasteurstr.		41	zusätzliche Querungsstelle	Bei Eingriff in Bausubstanz Zweckbindung der Städtebauförderung bis 2023/2032 beachten.	III	H	H
		Semmelweisstr.		53	Farbliche Gestaltung der Querungsstellen	Bei Eingriff in Bausubstanz Zweckbindung der Städtebauförderung bis 2023/2032 beachten.	I	M	H
663	Alt Nowawes	Allee n. Glienicke	Grenzstr.	40	zusätzliche sichere Querungsstelle (Prüfung der Handlungspotenziale)		II	H	H
				71	Kurzfristiger Anpassungsbedarf Oberflächen Ein- / Ausfahrt	Zugang zum Park, bereits beauftragt, Bei Eingriff in Bausubstanz Zweck-bindung der Städtebauförderung bis 2025 beachten.	I	H	SH
				72	Oberflächenoptimierung im Bereich definierter Querungsstellen	Zugang zum Park, bereits beauftragt, Bei Eingriff in Bausubstanz Zweck-bindung der Städtebauförderung bis 2025 beachten.	I	H	SH

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
664	Alt Nowawes	Spindelstr.		41	zusätzliche Querungsstelle	Bei Eingriff in Bausubstanz Zweckbindung der Städtebauförderung bis 2025 beachten.	III	M	M
				72	Oberflächenoptimierung im Bereich definierter Querungsstellen	Bei Eingriff in Bausubstanz Zweckbindung der Städtebauförderung bis 2025 beachten.	II	H	H
667	Garnstr.	Tuchmacherstr.		58	Verlagerung Bordabsenkung in die Lauflinie	Bei Eingriff in Bausubstanz Zweckbindung der Städtebauförderung bis 2023 beachten.	II	M	H
669	Karl-Liebknecht-Str. (Babelsberg)	Lutherstr.		26	Aufhebung Stellplätze / ruhender Verkehr	Umbau zur Verbesserung der Sichtverhältnisse am FGÜ, Bei Eingriff in Bausubstanz Zweckbindung der Städtebauförderung bis 2023/2026 beachten.	III	H	H
				55	Verbesserung der Sichtmöglichkeiten	Bei Eingriff in Bausubstanz Zweckbindung der Städtebauförderung bis 2023/2026 beachten.	III	H	H
				105	Blindenleitsystem an wichtigen Querungsstellen ergänzen	Bei Eingriff in Bausubstanz Zweckbindung der Städtebauförderung bis 2023/2026 beachten.	III	H	H
670	Paul-Neumann-Str.	Rosenstr.		15	Umgestaltung Straßenraum unter bes. Berücksichtigung des Fußverkehrs	komplexe Umgestaltung des Knotenpunktes	III	G	M
		Althoffstr.		49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		II	G	M
		Pestalozzistr.		15	Umgestaltung Straßenraum unter bes. Berücksichtigung des Fußverkehrs	komplexe Umgestaltung des Knotenpunktes	III	M	M
				51	Reduzierung der Knotenpunktflächen	komplexe Umgestaltung des Knotenpunktes	II	M	H
683	August-Bebel-Str.	Försterweg	Ausfahrt Parkhaus	49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		II	M	H
				51	Reduzierung der Knotenpunktflächen		II	M	H
684	August-Bebel-Str.	Marlene-Dietrich-Str.		49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		III	G	M
685	August-Bebel-Str.	Steinstr.		49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		III	G	M
730	Steinstr.	Mendelssohn-Bartholdy-Str.		49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		III	G	M
				51	Reduzierung der Knotenpunktflächen		II	G	M

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
				57	Schaffung / Befestigung Aufstellflächen bzw. Anbindung		II	G	M
				58	Verlagerung Bordabsenkung in die Lauflinie		I	H	SH
738	Steinstr.	In der Aue		49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		III	G	M
6321	Kopernikusstr.	Fultonstr.		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen	Bei Eingriff in Bausubstanz Zweckbindung der Städtebauförderung bis 2027 beachten.	II	M	H
				50	Aufpflasterung	Bei Eingriff in Bausubstanz Zweckbindung der Städtebauförderung bis 2027 beachten.	III	G	M
6501	Plantagenplatz			48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	M	H
		Plantagenstr.		26	Aufhebung Stellplätze / ruhender Verkehr	zur Schaffung von Querungsstellen am Knotenpunkt,Bei Eingriff in Bausubstanz Zweckbindung der Städtebauförderung bis 2028/2039 beachten.	I	M	H
				48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen	Bei Eingriff in Bausubstanz Zweckbindung der Städtebauförderung bis 2028/2039 beachten.	II	M	H
K319	Alt Nowawes	Jutestr.		41	zusätzliche Querungsstelle	Bei Eingriff in Bausubstanz Zweckbindung der Städtebauförderung bis 2025 beachten.	III	M	M
				72	Oberflächenoptimierung im Bereich definierter Querungsstellen	Bei Eingriff in Bausubstanz Zweckbindung der Städtebauförderung bis 2025 beachten.	III	H	H
K326	Karl-Liebknecht-Str. (Babelsberg)	Schornsteinfegergasse		40	zusätzliche sichere Querungsstelle (Prüfung der Handlungspotenziale)	Bei Eingriff in Bausubstanz Zweckbindung der Städtebauförderung bis 2022/2023 beachten.	III	H	H
				72	Oberflächenoptimierung im Bereich definierter Querungsstellen	Bei Eingriff in Bausubstanz Zweckbindung der Städtebauförderung bis 2022/2023 beachten.	III	H	H
K327	Karl-Liebknecht-Str. (Babelsberg)	Rudolf-Breitscheid-Str.		77	Verlängerung der Freigabezeiten für den Fußverkehr		I	M	H
K342	Behringstr.	Semmelweisstr.		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	M	H
				49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		III	M	M

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
K344	Lessingstr.	Uhlandstr.		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	G	M
				50	Aufpflasterung		III	G	M
K345	Lessingstr.	Reuterstr.		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	G	M
				50	Aufpflasterung		III	G	M
K346	Lessingstr.	Körnerweg		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	G	M
				50	Aufpflasterung		III	G	M
K347	Fontanestr.	Lessingstr.		21	Entfernung / Verlagerung störender Einbauten		I	H	SH
				48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	G	M
				50	Aufpflasterung		III	G	M
K348	Rudolf-Breitscheid-Str.	Fontanestr.		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	G	M
				49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		III	G	M
K349	Rudolf-Breitscheid-Str.	Freiligrathstr.		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	G	M
				49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		III	G	M
K352	Weberplatz	Wichgrafstr.		41	zusätzliche Querungsstelle	Ostseite	III	M	M
K504	August-Bebel-Str.	Am Klubhaus		49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		III	G	M
K508	Dianastr.	Steinstr.	Rote-Kreuz-Str.	50	Aufpflasterung		III	G	M
K510	August-Bebel-Str.	Jägersteig		49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		III	M	M
K517	Steinstr.	An der Parforceheide	An der Parforceheide	49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		III	M	M
K534	Großbeerenstr.	Weidendamm		105	Blindenleitsystem an wichtigen Querungsstellen ergänzen		II	H	H
K535	Paul-Neumann-Str.	Heideweg		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	G	M

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
K539	Großbeerenstr.	Walter-Klausch-Str.		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen	Bei Eingriff in Bausubstanz Zweckbindung der Städtebauförderung bis 2030/2035 beachten.	II	M	H
				49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen	Bei Eingriff in Bausubstanz Zweckbindung der Städtebauförderung bis 2030/2035 beachten.	III	G	M
				57	Schaffung / Befestigung Aufstellflächen bzw. Anbindung	Aufstellfläche Nordseite für Querung Großbeerenstraße, Bei Eingriff in Bausubstanz Zweckbindung der Städtebauförderung bis 2030/2035 beachten.	II	M	H
K541	Heinrich-von-Kleist-Str.	Siemensstr.		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	M	H
				50	Aufpflasterung		III	G	M
K542	Heinrich-von-Kleist-Str.	Kopernikusstr.	Althoffstr.	48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	M	H
				50	Aufpflasterung		III	G	M
				72	Oberflächenoptimierung im Bereich definierter Querungsstellen		III	H	H
K544	Großbeerenstr.	Horstweg		75	Überprüfung Grünpfeil-Regelung		I	H	SH
K546	Siemensstr.	Wattstr.		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen	Bei Eingriff in Bausubstanz Zweckbindung der Städtebauförderung bis 2034 beachten.	II	M	H
				50	Aufpflasterung	Bei Eingriff in Bausubstanz Zweckbindung der Städtebauförderung bis 2034 beachten.	III	M	M
K547	Großbeerenstr.	Jahnstr.		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen	Bei Eingriff in Bausubstanz Zweckbindung der Städtebauförderung bis 2030/2035 beachten.	II	M	H
				49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen	Bei Eingriff in Bausubstanz Zweckbindung der Städtebauförderung bis 2030/2035 beachten.	III	G	M
				57	Schaffung / Befestigung Aufstellflächen bzw. Anbindung	Aufstellfläche Nordseite für Querung Großbeerenstraße, Bei Eingriff in Bausubstanz Zweckbindung der Städtebauförderung bis 2030/2035 beachten.	II	M	H

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
K551	Großbeerenstr.	Wattstr.		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen	Bei Eingriff in Bausubstanz Zweck-bindung der Städtebauförderung bis 2030/2034/2035 beachten.	II	M	H
				49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen	Bei Eingriff in Bausubstanz Zweck-bindung der Städtebauförderung bis 2030/2034/2035 beachten.	III	G	M
K552	Dieselstr.	Heinrich-von-Kleist-Str.		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen	Bei Eingriff in Bausubstanz Zweckbindung der Städtebauförderung bis 2031/2035 beachten.	II	G	M
				72	Oberflächenoptimierung im Bereich definierter Querungsstellen	Bei Eingriff in Bausubstanz Zweckbindung der Städtebauförderung bis 2031/2035 beachten.	I	H	SH
K553	Dieselstr.	Horstweg		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen	Bei Eingriff in Bausubstanz Zweckbindung der Städtebauförderung bis 2031 beachten.	II	M	H
				49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen	Bei Eingriff in Bausubstanz Zweckbindung der Städtebauförderung bis 2031 beachten.	III	M	M
				57	Schaffung / Befestigung Aufstellflächen bzw. Anbindung	Bei Eingriff in Bausubstanz Zweckbindung der Städtebauförderung bis 2031 beachten.	II	M	H
K558	Paul-Neumann-Str.	Stephensonstr.		49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		III	G	M
K608	Dianastr.	Försterweg		50	Aufpflasterung		III	G	M
K609	Dianastr.	Jägersteig		50	Aufpflasterung		III	M	M
				51	Reduzierung der Knotenpunktflächen		III	M	M
K865	Paul-Neumann-Str.	Blumenweg		26	Aufhebung Stellplätze / ruhender Verkehr	zur Schaffung von Querungsstellen am Knotenpunkt	II	G	M
				41	zusätzliche Querungsstelle	Ost- und Westseite	II	G	M
				48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	G	M
K866	Paul-Neumann-Str.	Franz-Mehring-Str.		26	Aufhebung Stellplätze / ruhender Verkehr	zur Schaffung von Querungsstellen am Knotenpunkt	II	G	M
				41	zusätzliche Querungsstelle	Westseite	II	G	M

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
				48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	G	M
K867	Paul-Neumann-Str.	Kleine Str.		26	Aufhebung Stellplätze / ruhender Verkehr	zur Schaffung von Querungsstellen am Knotenpunkt	II	G	M
				41	zusätzliche Querungsstelle	Ostseite	II	G	M
				48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	G	M
K868	Paul-Neumann-Str.	Am Sportplatz		26	Aufhebung Stellplätze / ruhender Verkehr	zur Schaffung von Querungsstellen am Knotenpunkt	II	G	M
				41	zusätzliche Querungsstelle	Ost- und Westseite	II	G	M
				48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	G	M
K869	Paul-Neumann-Str.	An der Sandscholle	Verb.-weg Großbeerenstr.	48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	M	H
K870	An der Sandscholle	Rosenstraße		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	G	M
				50	Aufpflasterung		III	G	M
K871	Am Sportplatz	Rosenstr.		50	Aufpflasterung		III	G	M
K872	Stahnsdorfer Str.	An der Sandscholle		49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		III	G	M
K875	Stahnsdorfer Str.	Am Sportplatz		49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		III	G	M
K876	Stahnsdorfer Str.	Franz-Mehring-Str.		49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		III	G	M
K877	Stahnsdorfer Str.	Rotdornweg		49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		III	G	M
K882	Karl-Liebknecht-Str. (Babelsberg)	Concordiaweg		57	Schaffung / Befestigung Aufstellflächen bzw. Anbindung	Bei Eingriff in Bausubstanz Zweckbindung der Städtebauförderung bis 2023 beachten.	II	M	H
K883	Karl-Liebknecht-Str. (Babelsberg)	Grenzstr.		53	Farbliche Gestaltung der Querungsstellen	Bei Eingriff in Bausubstanz Zweckbindung der Städtebauförderung bis 2023 beachten.	I	M	H
		Semmelweisstr.		57	Schaffung / Befestigung Aufstellflächen bzw. Anbindung	Bei Eingriff in Bausubstanz Zweckbindung der Städtebauförderung bis 2023 beachten.	II	M	H

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
K885	Scheffelstr.	Herthastr.		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	M	H
				50	Aufpflasterung		III	M	M
K886	Scheffelstr.	Baldurstr.		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	M	H
				50	Aufpflasterung		III	M	M
K887	Domstr.	Heinestr.		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	M	H
				50	Aufpflasterung		III	M	M
K889	Domstr.	Rosa-Luxemburg-Str.	Robert-Koch-Str.	48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	M	H
				50	Aufpflasterung		III	M	M
K890	Domstr.	Espengrund		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	M	H
				50	Aufpflasterung		III	M	M
K894	Rudolf-Breitscheid-Str.	Otto-Erich-Str.		49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		III	G	M
K936	Allee nach Glienicke	Park Babelsberg		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		III	H	H
Kategorie Querungsstellen									
Q23	Karl-Liebknecht-Str. (Babelsberg)	FGÜ südl. Garnstr.		26	Aufhebung Stellplätze / ruhender Verkehr	Umsetzung in Abhängigkeit der Sichtverhältnisse am FGÜ, Bei Eingriff in Bausubstanz Zweckbindung der Städtebauförderung bis 2023 beachten.	III	H	H
				56	Verbreiterung der Fußgängerfurt / Querungsstelle	Bei Eingriff in Bausubstanz Zweckbindung der Städtebauförderung bis 2023 beachten.	III	H	H
Q39	Prof.-Dr.-Helmert-Str.	Querung westl. Anbindung Bhf. Griebnitzsee		6	Gehweganbindung / -verbindung	direkte Anbindung der Querungsstelle auf der Südseite herstellen, Flächesüdlich des Gehweges im Eigentum der Universität Potsdam	I	H	SH
Q180	Rudolf-Breitscheid-Str.	in Höhe HNr 166		71	Kurzfristiger Anpassungsbedarf Oberflächen Ein- / Ausfahrt		II	H	H

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
Kategorie Sonstige									
S10	Garnstr.	rückwärtiger Gehweg Alt Nowawes Ostseite		6	Gehweganbindung / -verbindung	Anbindung Bushaltestelle, Bei Eingriff in Bausubstanz Zweckbindung der Städtebauförderung bis 2025/2029 beachten.	II	H	H
	Karl-Liebknecht-Str. (Babelsberg)	Westseite Anbindung Hst. "Spindelstraße"		6	Gehweganbindung / -verbindung	Bei Eingriff in Bausubstanz Zweckbindung der Städtebauförderung bis 2025/2029 beachten.	II	H	H
S11	Grenzstraße	Durchwegung Tuchmacherstraße		47	Herstellung von Bordabsenkungen	Bei Eingriff in Bausubstanz Zweckbindung der Städtebauförderung bis 2026/2039 beachten.	II	H	H
				48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen	Bei Eingriff in Bausubstanz Zweckbindung der Städtebauförderung bis 2026/2039 beachten.	II	H	H
S13	Rudolf-Breitscheid-Str.	Westseite Hst. "Plantagenstraße"		95	Zusätzliche Querung der Straßenbahn / Eisenbahn		I	M	H
S50	Goetheplatz			21	Entfernung / Verlagerung störender Einbauten	Litfaßsäule, Bei Eingriff in Bausubstanz Zweckbindung der Städtebauförderung bis 2028 beachten.	I	H	SH
		in Höhe Hst. "Goetheplatz"		40	zusätzliche sichere Querungsstelle (Prüfung der Handlungspotenziale)	Bei Eingriff in Bausubstanz Zweck-bindung der Städtebauförderung bis 2028 beachten.	II	H	H
S51	Benzstr.	westl. Kopernikusstr.		40	zusätzliche sichere Querungsstelle (Prüfung der Handlungspotenziale)	Bei Eingriff in Bausubstanz Zweckbindung der Städtebauförderung bis 2027 beachten.	II	H	H
S52	Pestalozzistr.	nördl. Rosenstr.		6	Gehweganbindung / -verbindung	Direktanbindung Fußgängerüberweg	II	G	M
S71	Marlene-Dietrich-Allee	in Höhe HNr. 17c		41	zusätzliche Querungsstelle	Querungsstelle einseitig bereits vorhanden	II	M	H
				48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen	Querungsstelle einseitig bereits vorhanden	II	M	H
S72	Marlene-Dietrich-Allee	in Höhe HNr. 17d		47	Herstellung von Bordabsenkungen		II	M	H
S143	Bahnhofsvorplatz Griebnitzsee	Nordseite R.-Breitscheid-Str.		15	Umgestaltung Straßenraum unter bes. Berücksichtigung des Fußverkehrs	Umgestaltung Bahnhofsvorplatz, Privat (DB)	IV	H	H
				29	Prüfung Radstellplätze im Fahrbahnbereich / auf sonstigen Flächen	in Planung / Vorbereitung	III	H	H

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
	Zuwegung Bhf Griebnitzsee Südseite			100	Blindenleitsystem		II	H	H

POTSDAM

Fußverkehrskonzept Potsdam

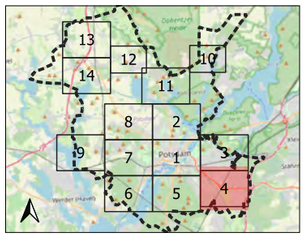
Maßnahmenübersicht

- Strecken, Knotenpunkte, Querungsstellen & punktuelle Ergänzungen -

Legende

- Vorrangnetz
- Netzelement mit Elementnummer
- Knotenpunkt mit Elementnummer
- punktuelle Ergänzungen mit Elementnummer
- Querungsstelle mit Elementnummer

Für Knotenpunkte, die sich in ihrer Lage mit dem eines durch die Landeshauptstadt Potsdam nummerierten Knotenpunktes decken, wurde die Knotenpunktnummer der Landeshaupstadt Potsdam als Elementnummer festgelegt.



Kartengrundlage: eigene Darstellung auf Grundlage © OpenStreetMap-Mitwirkende, gemäß CC BY-SA

SVU Dresden

0 250 500 m

November 2021 | Anlage 4.4

297mm x 420mm @ 300dpi
2021-12-10T16:44:50+01:00 EPSG:25833 David Pfitzner

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
Kategorie Gehwegabschnitte									
1232	An der Sandscholle	Stahnsdorfer Str.	Paul-Neumann-Str.	65	Befestigung des Gehweges	Ostseite, betrifft den Gehweg im Grünzug	III	M	M
				90	Ergänzung einer Beleuchtung	Ostseite, betrifft den Gehweg im Grünzug	II	M	H
	Verb.-weg Großbeerenstr.	Großbeerenstr.	HNr. 152b	20	Verbreiterung des bestehenden Gehweges	private Wegeverbindung	III	H	H
1240	Großbeerenstr.	HNr. 96	Eichenweg	23	Entfernung von Pollern aus der Gehlinie	Nordseite	I	H	SH
		Eichenweg	Fritz-Zubeil-Str.	27	Entflechtung von Fußverkehr und Parken	Nordseite	I	H	SH
		Fritz-Zubeil-Str.	Weidendamm	67	Sanierung des Gehweges	Südseite	III	M	M
1241	Großbeerenstr.	HNr. 155	HNr. 175	23	Entfernung von Pollern aus der Gehlinie	Südseite	I	H	SH
1243	Horstweg	Anbindung Nuthestr. Nord	Dieselstr.	26	Aufhebung Stellplätze / ruhender Verkehr	Ostseite, zur Schaffung durchgehenden Gehweges, bereits in Planung	I	G	H
				65	Befestigung des Gehweges	Ostseite, bereits in Planung	III	M	M
		Großbeerenstr.	Dieselstr.	32	Verlagerung Radnutzung aus Seitenraum / Prüfung Alternativangebote	Westseite	I	H	SH
1244	Horstweg	Horstwegbrücke	Anbindung Nuthestr. Nord	32	Verlagerung Radnutzung aus Seitenraum / Prüfung Alternativangebote	im Rahmen Umgestaltung Horstweg prüfen	III	H	H
1247	Fritz-Zubeil-Str.	Gartenstr.	HNr. 12	27	Entflechtung von Fußverkehr und Parken	Ostseite, Bei Eingriff in Bausubstanz ggf. Zweckbindung der Städtebauförderung beachten.	I	M	H
		Großbeerenstr.	Verb.-Weg Nuthestraße	27	Entflechtung von Fußverkehr und Parken	Westseite, Bei Eingriff in Bausubstanz ggf. Zweckbindung der Städtebauförderung beachten.	I	M	H
		Großbeerenstr.	An den Windmühlen	29	Prüfung Radstellplätze im Fahrbahnbereich / auf sonstigen Flächen	Westseite, Bei Eingriff in Bausubstanz ggf. Zweckbindung der Städtebauförderung beachten.	II	M	H
		An den Windmühlen	Verb.-Weg Nuthestraße	67	Sanierung des Gehweges	Bei Eingriff in Bausubstanz ggf. Zweckbindung der Städtebauförderung beachten.	I	M	H
1249	An den Windmühlen	Fritz-Zubeil-Str.	An den Windmühlen 23	12	verkehrsberuhigte Gestaltung des Straßenraumes		III	G	M
	Verb.-weg Friedhof Großbeerenstr.	An den Windmühlen	Walter-Klausch-Str.	65	Befestigung des Gehweges	Südseite	III	M	M

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
				90	Ergänzung einer Beleuchtung	Süd	II	M	H
1250	Schäfersee	Schäfersee	Fichtenallee 12c	90	Ergänzung einer Beleuchtung		II	G	M
	Verb.-weg Nuthestr.	Brücke über Wetzlarer Bahn		20	Verbreiterung des bestehenden Gehweges	Verbesserung bei einem Ersatzneubau der Brücke	IV	M	M
	Verb.-weg Schlaatz - Am Stern	Straßenbahnbrücke über die Nuthe		31	Entflechtung Fuß- und Radverkehr	Verbreiterung der Brücke	I	H	SH
		Fichtenallee	Nuthestr.	65	Befestigung des Gehweges		III	H	H
		Wieselkiez	Fichtenallee	90	Ergänzung einer Beleuchtung		III	M	M
	Wieselkiez	Straßenbahnbrücke über die Nuthe		20	Verbreiterung des bestehenden Gehweges	Verbesserung bei einem Ersatzneubau der Brücke	III	M	M
1255	Steinstr.	Höhe HNr. 104		21	Entfernung / Verlagerung störender Einbauten	Ostseite	I	H	SH
		Großbeerenstr.	Hubertusdamm	33	Verlagerung Radnutzung aus Seitenraum	Westseite	I	M	H
		Hubertusdamm	Steinstr. 101	65	Befestigung des Gehweges	Ostseite	III	M	M
1256	Verb.-weg	Steinstr.	Hubertusdamm	67	Sanierung des Gehweges		II	G	M
1257	Flotowstr.	Patrizierweg	Neue Grundschule Potsdam	13	Ergänzung einer Straßenraumbegrünung	Ostseite	II	G	M
				20	Verbreiterung des bestehenden Gehweges	Ostseite	III	H	H
		Neue Grundschule Potsdam	HNr. 55	27	Entflechtung von Fußverkehr und Parken	Ostseite	I	M	H
		Hubertusdamm	Gluckstr.	67	Sanierung des Gehweges	Westseite	III	G	M
1258	Jagdhausstr.	Großbeerenstr.	Wildeberstr.	65	Befestigung des Gehweges	Ostseite	III	G	M
1259	Wildeberstr.	Jagdhausstr.	Ziolkowskistr.	12	verkehrsberuhigte Gestaltung des Straßenraumes	Umbau bereits abgeschlossen, Prüfung zusätzlicher mobiler Elemente	II	G	M
		Wildeberstr. 38c	Ziolkowskistr.	65	Befestigung des Gehweges		II	G	M
1260	Grotrianstr.	Zufahrt HNr. 15		21	Entfernung / Verlagerung störender Einbauten	Westseite, Recycling-Container	II	H	H

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
		Großbeerenstr.	HNr. 6a	27	Entflechtung von Fußverkehr und Parken	Westseite	I	M	H
				65	Befestigung des Gehweges	Westseite	III	M	M
		Ziolkowskistr.	Grotrianstr. 24	66	Beseitigung von Unebenheiten	Ostseite	II	G	M
		Ziolkowskistr.	Zufahrt HNr. 15	67	Sanierung des Gehweges	Westseite	III	G	M
1261	Neuendorfer Str.	Schwarzschildstr.	Ziolkowskistr.	31	Entflechtung Fuß- und Radverkehr	Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr schlecht erkennbar	I	M	H
		Bahnhofstr.	Lilienthalstr. 44	67	Sanierung des Gehweges	Westseite	III	G	M
		Großbeerenstr.	Schwarzschildstr.	33	Verlagerung Radnutzung aus Seitenraum	Ostseite	I	M	H
1262	Großbeerenstr.	Wagnerstr.	Lortzingstr.	20	Verbreiterung des bestehenden Gehweges	Südseite	III	G	M
1263	Großbeerenstr.	Wetzlarer Str.	Bahnübergang	20	Verbreiterung des bestehenden Gehweges	Südseite	III	H	H
		Bahnhofstr.	August-Bebel-Str.	31	Entflechtung Fuß- und Radverkehr	Nordseite, Prüfung fahrbahnseitige Führung oder Verbreiterung Seitenraum	I	M	H
		Wagnerstr.	Bahnhofstr.	67	Sanierung des Gehweges	Nordseite	III	M	M
1264	Bahnhofstr.	Gagarinstr.	Bahnhofstr. 115	7	Barrierefreie Anbindung / Ergänzung Treppe	Schaffung einer parallelen Rampe oder von Kinderwagenstufen	II	H	H
		Großbeerenstr.	Parallelweg	20	Verbreiterung des bestehenden Gehweges	Westseite	III	H	H
				67	Sanierung des Gehweges	Westseite	II	G	M
		Hans-Grade-Ring	Neuendorfer Str.	20	Verbreiterung des bestehenden Gehweges		III	M	M
				67	Sanierung des Gehweges		III	G	M
		Bahnhofstr. 115	Bahnhofstr. 101	66	Beseitigung von Unebenheiten		II	M	H
1265	Schwarzschildstr.	Röhrenstr.	Verb. zur Ziolkowskistr.	12	verkehrsberuhigte Gestaltung des Straßenraumes		III	G	M
		Neuendorfer Str.	Röhrenstr.	13	Ergänzung einer Straßenraumbegrünung		II	G	M

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
		Neuendorfer Str.	Schwarzschildstr. 54	21	Entfernung / Verlagerung störender Einbauten		I	H	SH
				67	Sanierung des Gehweges	Nordseite	II	G	M
		Schwarzschildstr. 54	Röhrenstr.	65	Befestigung des Gehweges	Nordseite	III	M	M
		Schwarzschildstr. 20	Schwarzschildstr. 56	65	Befestigung des Gehweges	Ostseite	II	H	H
	Verb.-weg	Schwarzschildstr.	Grotrianstr.	20	Verbreiterung des bestehenden Gehweges	Ost-West-Hauptweg	III	H	H
				23	Entfernung von Pollern aus der Gehlinie	Ost-West-Hauptweg	I	H	SH
				67	Sanierung des Gehweges	Ost-West-Hauptweg	III	H	H
		Schwarzschildstr.	Ziolkowskistr.	67	Sanierung des Gehweges	Abzweig nach Süden	III	M	M
1266	Ziolkowskistr.	HNr. 90a	Grotianstr.	21	Entfernung / Verlagerung störender Einbauten		I	H	SH
		Otto-Haseloff-Str.	Galileistr.	27	Entflechtung von Fußverkehr und Parken	Nordseite, zur Gewährleistung ausreichend breiter Gehwege	I	M	H
		Neuendorfer Str.	Johannes-Kepler-Platz	67	Sanierung des Gehweges	Nordseite	III	M	M
		Waldhornweg	Otto-Haseloff-Str.	67	Sanierung des Gehweges		III	M	M
		Wildeberstr.	Ziolkowskistr. 48	71	Kurzfristiger Anpassungsbedarf Oberflächen Ein- / Ausfahrt	Nordseite	II	H	H
1267	Wildeberstr.	Ziolkowskistr.	Ende	12	verkehrsberuhigte Gestaltung des Straßenraumes		IV	G	G
				12	verkehrsberuhigte Gestaltung des Straßenraumes		III	G	M
1268	Eulenkamp	Ziolkowskistr.	Schulsteig	12	verkehrsberuhigte Gestaltung des Straßenraumes		III	G	M
1270	Johannes-Kepler-Platz	Ziolkowskistr.	Galileistr.	100	Blindenleitsystem		II	H	H
1272	Galileistr.	Max-Born-Str.	Galileistr. 51	66	Beseitigung von Unebenheiten	Südseite	II	H	H
		Newtonstr.	Galileistr. 41	67	Sanierung des Gehweges	Norseite	III	G	M
1273	Galileistr.	Querung Straßenbahnstrecke in Höhe Gaußstr.		25	Alternative für Umlaufsperren oder Vergrößerung Durchgangsbreiten		II	H	H

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
		Max-Born-Str.	Gaußstr. (West)	67	Sanierung des Gehweges		III	G	M
		Gaußstr. (West)	Gaußstr. (Ost)	73	Verbreiterung der gut begehbaren / berollbaren Gehwegbereiche		III	M	M
1274	Gaußstr.	Gaußstraße 10	Verb.-Weg Konrad-Wolf-Allee	1	Schaffung eines straßenbegleitenden Gehweges		II	M	H
1275	Max-Born-Str.	Otto-Hahn-Ring (Nord)	Galileistr.	13	Ergänzung einer Straßenraumbegrünung	Ostseite	II	G	M
1276	Verb.-weg	Höhe Max-Born-Str. 1		67	Sanierung des Gehweges	Westseite	II	M	H
1277	Newtonstr.	Leibnitzring	Nuthestr.	65	Befestigung des Gehweges	Ostseite	III	G	M
				67	Sanierung des Gehweges	Westseite	III	M	M
		Leibnizring 26	Leibnizring 43	66	Beseitigung von Unebenheiten	Ostseite	I	M	H
1278	Im Schäferfeld	Neuendorfer Str.	Turmstr.	12	verkehrsberuhigte Gestaltung des Straßenraumes	einschließlich Umgestaltung des Haltestellenbereiches	IV	M	M
		Pietschkerstr.	HNr. 32	69	Sanierung Fahrbahnoberfläche (Mischverkehrsflächen)	Südseite	IV	G	G
1279	Gagarinstr.	Hans-Grade-Ring	Gagarinstr. 28	65	Befestigung des Gehweges		III	G	M
	Hans-Grade-Ring	Gagarinstr.	HNr. 34	47	Herstellung von Bordabsenkungen	Nordseite	I	H	SH
				49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen	Nordseite	III	G	M
	Katharinastr.	Hans-Grade-Ring	Pietschkerstr.	2	Ergänzung eines zweiten straßenbegleitenden Gehweges	Südseite	III	G	M
		Pietschkerstr.	Im Schäferfeld	12	verkehrsberuhigte Gestaltung des Straßenraumes		III	M	M
		Gagarinstr.	Pietschkerstr.	65	Befestigung des Gehweges	Nordseite	III	M	M
1280	Turmstr.	Fichtenallee	Im Schäferfeld	12	verkehrsberuhigte Gestaltung des Straßenraumes		III	G	M
1281	Gerlachstr.	Verb.-weg Guido-Seeber-Weg	Verb.-weg Stern Center	17	Aufwertung als zentrale Gehwegachse	wahrscheinlich private Flächen notwendig	III	H	H
				20	Verbreiterung des bestehenden Gehweges	wahrscheinlich private Flächen notwendig	II	H	H
				47	Herstellung von Bordabsenkungen	wahrscheinlich private Flächen notwendig	II	H	H

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
1282	Sternstr.	Sternstr. 53	Robert-Baberske-Str.	65	Befestigung des Gehweges	Nordseite	III	M	M
1283	Robert-Baberske-Str.	Sternstr.	Robert-Baberske-Str. 6	10	Neugestaltung Straßenraum unter bes. Berücksichtigung des Fußverkehrs	Westseite	III	M	M
		Robert-Baberske-Str. 6	Konrad-Wolf-Allee	67	Sanierung des Gehweges	Westseite	II	G	M
1284	Konrad-Wolf-Allee	Robert-Baberske-Str.	Oskar-Meßter-Str.	67	Sanierung des Gehweges	Westseite	III	G	M
	Verb.-weg Konrad-Wolf-Allee	Priesterweg	Slatan-Dudow-Str.	65	Befestigung des Gehweges	östlich der Straßenbahntrasse	III	H	H
				90	Ergänzung einer Beleuchtung	östlich der Straßenbahntrasse	II	H	H
1285	Ricarda-Huch-Str.	Haltestelle "Priesterweg" Nord	Bellavitestraße	34	Taktile Trennung / Sicherheitstrennstreifen zw. Fuß- und Radverkehr	Nordseite	II	G	M
1286	Dorothea-Schneider-Str.	Ricarda-Huch-Str.	Hirtengraben	73	Verbreiterung der gut begehbaren / berollbaren Gehwegbereiche		III	H	H
1287	Anni-von-Gottberg-Str.	Pierre-de-Gayette-Str.	Dorthea-Schneider-Str.	100	Blindenleitsystem		II	H	H
1288	In den Neuen Höfen	Am Hirtengraben	Sternstr.	68	Schaffung fußverkehrstauglichen Oberfläche (Mischverkehrsflächen)		III	M	M
				90	Ergänzung einer Beleuchtung		III	M	M
1289	Sternstr.	Nuthedamm	Sternstr. 73	65	Befestigung des Gehweges	Westseite	III	G	M
		Am Hirtengraben	In den Neuen Höfen	67	Sanierung des Gehweges	Ostseite	III	G	M
1309	Schlaatzweg	Horstweg	Zufahrt Kortschlag	90	Ergänzung einer Beleuchtung		III	H	H
1310	Verb.-weg Nuthe Westseite	Horstweg	Bisamkiez	90	Ergänzung einer Beleuchtung		II	G	M
1311	Verb.-weg Nuthe Westseite	Bisamkiez	Straßenbahnbrücke	90	Ergänzung einer Beleuchtung		II	G	M
1312	Bisamkiez	Otterkiez	Bisamkiez (N)	2	Ergänzung eines zweiten straßenbegleitenden Gehweges	Westseite	III	M	M
				10	Neugestaltung Straßenraum unter bes. Berücksichtigung des Fußverkehrs		IV	G	G
		Otterkiez	Gehwegachse	13	Ergänzung einer Straßenraumbegrünung		II	G	M
		Am Nuthetal	P Bisamkiez	67	Sanierung des Gehweges	Südteil	III	G	M

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
1313	Pappelhof	Bisamkiez	Erlenhof	18	Aufwertung der Gehwegachse	Nordseite	IV	G	G
				67	Sanierung des Gehweges		III	M	M
				91	Erneuerung / Verdichtung der Beleuchtung	Nordseite	II	G	M
1314	Nord-Süd-Gehwegachse Schlaatz	Magnus-Zeller-Platz	Schilfhof	18	Aufwertung der Gehwegachse		V	H	M
				67	Sanierung des Gehweges		IV	H	H
				91	Erneuerung / Verdichtung der Beleuchtung		II	H	H
	Schilfhof	Milanhorst	Nord-Süd-Gehwegachse Schlaatz	23	Entfernung von Pollern aus der Gehlinie	Südseite	I	H	SH
		An der Alten Zauche	Milanhorst	67	Sanierung des Gehweges	Südseite	III	G	M
1315	Gehwegverb./ Magnus-Zeller-Platz	Am Nuthetal	Magnus-Zeller-Platz	17	Aufwertung als zentrale Gehwegachse		III	M	M
	Nord-Süd-Gehwegachse Schlaatz	Magnus-Zeller-Platz		18	Aufwertung der Gehwegachse		V	H	M
				67	Sanierung des Gehweges		III	H	H
				91	Erneuerung / Verdichtung der Beleuchtung		II	H	H
	Weidenhof	Nord-Süd-Gehwegachse Schlaatz	Hst. "Magnus-Zeller-Platz"	18	Aufwertung der Gehwegachse		IV	G	G
1316	Schilfhof	Parkplatz Grundschule	Falkenhorst	2	Ergänzung eines zweiten straßenbegleitenden Gehweges	Südseite	III	M	M
1317	Milanhorst	HNr. 16	An der Alten Zauche	67	Sanierung des Gehweges		III	G	M
1318	Milanhorst	Milanhorst	Schilfhof	66	Beseitigung von Unebenheiten		III	G	M
	Sperberhorst	HNr. 12	HNr. 1	65	Befestigung des Gehweges		III	H	H
				90	Ergänzung einer Beleuchtung		II	G	M
	Verb.-weg	Milanhorst	Falkenhorst	18	Aufwertung der Gehwegachse		IV	H	H
				67	Sanierung des Gehweges		III	H	H

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
		Falkenhorst	Sperberhorst	90	Ergänzung einer Beleuchtung		II	G	M
1319	Gehwegverbindung Horstwegbr.	Schlaazweg	Horstwegbrücke	90	Ergänzung einer Beleuchtung		III	M	M
				65	Befestigung des Gehweges		III	H	H
1322	Tiroler Damm	unter den Eichen	Käthe-Kollwitz-Str.	2	Ergänzung eines zweiten straßenbegleitenden Gehweges	Ostseite	III	M	M
		Bahnquerung	Tiroler Damm 19	12	verkehrsberuhigte Gestaltung des Straßenraumes		IV	M	M
				69	Sanierung Fahrbahnoberfläche (Mischverkehrsflächen)		IV	G	G
		unter den Eichen	Drewitzer Str.	20	Verbreiterung des bestehenden Gehweges		III	H	H
		Käthe-Kollwitz-Str.	Drewitzer Str.	57	Schaffung / Befestigung Aufstellflächen bzw. Anbindung	direkte Anbindung Querungsstelle Drewitzer Straße	III	H	H
1323	Kuckucksruf	Kuckucksruf 19	Drewitzer Str.	2	Ergänzung eines zweiten straßenbegleitenden Gehweges	Südseite	III	M	M
				65	Befestigung des Gehweges	Westseite	III	G	M
1324	Bisamkiez	südlich der Bahnquerung		57	Schaffung / Befestigung Aufstellflächen bzw. Anbindung	südliches Ende Gehweg	II	H	H
1325	Meisenweg	Lisdorf	Bisamkiez	69	Sanierung Fahrbahnoberfläche (Mischverkehrsflächen)		III	G	M
1326	Am Fenn	Drewitzer Str.	Am Fenn	12	verkehrsberuhigte Gestaltung des Straßenraumes		III	M	M
	Verb.-weg Am Fenn	Käuzchenweg	Meisenweg	69	Sanierung Fahrbahnoberfläche (Mischverkehrsflächen)		III	M	M
		Am Fenn	Meisenweg	91	Erneuerung / Verdichtung der Beleuchtung		II	M	H
1327	Drewitzer Str.	Zum Heizwerk	Am Stadtrand	2	Ergänzung eines zweiten straßenbegleitenden Gehweges	Nordseite, Schaffung durchgehender Gehweg	IV	M	M
		Am Stadtrand	Am Fenn	65	Befestigung des Gehweges	Nordseite	III	M	M
		Drewitzer Str. 66	Bahnstrecke	66	Beseitigung von Unebenheiten	Südseite, östlicher Teil	II	M	H
	Querverb.Drewitzer Str.	Am Stadtrand	Drewitzer Str.	6	Gehweganbindung / -verbindung	direkte Zuwegung Hst.	II	M	H
1328	Bertholt-Brecht-Str.	Erich-Weinert-Str.	Friedrich-Wolf-Str.	27	Entflechtung von Fußverkehr und Parken	Nordseite, zur Gewährleistung ausreichend breiter Gehwege	I	M	H

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
1329	Gehwegverb.Waldstadt	Friedrich-Wolf-Str.	Johannes-R.-Becher-Str.	18	Aufwertung der Gehwegachse		IV	H	H
				67	Sanierung des Gehweges		III	H	H
1330	Erich-Weinert-Str.	Johannes-R.-Becher-Str.	Heinrich-Mann-Allee	21	Entfernung / Verlagerung störender Einbauten	Recycling-Container	II	H	H
1331	Saarmunder Str.	Caputher Heuweg	Zum Teufelssee	17	Aufwertung als zentrale Gehwegachse	Ostseite	IV	H	H
				20	Verbreiterung des bestehenden Gehweges	Ostseite	III	M	M
		Zum Teufelssee	HNr. 68	20	Verbreiterung des bestehenden Gehweges	Westseite	III	G	M
		Saarmunder Str. 73	Zum Teufelssee	27	Entflechtung von Fußverkehr und Parken		I	M	H
1332	Parallelweg Heinrich-Mann-Allee	Hst Bhf Rehbrücke	Am Moosfenn	90	Ergänzung einer Beleuchtung		III	G	M
	Verb.-weg	Saarmunder Str.	Hst Bhf Rehbrücke	90	Ergänzung einer Beleuchtung		II	G	M
1333	Am Moosfenn	Saarmunder Str.	Heinrich-Mann-Allee	67	Sanierung des Gehweges	Südseite	III	M	M
1334	Wegverb.Waldstadt-Center	Am Moosfenn	Parkplatz Waldstadt-Center	22	Verbreiterung Gehwegflächen, Verlagerung Geschäftsauslagen (baulich), etc.		I	H	SH
1335	Saarmunder Str.	Am Moosfenn	Saarmunder Str. 56	90	Ergänzung einer Beleuchtung		I	H	SH
	Wegverb.Waldstadt	Zum Jagenstein 26	Saarmunder Str. 56	90	Ergänzung einer Beleuchtung		II	G	M
1336	Zum Jagenstein	Zum Kahleberg	Zum Jagenstein 21	67	Sanierung des Gehweges	Nordseite	III	G	M
1363	Am Nuthetal	Erlenhof	Wiesenhof 2	66	Beseitigung von Unebenheiten	Nordseite	II	G	M
1372	Verb.-weg	Bisamkiez	Verb.-weg Nuthe Westseite	90	Ergänzung einer Beleuchtung		I	G	H

Kategorie Knotenpunkte

307	Geschwister-Scholl-Str.	Hans-Sachs-Str.		53	Farbliche Gestaltung der Querungsstellen		I	M	H
442	Drewitzer Str.	Tiroler Damm	Kuckucksruf	40	zusätzliche sichere Querungsstelle (Prüfung der Handlungspotenziale)		III	G	M
446	Drewitzer Str.	Erich-Weinert-Str.		53	Farbliche Gestaltung der Querungsstellen		I	M	H

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
454	Am Nuthetal	Bisamkiez		26	Aufhebung Stellplätze / ruhender Verkehr	zur Verbesserung der Sichtverhältnisse am FGÜ	III	H	H
				55	Verbesserung der Sichtmöglichkeiten		I	H	SH
				56	Verbreiterung der Fußgängerfurt / Querungsstelle		I	H	SH
466	Horstweg	Auffahrt Nuthestr.		76	Ergänzung einer zusätzlichen Fußgängerfurt	Ausbau Horstweg, Prüfung der Realisierungsmöglichkeit in Abhängigkeit der Leistungsfähigkeit	II	H	H
613	Großbeerenstr.	Kleine Str.		57	Schaffung / Befestigung Aufstellflächen bzw. Anbindung		I	M	H
614	Großbeerenstr.	Heinrich-George-Str.	Grünstr.	49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		III	G	M
615	Großbeerenstr.	Marlene-Dietrich-Allee		49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		III	G	M
680	Großbeerenstr.	Wetzlarer Str.	August-Bebel-Str.	102	Ergänzung Blindenleitsystem auf der Mittelinsel bzw. auf der Gegenseite		II	H	H
701	Großbeerenstr.	Flotostr.	Grotianstr.	49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		III	G	M
712	Ziolkowskistr.	Grotrianstr.		15	Umgestaltung Straßenraum unter bes. Berücksichtigung des Fußverkehrs	direktere Führung des Fußverkehrs am Knotenpunkt	III	M	M
		Grotrianstr.		50	Aufpflasterung		III	M	M
720	Neuendorfer Str.	Galileistr.	Im Schäferfeld	76	Ergänzung einer zusätzlichen Fußgängerfurt		II	M	H
721	Newtonstr.	Galileistr.		42	Prüfung Fußgängerüberweg	FGÜ Ergänzung Westseite prüfen	II	H	H
				48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen	FGÜ Ergänzung Westseite prüfen	II	H	H
				49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen	FGÜ Ergänzung Westseite prüfen	III	H	H
737	Steinstr.	Hubertusdamm	Parkplatz	49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		III	G	M
801	Konrad-Wolf-Allee	Robert-Baberske-Str.		43	Prüfung Fußgängerüberwege am Kreisverkehr	ausgenommen südöstlicher Knotenpunktarm (Tram)	I	H	SH
				102	Ergänzung Blindenleitsystem auf der Mittelinsel bzw. auf der Gegenseite		II	H	H
4351	Saarmunder Str.	Zum Teufelssee		54	Farbliche Gestaltung des Knotenpunktes	Ergänzung Anbindung Nordseite	I	G	H

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
				57	Schaffung / Befestigung Aufstellflächen bzw. Anbindung	Ergänzung Anbindung Nordseite	II	G	M
7101	Bahnhofstr.	Gagarinstr.		47	Herstellung von Bordabsenkungen		III	H	H
				48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	M	H
				49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		III	M	M
K354	Am Nuthetal	Magnus-Zeller-Platz (Zufahrt Mieter P)		50	Aufpflasterung		III	G	M
K357	Schilfhof	Milanhorst	Zufahrt Pakrplatz	50	Aufpflasterung		III	M	M
				55	Verbesserung der Sichtmöglichkeiten		I	H	SH
K359	Schilfhof	Falkenhorst		50	Aufpflasterung		III	M	M
K360	Milanhorst	Zugang Grünfläche		50	Aufpflasterung		III	G	M
				51	Reduzierung der Knotenpunktflächen		II	G	M
K362	Falkenhorst	Verb.-weg zum Sperberhorst		49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		III	G	M
K363	Falkenhorst	Ausfahrt Habichthorst		26	Aufhebung Stellplätze / ruhender Verkehr	zur Schaffung von Querungsstellen am Knotenpunkt	I	M	H
				41	zusätzliche Querungsstelle		II	M	H
				50	Aufpflasterung		III	M	M
				55	Verbesserung der Sichtmöglichkeiten		I	M	H
K369	Sperberhorst	Nebenarm Sperberhorst		41	zusätzliche Querungsstelle		II	G	M
				50	Aufpflasterung		III	G	M
K370	An der Alten Zauche	Milanhorst		49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		III	M	M
				101	Blindenleitsystem auf den aktuellen Stand bringen / austauschen		II	H	H
K374	Erlenhof	Erlenhof, Sackgasse		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	M	H

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
				50	Aufpflasterung		III	G	M
K375	Inselhof	Erlenhof		50	Aufpflasterung		III	G	M
				55	Verbesserung der Sichtmöglichkeiten		I	H	SH
K376	Pappelhof	Erlenhof	Ausfahrt	50	Aufpflasterung		III	M	M
			Ausfahrt	51	Reduzierung der Knotenpunktflächen		III	M	M
			Ausfahrt	57	Schaffung / Befestigung Aufstellflächen bzw. Anbindung		II	M	H
K377	Bisamkiez	Ottokiez		50	Aufpflasterung		III	G	M
				58	Verlagerung Bordabsenkung in die Lauflinie		II	M	H
K379	Bisamkiez	Biberkiez		57	Schaffung / Befestigung Aufstellflächen bzw. Anbindung		II	H	H
K381	Bisamkiez	Verbindungsweg parallel zur Straßenbahn		49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		III	G	M
K382	Bisamkiez	Sackgassenabschnitt Richtung Nuthe		50	Aufpflasterung		III	G	M
				55	Verbesserung der Sichtmöglichkeiten		I	H	SH
K384	Bisamkiez	Bisamkiez Verb. Zum Otterkietz		50	Aufpflasterung		III	G	M
K520	Flotowstr.	Hubertusdamm		26	Aufhebung Stellplätze / ruhender Verkehr	zur Schaffung von Querungsstellen am Knotenpunkt	I	M	H
				48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	M	H
				50	Aufpflasterung		III	M	M
				57	Schaffung / Befestigung Aufstellflächen bzw. Anbindung		II	M	H
K521	Steinstr.	Zufahrt Gewerbestandort in Höhe Hst. "Stadtwerke"		49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		III	G	M
K523	Großbeerenstr.	Grotrianstr.	Flotowstr.	105	Blindenleitsystem an wichtigen Querungsstellen ergänzen		II	H	H
K524	Flotowstr.	Patrizierweg		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	M	H

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
				50	Aufpflasterung		III	M	M
K525	Flotowstr.	Gluckstr.		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	M	H
				50	Aufpflasterung		III	M	M
K530	Großbeerenstr.	Ahornstr.		53	Farbliche Gestaltung der Querungsstellen		I	M	H
K561	Sperberhorst	Verb.-weg Falkenhorst		18	Aufwertung der Gehwegachse		III	M	M
				50	Aufpflasterung		III	M	M
K563	Erlenhof	Ausfahrt Grundstück	Weidenhof	50	Aufpflasterung		III	G	M
				55	Verbesserung der Sichtmöglichkeiten		I	H	SH
K565	Am Nuthetal	Biberkiez		50	Aufpflasterung		III	G	M
K628	Drewitzer Str.	Am Fenn	Friedrich-Wolf-Str.	79	Anpassung an Anforderungen seh- / mobilitätseingeschränkter Personen	Überprüfung Anmeldetaster für Pers. mit Seheingeschränkungen	III	H	H
K629	Friedrich-Wolf-Str.	Bertold-Brecht-Str.		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	M	H
				50	Aufpflasterung		III	M	M
K630	Johannes-R.-Becher-Str.	Friedrich-Wolf-Str.		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	M	H
				50	Aufpflasterung		III	M	M
K631	Heinrich-Mann-Allee	Friedrich-Wolf-Str.	Zum Jagenstein	79	Anpassung an Anforderungen seh- / mobilitätseingeschränkter Personen	Überprüfung Anmeldetaster für Pers. mit Seheingeschränkungen	III	H	H
K633	Erich-Weinert-Str.	Bertold-Brecht-Str.		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	M	H
				49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		III	M	M
K634	Erich-Weinert-Str.	Johannes-R.-Becher-Str.		49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		III	M	M
K636	Saarmunder Str.	Am Moosfenn		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	M	H
				53	Farbliche Gestaltung der Querungsstellen		I	M	H

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
K637	Saarmunder Str.	Zum Jagenstein		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	M	H
				50	Aufpflasterung		III	M	M
K638	Zum Jagenstein Süd	Verb.-weg zu Am Moosfenn		50	Aufpflasterung		III	M	M
K639	Am Moosfenn	Kiefernring		50	Aufpflasterung		III	G	M
K648	Liefelds Grund	Liefelds Grund Sackgassenabschnitt		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	M	H
				49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		III	M	M
K650	Zum Jagenstein	Ginsterweg		50	Aufpflasterung		III	G	M
K651	Zum Jagenstein	Zum Kahleberg		50	Aufpflasterung		III	G	M
K659	Drewitzer Str.	An der Alten Zauche		79	Anpassung an Anforderungen seh- / mobilitätseingeschränkter Personen	Überprüfung Anmeldetaster für Pers. mit Seheingeschränkungen	I	H	SH
K660	Clara-Schumann-Str.	Lise-Meitner-Str.		53	Farbliche Gestaltung der Querungsstellen		I	M	H
K663	Laplacering	Newtonstr.	Leibnizring	53	Farbliche Gestaltung der Querungsstellen		I	M	H
K665	Lise-Meitner-Str.	Dorothea-Schneider-Str.		53	Farbliche Gestaltung der Querungsstellen		I	H	SH
K668	Dorothea-Schneider-Str.	Anni-von-Gottberg-Str.		26	Aufhebung Stellplätze / ruhender Verkehr	zur Schaffung von Querungsstellen am Knotenpunkt	I	M	H
				53	Farbliche Gestaltung der Querungsstellen		I	M	H
K669	Dorothea-Schneider-Str.	Marie-Hannemann-Str.		26	Aufhebung Stellplätze / ruhender Verkehr	zur Schaffung von Querungsstellen am Knotenpunkt	I	G	H
				53	Farbliche Gestaltung der Querungsstellen		I	M	H
K670	Marie-Hannemann-Str.	Lise-Meitner-Str.		53	Farbliche Gestaltung der Querungsstellen		I	M	H
		Kamblystr.		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen	Querung Marie-Hannemann-Straße	II	M	H
K671	Marie-Hannemann-Str.	Kamblystr.		53	Farbliche Gestaltung der Querungsstellen	Querung Marie-Hannemann-Straße	I	M	H
K673	Nelly-Sachs-Str.	Karoline-Schulze-Str.		53	Farbliche Gestaltung der Querungsstellen		I	M	H

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
K674	Am Hirtengraben	Dorothea-Schneider-Str.		53	Farbliche Gestaltung der Querungsstellen		I	H	SH
				48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	H	H
				53	Farbliche Gestaltung der Querungsstellen		I	H	SH
K675	Nelly-Sachs-Str.	Bettina-von-Arnim-Str.		53	Farbliche Gestaltung der Querungsstellen		I	M	H
K677	Nelly-Sachs-Str.	Maxie-Wander-Str.		53	Farbliche Gestaltung der Querungsstellen		I	M	H
K678	Dorothea-Schneider-Str.	Maxie-Wander-Str.		53	Farbliche Gestaltung der Querungsstellen		I	M	H
K679	Ricarda-Huch-Str.	Dorothea-Schneider-Str.		53	Farbliche Gestaltung der Querungsstellen		I	M	H
K680	Anni-von-Gottberg-Str.	Clara-Schumann-Str.		41	zusätzliche Querungsstelle		II	M	H
				53	Farbliche Gestaltung der Querungsstellen		I	G	H
K681	Anni-von-Gottberg-Str.	Pierre-de-Gayette-Str.		53	Farbliche Gestaltung der Querungsstellen		I	M	H
K682	Pierre-de-Gayette-Str.	Lise-Meitner-Str.		53	Farbliche Gestaltung der Querungsstellen		I	H	SH
K685	Am Moosfenn	Saarmunder Str.		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	M	H
K686	Sternstr.	FGÜ nördl. in den Höfen		55	Verbesserung der Sichtmöglichkeiten	ggf. Veränderung der Lage des FGÜ erfoderlich	II	H	H
K687	Gerlachstr.	Verbindung zum Guido-Seeber-Weg		40	zusätzliche sichere Querungsstelle (Prüfung der Handlungspotenziale)		III	H	H
K688	Willy-A.-Kleinau-Weg	Wolfgang-Staudte-Str.	Günter-Simon-Str.	50	Aufpflasterung		III	H	H
K695	Konrad-Wolf-Allee	Slatan-Dudow-Str. (Süd)		53	Farbliche Gestaltung der Querungsstellen		I	H	SH
K696	Fritz-Lang-Str.	Wolfgang-Staudte-Str.		50	Aufpflasterung		III	G	M
				55	Verbesserung der Sichtmöglichkeiten		I	M	H
K702	Gagarinstr.	Lilienthalstr.		47	Herstellung von Bordabsenkungen		II	H	H
				48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	G	M

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
				49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		III	G	M
K703	Gagarinstr.	Hans-Grade-Ring		47	Herstellung von Bordabsenkungen		II	H	H
				48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	G	M
				49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		III	G	M
K704	Hans-Grade-Ring	Verb.-Weg westl. Schulzentrum am Stern		26	Aufhebung Stellplätze / ruhender Verkehr	zur Vermeidung des Zuparkens der Gehwegverbindung	I	H	SH
				50	Aufpflasterung		III	G	M
K708	Hans-Grade-Ring	Querverbindung zum Parallelweg		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	H	H
				50	Aufpflasterung		III	G	M
K709	Katharinastr.	Pietschkerstr.	Hans-Grade-Ring	50	Aufpflasterung		III	G	M
K710	Katharinastr.	Fuldaer Str.		50	Aufpflasterung		III	G	M
K711	Katharinastr.	Fichtenallee		50	Aufpflasterung		III	M	M
K716	Turmstr.	Im Schäferfeld		54	Farbliche Gestaltung des Knotenpunktes		I	G	H
K717	Turmstr.	Fichtenallee		50	Aufpflasterung		III	G	M
K725	Schwarzschildstr.	Röhrenstr.		50	Aufpflasterung		III	M	M
K726	Schwarzschildstr.	Schwarzschildstr. Sackgasse zur Neuendorfer Str.		27	Entflechtung von Fußverkehr und Parken		I	M	H
				50	Aufpflasterung		III	H	H
				51	Reduzierung der Knotenpunktflächen		II	H	H
K727	Ziolkowskistr.	Eulenkamp		26	Aufhebung Stellplätze / ruhender Verkehr	Freihalten des Knotenpunktbereiches vom ruhenden Verkehr	I	M	H
				48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	M	H

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
				50	Aufpflasterung		III	M	M
K728	Ziolkowskistr.	Wildeberstr.		50	Aufpflasterung		III	M	M
K729	Ziolkowskistr.	Waldhornweg		50	Aufpflasterung		III	M	M
				51	Reduzierung der Knotenpunktflächen		II	M	H
K730	Ziolkowskistr.	Otto-Haseloff-Str.		50	Aufpflasterung		III	M	M
K731	Ziolkowskistr.	Galileistr.		50	Aufpflasterung		III	M	M
				53	Farbliche Gestaltung der Querungsstellen		I	M	H
K734	Galileistr.	Max-Born-Str.		75	Überprüfung Grünpfeil-Regelung		I	H	SH
				76	Ergänzung einer zusätzlichen Fußgängerfurt		III	M	M
				79	Anpassung an Anforderungen seh- / mobilitätseingeschränkter Personen	Überprüfung Anmeldetaster für Pers. mit Seheingeschränkungen	III	H	H
K737	Galileistr.	Gaußstr.		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	H	H
				51	Reduzierung der Knotenpunktflächen		III	M	M
K738	Otto-Hahn-Ring	Max-Born-Str.		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	M	H
				49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		III	M	M
				51	Reduzierung der Knotenpunktflächen		III	M	M
K739	Konrad-Wolf-Allee	Slatan-Dudow-Str. (Süd)		53	Farbliche Gestaltung der Querungsstellen		I	M	H
	Laplacering	Newtonstr.	Leibnizring	41	zusätzliche Querungsstelle		II	H	H
				48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	M	H
K855	Drewitzer Str.	Am Stadtrand		41	zusätzliche Querungsstelle		II	M	H
				49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		III	M	M

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
K856	Drewitzer Str.	Anbindung zu den Gewerbestandorten östlich der Bahnstrecke		53	Farbliche Gestaltung der Querungsstellen		I	G	H
K857	Heinrich-von-Kleist-Str.	Walter-Klausch-Str.		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	M	H
K863	Fritz-Zubeil-Str.	Fritz-Zubeil-Str. Sackgasse zur Nuthestraße		40	zusätzliche sichere Querungsstelle (Prüfung der Handlungspotenziale)	Bei Eingriff in Bausubstanz Zweck-bindung der Städtebauförderung beachten.	II	H	H
K938	Großbeerenstr.	Neuendorfer Str.	Mendelsohn-Bartholdy-Str.	75	Überprüfung Grünpfeil-Regelung		I	H	SH
K939	Großbeerenstr.	Loritzingstr.		49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		III	G	M
K940	Großbeerenstr.	Gargarinstr.		40	zusätzliche sichere Querungsstelle (Prüfung der Handlungspotenziale)		II	H	H
		Mozartstr.		49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		III	G	M
K942	Großbeerenstr.	Beethovenstr.		49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		III	G	M
K943	Großbeerenstr.	Wagnerstr.		49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		III	G	M
K948	Wildeberstr.	Jagdhausstr.		49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		III	H	H
K950	Konrad-Wolf-Allee	Hans-Albers-Str.	Fritz-Lang-Str.	43	Prüfung Fußgängerüberwege am Kreisverkehr	ausgenommen südöstlicher Knotenpunktarm (Tram)	I	H	SH
K951	Konrad-Wolf-Allee	Asta-Nielsen-Str.		49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		III	M	M
K953	Gaußstr.	Parkplatz in Höhe HNr. 11	Anbindung Übergang Strab	102	Ergänzung Blindenleitsystem auf der Mittelinsel bzw. auf der Gegenseite		I	H	SH
K954	Max-Born-Str.	Niels-Bohr-Str. (Nord)		45	Prüfung Mittelinsel	Mittelinsel am Beginn der Linksabbiegspur nördl. Knotenzufahrt	III	M	M
				57	Schaffung / Befestigung Aufstellflächen bzw. Anbindung		II	M	H
K955	Max-Born-Str.	Otto-Hahn-Str. (Nord)		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	M	H
				49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		III	G	M
K956	Max-Born-Str.	Niels-Bohr-Str. (Süd)		49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen	im Bereich der Zufahrten zu den Parkplätzen	III	G	M
K958	Otto-Hahn-Ring	Max-Born-Str.		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	M	H

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
				49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		III	M	M
				51	Reduzierung der Knotenpunktflächen		III	M	M
K960	Konrad-Wolf-Allee	Eduard-von-Winterstein-Str.		102	Ergänzung Blindenleitsystem auf der Mittelinsel bzw. auf der Gegenseite		II	H	H
K961	Sternstr.	Robert-Baberske-Str.		50	Aufpflasterung		III	M	M
K962	Sternstr.	Trebbiner Str.		19	Prüfung Umgestaltung zum Kreisverkehr / Minikreisel(einschl. FGÜ)		III	M	M
K964	Konrad-Wolf-Allee	Oskar-Meßter-Str.		53	Farbliche Gestaltung der Querungsstellen		I	M	H
				57	Schaffung / Befestigung Aufstellflächen bzw. Anbindung		II	M	H

Kategorie Querungsstellen

Q8	An der Alten Zauche	Querung rückwärtiger Gehweg Querung Milanhorst		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	H	H
Q11	Am Nuthetal	Querung Magnus-Zeller-Platz		50	Aufpflasterung		III	H	H
				53	Farbliche Gestaltung der Querungsstellen		I	H	SH
Q65	Sternstr.	Querung im Bereich der Gehweganbindung Guido-Seeber-Weg		57	Schaffung / Befestigung Aufstellflächen bzw. Anbindung		II	G	M
Q75	Zum Jagenstein	Querung in Höhe HNr. 16		49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		III	M	M
Q77	Neuendorfer Str.	Querung in Höhe Bahnhofstr. Bzw. Schwarzschildstr.		50	Aufpflasterung		III	H	H
Q99	Horstweg	Querung südl. Horstwegbrücke		40	zusätzliche sichere Querungsstelle (Prüfung der Handlungspotenziale)	Prüfung im Zusammenhang mit Ausbau Horstweg	II	G	M
Q179	Am Nuthetal	FGÜ Verbindung zum Tiroler Damm		26	Aufhebung Stellplätze / ruhender Verkehr	Umsetzung in Abhängigkeit der Sichtverhältnisse am FGÜ	II	H	H
				55	Verbesserung der Sichtmöglichkeiten		I	H	SH
				56	Verbreiterung der Fußgängerfurt / Querungsstelle		II	H	H
				105	Blindenleitsystem an wichtigen Querungsstellen ergänzen		II	H	H

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
Kategorie Sonstige									
S16	Verb.-Weg	An der Alten Zauche	Sperberhorst HNr. 19	6	Gehweganbindung / -verbindung		III	M	M
S63	Großbeerenstr.	westl. Ahornstr.		40	zusätzliche sichere Querungsstelle (Prüfung der Handlungspotenziale)		III	H	H
		Kleine Str.		53	Farbliche Gestaltung der Querungsstellen		I	M	H
S64	Heinrich-Mann-Allee Nebenfb.	Anbindung Hst. "Eduard-Claudius-Straße / Heinrich-Mann-Allee"		47	Herstellung von Bordabsenkungen		I	H	SH
				48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	H	H
S66	Saarmunder Str.	in Höhe HNr. 25		18	Aufwertung der Gehwegachse		II	H	H
S67	Zum Jagstein	Waldstadt-Center		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen	Anbindung zum Parkplatz Einkaufszentrum	II	H	H
S68	Erich-Weinert-Str.	in Höhe Waldorfschule		27	Entflechtung von Fußverkehr und Parken		III	H	H
S73	Bahnhofstr.	Parallelweg		41	zusätzliche Querungsstelle		II	H	H
				49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		III	H	H
S82	Galileistr.	Gehwegverb. östl. Campus am Stern		41	zusätzliche Querungsstelle	zusätzliche Querung unmittelbar in der Gehwegachse	II	H	H
				95	Zusätzliche Querung der Straßenbahn / Eisenbahn	zusätzliche Querung unmittelbar in der Gehwegachse	II	H	H
S83	Max-Born-Str.	südl. Otto-Hahn-Str.		41	zusätzliche Querungsstelle		II	H	H
				48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	H	H
S100	Newtonstr.	Querung Schulsteig		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	H	H
				49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		III	H	H
				53	Farbliche Gestaltung der Querungsstellen		I	H	SH
S105	Liefelds Grund	in Höhe HNr. 15		49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		III	H	H
S108	Verknüpfung	Fritz-Zubeil-Str.	Schlaatz	3	Schaffung einer neuen Gehwegverbindung	Querung Nuthe / Querung Nuthestraße	IV	M	M
				4	Neubau Brückenverbindung	Querung Nuthe / Querung Nuthestraße	VI	M	G

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
S110	Verb.-Weg Schlaatzer Welle	Weg vom Erlenhof HNR. 26 zum Einklaufsmarkt		6	Gehweganbindung / -verbindung		II	M	H
S115	Ricarda-Huch-Str.	Am Hirtengraben		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	H	H
				53	Farbliche Gestaltung der Querungsstellen		I	H	SH
S116	Ricarda-Huch-Str.	Querung südich Haltestelle "Priesterweg" in Fahrtrichtung Kirschallee		59	Anpassung der Querungsstelle	Prüfung Rot-Dunkel-LSA Straßenbahn	II	H	H
S120	Gerlachstr.	Querung Verb.-Weg Stern-Center		53	Farbliche Gestaltung der Querungsstellen		I	H	SH
S121	Sternstr.	Verb.-weg Stern-Center	Eduard-von-Winterstein-Straße	6	Gehweganbindung / -verbindung		I	M	H
S122	Gaußstr.	Straßenbahnquerung Max-Born-Str. - Gaußstr.		25	Alternative für Umlaufsperren oder Vergrößerung Durchgangsbreiten		II	H	H
S123	Gaußstr.	südl. Ende Haltestelle "Gaußstr."		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	H	H
S125	Ziolkowskistr.	Treppenverbindung Fröbel-Kita Sternchen (Ost)		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	H	H
S126	Ziolkowskistr.	Treppenverbindung Fröbel-Kita Sternchen (West)		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	H	H
S127	Galileistr.	i. H. Otto-Haseloff-Str.		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	M	H
				57	Schaffung / Befestigung Aufstellflächen bzw. Anbindung	Zugang zur Haltestelle	II	M	H
S128	Niels-Bohr-Str. (Nord)	rückwärtiger Gehweg parallel zur Max-Born-Straße (Ostseite)		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	M	H
				49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		III	M	M
S129	Niels-Bohr-Str. (Mitte)	rückwärtiger Gehweg parallel zur Max-Born-Straße (Ostseite)		49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		III	M	M
S130	Niels-Bohr-Str. (Süd)	rückwärtiger Gehweg parallel zur Max-Born-Straße (Ostseite)		49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		III	M	M
S131	Max-Born-Str. Nebenarm	rückwärtiger Gehweg parallel zur Max-Born-Straße (Ostseite)		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	M	H
				49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		III	G	M
S132	Verknüpfung	Max-Born-Str.	Stern-Center	3	Schaffung einer neuen Gehwegverbindung	Querung Nuthestraße	III	M	M
				4	Neubau Brückenverbindung	Querung Nuthestraße	VI	G	G

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
S146	Nelly-Sachs-Str.	Abzweig Richtungsfahrbahnen in Höhe HNr. 15		47	Herstellung von Bordabsenkungen		I	H	SH
				53	Farbliche Gestaltung der Querungsstellen		I	M	H
S147	Galileistr.	westl. Ende Haltestelle "Max-Born-Str."		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	M	H



Fußverkehrskonzept Potsdam

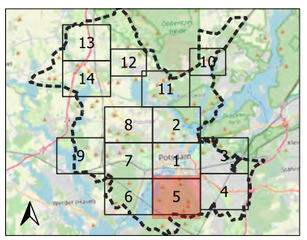
Maßnahmenübersicht

- Strecken, Knotenpunkte, Querungsstellen & punktuelle Ergänzungen -

Legende

- Vorrangnetz
- Netzelement mit Elementnummer
- Knotenpunkt mit Elementnummer
- punktuelle Ergänzungen mit Elementnummer
- Querungsstelle mit Elementnummer

Für Knotenpunkte, die sich in ihrer Lage mit dem eines durch die Landeshauptstadt Potsdam nummerierten Knotenpunktes decken, wurde die Knotenpunktnummer der Landeshauptstadt Potsdam als Elementnummer festgelegt.



