



Landeshauptstadt  
Potsdam



**Bürgerbeteiligung**  
**Innenstadtverkehrskonzept**  
**Gesamtdokumentation**  
**Werkstätten 2014 - 2016**





Landeshauptstadt  
Potsdam

**Bürgerbeteiligung  
Innenstadtverkehrskonzept  
Gesamtdokumentation  
Werkstätten 2014 - 2016**

# Impressum

## **Herausgeber:**

Landeshauptstadt Potsdam  
Der Oberbürgermeister

Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung  
Bereich Verkehrsentwicklung  
Ansprechpartner Dirk Volkmann

Friedrich-Ebert-Straße 79/81  
14469 Potsdam

[www.potsdam.de/verkehrsentwicklung](http://www.potsdam.de/verkehrsentwicklung)

## **Text und Bearbeitung:**

Juliane Rudloff, *VisioninForm*  
Dirk Volkmann, Landeshauptstadt Potsdam  
Joos van den Dool, *VisioninForm*  
Manu Kaspar, manuka pr

## **Fotos:**

Ergebniswerkstatt Innenstadtverkehrskonzept am 3. Mai 2016 (© Landeshauptstadt  
Potsdam / Barbara Plate) (Titel- und Rückseite)  
Friedrich-Ebert-Straße (© LK Argus) (Titelseite)

Fotos wenn nicht anders angegeben:  
*VisioninForm* / Juliane Rudloff

**Stand:** Juni 2016

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Quellenangabe gestattet.

# **Inhalt**

**Vorwort**

**VI**

**Kurzfassung**

**VII**

## Vorwort

Mit der dreiteiligen Beteiligungswerkstatt zum Innenstadtverkehrskonzept hat die Landeshauptstadt Potsdam den Potsdamerinnen und Potsdamern eine Möglichkeit geboten, bei der Gestaltung wichtiger städtischer Angelegenheiten mitzuentcheiden. Gleichzeitig hat sie auf ihre praktischen Erfahrungen und direkte Betroffenheit bezüglich des innerstädtischen Verkehrs zurückgegriffen, was dem zu verabschiedenden Innenstadtverkehrskonzept eine solide Basis gibt.

Mit Hilfe der Werkstätten und der Online-Beteiligungsmöglichkeit haben die Einwohnerinnen und Einwohner, Vereine, Organisationen, Verbände und Unternehmen ein Meinungsbild abgegeben, was die Anliegen der Potsdamer und Potsdamerinnen an das Innenstadtverkehrskonzept widerspiegelt und dem Beschlussentwurf des Innenstadtverkehrskonzeptes mit auf den Weg gegeben werden kann.

Das Format der Beteiligungswerkstätten erhielt vielfach positive Rückmeldungen. Besonders die aktive und interaktive Mitgestaltung wurde gelobt. Auch die gute Versorgung mit einem kleinen Catering hat mit dazu beigetragen, dass sich die Beteiligten wohl gefühlt und wertgeschätzt haben. Die freie und konstruktive Arbeitsweise im Plenum, an Tischen und an Tafeln brachte Abwechslung und einen interessanten Veranstaltungsverlauf. Auf Augenhöhe mit den Verantwortlichen und Experten der Stadt zu diskutieren, hat für alle Seiten Vorteile gebracht. Alle inhaltlichen Aspekte konnten umfassend betrachtet und gewürdigt werden, Verständnis für die komplexen und nicht immer für alle Interessenlagen lösbaren Fragen konnte erlangt werden.

Der Oberbürgermeister bedankt sich herzlich bei allen engagierten Potsdamerinnen und Potsdamern, die ihre Hinweise, Ideen und Meinungen persönlich in den Werkstätten oder online eingebracht haben. Die zukunftsfähige Weiterentwicklung des Innenstadtverkehrs ist eine wichtige Aufgabe für Potsdam und kann – damit möglichst die Interessen aller berücksichtigt werden – am besten gemeinsam angegangen werden.

Die Stadt Potsdam ist bereits einer der Vorreiter in Deutschland für Bürgerbeteiligungsprozesse. Die Werkstattreihe zum Innenstadtverkehrskonzept war hier ein weiterer Meilenstein. Die Beteiligten der Werkstattreihe zum Innenstadtverkehrskonzept freuen sich, sowohl inhaltlich als auch in der Nutzung und Weiterentwicklung von Beteiligungsmöglichkeiten einen Beitrag geleistet zu haben.

(unterschrift)

Andreas Goetzmann  
Fachbereichsleiter Stadtplanung und Stadterneuerung

## Kurzfassung

Im Rahmen der Entwicklung eines neuen Innenstadtverkehrskonzeptes hat die Landeshauptstadt Potsdam im Herbst 2014 und Frühjahr 2016 ein dreistufiges Werkstattverfahren zur Bürgerbeteiligung durchgeführt. Unter dem Motto „Stadtentwicklung braucht Beteiligung“ waren alle Potsdamerinnen und Potsdamer, Verbände, Vereine, Organisationen und in der Innenstadt ansässige Händlerinnen und Händler eingeladen, die Zukunft des Innenstadtverkehrs mitzudiskutieren und mitzugestalten.

Das Innenstadtverkehrskonzept basiert auf dem Anfang 2014 beschlossenen Stadtentwicklungskonzept Verkehr. Dieses sieht vor, für die gesamte Stadt und die Stadt-Umland-Beziehungen eine nachhaltigere Verkehrsentwicklung voranzutreiben. Die Ziele und Maßnahmen des Innenstadtverkehrskonzeptes orientieren sich daher an einer nachhaltigen Wirkung auf die Stadt- und Verkehrsentwicklung. Es wird voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte 2016 von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen.

Alle drei Werkstätten fanden im Haus der Brandenburgisch-Preußischen Geschichte am Neuen Markt in Potsdam statt. Die erste und zweite Werkstatt waren jeweils als vierstündige Abendveranstaltung konzipiert, die dritte Werkstatt dauerte zweieinhalb Stunden.

Bei der Dialogwerkstatt am 13. Oktober 2014 trugen rund 65 Teilnehmerinnen und Teilnehmer alle Hinweise, Ideen und Aspekte zusammen, die aus ihrer Sicht für das Innenstadtverkehrskonzept wichtig sind und ergänzten damit die bei der Stadtverwaltung vorliegende Bestands- und Problemanalyse von 2012. Weiterhin kamen sie über Werte und Interessen in Bezug auf die innerstädtische Verkehrsentwicklung ins Gespräch. Wichtige Aspekte sind aus Sicht der Teilnehmenden gegenseitige Toleranz und gutes Miteinander aller Verkehrsteilnehmer, eine erlebbare Innenstadt, die auf die Menschen und auf die Veränderungen der Zukunft ausgerichtet ist sowie eine Reduzierung der Umwelt-, Raum- und Lärmbelastungen durch Autos. Erarbeitet wurden diese Ergebnisse an zehn Thementischen. Bei der abschließenden Evaluierung gaben die Teilnehmenden Themenwünsche für die zweite Werkstatt an. Auf Grundlage dieser und der erlangten Ergebnisse wurde die zweite Werkstatt konzipiert. Des Weiteren flossen die Beiträge aus einer Online-Beteiligung ein, welche vom 23. September bis 10. November 2014 parallel zum Werkstattverfahren möglich war.

Bei der zweiten Werkstatt, der Themenwerkstatt, kamen am 10. November 2014 rund 40 Teilnehmerinnen und Teilnehmer zusammen. Aus den 26 gebündelten Themen der ersten Werkstatt wählten sie sieben Themen mit dem größten Handlungsbedarf aus. Für diese wurden an Thementischen konkrete Maßnahmen entwickelt. Die sieben Bereiche umfassten: Reduzierung des Kfz-Verkehrs, ÖPNV-Zugänglichkeit, Barrierefreiheit, Lebensqualität, Aufenthaltsqualität, Verkehrsberuhigung, Kfz-Parken und Verkehrsfluss. Für diese Themen wurden insgesamt 45 Maßnahmen entwickelt.

Die Ergebnisse der ersten und zweiten Werkstatt wurden von der Verwaltung der Landeshauptstadt Potsdam, Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung/ Bereich Verkehrsentwicklung, weiter bearbeitet. Dazu wurden die in der ersten und zweiten Werkstatt erarbeiteten Vorschläge in einer Übersicht zusammengestellt und hinsichtlich ihrer Übernahme in das Innenstadtverkehrskonzept bewertet. Maßnahmenvorschläge aus dem zurückliegenden Beteiligungswerkstätten, die nicht zum räumlichen oder sachlichen

Geltungsbereich des Innenstadtkonzeptes gehören bzw. die den gesamtstädtischen Entwicklungszielen widersprechen wurden nicht weiter aufgeführt. Die relevanten Maßnahmen flossen in den Entwurf für das Innenstadtverkehrskonzept ein.

Bei der dritten Werkstatt, der Ergebniswerkstatt, wurden am 3. Mai 2016 die Ziele und Maßnahmen aus dem Entwurf des IVK der interessierten Öffentlichkeit vorgestellt. Die in den Werkstätten herausgearbeiteten Verkehrsziele für die Innenstadtentwicklung lassen sich zu folgenden allgemeinen Zielen zusammenfassen: Verbesserung der Aufenthaltsqualität, Sicherung der Erreichbarkeit, Erhöhung der Verkehrssicherheit und Reduzierung der Umweltbelastungen. Zur Verwirklichung dieser Ziele wurden vier Maßnahmenblöcke mit insgesamt 21 Maßnahmen erstellt. Rund 40 Teilnehmerinnen und Teilnehmer nutzten die Gelegenheit, die Maßnahmen hinsichtlich ihres Nutzens zur Erreichung der Ziele zu bewerten und in Bezug auf die Dringlichkeit ihrer Umsetzung zu priorisieren. Dafür wurde in der dritten Werkstatt die Form des „Galerierundganges“ gewählt. Bei der anschließenden Diskussion im Plenum wurden kritische Punkte und Themen in Bezug auf das Innenstadtverkehrskonzept noch einmal gemeinsam diskutiert. Auch online gab es wieder die Möglichkeit, Kommentare und Bewertungen einzubringen – diesmal über die Beteiligungsplattform Civocracy, welche die Stadt Potsdam seit Jahresbeginn im Rahmen eines Pilotversuchs zur Online-Bürgerbeteiligung nutzt.

Unter Berücksichtigung des am 3. Mai im Kutschstall Ensemble gewonnenen Meinungsbildes und der eingegangenen Beiträge aus der Online-Plattform wird im Anschluss vom Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung, Bereich Verkehrsentwicklung, der Beschlussentwurf des Innenstadtverkehrskonzeptes für die Stadtverordnetenversammlung entwickelt.

In dieser Dokumentation werden das Verfahren der drei Beteiligungswerkstätten und deren Ergebnisse vorgestellt. Teil 1 umfasst die erste und zweite Werkstatt, Teil 2 die dritte Werkstatt.

Die Beteiligungswerkstätten wurden in enger Zusammenarbeit und Abstimmung mit dem Büro für Bürgerbeteiligung durchgeführt. Mit der Durchführung und Moderation war das Team von Vision*in*Form aus Potsdam beauftragt.

# **Bürgerbeteiligung Innenstadtverkehrskonzept Potsdam**

## **Dokumentation**

**Teil 1: Dialogwerkstatt | 13.10.2014**

**Teil 2: Themenwerkstatt | 10.11.2014**



# Bürgerbeteiligung Innenstadtverkehrskonzept Potsdam

## Dokumentation

### Inhalt

---

<b>Zusammenfassung</b> .....	<b>3</b>
<b>Beteiligungswerkstatt zum Innenstadtverkehrskonzept Potsdam</b> .....	<b>4</b>
<b>Beschreibung Dialogwerkstatt</b> .....	<b>6</b>
<b>Beschreibung Themenwerkstatt</b> .....	<b>8</b>
<b>Ergebnisse</b> .....	<b>13</b>
Themensammlung.....	13
Themenauswahl .....	16
Maßnahmen .....	18
<b>Anlagen</b> .....	<b>22</b>
A. Themen aus den Online-Meldungen .....	22
<b>Ergebnisse Werkstatt 1</b> .....	<b>25</b>
B. Tafeln der Dialogtische .....	25
C. Themenwünsche für die nächste Werkstatt .....	50
<b>Ergebnisse Werkstatt 2</b> .....	<b>55</b>
D. Zusammenfassung Themensammlung Dialogwerkstatt .....	55
E. Anleitung für Entwicklung von Maßnahmen und Strategien .....	59
F. Übersicht Maßnahmen .....	61
G. Ergebnisblätter der Thementische.....	65
<b>Weitere Anlagen</b> .....	<b>94</b>
H. Programm Dialogwerkstatt 13.10.2014 .....	94
J. Programm Themenwerkstatt 10.11.2014 .....	95
K. Rückmeldungen Dialogwerkstatt .....	96
L. Rückmeldungen Themenwerkstatt.....	98
M. Themenspeicher (beide Werkstätten) .....	101

# Zusammenfassung

---

Die Landeshauptstadt Potsdam hat im Rahmen der Entwicklung eines neuen Innenstadtverkehrskonzepts alle Einwohnerinnen und Einwohner, die Händlerinnen und Händler und weitere in der Innenstadt ansässige Einrichtungen und Unternehmen zu einer zweistufigen Beteiligungswerkstatt eingeladen. Der Dialog zur Zukunft des Verkehrs in der Potsdamer Innenstadt fand in zwei vierstündigen Abendveranstaltungen im Haus der Brandenburgisch-Preußischen Geschichte statt. Zur Dialogwerkstatt am 13. Oktober 2014 kamen etwa 66 interessierte Potsdamerinnen und Potsdamer. Gemeinsam trugen sie alle Hinweise, Ideen und Aspekte zusammen, die aus ihrer Sicht für das Innenstadtverkehrskonzept wichtig sind und ergänzten somit die bestehende Bestands- und Problemanalyse der Stadtverwaltung. Darüber hinaus kamen die Teilnehmerinnen und Teilnehmer über Werte und Interessen ins Gespräch, die richtungsweisend für das Potsdamer Innenstadtverkehrskonzept sein können. Parallel zum Werkstattverfahren war ein Online-Formular unter [www.potsdam.de/verkehrsentwicklung](http://www.potsdam.de/verkehrsentwicklung) freigeschaltet, über das 27 Hinweise und Vorschläge eingereicht wurden.

Bei der Themenwerkstatt am 10. November 2014 wurde die Themensammlung in 26 Themen gebündelt vorgestellt. Die circa 40 Teilnehmerinnen und Teilnehmer wählten hiervon sieben Themen aus, für die an Thementischen konkrete Maßnahmen entwickelt wurden. Das größte Interesse fand das Thema „Reduzierung des Kfz-Verkehrs“. Es wurde daher an zwei Tischen bearbeitet. Die weiteren Themen waren „ÖPNV: Zugänglichkeit“, „Barrierefreiheit“, „Lebensqualität, Aufenthaltsqualität“, „Verkehrsberuhigung“, „Kfz-Parken“ und „Verkehrsfluss“. Für diese Themen wurden insgesamt 45 Maßnahmen entwickelt.

Die Ergebnisse der beiden Werkstätten fließen in das Innenstadtverkehrskonzept ein, das die Stadt im Anschluss an das Beteiligungsverfahren in 2015 entwickelt. Der Entwurf des Innenstadtverkehrskonzepts wird vorab der interessierten Öffentlichkeit noch einmal vorgestellt. Mit dieser Dokumentation werden die Ergebnisse der beiden Werkstätten allen Interessierten zugänglich gemacht.

Die Beteiligungswerkstatt wurde in enger Zusammenarbeit und Abstimmung mit dem Büro für Bürgerbeteiligung durchgeführt. Mit der Durchführung und Moderation hat die Stadtverwaltung das Team von *VisioninForm* aus Potsdam beauftragt.

# Beteiligungswerkstatt zum Innenstadtverkehrskonzept Potsdam

---

Im Rahmen der Entwicklung eines neuen Innenstadtverkehrskonzepts hat die Landeshauptstadt Potsdam alle Einwohnerinnen und Einwohner, die Händlerinnen und Händler und weitere in der Innenstadt ansässige Einrichtungen und Unternehmen eingeladen, an einem Dialog zur Zukunft des Verkehrs in der Potsdamer Innenstadt teilzunehmen. Dazu wurde eine zweistufige Werkstatt zur Bürgerbeteiligung initiiert. Alle Interessierten hatten die Gelegenheit, Ideen, Vorschläge und Hinweise persönlich an zwei Abendterminen mit anderen Potsdamerinnen und Potsdamern auszutauschen und gemeinsam Maßnahmen für ausgewählte Themenbereiche zu erarbeiten. Alternativ gab es die Möglichkeit, Beiträge online über die Internetseite [www.potsdam.de/verkehrsentwicklung](http://www.potsdam.de/verkehrsentwicklung) einzureichen. Die Ergebnisse der Beteiligungswerkstatt fließen in das Innenstadtverkehrskonzept ein, das die Stadt im Anschluss an das Beteiligungsverfahren in 2015 entwickelt.

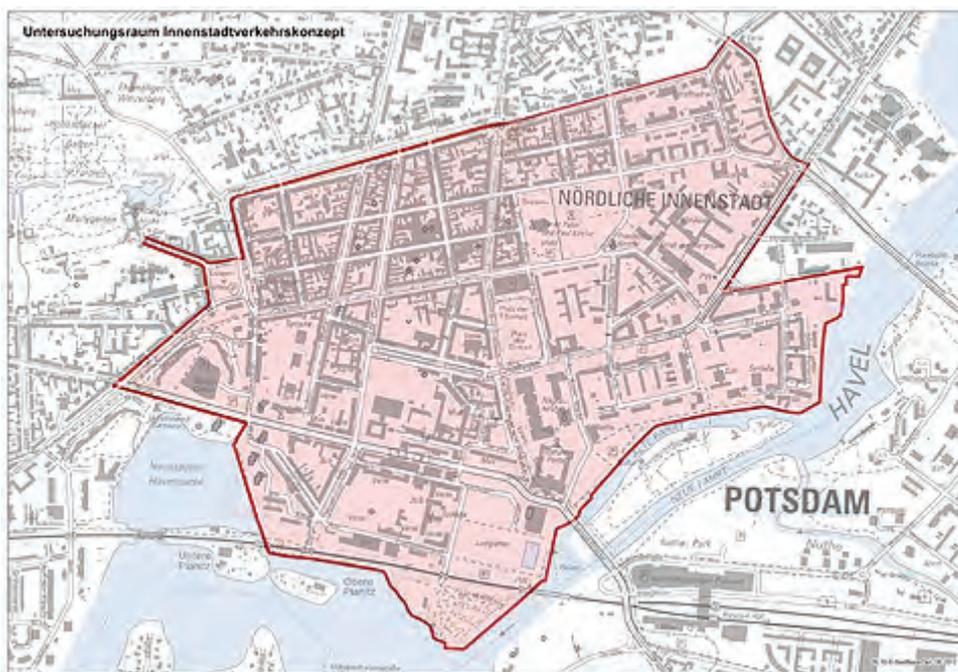


Abbildung 1: Der Planungsbereich für den Innenstadtverkehr. (© Landeshauptstadt Potsdam)

Das zweistufige Verfahren begann am 13. Oktober 2014 im Haus der Brandenburgisch-Preußischen Geschichte mit der Dialogwerkstatt. Vertreter der Stadtverwaltung stellten eine umfangreiche Bestands- und Problemanalyse

vor, die im Vorfeld erstellt worden war (2012). Diese wurde von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern an Dialogtischen um weitere Entwicklungspunkte, Hinweise und Ideen ergänzt. Fragen, mit denen man sich beschäftigte, waren: Was sind die wichtigsten Herausforderungen? Wo liegen Hindernisse, Risiken und Chancen? Was läuft gut und was nicht? Welche Themen sollen ins Konzept Eingang finden? Das Ergebnis dieser Arbeit ist eine ergänzende Problemanalyse von allen Stellen und Themen in Bezug auf die Innenstadtverkehrssituation, in denen Handlungsbedarf gesehen wird. Die Teilnehmenden entwickelten dafür konkrete und praktische Anregungen und kamen zu grundsätzlichen Überlegungen über Werte und Ziele, die richtungsweisend für das Innenstadtverkehrskonzept sein können, ins Gespräch.

Die gesammelten Themen aus der Dialogwerkstatt wurden zusammen mit den eingereichten Online-Beiträgen gebündelt und für den zweiten Teil des Verfahrens aufbereitet. Die Themenwerkstatt fand am 10. November 2014 wieder als vierstündige Abendveranstaltung statt. Hier wählten die Anwesenden die Themen zur Weiterbearbeitung aus, in denen sie den größten Handlungsbedarf sahen. Auf diese Weise entstanden für sieben Handlungsfelder konkrete Maßnahmen, die die Teilnehmenden in einem intensiven Arbeitsprozess gemeinsam entwickelten.

Die Ergebnisse der Beteiligungswerkstatt werden in dieser Dokumentation vorgestellt. Sie werden von der Verwaltung der Landeshauptstadt Potsdam weiter bearbeitet und fließen nach Prüfung in den Entwurf des Innenstadtverkehrskonzepts ein. Der fertige Entwurf wird der interessierten Öffentlichkeit schließlich zur Begutachtung vorgelegt, bevor er zur Beschlussfassung in die politischen Gremien geht. Hierbei hat die Öffentlichkeit auf Grundlage der durch die Geschäftsordnung der Stadtverordnetenversammlung gegebenen Möglichkeiten erneut die Chance sich in die öffentliche Debatte einzubringen. In der zweiten Jahreshälfte 2015 wird die Stadtverordnetenversammlung voraussichtlich ein neues Innenstadtverkehrskonzept beschließen.

## Beschreibung Dialogwerkstatt

---

Für den Auftakt der Beteiligungswerkstatt waren am 13. Oktober circa 66 Teilnehmerinnen und Teilnehmer<sup>1</sup> in das Haus der Brandenburgisch-Preußischen Geschichte im Kutschstall-Ensemble gekommen. Davon hatten sich 59 registriert und 27 vorab angemeldet. Ab 17:30 Uhr konnte sich jede und jeder bei Tee, Kaffee und Brötchen an Stellwänden über den bisherigen Stand des Innenstadtverkehrskonzepts anhand von Material und Karten aus der 2012 durch die Stadt beauftragten Problemanalyse informieren.



Abbildung 2: Nach der Begrüßung stellte die Stadtverwaltung eine Problemanalyse zum Innenstadtverkehr vor. (© Landeshauptstadt Potsdam/ Barbara Plate)

Die Veranstaltung begann um 18 Uhr mit der Vorstellung dieser Analyse durch die Vertreter der Stadtverwaltung. Die Teilnehmenden der Dialogwerkstatt haben die vorgestellten Informationen interessiert aufgenommen und im Anschluss an zehn gemischten Thementischen anhand von vier vorgegebenen Fragen den Dialog aufgenommen. Für diesen ersten Teil der Werkstatt war es wichtig, ein möglichst breites, vielfältiges und unvoreingenommenes Bild zur Sache zu erhalten. Deshalb haben sich Teilnehmerinnen und Teilnehmer an

---

<sup>1</sup> Diese Zahl beinhaltet neben den beiden Vertretern des Bereichs Verkehrsentwicklung, der die Beteiligungswerkstatt in Auftrag gegeben hat, sieben weitere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Stadtverwaltung. Diese haben zusammen mit Vertreterinnen und Vertretern des Büros für Bürgerbeteiligung die Tische moderiert.

den Tischen zusammengefunden, die möglichst unterschiedliche Sichten auf den Innenstadtverkehr haben.

Folgende Fragen wurden in zwei Blöcken à 45 Minuten diskutiert:

- Was war für mich das Wichtigste/ Prägnanteste bei der Präsentation?
- Was hat noch gefehlt und sollte im Konzept berücksichtigt werden?
- Was sind denkbare Ansätze, damit möglichst viele Menschen mit dem Innenstadtverkehrskonzept zufrieden sind?
- Finden Sie gemeinsam einen Titel für das Innenstadtverkehrskonzept, der die Ideen Ihres Tisches auf einen Nenner bringt!

Im Anschluss an die Fragerunden präsentierten die Tische ab 21 Uhr ihre Ergebnisse in jeweils drei Minuten der Gesamtheit der Anwesenden. Dabei wurde einerseits deutlich, dass jeder Tisch ganz individuell gearbeitet hatte.



Abbildung 3: Über 60 Personen nahmen an der Dialogwerkstatt – dem ersten Teil der Beteiligungswerkstatt – teil. (© Landeshauptstadt Potsdam/ Barbara Plate)

Die vielfältigsten Aspekte wurden genannt, wodurch die enorme Bandbreite des Themas deutlich wurde. Andererseits tauchten auch viele wiederkehrende Aspekte auf, die deutlich machten, welche Themen die Teilnehmenden bewegen. Einige Tische hatten eher auf einer abstrakten Ebene diskutiert, andere nannten sehr viele konkrete und praktische Punkte. Die meisten Tische haben beide Ebenen berücksichtigt.

Das detaillierte Programm findet sich in [Anlage H](#).

## Beschreibung Themenwerkstatt

---



Abbildung 4: Rund 40 Menschen nahmen an der Themenwerkstatt teil. (© Landeshauptstadt Potsdam/ Barbara Plate)

Die Themenwerkstatt hatte zum Ziel, aus den Themen, die in der Dialogwerkstatt identifiziert wurden, eine Auswahl zu treffen und für diese konkrete Maßnahmen beziehungsweise Strategien oder Visionen zu entwickeln. Dazu fanden sich am 10. November 2014 rund 40 interessierte Potsdamerinnen und Potsdamer im Haus der Brandenburgisch-Preußischen Geschichte ein. Etwa die Hälfte hatte bereits an der Dialogwerkstatt teilgenommen. Ab 17:30 Uhr waren die Türen geöffnet, bei Kaffee, Getränken und Brötchen konnte man vorab mit anderen Teilnehmenden ins Gespräch kommen und die an Schauwänden ausgestellten Ergebnisse der ersten Werkstatt studieren.

Die Veranstaltung begann um 18 Uhr mit der Begrüßung durch Herrn Goetzmann, Fachbereichsleiter für Stadtplanung und Stadterneuerung der Landeshauptstadt. Nach der Vorstellung und Einführung in den Abend stellte das

Team von VisioninForm allen Anwesenden die Ergebnisse der Dialogwerkstatt zusammengefasst in 26 Themen vor. Dabei hatten die Teilnehmenden die Gelegenheit, weitere Themen hinzuzufügen und bestehende inhaltlich zu ergänzen.

Nach der Besprechung der Themensammlung stellte Herr Volkmann als Vertreter des Bereichs Verkehrsentwicklung den Rahmen und die Maßnahmen für das Innenstadtverkehrskonzept vor, die aus Sicht der Stadtverwaltung wichtig sind. Zudem ordnete er die an den Schautafeln vorgestellten Themen ein. Im Anschluss an die Präsentation stimmten die Teilnehmenden über die weiter zu bearbeitenden Themen ab.



Abbildung 5: Die Teilnehmenden hatten die Möglichkeit die insgesamt 26 Themen der Dialogwerkstatt zu ergänzen. (© VisioninForm/ Juliane Rudloff)

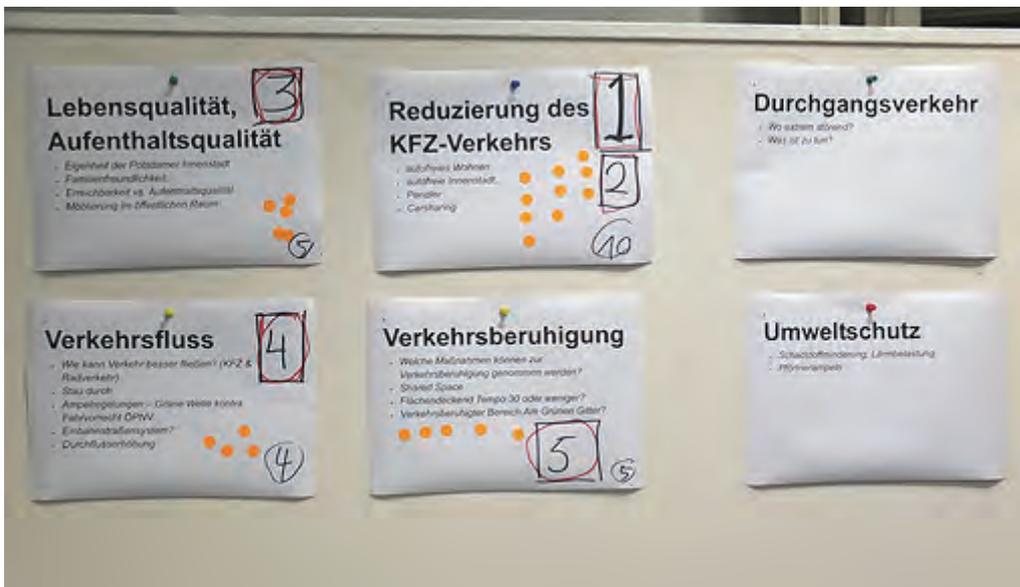


Abbildung 6: Mit Klebepunkten bestimmten die Teilnehmenden sieben Themen zur weiteren Bearbeitung. (© VisioninForm/ Juliane Rudloff)

Für die eigentliche Arbeit in der Werkstatt standen acht Tische zu Verfügung, an denen jeweils ein Thema vertieft diskutiert werden konnte (Thema 1 wurde an zwei Tischen bearbeitet). An jedem Tisch stand eine Moderatorin oder ein Moderator bereit, die darauf achteten, dass sich alle Teilnehmenden gleichberechtigt einbringen konnten, den Arbeitsprozess strukturierten und die Ergebnisse festhielten. Nach einer Einführung in die Arbeit an den Thementischen hatten die Teilnehmenden 45 Minuten Zeit für die erste Arbeitsrunde. Aufgabe war es, entweder eine Maßnahme (konkret, ortsbezogen) oder eine Strategie/Vision (abstrakt, konzeptionell) zu bearbeiten und auf Ergebnisblättern festzuhalten. Für beide Wege gab es jeweils eine Anleitung, um zu konkreten Ergebnissen zu kommen (siehe [Anlage E](#)).



Abbildung 7: An acht Tischen erarbeiteten die Teilnehmenden gemeinsam Vorschläge für verschiedene Themen. (© VisioninForm/ Juliane Rudloff)

Zur Unterstützung der Teilnehmenden stand diesmal ein Fachteam, bestehend aus Herrn Kahle (Bereichsleiter Verkehrsentwicklung), Herrn Dörrie (stellvertretender Bereichsleiter) und Herrn Volkmann (Mitarbeiter Bereich Verkehrsentwicklung) für fachliche Fragen zur Verfügung. Sobald sich an einem Thementisch in der Diskussion eine Frage ergab, zu deren Beantwortung weitere Informationen benötigt wurden, konnte dieses Fachteam zur Unterstützung angefordert werden. Von dieser Möglichkeit wurde rege Gebrauch gemacht. Die kompetente Unterstützung des Fachteams wurde von den Teilnehmenden äußerst positiv aufgenommen. Die Themen konnten somit viel „realitätsnäher“ bearbeitet werden.

Die Atmosphäre während der Arbeit an den Tischen war intensiv und konzentriert. Alle Teilnehmenden waren durchgängig präsent, ordneten gemeinsam ihre Ideen und Gedanken und kamen zu verwertbaren Ergebnissen. Nach einer halbstündigen Pause ging es weiter mit der zweiten Runde von ebenfalls 45 Minuten. Die Teilnehmenden hatten die Möglichkeit, die Tische zu wechseln, von der sie überwiegend Gebrauch machten. Die Moderatorinnen und Moderatoren blieben bei ihrem jeweiligen Thementisch und stellten den neu Hinzugekommenen die Ergebnisse der ersten Runde vor. Durch diesen Wechsel konnten mehr Aspekte zu den jeweiligen Themen eingebracht werden und die angedachten Maßnahmen und Strategien noch einmal einer kritischen Prüfung unterzogen werden. Die Themen, Ideen und Bemerkungen, die nicht in das am Tisch besprochene Thema passten, konnten bei Bedarf auf separaten „Themenspeicher“-Blättern festgehalten werden.



