

**Anlage 6**  
**Dokumentation zu den Stadtspaziergängen sowie zum**  
**Fußverkehrsworkshop**

## 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.

## 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

- + 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)

- 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

- 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 Wegführung 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

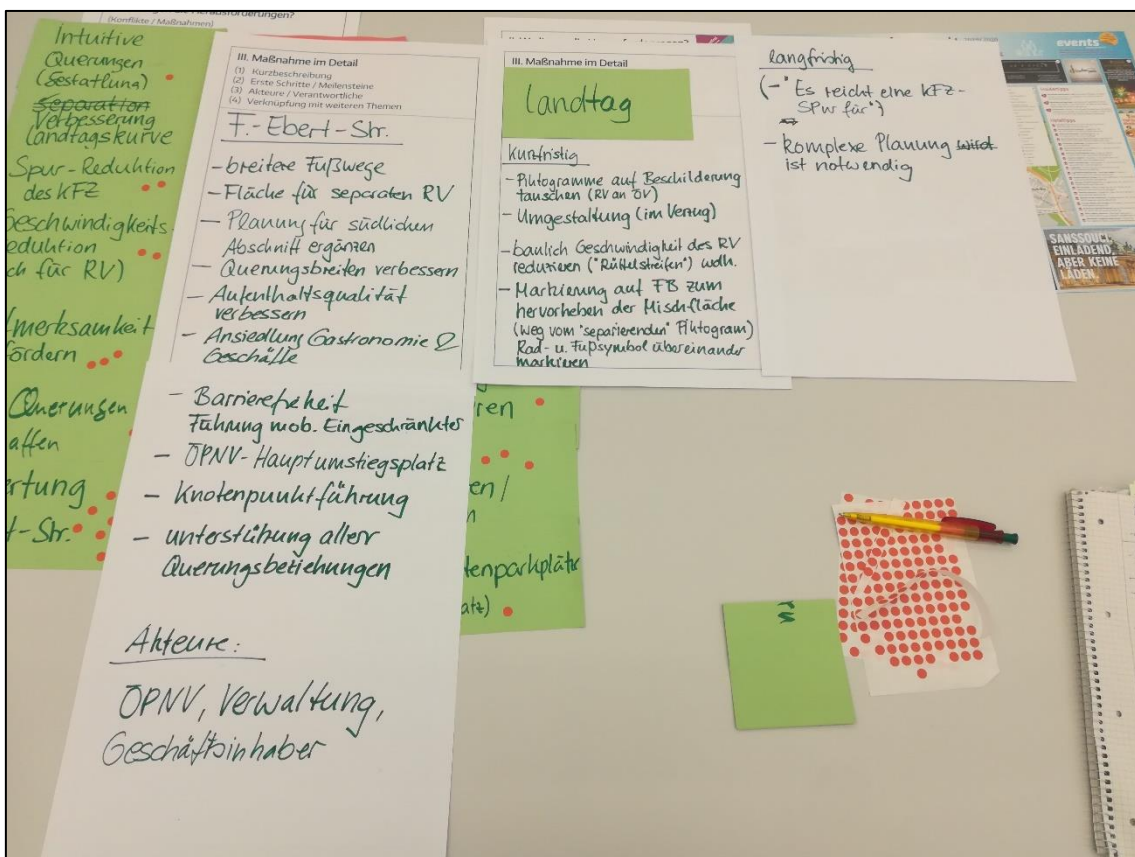
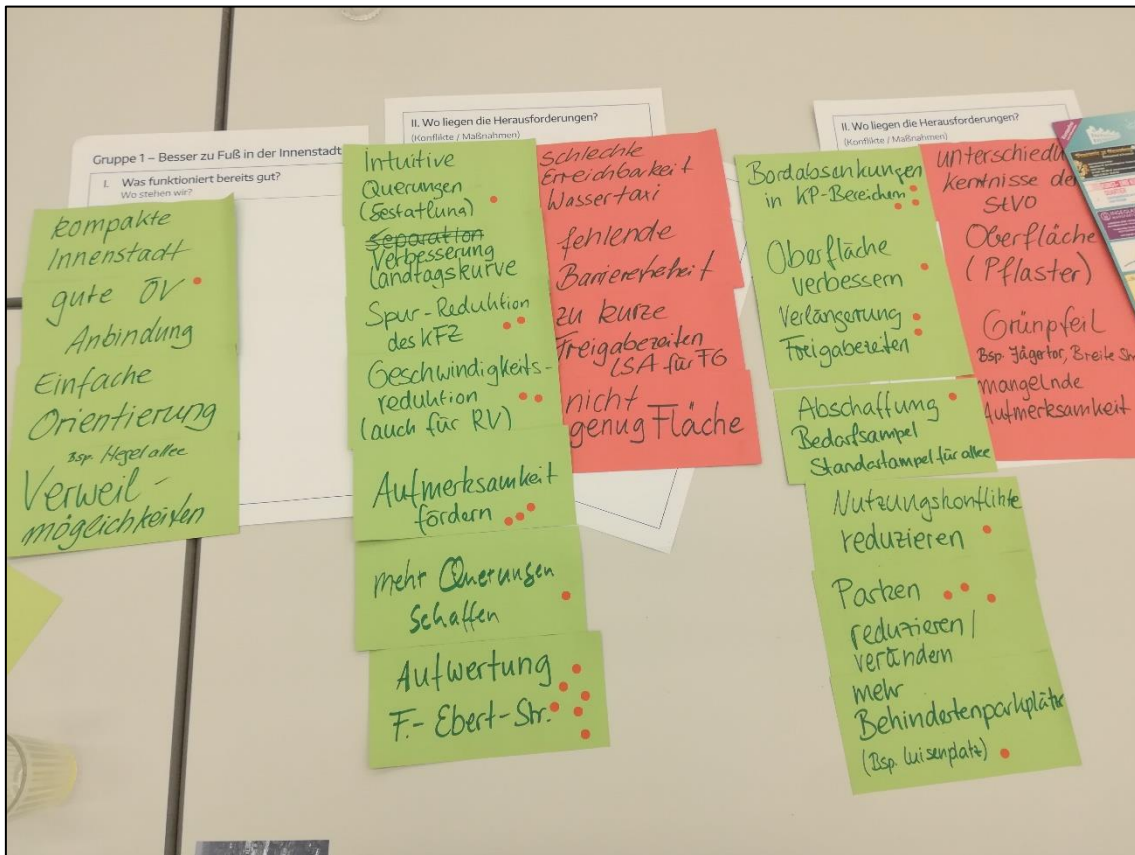
III. Maßnahmen im Detail (Straßenbahnhaltestelle Wattstraße vor Thalia)?