Kartengrundlage: eigene Darstellung auf Grundlage © OpenStreetMap-Mitwirkende, gemäß CC BY-SA

SVU Dresden

0 250 500 m

November 2021 | Anlage 4.5

297mm x 420mm @ 300dpi
2021-12-10 16:50:20 CET EPSG:25832 David Pfitzner

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
Kategorie Gehwegabschnitte									
1292	Alter Tornow	Templiner Str.	An der Fährwiese	1	Schaffung eines straßenbegleitenden Gehweges	ggf. mit weicher Trennung	V	H	M
				12	verkehrsberuhigte Gestaltung des Straßenraumes	ggf. mit weicher Trennung	V	H	M
1320	Teltower Damm	Horstweg	An der Alten Zauche	68	Schaffung fußverkehrstauglichen Oberfläche (Mischverkehrsflächen)	Südseite	V	G	G
1337	Verb.-weg	Hasensprung	Zum Jagenstein	17	Aufwertung als zentrale Gehwegachse		III	H	H
				65	Befestigung des Gehweges		III	H	H
				90	Ergänzung einer Beleuchtung		II	H	H
	Zum Jagenstein	Ravensberggestell	Zum Kahleberg	47	Herstellung von Bordabsenkungen	Nordseite	II	H	H
1338	Hasensprung	Hasensprung 32	Hasensprung 36	10	Neugestaltung Straßenraum unter bes. Berücksichtigung des Fußverkehrs		V	M	M
	Heidereiterweg	Heidereiterweg 29	Am Försteracker	65	Befestigung des Gehweges		III	M	M
		Ravensbergweg	Hegemeisterweg	65	Befestigung des Gehweges	Westseite	III	M	M
	Heidereiterweg / Hasensprung		Hasensprung 36	16	Verbreiterung des Gehweges oder Umgestaltung zur Mischverkehrsfläche	Nordseite	V	G	G
				67	Sanierung des Gehweges	Nordseite	V	M	M
1339	Am Wald	Waldstr.	Damaschkeweg	90	Ergänzung einer Beleuchtung		III	G	M
	Kottmeierstr.	Wendehammer		1	Schaffung eines straßenbegleitenden Gehweges		II	M	H
	Verb.-weg Am Wald	Kottmeierstr.	Waldstr.	65	Befestigung des Gehweges		III	H	H
				90	Ergänzung einer Beleuchtung		II	H	H
1340	Haltestellenanbindung	Hst. Eduard-Claudius-Str. /Heinrich-Mann-Allee	Heinrich-Mann-Allee 87	90	Ergänzung einer Beleuchtung		II	G	M
	Heinrich-Mann-Allee, Nebenfahrb.	Ravensbergweg	An der Alten Zauche	20	Verbreiterung des bestehenden Gehweges	Südseite	III	H	H
	Heinrich-Mann-Allee, Querverb.	Heinrich-Mann-Allee	H.-Mann-Allee, Nebenfahrb.	2	Ergänzung eines zweiten straßenbegleitenden Gehweges	Nordseite, fahrbahnnahe Ergänzung	II	G	M

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
1341	Waldstr.	Heidereiterring	Heinrich-Mann-Allee	65	Befestigung des Gehweges		III	M	M
1342	Verb.Kunnersdorfer Str.	Am Brunnen	Drevesstr.	91	Erneuerung / Verdichtung der Beleuchtung		II	G	M
1343	Heinrich-Mann-Allee	Am alten Friedhof	Heinrich-Mann-Allee 103a	34	Taktile Trennung / Sicherheitstrennstreifen zw. Fuß- und Radverkehr	Nordseite	III	G	M
		Drevesstr.		67	Sanierung des Gehweges	Nordseite	V	G	G
1346	Neuer Friedhof	Heinrich-Mann-Allee 24a	Hst Potsdam, Friedhöfe	65	Befestigung des Gehweges		III	M	M
	Querverb.Friedhofszugang	Heinrich-Mann-Allee	Haupteingang Friedhof	90	Ergänzung einer Beleuchtung		III	G	M
	Verb.-weg Neuer Friedhof Nordseite	Neuapostolische Kirche	Hauptweg Friedhof	65	Befestigung des Gehweges		III	M	M
	Verb.-weg Neuer Friedhof Westseite	Friedhofskapelle	Albert-Einstein-Str.	65	Befestigung des Gehweges		IV	H	H
				90	Ergänzung einer Beleuchtung		III	M	M
	Zugangsweg Friedhof Westseite	Heinrich-Mann-Allee	Hauptweg Friedhof	65	Befestigung des Gehweges		III	M	M
1384	An den Kopfweiden	Horstweg	Zufahrt Parkplatz Westseite	1	Schaffung eines straßenbegleitenden Gehweges	Westseite	II	H	H
1385	An den Kopfweiden	Zufahrt Parkplatz Westseite	Alte Gärtnerei	20	Verbreiterung des bestehenden Gehweges	Westseite	II	M	H
				27	Entflechtung von Fußverkehr und Parken	Westseite	I	M	H
1386	Nuthewinkel	Kolonie Daheim	Wendehammer südl. Kita	68	Schaffung fußverkehrstauglichen Oberfläche (Mischverkehrsflächen)	nur mit Vollausbau möglich	III	H	H
1387	Kolonie Daheim	Nuthewinkel	Verb.-Weg H.-Mann-Allee	16	Verbreiterung des Gehweges oder Umgestaltung zur Mischverkehrsfläche	Ostseite, Verbesserung der Fahrbahnoberfläche zur Vermeindung	III	M	M
				27	Entflechtung von Fußverkehr und Parken	Ostseite	I	M	H

Kategorie Knotenpunkte

420	Heinrich-Mann-Allee	Waldstr.	Horstweg	76	Ergänzung einer zusätzlichen Fußgängerfurt	Prüfung, südwestlicher Knotenpunktarm (Waldstr.)	V	G	G
473	Templiner Str.	Alter Tornow		45	Prüfung Mittelinsel	Umnutzung von Teilflächen der stadtauswärtigen Busbucht	III	H	H
K371	Horstweg	Teltower Damm		45	Prüfung Mittelinsel	mit Ausbau Horstweg	III	M	M

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
				49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen	mit Ausbau Horstweg	III	G	M
K372	Horstweg	Hermann-Muthesius-Str.	Zufahrt	49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen	mit Ausbau Horstweg	III	G	M
				51	Reduzierung der Knotenpunktflächen	mit Ausbau Horstweg	II	G	M
K643	Ravensbergweg	Vogelsang		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		V	M	M
				50	Aufpflasterung		V	M	M
				57	Schaffung / Befestigung Aufstellflächen bzw. Anbindung		II	M	H
K644	Ravensbergweg	Heidereiterweg SÜD		50	Aufpflasterung		V	M	M
				57	Schaffung / Befestigung Aufstellflächen bzw. Anbindung		I	M	H
K645	Ravensbergweg	Heidereiterweg		50	Aufpflasterung		V	M	M
				57	Schaffung / Befestigung Aufstellflächen bzw. Anbindung		II	M	H
K646	Ravensbergweg	Am Plantagenhaus		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		V	M	M
				50	Aufpflasterung		V	M	M
				57	Schaffung / Befestigung Aufstellflächen bzw. Anbindung		II	M	H
K654	Heidenreiterweg	Hasensprung		50	Aufpflasterung		V	G	G
K655	Heidereiterweg	Hasensprung	Am Försteracker	50	Aufpflasterung		V	G	G
K656	Heidereiterweg	Hegemeisterweg		50	Aufpflasterung		V	M	M
K835	Templiner Str.	Leiterstr.		49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		III	G	M
K837	Templiner Str.	Ulrich-von-Hutten-Str.		49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		III	G	M
K838	Templiner Str.	Leiterstr.		49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		III	G	M
K840	Templiner Str.	Paetowstr.		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		V	M	M

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
				49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		III	G	M
K851	Kunersdorfer Str.	Am Brunnen		51	Reduzierung der Knotenpunktflächen		III	M	M
				57	Schaffung / Befestigung Aufstellflächen bzw. Anbindung		II	M	H
				72	Oberflächenoptimierung im Bereich definierter Querungsstellen		II	H	H
K852	Kunersdorfer Str.	Kottmeierstr.		51	Reduzierung der Knotenpunktflächen		V	M	M
				57	Schaffung / Befestigung Aufstellflächen bzw. Anbindung		II	M	H
				72	Oberflächenoptimierung im Bereich definierter Querungsstellen		II	H	H
K853	Drevesstr.	Waldstr.	Heidereiterweg	50	Aufpflasterung		III	G	M
K985	Kolonie Daheim	Nuthewinkel		50	Aufpflasterung	in Verknüpfung mit einem Ausbau der Straße am Nuthewinkel	III	M	M
K986	An den Kopfweiden	Alte Gärtnerei		54	Farbliche Gestaltung des Knotenpunktes		I	G	H
Kategorie Querungsstellen									
Q56	Drevesstr.	Querung Gehwegverbindung zur Hst. "Kunersdorfer Straße"		49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		III	M	M
				55	Verbesserung der Sichtmöglichkeiten		I	M	H
Kategorie Sonstige									
S25	Horstweg	Teltower Damm - An der Alten Zauche		47	Herstellung von Bordabsenkungen	Ostseite, mit Ausbau Horstweg	II	M	H
S104	Hst. "Waldstraße / Horstweg"			31	Entflechtung Fuß- und Radverkehr	Schaffung einer zentralen Radabstellmöglichkeit	II	H	H

Fußverkehrskonzept Potsdam

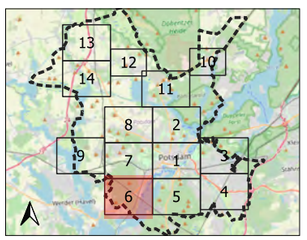
Maßnahmenübersicht

- Strecken, Knotenpunkte, Querungsstellen & punktuelle Ergänzungen -

Legende

- Vorrangnetz
- Netzelement mit Elementnummer
- Knotenpunkt mit Elementnummer
- punktuelle Ergänzungen mit Elementnummer
- Querungsstelle mit Elementnummer

Für Knotenpunkte, die sich in ihrer Lage mit dem eines durch die Landeshauptstadt Potsdam nummerierten Knotenpunktes decken, wurde die Knotenpunktnummer der Landeshauptstadt Potsdam als Elementnummer festgelegt.



Kartengrundlage: eigene Darstellung auf Grundlage © OpenStreetMap-Mitwirkende, gemäß CC BY-SA

SVU Dresden

0 250 500 m

November 2021 | Anlage 4.6

297mm x 420mm @ 300dpi
20211210_Druck_PHeizner

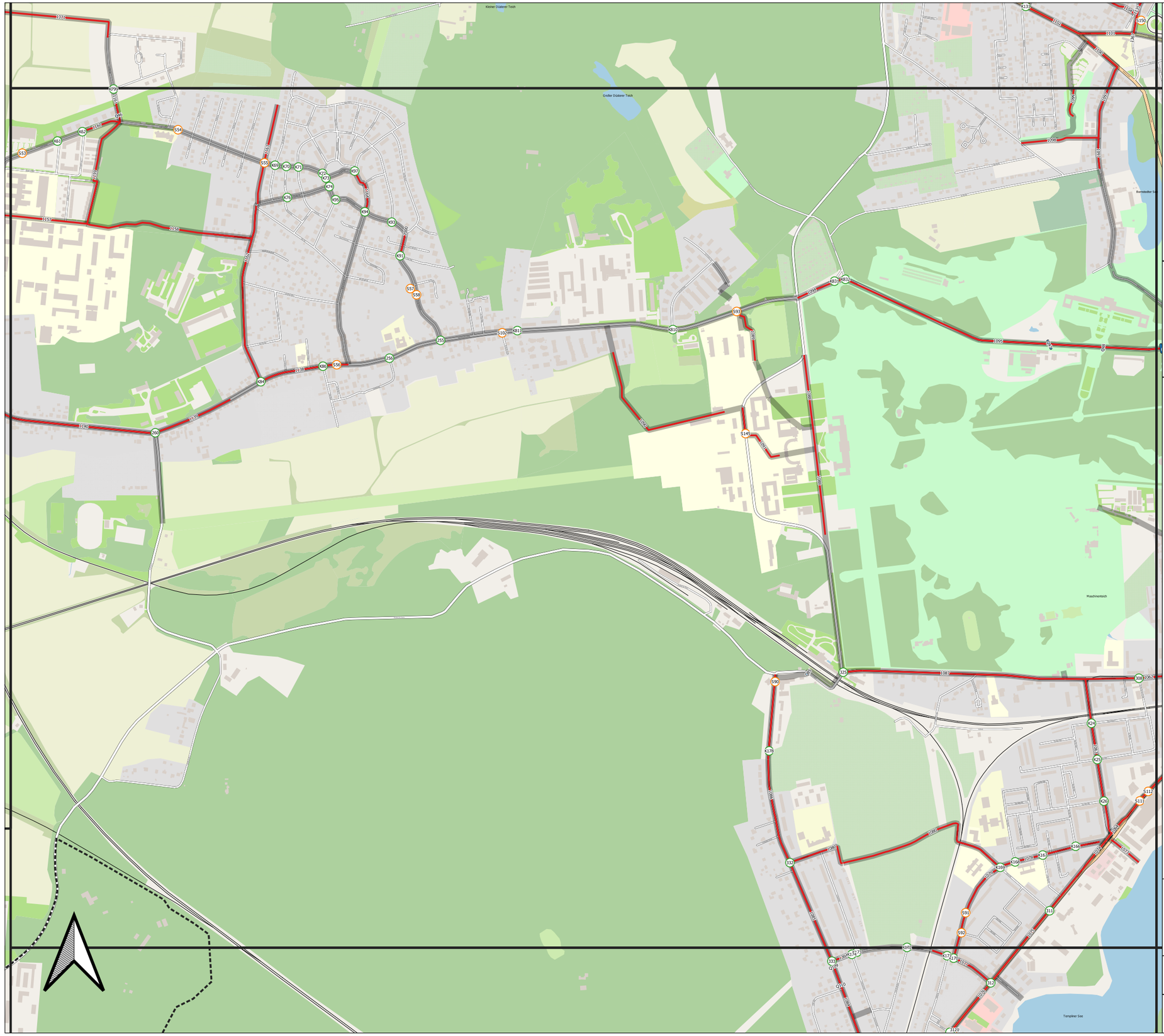
Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
Kategorie Gehwegabschnitte									
1075	Zeppelinstr.	Stormstraße	Im Bogen	34	Taktile Trennung / Sicherheitstrennstreifen zw. Fuß- und Radverkehr		III	G	M
1076	Zeppelinstr.	Hst. "Luftschiffhafen"	Zeppelinstr. 111	34	Taktile Trennung / Sicherheitstrennstreifen zw. Fuß- und Radverkehr	Südseite	II	G	M
		Im Bogen	Forststr.	34	Taktile Trennung / Sicherheitstrennstreifen zw. Fuß- und Radverkehr	Nordseite	III	G	M
1077	Im Bogen	Zeppelinstr.	Bahnbrücke	27	Entflechtung von Fußverkehr und Parken	Umbau Im Bogen für 2021 geplant	I	H	SH
1081	Wegeverb.MBS Arena	Hst. "Luftschiffhafen"	Olympischer Weg	100	Blindenleitsystem	Zugang Arena	II	H	H
1082	Am Luftschiffhafen	Bhf Pirschheide	Am Luftschiffhafen 1	94	Zugänglichmachen für die Allgemeinheit / öffentliche Widmung		I	H	SH
1083	Verb.-weg	Bahnhof Pirschheide	Hst. "Bahnhof Pirschheide"	18	Aufwertung der Gehwegachse		IV	H	H
				67	Sanierung des Gehweges		III	H	H
1084	Forststr.	Zeppelinstr.	Forststr. 1a	36	Überprüfung Benutzungspflicht für den Radverkehr im Radverkehrskonzept	Ostseite	I	H	SH
		Sonnenlandstr.	Im Bogen	65	Befestigung des Gehweges		IV	M	M
1198	Verb.-weg	Reinhold-Mohr-Ufer	Haus der Athleten west	31	Entflechtung Fuß- und Radverkehr	Schaffung weiterer Radabstellmöglichkeiten	II	H	H
1290	Hermannswerder	Haus Kastanie	Havelufer	69	Sanierung Fahrbahnoberfläche (Mischverkehrsflächen)		III	G	M
1364	Im Bogen	Gontardstr.	Forststr.	66	Beseitigung von Unebenheiten	Nordseite	II	M	H
Kategorie Knotenpunkte									
312	Zeppelinstr.	Im Bogen		77	Verlängerung der Freigabezeiten für den Fußverkehr		I	M	H
333	Forststr.	Im Bogen		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	H	H
				49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		II	H	H
334	Forststr.	Sonnenlandstr.		49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		II	M	H
3121	Zeppelinstr.	Stadtheide	Zugang Sportschule	49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		II	M	H

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
3122	Zeppelinstr.	Stadtheide	Olympischer Weg	49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		II	M	H
K170	Knobelsdorffstr.	Im Bogen		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	M	H
				50	Aufpflasterung		III	M	M
				72	Oberflächenoptimierung im Bereich definierter Querungsstellen		II	G	M
K171	Im Bogen	Stadtheide		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	G	M
				50	Aufpflasterung		III	G	M
K173	Im Bogen	Gontardstr.		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	G	M
				50	Aufpflasterung		III	G	M
K174	Im Bogen	Immenseestr.		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	M	H
				50	Aufpflasterung		III	G	M
K817	Forststr.	Ungerstr.		57	Schaffung / Befestigung Aufstellflächen bzw. Anbindung		I	H	SH
K826	Olympischer Weg	Verbindungsweg zur Sportschule		41	zusätzliche Querungsstelle		II	G	M
				53	Farbliche Gestaltung der Querungsstellen		I	G	H
K829	Olympischer Weg	Verbindungsweg zur Sportschule		53	Farbliche Gestaltung der Querungsstellen		I	G	H

Kategorie Querungsstellen

Q109	Forststr.	Höhe HNr. 14		45	Prüfung Mittelinsel		II	M	H
Q110	Forststr.	Höhe Ungerstr. HNr. 2		6	Gehweganbindung / -verbindung		II	M	H
Q111	Forststr.	Höhe HNr. 136		45	Prüfung Mittelinsel		II	M	H
Q112	Forststr.	Höhe HNr. 2		45	Prüfung Mittelinsel		II	M	H

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
Kategorie Sonstige									
S98	Zeppelinstr.	in Höhe Stadtheide (O)		55	Verbesserung der Sichtmöglichkeiten		I	H	SH
S99	Zeppelinstr.	in Höhe Stadtheide (W)		55	Verbesserung der Sichtmöglichkeiten		I	H	SH



Fußverkehrskonzept Potsdam

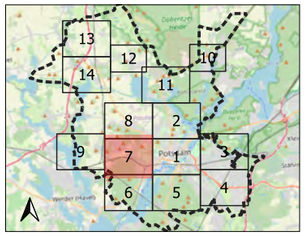
Maßnahmenübersicht

- Strecken, Knotenpunkte, Querungs-stellen & punktuelle Ergänzungen -

Legende

- Vorrangnetz
- Netzelement mit Elementnummer
- Knotenpunkt mit Elementnummer
- punktuelle Ergänzungen mit Elementnummer
- Querungsstelle mit Elementnummer

Für Knotenpunkte, die sich in ihrer Lage mit dem eines durch die Landeshauptstadt Potsdam nummerierten Knotenpunktes decken, wurde die Knotenpunktnummer der Landeshaupstadt Potsdam als Elementnummer festgelegt.



Kartengrundlage: eigene Darstellung auf Grundlage © OpenStreetMap-Mitwirkende, gemäß CC BY-SA

SVU Dresden

0 250 500 m

November 2021 | Anlage 4.7

297mm x 420mm @ 300dpi

2021-12-10 16:57:38 BPSoft2832 David Pittner

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
Kategorie Gehwegabschnitte									
1062	Geschwister-Scholl-Str.	Hans-Sachs-Str.	Kastanienallee	31	Entflechtung Fuß- und Radverkehr	Nordseite	I	H	SH
		Kastanienallee	Geschwister-Scholl-Str. 28	32	Verlagerung Radnutzung aus Seitenraum / Prüfung Alternativangebote	Südseite	II	H	H
				67	Sanierung des Gehweges	Nordseite	III	H	H
1063	Kastanienallee	Geschwister-Scholl-Str.	Zeppelinstr.	10	Neugestaltung Straßenraum unter bes. Berücksichtigung des Fußverkehrs	parallel Verbesserung der Querungsbedingungen / Schaffung zusätzlicher sicherer Querungsstellen	V	H	M
				27	Entflechtung von Fußverkehr und Parken		I	H	SH
				73	Verbreiterung der gut begehbaren / berollbaren Gehwegbereiche		III	H	H
1064	Zeppelinstr.	Kastanienallee	Schillerplatz (NO)	10	Neugestaltung Straßenraum unter bes. Berücksichtigung des Fußverkehrs	Südseite, perspektivisch grundhafte Umgestaltung mit Radverkehr als Radstreifen prüfen	V	H	M
		HNr. 59	Kastanienallee	27	Entflechtung von Fußverkehr und Parken	Nordseite	I	M	H
				34	Taktile Trennung / Sicherheitstrennstreifen zw. Fuß- und Radverkehr	Nordseite	II	G	M
		Schillerplatz (SW)	Schillerplatz (NO)	29	Prüfung Radstellplätze im Fahrbahnbereich / auf sonstigen Flächen	Südseite	II	H	H
		Kastanienallee	Schillerplatz (SO)	31	Entflechtung Fuß- und Radverkehr	Südseite, perspektivisch grundhafte Umgestaltung mit Radverkehr als Radstreifen prüfen	V	H	M
		Kastanienallee	Schillerplatz (SW)	34	Taktile Trennung / Sicherheitstrennstreifen zw. Fuß- und Radverkehr	Südseite	III	G	M
1073	Kastanienallee	Reinhold-Mohr-Ufer	Zeppelinstr.	67	Sanierung des Gehweges	Westseite	III	M	M
1074	Zeppelinstr.	Kastanienallee	Knobelsdroffstr.	31	Entflechtung Fuß- und Radverkehr	Nordseite, Überführung des Radverkehrs erst nach dem Knotenpunkt in den Seitenraum	I	H	SH
		Knobelsdorffstr.	Stormstraße	34	Taktile Trennung / Sicherheitstrennstreifen zw. Fuß- und Radverkehr		III	G	M
1078	Knobelsdorffstr.	Stormstr.	HNr. 68f	66	Beseitigung von Unebenheiten	Ostseite	II	G	M
		HNR. 68a	Haeckelstr.	67	Sanierung des Gehweges	Westseite	III	G	M

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
1079	Knobelsdorffstr.	Im Bogen	Stormstr.	27	Entflechtung von Fußverkehr und Parken	Ostseite, Markierung der zum Parken vorgesehenen Bereiche	I	H	SH
		Stormstr.	Parkplatz	66	Beseitigung von Unebenheiten	Westseite	II	G	M
		Parkplatz	Im Bogen	67	Sanierung des Gehweges	Westseite	III	G	M
1080	Mittelweg	Mittelweg/Stormstr.	Schlüterstr.	65	Befestigung des Gehweges		III	M	M
				90	Ergänzung einer Beleuchtung		I	M	H
	Schlüterstr.			10	Neugestaltung Straßenraum unter bes. Berücksichtigung des Fußverkehrs		III	M	M
				12	verkehrsberuhigte Gestaltung des Straßenraumes		III	M	M
		Forststr.	Gontardstr.	65	Befestigung des Gehweges		III	G	M
	Stormstr.	Knobelsdorffstr.	Bahnbrücke	67	Sanierung des Gehweges	Nordseite, kurzer Teilabsschnitt	II	H	H
	Stormstr. / Mittelweg	Bahnbrücke	Mittelweg	12	verkehrsberuhigte Gestaltung des Straßenraumes		IV	H	H
				69	Sanierung Fahrbahnoberfläche (Mischverkehrsflächen)		IV	M	M
				90	Ergänzung einer Beleuchtung		III	H	H
1085	Forststr.	Im Bogen	Schlüterstr.	65	Befestigung des Gehweges		III	M	M
1086	Forststr.	Schlüterstr.	Werderscher Damm	1	Schaffung eines straßenbegleitenden Gehweges	Komplettierung des Gehweges	II	H	H
		Forststr. 76	Forststr. 75	6	Gehweganbindung / -verbindung	Verb.zwischen den Gehwegen	I	H	SH
		Werderscher Weg	Forststr. 71	55	Verbesserung der Sichtmöglichkeiten	Ostseite	I	H	SH
		Schlüterstr.	Werderscher Weg	65	Befestigung des Gehweges	Ostseite	III	H	H
		Forststr. 71	Forststr. 75	73	Verbreiterung der gut begehbaren / berollbaren Gehwegbereiche	Ostseite	II	H	H
		Zufahrt Peter-Kühne-Siedlung	Werderscher Weg	90	Ergänzung einer Beleuchtung	Ostseite	II	H	H
				98	Erhöhung der sozialen Sicherheit	Ostseite	I	H	SH

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
	Werderscher Weg	Forststr.	Forststr. 71	55	Verbesserung der Sichtmöglichkeiten		I	H	SH
1087	Anbindung Bahnhof Park Sanssouci	Am Wildpark	Bahnhofszugang	32	Verlagerung Radnutzung aus Seitenraum / Prüfung Alternativangebote	Schaffung einer zentralen Radabstellmöglichkeit	II	H	H
	Geschwister-Scholl-Str.	Hst Bhf Park Sanssouci		20	Verbreiterung des bestehenden Gehweges	Südseite, nur mit Umbau der Straße möglich	II	H	H
				21	Entfernung / Verlagerung störender Einbauten	Südseite, nur mit Umbau der Straße möglich	I	H	SH
				67	Sanierung des Gehweges	Nordseite, nur mit Umbau der Straße möglich	III	H	H
		Kastanienallee	Am Neuen Palais	66	Beseitigung von Unebenheiten	Nordseite	III	M	M
1088	Mopke	Am Neuen Palais (S)	Am Neuen Palais (N)	90	Ergänzung einer Beleuchtung	SPSG	II	M	H
	Verb.-weg Am Neuen Palais	Hauptweg	Uni Potsdam Haus 11	67	Sanierung des Gehweges		II	G	M
1089	Verb.-weg Studentenwohnheim	Kaiser-Friedrich-Str.	Uni Potsdam Haus 13	65	Befestigung des Gehweges		III	H	H
				90	Ergänzung einer Beleuchtung		II	H	H
1090	Verb.-weg Sportpl. Am Neuen Palais	Kaiser-Friedrich-Str.	Am Neuen Palais	65	Befestigung des Gehweges		III	H	H
		Kaiser-Friedrich-Str.	Verb.-weg Am Neuen Palais	90	Ergänzung einer Beleuchtung		III	M	M
	Verb.-weg Sportplatz Am Neuen Palais	Am Neuen Palais	Uni Potsdam Haus 13	69	Sanierung Fahrbahnoberfläche (Mischverkehrsflächen)		III	M	M
1091	Am Neuen Palais	Hst. "Campus Uni / Lindenallee"	Verb.-weg Haus 13	65	Befestigung des Gehweges		II	H	H
	Wegeverb.Am Neuen Palais	Hst. "Campus / Universität / Lindenallee"	Bibliothek Uni Potsdam	6	Gehweganbindung / -verbindung	direkte Zuwegung Hst.	III	H	H
		Bibliothek Uni Potsdam	Hst. "Campus / Universität / Lindenallee"	65	Befestigung des Gehweges		III	M	M
1094	Maulbeerallee	Hst. "Abzweig nach Eiche"	Amundsenstr.	5	Schaffung einer Gehweganbindung der Haltestelle	Nordseite	II	H	H
		Am Neuen Palais	Am Drachenberg	65	Befestigung des Gehweges	Südseite	III	G	M
1097	Ribbeckstr.	Potsdamer Str.	Eichenallee	65	Befestigung des Gehweges		IV	M	M
				91	Erneuerung / Verdichtung der Beleuchtung		II	M	H

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
1098	Verb.-weg Am Teufelsgraben	Ribbeckstr.	Katharinenholzstr.	65	Befestigung des Gehweges		III	M	M
				90	Ergänzung einer Beleuchtung		II	G	M
1099	südliche Parkplatzanb. Bornstedt	Parkplatz	Ribbeckstr.	90	Ergänzung einer Beleuchtung		I	G	H
1138	Kaiser-Friedrich-Str.	Birkenhügel	Ecksteinweg	20	Verbreiterung des bestehenden Gehweges	Verlagerung der stadteinwärtigen Hst. in diesen Abschnitt	III	H	H
1139	Kaiser-Friedrich-Str.	HNr. 47a	Kuhfortdamm	65	Befestigung des Gehweges	Nordseite	III	M	M
	Reiherbergstr.	HNr. 66	Kuhfortdamm	27	Entflechtung von Fußverkehr und Parken	Südseite, zur Gewährleistung ausreichend breiter Gehwege	I	H	SH
1140	Reiherbergstr.	HNr. 47	Kuhfortdamm	13	Ergänzung einer Straßenraumbegrünung	Südseite	II	G	M
		HNr. 47	HNr. 65	20	Verbreiterung des bestehenden Gehweges		III	G	M
		Karl-Liebknecht-Str. (Golm)	Kuhfortdamm	67	Sanierung des Gehweges	Südseite	III	G	M
1157	Karl-Liebknecht-Str. (Golm)	Eichenweg (W)	Eichenweg (O)	69	Sanierung Fahrbahnoberfläche (Mischverkehrsflächen)		IV	G	G
	Nebenast Karl-Liebknecht-Str.	Karl-Liebknecht-Str. (Golm)	Eichenweg	12	verkehrsberuhigte Gestaltung des Straßenraumes		IV	M	M
1158	In der Heide	Ehrenpfortenbergstr.	Eichenweg	69	Sanierung Fahrbahnoberfläche (Mischverkehrsflächen)		V	G	G
	In der Heide / Verb. nördl. Kaserne			12	verkehrsberuhigte Gestaltung des Straßenraumes		V	H	M
	In der Heide / Weg nördl. Kaserne	Eichenweg	Ehrenpfortenbergstr.	90	Ergänzung einer Beleuchtung		III	H	H
	Verb.-weg nördl. der Kaserne	Mitte		94	Zugänglichmachen für die Allgemeinheit / öffentliche Widmung		I	H	SH
1159	Eichenweg	Eichenweg 20	In der Heide	12	verkehrsberuhigte Gestaltung des Straßenraumes		III	G	M
				69	Sanierung Fahrbahnoberfläche (Mischverkehrsflächen)		III	G	M
	Verb.-weg Eichenweg	Eichenweg	In der Feldmark	65	Befestigung des Gehweges		III	M	M
				90	Ergänzung einer Beleuchtung		II	M	H

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
1160	In der Feldmark	Golmer Fichten	Höhe Taubenbogen	2	Ergänzung eines zweiten straßenbegleitenden Gehweges	Südseite	III	M	M
1161	Taubenbogen	Taubenbogen 2	In der Feldmark 17	2	Ergänzung eines zweiten straßenbegleitenden Gehweges	Westseite, bis Abzweig Wohnweg vor Engstelle	II	H	H
1162	Ehernpfortenbergstr.	In der Heide	Verb.-weg nördl. der Kaserne	90	Ergänzung einer Beleuchtung		I	M	H
		K.-Friedrich-Str.	Verb.-weg nördl. der Kaserne	12	verkehrsberuhigte Gestaltung des Straßenraumes		IV	G	G
		K.-Friedrich-Str.	Lindstedter Str.	16	Verbreiterung des Gehweges oder Umgestaltung zur Mischverkehrsfläche		IV	G	G
1163	Verb.-weg In der Feldmark	In der Feldmark	Baumhaselring	65	Befestigung des Gehweges		III	M	M
				90	Ergänzung einer Beleuchtung		II	M	H
		In der Feldmark	Ehrenpfortenbergstr.	65	Befestigung des Gehweges		III	M	M
				90	Ergänzung einer Beleuchtung		II	M	H
1164	Marktplatz Altes Rad	Mehlbeerenweg	Weißdornweg	100	Blindenleitsystem		II	H	H
	Mehlbeerenweg	Roßkastanienstr.	Marktplatz	16	Verbreiterung des Gehweges oder Umgestaltung zur Mischverkehrsfläche		III	G	M
2000	Am Alten Mörtelwerk	Am Alten Mörtelwerk 10	Am Alten Mörtelwerk 22	67	Sanierung des Gehweges	Erneuerung des Gehwegbelages vor der Ladenzeile HNr. 10 - 22	III	M	M

Kategorie Knotenpunkte

255	Kaiser-Friedrich-Str.	Am alten Mörtelwerk		51	Reduzierung der Knotenpunktflächen	Anpassung nordöstlicher Abbiegeradius	II	H	H
256	Kaiser-Friedrich-Str.	Ecksteinweg		49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		II	G	M
260	Kaiser-Friedrich-Str.	Zufahrt Havelland Kaserne	Kuhfortdamm	51	Reduzierung der Knotenpunktflächen		II	M	H
				57	Schaffung / Befestigung Aufstellflächen bzw. Anbindung		I	M	H
308	Geschwister-Scholl-Str.	Querverbindung zur Maybachstr.		49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		II	G	M
311	Zeppelinstr.	Stormstr.		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	M	H
325	Geschwister-Scholl-Str.	Am Neuen Palais	Am Wildpark	15	Umgestaltung Straßenraum unter bes. Berücksichtigung des Fußverkehrs	Gestaltung des Bhf.-Vorplatzes und angrenzender Knotenpunkt	IV	H	H

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
				40	zusätzliche sichere Querungsstelle (Prüfung der Handlungspotenziale)		III	H	H
				51	Reduzierung der Knotenpunktflächen		II	G	M
				80	Vollsignalisierung des Knotenpunktes		III	H	H
332	Forststr.	Schlüterstr.		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	M	H
				49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		II	M	H
K24	Kastanienallee	Maybachstr.		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	H	H
				49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		II	H	H
K25	Kastanienallee	Kantstr.		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	H	H
				49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		II	H	H
K26	Kastanienallee	Haeckelstr.		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	H	H
				49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		II	H	H
K61	In der Feldmark	In der Feldmark, Nebenast Bereich Golmer Fichten		41	zusätzliche Querungsstelle	Querungen über die Straße In der Feldmark	II	H	H
K62	In der Feldmark	Golmer Fichten		41	zusätzliche Querungsstelle	Querungen über die Straße In der Feldmark	II	H	H
				48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen	Querungen über die Straße In der Feldmark	II	M	H
				49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen	Querungen über die Straße In der Feldmark	II	G	M
K69	Roßkastanienstr.	Baumhaselring		54	Farbliche Gestaltung des Knotenpunktes		I	H	SH
K70	Roßkastanienstr.	Rosenstieg		54	Farbliche Gestaltung des Knotenpunktes		I	M	H
K71	Roßkastanienstr.	Eichenring		54	Farbliche Gestaltung des Knotenpunktes		I	M	H
K72	Roßkastanienstr.	Weißdornweg	Parkplatz Zufahrt	54	Farbliche Gestaltung des Knotenpunktes		I	M	H
K73	Roßkastanienstr.	Weißdornweg		54	Farbliche Gestaltung des Knotenpunktes		I	M	H

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
K74	Roßkastanienstr.	Wildapfelweg		54	Farbliche Gestaltung des Knotenpunktes		I	M	H
K76	Wildapfelweg	Rosenstieg		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	G	M
K84	Kaiser-Friedrich-Str.	Ehrenpfortenbergstr.		49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		II	G	M
K86	Kaiser-Friedrich-Str.	Birkenhügel	Nebenarm Kaiser-Friedrich-Str.	45	Prüfung Mittelinsel	östl. Knotenpunktzufahrt (Kaiser-Friedrich-Str.)	II	H	H
		Zufahrt (Kaiser-Friedrich-Str.)	Birkenhügel	48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	M	H
				49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		II	G	M
K91	Roßkastanienstr.	Am Langen Berg	Am alten Mörtelwerk	54	Farbliche Gestaltung des Knotenpunktes		I	M	H
K93	Roßkastanienstr.	Eichenring		54	Farbliche Gestaltung des Knotenpunktes		I	M	H
K94	Roßkastanienstr.	Mehlbeerenweg	Baumschulenweg	54	Farbliche Gestaltung des Knotenpunktes		I	M	H
K95	Roßkastanienstr.	Wildbirnenweg		54	Farbliche Gestaltung des Knotenpunktes		I	M	H
K97	Weißdornweg	Marktplatz Altes Rad		47	Herstellung von Bordabsenkungen		II	H	H
				49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		II	M	H
K166	Knobelsdorffstr.	Roseggerstr.	Zufahrt	48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	H	H
			Zufahrt	50	Aufpflasterung		III	H	H
K167	Zeppelinstr.	Knobelsdorffstr.		49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		II	M	H
K168	Knobelsdorffstr.	Haeckelstr.		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	M	H
				50	Aufpflasterung		III	M	M
				51	Reduzierung der Knotenpunktflächen		II	M	H
K169	Knobelsdorffstr.	Stormstr.		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	M	H
				50	Aufpflasterung		III	M	M

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
				51	Reduzierung der Knotenpunktflächen		II	H	H
K172	Im Bogen	Sonnenlandstr.		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	G	M
				72	Oberflächenoptimierung im Bereich definierter Querungsstellen		II	H	H
K178	Forststr.	Werderscher Weg		55	Verbesserung der Sichtmöglichkeiten		I	H	SH
K799	Taubenbogen	Grasmückenring		54	Farbliche Gestaltung des Knotenpunktes		I	G	H
K810	Kaiser-Friedrich-Str.	Carl-Dähne-Str.		49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		II	G	M
K811	Kaiser-Friedrich-Str.	Weg nach Bornim		49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		II	G	M
K831	Maulbeerallee	Am Drachenberg		57	Schaffung / Befestigung Aufstellflächen bzw. Anbindung		I	H	SH
K832	Maulbeerallee	Am Drachenberg		57	Schaffung / Befestigung Aufstellflächen bzw. Anbindung		I	H	SH

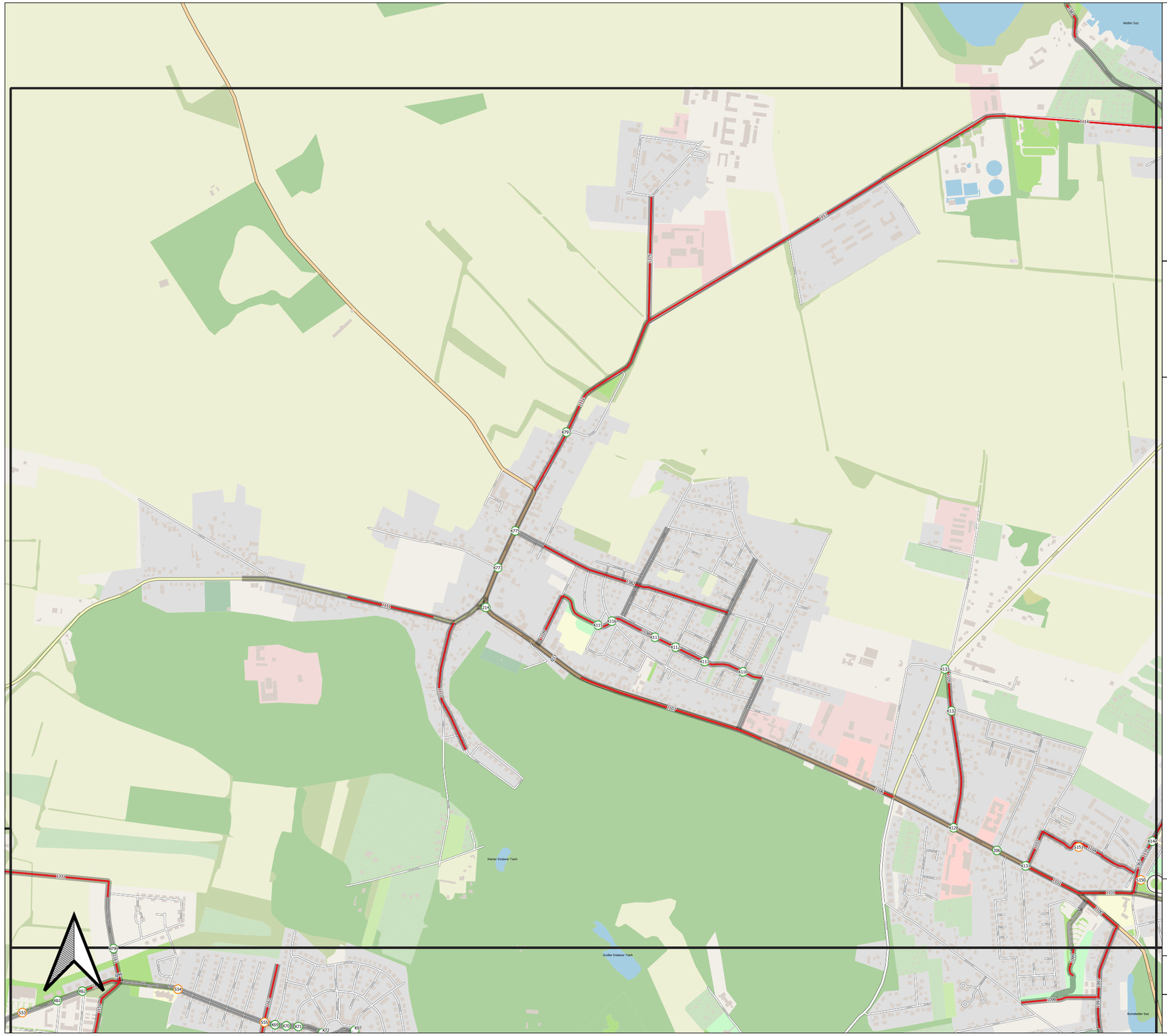
Kategorie Querungsstellen

Q46	In der Feldmark	Querung Einmündung Taubenbogen		57	Schaffung / Befestigung Aufstellflächen bzw. Anbindung		I	M	H
Q47	Maulbeerallee	Höhe Botanischer Garten		40	zusätzliche sichere Querungsstelle (Prüfung der Handlungspotenziale)		II	M	H
Q48	Maulbeerallee	Höhe Orangerie		40	zusätzliche sichere Querungsstelle (Prüfung der Handlungspotenziale)		II	M	H
Q81	Sacrower Allee	Querung nördlich Einmündung Ernst-Thälmann-Str.		72	Oberflächenoptimierung im Bereich definierter Querungsstellen	unter Nutzung der bestehenden Mittelinsel	I	M	H
Q85	Am Wildpark	Seitenwechsel Gehweg		45	Prüfung Mittelinsel	Nutzung der Busbucht	II	M	H
				47	Herstellung von Bordabsenkungen	Nutzung der Busbucht	I	M	H

Kategorie Sonstige

S53	In der Feldmark	in Höhe Hst. "Golmer Fichten"		101	Blindenleitsystem auf den aktuellen Stand bringen / austauschen	Querungsstellen im Bereich der Hst.	II	H	H
S54	In der Feldmark	in Höhe Verb.-Weg In der Heide (W)		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	M	H

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
				54	Farbliche Gestaltung des Knotenpunktes		I	G	H
				57	Schaffung / Befestigung Aufstellflächen bzw. Anbindung		I	M	H
S55	In der Feldmark	in Höhe Verb.-Weg Ehrenpfortenbergstr. / In der Heide (O)		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	M	H
				54	Farbliche Gestaltung des Knotenpunktes		I	G	H
				57	Schaffung / Befestigung Aufstellflächen bzw. Anbindung		I	M	H
S56	Kaiser-Friedrich-Str.	in Höhe HNr. 97		45	Prüfung Mittelinsel		II	H	H
S57	Am Alten Mörtelwerk	Anbidnung Krumme Str. im Bereich Turnhalle		6	Gehweganbindung / -verbindung		II	H	H
S58	Am Alten Mörtelwerk	in Höhe Turnhalle		53	Farbliche Gestaltung der Querungsstellen		I	M	H
S90	Forststr.	in Höhe Hst. "Werderscher Damm / Forststraße"		45	Prüfung Mittelinsel		II	M	H
S91	Knobelsdorffstr.	in Höhe Spielplatz HNr. 25		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen	Verebsserung Sicht beim Queren zw. parkenden Fahrzeugen	II	M	H
S92	Knobelsdorffstr.	in Höhe Stromstraße		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	H	H
S93	Kaiser-Friedrich-Str.	in Höhe Hst. "Studentenwohnheim Eiche"		42	Prüfung Fußgängerüberweg		II	H	H
S102	Kaiser-Friedrich-Str.	in Höhe Am Grünen Weg		49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		II	M	H
S111	Zeppelinstr.	westl. Einzehandlsmarkt Nordseite (Getränke Hoffmann)		45	Prüfung Mittelinsel	Trennung Verpflechtungsstrecke und Linksabbieger	II	M	H
S112	Zeppelinstr.	östl. Einzehandlsmarkt Nordseite (Getränke Hoffmann)		45	Prüfung Mittelinsel	zwischen den Linksabbiegespuren	II	H	H
S145	Am Neuen Palais	Querung Hst. "Universität / Lindenallee"		42	Prüfung Fußgängerüberweg		II	H	H



Fußverkehrskonzept Potsdam

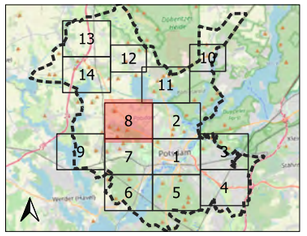
Maßnahmenübersicht

- Strecken, Knotenpunkte, Querungs-stellen & punktuelle Ergänzungen -

Legende

- Vorrangnetz
- Netzelement mit Elementnummer
- Knotenpunkt mit Elementnummer
- punktuelle Ergänzungen mit Elementnummer
- Querungsstelle mit Elementnummer

Für Knotenpunkte, die sich in ihrer Lage mit dem eines durch die Landeshauptstadt Potsdam nummerierten Knotenpunktes decken, wurde die Knotenpunktnummer der Landeshauptstadt Potsdam als Elementnummer festgelegt.



Kartengrundlage: eigene Darstellung auf Grundlage © OpenStreetMap-Mitwirkende, gemäß CC BY-SA

SVU Dresden

0 250 500 m

November 2021 | Anlage 4.8

297mm x 420mm @ 300dpi
Jens Hartwig, David Pintzner
2021-12-10 15:25:32

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
Kategorie Gehwegabschnitte									
1100	Potsdamer Str.	Am Krongut	Kirschallee	36	Überprüfung Benutzungspflicht für den Radverkehr im Radverkehrskonzept	Südseite	I	H	SH
1101	Schulplatz	Kirschallee	Potsdamer Str.	34	Taktile Trennung / Sicherheitstrennstreifen zw. Fuß- und Radverkehr	Nordseite	II	G	M
1102	Potsdamer Str.	Schulplatz	Habichtweg	34	Taktile Trennung / Sicherheitstrennstreifen zw. Fuß- und Radverkehr	Nordseite	II	G	M
1103	Habichtweg	Habichtweg/Hnr. 2	Potsdamer Str.	16	Verbreiterung des Gehweges oder Umgestaltung zur Mischverkehrsfläche		III	G	M
1104	Nebenast Habichtweg	Habichtweg	Ende/Wendehammer	90	Ergänzung einer Beleuchtung		II	M	H
				94	Zugänglichmachen für die Allgemeinheit / öffentliche Widmung		I	H	SH
	Verb.-weg Fliederweg	Fliederweg	Kirschallee	20	Verbreiterung des bestehenden Gehweges		II	H	H
				21	Entfernung / Verlagerung störender Einbauten		I	H	SH
		Habichtweg Wendehammer	Gebäudezuwegung Fliederweg	65	Befestigung des Gehweges		II	H	H
		Habichtweg Wendehammer	Fliederweg	90	Ergänzung einer Beleuchtung		II	M	H
1105	Amtsstr.	Amundsenstr.	Potsdamer Str.	12	verkehrsberuhigte Gestaltung des Straßenraumes		V	H	M
1106	Potsdamer Str.	Amundsenstr.	Am Raubfang	34	Taktile Trennung / Sicherheitstrennstreifen zw. Fuß- und Radverkehr	Nordseite	I	G	H
1107	Potsdamer Str.	Bereich der Hst. "Florastr."		20	Verbreiterung des bestehenden Gehweges	Westseite, Grunderwerb notwendig	II	H	H
				31	Entflechtung Fuß- und Radverkehr	Westseite, Grunderwerb notwendig	I	H	SH
				93	Prüfung Umwandlung Busbucht in Kap	Ostseite, im Rahmen geplanter Busspur prüfen	II	G	M
1108	Quartiersweg Bornim	Gersthofweg	Florastr.	90	Ergänzung einer Beleuchtung		III	H	H
1109	Gersthofweg	Gersthofweg 15	Hügelweg	12	verkehrsberuhigte Gestaltung des Straßenraumes		III	G	M
				69	Sanierung Fahrbahnoberfläche (Mischverkehrsflächen)		III	G	M
	Gersthofweg	Potsdamer Str.	Gersthofweg 15	65	Befestigung des Gehweges		II	G	M

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
1110	Hugstr.	Mitschurinstr.	Ende	12	verkehrsberuhigte Gestaltung des Straßenraumes		IV	G	G
1111	Mitschurinstr.	Windmühlenweg	Hughstr.	20	Verbreiterung des bestehenden Gehweges	Südseite	III	H	H
1112	Rückertstr.	Rückertstr. Nebenverbindung	Max-Eyth-Allee	1	Schaffung eines straßenbegleitenden Gehweges		II	H	H
		Rückertstr. Nebenverbindung	Rückertstr. 20a	20	Verbreiterung des bestehenden Gehweges	Ostseite	II	G	M
				67	Sanierung des Gehweges		III	G	M
1113	Lerchensteig	Max-Eyth-Allee	Nedlitzer Str.	1	Schaffung eines straßenbegleitenden Gehweges		III	H	H
1367	Kirschallee	Schulplatz	Kirschallee 5	91	Erneuerung / Verdichtung der Beleuchtung	Westseite	I	G	H
1371	Berliner Außenring	Am Mühlenberg	Grasmückenring	6	Gehweganbindung / -verbindung	Querung Bahnstrecke	V	M	M
1375	Max-Eyth-Allee	HNr. 9	Lerchensteig/Rückertstr.	1	Schaffung eines straßenbegleitenden Gehweges		III	H	H
1382	Hügelweg	Gutsstraße	H.-Struve-Str.	1	Schaffung eines straßenbegleitenden Gehweges	ab 05/2021 im Bau	III	H	H
		Schräger Weg	Gutsstraße	66	Beseitigung von Unebenheiten		II	H	H

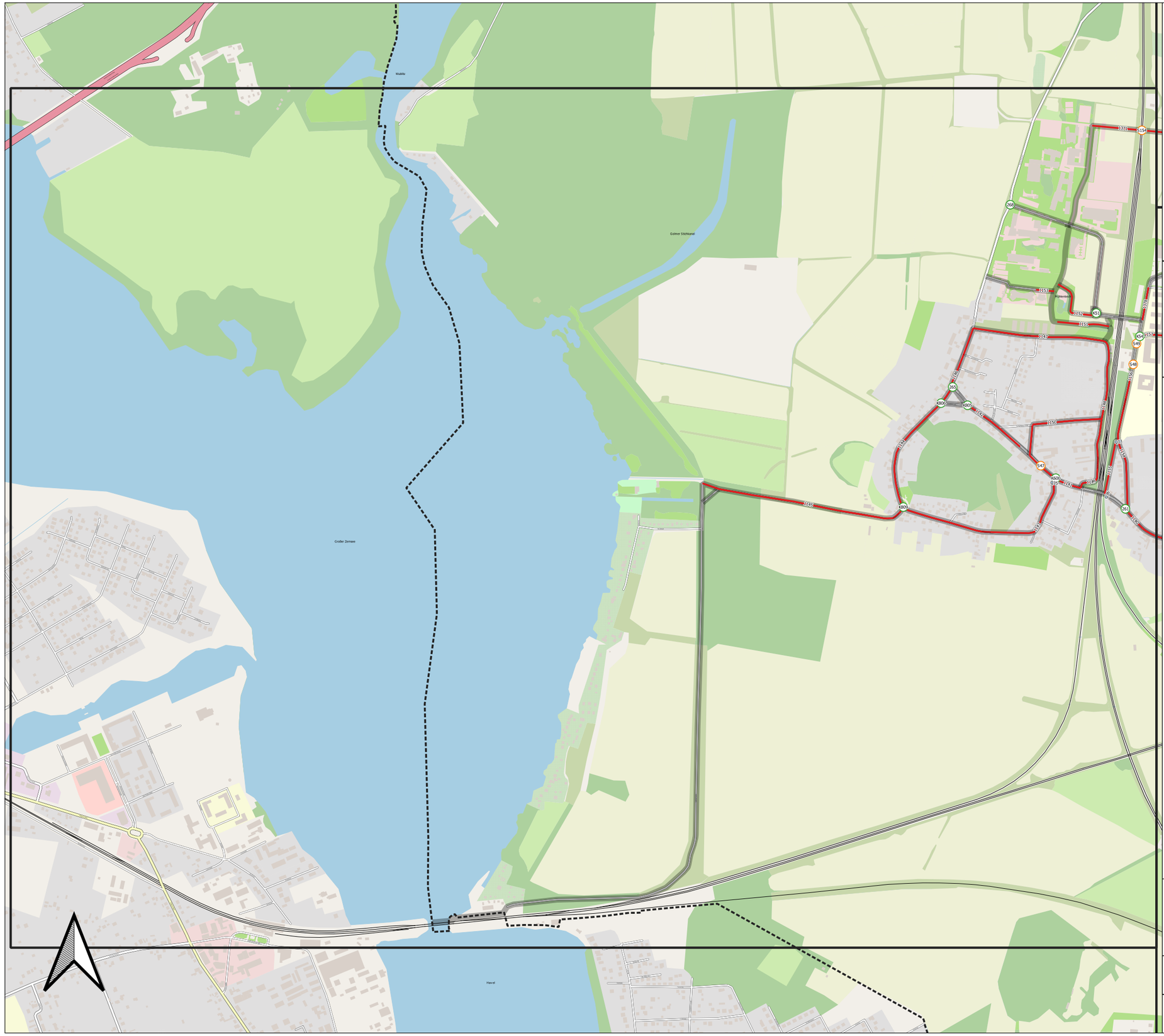
Kategorie Knotenpunkte

110	Pierre-de-Gayette-Str.	Lise-Meitner-Str.		53	Farbliche Gestaltung der Querungsstellen		I	H	SH
112	Große Weinmeisterstr.	Leistikowstr.		53	Farbliche Gestaltung der Querungsstellen		I	M	H
127	Potsdamer Str.	Amundsenstr.		79	Anpassung an Anforderungen seh- / mobilitätseingeschränkter Personen	Überprüfung Anmeldetaster für Pers. mit Seheingeschränkungen	I	H	SH
128	Potsdamer Str.	Amtsstr.		49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		II	M	H
129	Potsdamer Str.	Thaerstr.		55	Verbesserung der Sichtmöglichkeiten	Sichtbehinderung durch Stromkästen, EWP, mit Umgestaltung der Fr.-Ebert-Str. gemäß Innenstadtverkehrskonzept	I	H	SH
131	Potsdamer Str.	Blumenstr.	Habichtweg	45	Prüfung Mittelinsel	östl. der Einmündung (Potsdamer Str.)	II	H	H
				49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen	östlich der Einmündung	II	M	H

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
133	Amtsstr.	Am Raubfang	Amundsenstr.	49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		II	G	M
138	Potsdamer Str.	Schulplatz		79	Anpassung an Anforderungen seh- / mobilitätseingeschränkter Personen	Überprüfung Anmeldetaster für Pers. mit Seheingeschränkungen	I	H	SH
144	Kirschallee	Ludwig-Boltzmann-Str.		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	M	H
214	Hugstr.	Rückertstr.		80	Vollsignalisierung des Knotenpunktes	alternativ Umgestaltung zum Kreisverkehr	III	H	H
775	Rückertstr.	Hügelweg		49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen	besondere Priorität aufgrund Beidrichtungsnutzung Radverkehr	II	G	M
777	Rückertstr.	Heckenstr.		49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		II	G	M
797	Rückertstr.	Nebenstraßenabschnitt Rückertstr.		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	M	H
				51	Reduzierung der Knotenpunktflächen		II	G	M
K110	Pomonaring	Ost-West-Verb.-weg Bornim		6	Gehweganbindung / -verbindung	Anbindung an Wegeverbindung	I	M	H
				53	Farbliche Gestaltung der Querungsstellen		I	H	SH
K111	Haselnussring	Ost-West-Verbindungsachse Bornim		53	Farbliche Gestaltung der Querungsstellen		I	M	H
K113	Fasanenring	Ost-West-Verbindungsachse Bornim		53	Farbliche Gestaltung der Querungsstellen		I	H	SH
K115	Walnussring	Ost-West-Verbindungsachse Bornim		53	Farbliche Gestaltung der Querungsstellen		I	H	SH
K116	Pannenberger Str.	Ost-West-Gehwegachse Bornim		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		I	G	H
				53	Farbliche Gestaltung der Querungsstellen		II	H	H
K132	Amtsstr.	Thearstr.		50	Aufpflasterung		III	M	M

Kategorie Sonstige

S150	Pappelallee	Zugang Hast. "Kirschallee" aus Ri. Westen		6	Gehweganbindung / -verbindung	barrierefreie Anbindung erforderlich	II	M	H
S151	Querverbindung zwischen Kirschallee und Habichtweg im Bereich Neue Kirschallee			6	Gehweganbindung / -verbindung		III	M	M
S154	Berliner Außenring	Am Mühlenberg	Grasmückenring	4	Neubau Brückenverbindung	Querung Bahnstrecke	V	M	M



POTSDAM

Fußverkehrskonzept Potsdam

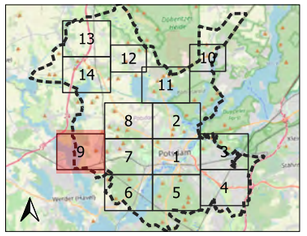
Maßnahmenübersicht

- Strecken, Knotenpunkte, Querungsstellen & punktuelle Ergänzungen -

Legende

- Vorrangnetz
- Netzelement mit Elementnummer
- Knotenpunkt mit Elementnummer
- punktuelle Ergänzungen mit Elementnummer
- Querungsstelle mit Elementnummer

Für Knotenpunkte, die sich in ihrer Lage mit dem eines durch die Landeshauptstadt Potsdam nummerierten Knotenpunktes decken, wurde die Knotenpunktnummer der Landeshaupstadt Potsdam als Elementnummer festgelegt.



Kartengrundlage: eigene Darstellung auf Grundlage © OpenStreetMap-Mitwirkende, gemäß CC BY-SA

SVUDresden

0 250 500 m

November 2021 | Anlage 4.9

297mm x 420mm @ 300dpi
2021-12-10T16:05:36.558 BP5025832 David Mitzner

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
Kategorie Gehwegabschnitte									
1140	Reiherbergstr.	HNr. 5	Karl-Liebknecht-Str. (Golm)	66	Beseitigung von Unebenheiten	Nordseite	II	M	H
1141	Reiherbergstr.	Falknerstr.	Weinmeisterstr.	2	Ergänzung eines zweiten straßenbegleitenden Gehweges	Nordseite	III	M	M
				13	Ergänzung einer Straßenraumbegrünung		II	G	M
				67	Sanierung des Gehweges	Südseite	III	G	M
				105	Blindenleitsystem an wichtigen Querungsstellen ergänzen	Nordseite	II	H	H
		Landhotel	Weinmeisterstr.	20	Verbreiterung des bestehenden Gehweges		III	G	M
1142	Reiherbergstr.	Landhotel	Geiselbergstr.	67	Sanierung des Gehweges	Südseite	III	G	M
1143	Geiselbergstr./Weinmeisterstr.	Golmer Damm	Reiherbergstr.	12	verkehrsberuhigte Gestaltung des Straßenraumes		IV	G	G
1144	Geiselbergstr.	Geiselbergstr. 47	Golmer Damm	1	Schaffung eines straßenbegleitenden Gehweges	Ostseite	II	H	H
		Reiherbergstr.	Geiselbergstr. 18	20	Verbreiterung des bestehenden Gehweges	Westseite	II	M	H
				67	Sanierung des Gehweges	Westseite	III	G	M
1145	Golmer Damm	Geiselbergstr.	Mühlendamm	12	verkehrsberuhigte Gestaltung des Straßenraumes	Fahrradstraße in Planung, Verdeutlichung u. a. über horizontale Verkehrszeichen	III	H	H
1146	Geiselbergstr.	Reihersbergstr.	Kossätenweg	2	Ergänzung eines zweiten straßenbegleitenden Gehweges	Ostseite	II	G	M
1147	Kossätenweg	Akazienweg	Geiselbergstr.	12	verkehrsberuhigte Gestaltung des Straßenraumes		IV	G	G
1148	Akazienweg	Thomas-Müntzer-Str.	Bahnhof Golm	69	Sanierung Fahrbahnoberfläche (Mischverkehrsflächen)		III	G	M
				90	Ergänzung einer Beleuchtung		II	G	M
	Akazienweg / Am Bahnhof	Kossätenweg	Thomas-Müntzer-Str.	12	verkehrsberuhigte Gestaltung des Straßenraumes		IV	M	M
	Kossätenweg	Bahnhof Golm	Ritterstr.	69	Sanierung Fahrbahnoberfläche (Mischverkehrsflächen)		IV	G	G
				90	Ergänzung einer Beleuchtung		III	M	M

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
1149	Akazienweg	Reiherbergstr.	Thomas-Müntzer-Str.	12	verkehrsberuhigte Gestaltung des Straßenraumes		IV	G	G
				90	Ergänzung einer Beleuchtung		II	M	H
1150	Thomas-Müntzer-Str.	Reiherbergstr.	Thomas-Müntzer-Str. 21	12	verkehrsberuhigte Gestaltung des Straßenraumes		IV	M	M
		Thomas-Müntzer-Str. 5	Thomas-Müntzer-Str. 21	16	Verbreiterung des Gehweges oder Umgestaltung zur Mischverkehrsfläche		IV	G	G
				68	Schaffung fußverkehrstauglichen Oberfläche (Mischverkehrsflächen)		IV	M	M
		Reiherbergstr.	Thomas-Müntzer-Str. 5	69	Sanierung Fahrbahnoberfläche (Mischverkehrsflächen)		IV	H	H
1151	Verb.-weg Bahnhof Golm	Golm Innovationszentrum	Bahnhof Golm	65	Befestigung des Gehweges		III	M	M
				90	Ergänzung einer Beleuchtung		II	M	H
1152	Verb.-weg Frauenhofer Campus	Am Mühlenberg Kreisverkehr	Zum Mühlenteich	65	Befestigung des Gehweges	schon in 2020 realisiert	II	H	H
				90	Ergänzung einer Beleuchtung		II	M	H
1154	Karl-Liebknecht-Str. (Golm)	Reiherbergstr.	bahnparalleler Verb.-weg	20	Verbreiterung des bestehenden Gehweges		II	G	M
1155	bahnparalleler Verb.-weg	K.-Liebknecht-Str.	Reiherbergstr.	90	Ergänzung einer Beleuchtung		II	G	M
		Anbindung Reiherbergstr.		7	Barrierefreie Anbindung / Ergänzung Treppe	Schaffung einer parallelen Rampe	II	M	H
1156	Karl-Liebknecht-Str. (Golm)	Parkplatzzufahrt	bahnparalleler Verb.-weg	20	Verbreiterung des bestehenden Gehweges	Westseite	II	G	M
1371	Berliner Außenring	Am Mühlenberg	Grasmückenring	4	Neubau Brückenverbindung	Querung Bahnstrecke	V	M	M
1378	Karl-Liebknecht-Str.	Am Mühlenberg	Am Zachelsberg	2	Ergänzung eines zweiten straßenbegleitenden Gehweges	Westseite	II	M	H

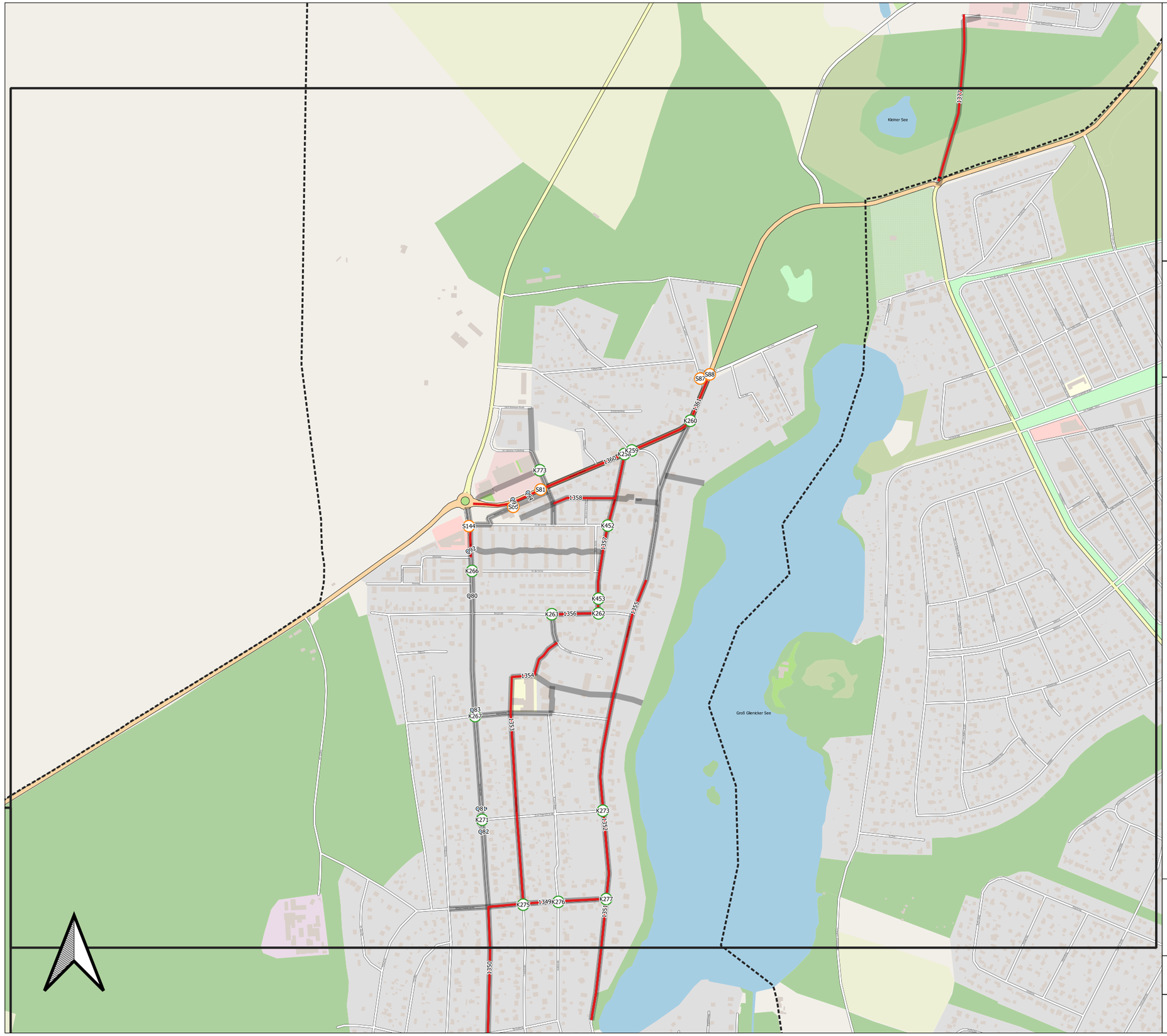
Kategorie Knotenpunkte

261	Reiherbergstr.	Karl-Liebknecht-Str. (Golm)		40	zusätzliche sichere Querungsstelle (Prüfung der Handlungspotenziale)		II	H	H
268	Bornimer Chaussee	Am Mühlenberg	Geiselbergstr.	43	Prüfung Fußgängerüberwege am Kreisverkehr		II	H	H
265	Geiselbergstr.	Reiherbergstr.		51	Reduzierung der Knotenpunktflächen		II	M	H

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
				52	Abkröpfen der Einmündung		III	G	M
				53	Farbliche Gestaltung der Querungsstellen		I	M	H
K51	Am Mühlenberg	Kreisverkehr westlich der Bahnstrecke		43	Prüfung Fußgängerüberwege am Kreisverkehr		II	H	H
K54	Karl-Liebknecht-Str. (Golm)	Zufahrt UNI (zwischen Haus 25 und Haus 28)		40	zusätzliche sichere Querungsstelle (Prüfung der Handlungspotenziale)		II	H	H
K600	Reiherbergstr.	Weinmeisterstr.		51	Reduzierung der Knotenpunktflächen		II	G	M
K805	Reiherbergstr.	Querverb. Zur Geiselsbergstr.		51	Reduzierung der Knotenpunktflächen		II	M	H
				52	Abkröpfen der Einmündung		III	G	M
K806	Geiselbergstr.	Reiherbergstr.		51	Reduzierung der Knotenpunktflächen		II	M	H
		Querverb. zur Reiherbergstr.		52	Abkröpfen der Einmündung		III	M	M
				54	Farbliche Gestaltung des Knotenpunktes		I	M	H
K809	Geiselbergstr.	Golmer Damm		51	Reduzierung der Knotenpunktflächen		II	H	H

Kategorie Sonstige

S47	Reiherbergstr.	westl. Hst. "Weinmeisterstr."		40	zusätzliche sichere Querungsstelle (Prüfung der Handlungspotenziale)		II	H	H
S48	Karl-Liebknecht-Str. (Golm)	Platzberich nördlich der Universitätsbibliothek		40	zusätzliche sichere Querungsstelle (Prüfung der Handlungspotenziale)	zusammenhängende Betrachtung des Gesamtbereiches am Banhof Golm	II	H	H
S49	Karl-Liebknecht-Str. (Golm)	nördl. Hst. "Bahnhof Golm / Universität"		40	zusätzliche sichere Querungsstelle (Prüfung der Handlungspotenziale)	zusammenhängende Betrachtung des Gesamtbereiches am Banhof Golm	II	H	H



Fußverkehrskonzept Potsdam

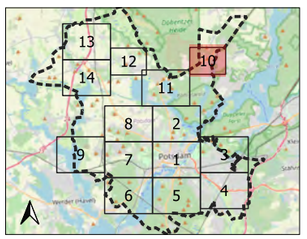
Maßnahmenübersicht

- Strecken, Knotenpunkte, Querungsstellen & punktuelle Ergänzungen -

Legende

- Vorrangnetz
- Netzelement mit Elementnummer
- Knotenpunkt mit Elementnummer
- punktuelle Ergänzungen mit Elementnummer
- Querungsstelle mit Elementnummer

Für Knotenpunkte, die sich in ihrer Lage mit dem eines durch die Landeshauptstadt Potsdam nummerierten Knotenpunktes decken, wurde die Knotenpunktnummer der Landeshauptstadt Potsdam als Elementnummer festgelegt.