Abbildung 8: Nach einer halbstündigen Pause ging es weiter mit der zweiten Runde von ebenfalls 45 Minuten. (© VisioninForm/ Juliane Rudloff)

Nach Ende der zweiten Runde gab es erneut eine kurze Pause, während der zwischen den Tischen ein Stuhlkreis aufgebaut wurde. Dort präsentierten die Tischmoderatorinnen und -moderatoren die wichtigsten an ihren Tischen entwickelten Strategien und Maßnahmen. Dabei saßen sie in einem „Innenkreis“, in dem stets ein Stuhl frei war, während die anderen Teilnehmerinnen und

Teilnehmer an ihren Tischen den „Außenkreis“ bildeten und aufmerksam zuhörten. Moderatorinnen und Moderatoren, die mit der Vorstellung der jeweiligen Tischergebnisse fertig waren, verließen den Innenkreis. Alle Anwesenden, die etwas sagen wollten, konnten sich jederzeit auf den freien Stuhl im Innenkreis setzen und am Gespräch teilnehmen.



Abbildung 9: Alle Anwesenden, die etwas sagen wollten, konnten sich jederzeit auf den freien Stuhl im Innenkreis setzen und am Gespräch teilnehmen. (© Landeshauptstadt Potsdam/ Barbara Plate)

Zum Abschluss der Veranstaltung bedankte sich Herr Kahle bei den Teilnehmenden und erläuterte das weitere Verfahren für die Erarbeitung des Innenstadtverkehrskonzepts. Dieses sieht im Anschluss an die Beteiligungswerkstatt die Konzepterstellung durch die Stadtverwaltung mit internen und externen Abstimmungen vor. Im zweiten Quartal 2015 soll der Konzeptentwurf der Öffentlichkeit vorgestellt werden. Als Beschlussvorlage geht dieser in die Stadtverordnetenversammlung, wo voraussichtlich im vierten Quartal 2015 der Beschluss gefasst werden soll.

Das Programm der Themenwerkstatt findet sich in [Anlage J](#).

## Ergebnisse

---

Für beide Werkstätten kann festgehalten werden, dass die Arbeitsatmosphäre während der gesamten Zeit äußerst positiv und aktiv war. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer sagten im Nachhinein, dass sie die vier Stunden nicht als belastend empfunden hätten, sondern dass die Zeit „wie im Flug“ vergangen sei. Durch das konzentrierte Arbeiten aller Beteiligten wurde der vorgesehene Zeitplan eingehalten und das hat dazu beigetragen, dass das Programm engagiert und für alle angenehm durchgeführt werden konnte. Die inhaltlichen Ergebnisse beider Werkstätten werden im Folgenden vorgestellt

## Themensammlung

Bei der Sammlung aller relevanten Themen während der Dialogwerkstatt wurde zunächst deutlich, dass das Innenstadtverkehrskonzept (IVK) sehr viele Gestaltungs- und Entscheidungsebenen berührt. So waren sich die Teilnehmenden weitestgehend einig darin, dass das IVK nicht ohne Einbettung in das gesamte Verkehrskonzept der Stadt berücksichtigt werden könne. Auch die Ein- und Anbindung des Umlandes müsse Berücksichtigung finden. Die Vertreter der Stadt bestätigten diese Sichtweise, wiesen aber darauf hin, dass der räumliche Betrachtungsrahmen für die Innenstadt abgesteckt sei und auch Beachtung finden müsse, um auch am konkreten Ort Verbesserungen verwirklichen zu können.

Des Weiteren kam an vielen Tischen der Wunsch nach einem übergreifenden Innenstadtverkehrskonzept zur Sprache, das Gleichberechtigung, Gemeinsamkeit, gegenseitige Toleranz und Rücksichtnahme verstärkt. Vor allem bezüglich des Autoverkehrs und des sehr stark belastenden Durchgangsverkehrs herrschte weitestgehende Einigkeit unter den Teilnehmenden. Ebenfalls wurde vieles aus einer umfassenden Perspektive über Lebensqualität und Verkehr diskutiert. Denn die Verkehrssituation und auch die damit einhergehenden Probleme sind vielfach mit Lebens-, Arbeits- und Konsumgewohnheiten verknüpft und sind von diesen nicht zu trennen. In fast allen Gruppen wurde die Frage nach der Rolle des Autos und Alternativen dazu diskutiert. Besonders ins Blickfeld rückte die Situation derjenigen Menschen, die zu Fuß gehen oder mit dem Rad fahren. Fragen nach Aufenthaltsqualität, Fahr- und Gehwegsicherheit wurden besprochen. So gibt es zum Beispiel ein Bedürfnis

nach Fahrradwegen durch die Innenstadt, die einerseits ein schnelles Fortkommen ermöglichen, andererseits aber zur historischen Stadtansicht und dem Straßenbelag passen. So besteht zum Beispiel Bedarf an einer Verbesserung der Befahrbarkeit der Gutenbergstraße für Radfahrerinnen und Radfahrer.

Beim ÖPNV wurden Vorschläge für die Verbesserung der Taktung, vor allem in den Abendstunden genannt. Auch ein kostenfreier ÖPNV wurde diskutiert. Hauptthema war jedoch die Verknüpfung mit P+R-Angeboten, die intensiviert und verbessert werden sollen, insbesondere, um die Stadt-Umland-Verbindungen attraktiver zu machen.

Einige Male wurden Unfallgefahren durch Baustellen erwähnt, jedoch wurden sehr kritische und unsichere Stellen nicht genau benannt. An vielen Tischen gab es Fragen nach einer statistischen Datenpräsentation: Was zum Beispiel bedeutet die erwartete Bevölkerungszunahme für die Innenstadt und wie wird diese berücksichtigt? Auch der demografische Wandel im Sinne einer Alterung der Gesellschaft und die damit einhergehenden Anforderungen an Barrierefreiheit waren häufig genannte Themen. Ein weiterer Punkt war die Erweiterung des Konzeptgebietes um die Zugänge zur Innenstadt, insbesondere die Lange Brücke und den Bahnhofsbereich. Auch auf den dritten Havelübergang und Pfortnerampeln kam man an vielen Tischen zu sprechen. Weitere Themen waren Luft- und Lärmbelastung sowie die Frage nach bezahlbaren Parkplätzen und -häusern sowie deren Attraktivität und Erreichbarkeit.

An mehreren Stellen kehrte als integrierender Punkt die Frage beziehungsweise der Bedarf nach neuen Modellen wieder und ob diese erprobt werden könnten. Hier ging es um die Notwendigkeit, Denkgewohnheiten in Bezug auf Einzel- oder Gruppenbedürfnisse zu überprüfen und anzupassen. Der Wunsch und das Bedürfnis nach einem rücksichtsvollen Miteinander wurden deutlich. Das Thema umfasste auch die Wertigkeit von individueller Autonutzung und einem darauf bezogenen Kultur- und Generationenwandel. Schließlich wurde angeregt, mögliche Ansätze und Lösungen mit den Konzepten und Erfahrungen anderer Städte zu vergleichen – etwa der Stadt Salzburg.

Die genannten Ergebnisse der Dialogwerkstatt finden sich im Detail in [Anlage B](#) wieder.

Am Ende der Dialogwerkstatt wurden die Anwesenden gebeten, einen Fragebogen auszufüllen, in dem unter anderem nach den Themenwünschen für die zweite Werkstatt gefragt wurde. 44 Teilnehmerinnen und Teilnehmer gaben überwiegend sehr detailliert ihre Rückmeldungen und Themenvorschläge ab. Folgende Themengruppen konnten anhand der Fragebögen identifiziert werden:

- (1) Rücksichtnahme
- (2) Lebensqualität, Umdenken & Zukunftsvision
- (3) Durchgangsverkehr
- (4) Verkehrsberuhigung
- (5) Verkehrshindernisse
- (6) ÖPNV (Öffentlicher Personennahverkehr)
- (7) Radfahrer
- (8) Parken
- (9) Bürgerbeteiligung
- (10) Sonstige

Alle zu den jeweiligen Themengruppen genannten Aspekte finden sich in [Anlage C](#) („Themenwünsche“) wieder.

Weitere Hinweise auf den Rückmeldebögen zur Veranstaltung und dem Beteiligungsverfahren insgesamt sowie statistische Angaben finden sich in [Anlage K](#)

## Themenauswahl

Alle genannten und erarbeiteten Ideen, Vorschläge und Hinweise wurden nach der ersten Werkstatt als „Themensammlung“ weiterbearbeitet. Die Themensammlung hat drei Quellen:

1. Einsendungen über das Online-Eingabeformular (siehe [Anhang A](#))
2. Tafeln der Dialogwerkstatt (siehe [Anhang B](#))
3. Themenwünsche, die nach der Dialogwerkstatt auf Rückmeldebögen angegeben wurden (siehe [Anhang C](#))

Diese breit gefächerte Themensammlung wurde in Vorbereitung auf die zweite Werkstatt zu 26 Themen „gebündelt“. Aus diesen Themen wählten die Anwesenden der Themenwerkstatt diejenigen zur weiteren Bearbeitung aus, in denen sie den größten Handlungsbedarf sehen. Folgende sieben Themen wurden von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern per Abstimmung ausgewählt:

1. Reduzierung des Kfz-Verkehrs
2. Lebens- und Aufenthaltsqualität
3. Verkehrsfluss
4. Verkehrsberuhigung
5. Barrierefreiheit
6. Kfz-Parken
7. ÖPNV: Zugänglichkeit

Jede Teilnehmerin und jeder Teilnehmer konnte zwei Punkte verteilen, jedoch haben nicht alle Anwesenden alle ihre Punkte verteilt. Die folgende Tabelle zeigt die Themen in der auf der Werkstatt vorgestellten Reihenfolge und die dort jeweils verteilten Punkte. Die schließlich bearbeiteten Themen sind fett gedruckt. Da das Thema Nr. 3 („Reduzierung des Kfz-Verkehrs“) eine hohe Punktezahl erhielt, wurde es an zwei Tischen bearbeitet. Thema Nr. 7 („Verkehrsfluss“) und Thema Nr. 13 („Radfahren: Befahrbarkeit und Abstellmöglichkeiten“) bekamen beide jeweils vier Punkte; jedoch blieb bei der Besetzung der Tische der zum Radfahren leer, sodass das Thema entfiel. Das Thema Nr. 27 wurde von den Teilnehmenden unmittelbar vor der Abstimmung der Auswahl hinzugefügt.

Tabelle 1: **Ergebnis der Abstimmung über die Themen in der Werkstatt (je zwei Punkte pro Person)**

	Thema	Anzahl der Punkte
1.	Rücksichtnahme	1
<b>2.</b>	<b>Lebensqualität, Aufenthaltsqualität</b>	<b>5</b>
<b>3.</b>	<b>Reduzierung des Kfz-Verkehrs (2 Tische)</b>	<b>10</b>
4.	Neue Mobilitätskonzepte	0
5.	Durchgangsverkehr	0
6.	Umgehung Innenstadt	3
<b>7.</b>	<b>Verkehrsfluss</b>	<b>4</b>
<b>8.</b>	<b>Verkehrsberuhigung</b>	<b>5</b>
9.	Umweltschutz	0
<b>10.</b>	<b>ÖPNV: Zugänglichkeit</b>	<b>7</b>
11.	ÖPNV: Taktung und Bezahlbarkeit	1
12.	Radfahren: Nord-Süd-Querung der Innenstadt	0
13.	Radfahren: Befahrbarkeit und Abstellmöglichkeiten	4
14.	Fußgänger	1
<b>15.</b>	<b>Kfz-Parken</b>	<b>5</b>
16.	Park + Ride (P + R)	0
<b>17.</b>	<b>Barrierefreiheit</b>	<b>6</b>
18.	Sicherheit/Unfallgefahren	2
19.	Konkreter Ort: Brandenburger Straße	0
20.	Konkreter Ort: Gutenbergstraße	0
21.	Konkreter Ort: Charlottenstraße	3
22.	Konkreter Ort: Friedrich-Ebert-Straße	0
23.	Tourismusverkehr	0
24.	Handel/Einkaufen	0
25.	Lieverkehr	0
26.	Fußgängerzone	0
27.	Konkreter Ort: Fuß-/Radverbindung entlang Bahntrasse Havel	0
	Summe	57

Eine Auflistung der Themen mit ihren jeweiligen Inhalten ist in [Anlage D](#) zu finden.

## Maßnahmen

Schwerpunkt der Themenwerkstatt war es, Maßnahmen und/ oder Strategien zu den ausgewählten sieben Themen zu erarbeiten. Für beide Wege gab es jeweils eine Anleitung (siehe [Anlage E](#), „Anleitung für Entwicklung von Maßnahmen und Strategien“).

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer haben an acht Tischen insgesamt 38 Ergebnisblätter erstellt. Alle Ergebnisse beziehen sich auf Maßnahmen, Strategien wurde nicht entwickelt. Es wurden jeweils folgende Fragen beantwortet:

1. Was konkret soll sich positiv verändern?
2. Welche Maßnahme sollte aus unserer Sicht ergriffen werden?
3. Welche Einrichtungen werden hierfür gebraucht?
4. Welchen Beitrag könnten Teilnehmende dieses Tisches dazu leisten?

### Was konkret soll sich positiv verändern?

Die positiven Veränderungswünsche sind in der Tendenz fast durchgängig dahingehend zu verstehen, dass eine Reduzierung des Kfz-Innenstadtverkehrs beziehungsweise eine Kfz-Verkehrsberuhigung zugunsten einer Steigerung von Lebens- und Aufenthaltsqualität angestrebt wird. Überwiegend wird gewünscht, den Kfz-Verkehr ganz oder teilweise aus der Innenstadt herauszunehmen, durch Umgehung zu reduzieren, auf Hauptachsen zu bündeln und den Parkraumsuchverkehr zu minimieren. Auch das Kfz-Parken auf den Straßen in der Innenstadt soll zugunsten anderer Raumnutzungsmöglichkeiten reduziert oder – wie beispielsweise im Holländer Viertel – ganz aufgehoben werden. Sicherheit, Verbesserung von Aufenthaltsqualität und der Querungsmöglichkeiten, besonders auch aus der Perspektive von Barrierefreiheit, sind den Teilnehmenden wichtig. Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) soll gestärkt werden, etwa durch verbesserte Zugänglichkeit von Haltestellen, Fahrzeioptimierung und den Ausbau des P + R, auch in Kombination von Rad + Auto.

## **Welche Maßnahme sollte aus unserer Sicht ergriffen werden?**

Bei den Maßnahmen werden in Bezug auf den Kfz-Verkehr beispielsweise folgende Vorschläge gemacht: versenkbare Poller rund um die Einkaufsinnenstadt nach dem Vorbild der Stadt Salzburg, vollständige Ausweisung der Einkaufsinnenstadt als verkehrsberuhigten Bereich, Öffnung der Schopenhauerstraße zwischen Luisenplatz und Breite Straße für den Durchgangsverkehr, Stärkung beziehungsweise Verbesserung des Rings um das Zentrum und eines kleinen Ringes um die Charlottenstraße oder Einführung von Schritttempo am Luisenplatz zum Grünen Gitter.

Zum Thema Parken wird unter anderem vorgeschlagen, Parkplätze für Anwohnende in den Parkhäusern der Innenstadt einzurichten oder Stellplätze zurückzubauen, bei gleichzeitiger Schaffung von Alternativangeboten für Bewohnerinnen und Bewohner sowie besseren Bedingungen für Carsharing. Es wird aber auch vorgeschlagen, neue Parkplätze auf dem Bassinplatz zu bauen. Die Verdrängung von PKW-Stellplätzen von der Straße in Parkhäuser soll mehr Platz für den ÖPNV bringen und eine Parkplatz-Börse zum Teilen von Parkplätzen (Parkplatz-Sharing) deren Ausnutzung verbessern.

Zum Thema ÖPNV gibt es zahlreiche Maßnahmen zum Wegfall, der Schaffung, Verlegung und Konzentration von Haltestellen sowie der Optimierung von Umsteigezeiten und -wegen. So soll die Taktdichte an allen Potsdamer Regionalbahnhöfen deutlich erhöht werden. Außerdem soll das Einkaufen per ÖPNV attraktiver gemacht werden, indem ÖPNV-Tickets erstattet oder ein Rabatt für ÖPNV-nutzende Kunden gewährt wird. Park & Ride soll durch kostenlose Plätze für ÖPNV-Benutzer über die Kundenkarte eingebunden werden.

Im Themenbereich Barrierefreiheit wird vorgeschlagen, glatte Gehbahnen mit haptisch<sup>2</sup> und optisch kontrastreichen Seitenstreifen einzurichten, Straßenmobiliar ausschließlich im Seitenstreifen aufzustellen und Führungen auf Plätzen beziehungsweise um Plätze herum zu schaffen. Zudem wird empfohlen, Poller an Knotenpunkten einzurichten und damit mehr Sicherheit für alle, insbesondere für Menschen zu Fuß oder auf dem Rad zu ermöglichen.

---

<sup>2</sup> altgrch.: greifbar, zu greifen; den Tastsinn betreffend

Im Bereich Radfahren werden unter anderem folgende Maßnahmen vorgeschlagen: klare Vorfahrtsregelung für Radfahrer in der Hegelallee, Entlastung durch Park & Bike (Parken außerhalb, weiterfahren mit Mietfahrrädern) und ein Mobilitätsinformationssystem für Fahrräder.

Zur Verbesserung der Situation der zu Fuß Gehenden wird vorgeschlagen, die Verbindungsfunktion der Friedrich-Ebert-Straße zu verbessern (Stadtschloss – Brandenburger Straße) und dadurch einen Straßenquerschnitt mit mehr Flächen für die Nutzung „per pedes“ zu erhalten. Des Weiteren könnten durch eine Erweiterung der Fußgängerzone in der Gutenbergstraße eine Belebung des Gewerbes und weitere Attraktivitätssteigerungen erreicht werden.

Schließlich gibt es noch Maßnahmen zur Senkung der Lautstärke durch Be- und Entladung und zur Reduzierung des Mülls.

Eine vollständige Auflistung der Maßnahmen liegt als [Anlage F](#) der Dokumentation bei.

### **Welche Einrichtungen werden hierfür gebraucht?**

Auf die Frage, wer für die Umsetzung der genannten Maßnahmen zuständig beziehungsweise geeignet ist, werden die jeweiligen Zuständigkeitsbereiche der Behörden der Stadtverwaltung genannt. Aus der Politik müssen die Stadtverordnetenversammlung, die Parteien und die Landesregierung mitwirken. Aus dem Bereich Verkehr sind die verantwortlichen Einrichtungen für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), die ViP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH (ViP), der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB), die Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH und andere Busunternehmen sowie der Fahrgastverband gefragt. Ein Hinweis von Tisch 6 („Barrierefreiheit“) war, dass von Seiten der Verbände immer weniger Beteiligung erfolgen würde, der Behindertenverband befinde sich sogar in Auflösung.

In der Gruppe der Bürgerinnen und Bürger wurden genannt: die Anwohnerinnen und Anwohner, die ihre Zustimmung zu konkreten Maßnahmen geben müssen, Mieterinnen und Mieter, Eigentümerinnen und Eigentümer, Kunden und Besucher. Als besonders einzubeziehende Gruppen wurden Kinder sowie Seniorinnen und Senioren erwähnt. Aus dem Bereich der Wirtschaft wurden als Akteure für die Umsetzung die einzelnen Händlerinnen und Händler, Ge-

werbetreibende und Gastronomen vor Ort, die AG Innenstadt, die Parkhausbetreiber, aber auch die Industrie- und Handelskammer genannt.

### **Welchen Beitrag könnten Teilnehmende dieses Tisches dazu leisten?**

Die Frage, welchen eigenen Beitrag die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Tische leisten könnten, wurde nur an wenigen Stellen beantwortet. Für die Umsetzung der Maßnahmen werden hauptsächlich die oben erwähnten Einrichtungen gebraucht. Allerdings sahen die Teilnehmenden ihre Möglichkeiten im Bereich der Bürgerbeteiligung. Des Weiteren könnte indirekt ein Beitrag geleistet werden, wenn durch eine parkfreie Mittelstraße im Holländer Viertel Aktivitäten und Geschäfte belebt würden.

Die Ergebnisblätter aller Tische finden sich in [Anlage G](#).

# Anlagen

---

## A. Themen aus den Online-Meldungen

Ergänzend und unterstützend zu den Beteiligungswerkstätten vor Ort konnten alle Interessierten im Zeitraum vom 23. September bis zum 10. November 2014 ihre Ideen, Vorschläge und Hinweise zum Innenstadtverkehrskonzept per Internet übermitteln. Insgesamt haben 27 Menschen diese virtuelle Möglichkeit der Beteiligung wahrgenommen: 14 Personen nutzten das Online-Formular für die Übermittlung von Inhalten und ihre Anmeldung; 13 Personen übermittelten nur Inhalte und sieben nur ihre Anmeldung. Zum größten Teil waren die eingesendeten Beiträge sehr ausführlich. Sie gingen gleichberechtigt mit den in der Dialogwerkstatt erarbeiteten Themen in die Themensammlung für den zweiten Werkstattteil ein. Hier eine Zusammenfassung der per Internet genannten Themen.

### **Verkehrskonzept**

- zeitlich veränderliche Ströme der verschiedenen Verkehrsträger an Punkten des Straßenbildes; erfasst durch eine statistische Erhebung?
- Umlandgemeinden in ein Verkehrskonzept einbezogen?
- Gleichbehandlung von Individualverkehr, ÖPNV und Rad
- Anfahrt von den dezentralen Wissenschaftsstandorten in Potsdam zur neuen Geschäftsstelle im Zentrum Potsdams
- Verkehrsplanung im Bereich des nicht-motorisierten Personennahverkehrs
- Vorstellung zu einem nachhaltigen, multimodalen Verkehrskonzept für Berufspendler zwischen Potsdam und Berlin
- Entwicklung eines Konzeptes, das Taxis und ÖPNV stärker verzahnt
- Einbettung in Umgebung (Ring um die Innenstadt)

### **Verkehrsfluss/ Umgehungsverkehr**

- Verkehrsfluss (Stau durch Ampeln, in der Folge Abgasbelastung) (2x genannt)
- Verkehrsberuhigung/ verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (2x genannt)
- Durchgangsverkehr/ Entlastungsstraße (4x genannt)
- Pfortnerampeln (3x genannt)
- 3. Havelübergang (4x genannt)
- Reduzierung LKW- und Autoverkehr (2x genannt)
- Tempo 30-Zonen (2x genannt)

## Anlage A

- Durchfahrverbot LKW >7,5 t
- Reduzierung des automobilen Individualverkehrs
- ISES
- Queren der Brandenburger Straße durch PKW aller Art
- Untertunnelung längs des Neuen Gartens in Richtung Bornstedter Feld
- Untertunnelung Havel und Innenstadt

## Parken

- Park & Ride (5x genannt)
- Parkraumkonzept (3x genannt)
- Parkplatzsituation Drewitzer Str.
- Bezahlbarkeit/ kostenlose Beförderung zur Erhöhung der Attraktivität (2x genannt)
- Parkleitsystem optimieren
- Verringerung Parkflächen, Ausbau ÖPNV
- Kreuzungsbereiche

## Rad

- ganzheitliches Radwegkonzept (2x genannt)
- Sicherheit von Radwegen/ Radfahrern (7x genannt)
- Fahrrad“renn“strecken/ Fahrradachsen
- Nextbike-Netz
- Fahrradständer (2x genannt)
- Umwandlung einzelner Parkbuchten zu Fahrradstellplätzen
- Kontrollen wegen zugeparkten Radspuren
- Anreiz- und Belohnungssysteme in Betrieben/ Krankenkassen für mehr Rad

## Fußgänger

- Sicherheit von Fußgängern (3x genannt)
- Ausbau/ Verbesserung von Fußwegen (2x genannt)
- Fahrsicherheit Friedrich-Ebert-Straße

## ÖPNV

- Straßenbahnführung, -bau und -taktung (4x genannt)
- Wartehäuschen Straßenbahn/Bus

## Anlage A

- Attraktivität
- Tarifgestaltung ÖPNV (7x genannt)
- Einsatz von Batterie- statt von Dieselmotoren Bussen
- Anbindung der Berliner Vorstadt an die Potsdamer Innenstadt am Abend
- spezifische Probleme an Haltestellen
- besseren Anbindung des Treffpunkt Freizeit an den öffentlichen Personennahverkehr (zukünftige Anbindung des Potsdamer Nordens an den ÖPNV)
- Kaiserbahnhof
- extra Straßenbahnwaggon für Radfahrer

## Umweltbelastung

- Luftschadstoffminderung und Minderung Lärmbelastung (4x genannt)
- Stadtrundfahrten nur noch durch ortsansässige Unternehmen, welche ausschließlich Batteriebetriebene Busse oder Pferdekutschen verwenden dürfen.
- Rückgewinnung des öffentlichen Raumes
- Lebensqualität (2x genannt)
- Nicht-einhalten von Geschwindigkeitsbegrenzungen (Lärmbelastung)
- neue Modelle/ technische Innovationen

## Rücksichtnahme

- Freundlichkeit, Disziplin + Rücksichtnahme
- Einsatz von deutlich mehr Polizisten und Ordnungsamtsmitarbeitern zur Überwachung des Straßenverkehrs

## Weitere

- Projekt "Freie Ufer"
- Barrierefreiheit
- barrierefreie Kennzeichnung auf Mischverkehrsflächen (shared space)
- Touristisches Leitsystem



## Frage 2 & 3 (Probleme und mögliche Lösungsansätze)

### Lieferverkehr

- Prüfung/Vorgabe von Lieferzeiten: Zone Anlieferung Jägerstraße  
Lärmbelästigung ab 6 Uhr den ganzen Tag über (LKW) für die Anwohner
- Lieferverkehr zeitlich einschränken (nicht den ganzen Tag) Kaisers
- Man findet als Anwohner keine Ruhe
- Bei Lieferung läuft der Motor die ganze Zeit wegen der Laderampe + Abgase (Kaisers)

### Stau

- Staus infolge Rückbau der Bushaltetaschen
- Stau infolge der Ampelregelung
- Keine Feinstaubbelastung in Potsdam?
- Koordinierung der Verkehrsbauten in Potsdam

### Charlottenstraße

- Charlottenstraße:  
Busse raus → keine Vibrationen  
- zum Luisenplatz öffnen  
- Bordsteine abschrägen, Fahrzeuge dort halb aufstellen
- Keine Busse in der/durch die Charlottenstraße
- Ungünstige Länge der Verkehrswege mit vermehrter Belastung, z.B. Charlottenstraße Richtung Luisenplatz
- Vibrationen infolge der Busgeschwindigkeit zum Schaden der Gebäude: Charlottenstraße
- Charlottenstraße: Durch Umbau in den Häusern Probleme (mächtige Vibrationen) erst geschaffen
- Charlottenstraße: Unzulängliche Regelung für den Lieferverkehr. Be- und Entladung nur in 2. Reihe möglich. Dies stoppt den Tramverkehr.
- Fernbusse fahren durch die Charlottenstraße → stoppen, denn sehr starke Vibrationen für Fassaden & Bewohner

### Zufahrt zur Innenstadt / Umfahrung

- Für Autofahrer: mehr Zugang zur Innenstadt & Berliner Straße
- Zufahrt zur Innenstadt nur über Dortu und Schopenhauer unzureichend
- Ringverkehr zur Umfahrung der Innenstadt, um Fußgängerzone zu umfahren: Charlottenstraße – Hegelallee – Berliner Straße, Bsp.: Neubrandenburg, Zwickau, Schwerin
- Straßenbahn durch die Altstadt könnte zu Mercure führen (historische Wegführung) → Zufahrt: Berliner Straße
- 30 Zonen sind manchmal nicht sinnvoll, z.B. Jägerallee 30 in der Nacht, da wohnt keiner mehr

## Anlage B

### Wer hat Vorrang?

- Barrierefreiheit
- Keine Bevorzugung von Verkehrsteilnehmern (Rad, Auto, Fuß, ÖPNV)
- Gleichberechtigung ÖPNV?
- Keine Fahrradfahrer auf der Fußgängerzone – mehr Kontrollen

### Gefährdungspotentiale

- Gefährliche rüpelhafte Radfahrer auf dem Gehweg
- Verschwenkungen des Fahrbahnverkehrs (Inseln) ist tödliche Unfallquelle, z.B. Berliner Straße, Hegelallee

### ÖPNV

- Kostenloser ÖPNV mit Parkplätzen am Rand → Park & Ride
- Mehr Parkmöglichkeiten am Rande der Stadt → dadurch Entlastung der Innenstadt
- Kostenloser Nahverkehr (Abkopplung von Berlin eventuell notwendig) → dadurch weniger private PKWs in der Innenstadt, Belebung
- Vorrecht ÖPNV

### Radverkehr

- Rad- und Fußgängerbrücke über neue Fahrt
- Mehr Radwege

### Fernverkehr

- Umgehung für Fernverkehr für B1 und B2 aus der Innenstadt
- Fehlendes Konzept Fernverkehr, z.B. Umgehungsstraßen
- Fernverkehr raus aus der Innenstadt
- 3. Havelübergang
- Fernverkehr in Hans-Thoma-Straße und Behlertstraße
- Ohne Umgehungsstraße geht es nicht

### **Frage 4 (Motto)**

- Toleranz aller Verkehrsteilnehmer
- Die Innenstadt soll für alle erlebbar bleiben!
- Bewegtes Miteinander
- Fußgänger leben gesünder

**Tafel 2**



**Abschrift:**

**Frage 1 (Was war das Wichtigste)**

- Verkehr raus aus Innenstadt, Stärkung Aufenthalt Fußgänger/ Rad
- Aufzeigen des Ist-Zustandes
- hohe Bewohner- und Beschäftigungsquote

**Frage 2 (Was hat gefehlt? / Probleme):**

- Umweltbelastung, Lärm-/Luftbelastung
- Klärung Innenstadtparken, z. B. von der Gutenbergstraße bezahlbar an „Rand“ oder angrenzende Parkhäuser mit moderaten Preisen
- Verträglichkeit Fußgängerzone/ Wohnen/ Anlieferung/ Geschäfte/ Cafés
- nicht nur Analyse auch Ausblicke, z. B. Nach Ende derzeitiger VK-Umbau-Maßnahmen

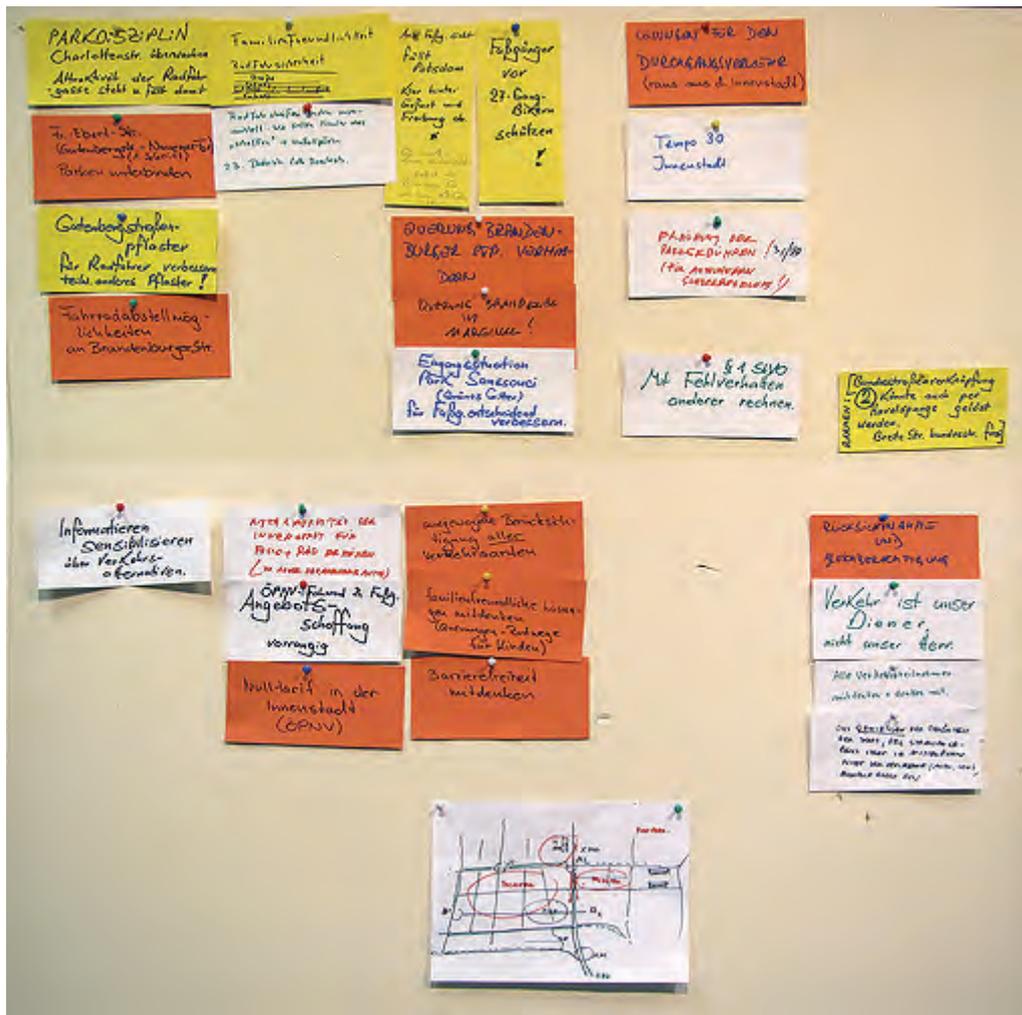
**Frage 3 (mögliche Lösungsansätze):**

- Kommunikation untereinander: Fußgänger, Radfahrer, Kfz, ÖPNV, Elektroverkehr
- mehr Öffentlichkeitsarbeit, z. B. Barrierefreiheit in Parkhäusern, Barrierefreiheit ÖPNV Aufklärung zur Verhaltensänderung
- Belohnungssystem, dass Autofahren in die Innenstadt vermieden wird
- Fahrrad-Stellplatzsatzung Fahrradabstellanlagen
- Innenstadtparken höherer Wechsel/Frequenz, Straße unattraktiv, Parkhäuser attraktiver
- Innenstadtparkraum Brötchentaste für kurz preiswerter Belieferung, für länger umso teurer
- Shared Space gerade in der Innenstadt
- Straßenraum erklären hinsichtlich miteinander, z. B. Fahrrad-Piktos wie Nauener Tor
- Barrierefreiheit
- Fahrbahnbeschaffenheit, z. B. Gutenbergstraße
- Verkehrsklima Miteinander § 1 StVO (gegenseitige Rücksichtnahme)
- Einbahnstraßenregelung?
- Angebote ÖPNV in den Abend-/Nachtstunden nach außerhalb - Reduzierung Kfz/ MiV Besucherverkehr
- Ausbau ÖPNV Attraktivität fordert Umstieg; Preisgestaltung Kurzstrecke

**Frage 4 (Motto)**

- Verkehret nett miteinander
- soviel Umweltverbund wie möglich, soviel Kfz-Verkehr wie nötig
- gemeinsam rücksichtsvoll und aufmerksam!

