



Dokumentation

3. Verkehrsforum Potsdam

Vom Potsdamer Süd-Osten in die Innenstadt



Landeshauptstadt
Potsdam

Dokumentation

3. Verkehrsforum Potsdam:

Vom Potsdamer Süd-Osten in die Innenstadt

Zeit: 21.11.2018, 18:30 bis 21:45 Uhr

Ort: Humboldt-Gymnasium
Heinrich Mann-Allee 3, 14473Potsdam

*Besser mobil.
Besser leben.*





3. Verkehrsforum Potsdam: Vom Potsdamer Süd-Osten in die Innenstadt

Impressum

Herausgeber:

Landeshauptstadt Potsdam
Der Oberbürgermeister

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

Friedrich-Ebert-Straße 79/81
14469 Potsdam

www.potsdam.de

Text und Bearbeitung:

Urbanizers – Büro für städtische Konzepte

Fotos:

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

Stand: Dezember 2018

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Quellenangabe gestattet



Inhalt

Inhalt	2
Kurzeinführung	3
Teil I: Verkehrsplanung und Bürgerbeteiligung in Potsdam	4
Teil II: Workshop	5
Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	6
Netz	6
Taktung	7
Gestaltung des Straßenraums	7
Motorisierter Individual-Verkehr	7
Park & Ride	8
LKW-Verkehr	8
Rad- und Fußverkehr	8
Teil III: Schluss und Ausblick	10

Abbildungen

Abbildung 1: Eindrücke vom 2. Verkehrsforum (Fotos: Urbanizers)	3
Abbildung 2: Visualisierung Heinrich-Mann-Allee (Quelle: Ingenieurbüro H. Vossing)	5
Abbildung 3: Ergebnisse des Workshops (Fotos: Urbanizers)	6
Abbildung 4 Ergebnisse des Workshops (Fotos: Urbanizers)	9

Kurzeinführung

„Umweltverträglich und nutzerfreundlich vom Süd-Osten in die Innenstadt und zurück: Wie kann das gelingen?“ Zur Diskussion dieser Leitfrage lud die Landeshauptstadt Potsdam ihre Bürgerinnen und Bürger, Pendlerinnen und Pendler am Mittwoch, den 21.11.2018 zum 3. Verkehrsforum Potsdam ein. Nachdem das 2. Verkehrsforum den Fokus auf die nördlichen Korridore gelegt hatte, standen diesmal Stadt-Umland-Beziehungen und Pendlermobilität entlang der beiden südöstlichen Verkehrskorridore (Heinrich-Mann-Allee und Großbeerensstraße) im Vordergrund. Probleme und Bedürfnisse, Ideen und Maßnahmen für eine nachhaltige und zukunftsfähige Mobilität wurden gesammelt und geprüft.

Das 3. Verkehrsforum fand erstmals werktags zur Feierabendzeit statt. Der Einladung der Landeshauptstadt Potsdam folgten ca. 20-25 interessierte Bürgerinnen und Bürger. Wie bei den ersten beiden Verkehrsforen bestand die Veranstaltung aus einem Input- und einem Workshop-Teil. Nach der Begrüßung wurde zunächst durch Matthias Zöbisch von VerkehrsConsult Dresden Berlin (VCDB) der Umgang mit Anregungen aus Bürgerbeteiligungsprozessen im Rahmen der Aufstellung des neuen Nahverkehrsplans erläutert. Anschließend stellte Norman Niehoff von der Landeshauptstadt Potsdam die aktuellen Planungen für die beiden Straßen vor. Danach erarbeiteten zwei themengleiche Arbeitsgruppen konkrete Maßnahmen und Vorschläge für die Heinrich-Mann-Allee und die Großbeerensstraße. Die Ergebnisse wurden abschließend von den beiden Moderatorinnen der Arbeitsgruppen im Plenum vorgestellt.

Wie schon bei den ersten beiden Verkehrsforen hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, ihre Beschwerden und Anregungen in einer „Motzbox“ an die Landeshauptstadt Potsdam zu richten. Diese Möglichkeit wurde diesmal von den Teilnehmenden nicht wahrgenommen.