Kartengrundlage: eigene Darstellung auf Grundlage © OpenStreetMap-Mitwirkende, gemäß CC BY-SA

SVU Dresden

0 250 500 m

November 2021 | Anlage 4.10

297mm x 420mm @ 300dpi
2021-12-10T10:56:56.479Z EPSG:25832 JaynePfitzner

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
Kategorie Gehwegabschnitte									
1349	Richard-Wagner-Str.	Seepromenade	Sacrower Allee	2	Ergänzung eines zweiten straßenbegleitenden Gehweges	Südseite, mit weicher Bordgestaltung, unter Berücksichtigung des Busverkehrs	III	G	M
1350	Sacrower Allee	Parzivalstr.	R.-Wagner-Str.	12	verkehrsberuhigte Gestaltung des Straßenraumes		IV	G	G
				68	Schaffung fußverkehrstauglichen Oberfläche (Mischverkehrsflächen)		IV	G	G
1351	Seepromenade	Am Seeblick	Richard-Wagner-Straße	65	Befestigung des Gehweges	für Teilabschnitte lediglich einseitiger Bedarf	IV	G	G
1352	Seepromenade	Richard-Wagner-Straße	Hechtsprung	65	Befestigung des Gehweges		IV	G	G
1353	Christophorusweg	Hechtsprung	R.-Wagner-Str.	12	verkehrsberuhigte Gestaltung des Straßenraumes		IV	G	G
1354	Verb.-weg Schule H. von Pestalozza	Am Anger	An der Sporthalle	65	Befestigung des Gehweges		II	H	H
		An der Sporthalle	Hechtsprung	65	Befestigung des Gehweges		II	H	H
				90	Ergänzung einer Beleuchtung		II	H	H
1355	Seepromenade	Hechtsprung	Bergstr.	65	Befestigung des Gehweges		IV	G	G
1356	Bergstr.	Sacrower Allee	Am Anger	12	verkehrsberuhigte Gestaltung des Straßenraumes		IV	G	G
1357	Parallelweg An der Kirche	An der Kirche (S)	An der Kirche (N)	90	Ergänzung einer Beleuchtung		I	G	H
	Triftweg	Bergstr.	Potsdamer Ch.	12	verkehrsberuhigte Gestaltung des Straßenraumes		V	G	G
				16	Verbreiterung des Gehweges oder Umgestaltung zur Mischverkehrsfläche		IV	G	G
1358	Verb.-weg See-Center	Triftweg	Theodor-Fontane-Str.	65	Befestigung des Gehweges		III	G	M
				90	Ergänzung einer Beleuchtung		II	G	M
1359	Sacrower Allee	An der Kirche	BusHst. "Birkenweg"	2	Ergänzung eines zweiten straßenbegleitenden Gehweges	Ostseite, fahrbahnnahe Ergänzung	III	M	M
		Findling am Birkenberg	Parkplatz Penny	30	Überprüfung Sondernutzungsgenehmigungen / verstärkte Kontrollen	Westseite	I	M	H
1360	Potsdamer Ch.	Gehwegende Kreisverkehr B 2 / L 20	Am Glienicker Mühlenberg	2	Ergänzung eines zweiten straßenbegleitenden Gehweges	Nordseite, aktuell in Planung	II	H	H

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
		Triftweg	Glienicker Dorfstr.	65	Befestigung des Gehweges		II	G	M
		Theodor-Fontane-Str.	Triftweg	66	Beseitigung von Unebenheiten		II	G	M
1361	Potsdamer Ch.	Hst Potsdam, Am Park	HNr. 6	13	Ergänzung einer Straßenraumbegrünung		I	G	H
		HNr. 6	Einfahrt Parkplatz	67	Sanierung des Gehweges		II	G	M
1377	Seeburger Ch.	Potsdamer Ch.	Waldsiedlung	1	Schaffung eines straßenbegleitenden Gehweges	im Rahmen der Neuerschließung der Waldsiedlung (Seeburger Chaussee)	IV	H	H
				90	Ergänzung einer Beleuchtung	im Rahmen der Neuerschließung der Waldsiedlung (Seeburger Chaussee)	II	H	H

Kategorie Knotenpunkte

K258	Potsdamer Ch.	Triftweg		49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		II	G	M
K259	Potsdamer Ch.	Grüner Weg	Glienicker Dorfstr.	49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		II	G	M
				51	Reduzierung der Knotenpunktflächen		II	G	M
K260	Potsdamer Ch.	Glienicker Dorfstr.		51	Reduzierung der Knotenpunktflächen		II	H	H
				52	Abkröpfen der Einmündung		II	G	M
K262	Bergstr.	Triftweg		54	Farbliche Gestaltung des Knotenpunktes		I	M	H
K263	Bergstr.	Am Anger		54	Farbliche Gestaltung des Knotenpunktes		I	M	H
K266	Sacrower Allee	An der Kirche		41	zusätzliche Querungsstelle		II	H	H
				57	Schaffung / Befestigung Aufstellflächen bzw. Anbindung		II	H	H
K267	Sacrower Allee	Hechtsprung		49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		II	M	H
K271	Sacrower Allee	Dohlenweg	Ernst-Thälmann-Str.	49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		II	G	M
K273	Seepromenade	Ernst-Thälmann-Str.		49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		II	G	M
K275	Richard-Wagner-Str.	Tristanstr.	Christophorusweg	49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		II	G	M

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
K276	Richard-Wagner-Str.	Isoldestr.	St.-Anna-Str.	49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		II	G	M
K277	Richard-Wagner-Str.	Seepromenade		47	Herstellung von Bordabsenkungen		I	H	SH
				49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		II	G	M
K452	Triftweg	An der Kirche		54	Farbliche Gestaltung des Knotenpunktes		I	M	H
K453	Triftweg	Ribbeckweg	Zufahrt	54	Farbliche Gestaltung des Knotenpunktes		I	G	H
K773	Am Glienicker Mühlenberg	Zufahrt Rewe		53	Farbliche Gestaltung der Querungsstellen		I	G	H
Kategorie Querungsstellen									
Q81	Sacrower Allee	Querung nördlich Einmündung Ernst-Thälmann-Str.		59	Anpassung der Querungsstelle	unter Nutzung der bestehenden Mittelinsel	I	M	H
Q82	Sacrower Allee	Querung südlich Einmündung Ernst-Thälmann-Str.		59	Anpassung der Querungsstelle	unter Nutzung der bestehenden Mittelinsel	I	M	H
				72	Oberflächenoptimierung im Bereich definierter Querungsstellen	unter Nutzung der bestehenden Mittelinsel	I	M	H
Q92	Sacrower Allee	Querung Hst. "Birkenweg"		45	Prüfung Mittelinsel	Abgrenzung der freizuhaltenden Bereiche mit provisorischen Bordelementen, Alternativ zur Mittelinsel Vorziehen der Borde	II	H	H
				47	Herstellung von Bordabsenkungen	Abgrenzung der freizuhaltenden Bereiche mit provisorischen Bordelementen, Alternativ zur Mittelinsel vorziehen der Borde	I	H	SH
Q93	Potsdamer Ch.	Querung Höhe an der Kirche		72	Oberflächenoptimierung im Bereich definierter Querungsstellen		II	H	H
Kategorie Sonstige									
S80	Potsdamer Ch.	in Höhe Hst. "Theodor-Fontane-Str."		45	Prüfung Mittelinsel	Nutzung der Verziehung der Linksabbiegespur	II	H	H
S87	Potsdamer Ch.	Am Gutstor südlicher Arm		52	Abkröpfen der Einmündung	Abhängen des südlichen Einmündungsbereiches	II	G	M
S88	Potsdamer Ch.	Höhe Am Park		40	zusätzliche sichere Querungsstelle (Prüfung der Handlungspotenziale)	in Kombination mit der Ortseingangsgestaltung	II	G	M

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
S144	Sacrower Allee	An der Kirche (N)		42	Prüfung Fußgängerüberweg		II	M	H

Fußverkehrskonzept Potsdam

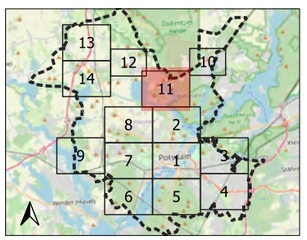
Maßnahmenübersicht

- Strecken, Knotenpunkte, Querungsstellen & punktuelle Ergänzungen -

Legende

- Vorrangnetz
- Netzelement mit Elementnummer
- Knotenpunkt mit Elementnummer
- punktuelle Ergänzungen mit Elementnummer
- Querungsstelle mit Elementnummer

Für Knotenpunkte, die sich in ihrer Lage mit dem eines durch die Landeshauptstadt Potsdam nummerierten Knotenpunktes decken, wurde die Knotenpunktnummer der Landeshaupstadt Potsdam als Elementnummer festgelegt.



Kartengrundlage: eigene Darstellung auf Grundlage © OpenStreetMap-Mitwirkende, gemäß CC BY-SA

SVU Dresden

0 250 500 m

November 2021

Anlage 4.11

297mm x 420mm @ 300dpi

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
Kategorie Gehwegabschnitte									
1167	Tschudistr. / Am Wiesenrand	Nedlitzer Nordbrücke	Am Rehweg	36	Überprüfung Benutzungspflicht für den Radverkehr im Radverkehrskonzept		I	H	SH
1168	Am Kirchberg	Neuhainholz	Sonnenweg	67	Sanierung des Gehweges	Südseite	III	M	M
1169	Am Stinthorn	Ganghoferstr.	Am Wiesenrand	67	Sanierung des Gehweges	Nordseite	I	G	H
	Am Wiesenrand	Am Stinthorn	Hst. Bassewitz	32	Verlagerung Radnutzung aus Seitenraum / Prüfung Alternativangebote	Ostseite	II	H	H
		Hst. Bassewitz	Höhe Am Stinthorn	67	Sanierung des Gehweges	Westseite	II	G	M
1362	Am Stinthorn			12	verkehrsberuhigte Gestaltung des Straßenraumes		IV	M	M
1374	B2 Am Wiesenrand	Heinrich-Heine-Weg	Am Stinthorn	1	Schaffung eines straßenbegleitenden Gehweges	im Zug der Entwicklung des Wohngebiets Krampnitz	III	M	M
1379	Am Kirchberg	Am Wiesenrand	Ortsanfang	1	Schaffung eines straßenbegleitenden Gehweges		III	M	M
				90	Ergänzung einer Beleuchtung		II	M	H
1381	Fahrländer Damm	letztes Teilstück ab Kurve nach Norden		68	Schaffung fußverkehrstauglichen Oberfläche (Mischverkehrsflächen)		III	M	M
				90	Ergänzung einer Beleuchtung		I	M	H
Kategorie Knotenpunkte									
K233	Am Stinthorn	Ganghoferstr.		54	Farbliche Gestaltung des Knotenpunktes		I	G	H
				72	Oberflächenoptimierung im Bereich definierter Querungsstellen		I	G	H
K234	Am Stinthorn	Gärtner-Schmidt-Str.		54	Farbliche Gestaltung des Knotenpunktes		I	G	H
K235	Am Stinthorn	Im Apfelgarten		54	Farbliche Gestaltung des Knotenpunktes		I	G	H
K236	Am Stinthorn	Am Stinthorn Nebenstraßenring (W)		54	Farbliche Gestaltung des Knotenpunktes		I	G	H
K237	Am Stinthorn	Am Stinthorn Nebenstraßenring (O)		54	Farbliche Gestaltung des Knotenpunktes		I	M	H
K778	Am Wiesenrand	Am Lehnitzsee		49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen	BV Krampnitz	II	G	M

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
K881	Am Kirchberg	Ringstr.		50	Aufpflasterung		III	G	M

Kategorie Sonstige

S152	Brückenverbindung	Neu Fahrland	Nedlitz	4	Neubau Brückenverbindung	Im Zuge des im RVK erwähnten Radschnellweges	VI	M	G

POTSDAM

Fußverkehrskonzept Potsdam

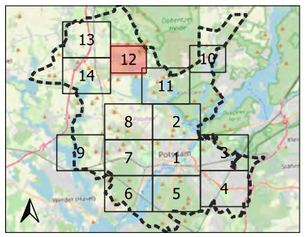
Maßnahmenübersicht

- Strecken, Knotenpunkte, Querungs-stellen & punktuelle Ergänzungen -

Legende

- Vorrangnetz
- Netzelement mit Elementnummer
- Knotenpunkt mit Elementnummer
- punktuelle Ergänzungen mit Elementnummer
- Querungsstelle mit Elementnummer

Für Knotenpunkte, die sich in ihrer Lage mit dem eines durch die Landeshauptstadt Potsdam nummerierten Knotenpunktes decken, wurde die Knotenpunktnummer der Landeshaupstadt Potsdam als Elementnummer festgelegt.



Kartengrundlage: eigene Darstellung auf Grundlage © OpenStreetMap-Mitwirkende, gemäß CC BY-SA

SVU Dresden

0 250 500 m

November 2021 | Anlage 4.12

297mm x 420mm @ 300dpi
2021-12-10 16:55:58 3966 EPSG:25832 DavidPfitzner

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
Kategorie Gehwegabschnitte									
1125	Berliner Str.	Nuthestr.	Charlottenstr.	34	Taktile Trennung / Sicherheitstrennstreifen zw. Fuß- und Radverkehr	Bereich Potsdam-Stadt	III	G	M
1170	Von-Stechow-Str.	Ketziner Str.	Mühlenring	2	Ergänzung eines zweiten straßenbegleitenden Gehweges	Ostseite	III	G	M
1171	Ketziner Str.	Marquardter Str.	Zum Storchennest	65	Befestigung des Gehweges	Südseite	III	H	H
	Marquardter Str.	Am Weinberg	Kietzer Str.	2	Ergänzung eines zweiten straßenbegleitenden Gehweges	Südseite	II	G	M
		Kietzer Str.	Nebenstr. Kietzer Str.	65	Befestigung des Gehweges	Südseite	II	H	H
1172	Ketziner Str.	Priesterstr.	Von-Stechow-Str.	20	Verbreiterung des bestehenden Gehweges	Ostseite	II	M	H
		Marquardter Str.	Priesterstr.	27	Entflechtung von Fußverkehr und Parken		II	G	M
				67	Sanierung des Gehweges	Westseite	II	M	H
		Ketziner Str. 32d	Ketziner Str. 122	49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen	Nordseite	II	M	H
		Priesterstr.	Döberitzer Str.	65	Befestigung des Gehweges		III	H	H
1173	Ketziner Str.	Ketziner Str. 30	Am Friedhof	2	Ergänzung eines zweiten straßenbegleitenden Gehweges	Südseite	II	M	H
		Am Friedhof	Regenbogenschule	33	Verlagerung Radnutzung aus Seitenraum	Nordseite	I	H	SH
		Döberitzer Str.	Am Friedhof	67	Sanierung des Gehweges	Nordseite	III	M	M
1174	Döberitzer Str.	Gartenstr.	Bebauungsende	16	Verbreiterung des Gehweges oder Umgestaltung zur Mischverkehrsfläche		IV	G	G
		Gartenstr.	Paul-Lange-Bey-Str.	20	Verbreiterung des bestehenden Gehweges		II	G	M
1175	Verb.-weg Regenbogenschule	Döberitzer Str.	Am Firedhof	90	Ergänzung einer Beleuchtung		II	H	H
1176	Gartenstr.	Verb.-weg Gartenstr. - Am Upstall	Am Upstall	65	Befestigung des Gehweges		III	M	M
				90	Ergänzung einer Beleuchtung		II	G	M
1177	Verb.-weg Gartenstr. - Am Upstall	Gartenstr.	Am Upstall	65	Befestigung des Gehweges		II	H	H

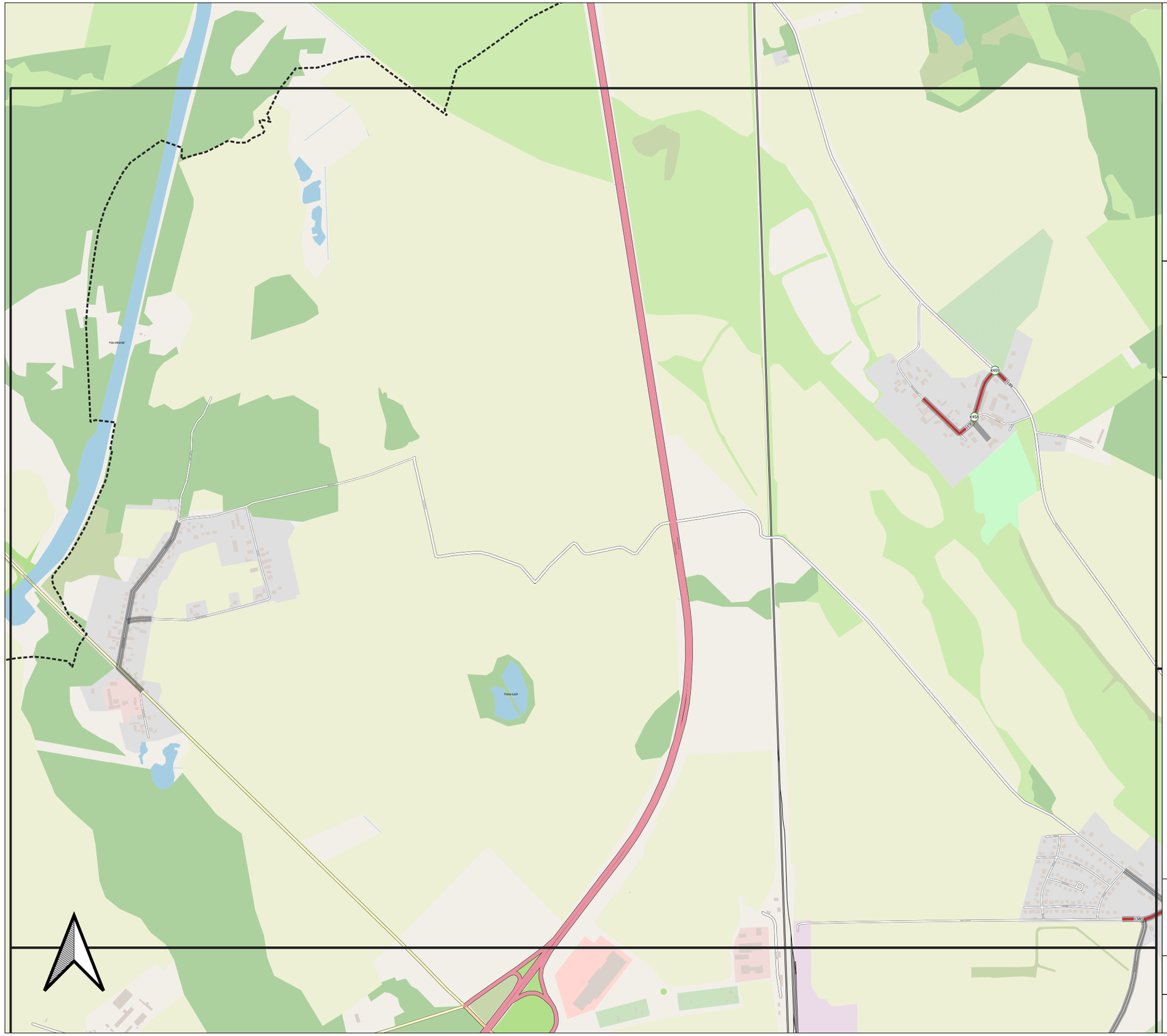
Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
		Abschnitt südlich Am Upstall		91	Erneuerung / Verdichtung der Beleuchtung		I	M	H
1178	Verb.-weg Am Spitzen Berg	Am Upstall	An den Leddigen	65	Befestigung des Gehweges		III	G	M
				91	Erneuerung / Verdichtung der Beleuchtung		II	G	M
	Verb.-weg Gartenstr. - Am Upstall	Teilabschnitt nördlich Gartenstr.		90	Ergänzung einer Beleuchtung		II	G	M
1179	Marquardter Str.	Ortsausgang	Gewerbegebiet Marquardter Str.	1	Schaffung eines straßenbegleitenden Gehweges	als kombinierter Geh- und Radweg	II	H	H
		Marquardter Str. Ausbau	Ortsausgang	20	Verbreiterung des bestehenden Gehweges	Nordseite	II	G	M
1180	Ketziner Str.	Ketziner Str. 32d	Ketziner Str. 122	1	Schaffung eines straßenbegleitenden Gehweges		II	H	H
		Ketziner Str. 143	An der Jubelitz	2	Ergänzung eines zweiten straßenbegleitenden Gehweges	Südseite, Schaffung durchgehender Gehweg	II	M	H
		Ketziner Str. 34e	Königsweg	2	Ergänzung eines zweiten straßenbegleitenden Gehweges	Südseite	II	H	H
		Hst. "Ketziner Str. / Königsweg"		5	Schaffung einer Gehweganbindung der Haltestelle	Südseite	II	M	H
		Hst. "An der Windmühle", Nordseite		7	Barrierefreie Anbindung / Ergänzung Treppe	Schaffung einer parallelen Rampe	III	H	H
		An der Jubelitz (N)	An der Jubelitz (S)	20	Verbreiterung des bestehenden Gehweges	Südseite	II	M	H
		Ketziner Str. 33e	Ketziner Str. 128	65	Befestigung des Gehweges	Westseite	II	M	H
		An der Jubelitz	HNr. 32d	67	Sanierung des Gehweges	Nordseite	II	G	M
1181	Dorfstr.	Str. des Friedens	Ketziner Str.	1	Schaffung eines straßenbegleitenden Gehweges	in Planung / Vorbereitung	III	H	H
				90	Ergänzung einer Beleuchtung	Südseite	II	G	M
1182	Dorfstr.	Satzkorner Bergstr.	Satzkorner Ringstr.	2	Ergänzung eines zweiten straßenbegleitenden Gehweges	Ostseite	III	G	M
				12	verkehrsberuhigte Gestaltung des Straßenraumes		IV	G	G
				91	Erneuerung / Verdichtung der Beleuchtung	Westseite	II	G	M
1365	Ketziner Str.	Am Friedhof	An der Jubelitz	66	Beseitigung von Unebenheiten	Nordseite	II	H	H

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
Kategorie Knotenpunkte									
286	Ketziner Str.	Von Stechow Str.		40	zusätzliche sichere Querungsstelle (Prüfung der Handlungspotenziale)		II	H	H
287	Marquardter Str.	Querverbindung Priesterweg - Marquadter Str.		45	Prüfung Mittelinsel	in Höhe HNr. 7	II	H	H
K282	Ketziner Str.	Fahrländer Chaussee	Königsweg	45	Prüfung Mittelinsel	auch zur Geschwindigkeitsdämpfung / Ortseingangsgestaltung, in Planung / Vorbereitung	II	H	H
K286	Ketziner Str.	Anbindung Regenbogenschule		49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		II	G	M
K287	Ketziner Str.	Am Friedhof		49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		II	G	M
K291	Gartenstr.	Döberitzer Str.		50	Aufpflasterung		III	G	M
K292	Gartenstr.	Am Upstall	Pastor-Moritz-Str.	19	Prüfung Umgestaltung zum Kreisverkehr / Minikreisel(einschl. FGÜ)		III	H	H
				48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	H	H
K293	Gartenstr.	Von-Stechow-Str.		19	Prüfung Umgestaltung zum Kreisverkehr / Minikreisel(einschl. FGÜ)		III	H	H
				41	zusätzliche Querungsstelle		II	H	H
K294	Von-Stechow-Str.	Mühlenring (W)		41	zusätzliche Querungsstelle		II	G	M
				48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	G	M
				53	Farbliche Gestaltung der Querungsstellen		I	M	H
K295	Von-Stechow-Str.	Mühlenring (O)		41	zusätzliche Querungsstelle		II	G	M
				48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	M	H
				53	Farbliche Gestaltung der Querungsstellen		I	M	H
K296	Von-Stechow-Str.	Märkerring (W)		41	zusätzliche Querungsstelle		II	G	M
				48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	M	H
				53	Farbliche Gestaltung der Querungsstellen		I	M	H

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
K297	Von-Stechow-Str.	Märkerring (O)		41	zusätzliche Querungsstelle		II	G	M
				48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	M	H
				53	Farbliche Gestaltung der Querungsstellen		I	M	H
K298	Von-Stechow-Str.	Milanring (W)		41	zusätzliche Querungsstelle		II	G	M
				48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	M	H
				53	Farbliche Gestaltung der Querungsstellen		I	M	H
K299	Von-Stechow-Str.	Milanring (O)		41	zusätzliche Querungsstelle		II	G	M
				48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	M	H
				53	Farbliche Gestaltung der Querungsstellen		I	M	H
K300	Von-Stechow-Str.	An den Eisbergstücken		41	zusätzliche Querungsstelle		II	G	M
				48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	M	H
				53	Farbliche Gestaltung der Querungsstellen		I	M	H
K303	Ketziner Str.	Priesterstr.		49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		II	G	M
				72	Oberflächenoptimierung im Bereich definierter Querungsstellen		I	G	H
K304	Ketziner Str.	Marquardter Str.		15	Umgestaltung Straßenraum unter bes. Berücksichtigung des Fußverkehrs	komplexe Umgestaltung des Knotenpunktes	III	M	M
				40	zusätzliche sichere Querungsstelle (Prüfung der Handlungspotenziale)		II	M	H
				51	Reduzierung der Knotenpunktflächen		III	M	M
K306	Marie-Hannemann-Str.	Marie-Juchacz-Str.		53	Farbliche Gestaltung der Querungsstellen		I	M	H
K310	Ketziner Str.	Priesterstr.		49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		II	G	M
				52	Abkröpfen der Einmündung		II	G	M

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
K312	Am Upstall	An den Leddigen		53	Farbliche Gestaltung der Querungsstellen		I	H	SH
K598	Döberitzer Str.	Döberitzer Str. Sackgassenabschnitt (N)		50	Aufpflasterung		III	G	M
K599	Döberitzer Str.	Döberitzer Str. Sackgassenabschnitt (N)		50	Aufpflasterung		III	G	M
K748	Von-Stechow-Str.	Am Upstallgraben		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	M	H
				51	Reduzierung der Knotenpunktflächen		I	M	H
				53	Farbliche Gestaltung der Querungsstellen		I	M	H
Kategorie Querungsstellen									
Q23	Karl-Liebknecht-Str. (Babelsberg)	FGÜ südl. Garnstr.		105	Blindenleitsystem an wichtigen Querungsstellen ergänzen		I	H	SH
Q96	Am Upstall	Querung Gehwegverbindung zwischen den Hst.n "Am Upstall"		49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen	Verlegung Recyclingcontainer	II	M	H
				56	Verbreiterung der Fußgängerfurt / Querungsstelle	Verlegung Recyclingcontainer, Abgrenzung der freizuhaltenden Bereiche mit provisorischen Bordelementen, Alternativ zur Mittelinsel vorziehen der Borde	I	M	H
Q97	Gartenstr.	Querung Gehwegverbindung westl. Am Upstall		49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		II	G	M
Q98	Gartenstr.	Querung Gehwegverbindung zu Am Upstall		49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		II	G	M
Q177	Am Upstall	Querung Gehwegverbindung zur Gartenstr.		49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		II	M	H
Kategorie Sonstige									
S38	Döberitzer Str.	Verb.-weg zur Regenbogenschule		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	H	H
		Verb.-weg zur Regenbogenschule		50	Aufpflasterung		III	H	H
S59	Von-Stechow-Str.	in Höhe Spielplatz		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	M	H
		in Höhe Spielplatz		53	Farbliche Gestaltung der Querungsstellen		I	M	H

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
S69	Ketziner Str.	Querverbindung Priesterweg - Marquadter Str.		45	Prüfung Mittelinsel		II	H	H
	Marquardter Str.	Kietzer Str.		53	Farbliche Gestaltung der Querungsstellen		I	H	SH



Fußverkehrskonzept Potsdam

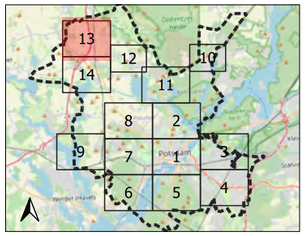
Maßnahmenübersicht

- Strecken, Knotenpunkte, Querungsstellen & punktuelle Ergänzungen -

Legende

- Vorrangnetz
- Netzelement mit Elementnummer
- Knotenpunkt mit Elementnummer
- punktuelle Ergänzungen mit Elementnummer
- Querungsstelle mit Elementnummer

Für Knotenpunkte, die sich in ihrer Lage mit dem eines durch die Landeshauptstadt Potsdam nummerierten Knotenpunktes decken, wurde die Knotenpunktnummer der Landeshaupstadt Potsdam als Elementnummer festgelegt.



Kartengrundlage: eigene Darstellung auf Grundlage © OpenStreetMap-Mitwirkende, gemäß CC BY-SA

SVU Dresden

0 250 500 m

November 2021 | Anlage 4.13

297mm x 420mm @ 300dpi
2021-12-10T16:46:06.686 EPSG:25832 David Pfitzner

Nr.	Straße bzw. Ort	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
Kategorie Gehwegabschnitte									
1189	Fahrländer Ch.	Kartzower Dorfstr.	Fahrländer Ch. 13	1	Schaffung eines straßenbegleitenden Gehweges	Südseite	III	M	M
		Kartzower Dorfstr.	Priorter Weg	1	Schaffung eines straßenbegleitenden Gehweges	Nordseite	III	M	M
1190	Kartzower Dorfstr.	Fahrländer Ch.	Ortsmitte	12	verkehrsberuhigte Gestaltung des Straßenraumes		III	M	M
		Kartzower Dorfstr. 14	Fahrländer Ch.	69	Sanierung Fahrbahnoberfläche (Mischverkehrsflächen)		II	M	H
		Kartzower Dorfstr. 28	Kartzower Dorfstr. 23	20	Verbreiterung des bestehenden Gehweges	Südseite	II	G	M
				67	Sanierung des Gehweges	Südseite	II	G	M
1380	Satzkorner Bergstr.	Dorfstr.	Straße zum Bahnhof	1	Schaffung eines straßenbegleitenden Gehweges		II	H	H
				90	Ergänzung einer Beleuchtung		I	H	SH
	Straße zum Bahnhof	Satzkorner Dorfstr.	Lilienweg	1	Schaffung eines straßenbegleitenden Gehweges		II	H	H
				90	Ergänzung einer Beleuchtung		I	H	SH
Kategorie Knotenpunkte									
K458	Kartzower Dorfstr.	Im Winkel		51	Reduzierung der Knotenpunktflächen		II	M	H
K459	Fahrländer Chaussee	Kartzower Dorfstr.		45	Prüfung Mittelinsel	auch zur Geschwindigkeitsdämpfung / Ortseingangsgestaltung	III	H	H

Fußverkehrskonzept Potsdam

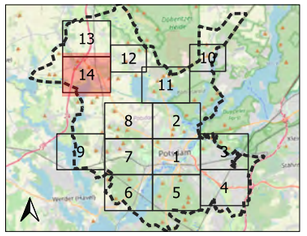
Maßnahmenübersicht

- Strecken, Knotenpunkte, Querungs-stellen & punktuelle Ergänzungen -

Legende

- Vorrangnetz
- Netzelement mit Elementnummer
- Knotenpunkt mit Elementnummer
- punktuelle Ergänzungen mit Elementnummer
- Querungsstelle mit Elementnummer

Für Knotenpunkte, die sich in ihrer Lage mit dem eines durch die Landeshauptstadt Potsdam nummerierten Knotenpunktes decken, wurde die Knotenpunktnummer der Landeshaupstadt Potsdam als Elementnummer festgelegt.



Kartengrundlage: eigene Darstellung auf Grundlage © OpenStreetMap-Mitwirkende, gemäß CC BY-SA

SVU Dresden

0 250 500 m

November 2021

Anlage 4.14

297mm x 420mm @ 300dpi
2021-12-21 09:56:14.36: EPSG:25832 David Pfitzner

Nr.	Straßenabschnitt	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
Kategorie Gehwegabschnitte									
1183	Satzkorner Bergstr.	B 273	Sportplatz	1	Schaffung eines straßenbegleitenden Gehweges	in Abhängigkeit des Radverkehrskonzeptes	IV	H	H
1184	Verb.-weg Bahnhof Marquardt	Bahnhof Marquardt	Kreisverkehr B 273	65	Befestigung des Gehweges		III	M	M
				90	Ergänzung einer Beleuchtung		II	M	H
1185	Fahrländer Str.	Hauptstr. (Marquardt)	Bahnhof Marquardt	1	Schaffung eines straßenbegleitenden Gehweges	im Rahmen verkehrsberuhigter Gestaltung tatsächliche Notwendigkeit prüfen	IV	M	M
				12	verkehrsberuhigte Gestaltung des Straßenraumes		IV	M	M
1186	Spielstr.	Hauptstr. (Marquardt)	Fahrländer Str.	12	verkehrsberuhigte Gestaltung des Straßenraumes		IV	M	M
				69	Sanierung Fahrbahnoberfläche (Mischverkehrsflächen)		IV	M	M
1187	Hauptstr. (Marquardt)	Fahrländer Str.	Am Schlänitzsee	2	Ergänzung eines zweiten straßenbegleitenden Gehweges	Ostseite	III	M	M
		Schulstr. (Marquardt)	Haseleck	2	Ergänzung eines zweiten straßenbegleitenden Gehweges	Ostseite	III	M	M
1188	Hauptstr. (Marquardt)	Im Park	Driftweg	20	Verbreiterung des bestehenden Gehweges	Westseite	II	G	M
		Ratsweg	Fahrländer Str.	20	Verbreiterung des bestehenden Gehweges	Ostseite	II	G	M
		Escheweg	Fahrländer Str.	66	Beseitigung von Unebenheiten	Ostseite	II	M	H
1191	Paretzer Str.	Uetzer Dorfstr.		67	Sanierung des Gehweges	Südseite, Abschnitt unmittelbar südlich Buswendestelle	II	M	H
	Uetzer Dorfstr.	Paretzer Str.	Verb. zur B 273	65	Befestigung des Gehweges	Nordseite	II	H	H
1192	Uetzer Dorfstr.	Paretzer Str.	Feuerwehr	1	Schaffung eines straßenbegleitenden Gehweges	im Bereich der Buswendestelle	III	G	M
		Buswendestelle	Fährweg	12	verkehrsberuhigte Gestaltung des Straßenraumes		III	G	M
1193	Fährweg	An der Wublitz	Obere Wublitz	69	Sanierung Fahrbahnoberfläche (Mischverkehrsflächen)		III	M	M
	Fährweg / An der Wublitz / Amselweg	B 273	Obere Wublitz	12	verkehrsberuhigte Gestaltung des Straßenraumes		IV	G	G
1194	B 273	Bereich Hst. "Fährweg"		90	Ergänzung einer Beleuchtung		I	M	H

Nr.	Straßenabschnitt	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
1195	Querverb.Baumarkt	B 273 / Satzkorner Weg	Baumarkt	67	Sanierung des Gehweges	Direktverb. Baumarkt, nicht ausschließlich Zuständigkeit der Stadt	III	G	M
				90	Ergänzung einer Beleuchtung	Direktverb. Baumarkt, nicht ausschließlich Zuständigkeit der Stadt	II	G	M
1376	Wegeverbindung	Bf. Marquardt	Kreiverkehr Fahrländer Allee	1	Schaffung eines straßenbegleitenden Gehweges	Im Zug des Baus P+R-Parkplatzes Marquardt (Ost)	III	H	H

Kategorie Knotenpunkte

971	Uetzer Dorfstr.	Paretzer Str.		53	Farbliche Gestaltung der Querungsstellen	Ostseite, Zufahrt zur Buswendestelle	I	M	H
K461	B273	Auf-/Abfahrt Westlicher Berliner Ring		77	Verlängerung der Freigabezeiten für den Fußverkehr		I	M	H
K468	Hauptstr. (Marquardt)	Haseleck	Schulstr.	49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		II	G	M
K471	Hauptstr. (Marquardt)	Am Schlänitzsee	Spielstr.	26	Aufhebung Stellplätze / ruhender Verkehr	Freihalten des Knotenpunktbereiches vom ruhenden Verkehr	I	H	SH
				51	Reduzierung der Knotenpunktflächen	Abkröpfen des Knotenpunktes	II	M	H
K472	Haselnussring (O)	Ost-West-Verbindungsachse Bornim		53	Farbliche Gestaltung der Querungsstellen		I	M	H
K473	Hauptstr. (Marquardt)	Fahrländer Str.		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen		II	M	H
				51	Reduzierung der Knotenpunktflächen		II	M	H
K474	Schoriner Weg	Spielstr.		50	Aufpflasterung		III	G	M
K475	Fahrländer Str.	Schoriner Weg	Spielstr.	50	Aufpflasterung		III	M	M
K476	Fahrländer Str.	Spielstr.		51	Reduzierung der Knotenpunktflächen	abkröpfen des Knotenpunktes	III	M	M
K477	Fahrländer Str.	Fahrländer Str. Sackgassenabschnitt		50	Aufpflasterung		III	M	M
K478	Fahrländer Str.	Schusterweg		50	Aufpflasterung		III	M	M
K480	Hauptstr. (Marquardt)	Ratsweg (Marquardt)		49	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt prüfen		II	G	M

Nr.	Straßenabschnitt	von	bis	Maßnahme		Kommentar	Kst.kat.	Potenzial	Priorität
K481	Fahrländer Str.	Am Garten		50	Aufpflasterung		III	M	M
K482	Fahrländer Str.	Blumenweg		50	Aufpflasterung		III	M	M
K483	Fahrländer Str.	Am Garten		50	Aufpflasterung		III	G	M
K880	Hauptstr. (Marquardt)	Am Schlänitzsee		47	Herstellung von Bordabsenkungen		II	M	H
Kategorie Querungsstellen									
Q175	Paretzer Str.	westl. Ortseingang Uetz		45	Prüfung Mittelinsel	auch zur Geschwindigkeits-dämpfung / Ortseingangs-gestaltung, bereits in Planung	III	H	H
Q176	Uetzer Dorfstr.	östl. Ortseingang Uetz		45	Prüfung Mittelinsel	auch zur Geschwindigkeitsdämpfung / Ortseingangsgestaltung	II	H	H
Q181	Uetzer Dorfstr.	Paretzer Str.		40	zusätzliche sichere Querungsstelle (Prüfung der Handlungspotenziale)	Ostseite, Zufahrt zur Buswendestelle	II	M	H
Kategorie Sonstige									
S30	Hauptstr. (Marquardt)	in Höhe Hst. "Schule Marquardt"		48	Schaffung von Gehwegvorstreckungen	Verbesserung Querungsmöglich-keiten im Bereich der Hst.	II	H	H
S31	Bahnhof Marquardt	Bahnquerung		61	Schaffung barrierefreie Querung	Verbindung zwischen den beiden Bahnsteigen	V	H	M

Anlage 5
Übersicht zur Maßnahmenbeschreibung

Anlage 5 Übersicht zur Maßnahmenbeschreibung / -codierung

Nr.	Einzelmaßnahme	Erläuterungen
Ergänzung des Gehwegnetzes		
1.	Schaffung eines straßenbegleitenden Gehweges	Hier ist aktuell kein Gehweg vorhanden. Eine Separation des Fußverkehrs ist mindestens einseitig sinnvoll.
2.	Ergänzung eines zweiten straßenbegleitenden Gehweges	Hier ist bereits einseitig ein Gehweg vorhanden. Eine Ergänzung auf der Gegenseite ist zu empfehlen.
3.	Schaffung einer neuen Gehwegverbindung	Abseits des Straßennetzes ist eine zusätzliche Gehwegverbindung erforderlich. Teilweise ist der Bedarf durch Trampelpfade bereits erkennbar.
4.	Neubau Brückenverbindung	Eine Brücke ist bisher nicht vorhanden und sollte als Lückenschluss vorgesehen werden.
5.	Schaffung einer Gehweganbindung der Haltestelle	Zwischen Gehweg und Haltestelle sollte eine befestigte und barrierefreie Verbindung hergestellt werden.
6.	Gehweganbindung / -verbindung	Hier ist die Schaffung einer zusätzlichen kleinteiligen Gehwegverbindung zwischen verschiedenen Gehwegen abseits des Straßennetzes zu empfehlen.
7.	Barrierefreie Anbindung / Ergänzung Treppe	Die bestehende Treppe sollte durch eine parallele Rampe ergänzt werden, um eine barrierefreie Nutzung gewährleisten zu können.
Straßenraumgestaltung		
10.	Neugestaltung Straßenraum unter besonderer Berücksichtigung des Fußverkehrs	Im Rahmen einer integrierten Straßenraumgestaltung sind die Anforderungen des Fußverkehrs besonders zu berücksichtigen. Aufgrund der komplexen Rahmenbedingungen sind im Fußverkehrskonzept keine konkreteren Vorgaben möglich.

Nr.	Einzelmaßnahme	Erläuterungen
12.	verkehrsberuhigte Gestaltung des Straßenraumes	Es sollten gezielte Maßnahmen zur Gewährleistung eines Niedriggeschwindigkeitsniveaus umgesetzt werden.
13.	Ergänzung einer Straßenraumbegrünung	Die Möglichkeiten zur Pflanzung von Bäumen sollte geprüft werden.
14.	Verdichtung der vorhandenen Straßenraumbegrünung	Die Möglichkeiten zur Verdichtung bestehender Baumreihen sollte geprüft werden.
16.	Verbreiterung des Gehweges oder Umgestaltung zur Mischverkehrsfläche	Hier sollte im Rahmen der weiterführenden Planungen geprüft werden, ob entweder die Gehwege verbreitert oder eine generelle Umgestaltung zur Mischverkehrsfläche erfolgen kann.
17.	Aufwertung als zentrale Gehwegachse	Durch eine Schaffung möglichst großzügiger und breiter Anlagen für den Fußverkehr bzw. eine hohe Aufenthaltsqualität sollte diese Verbindung zu einer Hauptgehwegachse aufgewertet werden.
18.	Aufwertung der Gehwegachse	Im Verlauf der bereits bestehenden Hauptgehwegachse sollten möglichst großzügige und breite Anlagen für den Fußverkehr bzw. eine hohe Aufenthaltsqualität sichergestellt werden.
19.	Prüfung Umgestaltung zum Minikreisverkehr / Kreisverkehr einschließlich umlaufender FGÜ	Die Möglichkeiten einer Umgestaltung des bestehenden Knotenpunktes sollte geprüft werden
Ausreichend breite und hindernisfreie Gehwege		
20.	Verbreiterung des bestehenden Gehweges	Der bestehende Gehweg ist unter Berücksichtigung der Vorgaben der Richtlinien zu schmal und sollte verbreitert werden.
21.	Entfernung / Verlagerung störender Einbauten	Der Bewegungsraum für den Fußverkehr wird durch Container, Litfaßsäulen, Masten, etc. eingeschränkt. Diese sollten entfernt werden.

Nr.	Einzelmaßnahme	Erläuterungen
22.	Verbreiterung Gehwegflächen, Verlagerung Geschäftsauslagen (baulich), etc.	Der Bewegungsraum für den Fußverkehr wird durch Geschäftsauslagen, Außengastronomie, etc. eingeschränkt. Diese sollten auf andere Flächen verlagert werden. Hierzu bedarf es einer baulichen Anpassung.
23.	Entfernung von Pollern aus der Gehlinie	Der Bewegungsraum für den Fußverkehr wird durch Poller eingeschränkt. Diese sollten, falls möglich, entfernt oder versetzt werden.
25.	Alternative für Umlaufsperren oder Vergrößerung der Durchgangsbreiten	Es sollten Alternativen für die Umlaufsperre gesucht werden (z. B. LSA bei Straßenbahnstrecken) oder die Durchgangsbreiten vergrößert werden.
26.	Aufhebung der Stellplätze / ruhender Verkehr	Der Bewegungsraum für den Fußverkehr wird durch parkende Fahrzeuge eingeschränkt. Diese Stellplätze sollten entfernt werden.
27.	Entflechtung von Fußverkehr und Parken	Die Konflikte zwischen ruhendem und Fußverkehr sollten durch eine Umorganisation der Parkmöglichkeiten beseitigt werden. Ggf. ist im Ergebnis der Detailprüfung eine Aufhebung der Stellflächen notwendig.
28.	Unterbindung / Neuordnung von Radabstellmöglichkeiten	Der Bewegungsraum für den Fußverkehr wird durch Radabstellmöglichkeiten eingeschränkt. Diese Stellplätze sollten neu geordnet oder ggf. entfernt werden.
29.	Schaffung von Radstellplätzen im Fahrbahnbereich / auf sonstigen Flächen	Der Bewegungsraum für den Fußverkehr wird durch abgestellte Fahrräder eingeschränkt. Mit zusätzlichen Angeboten soll der Nutzungsdruck im Seitenraum reduziert werden.
30.	Überprüfung der Sondernutzungsgenehmigungen / Verstärkung der Kontrollen durch das Ordnungsamt	Der Bewegungsraum für den Fußverkehr wird durch Geschäftsauslagen, Außengastronomie, etc. eingeschränkt. Durch zusätzliche Kontrollen sollen die

Nr.	Einzelmaßnahme	Erläuterungen
		Einschränkungen reduziert werden.
Reduzierung Nutzungsüberlagerungen Rad		
31.	Entflechtung Fuß- und Radverkehr	Im Rahmen weiterführender Planungen sollte geprüft werden, wie die bestehenden Nutzungsüberlagerungen zwischen Fuß- und Radverkehr reduziert oder aufgehoben werden können.
32.	Aufhebung der Nutzung durch den Radverkehr im Seitenraum durch Schaffung von Alternativangeboten	Durch den Radverkehr im Seitenraum ergeben sich Nutzungsüberlagerungen. Um diese zu vermeiden, braucht es Alternativangebote (gesonderte bzw. alternative Radverkehrsanlagen, bessere Fahrbahnoberflächen etc.).
33.	Aufhebung der Nutzung durch den Radverkehr im Seitenraum	Eine Aufhebung der Nutzung des Radverkehrs im Seitenraum ohne die Schaffung von Alternativangebote erscheint möglich.
34.	Taktile Trennung / Sicherheitstrennstreifen zwischen Fuß- und Radverkehr	Der Trennstreifen zwischen Geh- und Radweg sollte mittels Materialdifferenzierung oder besonderen Bordelementen taktil erkennbar gestaltet werden.
36.	Überprüfung Benutzungspflicht für den Radverkehr im Radverkehrskonzept	Hierbei sollen zumindest die Konfliktpotenziale mit dem zügig fahrenden Radverkehr reduziert werden.
Querungshilfen		
40.	Einrichtung einer zusätzlichen sicheren Querungsstelle (Prüfung der Handlungspotenziale)	Im Rahmen weiterführender Planungen sollte geprüft werden, ob und in welcher Form hier eine zusätzliche Querungshilfe angelegt werden kann.
41.	zusätzliche Querungsstelle	Hier sollte eine Zuwegung vom Gehweg zur Fahrbahn sowie eine Bordabsenkung hergestellt werden.
42	Prüfung Fußgängerüberweg	Die verkehrsrechtlichen Rahmenbedingungen für die Anlage eines Fußgängerüberweges sollten geprüft werden.
43.	Fußgängerüberwege am Kreisver-	Die verkehrsrechtlichen Rahmenbedingungen für die Anlage von Fußgänger-

Nr.	Einzelmaßnahme	Erläuterungen
	kehr	überwegen sollten geprüft werden.
44.	Prüfung LSA	Die Möglichkeiten zur Anlage einer zusätzlichen Lichtsignalanlage sollten geprüft werden.
45.	Prüfung Mittelinsel	Die Möglichkeiten zur Anlage einer zusätzlichen Mittelinsel sollten geprüft werden.
46.	Anlage einer Mittelinsel unter Nutzung der vorhandenen Sperrfläche	Die Möglichkeiten zur Anlage einer zusätzlichen Mittelinsel unter Nutzung bestehender Sperrflächen sollten geprüft werden.
47.	Herstellung von Bordabsenkungen	Im Bereich einer Querungsstelle bzw. eines Knotenpunktes sollten die Borde abgesenkt werden.
48.	Schaffung von Gehwegvorstreckungen	Die Borde sind bis an die Kernfahrbahn heran vorzuziehen. Ziel ist eine Reduzierung des Parkdrucks sowie eine Reduzierung der Breite im Bereich der Querungsstellen.
49.	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt[1]	Die Kfz-Fahrbahn wird über Anrampungen beidseits der Querungsstelle auf das Höhenniveau des Gehweges gebracht. Damit kann der Gehweg ohne Höhenversatz durchgeführt werden.
50.	Aufpflasterung[1]	In der Zufahrt zum Knotenpunkt wird die Kfz-Fahrbahn über Anrampungen auf das Höhenniveau des Gehweges gebracht. Die gesamte Knotenpunktfläche wird entsprechend im Sinne eines Plateaus leicht angehoben.
51.	Reduzierung der Knotenpunktflächen	Die überbreiten Fahrbahnflächen werden auf das tatsächlich für die Abwicklung der bemessungsrelevanten Schleppkurven erforderliche Maß redu-

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

Nr.	Einzelmaßnahme	Erläuterungen
		ziert.
52.	Abkröpfen der Einmündung	Die Zufahrt wird so verschwenkt, dass ein möglichst senkrechtes Aufstellen der Einbieger möglich ist. Parallel erfolgt in der Regel eine Reduzierung der Fahrbahnflächen im Knotenpunktbereich.
53.	Farbliche Einfärbung der Querungsstellen	Durch den Einsatz anderer Oberflächenmateriealien wird die Querungsstelle gegenüber der Fahrbahn hervorgehoben.
54.	Farbliche Einfärbung des Knotenpunktes	Durch den Einsatz anderer Oberflächenmateriealien wird der Knotenpunkt gegenüber der Fahrbahn hervorgehoben.
55.	Verbesserung der Sichtmöglichkeiten	Die Ursachen für die bestehenden Sichtbehinderungen werden entfernt (z. B. parkende Fahrzeuge). Alternativ können bauliche Maßnahmen (z. B. Veränderung der Aufstellmöglichkeiten) zur Verbesserung der Sichtbedingungen beitragen.
56.	Verbreiterung der Fußgängerfurt / Querungsstelle	Die bestehende Breite der Furt ist nicht ausreichend und sollte verbreitert werden.
57.	Schaffung / Befestigung Aufstellflächen bzw. Anbindung	Es existieren keinen bzw. lediglich unbefestigte Aufstellflächen an Querungsstellen. Diese gilt es, zu ergänzen bzw. aufzuwerten.
58.	Verlagerung Bordabsenkung in die Lauflinie	Die Bordabsenkung liegt nicht in der Gehlinie der Querungsstelle und sollte dorthin verlagert werden.
59.	Anpassung der Querungsstelle	Im Rahmen weiterführender Planungen sollte geprüft werden, welche Möglichkeiten zur Verbesserung der Querungsbedingungen bestehen.
60.	Reduzierung der Querungsbreite	Die zu querende Fahrbahnbreite sollte reduziert werden.

Nr.	Einzelmaßnahme	Erläuterungen
61.	Schaffung barrierefreie Querung	Eine Querung ist zwar vorhanden, aber lediglich über Treppen zugänglich. Hier sollten barrierefreie Querungsmöglichkeiten ergänzt werden.
Wegeoberflächen		
65.	Befestigung des Gehweges	Der bisher unbefestigte Gehweg sollte befestigt werden.
66.	Beseitigung von Unebenheiten	Im Verlauf des Gehweges bestehen punktuelle Unebenheiten. Diese gilt es zu beseitigen.
67.	Sanierung des Gehweges	Die Gehwegoberfläche sollte grundhaft saniert werden.
68	Schaffung einer fußverkehrstauglichen Oberfläche (Mischverkehrsflächen)	Die Oberflächenbefestigung in einem Bereich ohne Gehweg (Mischverkehrsfläche) ist nicht für den Fußverkehr geeignet und sollte ausgetauscht werden.
69.	Sanierung der Fahrbahnoberfläche (Mischverkehrsflächen)	Die Fahrbahnoberflächen in einem Bereich ohne Gehweg (Mischverkehrsfläche) sollte saniert werden.
71.	Kurzfristiger Anpassungsbedarf Oberflächen Ein- / Ausfahrt	Beseitigung besonders großer Nutzungswiderstände bzw. Unebenheiten im Bereich von Ein- und Ausfahrten.
72	Oberflächenoptimierung im Bereich definierter Querungsstellen	Die Fahrbahnoberfläche im Bereich von definierten Querungsstellen sollte saniert werden. Natursteinpflasterstraßen erhalten an den Kreuzungsbereichen grundsätzlich Querungen in geschnittenem Natursteinmaterial.
73	Verbreiterung der gut begehbaren / berollbaren Gehwegbereiche	Die Bereiche, welche gut begeh- und berollbar sind, reichen in der Breite nicht aus und sollten verbreitert werden.
74.	Oberflächenverbesserung im Bereich von Baumscheiben	Im Bereich von Baumscheiben bestehen punktuelle Unebenheiten, welche beseitigt werden sollten.

Nr.	Einzelmaßnahme	Erläuterungen
LSA-Signalisierung / Geschwindigkeiten		
75.	Überprüfung der Grünpfeil-Regelung	Die Möglichkeiten zur Aufhebung der Möglichkeiten zum Rechtsabbiegen mittels Grünem Pfeil sollten überprüft werden.
76.	Ergänzung einer zusätzlichen Fußgängerfurt	An der Lichtsignalanlage sind nicht in allen Zufahrten Fußgängerfurten vorhanden. Deren Ergänzung sollte geprüft werden.
77.	Verlängerung der Freigabezeiten für den Fußverkehr	Die Verlängerung der Freigabezeiten ist zu prüfen.
79.	Anpassung an Anforderungen seh- / mobilitätseingeschränkter Personen	Die Funktion der bestehenden Einrichtungen für Personen mit Seh- / Mobilitätseinschränkungen sollte überprüft werden.
80.	Vollsignalisierung des Knotenpunktes	Bisher existiert keine oder lediglich eine Teilsignalisierung des Knotenpunktes. Für diesen sollte eine Vollsignalisierung geprüft werden.
87.	Prüfung verkehrsberuhigter Bereich	Die Möglichkeiten zur Anordnung eines verkehrsberuhigten Bereiches sollten geprüft werden.
Sonstiges		
90.	Ergänzung einer Beleuchtung	Eine Beleuchtung ist bisher nicht vorhanden und sollte ergänzt werden.
91.	Erneuerung / Verdichtung der Beleuchtung	Die vorhandene Beleuchtung ist nicht ausreichend und sollte verdichtet bzw. erneuert werden.
93.	Prüfung Umwandlung Busbucht in Kap	Die Notwendigkeit der Busbucht sollte überprüft werden, um die Flächenpotenziale anderweitig z. B. zur Anlage einer Mittelinsel oder für die Verbreiterung des Seitenraumes nutzen zu können.
94.	Sicherung durchgängige Begehbarkeit / Zugänglichmachen der Verbindung für die Allgemeinheit / öffentli-	Die Wegeverbindung verläuft über private Grundstücke. Ziel ist es, diese dauerhaft für die Allgemeinheit offenzu-

Nr.	Einzelmaßnahme	Erläuterungen
	che Widmung	halten.
95.	Zusätzliche Querung der Straßenbahn / Eisenbahn	Der Abstand zur nächsten Querungsmöglichkeit ist zu groß. Daher sollte eine zusätzliche Querungsmöglichkeit geprüft werden.
96.	Infragestellung der Funktionen des Straßenabschnittes für den MIV	Der Straßenabschnitt hat eine hohe Bedeutung für Fußverkehr und Aufenthalt. Daher sollte geprüft werden, ob eine Sperrung für den MIV in Frage kommt.
97.	Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch Reduzierung / Verlagerung von ruhendem Verkehr	Durch die Reduzierung bzw. Verlagerung des ruhenden Verkehrs z. B. auf zentrale Parkierungseinrichtungen, Quartiersgaragen o. ä. sollen zusätzliche Flächen für den Fußverkehr sowie andere Nutzungen gewonnen werden.
98.	Erhöhung der sozialen Sicherheit	Maßnahmen zur Erhöhung der Sozialen Sicherheit bilden u. a. eine optimierte Wegeführung, bessere Beleuchtung bzw. ein regelmäßiger Grünschnitt.
99.	Optimierung der Regenentwässerung	Im Gehwegbereich bilden sich Pfützen. Dies ist durch eine Anpassung der Entwässerung zu vermeiden.
Barrierefreiheit		
100.	Blindenleitsystem	Ein Blindenleitsystem sollte ergänzt werden.
101.	Blindenleitsystem auf den aktuellen Stand bringen / austauschen	Das Blindenleitsystem entspricht nicht den aktuellen Vorgaben und sollte angepasst bzw. ausgetauscht werden.
102.	Ergänzung Blindenleitsystem auf der Mittelinsel bzw. auf der Gegenseite	Im Bereich der Querungstelle ist lediglich auf einer Seite ein Blindenleitsystem vorhanden bzw. fehlt das Blindenleitsystem im Bereich der Mittelinsel. Es bedarf einer Ergänzung.
105.	Blindenleitsystem an wichtigen Querungsstellen ergänzen	Hier ist trotz hoher Bedeutung der Querungsstelle kein Blindenleitsystem vorhanden. Dieses sollte ergänzt werden.

Anlage 6
Dokumentation zu den Stadtspaziergängen sowie zum Fußverkehrsworkshop

SVU Dresden
Planungsbüro Dr.-Ing. Ditmar Hunger
Gottfried-Keller-Straße 24, 01157 Dresden

Büroinhaber: Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld
Fon: +49 351 / 422 11 96
Fax: +49 351 / 422 11 98
Mail: info@svu-dresden.de
Web: www.svu-dresden.de

Protokoll

persönlich/~~telefonisch~~

Datum: 24.08.2019

Uhrzeit: 14:00 bis 18:00 Uhr

Betreff: **Beteiligung der Öffentlichkeit „Stadtspaziergänge und Workshop“**

Teilnehmer: keine Teilnehmerlisten ausgelegt

Stadtspaziergänge

Zwischen 14:00 und 15:00 Uhr fanden parallel drei verschiedene Stadtspaziergänge statt, zu denen sich die Bürger*innen der Stadt Potsdam im Vorfeld anmelden oder bei Interesse auch spontan mitmachen konnten. Die Spaziergänge wurden von SVU durchgeführt. Zusätzlich war pro Gruppe mindestens ein Mitarbeiter der Stadt anwesend.

Gruppe 1: Schlaatz

Gruppe 2: Babelsberg

Gruppe 3: Innenstadt





Die Zusammenfassungen der Spaziergänge sind separat im Anhang zu finden.

Ziel war es, punktuell Konfliktpunkte, Herausforderungen aber auch positive Beispiele im öffentlichen Straßenraum zu besuchen und zu diskutieren. Dabei konnten verschiedene Sachverhalte und unterschiedliche Ansichten erörtert werden, um die Wahrnehmung der Teilnehmer zu verändern und zu sensibilisieren.

Im Anschluss an die Stadtspaziergänge fand zwischen 16:00 und 18:00 Uhr ein vertiefender Workshop im „Potsdam Museum“ statt.