**Tafel 3**



**Abschrift:**

**Frage 1 & 2 (eher ungeordnete Problem- und Lösungsnennungen)**

- Rahmen: Bundesstraßenverknüpfung (B 2) könnte auch per Havelspange gelöst werden, Breite Straße bundesstraßenfrei
- Lösungen für den Durchgangsverkehr (raus aus der Innenstadt)
- § 1 StVO mit Fehlverhalten Anderer rechnen
- Parkdisziplin Charlottenstraße überwachen, Attraktivität der Radfahrgasse steht und fällt damit
- Fr.-Ebert-Straße (1. Schritt: Gutenbergstr. – Nauener Tor) Parken unterbinden
- Tempo 30 Innenstadt
- Erhöhung der Parkgebühren auf 3 €/Std.! (für Anwohner Sonderregelung)
- Querung Brandenburger Straße verhindern

## Anlage B

- Querung Brandenburger Str. ist marginal
- Eingangssituation Park Sanssouci (Grünes Gitter) für Fußgänger entscheidend verbessern
- Aus Fußgängersicht fällt Potsdam klar hinter Erfurt und Freiburg ab (es wirkt kaum einladend, selbst die Brandenburger Str. mit ihren Kfz-Quer. nicht)
- Fußgänger vor 27-Gang-Bikern schützen!
- Radfahrstreifen enden unvermittelt. Wie sollen Kinder das „schaffen“ – Unfallgefahr, z. B. Dortustr. Ecke Breite Str.
- Familienfreundlichkeit, Radfahrersicherheit
- (Skizze zu Straßenaufteilung: Fußweg–Parkstreifen–Radstreifen–Fahrbahn: Kind muss Gehweg nutzen und Eltern den Radstreifen – fehlender Sichtkontakt)
- Gutenbergstraßenpflaster für Radfahrer verbessern teilweise anderes Pflaster!
- Fahrradabstellmöglichkeiten an Brandenburger Straße
- Übersichtsskizze zu Problemstellen (z. B. Pflaster, Parken)

### Frage 3 (mögliche Lösungsansätze):

- Informieren + sensibilisieren über Verkehrsalternativen
- Angebotsschaffung ÖPNV, Fahrrad & Fußg. vorrangig
- ÖPNV-Nulltarif in der Innenstadt
- Ausgewogene Berücksichtigung aller Verkehrsarten
- familienfreundliche Lösungen mitdenken (Querungen + Radwege für Kinder)
- Barrierefreiheit mitdenken
- Attraktivität der Innenstadt für Fußg. + Rad erhöhen (zu Lasten der Autos)

### Frage 4 (Motto)

- Rücksichtnahme und Gleichberechtigung
- Verkehr ist unser Diener, nicht unser Herr
- Alle Verkehrsteilnehmer mitdenken & denken mit
- Das Genießen der Schönheit der Stadt, des Straßenlebens steht im Mittelpunkt – nicht der Verkehr (Autos, LKWs, schnelle Räder etc.)

**Tafel 4**



(Für eine größere Darstellung des Innenstadtplans siehe Seite 4)

**Abschrift:**

**Frage 1 (Was war das Wichtigste):**

- Abgleich mit dynamischen Daten
- gute Darstellung Querverkehr Innenstadt
- guter schneller Einstieg ins Thema
- so viele Mitarbeiter der LHP wollen ein „Ohr an der Basis“

**Frage 2 (Was hat gefehlt? / Probleme):**

- Entlastung des Innenstadterverkehrs → Wie?

## Anlage B

- Verbindung zwischen Innenstadtverkehr mit besserer Qualität und dem Radverkehr der äußeren Ringe
- Zur Gewichtung der Prioritäten → Bürgerbefragung
- Straßenaufteilung (z.B. Gutenbergstraße) zwischen Fuß, Rad, Auto (Parken und Fahren)
- Friedrich-Ebert-Str. als Priorität: mehr Raum für Fußgänger und Radfahrer; Rücknahme Auto und Parken → Pflaster als Fußgängerzone
- Können bestehende Beschlüsse durch die Beteiligung am IVK geändert werden?
- Kein Parkverbot in der Friedrich-Ebert-Straße
- möglichst viele Fördermittel nutzen z.B. KoAV. = 100 Mio. € für Infrastruktur
- Park and Ride für Bahnhof Sanssouci mit halbstündigem Takt im Zugverkehr

### **Frage 3 (mögliche Lösungsansätze):**

- Prioritäten setzen
- weitsichtig und zukunftsfähig planen
- neue Beteiligungsformen nutzen: z.B. Stellwände in den Straßen, INFO-Boxen
- Qualität der Bürgersteige erhöhen
- Bürgerbefragung zur 'Zufriedenheit bis zum 30.06.2015

### **Frage 4 (Motto)**

- nachhaltig, inklusiv = die eierlegende Wollmilchsau
- Vorausdenker für die Mobilen von Morgen
- all mobil = all inklusiv

**Tafel 5**



**Abschrift:**

**Frage 1 (Was war das Wichtigste):**

- positiv: nachhaltiges Verkehrskonzept → Lebensqualität als wichtiges Thema
- gut: neues Leitbild (besonders Fuß & Rad vor Auto)

**Frage 3 (mögliche Lösungsansätze):**

- autofreier Sonntag ab Kommunikations- und Beteiligungsevent
- berücksichtigte Teilhabe
- erlebte Verbesserung

## Anlage B

- vor d. Maßnahmen: Menschen beobachten. Was tut wer, wie lang und warum? (desire lines)

### Rad:

- "Radschneise" z. B. Gutenbergstraße od. Staab-Straße od. Dortu-Straße zur Verbesserung Querungsverkehr (Nutzbarkeit Pflasterstr.)
- mehr Stellplätze um Brandenburger Straße
- keine Einbahnstraßen für Radfahrer
- Gutenbergstraße u. Ähnliche für Radfahrer nutzbar machen
- breitere Fußwege
- Radverkehr fördert die lokale Wirtschaft. Investitionen in Autoverkehr verlassen zu 85 % die lokale Wirtschaft!

### Aufenthalts- und Lebensqualität:

- Gesundheit. Durch weniger MiV. Gesunde Gesellschaft. Spart auch Geld. Eine Stadt für Menschen ist billiger als eine Stadt für Autos.
- Lebensqualität: kurze Wege, "grün"
- Aufenthaltsqualität: freie Straßenräume, Flanieren
- lebenswerte Mobilität: gutes Leben, gemeinsame Stadt, miteinander, menschenfreundlich
- Förderung der Kommunikation durch Plätze + Freiräume
- Gestaltung durch Beleuchtung – damit auch Sicherheit und Lebensqualität (Platz der Einheit)
- "Create places that are worth caring about" → Identifikation d. Bewohner/ Stakeholder ist höher, Umfeld wird schöner
- Fußgänger und Radfahrer sollten eingeladen werden, Autos ausgeladen (durch entsprechende Infrastruktur)
- Für Fußgänger und Touristen attraktive Innenstadt
- Leitbild: Eine Stadt für Menschen, die unseren Bedürfnissen + Fähigkeiten entspricht... (Bedürfnis nach Bewegung, sauberer Luft, sozialen Kontakten, ruhigem Ambiente)
- Leitbild: Stadtplanerisch: kurze Wege schaffen, Mischnutzung!!! (Flächennutzungsplan)
- "nachhaltige" Planung für aktuelle Herausforderungen (z. B. Klimawandel) sollte gleichen Stellenwert haben wie Denkmalschutz
- Verringerung MiV, Verbesserung Aufenthaltsqualität
- maximal Tempo 30 (oder weniger)
- innerstädtische Logistik zu 75 % "leicht" auf nicht-motorisierten Verkehr umzustellen
- "Der Bürgersteig gehört den Bürgern." → Gestaltung durch Bürger fördern, indem "Bepflanzungsregeln" in die Leitlinien aufgenommen werden.
- Sitzplätze in der Innenstadt, insbes. Brandenburger Str. Anbieten

## Anlage B

- Yorkstr.: wenig Aufenthaltsqualität für Fußgänger! → eigentlich schöne Straße, aber zuviel Verkehr → den Kanal als Park nutzen
- "Die gebaute Umwelt bestimmt unser Verhalten." → Urbane Gestaltung lädt zu bestimmten Verhalten ein
- Mehr Beteiligungsprozesse + Bildung + Information für die Bürger...
- Plätze zum verweilen schaffen
- Mobilität und Sicherheit für ältere Bewohner und Behinderte
- Sitzmöglichkeiten
- Fußgänger hat höchste Priorität als schwächster Verkehrsteilnehmer
- Mehr Mut für Entscheidung 1) als Pilotprojekt starten, 2) wenn angenommen, dann permanent machen
- Mobilität ≠ Verkehr → "Verkehr nervt" → Verkehr sind auch Fußgänger und Radfahrer + Rollatorfahrer + Bobbycarfahrer
- Parkplätze neu nutzen z. B. Beete + Bänke (Unterstützung d. Bewohner selbst aktiv zu werden)
- Parkplätze anders nutzen → Platzgewinn für mehr Aufenthaltsqualität
- Alle Nutzer beachten: Kinder mit Dreirad, Senioren mit Rollator, Skateboard, Inlineskates etc., Lastenräder

### ÖPNV:

- Erreichbarkeit durch ÖPNV
- Linienführung OL695 Jägerallee – Lindenstraße – Charlottenstraße Haltestelle Brandenburger Straße
- Anbindung der Berliner Vorstadt (einschließlich Schiffbauergasse) nach 20.40 Uhr äußerst eingeschränkt

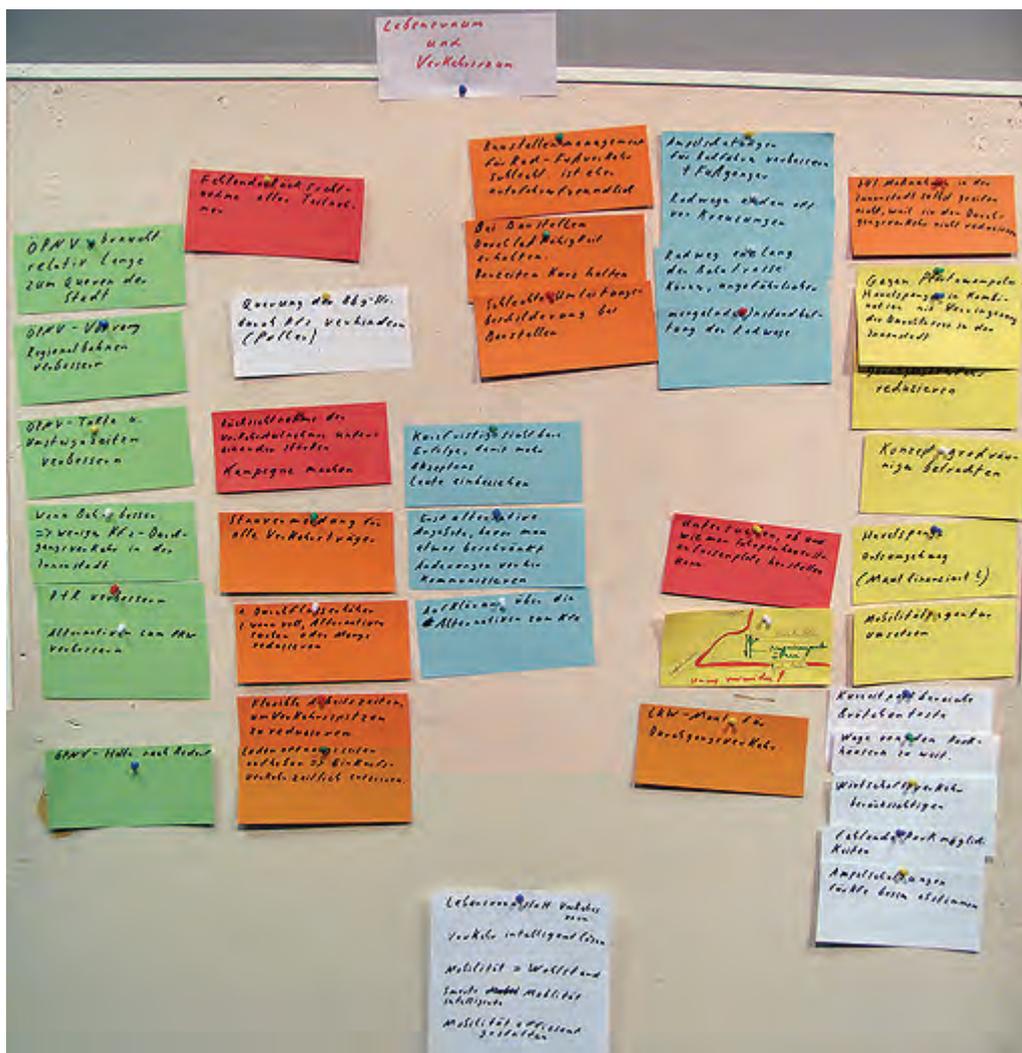
### Durchgangsverkehr/ Verkehrsfluss:

- teilw. Sperrung/ Einbahn Gutenberg zur Reduzierung Durchgang
- Auto: Orientierung durch reine ÖPNV-Straßen, Einbahnstraßen und Fußgängerzone → bessere Ausschilderung

### Parken:

- konsequente Durchsetzung Parkordnung (z. B. Parkverbot Hegelallee zw. Dortu/Jägerstr.) stets zugeparkt → Stau → Missachtung Parkverbote
- absolutes Parkverbot in der engeren Innenstadt, aber: kein Verkehrsverbot
- bessere Auszeichnung Parkhäuser → Parksuchverkehr Innenstadt → z. B. Großes "P" auf Straße vor Parkhäuser (z. B. Hegelallee/ Karstadt)
- Parksuchverkehr durch Touristen

## Tafel 6



### Abschrift:

#### Frage 1 (Was war das Wichtigste):

- gut: Darstellung – Verdeutlichung Durchgangsverkehr
- Konzept (?) zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs als Durchgangsverkehr

#### Frage 2 (Was hat gefehlt? / Probleme):

##### Barrierefreiheit/ Behinderte:

- Ausbauzustand der Behindertenstellplätze: Pflaster, Borde, Unterstreifen
- Freihalten der Behindertenstellplätze (auch bei Veranstaltungen, z. B. Weihnachtsmarkt)
- Querungsstellen für Behinderte an Kreuzungen (Pflasterstraßen, zugeparkt)
- Querungsbereiche wie Pilotprojekt Potsdam West

## Anlage B

- zeitliche Begrenzung der Behindertenstellplätze
- durchgehende Rollstuhlrouten
- Straßenmobiliar zu wenig + ungünstige Lage (z. B. Sitzmöglichkeiten, Papierkörbe)

### ÖPNV:

- ÖPNV Friedrich-Ebert-Straße, Charlottenstraße: Förderung im Berufsverkehr
- ÖPNV-Anbindung Innenstadt/ Babelsberg (nicht lesbar Kulturstandort Theater, Lindenplatz)
- ÖPNV-Fahrzeuge auf künftigen Bedarf gestalten (Länge, Breite, Komfort)

### Baustellen/ Sicherheit:

- Gleichzeitigkeit Baustellen
- Zustand von Verkehrsanlagen während Baustellen
- Innenstadt als Veranstaltungsfläche (Kabelbrücken)
- Gefahrenstellen Fußgänger/innen und Radfahrer/innen

### Fahrrad:

- klare Trennung Fußweg – Radweg
- Nutzungsentflechtung (Kfz- und Radverkehr) z. B. Fahrradstraße

### **Frage 3 (mögliche Lösungsansätze):**

- umsetzungsorientiert
- Möglichkeiten (?) damit Konzepte auch wirklich bindend sind?
- Verdrängungseffekte auf Umgebung der Innenstadt
- Mehrphasenkonzept zur Veränderung des Modal Split
- Innenstadtverkehr nicht allein zu betrachten und zu lösen (→ P+R-Konzept, → kostenloser ÖPNV)
- Werbung für ÖPNV

### **Frage 4 (Motto):**

- Mit Bus & Tram in eine lebenswerte Innenstadt
- Potsdam bewegt sich fair
- Erfahren, Erleben, Errollen, Erlaufen
- "In" statt "Outo" – barrierefrei und öffentlich

## Tafel 7



(Für eine größere Darstellung des Innenstadtplans siehe Seite 4)

### Abschrift:

### Frage 2 & 3 (Was hat gefehlt? / Probleme & Lösungsansätze):

#### ÖPNV:

- braucht relativ lange zum Queren der Stadt
- Vorrang Regionalbahnen verbessern
- Takte und Umsteigezeiten verbessern
- wenn Bahn besser → weniger Kfz-Durchgangsverkehr in der Innenstadt
- P+R verbessern
- Alternativen zum PKW verbessern
- Halte nach Bedarf

#### Rücksichtnahme:

- fehlende Rücksichtnahme aller Teilnehmer

## Anlage B

- Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmer untereinander stärken (Kampagne machen)

### Verkehrsfluss und Durchgangsverkehr:

- Querung der Brandenburger Straße durch Kfz verhindern (Poller)
- Stauvermeidung für alle Verkehrsträger
- 1. Durchflusserhöher, 2. wenn voll, Alternativen suchen oder Menge reduzieren
- flexible Arbeitszeiten, um Verkehrsspitzen zu reduzieren
- Ladenöffnungszeiten aufheben → Einkaufsverkehr zeitlich entzerren
- 70 % Maßnahmen in der Innenstadt selbst greifen nicht, weil sie den Durchgangsverkehr nicht reduzieren
- Havelspanne in Kombination mit Verringerung des Durchlasses in der Innenstadt
- Durchgangsverkehr reduzieren
- Konzept großräumiger betrachten
- Havelspanne Ortsumgehung (Maut finanziert?)
- Mobilitätsagentur umsetzen
- LKW-Maut für Durchgangsverkehr
- untersuchen, ob und wie man Schopenhauerstr. an Luisenplatz herstellen kann [Zeichnung dazu]
- Ampelschaltungen für Kfz besser abstimmen
- gegen Pfortnerampeln

### Baustellen:

- Baustellenmanagement für Rad – Fußverkehr schlecht, ist eher autofahrerfreundlich
- Bei Baustellen Durchlassfähigkeit erhalten; Bauzeiten kurz halten
- schlechte Umleitungsbeschilderung bei Baustellen

### Radfahrer:

- Ampelschaltungen für Radfahrer verbessern + Fußgänger
- Radwege enden oft vor Kreuzungen
- Radweg entlang der Bahntrasse kürzer, ungefährlicher
- mangelnde Instandhaltung der Radwege

### Parken:

- Kurzzeitparkbereiche, Brötchentaste
- Wege von den Parkhäusern zu weit
- Wirtschaftsverkehr berücksichtigen
- fehlende Parkmöglichkeiten

## Anlage B

### Grundsätzliches:

- Lebensraum statt Verkehrsraum
- Verkehr intelligent lösen
- Mobilität = Wohlstand
- smarte/ intelligente Mobilität
- Mobilität effizient gestalten

### **Frage 3 (mögliche Lösungsansätze):**

- kurzfristig sichtbare Erfolge, damit mehr Akzeptanz; Leute einbeziehen
- erst alternative Angebote, bevor man etwas beschränkt; Änderungen vorher kommunizieren
- Aufklärung über die Alternativen zum Kfz

### **Frage 4 (Motto):**

Titel: Lebensraum und Verkehrsraum

**Tafel 8**



**Abschrift:**

**Frage 2 & 3 (Was hat gefehlt? / Probleme & Lösungsansätze):**

Hinweis zu Stadtplan: ISIS und Umgehungsstraßen verlagern den Verkehr nur in andere Stadtviertel → z.B. in das Quartier auf dem Kiewitt: dann wird dort das Verkehrsaufkommen sehr problematisch

Insgesamt: nicht Ab- und Umleitung der Autoverkehrsströme sondern Denken einer Innenstadt mit insgesamt weniger Autos! Dazu Angebote schaffen, um auf ein Auto gänzlich zu verzichten!

- Grenzziehung - Definition „Innenstadt“
- zu Enge Grenzziehung Innenstadt → nicht Berücksichtigung von P&R-Angeboten
- Fehlen: Wachstums- und Veränderungsprognosen für die nächsten 10 Jahre

## Anlage B

- Wechselwirkung zwischen Innenstadt und angrenzenden Stadtteilen
- Beispiel: Entwicklung Krampnitz → mehr Verkehr in Nord-Süd-Richtung
- Anlage Tiefgaragen in den innerstädtischen Innenhöfen → mehr Verkehrsaufkommen
- Fußgängerbewegungen: Darstellung zu oberflächlich und unkonkret; teilweise haben Umwege gefehlt
- Durchgangsverkehr und zielgerichteter innerstädtischer und stehender Verkehr
- Ausbau von P&R Systemen
- Carsharing ausweiten?
- ÖPNV-Takte verdichten (in Verbindung mit P&R)
- Verdichtung TRAM-Verkehr
- Einrichtung einer NORD-SÜD-Achse Fußgängerzone
- Straßenbahn auf RE-Trasse → kürzere Verbindung zwischen Babelsberg und P-West
- Fahrradstellplätze in der gesamten Innenstadt ausweiten mit Überdachungen
- Spiegel und Markierung an der Stadtschloss-Ecke
- Asphaltstreifen in Kopfsteinpflaster! → z.B. Gutenbergstraße u. a. nicht befahrbar; also Fahrradstreifen auf eine Seite einziehen
- Seilschwebbahnverbindung zwischen Bassinplatz und Eingang Park Sanssouci
- Friedrich-Ebert-Straße als Fahrradschnellroute
- eingeschränkte Autofreie Innenstadt nach Salzburger Vorbild (Ausnahme Bewohner/innen, Zulieferer, Rettungsfahrzeuge) dort aber Freigabe für Radfahrer also keine reine Fußgängerzone → siehe Karte für möglichen Bereich | Zufriedenheit ins Salzburg sehr hoch
- Autofreies Wohnkonzept für die Innenstadt → bei Neubaumaßnahmen im Quartier
- Problem der Havelübergänge → 3. Havelübergang notwendig

### offene Fragen:

- [Sind] Unterführungen [möglich] ? Beispiel: Behlertstraße
- Einnahmen aus den nicht städtischen betriebenen Parkhäusern
- → Wie viel bekommt die Stadt davon?
- Bei Anlage Tiefgarage → Wegnehmen von Parkplätzen auf der Straße [möglich] ?

### Frage 4 (Motto):

- Fahren Sie noch oder laufen/leben Sie schon? → Konzept für eine verkehrsberuhigte und entschleunigte Innenstadt
- Langsam bietet mehr / Langsam ist gut
- erlaufen und erfahren
- Mut der Politik gefordert!

## Tafel 9



### Abschrift:

#### Frage 1 (Was war das Wichtigste):

- Platzmangel
- Anspruch Einzelner
- Jeder will seine Trasse
- Analyse ist stark
- Detailarbeit

#### Frage 2 (Was hat gefehlt? / Probleme):

- Stimmigkeit
- Vision von Mobilität

## Anlage B

- Bevölkerungszuwachs
- demografischer Wandel
- ganzheitlicher Betrachtungsansatz
- Gemeinwesen
- Instrumente
- Wandel von Handel und Versorgung

### **Frage 3 (mögliche Lösungsansätze):**

- Entlastung durch Umfahrung
- Autobedarf
- Angebot + Restriktionen
- Mobilitätskette
- Nutzungsstruktur
- Einkauf Bedarf/ Vergnügen
- Flächen für verschiedene Bedürfnisse
- Absprachen über Parkplätze
- schnelle Anschlüsse P+R (ÖPNV)
- neue Denkmuster
- gemeinsam nutzen/teilen
- Ziele verändern
- Maßstab von Zufriedenheit
- gesell.-kulturelle Veränderungen
- Zusammenhänge sind größer als Innenstadt
- soziale Aspekte
- Europäische Stadt
- alte Leitbilder
- Gründe/ Motive für Mobilität

### **Frage 4 (Motto):**

„IVK – Nur ein Teil vom Ganzen“

**Tafel 10**



**Abschrift:**

**Frage 2 & 3 (Was hat gefehlt? / Probleme & Lösungsansätze):**

**Mobilität:**

- Umdenken unterstützen:
- z.B. durch P&R in Pirschheide, Bahnhof Rehbrücke, östlich der Nuthestraße mit kostenlosem oder ermäßigtem [ÖPNV-]Ticket
- Wiederkehrende Bürgerbeteiligungsveranstaltungen und Transparenz
- Informationen über Fahrradausleihmöglichkeiten und diese Möglichkeiten ausbauen

**Gestaltung**

- Aufenthalt Funktion verbessern → Gutenbergstraße, Bereich um Brandenburger [Str. herum]
- Parken zentralisieren
- Ausweitung von Fußgängerzonen: Lindenstraße, Dortu-, Jäger-, Hermann-Elflein-Str.

## Anlage B

- Gutenbergstraße als Einbahnstraße
- Mehr öffentlichen Parkhäuser für Anwohner

keine Zuordnung:

- Viele Ansprüche an Innenstadt
- gut, dass Probleme bei Behörden bekannt sind
- Veränderungsbereitschaft [vorhanden]
- Unfallstatistik!
- Erfassung: gefährliche Kristallisationspunkte z.B. am neuen Landtag, Breite Straße
- Konfliktstellen der Verkehrsträger (PKW - Rad / Rad – Fuß / Parken – Verkehr)
- Qualität der Verkehrswege
- Einheitliche Radverkehrsanlagen (Angebotsstreifen, etc.)
- Radverkehrsanlagen: Neustrukturierung z.B. am Platz der Einheit
- Feinstaubbelastung fehlte in der Präsentation
- Thema „Pfortnerampeln“ fehlte in der Präsentation und aktuelle Wirkungen und Auswirkungen

### **Frage 4 (Motto):**

Schöner und Gesünder - Zeig dich ohne Auto!

## Tafel 11 – mehrfach genannte Themen



### Abschrift:

- Fußgänger/ Laufen / Sein (6)
- Fernverkehr Umgehung (4)
- ÖPNV (4)
- Einladend für Radfahrer (3)
- Autos? (3)
- Wachstum Entwicklung (2)
- Luftbelastung (2)
- Unfallgefahr Radfahrer/Autofahrer/Fußgänger (2)
- Neue Modelle (2)
- Parkplätze (-häuser) für Autos und Räder (2)
- Gemeinsamkeit (2)
- Ganzheitliches Konzept (1)
- Toleranz gegenseitig (1)
- Rücksichtnahme (1)
- Gleichberechtigung
- Kommunikation
- Baustellen
- Pfortnerampeln

## Tafel 12 – „Themenspeicher“



### Abschrift:

#### Ordnung und Sauberkeit:

- zu wenig Abfallbehälter
- Hunde WC
- Kippen/Scherben an Haltestellen

#### Haltestelle Jägerstraße/Justizzentrum:

Wartezeiten von Haltestelle nicht lesbar

#### Foto-Doku an alle per Mail

=> geht für in 4 Wochen

#### Signal (optisch/akustisch) der Straßenbahn beim Losfahren von der Haltestelle

(Unfallvermeidung)

P+R + Einfahrsituation in die Innenstadt

z. B. Zeppelinstraße

#### PowerPoint für Teilnehmer zur Verfügung stellen

(per Mail)

## **C. Themenwünsche für die nächste Werkstatt**

Diese Punkte wurden in den Rückmeldebögen als Wunschthemen für die zweite Werkstatt genannt – hier gruppiert zu Themenblöcken:

### **Themenkomplex Rücksichtnahme**

- Rücksichtnahme v. a. Gegenüber den Schwächeren (mobilitätsbehinderte), auch von Seiten von Radfahrern (2 Mal genannt)
- Instrumente zur Verbesserung „Rücksichtnahme/ Toleranz“ (2 Mal genannt)
- Mobilität und Sicherheit für ältere Einwohner und Behinderte (Wege, Beleuchtung, ÖPNV)
- Barrierefreiheit, Gleichberechtigung, Toleranz
- behindertengerechte Haltestellen
- gleichberechtigte Teilhabe aller am Verkehr
- Barrierefreiheit

### **Themenkomplex Lebensqualität, Umdenken & Zukunftsvision**

- Innenstadt kann nicht ohne ein Verkehrskonzept für die gesamte Stadt behandelt werden/ Einbindung in Gesamtverkehrskonzept/ integrativer Ansatz für die ganze Stadt/ Verzahnung mit dem Umland/ Lösungen sind nur mit den Umlandgemeinden denkbar (6 Mal genannt)
- Vergleich mit Konzepten anderer Städte/ Fallbeispiele für vergleichbare Probleme (3 Mal genannt) (z. B. Erfurt, Freiburg)
- Konkrete Pilotprojekte einfach mal umsetzen – welche könnten das sein? (2 Mal genannt)
- Nachhaltigkeitsaspekt und Umweltbelange (2 Mal genannt)
- Einbindung dynamischer Zahlen (wie wird die wachsende Stadt berücksichtigt?) (2 Mal genannt)
- Lebensqualität vs. Blech – Modell!
- Neue Richtungen des Denkens
- Auto – ja oder nein?
- Autofreier Sonntag 2x/Jahr – warum genau war/ist das nicht möglich? (Ablehnung SVV 2013)
- Öffentlichkeitsarbeit zur Unterstützung des Umdenkens
- Wie können wir ein stimulierendes Ambiente für uns Menschen schaffen? Nach unseren Fähigkeiten & Bedürfnissen. Das macht Menschen glücklich... sich begegnen zu können...