- Haltestelle durch Fahrbahn getrennt von Gehweg



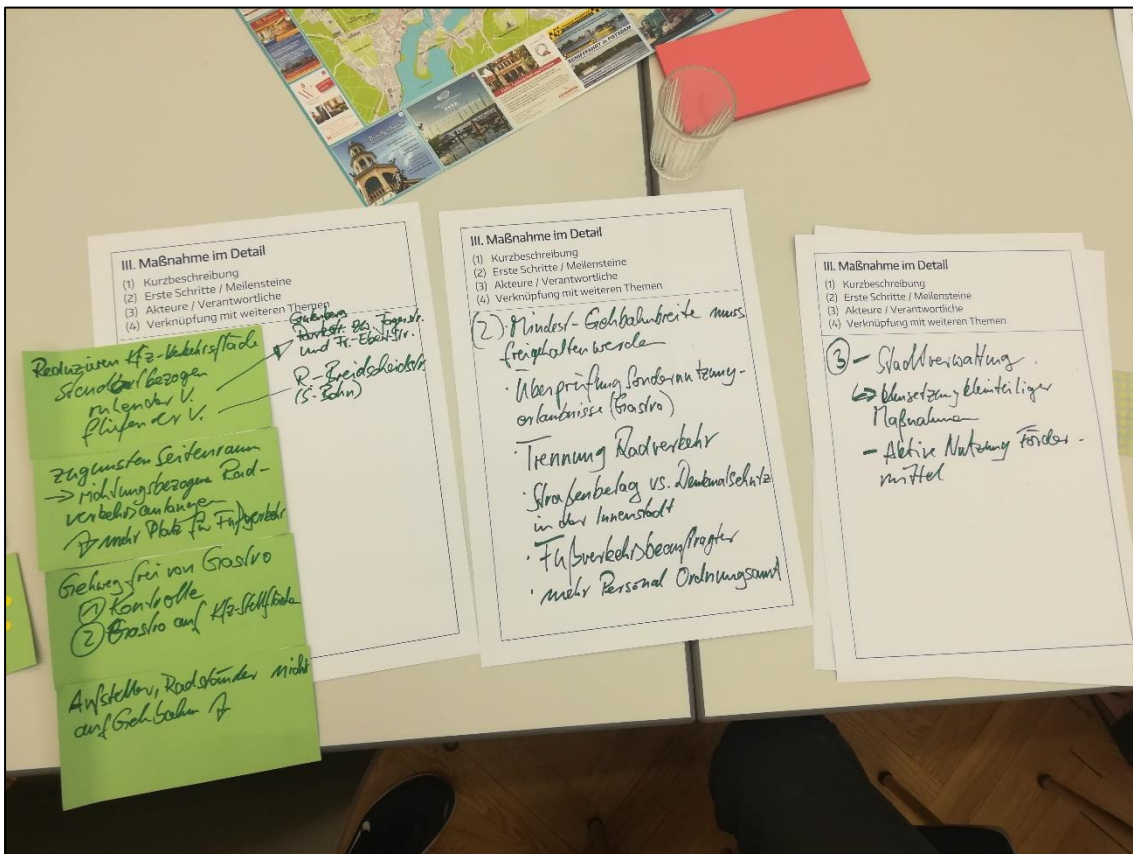
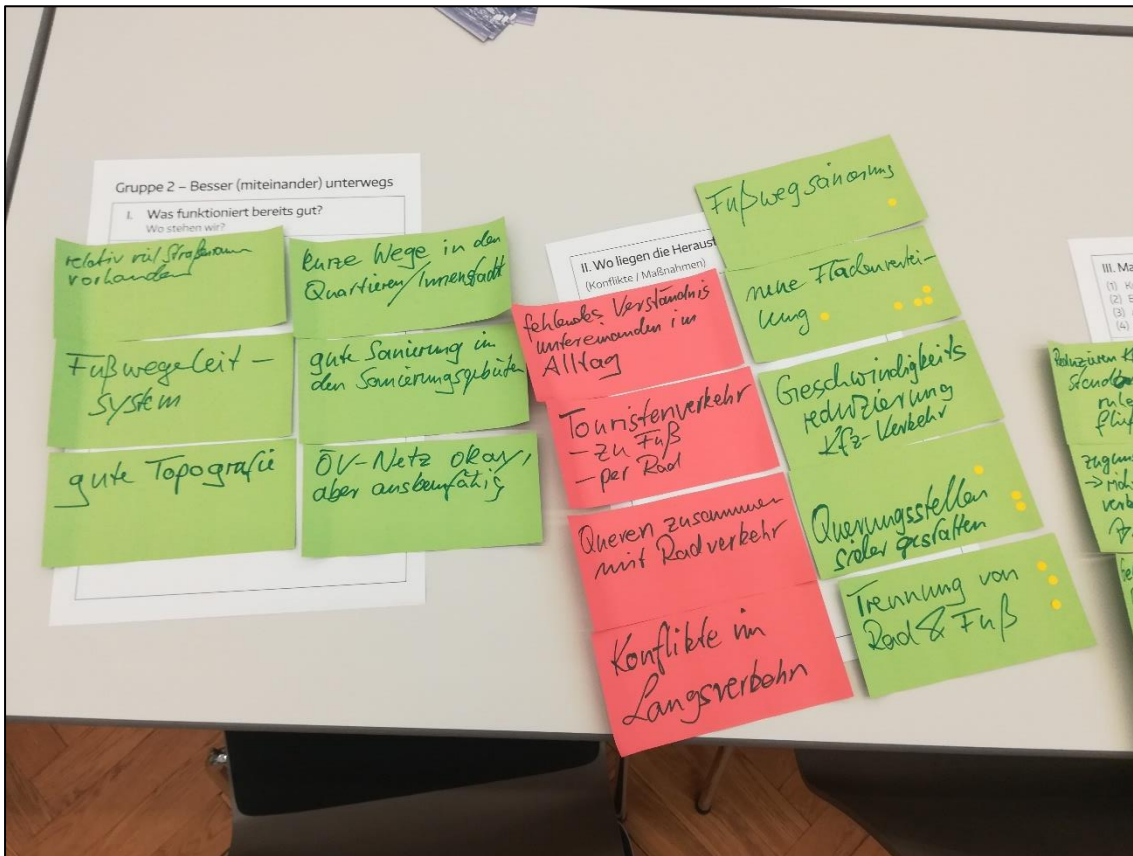
- Von Wattstraße zur Haltestelle an Drängelgitter vorbei + über Schienen oder parallel
  - Parkender Lieferverkehr erschwert die Situation
  - Verkehrsablauf muss eindeutiger, besser geregelt werden
  - Ggf. R.-Breitscheid-Straße kappen für Auto (Vision)
  - Haltestelle verlegen
  - Kurzfristig / mittelfristig:
    - 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.

