

Konzept zur verkehrlichen Umgestaltung der Friedrich-Ebert-Straße



Landeshauptstadt
Potsdam

**Landeshauptstadt Potsdam
Fachbereich Stadtplanung
und Stadterneuerung
Bereich
Verkehrsentwicklung**

StadtLabor
Stadt- / Regional- / Verkehrsplanung

Juli/2018

Inhalt

1	Analyse	2
2	Planungsprozess	3
3	Weiterführende Fragen u. Empfehlungen.....	11
	Verkehrsorganisation	11
	Gestaltung.....	12

In diesem Dokument wird auf Präsentationen und Protokolle der Beratungen verwiesen. Diese Präsentationen und Protokolle der Beratungen befinden sich auf der beiliegenden Daten-CD.

[Abkürzung für Innenstadtverkehrskonzept: IVK]

[Abkürzung für Friedrich-Ebert-Straße: F.-E.-Str.]

Anlagenverzeichnis:

Pläne:

- | | |
|---------|-------------------------------------|
| Plan 1: | Bestand |
| Plan 2: | Boulevard - Planungstand 06.07.2018 |

Dokumentation Bürgerbeteiligung:

- | | |
|--------------|------------|
| 1. Werkstatt | 23.04.2018 |
| 2. Werkstatt | 11.06.2018 |

1 Analyse

Die Analyse beinhaltet folgende Themen:

Analyse der Gleisbaustudie

- Machbarkeitsstudie 2007
- Entwurfsplanung 2009

Schwäche-Stärke Analyse durch Begehung

- Stärken: Schön, Belebt, Entspannt, Urban
- Schwächen: Ungerecht, Zugeparkt, Unaufgeräumt, Kompliziert
- Methode: Stärken stärken, Schwächen, schwächen

Analyse Innenstadtverkehrskonzept Potsdam IVK 2017

- Verkehrsorganisation Bestand
- Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken (DVT) Bestand
- Radverkehrszahlen (24 Std.) Bestand
- Fußverkehr Bestand und Defizite
- DVT- Zahlen Friedrich-Ebert-Straße: Fußgängerzählungen Innenstadt, Querschnitt Tram/ Bus
- Erschließung MIV Planung
- Aussagen zur Friedrich-Ebert-Straße: IVK 2017, Bürgerbeteiligung IVK 2014-2016

Verkehrsaufkommen Friedrich-Ebert-Straße

- Zählung Abschnitt zw. Gutenbergstraße u. Brandenburger Straße in beiden Richtungen: Fußgänger, Radfahrer, Pkw, Tram/ Bus

[siehe Werkstattokumentation]

2 Planungsprozess

Wurden in den Planungsprozess einbezogen:

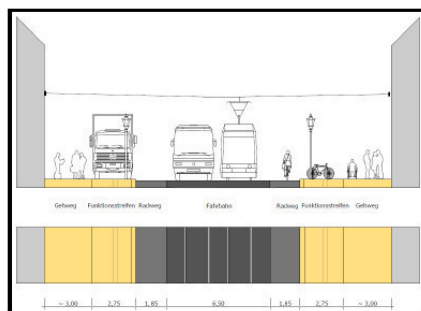
- Stadtverwaltung + Verkehrsbetriebe Potsdam ViP → fünf Beratungen
- Öffentliche Beteiligung → zwei Werkstätten; Kommunikation über Presse, Posteinwurf, Stadthomepage, Soziale Medien, Beteiligungs-pool) [siehe Werkstattdokumentation]

Entwicklung von Varianten:

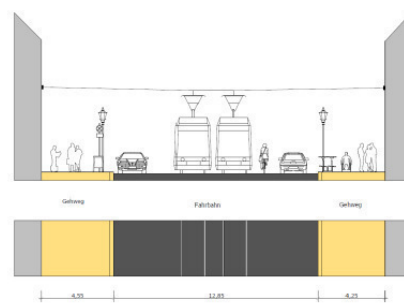
- Variante 1: Fahrrad Plus; Untervarianten 1A, 1B
- Variante 2: Boulevard; Untervarianten 2A, 2B
- Variante 3: Fußgängerzone

Regelquerschnitte

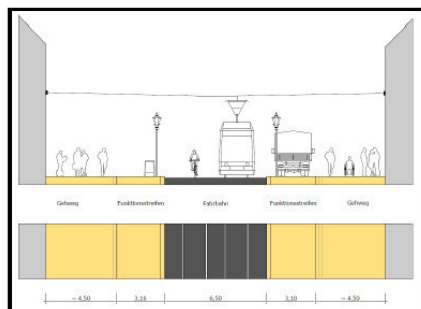
Varianten



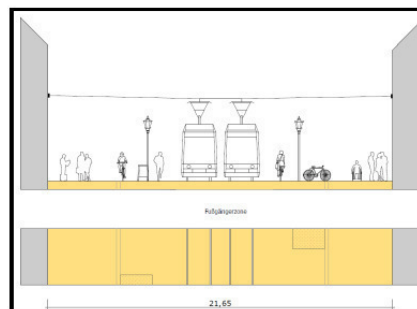
Variante 1 Fahrrad Plus



Bestand



Variante 2 Boulevard



Variante 3 Fußgängerzone

*Erste Überlegungen
Regelquerschnitten*

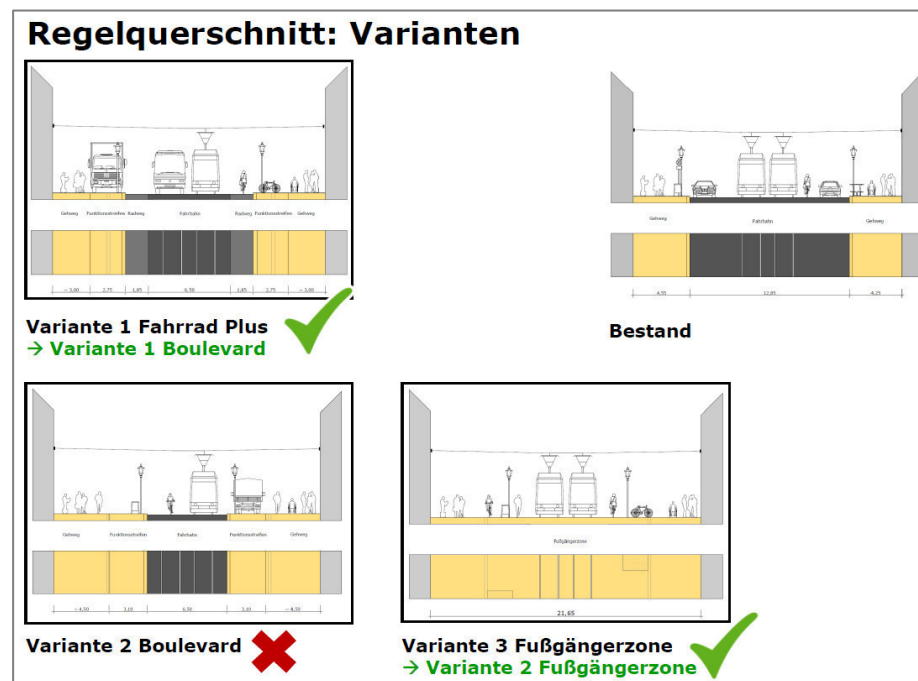
→ Ergebnisse 2.Beratung:

- Variante 2: Boulevard → wird nicht weiterverfolgt, Radfahrer zwischen den Gleisen
- Haltestellenlage: Bestand belassen → Aufkommen, Abstände, Zwangsstop
- Haltestelleneinordnung: Haltestelle Brandenburger Straße → Variante 4: parallel Süd empfohlen; Haltestelle Nauener Tor → Einordnung belassen parallel

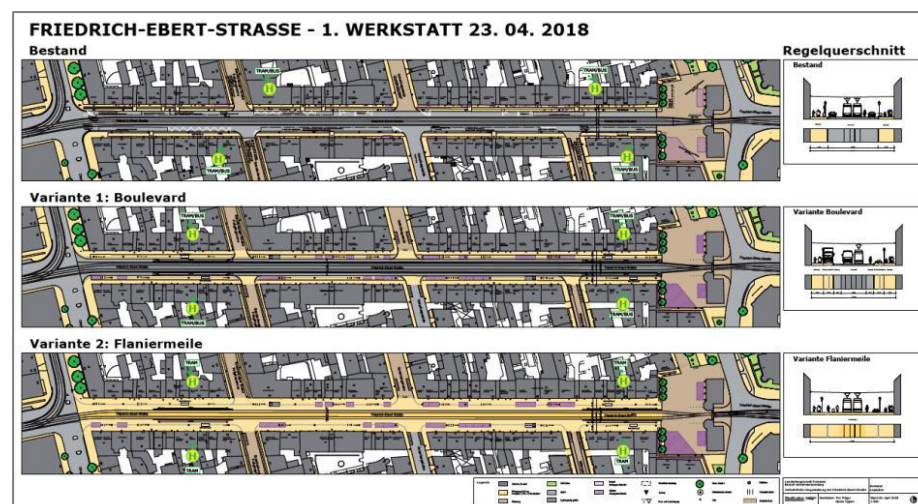
- Materialwahl: lt. historischem Ansatz → Seiten unterschiedlich gepflastert; Laufband Granitkrustenplatten, „Berliner Platten“ Verlegungsart Bischofsmütze

Vorzugsvarianten für die 1. Werkstatt

- Variante Fahrrad Plus als Variante 1: Boulevard
- Variante Fußgängerzone als Variante 2: Flaniermeile



**Abstimmung
Vorzugsvarianten für
die 1. Werkstatt**

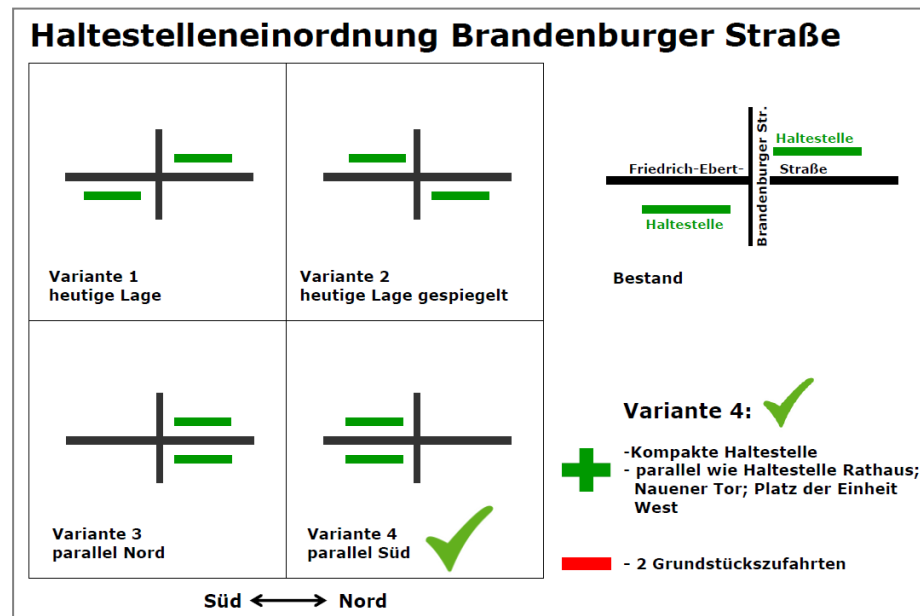


**1. Werkstatt
23.04.2018**

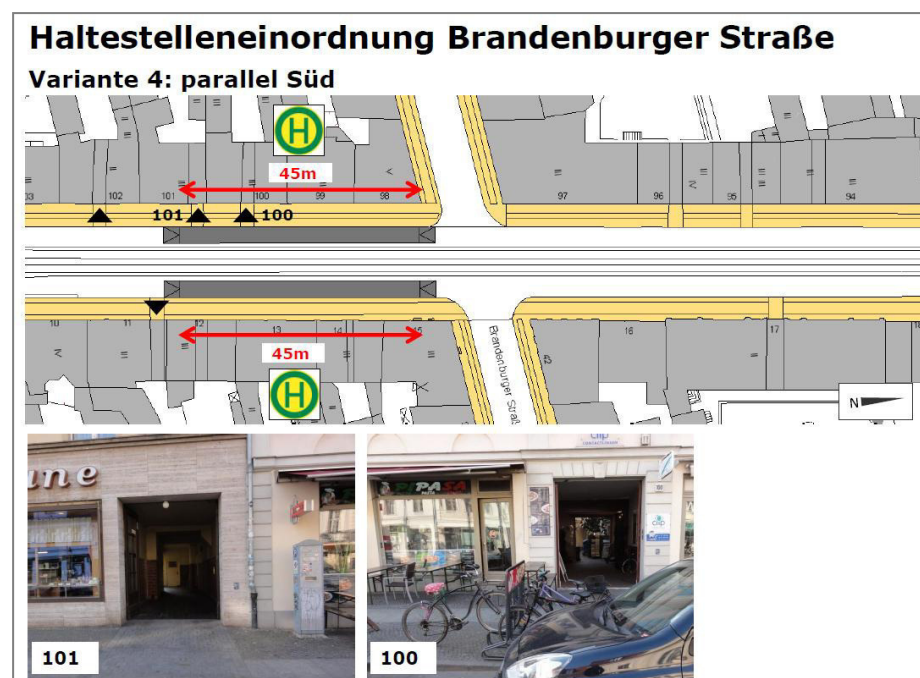
- Bestand
- Variante 1: Boulevard
- Variante 2: Flaniermeile

→ **Ergebnisse 3. Beratung:**

- Haltestelle Brandenburger Straße: Vorzugsvariante 4: parallel Süd → Konflikte Zufahrten wegen Haltestellenkap



**Vorzugsvariante
Haltestelleneinordnung**
Brandenburger Straße
Variante 4: parallel Süd



**Konflikt Zufahrten
Haltestelleneinordnung**
Variante 4: parallel Süd

101 Braune → kritisch
100 keine zulässigen
Stellplätze im Innenhof

- Vorschläge Materialwahl: Variante 1: Boulevard; Variante 2: Fußgängermeile → siehe Präsentation 3. Beratung
- Ausstattung: Beispiele Fahrgastunterstand → von Stadtverwaltung und ViP erwünscht
- Verkehrsrechtliche Anordnung: Vorschläge

[siehe Werkstattokumentation]