SVUDresden
Planungsbüro Dr.-Ing. Ditmar Hunger
Gottfried-Keller-Straße 24, 01157 Dresden

Büroinhaber: Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld
Fon: +49 351 / 422 11 96
Fax: +49 351 / 422 11 98
Mail: info@svu-dresden.de
Web: www.svu-dresden.de

Sachverhalt:

1) Begrüßung und Moderation durch Herrn Kutzner.
2) Zusammenfassung der Stadtspaziergänge durch kurzes Interview einiger Teilnehmer.
3) Von Herrn Schönefeld wird anschließend zu folgenden Themen informiert:
   a) Bedeutung des Fußverkehrs in der Stadt
   b) Wichtige Themenfelder
   c) Ausblick und Diskussion
4) Im Rahmen der drei anschließenden parallelen Arbeitsgruppen wurden die folgenden Aspekte erörtert. Dabei wurde zuerst die Bestandssituation zum jeweiligen Thema auf positive Beispiele untersucht. Anschließend wurden die bestehenden Herausforderungen / Konflikte sowie Maßnahmen herausgearbeitet. Durch die Vergabe von Punkten durch die Teilnehmer erfolgte eine Priorisierung der Maßnahmen. Am Ende wurden die wichtigsten Maßnahmen / Themenfelder nochmal detaillierter betrachtet.





   a) **Gruppe 1:** Besser zu Fuß in die Innenstadt

      I. Was funktioniert bereits gut? (Wo stehen wir?)

      - Kompakte Innenstadt
      - Gute ÖV-Anbindungen
      - Einfache Orientierung
      - Verweilmöglichkeiten (Bsp. Hegelallee)

      II. Wo liegen die Herausforderungen? (Konflikte [-] / Maßnahmen [+])

      - Schlechte Erreichbarkeit Wassertaxi
      - Fehlende Barrierefreiheit
      - Zu kurze Freigabezeiten für Fußgänger an Lichtsignalanlagen
      - nicht genug Fläche
      - unterschiedliche Kenntnisse der StVO
      - Oberfläche (Pflaster)
      - Grünpfeil (Bsp. Jägertor, Breite Straße)
      - Mangelnde Aufmerksamkeit

Büroinhaber: Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld
Fon: +49 351 / 422 11 96
Fax: +49 351 / 422 11 98
Mail: info@svu-dresden.de
Web: www.svu-dresden.de

+ intuitive Querungen (Gestaltung)
+ Verbesserung Landtag
+ Spurreduktion Kfz-Verkehr
+ Geschwindigkeitsreduktion (auch für Radverkehr)
+ Aufmerksamkeit fördern
+ mehr Querungen schaffen
+ Aufwertung F.-Ebert-Str.
+ Bordabsenkungen in Knotenpunktbereichen
+ Verlängerung Freigabezeiten des Fußverkehrs
+ Abschaffung Bedarfsampel / Standardampel für alle
+ Nutzungskonflikte reduzieren
+ Parken reduzieren / verändern
+ mehr Behinderten-Parkplätze (Bsp. Luisenplatz)

III. Maßnahmen im Detail (Landtag)

- Kurzfristig:
  - Piktogramme auf Beschilderung tauschen (Radverkehr rechts vom ÖV und dann erst den Fußverkehr)
  - Umgestaltung (im Verzug)
  - Baulich Geschwindigkeit des Radverkehr reduzieren („Rüttelstreifen“) wiederholen
  - Markierungen auf Fahrbahn zum hervorheben der Mischfläche (weg vom separierenden Piktogramm) Rad- und Fußsymbol übereinander statt nebeneinander markieren
- Langfristig:
  - Kfz-Spur für Radverkehr nutzen (kontroverse Diskussion, ob diese Maßnahme wirklich zielführend ist)
  - Komplexe Planung ist notwendig

III. Maßnahme im Detail (F.-Ebert-Str.)

- Breitere Fußwege
- Fläche für separaten Radverkehr
- Planung für südlichen Abschnitt ergänzen
- Querungsbreiten verbessern
- Ansiedlung Gastronomie & Geschäfte
- Barrierefreiheit (Führung mobilitätseingeschränkter Personen)

Büroinhaber: Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld
Fon: +49 351 / 422 11 96
Fax: +49 351 / 422 11 98
Mail: info@svu-dresden.de
Web: www.svu-dresden.de

- ÖPNV – Hauptumstiegsplatz
- Knotenpunktführung
- Unterstützung aller Querungsbeziehungen
- Akteure: ÖPNV, Verwaltung, Geschäftsinhaber

b) **Gruppe 2:** Besser (miteinander) unterwegs

I. Was funktioniert bereits gut? (Wo stehen wir?)

- Relativ viel Straßenraum vorhanden
- Fußwegeleitsystem
- Gute Topografie
- Kurze Wege in den Quartieren / Innenstadt
- Gute Sanierung in den Sanierungsgebieten
- ÖV-Netz okay, aber ausbaufähig

II. Wo liegen die Herausforderungen? (Konflikte [-] / Maßnahmen [+])

- Fehlendes Verständnis untereinander im Alltag
- Touristenverkehr (zu Fuß, per Rad)
- Queren zusammen mit Radverkehr
- Konflikte im Längsverkehr
+ Fußwegsanierung
+ Neue Flächenverteilung
+ Geschwindigkeitsreduzierung Kfz-Verkehr
+ Querungsstellen sicher gestalten
+ Trennung von Rad & Fuß

III. Maßnahmen im Detail (Reduzieren Kfz - Verkehrsfläche Standortbezogen)

- Ruhender Verkehr (Gutenbergstr. Zwischen Jägerstraße und F.-Ebert-Straße)
- Fließender Verkehr (R.-Breitscheid-Straße / S-Bahn)
- zugunsten Seitenraum richtungsbezogene Radverkehrsanlagen (mehr Platz für Fußverkehr)
- Gehweg frei von Gastronomie
  - ➢ Kontrolle
  - ➢ Gastronomie auf Kfz-Stellfläche
- Min. Gehbahnbreite muss freigehalten werden
- Überprüfung Sondernutzungserlaubnis (Gastronomie)
- Trennung Radverkehr

Büroinhaber: Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld
Fon: +49 351 / 422 11 96
Fax: +49 351 / 422 11 98
Mail: info@svu-dresden.de
Web: www.svu-dresden.de

- Straßenbelag vs. Denkmalschutz in der Innenstadt
- Stelle für Fußverkehrsbeauftragte/n schaffen
- Mehr Personal Ordnungsamt
- Stadtverwaltung → Umsetzung Kleinteiliger Maßnahmen
- Aktive Nutzung Fördermittel

c) **Gruppe 3:** Attraktiver öffentlicher Raum

I. Welche positiven Beispiele gibt es? (Warum?)

- Weberplatz
- Kreuzung Rathaus (für Blinde)
- Markierte Absenkungen Bendastraße
- Gartenstadt
- Schwanenallee
- Hegelallee
- Otto-Braun-Platz
- Neuer Garten
- Volkspark / BUGA - Gelände

II. Wo liegen die Herausforderungen? (Maßnahmen)

- Klare taktile Wegeführung für blinde Menschen
- Streifen mit glattem Material für Radverkehr
- Schwanenbrücke (dauerhafte Öffnung)
- Straßenbahnhaltestelle Wattstraße vor Thalia → Führung zum S-Bahnhof
- Plantagenplatz (gefährliche Querung der Karl-Gruhl-Straße → Fußgängerüberweg)
- Konsequentes Abschleppen von Falschparkern vor Absenkungen
- Regelmäßig grüne Bereiche, auch mitten in Plätzen, Straßen etc.
- Generell Geschwindigkeit runter
- Stahnsdorfer Straße Parken verbieten → Rad auf Straße
- Reduzieren der Geschwindigkeit vor sozialen Bereichen (vor Werner-Alfred-Bad)
- Mehr autofreie Bereiche (Rathauskreuzung R.-Breitscheidstraße kappen)
- Mehr verkehrsberuhigte Bereiche (Alt Georg-Hermann-Str. etc.)
- App für Blindenleit- bzw. Barrierefreie Wege-Leitsystem → für jeden

III. Maßnahmen im Detail (Straßenbahnhaltestelle Wattstraße vor Thalia)?

- Haltestelle durch Fahrbahn getrennt von Gehweg

Büroinhaber: Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld
Fon: +49 351 / 422 11 96
Fax: +49 351 / 422 11 98
Mail: info@svu-dresden.de
Web: www.svu-dresden.de

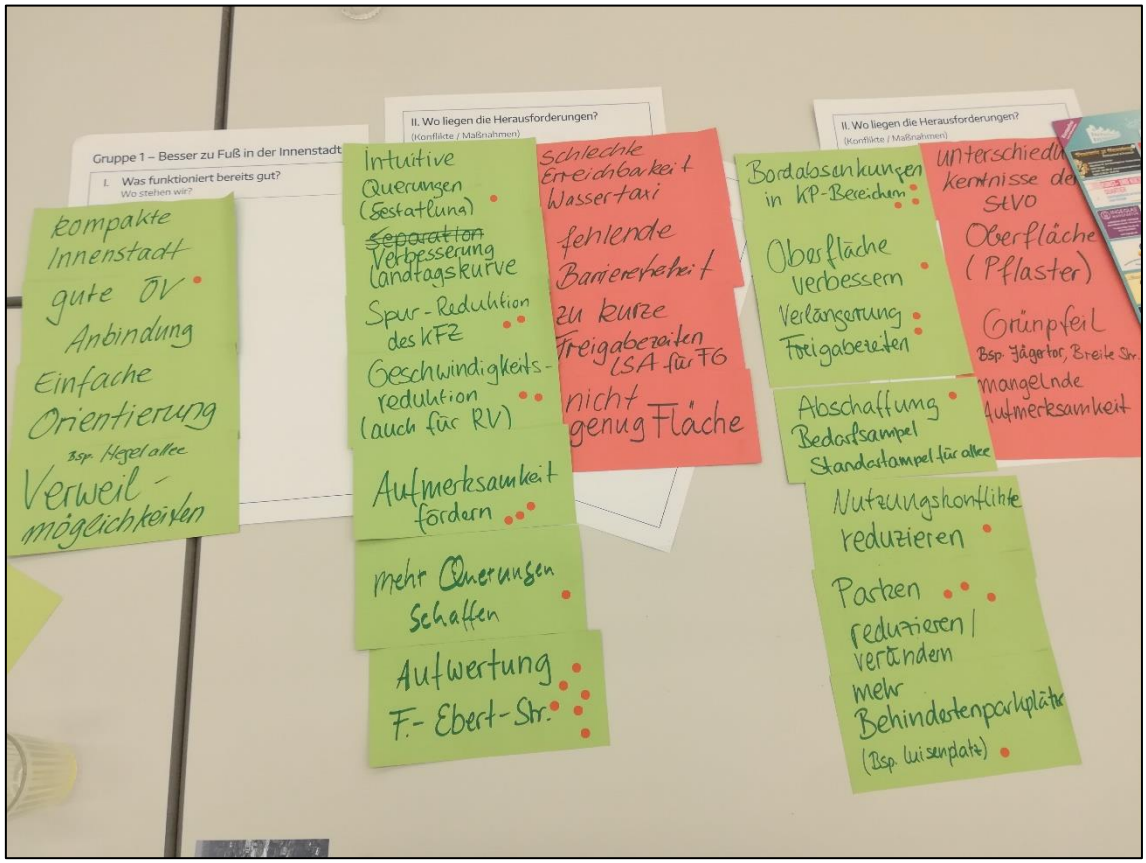
- Von Wattstraße zur Haltestelle an Drängelgitter vorbei + über Schienen oder parallel
- Parkender Lieferverkehr erschwert die Situation
- Verkehrsablauf muss eindeutiger, besser geregelt werden
- Ggf. R.-Breitscheid-Straße kappen für Auto (Vision)
- Haltestelle verlegen
- Kurzfristig / mittelfristig:
  - Begehung: Alternativen Vorschlag rausholen & diskutieren
  - Lösungsvorschlag technisch
  - Analyse von Verkehrsbetrieben zur Haltestellen Verlegung
  - Akteure: Verkehrsbehörde, VIP, Grün- / Verkehrsflächenamt, Gewerbe, Umwelt- / Verkehrsverbände, Behindertenbeirat
- Vision Autofrei:
  - Begehung
  - Diskussion mit Gewerbe
  - Lieferzeit-Management-Konzept
  - Gestaltungskonzept S-Bahnumfeld / Wattstraße
  - Testlauf
  - Konzept gegen Schleichverkehr
  - Akteure: Verkehrsbehörde, (VIP), Anwohner, Schulen, Gewerbe, Initiativen Stadtteilnetzwerk Babelsberg
- Ggf. Begrünung + Radabstellanlagen (Radverkehr)
- Schulwegekonzept

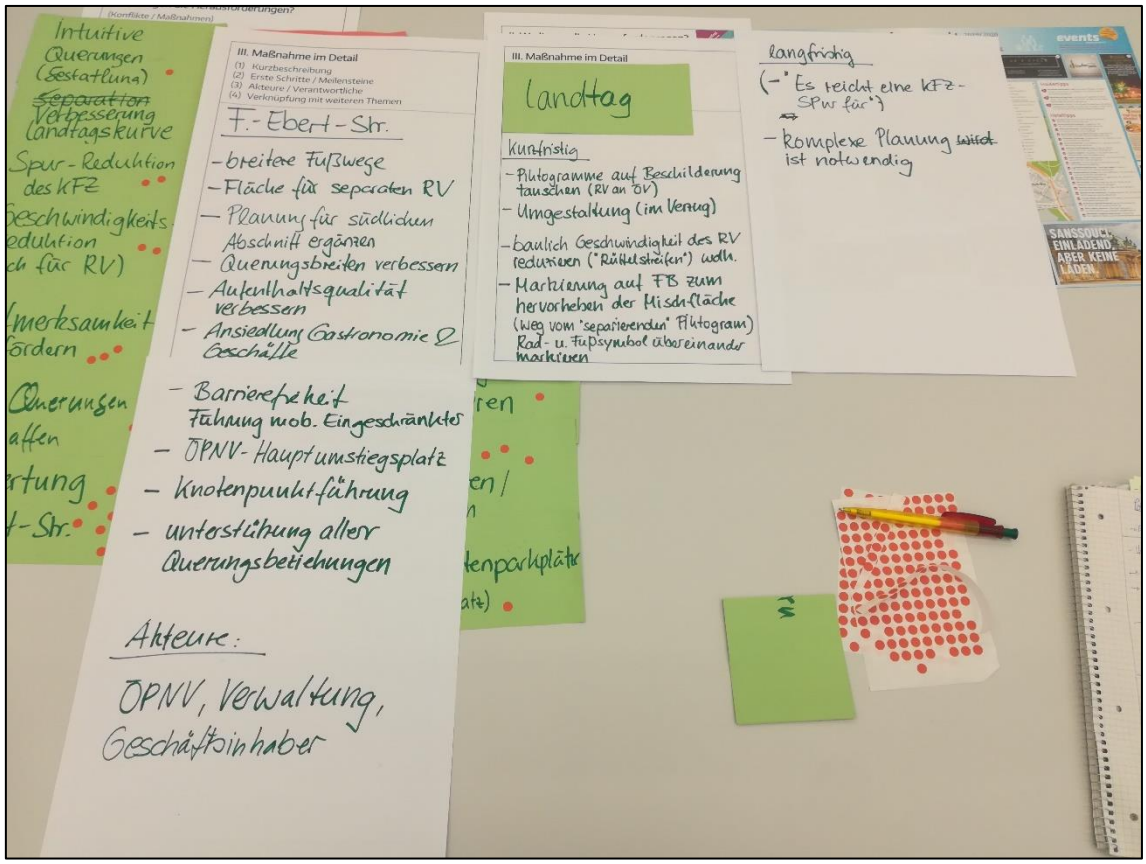
5) Kurze Vorstellung der Ergebnisse aus den einzelnen Arbeitsgruppen.
6) Schließung der Veranstaltung durch den Herrn von Einem, mit dem Verweis auf eine weitere Öffentlichkeitsveranstaltung.

SVUDresden
Planungsbüro Dr.-Ing. Ditmar Hunger
Gottfried-Keller-Straße 24, 01157 Dresden

Büroinhaber: Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld
Fon: +49 351 / 422 11 96
Fax: +49 351 / 422 11 98
Mail: info@svu-dresden.de
Web: www.svu-dresden.de

Gruppe 1: Besser zu Fuß in die Innenstadt

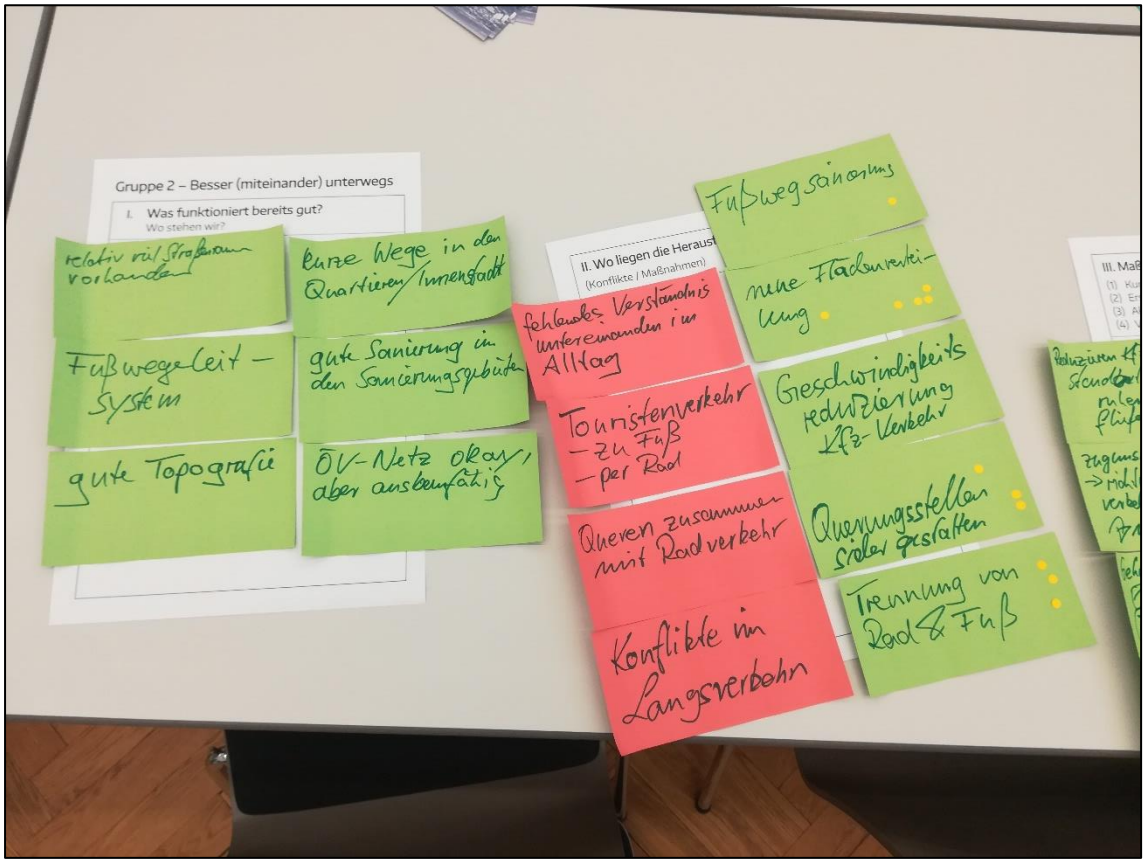


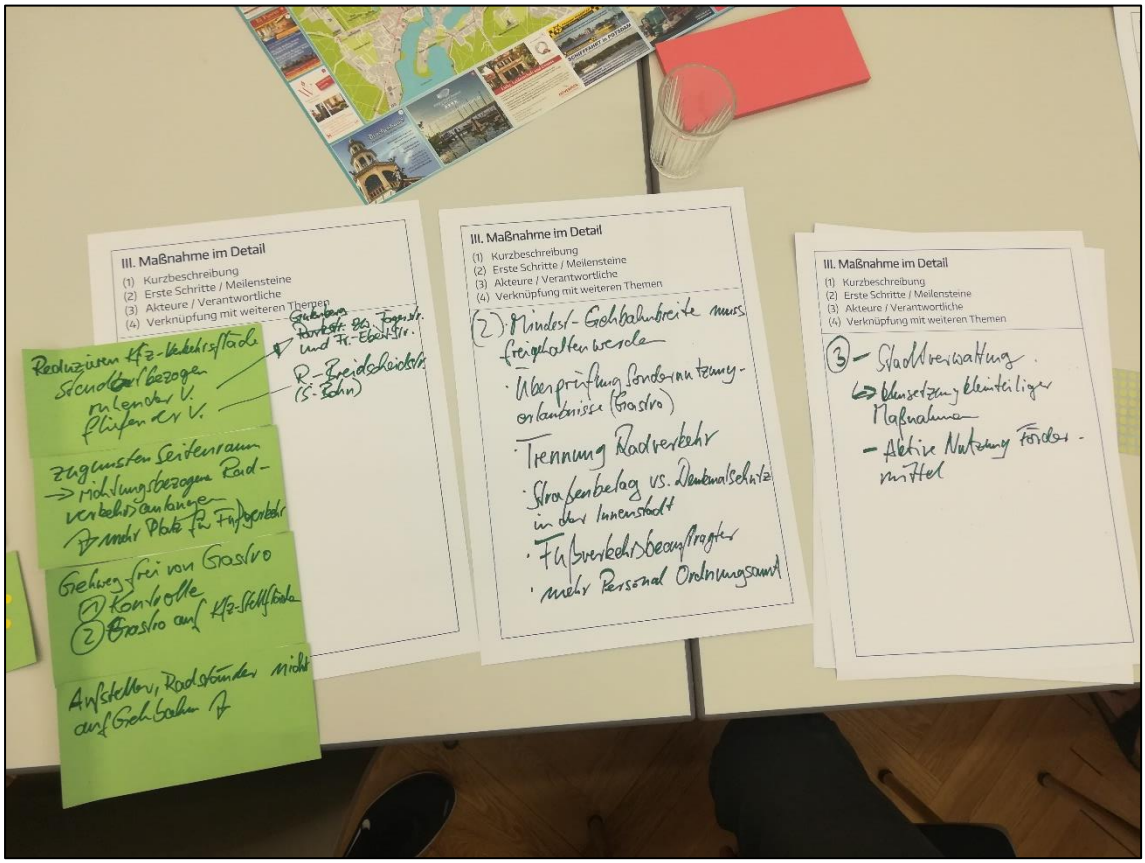


SVUDresden
Planungsbüro Dr.-Ing. Ditmar Hunger
Gottfried-Keller-Straße 24, 01157 Dresden

Büroinhaber: Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld
Fon: +49 351 / 422 11 96
Fax: +49 351 / 422 11 98
Mail: info@svu-dresden.de
Web: www.svu-dresden.de

Gruppe 2: Besser (miteinander) unterwegs

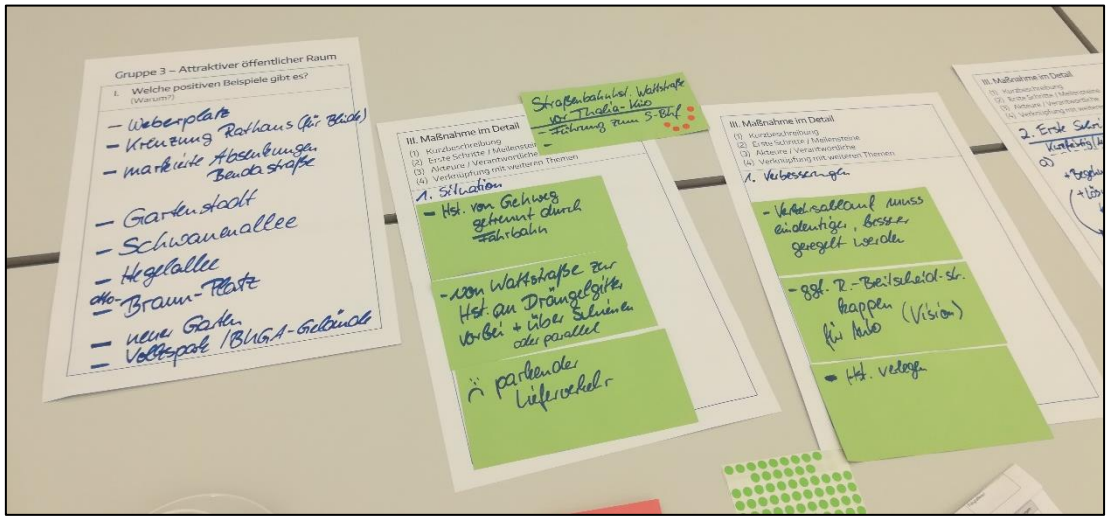


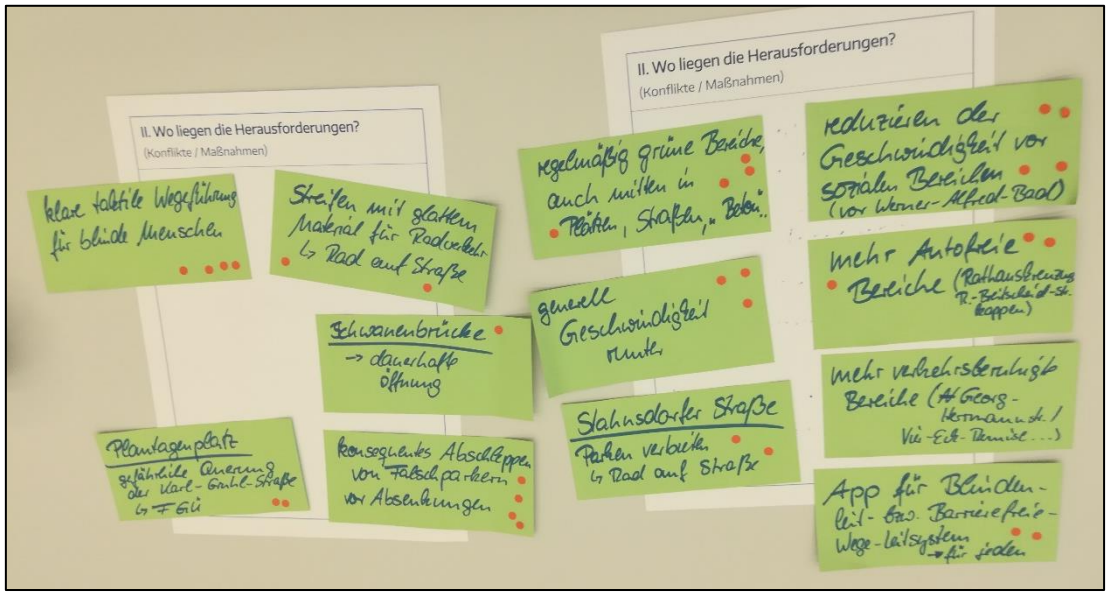


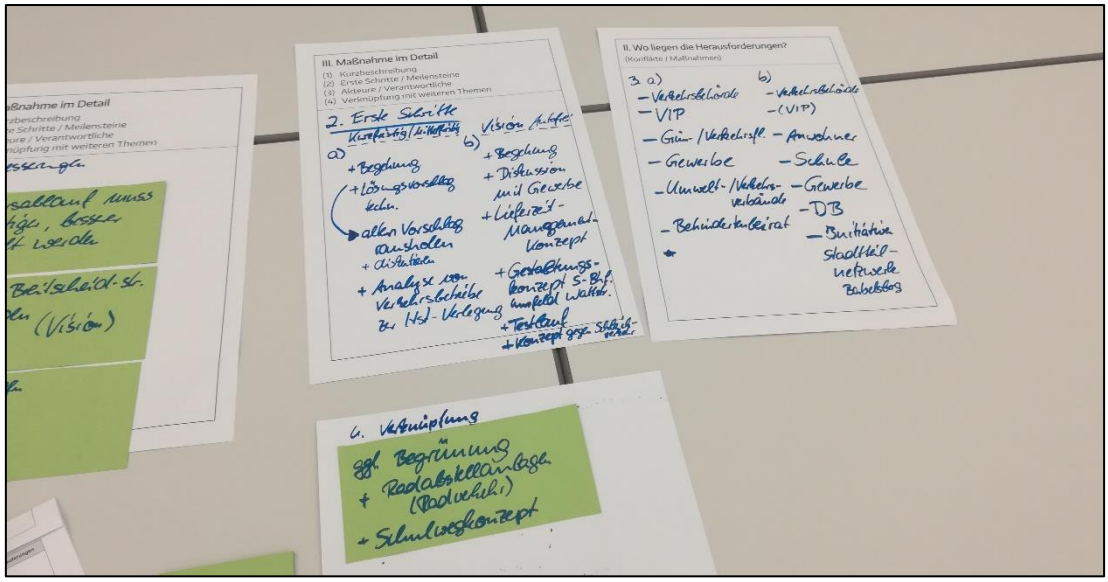
SVUDresden
Planungsbüro Dr.-Ing. Ditmar Hunger
Gottfried-Keller-Straße 24, 01157 Dresden

Büroinhaber: Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld
Fon: +49 351 / 422 11 96
Fax: +49 351 / 422 11 98
Mail: info@svu-dresden.de
Web: www.svu-dresden.de

Gruppe 3: Attraktiver öffentlicher Raum



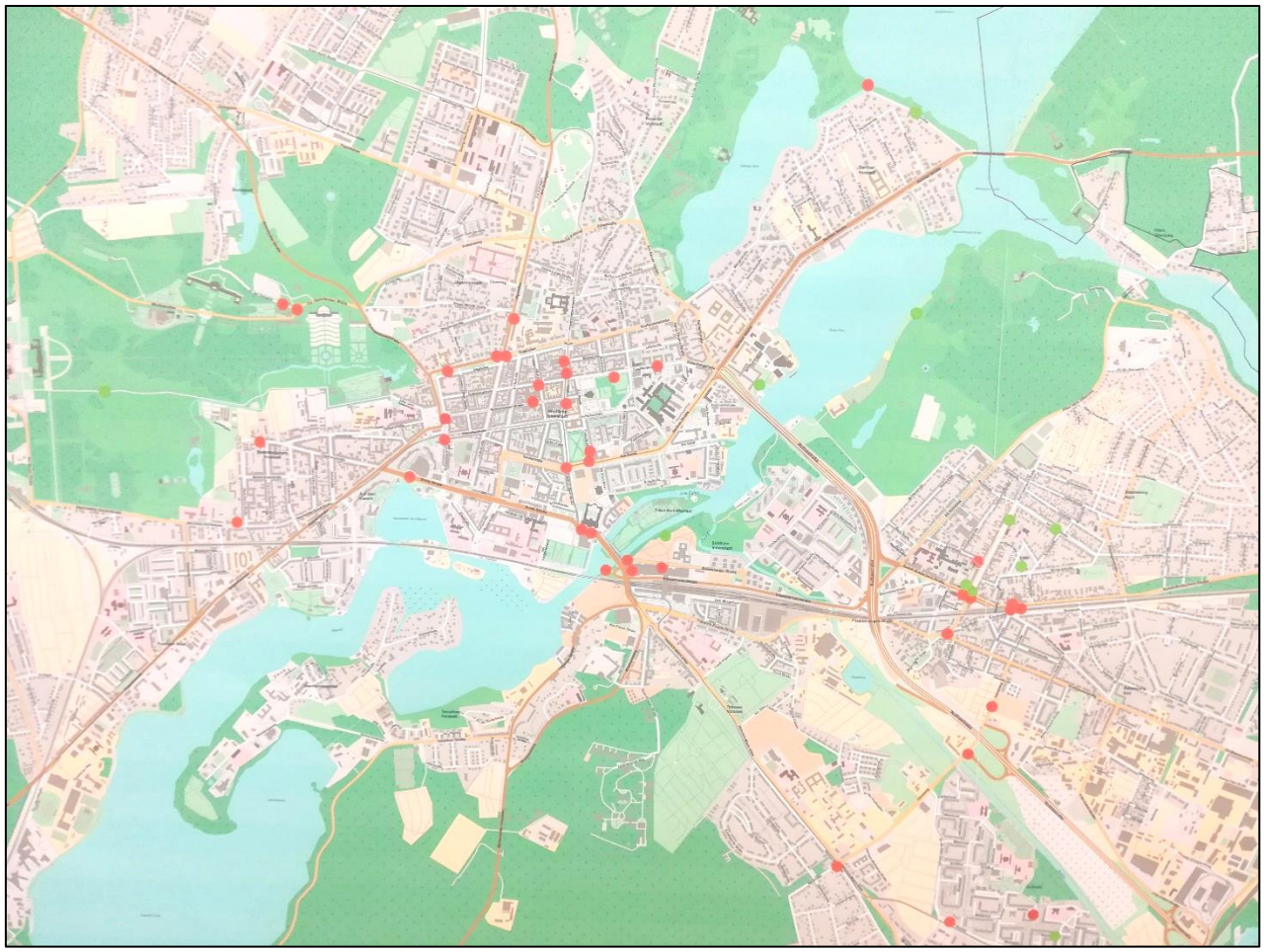




SVUDresden
Planungsbüro Dr.-Ing. Ditmar Hunger
Gottfried-Keller-Straße 24, 01157 Dresden

Büroinhaber: Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld
Fon: +49 351 / 422 11 96
Fax: +49 351 / 422 11 98
Mail: info@svu-dresden.de
Web: www.svu-dresden.de

7) Neben den Arbeitsgruppen bestand die Möglichkeit auf einer Übersichtskarte mittels Klebepunkte Rückmeldungen zum Bestandsnetz zu geben. Rot steht symbolisch für einen Problempunkt, grün für eine gute Fußverkehrsanlage. Jeder Teilnehmende konnte 2 Klebepunkte vergeben.



Aufgestellt: Dresden, den 16.09.2019

Dipl.-Ing. Alexandra Hermann

Anlage 7
Auswertung der Stellungnahmen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

Anlage 7 Auswertung der Stellungnahmen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

Auswertung der Stellungnahmen und Hinweise zum „Fußverkehrskonzept Potsdam“ im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Berichtentwurf (Stand Dezember 2020)

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
1.	Kopfsteinpflaster führt zur Verlagerung von Radverkehr auf den Gehweg und damit unerwünschter Überlagerung mit dem Fußverkehr. Das führt wiederum immer wieder zu Konflikt- und teilweise sogar Gefahren-Situationen. Maßnahmenvorschlag: Asphaltierte Fahrradstreifen auf Kopfsteinpflasterstraßen einrichten, Bsp: https://www.findorffaktuell.de/findorff-aktuell/verkehr-mobilit%C3%A4t/radverkehr/ Verortung: Brandenburger Vorstadt, insbesondere Nansenstrasse, Meistersingerstraße, Carl-von-Ossietzky-Straße	Entsprechende Vorschläge sind bereits Bestandteil des Maßnahmenkonzeptes bzw. der Hinweise im Erläuterungsbericht. Nansenstraße [A 1056]: Maßnahme 32 (Verlagerung Radnutzung aus dem Seitenraum) bereits enthalten Meistersingerstraße: nicht Bestandteil des Vorrangnetzes (Hinweis wird gesondert gesammelt) Carl-von-Ossietzky-Straße [A 1057]: Maßnahme zur Verlagerung des Radverkehrs aus dem Seitenraum wird ergänzt.	bereits berücksichtigt bereits berücksichtigt gesondert zu sammeln zu berücksichtigen
2.	1. Es sollte unbedingt der Gehwegzustand in der Ludwig-Richter-Str. verbessert werden. Dort befindet sich ein Pflegeheim und eine Einrichtung zum Betreuten Wohnen (Bürgerstift). Die alten Menschen können ohnehin schlecht laufen und mit Rollatoren ist es auch kaum möglich über das holprige und wellige Gehwegpflaster zu gehen. Das birgt große Sturzgefahr! 2. Generell sollte etwas unternommen werden (u.a. durch Kontrollen und Bußgelder) gegen die Fahrradfahrer auf Gehwegen! Sie fahren sogar dort, wo die Fahrbahn in einem besseren Zustand ist als der Gehweg, wo kaum Autoverkehr ist und oft noch der Gehweg eingeschränkt ist durch dort parkende Autos. Ich (70) bin in letzter Zeit zweimal fast von einem Fahrrad (auf dem Gehweg!!) angefahren worden.	Die Ludwig-Richter-Straße ist nicht Bestandteil des Vorrangnetzes. Der Hinweis wird gesondert gesammelt. Entsprechende Vorschläge sind bereits Bestandteil des Maßnahmenkonzeptes bzw. der Hinweise im Erläuterungsbericht.	gesondert zu sammeln bereits berücksichtigt
3.	Ich würde mich freuen, wenn in das Fußverkehrskonzept eine Lösung zur Sicherung der Querungsmöglichkeiten am Knotenpunkt 145 (Lindenstr. / Gutenbergstraße) eingehen würde. Die Querungen dieser Kreuzung sind ständig mit Kraftfahrzeugen zugeparkt, so daß Rollstuhlfahrer und Personen mit Kinderwagen nur schwer oder überhaupt gar nicht die Querungen nutzen können. Dadurch ist nicht nur die Nutzung eingeschränkt, sondern durch die Umwege und Querung zwischen den Fahrzeugen besteht auch eine erhöhte Unfallgefahr. Die an der einen Querung installierten Poller (Querung Gutenbergstraße auf der Seite der Kaffeerösterei Junick) haben eine leichte Verbesserung an dieser Stelle gebracht. Jedoch ist die Querung der Gutenbergstraße auf der Seite der „Creperie La Madeleine“ sehr häufig durch Kraftfahrzeuge versperrt.	[KP 146] Die Thematik wird im Maßnahmenkonzept mit der Maßnahme 48 (Schaffung von Gehwegvorstreckungen) bereits adressiert.	bereits berücksichtigt

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
	Auch die Querungen über die Lindenstr. ist meistens versperrt. Auch erhöhte Kontrolle des Ordnungsamtes hat keine merkbare Verbesserung gebracht. Auch persönliche Ansprache der Falschparker zeigte keinen Erfolg, da diese sehr uneinsichtig waren und einfach dort weiterparkten. Manche Fahrzeuge parken im Querungsbereich permanent mehrere Tage. Durch das zuparken der Querungen gibt es auch einen negativen Effekt für die Gewerbetreibenden, da von der Brandenburger Straße nicht mehr die Straße bis zur Hegelallee eingesehen werden kann und somit die Geschäfte und Restaurants (speziell die Außenbereiche) nicht erkannt werden können.		
4.	Erweiterung der Fußgängerzone - Brandenburger Straße zwischen Friedrich-Ebert-Str. und Am Bassin. Ich begrüße die geplante Erweiterung sehr, da besonders in dem Teil der Brandenburger Straße verstärkt viele Touristen flanieren. Der wöchentliche Markt Am Bassin hätte somit auch die Möglichkeit mit eingebunden zu werden.	[A 1009] unterstützendes Statement	kein Änderungsbedarf
5.	Zur Überquerung der B 273 Höhe der Autobahnauffahrt Potsdam-Nord gibt es eine Fußgängerampel. Diese ist jedoch so geschaltet, dass es selbst mit einem Sprint oder dem Fahrrad nicht möglich ist die B 273 in einem Zug zu queren, sodass man dazu gezwungen ist, immer auf der Verkehrsinsel zwischen den Fahrbahnen zu warten. Hier gibt es keinen Schutz für die Fußgänger wie einen Poller oder Ähnliches. Das Tempolimit ist an dieser Stelle 70 km/h (wenn sich alle daran halten würden). Dazu kommt, dass hier die von der A10 auf die B 273 abbiegenden Autos in einem sehr hohem Tempo an der Verkehrsinsel vorbei fahren und es schon mehrfach vorkam, dass hier die Kurve nicht richtig eingeschätzt wurde. Diese Stelle ist nicht nur der Schulweg mehrerer Kinder, auch Rentner aus Marquardt-Siedlung und Angestellte aus dem Friedrichspark nutzen diese Ampel, um die Bushaltestelle "Fährweg" auf der anderen Seite zu erreichen. Wenn ein Schulkind aus Richtung Potsdam kommend den Bus an der Haltestelle Fährweg verlässt, muss es erst die Autobahnabfahrt der A 10 queren mit mehreren Spuren, dann die B 273 und dann die in die Siedlung führende Straße. Mit einer geänderten Ampelschaltung kann hier eine erhebliche Gefahr für die Fußgänger verringert werden und es würden sich auch mehrere Eltern trauen, ihre Kinder mit dem Bus fahren zu lassen.	Maßnahme zur Fußgängersignalisierung wird ergänzt	zu berücksichtigen
6.	Mir wären ausreichende Sitzgelegenheiten auf der Brandenburger Str. zum Verweilen wichtig. Die sind bisher zu kurz gekommen. Auch ausreichende Gelegenheiten für die Müllentsorgung.	Ein entsprechender Hinweis zur Straßenausstattung wird ergänzt.	zu berücksichtigen
7.	Ich möchte auf den katastrophalen Zustand der Küsselstrasse in Hermannswerder aufmerksam machen. Es wurde zwar an einigen Stellen Kies hingeschüttet und fest gewälzt, der allerdings wie ein Flickenteppich aussieht. Es ist grotesk und einfach scheußlich anzuschauen. Es ist weiterhin fast unmöglich mit einem Rollstuhl den Weg zu passieren. Steine wachsen aus dem Boden an denen sich Fußgänger verletzen können. (ist mir geschehen). Bei Regen sind auf dem ganzen Weg Pfützen, so dass man auf der total kaputten Straße laufen muß. Der Zustand vom Fußweg und von der Straße sind ein-	Die Küsselstraße ist nicht Bestandteil des Vorrangnetzes. Der Hinweis wird gesondert gesammelt.	gesondert zu sammeln

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
	fach inakzeptabel.		
8.	Sollte Ihnen der Zustand des Findling's (Frohwein Platz) nicht erinnerlich sein, raten wir IHNEN diesen Verkehrsknotenpunkt einfach mal aufzusuchen. Am besten mit einem Rollstuhlfahrer oder einem Gehbehinderten. Sie werden Ihre helle Freude haben die Anliegerstraßen Kopernikus-/Pestalozzistr. in Richtung Bushaltestelle Findling zu überqueren, zu meistern oder auch zu überleben. Die Bordsteinkannten im Kreuzungsbereich sind teilweise bis zu 45 cm hoch und natürlich ganztägig zugeparkt. Insgesamt sind die Fußwege in Babelsberg für die Generation zwischen 0 und 60 kein großes Problem, aber ab Gehbehindert bis Rollstuhl eine Zumutung.	[KP 610] Die Thematik wird im Maßnahmenkonzept mit den Maßnahmen 48 (Schaffung von Gehwegvorstreckungen), 57 (Schaffung / Befestigung Aufstellflächen bzw. Anbindung), 72 (Oberflächenoptimierung im Bereich definierter Querungsstellen) großteils bereits adressiert. Zusätzlich wird eine Maßnahme zur Herstellung von Bordabsenkungen berücksichtigt.	teilweise zu berücksichtigen
9.	Aus meiner Sicht als Mutter zweier Kinder würde an der Kreuzung August-Bebel-/Rudolph-Breitscheid-Straße eine Ampel die Passage für alle Verkehrsteilnehmer sicherer machen. Dadurch wäre auch für die Linienbusse das Linksabbiegen an dieser Kreuzung einfacher und würde zu mehr Zuverlässigkeit des ÖPNV führen.	Ein entsprechender Hinweis zur Vollsignalisierung wird ergänzt.	zu berücksichtigen
	Der bereits in ihre Planung einbezogene Radweg (1225) unter der Eisenbahnbrücke auf der August-Bebel-Straße bedarf dringend einer Verbreiterung, da er viel zu schmal und dicht am Bordstein geführt ist. Dadurch sehen sich vor allem Schüler oft gezwungen, auf Fahrbahn oder Fußweg auszuweichen.	[A 1225] unterstützendes Statement	kein Änderungsbedarf
10.	Fußgängerfreundlich von der Brandenburger zur Havelbucht... diesen Weg laufen viele Menschen durch die Dortustraße und dann durch die Kiezstraße. Auf dem gesamten Weg ist nicht ein Papierkorb für Bäckertüten oder Einmalbecher.	Ein entsprechender Hinweis zur Straßenausstattung wird ergänzt.	zu berücksichtigen
	Autos benutzen die Kiezstraße als Schleichweg und rasen täglich viel zu schnell von der Ecke Dortustraße in die Kiezstraße. Hier wäre es definitiv sinnvoll, auch mal zu blitzen.	Das Maßnahmenkonzept enthält für die Kiezstraße [A 1048, KP K 583 - K 586] verschiedene Maßnahmen zur Knotenpunkt- und Straßenraumgestaltung im Sinne einer Geschwindigkeitsdämpfung.	bereits berücksichtigt
11.	Die letzten 300 Meter des Fußwegs der Karl-Marx-Straße in Babelsberg (Verbindung Griebnitzsee - Park Babelsberg) sind auf der Seite Griebnitzsee in einem schlechten Zustand. Wenn ich dort spazieren gehe, dann wechsel ich regelmäßig auf die andere Gehwegseite, denn dort ist der Weg in gutem Zustand.	Die Karl-Marx-Straße im entsprechenden Abschnitt ist nicht Bestandteil des Vorrangnetzes. Der Hinweis wird gesondert gesammelt.	gesondert zu sammeln
	Auf dem Gehweg Rudolf-Breitscheid-Straße - Höhe Sportplatz/Ecke August-Bebel Straße - dringen langsam aber sicher Baumwurzeln durch den Gehweg. Das ist bisher aber noch nicht so schlimm.	Aktuell noch kein Handlungsbedarf.	kein Änderungsbedarf
	Gehweg August-Bebel-Straße - zwischen Stahnsdorfer Straße und Karl-Marx-Straße: Hier sind einige Gehwegplatten locker und wackeln, wenn man über sie drüber läuft (Note 2- bis 3, also noch okay, aber es kann schlechter werden).	[A 1251] Die Thematik wird im Maßnahmenkonzept mit der Maßnahme 74 (Oberflächenverbesserung im Bereich von Baumscheiben) bereits adressiert.	bereits berücksichtigt
	Gehweg August-Bebel-Straße unter der Eisenbahnbrücke/Ecke Prof.-Dr.-Helmert-Straße: Hier sieht man bei Nacht die Hand vor Augen nicht (Beleuchtung fehlt).	[A 1225] Die Thematik wird im Maßnahmenkonzept mit der Maßnahme 90 (Ergänzung einer Beleuchtung) be-	bereits berücksichtigt

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		reits adressiert.	
	Gehweg Prof.-Dr.-Helmert-Straße / Parkplatz Bahnhof Griebnitzsee: Die Bäume müssen geschnitten werden, weil sie mittlerweile die Straßenbeleuchtung verdecken (Gehweg wird dunkel).	Die Prof.-Dr.-Helmert-Straße im entsprechenden Abschnitt ist nicht Bestandteil des Vorrangnetzes. Der Hinweis wird gesondert gesammelt.	gesondert zu sammeln
	Rudolf-Breitscheid-Straße/ Ecke Plantagenstraße: Hier benutzen Autos den Gehweg und fahren darüber, um vor einem der Häuser zu parken. Das schädigt den Gehweg.	Entsprechende Fehlnutzungen lassen sich nicht vollständig über die bauliche Gestaltung ausschließen.	nicht zu berücksichtigen
	In der Stahnsdorfer Straße (gegenüber Medieninnovationszentrum) gibt es zahlreiche Stolperfallen für Fußgänger, da die Bäume zur Wasserversickerung eine Versickerungsfläche aus Schotter/Boden umgibt. Eventuell sollte man hier die Versickerungsfläche mit Schotter / Erde wieder etwas auffüllen.	[A 1229] Die Thematik wird im Maßnahmenkonzept mit der Maßnahme 65 (Befestigung des Gehweges) bereits adressiert.	bereits berücksichtigt
	An der Ampel Stahnsdorfer Straße / Ecke August-Bebelstraße: Die Kreuzung ist zu Zeiten stark befahren und die Ampel wird hier gebraucht, um die August-Bebel-Straße zu überqueren. Leider endet der Fußweg auf der linken Seite der Stahnsdorfer Straße hier und wenn man die Stahnsdorfer Straße weiterlaufen möchte, muss man entweder den Trampelpfad auf der linken Seite der Straße benutzen oder schon wieder die Straße überqueren, was bei viel Verkehr gefährlich sein kann (Rechts- und Linksabbieger). Deswegen sollte die Stahnsdorfer Straße auf der Seite des Hasso-Plattner-Instituts zumindest einen schmalen Gehweg erhalten (dort wo jetzt gerade der Trampelpfad läuft)	Gehwegergänzung flächentechnisch nicht realisierbar.	nicht zu berücksichtigen
	Stahnsdorfer Straße bis Ecke Rote-Kreuz-Straße: Dieser Gehweg ist nachts oft schlecht zu sehen, weil die hohen Bäume die Straßenbeleuchtung abschatten. Eventuell sollten hier hellere LED Lampen als Straßenbeleuchtung verbaut werden.	[1230] Maßnahme hinsichtlich einer Erneuerung bzw. Verdichtung der Beleuchtung wird ergänzt.	zu berücksichtigen
12.	Gerade jetzt in der dunklen Jahreszeit fällt auf, wie sehr an manchen Stellen im Fuß- und Radwegenetz von Potsdam eine angemessene Beleuchtung fehlt. Bitte nehmen Sie in ihre Planungen auch den kombinierten Fuß- und Radweg in der August-Bebel-Straße auf der Seite der Medienstadt in Babelsberg auf: Die Straßenbeleuchtung befindet sich auf der gegenüberliegende Seite und beleuchtet fast nur die Autofahrbahn. Deswegen sollte eine Beleuchtung für den Fuß- und Radweg in der August-Bebel-Straße zwischen Großbeerenstraße und Stahnsdorfer Straße angebracht werden.	[A 1231] Die Thematik wird im Maßnahmenkonzept mit der Maßnahme 91 (Erneuerung und Verdichtung der Beleuchtung) bereits adressiert.	bereits berücksichtigt
13.	Von einer Ausnahme abgesehen (siehe unten), möchte ich nicht auf die Einzelmaßnahmen eingehen. Dafür wäre zur besseren Überschaubarkeit eine Auflistung nach Straßen in logischer Reihenfolge notwendig. Nach meiner Ansicht sollten allgemein folgende Punkte mit Priorität beachtet werden:	Statement	kein Änderungsbedarf
	– Fußwege sind in Potsdam häufig in einem desolaten Zustand. Für Gehbehinderte, Menschen im Rollstuhl oder mit Rollatoren/Kinderwagen sind einige unzumutbar oder gar unpassierbar. Bei allem Respekt vor dem "historischen" Pflaster; hier sollte der Mensch im Vordergrund stehen und es sollte eine leicht begehbare sichere Pflasterung erfolgen.	Auf diese Aspekte wird im Erläuterungsbericht des Fußverkehrskonzeptes bereits ausführlich eingegangen.	bereits berücksichtigt

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
	– Es gibt in manchen Bereichen (z.B. Berliner Straße zwischen Schiffbauergasse und Rembrandtstraße) in Anbetracht der tagsüber sehr hohen Verkehrsdichte zu wenige sichere Überquerungen (LSA oder deutlich erkennbarer Zebrastreifen).	Angesichts des Bahnkörpers in Mittellage ist die Schaffung zusätzlicher sicherer Querungsstellen im entsprechenden Abschnitt der Berliner Straße schwierig.	nicht zu berücksichtigen
	– An Straßenbahnhaltestellen, die sich in der Fahrbahn befinden (z.B. Berliner Straße), müsste der Fahrgastwechsel durch geeignete Maßnahmen (LSA oder bauliche Maßnahmen) gesichert werden. Viele Autofahrer missachten das Vorrecht der Fahrgäste in grob fahrlässiger Weise.	Die Einrichtung einer Vorsignalisierung an den Haltestellen „Mangerstraße“ und „Ludwig-Richter-Straße“ in stadteinwärtiger Richtung im Sinne einer Zeitinsel wird ergänzt.	zu berücksichtigen
	– Fußgängerampeln zeigen an vielen Stellen (Mangerstraße/Behlertstraße, Straßenbahninsel Holzmarktstraße usw.) durch extrem lange - und teilweise auch nicht nachvollziehbare - Wartezeiten deutlich an, dass Fußgänger in Potsdam die letzte Priorität haben. Die Folge sind Missachtung des Rotlichts durch die Fußgänger - ein sehr schlechtes Vorbild für Kinder.	Die Verbesserung der Rahmenbedingungen an Lichtsignalanlagen ist als gesamtstädtische Maßnahme im Erläuterungsbericht enthalten.	bereits berücksichtigt
	– Dringend erforderlich sind auch Maßnahmen, die die - in zahlreichen Fällen extrem rücksichtslose und gefährdende - Nutzung der Fußwege durch Radfahrer und Rollerfahrer eindämmen. Vor allem in der Fußgängerzone ist dieser Missstand sehr groß.	Auf diese Aspekte wird im Erläuterungsbericht des Fußverkehrskonzeptes bereits ausführlich eingegangen.	bereits berücksichtigt
	– Die Einengung schmaler Fußwege durch Aufsteller oder Fahrradständer gastronomischer Betriebe oder von Verkaufsläden ist zu unterbinden. Dazu ist allerdings kein Konzept erforderlich, die konsequente Anwendung des Ordnungsrechts sollte ausreichen.	Auf diese Aspekte wird im Erläuterungsbericht des Fußverkehrskonzeptes bereits ausführlich eingegangen.	bereits berücksichtigt
	Das konkrete Beispiel für hohe Gefährdung von Fußgängern - und Radfahrern - ist der grüne Pfeil an der Ampel in der Otto-Nagel-Straße vor der Berliner Straße. Durch die geringe Breite der Straße und die Kontaktschaltung dieser Ampel erschließt sich die Sinnhaftigkeit ohnehin nicht. Aufgrund des dichten Verkehrs in der Berliner Straße konzentrieren sich Autofahrer, die aus der O.-N.-Str. in Richtung Innenstadt abbiegen wollen, häufig voll und ganz auf den Autoverkehr und übersehen Fußgänger und Radfahrer. Dies führt immer wieder zu gefährlichen Situationen. Eine möglichst rasche Entfernung des grünen Pfeils, verbunden mit einer Kontrolle durch die Polizei würde hier schon ohne großen Aufwand einen erheblichen Sicherheitsgewinn bedeuten.	Maßnahme zur Überprüfung des Grünen Pfeils wird ergänzt	zu berücksichtigen
14.	Wir wohnen seit 26 Jahren im von Potsdam 2005 eingemeindeten Ortsteil Satzkorn und deshalb wünschen wir uns ganz dringend einen Fuß- und Radweg, der den Ortsteil Satzkorn mit dem Ortsteil Fahrland verbindet. Diese Straße wird täglich von mindestens 200 LKW (genaue Zählung liegt vor) und mindestens 300 PKWs befahren und stellt deshalb ein enormes Gefahrenpotenzial dar. Bei dieser Straße handelt es sich auch um einen Schulweg zur Regenbogenschule. Des Weiteren fehlt im Ortsteil Fahrland an der Ketziner Straße ein vollständiger Fußweg und die Teile, die vorhanden sind, sind teilweise in einem sehr schlechten Zustand.	[A 1180 / 1181] Die Thematik wird im Maßnahmenkonzept mit den Maßnahme 1 (Schaffung eines straßenbegleitenden Gehweges) und 2 (Ergänzung eines zweiten straßenbegleitenden Gehweges) bereits adressiert.	bereits berücksichtigt
15.	Ich musste bei Durchsicht des Entwurfs feststellen, dass ein problematischer Straßenabschnitt in Bornim keinerlei Erwähnung findet. Es handelt sich hierbei um den Hügelweg ab Florastraße bis zur Guts-	Der Hügelweg im entsprechenden Abschnitt ist nicht Bestandteil des Vorrangnetzes. Der Hinweis wird ge-	gesondert zu sammeln

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
	straße. Hier gibt es keinerlei Bürgersteig. Zudem ist der kurvige Bereich an der Kreuzung Gutsstraße ohne Straßenlaterne und somit noch gefährlicher für Fußgänger (ab Bushaltestelle fast 100 m Richtung Osten)…	sondert gesammelt.	
16.	Bitte verhindern Sie, dass nach einer Neu-Pflasterung die Gehwege genauso abschüssig zur Straße hin aussehen, wie vor der Sanierung. SEHR viele Gehwege sind nur mit einer schiefen Hüfte gangbar! Es muss gegebenenfalls an der Häuserseite oder am Bordstein eine Stufe eingefügt werden, z. B. Brauhausberg, Schlaatzstraße, tw. auch Charlottenstr. u.a.	Die Neigung des Gehweges lässt sich aus entwässerungstechnischen Gründen nicht vermeiden, sollte dabei aber die maximal zulässigen Neigungen grundsätzlich nicht überschreiten.	nicht zu berücksichtigen
17.	– einen Fußweg in der kompletten Forststraße in Potsdam West wünschen wir uns	Die Komplettierung des Gehweges in der Forststraße wird ergänzt.	zu berücksichtigen
	– (und dass in der Forststraße wieder 30 km/h vorgeschrieben sind; dann freuen sich auch die Fußgänger, v.a. die vielen Kinder / Schüler der dortigen Schule)	Aus Gründen der Fußverkehrsförderung ist eine Geschwindigkeitsbegrenzung in der Forststraße aktuell nicht begründbar.	nicht zu berücksichtigen
	– eine Spielstraße (zumindest eine deutlich sichtbare Geschwindigkeitsbegrenzung) in der kleinen Stichstraße ab der Forststraße in Richtung Forststraße Nr. 50 - 53 - hier gibt es keinen Fußweg; viele Autofahrer beanspruchen diesen kleinen Weg für sich und fahren nicht langsam, obwohl hier Kinder spielen	Der entsprechende Abschnitt ist nicht Bestandteil des Vorrangnetzes. Der Hinweis wird gesondert gesammelt.	gesondert zu sammeln
	– im Werderschen Weg auch eine Geschwindigkeitsbegrenzung, so dass kein Autofahrer mehr auf 50 km/h bestehen kann - der Weg wird auch als Schulweg benutzt	Der Werdersche Damm ist nicht Bestandteil des Vorrangnetzes. Der Hinweis wird gesondert gesammelt.	kein Änderungsbedarf
18.	Bitte planen Sie unbedingt eine Verbesserung der Ampelschaltung an der Fußgängerampel Zeppelinstraße / Im Bogen ein. Die Rotphase ist sehr lang bevor die Straßenbahn Richtung Innenstadt abfährt und schaltet erst auf grün, wenn die Bahn schon wieder abfährt. Das hat zur Folge, dass Menschen (auch alte Menschen mit Rollatoren und Schulkinder) bei Rot über die Ampel rennen müssen, um die Straßenbahn noch zu erreichen!	Eine entsprechende Maßnahme wird ergänzt.	zu berücksichtigen
19.	Wir wünschen uns eine Trennung von Fuß und Fahrradweg, wie sie es z.B. in Berlin gibt, da wir uns vor der Haustür Tschudistr. nur eingeschränkt zu Fuß bewegen können. Wir haben nichts gegen Radfahrer, aber in hohem Tempo fahren Sie dicht an uns vorbei, sodass wir uns tatsächlich in unserer Sicherheit beeinträchtigt fühlen.	Entsprechende Vorschläge sind bereits Bestandteil des Maßnahmenkonzeptes bzw. der Hinweise im Erläuterungsbericht.	bereits berücksichtigt
	Wir gehen sehr gerne zu Fuß, fühlen uns aber durch die Radfahrer so beeinträchtigt, wie wir es in keiner anderen Stadt kennen. Ganz extrem ist die Situation am Jungfernsee, wo man entspannt am See entlang spazieren gehen könnte, dies ist aber leider nicht möglich, weil wie aus dem Nichts plötzlich ein Radfahrer an einem vorbei rast.	Ein entsprechender Hinweis zur Reduzierung der Nutzungskonflikte auf Wegen mit herausgehobener Bedeutung für den Freizeitverkehr wird ergänzt.	zu berücksichtigen

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
20.	Als Einwohner aus dem Ortsteil Neu Fahrland begrüße ich die im Fußverkehrskonzept auf Seite 50 erwähnte neu zu errichtende Fußgänger-Radfahrer-Brücke über den Sacrow-Paretzer-Kanal zwischen Neu Fahrland und Nedlitz außerordentlich! Aktuell ist es nicht ungefährlich, auf dem "gemischten" Rad-Fuß-Weg zu Fuß oder mittels Rad nach Nedlitz zu gelangen. Einerseits wegen der nicht optimalen Oberfläche mit starken Wellen in den Absenkungen für Autoeinfahrten. Andererseits sind Fahrradfahrer mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten unterwegs (Rennrad, E-Bike, Kinder, normale Radler), was zu Überholmanövern führt und zusätzlich mit langsamen Fußgängern und Joggern ein erhöhtes Unfallrisiko birgt.	[S 152] unterstützendes Statement	kein Änderungsbedarf
21.	Um den Fußweg, insbesondere auch für Schüler, und Radfahrer, sicherer zu machen , benötigen wir zeitnah den Ausbau eines Fuß/Radwegs mindestens einseitig: Satzkorn: Entlang der gesamten Bergstraße/Schwarzer Weg bis zum Kreisel/Obstscheune - sowie den Königsweg Richtung Fahrland mit Weiterführung der gesamten Ketziner Straße Bis zur Regenbogenschule- hier sind Fußgänger/Schulkinder und Radfahrer extrem gefährdet durch starken Verkehr , besonders auch durch sehr viel LKW Verkehr ! Und durch weiteren Ausbau der Wohngebiete wird der Verkehr auf diesen Hauptstraßen in Zukunft extrem ansteigen, umso wichtiger dieses Anliegen zeitnah umzusetzen.	Das Vorrangroutennetz wird angepasst und die entsprechenden Maßnahmenvorschläge aufgenommen.	zu berücksichtigten
22.	Mein Vorschlag ist eine Brücke für Radfahrer und Fußgänger, um die stauträchtige Strecke über die Bernhard-Beyer-Str. zu umfahren. Mit nur einer ca. 30 m langen Brücke kann ein Umweg von 1,2 km gespart werden.	Eine entsprechende Brückenverbindung wurde diskutiert, angesichts der hohen Kosten jedoch vorerst verworfen.	nicht zu berücksichtigen
23.	Als Teilnehmerin am Fußverkehr, die hin und wieder gern Auto fährt, fällt die deutliche Benachteiligung der Fußgänger beim Übergang über die Neuendorfer Str. an der Einmündung der Galileistr. auf. Offenbar genießen hier die Autos auf der Neuendorfer Str. einen besonderen Vorrang, denn es dauert ewig bis umgestellt wird, wenn man als Fußgänger hier einen Querungsbedarf anmeldet. Das Gleiche erkenne ich an der Querung über die Breite Straße auf der Höhe des Mercure-Hotels. grausam, wieviele Bahnen mir da schon weggefahren sind. Also folgen Sie bitte den Hinweisen unter 9.7.4 Empfehlungen für die zukünftige Lichtsignalanlagen-Steuerung. Außerdem überdenken Sie bitte den Rang des Fußgängers an Durchfahrtstraßen mit Tempo 50. Vielleicht wäre eine Geschwindigkeitsbegrenzung dort sinnvoll, dann müssten die Fußgänger nicht so lange warten	[Fußgängerfreundliche LSA-Steuerung] unterstützendes Statement	kein Änderungsbedarf
24.	Nach Einsichtnahme der Unterlagen zum gesamtstädtischen Fußverkehrskonzept ist nun bekannt, dass endlich ein Gehweg zwischen Satzkorn und Fahrland gebaut wird. (Anlage 4.12; K286 -1180- K282 -1181- K280) Dieses Bauvorhaben wird von vielen Bewohnern befürwortet! Hierzu hätte ich jedoch folgende Anmerkungen: Dieser Weg „endet“ lt. Plan an der Kreuzung: Königsweg/Bergstraße/Str. des Friedens/Dorfstraße. Nun	[A 1180 / 1181] unterstützendes Statement Das Vorrangroutennetz wird angepasst und die entsprechenden Maßnahmenvorschläge aufgenommen.	kein Änderungsbedarf zu berücksichtigten

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
	gibt es noch zwei weitere Gehwege an dem zum Anschluss keine Verbindung geplant ist. Dabei handelt es sich zum einen um den Gehweg der Bergstraße, welcher an der Kreuzung Bergstraße/Str. zum Bahnhof endet und zum anderen um den Gehweg, welcher über die Str. zum Bahnhof aus dem dortigen Wohngebiet kommt und ca. 100m vor der Kreuzung abrupt endet. Somit entsteht eine Lücke von etwa 250m. Dieses stellt meines Erachtens eine unnötige Lücke im Gesamtkonzept dar. In diesen Bereichen müssten Fußgänger weiterhin entweder auf der unbeleuchteten Straße oder auf dem unbefestigten Grünstreifen laufen. Sieht man dann die stetige Verkehrszunahme durch das Gewerbegebiet Fahrland (LKWs) und durch den nördlichen Fahrländer Ausbau mit der direkte Anbindung an das Gewerbegebiet (Hornbach) bzw. der Autobahn A10 durch Satzkorn und berücksichtigt weiterhin, dass in dem genannten Bereich viele Anwohner fussläufig u.a. zum Sportplatz oder der in diesem Bereich anliegenden Hundeschule unterwegs sind, wäre eine Anpassung bzw. Erweiterung des geplanten Gehweges absolut sinnvoll.		
25.	die Pflasterung im Bereich des Fußgängerüberganges Jäger Tor zum Hotel in der Hegelallee auf der Seite des Jäger Tores ist sehr schlecht und birgt Unfallgefahren. Auch die Pflasterung der in der Nähe liegenden Bushaltestelle ist ebenfalls sehr schlecht.	[A 1041] Die Thematik wird im Maßnahmenkonzept mit der Maßnahme 67 (Sanierung des Gehweges) bereits adressiert.	bereits berücksichtigt
26.	Ich erlaube mir eine Anmerkung zum Fußverkehrskonzept. Es wäre schon sehr hilfreich, die oft im Wege liegenden oder stehenden E-Roller zu entfernen. Kein Betreiber sollte eine Genehmigung bekommen, wenn das Konzept so verkehrsgefährdend ist. Eine Stadt muss nicht um jeden Preis alles mitmachen.	Auf diese Nutzungskonflikte im Seitenraum wird im Erläuterungsbericht des Fußverkehrskonzeptes bereits ausführlich eingegangen. Konkrete Hinweise zum Thema E-Roller wird ergänzt.	teilweise zu berücksichtigen
27.	Der Hügelweg in Bornim, zwischen Florastraße und Gutsstraße, hat überhaupt keinen Fußweg, obwohl ständig große Busse durch die Wohnstraße fahren und die Kinder u. auch andere Personen oft auf den Grünstreifen ausweichen müssen, wenn sich 2 Fahrzeuge begegnen. Der Hügelweg, ist eigentlich lt. Herrn Schrandt, nur für Kleinbusse freigegeben worden, aber die VIP und vor allem Herr Anger halten sich überhaupt nicht daran und die Busse werden immer größer, die auf diesen Linien fahren. Hier muss unbedingt etwas geschehen und ein Fußweg gebaut oder abheilt werden!	Der Hügelweg im entsprechenden Abschnitt ist nicht Bestandteil des Vorrangnetzes. Der Hinweis wird gesondert gesammelt.	gesondert zu sammeln
28.	Danke für die aufwändigen Vorarbeiten zum Fußgängerkonzept! Ich nehme Stellung zum Verbindungsweg zwischen Kossätenweg und Am Mühlenberg in Golm. Dieser ist im unteren Bereich rot – zu Recht! Im oberen Bereich am Kossätenweg dagegen grün – zu Unrecht! Zudem nehme ich Stellung zur Einordnung des Tunnelbereichs. Mir ist unerklärlich, wieso der Tunnelbereich auf eben dieser Seite grün ist.	Die Unterschiede ergeben sich daraus, dass ein Teilabschnitt befestigt (grün) und einer unbefestigt (rot) ist.	keine Änderungsbedarf
	Ihre Methodik angelegt ergibt sich vielmehr folgendes Bild: 1. Verbindungsweg: Hinsichtlich der Kriterien für die Bewertung vorhandener Fußwege auf S. 33 des Berichtsentwurfes	Der Erhebungszeitraum in der Karl-Liebknecht-Straße lag außerhalb der Semesterferien. [A 1151] Eine Verbesserung der Oberflächenbeschaf-	teilweise zu berücksichtigen

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
	kann es sich bei der Bewertung des häufig genutzten Weges vom Kossätenweg in Golm zur Bushaltestelle im Tunnelbereich Am Mühlenberg beim nur um einen Irrtum handeln. Dieser Weg hat hohe Bedeutung für das „Alte Dorf“, das vom Bus abgehängt wurde. Dieser Weg ist der Haupt-Zugang zu Bus, Bahn, Nahversorger und Universität für die Menschen im historischen Ortskern sowie für die zahlreichen Bewohner*innen des BaseCamp. Sie haben am 22. Oktober 2019 die Nutzungen beobachtet – nur über einen zeitlich nicht genau verorteten 6-Stunden-Zeitraum. Das heißt: Die intensive konfligierende Nutzung durch Studierende und durch Schülerinnen und Schüler auf dem Weg zur Schule – mit Fahrrad oder zu Fuß – sowie spätmittags auf dem Rückweg und alle daraus folgenden Situationen kommen nicht vor? Dieser gesamte Wege-Abschnitt ist gefährlich, da er von Radfahrer*innen und Fußgänger*innen gemeinsam genutzt wird. Hinzu kommt die fehlende Beleuchtung und Oberflächensicherung im Einmündungsbereich zum Kossätenweg. Zu geringe Breite: gegeben, da Fuß- und Radverkehr den Weg gemeinsam nutzen Fehlende Beleuchtung: gegeben im Bereich der Einmündung in den Kossätenweg Oberflächendefizite: gegeben in der Einmündung zum Kossätenweg sowie der Verbindung zum BaseCamp. Konflikte mit anderen Nutzern: permanent! Hindernisse / punktuelle Mängel: S.o.	fenheit ist bereits Bestandteil des Maßnahmenkonzeptes. Die Ergänzung einer Beleuchtung wird zusätzlich implementiert.	
	2. Am Mühlenberg Fußweg vom Kreisel bis unter den Tunnel: Dieser Abschnitt ist rot zu bewerten. Er mündet ungesichert und ohne jede Absenkung auf den ebenfalls von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen genutzten Tunnelbereich, in dem zusätzlich Benutzende der Rad-Einstellplätze für Barrieren sorgen. Die Gefahr wird gesteigert durch den Bus- und PKW-Verkehr auf der Straße sowie die Wartenden und Aussteigenden vom haltenden Bus UND die jeweils zu Hunderten (!!) aus den Zügen aussteigenden und in die Züge einsteigenden Personen. Mehr als 10.000 Personen pendeln in Universität und Institute – täglich! Viele gehen von Bus oder Bahn zu Fuß weiter. Dem Aufkommen ist der schmale Fußweg nicht gewachsen. Zu geringe Breite: Absolut gegeben! Radparkende, Fußgänger*innen, Radfahrer*innen, Wartende auf den Bus, Aussteigende, Personen auf dem Weg zur oder von den Bahnsteigen nutzen diesen Weg gemeinsam. Oberflächendefizite: Gegeben, da ein Leitsystem für Sehbehinderte, eine Absenkung für Mobilitätsbeeinträchtigte und eine Barriere für Kinder und Jugendliche zwischen den Bereichen völlig fehlt. Gegeben an der Einmündung auf die Straße Am Mühlenberg: Fehlende Absenkung, Fehlende Sicherung am steilen Bereich gegen versehentliches Auf-die-Fahrbahn-Geraten. Auch die Wegeleitung für Fahrradfahrende ist nicht gegeben. Häufig entstehen gefährliche Situationen, vor allem, wenn der Bus heranfährt. Eine Querung zur anderen Straßenseite ist nicht gesichert. Konflikte mit anderen Nutzern: permanent!	Im Bereich des Tunnels wir im standardisierten Verfahren der zusätzliche Flächenbedarf im Bereich der Haltestelle nicht berücksichtigt. Die Bewertung wird angepasst. Auf die Notwendigkeit von barrierefreien Fußverkehrsanlagen wird im Erläuterungsbericht des Fußverkehrskonzeptes bereits ausführlich eingegangen. Angesichts der durch den Brückenquerschnitt gegebenen Rahmenbedingungen ist eine Verbreiterung der Seitenbereiche auf absehbare Zeit nicht möglich.	teilweise zu berücksichtigen

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
	Hindernisse / punktuelle Mängel: S.o. Sehr geehrte Planende, bitte korrigieren Sie diese Einschätzungen auf ein realistisches Maß. Vernebeln Sie die gefährliche Situation dort nicht länger durch die irrige Bestätigung einer nicht vorhandenen Qualität! Und bitte sorgen Sie dafür, dass die Mängel behoben werden. Dankeschön!	Statement	kein Änderungsbedarf
29.	Betr. Erich-Weinert-Str. zw. Drewitzer Str. und Wendehammer (Wald) Hier wird der recht schmale Fußweg als Parkfläche für Autos benutzt. Die Autos dürfen hier mit zwei Rädern auf dem Fußweg parken, das wird dann schwierig für Fußgänger mit Kinderwagen oder Rollator. Entsprechend dem Fußverkehrskonzept sollte hier eine Entflechtung von Fußverkehr und Parken realisiert werden.	Die Erich-Weinert-Str. im entsprechenden Abschnitt ist nicht Bestandteil des Vorrangnetzes. Der Hinweis wird gesondert gesammelt.	gesondert zu sammeln
30.	Mit Sorge betrachte ich seit mehr als 2 Jahren die Situation auf der Breite Straße vor dem Markt-Center, wo die schutzbedürftige ältere Bevölkerung die Straße kreuzt. Auf der Seite der Havelbucht sind einige Seniorenheime, deren Bewohner im Markt-Center gerne einkaufen. Viele von ihnen sind mit dem Rollator und zu Fuß nur mühselig unterwegs. So wird die viel und schnell befahrene Straße unter Einsatz des Lebens direkt vor dem Markt-Center überkreuzt. Zusätzlich wird das Überqueren der Straße durch den Bordstein der mittleren Straßentrennung (Mittelinsel) erschwert und schwer beladene Rollatoren erst nach mehrfachen Versuchen hochgehievt. Ich habe dort eine Weile im Sportstudio trainiert und diese Situation schon mehrfach beobachtet. Manchmal ist mir fast das Herz stehen geblieben. Auf der Straße die Senioren angesprochen, berichteten sie mir, dass der Weg bis zur Ampel nicht zu schaffen sei. Da dort sowieso oft Stau ist, könnte man dort vielleicht eine Fußgängerampel errichten. Wie auch immer, ich finde hier besteht dringender Handlungsbedarf.	Eine Maßnahme zur Prüfung der Möglichkeiten zur Schaffung einer sicheren Querungsstelle in diesem Bereich wird ergänzt.	zu berücksichtigen
31.	Der Fuß-und Radweg entlang dem Schafgraben zwischen der Geschwister-Scholl-Strasse und der Zeppelinstrasse ist seit Jahren in einem sehr schlechten Zustand. Es gibt gefährliche Rillen durch div. Baumaßnahmen am Belag des Weges. Auch das Geländer zum Schafgraben ist schadhaft.	[A 1065] Die Thematik wird im Maßnahmenkonzept mit der Maßnahme 67 (Sanierung des Gehweges) bereits adressiert.	bereits berücksichtigt
32.	Ich schlage vor, die Trogbrücke vom Hauptbahnhof über die Havel zum Lustgarten durch eine Fußgänger- und Radbrücke zu ergänzen oder diese zu ersetzen. Damit einhergehen sollte eine Wegung entlang des Bahndammes zur Neustädter Bucht. Dies könnte entweder auf der Wasserseite entstehen oder durch Abtrennung eines Teils der von der Landesregierung genutzten Liegenschaft auf der Tresckowstraße. Hierdurch würde man erstens eine Entlastung der für Fußgänger und Radler ungünstigen Verkehrssituation vor dem Schloss erreichen. Zweitens würde ein attraktiver Weg über die Havel und durch Gebiete mit geringem motorisierten Individualverkehr entstehen. Drittens würde eine schnelle	Eine entsprechende Wegenetzergänzung wird in Verknüpfungen mit den Planungen der Radschnellverbindung zwischen Am Wildpark und Potsdam Hauptbahnhof ergänzt.	zu berücksichtigen