Abbildung 1: Eindrücke vom 3. Verkehrsforum (Fotos: Urbanizers)



Teil I: Verkehrsplanung und Bürgerbeteiligung in Potsdam

Bernd Rubelt, Beigeordneter für Stadtentwicklung, Bauen und Umwelt, begrüßte die Teilnehmenden zum Auftakt der Veranstaltung. Er betonte, wie wichtig die umweltfreundliche Entwicklung der Süd-Ost-Korridore gerade mit Blick auf die Entwicklung der Quartiere Schlaatz, Stern und Drewitz für die Gesamtstadt sei. Dabei spiele das Wissen und Engagement der vor Ort lebenden Bürgerinnen und Bürger eine wichtige Rolle und werde in die Arbeit der Verwaltung integriert. Anschließend begrüßte die Moderatorin Frau Neumüllers die Teilnehmenden mit der Frage, wer bereits an den vergangenen Foren teilgenommen hatte. Dabei stellte sich heraus, dass der Großteil der Anwesenden zum ersten Mal beim Verkehrsforum war.

Im ersten Input berichtete Matthias Zöbisch, VCDB, über den aktuellen Stand der Erarbeitung des Nahverkehrsplans 2019-2023. Er erläuterte, dass der Nahverkehrsplan die Durchführung des ÖPNV innerhalb einer Stadt regelt und dazu Maßnahmen inklusive eines Finanzierungsplans definiert. Dabei spiele der Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern eine besondere Rolle. In diversen formellen und informellen Beteiligungsformaten (zwei Verkehrsforen, Befragung von Kindern und Jugendlichen, Bürgerinformationsveranstaltung, Maerkerplus Potsdam) wurden insgesamt 850 Anmerkungen von Bürgerinnen und Bürgern eingebracht. Alle eingegangenen Beiträge wurden von den Planenden geprüft und im Anschluss begründet, ob und warum sie im Nahverkehrsplan berücksichtigt werden konnten oder warum nicht. Insgesamt sind in die Erstellung des Planes circa 350 Beiträge eingeflossen. Der Referent betonte, dass sich insbesondere die im Rahmen des 2. Verkehrsforums zu den Korridoren des Potsdamer Nordens eingegangenen Hinweise als wertvoll herausgestellt hatten. Viele von ihnen konnten im Nahverkehrsplan berücksichtigt werden. Im Folgenden erläuterte er beispielhaft Anregungen der Bürgerinnen und Bürger und die Methodik, nach der über ihre Berücksichtigung entschieden wurde. Zu den Vorschlägen, die umgesetzt werden, gehören größere Busse im Nachtlinienverkehr ebenso wie veränderte Taktfrequenzen. Manche Ideen waren aber nicht mit dem Stadtentwicklungskonzept Verkehr passfähig und werden daher nicht weiterverfolgt. Die vollständige Präsentation von Herrn Zöbisch finden Sie unter www.potsdam.de/verkehrsforum.

Im Anschluss erläuterte Norman Niehoff, Leiter des Bereichs Verkehrsentwicklung der Landeshauptstadt Potsdam, die aktuellen Planungen für das Gebiet rund um die Heinrich-Mann-Allee und die Großbeerenstraße. Eindeutige verkehrspolitische Ziele seien der Umstieg vom Auto auf andere Verkehrsmittel und die Reduktion des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf der Straße. Zudem spielten der vorhersehbare Bevölkerungszuwachs auf 200.000 Einwohner im Jahr 2027 und die damit einhergehende Zunahme des Pendlerverkehrs eine wichtige Rolle.