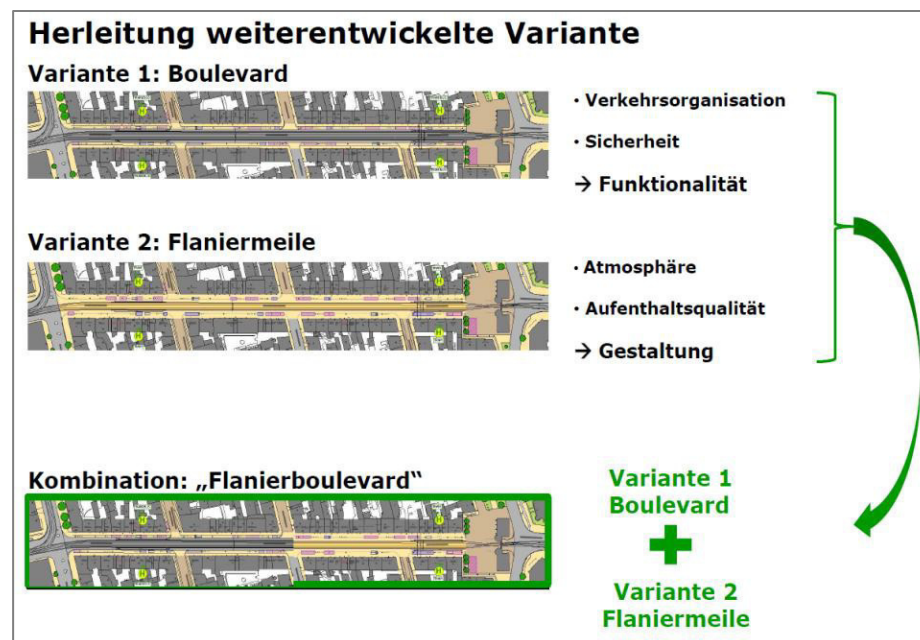
Überarbeitung Varianten nach 1. Werkstatt

- Variante Flanierboulevard: Variante 1: Boulevard + Variante 2: Flaniermeile; Pflasterung des Radfahrbereichs

→ Ergebnisse 1. Werkstatt:

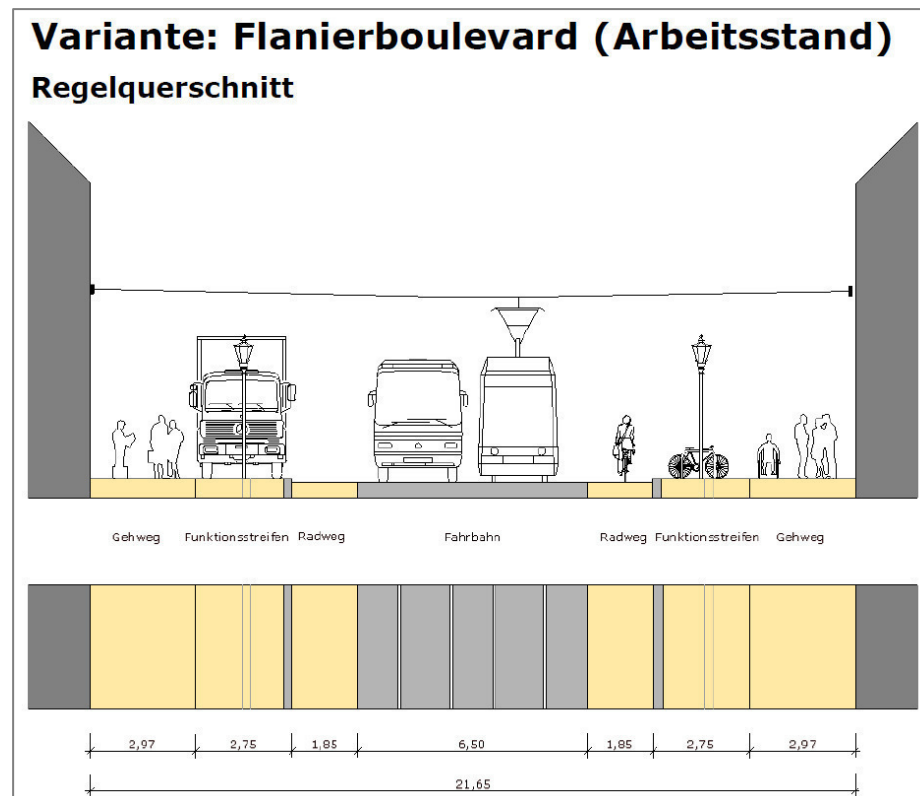
- Keine eindeutige Präferenz, Tendenz Variante1: Boulevard

[siehe 4. Beratung vom 07.05.2018, Präsentation und Protokoll; Werkstattddokumentation]



Überlegungen nach 1. Werkstatt

Herleitung weiterentwickelte Variante „Flanierboulevard“



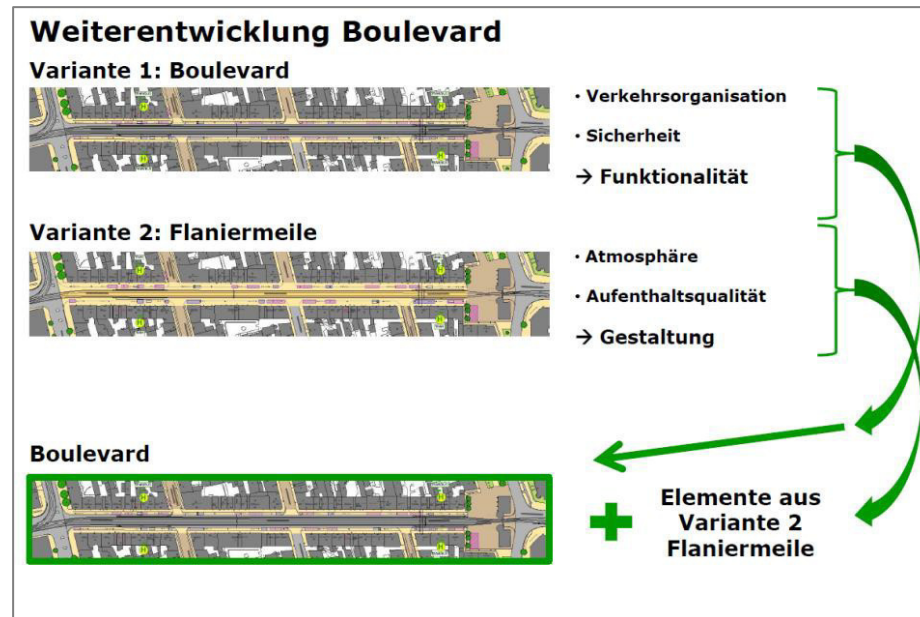
Flanierboulevard
 Zusätzliche Pflasterung
 des Radfahrbereichs →
 wurde nicht zuge-
 stimmt

→ Ergebnisse 4.Beratung:

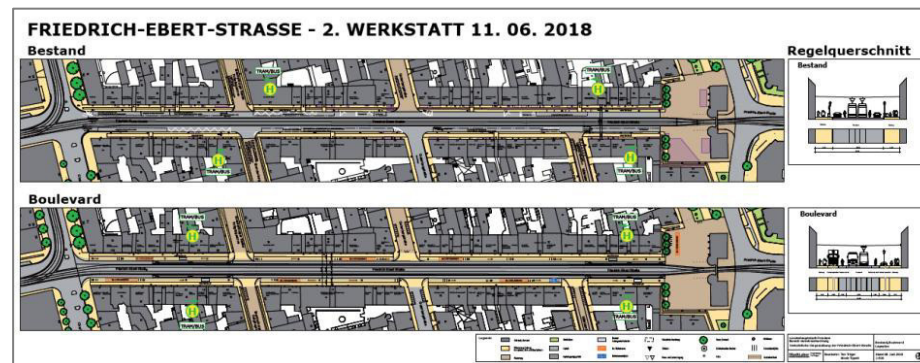
- Bezeichnung „Flanierboulevard“ → keine Zustimmung → Variante 2: Boulevard als Grundvariante für die 2. Werkstatt
- Pflasterung Radfahrbereich: keine Zustimmung → nicht weiter verfolgt
- keine Reisebusstellplätze (Klosterkeller, NH-Hotel) mehr → Überlegung: Alternative Bassinplatz
- Barrierefreiheit: Bordsteinhöhe 3cm → Ausnahme Haltestellenkaps
- kein Parken in Friedrich-Ebert-Straße: Alternative-Parken in Umgebung → Lieferzonen in Friedrich-Ebert-Straße
- Oberstreifen Abmessungen: Abmessung variiert → Fassadensprünge; Auslagen und „franz. Bestuhlung“ (links u. rechts von einem kleinen Tisch jeweils ein Stuhl)
- Bäume in Friedrich-Ebert-Straße: Denkmalschutzbehörde → keine Zustimmung

Vorzugsvariante für die 2. Werkstatt

- Variante Boulevard + Elemente aus Variante Flaniermeile



**Vorzugsvariante für
2. Werkstatt**

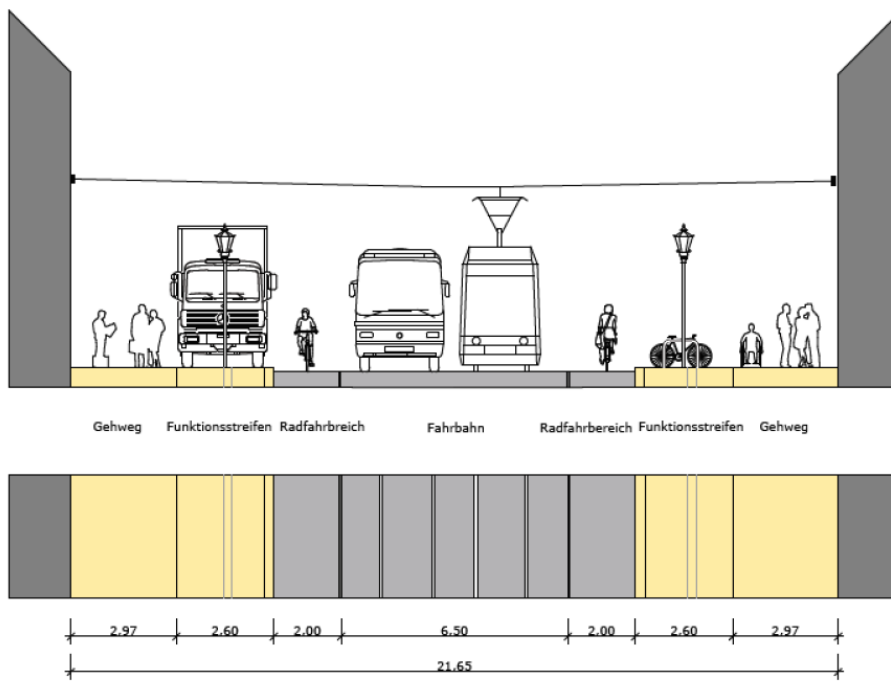


**2. Werkstatt
11.06.2018**

- Lageplan Boulevard

Boulevard

Regelquerschnitt



2. Werkstatt

11.06.2018

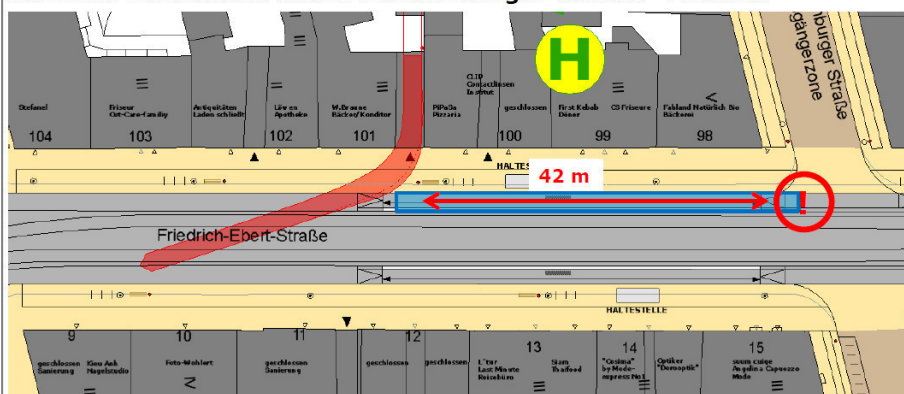
- Regelquerschnitt Boulevard

→ Ergebnisse 5. Beratung:

- Haltestelle Brandenburger Straße: Vertiefte Untersuchung und Lösungsansätze → Vorschlag: Verkürzung und Verschiebung → keine Zustimmung der ViP → Vorplanung durch ViP angedacht

Haltestelle Brandenburger Str.

