

**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.	<p>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.</p> <p>Maßnahmenvorschlag: Asphaltierte Fahrradstreifen auf Kopfsteinpflasterstraßen einrichten, Bsp: <a href="https://www.findorffaktuell.de/findorff-aktuell/verkehr-mobilit%C3%A4t/radverkehr/">https://www.findorffaktuell.de/findorff-aktuell/verkehr-mobilit%C3%A4t/radverkehr/</a></p> <p>Verortung: Brandenburger Vorstadt, insbesondere Nansenstrasse, Meistersingerstraße, Carl-von-Ossietzky-Straße</p>	<p>Entsprechende Vorschläge sind bereits Bestandteil des Maßnahmenkonzeptes bzw. der Hinweise im Erläuterungsbericht.</p> <p>Nansenstraße [A 1056]: Maßnahme 32 (Verlagerung Radnutzung aus dem Seitenraum) bereits enthalten</p> <p>Meistersingerstraße: nicht Bestandteil des Vorrangnetzes (Hinweis wird gesondert gesammelt)</p> <p>Carl-von-Ossietzky-Straße [A 1057]: Maßnahme zur Verlagerung des Radverkehrs aus dem Seitenraum wird ergänzt.</p>	<p>bereits berücksichtigt</p> <p>bereits berücksichtigt</p> <p>gesondert zu sammeln</p> <p>zu berücksichtigen</p>
2.	<p>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!</p> <p>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.</p> <p>Ich (70) bin in letzter Zeit zweimal fast von einem Fahrrad (auf dem Gehweg!!) angefahren worden.</p>	<p>Die Ludwig-Richter-Straße ist nicht Bestandteil des Vorrangnetzes. Der Hinweis wird gesondert gesammelt.</p> <p>Entsprechende Vorschläge sind bereits Bestandteil des Maßnahmenkonzeptes bzw. der Hinweise im Erläuterungsbericht.</p>	<p>gesondert zu sammeln</p> <p>bereits berücksichtigt</p>
3.	<p>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.</p> <p>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.</p>	<p>[KP 146] Die Thematik wird im Maßnahmenkonzept mit der Maßnahme 48 (Schaffung von Gehwegvorstreckungen) bereits adressiert.</p>	<p>bereits berücksichtigt</p>

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.	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	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.	<p>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.</p> <p>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.</p>	<p>Ein entsprechender Hinweis zur Vollsignalisierung wird ergänzt.</p> <p>[A 1225] unterstützendes Statement</p>	<p>zu berücksichtigen</p> <p>kein Änderungsbedarf</p>
10.	<p>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.</p> <p>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.</p>	<p>Ein entsprechender Hinweis zur Straßenausstattung wird ergänzt.</p> <p>Das Maßnahmenkonzept enthält für die Kiezstraße [A 1048, KP K 583 - K 586] verschiedene Maßnahmen zur Knotenpunkt- und Straßenraumgestaltung im Sinne einer Geschwindigkeitsdämpfung.</p>	<p>zu berücksichtigen</p> <p>bereits berücksichtigt</p>
11.	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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).</p> <p>Gehweg August-Bebel-Straße unter der Eisenbahnbrücke/Ecke Prof.-Dr.-Helmert-Straße: Hier sieht man bei Nacht die Hand vor Augen nicht (Beleuchtung fehlt).</p>	<p>Die Karl-Marx-Straße im entsprechenden Abschnitt ist nicht Bestandteil des Vorrangnetzes. Der Hinweis wird gesondert gesammelt.</p> <p>Aktuell noch kein Handlungsbedarf.</p> <p>[A 1251] Die Thematik wird im Maßnahmenkonzept mit der Maßnahme 74 (Oberflächenverbesserung im Bereich von Baumscheiben) bereits adressiert.</p> <p>[A 1225] Die Thematik wird im Maßnahmenkonzept mit der Maßnahme 90 (Ergänzung einer Beleuchtung) be-</p>	<p>gesondert zu sammeln</p> <p>kein Änderungsbedarf</p> <p>bereits berücksichtigt</p> <p>bereits berücksichtigt</p>

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
	<p>Gehweg Prof.-Dr.-Helmert-Straße / Parkplatz Bahnhof Griebnitzsee: Die Bäume müssen geschnitten werden, weil sie mittlerweile die Straßenbeleuchtung verdecken (Gehweg wird dunkel).</p> <p>Rudolf-Breitscheid-Straße/ Ecke Plantagenstraße: Hier benutzen Autos den Gehweg und fahren darüber, um vor einem der Häuser zu parken. Das schädigt den Gehweg.</p> <p>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.</p> <p>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 Linksabieger). Deswegen sollte die Stahnsdorfer Straße auf der Seite des Hasso-Plattner-Instituts zumindest einen schmalen Gehweg erhalten (dort wo jetzt gerade der Trampelpfad läuft)</p> <p>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.</p>	<p>reits adressiert.</p> <p>Die Prof.-Dr.-Helmert-Straße im entsprechenden Abschnitt ist nicht Bestandteil des Vorrangnetzes. Der Hinweis wird gesondert gesammelt.</p> <p>Entsprechende Fehlnutzungen lassen sich nicht vollständig über die bauliche Gestaltung ausschließen.</p> <p>[A 1229] Die Thematik wird im Maßnahmenkonzept mit der Maßnahme 65 (Befestigung des Gehweges) bereits adressiert.</p> <p>Gehwegergänzung flächentechnisch nicht realisierbar.</p> <p>[1230] Maßnahme hinsichtlich einer Erneuerung bzw. Verdichtung der Beleuchtung wird ergänzt.</p>	<p>gesondert zu sammeln</p> <p>nicht zu berücksichtigen</p> <p>bereits berücksichtigt</p> <p>nicht zu berücksichtigen</p> <p>zu berücksichtigen</p>
12.	<p>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:</p> <p>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.</p>	<p>[A 1231] Die Thematik wird im Maßnahmenkonzept mit der Maßnahme 91 (Erneuerung und Verdichtung der Beleuchtung) bereits adressiert.</p>	<p>bereits berücksichtigt</p>
13.	<p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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.</li> </ul>	<p>Statement</p> <p>Auf diese Aspekte wird im Erläuterungsbericht des Fußverkehrskonzeptes bereits ausführlich eingegangen.</p>	<p>kein Änderungsbedarf</p> <p>bereits berücksichtigt</p>

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 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).</li> <li>- 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.</li> <li>- 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.</li> <li>- 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.</li> <li>- 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.</li> </ul> <p>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.</p>	<p>Angesichts des Bahnkörpers in Mittellage ist die Schaffung zusätzlicher sicherer Querungsstellen im entsprechenden Abschnitt der Berliner Straße schwierig.</p> <p>Die Einrichtung einer Vorsignalisierung an den Haltestellen „Mangerstraße“ und „Ludwig-Richter-Straße“ in stadteinwärtiger Richtung im Sinne einer Zeitinsel wird ergänzt.</p> <p>Die Verbesserung der Rahmenbedingungen an Lichtsignalanlagen ist als gesamtstädtische Maßnahme im Erläuterungsbericht enthalten.</p> <p>Auf diese Aspekte wird im Erläuterungsbericht des Fußverkehrskonzeptes bereits ausführlich eingegangen.</p> <p>Auf diese Aspekte wird im Erläuterungsbericht des Fußverkehrskonzeptes bereits ausführlich eingegangen.</p> <p>Maßnahme zur Überprüfung des Grünen Pfeils wird ergänzt</p>	<p>nicht zu berücksichtigen</p> <p>zu berücksichtigen</p> <p>bereits berücksichtigt</p> <p>bereits berücksichtigt</p> <p>bereits berücksichtigt</p> <p>zu berücksichtigen</p>
14.	<p>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.</p>	<p>[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.</p>	<p>bereits berücksichtigt</p>
15.	<p>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-</p>	<p>Der Hügelweg im entsprechenden Abschnitt ist nicht Bestandteil des Vorrangnetzes. Der Hinweis wird ge-</p>	<p>gesondert zu sammeln</p>

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.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- einen Fußweg in der kompletten Forststraße in Potsdam West wünschen wir uns</li> <li>- (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)</li> <li>- 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</li> <li>- im Werderschen Weg auch eine Geschwindigkeitsbegrenzung, so dass kein Autofahrer mehr auf 50 km/h bestehen kann - der Weg wird auch als Schulweg benutzt</li> </ul>	<p>Die Komplettierung des Gehweges in der Forststraße wird ergänzt.</p> <p>Aus Gründen der Fußverkehrsförderung ist eine Geschwindigkeitsbegrenzung in der Forststraße aktuell nicht begründbar.</p> <p>Der entsprechende Abschnitt ist nicht Bestandteil des Vorrangnetzes. Der Hinweis wird gesondert gesammelt.</p> <p>Der Werdersche Damm ist nicht Bestandteil des Vorrangnetzes. Der Hinweis wird gesondert gesammelt.</p>	<p>zu berücksichtigen</p> <p>nicht zu berücksichtigen</p> <p>gesondert zu sammeln</p> <p>kein Änderungsbedarf</p>
18.	<p>Bitte planen Sie unbedingt eine Verbesserung der Ampelschaltung an der Fußgängerampel Zeppelinstraße / Im Bogen ein.</p> <p>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!</p>	Eine entsprechende Maßnahme wird ergänzt.	zu berücksichtigen
19.	<p>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.</p> <p>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 Jungferensee, 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.</p>	<p>Entsprechende Vorschläge sind bereits Bestandteil des Maßnahmenkonzeptes bzw. der Hinweise im Erläuterungsbericht.</p> <p>Ein entsprechender Hinweis zur Reduzierung der Nutzungskonflikte auf Wegen mit herausgehobener Bedeutung für den Freizeitverkehr wird ergänzt.</p>	<p>bereits berücksichtigt</p> <p>zu berücksichtigen</p>

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
20.	<p>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!</p> <p>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.</p>	[S 152] unterstützendes Statement	kein Änderungsbedarf
21.	<p>Um den Fußweg, insbesondere auch für Schüler, und Radfahrer, sicherer zu machen, benötigen wir zeitnah den Ausbau eines Fuß/Radwegs mindestens einseitig:</p> <p>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!</p> <p>Und durch weiteren Ausbau der Wohngebiete wird der Verkehr auf diesen Hauptstraßen in Zukunft extrem ansteigen, umso wichtiger dieses Anliegen zeitnah umzusetzen.</p>	Das Vorrangroutennetz wird angepasst und die entsprechenden Maßnahmenvorschläge aufgenommen.	zu berücksichtigen
22.	Mein Vorschlag ist eine Brücke für Radfahrer und Fußgänger, um die stautrchtige 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.	<p>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.</p> <p>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</p>	[Fußgängerfreundliche LSA-Steuerung] unterstützendes Statement	kein Änderungsbedarf
24.	<p>Nach Einsichtnahme der Unterlagen zum gesamtstädtischen Fußverkehrskonzept ist nun bekannt, dass endlich ein Gehweg zwischen Satz Korn und Fahrland gebaut wird. (Anlage 4.12; K286 -1180- K282 -1181- K280) Dieses Bauvorhaben wird von vielen Bewohnern befürwortet!</p> <p>Hierzu hätte ich jedoch folgende Anmerkungen: Dieser Weg „endet“ lt. Plan an der Kreuzung: Königsweg/Bergstraße/Str. des Friedens/Dorfstraße. Nun</p>	<p>[A 1180 / 1181] unterstützendes Statement</p> <p>Das Vorrangroutennetz wird angepasst und die entsprechenden Maßnahmenvorschläge aufgenommen.</p>	kein Änderungsbedarf  zu berücksichtigen