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
	Verbindung vom Hauptbahnhof nach Potsdam West entstehen.		
33.	Ich möchte hiermit folgende Hinweise im Rahmen der Auslegung des Fußverkehrskonzeptes einbringen: zu 9.2.1 - Ergänzung Gehwegnetz, zusätzliche Wegeverbindung: hier fehlt ganz entscheidend die Direktverbindung vom Hbf entlang der Bahnlinie bis zum Kiewitt (sinnvollerweise als kombinierter Geh- und Radweg). Das würde etwa auch Fußweg von Sanssouci und Brandenburger Vorstadt bis zum Hbf attraktiver machen, da die Verbindung über die Breite Straße äußerst unattraktiv ist. Eine solche Wegeverbindung (mit Lustgartenzugang) würde vermutlich auch den hohen Nutzungsdruck am Engpass zwischen Landtag und Hotel Mercure reduzieren helfen.	Eine entsprechende Wegenetzergänzung wird in Verknüpfungen mit den Planungen der Radschnellverbindung zwischen Am Wildpark und Potsdam Hauptbahnhof ergänzt.	zu berücksichtigen
	zu 9.5.3. Maßnahmen zur Verbesserung von Querungsbedingungen (sowie zur Aufnahme in Maßnahmetabelle Anlage 4): Zu wenig Beachtung findet meines Erachtens die Frage der Sichtbeziehungen für Fußgänger für die Straßenquerungen an Kreuzungen.Hier sollte als Grundsatz gelten, dass insbesondere Parkplätze, die weniger als 10 m von der Straßenkreuzung bestehen, rückgebaut bzw. gesperrt werden sollten. Parkende Fahrzeuge, selbst wenn sie nicht unmittelbar den Querungsbereich der Fußgänger blockieren, verdecken häufig die Sicht auf die Fahrbahn. Das Problem hat sich in den letzten Jahren durch die relative Zunahme von großen PKW (SUV etc) verschärft, da nicht einmal Erwachsene über diese Fahrzeuge hinüberschauen können. Prioritär sollten die Kreuzungen im Umfeld von Kitas, Grundschulen und Pflegeeinrichtungen u.ä. auf diesen Missstand hin untersucht und Maßnahmen getroffen werden.	Ein zusätzlicher konkreter Hinweis auf die Bedeutung ausreichender Sichtfelder in Zusammenhang mit dem ruhenden Verkehr wird im Maßnahmenteil des Textes ergänzt. Bei den Maßnahmen im Vorrangnetz wird dieser Aspekt über verschiedene Maßnahmen (u. a. 26 „Aufhebung Stellplätze / ruhender Verkehr“, 48 „Schaffung von Gehwegvorstreckungen“) bereits umfassend adressiert.	teilweise zu berücksichtigen
	Beispiel Schulweg zum Schulcampus Goethe-Schule/ Bertha-von Suttner-Gymnasium von der Tram-Haltestelle Anhaltstr.: die Fahrzeuge auf den ersten zwei Parkplätzen auf der Nordseite der Benzstraße (am Bahndamm, von der Kreuzung Benzstr./ Anhaltstr. betrachtet) versperren regelmäßig die Sicht auf die Benzstr., so dass querungswillige Fußgänger sich hier schon erheblich auf die Fahrbahn begeben müssen, um fahrende Autos erkennen zu können. Auch die nächste Kreuzung auf dem selben Schulweg ist aufgrund der parkenden Fahrzeuge nur unsicher zu queren - die Kreuzung Anhaltstr./ Stephensonstr. Hier dürfen PKW in der Anhaltstr. beidseitig und in der Stephensonstr. auf der Nordseite bis direkt an die Kreuzung heran parken und verstellen die Sicht (insbesondere wenn an Schul- und Arbeitstagen der Parkdruck in dem Bereich hoch ist, hier könnte auch einfache Parkraumbewirtschaftung Abhilfe schaffen).	Die Anhaltstr. im entsprechenden Abschnitt ist nicht Bestandteil des Vorrangnetzes. Der Hinweis wird gesondert gesammelt.	gesondert zu sammeln
	Diese grundsätzlich flächendeckend im Stadtgebiet umzusetzende Maßnahme verbessert nicht nur den Komfort für Fußgänger, sondern erhöht erheblich die Verkehrssicherheit. Außerdem steht sie im Einklang mit dem STEK Verkehr. Die Reduzierung von PKW-Stellflächen ist dem Ziel der Reduzierung des MIV dienlich. Teilweise können durch Rückbau von Parkplätzen sogar Flächen entsiegelt werden, mit positiven Auswirkungen im Klimaschutzkontext. Oder es können stattdessen auf den Flächen Fahrrad-	Ein zusätzlicher konkreter Hinweis auf die Bedeutung ausreichender Sichtfelder in Zusammenhang mit dem ruhenden Verkehr wird im Maßnahmenteil des Textes ergänzt.	zu berücksichtigen

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
	stellplätze geschaffen werden - Fahrräder sind niedrig und verdecken die Sicht nicht.		
34.	Im Verkehrs Konzept habe ich gelesen, dass dem Gehweg auf der Südseite der Stahnsdorfer Str. nur eine mittlere Priorität zugewiesen wurde. Ich würde sie bitten das für einen Teil der Straße noch einmal zu überprüfen. Das Stück Gehweg (ca. 100m) von "An der Sandscholle" bis "Am Klubhaus" bzw. Der Stichweg von der "Marlene-Dietrich-Allee" hat sich in den letzten Jahren zu einem Fußgängerknotenpunkt entwickelt. Viele Menschen kommen und gehen zu den neu entstandenen Einkaufsmärkten in der Marlene-Dietrich-Allee und Eltern bringen bzw. holen ihre Kinder von der Kita ab. Der Weg hat zwei Begrenzungsteine und in der Mitte einen ausgeholten Erdweg. Es ist schwierig mit einem breiten Kinderwagen dort lang zu fahren. Der Stichweg der auf den Fußweg mündet hat eine hohe Kante und es gibt dort auch keinen Übergang zur anderen Straßenseite. Bei Regen gibt es riesige Pfützen und keine Ausweichmöglichkeit.	Angesichts der für die Sanierung des Gehwegabschnittes erforderlichen Kosten ist auf Grundlage der systematischen Bewertung keine Veränderung der Priorisierung möglich.	nicht zu berücksichtigen
35.	Verkehrskonzept: in Potsdam West fehlen einige Überquerungsmöglichkeiten, eine ganz große fehlt auf der Kastanienallee. Für Schulkinder sehr schwierig, da die Straße eine hohes Verkehrsaufkommen hat. Ein einfacher Zebrastreifen wäre schon gut, da auf der Straße einfach alles fährt und man als Erwachsener schon sehr aufpassen muss.	Die Anlage eines Fußgängerüberweges („Zebrastreifens“) über eine Straßenbahnstrecke ist nicht zulässig. Im Rahmen einer Neugestaltung des Straßenraumes ist eine Verbesserung der Querungsbedingungen für den Fußverkehr zu berücksichtigen. Ein Hinweis wird im Maßnahmenkommentar ergänzt.	teilweise zu berücksichtigen
36.	Die Garnstraße in Babelsberg zu einer Fußgängerzone zu erklären. Die hohe Ladendichte, die viel zu schmalen Gehwege und die für Fußgänger schwierige Einmündung in die Karl-Liebknecht-Straße würden stark profitieren. Vielleicht reicht es, wenn die Fußgängerzone bereits an der Tuchmacherstr. wieder endet.	Ein Hinweis zur Prüfung einer derartigen Maßnahme wird im Maßnahmenkonzept ergänzt.	zu berücksichtigen
37.	Zur Verbesserung des Verkehrskonzept in Bereich Potsdam Eiche möchte ich an den für die Bebauung in den 90ger Jahren festgelegten Baubauungsplan inkl. Grünflächen und Grundstücksbegrenzunzungen erinnern. Dort ist vermerkt, dass Zäune oder Hecken nur eine Höhe von max 1,20 m haben dürfen. Wird heute nur noch von wenigen Verwaltungen und Eigentümer eingehalten. Nachteil, Kinder selbst auf Fahrrad mit Wimpelstange sind werder von Fußgänger, noch von Autofahrer zu erkennen, sodass es im wieder Überraschungen und kleine Rempeleien gibt. Selbst PKWs sind sehr spät zu erkennen, nur die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 schützt hier, wobei gerade beim Liefer-und Busverkehr sich häufig nicht daran gehalten wird. Hier ist die Verbesserug / Lösung sehr Kostengünstig zu realisieren, Hinweis an die Grundstücksbesitzer die vorliegenden Anweisungen einzuhalten. Gab es übrigens letztes Jahr schon einmal als auf überbreite Hecken, die den Gehweg massiv einschränken.	Hierbei handelt es sich um eine administrative Maßnahmen, welche außerhalb des Fußverkehrskonzeptes geprüft und umgesetzt werden sollte.	außerhalb des Fußverkehrskonzeptes zu prüfen / umzusetzen
38.	zwei Anmerkungen zum Konzept: 1. Zuerst eine verfahrenstechnische: Die Aufbereitung der Unterlagen zum Konzept ist aus Sicht von	Der Zielkonflikt einer möglichst kompakten übersichtlichen Dokumentation sowie einer möglichst konkreten	kein Änderungsbedarf

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
	jemandem, der sich auf mehreren Ebenen mit Beteiligungsformaten beschäftigt, maximal ungeeignet. Die Dokumente sind auf mindestens 600 Seiten in 6 verschiedenen Dateien verteilt, es gibt keine Erschließung über ein Inhalts- oder Stichwortverzeichnis, Fachbegriffe werden nicht erklärt, es gibt keine Zusammenfassung der wichtigsten Ziele, Methoden und Finanzierung. Es gibt auch keinen Überblick, wer wann mit welchen Ressourcen das Konzept umsetzen wird (Perspektive der Vorschläge, die eingereicht werden?). Auch die ausschließliche Antwortmöglichkeit per E-Mail schließt viele Menschen aus diesem Verfahren aus. Nicht jeder hat die Voraussetzungen dazu, vor allem ältere Menschen nicht. Das führt leider -wieder mal- zu dem Eindruck, dass es sich um eine pro-forma-Beteiligung handelt, bestenfalls zum Eindruck, dass Beteiligung gewünscht ist, aber partizipatives Wissen fehlt. Das ist umso ärgerlicher, als dass Potsdam Vorreiter in Sachen Beteiligung ist und eine interne und externe Werkstatt für Beteiligung und einen Beteiligungsrat hat. Da hätte es Fachexpertise zum Verfahren gegeben, auch unter Bedingungen der Corona-Pandemie...	Maßnahmenkonzeption lässt sich nicht vollständig auflösen. Das gewählte Format mit einem einer kompakten textlichen Erläuterung und einem ergänzenden umfangreichen Anlagenband mit Einzelmaßnahmen bildet hierbei aus Sicht der Stadt einen geeigneten Kompromiss. Im Rahmen der Erarbeitung des Fußverkehrskonzeptes wurden ein öffentlicher Workshop sowie drei Stadtspaziergänge durchgeführt. Die Veröffentlichung des Berichtentwurfes sowie die Möglichkeit für Stellungnahmen bildet entsprechend lediglich einen Teilbaustein der Öffentlichkeitsbeteiligung. Angesichts der Vielzahl an Rückmeldungen scheint eine gute Reichweite der Beteiligung gegeben.	
	2. Zum Inhalt: In der Anlage 4 (Maßnahmen-Vorrangnetz)., S. 108, Nr. 1104, Maßnahme 94 möchte ich eine Aufwertung der Möglichkeiten des Fußgängerverkehrs entlang des Habichtweges in Bornstedt unterstützen. Am Ende des Habichtweges befinden sich eine große Kleingartenanlage, viele Pächter kommen zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu ihren Gärten. Die Situation am Habichtweg mit parkenden Autos und z.T. Lieferfahrzeugen der anliegenden Gewerbebetriebe ist für Fußgänger manchmal sehr grenzwertig bis gefährlich aufgrund des nicht vorhandenen Fußweges bzw. des schlechten Zustandes und der Enge. Außerdem liegt quer zum Ende des Habichtweges die Habichtwiese als Natur- und Begegungsort. in den Monaten von März-Oktober finden hier zahlreiche Aktivitäten mit großen ´ Kindergruppen im Grundschulalter und Familien statt, auch hier ist der Bedarf für eine sichere Wegeführung hoch. Dies betrifft auch den Zugang zur Habichtwiese von der Amundsenstraße / Amtstraße6her, gerade die Kurve vor der Pferdekoppel ist nicht einsehbar und führte schon manchmal zu Beinahe-Unfällen.	[1104] unterstützendes Statement	kein Änderungsbedarf
	Gleichzeitig möchte ich noch eine Rückmeldung aus einem anderen Stadtteil geben. Dort gibt es in allen Beteiligungs-Formaten, die das Thema Verkehr beinhalten (Nachbarschaftskonferenzen, Integriertes Entwicklungskonzept, Akteurskonferenzen usw.) immer wieder geäußerte Wünsche von Senioren. Der Schlaatz wird im allgemeinen als sehr fußgängerfreundlich empfunden. Die Pflasterung, die Gehwege und die Beleuchtung wurden aber z.T. seit Baubeginn Ende der 80er Jahre nicht mehr ausgebessert. Viele Senioren gehen inzwischen nach 16.00 Uhr, gerade in den Wintermonaten, nicht mehr zu Fuß aus dem Haus, weil sie in der Kombination schlechte Beleuchtung / löchrige Fußwege große Angst vor Stürzen haben, diese Stürze habe ich selber schon mehrfach beobachten können. Es gibt viele Menschen mit Seh- und Gehbehhinderungen, nicht nur aufgrund des Alters. Ich bitte daher darum, dass gerade in einem bereits verkehrsberuhigten Stadtteil wie dem Schlaatz besondere Rücksicht auf die Belange der älteren Menschen genommen werden und über die rein techni-	Für den Stadtteil Schlaatz wurden im Rahmen des Fußverkehrskonzeptes eine Vielzahl von Maßnahmen zur Verbesserung der Rahmenbedingungen des Fußverkehrs konzipiert.	bereits berücksichtigt

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
	sche Verkehrssicherheit hinaus eine Sicherheit für Fußgänger geschaffen wird, um Unfälle und vor allem Unsicherheiten zu vermeiden. Eine bessere Beleuchtung an kritischen Stellen, die Ausbesserung schadhafter Gehwegplatten und Bordsteine / Absenkungen sowie neuer Asphalt an etlichen Stellen würde zu einer deutlichen Erhöhung der Lebensqualität beitragen.		
39.	Ich möchte gerne auf den unvorteilhaften Fußgängerweg in der Pasteurstraße in Babelsberg aufmerksam machen: Es kann kein Kinderwagen auf dem Gehweg geschoben werden, da Straßenlaternen in den Fußgängerweg eingelassen wurden, die den Fußweg auf eine sehr geringe Breite verkleinern. Selbst mit zwei Personen muss man jeweils auf die Straße ausweichen. Da wäre dringend eine Änderung wünschenswert!	Die Pasteurstraße ist nicht Bestandteil des Vorrangnetzes. Der Hinweis wird gesondert gesammelt.	gesondert zu sammeln
40.	Im Vorrangnetz zum Fußverkehrskonzept ist auch der Weg zwischen der Ehrenpfortenbergstraße in Eiche und Golm Universität/Bahnhof enthalten. Er wird von vielen als Arbeitsweg, aber auch von Spaziergängern genutzt. Dieser befindet sich in einem kaum noch begehbaren Zustand (siehe Bilder). Eine Instandsetzung ist dringend erforderlich.	[A 1158] Die Thematik wird im Maßnahmenkonzept mit der Maßnahme 69 (Sanierung Fahrbahnoberfläche - Mischverkehrsfläche) bereits adressiert.	bereits berücksichtigt
41.	Das Ende des Waldhornweges, 14480, in südwestlicher Richtung endet in einen Sandweg. Dieser Weg ist eine sehr wichtige Verbindung der Fußgänger von den VIP Haltestellen in Richtung Ziolkowskistr. Der Weg befindet sich in einen sehr schlechten unbefestigten, modrigen mit großen Pfützen Zustand und wird im Winter von den Räumfahrzeugen für Schnee komplett zerfahren. Die Leute weichen aus und zertreten die Grünanlagen an der Seite. Eine Beleuchtung war noch nie angelegt und so sind die 150 m auch sehr unsicher!!	Der Waldhornweg im entsprechenden Abschnitt ist nicht Bestandteil des Vorrangnetzes. Der Hinweis wird gesondert gesammelt.	gesondert zu sammeln
42.	In Ihrem Verkehrsentwicklungskonzept für die Gehwegesanierung möchte ich Sie bitten die Sanierung des Gehweges im Heideweg zwischen Pestalozzistraße und Althoffstrasse mit aufzunehmen. Seit der Sanierung der Rohrleitungen im Gehwegbereich in den 1990 ziger Jahren wurde dieser immer nur notdürftig geflickt. Da in der Straße viele betagte Anwohner über 80 Jahren leben und der Gehweg auch von den Schulkindern benutzt wird ist eine Zeitnahe neue Asphaltierung nötig.Im Bereich des Heideweges zwischen Pestalozzistrasse und Paul –Neumann-Straße ist diese bereits vor geraumer Zeit erfolgt.	Der Heideweg im entsprechenden Abschnitt ist nicht Bestandteil des Vorrangnetzes. Der Hinweis wird gesondert gesammelt.	gesondert zu sammeln
43.	Einmal von der Paul-Neumann-Straße 51 bis hoch zur Paul-Neumann-Straße 19 beidseitig es ist doch leider sehr uneben. Parkplätze können so bleiben, da genug Fußgängerzone besteht. Zudem von der Paul-Neumann-Straße 19 (Restaurant Kashmir) zur Pestalozzistraße 23. Da gibt eine sehr blöde Kurve wo der Fußweg hochgekommen ist. Vielleicht könnte man in dem Abschnitt auch gleich mal in der Pestalozzistraße den Bordstein absenken für die Parkplätze genauer gesagt von Pestalozzistraße 23 bis zur Pestalozzistraße 7.	[A 1233] Die Thematik wird im Maßnahmenkonzept mit der Maßnahme 67 (Sanierung des Gehweges) bereits adressiert.	bereits berücksichtigt
44.	Zum o. g. Konzept möchte ich mich wie folgt äußern: Die Weinbergstraße zwischen Schopenhauer-	Die Weinbergstraße im entsprechenden Abschnitt ist	gesondert zu sammeln

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
	und Mauerstraße ist eine einzige Katastrophe! Den Zustand zu beschreiben ist schon fast unmöglich. Ganz abgesehen als Zugang zum Geriatriekrankenhaus ist es eine Zumutung, dort von Fußwegen zu sprechen. Wann passiert dort endlich was?	nicht Bestandteil des Vorrangnetzes. Der Hinweis wird gesondert gesammelt.	
45.	Fußgänger- und Radwegebrücke Nutheschnellstraße / Querung Wetzlarer Bahn: Die Breite der Brücke ist für Fußgänger und Radfahrer und eine Nutzung gleichermaßen zu schmal. Für diese wichtige Verbindung bedarf es einer besseren Lösung.	[A 1250] Die Thematik wird im Maßnahmenkonzept mit der Maßnahme 20 (Verbreiterung des Gehweges) bereits adressiert.	bereits berücksichtigt
	Fußgängerweg Bahnhofstraße am Bahnhof Medienstadt Babelsberg Im Kreuzungsbereich Bahnhofstraße und Großbeerenstraße direkt am Bahnhof Medienstadt ist der Fußweg auf Bahnhofsseite in einem schlechten Zustand und die Situation durch die Einfahrt in die Bahnhofstraße für Fußgänger und Radfahrer gefährlich. Eine Sperrung der Bahnhofstraße oder ein besserer Fußweg, beziehungsweise allgemein die Verbesserung der Aufenthaltsqualität für Fußgänger (Sitzgelegenheiten) usw., wäre an diesem Verkehrsknotenpunkt wichtig.	[A 1263 / A 1264] Die Thematik wird im Maßnahmenkonzept mit der Maßnahme 20 (Verbreiterung des Gehweges) bereits adressiert.	bereits berücksichtigt
	Kopernikusstraße: Der Gehweg, der auch gleichzeitig ein Radweg ist, entlang der Kopernikusstraße (vor allem zwischen Heinrich-von-Kleist-Str. und Großbeerenstraße) ist in einem schlechten Zustand und durch die doppelte Nutzung unübersichtlich.	[A 1235] Die Thematik wird im Maßnahmenkonzept mit den Maßnahmen 20 (Verbreiterung des Gehweges) und 32 (Verlagerung Radnutzung aus dem Seitenraum / Prüfung Alternativangebote) bereits adressiert.	bereits berücksichtigt
	Babelsberg/Süd: Viele Fußwege werden vor allem im Bereich von abgesenkten Bordsteinen oder im Kreuzungsbereich durch Autos zugeparkt. Der Nutzungsdruck der parkenden Autos führt vor allem im Abendbereich zu unübersichtlichen Parksituationen zum Nachteil der Fußgänger.	Auf diese Nutzungskonflikte und Handlungsnotwendigkeiten im Bereich der Knotenpunkte und Querungsstellen wird im Erläuterungsbericht des Fußverkehrskonzeptes bereits ausführlich eingegangen.	bereits berücksichtigt
46.	Die Stadt Potsdam geht mit der Entwicklung des Fußgängerwegesystems einen richtigen Schritt. Im Stadtspaziergang fällt mir immer wieder auf, dass insbesondere gewerbliche Kleintransporter (Lieferanten, Post, etc.) und Privat-PKWs ("nur mal kurz zur Bank/Post...") entweder auf Radwegen oder auf Gehwegen und Straßen-Übergängen stehen. Das Ordnungsamt kommt anscheinend nicht hinterher die unzähligen kritischen Situationen zu beheben. Das sich die Stadt nun Gedanken dazu macht, die Infrastruktur für den Menschen und nicht das Fahrzeug in der Stadt zu verbessern ist lobenswert! Sie haben aufgerufen Verbessrungen anzuzeigen. Da ich nicht stundenlang alles aufzählen möchte, habe ich beschlossen nur die beiden überaus gefährlichen Situationen aufzuzeigen, die in meiner näheren Umgebung liegen.	Auf diese Nutzungskonflikte und Handlungsnotwendigkeiten wird im Erläuterungsbericht des Fußverkehrskonzeptes bereits ausführlich eingegangen.	bereits berücksichtigt
	1) Karl-Liebknecht-Straße 136-138; 4-5 Situation 1+2 (siehe Anlage): zwischen dem Bahnübergang und der Kreuzung Karl-Liebknechtstraße/Rudolf-Breitscheidstraße: befindet sich ein Stück Straße, welches extrem stark fre-	[A 1218] Die Thematik wird im Maßnahmenkonzept mit der Maßnahme 30 (Überprüfung Sondernutzungsgenehmigungen) bereits adressiert.	bereits berücksichtigt

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
	quentiert ist: Bushaltestellen, S-Bahn, mehre Geschäfte, die Zufahrt zu einem Parkhaus, Busverkehr, winzige Radwege und keine Übergänge für Fußgänger, machen dieses Stück zu einem Hot-Spot der Mobilität. Der Gehweg auf beiden Seiten wird mehrmals täglich von allen dortigen gewerblichen Anrainern (Peters-Bürobedarf, Damaskus-Grill, Femo-Bistro, Apotheke, Friseur, Connys Container, einem Asia-Shop und einem Bekleidungsgeschäft) als Parkplatz für Lieferungen genutzt. Auch Kund*innen parken auf den Gehwegen oder dem vollständigen Halteverbot auf der Straße um "nur mal schnell ..." was zu erledigen oder Personen vom Bus/S-Bahn abzuholen. Dadurch werden die Gehwege tagtäglich zum Slalomlauf um die Autos herum und verengen die Wege unnötig, was in dem Corona-Jahr vor allem zu dem Fehlen von Abstand-Halten geführt hat. Natürlich beschädigen die Fahrzeuge zudem die Bordsteine und die Gehwegsplatten, was zu Kosten der Stadt und damit auch der Fußgänger führt. Zuallerletzt ist es vor allem respektlos, zumal ein Parkhaus direkt und einfach sichtbar ist. Aufgrund der kurzen Haltedauer der meisten Personen (2-10 Minuten), hat das Ordnungsamt nahezu keine Chance diese Situation zu verändern.		
	Situation 3 (siehe Anlage): Der Fußgänger-Übergang an der Kreuzung Voltastraße/Karl-Liebknecht-Straße wird permanent auf einer Seite (siehe Anlage) zugeparkt. Ein Übergang mit Rollstuhl/Kinderwagen ist häufig nur schwer oder manchmal sogar gar nicht möglich. Beim Fahren aus der Voltastraße in die Karl-Liebknechtstraße ist für PKWs oder Fahrradfahrer zudem sehr häufig eine Sichtbehinderung durch die dort parkenden Autos gegeben. Auch hier parken die PKWs meist nur kurzzeitig, sodass ein Eingreifen durch das Ordnungsamt quasi unmöglich ist.	Maßnahmen zur Reduzierung der geschilderten Konflikte werden ergänzt.	zu berücksichtigen
	Wenn Sie ein Fußgängerkonzept für die Stadt Potsdam entwickeln wollen, sind DAS die Situationen die wichtig sind, bei denen die Bürgerinnen und Bürger merken, dass sich die Stadt auch für sie einsetzt und nicht Dienst nach Vorschrift macht und ein paar prestigeträchtige Wege bastelt.		
	Maßnahmen: In den beigefügten Bildern habe ich versucht die Situationen aufzuzeigen. Meiner Einschätzung nach wären für die Situationen 1+2 klassische Poller entlang des Weges einzusetzen um das Auffahren der Autos auf den Gehweg zu verhindern eine Möglichkeit oder eventuell sogar Baumpflanzungen mit kleinen Beeten in den Zwischenräumen eine Möglichkeit um das Parken der Autos zu verhindern.	Durch Gehwegvorstreckungen kann ein stärkerer Nutzungswiderstand implementiert werden.	zu berücksichtigen
	Für die Situation 3 fehlt mir etwas die Fantasie wie das Parken an den Übergängen verhindert werden kann. Vielleicht ist es möglich in der Voltastraße kurz vor dem Übergang ein paar Fahrradständer auszubauen und einen kleinen Zaun davor, sodass Autos , beim ordnungswidrigen Parken vor dem Übergang so dreist sein müssten, dass sie sogar mit dem Auto schon teilweise auf der Karl-Liebknecht-Straße stünden. (In der Friedrich-Ebert-Straße/Charlottenstraße wurde die Kombination aus Zaun und Fahrradständern bereits erfolgreich eingesetzt: https://www.google.com/maps/@52.3999112,13.0576587,3a,85.7y,260.96h,69.24t/data=!3m7!1e1!3m5!1sAF1QipPBUIDuoj69y7LO7FmxsZlAZP-jP_3e_b1TEQYn!2e10!3e11!7i3840!8i1920)		
	2) Rudolf-Breitscheid-Straße 21-23	Maßnahmen zur Reduzierung der geschilderten Konflik-	zu berücksichtigen

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
	Situation (siehe Anlage): Auf dem Gehweg zwischen der Rudolf-Breitscheidstraße 21 und 23 (Sparkasse und Evangelische Grundschule) gibt es für Fußgänger häufig zwei Probleme. Zum einen parken hier extrem viele Autos (PKW und gewerbliche Transporter) auf dem breiteren Gehweg/Auffahrt zur Schule (in der Anlage markiert mit einem lilafarbenen Rechteck) und zum anderen gibt es zwischen der Schule und der Sparkasse einen privaten Gehweg der bis zu einem Parkplatz und bis zur Voltastrasse führt (siehe in der Anlage die lilafarbenen Pfeile). Tatsächlich ist der Gehweg dort so breit, das durchschnittliche PKWs dort durchfahren und sogar parken. Wie Sie bereits gelesen haben ist dort direkt die Schule viele Eltern nutzen diese Wege zum Parken für ihre Elterntaxis und viele Anwohner nutzen ihn für Abkürzungen. Auch Kunden der Sparkasse oder Mitarbeiter des anliegen Geschäftes für Biolebensmittel parken auf dieser Fläche oder fahren diesen kleinen Gehweg entlang. Zudem Nutzen Paketlieferanten und auch Geldtransporter die bereitstehende Fläche. Die Kinder und die vielen Fußgänger, die dort flanieren finden sich tagtäglich mit engen und chaotischen Situationen wieder. Wenn Sie ein Fußgängerkonzept für die Stadt Potsdam entwickeln wollen, sind DAS die Situationen die wichtig sind, bei denen die Bürgerinnen und Bürger merken, dass sich die Stadt auch für sie einsetzt und nicht Dienst nach Vorschrift macht und ein paar prestigeträchtige Wege bastelt. Maßnahmen: Das Gehwegsrecht ist mir dort nicht bekannt, allerdings böten sich auch hier vermehrt Poller an, ggfs. auch flexible Poller, um die Auffahrt zur Schule oder den Geldtransport zu ermöglichen. Funfact ist auch hier wieder, dass direkt vor der Schule 4 kostenpflichtige Parkplätze stehen. Diese werden allerdings nicht von den vielen Kurzzeitparkern genutzt. Wie auch in der Karl-Leibknecht-Straße hat das Ordnungsamt keine Chance , da sich viele Personen nur kurzzeitig hier aufhalten.	te werden ergänzt.	
47.	im Rahmen der Verkehrsentwicklung im Ortsteil Satzkorn möchte ich mich für eine sinnvolle Weiterentwicklung einsetzten und somit zum aktuellen Konzept Stellung nehmen. Geplanter Abschnitt 1181: sehr sinnvoll und längst überfällig	[A 1181] unterstützendes Statement	kein Änderungsbedarf
	Geplanter Abschnitt 1182: nicht zwingend notwendig, da schon ein Gehweg vorhanden. Sollte zugunsten anderer Vorhaben zurückgestellt werden	Diese Maßnahme wurde mit einem geringen Konflikt- / Handlungspotenzial bewertet und besitzt entsprechend keine hohe Umsetzungspriorität.	kein Änderungsbedarf
	Wichtige Projekte die sich z Z nicht in Planung befinden: A. Ein Gehweg auf der Satzkorner Bergstraße hin zum Gehweg auf der Straße zum Bahnhof! Diese Verbindung wird dringend benötigt um vom Dorf aus den Sportplatz und die Hundeschule erreichen zu können. zZ. Teilt man sich als Fußgänger (inkl. Kinderwagen und Kind mit Laufrad) die Straße mit vielen (!) LKWs. Dieser Abschnitt sollte umgehend ausgebaut werden um Fußgänger zu schützen	Das Vorrangroutennetz wird angepasst und die entsprechenden Maßnahmenvorschläge aufgenommen.	zu berücksichtigten
	B. Die Anbindung des Geh/Rad-weges (Satzkorn, Straße zum Bahnhof) an den Radweg neben der B 273 (Kreisverkehr Obstscheune). Dieser Abschnitt wird stark von LKWs und Durchgangsverkehr fre-	Das Vorrangroutennetz wird angepasst und die entsprechenden Maßnahmenvorschläge aufgenommen.	zu berücksichtigten

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
	quentiert und als Radfahrer ist man dort sehr gefährdet. Dies wird durch den Hügel und die damit zusammenhängenden geringe Sicht der PKWs und LKW noch schlimmer.		
48.	Seid einigen Jahren beobachte ich das rege treiben in Potsdam West und stelle als Mutter mittlerweile 3er Kinder fest, dass eine unheimliche Gefahrenquelle an der Kreuzung Nansen/ Ecke Geschwister-Scholl-Str. besteht. Viele Kinder/Menschen gehen hier mit Umweg vom oder zum Bäcker Lenz über die Straße und werden gerne übersehen. Ein Zebrastreifen oder eine Bedarfsampel wäre ein Traum.	Die Anlage eines Zebrastreifens über eine Straßenbahnstrecke ist nicht zulässig. Im Maßnahmenkonzept ist eine Schaffung von Gehwegvorstreckungen enthalten, um die Sicherheitsdefizite und Sichtprobleme zu reduzieren	bereits berücksichtigt
49.	1. Uferweg Templiner Strasse Dieser ist von der Leipziger Strasse bis zur Brücke an der Bootswerft befestigt und von der Brücke bis zur Strasse Tornowstrasse ist es ein unbefestigter Weg, der bei Regen nicht passierbar ist, da riesige Fützen und Matsch das Passieren zur Rutschpartie machen. Hier ist eine vernünftige Befestigung nötig, da hier durch die Autos dieser Weg immer schlechter wird und Fußgänger und Radfahrer stark beeinträchtigt sind. Schüler, Anwohner und Touristen sind Nutzer dieser Strecke.	Der entsprechende Abschnitt ist nicht Bestandteil des Vorrangnetzes. Der Hinweis wird gesondert gesammelt.	gesondert zu sammeln
	2. Bushaltestelle Küsselstrasse An der Endhaltestelle machen die Busfahrer Pause und lassen auch bei Regen, keine wartenden Passagiere in den Bus. Hier sollte unbedingt eine Überdachung der Haltestelle gebaut werden. Hier steigen Anwohner, Schwerbehinderte der Oberlinwerkstatt und Touristen ein.	Die Ausstattung der Haltestellen ist nicht Gegenstand des Fußverkehrskonzeptes. Der Hinweis wird an die zuständigen städtischen Ämter bzw. den ViP weitergeleitet.	nicht zu berücksichtigen
50.	Potsdam ist eine schöne Stadt, ohne Zweifel. Nur viele Fußwege haben zu viele Kanten, für Behinderte Menschen, schwierig zu erreichen.Da müsste nachgebessert werden.	Auf diese Konflikte und Handlungsnotwendigkeiten wird im Erläuterungsbericht des Fußverkehrskonzeptes bereits ausführlich eingegangen.	bereits berücksichtigt
	Auch der Uferweg zwischen Silostadt — bis hin Bahnhof— bis hin Babelsberger Park— sollte nicht ,stellenweise als alleiniger Fahrradweg benannt bleiben. Hier besteht hohe Unfallgefahr durch rasende Fahrradfahrer!!!!!! Dieser Weg sollte für alle im gemäßigten Tempo benutzt werden dürfen. Bitte um Schilderwechsel!!!	Der entsprechende Abschnitt ist nicht Bestandteil des Vorrangnetzes. Der Hinweis wird gesondert gesammelt.	gesondert zu sammeln
51.	- Über die Gehwegabschnitte Nr. 1181 (Fahrland - Satzkorn) und den	[A 1181] unterstützendes Statement	kein Änderungsbedarf
	- Gehwegsabschnitt Nr. 1182 (im alten Dorfkern Satzkorn bis hin zum Friedhof, parallel geplant zu einem schon vorhandenen Gehweg?)	Bei einer beidseitigen Bebauung bedarf es auch beidseitig eines Gehweges. Dieser ist hier mit geringem Handlungspotenzial im Maßnahmenkonzept enthalten.	kein Änderungsbedarf
	Hiermit schlage ich folgenden, neu aufzunehmenden Gewegsabschnitte Bergstraße vor: - Errichtung eines Gehwegs mit Beleuchtung auf der Berstraße bis zum Gehweg auf der Straße zum Bahnhof	Das Vorrangroutennetz wird angepasst und die entsprechenden Maßnahmenvorschläge aufgenommen.	zu berücksichtigten

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
	(Zur Minimierung des Unfallrisikos auf dem Weg zur Hundeschule und Sprotplatz oder durch den Ortsteilauf der viel befahrenen Bergstraße. Eigentlich längst überfällig.) Nicht ganz klar ist mir, ob es denn schon einen Lückenschluss zwischen dem Gehweg im Dorfkern Nr. 1182 und der Straße zum Bahnhof gibt? Ansonsten schlage ich diesen Lückenschluss hiermit auch noch vor.		
52.	Ihr Fußverkehrskonzept-fuer-Potsdam habe ich gelesen....und immerhin, in Satzkorn soll sich etwas ändern. - Gehwegsbachnitte Nr. 1181 (Fahrland - Satzkorn) sehr gut, da sehr notwendig	[A 1181] unterstützendes Statement	kein Änderungsbedarf
	- Gehwegsabschnitt Nr. 1182- warum?...es gibt dort schon einen Fussweg (Dorfkern Satzkorn bis zum Friedhof? ...der Gehweg ist o.k)	Bei einer beidseitigen Bebauung bedarf es auch beidseitig eines Gehweges. Dieser ist hier mit geringem Handlungspotenzial im Maßnahmenkonzept enthalten.	kein Änderungsbedarf
	Hiermit schlage ich folgenden, neu aufzunehmenden Gewegsabschnitte Bergstraße vor: - Errichtung eines Gehwegs mit Beleuchtung auf der Berstraße bis zum Gehweg auf der Straße zum Bahnhof (Zur Minimierung des Unfallrisikos auf dem Weg zur Hundeschule und Sportplatz oder durch den Ortsteil auf der viel befahrenen Bergstraße. Eigentlich längst überfällig.)	Das Vorrangroutennetz wird angepasst und die entsprechenden Maßnahmenvorschläge aufgenommen.	zu berücksichtigten
	und ganz wichtig: ein Lückenschluss zwischen dem Gehweg im Dorfkern Nr. 1182 und der Straße zum Bahnhof ...hier fahren viele LKW und die Bewohner (auch aus den neu gebauten Doppelhaushälften mit Kindern) müssen auf der Strasse laufen. Vielen Dank an die Verkehrsplaner, dass Satzkorn sicherer werden soll :-)	Das Vorrangroutennetz wird angepasst und die entsprechenden Maßnahmenvorschläge aufgenommen.	zu berücksichtigten
53.	Vorschläge zu o.g. Thema: 1. Durchgängiger Fußweg An der Sternwarte - Rosa-Luxemburg-Straße..	Der entsprechende Abschnitt ist nicht Bestandteil des Vorrangnetzes. Der Hinweis wird gesondert gesammelt.	gesondert zu sammeln
	2. Fußweg Allee nach Glienicke bzw. Karl-Liebknecht-Straße im Bereich des Stadions	Der entsprechende Abschnitt ist nicht Bestandteil des Vorrangnetzes. Der Hinweis wird gesondert gesammelt.	gesondert zu sammeln
54.	Es ist erforderlich, das o. g. Konzept im Zusammenhang zu betrachten vor allem mit - dem Radverkehrskonzept - den Belastungen des Ortes durch Lkw - und Pkw - Verkehr - den ausstehenden Entwicklungen im öffentlichen Nahverkehr, z. B. Ringverkehr durch Busse, Ausbau des Bahnhofs Marquardt Dies ist im vorliegenden Konzept nicht ausreichend geschehen, so finden die Verbindungen zum Bahnhof Marquardt oder die enormen Belastungen der Satzkorner Bergstraße sowie der Straße zum Bahnhof gar keine oder nur eine geringe Berücksichtigung.	Die Wechselwirkungen mit anderen städtischen Konzepten wurden im Rahmen des Fußverkehrskonzeptes berücksichtigt.	kein Änderungsbedarf

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
	Manche Probleme könnten darüber hinaus durch gemeinsame Verkehrswege für Fuß- und Radverkehr gelöst werden. So z. B. die Anbindung an den Bahnhof Marquardt von Fahrland und Satzkorn aus. (s. Anlage 1)	Das Vorrangroutennetz wird angepasst und die entsprechenden Maßnahmenvorschläge aufgenommen.	zu berücksichtigten
	Diese Aspekte müssen unmittelbare Auswirkungen auf das vorliegende Konzept haben und auch dazu führen, andere Vorhaben wie z. B. den Bau eines Fahrradweges über die L 92 zum Bahnhof Marquardt zu überdenken. So sollte stattdessen eine Verbindung von Fahrland zum Bahnhof Marquardt über Satzkorn intensiv geprüft werden, die kürzer ist, bereits vorhandene Teilabschnitte nutzt, für den Fuß- und den Radverkehr günstig ist und zudem weitaus kostengünstiger sein dürfte.	Der Bedarf eines gesonderten Radverkehrsangebotes im Zuge der L 92 steht nicht im Widerspruch zu den Maßnahmen des Fußverkehrskonzeptes.	gesondert zu sammeln
	2. Direkte Satzkorner Berührungspunkte im Fußverkehrskonzept Unter Punkt 5.2. wird auf den fehlenden Gehweg zwischen der Ketziner- und der Dorfstraße verwiesen. Ein Gehweg fehlt aber auch auf dem stark verkehrsbelasteten Abschnitt zwischen der Dorfstraße und der Straße zum Bahnhof, an der Straße zum Bahnhof im Bereich der neu gebauten Häuser selbst (s. Anlage 2) sowie auf der Bergstraße zwischen Sportplatz und Kreisverkehr der B 273, auf dem der Bahnhof Marquardt - z.Z. mit großem Risiko - zu erreichen ist (s. Anlage 3)	Das Vorrangroutennetz wird angepasst und die entsprechenden Maßnahmenvorschläge aufgenommen.	zu berücksichtigten
	Der für die Dorfstraße angedachte Parallelfußweg wird als zweitrangig eingeschätzt, weil bei der hier geringen Gefährdungslage der vorhandene genügt.	Diese Maßnahme wurde mit einem geringen Konflikt- / Handlungspotenzial bewertet und besitzt entsprechend keine hohe Umsetzungspriorität.	kein Änderungsbedarf
	Unter 9.2.3. wird richtig auf den dringenden Handlungsbedarf bei der Verbindung zwischen Satzkorn und Fahrland verwiesen, aber die ebenfalls wichtigen o.g. Abschnitte werden wiederum ausgespart. Wegen dem genannten Bezug auf die bereits laufende Planung für den erst genannten Abschnitt ist zu überprüfen, ob die im Konzept nicht aufgeführten o.g. genannten Teilabschnitte Gegenstand der laufenden Planung sind. Die Vorschläge sind anhand der beigefügten Anlagen deutlich gemacht.	Statement	kein Änderungsbedarf
55.	mit sehr starkem Interesse haben wir uns sowohl im Vorfeld als auch nun mit der Auslegung des gesamstädtischen Fußgängerkonzepts befaßt. Sehr schön und nun endlich der Gehwegabschnitt Nr. 1181 als Anbindung von Satzkorn nach Fahrland. Dieser Straßenabschnitt ist ein sehr gefährlicher Abschnitt für Nicht-Fahrzeugführer. Der immer stärker werdende Schwerlastverkehr zu den beiden Bauhöfen und zum Gewerbegebiet Fahrland sowie der zunehmende PKW-Verkehr machen eine sichere Nutzung zu Fuß oder per Fahrrad in der Verbindung nach Fahrland unmöglich. Für uns als Fußgänger und Radfahrer gab es schon einige brenzlige Situationen.	[A 1181] unterstützendes Statement	kein Änderungsbedarf
	Im Zusammenhang mit dem Gehwegabschnitt 1181 ist es unserer Ansicht notwendig, den Gehweg ab der Kreuzung Friedens-/Dorfstraße in die Straße zum Bahnhof bis zur Hausnummer 6 weiterzuführen - dort beginnt der vorhandene Gehweg. Genau dieser Abschnitt ist mit dem Mega-Schwerlastverkehr	Das Vorrangroutennetz wird angepasst und die entsprechenden Maßnahmenvorschläge aufgenommen.	zu berücksichtigten

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
	besonders belastet. Der Gehwegabschnitt Nr. 1182 macht aus unserer sowie aus der Sicht vieler Satzkorner Bürger überhaupt keinen Sinn. Es gibt doch bereits einen Fußweg westseitig. Wer in den hinteren Bereich der Dorfstrasse bzw. in die Kirche will, der geht auf dem jetzigen sehr gut befestigten und genügend ausgeleuchteten Fußweg. Fahrzeugverkehr gibt es momentan überschaubar gering. Dieser wird in Zukunft sicher mehr mit den Planungen für das Gutshaus und die Ölmühle. Vergleicht man den Verkehr in der Dorfstrasse mit dem auf der Hauptverkehrsstrasse, bleibt das absolut im Rahmen. Es ist doch keine Flaniermeile. Der jetzige Fußweg sollte besser rechtsseitig bis zum Gutshaus/Ölmühle weitergeführt werden, das hilft uns allen.	Bei einer beidseitigen Bebauung bedarf es auch beidseitig eines Gehweges. Dieser ist hier mit geringem Handlungspotenzial im Maßnahmenkonzept enthalten.	kein Änderungsbedarf
	Das wären unsere Meinungen und Vorschläge zu den geplanten Vorhaben. Wir würden uns sehr freuen, wenn wir damit Gehör finden und sich geplante Gehwege nach unseren praktischen Vorschlägen im überarbeiteten Gesamtstädtischen Fußgängerkonzept wiederfinden.	Statement	kein Änderungsbedarf
56.	Ich wohne seit drei Jahren in den Neubauten der Nedlitzer Straße 27,a-c. Die Straße ist sehr stark befahren und tritt man vom eigenen Hausparkplatz auf den nur zur Verfügung stehenden Radweg, muss man als Fußgänger sehr aufpassen! Sonst wird man vom Fahrrad zusammengefahren und geht man auf die andere Seite, kommen die Fahrräder von beiden Seiten!!! Als Fußgänger ist man nur in halb acht Stellung und wird noch dumm angemacht. Mit einem Kind auf dem Bürgersteig der Nedlitzer Straße zu gehen, ist lebensgefährlich. Zumal die Fahrräder langsam zu Kleinwagen mutieren.	[A 1218] Die Thematik wird im Maßnahmenkonzept mit der Maßnahme 34 (Taktile Trennung / Sicherheitstrennstreifen zw. Fuß- und Radverkehr) teilweise bereits adressiert. Eine generelle Trennung von Fuß- und Radverkehr ist nicht umsetzbar.	teilweise bereits berücksichtigt
	Auch sollte man überlegen eine Blitzerampel auf der Nedlitzer Strasse vom Schragen aus, aufzustellen. Die Raserei wird immer schlimmer!	Ein Hinweis zur Verkehrsüberwachung wird im Erläuterungsbericht ergänzt.	zu berücksichtigen
57.	zu Ihrem Fußverkehrskonzept möchte ich Ihnen folgende Hinweise/Anmerkungen geben: 1. Anlage 3-Bestandsbewertung: hier wird ein nicht vorhandener Gehweg in der Max-Eyth-Allee bis zum Abzweig Lerchensteig als gut (grün) bewertet.	[1375] Hierbei handelt es sich um einen Darstellungsfehler. Dieser wird korrigiert.	zu berücksichtigen
	2. Das Konzept enthält keine Notwendigkeit für einen Gehweg im Hügelweg (zwischen Gutsstraße und Florastr.). Der Hügelweg ist die Haupterschließungsstr. des Baugebiets und auf dem angesprochenen Abschnitt befinden sich zwei Bushaltestellen, die nicht über einen Gehweg zu erreichen sind. Ein Gehweg für den Abschnitt sollte ins Konzept aufgenommen werden.	[A 1218] Die Thematik wird im Maßnahmenkonzept mit der Maßnahme 1 (Schaffung eines straßenbegleitenden Gehweges) bereits adressiert.	bereits berücksichtigt
	3. Im Konzept wird der Wallnussring nicht betrachtet. Es geht um den Abschnitt von der Pannenbergstr. zur Grundschule Bornim. Die Straße ist bis heute nicht fertig ausgebaut. Wochentags passieren den Straßenabschnitt an die hundert Kinder auf dem Weg zur Schule und teilen sich den Verkehrsraum mit Radfahrern, Autos und dem ruhendem Verkehr. Hier ist ein dringender Ausbau zur Neuordnung des	Der entsprechende Abschnitt ist nicht Bestandteil des Vorrangnetzes. Der Hinweis wird gesondert gesammelt.	gesondert zu sammeln

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
	Verkehrsraums notwendig.		
	4. K111: Der Kreuzungspunkt Pannenbergstr./Haselnussring: Hier stimmt zunächst die Straßenangabe in der Maßnahmentabelle zur Anlage 4.8 nicht (bitte auch 110 und 112 prüfen) Als Maßnahme ist eine farbliche Gestaltung der Querungsstelle vorgesehen. Die Maßnahme greift m.E. zu kurz. Am Gehweg der Pannenbergstr. zum Haselnussring gibt es keinen abgesenkten Bordstein und es ist erst ein „begrünter“ Schutzstreifen zu überschreiten.	Hierbei handelt es sich um einen Zuordnungs- bzw. Beschriftungsfehler. Gegenstand sind jeweils die Querungsstellen der Ost-West-Verbindungsachse Bornim.	zu berücksichtigen
	5. Der Punkt 4 sollte in eine Gesamtbetrachtung des Haselnussrings mit eingehen, welche für ein Vorrangnetz nach den bisherigen Ausführungen zu kurz kommt. Die Straße wird von Autofahrern als breite „Piste“ wahrgenommen. Verkehrsberuhigende Elemente sind nicht vorhanden und an die vorgeschrieben Schrittgeschwindigkeit hält sich kaum einer. Insbesondere am Knotenpunkt 111 gibt es wochentags zu den Hol- und Bringzeiten des angrenzenden Kindergartens immer wieder gefährliche Situationen. Der Parkdruck ist so groß, dass im Kreuzungsbereich bis in den Haselnussring parkende Autos den Verkehrsraum verkleinern, so dass der bewegliche Verkehr inkl. Fußgänger sich gemeinsam auf der verbleibenden Fläche sammelt. Dem Ordnungsamt ist die Situation bekannt und es finden gelegentlich Schwerpunktkontrollen statt. Wünschenswert wäre eine dauerhafte Umgestaltung des Kreuzungsbereichs bzw. die Einmündung des Haselnussrings, so dass sich Fußgänger sicher in dem Bereich bewegen können und das ordnungswidrige Parken im Haselnussring (vor dem Grundstück 21) unterbunden wird. Mit dem ordnungswidrigen Parken ist nicht das Parken in den vorhandenen Parkbuchten gemeint. Am gefährlichsten ist es für die Kinder, die durch die parkenden Autos erst spät wahrgenommen werden bzw. die nahenden Fahrzeuge selber nicht wahrnehmen.	Der Haselnussring sowie der Knotenpunkt mit der Pannenbergstraße sind nicht Bestandteil des Vorrangnetzes. Die Hinweise werden gesondert gesammelt.	gesondert zu sammeln
58.	im „Hochhaus“ Flotowstr.1, gegenüber der Kaufhalle „Netto“ ist meine Wohnung. Das Haus hat 84 Wohnungen. Die Anzahl der Mieter entspricht der eines kleinen Dorfes. Ungefähr 60% der Bewohner sind ältere Bürger, 4 Rollstuhlfahrer (Betrieb elektrisch und manuell) und diverse Bewohner mit Rollator (für Einkauf und krankheitsbedingt). Der Übergang zur Kaufhalle „Netto“ und zum Wohngebiet Am Stern erfolgt über die Flotowstraße. Das kleine Doku in der Anlage zeigt den IST-Zustand: - nur minimal abgesenkter Bordstein (beidseitig stark versetzt) am angedachten Übergang. (für Rollstuhlfahrer und Rollatoren eine schwierige Situation) - nach Regenwetter sind beide Seiten mit Pfützen abgedeckt. Also sucht man sich als Fußgänger einen anderen Weg, der weiter ist als direkte. Noch ein Gedanke, der nach einem gekennzeichneten Übergang ruft:	Maßnahmen zur Reduzierung der geschilderten Probleme und Konflikte beim Queren wird ergänzt.	zu berücksichtigen

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
	Bei der Ampelstellung ROT (aus Potsdam kommend) kommt es oft zwischen dem Benutzer Straßenüberganges und dem abbiegenden Autofahrer in die Flotowstraße zu Problemen, da hier ein Übergang von Geschwindigkeit 50 Kmh auf 30 Kmh realisiert werden muss und das auf kurzer Strecke. Mein Bitte, ein Übergang mit gekennzeichneten abgesenkten Bordsteinen, wie schon in vielen Orten in Potsdam realisiert (siehe Anlage) verbauen.		
59.	als Radfahrerin benutze ich ab und zu ein für Radfahrer freigegebenen Gehweg in Waldstadt II. Neulich war ich morgens bei Dunkelheit das erste mal zu Fuß dort unterwegs und erschrakt über die Dunkelheit, da es keine Straßenlaternen auf einen Abschnitt gibt. Der Gehweg wird m.E. auch von Schüler*innen genutzt und daher finde ich diesen Sachverhalt völlig unverständlich. Es geht um das Stück Gehweg von der Straßenbahnendhaltestelle Bahnhof Rehbrücke gen Norden Richtung Waldstadt-Center bis zur Straße am Teufelssee (westlich der H.-Mann-Allee). Westlich ist etwas Wald und östlich des Weges die Straßenbahntrasse. Obwohl ich nicht ängstlich bin, war ich über die starke Dunkelheit doch erschrocken. Man kann dieses Stück weder von der Fahrbahn noch von einem anderen Weg aus einsehen. Ab dem Verwaltungsgebäude der Mittelbrandenburgischen Sparkasse ist der Weg dann beleuchtet. Wer bis zu den Schulen in der Straße am Teufelssee bzw. dem OSZ II laufen muss oder auch bis zum Waldstadt-Center nicht die Tram nehmen möchte, nutzt ggf. diesen Weg, z.B. wenn man von Zug kommt. Mit dem Rad hat man ja die Lampe, daher war mir zwar das Fehlen der Straßenbeleuchtung zwar aufgefallen, die Dramatik hat sich mir erst neulich als Fußgängerin eröffnet. Ich hoffe, dass hier Abhilfe geschaffen werden kann - auch wenn es nicht um den Weg an sich sondern um die begleitende Beleuchtung handelt ;-) Auch im Interesse der Waldstädter, der Schüler*innen und anderer Wegbenutzer*innen: herzlichsten Dank für die Prüfung!	[A 1332] Die Thematik wird im Maßnahmenkonzept mit der Maßnahme 90 (Ergänzung einer Beleuchtung) bereits adressiert.	bereits berücksichtigt
60.	Notwendig ist ein beleuchteter Fussweg im Ortsteil Satzkorn von der Kreuzung Strasse des Friedens/Dorfstrasse über die Bergstrasse zur Strasse zum Bahnhof. Es ist gerade in diesem Bereich für Fussgänger sehr gefährlich, da hier ein starkes Verkehrsaufkommen, besonders durch LKWs,vorhanden ist. Der Weg wird sehr stark durch Personen (Kinder, Hundebesitzer, Berufspendler) benutzt. Weg zum Sportplatz und Hundeplatz.	Das Vorrangroutennetz wird angepasst und die entsprechenden Maßnahmenvorschläge aufgenommen.	zu berücksichtigten
61.	Als erste Verbesserung der Sicherheit für Fußgänger in Potsdam möchte ich die Abschaffung der grünen Pfeile an Ampeln für Kfz anregen. Sowohl am Jägertor, als auch Reiterweg/Alleestrasse und anderen Standorten, sind diese Pfeile für Fußgänger sehr gefährlich. Die KFZ FahrerInnen achten eher auf den von links kommenden Verkehr als auf die Fußgänger. Wenn die Fußgänger dann Grün bekommen, wird vom KFZ rechts abgebogen und der Fußgänger ist in Gefahr.	Auf die Konfliktpotenziale und Handlungsnotwendigkeiten in Bezug auf Grünpfeilregelungen wird im Erläuterungsbericht des Fußverkehrskonzeptes bereits ausführlich eingegangen.	bereits berücksichtigt
	Außerdem sind die Bedarfsampeln im fast gesamten Stadtgebiet viel zu langsam für die Fußgänger.	Auf die Thematik einer fußgängerfreundlichen LSA-	bereits berücksichtigt

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
	Man steht sehr lange, obwohl man auf die Taste für Bedarf gedrückt hat. Vor allem bei der pel Pappelallee/Alexandrowka kommt es zu sehr langen Wartezeiten für Fußgänger und Radfahrer. Es ist ein wichtiger Übergang für Schulkinder, die oft die Geduld verlieren.	Schaltung wird im Erläuterungsbericht des Fußverkehrskonzeptes bereits ausführlich eingegangen.	
62.	zu dem Fußverkehrskonzept folgende Anmerkung: Es fehlen Vorschläge für die Turn, Pasteur- und die Grenzstraße. All diese Straßen haben viel zu enge Bürgersteige, dabei sind insbesondere die Pasteur- und Grenzstraße Zuwegungen zum Park mit vielen Spaziergängern, häufig auch mit Kinderwagen, Kinderfahrrädern und in Gruppen.	Die Turnstraße und die Pasteurstraße sind nicht Bestandteil des Vorrangnetzes. Der Hinweise werden gesondert gesammelt.	gesondert zu sammeln
	In der Pasteurstraße ist es meist nicht einmal möglich, zu zweit nebeneinander zu laufen. Wenn Müllabfuhrtag ist, ist es ein Hindernislaufen. Kinderwagen und Rollstuhlfahrer können eigentlich nicht durchkommen. Die Straßenlaternen sind so ungeschickt plaziert, dass man ihnen ständig ausweichen muss. Für den gesamten Bereich würde sich eine Begegnungszone mit sehr eingeschränktem Parkraum.	Die Pasteurstraße ist nicht Bestandteil des Vorrangnetzes. Der Hinweis wird gesondert gesammelt.	gesondert zu sammeln
	Auch in der Grenzstraße fehlt Platz für Fußgänger, dabei ist diese wegen der KiTa und des Parkeingangs sehr gut besucht. Es wäre schön, in all diesen Straßen dem Fußverkehr (und übrigens auch dem Radverkehr!) mehr Platz einzuräumen und die Parkplatzflächen zu verkleinern.	Die Gehwegbreiten in der Grenzstraße sind nicht optimal. Angesichts der erst kürzlich erfolgten Sanierung ist hier eine Anpassung aktuell jedoch nicht prioritär.	nicht zu berücksichtigen
63.	wir begrüßen Ihr Konzept sehr. Im Moment wird ja immer sehr viel für die Fahrradfahrer unternommen, die Fußgänger finden weniger Beachtung. Wir hoffen, dass Sie ganz viel erneuern und verschönern können.	Statement	kein Änderungsbedarf
	Am meisten liegt uns das Mosaikpflaster in der Hegelallee am Herzen. Hier fehlen offensichtlich viele Steine und viele sind uneben. Wir benutzen viel den Bürgersteig Ecke Schopenhauerstraße, aber eigentlich laufen wir, wenn frei ist, lieber auf dem Radstreifen. Wir sind Rentner und nicht mehr so gut zu Fuß	[A 1014] Die Thematik wird im Maßnahmenkonzept mit der Maßnahme 67 (Sanierung des Gehweges) bereits adressiert.	bereits berücksichtigt
64.	Zur Richarda-Huch-Straße: Mein Vorschlag ist es die Trennung von Gehweg und Radweg durch schmale aus witterungsbeständigen Holzblumenkästen das Parken und halten von Transporter und PKW zu erschweren. Diese könnten in einer DRK Werkstatt in der Kohlhasenbrückerstraße in Potsdam gebaut, errichtet, bepflanzt und betreut werden, und sogar Kostengünstig. Dadurch werden Arbeitsplätze gesichert die Menschen haben Freude daran und die Wege werden sicherer und werden nicht zerstört durch rücksichtsloses Fahrverhalten.	Für die Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr enthält das Fußverkehrskonzept den Einbau eines taktilen Trennstreifens. Der Einsatz von Blumenkästen ist aus verschiedenen Gründen nicht geeignet.	nicht zu berücksichtigen
	Die Step läßt die Müllentsorgung ausfallen wenn sie nicht an die Entleerung Plätze herankommen. Gerade in meiner Straße gehen und fahren kleine Kinder von der Grundschule im Kirchsteigfeld zum Hort " Waldhort" jeden Tag den Weg und werden durch rücksichtsloses Fahrverhalten der Lieferdienste aller Art und Leistung gefährdet. sogar eine Frau mit Behindertenausweis hat aufgegeben sich darüber zu beschweren sie stellt sich mit ihren Wagen in eine Feuerwehrzufahrt wenn ihn Parkplatz besetzt ist.	Auf diese Nutzungskonflikte wird im Erläuterungsbericht des Fußverkehrskonzeptes bereits ausführlich eingegangen.	bereits berücksichtigt

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
	Zuvor habe ich versucht das Ordnungsamt immer zu kontaktieren ,das dauert bis zu einer Stunde und wegen 1 Auto würden sie nicht rausfahren, auch von der Bußgeldstelle wurde mir mitgeteilt dass sie das nicht mehr bearbeiten würden, daraufhin schicke ich jede Anzeige an die Beigeordnete für Ordnung und Sicherheit ,Soziales und Gesundheit und bitte um Bearbeitung mit allen geforderten Daten und ich behalte mir Kopien meine Schreiben auf, damit es nicht heißt es gab keine .Es gibt noch einige Orte wo das Parken auch ein Problem ist unter andern in der Johanna - Just Straße (Kirchsteigfeld),Konrad-Wolf-Allee (Drewitz) 3 Behindertenparkplätze ,auf dem Abgesenkten Bordstein an der Sparkasse in Drewitz,vor der Hauptpost am Platz der Einheit ,vor der Wäscherei am Platz der Einheit ,an Der Bibliothek am Platz der Einheit (nur für Lieferfahrzeuge), in der Charlottenstraße an der Wilhelm Galerie (Radweg),,Durchfahrt durch die Brandenburger Straße (nur für VIP und Taxi, Rettungswagen Polizei),und zu guter letzt die 2 Parkplätze für Behinderte am Ernst von Bergmann Klinikum Charlottenstraße 72 an der Blutspendezentrale ,Poliklinik		
65.	mein Kommentar - Zustimmung/Ablehnung - zu den geplanten Maßnahmen zum Fußverkehrskonzept für den Ortsteil Satzkorn 1. Geplanter Gehwegabschnitt Nr. 1181: --> Zustimmung beleuchteter, straßenbegleitender Gehweg zur Anbindung an den Ortsteil Fahrland ist sinnvoll, notwendig, und dient der Sicherheit von Fußgängern, die jetzt auf der Fahrbahn laufen müssen	[A 1181] unterstützendes Statement	kein Änderungsbedarf
	2. Geplanter Gehwegabschnitt Nr. 1182: --> Ablehnung zweiter beleuchteter Weg nicht notwendig, da bereits ein beleuchteter Gehweg vorhanden ist (der Fußgängerverkehr in Satzkorn ist nicht so dicht, dass auf eine zweite Straßenseite ausgewichen werden muss) Verkehrsberuhigung ist u. U. sinnvoll	Bei einer beidseitigen Bebauung bedarf es auch beidseitig eines Gehweges. Dieser ist hier mit geringem Handlungspotenzial im Maßnahmenkonzept enthalten.	kein Änderungsbedarf
	3. Neu aufzunehmender Gehwegabschnitt Bergstraße: Forderung der Aufnahme in die Planung Einrichtung eines beleuchteten Gehwegs auf der gesamten Bergstraße bis zum Gehweg auf der Straße zum Bahnhof Warum unbedingt notwendig: Minimierung des Unfallrisikos auf dem Weg zur Hundeschule, zum Sportplatz oder durch den Ortsteil, für Fußgänger jeglichen Alters auf der stark befahrenen Bergstraße. Sinnvoll und absolut notwendig, hätte schon längst gemacht werden müssen, selbst der Weg innerhalb des Ortsteils ist risikobehaftet	Das Vorrangroutennetz wird angepasst und die entsprechenden Maßnahmenvorschläge aufgenommen.	zu berücksichtigten
66.	1. Geplanter Gehwegabschnitt Nr. 1181: --> Zustimmung Ein beleuchteter, straßenbegleitender Gehweg auf der Königstraße zur Anbindung an den Ortsteil Fahrland ist sinnvoll, notwendig und dient der Sicherheit von Fußgängern, die jetzt auf der Fahrbahn laufen müssen.	[A 1181] unterstützendes Statement	kein Änderungsbedarf
	2. Geplanter Gehwegabschnitt Nr. 1182: --> Ablehnung	Bei einer beidseitigen Bebauung bedarf es auch beidseitig eines Gehweges. Dieser ist hier mit geringem	kein Änderungsbedarf

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
	Ein zweiter, beleuchteter Weg ist nicht notwendig, da bereits ein beleuchteter Gehweg vorhanden ist. Der Fußgängerverkehr in Satzkorn ist nicht so dicht, dass auf eine zweite Straßenseite ausgewichen werden muss. Weiterhin würde ein solcher zweiter Fußweg entlang der Friedhofsmauer sicher die Hälfte der vorhandenen Rasenfläche kosten und die dort stehenden Bäume bzw. deren Wurzeln schädigen. Eine Verlegung der Straßenlaternen von der Seite ohne Gehweg auf die Seite des vorhandenen Gehweges wäre dagegen sinnvoll, aber nicht unbedingt erforderlich.	Handlungspotenzial im Maßnahmenkonzept enthalten.	
	3. Neu aufzunehmender Gehwegabschnitt Bergstraße: Forderung der Aufnahme in die Planung Einrichtung eines beleuchteten Gehwegs auf der gesamten Bergstraße bis zum Gehweg auf der Straße zum Bahnhof. Er dient der Minimierung des Unfallrisikos auf dem Weg zur Hundeschule, zum Sportplatz oder durch den Ortsteil, für Fußgänger jeglichen Alters auf der stark - besonders mit LKW - befahrenen Bergstraße. Dieser Maßnahme wäre unbedingter Vorrang vor der Maßnahme Nr. 2 zu geben. Ein Gehweg entlang der Bergstraße und auf der Straße zum Bahnhof ist zwingend erforderlich und dient der Sicherheit von Fußgängern, die jetzt auf der Fahrbahn laufen müssen.	Das Vorrangroutennetz wird angepasst und die entsprechenden Maßnahmenvorschläge aufgenommen.	zu berücksichtigten
67.	vielen Dank für die Auslegung des Fußverkehrskonzeptes mit vielen benannten Problemstellen und vielen allgemeinen Möglichkeiten für guten Fußverkehr. Ich habe noch einige Anmerkungen in unmittelbarer Umgebung meines Zuhauses/entlang meiner Wege mit der Bitte um Aufnahme ins Konzept:	Statement	kein Änderungsbedarf
	- in Fahrland Gartenstr. Höhe der neuen Kita PIPAPO bis zur Kreuzung von-Stechow-Str. fehlt dringend ein Fußweg. Dieser würde ein gefahrloses Erreichen der Bushaltestelle und der Kita ermöglichen sowie den Schulweg massiv sichern, da Kinder aus Eisbergstücken dann nicht mehr an der benannten unübersichtlichen Kreuzung v-Stechow/Gartenstr. überqueren müssten, sondern die neue (und richtige) Mittelinsel vor der Kita (ohne unübersichtliche Kreuzung) nutzen könnten. Alternativ dazu führt auch ein Trampelpfad neben der Kita am Feldrand ins Wohngebiet hinein - der könnte auch qualifiziert werden.	Angesichts der fehlenden Grundstücksanbindungen auf der Ostseite ist hier die Anlage eines zweiten Gehweges nicht prioritär. Von zentraler Bedeutung ist die Verbesserung der Querungsbedingungen am Knotenpunkt Gartenstraße / von Stechow-Straße.	nicht zu berücksichtigen
	- die Ketziner Str. in Fahrland hat nur einen einseitigen ausgebauten Fußweg, obwohl auf der anderen Seite Arztpraxen & Läden sind - die 2. Seite braucht auch einen Fußweg.	[A 1171 / 1173] Die Thematik wird im Maßnahmenkonzept mit der Maßnahme 2 (Ergänzung eines zweiten straßenbegleitenden Gehweges) bereits adressiert.	bereits berücksichtigt
	- Döberitzer Str.: vor der Nr. 18/20 gibt es überhaupt keine Beleuchtung, dies ist nachts eine sehr finstere Ecke, in der man leicht stolpern kann.	Der Nebenast der Döberitzer Straße ist nicht Bestandteil des Vorrangnetzes. Der Hinweis wird gesondert gesammelt.	gesondert zu sammeln
	- die Wegeverbindung am Upstallgraben, die als Schleichweg von der Ketziner Str. abgeht, müsste befestigt werden.	[A 1177] Die Thematik wird im Maßnahmenkonzept mit der Maßnahme 65 (Befestigung des Gehweges) bereits adressiert.	bereits berücksichtigt