Konflikt: Haltestelle südl. Brandenburger Straße - Braune



1. Verkürzung
2. Verschiebung

Verkürzung Länge : 42 m Haltestelle + 2 x 3 m Rampe = 48 m

→ Achtung: Haltestelle rückt in den Gehwegverlauf

Konflikt Zufahrt Bäckererei Braune

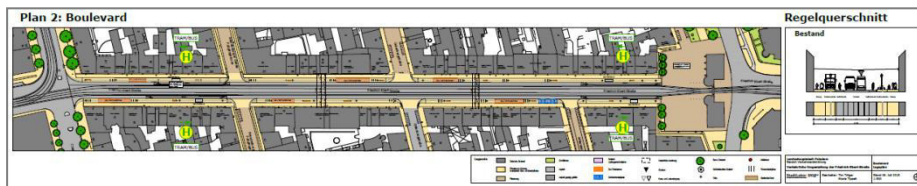
Vertiefte Untersuchung durch StadtLabor

- Lieferzone: keine Lieferzonen → Zonen für Be-/Entladen mit eingeschränktem Halteverbot; Parken in Umgebung; beidseitige Platzierung; optimale Dimensionierung
- Platzierung Behindertenparkplätze: vor Kniesche; Vorschlag in Seitenstraßen
- Verkehrsführung westliche Gutenbergstraße: Einbahnregelung oder Poller → Vorzugsvariante Poller
- Verkehrsführung Mittelstraße: Poller → nicht zugestimmt
- Bäume in Friedrich-Ebert-Straße: kein Bäume, keine Baumtore in Seitenstraßen, evtl. Fassadenbegrünung, Allee Charlottenstraße verdichten
- Breite Radfahrbereich: von 1,85m auf 2,00m verbreitern → Hinweis Risiko Falschparken

[siehe Werkstattokumentation]

Abschließende Überarbeitung Vorzugsvariante Boulevard

- Anpassung und Fertigstellung → siehe auch Kapitel 3. Weiterführende Fragen und Empfehlungen



Aktueller Planungstand 06.07.2018

Ergänzungen

- Be- u. Entladezone Nauener Tor → informelles Beliefern → keine verkehrsrechtliche Anordnung
- Haltestelle Brandenburger Straße (stadtein) wurde verkürzt und verschoben eingezeichnet inkl. Anmerkung zur vertieften Untersuchung → Absprache mit Stadtverwaltung
- Platz am Nauener Tor: Laufband wurde verbreitert → je nach Möglichkeit max. 2m, min. 1,5m; kein Fahrradparken → Alternative Platzierung in Nebenfahrbahn an der Hegelallee
- Fahrradparken Gutenbergstraße: Platzierung direkt hinter Poller → Platzierung diskussionsfähig
- Behindertenstellplätze Kniesche: Ergänzung um einen Behindertenstellplatz

[siehe Kapitel 3 Weiterführende Fragen u. Empfehlungen]

3 Weiterführende Fragen u. Empfehlungen

Verkehrsorganisation

Haltestellen:

- Haltestellenkaps: eine Verkürzung der Fahrradrampe führt zu weniger Fahrkomfort; Fahrrad + Anhänger und Lastenräder beachten
- Ausführung der Haltestelle Brandenburger Straße: Konflikt Zufahrt Bäckerei Braune → Vorschlag: Verschiebung und Verkürzung auf 42m + 2 x 3m Rampen wurden vorerst von der ViP abgelehnt → Vorplanung durch ViP angedacht; [siehe 5. Beratung vom 06.01.2018, Präsentation und Protokoll]

Behindertenstellplätze:

- Empfehlung Seitenstraßen: Platzbedarf → Größe der Pkws; Aus- und Einsteigen → Konflikt am Funktionsstreifen mit Radfahrbereich [siehe 5. Beratung vom 06.01.2018, Präsentation und Protokoll]
- Information: Menschen mit einem Schwerbehindertenausweis dürfen bis zu 3h in den Be- u. Entladezonen (eingeschränktes Halteverbot) stehen
- gesonderte Behindertenstellplätze derzeit nur bei Kniesche geplant

Be- und Entladen am Nauener Tor:

- Empfehlung: informelles Be- und Entladen am Nauener Tor für Lieferverkehr → keine gekennzeichnete Be- und Entladezone, kein Pkw-Halten, Parken oder -Wenden

Positionierung Fahrradparken in Seitenstraßen

- Platzierung direkt an Einmündung → diskussionsfähig
- Bsp. westl. Gutenbergstraße:
 - Anordnung planung: direkt im Anschluss zu Poller
 - im Abstand zu Poller: Vorteil: Platz für Außengastronomie → siehe Mittelstraße – Benkertstraße; Nachteil: evtl. Kfz-Parken und Wenden

Verkehrsrechtliche Anordnung:

- Weiterführung der Fußgängerzone in der östlichen Brandenburger Straße → Beschlossen durch IVK
- Poller in der Gutenbergstraße Höhe F.-E.-Str. → Unterbindung des Durchgangsverkehrs; klappbare Poller mit Reflektoren → Kosten, Testbetrieb
- Öffnung für Lieferverkehr zur Charlottenstraße prüfen
- Konflikte bei Markttag am Nauener Tor → Organisation?
- Tempoeinschränkung

Parken Kniesche:

- Kniesche fordert Parkmöglichkeit für Kunden ohne Schwerbehindertenausweis → Be- u. Entladezonen sind lt. Kniesche wegen der zeitlich eingeschränkten Haltemöglichkeit nicht ausreichend → gesonderte Parkplätze in Seitenstraßen? → Achtung: Bevorzugung gegenüber anderen Händlern

Gestaltung

Werbesezung anpassen:

- Außengastronomie am Oberstreifen „französische Variante“ [siehe 4. Beratung vom 07.05.2018, Präsentation und Protokoll] und genehmigungspflichtige Außengastronomie am Funktionsstreifen
- dem historischen Bestand angepasste Ladenbeschriftung
- Laufband ist ausdrücklich frei zu halten

Oberleitung Tram:

- Aufhängung an den Fassaden, keine Masten → wie Bestand
- Einfacher Fahrdraht an Oberleitung → wie Bestand

Fassadenbegrünung:

- flexible Pflanzkübel am Funktionstreifen im Bereich der Sitzmöglichkeiten
- Aussparung der Pflasterung am Oberstreifen vorsehen → Rankengewächs

Barrierefreiheit:

- Tiefbord (3cm Bordniveau) mit Ausnahme der Haltestellenbereiche und Nullbordabsenkung bei Querung der Seitenstraßen
- Barrierefreie Geschäftseingänge: anheben des Straßenniveaus? → Auswirkung Platz am Nauener Tor; zusätzliche Rampeneinbauten → dürfen nicht in das Laufband ragen → prüfen
- Platz am Nauener Tor: Laufbandverbreiterung → keine Bestuhlung entlang der Hauswand → Außengastronomie am Platz

Materialwahl:

- Empfehlung: auf beiden Seiten gleiche Pflasterung → keine Seite weist aufgrund ihrer Struktur eine höhere Priorität auf; historischer Hintergrund ist nicht bekannt [siehe 3. Beratung vom 12.04.2018, Präsentation und Protokoll]
- Belastungsklasse Pflaster: Kfz-Halten und -Liefern am Funktionsstreifen + Reinigung beachten
- Nauener Tor: geschnittenes Pflaster zumindest bei Radführung

- Behindertenleitsystem an Haltestellen: Sensibilität im Innenstadtbereich
- sichere Querung der F.-E.-Str. im Bereich Brandenburger Straße: Lösung durch weiterführende Planung an Haltestelle Brandenburger Straße

Diagonalplatten „Berliner Platten“

- Gehweg:
 - Oberstreifen: Mosaikpflaster → Ausgleiche der Fassadenrücksprünge, evtl. Kleinpflaster
 - Laufband: Diagonalplatten aus Beton 35 x 35cm, Verlegeart Bischofsmütze
 - Unterstreifen: lediglich als Trennungselement zum Funktionsstreifen: Mosaikpflaster bzw. Kleinpflaster wegen Belastung
 - Abschluss Einmündung Seitenstraßen: fortlaufend Laufband, Einfassung Mosaikpflaster bzw. Kleinpflaster
- Funktionsstreifen:
 - Kleinpflaster oder Diagonalplatten (Materialdicke beachten)
 - Bordstein
- Radfahrbereich:
 - Evtl. eingefärbter Asphalt → Anpassung an Pflasterung
 - Trennung zur Fahrbahn durch Tiefbord oder Pflastersteine

Empfehlung: Variante: Granitplattenband doppelreihig

- Gehweg:
 - Oberstreifen: Mosaikpflaster → zum Ausgleich von Fassadenrücksprünge, evtl. Kleinpflaster
 - Laufband: Granitplattenband doppelreihig
 - Unterstreifen lediglich als Trennungselement zum Funktionsstreifen
 - Abschluss Einmündung Seitenstraßen: fortlaufendes Laufband, Einfassung Mosaikpflaster bzw. Kleinpflaster
- Funktionsstreifen:
 - Kleinpflaster
 - Bordstein
- Radfahrbereich:
 - Evtl. eingefärbter Asphalt → Anpassung an Pflasterung
 - Trennung zur Fahrbahn durch Tiefbord oder Pflasterung

Entwässerung:

Variante 1:

- Entwässerung als sichtbare Trennung zwischen Radfahrbereich und Fahrbahn führen (auf Achsenmaß) → Einlauf 30 x 50 cm, Rinne ge-

pflastert → Vorteil: sichtbare Trennung, geradlinige Führung am Haltestellenkap

Variante 2:

- Entwässerung zwischen Funktionsstreifen und Radfahrbereich → Einlauf 30 x 50cm, ggf. einreihige Pflasterung entlang des Bordsteins, Sonderlösung am Haltestellenkap

Weitere Stichpunkte aus Bürgerwerkstätten

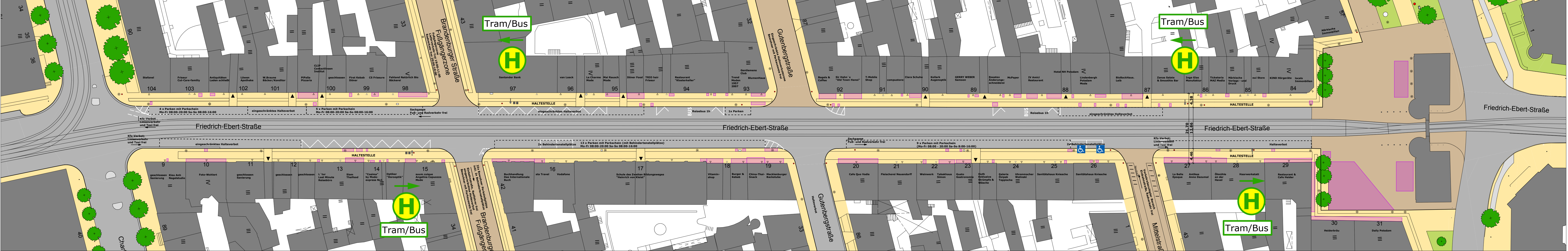
- Müllabholung → Zeitfenster ab 6:00 zu früh
- Ruheinseln schaffen
- zeitliche Beschränkung Lieferverkehr
- Konflikt Markttag am Nauener Tor → Organisation?
- Zebrastreifen und Leitsystem
- Verbesserung der Beleuchtung für Bereich Gehweg und Funktionsstreifen
- Parkraum für Anwohner und Handwerker → zeitlich befristen?

Mögliche Sofortmaßnahmen:

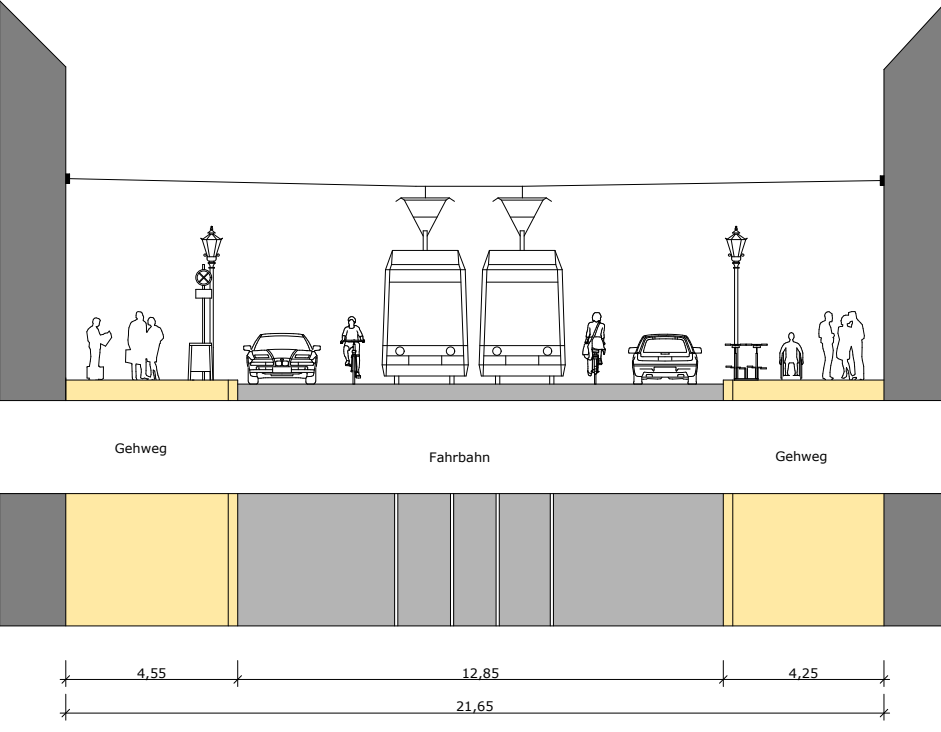
- Weiterführung der Fußgängerzone in der östlichen Brandenburger Straße → Beschluss durch IVK
- Poller in der westlichen Gutenbergstraße Höhe Friedrich-Ebert-Straße → Beschluss durch IVK
- Fahrradparken in Seitenstraßen
- Öffnung Charlottenstraße prüfen
- Tempobeschränkung
- Parkverbot am Nauener Tor
- Anpassung Werbesatzung

FRIEDRICH-EBERT-STRASSE

Bestand



Regelquerschnitt

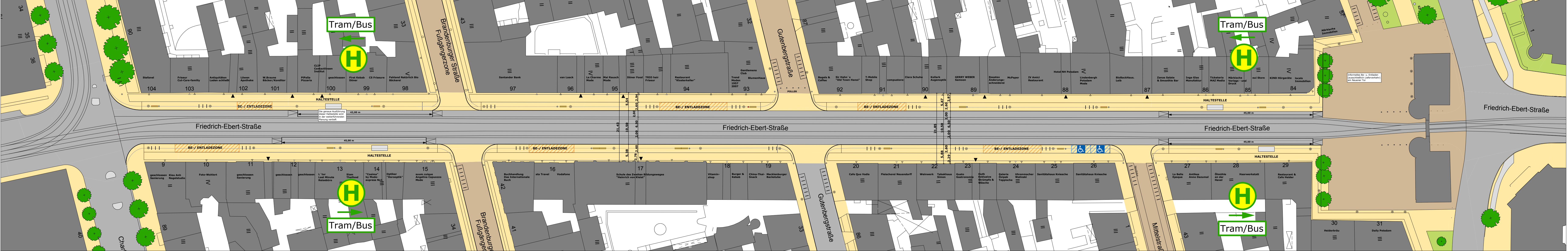


Legende					
	Gebäude, Bestand		Grünflächen		Bestand, Außengastro/Aufsteller
	Pflasterung Gehweg, Granitplatten, Klein- und Mosaikpflaster		Asphalt		Be-/Entladezone
	Pflasterung		Asphalt geprägt gefärbt		Behindertenstellplatz
	Verkehrliche Anordnung		Baum, Bestand		Abfalleimer
	Einfahrt		Schinkelleuchten Bestand		Fahrradabstellplätze
	Haus- und Ladeneingang		Poller		Stadtmöbel Bank

