Landeshauptstadt
Potsdam

Innenstadt – Straßenräume neu denken!

Dokumentation
Erste Werkstatt 29.03.2022

Landeshauptstadt Potsdam

Impressum

Herausgeber:
Landeshauptstadt Potsdam
Der Oberbürgermeister

Geschäftsbereich Stadtentwicklung, Bauen, Wirtschaft und Umwelt
Fachbereich Stadtplanung
Bereich Stadtraum Mitte
Ansprechpartner Herr Stöhr

Friedrich-Ebert-Straße 79/81
14469 Potsdam

www.potsdam.de

Text und Bearbeitung:
StadtLabor

Fotos:
StadtLabor

Stand: Mai 2022

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Quellenangabe gestattet.

Inhalt

1. Einleitung 1

2. Spaziergang durch das Gebiet 2

3. Wünsche für die Innenstadt aus der Vorstellungsrunde 3

4. Rahmenbedingungen des Projektes 5

5. Ergebnisse der Arbeitsgruppendiskussionen 8

Gruppe 1: Gesamtgebiet 9
Gruppe 2: Mittelstraße 11
Gruppe 3: Gutenbergstraße (West) 13
Gruppe 4: Lindenstraße 15
Gruppe 5: Dortustraße 18

6. Nächste Schritte 20

Anhang 20

1. Einleitung

In den letzten Jahren ist bereits einiges geschehen, um zugunsten Aller den Autoverkehr im Zentrum zu reduzieren. Dazu zählen Außengastronomie auf bisherigen Parkflächen, neue Fahrradabstellanlagen in der Friedich-Ebert-Straße oder die Diagonalsperre an der Jägerstraße, die die Gutenbergstraße von ihrem Durchgangsverkehr erlöst. Potsdams Innenstadt soll trotzdem noch lebenswerter werden. Aktuell dominieren jedoch parkende Autos an vielen Stellen die Szenerie. Fußwege sind dagegen in einigen Straßen recht schmal.
Zwei Beschlüsse der Stadtverordnetenversammlung fordern ebenfalls mehr „Nutzungsqualität im öffentlichen Raum“ (DS 20/SVV/0858) und eine „Verringerung des ruhenden Verkehrs" (DS 20/SVV/1009) in der Innenstadt. Bereits beschlossen sind die Verlängerung der Fußgängerzone in der Brandenburger Straße bis zum Bassinplatz und der Umbau der Friedrich-Ebert-Straße.
Damit es gelingt, die Straßen der Potsdamer Innenstadt zu sichereren Orten der Begegnung und des Wohlfühlens zu machen, werden die Ideen und Anregungen der Stadtbevölkerung aktiv einbezogen.

Die 1. öffentliche Werkstatt fand am 29.03.2022 im Einstein-Gymnasium statt. Die dreistündige Veranstaltung war mit circa 70 Teilnehmerinnen und Teilnehmern voll ausgebucht.
Ziele der 1. Werkstatt waren das Sammeln und diskutieren von:

- Vorstellungen für ein Geamtkonzept der Freiraumnutzungen in der Innenstadt
- Ideen und Nutzungswünschen für konkrete Straßen