## Anlage C

- Was ist die Besonderheit/ sind die Besonderheiten der Potsdamer Innenstadt, die den Verkehrsfragen übergeordnet sein sollten?
- Ausweitung der Bevölkerungsentwicklung, der Bauentwicklung perspektivisch in das Konzept einbeziehen
- Mobilität als wichtigsten Bestandteil des Wohlstands denken!
- Wirtschaftsverkehr und Arbeitswelt (Pendler) berücksichtigen!
- Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel als ... [nicht lesbar]
- praktikable Lösungen sind notwendig, die heutigen Lebens- und Wirtschaftsverhältnissen entsprechen. Die bisherige Einseitigkeit ist nicht zukunftsfähig! Ausgewogen alle Verkehrsmittel behandeln.
- Diskussion über mögliche reale Verkehrslösungen; keine Wunschvorstellungen bzw. politisch motivierte Zielvorstellungen
- Diskussion eines Fernziels und einer Reihenfolge (Prioritäten) bei der Erreichung des Ziels
- Stadtmöbel (mehr/weniger Papierkörbe, Bänke)
- Problem der Straßenmöblierung sollte überdacht werden
- Wohnen und Arbeiten als Gegensatzpaar
- Carsharingangebote für .... [nicht lesbar] Innenstadt
- Carsharing
- Best practice für alternative, visionäre Ansätze für Mobilität (Versuch macht klug)
- ästhetisch ansprechende Lösungen, die mit der Schönheit der Stadt korrespondieren
- Wie kann man gemeinsame Verkehrswegenutzung (anstelle von getrennten Trassen für alle Verkehrsmittel) fördern?
- Potsdamer Stadtpolitik darf nicht nur PKW-Mobilität unterstützen – umdenken anregen
- Erhöhen der Aufenthaltsqualität in Straßen & Plätzen
- Einkaufsinnenstadtkern ohne Autos
- Tempo 30 Innenstadt
- Kinder- und Familienfreundlichkeit sollte bei der Entwicklung von Verkehrskonzepten immer mitgedacht werden. Ebenso Barrierefreiheit und die Lebensqualität.
- Incentives für's Umdenken („Belohnung für Autofrei“)
- (Innen)Stadtmobiliar
- Verkehrskonzept zweite barocke Stadterweiterung
- Alternativen zum jetzigen Autoverkehr; Infos, Werbung, Anreize dazu; welche Maßnahmen hat die Stadt schon anvisiert... mit welchen Wirkungen? Ist von den vielen Ideen einiges als Versuch/Pilot denkbar? z. B. Ausweitung Fußgängerzone, Tempo 30 oder Park & Ride mit Anreiz-Ticket ÖPNV
- Mobilität im Alter + für Kinder/Familien
- Mobilität für Mobilitätseingeschränkte

- Seilbahn vom Zentrum → Richtung Sanssouci
- Vielfalt des Themas und damit verbundene Herausforderungen

## **Themenkomplex Durchgangsverkehr**

- Innenstadtverkehrsberuhigung (2 Mal genannt) Salzbürger [nicht klar ob richtig gelesen]
- Entlastung der Innenstadt vom Fernverkehr (Bereich Breite Straße); Umgehungsstraße entlang der Bahntrasse
- Es muss ein ganzheitliches Konzept für Potsdam geben, mit einer Entlastungsstraße geplant werden, damit die Altstadt von der Verkehrsberuhigung profitieren kann.
- Umgehung der Innenstadt
- Verlagerung des Fernverkehrs und Durchgangsverkehrs
- fließender Verkehr im „Außenring“ um Innenstadt flüssig und leistungsfähig zu halten
- Umfahrmöglichkeit statt Durchgangsverkehr (weiter) fördern
- Durchgangsverkehr vermeiden (wie? 3. Havelübergang)
- Hinweis: Von 100 % in Zeppelinstraße einfließenden Verkehr haben ca. 70 % Ziele, die nicht in der Innenstadt liegen!!! Staufreie Verbindung Potsdam-Nord nach Potsdam-Süd möglichst ohne Querung der Innenstadt.
- Gebietsfremder Durchgangsverkehr bezogen auf das Zentrum sollte um das Zentrum effektiver herumgeleitet werden (Havelspange, Tunnel Behlerstraße)

## **Themenkomplex Verkehrsberuhigung**

- konkrete Maßnahmen zur Reduzierung MIV
- Finanzierungswege
- Touristenbusse (eigene und fremde) belastend und Dreck verursachend
- wichtig: induzierter Verkehr: Wer Straßen baut, wird („Auto“-)Verkehr säen.
- Kann der Bahnhof „Kaiserbahnhof“ nicht mehr eingebunden werden, um die Verkehrswege zum Hauptbahnhof zu entlasten?
- Demografischer Wandel ist zu berücksichtigen – Belastbarkeit der Innenstadt
- Wer lebt in der Innenstadt?
- Anreize für autofreie (Neu?)Baumaßnahmen evtl. auch im Bestand
- Alternativen zum Kfz-Verkehr (Bereiche: Parken, ÖPNV stärken, Rad, Carsharing)
- Öffnung der südlichen Schopenhauerstraße zur Vermeidung des Umwegs Neustädter Havelbucht qualifiziert prüfen

## **Themenkomplex Verkehrshindernisse**

- Baustellen
- Straßenbeläge
- Verkehrsprobleme/ -herausforderungen lösen – nicht verlagern!

## **Themenkomplex ÖPNV**

- ÖPNV (3 Mal genannt)
- Verbesserung des ÖPNV (2 Mal genannt), auch mit dem Umland
- ÖPNV-Hervorhebung/ -Förderung
- ÖPNV-Angebote
- kostenfreier ÖPNV
- schnellere und billigere Wassertaxi
- Förderung Umweltverbund – Attraktivität ÖPNV
- Haltestellen
- deutlich dichtere Takte RE1 + RB an allen Potsdamer Bahnhöfen, wenigstens alle 30 min!
- Möglichkeiten zur Veränderung des Modal Split zu Gunsten des Umweltverbundes

## **Themenkomplex Radfahrer**

- Nord-Süd-Durchquerung der Innenstadt für Radfahrer (2 Mal genannt)
- Radverkehr und Abstellanlagen (letzteres 2 Mal erwähnt)
- Verbesserung der Fahrrad-Verkehrs-Situation
- Radfahren und Erhalt der Pflasterungen in der Innenstadt
- Ausbau Radwegenetz
- Radwegekonzept (insbesondere auf Kopfsteinpflasterstraßen)
- Radweg entlang der Bahn vom Lustgarten bis zum Schillerplatz befördern!

## **Themenkomplex Parken**

- P + R (2 Mal benannt) (mit ÖPNV-Erweiterung)
- Parkproblematik
- Wie umgehen mit ruhendem Verkehr in der Innenstadt?
- Parken (weniger? Mehr Parkhäuser, Parkgebührenhöhe...)
- konkrete Analyse der Verkehrsströme, mehr P + R

## Anlage C

- Ersatz für Parkplatz am Hauptbahnhof muss sein!
- Stellplätze speziell für besondere Nutzergruppen: Anlieferung, Gesundheit, Pflegedienste, Behinderte
- Parkprobleme bei Veranstaltungen (W'Markt, Kirmis, Stadtfeste etc.), dabei: Kabelbrücken + Rollstuhlfahrer

## Themenkomplex Bürgerbeteiligung

- Kommunikation (2 Mal genannt) und Aufklärung
- Detaildiskussion
- Sofortmaßnahmen zur Gewinnung der Bürger für das Verkehrskonzept, z. B. Qualität der Bürgersteige
- Was kann schnell + billig kurzfristig umgesetzt werden? Wir Bürger helfen gern!
- Evaluation des Konzepts
- Kontrolle der Umsetzung
- ein Konzept muss auch Beteiligung bei der Umsetzung beinhalten – Bürger muss die Politik kontrollieren können

## Sonstiges

- positive Anreize
- Mobilitätsmanagement (hohe Priorität, aber nicht nur auf Innenstadtebene lösbar)
- Internationale Gäste in der Stadt (Touristen, Wissenschaftler)

## Ergebnisse Werkstatt 2

---

### D. Zusammenfassung Themensammlung Dialogwerkstatt

Dies ist eine komprimierte Zusammenfassung der Themensammlung, die in der Dialogwerkstatt und anhand der Online-Beiträge erarbeitet wurde. Die einzelnen Unterpunkte definieren die Themen genauer. Anhand dieser Themenliste erfolgte die Abstimmung für die weitere Bearbeitung durch die Teilnehmenden. Das Thema Nr. 27 wurde von den Anwesenden noch hinzugefügt. Zum Teil wurden bei einigen Themen noch Unterpunkte hinzugefügt.

#### 1 Rücksichtnahme

- Toleranz
- Miteinander
- Ordnung
- Rücksichtnahme schwächere Verkehrsteilnehmer/innen

#### 2 Lebensqualität, Aufenthaltsqualität

- Eigenheit der Potsdamer Innenstadt
- Familienfreundlichkeit
- Erreichbarkeit vs. Aufenthaltsqualität
- Möblierung im öffentlichen Raum

#### 3 Reduzierung des Kfz-Verkehrs

- autofreies Wohnen
- autofreie Innenstadt
- Pendler
- Carsharing

#### 4 Neue Mobilitätskonzepte gesamtstädtisch

- Neues Verhalten
- Umdenken, Carsharing
- Modelle aus anderen Städten

#### 5 Durchgangsverkehr

## Anlage D

- Wo extrem störend?
- Was ist zu tun?

### **6 Umgehung Innenstadt**

- Ortsumgehung,
- 3. Havelübergang etc.

### **7 Verkehrsfluss**

- Wie kann Verkehr besser fließen? (Kfz & Radverkehr)
- Stau durch
- Ampelregelungen – Grüne Welle kontra Fahrrecht ÖPNV
- Einbahnstraßensystem?
- Durchflusserhöhung

### **8 Verkehrsberuhigung**

- Welche Maßnahmen können zur Verkehrsberuhigung genommen werden?
- Shared Space
- Flächendeckend Tempo 30 oder weniger?
- Verkehrsberuhigter Bereich Am Grünen Gitter?

### **9 Umweltschutz**

- Schadstoffminderung, Lärmbelastung
- Pfortnerampeln

### **10 Zugänglichkeit ÖPNV**

- Haltestellen und Fahrzeitoptimierung

### **11 ÖPNV: Taktung und Bezahlbarkeit**

- Höhere Taktung,
- Vergünstigungen für bestimmte Zielgruppen,
- kostenloser ÖPNV

### **12 Radfahren:**

#### **Nord-Süd-Querung der Innenstadt**

Optionen:

- Fr.-Ebert-Straße

## Anlage D

- Dortusstraße
- Lindenstraße

### **13 Radfahren**

Befahrbarkeit und Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum

### **14 Fußgänger**

- Querungshilfen
- kurze Wege
- Fahrräder auf Gehwegen

### **15 Kfz-Parken**

- Parken Holländerviertel
- Brötchentaste
- höherer Wechsel

### **16 Park + Ride**

### **17 Barrierefreiheit**

- Ausstattung Behindertenstellplätze (Qualität, Anzahl)
- Fußwege
- ÖPNV

### **18 Sicherheit/ Unfallgefahren**

- Analyse der Gefahrenstellen, Maßnahmen
- Ecke am Stadtschloss
- Zeppelinstraße/ Breite Straße

### **19 Konkreter Ort: Brandenburger Straße**

- Sitzplätze
- Querung durch Kfz verhindern? Wie?
- Erweiterung Fußgängerzone

### **20 Konkreter Ort: Gutenbergstraße**

- Östlicher & westlicher Abschnitt,
- Kreuzung Fr.-Ebert-Str. & Bassinplatz

**21 Konkreter Ort: Charlottenstraße**

- Anbindung an Luisenplatz
- Kreuzung Fr.-Ebert-Straße

**22 Konkreter Ort: Friedrich-Ebert-Straße**

- Mehr Raum für Fuß & Rad, weniger für Kfz
- Kein Parkverbot
- Radschnellroute?

**23 Tourismusverkehr**

- Stadtrundfahrten
- Reisebusse, Parken
- Parken Bassinplatz

**24 Handel/ Einkaufen**

- Wandel von Handel und Versorgung

**25 Lieferverkehr**

- stärkere zeitliche Beschränkung

**26 Fußgängerzone**

- Erweiterung?

**27 Konkreter Ort: Fuß/Radverbindung entlang Bahntrasse Havel**

## E. Anleitung für Entwicklung von Maßnahmen und Strategien

Für die Arbeit an den Tischen erhielten die Teilnehmenden Anleitungen, die helfen sollten, den Arbeitsprozess zu strukturieren und die Ergebnisse handhabbar zu machen. Die Tischmoderatorinnen und -moderatoren führten die Teilnehmenden anhand der folgenden Schritte für die Entwicklung von Maßnahmen (konkret, ortsbezogen) und Strategien/ Visionen (abstrakt, konzeptionell) durch den Arbeitsprozess:

### Maßnahme

#### Runde A

Schritt 1: Lockere Formulierung der Maßnahme

Schritt 2: Ist diese Maßnahme SMART?

- S: Ist sie spezifisch und genau beschrieben? Gibt es Unklarheiten oder Missverständnisse?
- M: Ist der Erfolg der Maßnahme messbar? Wenn ja, wie?
- A: Ist sie attraktiv für Einwohner/innen, Händler/innen, Verwaltung, Politik? Warum?
- R: Ist die Umsetzung der Maßnahme realistisch? Was müsste dafür passieren?
- T: Ist sie terminiert? Bis wann sollte oder könnte sie umgesetzt sein?

#### Runde B

*(gleiches Thema, andere Teilnehmer/innen, Tischmoderator/in bleibt)*

3. Schritt: Tischmoderator/in stellt Ergebnis Runde A an neue TN vor

4. Schritt: Prüfung der Maßnahme nach SMART-Kriterien, ggf. anpassen

5. Schritt: Konkrete Formulierung der Maßnahme und Festhalten auf dem Ergebnisblatt

## **Strategie/ Vision**

### **Runde A**

1. Schritt: Abgrenzung vom Thema und Denkrichtung

2. Schritt: Beschreibung der Vision

Was ist dann anders? Wie fühlt es sich an? Was sieht/ hört man?

3. Schritt: Festhalten der Unterschiede zum heutigen Zustand

Was muss verändert werden? Was ist schon gut am heutigen Zustand? Was steht dem neuen Zustand im Wege? Wo sind Ansatzpunkte um die Vision zu erreichen?

### **Runde B**

*(gleiches Thema, andere Teilnehmer/innen, Tischmoderator/in bleibt)*

4. Schritt: Tischmoderator/in stellt Ergebnis von Runde A an neue Teilnehmende vor

5. Schritt: Sammlung von möglichen Maßnahmen um Vision weiterzuentwickeln und umzusetzen

6. Schritt: Was oder wer steht der Umsetzung der Vision / Maßnahmen im Wege? Warum?

## F. Übersicht Maßnahmen

Die folgende Auflistung gibt eine Übersicht der 45 Maßnahmen, die an den Thementischen entwickelt wurden. Zum Teil finden sich einige weitere, nicht weiter entwickelte Maßnahmen in den jeweiligen Ergebnisblättern. Die Tische 1 und 2 fallen hier unter ihr gemeinsames Thema („Reduzierung Kfz-Verkehr“).

### Maßnahmen „Reduzierung Kfz-Verkehr“

1. Es sollen versenkbare Poller rund um die Einkaufsinnenstadt angebracht werden. Anwohnende, Lieferanten und Feuerwehr erhalten Fernbedienungen für die Poller. Vorbild für die Maßnahme ist die Stadt Salzburg.
2. Erstattung ÖPNV-Ticket oder Rabatt für ÖPNV-nutzende Kunden
3. Tempo 30 in der gesamten Innenstadt, auch Hauptverkehrsachsen
4. Einkaufsinnenstadt vollständig als verkehrsberuhigten Bereich ausweisen.
5. An Samstagen und zu Weihnachten Straßenbahnen oder Busse zur Gepäckaufbewahrung (für Einkäufe) bereitstellen.
6. Anwohnerparkplätze in den Parkhäusern in der Innenstadt einrichten.
7. Klare Vorfahrtsregelung für Radfahrer in der Hegelallee um Radfahren attraktiver zu machen.
8. Rückbau von Stellplätzen, insbesondere Besucherparkplätzen, bei gleichzeitiger Schaffung von Alternativangeboten für Anwohnende sowie besseren Bedingungen für Carsharing
9. Öffnung Schopenhauerstraße zwischen Luisenplatz und Breite Straße für Durchgangsverkehr
10. Deutliche Taktverdichtung an allen Potsdamer Regionalbahnhöfen zur Verringerung des Durchgangsverkehrs zum Hauptbahnhof.

### Maßnahmen „Aufenthaltsqualität, Lebensqualität“

11. Für die Sicherheit von allen, vor allem für zu Fuß Gehende und Radfahrende: Poller in Knotenpunkten, damit a) Kreuzungen nicht zugeparkt werden, b) zu Fuß Gehende sich nicht zwischen parkenden Autos quetschen müssen und c) oder verbesserte Kontrollen durch Ordnungsamt.
12. Parken für Anwohnende in historischer Innenstadt: Gutenbergstraße, Elfleinstraße, Lindenstraße, Dortustraße
13. Für die Verbesserung der Verbindungsfunktion der Friedrich-Ebert-Straße (Stadtschloss – Brandenburger Straße) sollen im Querschnitt mehr Flächen für zu Fuß Gehende entstehen. Dafür Prüfung neuer Querschnitte für optimale Nutzung: Eventuell Parken auf deutlich verbreiterten Seitenflächen statt auf der Straße.

14. Um den herumliegenden Müll zu reduzieren, sollen Eimer häufiger entleert werden, vor allem an Wochenenden im Sommer oder bei Veranstaltungen.
15. Entleerung mit kleineren Fahrzeugen (Beispiel Saarbrücken)
16. Den Stadtkanal erlebbar machen - nicht zwingend als Wasserfläche, sondern eventuell als Grünfläche/Parkfläche.
17. Erweiterung der Fußgängerzone in der Gutenbergstraße, dadurch Belebung des Gewerbes und weitere Attraktivitätssteigerungen.

#### **Maßnahmen „Verkehrsfluss“**

18. Ring um das Zentrum stärken/optimieren, z. B. Schopenhauerstraße am Luisenplatz öffnen
19. Kleiner Ring Charlottenstraße → Umgehungsstraße außerhalb des Innenstadtbereichs → Erkenntnis, dass Verkehrsvermeidung über Stadtentwicklungskonzept vorher zu lösen ist (P+R, z. B. Pirschheide)
20. Optimierung des ÖPNV durch bauliche Veränderungen, z. B. Bushaltestelle hinter LSA → Chance entkoppeln MIV/Einsteigen/früher an LSA beim nächsten Umlauf
21. Aktive Wechselwirkung, Interaktive LSA: Wenn Verkehrsmenge zu hoch, regulieren über Tempoabsenkung; Anzeige mit welchem Tempo zum nächsten Grün
22. Um den Parkraumsuchverkehr zu minimieren: 1) Hinweis auf offene Parkhäuser/freie Parkplätze, 2) Parkleitsysteme verbessern, 3) Grünpfeile zum schnelleren Abfluss, 4) Holländer Viertel: Parkmöglichkeiten auf der Straße reduzieren, 5) Parkhäuser am Außenring, 6) Parkticket = ÖPNV-Ticket, 7) Parkverbot im Innenkreis Charlottenstraße
23. ÖPNV-Umsteigebeziehungen verbessern/verkürzen, z. B. Potsdam Süd/West Wege verkürzen
24. SPNV Takt verkürzen → mehr Frequenz dort zugunsten Platz bei Bus/Bahn und Komfortsteigerung

#### **Maßnahmen „Verkehrsberuhigung“**

25. Flächendeckend Tempo 30 in der Innenstadt als Testlauf für 12 Monate
26. Straßenbahnen müssten auch 30 fahren, damit jedoch Verlängerung der Fahrzeiten
27. Einführung von Schritttempo am Luisenplatz zum Grünen Gitter (Allee nach Sanssouci)

#### **Maßnahmen „Barrierefreiheit“**

28. Veränderung von Querungsstellen: 1) Kennzeichnung im Gehwegbereich (Auffangstreifen quer, mit Kontrast), 2) Bordauftritt von exakt 3 cm (oder zweigeteilt, dann mit Sperrfeld), 3) Diagonalverbund, geschn. Pflaster, gebundene Bauweise mit Kontrast zum Umfeld
29. Vorrangig Knotenpunkte im Bereich der Einkaufsinnenstadt (siehe Anlage „Barrierefreie Wege“)

30. Gehwege und Plätze: 1) Glatte Gehbahn mit haptisch und optisch kontrastreichen Seitenstreifen, 2) Straßenmobiliar ausschließlich im Seitenstreifen, 3) Führung auch auf Plätzen/um Plätze herum (siehe Anlage „Barrierefreie Wege“)

### **Maßnahmen „ÖPNV: Zugänglichkeit“**

31. Verdichtung der Taktung ÖPNV: Bessere Taktung bestimmter Haltestellen: Mauerstraße, Luisenplatz, Babelsberg, Potsdam-West; hier zum Teil zwei Bahnen, die in dreiminütigem Abstand fahren, dann 18 Minuten Wartezeit; Ziel: 10 Minuten Taktung auf den wichtigsten und möglichst vielen Haltestellen
32. ÖPNV-Knotenpunkt Luisenplatz: 1) Konzentration Haltestellen: Bushaltestellen in der Verbindung zwischen Luisenplatz und Charlottenstraße (-) (Pflasterstraße), 2) Vorrang der Busse vor PKW-Individualverkehr, 3) Errichtung eines Häuschens zum Unterstellen mit Sitz, sodass Barrierefreiheit in diesem Bereich hergestellt wird
33. Umsteigesituation Tram zu Bus am Platz der Einheit: 1) Einrichtung Zebrastreifen, 2) bessere ÖPNV-Führung, 3) Verlegung der Tram-Haltestelle an den Platz der Einheit Nord, 4) Bushaltestellen dann Friedrich-Ebert-Straße Höhe Wilhelmgalerie, 5) Schaffung einer neuen Tram-Haltestelle direkt am Bildungsforum (auch Ebert-Straße)
34. Verdichtung des Tram-Haltestellennetzes am Kanal: 1) Wegfall Haltestelle Platz der Einheit Süd, 2) Schaffung Haltestelle Marie-Curie-Straße/Am Kanal
35. Verlegung der Tram-Haltestelle „Lange Brücke“ auf die Höhe der Freundschaftsinsel zur Gewinnung von Fahrradstellplätzen am Westeingang vom Hauptbahnhof sowie Gewinnung von Umsteigemöglichkeiten zwischen Bahn und Bus zwischen Hbf. und Nauener Tor
36. Neue Bushaltestelle Dortustraße/Ecke Breite Straße zur Verdichtung der Haltestellenführung

### **Maßnahmen „Kfz-Parken“**

37. Parkfreies Holländer Viertel: parkfreie Mittelstraße (Halten möglich)
38. Mittelstraße Holländer Viertel: Straßenbeleuchtung ist zu dunkel und müsste erneuert werden.
39. Neue Parkplätze schaffen auf dem Bassinplatz → Parkkarte für Anwohner + Wirtschaft → Wie viel Parkflächen können garantiert werden (Busse sollen Personen aussteigen lassen, Parken an der Biosphäre; hinter dem Mercure parken)
40. Festes Zeitfenster für Ein- und Ausladen für Händler zur Senkung der Lautstärke
41. Erhöhung der Attraktivität für Fahrradfahrer, um Kfz-Aufkommen zu vermeiden und dadurch Abgase und Lautstärke zu verringern
42. Entlastung durch Park & Bike (= Parken außerhalb, weiterfahren mit Mietfahrrädern)

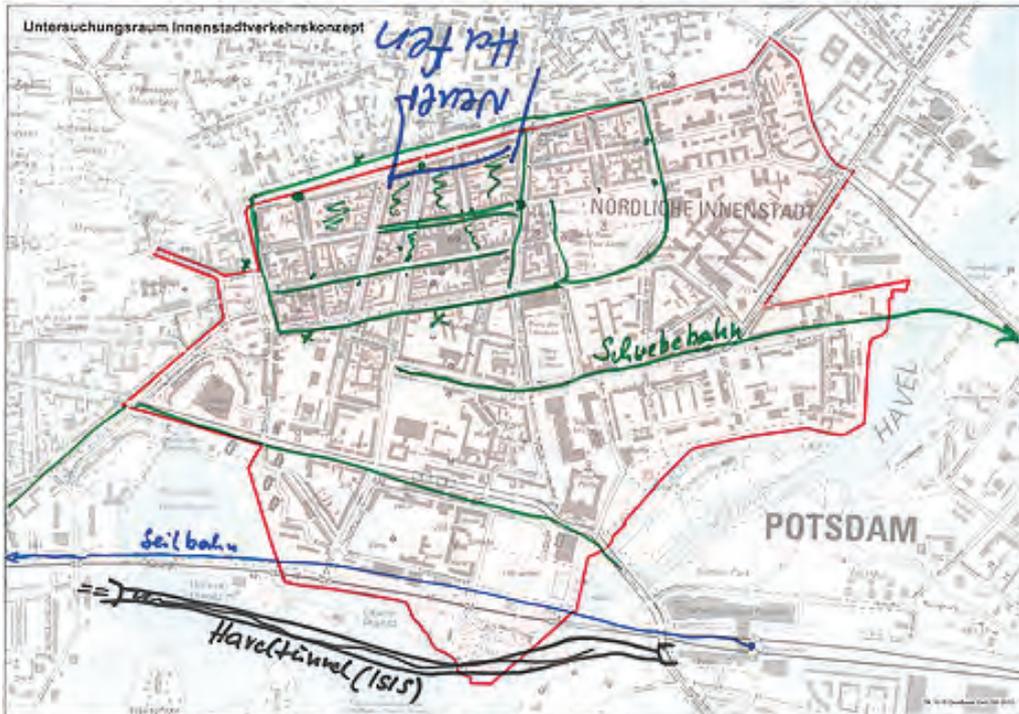
## Anlage F

43. Mobilitätsinformationssystem (siehe Parkplatzapp/als App aufs Handy):  
Anzeigetafel zeigt Parkplatzanzahl an bestimmten Plätzen an; ebenfalls für Park & Bike
44. Park & Ride Plätze kostenlos für ÖPNV-Benutzende über die Kundenkarte
45. Parkplatzbörse (Parkplatz Sharing): Anwohner vermieten für begrenzte Zeit (z. B. von 14:00 bis 18:00 Uhr) ihren unbenutzten Parkplatz an Gewerbetreibende unter

## G. Ergebnisblätter der Thementische

Während der Themenwerkstatt wurde an acht Tischen gearbeitet. Zwei Tische haben aufgrund des hohen Interesses beziehungsweise Bedarfs am selben Thema gearbeitet (Tisch 1 und 2 „Reduzierung Kfz-Verkehr“). Im Folgenden finden sich die Ergebnisblätter aller Tische.<sup>3</sup>

### ***Tisch 1: Reduzierung des Kfz-Verkehrs***



### **Maßnahme 1.1**

#### **Was konkret soll sich positiv verändern:**

- Weniger Raumverlust durch Parkplätze; mehr Raum für alle anderen Nutzungen
- Belebung lokale Wirtschaft (siehe Salzburg)
- Hohe Aufenthaltsqualität

#### **Welche Maßnahme sollte aus unserer Sicht ergriffen werden:**

Es sollen versenkbare Poller rund um die EK-Innenstadt angebracht werden. Anwohner, Lieferanten, Feuerwehr erhalten Fernbedienungen für die Poller. Vorbild für die Maßnahme ist die Stadt Salzburg.

<sup>3</sup> Eine Auflistung nur der Maßnahmen findet sich in Anlage F.

**Welche Einrichtungen werden hierfür gebraucht:**

SVV + LHP + Anwohner + Gewerbe

**Welchen Beitrag könnten Teilnehmende dieses Tisches dazu leisten: -**



**Maßnahme 1.2**

**Was konkret soll sich positiv verändern:**

Zielverkehr mit ÖPNV attraktiver machen

**Welche Maßnahme sollte aus unserer Sicht ergriffen werden:**

Erstattung ÖPNV-Ticket oder Rabatt für ÖPNV-nutzende Kunden

**Welche Einrichtungen werden hierfür gebraucht:**

Gewerbetreibende, Gastronomen, IHK (?), AG Innenstadt

**Welchen Beitrag könnten Teilnehmende dieses Tisches dazu leisten: -**

**Maßnahme 1.3**

**Was konkret soll sich positiv verändern:**

- Durchgangsverkehr unattraktiver
- Verkehrsberuhigung

**Welche Maßnahme sollte aus unserer Sicht ergriffen werden:**

Tempo 30 in der gesamten Innenstadt, auch Hauptverkehrsachsen

**Welche Einrichtungen werden hierfür gebraucht:**

Verwaltung

**Welchen Beitrag könnten Teilnehmende dieses Tisches dazu leisten: -**

## **Maßnahme 1.4**

**Was konkret soll sich positiv verändern:**

- Verkehrsberuhigung
- Höhere Aufenthaltsqualität

**Welche Maßnahme sollte aus unserer Sicht ergriffen werden:**

EK-Innenstadt vollständig als Verkehrsberuhigten Bereich ausweisen.

**Welche Einrichtungen werden hierfür gebraucht:**

Verwaltung

**Welchen Beitrag könnten Teilnehmende dieses Tisches dazu leisten: -**

## **Maßnahme 1.5**

**Was konkret soll sich positiv verändern:**

Einkaufen mit ÖPNV attraktiver machen.

**Welche Maßnahme sollte aus unserer Sicht ergriffen werden:**

An Samstagen und zu Weihnachten Tram/Busse zur Gepäckaufbewahrung (für Einkäufe) bereitstellen.

**Welche Einrichtungen werden hierfür gebraucht:**

VIP, Gewerbetreibende, Verwaltung

**Welchen Beitrag könnten Teilnehmende dieses Tisches dazu leisten: -**

## **Maßnahme 1.6**

**Was konkret soll sich positiv verändern:**

Entlastung der Innenstadt

**Welche Maßnahme sollte aus unserer Sicht ergriffen werden:**

Anwohnerparkplätze in den Parkhäusern in der Innenstadt einrichten.

**Welche Einrichtungen werden hierfür gebraucht:**

Verwaltung, Parkhausbetreiber

**Welchen Beitrag könnten Teilnehmende dieses Tisches dazu leisten: -**

## **Maßnahme 1.7**

**Was konkret soll sich positiv verändern:**

- Radfahren attraktiver machen
- Mehr Verkehrssicherheit

**Welche Maßnahme sollte aus unserer Sicht ergriffen werden:**

Klare Vorfahrtsregelung für Radfahrer in der Hegelallee

**Welche Einrichtungen werden hierfür gebraucht:**

Verwaltung

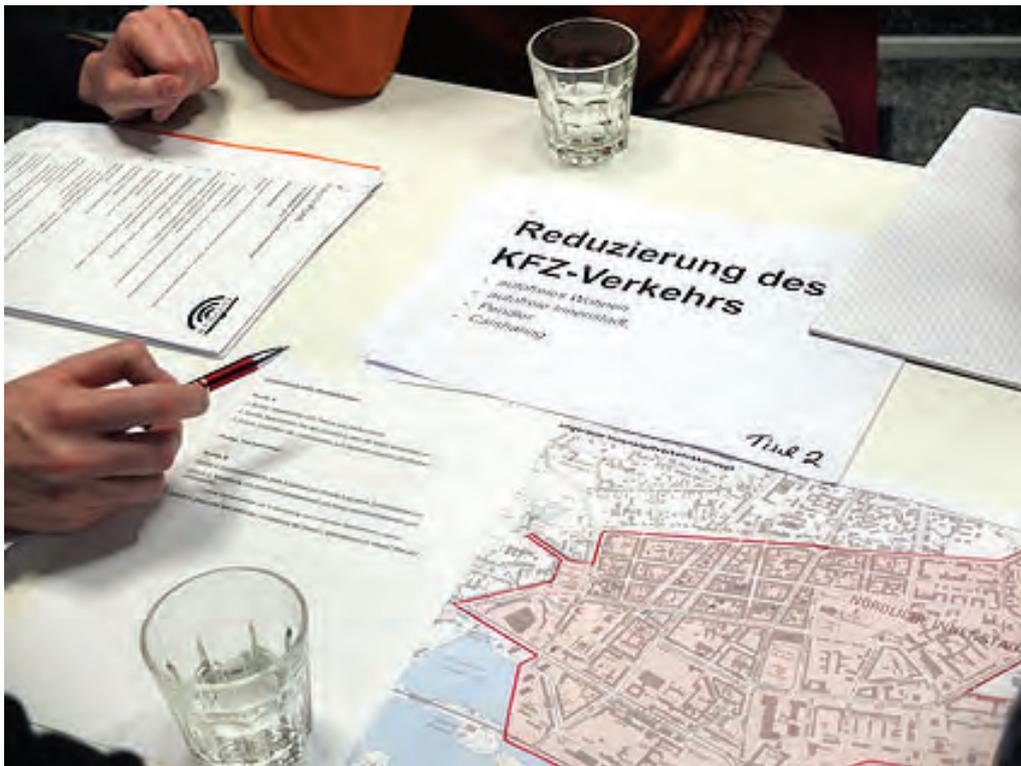
**Welchen Beitrag könnten Teilnehmende dieses Tisches dazu leisten: -**

## **Nicht weiter entwickelte Maßnahmen:**

- Car-Sharing sichtbar(-er) in der Innenstadt
- Schrittweiser Ausbau eines absoluten Parkverbots in der „Einkaufsinnenstadt“, beginnend im Holländischen Viertel (kein Einfahrverbot).
- Gutenbergstraße ab Lindenstraße bis Friedrich-Ebert-Straße als Fußgängerzone oder Shared Space (wegen Lieferverkehr) ausweisen. + Parkverbot/Durchfahrverbot
- Lindenstraße für ÖPNV öffnen + Haltestelle nahe Brandenburger Straße
- Erstattung des ÖPNV-Tickets beim Einkaufen bei Einzelhändlern (anteilig?)