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
	<p>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 (LKW's) 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.</p>		
25.	<p>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.</p>	<p>[A 1041] Die Thematik wird im Maßnahmenkonzept mit der Maßnahme 67 (Sanierung des Gehweges) bereits adressiert.</p>	<p>bereits berücksichtigt</p>
26.	<p>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.</p>	<p>Auf diese Nutzungskonflikte im Seitenraum wird im Erläuterungsbericht des Fußverkehrskonzeptes bereits ausführlich eingegangen. Konkrete Hinweise zum Thema E-Roller wird ergänzt.</p>	<p>teilweise zu berücksichtigen</p>
27.	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Hier muss unbedingt etwas geschehen und ein Fußweg gebaut oder abheilt werden!</p>	<p>Der Hügelweg im entsprechenden Abschnitt ist nicht Bestandteil des Vorrangnetzes. Der Hinweis wird gesondert gesammelt.</p>	<p>gesondert zu sammeln</p>
28.	<p>Danke für die aufwändigen Vorarbeiten zum Fußgängerkonzept!</p> <p>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.</p> <p>Ihre Methodik angelegt ergibt sich vielmehr folgendes Bild:</p> <p>1. Verbindungsweg:</p> <p>Hinsichtlich der Kriterien für die Bewertung vorhandener Fußwege auf S. 33 des Berichtsentwurfes</p>	<p>Die Unterschiede ergeben sich daraus, dass ein Teilabschnitt befestigt (grün) und einer unbefestigt (rot) ist.</p> <p>Der Erhebungszeitraum in der Karl-Liebnecht-Straße lag außerhalb der Semesterferien.</p> <p>[A 1151] Eine Verbesserung der Oberflächenbeschaf-</p>	<p>keine Änderungsbedarf</p> <p>teilweise zu berücksichtigen</p>

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
	<p>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.</p> <p>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 Base-Camp.</p> <p>Konflikte mit anderen Nutzern: permanent!  Hindernisse / punktuelle Mängel: S.o.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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 heranzfährt. Eine Querung zur anderen Straßenseite ist nicht gesichert.</p> <p>Konflikte mit anderen Nutzern: permanent!</p>	<p>fenheit ist bereits Bestandteil des Maßnahmenkonzeptes. Die Ergänzung einer Beleuchtung wird zusätzlich implementiert.</p> <p>Im Bereich des Tunnels wird im standardisierten Verfahren der zusätzliche Flächenbedarf im Bereich der Haltestelle nicht berücksichtigt. Die Bewertung wird angepasst.</p> <p>Auf die Notwendigkeit von barrierefreien Fußverkehrsanlagen wird im Erläuterungsbericht des Fußverkehrskonzeptes bereits ausführlich eingegangen.</p> <p>Angesichts der durch den Brückenquerschnitt gegebenen Rahmenbedingungen ist eine Verbreiterung der Seitenbereiche auf absehbare Zeit nicht möglich.</p>	<p>teilweise zu berücksichtigen</p>

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
	<p>Hindernisse / punktuelle Mängel: S.o.</p> <p>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!</p>	Statement	kein Änderungsbedarf
29.	<p>Betr. Erich-Weinert-Str. zw. Drewitzer Str. und Wendehammer (Wald)</p> <p>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.</p> <p>Entsprechend dem Fußverkehrskonzept sollte hier eine Entflechtung von Fußverkehr und Parken realisiert werden.</p>	Die Erich-Weinert-Str. im entsprechenden Abschnitt ist nicht Bestandteil des Vorrangnetzes. Der Hinweis wird gesondert gesammelt.	gesondert zu sammeln
30.	<p>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.</p> <p>Da dort sowieso oft Stau ist, könnte man dort vielleicht eine Fußgängerampel errichten. Wie auch immer, ich finde hier besteht dringender Handlungsbedarf.</p>	Eine Maßnahme zur Prüfung der Möglichkeiten zur Schaffung einer sicheren Querungsstelle in diesem Bereich wird ergänzt.	zu berücksichtigen
31.	<p>Der Fuß- und Radweg entlang dem Schafgraben zwischen der Geschwister-Scholl-Strasse und der Zeppelinstrasse ist seit Jahren in einem sehr schlechten Zustand.</p> <p>Es gibt gefährliche Rillen durch div. Baumaßnahmen am Belag des Weges. Auch das Gelände zum Schafgraben ist schadhaft.</p>	[A 1065] Die Thematik wird im Maßnahmenkonzept mit der Maßnahme 67 (Sanierung des Gehweges) bereits adressiert.	bereits berücksichtigt
32.	<p>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.</p> <p>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</p>	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.	<p>Ich möchte hiermit folgende Hinweise im Rahmen der Auslegung des Fußverkehrskonzeptes einbringen:</p> <p>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.</p> <p>zu 9.5.3. Maßnahmen zur Verbesserung von Querungsbedingungen (sowie zur Aufnahme in Maßnahmetabelle Anlage 4):</p> <p>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.</p> <p>Prioritär sollten die Kreuzungen im Umfeld von Kitas, Grundschulen und Pflegeeinrichtungen u.ä. auf diesen Missetand hin untersucht und Maßnahmen getroffen werden.</p> <p>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.</p> <p>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).</p> <p>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-</p>	<p>Eine entsprechende Wegenetzergänzung wird in Verknüpfungen mit den Planungen der Radschnellverbindung zwischen Am Wildpark und Potsdam Hauptbahnhof ergänzt.</p> <p>Ein zusätzlicher konkreter Hinweis auf die Bedeutung ausreichender Sichtfelder in Zusammenhang mit dem ruhenden Verkehr wird im Maßnahmenteil des Textes ergänzt.</p> <p>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.</p> <p>Die Anhaltstr. im entsprechenden Abschnitt ist nicht Bestandteil des Vorrangnetzes. Der Hinweis wird gesondert gesammelt.</p> <p>Ein zusätzlicher konkreter Hinweis auf die Bedeutung ausreichender Sichtfelder in Zusammenhang mit dem ruhenden Verkehr wird im Maßnahmenteil des Textes ergänzt.</p>	<p>zu berücksichtigen</p> <p>teilweise zu berücksichtigen</p> <p>gesondert zu sammeln</p> <p>zu berücksichtigen</p>

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 ein 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 Gehwegen und die für Fußgänger schwierige Einmündung in die Karl-Liebnecht-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 90er Jahren festgelegten Baubauungsplan inkl. Grünflächen und Grundstücksbegrenzungen 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 Eigentümern eingehalten. Nachteil, Kinder selbst auf Fahrrad mit Wimpelstange sind weder von Fußgänger, noch von Autofahrer zu erkennen, sodass es immer wieder Überraschungen und kleine Rempelen 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 Verbesserung / 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
	<p>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 erreicht 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.</p> <p>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...</p> <p>2. Zum Inhalt:</p> <p>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 Begegnungsort. 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 Wegführung hoch. Dies betrifft auch den Zugang zur Habichtwiese von der Amundsenstraße / Amtstraße über, gerade die Kurve vor der Pferdekoppel ist nicht einsehbar und führte schon manchmal zu Beinahe-Unfällen.</p> <p>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 verbessert. 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 Gehbehinderungen, nicht nur aufgrund des Alters.</p> <p>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-</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Angesichts der Vielzahl an Rückmeldungen scheint eine gute Reichweite der Beteiligung gegeben.</p> <p>[1104] unterstützendes Statement</p> <p>Für den Stadtteil Schlaatz wurden im Rahmen des Fußverkehrskonzeptes eine Vielzahl von Maßnahmen zur Verbesserung der Rahmenbedingungen des Fußverkehrs konzipiert.</p>	<p>kein Änderungsbedarf</p> <p>bereits berücksichtigt</p>

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.	<p>Fußgänger- und Radwegebrücke Nutheschellstraße / 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.</p> <p>Fußgängerweg Bahnhofstraße am Bahnhof Medienstadt Babelsberg Im Kreuzungsbereich Bahnhofstraße und Großbeerenstraße direkt am Bahnhof Medienstadt ist der Fußweg auf Bahnofsseite 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>[A 1250] Die Thematik wird im Maßnahmenkonzept mit der Maßnahme 20 (Verbreiterung des Gehweges) bereits adressiert.</p> <p>[A 1263 / A 1264] Die Thematik wird im Maßnahmenkonzept mit der Maßnahme 20 (Verbreiterung des Gehweges) bereits adressiert.</p> <p>[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.</p> <p>Auf diese Nutzungskonflikte und Handlungsnotwendigkeiten im Bereich der Knotenpunkte und Querungsstellen wird im Erläuterungsbericht des Fußverkehrskonzeptes bereits ausführlich eingegangen.</p>	<p>bereits berücksichtigt</p> <p>bereits berücksichtigt</p> <p>bereits berücksichtigt</p> <p>bereits berücksichtigt</p>
46.	<p>Die Stadt Potsdam geht mit der Entwicklung des Fußgängerwegesystems einen richtigen Schritt. Im Stadtpaziergang 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.</p> <p>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!</p> <p>Sie haben aufgerufen Verbesserungen anzuzeigen. Da ich nicht stundenlang alles aufzählen möchte, habe ich beschlossen nur die beiden überaus gefährlichen Situationen aufzuzeigen, die in meiner näheren Umgebung liegen.</p> <p>1) Karl-Liebknecht-Straße 136-138; 4-5 Situation 1+2 (siehe Anlage): zwischen dem Bahnübergang und der Kreuzung Karl-Liebkechtstraße/Rudolf-Breitscheidstraße: befindet sich ein Stück Straße, welches extrem stark fre-</p>	<p>Auf diese Nutzungskonflikte und Handlungsnotwendigkeiten wird im Erläuterungsbericht des Fußverkehrskonzeptes bereits ausführlich eingegangen.</p> <p>[A 1218] Die Thematik wird im Maßnahmenkonzept mit der Maßnahme 30 (Überprüfung Sondernutzungsge-nehmigungen) bereits adressiert.</p>	<p>bereits berücksichtigt</p> <p>bereits berücksichtigt</p>

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
	<p>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 Gehwegplatten, 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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: <a href="https://www.google.com/maps/@52.3999112,13.0576587,3a,85.7y,260.96h,69.24t/data=!3m7!1e1!3m5!1sAF1QipPBUIDuoj69y7LO7FmxsZIAZP-jP_3e_b1TEQYn!2e10!3e11!7i3840!8i1920">https://www.google.com/maps/@52.3999112,13.0576587,3a,85.7y,260.96h,69.24t/data=!3m7!1e1!3m5!1sAF1QipPBUIDuoj69y7LO7FmxsZIAZP-jP_3e_b1TEQYn!2e10!3e11!7i3840!8i1920</a> )</p> <p>2) Rudolf-Breitscheid-Straße 21-23</p>	<p>Maßnahmen zur Reduzierung der geschilderten Konflikte werden ergänzt.</p> <p>Durch Gehwegvorstreckungen kann ein stärkerer Nutzungswiderstand implementiert werden.</p> <p>Maßnahmen zur Reduzierung der geschilderten Konflikte</p>	<p>zu berücksichtigen</p> <p>zu berücksichtigen</p> <p>zu berücksichtigen</p>