2. Spaziergang durch das Gebiet

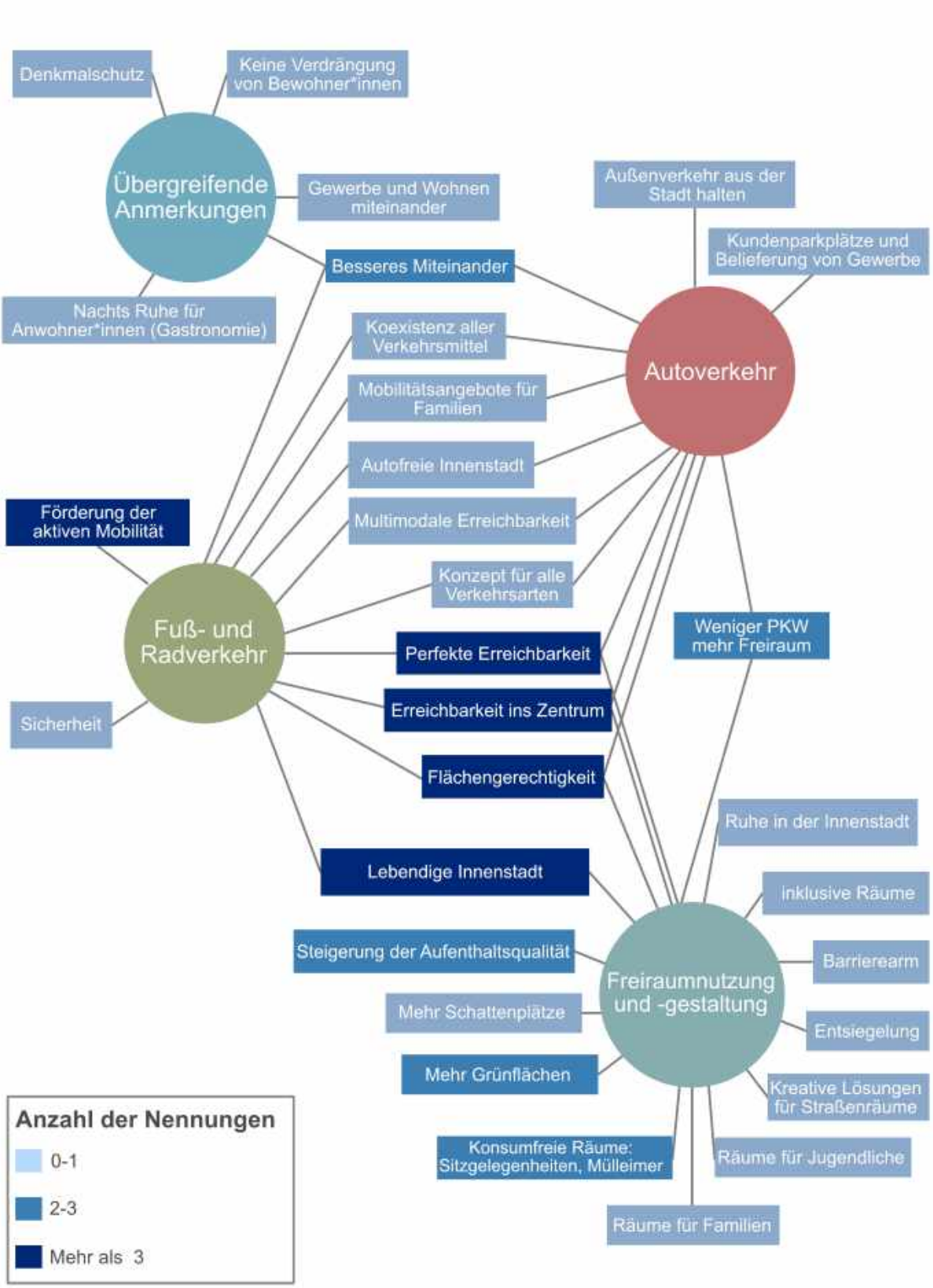
Ein gemeinsamer geführter Spaziergang vor der eigentlichen Werkstatt bot die Gelegenheit, die Situationen direkt vor Ort zu erleben und bereits in die Diskussion zu kommen. In einigen Straßen lief die Gruppe ganz bewusst auf der Fahrbahn. Auch konnte das Verkehrsverhalten von Passant*innen beobachtet werden. Ca. 25 Personen nahmen am Spaziergang teil.
An ausgewählten Stellen wurde angehalten und über konkrete Probleme wie den Straßenbelag oder den Parksuchverkehr gesprochen. Erfahrungen zu bereits umgesetzten Maßnahmen wie der Diagonalsperre in der Gutenbergstraße konnten ausgetauscht werden.

- Insgesamt kam eine positive Haltung gegenüber Veränderung hinsichtlich einer Aufwertung der Aufenthaltsqualität und Beruhigung des Verkehrs zum Ausdruck.
- In der Mittelstraße wurde die angenehme Situation im Kreuzungsbereich Benkertstraße mit den Außengastro-Flächen erwähnt. Die Straße solle vor Allem einen lebendigen Charakter behalten.
- In der Gutenbergstraße am Bassinplatz wurde die Gefahrenlage für Radfahrende durch die Enge der beidseitiges Parkreihen und den Parksuchverkehr bemängelt. Es wurde vorgeschlagen, hier eine Parkreihe zu entfernen.
- Die Diagonalsperre in der Gutenbergstraße erhielt durchweg Anerkennung nach anfänglicher teilweiser Skepsis. Der störende Durchgangsverkehr sei verschwunden, das Geschäftsleben habe sich positiv entwickelt.
- Eine kontroverse Diskussion entspann sich um das Straßenpflaster und dessen problematische Begeh- und Befahrbarkeit im Verhältnis zur historischen Bedeutung und dem ästhetischem Wert.
- Auf dem Platz am Jägertor wurde dessen hohes Potenzial als Stadtplatz mit einer besseren Aufenthaltsqualität, Spielmöglichkeiten u.Ä. festgestellt.
- Im Vergleich zur Lindenstraße, die in Ihrem jetzigen Zustand weitgehend positiv gesehen wurde, kam für die Dortustraße mehr Umnutzungsspielraum in Betracht.