Folgende Baumaßnahmen und Entwicklungen sind für den Süd-Osten für die nächsten Jahre vorgesehen:

- Radverkehrskonzept:
 - o Neuaufteilung des Horstweges zu Gunsten des Radverkehrs
 - o Radschnellroute in Richtung Stahnsdorf (liege derzeit leider auf Eis: keine Bewilligung der Förderung/Finanzierung seitens der Nachbargemeinde),
- Leipziger Dreieck: Umbau zu Gunsten besserer Straßenbahnführung
- Heinrich-Mann-Allee: Trennung von Straßenbahn, MIV und neu anzulegenden Radverkehrsstreifen
- Wetzlarer Straße: Markierung von Rad- und Parkstreifen und neue P+R-Anlage



Abbildung 2: Visualisierung Heinrich-Mann-Allee (Quelle: Ingenieurbüro H. Vossing)

Teil II: Workshop

Im zweiten Teil der Veranstaltung erhielten die Teilnehmenden die Möglichkeit zur Diskussion und Mitarbeit. Hierzu wurden sie in zwei themengleiche Arbeitsgruppen eingeteilt, in denen sie Probleme, Lösungsvorschläge und Wünsche für die süd-östlichen Korridore der Stadt erörtern konnten. Die Diskussion war in beiden Arbeitsgruppen angeregt und produktiv. Es wurden zahlreiche Vorschläge zur Situationsverbesserung entlang der beiden Korridore eingebracht. Um Dopplungen zu vermeiden, werden die Ergebnisse dieser Diskussion hier zusammengefasst und geordnet nach Verkehrsträgern wiedergegeben.



Abbildung 3: Ergebnisse des Workshops (Fotos: Urbanizers)

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Der ÖPNV ist in beiden Korridoren eines der zentralen Verkehrsmittel, um die Innenstadt vom MIV zu entlasten sowie das hohe Pendleraufkommen abzufangen. In den Diskussionen wurde auf aktuelle Probleme hingewiesen sowie Lösungsansätze eingebracht.

Netz

Die Teilnehmenden äußerten ihre Sorge um die Überlastung des bestehenden Straßennetzes durch den zunehmenden Pendlerverkehr sowie die anstehenden Baumaßnahmen. Vorgeschlagen wurden neue Verbindungen im östlichen Bereich der Korridore. Diese könnten einen „doppelten Anschluss“ der Gebiete ermöglichen. Konkret wurde der Streckenausbau zwischen den folgenden Standorten vorgeschlagen:

1. Am Stern - Babelsberg Süd - P+R-Wetzlarer Straße (Hochleistungstram)
2. Griebnitzsee - Großbeerstraße
3. Starnsdorf (S-Bahn) - Am Stern - P+R-Wetzlarer Straße - Steinstücken - Griebnitzsee
4. P+R-Wetzlarer Straße - Stern

Ein weiterer Vorschlag bezog sich auf die Gestaltung der Schienenführung im Bereich des Potsdamer Hauptbahnhofs. Hier wurde angeregt, die Wendeschleife so umzubauen, dass nur die stadtauswärts fahrenden Bahnen die Heinrich-Mann-Allee zwischen Bahnhof und Friedhof nutzen könnten, während die stadteinwärts fahrenden Bahnen über die Friedhofsgasse auf die Friedrich-Engels-Straße und dann weiter zum Bahnhof geführt werden sollten.



Weiterhin wurde die Einrichtung einer S-Bahn-Haltestelle am Sterncenter sowie die Wieder- einrichtung des Netzes für Oberleitungsbusse angeregt. Der Betrieb der Oberleitungsbusse in Potsdam wurde in den 90ern aufgrund schlechten Zustandes eingestellt. Als gutes Bei- spiel wurde die Stadt Eberswalde angeführt. Ein Teilnehmer drängte auf den Einsatz neuer, leiser Straßenbahnen insbesondere in Wohngebieten, um die Lärmemissionen möglichst gering zu halten.

Taktung

Neben dem Ausbau des Netzes wurde zudem eine Erhöhung der Taktung gewünscht. Dies sei in Anbetracht der fortschreitenden Siedlungsentwicklung entlang der Heinrich-Mann-Allee sinnvoll. Weiterhin wurde eine Taktverdichtung in Richtung Rehbrücke (alle 7 Minuten) sowie in Richtung Kepler Platz (alle 5 Minuten) vorgeschlagen. In diesem Zusammenhang wurden auch immer wieder auftretende Tramausfälle durch Personalmangel kritisiert.

Gestaltung des Straßenraums

Die zahlreichen Baumaßnahmen entlang der beiden Korridore bieten zudem die Möglichkeit, den Straßenraum neu aufzuteilen. Dabei solle dem ÖPNV gegenüber dem MIV Vorrang ein- geräumt werden. Straßenbahnen könnten beispielsweise Vorrang an den Ampeln erhalten. Ein gutes Beispiel hierfür sei der Potsdamer Norden.