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
	- der im Konzept benannte Fuß- und Radweg von der Schule Fahrland Richtung Fahrland Nord (mit Gewerbegebiet und Bushaltestellen im Gras) bis nach Satzkorn rein ist tatsächlich immens wichtig und dringend.	[A 1175] unterstützendes Statement	kein Änderungsbedarf
	- der gesamte Fußweg der B2 ab Neu Fahrland (noch vor der Insel) und stadteinwärts bis Höhe Am Schragen ist in weiten Teilen beidseitig nicht hürdenfrei - mit einem Kinderwagen etc. dort entlang muss man ständig Bordkanten hoch und runter, nur selten gibt es ordentliche Absenkungen.	Auf die Notwendigkeit der Schaffung barrierefreier Verkehrsanlagen wird im Erläuterungsbericht des Fußverkehrskonzeptes bereits ausführlich eingegangen.	bereits berücksichtigt
68.	Zu den nachfolgenden Gehwegsabschnitten möchte ich mich wie folgt äußern. Der Gehwegabschnitt Nr. 1181 ist eine sehr wichtige Verbindung zwischen Satzkorn und Fahrland. Er soll unter anderem auch der Schulwegsicherung der Kinder dienen. Obwohl das Vorhaben schon seit mehreren Jahren in der Priorität 1 sich befindet, ist bisher mit dem Bau nicht begonnen worden. Im vergangenen Jahr sind etwa 20 Familien mit Kindern neu in unseren OT gezogen!	[A 1181] unterstützendes Statement	kein Änderungsbedarf
	Der Gehwegabschnitt Nr. 1182 soll als zweiter straßenbegleitender Gehweg in der Dorfstraße. Dieser Weg ergibt keinen Sinn, da der bereits vorhandene Gehweg auf der gegenüberliegenden Straßenseite vollkommen ausreicht. Dieser vorgeschlagene Gehwegabschnitt 1182 würde den erst im Jahr 2001 mit BUGA-Mitteln aufgewerteten grünen Dorfanger zerstören. Die für diesen Weg geschätzten finanziellen Aufwendungen zwischen 10 000-50 000 € können wesentlich sinnvoller für eine Gehweganbindung zwischen den Abschnitten der Straße des Friedens/Dorfstraße, der Straße zum Bahnhof und der Satzkorner Bergstraße verwendet werden. Der Bund der Steuerzahler würde das sicherlich auch für sinnvoll halten.	Bei einer beidseitigen Bebauung bedarf es auch beidseitig eines Gehweges. Dieser ist hier mit geringem Handlungspotenzial im Maßnahmenkonzept enthalten.	kein Änderungsbedarf
	Dieser Straßenabschnitt ist für Fußgänger und Radfahrer hochgradig gefährlich. Zählt doch dieser Bereich prozentual durch LKW-Verkehr als am höchsten belastete Bereich der LHP. Satzkorn ist von vielen Gewerbeansiedelungen umgeben. Die Verkehrsbelastung nimmt unaufhörlich zu. Um einen Rundgang durch unseren Ort und auch die Erreichbarkeit des Bolzplatzes sicherer zu machen, ist hier unbedingt der Lückenschluß erforderlich.	Das Vorrangroutennetz wird angepasst und die entsprechenden Maßnahmenvorschläge aufgenommen.	zu berücksichtigten
	Gleiches trifft auch für den Gehwegabschnitt Nr. 1183 zu. Hier ist ein Lückenschluß beginnend vom vorhandenen Rad- und Gehweg in Höhe des Bolzplatzes an der Satzkorner Bergstraße bis zur B273 dringend erforderlich. Die rad-bzw. fußläufige Erreichbarkeit der Wohnhäuser am und auf dem Berg ist lebensgefährlich. Wenn sich beispielsweise LKW`s begegnen, ist häufig nur noch der Sprung zur Seite die einzigste Möglichkeit. Doch auch dafür ist nur wenig Platz vorhanden.	Das Vorrangroutennetz wird angepasst und die entsprechenden Maßnahmenvorschläge aufgenommen.	zu berücksichtigten
69.	Geplanter Gehwegabschnitt Nr. 1181: beleuchteter, straßenbegleitender Gehweg zur Anbindung an den Ortsteil Fahrland Hinweis: sehr sinnvoll, notwendig und längst überfällig!	[A 1181] unterstützendes Statement	kein Änderungsbedarf

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
	Geplanter Gehwegabschnitt Nr. 1182: Zweiter beleuchteter, straßenbegleitender Gehweg Hinweis: aktuell nicht unbedingt notwendig, da bereits ein Gehweg vorhanden ist	Diese Maßnahme wurde mit einem geringen Konflikt- / Handlungspotenzial bewertet und besitzt entsprechend keine hohe Umsetzungspriorität.	kein Änderungsbedarf
	Neu aufzunehmender Gehwegabschnitt Bergstraße: Errichtung eines Gehwegs mit Beleuchtung auf der Bergstraße bis zum Gehweg auf der Straße zum Bahnhof. Zur Minimierung des Unfallrisikos auf dem Weg zur Hundeschule, Sportplatz oder durch den Ortsteil, durch Fußgänger oder Kinder auf der viel befahrenen Bergstraße. Hinweis: sehr sinnvoll, notwendig und längst überfällig!	Das Vorrangroutennetz wird angepasst und die entsprechenden Maßnahmenvorschläge aufgenommen.	zu berücksichtigten
70.	Bezug nehmend auf die Auslegung des Fußverkehrskonzeptes gestatten Sie uns bitte einige Anmerkungen für den Ortsteil Satzkorn.	Der entsprechende Abschnitt ist nicht Bestandteil des Vorrangnetzes. Der Hinweis wird gesondert gesammelt.	gesondert zu sammeln
	1. Gehwegabschnitt 1181 Wir begrüßen den Plan, entlang der Verbindung zwischen Satzkorner Dorfstraße und Ketziner Straße entlang des Königswegs einen beleuchteten, straßenbegleitenden Geh- und Radweg zu schaffen. Dieser Straßenabschnitt ist Teil der sehr stark befahrenen Verbindungsstraße von der Ketziner Straße in Fahrland durch Satzkorn bis zur B 273. Dieser gesamte Straßenbereich ist – wo ein eigener Weg fehlt – für Fußgänger und Radfahrer kreuzgefährlich. Wir bitten Sie deshalb, in die Planung einen weiteren, ca. 100 Meter langen Abschnitt aufzunehmen und zwar einen beleuchteten Geh- / Radweg entlang der Satzkorner Bergstraße von der Einmündung der Straße des Friedens bis zum bereits vorhandenen Geh- / Radweg an der Einmündung Straße zum Bahnhof. Der von Ihnen geplante Abschnitt 1181 würde so von der Ketziner Straße – den vorhandenen Weg entlang der Bergstraße mit nutzend – durchgehend bis zum Sportplatz und zum Hundetrainingsgelände fortgeführt.		
	2. In Ihrer Anlage 1 ist der Abschnitt vom Kreisverkehr der B 273 entlang des Schwarzen Wegs und der Satzkorner Bergstraße eingezeichnet. Das ist ebenfalls sehr zu begrüßen, denn auch dieser Abschnitt ist angesichts der von Lkw stark befahrenen Straße für Fußgänger und Radfahrer lebensgefährlich. In Ihren textlich vorgeschlagenen Maßnahmen können wir diesen Abschnitt jedoch nicht finden. Ist hier ein straßenbegleitender Geh- / Radweg vorgesehen? Wenn ja, würde das eine gefahrlose Verbindung für Fußgänger und Radfahrer von der Ketziner Straße in Fahrland und von der Ortslage Satzkorn bis zur B 273 bedeuten. Argumente hierfür sind die Anbindung des Bahnhofs Marquardt, des Sportplatzes und des Hundetrainingsgeländes sowie die gefahrlose Passage zur B 273 für Berufspendler, die mit dem Rad auf der B 273 nach Potsdam fahren.	Das Vorrangroutennetz wird angepasst und die entsprechenden Maßnahmenvorschläge aufgenommen.	zu berücksichtigten
	3. Um Gelder für o.g. wichtige Wege-Ergänzungen zu sparen, schlage ich vor, auf den Abschnitt 1182 zu verzichten. Hier gibt es bereits einen Gehweg.	Diese Maßnahme wurde mit einem geringen Konflikt- / Handlungspotenzial bewertet und besitzt entsprechend keine hohe Umsetzungspriorität.	kein Änderungsbedarf
71.	das Fußverkehrskonzept und damit verbundenen Unzulänglichkeiten im Bereich Satzkorn und darüber hinaus sind von Herrn Dr. Riemer aus Satzkorn bereits umfänglich dargestellt. Ich schließe mich den Ausführungen ausdrücklich an.	Statement	kein Änderungsbedarf

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
	Es ist nicht nachvollziehbar, dass in der Satzkorner Dorfstraße ein weiterer Fußweg geplant ist, wo hier bereits eine hinreichende Fußwegausstattung, z. T. sogar beidseitig, vorhanden ist. Hier sollte die Weiterführung des vorgesehenen Ausbaus von der Ketziner Straße zur Satzkorner Dorfstraße darüber hinweg bis zur Straße zum Bahnhof Priorität haben (auch hinsichtlich einer Radweganbindung zum Bahnhof Marquardt über die Satzkorner Bergstraße). Dringend erforderlich ist auch der Lückenschluss von der Straße zum Bahnhof zur Bergstraße. Es ist unverständlich, dass bei dem Planungsverfahren der neuen "Semmelhack-Siedlung" in Satzkorn dem Investor die normalerweise selbstverständliche Anbindung an das Fußwegenetz "erlassen" wurde. Dies wird umso weniger verständlich, als auf der Straße zum Bahnhof in Spitzenzeiten mehr als 400 LKW-Durchfahrten (eigene Stichproben-Zählung) erfolgen und überdies die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h kaum eingehalten und z. T. um mehr als das Doppelte überschritten wird.	Das Vorrangroutennetz wird angepasst und die entsprechenden Maßnahmenvorschläge aufgenommen.	zu berücksichtigten
72.	ich wohne in der Sellostrasse in Potsdam-West. So schön wie es hier ist, ist die Situation der Gehwege eine Katastrophe, wie nur einige Beispielfotos zeigen. So, wie auf diesen Beispielen sieht es hier überall aus zwischen Forstweg, Geschwister-Schollstr. Lennéstr. bis zum Luisenplatz. An diesem Gulli vor unserm Haus Sellostr. 23 bin ich bereits gestürzt, und ich mache mir Sorgen um meine Zukunft hier (ich bin 68). − alle gepflasterten Wege sind holprig, es geht auf und ab, und es fehlen oft Steine − die neben diesen verlaufenen Erdwege sind abgesenkt, dort fehlt einfach Erde, so dass es immer wieder überflüssige hohe Kanten direkt auf dem Gehweg gibt − es gibt manchmal Reste von Betoneinfahrten von Baustellen zB in der Lennestrasse (die überhaupt eine der schlimmsten ist), aufgeschüttet auf die alten Steine und nicht wieder entfernt − alles ist ein Flickwerk aus altem Pflaster u irgendwann ausgebesserten und neuen Löchern − der neue Eingang/Einfahrt zu unserem Hof bildet wegen der Absenkung des Gehweges eine Stufe − die Bürgersteige sind unbeleuchtet und im Winter dunkel, da es meist nur Peitschenlampen gibt, die ausschließlich die Straße beleuchten (wunderbar, die Autos fahren ja mit Licht, im Gegensatz zu den Fußgängern) − da die Straßen ebenfalls meist in sehr schlechtem Zustand sind, fahren Radfahrer (die überhaupt hier in Potsdam West außer auf der Zeppelinstrasse keine eigenen Radwege haben) ebenfalls auf diesen schlechten Gehwegen. Rollatoren und Kinderwagen haben es hier schwer, Rollstühle sind unmöglich. Aber schon ich, obwohl noch einigermaßen fit, habe Probleme sowohl zu Fuß als auch per Rad. Ich bitte darum, unsere Sellostraße mit in Ihre Dringlichkeitsliste aufzunehmen (und ein paar mehr, mindestens die Lennéstrasse).	Die Sellowstraße ist nicht Bestandteil des Vorrangnetzes. Die Hinweise werden gesondert gesammelt. Im Zuge der Lennéstrasse sind verschiedene Maßnahmen konzipiert, welche zur Verbesserung der geschilderten Probleme beitragen können.	gesondert zu sammeln

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
73.	wir sind zuversichtlich, dass nun endlich der Gehwegabschnitt Nr.1181 in die Realisierung kommen soll. Die Gefahren für die Fußgänger dort sind hinlänglich bekannt.	[A 1181] unterstützendes Statement	kein Änderungsbedarf
	Allerdings ist das nicht ausreichend. Dringend mit beachtet werden muss, dass der Abschnitt ab Kreuzung Straße des Friedens/Bergstrasse und der anschließende Abschnitt in der Straße zum Bahnhof bis zur Nr. 6 völlig unberücksichtigt ist, der ebenfalls massiv vom Schwerlastverkehr ausgesetzt ist. Weiter existiert hier auch keinerlei Ausleuchtung!	Das Vorrangroutennetz wird angepasst und die entsprechenden Maßnahmenvorschläge aufgenommen.	zu berücksichtigten
	Die Planung 1182 ist unnötig, da hier auf der anderen Straßenseite der Dorfstraße ein ausgebauter Gehweg mit Beleuchtung vorhanden ist. Wer ist bloß auf die Idee gekommen?	Bei einer beidseitigen Bebauung bedarf es auch beidseitig eines Gehweges. Dieser ist hier mit geringem Handlungspotenzial im Maßnahmenkonzept enthalten.	kein Änderungsbedarf
	Notwendig ist allerdings der Bau eines Rad/Gehweges in der Bergstraße ab Sportplatz bis zum Kreisverkehr B 273 und dann bis zum Bahnhof Marquardt.	Das Vorrangroutennetz wird angepasst und die entsprechenden Maßnahmenvorschläge aufgenommen.	zu berücksichtigten
	Es zeigt sich an uns vorliegenden Messungen aus dem schwachen Monat Dezember 2020 durch die Polizei, dass dort täglich 600 bis 700 Schwerlast-Lkw und sonstige Fahrzeuge passieren. Ich selbst bin dort schon massiv abgedrängt worden und habe auch Anzeige gegen den Lkw-Fahrer gestellt. Und mein Fall ist kein Einzelfall!		
	Bitte prüfen Sie die Hinweise und nehmen Sie sie in die weitere Planung auf. Es muss doch nicht erst jemand verletzt oder getötet werden, bis das Problem zur Kenntnis genommen wird.		
74.	Ich möchte gern noch ein, mir wichtiges, Anliegen zum Fußverkehrskonzept beisteuern: Waldstadt II / Zum Kahleberg / ab Kreuzung Zum Jagenstein / in Richtung zum Wald - dort gibt es keinen Fußweg, der von uns älteren Menschen sicher begangen werden kann. Man schlängelt sich an Autos vorbei, müht sich unsicher zu Fuß u.o. mit Gehhilfen über einen Parkplatz … Die Straßenseite kurzfristig zu wechseln ist auch zu mühsam und unsicher zugleich, da die Straße durch parkende Autos schlecht überschaubar ist. Würden sie die Verlängerung dieses Fußweges prüfen und ggf. in ihre Planung einbeziehen.	Der entsprechende Abschnitt ist nicht durchgehend Bestandteil des Vorrangnetzes. Der Hinweis wird gesondert gesammelt.	gesondert zu sammeln
75.	Bezugnehmend auf die Veröffentlichung des gesamtstädtischen Verkehrskonzeptes für die Stadt Potsdam möchten wir als Anwohner des Stadteils Satzkorn gerne ein paar Anmerkungen dazu geben:	[A 1181] unterstützendes Statement	kein Änderungsbedarf
	Der Gehwegabschnitt Nr. 1181 sieht die Schaffung eines beleuchteten straßenbegleitenden Gehwegs an den Ortsteil Fahrland vor. Dies begrüßen wir als Anwohner sehr und erachten dieses Vorhaben als absolut nötig, sinnvoll und längst überfällig. Aus unserer Sicht wäre auch die Schaffung eines separaten/gemeinsam geführten Radweges sinnvoll.		
	Der mit Nummer 1182 geplante Abschnitt zur Schaffung eines zweiten straßenbegleitenden Gehweg im Bereich zwischen Dorfstraße und Ringstraße (Zufahrt Kirche) inklusive Verkehrsberuhigung dieses Bereiches erscheint uns zwar wichtig und sinnvoll, allerdings wäre aus unserer Sicht folgendes Prob-	Diese Maßnahme wurde mit einem geringen Konflikt- / Handlungspotenzial bewertet und besitzt entsprechend keine hohe Umsetzungspriorität.	kein Änderungsbedarf

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
	lem prioritär planerisch zu behandeln und schnellstmöglich umzusetzen:		
	Die vorhandenen Gehwege aus der Straße des Friedens und der Dorfstraße haben aktuell weder eine Anbindung an den Gehweg zur Straße zum Bahnhof noch an den Gehweg zur Satzkorner Bergstraße. Durch den LKW - Durchgangsverkehr der umliegenden Gewerbe (Fa. Berger Beton, Behrend Baustoffe etc) sowie die schlecht einsehbare Kurve ist dieser Abschnitt für Fußgänger sehr gefährlich. Aktuell hat die Verkehrsbelastung durch die andauernden Bauarbeiten auf der A10 noch zugenommen. Weder der Sportplatz des Ortsteils, der Hundesportplatz oder der in der Straße zum Bahnhof gelegene Teil des Neubaugebiets lassen sich durchgehend auf Fußwegen erreichen.	Das Vorrangroutennetz wird angepasst und die entsprechenden Maßnahmenvorschläge aufgenommen.	zu berücksichtigten
	Gerade vor dem Hintergrund des Neubaus von 28 Doppelhaushälften, in denen hauptsächlich Familien mit Kindern wohnen, ist es für uns unverständlich, warum dieser Abschnitt überhaupt nicht im Fußverkehrskonzept auftaucht. Er ist absolut notwendig, sinnvoll und längst überfällig!		
76.	wir lasen die Veröffentlichungen der Vorhaben geplanter Maßnahmen eines Fußverkehrskonzeptes. Es geht uns insbesondere um die Maßnahme 1000 – Lindenstraße zwischen Hegelallee und Charlottenstraße. Weil wir in und mit der Straße und dem Gehweg sehr zufrieden sind, möchten wir Ihnen schreiben, in Sorge vor Plänen, die etwas verbessern sollen, aber vielleicht gar nicht nötig sind oder die Besonderheit und Schönheit eher rauben.	Im Fußverkehrskonzept wird auf die Abwägungsnotwendigkeiten zwischen den Belangen der Fußverkehrsförderung sowie dem Denkmalschutz hingewiesen.	teilweise zu berücksichtigen
	Wir Anwohner lieben alle unser Kopfsteinpflaster! Es macht den Charme dieser Straße aus.	Durch die vorgeschlagenen Maßnahmen wird die Oberflächenbefestigung mittels Pflaster nicht zwingend in Frage gestellt. Für die Lindenstraße sowie die Dortustraße wird die Maßnahmenformulierung präzisiert bzw. angepasst.	
	Wir sind voll des Lobes für die behutsame Sanierung unserer Straße durch den Sanierungsträger Potsdam nach der Wendezeit. Auch Touristen loben das Flair dieser Straße und äußern sich alle nur positiv. Gerade die Historie macht den Reiz dieser Straße aus.		
77.	hier meine Anmerkungen zum Ortsteil Satzkorn: Geplanter Gehwegabschnitt Nr. 1181:	[A 1181] unterstützendes Statement	kein Änderungsbedarf
	beleuchteter, straßenbegleitender Gehweg zur Anbindung an den Ortsteil Fahrland Hinweis: sehr sinnvoll, notwendig und längst überfällig!		
	Geplanter Gehwegabschnitt Nr. 1182: Zweiter beleuchteter, straßenbegleitender Gehweg Hinweis: aktuell nicht unbedingt notwendig, da bereits ein Gehweg vorhanden ist. Neu aufzunehmender Gehwegabschnitt Bergstraße:	Diese Maßnahme wurde mit einem geringen Konflikt- / Handlungspotenzial bewertet und besitzt entsprechend keine hohe Umsetzungspriorität.	kein Änderungsbedarf
	Errichtung eines Gehwegs mit Beleuchtung auf der Bergstraße bis zum Gehweg auf der Straße zum Bahnhof (ca. 200m). Zur Minimierung des Unfallrisikos auf der Hauptstraße des Ortsteils, auf dem Weg zur Hundeschule, Sportplatz oder durch den Ortsteil, durch Fußgänger oder Kinder auf der viel befahrenen Bergstraße. Hinweis: sehr notwendig und längst überfällig!	Das Vorrangroutennetz wird angepasst und die entsprechenden Maßnahmenvorschläge aufgenommen.	zu berücksichtigten
78.	bezogen auf geplante Veränderungen im Holländischen Viertel möchten wir als Eigentümer unser Mitspracherecht wahrnehmen und auf folgendes hinweisen:	Statement	kein Änderungsbedarf
	Die Straßen des Holl. Viertels sind im Zuge der Sanierungsmaßnahme saniert worden, alle Belange	Im Fußverkehrskonzept wird bereits auf die Abwä-	bereits berücksichtigt

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
	wurden damals abgewogen: Eigenschaft und Status als Denkmalbereich ist für die extrem hohe Aufenthaltsqualität verantwortlich, deshalb müssen Maßnahmen im Viertel mit äußerster Rücksicht vorgenommen werden.	gungsnotwendigkeiten zwischen Anforderung des Denkmalschutzes sowie des Fußverkehrs eingegangen.	
	Wir begrüßen es, die Fußwege von Sondernutzungen zu befreien, damit genügend Platz für den Fußverkehr geschaffen wird. Gleichzeitig weisen wir darauf hin, dass das Viertel - glücklicherweise und anders als in Fußgängerzonen im alten Bundesgebiet dicht bewohnt ist. Das hat gegenwärtig zur Folge, dass viele Anwohner hier parken. Erst, wenn dafür eine Lösung gefunden ist, kann die Fahrbahn stärker freigeben werden. in einem ersten Schritt sollten für die Gewerbetreibenden Alternativen geschaffen werden.	Auf die Notwendigkeit einer Schaffung zentraler Parkierungseinrichtungen bzw. Quartiersgaragen wird im Erläuterungsbericht des Fußverkehrskonzeptes bereits hingewiesen.	bereits berücksichtigt
	Wir würden auch eine Neuverfugung der Fahrbahn akzeptieren, aber die beabsichtigte "Neugestaltung des Straßenraumes" in beiden Straßen lehnen wir ausdrücklich ab. Hier ist durch die Sanierungsmaßnahmen eine hohe Qualität geschaffen worden, die zur weltweit anerkannten Attraktivität des Viertels beiträgt. Zudem ist gemessen am Zustand der Fußwege in der Gesamtstadt die Priorität dieser beiden Straßen nicht einsehbar. Die Anrainer sind vor noch nicht … Jahren durch ihre Beiträge am Wertzuwachs des Viertels finanzielle beteiligt worden. Auch aus diesem Grund lehnen wir einen so bald folgenden erneuten Eingriff in die Bausubstanz ab.	Ziel der Maßnahmen bildet in diesen Bereichen eine Umnutzung von Flächen zugunsten der Seitenraumnutzungen sowie eine Rückgewinnung der Gehwege vorrangig für den Fußverkehr. Eine grundhafte bauliche Umgestaltung ist nicht vorgesehen.	nicht zu berücksichtigen
	Unser Votum bezieht sich auf: Maßnahmentabelle, Vorrangnetz, S. 2/32: 1004 Benkertstraße : Maßnahme 10 Neugestaltung des Straßenraumes unter Berücksichtigung des Fußverkehrs	siehe vorheriger Punkt: Die entsprechende Maßnahmenbeschreibung wird angepasst.	zu berücksichtigen
	1006 Mittelstraße: Verbreiterung Gehwegflächen, Verlagerung Geschäftsauslagen, Prüfung Radstellplätze im Fahrbahnbereich, Überprüfung Sondernutzungsgenehmigungen, verstärkte Kontrollen, Sanierung Fahrbahn (Mischverkehrsflächen), Erhöhung Aufenthaltsqualität durch bauliche Neugestaltung des Straßenraumes.	Ziel der Maßnahmen bildet in diesen Bereichen eine Umnutzung von Flächen zugunsten der Seitenraumnutzungen sowie eine Rückgewinnung der Gehwege vorrangig für den Fußverkehr. Eine grundhafte bauliche Umgestaltung ist nicht vorgesehen.	nicht zu berücksichtigen
79.	Geplanter Gehwegabschnitt Nr. 1181, Beleuchtete Gehweg zur Anbindung an den Ortsteil Fahrland sehr sinnvoll, notwendig und längst überfällig	[A 1181] unterstützendes Statement	kein Änderungsbedarf
	Geplanter Gehwegabschnitt Nr. 1182, Zweiter beleuchteter Gehweg, Aktuell nicht unbedingt notwendig, da bereits ein Gehweg vorhanden ist	Bei einer beidseitigen Bebauung bedarf es auch beidseitig eines Gehweges. Dieser ist hier mit geringem Handlungspotenzial im Maßnahmenkonzept enthalten.	kein Änderungsbedarf
	Neu aufzunehmender Gehwegabschnitt Verbindung zwischen bestehenden Gehweg Straße zum Bahnhof Hausnummer 6 + 7 Verlängerung bis zum Grundstück Straße zum Bahnhof 5 A + 5 B mit der weiteren Errichtung eines Gehweges mit Beleuchtung auf der Bergstraße. Zur Minimierung des Unfallrisikos auf dem Weg zum Sportplatz bzw. zur Hundeschule und durch den Ortsteil, durch Kinder und	Das Vorrangroutennetz wird angepasst und die entsprechenden Maßnahmenvorschläge aufgenommen.	zu berücksichtigten

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
	Fußgänger auf der viel befahrenden Bergstraße und LKW-Verkehr auf der Straße zum Bahnhof sehr sinnvoll, notwendig und längst überfällig.		
80.	Das vorgestellte Fußverkehrskonzept der LHP kann zu einer erheblichen Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur für Fußgänger in der Landeshauptstadt führen. Es ist sehr umfangreich, sollte aber z. B. für den Ortsteil Satzkorn ergänzt werden.	Statement	kein Änderungsbedarf
	Maßnahmentabelle zur Anlage 4.12 Stand 07 .12 .2020 Nr. 1182 Dorfstraße von Satzkorner Bergstraße bis Satzkorner Ringstraße: In der Maßnahme 2 ist die Ergänzung eines straßenbegleitenden Gehweges auf der Ostseite vorgesehen. Die bezeichnete Strecke führt an einer Friedhofsmauer, an der Rückseite eines Grundstücks mit Doppelhaus vorbei bis zur Alten Feuerwache und besteht zurzeit aus einer Rasenfläche mit Baum-/Strauchbewuchs. Die Alte Feuerwache kann von der Satzkorner Ringstraße und über die Parkflächen von der Dorfstraße erreicht werden. Das Grundstück mit dem Doppelheus hat die Zufahrten von der Satzkorner Ringstraße aus. Der Haupteingang zum Friedhof befindet sich an der Ecke Dorfstraße/ Satzkorner Ringstraße und kann über den Gehweg Dorfstraße Westseite mit Fahrbahnüberquerung erreicht werden. Der Friedhof hat noch einen Nebeneingang in der Satzkomer Ringstraße.	Bei einer beidseitigen Bebauung bedarf es auch beidseitig eines Gehweges. Dieser ist hier mit geringem Handlungspotenzial im Maßnahmenkonzept enthalten.	kein Änderungsbedarf
	Durch den geplanten Gehweg würden keinerlei Verbesserungen im Fußverkehr für Anwohner und nur ein geringer Nutzen für Trauergesellschaften erreicht. Der geplante Abschnitt befindet sich in einer Zone mit Geschwindigkeitsreduzierung von Fahrzeugen auf 30 Km/h mit Quell- und Zielverkehr. Bei geplanter Umsetzung der Maßnahme 12, verkehrsberuhigte Gestaltung des Straßenraums, sollte eine Dopplung durch den zweiten Gehweg Ostseite entfallen. Die hier eingesparten finanziellen Mittel könnten an anderer Stelle in Satzkorn verwendet werden.		
	Folgende Vorschläge sollten im Fußverkehrskonzept für den Ortsteil Satzkorn bedacht werden: 1. Vorschlag: Satzkorner Bergstraße von Straße des Friedens / Dorfstraße bis Straße zum Bahnhof Auf diesem Straßenabschnitt findet Durchgangsverkehr mit zeitweiser Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h mit einem hohen Anteil von Schwerlastverkehr statt. Neben der Fahrbahn befinden sich Grasflächen. Es ist keine Beleuchtung vorhanden. Fuß- und Fahrzeugverkehr finden auf einer Verkehrsfläche, der Fahrbahn, statt. Kinder und Erwachsene können den Gehweg neben der Salzkorner Bergstraße ab der Straße zum Bahnhof zum Sport· und Hundeplatz nicht sicher erreichen. Auch der Weg zurück in den alten Ortskern führt von der Straße zum Bahnhof zur Dorfstraße auf der Fahrbahn entlang. Ein erhebliches Gefahrenpotential ist vorhanden.	Das Vorrangroutennetz wird angepasst und die entsprechenden Maßnahmenvorschläge aufgenommen.	zu berücksichtigten
	2. Vorschlag· Straße zum Bahnhof von Satzkorner Bergstraße bis Lillienweg (und Anschluss an den bestehenden Fußweg): Auf diesem Straßenabschnitt findet Quell- und Zielverkehr aus dem hier befindlichen Wohngebiet mit einem erheblichen Anteil von Schwertastverkehr in und aus Richtung des ehemaligen Bahn-	Das Vorrangroutennetz wird angepasst und die entsprechenden Maßnahmenvorschläge aufgenommen.	zu berücksichtigten

<table>
<tr><th>Nr.</th><th>Anmerkung / Hinweise / Bedenken</th><th>Erläuterungen Gutachter / Verwaltung</th><th>Empfehlung</th></tr>
<tr><td></td><td>hofes mit dem dort ansässigen Gewerbe für Straßenneu- und Zuschlagstoffe statt. Der Schwerlastverkehr ist im Bereich der Wohnhäuser auf 30 km/h zulässige Höchstgeschwindigkeit begrenzt. Zu beiden Seiten der Fahrbahn in diesem Abschnitt der Str. zum Bahnhof fehlen straßenbegleitende Gehwege. Die Seiten neben der Fahrbahn sind unbefestigt, uneben und unbeleuchtet. Durch die Errichtung von 20 Wohneinheiten in Doppelhäusern im Baugebiet Lilienweg erfolgte ein Zuzug von Familien mit Kindern in kleineren und mittleren Kindesalter. Diese Kinder und auch Erwachsene müssen erst die gefährliche Fahrbahn gemeinsam mit dem Fahrzeugverkehr nutzen, um dann den sicheren Gehweg in Richtung Sportplatz erreichen zu können. Hier ist für den Fußverkehr ein erhebliches Gefahrenpotential vorhanden.

3. Vorschlag·
Satzkorner Bergstraße vom Sportplatz bis Kienheide: Dieser Abschnitt der Satzkorner Bergstraße führt an einem Gewerbegebiet für Bau- und Zuschlagstoffe vorbei. Der hier vorhandene Quell- und Zielverkehr aus beiden Anfahrrichtungen mit schweren LKW sowie der Durchgangsverkehr von PKW, LKW und Bussen finden gemeinsam mit dem Fuß- und Radverkehr auf der Fahrbahn statt. Unterhalb des Satzkorner Berges sind straßenbegleitende Gehwege oder Beleuchtung überwiegend nicht vorhanden. Mitarbeiter des ansässigen Gewerbes sowie ein Teil der Bewohner können die Haltestelle des ÖPNV oder den Ortskern als Fußgänger nur durch Nutzung der Fahrbahn erreichen. Ein kurzes, schmales Teilstück auf dem Berg vor den wenigen hier befindlichen Häusern dient dem Erreichen einer Haltestelle des ÖPNV. Bei der Begegnung von zwei Personen muss eine Person schon auf die Fahrbahn ausweichen. Hier wird die Satzkorner Bergstraße über die Kuppe des Satzkorner Berges geführt. Die Weitsicht ist erheblich eingeschränkt. Fahrzeugführer können entgegenkommende Fahrzeuge u. U. sehr spät wahrnehmen. Auf der Fahrbahn laufende und Radfahrende können nicht gefahrlos ausweichen. Böschung, Wall und Strauchwerk bis an die Fahrbahn heran, verhindern das. Gefährliche Situationen bei sich begegnenden Fahrzeugverkehr, besonders bei Schwerverkehr mit Fuß- und Radverkehr am Hang, gibt es nicht selten. Die hohe Verkehrsbelastung der Salzkorner Bergstraße in diesem Abschnitt soll beispielhaft mit Daten vom 14.12.2020 (Seitenradar der Verkehrspolizei) dargestellt werden. In 24 Stunden fanden 618 Fahrzeugbewegungen statt, davon 507 Pkw und 111 Lkw. In der Hauptverkehrslastzeit von 06:00 bis 22:00 Uhr befuhren 582 Fahrzeuge, davon 104 LKW den Berghang mit folgenden Geschwindigkeiten:
<table><tr><td>Geschwindigkeit (km/h) bis</td><td>50</td><td>60</td><td>70</td><td>80</td><td>90</td><td>100</td></tr><tr><td>Anzahl Fahrzeuge</td><td>186</td><td>249</td><td>97</td><td>19</td><td>3</td><td>2</td></tr></table>Ohne Gehweg besteht hier seit Jahren eine erhebliche Gefahr für Leib und Leben von Radfahrern und Fußgängern. Es sollte nicht nur die Satzkorner Bergstraße außerhalb der Ortschaft von der Kienheide bis zur B 273 mit einem straßenbegleitenden gemeinsamen Geh- und Radweg versehen werden, auch innerhalb des Ortes ist zeitnah ein durchgängiger straßenbegleitender Gehweg vom Ortskern zur B 273</td><td>Das Vorrangroutennetz wird angepasst und die entsprechenden Maßnahmenvorschläge aufgenommen.</td><td>zu berücksichtigten</td></tr>
</table>

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
	und weiter zur zukünftigen Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Marquardt unbedingt erforderlich.		
81.	Weg zur Haltestelle Campus Fachhochschule Überquert man die Kiepenheuerallee von der Georg-Herrmann-Allee kommend zur Haltestelleninsel bei grüner Ampel, gibt es gefährliche Begegnungen mit Linksabbiegern aus der Georg-Herrmann-Allee. PKWs und insbesondere Baufahrzeuge fahren aggressiv und wollen ihre Weiterfahrt erzwingen oder fahren hinter dem Fußgänger weiter, auch wenn dieser noch die Fahrbahn überquert. Deshalb ist es sicherer, dass man die Fahrbahn bei roter Amper überquert, da man die (wenigen) herannahenden Fahrzeuge sehr gut einschätzen kann.	Die Überprüfung einer getrennten Signalisierung von der Linksabbiegern und Fußverkehr wird im Maßnahmenkonzept ergänzt.	zu berücksichtigen
82.	In der Lennéstrasse befindet sich ein sehr maroder Fussgänger-Durchgang (eine Stichstrasse), der zu einer Einrichtung des Betreuten Wohnens "Haus Lenné" führt. Dort leben betagte Bewohner von hohem Alter, die mit ihren Rollatoren und Rollstühlen diese Schlaglochpiste bewältigen müssen, eine Zumutung !! Beschriebene Hoppelstrecke befindet sich zwischen dem "Sanitätshaus am Schloß" und einem Medizinischen Versorgungszentrum. Gegenüber beschriebener Stichstrasse befindet sich ein Spielplatz (Köhlerplatz oder Kohlerplatz) mit dahinter liegender Apotheke.	Hierbei handelt es sich um eine Wegverbindung auf einem privaten Grundstück. Diese ist für das Fußverkehrskonzept nicht relevant.	nicht zu berücksichtigen
83.	Im vorliegenden Fußverkehrskonzept wird in Abschnitt 9.4.4 auf die Konflikte und resultierenden Risiken durch die Nutzungsüberlagerung mit dem Radverkehr eingegangen. Dabei wird insbesondere auf „kritische Konflikte mit dem zügig fahrenden Radverkehr“ (Seite 62) hingewiesen. Es wird gefordert, dass „Maßnahmen für den Radverkehr nicht zu unzureichenden breiten Anlagen für den Fußverkehr führen dürfen“ (Seite 63). Diese Darstellungen finde ich nachvollziehbar und gut begründet.	unterstützendes Statement	kein Änderungsbedarf
	In Abschnitt 9.2 geht das Konzept auf Lücken in der Fußverkehrsinfrastruktur ein und schlägt mehrere zusätzliche Verbindungen vor. Eine dieser vorgeschlagenen Verbindungen betrifft die mögliche Streckenführung eines Radschnellwegs von Krampnitz über Neu Fahrland und Nedlitz in Richtung Innenstadt. (Dabei handelt es sich um die derzeit von der Stadtverwaltung favorisiere Variante, obwohl die Machbarkeitsuntersuchung „Radschnellverbindungen“ im Rahmen der Fortschreibung des Radverkehrskonzepts eine Alternative parallel zur B2 vorgesehen hat.) Das vorliegende Fußverkehrskonzept argumentiert, dass durch den Brückenneubau über den Sakrow-Paretzer-Kanal eine Verbindung zwischen Neu Fahrland und Nedlitz entstehen würde, die „für den Fußverkehr positive Effekte“ (Seite 50) hätte. Als Beispiele für diese Effekte werden die Erreichbarkeit des ÖPNV in die westlichen Stadtteile und Freizeitnutzungen angeführt. Bei dem erwähnten ÖPNV-Angebot kann es sich nur um die Buslinie 698 handeln, die vom Campus Jungfernsee über Nedlitz zur Kirschallee führt, zu Stoßzeiten alle 40 Minuten und sonst einmal pro Stunde verkehrt. Stattdessen wäre die Erreichbarkeit des ÖPNV-Angebotes, das auf der Bundesstraße B2 verkehrt, deutlich wichtiger (siehe Anlage 4, Nr. 1168). Dort verkehren die Buslinien 609, 638, 697 und zukünftig die Tram 96. Diese Linien fahren auch die Haltestelle Campus Jungernsee an, von der	Es ist richtig, dass an der B 2 die Bedienungshäufigkeit und die Linienzahl höher ist. Allerdings bietet die Buslinie 698 eine direkte Verbindung nach Bornim. Ein solches Angebot besteht für den Haltestellenstandort an der B 2 nicht.	kein Änderungsbedarf

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
	aus der Bus 698 erreicht werden kann. Die Buslinie 698 ist als Beispiel für einen positiven Effekt des Brückenbaus kaum geeignet.		
	Durch die Anführung der Freizeitnutzung entsteht für Ortsunkundige der Eindruck, als gäbe es positive Synergieeffekte. Wenn man den weiteren Verlauf des geplanten Radschnellweges innerhalb von Neu Fahrland betrachtet, führt dieser über die Ringstraße. Vor Ort kann man sehen, dass die Ringstraße im südlichen Bereich keine Fußwege hat. Der Seitenstreifen zwischen Straße und angrenzenden Grundstücken wird als Versickerungsfläche benötigt, weil die Ringstraße über keine andere Entwässerung verfügt. Außerdem stehen Bäume auf dem Seitenstreifen. Weil es sich um eine Sackgasse handelt, spielen hier regelmäßig Kinder. Im nördlichen Teil der Ringstraße gibt es ebenfalls keinen Fußweg. Auch hier stehen alte Bäume auf dem Seitenstreifen, der teilweise vom ruhenden Verkehr als Parkfläche genutzt wird (Beschilderung mit Verkehrsschild VZ 315-53). Im Sommer wird die Straße von Badegästen und Surfern zum Parken genutzt. Der Radschnellweg ist in Neu Fahrland deshalb ein sehr gutes Beispiel wie „kritische Konflikte mit dem zügig fahrenden Radverkehr“ (Seite 62) erzeugt werden, weil die geplanten Maßnahmen für den Radverkehr dazu führen, dass unzureichende Anlagen für den Fußverkehr entstehen. Diese Situation ist entsprechend des vorliegenden Konzepts zu vermeiden (vgl. Abschnitt 9.4.4). Deshalb darf im vorliegenden Konzept der Brückenneubau über den Sacrow-Paretzer-Kanal nicht als positives Beispiel angeführt werden. Vielmehr muss der Radschnellweg als negatives Beispiel deutlich herausgestellt werden.	Die entsprechenden Abschnitte sind nicht Bestandteil des Vorrangnetzes. Die geschilderten Konflikte sind im Rahmen der konkreten Planungen zur Radschnellverbindung zu diskutieren. Der Hinweis wird gesondert gesammelt.	gesondert zu sammeln
	Die wichtige Situation des Fußverkehrs in Neu Fahrland entlang der Bundesstraße B2 wird im vorliegenden Konzept kaum beachtet. In Anlage 4 ist mit Nr. 1374 die Schaffung eines straßenbegleitenden Gehwegs vom Heinrich-Heine-Weg bis zur Straße Am Stinthorn vorgesehen. Es gibt bereits einen beleuchteten Gehweg der im Wald von Heinrich-Heine-Weg zur Straße Am Stinthorn führt. Im Konzept wird nicht deutlich, welche Verbesserung Nr. 1374 bringen soll.	Die Gehwegverbindung entlang der B 2 dient der Verknüpfung zwischen Neu Fahrland und dem Gebiet am Stinthorn. Hier bestehen vielfältige Austauschbeziehungen. Die Verbindung entlang der Hauptverkehrsstraße bietet eine deutlich bessere soziale Kontrolle.	nicht zu berücksichtigen
	In Anlage 4 sind weiterhin mit Nr. 1166 und mit Nr. 1167 die Überprüfung der Benutzungspflicht des Gehwegs für den Radverkehr auf der Insel in Neu Fahrland bzw. die Verbreiterung des Gehwegs an der Haltestelle Römerschanze (Ostseite) vorgesehen. Die Situation auf der Insel in Neu Fahrland ist aber weitaus komplexer und wird weder in der Anlage noch im Konzept ausreichend beachtet.	Die angesprochenen Maßnahmen stellen den kurzfristigen Handlungsbedarf dar, welcher sich aus Sicht der Fußverkehrsförderung aus der Bestandssituation ergibt.	nicht zu berücksichtigen
	Für die Insel in Neu Fahrland sehen die aktuellen Planungen eine starke Konkurrenz zwischen Kfz-Verkehr auf der Bundesstraße B2, dem zukünftigen Anlieger- und Gewerbeverkehr, der Straßenbahn, dem Radverkehr und dem Fußverkehr vor. Die Planungen für die Tram 96 gehen von einem Fußweg in Kombination mit dem Radweg aus. Im sogenannten „Bürgerdialog“ hat die VIP deutlich gemacht, dass getrennte Fuß- und Radwege nicht geplant werden. Die Vorzugsvariante sieht einen 3 Meter breiten gemeinsamen Fuß- und Radweg pro Richtung vor. Hier steht zu befürchten, dass aufgrund des steigenden Radverkehrs zwischen Krampnitz und der Innenstadt Konflikte entstehen, insbesondere mit dem „zügig fahrenden Radverkehr“ (Seite 62). Weiterhin wird der Radschnellweg nicht in den Planun-	Hinsichtlich der im Rahmen von Neu-, Aus- und Umbaumaßnahmen aus Sicht der Fußverkehrsförderung zu berücksichtigenden Aspekte enthält der Erläuterungsbericht des Fußverkehrskonzeptes umfangreiche Hinweise. Demnach sollte eine gemeinsame Nutzung von Flächen durch den Fuß- und Radverkehr innerorts den Ausnah-	kein Änderungsbedarf

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
	gen berücksichtigt, obwohl die Streckenführung entlang der B2 deutlich kürzer ist und nicht nur eine mögliche, sondern vor allem eine sinnvolle Streckenführung darstellt, wenn man die tatsächliche Situation vor Ort berücksichtigt (z.B. die oben angeführte Situation in der Ringstraße). Das vorliegende Fußverkehrskonzept erfasst die komplexe Situation insbesondere im Bereich der Insel Neu Fahrland und im gesamten Verlauf der B2 von Rote Kaserne bis Krampnitz nicht ausreichend. Es ist aber besonders wichtig, hier konzeptuelle Grundlagen zu schaffen. Die Vielzahl der Beteiligten und die unterschiedlichen Planungen benötigen dringend eine abgestimmte Grundlage. Das sehe ich als wichtige Aufgabe eines Fußverkehrskonzeptes an.	mefall bilden und nur zum Einsatz kommen, wo eine geringe Netzbedeutung und Aufenthaltsfunktion existieren.	
	Auf Seite 65 zeigt das Fußverkehrskonzept in Abbildung 42 (rechts) die Querung des Fuß- und Radwegs über die Tram 96 zwischen den Haltestellen Rote Kaserne und Campus Jungfernsee. Es wird als positives Beispiel für die Querung einer Straßenbahntrasse angeführt. Diese dargestellte Querung führt den Rad- und Fußverkehr in Z-Form über die Gleise. Vor Ort kann man täglich erleben, dass es für Radfahrende schwierig ist, dieses Hindernis zu überwinden. Sie müssen abbremsen und eine scharfe Kurve fahren. Dann fahren sie ein Stück in die entgegengesetzte Fahrrichtung. Anschließend müssen sie eine weitere scharfe Kurve fahren, um wieder auf den Radweg zu gelangen. Dieses Hindernis provoziert kritische Situationen, in denen sich Fußverkehr und Radverkehr in einer engen Querung begegnen. Fußgänger müssen den Manövern der Radfahrenden regelmäßig ausweichen. Das birgt erhebliche Risiken. Deshalb ist die Abbildung 42 (links) nicht als gutes Beispiel geeignet, da es hier zu kritischen Konflikten kommt. Stattdessen sollte eine Querung gradlinig erfolgen, weil die angesprochene Rot-Dunkel-LSA bereits die notwendige Sicherheit schafft. Das Fußverkehrskonzept sollte in diesem Punkt verbindlich für die Planungen der Verkehrsbetriebe sein.	Aufgrund der konkreten Sicherheitsanforderungen bedarf es jeweils einer Einzelfallentscheidung. Die Beeinträchtigungen für den Fußverkehr sind ohnehin gering.	nicht zu berücksichtigen
84.	voll Freude haben wir die zahlreichen Handlungsempfehlungen zum Vorrangnetz gelesen und vieles ist begrüßenswert und notwendig.	Statement	kein Änderungsbedarf
	Wir möchten uns für das Projekt von hoher Priorität (1181/82?) starkmachen und auf höchste Priorität verweisen.	[A 1181] unterstützendes Statement	kein Änderungsbedarf
	Aus 2 Gründen: 1. Es ist inzwischen lebensgefährlich sich als Satzkorner mit dem Rad oder gar zu Fuß in Richtung Fahrland oder Marquardt aufzumachen!!! Nicht nur, dass hier ein besonders hohes Aufkommen an schweren Lastern zu verzeichnen ist (u.a. durch Berger und BestBau), sondern vor allem, weil die Verbindung zw. Fahrland und Marquardt über Satzkorn fast gänzlich ohne Rad- bzw. Fußweg zu absolvieren ist. Ein kl. Teilstück von ca. 1 km zeigt, wie es gefahrlos gehen könnte, nur leider ist die Strecke etwa 3 km lang. Bitte gehen sie mal gegen 17.00 Uhr über die Satzkorner Bergstrasse zum Obstgut oder zum Bahnhof Marquardt und sie wissen was ich meine. 2. Spricht man immer von der Verbesserung einer Anbindung des Potsdamer Nordens und dem enor-	Das Vorrangroutennetz wird angepasst und die entsprechenden Maßnahmenvorschläge aufgenommen.	zu berücksichtigten

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
	men Zuzug in den nächsten Jahren- hier sei nur die Straßenbahnverlängerung nach Fahrland/ Krampnitz erwähnt... Warum aber vergibt man sich die Möglichkeit einer Anbindung mit der Bahn über Marquardt, durch die extrem schlechte Erreichbarkeit des Bahnhofs Marquardt?! Hier würde der Rad- und Fußweg die Sicherheit der Bürger und Attraktivität der Bahnverbindung durch eine bessere Erreichbarkeit erhöhen.		
85.	Mein Vorschlag kurz skizziert ist, den Bereich vom Thalia Kino bis zur Grundschule Babelsberg zu einer Spielstraße auszuweisen. Begründung: Verschiedenste Verkehrsteilnehmer (Fußgänger Radfahrer Roller PKW LKW ÖPNV Busse und Straßenbahn) teilen sich den Bereich. Verkehrsregeln werden nicht durchgängig beachtet bzw. erkannt. Unfälle sind häufig festzustellen. Das ganze ließ sich durch Shared Zone Konzept bzw Verkehrsberuhigung bestens lösen. Die Wohn- und Einkaufsqualität sowie die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer deutlich erhöhen.	Die Ausweisung eines verkehrsberuhigten Bereiches ist nur für Mischverkehrsflächen möglich. Maßnahmen für eine weitere Verkehrsberuhigung des Abschnittes wurden im Rahmen des Fußverkehrskonzeptes diskutiert, jedoch angesichts der konkreten Rahmenbedingungen und Nutzungsanforderungen verworfen (u. a. Straßenbahn).	nicht zu berücksichtigen
86.	Wir stimmen als Neu- Satzkorner Familie den Forderungen unserer Gemeinde zu: Geplanter Gehwegabschnitt Nr. 1181, beleuchtete Gehweg zur Anbindung an den Ortsteil Fahrland sehr sinnvoll, notwendig und längst überfällig Geplanter Gehwegabschnitt Nr. 1182, Zweiter beleuchteter Gehweg Aktuell nicht unbedingt notwendig, da bereits ein Gehweg vorhanden ist Neu aufzunehmender Gehwegabschnitt Verbindung zwischen bestehenden Gehweg Straße zum Bahnhof Hausnummer 6 + 7 Verlängerung bis zum Grundstück Straße zum Bahnhof 5 A + 5 B mit der weiteren Errichtung eines Gehweges mit Beleuchtung auf der Bergstraße. Zur Minimierung des Unfallrisikos auf dem Weg zum Sportplatz bzw. zur Hundeschule und durch den Ortsteil, durch Kinder und Fußgänger auf der viel befahrenden Bergstraße und LKW-Verkehr auf der Straße zum Bahnhof sehr sinnvoll, notwendig und längst überfällig.	[A 1181] unterstützendes Statement Bei einer beidseitigen Bebauung bedarf es auch beidseitig eines Gehweges. Dieser ist hier mit geringem Handlungspotenzial im Maßnahmenkonzept enthalten. Das Vorrangroutennetz wird angepasst und die entsprechenden Maßnahmenvorschläge aufgenommen.	kein Änderungsbedarf kein Änderungsbedarf zu berücksichtigten
87.	Vielen Dank für das lesenswerte Fußverkehrskonzept für die Stadt Potsdam. Einige Gedanken: 1. Bordabsenkungen: Diese zu begrüßenden Maßnahmen haben ungewollte Konsequenzen, wenn etwa für Lieferverkehr ein bauliches Hindernis wegfällt und abgesenkte Bordsteinbereiche zum Parken genutzt werden. Auch werden darüber Fußwegabschnitte zum Parken langstreckig befahren, die sonst nicht zugänglich wären. Ein Beispiel hierfür ist die Kreuzung Hans-Sachs-Straße/Meistersingerstraße, die erst kürzlich entsprechend umgestaltet wurde. Siehe Foto 1. Ohne Poller geht es nicht.	Statement Poller bilden ein Element, um ungewollte Nutzungen im Seitenraum zu vermeiden. Allerdings stellen diese gleichzeitig auch ein Hindernis für den Fußverkehr, insbesondere für Personen mit Mobilitätseinschränkungen dar. Entsprechend bilden Poller kein Allheilmittel und sollte gezielt lediglich dort eingesetzt werden, wo mit anderen Mitteln ein Befahren nicht verhindert werden	kein Änderungsbedarf kein Änderungsbedarf

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		kann.	
	2. Parken im Bereich von Gehwegen: Durch entsprechende Beschilderung ist etwa in der Kastanienallee das Parken jenseits der Bordsteinkante erlaubt. Das wird allerdings nicht nur dort genutzt, wo parallel zum Straßenrand auch Parkplätze vorhanden sind, sondern auch auf der Höhe von Bäumen oder anderen Hindernissen. Zum Befahren wird – gerne auch langstreckig – der Fußweg benutzt. In der Kastanienallee hat das die Konsequenz, dass der Fußweg a) stellenweise zugeparkt ist, b) Fußgänger auf den unbefestigten und entsprechend matschigen Teil des Weges ausweichen müssen und c) das Befahren die bauliche Substanz des Fußwegs weiter schädigt. Auch an solchen Stellen wäre eine Einschränkung der Befahrbarkeit durch Poller sinnvoll, insb. wenn tiefgehendere Maßnahmen eher langfristig möglich sind. (vgl. auch Nr. 1063).	[A 1063] Die Thematik wird im Maßnahmenkonzept mit der Maßnahme 27 (Entflechtung von Fußverkehr und Parken) bereits adressiert.	bereits berücksichtigt
	Einige spezielle Straßenabschnitte: 1. Ein Fußgänger, der aus der Nansenstraße kommend, die Geschwister-Scholl- und Zeppelinstraße queren möchte, um den Bahnhof Charlottenhof zu erreichen, braucht unter ungünstigen Umständen 5 Minuten für diese 100 Meter: starke Befahrung des Kreuzungsbereichs Nansen-/Geschwister-Scholl-Straße (insb. auf letzterer stadtauswärts), anschließend die Ampel Zeppelinstraße, die bereits auf rot umschaltet, wenn man in der Menschentraube hinten stehend den Fahrbahnrand erreicht und dann keine merkliche Rücksicht auf die (unter normalen Bedingungen) mehrere Dutzend Pendler nimmt, die zum Bahnhof wollen. Verkehrsberuhigende Maßnahmen in der Geschwister-Scholl-Straße und eine höhere Priorisierung von Fußgängern an genannter Ampel wären sinnvoll. Mit Kindern sind beide Bereiche sehr fordernd.	[KP 301] Die Thematik wird im Maßnahmenkonzept mit der Maßnahme 76 (Prüfung einer Ergänzung einer zusätzlichen Fußgängerfurt) bereits teilweise adressiert. Angesichts der Veränderungen im Zuge der Zeppelinstraße – welche hier wesentlich auch zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Fußverkehr beigetragen haben - sind jedoch die Handlungspotenziale eingeschränkt. [KP 305] Die Thematik wird im Maßnahmenkonzept mit der Maßnahme 48 (Schaffung von Gehwegvorstreckungen) bereits teilweise adressiert.	teilweise bereits berücksichtigt
	2. Kreuzung Feuerbach-/Sello-Straße: Die Kreuzung ist notorisch im Kreuzungsbereich zugeparkt. Dies soll durch Poller verhindert werden, aber dann stehen die Fahrzeuge eben vor den Pollern. Teilweise fehlt an der südlichen Einmündung der Sellostraße jedwede Möglichkeit des kurzen Überganges, so dass die Kreuzung zentral gequert werden muss. Aus der Perspektive jedweden Verkehrsteilnehmers ist die Kreuzung häufig schlecht einsehbar. Solche „Hotspots“ sollten vom Ordnungsamt regelmäßig kontrolliert werden.	[KP 324] Die Thematik wird im Maßnahmenkonzept mit der Maßnahme 48 (Schaffung von Gehwegvorstreckungen) bereits adressiert.	bereits berücksichtigt
	3. Ampel Breite Straße an Kreuzung Zeppelinstraße/Breite Straße: Die Fußgängerampel am Beginn der Breitenstraße wird von Linksabbiegern (aus Richtung Luisenplatz kommend) im Berufsverkehr regelmäßig bei Grün für Radfahrer/Fußgänger überfahren. Bei der verzögerten Grün-Schaltung der westlichen der beiden Ampel erreicht man gerade dann als Fußgänger gerade noch die Insel auf der Fahrbahnmitte.	Hinsichtlich einer Fußgängerfreundlichen Signalisierung enthält der Erläuterungsbericht des Fußverkehrskonzeptes umfangreiche Hinweise. Aufgrund der hohen Verkehrsaufkommen sind am Knotenpunkt Zeppelinstraße / Breite Straße jedoch auch zukünftig Kompromisse notwendig.	nicht zu berücksichtigen
	4. Ende Lennéstraße/Wendehammer vor Kuhtor:	Es handelt sich um eine öffentlich gewidmete Straße. Eine entsprechende Nutzerbeschränkung ist unter Be-	nicht zu berücksichti-

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
	Ab der Kreuzung Lennéstraße/Carl-von-Ossietzky-Straße gibt es in diesem Teil der Lennéstraße nur Anwohnerparkplätze. Gleichzeitig ist der Wendehammer wesentliches Ziel von Parkplatz-suchenden Parkbesuchern. Entweder wird regelwidrig geparkt oder aber zurückgefahren (Parkplatzsuchverkehr). In beiden Fällen führt es zu phasenweise starkem Verkehrsaufkommen in einem von Fußgängern stark frequentierten Bereich. Ein Einfahrtverbotenschild (mit Zusatzbeschilderung für Anlieger und Lieferverkehr) an der Kreuzung wäre hier eine Option. Erlaubte Parkplätze gibt es in diesem Bereich eh nicht.	rücksichtigung der konkreten Rahmenbedingungen nicht umsetzbar.	gen
88.	Fußverkehrskonzept für Potsdam? Eine wahrlich informative und vielseitige (!) Vorlage. Großartig, wenn sie umgesetzt wird!	unterstützendes Statement	kein Änderungsbedarf
	Als Alt-Potsdamerin habe ich die Entwicklung der Stadt seit mehr als 50 Jahren im Blick. Mir ist im Konzept u.a. aufgefallen, dass der „ Volkspark“ hier kaum berücksichtigt wird, obwohl -oder weil- hier „die Situation nicht optimal“ (S.21) ist, denn anders als in den Potsdamer Welterbe-Parks, wo in- und ausländische Gäste kostenfrei flanieren können, muss man hier Eintritt entrichten. Aber immerhin gibt es inzwischen ein kostenloses Durchquerungsticket! Da die Stadtverordneten einen vor 20 Jahren beschlossenen Plan inzwischen bestätigt haben, wird der „Volkspark“ verkleinert,- trotz zahlreicher Proteste der Potsdamer. Dieser Park ist die grüne Lunge, das Naherholungsgebiet für eine wachsende Einwohnerzahl im Potsdamer Norden, wo sich Potsdamer und ihre Gäste auf natürlichste und ursprüngliche Art, emissions-und diskriminierungsfrei, leise, preiswert, unkompliziert,... (S.36) fortbewegen können. Und das tun sie auch, seit durch Corona Vereins-u.a. Aktivitäten nicht möglich sind, mehr denn je und das nicht nur, wenn es schneit! (s. Fotos)	Die Thematik wurde im Rahmen des Fußverkehrskonzeptes diskutiert, aufgrund des Querungs- sowie Jahrestickets sowie der generellen Rahmenbedingungen nicht als Maßnahme in das Fußverkehrskonzept aufgenommen.	nicht zu berücksichtigen
	Das geplante Vorhaben, den B-Plan 81 zu ändern, um auf einer geschützten Streuobstwiese in unmittelbarer Nähe eines FFH-Gebietes eine großflächige Vereinssportanlage mit Funktionsgebäude und 50 Parkplätzen zu errichten, widerspricht m.E. im hohen Maße dem Potsdamer Leitbild, als ökologische Stadt, die sich für Nachhaltigkeit, Klima-und Umweltschutz engagiert sowie wirtschaftlich und sinnvoll mit öffentlichen Ressourcen umgeht.	Hierbei handelt es sich nicht um einen Belang des Fußverkehrskonzeptes.	nicht zu berücksichtigen
	Werte Stadtverordnete, Sie haben es in der Hand, dass die Stadt ihrem hohen Anspruch gerecht wird und im konkreten Fall der „Volkspark“ für alle so erhalten bleibt, wie er jetzt ist, damit dort auch in Zukunft viele Potsdamer mehr und sicher zu Fuß gehen, am öffentlichen Leben teilhaben und feststellen: „Zu Fuß gehen Ist attraktiv“ (S. 40)		
	Ich vertraue darauf, dass Sie in diesem Sinne für die Potsdamer und ihren Volkspark entscheiden.		
89.	ich freue mich, dass die Stadt Potsdam zum Entwurf des Fußwegkonzepts ein Beteiligungsverfahren durchführt. Ich nutze gerne diese Gelegenheit zur Stellungnahme, um auf Defizite des Fußwegnetzes in der Teltower Vorstadt hinzuweisen.	Statement	kein Änderungsbedarf
	Das Wohngebiet an der Straße An den Kopfweiden / Birkengrund / Alte Gärtnerei ist nicht durch Fußwege an das Fußwegenetz angebunden. Im Wohngebiet leben sehr viele Kinder!	Statement	kein Änderungsbedarf

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
	- In Richtung Hauptbahnhof über die Kolonie Daheim kann der Fußverkehr auf Höhe der Kita Nuthewinkel nur auf gemeinsamer Verkehrsfläche mit Autos und Fahrrädern stattfinden. Durch den Bringverkehr zu den beiden Kitas Kita Nuthewinkel und Kita Potsdamkids findet jedoch zu Stoßzeiten ein reger Autoverkehr statt. Auch Anwohner nutzen dieses Wegstück mit dem PKW.	Das Vorrangroutennetz wird angepasst und die entsprechenden Maßnahmenvorschläge aufgenommen.	zu berücksichtigten
	- Noch dringlicher erscheint die Schließung der Lücke im Fußweg von dem benannten Wohngebiet entlang der Straße An den Kopfweiden zum Horstweg. Die Notwendigkeit des Lückenschlusses ergibt sich hier durch die Erschließung des benannten Wohngebiets, in dem viele Kinder leben, die beiden Kitas, das Bundespolizeipräsidium (ca. 300 Parkplätze) und die Gemeinschaftsunterkunft. Wenn das Fußwegkonzept als erste Priorität die Sicherheit des Fußverkehrs ausweist, ist eine Schließung dieser Lücke im Fußweg unabweisbar. Der Neubau des Bundespolizeipräsidiums wird den Auto-, Fahrrad- und Fußverkehr auf diesem Straßenstück voraussichtlich weiter ausweiten. Ein Teil des Weges besteht bereits, sodass ein Weiterbau zum Lückenschluss sehr sinnvoll erscheint.	Das Vorrangroutennetz wird angepasst und die entsprechenden Maßnahmenvorschläge aufgenommen.	zu berücksichtigten
	- Zur Erschließung des benannten Wohngebiets sieht der Bebauungsplan 2 Horstweg-Süd einen weiteren Weg vor. Er soll vom Horstweg auf der Höhe des Rewe-Markts über das benannte Wohngebiet „An den Kopfweiden“ zur Heinrich-Mann-Allee auf Höhe der Straßenbahnhaltestelle Kunersdorfer Straße führen. Ein Teilstück des Wegs wurde bereits beim Bau des benannten Wohngebiets realisiert. Der Bau der fehlenden Teilstücke würde die Nutzbarkeit des bestehenden Wegstücks deutlich erhöhen. Dieser Weg ist bereits seit Mitte der 1990er Jahre im Bebauungsplan geplant und wurde immer noch nicht vollständig realisiert. Er ist zur Anbindung des benannten Wohngebiets „An den Kopfweiden“, in dem viele Kinder leben, der beiden Kitas, des Bundespolizeipräsidiums und der Gemeinschaftsunterkunft erforderlich. Auch die geplante Grundschule am Nuthewinkel würde von dieser Fußweganbindung Richtung Schlaatz (Horstweg) und Heinrich-Mann-Allee ebenfalls deutlich profitieren, wenn nicht das Ziel besteht, dass die Kinder primär mit dem Auto gebracht und abgeholt werden.	Der entsprechende Abschnitt ist nicht Bestandteil des Vorrangnetzes. Der Hinweis wird gesondert gesammelt.	gesondert zu sammeln
	Insgesamt ist es aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht nachvollziehbar, warum ein Wohngebiet, umrandet von zwei Kitas, einer Gemeinschaftsunterkunft, dem Bundespolizeipräsidium und einer geplanten Grundschule nicht an das Fußwegnetz der Stadt Potsdam angebunden werden soll. Hier besteht dringender Handlungsbedarf.	Statement	kein Änderungsbedarf
	Ich freue mich, wenn sie die benannten Wege, insbesondere das Teilstück entlang der Straße „An den Kopfweiden“, in das geplante Netz mit Priorität aufnehmen. Davon würden sehr viele Menschen, die hier zu Fuß gehen möchten sehr profitieren. Ansonsten wird das Wohngebiet durch den Neubau des Bundespolizeipräsidiums und der Grundschule verstärkt ein Risikopunkt für Fußgänger, deren Bedarfe hier bisher kaum berücksichtigt werden.	Die entsprechenden Abschnitte werden in das Vorrangnetz integriert.	zu berücksichtigten
90.	Ist es möglich vor dem Gerichtsgebäude in der Jägerallee Parkplätze für Übertragungswagen einzurichten? Wenn eine wichtige Gerichtsverhandlung läuft, stehen dort gerne mal Übertragungswagen auf dem Fußweg auf der anderen Straßenseite. Man kommt dann schlecht mit einem Kinderwagen (Zwil-	Entsprechende Nutzungen sollten möglichst auf gesonderten Flächen außerhalb des öffentlichen Straßenraumes stattfinden. Hierzu bedarf es einer gesonderten Ab-	Außerhalb des Fußverkehrskonzeptes zu diskutieren.