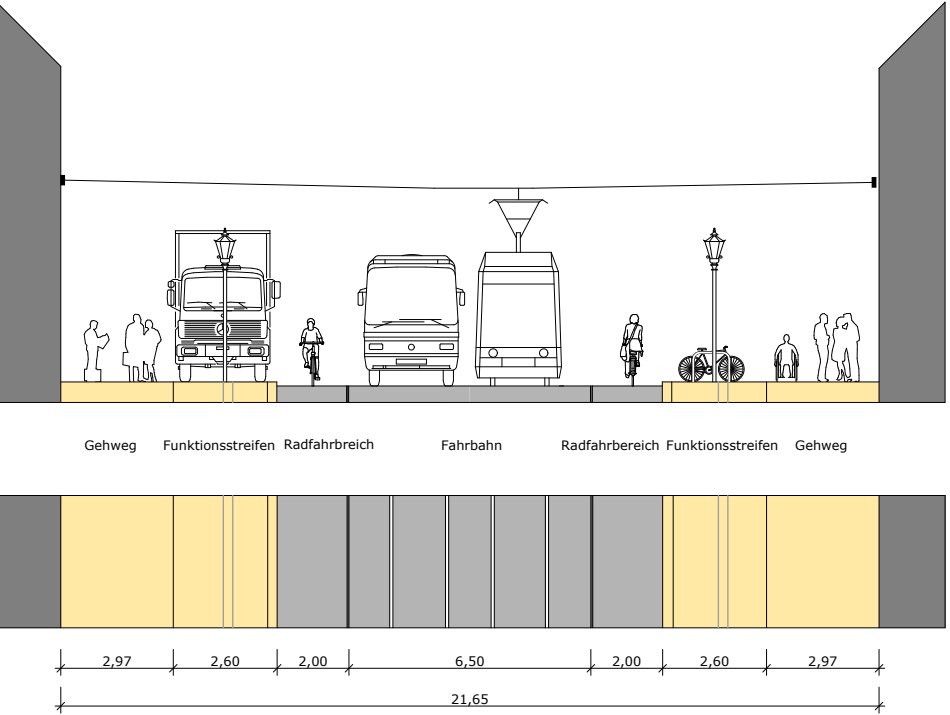
Landeshauptstadt Potsdam Bereich Verkehrsentwicklung		Bestand Lageplan	
Verkehrliche Umgestaltung der Friedrich-Ebert-Straße			
StadtLabor Fritjof Mothes Tim Tröger	Bearbeiter: Tim Tröger Nicole Tippelt	Stand 06. Juli 2018 1:500	

FRIEDRICH-EBERT-STRASSE

Boulevard



Regelquerschnitt



Legende					
	Gebäude, Bestand		Grünflächen		Bestand, Außengastro/Aufsteller
	Pflasterung Gehweg, Granitplatten, Klein- und Mosaikepflaster		Asphalt		Be-/Entladezone
	Pflasterung		Asphalt geprägt gefärbt		Behindertenstellplatz
	Verkehrliche Anordnung		Baum, Bestand		Einfahrt
			Schinkelleuchten Bestand		Haus- und Ladeneingang
	Abfalleimer		Poller		
	Fahrradabstellplätze		Stadtmöbel Bank		

Landeshauptstadt Potsdam Bereich Verkehrsentwicklung		Boulevard Lageplan	
Verkehrliche Umgestaltung der Friedrich-Ebert-Straße			
StadtLabor Fritjof Mothes Tim Tröger	Bearbeiter: Tim Tröger Nicole Tippelt	Stand 06. Juli 2018 1:500	

Anlage

Bürgerbeteiligung zur Umgestaltung der Friedrich-Ebert-Straße in Potsdam

Dokumentation

1. Werkstatt 23.04.2018

2. Werkstatt 11.06.2018

Inhalt

Einführung	4
1. Werkstatt 23.04.2018	5
1. Rahmenbedingung	5
2. Analyse / Arbeitsstand und Planung	8
3. Arbeitsgruppendskussion – Ergebnisse	12
2. Werkstatt 11.06.2018	24
1. Überarbeitungsstand Planung	26
2. Arbeitsgruppendskussion – Ergebnisse	29
Anhang: Arbeitsstand Pläne	39

Einführung

Auf Grundlage des 2017 beschlossenen Innenstadtverkehrskonzeptes plant die Landeshauptstadt Potsdam eine nachhaltige Verkehrsentwicklung für den gesamten Innenstadtbereich. Die Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit wurden als wichtige Leitziele festgelegt. Zudem soll eine möglichst flächendeckende und barrierefreie Mobilität bei gleichzeitiger Reduzierung der Umweltbelastungen erreicht werden. Im Rahmen dieser Zielstellungen ist die verkehrliche Umgestaltung der Friedrich-Ebert-Straße geplant. Der Planungsabschnitt erstreckt sich vom Nauener Tor im Norden bis zur Kreuzung Charlottenstraße im Süden. Der Beginn für den Umbau wurde auf 2022 festgelegt.

Bereits bei der Entwicklung des Innenstadtverkehrskonzeptes setzte die Stadt Potsdam auf eine aktive Mitgestaltung durch Bürgerbeteiligung. Im Zuge der Maßnahmenentwicklung für die Friedrich-Ebert-Straße wurden zwei Beteiligungswerkstätten am 23.04.2018 und am 11.06.2018 durchgeführt.

1. Werkstatt 23.04.2018

Die 1. öffentliche Werkstatt fand am 23.04.2018 im Haus der Brandenburgisch-Preußischen Geschichte im Kutschstall-Ensemble statt. Die dreistündige Veranstaltung im Zeitraum von 18.30 bis 21:30 Uhr war mit circa 95 Teilnehmerinnen und Teilnehmer gut besucht. Die Begrüßung zur Werkstatt erfolgte durch den Beigeordneten für Stadtentwicklung, Bauen und Umwelt, Bernd Rubelt. Im Anschluss wurde durch den Moderator Herrn Fritjof Mothes vom Büro StadtLabor eine kurze Einführung in die Veranstaltung sowie deren weiteren Verlauf gegeben. Auf die Frage hin „Warum sind Sie gekommen?“ gaben mehrere Teilnehmer folgende Gründe an:

Teilnehmerbefragung „Warum sind sie gekommen?“

- Gezielte Einladung durch Stadtverwaltung (ausgewählte Bürger)
- „Bin Händler und daher betroffen davon“
- „Bin hier, um es zu verhindern“
- „Freue mich auf Veränderung“
- „Auto raus geht gar nicht“; „Stadt muss pulsieren“
- „Wie geht's weiter mit Radverkehr, Parken, Gutenbergstraße?“
- „Hatte einen Radunfall und wollte wissen, wie es weitergeht“

1. Rahmenbedingungen

Um allen Teilnehmenden ein Basiswissen für weitere Diskussionen zu ermöglichen, wurden durch Herrn Bernd Rubelt (Beigeordneter für Stadtentwicklung, Bauen und Umwelt) und Herrn Norman Niehoff (Bereichsleiter für Verkehrsentwicklung) die Ziele aus dem 2014 beschlossenen „Stadtentwicklungskonzept Verkehr“ sowie aus dem 2017 beschlossenen „Innenstadtverkehrskonzept“ vorgestellt. Für die Entwicklung des Innenstadtverkehrskonzeptes wurden Hinweise und Wünsche aus den veranstalteten Bürgerwerkstätten von 2014 - 2016 mit aufgenommen.

Im Ergebnis konnten unter Berücksichtigung der individuellen Anforderungen an die Innenstadt die verkehrlichen Ziele herausgearbeitet werden:

Die unterschiedlichen Anforderungen sind:

- Vielschichtige Nutzungsstruktur
- Bestehende Sanierungsziele
- Transitverbindungen
- Hoher Parkdruck

Die allgemeinen verkehrlichen Ziele stellen sich wie folgt dar:

- Verbesserung der Aufenthaltsqualität
- Sicherung der Erreichbarkeit
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Reduzierung der Umweltbelastungen

→ Maßnahme

Im Spannungsfeld zwischen den zu berücksichtigenden Anforderungen und den Zielvorstellungen wird als konkrete Maßnahme die Fußgängerfreundliche Umgestaltung der Friedrich-Ebert-Straße genannt.



Abbildung 1: Zahlreiche Teilnehmerinnen und Teilnehmer



Abbildung 2: von links: Norman Niehoff (Bereich Verkehrsentwicklung), Tim Tröger (StadtLabor), Bernd Rubelt (Beigeordneten für Stadtentwicklung, Bauen und Umwelt), Fritjof Mothes (StadtLabor)

2. Analyse / Arbeitsstand und Planung

Im zweiten Teil der Werkstatt wurde durch Herrn Tim Tröger vom Planungsbüro StadtLabor die Vorgehensweise des Planungsprozesses sowie der aktuelle Arbeitsstand geschildert. Zu Beginn wurde eine Stärken-Schwächen-Analyse für die Friedrich-Ebert-Straße im Ist-Zustand durchgeführt. Dabei wurden Vor- und Nachteile im Alltagsverkehr aufgedeckt und gegenübergestellt. Im Bereich der Stärken überzeugt die Friedrich-Ebert-Straße durch eine urbane und belebte Atmosphäre, die zugleich über Ruhepunkte, zum Beispiel im Freisitzbereich vieler Gastronomiebetriebe verfügt. Mit dem Nauener Tor und einem hohen Anteil an denkmalgeschützten Gebäuden erhält die Friedrich-Ebert-Straße ein besonderes Altstadtflair, das in Verbindung mit dem Kleingewerbe und der Gastronomie eine hohe Aufenthaltsqualität erzeugt.

Stärken



Abbildung 3: Stärken der Friedrich-Ebert-Straße

Die Friedrich-Ebert-Straße ist als zentrale Verkehrsachse sowie als eine der Haupteinkaufsstraßen einer Vielzahl von Nutzungsansprüchen unterworfen. Bei der momentanen Konzeptionierung im Bereich Verkehrsführung und Raumaufteilung kollidieren diese miteinander. Dies führt zum Beispiel zu einer unübersichtlichen und überlasteten Parkraumsituation, die wiederum den ÖPNV, den Radverkehr, sowie den Zulieferverkehr negativ beeinflusst. Die momentane Raumaufteilung zwischen ruhendem Verkehr im MIV und dem Fußverkehr ist ebenfalls unverhältnismäßig. Dies wird zum Beispiel an den zu schmalen

Gehwegbreiten deutlich. Hierbei verwies unter anderem Herr Bernd Rubelt auf die Förderung des Fußverkehrs, sowie auf die Einführung barrierefreier Bus- und Straßenbahnhaltestellen als wichtige Meilensteine innerhalb der Umgestaltung.

Schwächen



Abbildung 4: Identifizierte Schwächen der Friedrich-Ebert-Straße

Anhand der Schwächenanalyse wird sichtbar, dass eine überarbeitete und vor allem bedarfsgerechtere Flächenaufteilung für die Friedrich-Ebert-Straße notwendig ist.

Mit Abschluss der Analyse konnten Problemfelder identifiziert und folgende Ziele für die Planung festgelegt werden:

- Stärkung des Fußverkehrs
- Barrierefreier Ausbau der Haltstellen
- Platz für Fußgänger, Radfahrer, ÖPNV, Liefer- und Kundenverkehr in angemessener Form
- Hohe gestalterische und funktionale Qualität
- Einbeziehung flankierender Maßnahmen

Im weiteren Verlauf war es die Aufgabe des Planungsbüros StadtLabor, die ermittelten Ziele in einen möglichst breit akzeptierten Gestaltungsplan zu integrieren. Unter dieser Prämisse wurden zwei Varianten entwickelt.

Variante 1: Boulevard

Die Variante Boulevard sieht vor, die Dreiteilung des Straßenquerschnittes beizubehalten. Außerdem soll der Parkraum für den MIV weitgehend aus der Friedrich-Ebert-Straße ausgelagert werden. Durch dieses zusätzliche Platzangebot soll die Fläche für Fuß- und Radverkehr bedarfsgerecht angepasst werden. Für den Fußverkehr würde dadurch die Gehwegbreite auf knapp 3 Meter erweitert werden. Ein 2,75 m breiter Funktionsstreifen schafft Platz für Liefer-/Kundenverkehr, Außengastronomie und Stadtmobiliar. Zusätzlich wird zwischen Funktionsstreifen und der Fahrbahn ein 1,85 Meter breiter Radfahrbereich für die Sicherheit des Radverkehrs integriert. Die verbleibende 6,50 m breite Fahrbahn steht hauptsächlich dem ÖPNV und dem verbleibenden Kfz-Verkehr zur Verfügung.

Variante 2: Flaniermeile

Die Variante Flaniermeile verzichtet im Gegensatz zur 1. Variante Boulevard auf eine starre Aufteilung der einzelnen Verkehrswege. Dadurch wird für alle Verkehrsteilnehmer eine gemeinsame Teilhabe am öffentlichen Raum ermöglicht. In der Variante Flaniermeile wird ebenfalls eine weitgehende Auslagerung des Parkraums für den MIV als verkehrsberuhigende Maßnahme angestrebt. Der Fokus dieser Variante liegt sowohl auf einer bedarfsgerechten Planung als auch auf einer Verbesserung der Atmosphäre und Aufenthaltsqualität.

Nach der Präsentation der beiden Varianten wurde eine Rückfragerunde mit den Teilnehmenden der Werkstatt abgehalten. Dabei ist zu erwähnen, dass beide Varianten lediglich als Diskussionsgrundlage dienen und noch keine beschlossenen Konzepte darstellen. Innerhalb einer aktiven Diskussionsrunde konnten wichtige Anmerkungen bzw. Verbesserungsvorschläge gesammelt werden. Die aufkommende Thematik des Platzbedarfes für die unterschiedlichsten Nutzeransprüche sollen in den Arbeitsgruppendifkussionen der geplanten Werkstätten diskutiert werden.

Im Anschluss wurden vier Arbeitsgruppen gebildet, welche sich jeweils mit drei Leitfragen auseinander setzten.