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	te werden ergänzt.	
47.	<p>im Rahmen der Verkehrsentwicklung im Ortsteil Satzkorn möchte ich mich für eine sinnvolle Weiterentwicklung einsetzen und somit zum aktuellen Konzept Stellung nehmen.</p> <p>Geplanter Abschnitt 1181: sehr sinnvoll und längst überfällig</p> <p>Geplanter Abschnitt 1182: nicht zwingend notwendig, da schon ein Gehweg vorhanden. Sollte zugunsten anderer Vorhaben zurückgestellt werden</p> <p>Wichtige Projekte die sich z Z nicht in Planung befinden:</p> <p>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</p> <p>B. Die Anbindung des Geh/Radweges (Satzkorn, Straße zum Bahnhof) an den Radweg neben der B 273 (Kreisverkehr Obstscheune). Dieser Abschnitt wird stark von LKWs und Durchgangsverkehr fre-</p>	<p>[A 1181] unterstützendes Statement</p> <p>Diese Maßnahme wurde mit einem geringen Konflikt- / Handlungspotenzial bewertet und besitzt entsprechend keine hohe Umsetzungspriorität.</p> <p>Das Vorrangroutennetz wird angepasst und die entsprechenden Maßnahmenvorschläge aufgenommen.</p> <p>Das Vorrangroutennetz wird angepasst und die entsprechenden Maßnahmenvorschläge aufgenommen.</p>	<p>kein Änderungsbedarf</p> <p>kein Änderungsbedarf</p> <p>zu berücksichtigten</p> <p>zu berücksichtigten</p>

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.	<p>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.</p> <p>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.</p>	<p>Der entsprechende Abschnitt ist nicht Bestandteil des Vorrangnetzes. Der Hinweis wird gesondert gesammelt.</p> <p>Die Ausstattung der Haltestellen ist nicht Gegenstand des Fußverkehrskonzeptes. Der Hinweis wird an die zuständigen städtischen Ämter bzw. den VIP weitergeleitet.</p>	<p>gesondert zu sammeln</p> <p>nicht zu berücksichtigen</p>
50.	<p>Potsdam ist eine schöne Stadt, ohne Zweifel. Nur viele Fußwege haben zu viele Kanten, für Behinderte Menschen, schwierig zu erreichen. Da müsste nachgebessert werden.</p> <p>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!!!</p>	<p>Auf diese Konflikte und Handlungsnotwendigkeiten wird im Erläuterungsbericht des Fußverkehrskonzeptes bereits ausführlich eingegangen.</p> <p>Der entsprechende Abschnitt ist nicht Bestandteil des Vorrangnetzes. Der Hinweis wird gesondert gesammelt.</p>	<p>bereits berücksichtigt</p> <p>gesondert zu sammeln</p>
51.	<p>- Über die Gehwegabschnitte Nr. 1181 (Fahrland - Satzkorn) und den</p> <p>- Gehwegsabschnitt Nr. 1182 (im alten Dorfkern Satzkorn bis hin zum Friedhof, parallel geplant zu einem schon vorhandenen Gehweg?)</p> <p>Hiermit schlage ich folgenden, neu aufzunehmenden Gewegsabschnitte Bergstraße vor:</p> <p>- Errichtung eines Gehwegs mit Beleuchtung auf der Berstraße bis zum Gehweg auf der Straße zum Bahnhof</p>	<p>[A 1181] unterstützendes Statement</p> <p>Bei einer beidseitigen Bebauung bedarf es auch beidseitig eines Gehweges. Dieser ist hier mit geringem Handlungspotenzial im Maßnahmenkonzept enthalten.</p> <p>Das Vorrangroutennetz wird angepasst und die entsprechenden Maßnahmenvorschläge aufgenommen.</p>	<p>kein Änderungsbedarf</p> <p>kein Änderungsbedarf</p> <p>zu berücksichtigten</p>

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
	<p>(Zur Minimierung des Unfallrisikos auf dem Weg zur Hundeschule und Sprotplatz oder durch den Ortsteil der viel befahrenen Bergstraße. Eigentlich längst überfällig.)</p> <p>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.</p>		
52.	<p>Ihr Fußverkehrskonzept-fuer-Potsdam habe ich gelesen....und immerhin, in Satzkorn soll sich etwas ändern.</p> <p>- Gehwegsbachnitte Nr. 1181 (Fahrland - Satzkorn) sehr gut, da sehr notwendig</p> <p>- Gehwegsabschnitt Nr. 1182- warum?...es gibt dort schon einen Fussweg (Dorfkern Satzkorn bis zum Friedhof? ...der Gehweg ist o.k)</p> <p>Hiermit schlage ich folgenden, neu aufzunehmenden Gewegsabschnitte Bergstraße vor:</p> <p>- 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.)</p> <p>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.</p> <p>Vielen Dank an die Verkehrsplaner, dass Satzkorn sicherer werden soll :-)</p>	<p>[A 1181] unterstützendes Statement</p> <p>Bei einer beidseitigen Bebauung bedarf es auch beidseitig eines Gehweges. Dieser ist hier mit geringem Handlungspotenzial im Maßnahmenkonzept enthalten.</p> <p>Das Vorrangroutennetz wird angepasst und die entsprechenden Maßnahmenvorschläge aufgenommen.</p> <p>Das Vorrangroutennetz wird angepasst und die entsprechenden Maßnahmenvorschläge aufgenommen.</p>	<p>kein Änderungsbedarf</p> <p>kein Änderungsbedarf</p> <p>zu berücksichtigten</p> <p>zu berücksichtigten</p>
53.	<p>Vorschläge zu o.g. Thema:</p> <p>1. Durchgängiger Fußweg An der Sternwarte - Rosa-Luxemburg-Straße..</p> <p>2. Fußweg Allee nach Glienicke bzw. Karl-Liebknecht-Straße im Bereich des Stadions</p>	<p>Der entsprechende Abschnitt ist nicht Bestandteil des Vorrangnetzes. Der Hinweis wird gesondert gesammelt.</p> <p>Der entsprechende Abschnitt ist nicht Bestandteil des Vorrangnetzes. Der Hinweis wird gesondert gesammelt.</p>	<p>gesondert zu sammeln</p> <p>gesondert zu sammeln</p>
54.	<p>Es ist erforderlich, das o. g. Konzept im Zusammenhang zu betrachten vor allem mit</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- dem Radverkehrskonzept</li> <li>- den Belastungen des Ortes durch Lkw - und Pkw - Verkehr</li> <li>- den ausstehenden Entwicklungen im öffentlichen Nahverkehr, z. B. Ringverkehr durch Busse, Ausbau des Bahnhofs Marquardt</li> </ul> <p>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.</p>	<p>Die Wechselwirkungen mit anderen städtischen Konzepten wurden im Rahmen des Fußverkehrskonzeptes berücksichtigt.</p>	<p>kein Änderungsbedarf</p>

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
	<p>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 )</p> <p>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.</p> <p>2. Direkte Satzkorner Berührungspunkte im Fußverkehrskonzept</p> <p>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)</p> <p>Der für die Dorfstraße angedachte Parallelfußweg wird als zweitrangig eingeschätzt, weil bei der hier geringen Gefährdungslage der vorhandene genügt.</p> <p>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.</p> <p>Die Vorschläge sind anhand der beigefügten Anlagen deutlich gemacht.</p>	<p>Das Vorrangroutennetz wird angepasst und die entsprechenden Maßnahmenvorschläge aufgenommen.</p> <p>Der Bedarf eines gesonderten Radverkehrsangebotes im Zuge der L 92 steht nicht im Widerspruch zu den Maßnahmen des Fußverkehrskonzeptes.</p> <p>Das Vorrangroutennetz wird angepasst und die entsprechenden Maßnahmenvorschläge aufgenommen.</p> <p>Diese Maßnahme wurde mit einem geringen Konflikt- / Handlungspotenzial bewertet und besitzt entsprechend keine hohe Umsetzungspriorität.</p> <p>Statement</p>	<p>zu berücksichtigten</p> <p>gesondert zu sammeln</p> <p>zu berücksichtigten</p> <p>kein Änderungsbedarf</p> <p>kein Änderungsbedarf</p>
55.	<p>mit sehr starkem Interesse haben wir uns sowohl im Vorfeld als auch nun mit der Auslegung des gesamstädtischen Fußgängerkonzepts befaßt.</p> <p>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.</p> <p>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</p>	<p>[A 1181] unterstützendes Statement</p> <p>Das Vorrangroutennetz wird angepasst und die entsprechenden Maßnahmenvorschläge aufgenommen.</p>	<p>kein Änderungsbedarf</p> <p>zu berücksichtigten</p>

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
	<p>besonders belastet.</p> <p>Der Gehwegabschnitt Nr. 1182 macht aus unserer sowie aus der Sicht vieler Satzkorner Bürger überhaupt keinen Sinn. Es gibt doch bereits einen Fußweg westseitig.</p> <p>Wer in den hinteren Bereich der Dorfstrasse bzw. in die Kirche will, der geht auf dem jetzigen sehr gut befestigten und genügend ausgeleuchteten Fußweg.</p> <p>Fahrzeugverkehr gibt es momentan überschaubar gering. Dieser wird in Zukunft sicher mehr mit den Planungen für das Gutshaus und die Ölmühle.</p> <p>Vergleicht man den Verkehr in der Dorfstrasse mit dem auf der Hauptverkehrsstrasse, bleibt das absolut im Rahmen. Es ist doch keine Flaniermeile.</p> <p>Der jetzige Fußweg sollte besser rechtsseitig bis zum Gutshaus/Ölmühle weitergeführt werden, das hilft uns allen.</p> <p>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.</p>	<p>Bei einer beidseitigen Bebauung bedarf es auch beidseitig eines Gehweges. Dieser ist hier mit geringem Handlungspotenzial im Maßnahmenkonzept enthalten.</p> <p>Statement</p>	<p>kein Änderungsbedarf</p> <p>kein Änderungsbedarf</p>
56.	<p>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.</p> <p>Auch sollte man überlegen eine Blitzerampel auf der Nedlitzer Strasse vom Schragen aus, aufzustellen. Die Raserei wird immer schlimmer!</p>	<p>[A 1218] Die Thematik wird im Maßnahmenkonzept mit der Maßnahme 34 (Taktile Trennung / Sicherheitstrennstreifen zw. Fuß- und Radverkehr) teilweise bereits adressiert.</p> <p>Eine generelle Trennung von Fuß- und Radverkehr ist nicht umsetzbar.</p> <p>Ein Hinweis zur Verkehrsüberwachung wird im Erläuterungsbericht ergänzt.</p>	<p>teilweise bereits berücksichtigt</p> <p>zu berücksichtigen</p>
57.	<p>zu Ihrem Fußverkehrskonzept möchte ich Ihnen folgende Hinweise/Anmerkungen geben:</p> <p>1. Anlage 3-Bestandsbewertung: hier wird ein nicht vorhandener Gehweg in der Max-Eyth-Allee bis zum Abzweig Lerchensteig als gut (grün) bewertet.</p> <p>2. Das Konzept enthält keine Notwendigkeit für einen Gehweg im Hügelweg (zwischen Gutsstraße und Florastr.). Der Hügelweg ist die Haupteinfahrtsstr. 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.</p> <p>3. Im Konzept wird der Wallnussring nicht betrachtet. Es geht um den Abschnitt von der Pannenbergr. 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</p>	<p>[1375] Hierbei handelt es sich um einen Darstellungsfehler. Dieser wird korrigiert.</p> <p>[A 1218] Die Thematik wird im Maßnahmenkonzept mit der Maßnahme 1 (Schaffung eines straßenbegleitenden Gehweges) bereits adressiert.</p> <p>Der entsprechende Abschnitt ist nicht Bestandteil des Vorrangnetzes. Der Hinweis wird gesondert gesammelt.</p>	<p>zu berücksichtigen</p> <p>bereits berücksichtigt</p> <p>gesondert zu sammeln</p>