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
	lingswagen) durch. Irgendwo müssen die Übertragungswagen ja stehen - vielleicht kann man ja einen kleinen Teil der Grünfläche vor dem Gebäude umnutzen. Wäre auch praktisch, wenn jemand dort kurz halten muss, um Post fürs Gericht einzuwerfen (dann wird gerne mal der Radweg und die Straße blockiert).	stimmung mit dem Landgericht.	
	Wurde mal die Qualität des Fußweges in der Jägerallee stadteinwärts begutachtet? Mein Eindruck ist, dass er schon ganz schön uneben ist.	Für den Gehweg auf der Westseite sind die Oberflächenzustände nicht optimal. Eine entsprechender Sanierungsbedarf wurde ergänzt.	zu berücksichtigen
91.	Das vorgestellte Fußwegekonzept der Stadt Potsdam enthält eine Vielzahl von Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit des Fußverkehrs und ist dementsprechend sehr umfangreich.	[A 1181] unterstützendes Statement	kein Änderungsbedarf
	Als Bewohner des Ortsteils Satzkorn habe ich vorgesehene Vorhaben in der Anlage 4 gefunden, deren Priorität innerhalb Satzkorns mich nicht befriedigen:	Bei einer beidseitigen Bebauung bedarf es auch beidseitig eines Gehweges. Dieser ist hier mit geringem Handlungspotenzial im Maßnahmenkonzept enthalten.	kein Änderungsbedarf
	Der hier vorgesehene ZWEITE Gehweg im Bereich der Dorfstraße bis zur Satzkorner Ringstraße entbehrt m.E. jeder Notwendigkeit, da in diesem Bereich entlang der Dorfstraße (Südseite) bereits ein Gehweg vorhanden ist. Die dafür erforderlichen Mittel sollten eher Verwendung finden für im Sinne der Verkehrssicherheit der Fußgänger deutlich dringendere Maßnahmen :		
	1. Fortsetzung Gehweg von Kreuzung Straße des Friedens/Dorfstraße bis Straße zum Bahnhof (ca. 100m)	Das Vorrangroutennetz wird angepasst und die entsprechenden Maßnahmenvorschläge aufgenommen.	zu berücksichtigten
	Begründung: Durchgangsverkehr Fahrland - B273/BAB mit hohem Anteil von Schwertastverkehr. Fuß-, Rad- und Fahrzeugverkehr teilen sich die unbeleuchtete Fahrbahn. Hier gibt es erhebliches Gefahrenpotenzial. Neben der Fahrbahn (Nordwestseite) ist ausreichend Platz für einen Gehweg vorhanden (derzeit Grasnarbe).		
	2. Herstellung Gehweg in der Straße zum Bahnhof von Satzkorner Bergstraße bis Lilienweg und Anschluss an vorhandenen Gehweg Ri. Tulpenweg (ca. 80m)	Das Vorrangroutennetz wird angepasst und die entsprechenden Maßnahmenvorschläge aufgenommen.	zu berücksichtigten
	Begründung: Der unter 1. genannte Schwertastverkehr führt auch entlang der Bahnhofstraße mit abzweigender Wohnsiedlung (Tulpenweg) weiter zur dortigen Gewerbeansiedlung für Straßenbau und Zuschlagsstoffe (ehemaliger Bahnhof). Die hier bestehende Lücke (Ende des vorh. Geh-/Radweges Satzkorner Bergstraße) bis zum neuen Wohnbereich Lilienweg und Anschluss an den o.g. vorhandenen Gehweg sollte im Interesse sich dort naturgemäß bewegender Kinder und des hohen Gefährdungspotenzials des Lastverkehrs unbedingt geschlossen werden		
	3. Satzkorner Bergstraße ab Sportplatz bis Kienheide Ri. Kreisel B273 (Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Marquardt)	Das Vorrangroutennetz wird angepasst und die entsprechenden Maßnahmenvorschläge aufgenommen.	zu berücksichtigten
	Begründung: Der Verkehr diesem Bereich der Bergstraße birgt hohe Gefahren auf Grund der ausgeprägten Bergkuppe und daraus resultierenden schlechten Sichtverhältnisse. Auch hier teilen sich alle Verkehrsteilnehmer die vorhandene relativ schmale Fahrbahn. Als Fußgänger auf dem Weg zur be-		

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
	kannten Obstscheune am Kreisel wurde ich auch schon mal angehupt. Auch als Fahrradfahrer mit Kindern neben sich fühlt man sich permanent in Gefahr, wenn man Fahrzeuge hinter sich hört. Ausweichen ist wegen dichtem Strauchwerk an den Fahrbahnrändern nur selten möglich. Dieser Bereich sollte aber für einen Fuß- (Rad-)weg reichlich Platz bieten. Ich bitte Sie, diese 3 von vielen Satzkorner Bürgern angesehenen Schwerpunkte für eine Verbesserung der Fußwegesituation in unserem Ort in Ihr Konzept mit aufzunehmen und möglichst zeitnah umzusetzen.		
92.	Das Golmer Luch sollte als Flächenziel wie anderswo ein Park - im Ortsteil Golm berücksichtigt werden.	Im Vergleich mit den großen innerstädtischen Parkanlagen, welche als Flächenziel definiert worden sind, ist die Bedeutung des Golmer Luches wesentlich geringer. Die Rahmenbedingungen für die Definition als Flächenziel werden nicht erfüllt.	nicht zu berücksichtigen
	Es kann zurzeit von Golm aus nur über zwei Wege erreicht werden und dies sind auch die einzigen Wege, die von Golm aus zum Zernsee führen. Erstens der Golmer Damm und zweitens der Steinwerder Damm, der von der Bornimer Chaussee zum Einhaus am Zernsee führt. Vom Knotenpunkt 268 führt nur auf der östlichen Seite ein Fußweg bis zum Knotenpunkt Bornimer Chaussee/ Steinwerder Damm und endet dort. An diesem Knotenpunkt muss man die Fahrbahn der Bornimer Chaussee überqueren, um in das Luch zu kommen. Die Überquerung der Bornimer Chaussee von der Ostseite auf die Westseite ist sehr unübersichtlich, da die Alleebäume der Bornimer Chaussee die Sicht versperren. Die gesamte Bornimer Chaussee vom Knoten 268 bis zum nördlichen Kreisverkehr sollten ins Vorrangnetz mit aufgenommen werden und mindestens einseitig durchgehend mit einem Fuß/Radweg ausgestattet sein. Der Gang auf der Fahrbahn ist lebensgefährlich.	Die Bedeutung der Verbindung für den Fußverkehr ist für eine Zuordnung zum Vorrangnetz nicht ausreichend. Der Maßnahmenvorschlag wird gesondert gesammelt.	gesondert zu sammeln
	Ein dritter Zugang zum Wasser und ins Luch für Fußgänger wäre höchst wünschenswert. Es besteht bereits ein gut begehbarer Weg von der Geiselbergstraße 14/16 zur Mülldeponie und dann südlich an ihr entlang bis zum Mühlendamm. Dieser Weg sollte ebenfalls mit ins Vorrangnetz kommen.	Der entsprechende Abschnitt ist nicht Bestandteil des Vorrangnetzes. Der Hinweis wird gesondert gesammelt.	gesondert zu sammeln
	Der Golmer Damm hat für Fußgänger hohe Nutzungsbeschränkungen/Konfliktpotentiale. Die einspurige Strecke teilen sich die Anlieger, Gäste, Ausflügler, die den Zernsee mit dem PKW erreichen wollen. Aufgrund fehlender Beschilderung wird der Golmer Damm nicht mehr als 30iger Zone identifiziert. Außerdem ist es eine viel benutzte Fahrradstrecke für Berufspendler und Freizeitradler. Schließlich gehen viele Golmer Bürger zu Fuß um ihr Erholungsgebiet Havel zu erreichen. Immer wieder ist zu beobachten, dass notwendige Abstände nicht eingehalten werden, die Geschwindigkeit nicht angepasst ist und es zu kritischen Situationen kommt.	[1145] Für den Golmer Damm befindet sich eine Fahrradstraße in Planung. Ein Hinweis zu ergänzenden Maßnahmen (horizontale Verkehrszeichen) wird im Maßnahmenkonzept ergänzt.	teilweise zu berücksichtigen
	Viele Golmer Bürger nutzen den Kuhfortdamm um die Erholungsflächen im Wildpark zu erreichen. Dabei ist es lebensgefährlich zwischen Am Urnenfeld und Werderscher Damm bzw. zwischen Kuhfort und Wildpark West auf der Fahrbahn zu gehen. Die kurvenreiche Strecke ist eng und hat keine Geschwin-	Der entsprechende Abschnitt ist nicht Bestandteil des Vorrangnetzes. Der Hinweis wird gesondert gesammelt.	gesondert zu sammeln

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
	digkeitsbegrenzung. Hier sollten beidseitig - unabhängig vom Radweg – Gehwege eingerichtet werden.		
	Im Vorrangnetz fehlen : - Bornimer Chaussee zwischen den beiden Kreisverkehren mit dem Knotenpunkt Bornimer Chaussee/ Steinwerder Damm, - Weg zwischen Geiselbergstraße (zwischen Hausnummer 14 und 16) und Mühlendamm. - Kuhfortdamm von Reiherbergstraße bis Werderscher Damm, - Werderscher Damm von Kuhfortdamm bis Anschluss zum vorhandenen Fahrradweg in Richtung Werder	Die Bedeutung der Verbindungen für den Fußverkehr ist für eine Zuordnung zum Vorrangnetz nicht ausreichend.	nicht zu berücksichtigen
	Die von mir geänderten Maßnahmen befinden sich in der Anlage „Marx, Tabelle 4.9 Fußverkehrswegekonzept"	Verschiedene redaktionelle Änderungen wurden eingearbeitet.	teilweise zu berücksichtigen
93.	Ich habe folgende Vorschläge für Satzkorn:	[A 1181] unterstützendes Statement	kein Änderungsbedarf
	Am dringendsten muss die fehlende Gehwegverbindung in der Ortsdurchfahrt zwischen der Straße des Friedens/Dorfstraße, der Straße zum Bahnhof und der Satzkorner Bergstraße geschlossen werden! Priorität 1!		
	Dieser Straßenabschnitt ist für Fußgänger und Radfahrer hochgradig gefährlich. Zählt doch dieser Bereich prozentual durch LKW-Verkehr als am höchsten belastete Bereich der LHP. Um die Erreichbarkeit des Bolzplatzes, der Bushaltestelle, der Kirche und des Gemeindehauses sicherer zu machen, ist hier unbedingt der Lückenschluß erforderlich.		
	Der Gehwegabschnitt Nr. 1181 ist eine sehr wichtige Verbindung zwischen Satzkorn und Fahrland. Er soll unter anderem auch der Schulwegsicherung der Kinder dienen. Das Vorhaben mit der Priorität 1 muss endlich umgesetzt werden!		
	Der zugewachsene Gehweg in der Dorfstraße (Höhe Nr 6) bis zum Gutshaus Nr. 7 muss freigelegt und stolpersicher instand gesetzt werden.	Der entsprechende Abschnitt ist nicht Bestandteil des Vorrangnetzes. Der Hinweis wird gesondert gesammelt.	gesondert zu sammeln
	Der Gehwegabschnitt Nr. 1182 kann entfallen, da der bereits vorhandene Gehweg auf der gegenüberliegenden Straßenseite vollkommen ausreicht. Verkehrsberuhigte Gestaltung des Straßenraumes müsste mit dem OBR gemeinsam geprüft werden. Erneuerung der Beleuchtung ok, Verdichtung nicht notwendig.	Bei einer beidseitigen Bebauung bedarf es auch beidseitig eines Gehweges. Dieser ist hier mit geringem Handlungspotenzial im Maßnahmenkonzept enthalten.	kein Änderungsbedarf
	Der Gehwegabschnitt Nr. 1183 muss vom vorhandenen Rad- und Gehweg in Höhe des Bolzplatzes an der Satzkorner Bergstraße bis zur B273 dringend gebaut werden. Die rad-bzw. fußläufige Erreichbarkeit der Wohnhäuser am und auf dem Berg ist lebensgefährlich. Ganz dringend muss die Obstscheune an das Fusswegenetz angeschlossen werden, insbesondere das kurze Stück vom Kreisverkehr B273 bis dort hin! Verlängerung bis zum Bhf Marquardt Nr. 1184 ist wichtig.	Das Vorrangroutennetz wird angepasst und die entsprechenden Maßnahmenvorschläge aufgenommen.	zu berücksichtigten

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
	Vorschläge für Marquardt 1195 Der Weg zum Hornbach ist momentan ein extrem gefährlicher Trampelpfad an der Autobahnauffahrt hoch. Hier muss unbedingt etwas passieren! Vor allem für die Mitarbeiter von Hornbach und der neuen großen Logistikhalle ist ein sicherer und beleuchteter Weg dringend notwendig, Priorität 1.	[A 1195] Die Thematik wird im Maßnahmenkonzept mit den Maßnahmen 67 (Sanierung des Gehweges) und 90 (Ergänzung einer Beleuchtung) bereits adressiert. Allerdings befindet sich die Verbindung zum Baumarkt nicht ausschließlich in der Zuständigkeit der Stadt	bereits berücksichtigt
	Die LHP muss auf den Betreiber der Friedrichspark einwirken, dass die öffentlichen Gehwege ordentlich gepflegt werden. Sie sind teilweise zugewachsen.	Der entsprechende Abschnitt ist nicht Bestandteil des Vorrangnetzes. Der Hinweis wird gesondert gesammelt.	gesondert zu sammeln
	Der Fussweg auf der Hauptstraße von der B273 kommenden Richtung Marquardt endet am Ortseingangsschild! Von dort bis „An der Obstplantage“ muss ein geteilter Fuß/Radweg gebaut werden (wie in der anderen Richtung zum Friedrichspark bereits vorhanden). Diesen Weg benutzen die Schulkinder aus Uetz, Paaren und Satzkorn. Momentan müssen sie wegen des fehlenden Weges 2x die Hauptstraße queren. Die Stelle am Berg in einer Kurve (höhe ehemaliges Bundessortenamt) ist besonders gefährlich, weil uneinsichtig! Beschilderung eindeutig machen! (Anlage 3 Bewertungsstand fehlt der Abschnitt - rot markieren!)	Der entsprechende Abschnitt ist nicht Bestandteil des Vorrangnetzes. Der Hinweis wird gesondert gesammelt.	gesondert zu sammeln
	S31 Schaffung barrierefreie Querung (Verbindung zwischen den beiden Bahnsteigen) muss in Priorität 1A aufgenommen werden! Für Menschen mit Bewegungseinschränkungen, Rollstuhlfahrer, Eltern mit Kinderwagen und den vielen Schulkindern (die ihr Rad in der Regionalbahn mitnehmen wollen) ist es unmöglich, zwischen den Bahnsteigen zu wechseln. Das heißt für sie bleibt die Regionalbahn versperrt, denn die Querung der Gleise ist zwingend notwendig bei Hin- und Rückfahrt. In Richtung Wustermark in jedem Fall, denn das Gleis liegt vom Ort abgewandt.	Im Rahmen des Fußverkehrskonzeptes wurde ein standardisiertes Verfahren für die Ableitung der Prioritäten verwendet. Die Handlungsnotwenigkeit wurde bereits mit der höchsten Kategorie bewertet.	nicht zu berücksichtigen
	Vorschläge für Fahrland Der Streckenabschnitt 1179 muss dringend bis zum Gewerbegebiet Marquardter Chaussee verlängert werden. Aktuell wird das GE entwickelt. Viele Arbeitsplätze werden dort geschaffen. Im Moment erreicht man das GE zu Fuß nur unter Einsatz seines Lebens in dem man sich zwischen Autos/LKWs und den Leitplanken auf der Fahrbahn entlang schlängelt.	Hierbei handelt es sich um eine Wegeverbindung, welche vorrangig für den Radverkehr von Bedeutung ist. Entsprechend wurde diese im Vorrangnetz des Fußverkehrskonzeptes nicht berücksichtigt.	nicht zu berücksichtigen
94.	Zu Kapitel 5.2 Gehwege/lineare Mängel: In der Persiusstraße findet man schmale und größtenteils unbefestigte Gehwege vor (siehe Foto). Die Gehwege werden auf der einen Seite durch Zäune und auf der anderen Seite durch parkende Autos begrenzt. In der Folge ist es schwierig, Hauseingänge mit Fahrrädern oder Kinderwagen zu verlassen. Auch die Erreichbarkeit von Hauseingängen ist eingeschränkt, da man eine Lücke zwischen den oft dicht parkenden Fahrzeugen finden muss. Zudem sind die Gehwege bei Regenwetter verschlammt. Neben einer Ertüchtigung der Gehwege sollte über Parkeinschränkungen nachgedacht werden. Der Lichtmast mitten auf dem Gehweg stellt schließlich ein Hindernis dar, das für viele Personen nicht überwindbar ist.	Die Persiusstraße ist nicht Bestandteil des Vorrangnetzes. Der Hinweis wird gesondert gesammelt.	gesondert zu sammeln
	zu Kapitel 9.4.2 Nutzungsüberlagerungen mit dem ruhenden Verkehr: Gehwege sind grundsätzlich von	Poller bilden ein Element, um ungewollte Nutzungen im	kein Änderungsbedarf

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
	parkenden Autos freizuhalten. Insbesondere bei stark frequentierten Gehwegen, z.B. in der Innenstadt sollte durch dezente bauliche Maßnahmen, z.B. Poller, die sich optisch in die Umgebung einfügen, illegales Parken auf Gehwegen unmöglich gemacht werden.	Seitenraum zu vermeiden. Allerdings stellen diese gleichzeitig auch ein Hindernis für den Fußverkehr, insbesondere für Personen mit Mobilitätseinschränkungen dar. Entsprechend bilden Poller kein Allheilmittel und sollten gezielt lediglich dort eingesetzt werden, wo mit anderen Mitteln ein Befahren nicht verhindert werden kann.	
	zu Kapitel 9. 7 Lichtsignalanlagen-Steuerung: Überprüfung der Notwendigkeit von Bedarfsampeln bzw. Herbeiführung einer fußgängerfreundlichen Schaltung. Das heißt kurze Wartezeiten, evtl. Festlegung einer stadtweit maximalen Wartezeit (z.B. 50 sec), hinreichend lange Grünphasen, die auch mobilitätseingeschränkten Personen gerecht wird. Bei Bedarfsampeln ist zu prüfen. ob die Koordinierung mit dem Autoverkehr herausgenommen werden können. Damit jederzeit eine zügige Freigabe für Fußgänger erfolgen kann. An Straßen, die dauerhaft oder zu bestimmten Tageszeiten schwach befahren sind, kann Dauergrün für Fußgänger" eingerichtet werden, sodass flüssiger Fußgängerverkehr Vorrang hat und der Autoverkehr warten muss (evtl. automatische Erkennung von Autos per Video). Hierfür eignen sich besonders die Randlagen der Innenstadt die perspektivisch ohnehin autofrei werden soll. Schließlich sollten an bekannten Unfallschwerpunkten die Ampeln so geschaltet werden, dass Fußgänger stets allein Grün haben und nicht gemeinsam mit abbiegenden Autos.	Auf die Thematik einer fußgängerfreundlichen LSA-Schaltung wird im Erläuterungsbericht des Fußverkehrskonzeptes bereits ausführlich eingegangen. Eine generelle Trennung der Signalisierung für den MIV und den Fußverkehr ist nicht flächendeckend möglich. Hierbei handelt es sich zumeist um Einzelfälle.	Teilweise bereits berücksichtigt
95.	Das vorgestellte Fußverkehrskonzept der LHP kann zu einer erheblichen Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur für Fußgänger in der Landeshauptstadt führen. Es ist sehr umfangreich, sollte aber z. B. für den Ortsteil Satzkorn ergänzt werden.	Statement	kein Änderungsbedarf
	Maßnahmentabelle zur Anlage 4.12 Stand 07 .12 .2020 Nr. 1182 Dorfstraße von Satzkorner Bergstraße bis Satzkorner Ringstraße: In der Maßnahme 2 ist die Ergänzung eines straßenbegleitenden Gehweges auf der Ostseite vorgesehen. Die bezeichnete Strecke führt an einer Friedhofsmauer, an der Rückseite eines Grundstücks mit Doppelhaus vorbei bis zur Alten Feuerwache und besteht zurzeit aus einer Rasenfläche mit Baum-/Strauchbewuchs. Die Alte Feuerwache kann von der Satzkorner Ringstraße und über die Parkflächen von der Dorfstraße erreicht werden. Das Grundstück mit dem Doppelhaus hat die Zufahrten von der Satzkorner Ringstraße aus. Der Haupteingang zum Friedhof befindet sich an der Ecke Dorfstraße/ Satzkorner Ringstraße und kann über den Gehweg Dorfstraße Westseite mit Fahrbahnüberquerung erreicht werden. Der Friedhof hat noch einen Nebeneingang in der Satzkorner Ringstraße. Durch den geplanten Gehweg werden keinerlei Verbesserungen im Fußverkehr für Anwohner und nur ein geringer Nutzen für Trauergesellschaften erreicht. Der geplante Abschnitt befindet sich in einer Zone mit Geschwindigkeitsreduzierung von Fahrzeugen auf 30 Km/h mit Quell- und Ziel verkehr. Bei geplanter Umsetzung der Maßnahme 12, verkehrsberuhigte Gestaltung des Straßenraums, sollte eine	Bei einer beidseitigen Bebauung bedarf es auch beidseitig eines Gehweges. Dieser ist hier mit geringem Handlungspotenzial im Maßnahmenkonzept enthalten.	kein Änderungsbedarf

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
	Dopplung durch den zweiten Gehweg Ostseite entfallen. Die hier eingesparten finanziellen Mittel könnten an anderer Stelle in Satzkorn verwendet werden.		
	Folgende Vorschläge sollten im Fußverkehrskonzept für den Ortsteil Satzkorn bedacht werden: 1. Vorschlag: Satzkorner Bergstraße von Straße des Friedens / Dorfstraße bis Straße zum Bahnhof Auf diesem Straßenabschnitt findet Durchgangsverkehr mit zeitweiser Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h mit einem hohen Anteil von Schwerlastverkehr statt. Neben der Fahrbahn befinden sich Grasflächen. Es ist keine Beleuchtung vorhanden. Fuß- und Fahrzeugverkehr finden auf einer Verkehrsfläche, der Fahrbahn, statt. Kinder und Erwachsene können den Gehweg neben der Salzkorner Bergstraße ab der Straße zum Bahnhof zum Sport· und Hundeplatz nicht sicher erreichen. Auch der Weg zurück in den alten Ortskern führt von der Straße zum Bahnhof zur Dorfstraße auf der Fahrbahn entlang. Ein erhebliches Gefahrenpotential ist vorhanden.	Das Vorrangroutennetz wird angepasst und die entsprechenden Maßnahmenvorschläge aufgenommen.	zu berücksichtigten
	2. Vorschlag· Straße zum Bahnhof von Satzkorner Bergstraße bis Lillienweg (und Anschluss an den bestehenden Fußweg): Auf diesem Straßenabschnitt findet Quell- und Zielverkehr aus dem hier befindlichen Wohngebiet mit einem erheblichen Anteil von Schwertastverkehr in und aus Richtung des ehemaligen Bahnhofes mit dem dort ansässigen Gewerbe für Straßenneu- und Zuschlagstoffe statt. Der Schwerlastverkehr ist im Bereich der Wohnhäuser auf 30 km/h zulässige Höchstgeschwindigkeit begrenzt. Zu beiden Seiten der Fahrbahn im diesem Abschnitt der Str. zu m Bahnhof fehlen straßenbegleitende Gehwege. Die Seiten neben der Fahrbahn sind unbefestigt, uneben und unbeleuchtet. Durch die Errichtung von 20 Wohneinheiten in Doppelhäusern im Baugebiet Lilienweg erfolgte ein Zuzug von Familien mit Kindern in kleineren und mittleren Kindesalter. Diese Kinder und auch Erwachsene müssen erst die gefährliche Fahrbahn gemeinsam mit dem Fahrzeugverkehr nutzen, um dann den sicheren Gehweg in Richtung Sportplatz erreichen zu können. Hier ist für den Fußverkehr ein erhebliches Gefahrenpotential vorhanden.	Das Vorrangroutennetz wird angepasst und die entsprechenden Maßnahmenvorschläge aufgenommen.	zu berücksichtigten
	3. Vorschlag· Satzkorner Bergstraße vom Sportplatz bis Kienheide: Dieser Abschnitt der Satzkorner Bergstraße führt an einem Gewerbegebiet für Bau- und Zuschlagstoffe vorbei. Der hier vorhandene Quell- und Ziel aus beiden Anfahrrichtungen mit schweren LKW sowie der Durchgangsverkehr von PKW, LKW und Bussen finden gemeinsam mit den Fuß- und Radverkehr auf der Fahrbahn statt. Unterhalb des Satzkorner Berges sind straßenbegleitende Gehwege oder Beleuchtung überwiegend nicht vorhanden. Mitarbeiter des ansässigen Gewerbes sowie ein Teil der Bewohner können den Haltestelle des ÖPNV oder den Ortskern als Fußgänger nur durch Nutzung der Fahrbahn erreichen. Ein kurzes, schmales Teilstück auf dem Berg vor den wenigen hier befindlichen Häusern dient dem Erreichen einer Haltestelle des ÖPNV. Bei der Begegnung von zwei Personen muss eine Person schon auf die Fahrbahn ausweichen. Hier	Das Vorrangroutennetz wird angepasst und die entsprechenden Maßnahmenvorschläge aufgenommen.	zu berücksichtigten

<table>
<tr><th>Nr.</th><th>Anmerkung / Hinweise / Bedenken</th><th>Erläuterungen Gutachter / Verwaltung</th><th>Empfehlung</th></tr>
<tr><td></td><td>wird die Satzkorner Bergstraße über die Kuppe des Satzkorner Berges geführt. Die Weitsicht ist erheblich eingeschränkt. Fahrzeugführer können entgegenkommende Fahrzeuge u. U. sehr spät wahrnehmen. Auf der Fahrbahn laufende und Radfahrende können nicht gefahrlos ausweichen. Böschung, Wall und Strauchwerk bis an die Fahrbahn heran, verhindern das. Gefährliche Situationen bei sich begegnenden Fahrzeugverkehr, besonders bei Schwerverkehr mit Fuß- und Radverkehr am Hang, gibt es nicht selten. Die hohe Verkehrsbelastung der Salzkorner Bergstraße in diesem Abschnitt soll beispielhaft mit Daten vom 14.12.2020 (Seitenradar der Verkehrspolizei) dargestellt werden. In 24 Stunden fanden 618 Fahrzeugbewegungen statt, davon 507 Pkw und 111 Lkw. In der Hauptverkehrslastzeit von 06:00 bis 22:00 Uhr befuhren 582 Fahrzeuge, davon 104 LKW den Berghang mit folgenden Geschwindigkeiten:
<table><tr><td>Geschwindigkeit (km/h) bis</td><td>50</td><td>60</td><td>70</td><td>80</td><td>90</td><td>100</td></tr><tr><td>Anzahl Fahrzeuge</td><td>186</td><td>249</td><td>97</td><td>19</td><td>3</td><td>2</td></tr></table>
Ohne Gehweg besteht hier seit Jahren eine erhebliche Gefahr für Leib und Leben von Radfahrern und Fußgängern. Es sollte nicht nur die Satzkorner Bergstraße außerhalb der Ortschaft von der Kienheide bis zur B 273 mit einem straßenbegleitenden gemeinsamen Geh· und Radweg versehen werden, auch innerhalb des Ortes Ist zeitnah ein durchgängiger straßenbegleitender Gehweg vom Ortskern zur B 273 und weiter zur zukünftigen Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Marquardt unbedingt erforderlich.</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>96.</td><td>Das vorgestellte Fußverkehrskonzept der LHP kann zu einer erheblichen Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur für Fußgänger in der Landeshauptstadt führen. Es ist sehr umfangreich, sollte aber z. B. für den Ortsteil Satzkorn ergänzt werden.</td><td>Statement</td><td>kein Änderungsbedarf</td></tr>
<tr><td></td><td>Maßnahmentabelle zur Anlage 4.12 Stand 07 .12 .2020 Nr. 1182 Dorfstraße von Satzkorner Bergstraße bis Satzkorner Ringstraße: In der Maßnahme 2 ist die Ergänzung eines straßenbegleitenden Gehweges auf der Ostseite vorgesehen. Die bezeichnete Strecke führt an einer Friedhofsmauer, an der Rückseite eines Grundstücks mit Doppelhaus vorbei bis zur Alten Feuerwache und besteht zurzeit aus einer Rasenfläche mit Baum-/Strauchbewuchs. Die Alte Feuerwache kann von der Satzkorner Ringstraße und über die Parkflächen von der Dorfstraße erreicht werden. Das Grundstück mit dem Doppelhaus hat die Zufahrten von der Satzkorner Ringstraße aus. Der Haupteingang zum Friedhof befindet sich an der Ecke Dorfstraße/ Satzkorner Ringstraße und kann über den Gehweg Dorfstraße Westseite mit Fahrbahnüberquerung erreicht werden. Der Friedhof hat noch einen Nebeneingang in der Satzkorner Ringstraße.
Durch den geplanten Gehweg werden keinerlei Verbesserungen im Fußverkehr für Anwohner und nur ein geringer Nutzen für Trauergesellschaften erreicht. Der geplante Abschnitt befindet sich in einer Zone mit Geschwindigkeitsreduzierung von Fahrzeugen auf 30 Km/h mit Quell- und Ziel verkehr. Bei geplanter Umsetzung der Maßnahme 12, verkehrsberuhigte Gestaltung des Straßenraums, sollte eine</td><td>Bei einer beidseitigen Bebauung bedarf es auch beidseitig eines Gehweges. Dieser ist hier mit geringem Handlungspotenzial im Maßnahmenkonzept enthalten.</td><td>kein Änderungsbedarf</td></tr>
</table>

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
	Dopplung durch den zweiten Gehweg Ostseite entfallen. Die hier eingesparten finanziellen Mittel könnten an anderer Stelle in Satzkorn verwendet werden.		
	Folgende Vorschläge sollten im Fußverkehrskonzept für den Ortsteil Satzkorn bedacht werden: 1. Vorschlag: Satzkorner Bergstraße von Straße des Friedens / Dorfstraße bis Straße zum Bahnhof Auf diesem Straßenabschnitt findet Durchgangsverkehr mit zeitweiser Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h mit einem hohen Anteil von Schwerlastverkehr statt. Neben der Fahrbahn befinden sich Grasflächen. Es ist keine Beleuchtung vorhanden. Fuß- und Fahrzeugverkehr finden auf einer Verkehrsfläche, der Fahrbahn, statt. Kinder und Erwachsene können den Gehweg neben der Salzkorner Bergstraße ab der Straße zum Bahnhof zum Sport· und Hundeplatz nicht sicher erreichen. Auch der Weg zurück in den alten Ortskern führt von der Straße zum Bahnhof zur Dorfstraße auf der Fahrbahn entlang. Ein erhebliches Gefahrenpotential ist vorhanden.	Das Vorrangroutennetz wird angepasst und die entsprechenden Maßnahmenvorschläge aufgenommen.	zu berücksichtigten
	2. Vorschlag· Straße zum Bahnhof von Satzkorner Bergstraße bis Lillienweg (und Anschluss an den bestehenden Fußweg): Auf diesem Straßenabschnitt findet Quell- und Zielverkehr aus dem hier befindlichen Wohngebiet mit einem erheblichen Anteil von Schwertastverkehr in und aus Richtung des ehemaligen Bahnhofes mit dem dort ansässigen Gewerbe für Straßenneu- und Zuschlagstoffe statt. Der Schwerlastverkehr ist im Bereich der Wohnhäuser auf 30 km/h zulässige Höchstgeschwindigkeit begrenzt. Zu beiden Seiten der Fahrbahn im diesem Abschnitt der Str. zu m Bahnhof fehlen straßenbegleitende Gehwege. Die Seiten neben der Fahrbahn sind unbefestigt, uneben und unbeleuchtet. Durch die Errichtung von 20 Wohneinheiten in Doppelhäusern im Baugebiet Lilienweg erfolgte ein Zuzug von Familien mit Kindern in kleineren und mittleren Kindesalter. Diese Kinder und auch Erwachsene müssen erst die gefährliche Fahrbahn gemeinsam mit dem Fahrzeugverkehr nutzen, um dann den sicheren Gehweg in Richtung Sportplatz erreichen zu können. Hier ist für den Fußverkehr ein erhebliches Gefahrenpotential vorhanden.	Das Vorrangroutennetz wird angepasst und die entsprechenden Maßnahmenvorschläge aufgenommen.	zu berücksichtigten
	3. Vorschlag· Satzkorner Bergstraße vom Sportplatz bis Kienheide: Dieser Abschnitt der Satzkorner Bergstraße führt an einem Gewerbegebiet für Bau- und Zuschlagstoffe vorbei. Der hier vorhandene Quell- und Ziel aus beiden Anfahrrichtungen mit schweren LKW sowie der Durchgangsverkehr von PKW, LKW und Bussen finden gemeinsam mit den Fuß- und Radverkehr auf der Fahrbahn statt. Unterhalb des Satzkorner Berges sind straßenbegleitende Gehwege oder Beleuchtung überwiegend nicht vorhanden. Mitarbeiter des ansässigen Gewerbes sowie ein Teil der Bewohner können den Haltestelle des ÖPNV oder den Ortskern als Fußgänger nur durch Nutzung der Fahrbahn erreichen. Ein kurzes, schmales Teilstück auf dem Berg vor den wenigen hier befindlichen Häusern dient dem Erreichen einer Haltestelle des ÖPNV. Bei der Begegnung von zwei Personen muss eine Person schon auf die Fahrbahn ausweichen. Hier	Das Vorrangroutennetz wird angepasst und die entsprechenden Maßnahmenvorschläge aufgenommen.	zu berücksichtigten

<table>
<tr><th>Nr.</th><th>Anmerkung / Hinweise / Bedenken</th><th>Erläuterungen Gutachter / Verwaltung</th><th>Empfehlung</th></tr>
<tr><td></td><td>wird die Satzkorner Bergstraße über die Kuppe des Satzkorner Berges geführt. Die Weitsicht ist erheblich eingeschränkt. Fahrzeugführer können entgegenkommende Fahrzeuge u. U. sehr spät wahrnehmen. Auf der Fahrbahn laufende und Radfahrende können nicht gefahrlos ausweichen. Böschung, Wall und Strauchwerk bis an die Fahrbahn heran, verhindern das. Gefährliche Situationen bei sich begegnenden Fahrzeugverkehr, besonders bei Schwerverkehr mit Fuß- und Radverkehr am Hang, gibt es nicht selten. Die hohe Verkehrsbelastung der Salzkorner Bergstraße in diesem Abschnitt soll beispielhaft mit Daten vom 14.12.2020 (Seitenradar der Verkehrspolizei) dargestellt werden. In 24 Stunden fanden 618 Fahrzeugbewegungen statt, davon 507 Pkw und 111 Lkw. In der Hauptverkehrslastzeit von 06:00 bis 22:00 Uhr befuhren 582 Fahrzeuge, davon 104 LKW den Berghang mit folgenden Geschwindigkeiten:
<table><tr><td>Geschwindigkeit (km/h) bis</td><td>50</td><td>60</td><td>70</td><td>80</td><td>90</td><td>100</td></tr><tr><td>Anzahl Fahrzeuge</td><td>186</td><td>249</td><td>97</td><td>19</td><td>3</td><td>2</td></tr></table>
Ohne Gehweg besteht hier seit Jahren eine erhebliche Gefahr für Leib und Leben von Radfahrern und Fußgängern. Es sollte nicht nur die Satzkorner Bergstraße außerhalb der Ortschaft von der Kienheide bis zur B 273 mit einem straßenbegleitenden gemeinsamen Geh· und Radweg versehen werden, auch innerhalb des Ortes Ist zeitnah ein durchgängiger straßenbegleitender Gehweg vom Ortskern zur B 273 und weiter zur zukünftigen Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Marquardt unbedingt erforderlich.</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>97.</td><td>das Fußwegekonzept ist ein wichtiger Schritt zur Förderung Mobilitätswende in Potsdam, den ich grundsätzlich sehr unterstütze.

Der Vorschlag, an Schulen Elternhaltestellen einzurichten (S. 82 unten / 83 oben) sollte allerdings gestrichen werden, da er hier sachfremd und unangemessen ist. Dies ist keine Maßnahme zur Förderung des Fußverkehrs, sondern zur Förderung von Elterntaxis und damit von mehr Autoverkehr vor Schulen. Die Ergebnisse der Umfrage unter Schülerinnen und Schülern auf S. 36 ff. benennen nicht einen Mangel an Haltebuchten als Problem, sondern einen Mangel an Fußwegen, Zebrastreifen und ein zu viel an Autos.

Elternhaltestellen legen nahe, dass die Elterntaxis gesellschaftlich erwünscht und zum Wohle der Kinder sind. Beides ist nicht der Fall. Elterntaxis gefährden die Verkehrssicherheit der Kinder, die zur Schule laufen oder mit dem Rad fahren. Sie sind auch der Gesundheit und der schulischen Leistung der gebrachten Kinder nicht zuträglich. Die auf S. 83 aufgeführte These, wonach auch Elternhaltestellen zur Entflechtung der Verkehrsströme im direkten Umfeld der Schulen führen und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen würden, ist nicht belegt und nicht nachvollziehbar. Sie entspricht auch nicht dem Wunsch der Schüler und Eltern an der Goethe Grundschule.

Die Elternkonferenz der Goethe-Grundschule Babelsberg hat über das Thema Elternhaltestelle diskutiert und sich dagegen ausgesprochen. Die Schülerinnen und Schüler der Goethe-Grundschule haben</td><td>Statement

Dass die Förderung der zu Fuß gehenden Schülerinnen und Schüler von oberster Priorität sein sollte, ist unbestritten. Auch bei größten Anstrengungen ist jedoch davon auszugehen, dass auch zukünftig schulbezogener Kfz-Verkehr stattfinden wird. Diesen gilt es, dorthin zu lenken, wo er möglichst geringe Behinderungen verursacht.

Durch die Lage der Elternhaltestellen ist dabei auch eine zusätzliche Lenkungswirkung möglich. Diese sollten entsprechend nicht unmittelbar vor dem Schultor eingeordnet werden.

Zusätzliche Hinweise zur Priorität sowie zu den Rahmenbedingungen werden im Erläuterungsbericht ergänzt.</td><td>kein Änderungsbedarf

zu berücksichtigen</td></tr>
</table>

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
	den Wunsch geäußert, dass in der Nähe des Schultors keine Autos mehr halten dürfen. Leider hat die Stadtverwaltung das sehr formalistisch abgelegt, siehe unten/Anlage. Eine ähnlich formalistische Ablehnung haben wir auf unser Anliegen erhalten, in der Nähe des Schultors einen Zebrastreifen einzurichten. Angeblich sei das in einer 30-Zone rechtlich nicht möglich. Hier sollten Wege gesucht werden, um den Bedürfnissen der schwächsten Verkehrsteilnehmer besser gerecht zu werden.		
98.	Das vorgestellte Fußwegekonzept der Stadt Potsdam enthält eine Vielzahl von Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit des Fußverkehrs und ist dementsprechend sehr umfangreich. Als Bewohner des Ortsteils Satzkorn habe ich vorgesehene Vorhaben in der Anlage 4 gefunden, deren Priorität innerhalb Satzkorns mich nicht befriedigen:	Statement	kein Änderungsbedarf
	Der hier vorgesehene ZWEITE Gehweg im Bereich der Dorfstraße bis zur Satzkorner Ringstraße entbehrt m.E. jeder Notwendigkeit, da in diesem Bereich entlang der Dorfstraße (Südseite) bereits ein Gehweg vorhanden ist.	Bei einer beidseitigen Bebauung bedarf es auch beidseitig eines Gehweges. Dieser ist hier mit geringem Handlungspotenzial im Maßnahmenkonzept enthalten.	kein Änderungsbedarf
	Die dafür erforderlichen Mittel sollten eher Verwendung finden für im Sinne der Verkehrssicherheit der Fußgänger deutlich dringendere Maßnahmen:		
	1. Fortsetzung Gehweg von Kreuzung Straße des Friedens/Dorfstraße bis Straße zum Bahnhof (ca. 100m)	Das Vorrangroutennetz wird angepasst und die entsprechenden Maßnahmenvorschläge aufgenommen.	zu berücksichtigten
	Begründung: Durchgangsverkehr Fahrland – B273/BAB mit hohem Anteil von Schwerlastverkehr. Fuß-, Rad- und Fahrzeugverkehr teilen sich die unbeleuchtete Fahrbahn. Hier gibt es erhebliches Gefahrenpotenzial. Neben der Fahrbahn (Nordwestseite) ist ausreichend Platz für einen Gehweg vorhanden (derzeit Grasnarbe).		
	2. Herstellung Gehweg in der Straße zum Bahnhof von Satzkorner Bergstraße bis Lilienweg und Anschluss an vorhandenen Gehweg Ri. Tulpenweg (ca. 80m)	Das Vorrangroutennetz wird angepasst und die entsprechenden Maßnahmenvorschläge aufgenommen.	zu berücksichtigten
	Begründung: Der unter 1. genannte Schwerlastverkehr führt auch entlang der Bahnhofstraße mit abzweigender Wohnsiedlung(Tulpenweg) weiter zur dortigen Gewerbeansiedlung für Straßenbau und Zuschlagsstoffe (ehemaliger Bahnhof). Die hier bestehende Lücke (Ende des vorh. Geh-/Radweges Satzkorner Bergstraße) bis zum neuen Wohnbereich Lilienweg und Anschluss an den o.g. vorhandenen Gehweg sollte im Interesse sich dort naturgemäß bewegender Kinder und des hohen Gefährdungspotenzials des Lastverkehrs unbedingt geschlossen werden!		
	3. Satzkorner Bergstraße ab Sportplatz bis Kienheide Ri. Kreisel B273 (Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Marquardt	Das Vorrangroutennetz wird angepasst und die entsprechenden Maßnahmenvorschläge aufgenommen.	zu berücksichtigten
	Begründung: Der Verkehr diesem Bereich der Bergstraße birgt hohe Gefahren auf Grund der ausgeprägten Bergkuppe und daraus resultierenden schlechten Sichtverhältnisse. Auch hier teilen sich alle Verkehrsteilnehmer die vorhandene relativ schmale Fahrbahn. Als Fußgänger auf dem Weg zur bekannten Obstscheune am Kreisel wurde ich auch schon mal angehupt. Auch als Fahrradfahrer mit Kin-		

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
	dern neben sich fühlt man sich permanent in Gefahr, wenn man Fahrzeuge hinter sich hört! Ausweichen ist wegen dichtem Strauchwerk an den Fahrbahnrändern nur selten möglich. Dieser Bereich sollte aber für einen Fuß- (+Rad-)weg reichlich Platz bieten. Ich bitte Sie, diese 3 von vielen Satzkorner Bürgern angesehenen Schwerpunkte für eine Verbesserung der Fußwegesituation in unserem Ort in Ihr Konzept mit aufzunehmen und möglichst zeitnah umzusetzen.		
99.	Als ich in der Zeitung las, dass die Stadt an die Möglichkeit erinnert, das Fußverkehrskonzept zu kommentieren, hatte ich mich zunächst wirklich gefreut.	Statement	kein Änderungsbedarf
	In der Sache empfehle ich Ihnen, sich an dem Beispiel von Berlin zu orientieren: Hier hat der Senat jüngst (auf Landesebene) beschlossen, das Mobilitätsgesetz um einen Fußverkehrsteil zu erweitern: https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/fussverkehr/mobilitaetsgesetz/ Die Prioritäten, die hier gesetzt werden, lassen sich ohne weiteres auf ihr städtisches Konzept übertragen: - Längere Grünphasen an Fußgängerampeln - Leichtere Einrichtung von Zebrastreifen und Spielstraßen auf Zeit - Mehr Bänke - Bessere Erreichbarkeit des örtlichen Handels zu Fuß - Begegnungsräume	Die am Beispiel Berlin aufgeführten Handlungsansätze finden sich bereits im Erläuterungsbericht des Fußverkehrskonzeptes. Lediglich eine zeitlich begrenzte Einrichtung von Zebrastreifen und Spielstraßen wird nicht vorgeschlagen. Hier sollte besser auf dauerhafte Lösungen orientiert werden.	bereits berücksichtigt
	Darüber hinaus empfehle ich der Stadtverordnetenversammlung, das Konzept zu einer rechtsverbindlichen Satzung weiter zu entwickeln. Zu viele Beschlüsse der Stadtverordnetenversammlung werden nach wie vor nicht umgesetzt. Die einzige Antwort darauf kann sein, die rechtliche Verbindlichkeit zu steigern: auf der Ebene der Stadt genauso wie auf der Ebene des Landes.	Eine entsprechende Entscheidung obliegt der Stadtverordnetenversammlung nach Abschluss der inhaltlichen Arbeiten zum Fußverkehrskonzept.	nicht zu berücksichtigen
	Als sehr enttäuschend empfand ich übrigens die Art und Weise, wie diese Beteiligung durchgeführt wird. Das Sie Ihren Berichtsentwurf samt Anlagen schlicht online stellen und von Bürgerinnen und Bürgern erwarten, sich durch die sechs Dokumente durchzuarbeiten (Bericht ohne Anlagen alleine 98 Seiten!), erscheint mir allenfalls als eine Simulation von Bürgerbeteiligung. Ich bezweifle, dass mit diesem Vorgehen auch nur rudimentäre fachliche und rechtliche Anforderungen an eine Bürgerbeiteiligung erfüllt werden. Schade! Die Landehauptstadt Potsdam verpasst damit die Chance, bei ihren Entscheidungen auf die Erfahrungen und die Kreativität ihrer Bürgerinnen und Bürger aufzubauen. Diese Zeilen verstehen Sie bitte als kollegialen Kommentar. Ich bin selbst Beamter und befasse mich hauptamtlich auch mit der Aufgabe und der Durchführung von Bürgerbeteiligungen. Ihr Vorgehen gibt leider ein gutes Beispiel dafür, wie es auf keinen Fall gemacht werden sollte.	Im Rahmen der Erarbeitung des Fußverkehrskonzeptes wurden ein öffentlicher Workshop sowie drei Stadtspaziergänge durchgeführt. Die Veröffentlichung des Berichtentwurfes sowie die Möglichkeit für Stellungnahmen bildet entsprechend lediglich einen Teilbaustein der Öffentlichkeitsbeteiligung.	kein Änderungsbedarf
100.	Sie hatten den o.a. Verein dankenswerterweise zu dem Workshop zum Fußverkehrskonzept eingeladen, an dem wir gern teilgenommen haben. Zu dem Maßnahmenpaket (Anlage 4 zum Fußverkehrs-	Statement	kein Änderungsbedarf

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
	konzept) nehmen wir nach vereinsinterner Diskussion wie folgt Stellung:		
	1) Wir begrüßen generell den Vorschlag, für bessere Begeh- und Berollbarkeit zu sorgen.	unterstützendes Statement	kein Änderungsbedarf
	Deshalb möchten wir die Einzelvorschläge gern um einen Punkt ergänzen, den wir in der Auflistung nicht gefunden haben (sollten wir ihn übersehen haben, bitten wir um Nachsicht): Auf der Hegelallee im Kreuzungsbereich mit der Jägerallee ebenso wie auf dem unmittelbar daran anschließenden Gehweg der Jägerallee auf der Seite, an dem sich das städtische Verwaltungsgebäude befindet, ist das Bernburger Kleinpflaster überaus schadhaft. Dies ist schon bei normalem Begehen sehr unangenehm. Beim Befahren mit einem Rollator oder Rollstuhl bzw. einem Kinderwagen verstärkt sich dies noch. Deshalb plädieren wir für eine Ausbesserung des dortigen Gehwegbelages.	[A 1015] Die Thematik wird im Maßnahmenkonzept mit der Maßnahme 67 (Sanierung der Gehwegoberfläche) bereits adressiert.	bereits berücksichtigt
	Wir möchten auch noch einen weiteren Punkt ergänzend einbringen: Der Haupteingang des Ärztehauses am Luisenplatz befindet sich an der Seite des Gebäudes zu diesem hin. Dort müssen ggfls. Krankentransportfahrzeuge halten, die Rollstuhlfahrer transportieren, die eine der Arztpraxen in dem Ärztehaus aufsuchen wollen. Der Bordstein ist aber in Höhe des Haupteinganges des Ärztehauses nicht abgesenkt. Die nächste Absenkung findet sich um Einmündungsbereich Schopenhauerstraße/Luisenplatz (praktisch vor dem Haupteingang der im Ärztehaus befindlichen Apotheke). Um diese Absenkung zu erreichen, müsste aber eine Strecke hin und zurück mit dem Rollstuhl zurückgelegt werden, und zwar auf der Fahrbahn mit nicht ebenem Belag. Deshalb plädieren wir für eine Absenkung des Bordsteines in Höhe des Haupteinganges des Ärztehauses.	Ein entsprechender Prüfauftrag wird im Maßnahmenkonzept ergänzt.	zu berücksichtigen
	2) Trennung von Fuß- und Radverkehr: Eine Gemeinschaftsnutzung von Gehwegen für Fußgänger und Radfahrer (je zur Hälfte) bedeutet, dass man auf dem Gehweg kaum zu zweit nebeneinander gehen kann, so etwa ein Elternteil mit einem Kind oder eine Person, die eine gebrechliche Person begleitet. Selbst eine taktile Trennung von Fuß- und Radverkehr auf dem gemeinschaftlich genutzten Gehweg bietet daher nur eine begrenzte Verbesserung. Wir halten es daher für vorzugswürdig, dass der Radverkehr nicht auf dem Gehweg stattfindet, sondern auf der Straße. Dafür muss diese aber auch für Radfahrer gut befahrbar sein, was an vielen Stellen in der Potsdamer Innenstadt, z.B. auf der Gutenbergstraße, wegen des dortigen Kopfsteinpflasters nicht der Fall ist. Deshalb sollte der Blick nicht isoliert nur auf Maßnahmen auf den Gehwegen gerichtet werden, sondern darauf, ein Ausweichen der Radler auf diesen zu verhindern, indem der Straßenbelag fahrfreundlicher gestaltet wird. Dazu bieten sich fahrradfreundliche Rinnen auf dem Kopfsteinpflaster an.	Im Fußverkehrskonzept ist bereits verankert, dass eine gemeinsame Nutzung von Flächen durch den Fuß- und Radverkehr innerorts den Ausnahmefall bilden und nur zum Einsatz kommen sollte, wo eine geringe Netzbedeutung und Aufenthaltsfunktion existieren. Der Handlungsempfehlungen bezüglich einer taktilen Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr bezieht sich auf Bereiche, wo für beide Nutzergruppen getrennte Flächen zur Verfügung stehen. Auch die Schaffung von Alternativen für den Radverkehr auf der Fahrbahn wird im Fußverkehrskonzept bereits angeregt. Hierbei ist allerdings der Abstimmungsbedarf mit den Aspekten des Denkmalschutzes zu berücksichtigen.	bereits berücksichtigt
	Sofern der Gehweg auch durch Radfahrer genutzt wird, z.B. durch radfahrende Kinder, ist eine taktile Trennung im Sinne beider Gruppen von Verkehrsteilnehmern. Es sollte auch geprüft werden, ob die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung für Radfahrer angeordnet werden könnte, die den	In der Straßenverkehrsordnung, der zugehörigen Verwaltungsvorschrift sowie der Rechtssprechung ist für gemeinsam genutzte Flächen bereits eine besondere	nicht zu berücksichtigen

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
	Gehweg benutzen.	Sorgfaltspflicht für den Radverkehr verankert. Die Möglichkeit einer Beschilderung von Geschwindigkeitsbeschränkungen existiert nicht.	
	Sollte der Vorschlag Nr. 1014 (Hegelallee: Jägerallee bis Schopenhauerstraße und umgekehrt) den Mittelstreifen der Hegelallee betreffen, bietet sich hier auch nach unserer Auffassung eine taktile Trennung an. Allerdings bleibt eine Gefahrenquelle für Fußgänger dort, wo der Mittelstreifen zum Erreichen von Ampeln auf der Hegelallee gequert werden muss.	Eine Trennung vom Fuß- und Radverkehr im Bereich des Mittelstreifens im Zuge der Hegelallee ist aus verkehrsplanerischer Sicht nicht zielführend.	nicht zu berücksichtigen
	Den Vorschlag Nr. 1032 (taktile Trennung auf dem Gehweg der Breiten Straße zwischen Dortustraße und Zeppelinstraße) begrüßen wird sehr.	[A 1032] unterstützendes Statement	kein Änderungsbedarf
	3) Zum Vorschlag Nr. 1053 (Allee nach Sanssouci): Den Vorschlag, den Fußgängern hier insgesamt mehr Raum zu geben, begrüßen wir sehr und befürworten ebenfalls eine verkehrsberuhigte Gestaltung des Straßenraumes („Spielstraße“).	[A 1053] unterstützendes Statement	kein Änderungsbedarf
	4) Zu zwei Vorschlägen haben wir uns noch keine Meinung bilden können, da wir insoweit noch Erläuterungsbedarf haben: 4.1) Was bedeutet „Entfernung von Pollern aus der Gehlinie“? Auf der Jägerallee dienen die Poller beispielsweise dazu, zu verhindern, dass Fahrzeuge am Fahrbahnrand anhalten oder gar parken und dadurch den Radfahrstreifen versperren. Derartige Poller dürften deshalb sinnvoll und erhaltenswert sein.	Poller bilden ein Element, um ungewollte Nutzungen im Seitenraum zu vermeiden. Allerdings stellen diese gleichzeitig auch ein Hindernis für den Fußverkehr, insbesondere für Personen mit Mobilitätseinschränkungen dar. Entsprechend bilden Poller kein Allheilmittel und sollten gezielt lediglich dort eingesetzt werden, wo mit anderen Mitteln ein Befahren nicht verhindert werden kann.	kein Änderungsbedarf
	4.2): An einigen Stellen ist angemerkt „Zweckbindung Städtebauförderung berücksichtigen“: Bedeutet dies, dass Fußgängerfurten, die ein nicht nur bequemeres, sondern vor allem gefahrloseres Überqueren des Kopfsteinpflasterbelages der Straßen (z.B. Dortustraße, Jägerstraße) ermöglichen, aus Rechtsgründen nicht angebracht werden können?	Dieser Hinweis soll verdeutlichen, dass sich bei verschiedenen Maßnahmen zeitliche Abhängigkeiten aus der Fördermittelbindung ergeben, diese ggf. also erst mittelfristig umsetzbar sind.	kein Änderungsbedarf
	5) Verbreiterung von Gehwegen: Abschließend sei angemerkt, dass wir der Verbreiterung von Gehwegen und der Verlagerung von Fahrradabstellmöglichkeiten auf die Fahrbahn aufgeschlossen gegenüber stehen. Solange die Gehwege aber nicht verbreitert sind, sollte dafür Sorge getragen werden, dass die Gehwege nicht – teilweise sogar in großem Ausmaß – durch Fahrradabstellmöglichkeiten (so etwa auf der Schopenhauerstraße zwischen Brandenburger Tor und Charlottenstraße) oder durch – bei Öffnung von gastronomischen Einrichtungen – auf den ohnehin recht schmalen Gehweg quer gestellte Tische und Bänke, so etwa auf der Gutenbergstraße im Abschnitt zwischen Jägerstraße und Friedrich-Ebert-Straße, für Fußgänger als solche, vor allem aber für diejenigen, die mit Rollator, Rollstuhl oder Kinderwagen unterwegs sind oder eine gebrechliche Person stützen, blockiert sind.	Auf diese Handlungsnotwendigkeit zur Sicherung ausreichend breiter Seitenräume wird im Erläuterungsbericht des Fußverkehrskonzeptes bereits ausführlich eingegangen.	bereits berücksichtigt

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
101.	Zunächst möchte ich meine Freude darüber ausdrücken, dass Potsdam ein Fußverkehrskonzept in Auftrag gegeben und nun zur öffentlichen Diskussion gestellt hat. Angesichts der Herausforderungen des menschengemachten Klimawandels, zugleich aber im Bestreben, die Lebensqualität und den Schutz des Lebens und der Gesundheit der Bewohner und Besucher der Landeshauptstadt Potsdam zu verbessern, ist dieses Konzept ein wichtiger Schritt, den ich sehr begrüße.	unterstützendes Statement	kein Änderungsbedarf
	Folgende Punkte möchte ich im Einzelnen zum Konzept anmerken: 1. Als Bewohner von Hermannswerder ist mir der vorgeschlagene Bau einer Fußgänger- und Radfahrerbrücke, der die Halbinsel mit Potsdam-West verbindet, ein ganz wichtiges Anliegen. Damit können enorme Mengen an Fahrkilometern des MIV eingespart und der ÖPNV entlastet werden. Die Personenfähre fällt ja nicht nur wegen Havarien sehr häufig aus. Jährlich gibt es längere Ausfallzeiten zu Wartungszwecken, oft viele Wochen. Eine Brücke würde darüber hinaus auch die eingeschränkten Betriebszeiten und die notwendigen Wartezeiten eliminieren. Daher halte ich eine höhere Priorisierung dieser Maßnahme für sinnvoll und angemessen.	Im Rahmen des Fußverkehrskonzeptes wurde ein standardisiertes Verfahren für die Ableitung der Prioritäten verwendet. Die Handlungsnotwenigkeit wurde bereits mit der höchsten Kategorie bewertet.	kein Änderungsbedarf
	Allerdings möchte ich zugleich darauf aufmerksam machen, dass die beim Bau einer Brücke entstehenden CO2-Emissionen nicht die Einsparungen durch die Reduzierung des motorisierten Verkehrs wieder zunichte machen dürfen. Die Brücke sollte also insbesondere nicht in Beton ausgeführt werden, weil dabei sehr viel CO2 freigesetzt wird. Schon bei der Wirtschaftlichkeitsberechnung und Planung sollten daher andere Varianten (Holz, Stahl) geplant und kalkuliert werden.	Diese Aspekte sind im Rahmen der konkreten Planungen zu diskutieren.	in weiterführenden Planungen zu berücksichtigen
	2. Die Festlegung des Vorrangnetzes für zu Fuß gehende ist aus meiner Sicht nicht in jedem Detail nachvollziehbar. Beispielsweise fehlt als wichtige Verbindung der Fußweg vom nördlichen Fähranleger Auf dem Kiewitt zum Bahnhof Charlottenhof und zu den Haltestellen des VIP. Aber auch das Fehlen anderer wichtiger Fußwege ist mir aufgefallen, etwa die Fußwege zum Einkaufspassage Weberpark in Babelsberg fehlen, oder Schulstraße vom Lutherplatz zum nördlichen Eingang des Bhf. Babelsberg. Natürlich kann ich das ganze Netz nicht im Einzelnen prüfen. Mir scheint, dass insbesondere der schlechte Zustand mancher Fußwege dazu führt, dass an sich natürliche Wegebeziehungen wenig begangen werden. Auf jeden Fall sollte das Vorrangnetz kontinuierlich fortgeschrieben und veröffentlicht werden.	Die Anbindung der Brückenverbindung Kiewitt - Hermannswerder auf der Nordseite wird ergänzt	zu berücksichtigen
	3. Zustimmen möchte ich dem Konzept auch in dem Punkt (9.8.2), dass die sichere Verkehrsführung für Fußgänger in Baustellen konsequenter umgesetzt werden muss. Unverständlich ist mir die lakonische Feststellung, dass die Personalkapazitäten für die Kontrolle nicht ausreichend sind. Ich erwarte von der Stadtverwaltung, dass hier nachgesteuert wird. Dazu wünsche ich mir auch eine entsprechende Maßnahme im Maßnahmeplan. Schon bei der Anordnung sind die Belange der Fußgänger zu berücksichtigen. Und insbesondere bei längerfristigen Baustellen, die ja oft Wochen und Monate dauern, muss eine Kontrolle sichergestellt werden.	Eine Implementierung nicht ortsbezogener Maßnahmen in die Maßnahmentabellen ist nicht vorgesehen. Die gesamtstädtischen Maßnahmen werden im Erläuterungsbericht beschrieben.	nicht zu berücksichtigen
	4. Das gilt auch für die Durchsetzung der Aufteilung des Verkehrsraums (Abschnitt 9.4). Leider hat es	Das Thema Elektrokleinstfahrzeuge wird ergänzt.	zu berücksichtigen

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
	sich in manchen Straßen eingebürgert, dass Kfz auf dem Gehweg geparkt werden, ohne dass sie dafür jemals eine Sanktionierung fürchten müssten, bspw. vor den Häusern in der Leipziger Straße an der Speicherstadt (z.Zt. wg. Baustelle gesperrt). Neuerdings ergeben sich zudem vielfach Hindernisse durch abgestellte E-Scooter. Hier wünsche ich mir von der Stadtverwaltung deutlich mehr Engagement, um die Rechte der zu Fuß gehenden durchzusetzen. Dieses verstärkte Engagement sollte schon im Fußgängerkonzept begründet werden.		
102.	Ich habe mit Interesse das Fußverkehrskonzept für Potsdam gelesen. Nach meiner Meinung fehlt im Vorrangnetz der Fuß- und Radweg zwischen der Wetzlarer Bahn und der Straße zum Kirchsteigfeld entlang der Fernwärmetrasse. Im Plan ist nach der Brücke über die Wetzlarer Bahn nur der Weg um den Baggersee am Stern verzeichnet. Der von mir benannte Weg ist sehr gut ausgebaut, wird bei Dunkelheit beleuchtet und es erfolgt hier auch ein Winterdienst. Dieses trifft für den Weg um den Baggersee nicht zu. Ich selbst nutze diesen Weg ganzjährig mehrfach pro Woche. Nach meiner Einschätzung wird dieser Weg sowohl von Radfahrern als auch von Fußgängern intensiv genutzt und sollte deshalb in Vorrangnetz verzeichnet sein.	Das Vorrangroutennetz wird angepasst.	zu berücksichtigten
103.	Geplanter Gehwegabschnitt Nr. 1181: beleuchteter, straßenbegleitender Gehweg zur Anbindung an den Ortsteil Fahrland Hinweis: sehr sinnvoll, notwendig und längst überfällig!	[A 1181] unterstützendes Statement	kein Änderungsbedarf
	Geplanter Gehwegabschnitt Nr. 1182: Zweiter beleuchteter, straßenbegleitender Gehweg Hinweis: aktuell nicht unbedingt notwendig, da bereits ein Gehweg vorhanden ist	Bei einer beidseitigen Bebauung bedarf es auch beidseitig eines Gehweges. Dieser ist hier mit geringem Handlungspotenzial im Maßnahmenkonzept enthalten.	kein Änderungsbedarf
	Neu aufzunehmender Gehwegabschnitt Bergstraße: Errichtung eines Gehwegs mit Beleuchtung auf der Bergstraße bis zum Gehweg auf der Straße zum Bahnhof. Zur Minimierung des Unfallrisikos auf dem Weg zur Hundeschule, Sportplatz oder durch den Ortsteil, durch Fußgänger oder Kinder auf der viel befahrenen Bergstraße. Hinweis: sehr sinnvoll, notwendig und längst überfällig!	Das Vorrangroutennetz wird angepasst und die entsprechenden Maßnahmenvorschläge aufgenommen.	zu berücksichtigten

Anlage 8
Auswertung der Stellungnahmen der Vereine und Verbände

Anlage 8 Auswertung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Verbände und Vereine

Auswertung der Stellungnahmen und Hinweise zum „Fußverkehrskonzept Potsdam“ im Rahmen der Beteiligung der Verbände und Vereine zum Berichtentwurf (Stand Dezember 2020)

Nr.	Initial.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
1.	Standort-management Golm GmbH, 15.01.2021	das Standortmanagement im Potsdam Science Park (PSP) befasst sich seit Jahren mit den nötigen Fußverkehrsverbindungen am Standort Golm und steht dazu im Austausch mit allen Nutzergruppen des Parks.	Statement	kein Änderungsbedarf
		Wir begrüßen sehr, dass das Fußverkehrskonzept weiterentwickelt wird und dass konkrete Maßnahmen für die Umsetzung in den nächsten Jahren priorisiert, festgelegt und mit finanziellen Ressourcen ausgestattet werden.	unterstützendes Statement	kein Änderungsbedarf
		Folgende Hinweise zum aktuellen Entwurf des Konzeptes möchten wir aus unserer Sicht gern einfließen lassen:		
		Kartenteil 7/ Eiche zu Abb.1 Kartenteil 7, Nr. 1: Die Verbindung zwischen UNIVERSITÄT und IFI Institut (hinter Rewe) fehlt und muss mit eingeplant werden. Ca. 1.000 Studierende werden das IFI-Institut regelmäßig nutzen. Dazugehörige Infrastruktureinheiten befinden sich auf dem Gelände der Universität, so dass ein sehr umfangreicher Fußverkehr durch Studierende in diesem Bereich erwartet wird.	Die Grunderschließung dieses Bereiches wird im Vorrangroutennetz über den Straßenzug in der Feldmark gewährleistet. Eine Einbindung der kleinteiligen Erschließung innerhalb des Gebietes wird nicht als zielführend erachtet.	nicht zu berücksichtigen
		Nr. 2: Bereits festgeschriebene Fußwegeverbindungen im B129 und im Freiraumkonzept „Nördlich in der Feldmark“ Golm sollten hier mit verzeichnet und eingeplant werden.		
		Nr. 3: Die Anbindung/ ein Fußweg nach Bornim fehlt in diesem Plan. Die fußläufige Verbindung von Eiche nach Bornim wird häufig auch von Mitarbeiter*innen des PSP genutzt (auch mit Fahrrad). Auch im INSEK-Workshop zum Bereich Eiche/Golm/Bornim wurde dies bereits von vielen Teilnehmer*innen gefordert.	Hierbei handelt es sich um eine Wegeverbindung, welche vorrangig für den Radverkehr von Bedeutung ist. Entsprechend wurde diese im Vorrangnetz des Fußverkehrskonzeptes nicht berücksichtigt.	nicht zu berücksichtigen
		Kartenteil 9/ Golm zu Abb. 2 Kartenteil 9, Nr. 1: Die Verbindung / ein Weg mit Beleuchtung zum Wohngebiet Ritterstraße/ Ort Golm muss eingeplant werden. Diese Forderung besteht seit Jahren und sollte in 2020 bereits umgesetzt werden.	Mit der Wegeverbindung parallel zum Bahnsteig ist diese Verknüpfung im Vorrangroutennetz bereits ausreichend abgedeckt.	nicht zu berücksichtigen
		Nr. 2: Im Bereich der UP- Karl-Liebknecht-Straße sollte anstatt verschiedener Querungen eine verkehrsberuhigte Zone geschaffen werden. Die im Entwurf als Anlage beigefügte Verkehrszählung zeigt deutlich, dass in diesem Bereich die Straße an verschiedenen Stellen mit hohen Zahlen gequert wird.	Im Maßnahmenkonzept ist die Prüfung der Handlungspotenziale zur Schaffung zusätzlicher sicherer Querungsstellen enthalten. Damit ist eine große Realisierungsbandbreite möglich. Ein Hinweis zu einer zusammenhängenden Betrachtung für den gesamten	teilweise zu berücksichtigen

Nr.	Initial.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
			Bereich wird ergänzt.	
		Nr. 3: Am P&R-Platz entlang sollte ein Fußweg errichtet werden – so müssten Fußgänger nicht die Parkfläche des P&R als Fußweg nutzen und eine Barrierefreiheit vom IFI-Institut über Rewe zum Bahnhof wäre gegeben.	Eine entsprechende Maßnahme wird ergänzt.	zu berücksichtigen
		Beiden Karteteilen 7 und 9 zuzuordnen: Um den gesamten Potsdam Science Park könnte ein Fußweg verlaufen, der den Park deutlich kennzeichnet und die Anbindung an die Landschaft verbessert. Anbei ein Ausschnitt aus der INSEK Planungswerkstatt mit dem Entwurf des Fußweges (grüne Punkte).	Hierbei handelt es sich um eine ergänzende Wegeverbindung. Diese ist nicht dem Vorrangnetz zuzuordnen.	nicht zu berücksichtigen
		Wir würden uns freuen, wenn unsere Anmerkungen Berücksichtigung finden.	Statement	kein Änderungsbedarf
2.	Ortsbeirates Neu Fahrland, 19.01.2021	Der Oberbürgermeister wird beauftragt, das Fußwegekonzept dahingehend zu ergänzen, dass eine sichere Rad- und Fußgängerwegverbindung zwischen der östlich der B2 gelegenen Siedlung „Am Stinthorn"/"Am Föhrenhang" und dem westlich der B2 gelegenen Sport- und Freizeitareal „Am Kirchberg"/„An der Birnenplantage" geschaffen wird. Begründung: In der Siedlung „Am Föhrenhang"/"Am Stinthorn" wohnen viele junge Familien, die regelmäßig die in der Straße „Am Kirchberg" gelegene Kita, sowie den „An der Birnenplantage" gelegenen Sport- und Spielplatz aufsuchen. Auch das Bürgerhaus Neu Fahrland befindet sich hier. Eine sichere Fußgänger- und Radverbindung über die stark befahrene B2 fehlt bisher. Viele Mitbürger sehen sich daher gezwungen, trotz des relativ kurzen Wegs, aus Sicherheitsgründen ihren PKW zu benutzen.	Eine entsprechende Verbindung wird ergänzt.	zu berücksichtigen
3.	Beirats für Menschen mit Behinderung, 26.01.2021	vielen Dank für die Möglichkeit, o. g. Konzept zu kommentieren, bevor es endgültig verabschiedet wird. Grundsätzlich bin ich als Mitglied des Beirats für Menschen mit Behinderung mit dem Konzept einverstanden, habe nur einige wenige Anmerkungen:	unterstützendes Statement	kein Änderungsbedarf
		Seite 40, Punkt 3 "Teilhabe aller Menschen" Unterpunkt 2 sollte es m.E. heißen: Barrierefreiheit entlang aller Straßen im Stadtgebiet, sowie an allen Einmündungen, Knotenpunkten und Querungsstellen.	Die Formulierung wird entsprechend angepasst.	zu berücksichtigen
		Seite 42, Punkt 8 "Grundsätze der Fußverkehrsförderung" Hier ist zwingend die DIN 32984 "Bodenindikatoren im öffentlichen Raum" zu ergänzen.	Ein entsprechender Hinweis wird ergänzt.	zu berücksichtigen
		Seite 46, Punkt 9.1 "Straßenraum für alle"	Die Formulierung wird entsprechend angepasst.	zu berücksichtigen

Nr.	Initial.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		Am Ende des vierten Absatzes sollte es heißen: "Hier müssen die Vorderkanten der Stufen einen deutlichen visuellen Kontrast (vertikal und horizontal) aufweisen und Aufmerksamkeitsfelder ober- und unterhalb der Treppe vorhanden sein. (siehe DIN 32984, Seite 50, Bild 38)		
		Im 5. Absatz sollte es besser heißen: "... , welche nicht einseitig zu Lasten der Nutzer*Innen mit Mobilitätseinschränkungen erfolgen DÜRFEN"	Die Formulierung wird entsprechend angepasst.	zu berücksichtigen
		Seite 52, Abschnitt 9.3.2 "Nebenstraßennetz / flächendeckende Verkehrsberuhigung" Wie soll hier die Barrierefreiheit für seh- und hörbehinderte Menschen umgesetzt werden? Dieses Ziel ist hier an keiner Stelle erkennbar (z. B. "weiche Borde"). Hörbehinderte Menschen können nicht auf akustische Signale, wie Fahrradklingeln oder Autohupen von hinten reagieren.	Die konkrete Umsetzung ist im Rahmen weiterführender Planungen jeweils im konkreten Einzelfall zu diskutieren.	bei weiterführenden Planungen zu berücksichtigen
		Weitere Anmerkungen / Empfehlungen: Idee für Fahrradständer: großzügige Bereitstellung von Fahrradständern einseitig im Mittelstreifen der Hegelallee zur Entlastung der Innenstadt.	Bezogen auf den Zielverkehr der Innenstadt werden Radabstellmöglichkeiten in der Hegelallee keine ausreichende Akzeptanz finden.	nicht zu berücksichtigen
		besondere Parkmöglichkeiten für Pflege- und Rettungsdienste schaffen.	Eine Reservierung von Parkraum für Pflegedienste ist verkehrsrechtlich nicht umsetzbar.	nicht zu berücksichtigen
4.	Brandenburger Vorstadt e. V., 26.01.2021	als erstes ein großes Kompliment an die Macher des Fußverkehrskonzeptes: soviel Detailerfassung mit sowohl allgemeinen als auch straßenweise aufgelisteten Vorschlägen und Beispielen ist wirklich großartig!	unterstützendes Statement	kein Änderungsbedarf
		Die Vorschläge z. B. hinsichtlich zusätzlicher Fahrradabstellmöglichkeiten in der Brandenburger Vorstadt (S. 9 + 10 der Handlungsempfehlungen/Anlage 4) begrüßen wir sehr!	unterstützendes Statement	kein Änderungsbedarf
		Für den Bereich der Brandenburger Vorstadt haben wir folgende Ergänzungen (die Kapitel- und Seiten-Verweise beziehen sich auf den Berichtsentwurf Fußverkehrskonzept vom 14.12.2020): 1. Schafgraben (No 1065 – Maßnahmen Vorrangnetz): hier schlagen wir eine Verrohrung des Abschnitts zwischen Zeppelin- und Geschwister-Scholl-Straße vor. Der Graben ist in diesem Abschnitt ganzjährig meist zugewachsen, verschlammt und vermüllt. Vorteil einer Verrohrung: - Mehr Platz für Fußgänger und Radfahrer - allen Anwohnern steht eine größere Spiel- und Aufenthaltsfläche zur Verfügung - mehr Gestaltungsmöglichkeit für Begrünung / Stadtmöbel - das betagte und wackelige Gitter kann entfallen (Unfallgefahr!)	[A 1065] Eine Verrohrung ist nicht Zielführend. Stattdessen sollte möglichst eine Aufwertung des Schafgrabens erfolgen. Ein entsprechender Hinweis wird ergänzt.	teilweise zu berücksichtigen