3. Wünsche für die Innenstadt aus der Vorstellungsrunde

In einer Vorstellungsrunde äußerten alle Teilnehmenden ihren maßgeblichen Wunsch für die Straßenräume der Innenstadt. Diese wurden notiert und nachträglich thematisch sortiert. Mehrmals genannte Wünsche sind entsprechend markiert.

Übersicht der Wünsche aus der Vorstellungsrunde nachträglich thematisch sortiert



4. Rahmenbedingungen des Projektes

Um allen Teilnehmenden ein Basiswissen für weitere Diskussionen zu ermöglichen, wurde durch ein moderiertes Gespräch zwischen Bernd Rubelt (Beigeordneter für Stadtentwicklung, Bauen und Umwelt) und Robert Stöhr (Bereich Stadterneuerung) die Inhalte des Projekts vermittelt. Dabei bestand die Möglichkeit zu Nachfragen und Kommentaren.

Herr Mothes: Es wurde mehr Grün für die Straßen gewünscht. Ist das mit dem Denkmalschutz vereinbar?
Herr Rubelt: Wir können hier erstmal über Alles reden und für Vieles lässt sich eine Lösung finden. Wenn es um einen ganz bestimmten Ort für mehr Begrünung geht, könnte es schwierig werden. Wenn die Frage jedoch lautet: „Wo können wir neue Begrünung schaffen?“ kommen wir zu einer zielführenden Diskussion. Das ist keine unüberwindbare Hürde.

Herr Mothes: Herr Stöhr, was ist Ihre Motivation als Projektleiter hinter dem Vorhaben?
Herr Stöhr: Mit den Sanierungsmaßnahmen ist seit den 1990er Jahren schon sehr viel im öffentlichen Raum verbessert worden. Beispielsweise waren einst Kreisverkehre um die Stadttore herum. Maßnahmen für mehr Barrierefreiheit sind jedoch leider an den Förderrichtlinien gescheitert, die die Belange des Denkmalschutzes priorisierten. Auch Baumpflanzungen wurden in der Vergangenheit schon aus diesem Grund verhindert.
Zusätzlich kommen neue Herausforderungen und Ansprüche an Straßenräume, wie z.B. Car-Sharing-Stationen oder Internetkästen, E-Ladestationen usw. Somit sind wir in einem kontinuierlichen Erneuerungsprozess.

Herr Mothes: Können Sie den Hintergrund der politischen Beschlusslage für uns erklären?
Herr Rubelt: Wir haben einen klaren Handlungsauftrag, den ruhenden Verkehr in der Innenstadt zu verringern. Dies birgt ein enormes Flächenpotenzial unter der Maßgabe, Alternativen zum Auto attraktiver zu machen und den Raum gerechter aufzuteilen. Gerade in der Innenstadt ist der öffentliche Raum sehr wertvoll und von vielfältigen Interessen und Bedarfen besetzt. Wenn Autoverkehr in Zukunft eine weniger wichtige Rolle spielt, bedeutet dies eine Entlastung für die Straßenräume, die dann für andere Nutzungen zur Verfügung stehen. Vorhandene Parkhäuser haben noch Kapazitäten und könnten noch besser genutzt werden, um die Straßen zu entlasten.

Herr Mothes: Können Anwohnerinnen und Anwohner weiter in der Innenstadt parken?
Herr Rubelt: Ja. Der Fokus liegt auf den von auswärts kommenden Verkehr, für den Alternativen gestärkt werden sollen. Die Innenstadt ist bereits mit dem Radverkehr und dem ÖPNV hervorragend angebunden. Einen Impuls zum Unstieg könnten nun Restriktionen in Form von verringertem Parkraumangebot für Auswärtige liefern. Wir wissen inzwischen auch, dass für die Umsätze von Geschäften die direkte Erreichbarkeit mit dem Auto keinen Vorteil gegenüber der Verkehrserschließung mit dem Umweltverbund bringt.