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
	<p>Verkehrsraums notwendig.</p> <p>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)</p> <p>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.</p> <p>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 vorgeschriebene Schrittgeschwindigkeit hält sich kaum einer.</p> <p>Insbesondere am Knotenpunkt 111 gibt es wochentags zu den Hol- und Bringzeiten des angrenzenden Kindergartens immer wieder gefährliche Situationen.</p> <p>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.</p> <p>Am gefährlichsten ist es für die Kinder, die durch die parkenden Autos erst spät wahrgenommen werden bzw. die nahenden Fahrzeuge selber nicht wahrnehmen.</p>	<p>Hierbei handelt es sich um einen Zuordnungs- bzw. Beschriftungsfehler.</p> <p>Gegenstand sind jeweils die Querungsstellen der Ost-West-Verbindungsachse Bornim.</p> <p>Der Haselnussring sowie der Knotenpunkt mit der Pannenbergstraße sind nicht Bestandteil des Vorrangnetzes. Die Hinweise werden gesondert gesammelt.</p>	<p>zu berücksichtigen</p> <p>gesondert zu sammeln</p>
58.	<p>im „Hochhaus“ Flotowstr.1, gegenüber der Kaufhalle „Netto“ ist meine Wohnung.</p> <p>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).</p> <p>Der Übergang zur Kaufhalle „Netto“ und zum Wohngebiet Am Stern erfolgt über die Flotowstraße.</p> <p>Das kleine Doku in der Anlage zeigt den IST-Zustand:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- nur minimal abgesenkter Bordstein (beidseitig stark versetzt) am angedachten Übergang. (für Rollstuhlfahrer und Rollatoren eine schwierige Situation)</li> <li>- nach Regenwetter sind beide Seiten mit Pfützen abgedeckt. Also sucht man sich als Fußgänger einen anderen Weg, der weiter ist als direkte.</li> </ul> <p>Noch ein Gedanke, der nach einem gekennzeichneten Übergang ruft:</p>	<p>Maßnahmen zur Reduzierung der geschilderten Probleme und Konflikte beim Queren wird ergänzt.</p>	<p>zu berücksichtigen</p>

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
	<p>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 Km/h auf 30 Km/h realisiert werden muss und das auf kurzer Strecke.</p> <p>Mein Bitte, ein Übergang mit gekennzeichneten abgesenkten Bordsteinen, wie schon in vielen Orten in Potsdam realisiert (siehe Anlage) verbauen.</p>		
59.	<p>als Radfahrerin benutze ich ab und zu ein für Radfahrer freigegebenes Gehweg in Waldstadt II. Neulich war ich morgens bei Dunkelheit das erste mal zu Fuß dort unterwegs und erschrocken 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.</p> <p>Es geht um das Stück Gehweg von der Straßenbahnhaltstelle 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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!</p>	[A 1332] Die Thematik wird im Maßnahmenkonzept mit der Maßnahme 90 (Ergänzung einer Beleuchtung) bereits adressiert.	bereits berücksichtigt
60.	<p>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 Hundepark.</p>	Das Vorrangroutennetz wird angepasst und die entsprechenden Maßnahmenvorschläge aufgenommen.	zu berücksichtigten
61.	<p>Als erste Verbesserung der Sicherheit für Fußgänger in Potsdam möchte ich die Abschaffung der grünen Pfeile an Ampeln für Kfz anregen. Sowohl am Jägerort, 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.</p> <p>Außerdem sind die Bedarfsampeln im fast gesamten Stadtgebiet viel zu langsam für die Fußgänger.</p>	<p>Auf die Konfliktpotenziale und Handlungsnotwendigkeiten in Bezug auf Grünpfeilregelungen wird im Erläuterungsbericht des Fußverkehrskonzeptes bereits ausführlich eingegangen.</p> <p>Auf die Thematik einer fußgängerfreundlichen LSA-</p>	<p>bereits berücksichtigt</p> <p>bereits berücksichtigt</p>

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 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.	<p>zu dem Fußverkehrskonzept folgende Anmerkung:</p> <p>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.</p> <p>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 platziert, dass man ihnen ständig ausweichen muss. Für den gesamten Bereich würde sich eine Begegnungszone mit sehr eingeschränktem Parkraum.</p> <p>Auch in der Grenzstraße fehlt Platz für Fußgänger, dabei ist diese wegen der KiTa und des Parkein-gangs 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.</p>	<p>Die Turnstraße und die Pasteurstraße sind nicht Bestandteil des Vorrangnetzes. Der Hinweise werden gesondert gesammelt.</p> <p>Die Pasteurstraße ist nicht Bestandteil des Vorrangnetzes. Der Hinweis wird gesondert gesammelt.</p> <p>Die Gehwegbreiten in der Grenzstraße sind nicht optimal. Angesichts der erst kürzlich erfolgten Sanierung ist hier eine Anpassung aktuell jedoch nicht prioritär.</p>	<p>gesondert zu sammeln</p> <p>gesondert zu sammeln</p> <p>nicht zu berücksichtigen</p>
63.	<p>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.</p> <p>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</p>	<p>Statement</p> <p>[A 1014] Die Thematik wird im Maßnahmenkonzept mit der Maßnahme 67 (Sanierung des Gehweges) bereits adressiert.</p>	<p>kein Änderungsbedarf</p> <p>bereits berücksichtigt</p>
64.	<p>Zur Richarda-Huch-Straße:</p> <p>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.</p>	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 Feuerwehruzufahrt 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
	<p>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</p>		
65.	<p>mein Kommentar - Zustimmung/Ablehnung - zu den geplanten Maßnahmen zum Fußverkehrskonzept für den Ortsteil Satzkorn</p> <p>1. Geplanter Gehwegabschnitt Nr. 1181: --&gt; 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</p> <p>2. Geplanter Gehwegabschnitt Nr. 1182: --&gt; 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</p> <p>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</p> <p>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</p>	<p>[A 1181] unterstützendes Statement</p> <p>Bei einer beidseitigen Bebauung bedarf es auch beidseitig eines Gehweges. Dieser ist hier mit geringem Handlungspotenzial im Maßnahmenkonzept enthalten.</p> <p>Das Vorrangroutennetz wird angepasst und die entsprechenden Maßnahmenvorschläge aufgenommen.</p>	<p>kein Änderungsbedarf</p> <p>kein Änderungsbedarf</p> <p>zu berücksichtigten</p>
66.	<p>1. Geplanter Gehwegabschnitt Nr. 1181: --&gt; 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.</p> <p>2. Geplanter Gehwegabschnitt Nr. 1182: --&gt; Ablehnung</p>	<p>[A 1181] unterstützendes Statement</p> <p>Bei einer beidseitigen Bebauung bedarf es auch beidseitig eines Gehweges. Dieser ist hier mit geringem</p>	<p>kein Änderungsbedarf</p> <p>kein Änderungsbedarf</p>

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>Handlungspotenzial im Maßnahmenkonzept enthalten.</p> <p>Das Vorrangroutennetz wird angepasst und die entsprechenden Maßnahmenvorschläge aufgenommen.</p>	<p>zu berücksichtigen</p>
67.	<p>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:</p>	<p>Statement</p>	<p>kein Änderungsbedarf</p>
	<p>- 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.</p> <p>- die Ketziner Str. in Fahrland hat nur einen einseitigen ausgebauten Fußweg, obwohl auf der anderen Seite Arztpraxen &amp; Läden sind - die 2. Seite braucht auch einen Fußweg.</p> <p>- 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.</p> <p>- die Wegeverbindung am Upstallgraben, die als Schleichweg von der Ketziner Str. abgeht, müsste befestigt werden.</p>	<p>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.</p> <p>[A 1171 / 1173] Die Thematik wird im Maßnahmenkonzept mit der Maßnahme 2 (Ergänzung eines zweiten straßenbegleitenden Gehweges) bereits adressiert.</p> <p>Der Nebenast der Döberitzer Straße ist nicht Bestandteil des Vorrangnetzes. Der Hinweis wird gesondert gesammelt.</p> <p>[A 1177] Die Thematik wird im Maßnahmenkonzept mit der Maßnahme 65 (Befestigung des Gehweges) bereits adressiert.</p>	<p>nicht zu berücksichtigen</p> <p>bereits berücksichtigt</p> <p>gesondert zu sammeln</p> <p>bereits berücksichtigt</p>

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
	<p>- 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.</p> <p>- 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.</p>	<p>[A 1175] unterstützendes Statement</p> <p>Auf die Notwendigkeit der Schaffung barrierefreier Verkehrsanlagen wird im Erläuterungsbericht des Fußverkehrskonzeptes bereits ausführlich eingegangen.</p>	<p>kein Änderungsbedarf</p> <p>bereits berücksichtigt</p>
68.	<p>Zu den nachfolgenden Gehwegsabschnitten möchte ich mich wie folgt äußern.</p> <p>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!</p> <p>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.</p> <p>Dieser Straßenabschnitt ist für Fußgänger und Radfahrer hochgradig gefährlich. Zählt doch dieser Bereich prozentual durch LKW-Verkehr als am höchsten belastete Bereich der LHP.</p> <p>Satzkorn ist von vielen Gewerbeansiedlungen umgeben. Die Verkehrsbelastung nimmt unaufhörlich zu.</p> <p>Um einen Rundgang durch unseren Ort und auch die Erreichbarkeit des Bolzplatzes sicherer zu machen, ist hier unbedingt der Lückenschluß erforderlich.</p> <p>Gleiches trifft auch für den Gehwegabschnitt Nr. 1183 zu.</p> <p>Hier ist ein Lückenschluß beginnend vom vorhandenen Rad- und Gehweg in Höhe des Bolzplatzes an der Satzkorner Bergstraße bis zur B273 dringend erforderlich.</p> <p>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 einzige Möglichkeit. Doch auch dafür ist nur wenig Platz vorhanden.</p>	<p>[A 1181] unterstützendes Statement</p> <p>Bei einer beidseitigen Bebauung bedarf es auch beidseitig eines Gehweges. Dieser ist hier mit geringem Handlungspotenzial im Maßnahmenkonzept enthalten.</p> <p>Das Vorrangroutennetz wird angepasst und die entsprechenden Maßnahmenvorschläge aufgenommen.</p> <p>Das Vorrangroutennetz wird angepasst und die entsprechenden Maßnahmenvorschläge aufgenommen.</p>	<p>kein Änderungsbedarf</p> <p>kein Änderungsbedarf</p> <p>zu berücksichtigten</p> <p>zu berücksichtigten</p>
69.	<p>Geplanter Gehwegabschnitt Nr. 1181: beleuchteter, straßenbegleitender Gehweg zur Anbindung an den Ortsteil Fahrland Hinweis: sehr sinnvoll, notwendig und längst überfällig!</p>	<p>[A 1181] unterstützendes Statement</p>	<p>kein Änderungsbedarf</p>