Motorisierter Individual-Verkehr

Das hohe Verkehrsaufkommen durch den MIV stellt aktuell in beiden Korridoren eine Her- ausforderung dar. Die anstehenden Baumaßnahmen zur Verbesserung der Funktionalität der Knotenpunkte und des Verkehrsflusses wurden daher als sinnvoll erachtet. Besonders die Heinrich-Mann-Allee bietet Verbesserungspotenzial zur Verkehrsberuhigung. Angeregt wurde die Durchführung einer Testphase mit der Geschwindigkeit „Tempo 30“, um zu prüfen ob dadurch der Verkehrsfluss erhöht werden könne. Von einigen Teilnehmenden wurde Tempo 30 im gesamten Bereich der inneren Stadt gefordert.

Der Ausbau von Straßenverbindungen zur Verbesserung des Verkehrsflusses wurde neben den in der Präsentation vorgestellten Baumaßnahmen anhand weiterer Beispiele diskutiert. So könne im Rahmen der Planungen zur Wetzlarer Straße ein Tunnel im Bereich der Hein- rich-Mann-Allee gebaut werden. Probleme in diesem Bereich bestehen aktuell durch den Rückstau an der Schranke der Bahnstrecke sowie durch das daraus resultierende erhöhte Abgasaufkommen. Gefordert wurde zudem die Öffnung beider Bahnübergänge im Zuge des Ausbaus der Wetzlarer Straße und darüber hinaus. Wichtig ist den Potsdamerinnen und Potsdamern aber auch: Bestehende Naturschutzgebiete sollen auch beim Ausbau neuer Verbindungen erhalten bleiben.

Eine weitere Anregung betraf Notfälle: Damit es hier schnell gehen kann, könnten vielleicht zusätzliche Bereiche am Luisenplatz für Servicefahrzeuge geöffnet werden. Auch die An- schlüsse zwischen Großbeerenstraße und der Nuthe-Schnellstraße sollten für den MIV opti- miert werden.



Allgemein kritisiert wurde der ruhende Verkehr im Straßenraum. Der solle am besten in der ganzen Stadt zurückgedrängt werden. Als konkretes Beispiel wurde die Stahnsdorfer Straße genannt. Vorgeschlagen wurde, Parkhäuser zu bauen bzw. auszubauen. Weiterhin wurde angeregt, in den an die Heinrich-Mann-Allee angrenzenden Wohngebieten Anliegerparkzonen oder ggf. sogar Anliegerstraßen auszuweisen, um den Parkraumsuchverkehr der angrenzenden Schulen sowie Sport- und Freizeiteinrichtungen zu reduzieren.

Park & Ride

Der Ausbau von P+R-Standorten stellte für die Teilnehmenden einen zentralen Ansatz zur Reduktion des MIV im Innenstadtbereich dar. Bestehende Standorte müssten allgemein größer gedacht werden. Als konkrete Beispiele wurden hier die Standorte Rehbrücke und Pirschheide sowie der neu geplante Standort im Bereich des Tram-Betriebshofes genannt. Ein neuer P+R-Standort wurde am Sterncenter in Verbindung mit der Einrichtung einer S-Bahn-Haltestelle vorgeschlagen. Einhergehend mit dem Ausbau von P+R-Standorten wurde die zeitgleiche Reduktion von Parkplätzen in der Innenstadt gefordert. Ebenfalls wurde darauf hingewiesen, dass die Standorte ausgebaut werden sollten, bevor die Straßenbaumaßnahmen beginnen.

LKW-Verkehr

Im Bereich der Wohnsiedlungen angrenzend an die beiden Korridore wurde ein Nachtfahrverbot für LKWs gefordert.

Rad- und Fußverkehr

Der Rad- und Fußverkehr stellte in den Arbeitsgruppen neben dem ÖPNV die beliebteste Alternative zur Fortbewegung im Alltag dar. Bemängelt wurden allerdings der schlechte Zustand einiger Verbindungen, enge Wege sowie Gefahren durch den Verkehr und parkende Autos.