## **Tisch 2: Reduzierung des Kfz-Verkehrs**

---



### **Maßnahme 2.1**

#### **Was konkret soll sich positiv verändern:**

Rückbau innerstädtischer Parkkapazitäten zur Umnutzung des öffentlichen Straßenraums für Gastronomie/Fußgänger

#### **Welche Maßnahme sollte aus unserer Sicht ergriffen werden:**

Rückbau von Stellplätzen, insbesondere Besucherparkplätze, bei gleichzeitiger Schaffung von Alternativangeboten für Bewohner sowie bessere Bedingungen für Carsharing

#### **Welche Einrichtungen werden hierfür gebraucht:**

Bewohner (Zustimmung), SVV, SVP

#### **Welchen Beitrag könnten Teilnehmende dieses Tisches dazu leisten: -**

## **Maßnahme 2.2**

### **Was konkret soll sich positiv verändern:**

Vermeidung von Umwegverkehren über Zeppelinstraße und Breite Straße

### **Welche Maßnahme sollte aus unserer Sicht ergriffen werden:**

Öffnung Schopenhauerstraße zwischen Luisenplatz und Breite Straße für Durchgangsverkehr

### **Welche Einrichtungen werden hierfür gebraucht:**

SVV, SVP

**Welchen Beitrag könnten Teilnehmende dieses Tisches dazu leisten: -**

## **Maßnahme 2.3**

### **Was konkret soll sich positiv verändern:**

Verringerung Durchgangsverkehr zum Hauptbahnhof

### **Welche Maßnahme sollte aus unserer Sicht ergriffen werden:**

Deutliche Taktverdichtung an allen Potsdamer Regionalbahnhöfen

### **Welche Einrichtungen werden hierfür gebraucht:**

VBB, Landesregierung, SVP

**Welchen Beitrag könnten Teilnehmende dieses Tisches dazu leisten: -**

## **Nicht weiter entwickelte Maßnahmen:**

- Ruhender Verkehr
- Reduzierung fließender Verkehr auf Ring bleibt erhalten/ kann nicht im Konzept beeinflusst werden
- Rückgewinnung öffentlicher Raum/ Architektur
- Wirtschaftliche Entwicklung
  
- Parkplatzrückbau/ Spielstraßen – Verkehrsberuhigung
- Shuttleverkehre – Sammelbusse<sup>4</sup> (Einkaufshilfen) statt ÖPNV – kostenlos

---

<sup>4</sup> Erläuterung: z. B. im Sinne von Rufbus

## Anlage G

- Ruhiger/ attraktiver
- Straße für Fußgänger
- Gastronomie

### Kinder auf der Straße:

- Barrieren: Beharrungsvermögen/ Einstellung
  - Modellprojekte
  - Carsharing/ morgen besser sichtbar/ mehr Stationen
  - Geringer/ kein ruhender Verkehr (Anreize und Restriktionen)
  - Besser vernetztes Verkehrssystem im öffentlichen Raum
- 
- Nicht nur ruhender Verkehr
  - Deutliche Taktverdichtung Regionalbhf. → attraktives ÖPNV-Angebot zur Reduzierung Kfz-Verkehr (SMART)
  - Verdrängung von Parkern nur bei Unterstützung durch Anwohnende/ Ersatzplätze<sup>5</sup>

---

<sup>5</sup> Erläuterung: Verdrängung des ruhenden Verkehrs aus einer Straße soll nur im Einvernehmen mit der dortigen Bewohnerschaft erfolgen

### ***Tisch 3: Lebensqualität, Aufenthaltsqualität***

---



#### **Maßnahme 3.1**

##### **Was konkret soll sich positiv verändern:**

Sicherheit für alle, insbesondere Fußgänger, Radfahrer

##### **Welche Maßnahme sollte aus unserer Sicht ergriffen werden:**

Poller in Knotenpunkten, damit

- Kreuzungen nicht zugeparkt werden
- Fußgänger sich nicht zwischen parkende Autos quetschen müssen
- Oder verbesserte Kontrollen durch Ordnungsamt

##### **Welche Einrichtungen werden hierfür gebraucht:**

Stadtverwaltung, Ordnungsamt

##### **Welchen Beitrag könnten Teilnehmende dieses Tisches dazu leisten: -**

## Maßnahme 3.2

**Was konkret soll sich positiv verändern:**

Weniger parkende Kfz in historischer Innenstadt

**Welche Maßnahme sollte aus unserer Sicht ergriffen werden:**

Anwohnerparken in historischer Innenstadt:

- Gutenbergstraße
- Elfleinstraße
- Lindenstraße
- Dortustraße

**Welche Einrichtungen werden hierfür gebraucht:**

Stadtverwaltung, Anwohner (Eigentümer + Mieter)

**Welchen Beitrag könnten Teilnehmende dieses Tisches dazu leisten: -**

## Maßnahme 3.3

**Was konkret soll sich positiv verändern:**

Verbindungsfunktion der Friedrich-Ebert-Straße verbessern (Stadtschloss – Brandenburger Straße) → Straßenquerschnitt mit mehr Flächen für Fußgänger

**Welche Maßnahme sollte aus unserer Sicht ergriffen werden:**

Prüfung neuer Querschnitte für optimale Nutzung → eventuell parken auf deutlich verbreiterten Seitenflächen statt auf der Straße

**Welche Einrichtungen werden hierfür gebraucht:**

Stadtverwaltung, VIP, Bürgerbeteiligung

**Welchen Beitrag könnten Teilnehmende dieses Tisches dazu leisten:**

Bürgerbeteiligung

## Maßnahme 3.4

**Was konkret soll sich positiv verändern:**

Weniger herumliegender Müll

**Welche Maßnahme sollte aus unserer Sicht ergriffen werden:**

- Häufigere Entleerung der Eimer → vor allem an Wochenenden im Sommer oder an Veranstaltungen
- Entleerung mit kleineren Fahrzeugen (Beispiel Saarbrücken)

Anlage G

**Welche Einrichtungen werden hierfür gebraucht:**

Stadtverwaltung, STEP

**Welchen Beitrag könnten Teilnehmende dieses Tisches dazu leisten:**

Weniger Müll wegwerfen

### **Maßnahme 3.5**

**Was konkret soll sich positiv verändern:**

Stadtkanal erlebbar machen

**Welche Maßnahme sollte aus unserer Sicht ergriffen werden:**

Nicht zwingend als Wasserfläche → eventuell Grünfläche/Parkfläche

**Welche Einrichtungen werden hierfür gebraucht: -**

**Welchen Beitrag könnten Teilnehmende dieses Tisches dazu leisten: -**

### **Maßnahme 3.6**

**Was konkret soll sich positiv verändern:**

Gutenbergstraße mit deutlich höherer Aufenthaltsqualität: Querungen für Betagte, Mobilitätseingeschränkte, Kinderwagen

**Welche Maßnahme sollte aus unserer Sicht ergriffen werden:**

Erweiterung Fußgängerzone in Gutenbergstraße → dadurch Belebung des Gewerbes und weitere Attraktivitätssteigerungen

**Welche Einrichtungen werden hierfür gebraucht:**

Stadtverwaltung, Anwohner und Gewerbe, Kunden und Besucher

**Welchen Beitrag könnten Teilnehmende dieses Tisches dazu leisten:**

Bürgerbeteiligung

## **Tisch 4: Verkehrsfluss**

---



### **Maßnahme 4.1**

#### **Was konkret soll sich positiv verändern:**

- Verkehrsvermeidung Kfz
- Durchgangsverkehr aus der Innenstadt
- Bündeln des Verkehrs auf Hauptachsen

#### **Welche Maßnahme sollte aus unserer Sicht ergriffen werden:**

- Ring um das Zentrum stärken/optimieren, z. B. Schopenhauerstraße am Luisenplatz öffnen
- Kleiner Ring Charlottenstraße → Umgehungsstraße außerhalb des Innenstadtgebiets → 2. Runde: Erkenntnis, dass Verkehrsvermeidung über Stadtentwicklungskonzept vorher zu lösen ist. → P+R, z. B. Pirschheide

#### **Welche Einrichtungen werden hierfür gebraucht: -**

#### **Welchen Beitrag könnten Teilnehmende dieses Tisches dazu leisten: -**

## Maßnahme 4.2

### Was konkret soll sich positiv verändern:

- ÖPNV Optimierung ohne „blinde“ Vorrangschaltung
- ÖPNV-Auto Kombination (P+R) scheint auch für Rad möglich zu sein → Rad-Auto Kombination

### Welche Maßnahme sollte aus unserer Sicht ergriffen werden:

- Bauliche Veränderungen, z. B. Bushalte hinter LSA → Chance entkoppeln MIV/Einsteigen/früher an LSA beim nächsten Umlauf
- Aktive Wechselwirkung, Interaktive LSA:
  - Wenn Verkehrsmenge zu hoch, regulieren über Tempoabsenkung
  - Anzeige mit welchem Tempo zum nächsten Grün

Welche Einrichtungen werden hierfür gebraucht: -

Welchen Beitrag könnten Teilnehmende dieses Tisches dazu leisten: -

## Maßnahme 4.3

### Was konkret soll sich positiv verändern:

Parkraumsuchverkehr minimieren:

PKW-Stellplätze von Straße in Parkhäuser verdrängen → dadurch mehr Platz für ÖPNV

### Welche Maßnahme sollte aus unserer Sicht ergriffen werden:

- Hinweis auf offene Parkhäuser/freie Parkplätze
- Parkleitsysteme verbessern
- Grünpfeile zum schnelleren Abfluss
- Holländer Viertel: Parkmöglichkeiten auf Straße reduzieren
- Parkhäuser am Außenring
- Parkticket = ÖPNV-Ticket
- Parkverbot im Innenkreis Charlottenstraße

Welche Einrichtungen werden hierfür gebraucht: -

Welchen Beitrag könnten Teilnehmende dieses Tisches dazu leisten: -

## **Maßnahme 4.4**

### **Was konkret soll sich positiv verändern:**

ÖPNV optimieren

### **Welche Maßnahme sollte aus unserer Sicht ergriffen werden:**

- Umsteigebeziehungen verbessern/verkürzen, z. B. Potsdam Süd/West Wege verkürzen
- SPNV Takt verkürzen → mehr Frequenz dort zu Gunsten Platz bei Bus/Bahn Komfortsteigerung

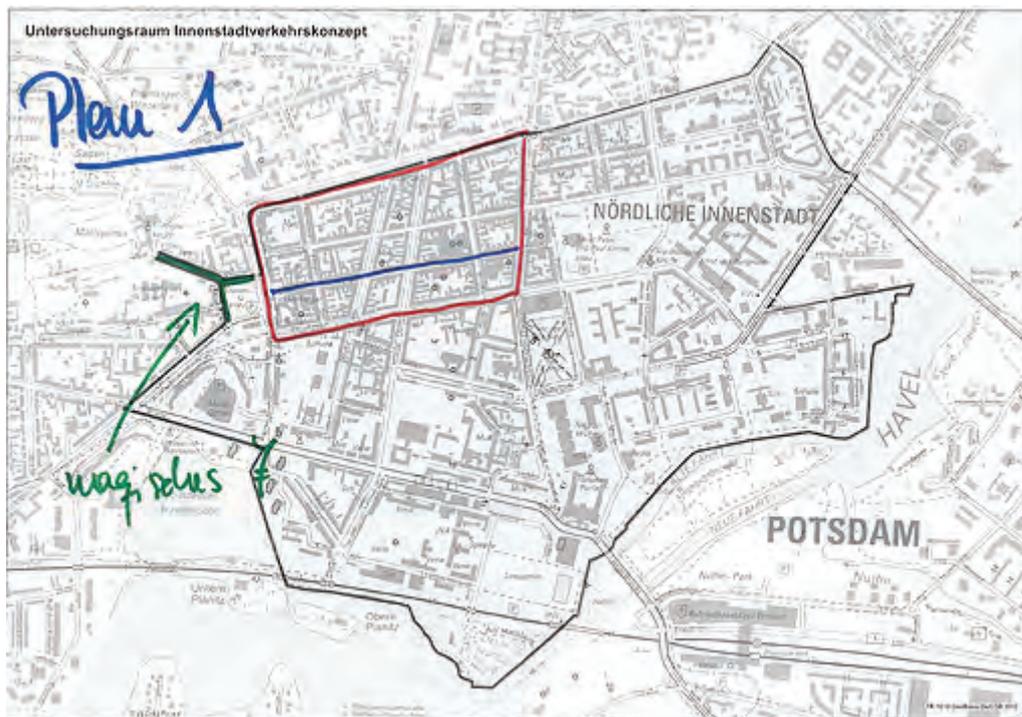
### **Welche Einrichtungen werden hierfür gebraucht: -**

**Welchen Beitrag könnten Teilnehmende dieses Tisches dazu leisten: -**

### **Diskussionsbeitrag:**

- Auto Durchgangsverkehr nicht vermeidbar → flüssig = umweltschonend (Lärm, Abgase)
- Auto-Zielverkehr: attraktive Alternativen
- ÖPNV-Priorisierung (schneller) → intelligente flexible Lösungen
- Radverkehr: eigene Wege, attraktiv – schnell
- Auto: Grüne Welle verkehrsabhängig Bündelung → Einbahnstraßen, Ringsystem prüfen

## ***Tisch 5: Verkehrsberuhigung***



### **Maßnahme 5.1**

#### **Was konkret soll sich positiv verändern:**

Verkehrsberuhigung

Messbarkeit:

- Unfallhäufigkeit nimmt ab
- Zufriedenheit steigt
- Lärmbelästigung sinkt
- Verkehr fließt gleichmäßiger
- Weniger Abgase/Feinstaub

#### **Welche Maßnahme sollte aus unserer Sicht ergriffen werden:**

- Flächendeckend Tempo 30 in der Innenstadt als Testlauf für 12 Monate
- Straßenbahnen müssten auch 30 fahren, damit jedoch Verlängerung der Fahrzeiten
- Mögliche Probleme: Busse (VIP) brauchen höhere Geschwindigkeit, um Feinstaub zu verbrennen und bräuchten so z. B. Elektromotoren

+ Einwohner/-innen in der Innenstadt weniger Lärmbelästigung

## Anlage G

- + Verwaltung weniger Unfälle/ Mehreinnahmen durch Blitzer
- + Autofahrer/-innen Rechtssicherheit und angenehmeres Fahrverhalten durch einheitlichen Regelungsraum
- Menschen, die unbedingt 50 fahren wollen

### Welche Einrichtungen werden hierfür gebraucht:

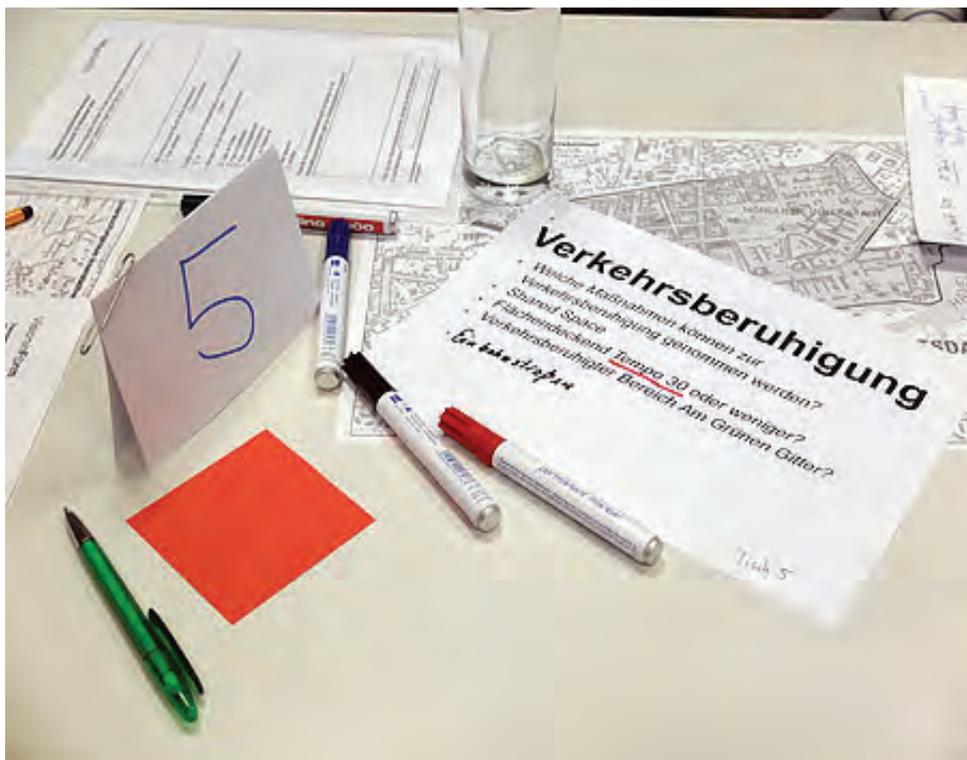
- Günstige Finanzierung
- Politische Debatte in Tendenz wohl positiv: Grüne: +, Linke: +, SPD: +, die Andere: +, CDU: -, AfD: -
- Trifft sich mit europäischen Regelungen (bzw. Regelungsansätzen)

### Welchen Beitrag könnten Teilnehmende dieses Tisches dazu leisten: -

#### Terminierung:

12 Monate StVV/ Verwaltung

6 Monate für Umsetzung → Frühjahr 2016



## **Maßnahme 5.2**

### **Was konkret soll sich positiv verändern:**

Verkehrsberuhigung

Messbarkeit:

- Unfallhäufigkeit sinkt
- Zufriedenheit steigt
- Mehr verfügbare Flächen für Fußgänger/-innen
- Spürbare Schließung der Verkehrsberuhigung zwischen Brandenburger Straße und Sanssouci

### **Welche Maßnahme sollte aus unserer Sicht ergriffen werden:**

Einführung von Schritttempo am Luisenplatz zum Grünen Gitter (Allee nach Sanssouci) → siehe Blatt Nummer 1 [5.1]

### **Welche Einrichtungen werden hierfür gebraucht:**

+ Finanzierung „recht“ günstig (Beschilderung)

- Es wäre zu prüfen, ob es mögliche juristische Einwände hinsichtlich der Zufahrt/Abfahrt aus dem Parkhaus gibt. Ist aber unwahrscheinlich.

- Sollte Einstimmung durch StVV gehen
- Es gibt niemanden für den es nicht attraktiv ist.
- Ist schon gelebter Zustand
- Besonders attraktiv für Touristen

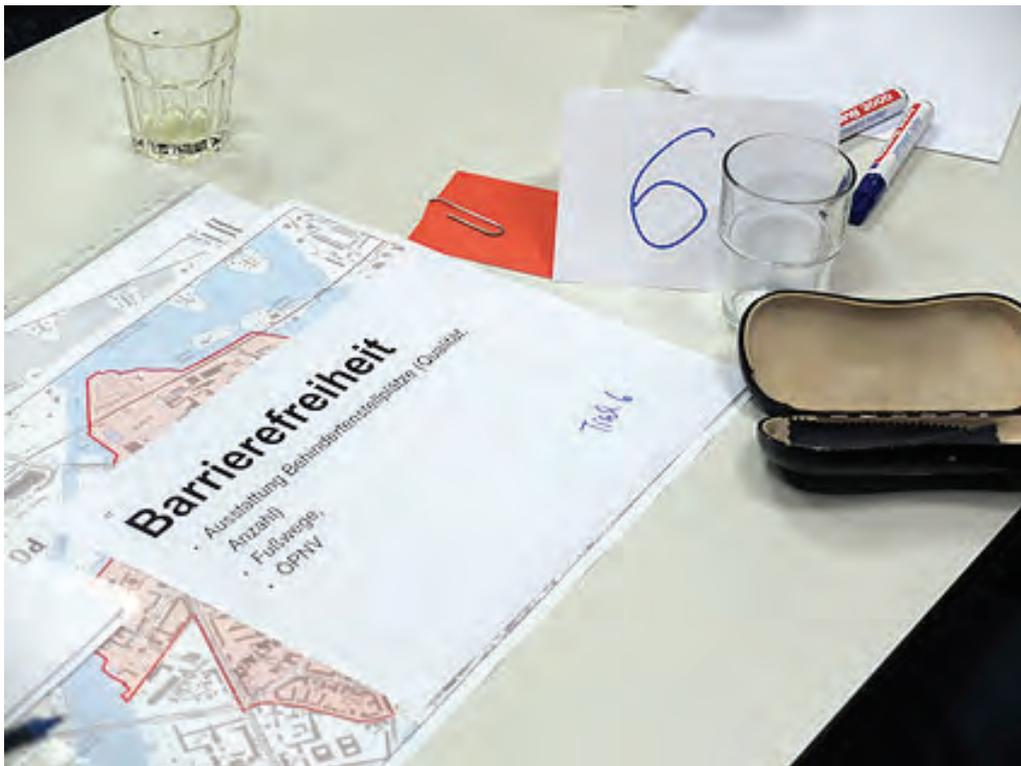
### **Welchen Beitrag könnten Teilnehmende dieses Tisches dazu leisten: -**

#### **Terminiert:**

Je nach möglichen Haushaltsbeschlüssen und mit Abstimmung SWP ggf. zur Erneuerung der Straße circa 2017

## **Tisch 6: Barrierefreiheit**

---



### **Maßnahme 6.1**

#### **Was konkret soll sich positiv verändern:**

Querungsstellen:

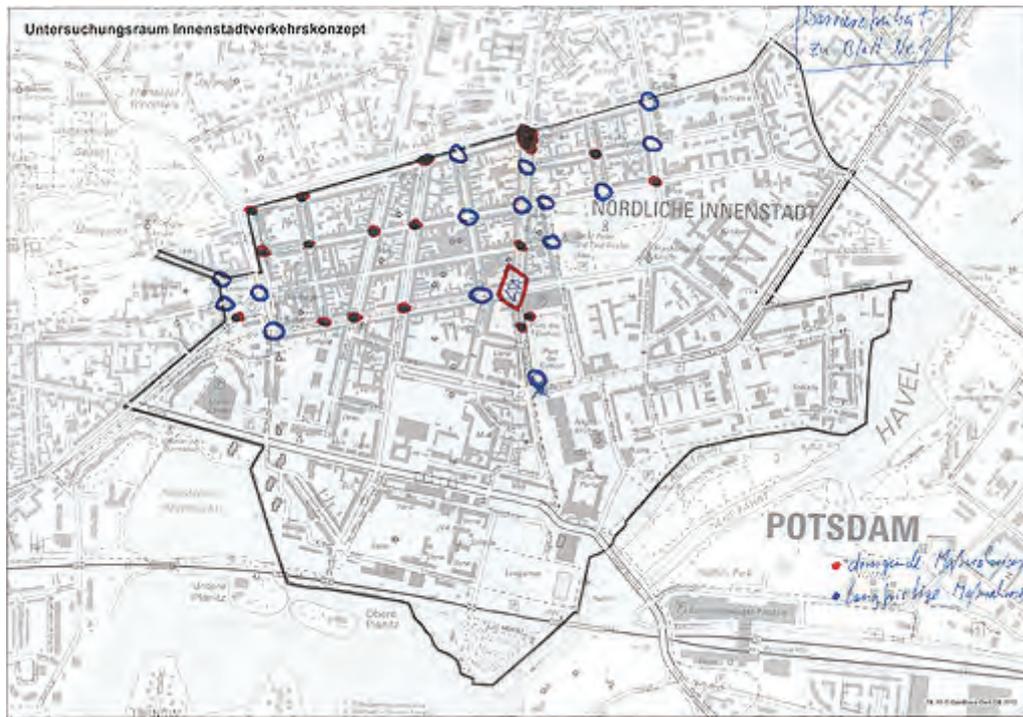
- Kennzeichnung im Gehwegbereich (Auffangstreifen quer, mit Kontrast)
- Bordauftritt von exakt 3 cm (oder zweigeteilt → dann mit Sperrfeld)
- Diagonalverbund, geschn. Pflaster, gebundene Bauweise, mit Kontrast zum Umfeld

#### **Welche Maßnahme sollte aus unserer Sicht ergriffen werden:**

Vorrangig Knotenpunkte im Bereich der Einkaufsinnenstadt  
(siehe Anlage „Barrierefreie Wege“)

#### **Welche Einrichtungen werden hierfür gebraucht:**

- Stadtverordnete, Verbände (immer weniger Beteiligung), Beirat
- Eigentlich jeder, da auch jeder mittel oder unmittelbar betroffen (z. B. Kinder oder Senioren)



**Welchen Beitrag könnten Teilnehmende dieses Tisches dazu leisten:**

- Behindertenverband befindet sich in der Auflösung
- Behindertenunterstützung mehr notwendig als bei uneingeschränkt Mobilien

**Maßnahme 6.2**

**Was konkret soll sich positiv verändern:**

Gehwege und Plätze:

- Glatte Gehbahn mit haptisch-, optisch, kontrastreichen Seitenstreifen
- Straßenmobiliar ausschließlich im Seitenstreifen
- Führung auch auf/ um Plätze

**Welche Maßnahme sollte aus unserer Sicht ergriffen werden:**

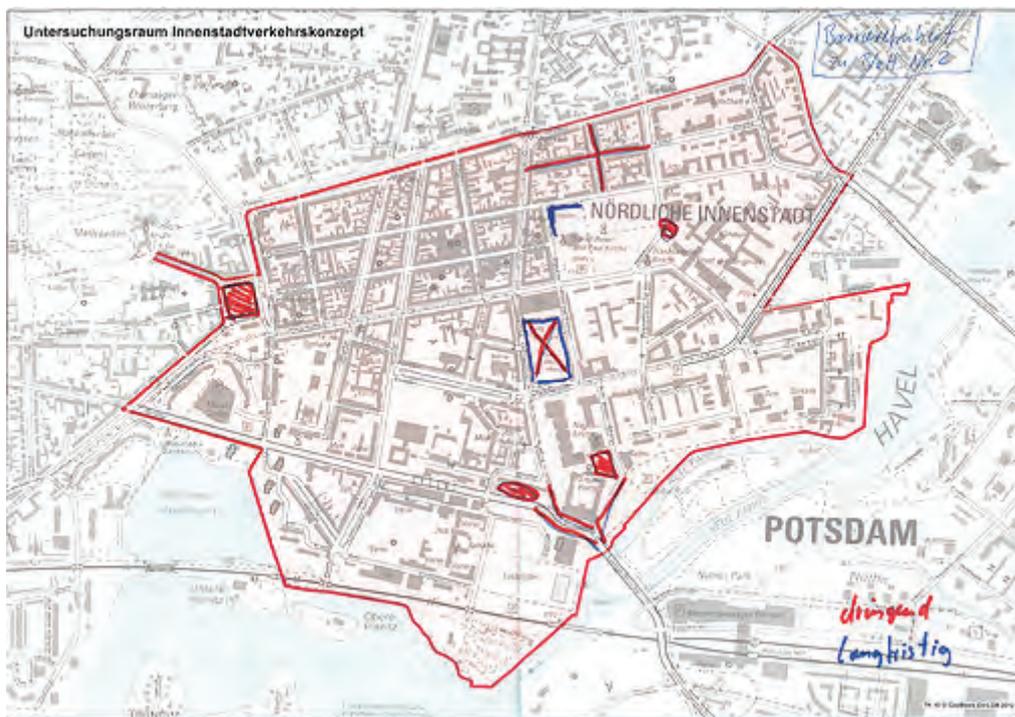
Siehe Anlage „Barrierefreie Wege“

**Welche Einrichtungen werden hierfür gebraucht:**

Siehe Blatt 1 [Maßnahme 6.1]

**Welchen Beitrag könnten Teilnehmende dieses Tisches dazu leisten:**

Siehe Blatt 1 [Maßnahme 6.1]



## Anlage für Maßnahme 6.2: „Barrierefreie Wege“

Bürgerhaushalt | Votierungsliste Nummer: 38 | Laufende Nummer: 233

Betrifft: [Ausgabe](#)

Themenfeld: [Straßen, Geh- und Radwege](#)

Kategorie: [Bürgervorschläge zur Investitionsplanung](#)

Die Kosten für "Barcelona" (Ziel Herstellung barrierefreier Wege) sollten auf die Hälfte des jährl. Budgets des Radfahrkonzepts erhöht werden. Konkret betroffen sind unter anderem folgende Bereiche: Potsdam West (Umfeld des Bahnhofs Charlottenhof bis zum Gehweg im Bogen), Innen- und Berliner Vorstadt (Heilig-Geist- und Ludwig-Richter-Straße), Uferweg zwischen Humboldtbrücke und Eingang Babelsberger Park, Fahrland (Priesterweg) sowie Kartzow und Krampnitz.

### Einschätzung der Landeshauptstadt Potsdam:

Zurzeit liegt das Budget zur Unterhaltung der Radwege in der Stadt Potsdam bei rund 490.000 Euro. Zur Umsetzung von kleinteiligen Maßnahmen im Rahmen des Beschlusses von Barcelona stehen jährlich 80.000 Euro zur Verfügung.

Viele desolate Gehwege in Potsdam bedürfen einer grundhaften Erneuerung, um in einen barrierefreien Zustand versetzt werden zu können. Damit sind die Vorhaben umlagepflichtig und müssen aus dem investiven Haushalt der Stadt finanziert werden. Der Zustand der Gehwege u.a. in der Berliner Vorstadt und in Fahrland sind dem Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen bekannt.

Bis zum Jahr 2019 sind die im investiven Haushalt zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel durch bereits begonnene Baumaßnahmen bzw. in der Priorität höher verankerte Baumaßnahmen gebunden. Aus diesem Grund können nur kleinteilige Maßnahmen zur Gefahrenabwehr umgesetzt werden, die ausschließlich

mit Mitteln aus dem Unterhaltungsaufwand des Fachbereiches Grün- und Verkehrsflächen finanziert werden können.

**Verlauf der Vorschlagseinbringung / Rechenschaft:**

Der Vorschlag wurde im Bürgerhaushalt 2015/16 der Landeshauptstadt Potsdam eingereicht. Er erhielt von den Potsdamerinnen und Potsdamern bei der abschließenden Votierung insgesamt **4440 Punkte**, wurde unter der **Nummer 18** in die "[Top 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger](#)" aufgenommen und am 3. Dezember 2014 der Stadtverordnetenversammlung übergeben.