Abbildung 5 - 6: Rückfragerunde

3. Arbeitsgruppendiskussion - Ergebnisse

Fragestellungen

1. Wünsche, Bedürfnisse und Ziele für die F.-E.-Str.
2. Hinweise für die Varianten
3. Ggf. Präferenz einer Variante



Abbildung 7- 8: Arbeitsgruppendiskussion

1. Arbeitsgruppe: Konferenzraum:

Moderation durch: Nils Jonas, Landeshauptstadt Potsdam, WerkStadt für Beteiligung



Abbildung 5: Teilnehmer der 1. Arbeitsgruppe im Konferenzraum

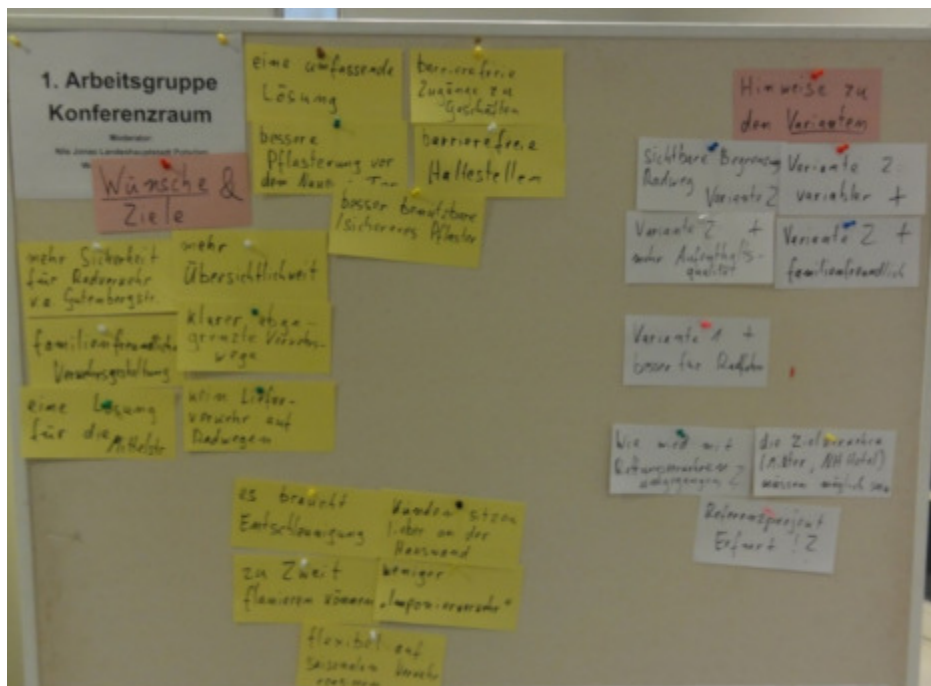


Abbildung 6: Ergebnisse der 1. Arbeitsgruppe

1. Wünsche, Bedürfnisse und Ziele für die F.-E.-Str.

Sicherheit

- mehr Sicherheit für Radverkehr, v. a. Gutenbergstraße
- besser benutzbareres und sicheres Pflaster
- bessere Pflasterung vor dem Nauener Tor

Barrierefreiheit

- barrierefreie Haltestellen
- barrierefreie Zugänge zu Geschäften

Verkehrsberuhigung

- kein Lieferverkehr auf Radwegen
- flexibel auf den saisonalen Verkehr reagieren
- weniger „Imponierverkehr“
- es braucht Entschleunigung

Verkehrsgestaltung

- mehr Übersichtlichkeit
- klare abgegrenzte Verkehrswege
- familienfreundliche Verkehrsgestaltung
- zu zweit flanieren können
- Kunden sitzen lieber an der Hauswand

Sonstiges

- eine umfassende Lösung
- eine Lösung für die Mittelstraße

2. Hinweise für die Varianten

- Referenzprojekt Erfurt?
- Anliegerverkehr (Anwohner, NH-Hotel) muss möglich sein
- Wie wird mit Rettungsverkehr umgegangen?

3. Präferenz einer Variante

- Variante 1 (Boulevard) → besser für Radfahrer
- Variante 2 (Flaniermeile) → mehr Aufenthaltsqualität, familienfreundlicher, variabler, benötigt eine sichtbare Begrenzung für Radverkehr

2. Arbeitsgruppe: Hinterzimmer:

Moderation durch: Sebastian Karnstaedt, Landeshauptstadt Potsdam, WerkStadt
für Beteiligung



Abbildung 7: Teilnehmer der 2. Arbeitsgruppe im Hinterzimmer

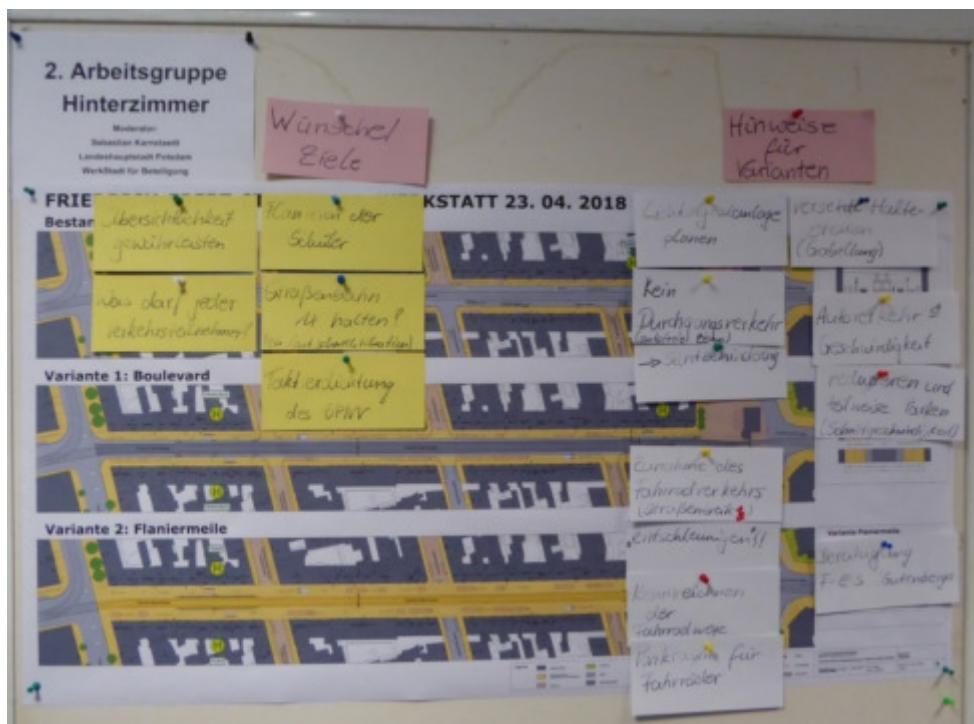


Abbildung 8: Ergebnistafel der 2. Arbeitsgruppe

1. Wünsche, Bedürfnisse und Ziele für F.-E.-Str.

Sicherheit

- Übersichtlichkeit gewährleisten
- Schüler verweilen vor der Schule → Gehwege werden blockiert
- Was darf jeder Verkehrsteilnehmer?

ÖPNV

- Taktverdichtung des ÖPNV
- Zusammenlegung der beider Haltestellen zu einer Haltestelle → Lärm- und Vibrationsverminderung

2. Hinweise für die Varianten

Radverkehr

- Parkraum für Fahrradfahrer
- Kennzeichnen der Fahrradwege
- Zunahme des Fahrradverkehrs (Straßenbreite!)

Verkehrsberuhigung

- „entschleunigen“?!
- Beruhigung F.-E.-Str. / Gutenbergstraße
- Autoverkehr → Geschwindigkeit reduzieren und teilweise Parken (Schrittgeschwindigkeit)
- kein Durchgangsverkehr (autofreie Zone) → Sichtbehinderung

Verkehrsgestaltung

- Lichtsignalanlage an der Kreuzung Gutenbergstraße planen

3. Präferenz einer Variante

- Keine Präferenz

3. Arbeitsgruppe: Foyer:

Moderation durch: Martina Woiwode, Landeshauptstadt Potsdam, Bereich Verkehrsanlagen



Abbildung 9: Teilnehmer der 3. Arbeitsgruppe im Foyer

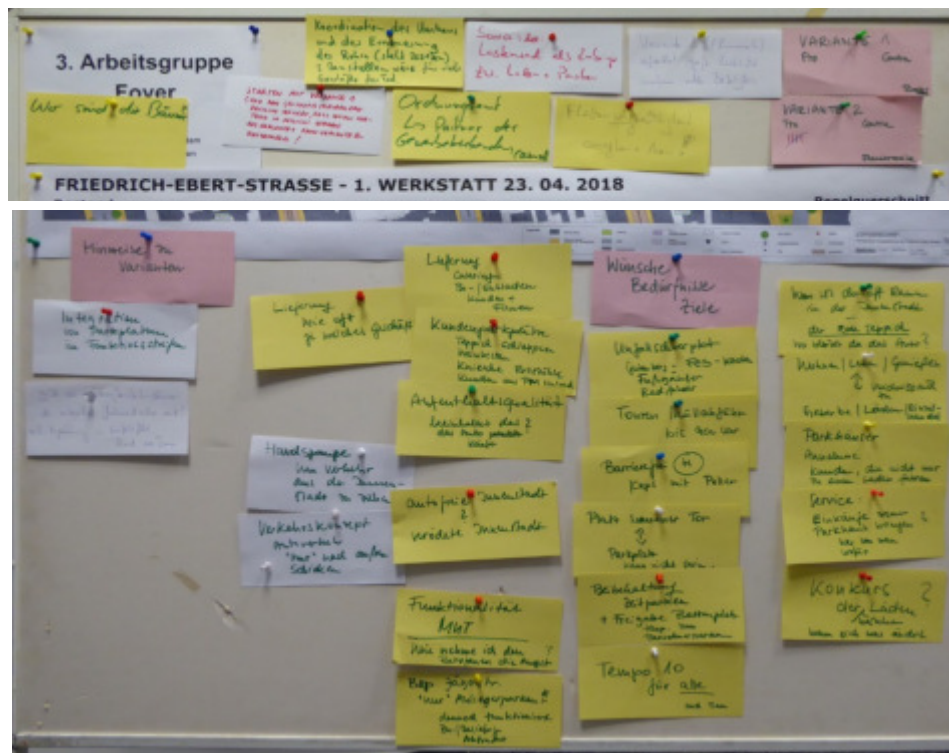


Abbildung 10: Ergebnistafel der 3. Arbeitsgruppe

1. Wünsche, Bedürfnisse und Ziele für F.-E.-Str.

Barrierefreiheit

- Haltestellen barrierefrei, Kaps mit Pollern

Verkehrsberuhigung

- Müllabfuhr bis 9:00 Uhr
- Lieferung, Catering, Be-/Entladen → Kunden + Firmen
- Lieferung wie oft pro Geschäft?

Ruhender Verkehr

- Platz am Nauener Tor kann kein Parkplatz sein!
- Beibehaltung Kurzzeitparken + Freigabe Bassinplatz temporär zum Bewohnerparken
- Kundenparkplätze für: Teppich u. Weinkisten schleppen, Rollstühle bei Kniesche, Kunden aus Potsdamer Umland
- Parkhäuser: für Kunden, die nicht nur zu einem Laden fahren
- Service: Einkäufe zum Parkhaus bringen? Wer von wem wofür?
- Bsp. Jägerstr.: „nur“ Anliegerparken, dennoch funktioniert Belieferung und Abholung

Verkehrsberuhigung

- Autofreie Innenstadt = verödete Innenstadt?
- Unfallschwerpunkt Gutenbergstr./ F.-E.-Str.: Fußgänger u. Radfahrer betroffen
- Tempo 10 für Alle, auch für Straßenbahn

Sonstiges

- Konkurs der bestehenden Läden wenn sich etwas ändert?
- Wohnen/Leben/Genießen → Widerspruch zu Gewerbe/Läden/ Einzelhandel?
- Was ist der öffentliche Raum in der Innenstadt? → der rote Teppich → wo bleibt da das Auto?
- Funktionalität, Mut → Wie nehme ich den Betroffenen die Angst?
- Aufenthaltsqualität → beinhaltet das die Autos der Einkäufer?

2. Hinweise für die Varianten

Ruhender Verkehr

- Integration von Parkplätzen im Funktionsstreifen

Verkehrsberuhigung

- Havelspange, um Verkehr aus der Innenstadt zu ziehen; Verkehrskonzept
→ Autoverkehr „nur“ nach außen schicken

3. Präferenz einer Variante

- Variante 1 (Boulevard) keine Stimmen
- Variante 2 (Flaniermeile) 5 Stimmen

Anmerkungen nach Arbeitsgruppendifkussion

- Gibt es Straßenbahnschienen, die absolut fahrradsicher sind?
- Entspannung an Haltestelle → Rad/Tram
- Serviceidee: Lastenrad als Zulieferung zw. Laden und Kundenparken
- Koordination des Umbaus und der Erneuerung der Leitungen (2021) → zwei Baustellen wären für viele Geschäfte das Aus
- Wo sind die Bäume?
- Starten mit Variante 1 (und den Geschäftstreibenden ersichtlich machen, dass ihnen Vorteile in Aussicht stehen) → Aus Variante 1 dann Variante 2 entwickeln!
- Variante 2 (Flaniermeile) → große Rücksichtnahme aller Beteiligten
- Ordnungsamt soll Partner der Gewerbetreibenden sein
- Flächenungerechtigkeit angehen und lösen!

4. Arbeitsgruppe: Konferenzraum:

Moderation durch: Dirk Volkmann, Landeshauptstadt Potsdam, Bereich Verkehrsentwicklung



Abbildung 11: Teilnehmer der 4. Arbeitsgruppe im Konferenzraum



Abbildung 12: Ergebnistafel der 4. Arbeitsgruppe

1. Wünsche, Bedürfnisse und Ziele für F.-E.-Str.

Verkehrsgestaltung

- Bessere Erreichbarkeit der F.-E.-Str. für Kfz
- Kunden sollen mit allen Verkehrsmitteln kommen können
- Alle Verkehrsmittel mit angemessener Geschwindigkeit (Tempolimit)

Barrierefreiheit

- Bestand bleibt + barrierefreie Haltestellen
- Behindertenstellplätze bei Kniesche

Ruhender Verkehr

- Wegfallende Stellplätze ersetzen
- Stellplätze erhalten → Kurzzeitplätze
- Zufahrten Tiefgarage Hotel berücksichtigen

2. Hinweise für die Varianten

- Ordnung auf den Gehwegen schaffen → genügend Platz für Fußgänger und Parker
- Zufahrten zu Grundstücken gewährleisten
- Lieferzone ganztags ausweisen
- bei Haltestellen sollen Radfahrer nicht an der Bahn vorbeifahren

3. Präferenz einer Variante

- Variante 1 (Boulevard) → besser, weil Verkehr klarer getrennt ist (sicherer)
- Variante 2 (Flaniermeile) → unsicher, Radfahrer fahren Slalom
- Bestand 8 Stimmen, Boulevard 9, Flaniermeile 2

Zusammenfassung Arbeitsgruppendifkussion:

Letztendlich konnte keine eindeutige Präferenz für eine Variante ermittelt werden. Die Variante 1 (Boulevard) kann durch eine bedarfsgerechte Anordnung der Verkehrswege mit einem hohen Maß an Sicherheit und Verkehrsorganisation überzeugen. Die Variante 2 (Flaniermeile) schafft durch eine ganzheitliche Teilhabe am öffentlichen Raum eine angenehme Atmosphäre und verbesserte Aufenthaltsqualität. Unabhängig von den vorgeschlagenen Varianten waren sich alle Beteiligten einig, dass die Friedrich-Ebert-Straße durchaus als das „Wohnzimmer“ der Stadt bezeichnet werden kann und dementsprechend Maßnahmen notwendig sind. Jedoch bestehen auch Konflikte, welche Lösungen benötigen.