Frage aus dem Publikum: Ist eine Umsetzung von notwendigen Maßnahmen nicht auch schneller möglich?
Herr Schenke: Ein Umbauprozess braucht eine lange Vorlaufzeit, aufgrund der zu treffenden planerischen Vorbereitungen und der nötigen Genehmigungen. Die Durchführung erfordert oftmals große Umbaumaßnahmen mit Straßenbelag, Untergrund, Schienen und Leitungen, wie z. B. in der Ebert-Friedrich Straße. Für den Umbau der Brandenburger Straße lag bei der Ausschreibung kein wirtschaftlich vernünftiges Angebot vor.

Herr Mothes: Da möchte ich ergänzend fragen, ob unter Umständen nicht einfache Straßenumgestaltungen, Experimente und Tests möglich sind?
Herr Rubelt: Es ist grundsätzlich möglich, bestimmte Maßnahmen auch schnell vorzunehmen. So sind in der Friedrich-Ebert-Straße Fahrradabstellalagen geschaffen worden. Es sind allerdings immer die technischen Regelungen und die Straßenverkehrsordnung einzuhalten, was Experimente oft schwierig macht. Ohne ein gewisses Maß an Umbau entstehen gegebenenfalls unsichere Situationen.

Frage einer Teilnehmerin: Ist in der Gutenbergstraße auf Höhe des Bassinplatzes ein einseitiges Parkverbot für eine höhere Sicherheit durch weniger Enge möglich? Da wären auch keine größeren Umbaumaßnahmen nötig.
Herr Rubelt: Ich sehe dies genauso und erhoffe mir heute auch solche Vorschläge und Ergebnisse. Dennoch braucht es eine Diskussion darüber, was angeboten werden kann und andererseits, welche Optionen anhand der Zahlen letztlich möglich sind.

Ein weiterer Teilnehmer bringt eine Bemerkung zur Umgestaltung der Brandenburger Straße ein und verweist auf den Blick nach Berlin, wo Straßen testweise für den motorisierten Verkehr gesperrt werden. Wieso können nicht zeitnah die Straßen in Potsdam temporär als Testphase gesperrt werden?
Herr Rubelt: Schnellschüsse dienen nicht der Qualität in der Stadtentwicklung. Es braucht immer ein konsistentes Konzept. Zudem besitzt die Stadt eine gewisse Identität und eine Umgestaltung soll demnach qualitätvoll erfolgen. Generell unterstütze ich den Ruf nach mehr Fläche, aber es sollte heute diskutiert werden, wie diese Flächen dann belebt werden.

Eine weitere Teilnehmerin merkt an, dass die Baumbestände stark belastet sind und Bewässerung in diesem Sommer dringend nötig ist. Wenn die Bäume verschwinden würden stellt das eine großen Qualitätsverlust dar.

Eine andere Teilnehmerin geht auf die Planung ein und gibt zu Bedenken, dass mit dem begrenzten Planungsgebiet der Innenstadt die Gesamtstadt vergessen wird und ein Konzept für die ganze Stadt sinnvoller wäre. Bei den genannten Beschlüssen wurden die Sanierungssatzung, die Denkmalbereichssatzung und den Beschluss zum Erhalt der Natursteinpflasterstraßen nicht erwähnt. Auch diese sollten nicht vergessen werden.
Herr Rubelt: In einem Rahmen wie heute sollen Lösungen gefunden werden, wie unterschiedliche Nutzungen und Qualitäten vereinbar sind. Zudem ist mir wichtig, die Begrenzung der Innenstadt klein zu fassen, und eine fokussierte Diskussion über wichtige Bereiche zu Ende führen zu können. Vor allem hier sind wichtige Nutzungen geballt. Bei einer größeren Fassung der Innenstadt besteht die Gefahr, dass die Diskussionen nicht richtig zu Ende geführt werden.