**Originalvorschlag:**

Kosten für "Barcelona" (Barrierefreie Wege) auf Hälfte des jährl. Budgets des Radfahrkonzepts (Nr. 233)

Begründung: Die zu bewältigenden Auflagen zur Herstellung der Barrierefreiheit von Straßen und Wegen und für kleinteilige Maßnahmen nehmen immer größere Dimensionen an. Sie sind zum Teil schon im großflächigen Bereich (Potsdam West. Innenstadt usw.) anzusiedeln, und mit den jährlich vorhandenen 80.000 Euro nicht mehr zu stemmen. Jedem dürfte bekannt sein, dass die Stadt Potsdam im Jahre 2004 / 2005 die "Barcelonaer Erklärung" unterschrieben hat, dort mit ist die Stadt, die Verpflichtung eingegangen, die Stadt barrierefrei zu gestalten, deren bauliche Umsetzung auch Kosten verursacht. 1. Potsdam West kosten 550.000 €, davon ca. 319.538 € verbaut, offen sind Wege der 3. Priorität siehe Prioplan liegt in Bereich Verkehrsanlagen der Stadtverwaltung / 2. Innenstadt mit Parkplatz vor „ABB“ dieser Bereich ist ein Sanierungsgebiet „noch“ und wurde bereits zum größten teil saniert (Betrifft Antrag: 12/SVV/0771 „Herstellung der barrierefreien Innenstadt " - Kosten wurden noch nicht ermittelt aber ca. im 6 -7 stelligen Bereich, dazu sind zur Zeit keine finanziellen Kapazitäten vorhanden. Gleiches gilt für das Umfeld am Bhf. Charlottenhof.) / 3. Bereich Bhf. Charlottenhof Kosten wurden noch nicht ermittelt aber ca. im 6 stelligen Bereich (siehe 2.) / 4. Restarbeiten um Heilig Geist: Kosten können noch nicht benannt werden. / 5. Der Uferweg zwischen Humboldtbrücke und Eingang Babelsberger Park neben dem Bootsliegeplatz im Park (Bereich SPSP) / 6. Und in weiteren noch zu bezeichnenden Stadtgebiete wie rund um die Str. Im Bogen, Kartzow, Krampnitz alt usw.

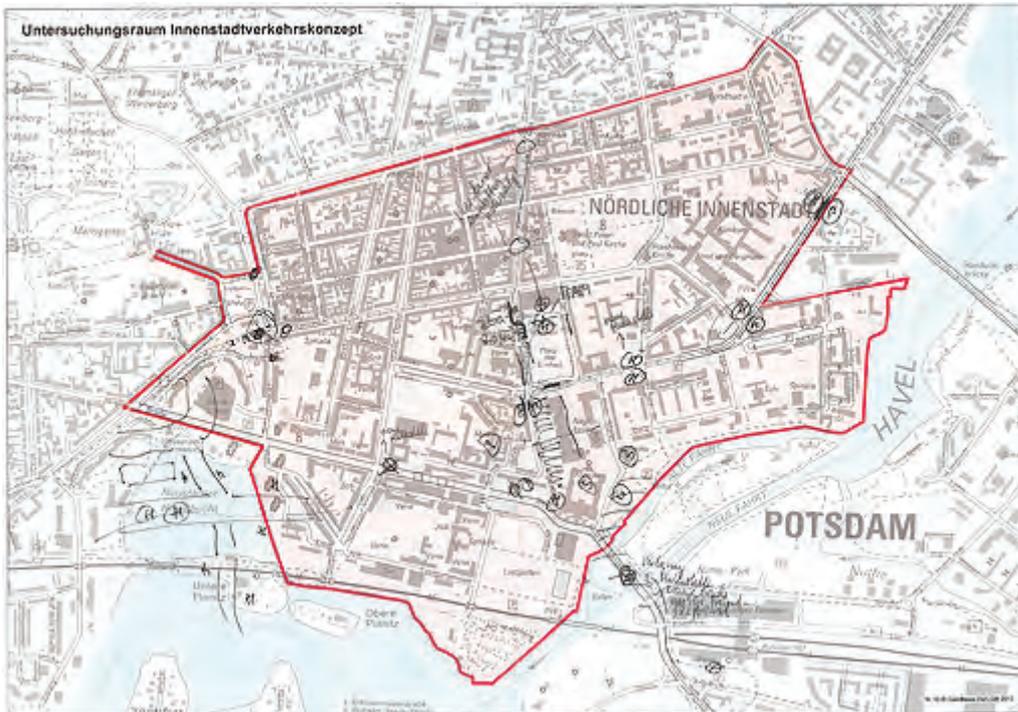
Gefährliche Gehwege in der Berliner Vorstadt (Ludwig-Richter-Straße) (Nr. 266)  
Die Gehwege in der Ludwig-Richter- und Seestraße sind gefährliche "Rumpelpisten". Dort befindet sich unter anderem auch das Potsdamer Bürgerstift, ein Pflegeheim und Betreutes Wohnen. Viele ältere Bürger dieser Einrichtung trauen sich wegen der schlechten Wege auch mit Rollator oder Rollstuhl nicht mehr aus dem Haus (Einkauf oder Spaziergang). An mehreren Grundstücken (Baustellen) in der Ludwig-Richter-Str. gibt es schon seit 2 Jahren keinen Fußweg mehr.

Bürgersteige für Fahrland (Nr. 65)

Besonders entlang der Ketzinerstraße und dem Priesterweg im Ortsteil Fahrland gibt es überwiegend defekte und sandige Holperwege. Dies sind keine Wege die Gehbehinderte und RollstuhlfahrerInnen wirklich nutzen können. Sie müssen auf die von LKWs stark frequentierte Straße ausweichen und sich großen Gefahren aussetzen. Auch Behinderte möchten gefahrlos in die Kirche, die Wahlbüros, die Physiotherapie, zum Friseur, zur Post etc. gehen/rollen können. Ich fordere Die Stadtverwaltung auf für sicher nutzbare Bürgersteige zu sorgen.

<https://buerbereitstellung.potsdam.de/content/ausgaben-fuer-barrierefreie-wege-deutlich-erhoehen>

## **Tisch 7: ÖPNV**



### **Maßnahme 7.1**

Verdichtung der Taktung ÖPNV

**Was konkret soll sich positiv verändern:**

Fahrzeitoptimierung ÖPNV

**Welche Maßnahme sollte aus unserer Sicht ergriffen werden:**

- Bessere Taktung bestimmter Haltestellen:
- Mauerstraße, Luisenplatz, Babelsberg, Potsdam-West
- Hier zum teil zwei Bahnen, die in dreiminütigem Abstand fahren, dann 18 Minuten Wartezeit
- Ziel: 10 Minuten Taktung auf den wichtigsten und möglichst vielen Haltestellen

**Welche Einrichtungen werden hierfür gebraucht:**

VIP, Fahrgastverband, GB4

**Welchen Beitrag könnten Teilnehmende dieses Tisches dazu leisten: -**

## Maßnahme 7.2

Übersichtlichkeit ÖPNV-Knotenpunkt Luisenplatz

### Was konkret soll sich positiv verändern:

Luisenplatz: Konzentration der Haltestellen an einem Ort

→ bessere Übersichtlichkeit der Haltestellen und Übersichtlichkeit der Umsteigesituation zwischen Bus & TRAM

→ Verkürzung der Umsteigewege

Tram Haltestelle Luisenplatz beide Seiten zu schmal (Verweis Barrierefreiheit)

→ Klärung Bereiche Fußgänger, Radfahrer und Wartende (ÖPNV)

### Welche Maßnahme sollte aus unserer Sicht ergriffen werden:

Konzentration Haltestellen:

Bushaltestellen in der Verbindung zwischen Luisenplatz und Charlottenstraße (-) (Pflasterstraße)

Vorrang der Busse vor PKW-Individualverkehr

Dort auch Errichtung eines Häuschens zum Unterstellen mit Sitz →

Barrierefreiheit in diesem Bereich herstellen

### Welche Einrichtungen werden hierfür gebraucht:

- Planungsamt, Liegenschaftsamt
- Denkmalschutzbehörde
- VIP
- Havelbus
- Verantwortliche Träger für ÖPNV
- Verkehrsbehörde
- GB4

Welchen Beitrag könnten Teilnehmende dieses Tisches dazu leisten: -

## Maßnahme 7.3

Platz der Einheit: Unübersichtlichkeit Umsteigesituation Tram zu Bus

### Was konkret soll sich positiv verändern:

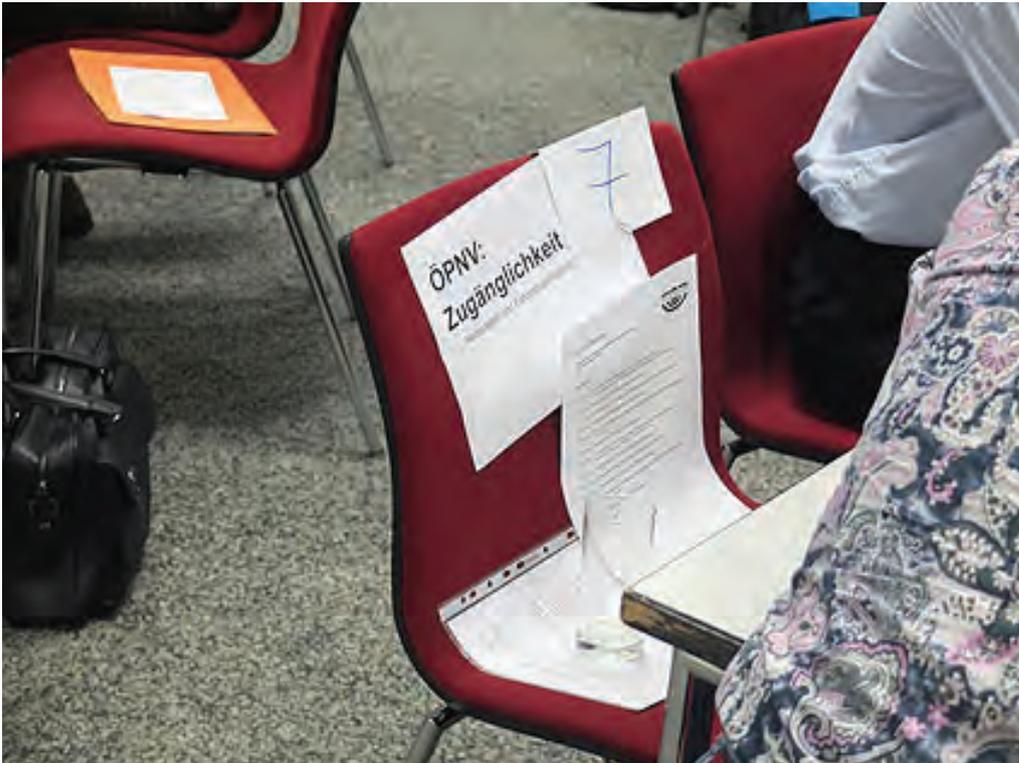
- Einrichtung Zebrastreifen um die Querung zwischen Tram- und Bushaltestellen zu erleichtern
- Bessere ÖPNV-Führung Platz der Einheit

**Welche Maßnahme sollte aus unserer Sicht ergriffen werden:**

- Verlegung Tram-Haltestelle an den Platz der Einheit Nord
- Bushaltestellen dann Friedrich-Ebert-Straße Höhe Wilhelmgalerie
- Schaffung einer neuen Tram-Haltestelle direkt am Bildungsforum (auch Ebert-Straße)
- Wegfall Haltestelle Platz der Einheit Süd

**Welche Einrichtungen werden hierfür gebraucht: -**

**Welchen Beitrag könnten Teilnehmende dieses Tisches dazu leisten: -**



**Maßnahme 7.4**

Verdichtung Haltestellen der Tram

**Was konkret soll sich positiv verändern:**

Verdichtung Haltestellennetz Am Kanal

**Welche Maßnahme sollte aus unserer Sicht ergriffen werden:**

- Wegfall Haltestelle Platz der Einheit Süd
- Schaffung Haltestelle Marie-Curie-Straße/Am Kanal

**Welche Einrichtungen werden hierfür gebraucht: -**

**Welchen Beitrag könnten Teilnehmende dieses Tisches dazu leisten: -**

## **Maßnahme 7.5**

Tram-Haltestelle „Lange Brücke“

**Was konkret soll sich positiv verändern:**

Bessere Zugänglichkeit Hafen und Freundschaftsinsel

**Welche Maßnahme sollte aus unserer Sicht ergriffen werden:**

Verlegung der Tram-Haltestelle „Lange Brücke“ auf die Höhe der Freundschaftsinsel

→ dadurch Gewinnen von Fahrradstellplätzen am Westeingang vom Hauptbahnhof

→ damit ergeben sich Umsteigemöglichkeiten zwischen Bahn und Bus zwischen Hauptbahnhof und Nauener Tor

**Welche Einrichtungen werden hierfür gebraucht: -**

**Welchen Beitrag könnten Teilnehmende dieses Tisches dazu leisten: -**

## **Maßnahme 7.6**

Errichten neuer Bushaltestelle Breite Straße/ Dortustraße

**Was konkret soll sich positiv verändern:**

Verdichtung Haltestellenführung in der Breiten Straße

**Welche Maßnahme sollte aus unserer Sicht ergriffen werden:**

Neue Bushaltestelle Dortustraße/ Ecke Breite Straße

**Welche Einrichtungen werden hierfür gebraucht: -**

**Welchen Beitrag könnten Teilnehmende dieses Tisches dazu leisten: -**

## **Tisch 8: Kfz-Parken**

---



### **Maßnahme 8.1**

#### **Was konkret soll sich positiv verändern:**

Parkfreies Holländer Viertel

Mittelstraße soll parkfrei sein.

- 1. Vorteil für Wirtschaft der gewerbetreibenden
- höhere Lebensqualität im Weltkulturerbe
- höhere Attraktivität für den Tourismus
- höhere Lebensqualität für Anwohner/-innen

#### **Welche Maßnahme sollte aus unserer Sicht ergriffen werden:**

- parkfreie Mittelstraße (halten möglich)
- Straßenbeleuchtung ist zu dunkel → müsste erneuert werden

#### **Welche Einrichtungen werden hierfür gebraucht:**

Einsicht der Anwohner/-innen (repräsentative Umfrage Nachbarschaftliche Entlastungsstrategien), Stadtverwaltung (Erarbeiten von Entlastungsstrategien)

#### **Welchen Beitrag könnten Teilnehmende dieses Tisches dazu leisten:**

Höhere Steuern durch mehr Wirtschaft

## **Maßnahme 8.2**

Entlastung der Innenstadt durch Kfz-Parkaktivität

### **Was konkret soll sich positiv verändern:**

Schaffung von neuen Parkplätzen auf dem Platz

### **Welche Maßnahme sollte aus unserer Sicht ergriffen werden:**

Neue Parkplätze schaffen auf dem Bassinplatz → Parkkarte für Anwohner + Wirtschaft → Wie viel Parkflächen können garantiert werden

- Busse sollen Personen aussteigen lassen, parken an der Biosphäre
- Hinter dem Mercure parken

### **Welche Einrichtungen werden hierfür gebraucht:**

Busunternehmen, Stadtverwaltung

**Welchen Beitrag könnten Teilnehmende dieses Tisches dazu leisten: -**

## **Maßnahme 8.3**

Senkung der Lautstärke durch Be- und Entladung

### **Was konkret soll sich positiv verändern:**

- Höhere Lebensqualität
- Senkung der Lautstärke

### **Welche Maßnahme sollte aus unserer Sicht ergriffen werden:**

Maßnahme: festes Zeitfenster für ein- und ausladen für Händler

### **Welche Einrichtungen werden hierfür gebraucht:**

- Stadtverwaltung
- Kooperation der Gewerbetreibenden

**Welchen Beitrag könnten Teilnehmende dieses Tisches dazu leisten: -**

## **Maßnahme 8.4**

**Was konkret soll sich positiv verändern:**

Weniger Abgase und Lautstärke

**Welche Maßnahme sollte aus unserer Sicht ergriffen werden:**

Erhöhung der Attraktivität für Fahrradfahrer, um Kfz- Aufkommen zu vermeiden

**Welche Einrichtungen werden hierfür gebraucht:**

Stadtverwaltung

**Welchen Beitrag könnten Teilnehmende dieses Tisches dazu leisten: -**

## **Maßnahme 8.5**

**Was konkret soll sich positiv verändern:**

Weniger Kfz-Bewegung in der Innenstadt

**Welche Maßnahme sollte aus unserer Sicht ergriffen werden:**

Entlastung durch Park & Bike → Parken außerhalb/weiter mit Mietfahrrädern

**Welche Einrichtungen werden hierfür gebraucht: -**

**Welchen Beitrag könnten Teilnehmende dieses Tisches dazu leisten: -**

## **Maßnahme 8.6**

**Was konkret soll sich positiv verändern:**

-

**Welche Maßnahme sollte aus unserer Sicht ergriffen werden:**

Mobilitätssystem (siehe Parkplatzapp/ als App aufs Handy)

- Anzeigetafel zeigt Parkplatzanzahl an bestimmten Plätzen an
- Ebenfalls für Park & Bike

**Welche Einrichtungen werden hierfür gebraucht: -**

**Welchen Beitrag könnten Teilnehmende dieses Tisches dazu leisten: -**

## **Maßnahme 8.7**

**Was konkret soll sich positiv verändern:**

**Welche Maßnahme sollte aus unserer Sicht ergriffen werden:**

Park & Ride Plätze kostenlos für ÖPNV-Benutzer über die Kundenkarte

**Welche Einrichtungen werden hierfür gebraucht: -**

**Welchen Beitrag könnten Teilnehmende dieses Tisches dazu leisten: -**

## **Maßnahme 8.8**

**Was konkret soll sich positiv verändern:**

Kfz-Entlastung der Innenstadt

**Welche Maßnahme sollte aus unserer Sicht ergriffen werden:**

Parkplatz Börse (Parkplatz Sharing)

Anwohner untervermieten für begrenzte Zeit (z. B. von 14:00 bis 18:00 Uhr)  
ihren unbenutzten Parkplatz an Gewerbetreibende

**Welche Einrichtungen werden hierfür gebraucht: -**

**Welchen Beitrag könnten Teilnehmende dieses Tisches dazu leisten: -**

## Weitere Anlagen

---

### H. Programm Dialogwerkstatt 13.10.2014

Programm Dialogwerkstatt 13. Oktober 2014, 18 – 22 Uhr

Ort: Haus der Brandenburgisch-Preußischen Geschichte, Am Neuen Markt 9

- 17.30 Uhr Einlass, Möglichkeit, Schauwände zu betrachten  
(mit Brötchen & Getränken)
- 18.00 Uhr Begrüßung (Herrn Goetzmann, LHP)
- 18.10 Uhr Einführung & Vorstellung  
(Joos van den Dool & Romy Brock, VisioninForm)
- 18.30 Uhr Präsentation Problemanalyse Innenstadtverkehrskonzept  
(Axel Dörrie & Dirk Volkmann, LHP)
- 19.00 Uhr Überleitung zu den Dialogtischen
- 19.05 Uhr Pause mit Kaffee/Tee, kalten Getränken und Brötchen
- 19.30 Uhr Dialogtische Runde A
- Frage 1: Was war für mich das Wichtigste/Prägnanteste bei der Präsentation?
- Frage 2: Was hat noch gefehlt und sollte im Konzept berücksichtigt werden?
- 20.05 Uhr Dialogtische Runde B
- Frage 3: Was sind denkbare Ansätze, damit möglichst viele Menschen mit dem Innenstadtverkehrskonzept zufrieden sind?
- Frage 4: Finden Sie gemeinsam einen Titel für das Innenstadtverkehrskonzept, der die Ideen Ihres Tisches auf einen Nenner bringt!
- 21.00 Uhr Präsentationen der Dialogtische
- 21.45 Uhr Abschluss & Dankworte
- 22.00 Uhr Ende

## **J. Programm Themenwerkstatt 10.11.2014**

Programm Themenwerkstatt 10. November 2014, 18 – 22 Uhr

Ort: Haus der Brandenburgisch-Preußischen Geschichte, Am Neuen Markt 9

- 17.30 Uhr Türe offen, Schauwände mit Grundlagen & Zwischenergebnissen stehen bereit, Gespräche bei Brötchen & Getränken
- 18.00 Uhr Begrüßung (Hr. Goetzmann, LHP)
- 18.10 Uhr Vorstellung und Einführung ins Verfahren (Joos van den Dool & Romy Brock, *VisioninForm*)
- 18.20 Uhr Ergebnisse Dialogwerkstatt (*VisioninForm*)
- 18.30 Uhr Präsentation Innenstadtverkehrskonzept: Rahmen & Maßnahmen (Dirk Volkmann, LHP)
- 18.45 Uhr Auswahl der Themen (alle Teilnehmenden)
- 19.00 Uhr Einführung in die Arbeit an den Thementischen (*VisioninForm*)
- 19.15 Uhr 1. Thementischrunde
- 20.00 Uhr *Pause mit Kaffee/Tee, kalten Getränken und Brötchen*
- 20.30 Uhr 2. Thementischrunde
- 21.15 Uhr Präsentation und Reflexion der Ergebnisse
- 21.45 Uhr Abschluss & Dankworte
- 22.00 Uhr Ende

## K. Rückmeldungen Dialogwerkstatt

### Stimmen zur Veranstaltung selbst

- Schöne Veranstaltung, gute Stimmung, Atmo
- insgesamt sehr anregend und kurzweilig, gut strukturiert, gutes Zeitmanagement, gutes Catering
- Als Azubi der Stadtverwaltung fand ich es sehr schön, mal mit Kollegen aus dem Geschäftsbereich Stadtentwicklung in Kontakt treten zu können. Es war interessant, sich unterschiedlichste Auffassungen anhören zu können.
- Die Analysen waren interessant, wenn auch etwas ergänzungsbedürftig
- Vielleicht ist die Veranstaltung nur eine Art Alibi, um Bürgerbeteiligung vorzutäuschen. Wie viel wird denn davon wirklich umgesetzt?
- Tolle Organisation
- nur eine von vier Arbeitsfragen an den Tischen haben sich mit neuen Ideen der Bürgerinnen und Bürger befasst :-)
- Während der Präsentationen der einzelnen Tische wurden die erwähnten Themen gezählt, obwohl gesagt wurde, wir wollen nicht weiter darauf eingehen, weil schon gesagt. Auswertung sollte allenfalls anhand der Karten auf den Stellwänden erfolgen.
- Ausschließen von gewissen Punkten im Vorfeld ist nicht sinnvoll (3. Havelübergang, Pfortnerampeln)
- Diskussion an den Tischen war recht laut, gelungene Veranstaltung, viel Raum für Diskussion
- Von 4 Themenkomplexen beschäftigten sich 3 mit dem Verfahren selbst und nur einer mit Vorschlägen direkt zum Verkehr = Selbstbeschäftigung für sehr viele anwesende Verwaltungsmitarbeiter + externes Büro. → Statt mit Geld zu bauen/ organisieren wird aufwendig nach individuellen Wünschen gefragt und diese "gepflegt".
- Durch die abschließende Zusammenfassung wurde die Veranstaltung aufgewertet. Mein [nicht lesbar]: Um diese Wiederholungen zu vermeiden Vorgaben geben und diese diskutieren, anschließend vor allem kontroverse Themen herausstellen und weiterbearbeiten, z. B.: Unisono wurde der Durchgangsverkehr (ich zähle dazu auch den Nord-Süd-Stadtverkehr über Havel) als lästig eingestuft. Aber: Wie soll eine Lösung aussehen?
- Bei der nächsten Veranstaltung sollten die Ergebnisse von heute direkt verwendet werden.
- (jemand, der die 2. Frage anders verstanden hat:) ... dass es gar nicht so schlimm steht um unsere Stadt... viele Leute mit Nachhaltigkeitsidealen
- ggf. In Vorbereitung auf Veranstaltung bereits vorhandene Konzepte zur Verfügung stellen (Hinweis Fundort Internet oder Druck) [dieser Punkt ist in der Zählung der Themenwünsche mit eingeflossen bei "Konzepte anderer Städte"]
- frühzeitige Einladung, nicht erst 1 Woche vorher!!!

- Interessant, aber in 4 Stunden muss vieles oberflächlich bleiben. Frage an die Fachleute: Haben Sie wirklich Neues erfahren?
- Gruppen haben selten neue Lösungen gefunden, sondern nur negative Aspekte angebracht
- sehr gute Veranstaltung, nachhaltiges Konzept mit Schwerpunkt Rad + Fußgänger [gut gelungen] [schwer lesbar]; entscheidend, dass sich Anregungen tatsächlich im "Endprodukt" finden

## **Hinweise zum Verfahren/ IVK insgesamt**

- Ausflüge, reale Begehungen zu interessanten Verkehrsplätzen, die zu Veränderungen einladen oder durch Veränderung neu gestaltet sind... können weiteres Interesse und Nachdenklichkeit sowie Lust auf sinnvolle Veränderungen befördern! Mehr Menschen mitmachend informieren!
- Für die Akzeptanz ist eine angemessene Beteiligung der Ergebnisse am Prozess erforderlich. Hier fehlt es oft!
- Transparenz fördern → mehr Beteiligung → größere Akzeptanz
- Beteiligung ist nicht notwendiges Übel, sondern hilft verstehen und kreative Lösungsansätze zu finden
- Bevölkerung muss man abholen und mitnehmen, um Stadt zu gestalten → weiter so!
- "Arbeitsschritte" zur konkreten Utopie → Stufenmodelle
- Differenzierung durch konkrete Möglichkeiten zur Verbesserung
- übergeordnete Zielsetzungen für Mobilität
- Verzahnung mit den übergeordneten Gestaltungs- und Nutzungszielen für die Innenstadt
- Die Stadt braucht Mut endlich einen großen Wurf beim Konzept zu wagen. Dafür sollten Fördermittel (EU, Land, Bund) genutzt werden.
- Bisheriges "Verkehrskonzept" ist unausgegoren und nicht zukunftsfähig!
- Infobox für die Verkehrsentwicklung zur Bürgerbeteiligung

## L. Rückmeldungen Themenwerkstatt

Nach der zweiten Veranstaltung am 10. November 2014 hatten die Teilnehmenden wieder die Möglichkeit, einen Fragenbogen mit ihren Rückmeldungen und Hinweisen zur Themenwerkstatt abzugeben. Folgende Fragen konnten beantwortet werden:

1. Welche Anregungen möchten Sie den Verfassern des Innenstadtverkehrskonzepts noch mitgeben? Welche Fragen haben Sie noch?
2. Wie hat Ihnen diese Veranstaltung gefallen?
3. Hatten Sie bereits an der Dialogwerkstatt am 13. Oktober 2014 teilgenommen?
4. Wie haben Sie von dieser Veranstaltung erfahren?
5. Raum für Ihre Bemerkungen/ Anregungen für die Veranstaltungsorganisation oder zum Beteiligungsprozess insgesamt
6. Ggf. Kontaktdaten



### Quantitative Auswertung

Insgesamt haben von circa 40 Teilnehmerinnen und Teilnehmern<sup>6</sup> elf einen Rückmeldebogen ausgefüllt. Im Vergleich zu ersten Werkstatt war der Rücklauf nicht so hoch, weil die wesentlichen inhaltlichen Gedanken, Ideen und Vorschläge bereits auf den Ergebnisblättern festgehalten wurden.

<sup>6</sup> Diese Zahl berücksichtigt acht Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Stadtverwaltung, die Tische moderiert haben oder das Fachteam bildeten.

Von den elf Personen waren neun mit der Veranstaltung „eher zufrieden“, eine „eher unzufrieden“ und eine Person gab hier ein „unentschieden“ als Einschätzung ab. Sieben der Rückmeldung Gebenden hatten bereits an der ersten Dialogwerkstatt teilgenommen, vier waren zum ersten Mal dabei. (Die Frage per Handzeichen in der ganzen Runde hatte ergeben, dass knapp die Hälfte der Teilnehmerinnen und Teilnehmer zum zweiten Mal anwesend war.)

Bei der Frage, wie die Teilnehmenden von der Veranstaltung erfahren hatten, wurden teils mehrere Möglichkeiten angekreuzt (werden hier mitgezählt): Sechs Personen erfuhren über die Presse davon, drei über eine persönliche Einladung, zwei jeweils über Plakate und Flyer am Auslegestandort, eine über die Webseite potsdam.de und eine Teilnehmerin durch eine Kollegin.

## Inhaltliche Rückmeldungen

Welche Anregungen möchten Sie den Verfassern des Innenstadtverkehrskonzepts noch mitgeben? Welche Fragen haben Sie noch?

- Die Frage, wie die Verzahnung bzw. Einbettung in das StEK-V [Stadtentwicklungskonzept Verkehr] konkret aussieht. Ggf. Abwägung bei Zielkonflikten vornehmen, bei beiden.
- Das Innenstadtverkehrskonzept darf nicht getrennt vom Stadtentwicklungskonzept Verkehr betrachtet werden. Bitte engere Zusammenarbeit mit den Umlandgemeinden. Siehe auch den aktuellen Bericht in der ADAC Motorwelt zu Verkehrskonzepten.
- Konventionelle Lösungsansätze weiter verfolgen; Testphasen durchführen zu einzelnen Ideen/ Überlegungen
- Deutlich mehr RB-Angebot (20-min Takt) an Charlottenhof, Sanssouci, Golm nötig!
- Äußere Verkehrsentslastung durch Havelspange; Tunnel Behlertstraße zwingend erforderlich für's Zentrum.
- Grüne Welle, intelligente LSA nötig
- Richtgeschwindigkeiten anzeigen für Grüne Welle in Breite Straße
- Schopenhauerstraße öffnen geradeaus zur Verkehrsentslastung der Zeppelinstr. + Breiten Straße und deren Kreuzung!
- Transparenz des Prozesses, d.h. Info der Bev. über Maßnahmen und zeitliche Planung

Raum für Ihre Kommentare/ Bemerkungen/ Anregungen für die Veranstaltungsorganisation oder zum Beteiligungsprozess insgesamt:

- Der Gaumengenuss gehörte dazu.
- Interessante, gut strukturierte Veranstaltung; Ansprache von Experten sehr gut, um Ideen auf Realisierbarkeit zu prüfen; Zeit fast zu kurz, um mehrere Maßnahmen nach Kriterien zu diskutieren.

## Anlage L

- Gut, interessant organisiert
- +++
- organisatorisch bestens, danke fürs Catering! Idee & Durchführung der "Tischmischung" gut!

## **M. Themenspeicher (beide Werkstätten)**

Folgende Themen und Hinweise haben nicht unmittelbar mit dem Innenstadtverkehrskonzept zu tun und wurden deshalb in den „Themenspeicher“ aufgenommen.

### **Themenspeicher Dialogwerkstatt**

- Ordnung und Sauberkeit: zu wenig Abfallbehälter; Hunde WC; Kippen/Scherben an Haltestellen
- Haltestelle Jägerstraße/Justizzentrum: Wartezeiten von Haltestelle nicht lesbar
- Foto-Doku an alle per Mail => geht für in 4 Wochen
- Unfallvermeidung: Signal (optisch/akustisch) der Straßenbahn beim Losfahren von der Haltestelle
- P+R: Einfahrsituation in die Innenstadt, z. B. Zeppelinstraße

### **Themenspeicher Themenwerkstatt**

- Verknüpfung der Verkehrsplanung mit Klimaschutzkonzept
  - Bäckerstraße: Einfahrt-verboten sehr schlecht lesbar
  - Tunnel: Humboldtbrücke zur Behlertstraße; Schopenhauerstraße, zurzeit gesperrtes Stück unterqueren
  - P + R
  - Bäckerstraße
  - Mehr städtische Förderung für die Verkehrsbetriebe → Ermöglichung dadurch einer besseren Taktung des ÖPNV
  - Gegen die Barrierefreiheit spricht allgemein:
    - Shared Space-Planungen ohne haptische Grenzen
    - Denkmalschutz, insbesondere die strikte Erhaltung alter Zustände
- Der Behindertenbeauftragte (ggf. auch ein zweiter Mitarbeiter) sollte mehr und vor allem mit mehr Entscheidungsgewalt in Planungsprozesse eingebunden werden.