Insbesondere entlang der Heinrich-Mann-Allee beklagten einige Teilnehmende ein subjektives Sicherheitsrisiko. Stadteinwärts zwischen Friedhof und Bahnhof, insbesondere im Bereich der Staatskanzlei sei die Straße zu eng und die Bedingungen für den Radverkehr gefährlich. Breitere Radwege seien unbedingt notwendig. Weiterhin seien gerade die Kreuzungen im Bereich des Friedhofs („Am alten Friedhof“ und „Friedhofsgasse“) unabhängig vom genutzten Verkehrsmittel unübersichtlich, was Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrende besonders gefährdet. Hier wurden eine neue Ampelschaltung und eine sichere und übersichtliche Gestaltung der Kreuzungen vorgeschlagen.

Konkret wurden außerdem unattraktive, enge Radwege auf der Stahnsdorfer Straße aufgrund des Neubaus am Filmpark sowie der alte und sich in schlechtem Zustand befindende Radweg am Horstweg benannt. Hier seien im Zuge der Baumaßnahmen die Querungsmöglichkeiten sowie die Deckenhöhe der Brücke zu beachten.

Für das gesamte Stadtgebiet wurde eine bauliche Trennung von MIV und Radwegen angeregt. Im konkreten Gebiet sei dies insbesondere auf der Heinrich-Mann-Allee wünschenswert.

Zur besseren Verzahnung der Gebiete Schlaatz und Babelsberg wurde eine neue Wegeverbindung für den Fuß- und Radverkehr vorgeschlagen. Denkbar wäre hier die Überquerung der Nuthe durch eine neue Fuß- und Radwegebrücke. Ebenfalls angeregt wurde die Einrichtung eines Ufer-/ Radschnellwegs entlang der Nuthe.

Für die an die Heinrich-Mann-Allee angrenzenden Wohngebiete sowie die dort ansässigen Schulen und weitere soziale Einrichtungen wurde eine sichere und barrierefreie Schulweggestaltung angeregt. Dies ermöglichte den Kindern und Jugendlichen, alleine zur Schule zu gehen ohne auf das Auto der Eltern angewiesen zu sein und reduziere somit den allmorgentlichen Autoverkehr.

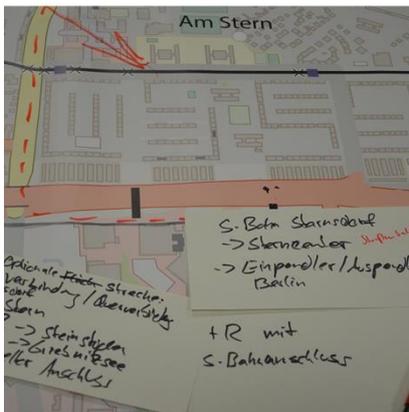


Abbildung 4 Ergebnisse des Workshops (Fotos: Urbanizers)



Teil III: Schluss und Ausblick

Zum Abschluss bedankten sich die Moderatorin Frau Neumüllers sowie Herr Rubelt und Herr Niehoff von der Landeshauptstadt Potsdam bei den Teilnehmenden für ihr Engagement sowie die sachliche und konstruktive Mitarbeit. Herr Niehoff betonte nochmals, dass alle Ideen mitgenommen und langfristig in die Planung eingebunden werden. Herr Rubelt hob hervor, dass die Expertise von Bürgerinnen und Bürgern für die Planenden unverzichtbar sei und er freue sich insbesondere über die zahlreichen Anregungen zum Thema Radverkehr an den beiden Straßen. Er wisse, dass die Bürgerinnen und Bürger das Stadtwachstum insgesamt sehr beschäftige, auch bei großen planerischen Herausforderungen helfe jeder konkrete Hinweis.

Frau Neumüllers kündigte an, dass das 4. Verkehrsforum zum Thema *Mobilitätsagentur* stattfinden werde. Dann ginge es nicht nur um Maßnahmen und Planungen für die Mobilitätswende, sondern auch um Kommunikations- und Vernetzungsinstrumente und die Vermarktung der bestehenden Möglichkeiten.