5. Ergebnisse der Arbeitsgruppendiskussionen

In 5 Gruppen wurde eine knappe Stunde lang intensiv zum Thema Gesamtkonzept die Nutzung und Gestaltung von Straßenräumen in der Innenstadt sowie zu einzelnen ausgewählten Straßen diskutiert. Diese waren:

- Mittelstraße (evtl. mit Benkertstr.)
- Gutenbergstraße (West)
- Lindenstraße
- Dortustraße

Bei der Diskussion ging es zunächst um eine Bewertung der aktuellen Situation, insbesondere das Nennen von Schwächen und (möglichen) Konflikten. Daraufhin wurde über einen wünschenswerten Gesamtcharakter der Straße gesprochen und schließlich konkrete Nutzungen räumlich auf einem Luftbild verortet.
In der Diskussion waren alle Wünsche erlaubt und auch widersprüchliche Vorstellungen sollten aufgenommen werden. Ziel war es nicht unbedingt, einen Konsens oder kurzfristig realistische Lösungen zu finden.
Die Teilnehmenden konnten sich selbst ihre Gruppe aussuchen. Für das Angebot einer thematisch offenen Gruppe fanden sich keine Interessierten.

Gruppe 1: Gesamtgebiet

Moderation: *Norman Niehoff,* LH Potsdam, FB Mobilität und technische Infrastruktur

Was gefällt mir in der Innenstadt?

- gute Erreichbarkeit
- gutes Angebot / viele Möglichkeiten
- wenig fließender Verkehr

Was stört mich in der Innenstadt?

- Parkleitsystem: Parksuchverkehr (Parkhäuser kaum sichtbar)

Welche Anforderungen und Kriterien ergeben sich daraus für die Gestaltung von Straßenräumen in der Innenstadt?

- Temporäre Maßnahmen / Experimente
- Kurzfristige Maßnahmen
- Parkgebühren erhöhen
- Anwohnerparkplätze beschränken
- Fahrradwege verbessern und Fahrradstellplätze ausweiten
- Angebote für junge Menschen und Familien (z.B. Platz am Jägertor)
- Barrierefreiheit/-arm
    - Behindertenparkplätze
- Lieferverkehr berücksichtigen: Lieferzonen und Kurzzeitparkplätze
- Mehr Angebote (Einkauf) für Potsdamer:innen
- Attraktive Strukturen auch für Auswärtige

Welche Bedarfe / Potenziale gibt es in Bezug auf die Schnittstellen / Anbindung an die Gesamtstadt?

- Attraktive Verbindung von und zu den Vororten
- Kreuzungsbereiche mit vielfältigen Angeboten
- Flexible Nutzungsmöglichkeiten schaffen (Märkte, Park-/Lieferzonen etc.)
- Park & Ride ausbauen
- Luisenplatz mit Wasserspielplatz
- Platz am Jägertor als Raum für junge Menschen, Familien und mit Nachtleben
- Charlottenstraße als Tempo-30-Zone
- Kreuzung Charlottenstraße / Friedrich-Ebert-Str. optimieren und kontrollieren

Welche (besonderen) Nutzer:innengruppen gibt es hier? Welche (unterfüllten) Bedürfnisse haben diese?

- Jugendliche: Nachtleben, Räume schaffen, Mülleimer, Toiletten, Bänke
- Anwohner: Parken, Ruhe, Versorgung
- Touristen: Konsumfreies Angebot ausweiten
- Beschäftigte: (Regionalverkehr) Randzeiten

Was muss noch vertiefend überlegt werden?

- Elektromobilität
- Weihnachtsmarkt entzerren

Zusammenfasssung:

Aus Sicht der Gruppe bietet Potsdam bereits gute Lebensverhältnisse. Es ist wichtig, viele gemeinnützige Angebote für die Nachbarschaft zu schaffen. Weiteres Anliegen waren es, generell den Pkw-Verkehr in der Innenstadt zu reduzieren und die Radinfrastruktur zu verbessern. Alternative Mobilitätsangebote sollen weiter ausgebaut werden. Für die Aufenthaltsräume haben sich vor allem Plätze und Kreuzungen als Fokusbereiche herausgestellt, wobei hier vorwiegend Jugendliche als nutzende Personen erwähnt wurden.

Gruppe 2: Mittelstraße

Moderation: *Robert Stöhr,* LH Potsdam, Bereich Stadterneuerung

Was gefällt mir in der Mittelstraße?

- Historische Bausubstanz
- Ausreichend Fahrradstellplätze

Was stört mich in der Mittelstraße?