## Impressum

Dezember 2014

Landeshauptstadt Potsdam  
Bereich Verkehrsentwicklung  
14461 Potsdam  
[www.potsdam.de/verkehrsentwicklung](http://www.potsdam.de/verkehrsentwicklung)

V.i.S.d.P.:

Axel Dörrie

Koordinator Mobilität und Klimaschutz / stellv. Bereichsleiter Verkehrsentwicklung

Dirk Volkmann

Sachbearbeiter Verkehrsentwicklung

Redaktion:

Juliane Rudloff

Vision*in*Form

Isabelle Karg

manuka public relations

Layout:

Manuela Kaspar

manuka public relations



Landeshauptstadt  
Potsdam



**Bürgerbeteiligung**  
**Innenstadtverkehrskonzept**  
**Dokumentation Teil 3**  
**Ergebniswerkstatt 3. Mai 2016**





Landeshauptstadt  
Potsdam

**Bürgerbeteiligung  
Innenstadtverkehrskonzept  
Dokumentation Teil 3  
Ergebniswerkstatt 3. Mai 2016**

# Impressum

**Herausgeber:**

Landeshauptstadt Potsdam  
Der Oberbürgermeister

Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung  
Bereich Verkehrsentwicklung  
Ansprechpartner Dirk Volkmann

Friedrich-Ebert-Straße 79/81  
14469 Potsdam

[www.potsdam.de/verkehrsentwicklung](http://www.potsdam.de/verkehrsentwicklung)

**Text und Bearbeitung:**

Juliane Rudloff, *VisioninForm*  
Dirk Volkmann, Landeshauptstadt Potsdam  
Joos van den Dool, *VisioninForm*

**Fotos:**

Ergebniswerkstatt Innenstadtverkehrskonzept am 3. Mai 2016 (© Landeshauptstadt  
Potsdam / Barbara Plate) (Titelseite)  
Rathaus Detailansichten, Landeshauptstadt Potsdam / F. Daenzer (Titel- und Rückseite)

Fotos wenn nicht anders angegeben:  
*VisioninForm* / Juliane Rudloff

**Stand:** Juni 2016

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Quellenangabe gestattet.

# Inhalt

Abbildungen und Tabellen	10303
Abkürzungsverzeichnis	104
<b>Kurzfassung</b>	<b>105</b>
<b>Einführung</b>	<b>106</b>
<b>1. Ablauf</b>	<b>108</b>
<b>2. Teilnehmende</b>	<b>112</b>
<b>3. Auswertung der Online-Beteiligung</b>	<b>113</b>
<b>4. Ergebnisse</b>	<b>115</b>
4.1 Punktebewertung	115
4.2 Kommentierung und Diskussionsbeiträge	118
<b>Anhang</b>	<b>127</b>
A) Programm der Ergebniswerkstatt	
B) Liste der Maßnahmen des Innenstadtverkehrskonzepts	

## Abbildungen und Tabellen

Abbildung 1: Die in der ersten und zweiten Werkstatt erarbeiteten Vorschläge wurden in einer Übersicht zusammengestellt und hinsichtlich ihrer Übernahme in das Innenstadtverkehrskonzept bewertet.	106
Abbildung 2: Andreas Goetzmann, Fachbereichsleiter Stadtplanung und Stadterneuerung, war während der gesamten Veranstaltung anwesend und beantwortete Fragen rund um das Innenstadtverkehrskonzept	108
Abbildung 3: Norman Niehoff, Bereichsleiter Verkehrsentwicklung, erläutert die Ziele für das Innenstadtverkehrskonzept	109
Abbildung 4: Die Teilnehmer studieren die Pläne und Maßnahmenliste in der „Galerierunde“.	110
Abbildung 5: In der Werkstatt wird selbst geklebt: Punktebewertung der Maßnahmen	110
Abbildung 6: Die Maßnahmen werden mit Punkten bewertet und mit gelben Zetteln kommentiert.	110
Abbildung 7: Teilnehmerinnen beim Gespräch im Foyer	110
Abbildung 8: Im Plenum wurden die wichtigsten Fragen zum Thema Innenstadtverkehr gemeinsam diskutiert.	111
Abbildung 9: Es ist immer interessant zu wissen, wer da ist: Etwa doppelt so viele Teilnehmende arbeiten in der Innenstadt als wohnen.	112
Abbildung 10: Viele Teilnehmende waren bereits bei der Dialog- und der Themenwerkstatt im Herbst 2014 da.	113
Abbildung 11: Übersicht der Zugriffe auf die Online-Debatte zum Innenstadtverkehrskonzept.	114
Abbildung 12: Je Maßnahme erhielt Bewertungspunkte: grün – Zustimmung, rot – Ablehnung.	115
Abbildung 13: Kartenmaterial und Platz für Kommentare	118
Abbildung 14: Das Thema Durchgangsverkehr bewirkte bei den Beteiligten intensive Diskussionen.	120
Abbildung 15: Betrachtungsraum Innenstadt	122
Abbildung 16: Darstellung der neuen geplanten Fahrradabstellanlagen	123
Abbildung 17: Bewertung zum Themenblock „ÖPNV“ und „Sonstige“	125
Tabelle 1: Übersicht über die vergebenen Bewertungspunkte je Maßnahme	126

## Abkürzungsverzeichnis

LHP	=	Landeshauptstadt Potsdam
MAZ	=	Märkische Allgemeine Zeitung
ÖPNV	=	Öffentlicher Personennahverkehr
StEK	=	Stadtentwicklungskonzept Verkehr
StVO	=	Straßenverkehrsordnung
SVV	=	Stadtverordnetenversammlung
WfB	=	WerkStadt für Beteiligung

### Definitionen:

#### Tempo-30-Zone

mehrere Straßen werden in einer mit Zeichen 274.1 der StVO an den Zufahrten beschilderten 30 km/h-Zone zusammengefasst

#### Tempo-30-Strecke

ein Straßenzug bzw. Teile davon werden durch Zeichen 274 der StVO (30 km/h) beschildert

Carsharing    gemeinsame Autonutzung = viele Nutzer teilen sich wenige Autos

## Kurzfassung

Diese Dokumentation enthält die Ergebnisse der 3. Werkstatt zur Bürgerbeteiligung für das Innenstadtverkehrskonzept. Sie fand am 3. Mai 2016 im Haus der Brandenburg-Preußischen Geschichte in Potsdam statt. Eingeladen hatte der Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Potsdam. Ziel der Veranstaltung war es, die Ergebnisse aus den beiden vorangegangenen Werkstätten im Oktober und November 2014 zu präsentieren und der Öffentlichkeit die daraus entwickelten Ziele und Maßnahmen für die Beschlussvorlage des Innenstadtverkehrskonzeptes vorzustellen.

Rund 40 Personen nahmen an der Veranstaltung teil. Die Teilnehmenden hatten die Möglichkeit, die Ziele und Maßnahmen bei einem „Galerierundgang“ zu kommentieren und zu priorisieren. Bei der anschließenden Diskussion im Plenum wurden kritische Punkte und Themen in Bezug auf das Innenstadtverkehrskonzept diskutiert.

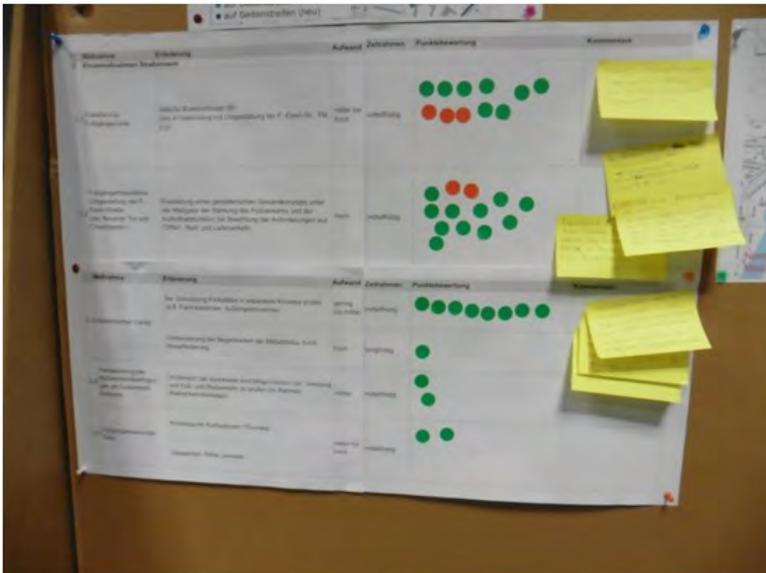
Der Konzeptentwurf für das Innenstadtverkehrskonzept soll nach der Sommerpause 2016 in die Stadtverordnetenversammlung eingebracht werden, sodass bis zum Jahresende das Konzept beschlossen werden kann.

## Einführung

Am 3. Mai 2016 hatte der Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Potsdam alle Potsdamerinnen und Potsdamer von 18 bis 20:30 Uhr in das Haus der Brandenburgisch-Preußischen Geschichte in Potsdam zur Ergebniswerkstatt des Innenstadtverkehrskonzeptes eingeladen. Die Ergebniswerkstatt war der dritte Teil der Werkstattreihe der Bürgerbeteiligung zum Innenstadtverkehrskonzept.

Im Herbst 2014 hatte die Stadtverwaltung unter der Überschrift „Stadtentwicklung braucht Beteiligung“ erstmals zur Teilnahme an einer zweistufigen Beteiligungswerkstatt für das Potsdamer Innenstadtverkehrskonzept eingeladen. Am 13. Oktober 2014 fanden die Dialogwerkstatt und am 10. November die Themenwerkstatt am selben Ort statt.<sup>1</sup> Die damals erzielten Ergebnisse und Hinweise flossen in die folgende Erarbeitung des Entwurfs des Innenstadtverkehrskonzeptes ein. Im dritten Teil des Werkstattverfahrens, der Ergebniswerkstatt, wurde nun der fertig erstellte Entwurf mit der interessierten Öffentlichkeit diskutiert. Dort gab es die Möglichkeit, die Ziele und Maßnahmen aus dem Entwurf des Innenstadtverkehrskonzeptes zu diskutieren, zu kommentieren und hinsichtlich der Dringlichkeit ihrer Umsetzung zu priorisieren.

Abbildung 1: Die in der ersten und zweiten Werkstatt erarbeiteten Vorschläge wurden in einer Übersicht zusammengestellt und hinsichtlich ihrer Übernahme in das Innenstadtverkehrskonzept bewertet.



Begleitend zur Ergebniswerkstatt konnten zwischen dem 26. April und dem 9. Mai 2016 Fragen, Hinweise und Meinungen auch über die Potsdam-Seite der Online-Beteiligungsplattform Civocracy eingebracht und diskutiert

<sup>1</sup> Eine Dokumentation der Veranstaltungen findet sich zum Download unter <http://www.potsdam.de/ergebniswerkstatt-zum-innenstadtverkehrskonzept>

werden ([www.civocracy.org/potsdam](http://www.civocracy.org/potsdam)). Die Stadt Potsdam nutzt diese Plattform seit Jahresbeginn im Rahmen eines Pilotversuchs zur Online-Bürgerbeteiligung.

Die Ergebniswerkstatt richtete sich sowohl an Vertreterinnen und Vertreter von Organisationen, Unternehmen in der Innenstadt, Vereine und Verbände als auch an die Anwohnerschaft und weitere interessierte Einwohnerinnen und Einwohner.

Unter Berücksichtigung des am 3. Mai im Kutschstall Ensemble gewonnenen Meinungsbildes und der eingegangenen Beiträge aus der Online-Plattform wird im Anschluss vom Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung, Bereich Verkehrsentwicklung, der Beschlussentwurf des Innenstadtverkehrskonzeptes für die Stadtverordnetenversammlung entwickelt.

Den Rahmen für das Innenstadtverkehrskonzept bietet das beschlossene Stadtentwicklungskonzept Verkehr. Dieses sieht vor, für die gesamte Stadt und die Stadt-Umland-Beziehungen eine nachhaltigere Verkehrsentwicklung voranzutreiben. Daher orientieren sich die Ziele und Maßnahmen des Innenstadtverkehrskonzeptes an einer nachhaltigen Wirkung auf die Stadt- und Verkehrsentwicklung.

Die Veranstaltung am 3. Mai wurde vom Moderationsteam *Vision in Form* aus Potsdam unter Begleitung der *WerkStadt für Beteiligung* der Landeshauptstadt Potsdam organisiert und moderiert.

## 1. Ablauf

Kurz nach 18 Uhr begrüßte Andreas Goetzmann, Fachbereichsleiter Stadtplanung und Stadterneuerung, die anwesenden Gäste und erläuterte den bisherigen Beteiligungsprozess und das weitere Verfahren zum Innenstadtverkehrskonzept. Nach der Sommerpause wird der Konzeptentwurf in die Stadtverordnetenversammlung eingebracht, sodass bis zum Jahresende das Konzept beschlossen werden könnte.

Abbildung 2: Andreas Goetzmann, Fachbereichsleiter Stadtplanung und Stadterneuerung, war während der gesamten Veranstaltung anwesend und beantwortete Fragen rund um das Innenstadtverkehrskonzept.



Nach der Vorstellung und Einführung ins Programm durch Moderatorin Romy Brock präsentierte Norman Niehoff, Bereichsleiter Verkehrsentwicklung, die Ziele und Maßnahmen aus dem aktuellen Entwurf des Innenstadtverkehrskonzeptes, die im Wesentlichen auf die Werkstätten aus 2014 zurückgehen.

Die in den Werkstätten herausgearbeiteten verkehrlichen Ziele für die Innenstadtentwicklung lassen sich zu folgenden allgemeinen Zielen zusammenfassen:

1. Verbesserung der Aufenthaltsqualität
2. Sicherung der Erreichbarkeit
3. Erhöhung der Verkehrssicherheit
4. Reduzierung der Umweltbelastungen.

Abbildung 3: Norman Niehoff, Bereichsleiter Verkehrsentwicklung, erläutert die Ziele für das Innenstadtverkehrskonzept.



Zu den „generellen Maßnahmen“ zur Umsetzung dieser Ziele gehören insgesamt sieben: Im ersten Block, Verkehrsberuhigung (1.1), wurden eine neue Tempo-20-Zone, mehrere neue Tempo-30-Strecken, drei neue Tempo-30-Zonen sowie ein neuer Verkehrsberuhigter Bereich aufgenommen. Die weiteren generellen Maßnahmen umfassen die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung an zwei Standorten (1.2), die Reduzierung des Durchgangsverkehrs an zwei Stellen (1.3), die Anpassung historischer Pflasterstraßen an Anforderungen bezüglich Barrierefreiheit und Fahrradfreundlichkeit an zwei Stellen (1.4), zusätzliche Fahrradabstellmöglichkeiten insbesondere in der Einkaufsinnenstadt (1.5), die barrierefreie Gestaltung von Gehwegen und öffentlichen Plätzen (1.6) und die Verbesserung von Ampelschaltungen für den Fuß- und Radverkehr (1.7).

Die „Einzelmaßnahmen Straßenraum“ umfassen die Erweiterung der Fußgängerzone (2.1), die fußgängerfreundliche Umgestaltung der Friedrich-Ebert-Straße (2.2), das Holländische Viertel (2.3), die Verbesserung der Radverkehrsbedingungen am Luisenplatz Südseite (2.4) sowie Fußgängerquerungshilfen (2.5).

Zu den „Einzelmaßnahmen ÖPNV“ gehören der barrierefreie Ausbau der Tram- und Bushaltestellen Nauener Tor und Brandenburger Straße (3.1), eine neue Bushaltestelle an der Breite Straße Höhe Dortustraße (3.2) sowie die Verbesserung der Umsteigebedingungen am Platz der Einheit (3.3).

Unter „sonstige Maßnahmen“ fallen die Schaffung von Mobilitätsstationen (4.1) sowie mehr Sitzmöglichkeiten (4.2).<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> Eine ausführliche Darstellung der Maßnahmen findet sich im Anhang.

Im Anschluss an die Präsentation gab es Gelegenheit für einen Rundgang durch die „Galerie“ der Ziele und Maßnahmen. Hier bestand die Möglichkeit, die Maßnahmen per Klebezettel zu kommentieren und mit Hilfe von roten und grünen Klebepunkten zu bewerten

Abbildung 4: Die Teilnehmer studieren die Pläne und Maßnahmenliste in der „Galerierunde“.



Abbildung 5: In der Werkstatt wird selbst geklebt: Punktebewertung der Maßnahmen

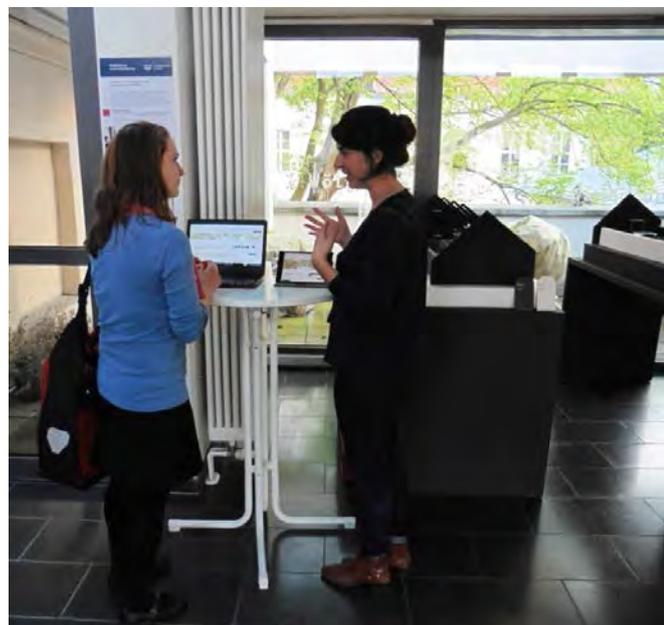


und zu priorisieren. Bei Fragen konnten die Teilnehmenden diese an die anwesenden Experten der Landeshauptstadt Potsdam stellen. In entspannter und konzentrierter Atmosphäre wurde gemeinsam überlegt, diskutiert und geklebt. Bei Snacks und Getränken trafen sich die Teilnehmer im Foyer und an den Tafeln im Saal in kleinen Runden oder studierten die von der Stadt bereitgestellten Karten und Materialien.

Abbildung 6: Die Maßnahmen werden mit Punkten bewertet und mit gelben Zetteln kommentiert.



Abbildung 7: Teilnehmerinnen beim Gespräch im Foyer



Der letzte Teil der Veranstaltung bestand aus einem von Kai-Uwe Kärsten (*WerkStadt für Beteiligung*) moderierten Dialog im Plenum über die präsentierten Ergebnisse sowie Erkenntnisse aus der Galerie. Besonders wichtige beziehungsweise strittige Maßnahmen wurden herausgegriffen. Vor allen anderen war dies das Thema Durchgangsverkehr, das unter zahlreichen Aspekten intensiv diskutiert wurde. Daneben hatte das Thema der Tempo-30-Zonen und -strecken besondere Relevanz. Eine ausführliche Darstellung der Diskussion findet sich im Abschnitt „Ergebnisse“.

Abbildung 8: Im Plenum wurden die wichtigsten Fragen zum Thema Innenstadtverkehr gemeinsam diskutiert. (© Landeshauptstadt Potsdam / Barbara Plate)



## 2. Teilnehmende

Insgesamt nahmen 36 registrierte Gäste an der Veranstaltung teil. Hinzu kamen drei Vertreter der Stadtverwaltung der Landeshauptstadt Potsdam, zwei Vertreter der *WerkStadt für Beteiligung* sowie drei Personen vom Organisationsteam *Vision inForm*.

Am Anfang machte Moderatorin Romy Brock eine kleine Umfrage, um einen Überblick über die Anwesenden zu gewinnen: Jeweils ca. 12-15 Teilnehmende waren bereits bei der ersten und bei der zweiten Werkstatt dabei, etwa 7-10 Teilnehmer hatten beide Werkstätten in 2014 besucht. Die Möglichkeit über die Online-Plattform Civocracy einen Beitrag abzugeben hatte eine der Anwesenden genutzt.<sup>3</sup>

Abbildung 9: Es ist immer interessant zu wissen, wer da ist: Etwa doppelt so viele Teilnehmende gaben an, in der Innenstadt zu arbeiten, als dort wohnen.



---

<sup>3</sup> Vom 26. April bis 9. Mai 2016 konnten Hinweise und Meinungen zu den Maßnahmen des Innenstadtverkehrskonzepts über die Seite <http://www.civocracy.org/potsdam> abgegeben werden.

Etwa sieben der Anwesenden wohnen in der Innenstadt, ca. 12-15 arbeiten hier. Etwa 15 Personen nahmen privat an dem Abend teil, ebenfalls etwa 15 als Vertreter einer Organisation. Dazu gehörten der ADAC Berlin-Brandenburg e.V., ViP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH, die Fachhochschule und die Universität Potsdam, die Stadtverordnetenversammlung, Parteien, die Industrie- und Handelskammer, Pro Potsdam GmbH, Civocracy, der Deutsche Bahnkundenverband, der Behindertenbeirat, der Verkehrstisch und ein Vertreter der MAZ.

Abbildung 10: Viele Teilnehmende waren bereits bei der Dialog- und der Themenwerkstatt im Herbst 2014 da.



### 3. Auswertung der Online-Beteiligung

Begleitend zur Ergebniswerkstatt wurde in dieser dritten und letzten Beteiligungsphase zum Innenstadtverkehrskonzept auch eine Online-Beteiligung durchgeführt. Hierzu kam die Online-Plattform Civocracy zum Einsatz, die zeitgleich von der Landeshauptstadt Potsdam im Rahmen eines Pilotversuchs ([www.civocracy.org/potsdam](http://www.civocracy.org/potsdam)) getestet wurde.

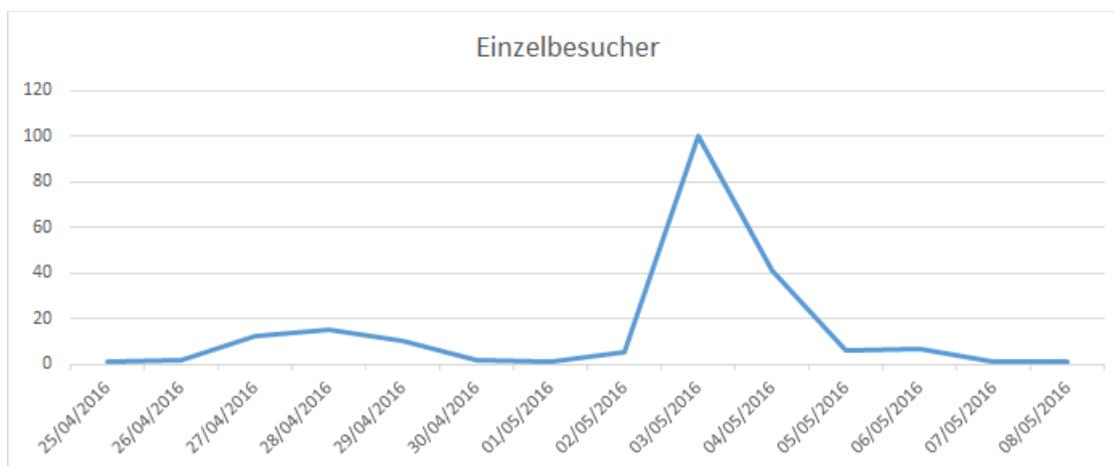
Zwischen 26. April und 9. Mai 2016 konnten alle Interessierten nach einer einmaligen Anmeldung sich im Internet mit ihren Ideen und Hinweisen einbringen. Die in der ersten Woche eingegangenen Kommentare wurden bei der Werkstatt am 3. Mai 2016 als Anregung für die Debatte kurz vorgestellt. In der Pause der Werkstatt stand eine Mitarbeiterin von Civocracy bereit, die Interessierten diesen zusätzlichen Beteiligungskanal vorstellte.

#### Die Online-Beteiligung in Zahlen

Während der insgesamt 14 Tage dauernden Debatte wurde diese 291 Mal von 246 unterschiedlichen Besucherinnen und Besuchern (sogenannte „unique visitors“) aufgerufen.<sup>4</sup> Elf Personen haben sich auf der Plattform für die Debatte registriert, von denen allerdings nur drei Personen tatsächlich Kommentare verfassten. Insgesamt wurden acht Beiträge und Kommentare eingespeist. Von den beiden für die Debatten angesprochenen Stakeholdern hat sich leider keiner aktiv durch Beiträge beteiligt.

Von besonderer Bedeutung für die Wahrnehmung des Online-Angebots war die Nutzung von Twitter. Sowohl über das offizielle Konto der Landeshauptstadt Potsdam als auch über das Konto von Civocracy wurden am Abend der Werkstatt (3. Mai) mehrere Nachrichten unter dem Hashtag #beteiligunginpotsdam gesendet. Weiterhin erfolgte die Bekanntmachung durch Civocracy über Facebook, über die Nutzung von Google Ads sowie die direkte Ansprache von Interessierten per E-Mail.

Abbildung 11: Übersicht der Zugriffe auf die Online-Debatte zum Innenstadtverkehrskonzept.



<sup>4</sup> Die Zahlen wurden mit dem Programm PIWIK erhoben, das eine dem deutschen Datenschutzrecht entsprechende Erhebung von Verkehrsdaten ermöglicht.

## 4. Ergebnisse

### 4.1 Punktebewertung

Alle Teilnehmenden erhielt zu Beginn der Veranstaltung fünf grüne und zwei rote Klebepunkte. Mit diesen konnten während der „Galerierunde“ Zustimmung beziehungsweise Ablehnung zu den Maßnahmen sowie deren Priorität ausgedrückt werden. Die Teilnehmer mussten nicht alle Punkte vergeben. Circa 36 Teilnehmende haben die Punktebewertung vorgenommen.

Abbildung 12: Jede Maßnahme erhielt Bewertungspunkte: grün – Zustimmung, rot – Ablehnung.

Maßnahme	Erklärung	Aufwand	Zeitraum	Punktebewertung	Kommentare
2. Einzelmaßnahmen Straßenraum					
2.1 Erweiterung Fußgängerzone	büchle Branderburger Str. nur in Verbindung mit Umgestaltung der F.-Eberh-Str. (FK 2.2)	mittel bis hoch	mittelfristig	10 grüne Punkte, 2 rote Punkte	
2.2 Fußgängerfreundliche Umgestaltung der F.-Eberh-Str. (z.B. Neuenner Tor und Charloisstr.)	Erarbeitung eines gestalterischen Gesamtkonzepts unter der Maßgabe der Stärkung des Fußverkehrs und der Aufenthaltsfunktion bei Beachtung der Anforderungen aus ÖPNV-, Rad- und Lieferverkehr.	hoch	mittelfristig	10 grüne Punkte, 2 rote Punkte	
2.3 Einzelmaßnahmen Viertel					
2.3.1 Umnutzung Parkplätze in separatem Konzept prüfen (z.B. Fahrradständer, Außengastronomie)		gering bis mittel	mittelfristig	10 grüne Punkte	
2.3.2 Verbesserung der Begehrbarkeit der Mittelstraße durch Neupflanzung		hoch	langfristig	1 grüner Punkt	
2.3.3 Verbesserung der Radverkehrsbedingungen am Luisenplatz (Spalte)	im Bereich der Sparkasse sind Möglichkeiten der Trennung von Fuß- und Radverkehr zu prüfen (im Rahmen Radverkehrskonzept)	mittel	mittelfristig	2 grüne Punkte	
2.3.4 Fußgängerzonenverlängerung	Knotenpunkt Kurfaßenerstr./Thomast Zerbststr./Höhe Lenneweg	mittel bis hoch	mittelfristig	2 grüne Punkte	

Maßnahmen, die eine hohe Punktzahl erhielten, haben in den Augen der Teilnehmenden eine hohe Dringlichkeit in Bezug auf die Umsetzung. Dies herauszufinden war eines der zentralen Anliegen der Stadtverwaltung: Durch die Punktebewertung sollte sichtbar werden, welche Maßnahmen für die Bürgerinnen und Bürger besonders wichtig sind und wo die Prioritäten in der Umsetzung liegen.

Tabelle 1: Übersicht über die vergebenen Bewertungspunkte je Maßnahme.

Nr.	Maßnahme	Zustimmung	Ablehnung
<b>1.1</b>	<b>Verkehrsberuhigung</b>		
A	Tempo-20-Zone (Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich)	2	2
B	Tempo-30-Strecken neu (unter Vorbehalt entsprechender StVO-Änderung)	5	4
C	Tempo-30-Zonen neu	1	0
D	Verkehrsberuhigter Bereich neu	2	2
<b>1.2</b>	<b>Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung</b>	1	4
<b>1.3</b>	<b>Reduzierung Durchgangsverkehr</b>	12	1
<b>1.4</b>	<b>Historische Pflasterstraßen barrierefrei und fahrradfreundlich gestalten</b> (z. B. durch partiellen Einsatz von geschnittenem Pflaster bzw. Fugenverfüllung)	10	0
<b>1.5</b>	<b>Fahrradabstellmöglichkeiten</b> insbesondere in der Einkaufsinnenstadt schaffen	9	0
<b>1.6</b>	<b>Gehwege und öffentliche Plätze barrierefrei gestalten</b>	6	0
<b>1.7</b>	<b>Ampelschaltungen für Fuß-/Radverkehr verbessern</b> (Parallelfreigabe, Überprüfung Grünpfeile)	8	0
<b>2.</b>	<b>Einzelmaßnahmen Straßenraum</b>		
<b>2.1</b>	<b>Erweiterung Fußgängerzone</b>	8	3
<b>2.2</b>	<b>Fußgängerfreundliche Umgestaltung der F.-Ebert-Straße</b> (zwischen Nauener Tor und Charlottenstraße)	11	2
<b>2.3</b>	<b>Holländisches Viertel</b>		
	Teilweise Umnutzung Parkplätze in separatem Konzept prüfen (z. B. Fahrradständer, Außengastronomie)	8	0
	Verbesserung der Begehbarkeit der Mittelstraße durch Neupflasterung	1	0
<b>2.4</b>	<b>Verbesserung der Radverkehrsbedingungen am Luisenplatz Südseite</b>	2	0
<b>2.5</b>	<b>Fußgängerquerungshilfen</b>	2	0

Nr.	Maßnahme	Zustimmung	
<b>3.</b>	<b>Maßnahmen ÖPNV</b>		
3.1	Barrierefreier Ausbau Haltestellen Nauener Tor und Brandenburger Straße	8	0
3.2	Herstellung einer Bushaltestelle Breite Straße Höhe Dortustraße	7	0
3.3	Umsteigebedingungen Platz der Einheit verbessern	9	0
<b>4.</b>	<b>Sonstiges</b>		
4.1	Schaffung von Mobilitätsstationen	2	4
4.2	mehr Sitzmöglichkeiten	4	0

Durch die Punkteübersicht ergibt sich ein klares Bild über die Prioritäten der Potsdamer und Potsdamerinnen in Sachen Innenstadtverkehrskonzept:

Die höchste Zustimmung (12 Punkte) fand die Reduzierung des Durchgangsverkehrs, dicht gefolgt (11 Punkte) von der fußgängerfreundlichen Umgestaltung der Friedrich-Ebert-Straße. Ebenfalls als wichtig wurden die barrierefreie und fahrradfreundliche Anpassung der historischen Pflasterstraßen (10 Punkte) sowie die Verbesserung von Fahrradabstellmöglichkeiten und der Umsteigebedingungen am Platz der Einheit (jeweils 9 Punkte) bewertet.

Im Bereich Verkehrsberuhigung gab es die größte Uneinigkeit zwischen den Teilnehmenden: Etwa gleich viele Punkte gab es sowohl in Form von Zuspruch als auch von Ablehnung.

Die stärkste Ablehnung gab es für die Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung, die Ausweitung von Tempo-30-Strecken sowie die Schaffung von Mobilitätsstationen (jeweils 4 Punkte). Zur Erweiterung und Umgestaltung der Fußgängerzone gab es ebenfalls einige kritische Stimmen.

Insgesamt wurden 22 von 72 verteilten Negativpunkten verwendet (30 %). Von den 180 verteilten Positivpunkten wurden 118 genutzt (65 %).

## 4.2 Kommentierung und Diskussionsbeiträge

Im Folgenden werden nun diejenigen Maßnahmen vorgestellt, zu denen Kommentare abgegeben wurden. Maßnahmen, die nur durch Punkte bewertet wurden (siehe Tabelle 1) und keine Kommentare erhielten, werden an dieser Stelle nicht aufgeführt. Es findet an dieser Stelle keine Bewertung dazu statt, ob Kommentare richtig eingeordnet wurden oder sachlich richtig sind. Es werden lediglich die Kommentare im Wortlaut wiedergegeben, die während der „Galerierunde“ von den Teilnehmenden selbst geschrieben wurden oder über die Online-Plattform Civocracy eingegeben wurden. Letztere werden jeweils vorangestellt, da sie sich jeweils auf ganze Maßnahmepakete beziehen.