Gruppe 1: Besser zu Fuß in die Innenstadt

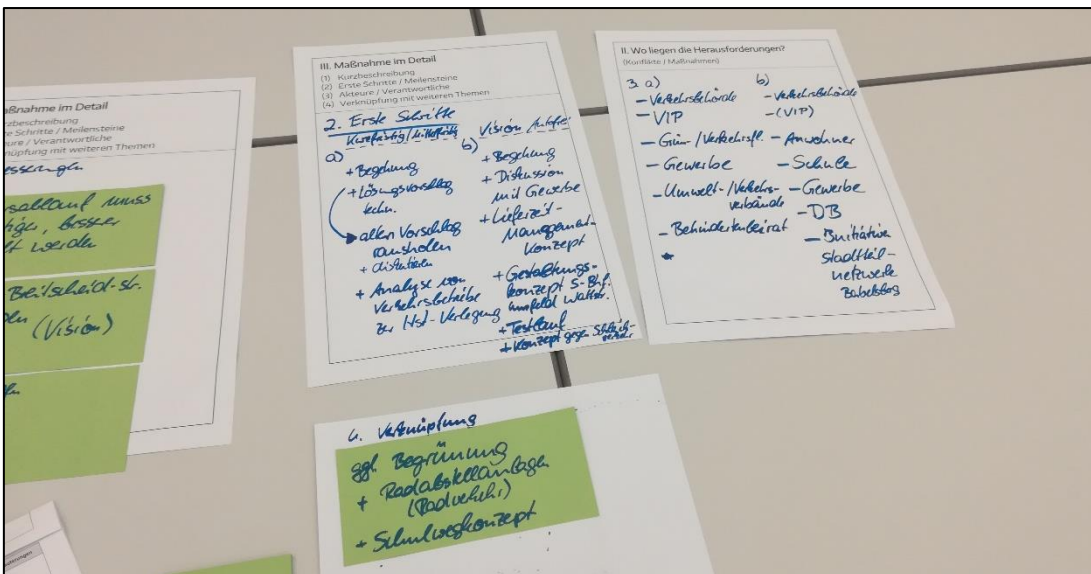
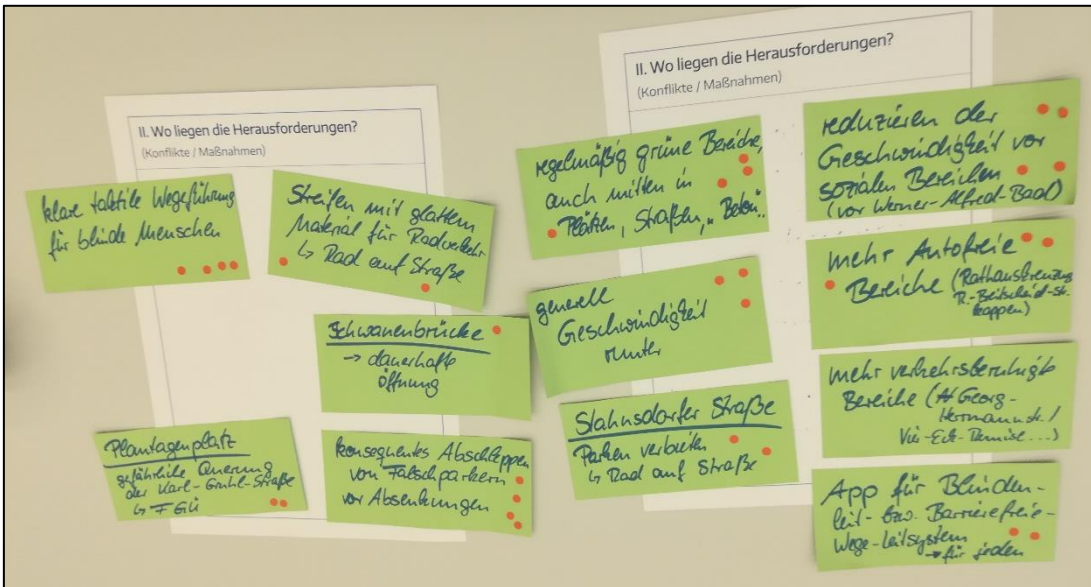
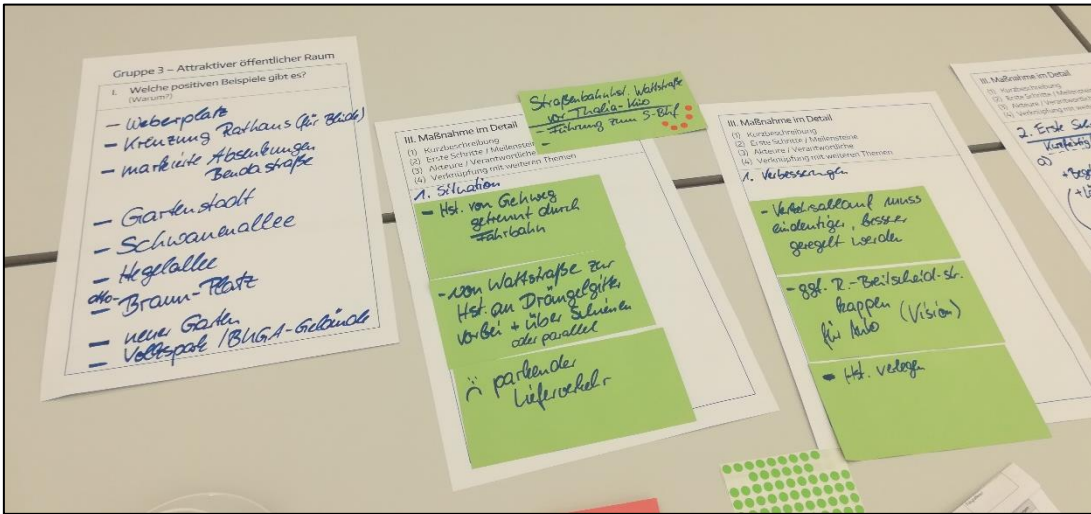




Gruppe 2: Besser (miteinander) unterwegs



Gruppe 3: Attraktiver öffentlicher Raum





- 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