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
	<p>Geplanter Gehwegabschnitt Nr. 1182: Zweiter beleuchteter, straßenbegleitender Gehweg Hinweis: aktuell nicht unbedingt notwendig, da bereits ein Gehweg vorhanden ist</p> <p>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!</p>	<p>Diese Maßnahme wurde mit einem geringen Konflikt- / Handlungspotenzial bewertet und besitzt entsprechend keine hohe Umsetzungspriorität.</p> <p>Das Vorrangroutennetz wird angepasst und die entsprechenden Maßnahmenvorschläge aufgenommen.</p>	<p>kein Änderungsbedarf</p> <p>zu berücksichtigten</p>
70.	<p>Bezug nehmend auf die Auslegung des Fußverkehrskonzeptes gestatten Sie uns bitte einige Anmerkungen für den Ortsteil Satzkorn.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>Der entsprechende Abschnitt ist nicht Bestandteil des Vorrangnetzes. Der Hinweis wird gesondert gesammelt.</p> <p>Das Vorrangroutennetz wird angepasst und die entsprechenden Maßnahmenvorschläge aufgenommen.</p> <p>Diese Maßnahme wurde mit einem geringen Konflikt- / Handlungspotenzial bewertet und besitzt entsprechend keine hohe Umsetzungspriorität.</p>	<p>gesondert zu sammeln</p> <p>zu berücksichtigten</p> <p>kein Änderungsbedarf</p>
71.	<p>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.</p>	<p>Statement</p>	<p>kein Änderungsbedarf</p>

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
	<p>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.</p>	<p>Das Vorrangroutennetz wird angepasst und die entsprechenden Maßnahmenvorschläge aufgenommen.</p>	<p>zu berücksichtigen</p>
72.	<p>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.</p> <p>An diesem Gulli vor unserem Haus Sellostr. 23 bin ich bereits gestürzt, und ich mache mir Sorgen um meine Zukunft hier (ich bin 68).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- alle gepflasterten Wege sind holprig, es geht auf und ab, und es fehlen oft Steine</li> <li>- die neben diesen verlaufenen Erdwege sind abgesenkt, dort fehlt einfach Erde, so dass es immer wieder überflüssige hohe Kanten direkt auf dem Gehweg gibt</li> <li>- 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</li> <li>- alles ist ein Flickwerk aus altem Pflaster u irgendwann ausgebesserten und neuen Löchern</li> <li>- der neue Eingang/Einfahrt zu unserem Hof bildet wegen der Absenkung des Gehweges eine Stufe</li> <li>- 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)</li> <li>- 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.</li> </ul> <p>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.</p> <p>Ich bitte darum, unsere Sellostraße mit in Ihre Dringlichkeitsliste aufzunehmen (und ein paar mehr, mindestens die Lennéstrasse).</p>	<p>Die Sellowstraße ist nicht Bestandteil des Vorrangnetzes. Die Hinweise werden gesondert gesammelt.</p> <p>Im Zuge der Lennéstrasse sind verschiedene Maßnahmen konzipiert, welche zur Verbesserung der geschilderten Probleme beitragen können.</p>	<p>gesondert zu sammeln</p>

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
73.	<p>wir sind zuversichtlich, dass nun endlich der Gehwegabschnitt Nr.1181 in die Realisierung kommen soll. Die Gefahren für die Fußgänger dort sind hinlänglich bekannt.</p> <p>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!</p> <p>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?</p> <p>Notwendig ist allerdings der Bau eines Rad/Gehweges in der Bergstraße ab Sportplatz bis zum Kreisverkehr B 273 und dann bis zum Bahnhof Marquardt.</p> <p>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!</p> <p>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.</p>	<p>[A 1181] unterstützendes Statement</p> <p>Das Vorrangroutennetz wird angepasst und die entsprechenden Maßnahmenvorschläge aufgenommen.</p> <p>Bei einer beidseitigen Bebauung bedarf es auch beidseitig eines Gehweges. Dieser ist hier mit geringem Handlungspotenzial im Maßnahmenkonzept enthalten.</p> <p>Das Vorrangroutennetz wird angepasst und die entsprechenden Maßnahmenvorschläge aufgenommen.</p>	<p>kein Änderungsbedarf</p> <p>zu berücksichtigten</p> <p>kein Änderungsbedarf</p> <p>zu berücksichtigten</p>
74.	<p>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.</p>	<p>Der entsprechende Abschnitt ist nicht durchgehend Bestandteil des Vorrangnetzes. Der Hinweis wird gesondert gesammelt.</p>	<p>gesondert zu sammeln</p>
75.	<p>Bezugnehmend auf die Veröffentlichung des gesamtstädtischen Verkehrskonzeptes für die Stadt Potsdam möchten wir als Anwohner des Stadtteils Satzkorn gerne ein paar Anmerkungen dazu geben:</p> <p>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.</p> <p>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-</p>	<p>[A 1181] unterstützendes Statement</p> <p>Diese Maßnahme wurde mit einem geringen Konflikt- / Handlungspotenzial bewertet und besitzt entsprechend keine hohe Umsetzungspriorität.</p>	<p>kein Änderungsbedarf</p> <p>kein Änderungsbedarf</p>

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
	<p>iem prioritär planerisch zu behandeln und schnellstmöglich umzusetzen:</p> <p>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.</p> <p>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!</p>	<p>Das Vorrangroutennetz wird angepasst und die entsprechenden Maßnahmenvorschläge aufgenommen.</p>	<p>zu berücksichtigten</p>
76.	<p>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.</p> <p>Wir Anwohner lieben alle unser Kopfsteinpflaster! Es macht den Charme dieser Straße aus.</p> <p>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.</p>	<p>Im Fußverkehrskonzept wird auf die Abwägungsnöwendigkeiten zwischen den Belangen der Fußverkehrsförderung sowie dem Denkmalschutz hingewiesen.</p> <p>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.</p>	<p>teilweise zu berücksichtigen</p>
77.	<p>hier meine Anmerkungen zum Ortsteil Satzkorn: Geplanter Gehwegabschnitt Nr. 1181: beleuchteter, straßenbegleitender Gehweg zur Anbindung an den Ortsteil Fahrland Hinweis: sehr sinnvoll, notwendig und längst überfällig!</p> <p>Geplanter Gehwegabschnitt Nr. 1182: Zweiter beleuchteter, straßenbegleitender Gehweg Hinweis: aktuell nicht unbedingt notwendig, da bereits ein Gehweg vorhanden ist. Neu aufzunehmender Gehwegabschnitt Bergstraße:</p> <p>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!</p>	<p>[A 1181] unterstützendes Statement</p> <p>Diese Maßnahme wurde mit einem geringen Konflikt- / Handlungspotenzial bewertet und besitzt entsprechend keine hohe Umsetzungspriorität.</p> <p>Das Vorrangroutennetz wird angepasst und die entsprechenden Maßnahmenvorschläge aufgenommen.</p>	<p>kein Änderungsbedarf</p> <p>kein Änderungsbedarf</p> <p>zu berücksichtigten</p>
78.	<p>bezogen auf geplante Veränderungen im Holländischen Viertel möchten wir als Eigentümer unser Mitspracherecht wahrnehmen und auf folgendes hinweisen:</p> <p>Die Straßen des Holl. Viertels sind im Zuge der Sanierungsmaßnahme saniert worden, alle Belange</p>	<p>Statement</p> <p>Im Fußverkehrskonzept wird bereits auf die Abwä-</p>	<p>kein Änderungsbedarf</p> <p>bereits berücksichtigt</p>

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
	<p>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.</p> <p>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 freigegeben werden. in einem ersten Schritt sollten für die Gewerbetreibenden Alternativen geschaffen werden.</p> <p>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 finanziell beteiligt worden. Auch aus diesem Grund lehnen wir einen so bald folgenden erneuten Eingriff in die Bausubstanz ab.</p> <p>Unser Votum bezieht sich auf: Maßnahmentabelle, Vorrangnetz, S. 2/32: 1004 Benkertstraße : Maßnahme 10 Neugestaltung des Straßenraumes unter Berücksichtigung des Fußverkehrs 1006 Mittelstraße: Verbreiterung Gehwegflächen, Verlagerung Geschäftsauslagen, Prüfung Radstellplätze im Fahrbahnbereich, Überprüfung Sondernutzungsgenehmigungen, verstärkte Kontrollen, Sanierung Fahrbahn (Mischverkehrsflächen), Erhöhung Aufenthaltsqualität durch bauliche Neugestaltung des Straßenraumes.</p>	<p>gungsnotwendigkeiten zwischen Anforderung des Denkmalschutzes sowie des Fußverkehrs eingegangen.</p> <p>Auf die Notwendigkeit einer Schaffung zentraler Parkierungseinrichtungen bzw. Quartiersgaragen wird im Erläuterungsbericht des Fußverkehrskonzeptes bereits hingewiesen.</p> <p>Ziel der Maßnahmen bildet in diesen Bereichen eine Umnutzung von Flächen zugunsten der Seitenraumnutzungen sowie eine Rückgewinnung der Gehwege vorrangig für den Fußverkehr. Eine grundlegende bauliche Umgestaltung ist nicht vorgesehen.</p> <p>siehe vorheriger Punkt: Die entsprechende Maßnahmenbeschreibung wird angepasst.</p> <p>Ziel der Maßnahmen bildet in diesen Bereichen eine Umnutzung von Flächen zugunsten der Seitenraumnutzungen sowie eine Rückgewinnung der Gehwege vorrangig für den Fußverkehr. Eine grundlegende bauliche Umgestaltung ist nicht vorgesehen.</p>	<p>bereits berücksichtigt</p> <p>nicht zu berücksichtigen</p> <p>zu berücksichtigen</p> <p>nicht zu berücksichtigen</p>
79.	<p>Geplanter Gehwegabschnitt Nr. 1181, Beleuchtete Gehweg zur Anbindung an den Ortsteil Fahrland sehr sinnvoll, notwendig und längst überfällig</p> <p>Geplanter Gehwegabschnitt Nr. 1182, Zweiter beleuchteter Gehweg, Aktuell nicht unbedingt notwendig, da bereits ein Gehweg vorhanden ist</p> <p>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</p>	<p>[A 1181] unterstützendes Statement</p> <p>Bei einer beidseitigen Bebauung bedarf es auch beidseitig eines Gehweges. Dieser ist hier mit geringem Handlungspotenzial im Maßnahmenkonzept enthalten.</p> <p>Das Vorrangroutennetz wird angepasst und die entsprechenden Maßnahmenvorschläge aufgenommen.</p>	<p>kein Änderungsbedarf</p> <p>kein Änderungsbedarf</p> <p>zu berücksichtigen</p>

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.	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Folgende Vorschläge sollten im Fußverkehrskonzept für den Ortsteil Satzkorn bedacht werden:</p> <p>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 Satzkorner 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.</p> <p>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-</p>	<p>Statement</p> <p>Bei einer beidseitigen Bebauung bedarf es auch beidseitig eines Gehweges. Dieser ist hier mit geringem Handlungspotenzial im Maßnahmenkonzept enthalten.</p> <p>Das Vorrangroutennetz wird angepasst und die entsprechenden Maßnahmenvorschläge aufgenommen.</p> <p>Das Vorrangroutennetz wird angepasst und die entsprechenden Maßnahmenvorschläge aufgenommen.</p>	<p>kein Änderungsbedarf</p> <p>kein Änderungsbedarf</p> <p>zu berücksichtigten</p> <p>zu berücksichtigten</p>

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung																					
	<p>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.</p> <p>3. Vorschlag: Satzkorn Bergstraße vom Sportplatz bis Kienheide: Dieser Abschnitt der Satzkorn 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 Satzkorn 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 Satzkorn Bergstraße über die Kuppe des Satzkorn 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 Satzkorn 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 Hauptverkehrszeit von 06:00 bis 22:00 Uhr befuhren 582 Fahrzeuge, davon 104 LKW den Berghang mit folgenden Geschwindigkeiten:</p> <table border="1" data-bbox="241 1193 1182 1305"> <thead> <tr> <th>Geschwindigkeit (km/h)</th> <th>50</th> <th>60</th> <th>70</th> <th>80</th> <th>90</th> <th>100</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>bis</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></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> </tbody> </table> <p>Ohne Gehweg besteht hier seit Jahren eine erhebliche Gefahr für Leib und Leben von Radfahrern und Fußgängern. Es sollte nicht nur die Satzkorn 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</p>	Geschwindigkeit (km/h)	50	60	70	80	90	100	bis							Anzahl Fahrzeuge	186	249	97	19	3	2	<p>Das Vorrangroutennetz wird angepasst und die entsprechenden Maßnahmenvorschläge aufgenommen.</p>	<p>zu berücksichtigten</p>
Geschwindigkeit (km/h)	50	60	70	80	90	100																		
bis																								
Anzahl Fahrzeuge	186	249	97	19	3	2																		