Einigkeit:

- F.-E.-Str. als „Wohnzimmer“ und „roter Teppich“
- barrierefreie Haltestellen
- gerechtere Flächenaufteilung
- Sicherheit zwischen den einzelnen Verkehrsteilnehmern
- Entschleunigung, Geschwindigkeitsreduzierung
- Infrastruktur für Fahrradfahrer

Konfliktpunkte:

- Kundenstellplätze in der F.-E.-Str.
- Anlieferung u. Abholung
- Flächennutzung für Händler

Zukunftsorientierte Lösungsvorschläge:

- Kundenservice: Ware der Kunden zum Auto
- Alternativen für die 35 Stellplätze im Umkreis suchen
- Lieferzonen
- Saisonale Verkehrsorganisation (Parken – Außensitzplätze)

In der Schlussdiskussion wurde nochmals auf die Bedeutung einer fußgängerfreundlichen und zukunftsfähigen Straßenraumgestaltung hingewiesen. Vorrang hat ein barrierefreier Umweltverbund, bestehend aus dem Fuß- und Radverkehr sowie dem ÖPNV. Für dieses Ziel ist ein Umdenken in der momentanen Straßenraumgestaltung für die Friedrich-Ebert-Straße notwendig. Hier gilt es, Potentiale und mögliche Alternativangebote zu prüfen. Im Spannungsfeld zwischen Einkaufen und nahen Parkraum sollten die Wünsche und Hinweise aus Kundensicht besonders berücksichtigt werden.

Auch sollten Beispiellösungen aus anderen vergleichbaren Städten für die Friedrich-Ebert-Straße geprüft werden.

Die Friedrich-Ebert-Straße ist das Wohnzimmer der Stadt. Über diesen Punkt sind sich alle Teilnehmenden der 1. Werkstatt einig. Wie sich die Planung weiterentwickeln wird, soll am 11.06.2018 unter dem Arbeitstitel „Das Wohnzimmer aufräumen“ erarbeitet werden.

2. Werkstatt 11.06.2018

Die 2. öffentliche Werkstatt fand am 11.06.2018 im Potsdam Museum – Forum für Kunst und Geschichte statt und knüpfte direkt an die Ergebnisse aus der 1. Werkstatt an. Die ebenfalls dreistündige Veranstaltung im Zeitraum von 18.30 bis 21:30 Uhr war von circa 50 Teilnehmerinnen und Teilnehmern besucht. Die Begrüßung zur Werkstatt erfolgte durch den Beigeordneten für Stadtentwicklung, Bauen und Umwelt, Bernd Rubelt.

Für die spätere Diskussion in den Arbeitsgruppen wurden zu Beginn wichtige Fragestellungen und Anmerkungen aufgegriffen.

- Wie kann der Durchgangsverkehr reduziert werden?
- Welche Maßnahmen müssen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und einer bedarfsgerechten Umgestaltung durchgeführt werden?
- Was führt zu einer besseren Aufenthaltsqualität?

Die Haltemöglichkeiten für Autos sollen nicht verschwinden, aber in einem gesunden Verhältnis zu den anderen Nutzungen der Straße stehen.

Grundsätzlich soll gelten „weniger ist mehr“. Der zeitnahe Umbau der Brandenburger Straße ist ebenfalls ein Punkt, der zu berücksichtigen ist. Eine Lösung für die Reduzierung des Durchgangsverkehrs in der Gutenbergstraße steht noch aus und soll in den Arbeitsgruppen erarbeitet werden. Hier sollten verschiedene modellhafte Ansätze diskutiert werden. Grundsätzlich gilt „Mut zur Veränderung“.

Wichtig ist, dass nicht nur Alltagsprobleme im Fokus stehen, sondern auch eine zukunftsfähige Gestaltung, die gemeinsam für die Stadt entwickelt werden soll.

Ziel der 2. Werkstattveranstaltung ist, den jetzigen Planungsstand weiter zu entwickeln. Wie können Maßnahmen im Detail aussehen und in welche Richtung soll es weitergehen?



Abbildung 13: Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der 2. Werkstatt



Abbildung 14: Begrüßung durch Bernd Rubelt (Beigeordneter für Stadtentwicklung, Bauen und Umwelt)

1. Überarbeitungsstand Planung

In der 1. Werkstatt wurde mit einer Stärken-Schwächen-Analyse die Situation in der Friedrich-Ebert-Straße für alle Teilnehmer dargestellt. Um die bestehenden Konflikte im Alltagsverkehr anzugehen, wurde durch das StadtLabor eine Zwei-Varianten-Lösung vorgestellt. Das Ergebnis der 1. Werkstatt fordert eine Verbesserung der Funktionalität vor allem im Bereich Verkehrsorganisation, Sicherheit und Barrierefreiheit. Für eine bessere Nachvollziehbarkeit der Konfliktsituationen wurde der Alltagsverkehr auf Höhe der Brandenburger Straße einer Videoanalyse unterzogen. Die Friedrich-Ebert-Straße hat ein Verkehrsaufkommen, welches sich durch starken Durchgangsverkehr (ÖPNV und radfahrverkehr) und Kfz-Querverkehr auszeichnet. Im Vergleich der einzelnen Verkehrsarten stellen in der Friedrich-Ebert-Straße Fußgänger und Radfahrer den größten Anteil (420 Fußgänger, 475 Radfahrer und 92 Kfz pro Std. – Nachmittag) dar. Demnach wird eine geordnete und aufeinander abgestimmte Verkehrsführung benötigt. Um diesen Anforderungen gerecht zu werden, wurde in der weiterführenden Planung die Variante 1 Boulevard vorgeschlagen. In dieser Variante konnte eine bedarfsgerechte Straßenraumaufteilung bezüglich Gehweg und Radfahrbereich realisiert werden. Durch den Funktionsstreifen erhält das Modell eine ausreichende Flexibilität die auch langfristig gewährleistet werden kann. Um dennoch eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität sicherzustellen, sollen Elemente aus der Variante 2 Flaniermeile in den Boulevard integriert werden (durchgängiger flacher Bord, Sonderlösungen bei Haltestellen: Brandenburger Straße und Nauener Tor)

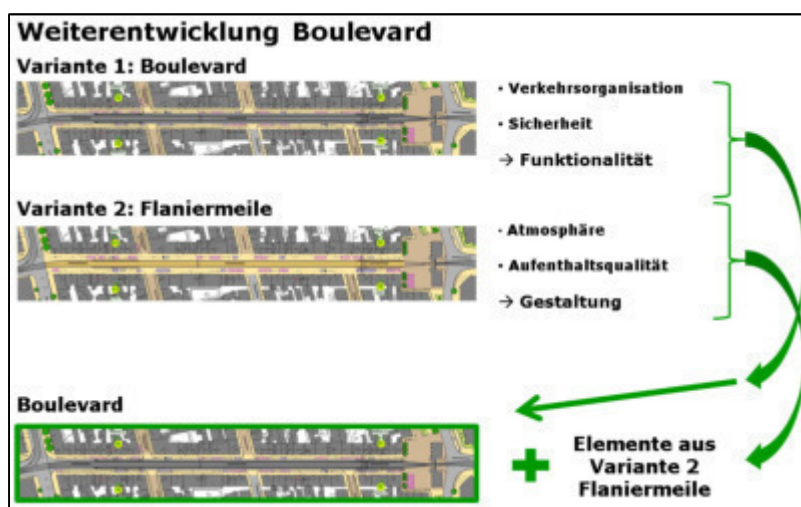


Abbildung 15: Vorschlag der Planung aus 1. Werkstatt

Offene Fragen aus der 1. Werkstatt

Für die offenen Fragen aus der 1. Werkstatt hat das Planungsbüro StadtLabor Empfehlungen und Lösungsansätze entwickelt und vorgestellt.

Verkehrsführung

- Reduzierung des Durchgangsverkehrs in der Gutenbergstraße: Maßnahmen für die westliche Gutenbergstraße zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Jägerstraße:
 - Variante 1: Einbahnstraße in Richtung Jägerstraße
 - Variante 2: Unterbindung des Kfz-Verkehrs mit Pollern

Den Durchgangsverkehr mit Pollern zu unterbinden wird nach einer fachlichen Bewertung durch StadtLabor bevorzugt. Momentan gibt es wegen einer Baustelle in der Gutenbergstraße (im Abschnitt zwischen Dortustraße und Jägerstraße) kaum Querverkehr in der Friedrich-Ebert-Straße. Laut Werkstattteilnehmer wird dies entspannt und positiv gesehen.

Begrünung/Bepflanzung

- Keine Bäume in der Friedrich-Ebert-Straße → durch Stadtverwaltung und Denkmalschutzbehörde festgelegt
- Mögliche Alternativen sind Fassadenbegrünungen → siehe Fassadenbegrünung Café Heider

Haltstellen und Zufahrten

- Geplante Haltestelle südlich Brandenburger Straße blockiert Zufahrten → Gemeinsam mit dem Verkehrsbetrieb Potsdam wird an einer Lösung gearbeitet

Be- Entladen, Parken

- Vorschlag: Be- und Entladen / Halten in Friedrich-Ebert-Straße; Parken im Umfeld
- Be- und Entladezonen mit eingeschränktem Halteverbot:
 - Maximal drei Minuten Halten
 - Ein- oder Aussteigen oder Be- und Entladen solange der Vorgang dauert
 - Menschen mit Behinderung dürfen 3 Stunden halten
- Alternativen: Parkhäuser im Umfeld mit Kapazitätsreserven

Geschäftsauslagen

- Priorität: Freihaltung der Gehwege
- Oberstreifen für Bestuhlung nach französischem Modell und Auslagen; aufgrund der Fassadensprünge variierende Breite des Oberstreifens
- Funktionsstreifen für Freisitz, Aufsteller und Auslagen

Flächenaufteilung Funktionsstreifen

- Haltestellen, Be- und Entladezonen, Fahrradparken, Stadtmobiliar, Beleuchtung sind bedarfsgerecht angeordnet
- Freisitze, Aufsteller und Auslagen finden je nach Bedarf Raum zwischen den angeordneten Funktionen
- Ziel: Gehweg soll freigehalten werden; zu zweit flanieren können

Rückfragerunde

Durch die gekennzeichneten Be- und Entladezonen mit eingeschränktem Halteverbot wird die Haltezeit reduziert, die Fläche effektiver genutzt und die Frequentierung ggf. erhöht. Für längere Parkzeiten sollten Alternativen in den nahe gelegenen Parkhäusern genutzt und eventuell in den Seitenstraßen geschaffen werden. Die Forderung einer Geschwindigkeitsbegrenzung (z.B. Tempo 20-Zone) in der Friedrich-Ebert-Straße einer Ausfahrt zur Charlottenstraße für den Lieferverkehr wird im weiteren Planungsprozess geprüft.

Die Gehwegbreite von zwei Metern ist bei dem Straßenquerschnitt und den unterschiedlichen Anforderungen ein gutes Maß, das zum Teil über den Funktionsstreifen erweitert wird. Potsdam wird weiter wachsen und somit auch das Verkehrsaufkommen in der Innenstadt. Deshalb ist das Ziel, die Innenstadt effizient zu vernetzen, um eine gute Aufenthaltsqualität gewährleisten zu können.

2. Arbeitsgruppendiskussion und Ergebnisse

Fragestellungen

1. Gibt es Hinweise zur Planung?
2. Wie soll der variable Funktionsstreifen genutzt werden?



Abbildung 15: Teilnehmer finden sich zu ihren Arbeitsgruppen ein

1. Arbeitsgruppe (Saal hinten):

Moderation durch Martina Woiwode, Landeshauptstadt Potsdam, Bereich Verkehrsanlagen



Abbildung 16: Teilnehmer der 1. Arbeitsgruppe

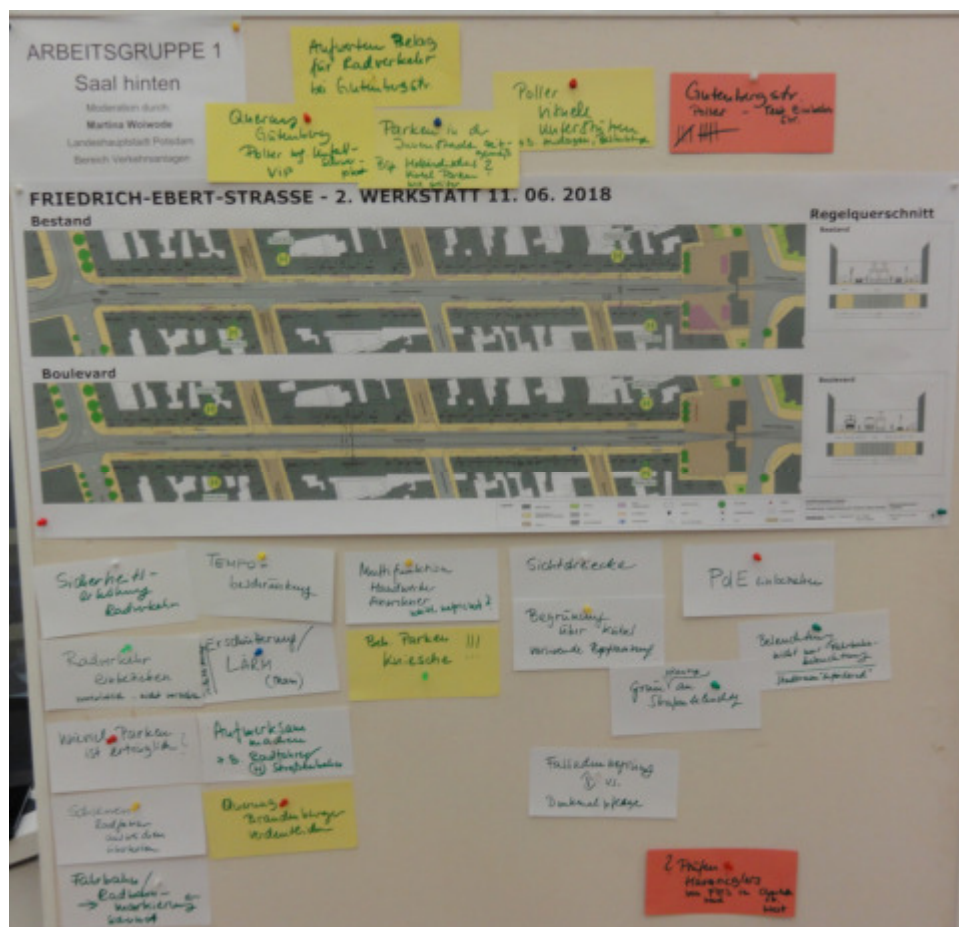


Abbildung 17: Ergebnistafel der 1. Arbeitsgruppe

Sicherheit Radverkehr

- Radverkehr noch mehr einbeziehen (einbeziehen statt vorziehen)
- mehr Sicherheit für Radfahrer bei Querung im Schienenbereich
- verbesserte Radwegmarkierung für mehr Sicherheit
- Aufwertung des Fahrbahnbelags

Schienenverkehr

- Erschütterung/Lärm der Tram reduzieren
- Konfliktpunkt Straßenbahnhaltestelle und Radweg verdeutlichen
- Gleismarkierung für Radfahrer: Gibt es das?
- Ist ein rechtsabbiegendes Gleis von Friedrich-Ebert-Str. in die Charlottenstr. eine Option?

