

Anlage 8
Auswertung der Stellungnahmen der Vereine und Verbände

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

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

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

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

Nr.	Initial.	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		<p>Am Ende des vierten Absatzes sollte es heißen: "Hier müssen die Vorderkanten der Stufen einen deutlichen visuellen Kontrast (vertikal und horizontal) aufweisen und Aufmerksamkeitsfelder ober- und unterhalb der Treppe vorhanden sein. (siehe DIN 32984, Seite 50, Bild 38)</p> <p>Im 5. Absatz sollte es besser heißen: "... , welche nicht einseitig zu Lasten der Nutzer*Innen mit Mobilitätseinschränkungen erfolgen DÜRFEN"</p> <p>Seite 52, Abschnitt 9.3.2 "Nebenstraßennetz / flächendeckende Verkehrsberuhigung"</p> <p>Wie soll hier die Barrierefreiheit für seh- und hörbehinderte Menschen umgesetzt werden? Dieses Ziel ist hier an keiner Stelle erkennbar (z. B. "weiche Borde"). Hörbehinderte Menschen können nicht auf akustische Signale, wie Fahrradklingeln oder Autohupen von hinten reagieren.</p> <p>Weitere Anmerkungen / Empfehlungen:</p> <p>Idee für Fahrradständer: großzügige Bereitstellung von Fahrradständern einseitig im Mittelstreifen der Hegelallee zur Entlastung der Innenstadt.</p> <p>besondere Parkmöglichkeiten für Pflege- und Rettungsdienste schaffen.</p>	<p>Die Formulierung wird entsprechend angepasst.</p> <p>Die konkrete Umsetzung ist im Rahmen weiterführender Planungen jeweils im konkreten Einzelfall zu diskutieren.</p> <p>Bezogen auf den Zielverkehr der Innenstadt werden Radabstellmöglichkeiten in der Hegelallee keine ausreichende Akzeptanz finden.</p> <p>Eine Reservierung von Parkraum für Pflegedienste ist verkehrsrechtlich nicht umsetzbar.</p>	<p>zu berücksichtigen</p> <p>bei weiterführenden Planungen zu berücksichtigen</p> <p>nicht zu berücksichtigen</p> <p>nicht zu berücksichtigen</p>
4.	Brandenburger Vorstadt e. V., 26.01.2021	<p>als erstes ein großes Kompliment an die Macher des Fußverkehrskonzeptes: soviel Detaillierung mit sowohl allgemeinen als auch straßenweise aufgelisteten Vorschlägen und Beispielen ist wirklich großartig!</p> <p>Die Vorschläge z. B. hinsichtlich zusätzlicher Fahrradabstellmöglichkeiten in der Brandenburger Vorstadt (S. 9 + 10 der Handlungsempfehlungen/Anlage 4) begrüßen wir sehr!</p> <p>Für den Bereich der Brandenburger Vorstadt haben wir folgende Ergänzungen (die Kapitel- und Seiten-Verweise beziehen sich auf den Berichtsentwurf Fußverkehrskonzept vom 14.12.2020):</p> <p>1. Schafgraben (No 1065 – Maßnahmen Vorrangnetz): hier schlagen wir eine Verrohrung des Abschnitts zwischen Zeppelin- und Geschwister-Scholl-Straße vor. Der Graben ist in diesem Abschnitt ganzjährig meist zugewachsen, verschlammte und vermüllt.</p> <p>Vorteil einer Verrohrung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mehr Platz für Fußgänger und Radfahrer - allen Anwohnern steht eine größere Spiel- und Aufenthaltsfläche zur Verfügung - mehr Gestaltungsmöglichkeit für Begrünung / Stadtmöbel - das betagte und wackelige Gitter kann entfallen (Unfallgefahr!) 	<p>unterstützendes Statement</p> <p>unterstützendes Statement</p> <p>[A 1065] Eine Verrohrung ist nicht Zielführend. Stattdessen sollte möglichst eine Aufwertung des Schafgrabens erfolgen. Ein entsprechender Hinweis wird ergänzt.</p>	<p>kein Änderungsbedarf</p> <p>kein Änderungsbedarf</p> <p>teilweise zu berücksichtigen</p>

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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