- Fahrbahnbelag kaputt
- Fehlende Lieferzonen
- Fremdparker
- Falschparker
- Zu weinge Parkplätze
- Querungshilfen für Kinderwagen etc. fehlen
- Fahrbahn ist nicht begehbar, trotz Zulässigkeit → nicht zu erkennen, dass das erlaubt ist
- E-Roller liegen im Weg
- Gastronomie blockierte Gehwege

Mögliche Konflikte

- Anwohnendenparkplätze vs. Rad(verkehrs)sicherheit
- Parklets: Gefahr der Partyzone
- Durchgangsverkehr verhindern

- Hausflure zu schmal für Lastenfahrräder
- Baustellen blockieren Stellplätze
- Ganz ohne Autos ist das Viertel tot

Wie stelle ich mir den Gesamtcharakter der Straße vor?

- Nutzungsmischung
- Architekturbetont
- Anwohnerparkhaus

Was braucht der Ort?

- Günstige Parkplätze für Anwohnende im Parkhaus
- Mehr Kontrollen / bessere Beschilderung
- Temporäre Begrünung
- Neue Nutzungen zulassen

Gibt es besondere Potenziale bei der Gestaltung von Kreuzungen?

- Fremdparken raus → Platz für neue Nutzungen

Was muss noch vertiefend überlegt werden?

- Versuch mit Anwohnenden: 1 Monat Autos nur noch ins Parkhaus
- Kneipenbesucher nicht parken lassen
- Gewerbetreibende raus
- Wie werden Regelungen wie die Verkehrsberuhigung durchgesetzt ? …z.B. über Gestaltung (Poller)

Konkrete Nutzungen / Maßnahmen (Karte)

- v.a. Umnutzung Kreuzung Benkertstraße (Spielplatz, Wasserspiel, Kunst, Freiraum)

Zusammenfassung:

In der Mittelstraße werden die Falschparker als störend angesehen. Die generelle Verkehrssituation wird durch den fehlenden Platz auf Gehsteigen auch negativ wahrgenommen. Das Fremdparken soll aus der Straße verbannt werden um mehr Aufenthaltsräume zu schaffen.

Gruppe 3: Gutenbergstraße (West)

Moderation: Eric Puttrowait, StadtLabor

Was gefällt mir in der Gutenbergstraße?

- Typischer „Potsdam-Charakter“
- Kleine Geschäfte
- „Kleine Stärken“

Was stört mich in der Gutenbergstraße?

- Alles viel zu eng
- Keine Bäume → Hitze
- Nicht nutzbar für Fahrräder
- Abstellmöglichkeiten für Fahrräder fehlen

Mögliche Konflikte

- Insgesamt schmal
- Pflasterung: Denkmalschutz, Nutzung, Kosten

Wie stelle ich mir den Gesamtcharakter der Straße vor?

- Entfaltung
    - Auch für Gastro
- Verweilen und Wohlfühlen

- Schlendern
- Bäume, Begrünung Verschattung
- Muskelverkehr mit Priorität

Was braucht der Ort?
- Autofrei
- E-Shuttles

Gibt es besondere Potenziale bei der Gestaltung von Kreuzungen?
- Ausweitung der Alleen (Lindenstr. / Dortustr.)
- Abendveranstaltungen

Welche (besonderen) Nutzer:innengruppen gibt es hier?
- Barrierefreie Übergänge
- Zeitlich begrenzter Lieferverkehr

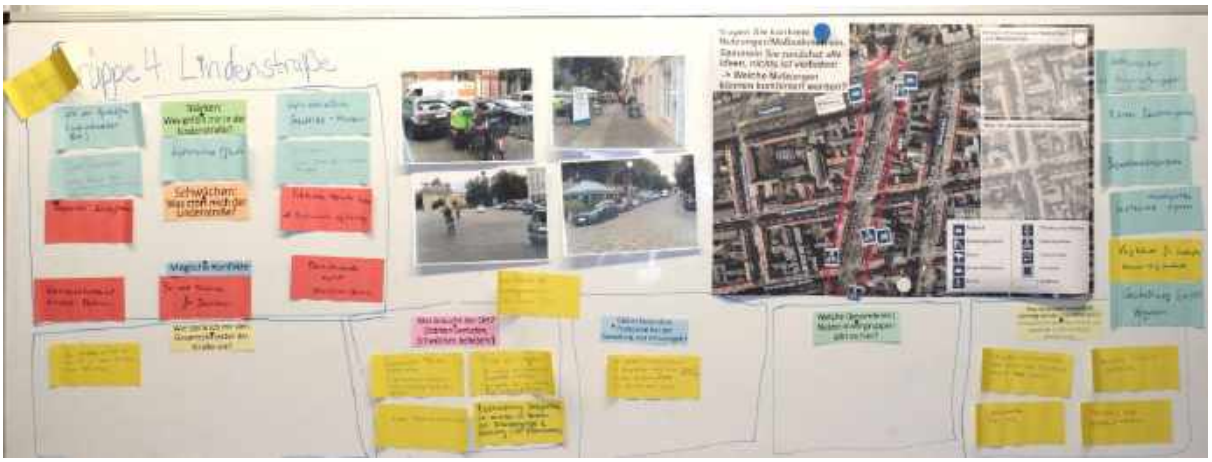
Was muss noch vertiefend überlegt werden?
- Parkende Autos in Parkhäuser
- E-Roller-Problematik