Parkraum

- Wieviel Parken ist erträglich?
- Parken in der Innenstadt noch zeitgemäß? Bsp. Holländisches Viertel
- Behindertenstellplätze bei Kniesche!
- Parkraum für Handwerker und Anwohner? zeitlich befristet?

Querverkehr: Gutenbergstraße, Brandenburger Straße

- Poller für die Gutenbergstraße evtl. mit visueller Unterstützung, da Unfallschwerpunkt durch Querverkehr (fast einstimmige Befürwortung in den Arbeitsgruppen)
- Querung über Brandenburger Straße verdeutlichen und in die vertiefte Planung mit einbeziehen

Grün, Bäume

- Begrünung an Straßenbeleuchtung möglich?
- Fassadenbegrünung vs. Denkmalpflege: was ist möglich?
- Begrünung mit Pflanzkübeln - variierende Bepflanzung

Beleuchtungskonzept

- zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität sollte nicht nur die Fahrbahn beleuchtet werden sondern der gesamte Straßenraum

Sonstiges

- Tempobeschränkung
- Platz der Einheit mit in das Konzept einbeziehen

Hinweise/Fazit:

Grundsätzlich keine Kritik an der vorgeschlagenen Variante Boulevard bzw. es entstehen keine unlösbaren Problempunkte.

2. Arbeitsgruppe (Saal vorn):

Moderation durch Dirk Volkmann, Landeshauptstadt Potsdam, Bereich Verkehrsentwicklung



Abbildung 18: Teilnehmer der 2. Arbeitsgruppe

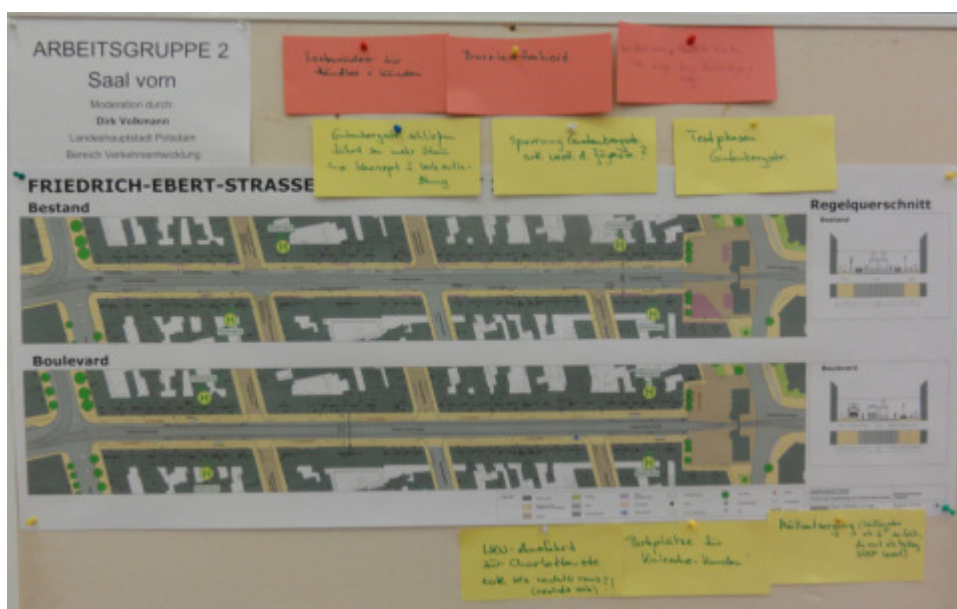


Abbildung 19: Ergebnistafel der 2. Arbeitsgruppe

Barrierefreiheit

- Behindertenstellplätze erhalten

Verkehrsberuhigung

- Ausfahrt zur Charlottenstraße, evtl. Kfz rechts raus/rein?

Radverkehr

- Lastenräder für Händler und Kunden (ist ein langwieriger Prozess und für Verkehrsvermeidung nur eine Teillösung)

Querverkehr Gutenbergstraße

- Schließung Gutenbergstraße führt zu mehr Stau → Konzept für Verkehrsentslastung notwendig
- Sperrung der Gutenbergstraße evtl. westlich der Jägerstraße?
- Testphasen für Gutenbergstraße (zuerst weichere Lösung; falls diese nicht ausreicht: härtere Lösung)

Ruhender Verkehr

- Parkplätze für Kniesche-Kunden, die keinen Schwerbehindertenausweis haben!

Funktionsstreifen

- Müllentsorgung Funktionsstreifen: Zeitfenster ab 6:00 Uhr ist zu früh, da erst ab Mittag geleert wird

Hinweise/Fazit:

Wie geht man mit Wachstum der Stadt und dem steigenden Verkehrsaufkommen um? Große und ganzheitliche Lösung ist anzustreben.

3. Arbeitsgruppe (Foyer):

Moderation durch Norman Niehoff, Landeshauptstadt Potsdam, Bereichsleiter für Verkehrsentwicklung



Abbildung 20: Teilnehmer der 3. Arbeitsgruppe

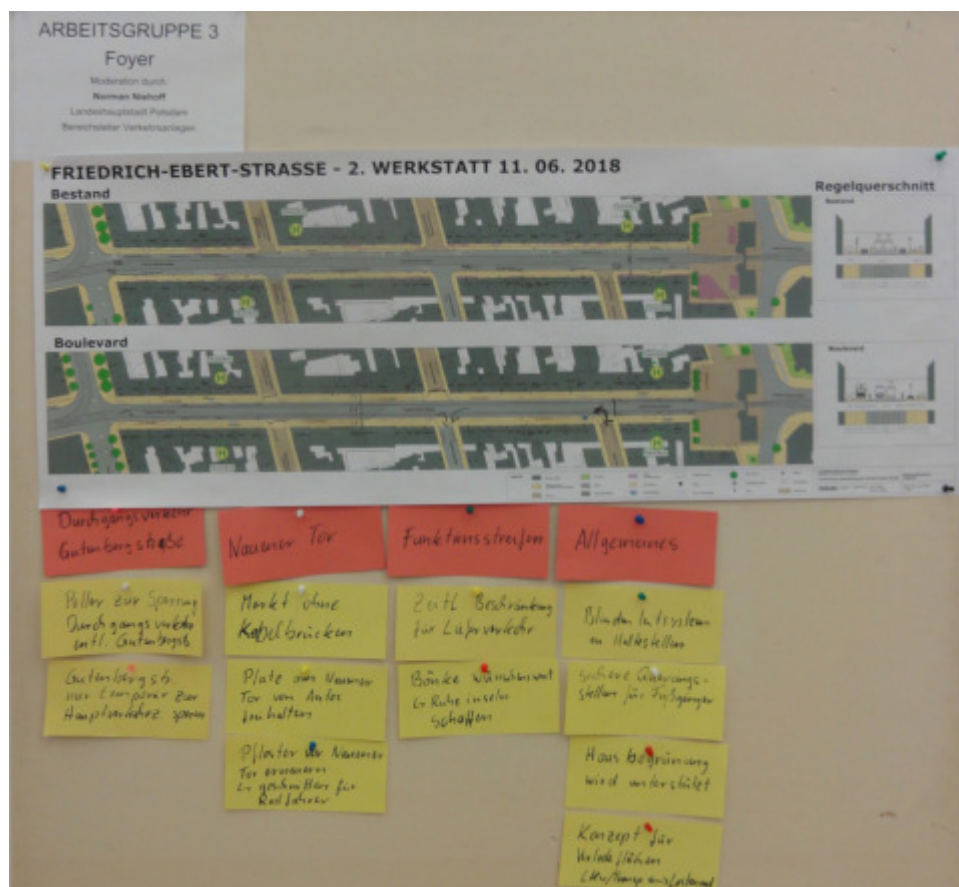


Abbildung 21: Ergebnistafel 3. Arbeitsgruppe

Funktionsstreifen

- zeitliche Beschränkung für Lieferverkehr
- Bänke wünschenswert → Ruheinseln schaffen

Querverkehr Gutenbergstraße

- Poller zur Sperrung - Entlastung der Gutenbergstraße
- Gutenbergstraße nur temporär zur Hauptverkehrszeit sperren

Nauener Tor

- Markt ohne Kabelbrücken
- Platz am Nauener Tor von Autos freihalten
- Pflaster vor Nauener Tor erneuern (für Belange der Radfahrer anpassen)

Sonstiges

- Blindenleitsystem an Haltstellen
- Sichere Querungen für Fußgänger (Zebrastreifen, Lichtsignalanlage)
- Fassadenbegrünung wird sehr befürwortet
- Konzept für Ladeflächen/Transport für LKW und Lastenräder

Hinweise/Fazit:

Eine schnelle Einigkeit zum Thema Poller für Gutenbergstraße in der Arbeitsgruppe. Ist dennoch eine temporäre Lösung nur in Verkehrsspitzen vorstellbar? Ruheinseln/Verweilzonen durch Bänke schaffen evtl. mit Begrünung kombinieren. Logistikkonzept mit Lastenrädern für die Innenstadt

4. Arbeitsgruppe (Untergeschoss):

Moderation durch Tim Tröger, Planungsbüro StadtLabor



Abbildung 22: Teilnehmer der 4. Arbeitsgruppe

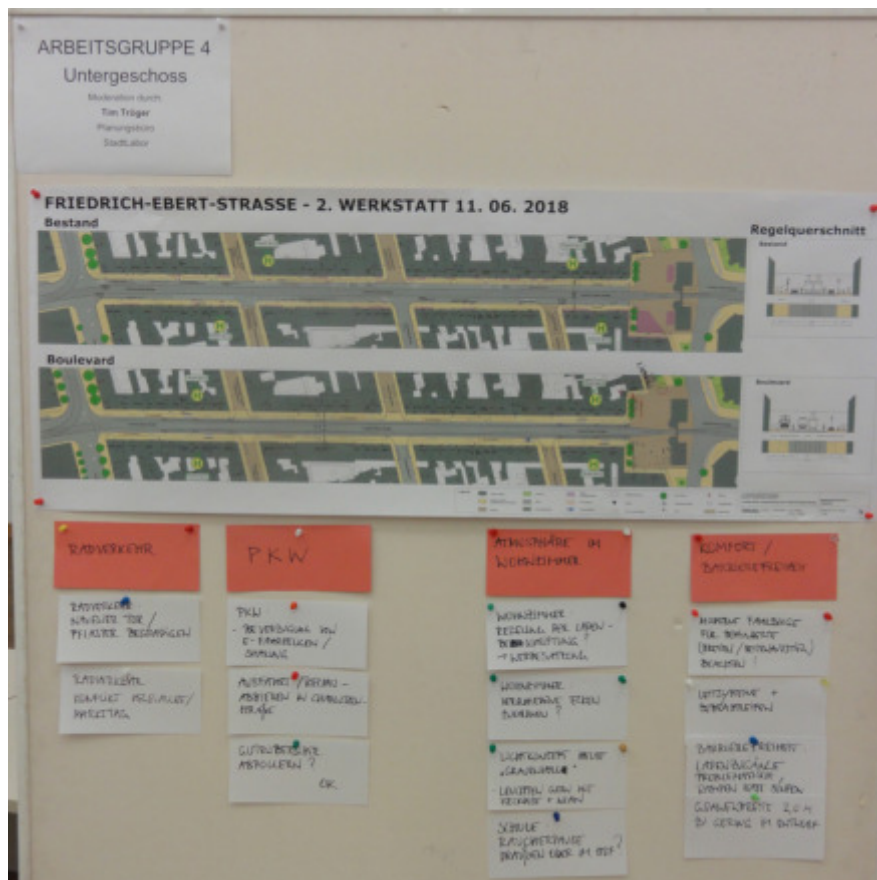


Abbildung 23: Ergebnistafel der 4. Arbeitsgruppe

Radverkehr

- Pflaster begradigen am Nauener Tor
- Konflikt Hegelallee und Nauener Platz am Markttag

PKW

- Gutenbergstraße Abpollern? Ja!
- Ausfahrt/Rechtsabbiegen in Charlottenstraße
- Bevorzugung von E-Fahrzeugen/Carsharing

Atmosphäre im Wohnzimmer

- Schule: Raucherpause draußen oder im Schulhof?
- Lichtkonzept heute „grauenvoll“
- Zukünftig Lichtmasten als Stromverteiler mit Steckdose + WLAN
- dem Wohnzimmer verschiedene Ecken zuordnen (Bsp. Knotenpunkte nochmals aufwerten/hervorheben für bessere Atmosphäre)
- Wohnzimmer: bessere Regelung der Ladenbeschriftung?
→ Werbesatzung

Komfort/Barrierefreiheit

- Gehwegbreite von 2 Meter zu gering im Entwurf
- Barrierefreiheit: Ladenzugänge problematisch, hier Rampen statt Stufen
- Leitsystem + Zebrastreifen
- moderne Fahrzeuge für Behinderte; benötigten Platz beachten → statt auf Funktionsstreifen Alternativen in Seitenstraßen möglich?
- sichere Querung durch Zebrastreifen

Hinweise/Fazit:

Mehr über die Zukunft der Stadt nachdenken – Stichwort: Smart-City

Zusammenfassung Arbeitsgruppendifkussion

Die Teilnehmer standen dem Vorschlag, die Variante Boulevard zu bevorzugen, positiv gegenüber. Im Bezug zur Aufenthaltsqualität waren sich alle Beteiligten einig: Flexibilität ist ein wichtiger Faktor. Mit mehr Flexibilität steht auch mehr gestalterischer Handlungsspielraum zur Verfügung. Hier wurde unter anderem angeregt, Ruhezeiten/Verweilzeiten durch entsprechendes Mobiliar zu schaffen. Die Möglichkeit den Straßenraum durch Fassadenbegrünung aufzuwerten, wurde von vielen Beteiligten befürwortet.