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
	und weiter zur zukünftigen Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Marquardt unbedingt erforderlich.		
81.	<p>Weg zur Haltestelle Campus Fachhochschule</p> <p>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 Ampel überquert, da man die (wenigen) herannahenden Fahrzeuge sehr gut einschätzen kann.</p>	Die Überprüfung einer getrennten Signalisierung von der Linksabbiegern und Fußverkehr wird im Maßnahmenkonzept ergänzt.	zu berücksichtigen
82.	<p>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 !!</p> <p>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.</p>	Hierbei handelt es sich um eine Wegverbindung auf einem privaten Grundstück. Diese ist für das Fußverkehrskonzept nicht relevant.	nicht zu berücksichtigen
83.	<p>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.</p> <p>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 favorisierte 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.</p> <p>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 Jungfernsee an, von der</p>	<p>unterstützendes Statement</p> <p>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.</p>	<p>kein Änderungsbedarf</p> <p>kein Änderungsbedarf</p>

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
	<p>aus der Bus 698 erreicht werden kann. Die Buslinie 698 ist als Beispiel für einen positiven Effekt des Brückenbaus kaum geeignet.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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 Kramnitz und der Innenstadt Konflikte entstehen, insbesondere mit dem „zügig fahrenden Radverkehr“ (Seite 62). Weiterhin wird der Radschnellweg nicht in den Planun-</p>	<p>Die entsprechenden Abschnitte sind nicht Bestandteil des Vorrangnetzes. Die geschilderten Konflikte sind im Rahmen der konkreten Planungen zur Radschnellverbindung zu diskutieren.</p> <p>Der Hinweis wird gesondert gesammelt.</p> <p>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.</p> <p>Die angesprochenen Maßnahmen stellen den kurzfristigen Handlungsbedarf dar, welcher sich aus Sicht der Fußverkehrsförderung aus der Bestandssituation ergibt.</p> <p>Hinsichtlich der im Rahmen von Neu-, Aus- und Umbaumaßnahmen aus Sicht der Fußverkehrsförderung zu berücksichtigenden Aspekte enthält der Erläuterungsbericht des Fußverkehrskonzeptes umfangreiche Hinweise.</p> <p>Demnach sollte eine gemeinsame Nutzung von Flächen durch den Fuß- und Radverkehr innerorts den Ausnah-</p>	<p>gesondert zu sammeln</p> <p>nicht zu berücksichtigen</p> <p>nicht zu berücksichtigen</p> <p>kein Änderungsbedarf</p>

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
	<p>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.</p> <p>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 Jungfersee. 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.</p>	<p>mefall bilden und nur zum Einsatz kommen, wo eine geringe Netzbedeutung und Aufenthaltsfunktion existieren.</p> <p>Aufgrund der konkreten Sicherheitsanforderungen bedarf es jeweils einer Einzelfallentscheidung. Die Beeinträchtigungen für den Fußverkehr sind ohnehin gering.</p>	<p>nicht zu berücksichtigen</p>
84.	<p>voll Freude haben wir die zahlreichen Handlungsempfehlungen zum Vorrangnetz gelesen und vieles ist begrüßenswert und notwendig.</p> <p>Wir möchten uns für das Projekt von hoher Priorität (1181/82?) starkmachen und auf höchste Priorität verweisen.</p> <p>Aus 2 Gründen:</p> <p>1. Es ist inzwischen lebensgefährlich sich als Satzkorn mit dem Rad oder gar zu Fuß in Richtung Fahrland oder Marquardt aufzumachen!!!</p> <p>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 Satzkorn Bergstrasse zum Obstgut oder zum Bahnhof Marquardt und sie wissen was ich meine.</p> <p>2. Spricht man immer von der Verbesserung einer Anbindung des Potsdamer Nordens und dem enor-</p>	<p>Statement</p> <p>[A 1181] unterstützendes Statement</p> <p>Das Vorrangroutennetz wird angepasst und die entsprechenden Maßnahmenvorschläge aufgenommen.</p>	<p>kein Änderungsbedarf</p> <p>kein Änderungsbedarf</p> <p>zu berücksichtigen</p>

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
	<p>men Zuzug in den nächsten Jahren- hier sei nur die Straßenbahnverlängerung nach Fahrland/ Kramnitz erwähnt...</p> <p>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.</p>		
85.	<p>Mein Vorschlag kurz skizziert ist, den Bereich vom Thalia Kino bis zur Grundschule Babelsberg zu einer Spielstraße auszuweisen.</p> <p>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.</p> <p>Das ganze ließ sich durch Shared Zone Konzept bzw Verkehrsberuhigung bestens lösen. Die Wohn- und Einkaufsqualität sowie die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer deutlich erhöhen.</p>	<p>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).</p>	<p>nicht zu berücksichtigen</p>
86.	<p>Wir stimmen als Neu- Satzkorner Familie den Forderungen unserer Gemeinde zu:</p> <p>Geplanter Gehwegabschnitt Nr. 1181, beleuchtete Gehweg zur Anbindung an den Ortsteil Fahrland sehr sinnvoll, notwendig und längst überfällig</p> <p>Geplanter Gehwegabschnitt Nr. 1182, Zweiter beleuchteter Gehweg</p> <p>Aktuell nicht unbedingt notwendig, da bereits ein Gehweg vorhanden ist</p> <p>Neu aufzunehmender Gehwegabschnitt Verbindung zwischen bestehenden Gehweg Straße zum Bahnhof Hausnummer 6 + 7</p> <p>Verlängerung bis zum Grundstück Straße zum Bahnhof 5 A + 5 B mit der weiteren Errichtung eines Gehweges mit Beleuchtung auf der Bergstraße.</p> <p>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.</p>	<p>[A 1181] unterstützendes Statement</p> <p>Bei einer beidseitigen Bebauung bedarf es auch beidseitig eines Gehweges. Dieser ist hier mit geringem Handlungspotenzial im Maßnahmenkonzept enthalten.</p> <p>Das Vorrangroutennetz wird angepasst und die entsprechenden Maßnahmenvorschläge aufgenommen.</p>	<p>kein Änderungsbedarf</p> <p>kein Änderungsbedarf</p> <p>zu berücksichtigen</p>
87.	<p>Vielen Dank für das lesenswerte Fußverkehrskonzept für die Stadt Potsdam.</p> <p>Einige Gedanken:</p> <p>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.</p>	<p>Statement</p> <p>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</p>	<p>kein Änderungsbedarf</p> <p>kein Änderungsbedarf</p>

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
	<p>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).</p> <p>Einige spezielle Straßenabschnitte:</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>4. Ende Lennéstraße/Wendehammer vor Kuhtor:</p>	<p>kann.</p> <p>[A 1063] Die Thematik wird im Maßnahmenkonzept mit der Maßnahme 27 (Entflechtung von Fußverkehr und Parken) bereits adressiert.</p> <p>[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.</p> <p>[KP 305] Die Thematik wird im Maßnahmenkonzept mit der Maßnahme 48 (Schaffung von Gehwegvorstreckungen) bereits teilweise adressiert.</p> <p>[KP 324] Die Thematik wird im Maßnahmenkonzept mit der Maßnahme 48 (Schaffung von Gehwegvorstreckungen) bereits adressiert.</p> <p>Hinsichtlich einer Fußgängerfreundlichen Signalisierung enthält der Erläuterungsbericht des Fußverkehrskonzeptes umfangreiche Hinweise.</p> <p>Aufgrund der hohen Verkehrsaufkommen sind am Knotenpunkt Zeppelinstraße / Breite Straße jedoch auch zukünftig Kompromisse notwendig.</p> <p>Es handelt sich um eine öffentlich gewidmete Straße. Eine entsprechende Nutzerbeschränkung ist unter Be-</p>	<p>bereits berücksichtigt</p> <p>teilweise bereits berücksichtigt</p> <p>bereits berücksichtigt</p> <p>nicht zu berücksichtigen</p> <p>nicht zu berücksichtigen</p>

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
	<p>Ab der Kreuzung Lennéstraße/Carl-von-Ossietsky-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.</p>	<p>rücksichtigung der konkreten Rahmenbedingungen nicht umsetzbar.</p>	<p>gen</p>
88.	<p>Fußverkehrskonzept für Potsdam? Eine wahrlich informative und vielseitige (!) Vorlage. Großartig, wenn sie umgesetzt wird!</p> <p>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)</p> <p>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.</p> <p>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)</p> <p>Ich vertraue darauf, dass Sie in diesem Sinne für die Potsdamer und ihren Volkspark entscheiden.</p>	<p>unterstützendes Statement</p> <p>Die Thematik wurde im Rahmen des Fußverkehrskonzeptes diskutiert, aufgrund des Querungs- sowie Jahrestickets sowie der generellen Rahmenbedingungen nicht als Maßnahme in das Fußverkehrskonzept aufgenommen.</p> <p>Hierbei handelt es sich nicht um einen Belang des Fußverkehrskonzeptes.</p>	<p>kein Änderungsbedarf</p> <p>nicht zu berücksichtigen</p> <p>nicht zu berücksichtigen</p>
89.	<p>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.</p> <p>Das Wohngebiet an der Straße An den Kopfweiden / Birkengrund / Alte Gärtnerei ist nicht durch Fußwege an das Fußwegennetz angebunden. Im Wohngebiet leben sehr viele Kinder!</p>	<p>Statement</p> <p>Statement</p>	<p>kein Änderungsbedarf</p> <p>kein Änderungsbedarf</p>