Nr.	Initial.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		2. Nansenstraße (No. 1056): Abpollerung der Ecke Dr R.-Tschäpe-Platz/Meistersingerstraße (unterhalb HS 3): Die Ecke ist häufig zugeparkt und daher unübersichtlich. ● Es fehlt eine Sichtachse bzw. Überblick vor einer geplanten Querung des Platzes, z.B. um den geparkten Pkw am Mittelrondell oder die Bank dort zu erreichen. 3. Dr.-Rudolf-Tschäpe-Platz: Fußläufige Plätze sind wichtig für die Aufenthaltsqualität. Hier nimmt der T.-Platz eine wichtige Funktion im Viertel ein. Allerdings ist er bislang nur schlecht bis gar nicht erreichbar, Personen mit Mobilitätseinschränkungen sind von der Nutzung quasi ausgeschlossen, da durch die rundherum parkenden Autos ein freier Zugang nicht jederzeit möglich ist. Um die Buche am Rondell befindet sich seit einigen Jahren eine umlaufende Sitzbank. Diese wird gerne genutzt – allerdings auch nur von Personen, die sich durch die parkenden Pkw hindurch falten können. ● Es fehlt ein Übergang, der mobilitätseingeschränkten Personen (angewiesen auf Gehhilfen, Rollator, Rollstuhl) bzw. Eltern mit Kinderwagen jederzeit eine gefahrlose Querung der Straße und Nutzung dieses Platzes ermöglicht (vgl. Kap 9.3.5.: Platzgestaltung, S. 56/57). → Hierzu wäre z.B. ein abgepollerter Übergang zwischen Haupteingang Erlöserkirche und direktem Weg zum Rondell hilfreich. Vor dem Haupteingang Erlöserkirche besteht bereits ein Parkverbot, das einigermaßen respektiert wird. Eine Abpollerung wäre eine einfache Maßnahme, das Parkverbot nachhaltig durchzusetzen (und das Ordnungsamt zu entlasten) und gleichzeitig auf kurzem Weg das Rondell zu erreichen – ein Beitrag zur sozialen Teilhabe aller Bewohner des Viertels!	Eine zusätzliche Gehwegvorstreckung zur Schaffung eines sicheren Zugangs zur Mittelinsel wird ergänzt.	zu berücksichtigen
		4. Mehr „definitionsoffene“ Möblierungs- und sonstige Objekte im Straßenraum: wäre nicht nur für Senioren erfreulich, die z.B. aus der Lenné-, der CvO- oder der Feuerbach- über die Nansenstraße Richtung Geschwister-Scholl-Straße bzw. weiter zum Bahnhof Charlottenhof gehen (vgl. Kap. 9.3.3., S. 54 f.). → Vorschlag: Auf diesen Straßen ließen sich problemlos solche Objekte platzieren	Eine konkrete Verortung entsprechender Elemente ist im Fußverkehrskonzept aufgrund der Kleinteiligkeit nicht vorgesehen.	nicht zu berücksichtigen
		5. Clara-Zetkin-Straße: Hier sind beide Gehwege sehr schmal (≤ 1,50m), das Ausweichen von zwei zu Fußgehenden ist schwierig, Begegnung und Ausweichen zweier Rollstühle, Eltern mit Kinderwagen und ähnl. gar nicht möglich. Zudem gibt es Einschränkungen durch Baumscheiben, hochstehende Gullideckel, festbetonierte Mülleimer sowie an Leerungstagen abgestellte Mülltonnen – d.h., die Anforderungen nach Kap 9.4. sind nicht gegeben. Auf beiden Seiten der Gehwege befindet sich Parkraum und damit ruhender Verkehr. Häufig zu beobachten: Fußgänger, die aus o.g. Gründen direkt auf der Straße gehen und dann ggf. „weggehupt“ werden. ● Hier ist ein Vorrang ausreichend breiter Gehwege gegenüber dem ruhenden Verkehr dringend erforderlich (wie in den Kap. 8, S. 42f.; Kap 9.3. bzw. Kap 9.4. und EFA 2002 mit Breiten-	Die Clara-Zetkin-Straße ist nicht Bestandteil des Vorrangnetzes. Der Hinweis wird gesondert gesammelt.	gesondert zu sammeln

Nr.	Initial.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		vorgaben für Fußgängerverkehrsanlagen beschrieben). → Vorschlag: Verbreiterung der Gehwege, Pkw-Parkflächen nur noch auf einer Straßenseite.		
5.	BUND Brandenburg, 28.01.2021	Der BUND Kreisverband Potsdam begrüßt, dass eine umfangreiche Analyse der Bedingungen der Fußgänger*innen in der Stadt Potsdam vorgenommen wurde. Sie ermöglicht es, Schwachstellen und Gefahrenstellen im Fußverkehr zu identifizieren und Sicherheitsdefizite aufzuzeigen. Daraus können Handlungsbedarf und Handlungsfelder abgeleitet werden, die zu einer Verbesserung der bestehenden Situation für zu Fuß Gehende in Potsdam beitragen sollen.	Statement	kein Änderungsbedarf
		Das Fußverkehrskonzept füllt eine Lücke in der Konzeptlandschaft zum Themenbereich Mobilität, zu der das Radverkehrskonzept (Stand 2017), das StEK V (Stand 2014) und bis zu einem gewissen Grad auch das Integrierte Stadtentwicklungskonzept gehören. Diese Konzepte folgen dem Leitgedanken, eine sichere und umweltfreundliche Mobilität zu fördern, bestehende Verkehrsbedingungen weiterzuentwickeln und zur Einhaltung beschlossener Klimaziele beizutragen (vgl. StEK V, S. 11 ff).	Statement	kein Änderungsbedarf
		In dem Spannungsfeld zwischen Finanzierung, Realisierung, dem Bekenntnis zu nachhaltiger Mobilität und Klimaschutz wird nun auch das Fußverkehrskonzept seinen Platz finden müssen. Dies gilt sowohl hinsichtlich seiner Umsetzung und der damit verbundenen Bereitstellung der Finanzmittel als auch als konzeptioneller Konkurrent um die Gestaltung eines gemeinsamen Verkehrsraumes. Konzeptionelle Abstriche in der Realisierbarkeit wurden im FVK schon dahingehend vorgenommen, dass Maßnahmen des FVK zunächst in einem definierten Vorrangnetz zu verwirklichen sind (FVK, S. 10). Hier stellt sich zudem die Frage, inwiefern eine Verwirklichung der notwendigen Maßnahmen in diesem Vorrangnetz vor dem Hintergrund der Zeithorizonte kommunaler Haushaltmittelplanungen, als auch der Situation der Haushaltsmittelausstattung anderer Konzepte und im Zusammenhang mit dem Prognosezeitraum (2025) des Dachkonzeptes StEK V überhaupt noch sinnvoll ausgeführt werden kann. Ob das Fußverkehrskonzept seinen Beitrag zu einer nachhaltigen, sicheren und umweltfreundlichen Mobilität in der Stadt Potsdam überhaupt noch entfalten können wird, ist somit fraglich.	Das Maßnahmenkonzept enthält eine Vielzahl kleinteiliger Maßnahmen, welche jeweils bereits mit geringem finanziellen Aufwand zu einer Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Fußverkehr beitragen können. Darüber hinaus adressiert das Fußverkehrskonzept eine Vielzahl von Themenfeldern, welche generell im Rahmen der Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur kontinuierlich zu berücksichtigen sind.	kein Änderungsbedarf
		Es wäre eine Entzerrung der Verkehrsströme und eine neue Aufteilung des Verkehrsraumes nach Verkehrsmitteln zu prüfen. In diesem konfliktbefreiten Verkehrsraum könnte dann gezielt und bedürfnisorientiert in Infrastruktur für die jeweiligen Verkehrsmittel investiert werden. Als Ergebnis könnte die Einrichtung neuer Fußgängerzonen, eines autofreien Stadtzentrums in Potsdam und Babelsberg oder die Schaffung von attraktiven Radfernverbindungen und Radumgehungsstraßen stehen.	Auf die Notwendigkeit einer integrierten Straßenraumgestaltung wird im Erläuterungsbericht des Fußverkehrskonzeptes bereits ausführlich eingegangen.	bereits berücksichtigt
		Grundsätzlich kritisieren wir, dass das vorliegendes Planwerk die Innenstadtbereiche von Potsdam und Babelsberg zu stark priorisiert, obwohl sich dort die Gehwege bereits i.R. in weit besserem Zustand befinden, als im übrigen Stadtgebiet. Wegen der sehr begrenzten finanziellen	Gerade wegen der begrenzten finanziellen Ressourcen konzentriert das Vorrangroutennetz sich auf die Streckenabschnitte mit der höchsten Bedeutung für	kein Änderungsbedarf

Nr.	Initial.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		Ressourcen sollte die Priorität der Innenstadtbereiche zurückgestuft und die der übrigen Stadtgebietes höher gestuft werden.	den Fußverkehr. Dennoch wirkt das Konzept mit Einzelmaßnahmen sowie generellen Handlungsempfehlungen flächendeckend auch bis in die Ortsteile.	
		Die Zustandsermittlung ist in manchen Bereichen unvollständig oder fehlerbehaftet. So wurden Straßen ohne befestigte Gehwege nicht erfasst und ein Abschnitt einer Hauptverkehrsstraße ohne jeglichen Gehweg unzutreffend beurteilt (Anl.4-Nr. 1086). Als grundsätzliche Regel sollte daher gelten, dass es keine Straße ohne mindestens einseitigen Gehweg mehr geben darf. Solche Situationen sind mit höchster Dringlichkeit abzustellen.	Bei dem beispielhaft aufgeführten Abschnitt handelt es sich um einen Darstellungsfehler für einen ca. 20 m langen Teilabschnitt. Dieser wird korrigiert. Hinsichtlich des generellen Ausstattungsbedarfes mit einem Gehweg gibt es, abgesehen von konkret als Mischverkehrsflächen ausgewiesenen Straßenabschnitten, keinen Dissens.	teilweise zu berücksichtigen
		Das Konzept gibt zudem einen Überblick, welche Maßnahmen dezidiert in welchen Straßen getroffen werden sollten, um das Zufußgehen attraktiver zu gestalten (Anhang 4). Als sehr lobenswert zu nennen sind zudem die Maßnahmen, die es beeinträchtigten Menschen erleichtern sollen, am Fußverkehr teilzunehmen.	Statement	kein Änderungsbedarf
		Das Fußverkehrskonzept vernachlässigt Aspekte des Naturschutzes und Maßnahmen zur Anpassung an die Klimakrise. Beispielsweise wird auf Seite 48 vorgeschlagen, zusätzliche Wegeverbindungen zu errichten, um „Umwege“ zu verkürzen. Exemplarisch soll hier die Verlängerung der Fritz-Zubeil-Straße genannt werden, um einen direkteren Weg von Babelsberg in den Schlaatz zu schaffen. Das Konzept berücksichtigt an dieser Stelle nicht, dass das Gebiet westlich der Nutheschnellstraße bzw. östlich der Nuthe, wo eine Verbindung und ein Brückenbau erfolgen sollen, ein FFH-Gebiet darstellt (Nuthe, Hammerfließ und Eiserbach, Gebietsnummer 609).	Die jeweiligen Realisierungsmöglichkeiten für die einzelnen Maßnahmen sind jeweils im Rahmen konkreter Detailplanungen zu klären. Darauf wird im Erläuterungsbericht hingewiesen. Hierbei sind auch die Belange des Naturschutzes zu berücksichtigen. Im Übrigen wird durch die Förderung des Fußverkehrs ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz geleistet.	kein Änderungsbedarf
		Mit Unverständnis wird die Darstellung eines Wegenetzes im Entwicklungsgebiet Krampnitz zur Kenntnis genommen. Für das Gebiet liegen bislang kaum rechtsverbindliche Planungen vor, die Entwicklung wird selbst von der Regionalplanung kritisch gesehen. Es erscheint daher mehr als verfrüht, jetzt schon ein priorisiertes Wegenetz festzulegen. Eine aus dem Gebiet nach Norden Richtung NSG "Döberitzer Heide" führender Weg widerspricht dem Naturschutz. Die Darstellung eines Vorrangnetzes im Entwicklungsgebiet Krampnitz ist abzulehnen.	Im Bereich Krampnitz wurde lediglich der aktuelle Planungsstand zu möglichen Hauptwegeverbindungen informativ übernommen. Eine verbindliche Festlegung von Wegen ist mit dem Fußverkehrskonzept nicht verbunden.	kein Änderungsbedarf
		Angesichts der vorliegenden Entwicklungspläne im Potsdamer Norden betr. Tram- , Bus- und Bauentwicklung erscheint es mehr als erforderlich, die Fußbeziehungen zwischen den Ortsteilen rechtzeitig, ggf. im Verbund mit dem Radwegebau, prioritär zu entwickeln. Dies sollte gerade jetzt planerisch vorbereitet und entwickelt werden, solange die erforderlichen Flächen noch verfügbar sind und die (potentiellen) Bewohner sich auf diese Wegeangebote fokussieren können. (Anl.4-Nr. 1376 Marquardt - Fahrland und Nr. 1483 Marquardt – Satzkorn). Der BUND empfiehlt, die Wegebeziehungen nach Satzkorn und Fahrland in das Vorrangnetz aufzuneh-	Die Verbindung zwischen Marquardt und Satzkorn wird ergänzt. Bei der Verbindung zwischen Marquardt und Fahrland handelt es sich um eine Wegeverbindung, welche vorrangig für den Radverkehr von Bedeutung ist. Entsprechend wurde diese im Vorrangnetz des Fußverkehrskonzeptes nicht berücksichtigt.	teilweise zu berücksichtigen

Nr.	Initial.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		men.		
		Naturräume werden im Fußverkehrskonzept zu wenig berücksichtigt. Mehrmals wird im Konzept auf die Verbreiterung von Gehwegen hingewiesen, beispielsweise auf Seite 59. Jedoch sollte auch klar sein, dass die Verbreiterung von Gehwegen ein Wegfall von Fläche bedeutet, die für die naturräumliche Aufwertung der Stadt dringend notwendig sind. Es sollte daher genau überlegt werden, wo Gehwegverbreiterungen wirklich erforderlich sind und ob nicht Kompromisse gefunden werden können, die die Passierbarkeit des Weges verbessern und gleichzeitig Klein- und Kleinstbiotope unangetastet lassen. Die Tendenz zu zusätzlichen Versiegelungen wird durch den BUND-Kreisverband Potsdam abgelehnt.	In vielen Netzabschnitten findet die Verbreiterung der Gehwegbereich zu Lasten bereits versiegelter Flächen statt. Flächendeckend ist eine Schaffung ausreichend breiter und sicherer Anlage für den Fußverkehr ohne die Inanspruchnahme zusätzlicher bisher unversiegelter Flächen nicht möglich. Häufig handelt es sich hierbei jedoch um Flächen, welche bereits stark verdichtet sind. Im Rahmen der Umsetzung erfolgt jeweils im Einzelfall eine Prüfung der Auswirkungen einer Verbreiterung auf den Grünstreifen.	nicht zu berücksichtigen
		Das Schließen jeglicher Angebotslücken wie auf Seite 50 vorgeschlagen, sollte sorgfältig abgewogen werden. Die Entstehung von Parallelwege ist zu vermeiden.	Eine entsprechende Prüfung wird im Rahmen der jeweiligen Detailplanungen erfolgen.	kein Änderungsbedarf
		Leider werden die Belange der Stadtnatur im Konzept weitgehend ignoriert. Dem Thema Straßenraumbegrünung wird eine knappe Seite der 90 Hauptseiten gewidmet. Dabei wird der Fokus allein auf die Pflanzung von Bäumen gelegt. Es ist fraglich, ob die Aufenthaltsqualität einer großen Straße wie beispielsweise die Breite Straße auf Höhe der IHK ohne nennenswertes weiteres Grün gesteigert werden kann, selbst wenn noch Bänke aufgestellt oder Spielmöglichkeiten geschaffen würden. Außerdem wurde mit der Errichtung der Garnisonkirche ein künstliches Hindernis für Fußgänger*innen geschaffen.	Die entsprechenden Handlungsnotwendigkeiten bezüglich einer möglichst umfassenden Straßenraumbegrünung werden an mehreren Stellen im Konzept angesprochen. Das im Fußverkehrskonzept anderen Themenfeldern ein deutlich größerer Raum gegeben wird, ist angesichts der Aufgabenstellung jedoch nicht zu bemängeln.	kein Änderungsbedarf
		Die starke Frequentierung der Potsdamer Parks und der größeren zusammenhängenden Landschaftsräume im Potsdamer Umland zeigt, dass das Spazieren im naturnahen Raum wichtig für Fußgänger*innen ist. Es sollte daher darüber nachgedacht werden, wie der Ausbau von Fußgängerwegen auch mit naturnahen Vegetationsflächen gestaltet werden kann. In vielen Bereichen der Potsdamer Innenstadt haben Bewohner*innen beispielsweise Baumscheiben bepflanzt, um wieder mehr Stadtgrün in die Innenstadt zu holen. Dies erhöht die Aufenthaltsqualität.	Derartige konkrete Maßnahmen stehen nicht im Widerspruch zum Fußverkehrskonzept, bilden jedoch auch kein Schwerpunktthema der Fußverkehrsförderung. Entsprechende Aspekte sind im Rahmen anderer gesamtstädtischer Entwicklungskonzepte zu diskutieren.	kein Änderungsbedarf
		Im Bereich 4.8 ist die Nichtausweisung von Wegen in der Lennéschen Feldflur unverständlich, denn hier wurde im Zusammenhang mit der BUGA ein hochwertiges Wegenetz realisiert, das gut angenommen wird. Es ist in Bestand und Unterhaltung zu sichern und mit Vorrang auszuweisen. Das Wegenetz in der Lennéschen Feldflur sollte ins Vorrangnetz aufgenommen werden. Im Bereich 4.6 blieben der Wildpark und sein Wegesystem unbeachtet. Sowohl der Ostteil als Erholungswald als auch der Westteil des Wildparks sind viel besuchte Erholungsbereiche, die Besucher aus der gesamten Stadt anziehen.	Das Vorrangnetz beinhaltet die zentralen innerstädtischen Wegeverbindungen mit Fokus auf den Alltagsverkehr. Darüber hinaus existieren insbesondere in den Parkanlagen hochfrequentierte Wege, welche jedoch angesichts der zumeist wesentlich geringeren Konfliktdichte keine Schwerpunktbereiche des Fußverkehrskonzeptes bilden. Zentrale Wegebeziehungen wurden jeweils berücksichtigt.	nicht zu berücksichtigen

Nr.	Initial.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		Der Kreisverband Potsdam empfiehlt, die Wegebeziehung zwischen Bahnhof Sanssouci und Geltow vom Torhaus Ost entlang Eichen- und Ahornallee und dem Großen Hirschweg bis zur Gemarkungsgrenze Geltow ins Vorrangnetz aufzunehmen.	Die Wegeverbindung durch den Wildpark erfüllt nicht die für das Vorrangnetz definierten Rahmenbedingungen.	nicht zu berücksichtigen
		Neben den reinen naturschutzfachlichen Nachteilen, die eine weitere Versiegelung von Flächen mit sich bringt, sind zudem auch die Herausforderungen des Klimawandels gerade in Städten zu berücksichtigen. Extremwetterereignisse haben bereits in den letzten Jahren Teile der Potsdamer Innenstadt im wahrsten Sinne des Wortes „untergehen“ lassen. Sollten durch den Ausbau der Fußgängerwege weitere Flächen versiegelt werden ohne entsprechend Flächen zu entsiegeln, sind Probleme beim Wasserabfluss garantiert. Bei notwendigen Gehwegverbreiterungen sollten nicht nur wegbegleitenden Begrünungen mitgedacht werden, sondern auch wasserdurchlässige Wegmaterialien zum Einsatz kommen.	Bei der Wahl der Wegeoberflächen sind jeweils im Einzelfall die Anforderung des Naturschutzes sowie einer guten Begeh- und Berollbarkeit miteinander abzuwägen. Ein entsprechender Hinweis wird im Erläuterungsbericht ergänzt. Die Klärung der Entwässerung der Flächen vom Niederschlagswasser erfolgt jeweils im Rahmen der konkreten Planungen. Dabei wird – wo möglich – eine dezentrale Versickerung angestrebt. Starkregenereignisse werden aber auch weiterhin dazu führen, dass Straßen und Wege kurzzeitig unter Wasser stehen, da die Entwässerungssysteme auf mittlere Niederschlagsmengen dimensioniert sind.	zu berücksichtigen
		Das Fußverkehrskonzept benennt auf Seite 40 und 41 verschiedene Zielstellungen. Unter Punkt 4 wird auch der „Erhöhung der Nutzungs- und Aufenthaltsqualität bzw. Attraktivität des Straßenraumes“ ein Punkt gewidmet. Wie bis hierhin erläutert, sollte dieser Punkt weitergedacht werden als „nur“ Spiel- oder Sitzmöglichkeiten in und an Gehwegen anzulegen. Potsdam wird seit vielen Jahren als grüne Stadt wahrgenommen - nicht nur wegen seiner Parks. Dieses Bild sollte sich daher gerade bei der Gehweggestaltung widerspiegeln.	In den Zielstellungen wird eine derartige Beschränkung nicht vorgenommen. Die Formulierungen des Maßnahmenteils im Erläuterungsbericht werden nochmals überprüft und ggf. angepasst.	zu berücksichtigen
6.	Fuss e.V., 29.01.2021	wir begrüßen die Zielsetzungen des vorliegenden Fußverkehrskonzeptes der Landeshauptstadt Potsdam (Entwurf Abschlussbericht) mit Stand 7. Dezember 2020 vollumfänglich und möchten folgend nur noch einige wenige uns wichtig erscheinende Anmerkungen einbringen:	unterstützendes Statement	kein Änderungsbedarf
		Eine Vorrangnetz-Planung und Priorisierung ist richtig. Darüber hinaus aber sollte unbedingt ein Passus und damit verbunden auch ein Haushaltstitel aufgenommen werden, um besonders auffällige oder von BürgerInnen genannte Querungsstellen kurzfristiger zu entschärfen.	Entsprechende Maßnahmen können über das jährliche Budget für den Fußverkehr mit abgewickelt werden. Dieses soll insbesondere einer kleinteiligen Optimierung der Infrastruktur dienen. Ein entsprechender Hinweis ist im Erläuterungsbericht bereits enthalten.	teilweise bereits berücksichtigt
		Die Gehwegbreiten-Analyse-Vorschläge in Abschnitt 5.5. sind in dieser Form für BürgerInnen nicht nachvollziehbar, da die Ausgangswerte für eine regelgerechte Gehwegbreite nicht benannt werden.	Zur besseren Verständlichkeit wird ein zusätzlicher Bezug zum Kapitel 8 „Grundsätze der Fußverkehrsförderung ergänzt“	zu berücksichtigen
		Die Wartezeit an Lichtsignalanlagen wird lediglich mit dem Begriff „kurz“ angegeben. Zu lange	Hierbei handelt es sich um ein Literaturzitat, welches	nicht zu berück-

Nr.	Initial.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		Wartezeiten sind aber in Potsdam ein Problem. Die Wartezeiten, gerade auch beim Überqueren von Ausfallstraßen, sind teilweise weder regelkonform noch zumutbar.	die Empfehlungen für die zukünftige Gestaltung der Lichtsignalanlagen zusammenfasst.	sichtigen
		Da das Thema Wanderwege für Potsdam relevant ist (auf dem Brauhausberg kreuzen sich z.B. die beiden Europäischen Fernwanderwege E10 und E11) und die ganze Region stark bewandert wird, sollte zumindest als Empfehlung z.B. im Abschnitt 9.8.5. ein Hinweis aufgenommen werden: „Die Landeshauptstadt Potsdam wird auch von Wander*innen frequentiert. Deshalb wird die Stadt für das Wanderwegenetz im Stadtgebiet, die Anschlüsse an die Bahnhöfe sowie die entsprechenden Übergange in die Region eine eigene Konzeption entwickeln.“	Die Aufnahme des Themenfeldes Wanderwege in das Fußverkehrskonzept wurde diskutiert, jedoch verworfen. Die wesentlichen Untersuchungsschwerpunkte lagen bei den Alltagswegen. Konkrete Betrachtungen zu den Wanderwegen sind nicht erfolgt.	nicht zu berücksichtigen
		Wir empfehlen, den Abschnitt 9.9.3 Kampagnen nicht nur auf die eine Aktivität für nur eine Zielgruppe einzuschränken: „Erfahrungsgemäß sind neben der Öffentlichkeitsarbeit auch zielgruppenorientierte Fußgängerstadtpläne (Kinderstadt-, Schulweg-, Senioren-, Behinderten-, Touristenpläne, etc.) gute Werbeträger für das Gehen. Darüber hinaus kann die Stadt Kampagnen durchführen oder unterstützen, z.B. den „Aktionstag Klimaschutz“, den „Tag der Umwelt“, „Autofreie Sonntage“ (jeweils im Juni), die „Europäische Mobilitätswoche EMW“, den internationalen Aktionstag „Zu Fuß zur Schule“ (jeweils im September), Aktivitäten im Rahmen des Gesunde Städte Netzwerkes, sowie regionale Aktionstage „Zu Fuß zum Verein, … zum Einkauf“, etc.“	Einzelne Aspekte sind bereits Bestandteil des Erläuterungsberichtes zum Fußverkehrskonzept. Ein Hinweis zu zielgruppenorientierten Fußgängerstadtplänen wird ergänzt.	teilweise zu berücksichtigen
		In der Öffentlichkeitsarbeit sollte unbedingt berücksichtigt werden, dass die Angaben für den Fußwegeanteil nach SrV-Angaben so nicht dem tatsächlichen Anteil entsprechen (vgl. Werner Brög), d.h. deutlich mehr Menschen zu Fuß in der Stadt unterwegs sind. Das war in vielen Städten nachweisbar und dürfte auch auf Potsdam zutreffen.	Ein entsprechender Hinweis wird ergänzt.	zu berücksichtigen
7.	ARGUS Potsdam e. V. ., 29.01.2021	Das Fußverkehrskonzept verbindet sehr schlüssig die Aspekte der nachhaltigen Mobilitätsentwicklung mit den Aspekten der Attraktivitätssteigerung und Sicherheit für Wege zu Fuß. Das Ziel der bundesweiten Fußverkehrsstrategie (UBA, 2018), bis zum Jahr 2030 den Fußverkehrsanteil um die Hälfte auf durchschnittlich 41 % in den Kernstädten zu erhöhen, stellt einen hohen Anspruch dar, auch wenn die Zielsetzung für Potsdam niedriger liegt. Mit großer Gründlichkeit wurde das gesamte Stadtgebiet analysiert. Wir begrüßen die Stärkung der Belange der zu Fuß Gehenden in der komplexen Betrachtung der Straßen und Plätze, insbesondere auch die Aspekte der Barrierefreiheit, der Schulwegsicherheit und Verkehrsbildung sowie der Öffentlichkeitsarbeit (S. 82f).	unterstützendes Statement	kein Änderungsbedarf
		Ganz zentral sehen wir den Hinweis: „Die Flüssigkeit des Verkehrs ist mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zu erhalten. Dabei geht die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer der Flüssigkeit des Verkehrs vor. (S. 45: Bundesrepublik Deutschland, 2001, Zuletzt geändert 2017). Die höchsten Prioritäten sehen wir in der flächendecken Sanierung der Gehwege, barri-	Statement	kein Änderungsbedarf

Nr.	Initial.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		erefreien Querungen, fußverkehrfreundlichen Ampelschaltungen sowie der generellen Senkung der Regelgeschwindigkeit für den MIV auf T 30 und wünschen uns dabei einen behutsamen Umgang mit der vorgefundenen wertvollen Substanz der historischen Straßenräume, der zugleich Verdichtung des Bodens, Versiegelung und Schädigung des Baumbestandes vermeidet bzw. ausschließt.		
		Grundsätzlich ist festzustellen, dass die Öffentlichkeitsbeteiligung durch die Pandemie nicht ausreichend stattfinden konnte, da öffentliche Veranstaltungen fehlten, in denen das komplexe Papier hätte erläutert und dazu diskutiert werden können. Ein Mangel des Papiers besteht darin, dass die Maßnahmentypen nicht erläutert werden, d.h. in etlichen Fällen unklar bleibt, was sie konkret bedeuten, beispielsweise „Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch bauliche Gestaltung des Straßenraumes“ und „verkehrsberuhigte Gestaltung des Straßenraumes“. Angesichts des Umfanges und der Komplexität des Konzeptes sind jeweils aktuelle Öffentlichkeits- und Anrainerbeteiligungen erforderlich, dies ist in dem beabsichtigten Prozessmanagement (S. 81) zu verankern.	Im Rahmen der Erarbeitung des Fußverkehrskonzeptes wurden ein öffentlicher Workshop sowie drei Stadtspaziergänge durchgeführt. Die Veröffentlichung des Berichtentwurfes sowie die Möglichkeit für Stellungnahmen bildet entsprechend lediglich einen Teilbaustein der Öffentlichkeitsbeteiligung. Bei einer grundhaften Umgestaltung des Straßenraumes wird im Rahmen der weiterführenden konkreten Planungen jeweils eine gesonderte Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgen. Diese erfolgt standardmäßig und ist entsprechend nicht nochmals konkret zu benennen.	nicht zu berücksichtigen
		Folgende konkrete Maßnahmen werden grundsätzlich begrüßt: S. 61: Ausdrücklich unterstützt wird die Forderung einer Alternative für den Ruhenden Verkehr. S. 74: die Forderung Lichtsignalanlagen fußgängerfreundlich zu gestalten Tempoliomits Maßnahme 13: Ergänzung Straßenraumbegrünung Maßnahme 27: Entflechtung von Fußverkehr und Parken Maßnahme 20, 65, 67: Verbreiterung des Gehweges (Einzelfallprüfung), absolut prioritär sehen wir: Befestigung, Sanierung des Gehweges Maßnahme 26: Aufhebung Stellplätze (Fr. Ebert.Str./Schloßstr., K 435) Maßnahme 29: Anlage von Radstellplätzen auf der Fahrbahn Maßnahme 30: Überprüfung Sondernutzungsgenehmigungen/Kontrollen Maßnahme 47: Herstellung von Bordabsenkungen	unterstützendes Statement	kein Änderungsbedarf
		Zu folgenden Maßnahmen äußern wir Bedenken und geben Hinweise: Eine besonders hohe Priorität sehen wir in der Sanierung der Gehwege stadtweit. Nach unserem Eindruck folgt die Priorisierung der Maßnahmen nicht vollständig der Zustandsermittlung, insbesondere in der zweiten barocken Stadterweiterung. So sind die Flächen in den Innen-	Das Fußverkehrskonzept liefert eine erste Vororientierung zur Priorisierung der Maßnahmen. Für die Umsetzung sind darüber hinaus weitere Aspekte (generelle Bauabsichten, Synergieeffekte mit anderen Maß-	kein Änderungsbedarf

Nr.	Initial.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		stadtbereichen von Potsdam und Babelsberg als Sanierungsgebiete bereits in viel besserem Zustand als im übrigen Stadtgebiet, wo es nach wie vor einen großen Nachholbedarf gibt. (vgl. Anlage 3) Grundsätzlich plädieren wir angesichts begrenzter Ressourcen von 900 T €/Jahr dafür, neben den Unfallschwerpunkten eher vielen kleineren Verbesserungen im gesamten Stadtgebiet eine höhere Priorität zu geben als einzelnen großen und teuren Ausbaumaßnahmen.	nahmen bzw. Handlungserfordernissen, Fördermittelverfügbarkeit etc.) für eine abschließende Festlegung der Maßnahmenreihenfolge zu berücksichtigen.	
		Trotz der festgestellten Ausgewogenheit sehen wir insgesamt in dem hier vorgelegten Gesamtkonzept den übergreifenden Aspekt der Stadtgestaltung zu wenig beachtet. Welche Maßnahmen angewandt werden und wie diese ausgeprägt werden, sollte stadteinheitlich bzw. bezogen auf den jeweiligen Charakter der Stadtviertel gehandhabt werden, um nicht einen Flickenteppich der Bauweise zu erhalten, der zudem die Lesbarkeit erschwert. Der Straßenraum ist in seiner Komplexität vom technischen Anspruch des unterirdischen Bauraums bis zum ästhetischen Erlebnis immer nur in der Gesamtheit der Ansprüche planbar.	Im Erläuterungsbericht zum Fußverkehrskonzept werden die notwendigen Gestaltungsanforderungen und Elemente aus Sicht der Fußverkehrsförderung beschrieben. Für verschiedene Aspekte existieren zudem Musterlösungen für die konkrete Gestaltung. Dennoch sind für die Umsetzung der Zielstellung jeweils die konkreten örtlichen Rahmenbedingungen des Einzelfalls zu berücksichtigen.	nicht zu berücksichtigen
		Der Verein ARGUS Potsdam e.V. hat sich in der AG Natursteinpflaster intensiv mit dem Wert und Konfliktpotential von Verkehrswegen aus Natursteinpflaster befasst, 2008 einen Workshop gemeinsam mit der Stadtverwaltung Potsdam durchgeführt, das Gespräch mit dem Beirat für Behinderung gesucht und war maßgeblich an den Grundlagen für den Stadtverordnetenbeschluss zum Umgang mit Natursteinpflasterflächen von 2008 beteiligt. (Strategie und Konzept zum Erhalt der Natursteinpflasterflächen in Potsdam „Historische Straßen für alle“, DS 08/SVV/0665)	Statement	kein Änderungsbedarf
		Wir haben stets dargelegt, dass Natursteinpflasterflächen nicht nur ästhetische und kulturhistorische Werte und dies nicht nur in den Denkmalbereichen aufweisen, sondern zu den nachhaltigsten Bautechnologien im Straßen- und Fußwegebau gehören und zugleich gegenüber der Versiegelung mit Asphaltflächen positive stadtklimatische Auswirkungen in Bezug auf Wasserversickerung bzw. -verdunstung und Vermeidung von Aufhitzung hat. Besonders letzteres ist für Menschen zu Fuß im öffentlichen Straßenraum wichtig. Inzwischen wird der Begriff der „Schwammstadt“ als stadtklimatisches Ideal formuliert, aber meist auf den Ausbau von Straße bezogen: https://de.wikipedia.org/wiki/Schwammstadt. Die bestehenden Natursteinpflasterflächen weisen aber größtenteils diese Eigenschaft auf, d.h. sowohl die ästhetischen/kulturhistorischen als auch die stadtklimatischen Eigenschaften sind wichtige Faktoren der „Aufenthaltsqualität“ für Menschen zu Fuß.	Bezüglich der Verwendung von Pflastermaterialien wird im Fußverkehrskonzept auf die Abwägungsnotwendigkeiten zwischen Anforderung des Denkmalschutzes sowie des Fußverkehrs bereits eingegangen.	bereits berücksichtigt
		Der Nutzungskonflikt Natursteinpflaster und Barrierefreiheit wurde in den o.g. Beschlusstext ausdrücklich aufgenommen, nach dem eine 100%ige Barrierefreiheit zu erreichen ist. In dem bereits beschlossenen Innenstadtverkehrskonzept wird ausgewogen den verschiedenen Belangen Rechnung getragen, dies sollte Gültigkeit behalten. (DS 17/SVV/0241) Der Hinweis auf S. 45: „In städtebaulich und denkmalpflegerisch sensiblen Bereichen sind hierbei Kompromiss-	Eine entsprechende Textergänzung wird vorgenommen.	zu berücksichtigen

Nr.	Initial.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		lösungen erforderlich, welche nicht einseitig zu Lasten der Nutzer*innen mit Mobilitätseinschränkungen“ ist zu ergänzen: „oder einseitig zulasten des Denkmalschutzes erfolgen sollten.“		
		Mit den Betroffenen wäre weiterhin zu beraten, wieweit der Anspruch von „Linierung“ und „Kontrastierung“ (S. 43) in gewisser Weise gerade in der Gestaltung der historischen Straßenräume gegeben ist. Wir sehen grundsätzlich die Möglichkeit der Kompromisse, wie die Erfahrungen in der Brandenburger Vorstadt mit diversen Querungen aus geschnittenem Pflaster zeigen. Darauf wird auf S. 51 des Konzeptes auch verwiesen. Auch hier gilt, dass die Sanierung der Gehwege stadtweit der wirkungsvollste Beitrag zur Barrierefreiheit darstellt.	Eine entsprechende Abstimmung ist jeweils Einzelfallbezogen im Rahmen der konkreten Umsetzung vorzunehmen. Darüber hinaus waren Vertreter des Beirates für Menschen mit Behinderung über die projektbegleitende Arbeitsgruppe in den Bearbeitungsprozess eingebunden.	kein Änderungsbedarf
		In der Regel sind die Fugen im gesamten Stadtbereich durch das Ausfegen mit Maschinen nicht normgerecht gefüllt. Dadurch ist gerade das Großsteinpflaster in der Tat bei zu Fuß Gehenden und Radfahrern unbeliebt, Fußwege nehmen Schaden. Die Schlussfolgerung daraus ist nicht das Entfernen des Pflasters, sondern der Einsatz einer geeigneten verhältnismäßigen Reinigungstechnik und zeitnahe Reparatur. Wie früher schon, wird erneut darauf hingewiesen, dass die Wahl der richtigen Reinigungstechnik für Straßen und Gehwege wesentlich zum Erhalt und damit auch zum Erhalt der Nutzbarkeit beitragen würde. Die Belaufbarkeit der Pflasterflächen ist auch stark von der Pflege/Reparatur der Flächen abhängig.	Die Fugen stellen lediglich einen Teil des Problems für den Fußverkehr dar. Maßgebend ist auch die Oberflächenstruktur. Diese sollte im Sinne einer guten Begeh- und Berollbarkeit möglichst eben sein. In diesem Zusammenhang spielt auch der Zustand bzw. die Ebenheit der Gesamtflächen eine wichtige Rolle. Ein Hinweis zum besonderen Pflege und Reparaturbedarf der Pflasterflächen wird ergänzt.	zu berücksichtigen
		S. 34 Sachstandsanalyse: Hier ist der Beschluss zur Strategie und Konzept zum Erhalt der Natursteinpflasterflächen in Potsdam „Historische Straßen für alle“, DS 08/SVV/0665, hinzuzufügen.	Ein Hinweis zum Beschluss wird ergänzt.	zu berücksichtigen
		S. 56 Straßenraumbegrünung: Der Schutz des Bestandes sollte Vorrang haben, bei Neupflanzung sind ausreichend Finanzmittel zu planen, um durch Leitungsumverlegung große Pflanzgruben vorzusehen. Der Erhalt des Natursteinpflasters schützt auch die Bäume!	Ein Hinweis zum Vorrang des Baumerhaltes wird ergänzt. Bei den anderen Aspekten handelt es sich um Hinweise mit Bezug auf die Begrünung selbst und nicht auf die fußverkehrsrelevanten Aspekte.	teilweise zu berücksichtigen
		S. 56 Platzgestaltung: Auch hier ist die gestalterische Qualität der Plätze als Kategorie einzuführen. Attraktivität verbindet Nutzungsaspekte mit Ästhetik, die Berücksichtigung der Barrierefreiheit und Leitfunktion kann und sollte gestalterisch einbezogen werden.	Der entsprechende Textbaustein enthält bereits einen Hinweis zur Einbindung eines Leitsystems für sehbehinderte und blinde Menschen in die Platzgestaltung.	bereits berücksichtigt
		S. 59 grundhafter Ausbau: Hier begrüßen wir den Satz: „In den Denkmalschutzbereichen ist die historisch gewachsene, gebietstypische Gliederung der Straßen- und Seitenräume zu berücksichtigen.“	unterstützendes Statement	kein Änderungsbedarf
		S. 61: temporäre Multifunktionsflächen: Ihre Häufigkeit und Einordnung in den Straßenraum ist sorgfältig zu prüfen	Die konkrete Umsetzung ist im Rahmen weiterführender Planungen jeweils im konkreten Einzelfall zu diskutieren.	bei weiterführenden Planungen zu berücksichtigen

Nr.	Initial.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		S. 67: Kaphaltestellen: Ihre genaue Bauweise ist zu klären und ggf. zu ändern, da sie teilweise eine erhöhte Unfallgefahr darstellen.	Untersuchungen, welche eine erhöhte Unfallgefahr durch Kaphaltestellen nachweisen, sind nicht bekannt. Die Einrichtung einer Vorsignalisierung an den Haltestellen „Mangerstraße“ und „Ludwig-Richter-Straße“ im Zuge der Berliner Straße in stadteinwärtiger Richtung im Sinne einer Zeitinsel wird ergänzt.	teilweise zu berücksichtigen
		S. 74-77: Lichtsignalanlagen: Hier schlagen wir vor zu prüfen, wo Zebrastreifen die Funktion der Sicherung ebenfalls und dann flexibler ausfüllen können. Wo Ampeln weiterhin gebraucht werden, plädieren wir dafür, die Benachteiligung der zu Fuß querenden in der Schaltfrequenz aufzuheben bzw. die flexible Handhabung wie Abstellen oder Verkürzung der Phasen in den Schwachlastzeiten zu prüfen.	Im Rahmen der Bestandsuntersuchungen im Vorrangnetz wurde diesbezüglich kein dringender Handlungsbedarf erkannt. Entsprechende Vorschläge zur LSA-Steuerung sind bereits Bestandteil des Maßnahmenkonzeptes bzw. der Hinweise im Erläuterungsbericht.	teilweise bereits berücksichtigt
		zur Maßnahmentabelle: Maßnahme 16: Verbreiterung des Gehweges oder Umgestaltung zur Mischverkehrsfläche: genaue Darstellung je nach Örtlichkeit und optische Beibehaltung der Straßenstruktur erforderlich.	Die entsprechenden Hinweise sind im Rahmen der konkreten Umsetzung zu berücksichtigen.	bei weiterführenden Planungen zu berücksichtigen
		Maßnahme 31: Entflechtung von Fuß-und Radverkehr: jeweils in Abwägung zu den Gegebenheiten vor Ort, bei sehr breiten Fußwegen (über 5m) ist eine gemeinsame Nutzung zu prüfen	Entsprechend der Empfehlungen für die Gestaltung von Fuß- und Radverkehrsanlagen sollte eine Führung auf gemeinsamen Flächen innerorts die Ausnahme bilden.	nicht zu berücksichtigen
		Maßnahme 34: Taktile Trennung/Sicherheitsstreifen zwischen Fuß- und Radverkehr: hier ist eine Abwägung von erhöhter Sicherheit und zusätzlicher Gefahrenquelle erforderlich (Welche Breite muss der Radstreifen haben, damit es bei Radüberholmanövern nicht aufgrund der taktilen Trennung zu Sicherheitsproblemen kommt?) Gerade zu Fuß gehende halten sich wenig an „Laufspuren“. Man ist z.B. mit Kindern unterwegs oder steuert ein Haus auf der anderen Straßenseite an. Das ist ja gerade auch der Vorteil dieser Bewegungsart. Unfälle sind durch solche Markierungen nicht zu verhindern, sie können zu Stolperstellen werden. Das Foto der Pappelallee auf der Seite 64 der Maßnahmen belegt zudem, dass diese Straßenraumgestaltung keine Aufenthaltsqualität entstehen lässt.	Untersuchungen, welche eine erhöhte Unfallgefahr durch eine taktile Trennung zwischen Geh- und Radweg nachweisen, sind nicht bekannt. Die Schaffung möglichst attraktiver Straßenräume sowie die Erhöhung der Aufenthaltsqualität bilden eine wichtige Zielstellung. Dennoch bedarf es teilweise auch funktionaler Elemente zur Verdeutlichung der Flächenzuweisungen und Verkehrsabläufe.	nicht zu berücksichtigen
		Maßnahme 53: Farbliche Gestaltung der Querungsstellen (Russ. Kolonie, K 202): Erfordernis belegen, Abstimmung zur Gestaltung erforderlich, Fußgängerüberweg wird deutlich bevorzugt	Die Anordnung von Fußgängerüberwegen ist an verschiedene Rahmenbedingungen gebunden. Die farbliche Gestaltung bietet eine Alternative, um wichtige Querungsstellen hervorheben zu können.	nicht zu berücksichtigen
		Maßnahme 71: Kurzfristiger Anpassungsbedarf Oberflächen Ein /Ausfahrt: Abstimmung zur Gestaltung erforderlich	Hinweise zur Gestaltung der Ein- und Ausfahrten sind bereits Bestandteil des Erläuterungsberichtes.	bereits berücksichtigt

Nr.	Initial.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		Maßnahme 72: zur Oberflächenoptimierung im Bereich definierter Querungsstellen ist in Denkmalbereichen eine genaue Abstimmung zur Ausführung erforderlich	Auf den Abstimmungsbedarf zur Oberflächengestaltung wird im Erläuterungsbericht bereits hingewiesen.	bereits berücksichtigt
		Maßnahme 100: Blindenleitsystem: ästhetische Einordnung und klare Ordnung erforderlich	Die entsprechenden Hinweise sind im Rahmen der konkreten Umsetzung zu berücksichtigen.	bei weiterführenden Planungen zu berücksichtigen
		1029: Ergänzung Straßenraumbegrünung: zuvor Prüfung im Kontext Stadtkanalausbau erforderlich	Die entsprechenden Hinweise sind im Rahmen der konkreten Umsetzung zu berücksichtigen.	bei weiterführenden Planungen zu berücksichtigen
		1034, 1035, 1050: Blindenleitsystem, hier ästhetische Ausprägung darlegen	Die konkrete Umsetzung ist im Rahmen weiterführender Planungen zu diskutieren.	bei weiterführenden Planungen zu berücksichtigen
		1042, 1053, 1054, 1058: Beachtung des Natursteinpflasters	Die entsprechenden Hinweise sind im Rahmen der konkreten Umsetzung zu berücksichtigen.	bei weiterführenden Planungen zu berücksichtigen
		1060: Beachtung des Denkmalbereiches	Die entsprechenden Hinweise sind im Rahmen der konkreten Umsetzung zu berücksichtigen.	bei weiterführenden Planungen zu berücksichtigen
		Diese Maßnahmen lehnen wir ab: Maßnahmen 49, Einzelmaßnahmen 1000-1028 sowie S. 54 im Kontext: Maßnahme 49: Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch bauliche Gestaltung des Straßenraumes in Denkmalbereichen: genaue Planungsvorlage bzw. „minimalinvasives Vorgehen“ erforderlich, hohe Aufenthaltsqualität nicht nur taktil zu verstehen, sondern auch ästhetisch, kulturgeschichtlich und stadtklimatisch sowie nachhaltig, Faktoren, die in den Eigenschaften des Denkmals bereits in hohem Maße gegeben sind. Sie dürfen durch neue Maßnahmen nicht beeinträchtigt werden.	Ziel dieser Maßnahmen bildet eine Umnutzung von Flächen zugunsten der Seitenraumnutzungen sowie eine Rückgewinnung der Gehwege vorrangig für den Fußverkehr. Hierzu wird im Moment verkehrsrechtlich eine bauliche bzw. gestalterische Trennung vom Verkehrsraum gefordert. Im Rahmen der jeweiligen Planungen ist deren Bedarf bzw. Ausgestaltung mit den Belangen des Denkmalschutzes abzuwägen. Auf die entsprechenden Abwägungsnotwendigkeiten wird im Erläuterungsbericht bereits hingewiesen.	kein Änderungsbedarf
		Einzelmaßnahme 1000-1028: Insbesondere sehen wir die Maßnahmen der Gehwegverbreiterung von Straßen der Zweiten Barocken Stadterweiterung kritisch, zum einen weist die teilweise bereits ungewöhnlich breite Gehwege auf, auch erschließt sich die hochgesetzte Priorität nicht. Einen Umbau lehnen wir ab. Die Straßen in den Sanierungsgebieten sind in den letzten 20 Jahren aus Steuermitteln in einer Größenordnung von mehreren 10 Mio. € saniert worden. Für die Sanierung hat für die unterschiedlichen Belange eine Abwägung bereits stattgefunden. Die Innenstadt wird in ihrer Gesamtgestaltung von den Bewohnern und Touristen positiv ange-	siehe vorheriger Punkt: Ziel bildet nicht eine physische Verbreiterung der Gehwege, sondern die Rückgewinnung / Freihalten der bestehenden Flächen für den Fußverkehr. Ein weiterer Maßnahmenbaustein zielt innerhalb der Seitenbereiche auf die Verbreiterung der gut begeh-	nicht zu berücksichtigen

Nr.	Initial.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		nommen. Eine Gehwegverbreiterung ist zudem teuer, da sie bei Pflasterstraßen immer in die Statik und Entwässerungsgeometrie der Fahrbahn eingreift.	und berollbaren Bereiche. Im Rahmen von Um-, Aus- und Neubauvorhaben gilt es, diese Flächen in Abwägung mit den weiteren Belangen (Denkmalschutz, etc.) zu maximieren.	
		S. 54: Holländisches Viertel: Einen grundlegenden Umbau lehnen wir ab, da insbesondere in der Benkertstraße sehr breite Gehwege vorhanden sind und die Altbäume unter dem Umbau leiden würden. Eine „einheitlichen Gestaltung“ lehnen wir ebenfalls ab. In der Komplexität der Gestaltung sollte auch die Fahrbahn weiterhin erkennbar sein, zur Erschließung und Belieferung geeignet. Allerdings könnte die Außengastronomie auf die Fahrbahn versetzt werden, so dass mehr Platz für zu Fuß Gehende entsteht. Im Zusammenhang mit einer erforderlichen Reparatur des Straßenpflasterflächen kann so eine deutliche Verbesserung erreicht werden, ohne wesentliche Denkmaleigenschaften aufzugeben.	Die entsprechende Formulierung wird angepasst.	zu berücksichtigen
		sowie weiterer Maßnahmen:	Statement	kein Änderungsbedarf
		Maßnahme 4: Neubau Brückenverbindung (Hermannswerder-Kiewitt S 153): wir sind gespannt auf die Ergebnisse der beauftragten Untersuchung, fürchten aber, dass die zu überwindende Höhe bei den Auflagern an den Ufern erhebliche Bauwerke zur Folge haben, die dort zu städtebaulichen Problemen führen.		
		Maßnahme 12: verkehrsberuhigte Gestaltung des Straßenraumes: Darstellung der genauen Absicht erforderlich, Natursteinpflaster beachten , Instandhaltung vor Neubau (z.B. I 058, Lennestr., 130 I Mühlenstraße, 1242 Neuendorfer Anger, Mühlenstraße)	Die konkrete Umsetzung ist im Rahmen weiterführender Planungen zu diskutieren.	bei weiterführenden Planungen zu berücksichtigen
		Maßnahme 48: Schaffung von Gehwegvorstreckungen, insbesondere in Denkmalbereichen kritisch: Aufgabe einer klaren Grundstruktur im Straßenraum ungünstig, zumindest ist die Gestaltung abzustimmen (auch Platz der Einheit S 18, Yorckstr. S 26, 27, Maulbeerallee Q 49/ 50) Die historischen Straßenräume sind geprägt von Linearität und Symmetrie.	Für die Gestaltung der Gehwegvorstreckungen sind neben einer Veränderung der Bordführung auch minimalinvasiv Varianten denkbar bzw. werden in Potsdam bereits angewendet. Aus Gründen der Verkehrssicherheit ist das Freihalten der Kreuzungsbereiche vom ruhenden Verkehr von zentraler Bedeutung. [Q49 / Q50] Zuordnungsfehler bei der Maßnahmennummerierung. Hier bedarf es einer Verbesserung der Anbindung der Querungsstelle im Bereich des Grünstreifens. Die Beschreibung wird entsprechend angepasst.	teilweise zu berücksichtigen
		S. 53 Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung: Hier wird zu stark auf bauliche Maßnahmen (Aufpflasterungen, Einengungen, Fahrbahnanhebungen, Fahrgassenversatz, S. 68 Gehwegüberfahrten) gesetzt, die mit der Aufgabe struktureller Klarheit im Straßenraum die Orientierung erschweren. Wir fordern stattdessen die Ausweitung von Tempo 30 oder in den Bereichen	Durch zusätzliche bauliche Maßnahmen sowie die Straßenraumgestaltung kann die Akzeptanz von Geschwindigkeitsbegrenzungen deutlich erhöht werden. Entsprechend handelt es sich nicht um konkurrieren-	nicht zu berücksichtigen

Nr.	Initial.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		Brandenburger Vorstadt und der Babelsberger Innenstadt Nord und Süd Tempo 20 analog zur 2. barocken Stadterweiterung: das ist preiswerter und hat einen größeren Effekt für die Sicherheit.	de, sondern parallel umzusetzende Maßnahmen. Bei der Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen sind verschiedene Rahmenbedingungen zu erfüllen. Allein zur Förderung des Fußverkehrs sind diese in der Regel nicht umsetzbar.	
8.	Grüne Jugend Potsdam, 29.01.2021	Die Grüne Jugend Potsdam begrüßt das Fußverkehrskonzept für die Landeshauptstadt Potsdam und die darin gesetzten Ziele, den Anteil des Fußverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen, insbesondere bei den Wegen bis zu 3km, zu erhöhen und den des motorisierten Individualverkehrs zu reduzieren. Das Konzept nennt viele unterstützenswerte Grundsätze und Maßnahmen, z.B. die Priorisierung fließenden Verkehrs inkl. Fuß- und Radverkehr über ruhenden Verkehr und den Vorrang von Sicherheit.	unterstützendes Statement	kein Änderungsbedarf
		Allerdings sind an einigen Stellen weiterführende Maßnahmen notwendig. In erster Linie muss eine Vergrößerung der Flächen für den Fußverkehr zulasten des motorisierten Individualverkehrs (fließend und ruhend) erfolgen - nicht auf Kosten des Radverkehrs oder anderer Nutzungen, die für mehr Lebensqualität in der Stadt sorgen (Gastronomie o.Ä.). Hierbei ist zu bedenken, dass eine Autobefreiung der Innenstadt und der Stadtteilzentren und insbesondere die alternative Nutzung von Parkräumen zur Lösung des Problems der zu schmalen Gehwege beitragen können.	Auf die entsprechenden Handlungsnotwendigkeiten wird im Erläuterungsbericht des Fußverkehrskonzeptes bereits ausführlich eingegangen.	bereits berücksichtigt
		Zur Steigerung der Lebensqualität ist, wie auch das Konzept beschreibt, eine attraktive Gestaltung von Straßen und Plätzen notwendig. Explizit sollte zusätzlich der Platz der Einheit erwähnt werden, der als zentraler Umsteigepunkt im ÖPNV bereits eine wichtige Rolle einnimmt. Eine Neugestaltung und eine Beruhigung der Verkehrssituation in den angrenzenden Straßen könnten diesen ansprechender machen. Eine Beteiligung der Bürger*innen an der Gestaltung des öffentlichen Raums, bspw. durch "Bürger*innenbeete", sollte ausgebaut werden.	Ein entsprechender Hinweis wird ergänzt.	zu berücksichtigen
		Zur Erhöhung der Sicherheit von Fußgänger*innen sollen deutlich mehr Tempo-30-Zonen geschaffen werden. Dafür müssen alle Möglichkeiten, die eine großzügige Auslegung der StVO zulässt, genutzt werden.	Die aktuell bestehenden verkehrsrechtlichen Möglichkeiten der StVO werden in Potsdam weitgehend genutzt. Für weiterführende Maßnahmen bedarf es Änderungen auf Bundesebene.	nicht zu berücksichtigen
		Die Gefahr des Rechtsabbiegens bei Nichtbeachtung des Vorrangs von Fußgänger*innen bzw. bei grünen Fußgänger*innenampeln muss entschiedener angegangen werden; es reicht nicht, nur "möglichst auf statische Grünpfeile zu verzichten". Die Lichtsignalanlagen-Steuerung soll im Zweifelsfall zugunsten des Fuß- und Radverkehrs entschieden werden.	Auf die Handlungserfordernisse in Bezug auf die Grünen Pfeile sowie eine Fußgängerfreundliche LSA-Steuerung wird im Erläuterungsbericht des Fußverkehrskonzeptes bereits ausführlich eingegangen.	bereits berücksichtigt
		Kreuzungsbereiche sollen generell großzügig vom ruhenden Verkehr befreit werden. Zusätzlich zum geltenden Parkverbot, das an vielen kritischen Stellen missachtet wird, sind weiterführende Maßnahmen anzustreben. Insbesondere Kinder sind durch die eingeschränkte Sicht und die	Auf die entsprechenden Handlungsnotwendigkeiten wird im Erläuterungsbericht des Fußverkehrskonzep-	bereits berücksichtigt

Nr.	Initial.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		verengten Räume stark gefährdet – ihre Sicherheit hat für uns die höchste Priorität.	tes bereits ausführlich eingegangen.	
		Kinder benötigen im Straßenraum besonderen Schutz und spezifisch für sie gestaltete Räume. Neben den bereits erwähnten Gestaltungelementen ist die Einrichtung von mehr Spielstraßen, wie bereits pandemiebedingt beantragt, erforderlich.	Die Anordnung von verkehrsberuhigten Bereichen ist an verschiedene Rahmenbedingungen hinsichtlich der Gestaltung geknüpft, welche eine Umsetzung erschweren. Es Bedarf jeweils einer Einzelfallprüfung.	nicht zu berücksichtigen
		Wir begrüßen ausdrücklich das Bekenntnis zu mehr Mobilitätsbildung und Kampagnen für Schüler*innen und Kindergartenkinder wie "Zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten".	unterstützendes Statement	kein Änderungsbedarf
		Das Konzept betrachtet bereits verschiedene Fußgänger*innengruppen. Es ist jedoch wichtig, dass Datenerhebung und Stadtentwicklung auch gendersensibel stattfinden. So gehen Frauen mehr zu Fuß und legen häufiger Wegketten mit jeweils kürzeren Strecken zurück, z.B. da sie nach wie vor mehr Care-Arbeit leisten. Dies hebt in besonderem Maße die Wichtigkeit der "Stadt der kurzen Wege" hervor.	Ziel des Fußverkehrskonzeptes ist es diskriminierungsfrei für alle Nutzergruppen attraktive Rahmenbedingungen zu ermöglichen. Darauf wird im Berichtentwurf bereits hingewiesen.	bereits berücksichtigt
		Wir wünschen uns eine zügige Umsetzung der im Fußverkehrskonzept genannten Maßnahmen - aus Gründen des Klimaschutzes, der Sicherheit und einer gesteigerten Lebensqualität. Hierfür braucht es einen realistischen und ambitionierten Zeitplan, der dem Konzept bisher leider gänzlich fehlt.	Aufgrund des vielschichtigen und kleinteiligen Maßnahmenkonzeptes ist eine seriöse Zeitplanung zum aktuellen Zeitraum nicht möglich. Konkrete Maßnahmen sind hierzu ggf. auf Basis der Erfahrungen in der Umsetzungsphase möglich.	nicht zu berücksichtigen
9.	Stiftung Preußische Schlösser und Gärten, 07.02.2021	Die SPSG begrüßt es, dass die LH Potsdam ein Fußverkehrskonzept (Stand Dezember 2020) durch SVU Dresden erarbeiten hat lassen.	Statement	kein Änderungsbedarf
		Der Fußverkehr ist neben dem Radverkehr und dem ÖPNV eine wichtige Form der Fortbewegung in der LH Potsdam und seine Stärkung und Verbesserung unter Abwägung anderer öffentlicher Belange ist sehr wichtig.		
		Vielen der Ausführungen, die in dem „Fußverkehrskonzept der Landeshauptstadt Potsdam. Entwurf Abschlussbericht“ gemacht werden, folgen wir gerne, denn auch wir sind daran interessiert, dass die Bürgerschaft aber auch die touristischen und sonstigen Gäste sich auf den Straßen und Wegen wohlfühlen.		
		Zählungen wurden von Ihnen auch in Bereichen, die die SPSG direkt oder indirekt betreffen durchgeführt.	Statement	kein Änderungsbedarf
		Auf Seite 25 wird von Angsträumen auf Grund von nicht ausreichender Beleuchtung gesprochen. Die Parks der SPSG werden mit Anbruch der Dunkelheit verschlossen und daher davon nicht betroffen. (vgl. u.a. Parkordnung)	Statement	kein Änderungsbedarf
		Im Bereich des Standorts Universität Potsdam Am Neuen Palais hier Besucherzentrum der SPSG im Südtorgebäude wurden von uns in den vergangenen Jahren Verbesserungen vorge-	Statement	kein Änderungsbedarf

Nr.	Initial.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		nommen, die noch ergänzt werden sollen.		
		Auf Seite 35 heißt es zu den Denkmalbereichsatzungen / Gestaltungssatzungen, dass diese bei der konkreten Umsetzung der Handlungsempfehlungen des Fußverkehrskonzeptes zu berücksichtigen sind. Die Parkanlagen der SPSG sind sowohl innerhalb der Denkmalbereichssatzung wie auch als Einzeldenkmale geschützt.	Statement	kein Änderungsbedarf
		Auf Seite 36 unter 7. Leitbild heißt es „Das Zufußgehen bildet die natürlichste Art, sich fortzubewegen.“, dem können wir nur zustimmen, deshalb haben die Menschen, die sich zu Fuß fortbewegen und in den Parks der SPSG Spazierengehen auch Vorrang vor allen anderen Fortbewegungsarten.	Statement	kein Änderungsbedarf
		Das auf Seite 4 formulierte Ziel „Schaffung einer Kultur des Zufußgehens“ unterstützen wir gerne.	Statement	kein Änderungsbedarf
		Der Vorschlag auch mit Mischverkehrsflächen im öffentlichen Raum mit weicher Separation zu arbeiten, können wir nur begrüßen. Allerdings stellt der ruhende Verkehr z. B. in der Allee nach Sanssouci eine Einschränkung dar. Deshalb wird auch die Einfahrt ins Areal / Campus St. Josefs-Krankenhaus für alle Nutzer und Mieter über die Zimmerstraße erfolgen, wenn das Mutterhaus fertig saniert ist und die befristeten Behelfsbauten endlich entfernt wurden. (vgl. u. a. S. 57). Der Aussage, dass „Im Verlauf der Allee nach Sanssouci “..“ möglichst der Fußverkehr als wichtigste Nutzergruppe im Vordergrund stehen“ sollte, stehen wir äußerst positiv gegenüber. An anderer Stelle sind in den Denkmalbereichen wie auch beschrieben, „die historisch gewachsene, gebietstypische Gliederung der Straßen- und seitenräume zu berücksichtigen“.	Statement	kein Änderungsbedarf
		In der Anlage 4 Handlungsempfehlungen für das Vorrangnetz gibt es einige Punkte, die die SPSG direkt oder indirekt berühren bzw. betreffen, möglicherweise gibt es noch mehr als die hier genannten Punkte. Wir gehen davon aus, dass wir hier entsprechend rechtzeitig beteiligt werden. Folgende Nummern konnten wir mit uns in Verbindung bringen: 1058 Lennéstraße 23 bis Ökonomieweg, hier wurde vor Jahren von der UDB LH Potsdam schon einmal konzeptionell dran gearbeitet. 1095 Maulbeerallee 1301 Park Babelsberg Humboldtbrücke Neue Straße – Straßenbeleuchtung – Betroffenheit der SPSG Zuwegung Strandbad Park Babelsberg (Liegenschaft SPSG betroffen) 111 Luisenplatz - Allee nach Sanssouci Q49 und Q50 Querung in Westseite Sizilianischer Garten / Querung Höhe Felsentor – Schaffung von Gehwegvorstreckungen – erschließt sich nicht woher der Bedarf im Denkmal kommt. 1087 Anbindung Bahnhof Park Sanssouci – zentrale Radabstellmöglichkeit – südlich der Bahn-	Eine entsprechende Beteiligung erfolgt im Rahmen der konkrete Umsetzung bzw. der weiterführenden Planungen. [A1088] Die Maßnahme zur Beleuchtung wird gestrichen. [Q49 / Q50] Zuordnungsfehler bei der Maßnahmennummerierung. Hier bedarf es einer Verbesserung der Anbindung der Querungsstelle im Bereich des Grünstreifens. Die Beschreibung wird entsprechend angepasst.	teilweise zu berücksichtigen bei weiterführenden Planungen zu berücksichtigen

Nr.	Initial.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		strecke in ausreichendem Maße 1088 Mopke – SPSG - Ergänzung durch Beleuchtung / Parks sind ab Anbruch der Dunkelheit geschlossen s.o. 1089-1094 Am Neuen Palais / Universität Ich gehe davon aus, wie von ihnen mitgeteilt, dass wir rechtzeitig durch Sie bzw. die untere Denkmalschutzbehörde der LH Potsdam beteiligt werden. An einigen Stellen ist die SPSG nach meinem ersten Eindruck vor allem auch eigentumsrechtlich betroffen.		
10.	Förderverein zur Pflege niederländischer Kultur in Potsdam e.V., 11.02.2021	Stellungnahme zu Fußverkehrskonzept Im Wesentlichen bezogen auf Bereich Holländisches Viertel Grundsätzlich ist einer Verbesserung des Fußgängerverkehrs zuzustimmen. Allerdings sollten alle Maßnahmen im Rahmen eines Gesamtverkehrskonzeptes, als auch unter Berücksichtigung des Fahrrad- und Fahrzeugverkehrs (Liefer-, Anwohner- und ruhender Verkehr) betrachtet werden.	Auf die entsprechenden Wechselwirkungen zwischen den unterschiedlichen Verkehrsarten wird im Berichtentwurf des Fußverkehrskonzeptes bereits umfangreich eingegangen.	bereits berücksichtigt
		Hier ist festzustellen, dass die Verkehrsflächen im Holländischen Viertel im Zuge der Sanierungsmaßnahmen bereits umfassend unter Abwägung aller Belange saniert worden sind. Hierzu erfolgte auch eine Beteiligung der Bürger und Träger öffentlichen Belange. Grundlage aller Betrachtungen war dabei auch der denkmalpflegerische Status des Holländischen Viertels.	Statement	kein Änderungsbedarf
		Durch die Sanierungsmaßnahmen des öffentlichen Raumes ist eine hohe Qualität des Straßenraumes erzielt worden, die wesentlich zur anerkannten Attraktivität des Viertels beiträgt. Spätere Verbesserungen sind noch durch punktuelle Abpollerungen erzielt worden.	Statement	kein Änderungsbedarf
		Hinsichtlich der Maßnahmetabelle S.2/32 1004 Benkertstraße und 1006 Mittelstraße möchten wir folgendes Votum abgeben: Die Eigenschaft und Status des Holländischen Viertels als Denkmalbereich ist für die extrem hohe Aufenthaltsqualität verantwortlich. Daher müssen alle Maßnahmen im Viertel mit äußerster Vorsicht vorgenommen werden. Veränderungen sollten vorab einer Diskussion mit der Denkmalpflege abgestimmt werden, um mit nichtdurchführbaren Vorstellungen Erwartungen zu wecken, die letztendlich nicht umsetzbar sind. Das scheint bisher nicht geschehen.	Auf den entsprechenden Abwägungsbedarf zwischen den Anforderungen des Fußverkehrs sowie dem Denkmalschutz wird im Berichtentwurf des Fußverkehrskonzeptes bereits eingegangen. Eine detaillierte Abstimmung ist jeweils Einzelfallbezogen im Rahmen der konkreten Umsetzung vorzunehmen.	kein Änderungsbedarf
		Wir begrüßen, dass Sondernutzungen des Fußweges weitestgehend eingeschränkt werden sollen. Gleichzeitig weisen wir darauf hin, dass das Holländische Viertel dicht bewohnt ist (über 50% Wohnen) und keine Fußgängerzone ist (dafür sind aber Mittel- und Benkertstraße als Spielstraße eingestuft). Hieraus lässt sich auch ein zu berücksichtigender Anwohnerverkehr ableiten.	Auf die Wechselwirkungen zwischen ruhendem Verkehr und Denkmalschutz wird im Berichtentwurf des Fußverkehrskonzeptes bereits eingegangen. Für eine umfangreiche Reduzierung des Stellplatzangebotes ist eine Alternative (Quartiersgarage) erforderlich.	bereits berücksichtigt

Nr.	Initial.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		Eine vorgeschlagene Neugestaltung des Straßenraumes lehnen wir ausdrücklich ab, stimmen aber einer schnellstmöglichen Neuverfugung des Straßenbelags ausdrücklich zu; auch um den derzeitigen Fahrradverkehr vom Gehweg wieder auf die Straße zu bringen. Eine Neugestaltung des Straßenraumes und das noch in hoher Priorität ist für uns, auch unter Berücksichtigung des Zustandes andere Fußwege in der Stadt nicht einsehbar.	Ziel dieser Maßnahmen bildet eine Umnutzung von Flächen zugunsten der Seitenraumnutzungen sowie eine Rückgewinnung der Gehwege vorrangig für den Fußverkehr. Hierzu wird im Moment verkehrsrechtlich eine bauliche bzw. gestalterische Trennung vom Verkehrsraum gefordert. Im Rahmen der jeweiligen Planungen ist deren Bedarf bzw. Ausgestaltung mit den Belangen des Denkmalschutzes abzuwägen. Auf die entsprechenden Abwägungsnotwendigkeiten wird im Erläuterungsbericht bereits hingewiesen.	kein Änderungsbedarf
		Gern würden wir als aktiver Verein, wie auch bisher bei anderen Projekten das Holländische Viertel betreffend, direkt einbezogen werden.	Statement	kein Änderungsbedarf