Ein bis dahin ungeklärtes Problem war der Querverkehr über die Friedrich-Ebert-Straße. Aus den Ergebnissen der Arbeitsgruppen wird deutlich, dass sich die Teilnehmer mehrheitlich für eine zeitweise bis dauerhafte Sperrung der westlichen Gutenbergstraße ausgesprochen haben. Von einigen Händlern der Friedrich-Ebert-Straße wird die Einbahnstraßenlösung bevorzugt.

Für den Radverkehr am Nauener Tor wünschen sich die Teilnehmer eine Begradigung des Pflasters. Hier ist noch zu prüfen, inwieweit der Platz für alle Teilnehmer barrierefrei erschlossen werden kann. Eine erste Empfehlung ist die Freihaltung der Gehwege im Randbereich und eine Anpassung der Gehwegbreite wie in der Friedrich-Ebert-Straße.

Wie geht es weiter?

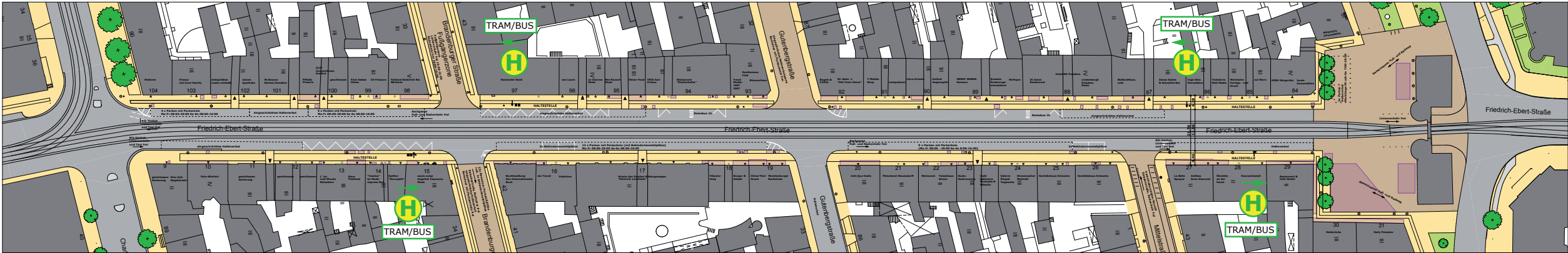
Die geforderte Flexibilität der Friedrich-Ebert-Straße kann durch den Funktionstreifen im Boulevard langfristig gewährleistet werden. Durch StadtLabor wurde mit Hilfe der Hinweise und Anmerkungen der Werkstattteilnehmer eine Empfehlung zur Flächenaufteilung im Funktionsstreifen erarbeitet. Anschließend gilt es, diese Flächenaufteilung im Detail an die bestehenden Gegebenheiten der Friedrich-Ebert-Straße anzupassen.

Weitere Schritte, die bereits vor dem Umbau der Friedrich-Ebert-Straße realisiert werden sollten:

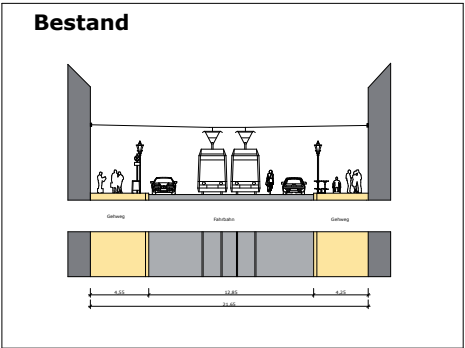
- Anordnung einer Fußgängerzone für die östliche Brandenburger Straße
- Poller bzw. versuchsweise Einbahnstraßen zur Unterbindung des Durchgangsverkehrs in der Gutenbergstraße

FRIEDRICH-EBERT-STRASSE - 1. WERKSTATT 23. 04. 2018

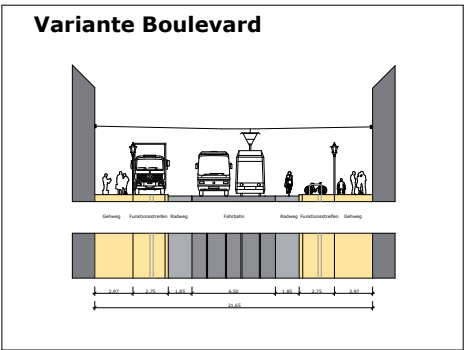
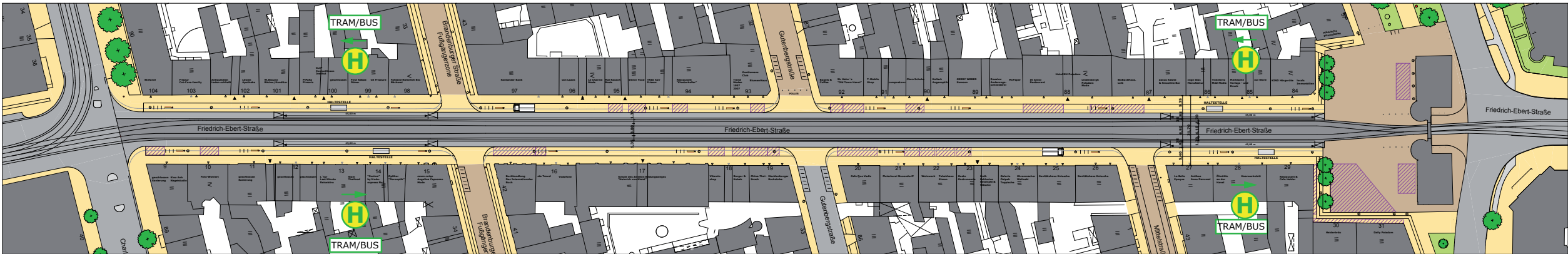
Bestand



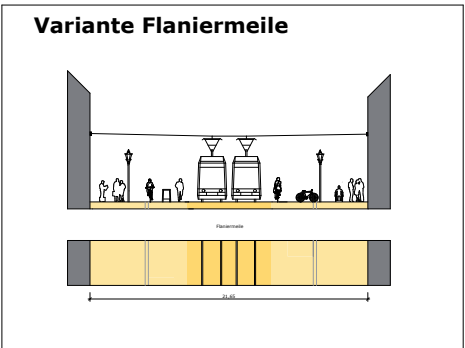
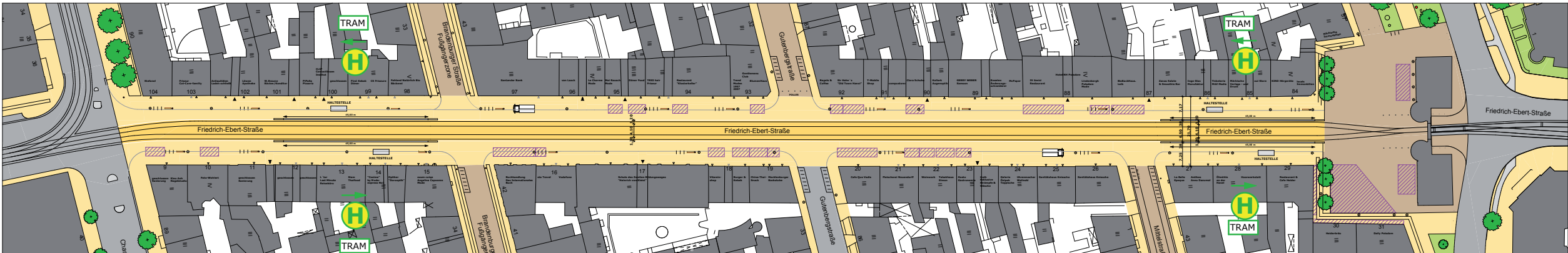
Regelquerschnitt



Variante 1: Boulevard



Variante 2: Flaniermeile

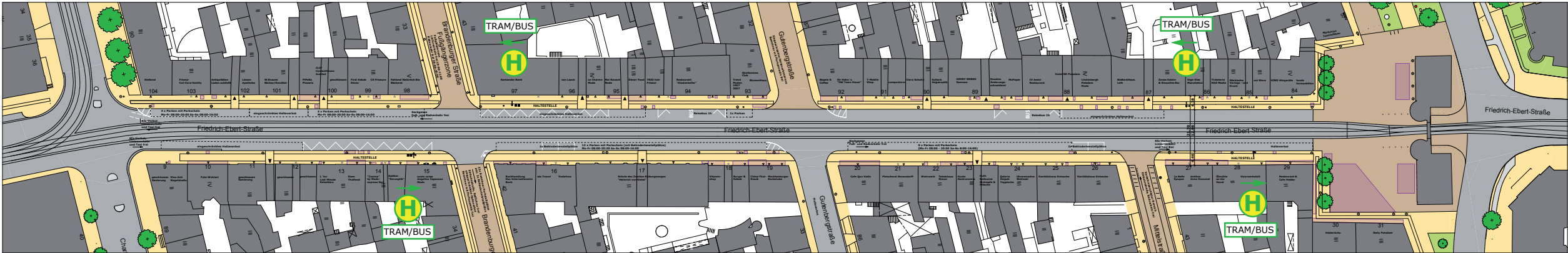


Legende		Verkehrliche Anordnung		Baum, Bestand		Abkürzungen	
Gebäude, Bestand	Grünflächen	Standard Ausgangsknoten	Verkehrliche Anordnung	Baum, Bestand	Schlechte Zustand	Abkürzungen	
Pflasterung Gehweg Grünflächen, Kies- und Moosplaster	Asphalt	Optimaler Ausgangsknoten	Einfahrt	Schlechte Zustand	Fahrradspitze	Fahrradspitze	
Pflasterung	Asphalt gering gelast		Haus- und Ladeneingang	Pole	Städtischer Bank	Städtischer Bank	

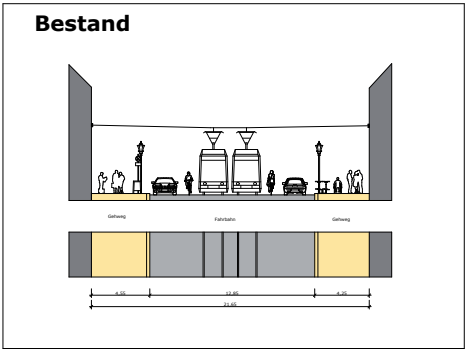
Landeshauptstadt Potsdam Bereich Verkehrsentwicklung Verkehrliche Umgestaltung der Friedrich-Ebert-Strasse		Bestand Lageplan	
Bearbeiter: Tim Tröger Nicole Tippelt		Stand 20. April 2018 1:500	

FRIEDRICH-EBERT-STRASSE - 2. WERKSTATT 11. 06. 2018

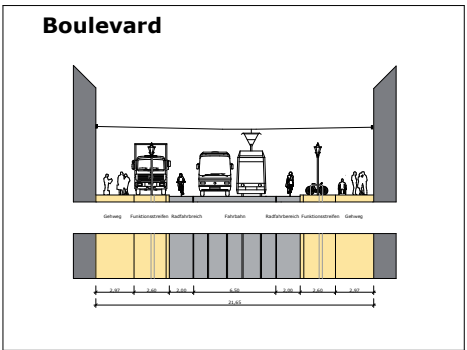
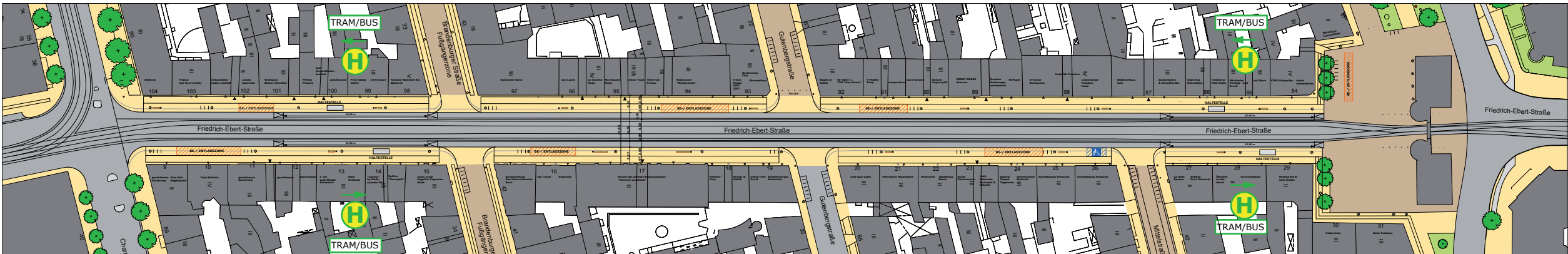
Bestand



Regelquerschnitt



Boulevard



Legende					
Gebäude, Bestand	Grünflächen	Bestand, Fußgängerüberweg	Verkehrsbeschränkung	Baum, Bestand	Abstellort
Pflasterung Gehweg, Gehsteig, Rad- und Mopsweg	Asphalt	Bei-/Entladezone	Einbahn	Schienenbusse, Bestand	Fahrschulplatz
Pflasterung	Asphalt, gepflastert	Behindertenplatz	Haus- und Ladeneingang	Pole	Stadtbahn Bank

Landeshauptstadt Potsdam Bereich Verkehrsentwicklung		Bestand, Boulevard Lageplan	
Verkehrliche Umgestaltung der Friedrich-Ebert-Strasse		Stand 08. Juni 2018 1:500	
Bearbeiter: Tim Tröger Nicole Tippelt			

Impressum:

Auftraggeber:

Landeshauptstadt Potsdam
46 Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung
461 Bereich Verkehrsentwicklung
Friedrich-Ebert-Straße 79/81
14469 Potsdam

Planung, Gestaltung,
Text und Pläne:
Bearbeiter:

StadtLabor, Tim Tröger und Fritjof Mothes GbR
Tim Tröger / Nicole Tippelt
Hinrichsenstr. 3
04105 Leipzig
Tel.: 0341 / 21 11 800
Fax: 0341 / 21 11 881
www.stadtlabor.de
kontakt@stadtlabor.de