Konkrete Nutzungen / Maßnahmen (Karte)
- Fahrradtauglicher Belagsstreifen auf der gesamten Länge
- Abendliche „Pop-Up-Piazza“ an der Kreuzung Lindenstraße
- Schnelle temporäre Maßnahmen
- Bereich Bassinplatz: statt Autospur: Fahrradstreifen und Sitzmöglichkeiten

Zusammenfassung:
Allgemein braucht die Straße eine Entlastung um Raum für Entfaltung zu schaffen. Sie soll zum Verweilen und Wohlfühlen einladen. Die Straße sollte durch einen durchgehenden Fahrradstreifen fahrradfreundlicher werden. Die Umsetzung der Maßnahmen soll schrittweise erfolgen. Dabei könnten in einem ersten Schritt Gastrobereiche und Radabstellplätze geschaffen werden. Kreuzungen wurden als Potenzialbereiche gesehen.

Gruppe 4: Lindenstraße

Moderation: *Yvonne Stolzmann,* LH Potsdam, Bereich Stadterneuerung



Was gefällt mir in der Lindenstraße?

- Historisches Pflaster
- Unterschiedliche und individuelle Gewerbe / Geschäfte
- Dimension – mehr Platz als andere Straßen
- Dorfcharakter: jeder kennt sich/versteht sich
- Bäume

Was stört mich in der Lindenstraße?

- Doppeltes Schrägparken
- Schlechtes Pflaster (deswegen Radverkehr auf dem Gehweg)

Mögliche Konflikte

- Weihnachtsmarkt (Notparken)

- Be- und Entladen für Bewohner
- Fahrradständer statt NextBike-Station

Wie stelle ich mir den Gesamtcharakter der Straße vor?

- Die Straße ist toll so wie sie ist – dem Grunde nach erhalten

Was braucht der Ort?

- Historisches Pflaster beibehalten (durchgängiges geschnittenes Pflaster keine Option)
- Mehr Fahrradständer
- Zusätzliche Flächen für Außengastronomie inkl. mobiles Grün
- Platz am Jägertor für mehr Aufenthaltsqualität nutzen
- Reduzierung von Stellplätzen vorrangig im Bereich zwischen Brandenburger Straße und Gutenbergstraße (u.a. vor Gedenktstätte)

Gibt es besondere Potenziale bei der Gestaltung von Kreuzungen?

- An jedem Kreuzungspunkt 2 Stellplätze weg und Plätze / Kreuzungen wieder ausformulieren (u.a. für Fahrräder)

Konkrete Nutzungen / Maßnahmen (Karte)

- Mehrfach Fahrradparken
- Bänke und Spielmöglichkeit an Kreuzung Hegelallee

Was muss noch vertiefend überlegt werden?