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
	<p>- 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.</p> <p>- 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.</p> <p>- 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 Straßenbahnhaltstelle 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>Das Vorrangroutennetz wird angepasst und die entsprechenden Maßnahmenvorschläge aufgenommen.</p> <p>Das Vorrangroutennetz wird angepasst und die entsprechenden Maßnahmenvorschläge aufgenommen.</p> <p>Der entsprechende Abschnitt ist nicht Bestandteil des Vorrangnetzes. Der Hinweis wird gesondert gesammelt.</p> <p>Statement</p> <p>Die entsprechenden Abschnitte werden in das Vorrangnetz integriert.</p>	<p>zu berücksichtigten</p> <p>zu berücksichtigten</p> <p>gesondert zu sammeln</p> <p>kein Änderungsbedarf</p> <p>zu berücksichtigten</p>
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
	<p>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).</p> <p>Wurde mal die Qualität des Fußweges in der Jägerallee stadteinwärts begutachtet? Mein Eindruck ist, dass er schon ganz schön uneben ist.</p>	<p>stimmung mit dem Landgericht.</p> <p>Für den Gehweg auf der Westseite sind die Oberflächenzustände nicht optimal. Eine entsprechender Sanierungsbedarf wurde ergänzt.</p>	<p>zu berücksichtigen</p>
91.	<p>Das vorgestellte Fußwegekonzept der Stadt Potsdam enthält eine Vielzahl von Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit des Fußverkehrs und ist dementsprechend sehr umfangreich.</p> <p>Als Bewohner des Ortsteils Satzkorn habe ich vorgesehene Vorhaben in der Anlage 4 gefunden, deren Priorität innerhalb Satzkorns mich nicht befriedigen:</p> <p>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 :</p> <p>1. Fortsetzung Gehweg von Kreuzung Straße des Friedens/Dorfstraße bis Straße zum Bahnhof (ca. 100m) 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).</p> <p>2. Herstellung Gehweg in der Straße zum Bahnhof von Satzkorner Bergstraße bis Lilienweg und Anschluss an vorhandenen Gehweg Ri. Tulpenweg (ca. 80m) 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 bewogender Kinder und des hohen Gefährdungspotenzials des Lastverkehrs unbedingt geschlossen werden</p> <p>3. Satzkorner Bergstraße ab Sportplatz bis Kienheide Ri. Kreisel B273 (Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Marquardt) 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-</p>	<p>[A 1181] unterstützendes Statement</p> <p>Bei einer beidseitigen Bebauung bedarf es auch beidseitig eines Gehweges. Dieser ist hier mit geringem Handlungspotenzial im Maßnahmenkonzept enthalten.</p> <p>Das Vorrangroutennetz wird angepasst und die entsprechenden Maßnahmenvorschläge aufgenommen.</p> <p>Das Vorrangroutennetz wird angepasst und die entsprechenden Maßnahmenvorschläge aufgenommen.</p> <p>Das Vorrangroutennetz wird angepasst und die entsprechenden Maßnahmenvorschläge aufgenommen.</p>	<p>kein Änderungsbedarf</p> <p>kein Änderungsbedarf</p> <p>zu berücksichtigen</p> <p>zu berücksichtigen</p> <p>zu berücksichtigen</p>

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
	<p>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.</p> <p>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.</p>		
92.	<p>Das Golmer Luch sollte als Flächenziel wie anderswo ein Park - im Ortsteil Golm berücksichtigt werden.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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-</p>	<p>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.</p> <p>Die Bedeutung der Verbindung für den Fußverkehr ist für eine Zuordnung zum Vorrangnetz nicht ausreichend. Der Maßnahmvorschlag wird gesondert gesammelt.</p> <p>Der entsprechende Abschnitt ist nicht Bestandteil des Vorrangnetzes. Der Hinweis wird gesondert gesammelt.</p> <p>[1145] Für den Golmer Damm befindet sich eine Fahrradstraße in Planung. Ein Hinweis zu ergänzenden Maßnahmen (horizontale Verkehrszeichen) wird im Maßnahmenkonzept ergänzt.</p> <p>Der entsprechende Abschnitt ist nicht Bestandteil des Vorrangnetzes. Der Hinweis wird gesondert gesammelt.</p>	<p>nicht zu berücksichtigen</p> <p>gesondert zu sammeln</p> <p>gesondert zu sammeln</p> <p>teilweise zu berücksichtigen</p> <p>gesondert zu sammeln</p>

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
	<p>digkeitsbegrenzung. Hier sollten beidseitig - unabhängig vom Radweg – Gehwege eingerichtet werden.</p> <p>Im Vorrangnetz fehlen :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bornimer Chaussee zwischen den beiden Kreisverkehren mit dem Knotenpunkt Bornimer Chaussee/ Steinwerder Damm,</li> <li>- Weg zwischen Geiselbergstraße (zwischen Hausnummer 14 und 16) und Mühlendamm.</li> <li>- Kuhfordamm von Reiherbergstraße bis Werderscher Damm,</li> <li>- Werderscher Damm von Kuhfordamm bis Anschluss zum vorhandenen Fahrradweg in Richtung Werder</li> </ul> <p>Die von mir geänderten Maßnahmen befinden sich in der Anlage „Marx, Tabelle 4.9 Fußverkehrswegekonzept“</p>	<p>Die Bedeutung der Verbindungen für den Fußverkehr ist für eine Zuordnung zum Vorrangnetz nicht ausreichend.</p> <p>Verschiedene redaktionelle Änderungen wurden eingearbeitet.</p>	<p>nicht zu berücksichtigen</p> <p>teilweise zu berücksichtigen</p>
93.	<p>Ich habe folgende Vorschläge für Satzkorn:</p> <p>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!</p> <p>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.</p> <p>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!</p> <p>Der zugewachsene Gehweg in der Dorfstraße (Höhe Nr 6) bis zum Gutshaus Nr. 7 muss freigelegt und stolpersicher instand gesetzt werden.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>[A 1181] unterstützendes Statement</p> <p>Der entsprechende Abschnitt ist nicht Bestandteil des Vorrangnetzes. Der Hinweis wird gesondert gesammelt.</p> <p>Bei einer beidseitigen Bebauung bedarf es auch beidseitig eines Gehweges. Dieser ist hier mit geringem Handlungspotenzial im Maßnahmenkonzept enthalten.</p> <p>Das Vorrangroutennetz wird angepasst und die entsprechenden Maßnahmenvorschläge aufgenommen.</p>	<p>kein Änderungsbedarf</p> <p>gesondert zu sammeln</p> <p>kein Änderungsbedarf</p> <p>zu berücksichtigen</p>

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
	<p>Vorschläge für Marquardt</p> <p>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.</p> <p>Die LHP muss auf den Betreiber der Friedrichspark einwirken, dass die öffentlichen Gehwege ordentlich gepflegt werden. Sie sind teilweise zugewachsen.</p> <p>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!)</p> <p>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.</p> <p>Vorschläge für Fahrland</p> <p>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.</p>	<p>[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</p> <p>Der entsprechende Abschnitt ist nicht Bestandteil des Vorrangnetzes. Der Hinweis wird gesondert gesammelt.</p> <p>Der entsprechende Abschnitt ist nicht Bestandteil des Vorrangnetzes. Der Hinweis wird gesondert gesammelt.</p> <p>Im Rahmen des Fußverkehrskonzeptes wurde ein standardisiertes Verfahren für die Ableitung der Prioritäten verwendet. Die Handlungsnotwendigkeit wurde bereits mit der höchsten Kategorie bewertet.</p> <p>Hierbei handelt es sich um eine Wegeverbindung, welche vorrangig für den Radverkehr von Bedeutung ist. Entsprechend wurde diese im Vorrangnetz des Fußverkehrskonzeptes nicht berücksichtigt.</p>	<p>bereits berücksichtigt</p> <p>gesondert zu sammeln</p> <p>gesondert zu sammeln</p> <p>nicht zu berücksichtigen</p> <p>nicht zu berücksichtigen</p>
94.	<p>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 verschlammte. Neben einer Ertüchtigung der Gehwege sollte über Park einschränkungen nachgedacht werden. Der Lichtmast mitten auf dem Gehweg stellt schließlich ein Hindernis dar, das für viele Personen nicht überwindbar ist.</p> <p>zu Kapitel 9.4.2 Nutzungsüberlagerungen mit dem ruhenden Verkehr: Gehwege sind grundsätzlich von</p>	<p>Die Persiusstraße ist nicht Bestandteil des Vorrangnetzes. Der Hinweis wird gesondert gesammelt.</p> <p>Poller bilden ein Element, um ungewollte Nutzungen im</p>	<p>gesondert zu sammeln</p> <p>kein Änderungsbedarf</p>

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Schließlich sollten an bekannten Unfallschwerpunkten die Ampeln so geschaltet werden, dass Fußgänger stets allein Grün haben und nicht gemeinsam mit abbiegenden Autos.</p>	<p>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.</p> <p>Auf die Thematik einer fußgängerfreundlichen LSA-Schaltung wird im Erläuterungsbericht des Fußverkehrskonzeptes bereits ausführlich eingegangen.</p> <p>Eine generelle Trennung der Signalisierung für den MIV und den Fußverkehr ist nicht flächendeckend möglich. Hierbei handelt es sich zumeist um Einzelfälle.</p>	<p>Teilweise bereits berücksichtigt</p>
95.	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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 Zielverkehr. Bei geplanter Umsetzung der Maßnahme 12, verkehrsberuhigte Gestaltung des Straßenraums, sollte eine</p>	<p>Statement</p> <p>Bei einer beidseitigen Bebauung bedarf es auch beidseitig eines Gehweges. Dieser ist hier mit geringem Handlungspotenzial im Maßnahmenkonzept enthalten.</p>	<p>kein Änderungsbedarf</p> <p>kein Änderungsbedarf</p>

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
	<p>Dopplung durch den zweiten Gehweg Ostseite entfallen. Die hier eingesparten finanziellen Mittel könnten an anderer Stelle in Satzkorn verwendet werden.</p> <p>Folgende Vorschläge sollten im Fußverkehrskonzept für den Ortsteil Satzkorn bedacht werden:</p> <p>1. Vorschlag: Satzkorn 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 Satzkorn 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.</p> <p>2. Vorschlag: Straße zum Bahnhof von Satzkorn 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.</p> <p>3. Vorschlag: Satzkorn Bergstraße vom Sportplatz bis Kienheide: Dieser Abschnitt der Satzkorn 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 Satzkorn 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</p>	<p>Das Vorrangroutennetz wird angepasst und die entsprechenden Maßnahmenvorschläge aufgenommen.</p> <p>Das Vorrangroutennetz wird angepasst und die entsprechenden Maßnahmenvorschläge aufgenommen.</p> <p>Das Vorrangroutennetz wird angepasst und die entsprechenden Maßnahmenvorschläge aufgenommen.</p>	<p>zu berücksichtigten</p> <p>zu berücksichtigten</p> <p>zu berücksichtigten</p>

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung																					
	<p>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 Satzkorner 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 Hauptverkehrszeit von 06:00 bis 22:00 Uhr befuhren 582 Fahrzeuge, davon 104 LKW den Berghang mit folgenden Geschwindigkeiten:</p> <table border="1" data-bbox="241 587 1182 695"> <thead> <tr> <th>Geschwindigkeit (km/h)</th> <th>50</th> <th>60</th> <th>70</th> <th>80</th> <th>90</th> <th>100</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>bis</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></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> </tbody> </table> <p>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.</p>	Geschwindigkeit (km/h)	50	60	70	80	90	100	bis							Anzahl Fahrzeuge	186	249	97	19	3	2		
Geschwindigkeit (km/h)	50	60	70	80	90	100																		
bis																								
Anzahl Fahrzeuge	186	249	97	19	3	2																		
96.	<p>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.</p>	Statement	kein Änderungsbedarf																					
	<p>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.</p> <p>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 Zielverkehr. Bei geplanter Umsetzung der Maßnahme 12, verkehrsberuhigte Gestaltung des Straßenraums, sollte eine</p>	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
	<p>Dopplung durch den zweiten Gehweg Ostseite entfallen. Die hier eingesparten finanziellen Mittel könnten an anderer Stelle in Satzkorn verwendet werden.</p> <p>Folgende Vorschläge sollten im Fußverkehrskonzept für den Ortsteil Satzkorn bedacht werden:</p> <p>1. Vorschlag: Satzkorn 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 Satzkorn 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.</p> <p>2. Vorschlag: Straße zum Bahnhof von Satzkorn 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.</p> <p>3. Vorschlag: Satzkorn Bergstraße vom Sportplatz bis Kienheide: Dieser Abschnitt der Satzkorn 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 Satzkorn 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</p>	<p>Das Vorrangroutennetz wird angepasst und die entsprechenden Maßnahmenvorschläge aufgenommen.</p> <p>Das Vorrangroutennetz wird angepasst und die entsprechenden Maßnahmenvorschläge aufgenommen.</p> <p>Das Vorrangroutennetz wird angepasst und die entsprechenden Maßnahmenvorschläge aufgenommen.</p>	<p>zu berücksichtigten</p> <p>zu berücksichtigten</p> <p>zu berücksichtigten</p>