Im Anschluss an jedes Maßnahmepaket wird jeweils in einem Fließtext wiedergegeben, was während der Diskussionsrunde im Plenum zum selben Thema gesagt wurde.

Abbildung 13: Kartenmaterial und Platz für Kommentare.



### Maßnahmenpaket 1

„Einkaufszone autofrei“

Der Rest der Innenstadt Tempo 30, ausser Breite Straße. Das würde in vielen Dingen helfen.“

## Maßnahme 1.1 A Tempo-20-Zone (Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich)

- Die Altstadt muss vom umfließenden Verkehr (*Anm.: vermutlich Durchgangsverkehr gemeint*) entlastet werden. Das war ein Ergebnis vom ersten Treffen 2014.

## Maßnahme 1.1 B Tempo-30-Strecken neu

- Wohngebiete beruhigen!
- Verkehr auf den Straßen des blauen Netzes<sup>5</sup> flüssig führen mit 50 km/h

Teilweise gibt es die Forderung von Bürgerinnen und Bürgern nach Tempo 30 für das gesamte Stadtgebiet. Andreas Goetzmann, Fachbereichsleiter Stadtplanung und Stadterneuerung, erläuterte dazu: Das Thema Tempo 30 ist hochumstritten, weil z. B. Autos länger auf der Straße verweilen würden. Auf Bundesebene wurden 30 km/h als Normaltempo viel diskutiert, es konnte sich aber als Regel noch nicht durchsetzen. Man müsse die weitere Entwicklung abwarten. Das Thema ist für die Potsdamer Innenstadt und auch andere Räume wichtig und ist daher bei der Stadtverordnetenversammlung präsent. Man will dort gut vorbereitet sein für eine schnelle Umsetzung von Tempo 30, wenn die entsprechende Regelung dazu geschaffen wird.

Es wurde von einem Teilnehmer die Frage gestellt, ob Tempo-30-Zonen eingerichtet werden, um eine Einnahmequelle für den Stadthaushalt zu generieren. Es gebe hier ein Plansoll von 9 Millionen Euro. Vor drei Jahren waren noch 5,5 Millionen veranschlagt. Zudem kam der Hinweis, dass sich ca. 40 % der Verkehrsteilnehmer nicht an die Tempo-30-Grenze halten. Die Frage wurde von Andreas Goetzmann beantwortet: Bei der Entscheidung, ob eine Tempo-30-Zone eingerichtet wird oder nicht, geht es um Aspekte der Sicherheit, Zustand der Straße, Lärmschutz etc., nicht um Geld. Allerdings sei eine Berücksichtigung in der Haushaltsplanung, wenn es so viele Tempolimitüberschreitungen gibt, legitim.

## Maßnahme 1.2 Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung

- Reduzierung Parkplatzangebot Innenstadt setzt ebenfalls Alternativen voraus (P+R, Parkleitsystem etc.)
- Moderate Preise (heute schon teurer als Ku'damm Berlin)
- Parkraum à la Straßburg: Einfahrtpunkte, bezahlt, und gleichzeitig Ausfahrtpunkte schaffen, versenkbare Poller
- Kombiticket Innenstadt + PR
- Die Stadt ist für den Menschen da, schrittweise Parkplätze zurückfahren, damit es den Autofahrern nicht auffällt.

---

<sup>5</sup> Das „blaue Netz“ ist ein definierter Teil des Potsdamer Straßennetzes, zu dem die Bundes- und Landesstraßen sowie weitere Straßen mit hoher Verkehrsbedeutung gehören.

Norman Niehoff, Bereichsleiter Verkehrsentwicklung, sagte mit Blick auf die Punkteverteilung (1 positiv, 4 negativ), dass die Maßnahmen hier anscheinend noch nicht ausreichen würden. Zum Konzept der Stadt passt es jedoch nicht, eine geringere Parkgebühr zu veranschlagen. Das sei kontraproduktiv. Um die Innenstadt von parkenden Autos freier zu machen, müsse man das Parkplatzangebot verknappen. Die Alternative besteht seitens der Stadt darin, den Umstieg auf Fahrrad und ÖPNV zu fördern.

## Maßnahme 1.3 Reduzierung Durchgangsverkehr

- Alternative Havelquerung für Straßenverkehr erforderlich abseits der Langen Brücke und der Humboldtbrücke
- Innenstadtkonzept: Umsetzung nur in Einklang mit Stadtentwicklungskonzept!!! Durchgangsverkehr reduzieren heißt: Alternativen schaffen!!!
- Seitenstraßen der Brandenburger Str. komplett verpollern. Querung verhindern!
- Querverkehr Brandenburger Straße konsequent verhindern
- Schopenhauer Straße für Geradeausverkehr öffnen! (Anm.: zwischen Charlottenstr. und Luisenplatz)

Sowohl in den ersten beiden Werkstätten als auch in dieser wurde vorgebracht, dass es eine bessere Koordination von Verkehr in der Innenstadt und Verkehr im Umland geben müsse. Die Abstimmungen zwischen Potsdam und Potsdam Mittelmark seien unzureichend. Generell wurde festgestellt, dass der Umlandverkehr eine höhere Priorität hat als der Innenstadtverkehr. Pendler aus dem Umland müssen ihre Arbeitsplätze gut erreichen können, Potsdam dagegen versucht, den Pendelverkehr aus der Stadt herauszuhalten. Dadurch besteht ein Interessenskonflikt.

Abbildung 14: Das Thema Durchgangsverkehr bewirkte bei den Beteiligten intensive Diskussionen.

(© Landeshauptstadt Potsdam/ Barbara Plate)



Eine Teilnehmerin der 1. Werkstatt fragte, warum es keinen Vorschlag zur Entlastung der Altstadt gebe, dies sei in der Dialogwerkstatt besprochen worden. Die Bürger wünschen sich, dass der Ring um die Innenstadt entlastet wird. Sie fragte zudem nach einer Fernvision für den Verkehrsring um die Innenstadt um Stau zu vermeiden angesichts der Tatsache, dass es wenige Brücken und ein prognostiziertes Bevölkerungswachstum gibt.

Norman Niehoff, Bereichsleiter Verkehrsentwicklung, sagte dazu: Zu einem nachhaltigen Verkehrskonzept gehören Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung (z. B. ÖPNV) und eine verträgliche Abwicklung vor allem über Bundesstraßen. Dieses Hauptnetz müsse belastet und der Verkehr dort flüssig gehalten werden. Analysen zeigen, dass der Durchgangsverkehr in der Potsdamer Innenstadt unter 20 % liegt. Die Teilnehmerin sagte, dies sei eine Definitionsfrage und verwies auf die Bürgerinitiative „Pro Havelspanne“. Es wurde die Frage einer dritten Brücke als Entlastung für den Berufsverkehr diskutiert. Dies hatte die Stadtverordnetenversammlung 2014 nach langem Abwägen mit dem Beschluss des Stadtentwicklungskonzeptes Verkehr (StEK Verkehr) jedoch als nicht machbar abgelehnt.

Bezüglich des Wachstums der Stadt fragte Herr Niehoff, ob wirklich jeder Auto fahren müsse. Andere Verkehrsmittel wie ÖPNV, Rad oder Fuß seien eine gute Alternative. Dorthin gehe die langfristige Planung, was auch die Stadtverordnetenversammlung vertritt. Der vermehrte Umstieg auf ÖPNV und Fahrrad ist Teil des Beschlusses des StEK Verkehr. Es gilt, für die Zukunft nachhaltigen Verkehr zu fördern und die Autobelastung gering zu halten. Dies ist auch in Städten wie London oder New York die Fernvision für die zukünftige Gestaltung.

Eine weitere Teilnehmerin sagte zu diesem Thema, dass ein dritter Havelübergang nicht sinnvoll wäre, die Suche nach Alternativen dagegen gut. Potsdam sei eine Stadt der kurzen Wege und verwies auf die Faktoren Spaß und Gesundheit beim Radfahren, vor allem im Sommer. Es brauche eine Bewusstseinsbildung für ein anderes Verkehrsverhalten: Wie kann man es schaffen, dass mindestens zwei Personen in einem Auto sitzen? Zudem müsste das Jobticket stärker beworben werden. Norman Niehoff, Bereichsleiter Verkehrsentwicklung bedankte sich für den tollen Appell. Andreas Goetzmann, Fachbereichsleiter Stadtplanung und Stadterneuerung, gab zum Jobticket ein erfolgreiches Beispiel: Durch die Bündelung von Ministeriumsstandorten standen pro Ministerium zunächst weniger Parkplätze zur Verfügung. Durch eine Verbesserung des Jobtickets, was sehr gut funktioniert habe, seien nun sogar Parkplätze frei geworden.

Ein Teilnehmer, Mitglied des Bahnkundenverbands, merkte an, dass die Vernetzung von ÖPNV und Auto noch mangelhaft sei. Immer noch seien zu viele Autos in der Stadt – fahrende wie parkende. Das Jobticket sei gut, es müsste aber noch lukrativer gemacht werden und auch praktischer werden, z. B. Parkticket = ÖPNV-Ticket. Insgesamt solle mehr passieren! Er führte das Beispiel Straßburg an, wo Poller die Ein- und Ausfahrt kontrollieren und die Innenstadt ein ganzes neues Straßenbahnnetz bekommen hat. Ein einfacher und attraktiver Ticketkauf wäre zudem ein Anreiz, auf den ÖPNV umzusteigen. Von Seiten der Stadt wurde erklärt, dass P + R Teil der Gesamtkonzeption für die Stadt sei und dass es das

Ziel sei, Stellplätze kostenlos zur Verfügung zu stellen. Die Innenstadt „abzupollern“ sei in der Diskussion.

Abbildung 15: Betrachtungsraum Innenstadt.



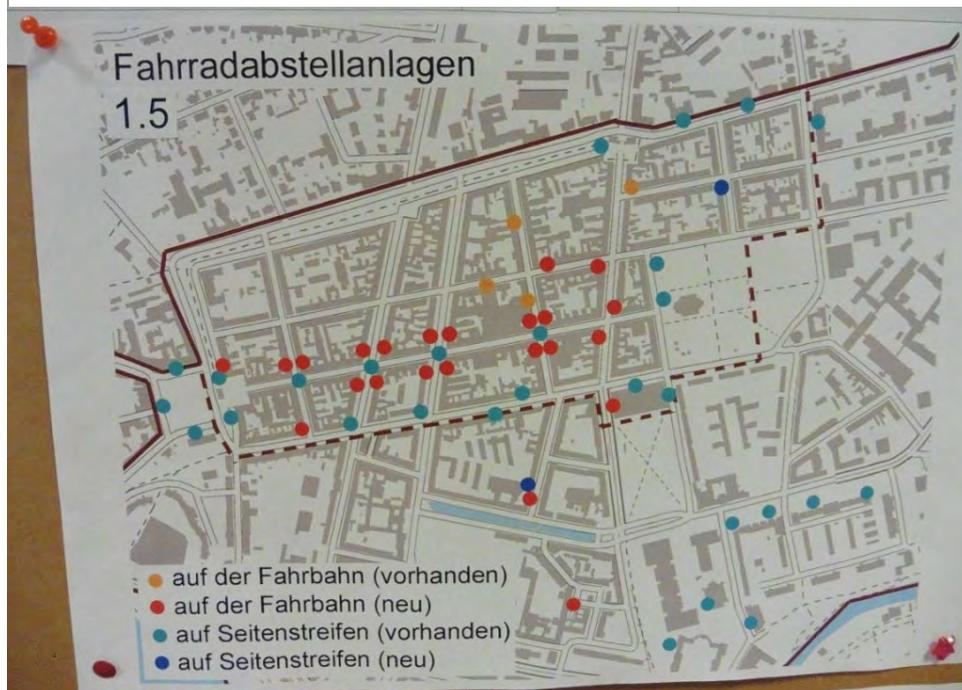
Im Weiteren wurde das Problem der Behlertstraße im Plenum diskutiert. Schwierig ist hier, dass die vierspurige Nuthe-Schnellstraße in die zweispurige Behlertstraße übergeht. Ein Tunnelbau wurde von Seiten der Stadt klar abgelehnt nachdem man sich in den 90er Jahren intensiv mit der Frage befasst hatte. Er sei nicht zu finanzieren (Verweis auf die gescheiterte Tunnelmaut in Rostock). Stattdessen wird der Zufluss auf der Nuthestraße in Richtung Behlertstraße gesteuert um an kritischen Stellen den Verkehr verträglich abzuwickeln, was die Freiheit der Autofahrer etwas einschränkt. Früher gab es in der Berliner Straße Stau, heute ist diese wieder flüssig, dafür staut es an der Humboldtbrücke. Weitere Lösungen für das Problem hatte man ausgelotet, doch jeder Ansatz bringt einen neuen Nachteil mit sich. Ein Teilnehmer sagte, dass ein Tunnel unter der Behlertstraße eine starke Erleichterung wäre. Ein Teil der Autofahrer könnte oben lang, ein anderer unten lang fahren.

Es gibt auch einen Spagat bezüglich der Lebensbedingungen der Menschen: Einerseits sollen Gesundheit und Umwelt beachtet werden, andererseits gibt es auch soziale und Mobilitätsbedürfnisse. Es wurde klar gesagt, dass die Verbesserungen im ÖPNV unzureichend seien. Die anderen Potsdamer Bahnhöfe müssten viel mehr genutzt und z. B. im 15-Minuten-Takt zu den Hauptzeiten und sonst halbstündlich bedient werden, damit Autofahrer umsteigen. Des weiteren müsse der Verkehr flüssiger gehalten und eine Umfahrung des Zentrums nicht radikal ausgeschlossen werden. Bei einer Ortsumgehung bis zur Wetzlarer Straße besteht z. B. Potenzial für Entlastung. Dafür könnten Bundesmittel in Anspruch genommen werden. Diese seien dafür da, Städte von Verkehr zu entlasten. Von Seiten der Stadt wird die Wirkung einer Umgehungsstraße allerdings anders bewertet.

## Maßnahme 1.5 Fahrradabstellmöglichkeiten insbesondere in der Einkaufsinnenstadt

→ jede Ecke in der Innenstadt mit Radständern und E-Stationen versehen!

Abbildung 16: Darstellung der neuen geplanten Fahrradabstellanlagen.



## Maßnahme 1.7 Ampelschaltungen für Fuß-/ Radverkehr verbessern

- Übersichtlichkeit verbessern
- Grünpfeile erhalten wo möglich
- Abschaffung grüner Pfeil

## Maßnahmenpaket 2

„Dornröschenschlaf beenden“

„Die Achse Nauener Tor - Platz der Einheit bietet viele Chancen für Gewerbe und Anwohner gleichermaßen. Mehr Aufenthaltsqualität durch weniger "Dauerparker," mehr Platz für Fußgänger, Radfahrer und Straßencafés, klare Regelungen für den Lieferverkehr und barrierefreier ÖPNV. Mehr Lebensqualität auf dieser Achse durch weniger Autos. Die Friedrich Ebert Straße ist ein ungeschliffenes, städtebauliches Juwel, die Zeit des Umbaus wird sicher eine große Kraftanstrengung aber das Ergebnis wird der Stadt gut tun.“

## Maßnahme 2.1 Erweiterung Fußgängerzone

- Was ist unter „Besucherparken“ zu verstehen?! Es muss differenziert werden zwischen Touristen und Brandenburger Bevölkerung, die auf die Erreichbarkeit mit dem Auto angewiesen ist (Ältere etc.)
- Die Altstadt wird für kleine Erledigungen mit dem Pkw uninteressanter. Könnte nachteiliger für die Geschäfte und Banken sein.
- Großzügige Ausweitung der Fußgängerzone. Ich kenne keine Stadt die so eine kleine Fußgängerzone hat.

## Maßnahme 2.2 Fußgängerfreundliche Umgestaltung der Friedrich-Ebert-Straße

- Durchfahrt Fr.-Ebert-Str. zum Nauener Tor für Autos sperren bzw. besser kontrollieren. Platz vor Nauener Tor darf kein Parkplatz sein.

## Maßnahme 2.3 Holländisches Viertel

- Ruhenden Verkehr raus aus dem Holländischen Viertel
- Holländisches Viertel total vom Autoverkehr befreien, auch kein Parken mehr. Ein Auto verbraucht 12 m<sup>2</sup> Parkfläche, dafür können entsprechend viele Fahrräder parken oder Sitzgelegenheiten entstehen.
- Was ist aus dem versuchsweise ausgewiesenen Fahrradbügeln im Holländischen Viertel geworden?

## Maßnahmenpaket 3

„barrierefreier Nahverkehr“

- „Mit Kinderwagen und Rollator, ohne Stufe in die Tram einsteigen und das im Herzen der Stadt, das ist längst überfällig! Gleich die Haltestelle Allee Straße in der nördlichen Friedrich Ebert Straße mitdenken. Die Zeit des Umbau wird sicher für alle Anwohner und Nutzer ein Tal der Tränen aber das Ergebnis wirkt positiv für die nächsten Jahrzehnte.“
- *„Rücksicht und VIP-Service“*
- A nach B in kurzer Zeit gekommen.  
Barrierefreiheit wird überzogen, "Barcelona" ist ein Ideal und nur für manche realisierbar. Ich baue auf Rücksicht und Kollegialität der Bewohner, das hat mir bisher immer geholfen, egal ob mit KiWagen oder viel Gepäck etc.“

„Potsdam Hbf: Alter Tunnel -> neuer Bahnsteigzugang?!“

„Am Hauptbahnhof existiert, zumindest zwischen den Bahnsteigen der Regionalbahn, noch der alte Tunnel, Treppen zu den Bahnsteigen existieren. Vorschlag: Öffnung/ Verlängerung des Tunnels mindestens zur Bhf-Südseite (Straba und Busbhf.), wenn möglich auch zur Fr.-List-Str.“

Begründung: Überlastung der bestehenden Bahnsteigzugänge; nach Ankunft eines RE lange Wartezeiten, bis Treppen passierbar sind. Für Zugang List-Str. spricht außerdem, dass sich Fußwege für Fahrgäste aus Richtung Zentrum Ost verkürzen würden.“

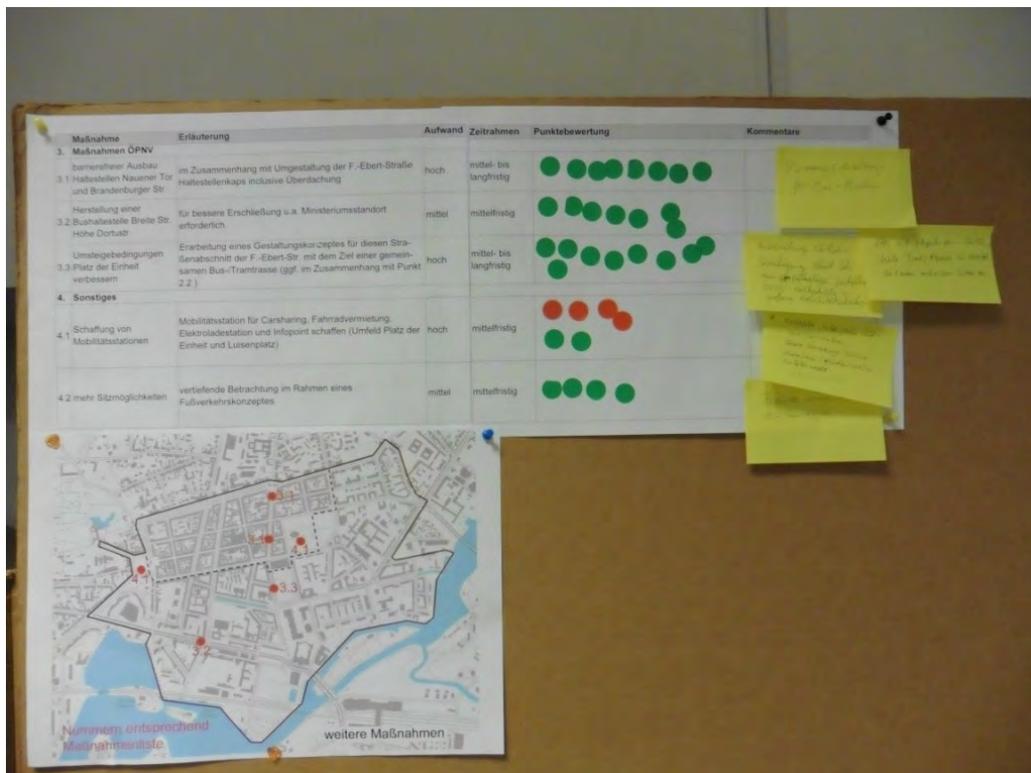
### Maßnahme 3.1 barrierefreier Ausbau Haltestellen Nauener Tor und Brandenburger Straße

→ Vorrangschaltung für Bus und Bahn

### Maßnahme 3.3 Umsteigebedingungen am Platz der Einheit verbessern

In der Diskussion wurde dazu gesagt, dass es hier mehr ÖPNV brauche und dass die Straßenbahn auch mit 10 km/h in der Innenstadt fahren könne. Zudem solle die Tram mit der Regionalbahn verbunden werden, um die Nutzung attraktiver zu machen. Ein Problem ist allerdings, dass die Bahn eine Angelegenheit des Landes ist, die Stadt hat hier wenige Möglichkeiten. Norman Niehoff, Bereichsleiter Verkehrsentwicklung sagte jedoch, dass man die Sache noch einmal aus einem größeren Blickwinkel betrachten würde.

Abbildung 17: Bewertung zum Themenblock „ÖPNV“ und „Sonstige“.



## Maßnahmenpaket 4

„Begrifflichkeiten Stadtplanung !“

„Was ist eine Mobilitätsstation? Fahrradstationen à la NextBike muss es an Knotenpunkten geben (Bahnhöfen) oder Park&Rail-Plätzen (eher am Stadtrand, sind leider rar hier) also bitte nicht an genannten Plätzen.

Sitzmöglichkeiten wo und für wen? An Bus/Tramhaltestellen für Wartende gibts welche. Am Rand PdE auch, obwohl die Aufhaltequalität hier gering ist. Sitzplätze zum Verweilen (was hat das mit Innenstadtverkehr zu tun?) laden doch nur in beruhigten Zonen ein, wie z.B. Freundschaftsinsel, Rand der Fußgängerzone Brandenburger Strasse etc“

### Maßnahme 4.1 Schaffung von Mobilitätsstationen

→ Ausweitung Verkehrsberuhigung Ebert-Str. zur großflächigen Gestaltung ÖPNV-Haltestelle + größere Mobilitätsstation

Ein Mitglied des Bahnkundenverbandes sagte dazu in der Diskussion: Eine Mobilitätsdrehscheibe solle an die Haltestelle Luisenplatz Süd. Hier können die Bushaltestelle und Elektroautos gut kombiniert und vernetzt werden. Der Ein- und Umstieg müsse schneller werden, um z. B. den wachsenden Tourismusverkehr zu bewältigen. Andreas Goetzmann, Fachbereichsleiter Stadtplanung und Stadterneuerung, bedankte sich für den Vorschlag. In der Tat muss hier nicht nur ein Mobilitätspunkt eingerichtet, sondern für die Verbindung mit dem ÖPNV an dieser Stelle noch mehr getan werden. Eine bessere Vernetzung sollte z. B. für die Bushaltestelle Schopenhauer- und Charlottenstraße geschaffen werden.

Abbildung 18: Die 3. Werkstatt zur Beteiligung am Innenstadtverkehrskonzept war eine konstruktive Veranstaltung. (© Landeshauptstadt Potsdam/ Barbara Plate)





## Anhang

A) Programm der Ergebniswerkstatt

B) Liste der Maßnahmen des Innenstadtverkehrskonzeptes

## A) Programm der Ergebniswerkstatt

3. Mai 2016, Haus der Brandenburgisch-Preussischen Geschichte

- 18.00 Uhr Begrüßung, bisheriger Beteiligungsprozess und weiteres Verfahren IVK (Andreas Goetzmann, LHP)
- 18.10 Uhr Vorstellung und Einführung ins Programm (Romy Brock, Vision*in*Form)
- 18.20 Uhr Präsentation der bisherigen Ergebnisse aus den Werkstätten sowie der Ziele und Maßnahmen im aktuellen Konzept (Norman Niehoff, LHP)
- 18.50 Uhr Rundgang durch die „Galerie“ der Ziele & Maßnahmen; Möglichkeit für Kommentierung und Priorisieren der Maßnahmen durch alle Teilnehmenden sowie Rückfragen an anwesende Experten der LHP
- 19.30 Uhr Moderierter Dialog im Plenum; wichtige bzw. strittige Maßnahmen werden herausgegriffen (Kay-Uwe Kärsten, WfB)
- 20.30 Uhr Abschluss & Dankesworte (Vision*in*Form und LHP)
- 20.40 Uhr ca. Ende

## B) Liste der Maßnahmen des Innenstadtverkehrskonzeptes

Die in den Werkstätten herausgearbeiteten verkehrlichen Ziele für die Innenstadtentwicklung lassen sich zu folgenden allgemeinen Zielen zusammenfassen:

- a) die Verbesserung der Aufenthaltsqualität
- b) die Sicherung der Erreichbarkeit
- c) die Erhöhung der Verkehrssicherheit
- d) die Reduzierung der Umweltbelastungen

In nachfolgender Tabelle sind die Maßnahmen aufgeführt und kurz erläutert. In den rechten Spalten wird vermerkt, auf welche allgemeinen Ziele durch die jeweilige Maßnahme unterstützt (+) und welchen Zielen diese evtl. entgegen wirkt (-). Besonders starke Wirkungen sind durch Fettdruck hervorgehoben.

Maßnahmenvorschläge aus dem zurückliegenden Beteiligungswerkstätten, die nicht zum räumlichen oder sachlichen Geltungsbereich des IVK gehören bzw. die den gesamtstädtischen Entwicklungszielen widersprechen werden nicht weiter aufgeführt.

Maßnahmen	Erläuterung/Untersetzung	Erfüllung Zielstellungen			
		Aufenthaltsqualität	Erreichbarkeit	Verkehrssicherheit	Umweltbelastungen
<b>1. generelle Maßnahmen</b>					
1.1 Verkehrsberuhigung					
Tempo-20-Zone neu (Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich)	nördliches Innenstadtgebiet zwischen Schopenhauerstr., Hegelallee, F.-Ebert-Str., Brandenburger Str.	+	o	+	+
Tempo-30-Strecken neu (unter Vorbehalt entsprechender StVO-Änderung)	F.-Ebert-Str. (Nauener Tor – Yorckstr.)	+	o	+	+
	Charlottenstr. (Schopenhauerstr. – Französische Str.)	+	o	+	+
	Dortustr. (Yorckstr. – Charlottenstr.)	+	o	+	+
	Schopenhauerstr. (Charlottenstr. – Breite Str.)	+	o	+	+
	Französische Str.	+	o	+	+
	Hebbelstr. Platz der Einheit Ost	+	o	+	+
Tempo-30-Zonen neu	Schloßstr./W.-Seelenbinder-Str./F.-Ebert-Str./Am Neuen Markt	+	o	+	+
	W.-Staab-Str./Ebräerstr.	+	o	+	+
	Schopenhauerstr. (rückseitige Quartiersstraßen)	+	o	+	+
Verkehrsberuhigter Bereich neu	Allee nach Sanssouci	+	o	+	+
1.2 Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung	Block zwischen Schopenhauerstr. und Zeppelinstr. (Mischparken)	+	-	o	o
	Block zwischen Am Kanal und Holzmarktstr. (Mischparken)	+	-	o	o
1.3 Reduzierung Durchgangsverkehr	Unterbindung der unzulässigen Querungen der Brandenburger Str.	+	o	+	o
	Sperrung der Gutenbergstr. für Kfz-Verkehr (evtl. nur PKW) westlich der F.-Ebert-Straße	+	-	+	o

Maßnahmen	Erläuterung/Untersetzung	Erfüllung Zielstellungen				
		Aufenthaltsqualität	Erreichbarkeit	Verkehrssicherheit	Umweltbelastungen	
<b>noch generelle Maßnahmen</b>						
1.4	historische Pflasterstraßen den zeitgemäßen Anforderungen bezüglich Barrierefreiheit und Fahrradfreundlichkeit anpassen (z.B. durch partiellen Einsatz von geschnittenem Pflaster bzw. Fugenverguss)	Fußgängerquerungen an den Kreuzungen/Einmündungen einschließlich Schutz durch Poller	o	+	+	o
		„Radstreifen“ in Pflasterabschnitten entsprechend Prioritäten des Radverkehrskonzeptes (z.B. Dortustraße)	o	+	+	o
1.5	Fahrradabstellmöglichkeiten insbesondere in der Einkaufsinnenstadt schaffen	Ergänzung der vorhandenen Fahrradständer in den Querstraßen zur Brandenburger Straße	o	+	+	+
		weitere Standorte im Rahmen der Umsetzung des Radverkehrskonzeptes	o	+	+	+
1.6	Gehwege und öffentliche Plätze barrierefrei gestalten	Umsetzung als laufende Aufgabe im Rahmen allgemeiner Straßen- und Tiefbaumaßnahmen	+	+	+	o
1.7	Ampelschaltungen für Fuß-/Radverkehr verbessern (Parallelfreigabe, Überprüfung Grünpfeile)	vertiefende Betrachtung erforderlich	o	+	+	o
<b>2. Einzelmaßnahmen Straßenraum</b>						
2.1	Erweiterung Fußgängerzone	östliche Brandenburger Str. (nur in Verbindung mit Umgestaltung der F.-Ebert-Str., Pkt. 2.2)	+	-	+	o
2.2	Fußgängerfreundliche Umgestaltung der F.-Ebert-Straße (zw. Nauener Tor und Charlottenstr.)	Erarbeitung eines gestalterischen Gesamtkonzeptes unter der Maßgabe der Stärkung des Fußverkehrs und bei Beachtung der Anforderungen aus ÖPNV-, Rad- und Lieferverkehr. Ausweisung als Fußgängerzone aufgrund des hohen Anteils an ÖPNV- und Radverkehr nicht sinnvoll.	+	-	+	o
		Verbreiterung der Gehwege, mit Neuordnung von Werbung, Fahrradständern, Auslagen und Außengastronomie etc.	+	o	+	o
		Herausnahme des Ruhenden Verkehrs mit Ausweisung von Lieferzonen	o	+	+	o
		Fortfall der Busparkplätze vor Hotel und Gaststätte „Klosterkeller“	+	-	+	o
2.3	Holländisches Viertel	tlw. Umnutzung Parkplätze in separatem Konzept prüfen (z.B. Fahrradständer, Außengastronomie)	+	-	o	o
		Langfristig fußgängertaugliche Neupflasterung Mittelstraße	+	-	+	+
2.4	Verbesserung der Radverkehrsbedingungen am Luisenplatz Südseite	im Bereich der Sparkasse sind Möglichkeiten der Trennung von Fuß- und Radverkehr zu prüfen (im Rahmen Radverkehrskonzept)	o	+	+	o
2.5	Fußgängerquerungshilfen (vertiefende Planung im Fußverkehrskonzept)	Knotenpunkt Kurfürstenstr./Thomastr.	o	+	+	o
		Zeppelinstr. Höhe Lennestr.	o	+	+	o
<b>3. Einzelmaßnahmen ÖPNV</b>						
3.1	barrierefreier Ausbau Tram-/Bus-Haltestellen Nauener Tor und Brandenburger Str.	inclusive Überdachung	+	+	+	o
3.2	Bushaltestelle Breite Str. Höhe Dortustr.	für bessere Erschließung u.a. Ministeriumsstandort erforderlich.	o	+	o	+
3.3	Umsteigebedingungen Platz der Einheit verbessern	gemeinsame Bus-/Tramtrasse mit kurzen Umsteigewegen	+	+	+	+
<b>4. Sonstiges</b>						
4.1	Schaffung von Mobilitätsstationen	Mobilitätsstation für Carsharing, Fahrradvermietung, Elektroladestation und Infopoint schaffen (Umfeld Platz der Einheit und Luisenplatz)	o	+	o	+
4.2	mehr Sitzmöglichkeiten	vertiefende Betrachtung im Rahmen Fußverkehrskonzept	+	+	o	o