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung														
	<p>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 Hauptverkehrszeit von 06:00 bis 22:00 Uhr befuhren 582 Fahrzeuge, davon 104 LKW den Berghang mit folgenden Geschwindigkeiten:</p> <table border="1" data-bbox="241 587 1182 699"> <thead> <tr> <th>Geschwindigkeit (km/h) bis</th> <th>50</th> <th>60</th> <th>70</th> <th>80</th> <th>90</th> <th>100</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Anzahl Fahrzeuge</td> <td>186</td> <td>249</td> <td>97</td> <td>19</td> <td>3</td> <td>2</td> </tr> </tbody> </table> <p>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.</p>	Geschwindigkeit (km/h) bis	50	60	70	80	90	100	Anzahl Fahrzeuge	186	249	97	19	3	2		
Geschwindigkeit (km/h) bis	50	60	70	80	90	100											
Anzahl Fahrzeuge	186	249	97	19	3	2											
97.	<p>das Fußwegekonzept ist ein wichtiger Schritt zur Förderung Mobilitätswende in Potsdam, den ich grundsätzlich sehr unterstütze.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Die Elternkonferenz der Goethe-Grundschule Babelsberg hat über das Thema Elternhaltestelle diskutiert und sich dagegen ausgesprochen. Die Schülerinnen und Schüler der Goethe-Grundschule haben</p>	<p>Statement</p> <p>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.</p> <p>Durch die Lage der Elternhaltestellen ist dabei auch eine zusätzliche Lenkungswirkung möglich. Diese sollten entsprechend nicht unmittelbar vor dem Schultor eingeordnet werden.</p> <p>Zusätzliche Hinweise zur Priorität sowie zu den Rahmenbedingungen werden im Erläuterungsbericht ergänzt.</p>	<p>kein Änderungsbedarf</p> <p>zu berücksichtigen</p>														

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.	<p>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:</p> <p>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.</p> <p>Die dafür erforderlichen Mittel sollten eher Verwendung finden für im Sinne der Verkehrssicherheit der Fußgänger deutlich dringendere Maßnahmen:</p> <p>1. Fortsetzung Gehweg von Kreuzung Straße des Friedens/Dorfstraße bis Straße zum Bahnhof (ca. 100m) 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).</p> <p>2. Herstellung Gehweg in der Straße zum Bahnhof von Satzkorner Bergstraße bis Lilienweg und Anschluss an vorhandenen Gehweg Ri. Tulpenweg (ca. 80m) 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!</p> <p>3. Satzkorner Bergstraße ab Sportplatz bis Kienheide Ri. Kreisel B273 (Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Marquardt) 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-</p>	<p>Statement</p> <p>Bei einer beidseitigen Bebauung bedarf es auch beidseitig eines Gehweges. Dieser ist hier mit geringem Handlungspotenzial im Maßnahmenkonzept enthalten.</p> <p>Das Vorrangroutennetz wird angepasst und die entsprechenden Maßnahmenvorschläge aufgenommen.</p> <p>Das Vorrangroutennetz wird angepasst und die entsprechenden Maßnahmenvorschläge aufgenommen.</p> <p>Das Vorrangroutennetz wird angepasst und die entsprechenden Maßnahmenvorschläge aufgenommen.</p>	<p>kein Änderungsbedarf</p> <p>kein Änderungsbedarf</p> <p>zu berücksichtigten</p> <p>zu berücksichtigten</p> <p>zu berücksichtigten</p>

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
	<p>dem 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.</p>		
99.	<p>Als ich in der Zeitung las, dass die Stadt an die Möglichkeit erinnert, das Fußverkehrskonzept zu kommentieren, hatte ich mich zunächst wirklich gefreut.</p> <p>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: <a href="https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/fussverkehr/mobilitaetsgesetz/">https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/fussverkehr/mobilitaetsgesetz/</a></p> <p>Die Prioritäten, die hier gesetzt werden, lassen sich ohne weiteres auf ihr städtisches Konzept übertragen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Längere Grünphasen an Fußgängerampeln</li> <li>- Leichtere Einrichtung von Zebrastreifen und Spielstraßen auf Zeit</li> <li>- Mehr Bänke</li> <li>- Bessere Erreichbarkeit des örtlichen Handels zu Fuß</li> <li>- Begegnungsräume</li> </ul> <p>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.</p> <p>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 Bürgerbeteiligung erfüllt werden. Schade! Die Landeshauptstadt Potsdam verpasst damit die Chance, bei ihren Entscheidungen auf die Erfahrungen und die Kreativität ihrer Bürgerinnen und Bürger aufzubauen.</p> <p>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.</p>	<p>Statement</p> <p>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.</p> <p>Eine entsprechende Entscheidung obliegt der Stadtverordnetenversammlung nach Abschluss der inhaltlichen Arbeiten zum Fußverkehrskonzept.</p> <p>Im Rahmen der Erarbeitung des Fußverkehrskonzeptes wurden ein öffentlicher Workshop sowie drei Stadtpaziergänge durchgeführt.</p> <p>Die Veröffentlichung des Berichtsentwurfes sowie die Möglichkeit für Stellungnahmen bildet entsprechend lediglich einen Teilbaustein der Öffentlichkeitsbeteiligung.</p>	<p>kein Änderungsbedarf</p> <p>bereits berücksichtigt</p> <p>nicht zu berücksichtigen</p> <p>kein Änderungsbedarf</p>
100.	<p>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-</p>	<p>Statement</p>	<p>kein Änderungsbedarf</p>

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
	<p>konzept) nehmen wir nach vereinsinterner Diskussion wie folgt Stellung:</p> <p>1) Wir begrüßen generell den Vorschlag, für bessere Begeh- und Berollbarkeit zu sorgen.</p> <p>Deshalb möchten wir die Einzelschläge gern um einen Punkt ergänzen, den wir in der Auflistung nicht gefunden haben (sollten wir ihn übersehen haben, bitten wir um Nachsicht):</p> <p>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.</p> <p>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 im 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.</p> <p>2) Trennung von Fuß- und Radverkehr:</p> <p>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 vorzuzugswürdig, 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.</p> <p>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</p>	<p>unterstützendes Statement</p> <p>[A 1015] Die Thematik wird im Maßnahmenkonzept mit der Maßnahme 67 (Sanierung der Gehwegoberfläche) bereits adressiert.</p> <p>Ein entsprechender Prüfauftrag wird im Maßnahmenkonzept ergänzt.</p> <p>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.</p> <p>Der Handlungsempfehlungen bezüglich einer taktile Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr bezieht sich auf Bereiche, wo für beide Nutzergruppen getrennte Flächen zur Verfügung stehen.</p> <p>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.</p> <p>In der Straßenverkehrsordnung, der zugehörigen Verwaltungsvorschrift sowie der Rechtsprechung ist für gemeinsam genutzte Flächen bereits eine besondere</p>	<p>kein Änderungsbedarf bereits berücksichtigt</p> <p>zu berücksichtigen</p> <p>bereits berücksichtigt</p> <p>nicht zu berücksichtigen</p>

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
	<p>Gehweg benutzen.</p> <p>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.</p> <p>Den Vorschlag Nr. 1032 (taktile Trennung auf dem Gehweg der Breiten Straße zwischen Dortustraße und Zeppelinstraße) begrüßen wird sehr.</p> <p>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“).</p> <p>4) Zu zwei Vorschlägen haben wir uns noch keine Meinung bilden können, da wir insoweit noch Erläuterungsbedarf haben:</p> <p>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.</p> <p>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?</p> <p>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.</p>	<p>Sorgfaltspflicht für den Radverkehr verankert. Die Möglichkeit einer Beschilderung von Geschwindigkeitsbeschränkungen existiert nicht.</p> <p>Eine Trennung vom Fuß- und Radverkehr im Bereich des Mittelstreifens im Zuge der Hegelallee ist aus verkehrsplanerischer Sicht nicht zielführend.</p> <p>[A 1032] unterstützendes Statement</p> <p>[A 1053] unterstützendes Statement</p> <p>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.</p> <p>Dieser Hinweis soll verdeutlichen, dass sich bei verschiedenen Maßnahmen zeitliche Abhängigkeiten aus der Fördermittelbindung ergeben, diese ggf. also erst mittelfristig umsetzbar sind.</p> <p>Auf diese Handlungsnotwendigkeit zur Sicherung ausreichend breiter Seitenräume wird im Erläuterungsbericht des Fußverkehrskonzeptes bereits ausführlich eingegangen.</p>	<p>nicht zu berücksichtigen</p> <p>kein Änderungsbedarf</p> <p>kein Änderungsbedarf</p> <p>kein Änderungsbedarf</p> <p>kein Änderungsbedarf</p> <p>bereits berücksichtigt</p>

Nr.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
101.	<p>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.</p> <p>Folgende Punkte möchte ich im Einzelnen zum Konzept anmerken:</p> <p>1. Als Bewohner von Hermannswerder ist mir der vorgeschlagene Bau einer Fußgänger- und Radfahrerbücke, 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>3. Zustimmung 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.</p> <p>4. Das gilt auch für die Durchsetzung der Aufteilung des Verkehrsraums (Abschnitt 9.4). Leider hat es</p>	<p>unterstützendes Statement</p> <p>Im Rahmen des Fußverkehrskonzeptes wurde ein standardisiertes Verfahren für die Ableitung der Prioritäten verwendet. Die Handlungsnotwendigkeit wurde bereits mit der höchsten Kategorie bewertet.</p> <p>Diese Aspekte sind im Rahmen der konkreten Planungen zu diskutieren.</p> <p>Die Anbindung der Brückenverbindung Kiewitt - Hermannswerder auf der Nordseite wird ergänzt</p> <p>Eine Implementierung nicht ortsbezogener Maßnahmen in die Maßnahmentabellen ist nicht vorgesehen. Die gesamtstädtischen Maßnahmen werden im Erläuterungsbericht beschrieben.</p> <p>Das Thema Elektrokleinstfahrzeuge wird ergänzt.</p>	<p>kein Änderungsbedarf</p> <p>kein Änderungsbedarf</p> <p>in weiterführenden Planungen zu berücksichtigen</p> <p>zu berücksichtigen</p> <p>nicht zu berücksichtigen</p> <p>zu berücksichtigen</p>

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.	<p>Ich habe mit Interesse das Fußverkehrskonzept für Potsdam gelesen.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	Das Vorrangroutennetz wird angepasst.	zu berücksichtigen
103.	<p>Geplanter Gehwegabschnitt Nr. 1181: beleuchteter, straßenbegleitender Gehweg zur Anbindung an den Ortsteil Fahrland Hinweis: sehr sinnvoll, notwendig und längst überfällig!</p> <p>Geplanter Gehwegabschnitt Nr. 1182: Zweiter beleuchteter, straßenbegleitender Gehweg Hinweis: aktuell nicht unbedingt notwendig, da bereits ein Gehweg vorhanden ist</p> <p>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!</p>	<p>[A 1181] unterstützendes Statement</p> <p>Bei einer beidseitigen Bebauung bedarf es auch beidseitig eines Gehweges. Dieser ist hier mit geringem Handlungspotenzial im Maßnahmenkonzept enthalten.</p> <p>Das Vorrangroutennetz wird angepasst und die entsprechenden Maßnahmenvorschläge aufgenommen.</p>	<p>kein Änderungsbedarf</p> <p>kein Änderungsbedarf</p> <p>zu berücksichtigen</p>