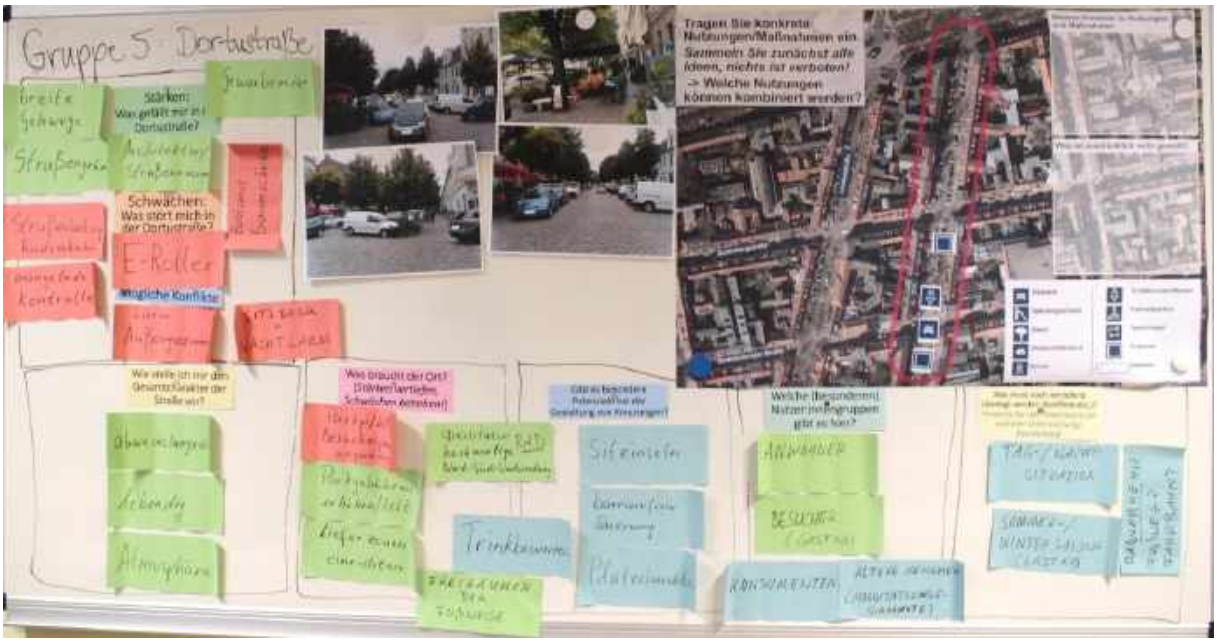
- Straßenkehrmaschinen, die nicht die Pflasterung kaputt machen
- Videokamera für Familie Grün
- Gesamte Lindenstraße betrachten
- Vermüllung härter kontrollieren und bestrafen
- Ordnungsamt mit mehr Fingerspitzengefühl
- Reines Bewohnerparken / Bewohnerlieferzone
- Abstellplätze für Lastenräder ergänzen
- Gebündelter Wegweiser für Geschäfte als Hinweis auf die Lindenstraße
- Gestaltung der Außengastronomie vereinheitlichen

Zusammenfassung:

Die Straße weist bereits viele Stärken auf. Das historische Pflaster wird positiv wahrgenommen. Die Breite der Straße wird auch als Vorteil gesehen, da genug Fläche für alle Verkehsteilnehmer vorhanden ist. Die Radinfrastruktur muss ausgebaut werden und gleichzeitig soll eine Reduzierung der Stellplätze erfolgen.

Gruppe 5: Dortustraße

Moderation: *Martin Drews,* LH Potsdam, Parkraum-, Verkehrsmanagement



Was gefällt mir in der Dortustraße?

- Breite Gehwege
- Straßengrün
- Gewerbemix
- Architektur / Straßenraum

Was stört mich in der Dortustraße?

- E-Roller
- Straßenbelag / Radverkehr
- Mangelnde Kontrolle
- Zustand der Baumscheiben

Mögliche Konflikte

- Außengastronomie = Lärm
- Sitzbank = Nachtlärm

Wie stelle ich mir den Gesamtcharakter der Straße vor?

- Abwechslungsreich
- Lebendig
- Atmosphäre

Was braucht der Ort?

- Parkplätze, deswegen Besucherparken wegnehmen
- Parkgebühren erhöhen
- Hochwertige Fahrrad-Verbindung Nord-Süd
- Lieferzonen einrichten
- Freiräumen der Fußwege

Gibt es besondere Potenziale bei der Gestaltung von Kreuzungen?

- Trinkbrunnen
- Sitzinseln
- Barrierefreie Querung
- Platzcharakter Höhe Brandenburger Straße (weniger Bewohnung)

Welche (besonderen) Nutzer:innengruppen gibt es hier?

- Anwohner
- Besucher (v.a. Gastro)

- Ältere mobilitätseingeschränkte Menschen
- Konsumenten

Was muss noch vertiefend überlegt werden?

- Tag-/Nacht-Situation
- Sommer- /Winter-Saison /Gastro)
- Radverkehr auf Fußweg oder Fahrbahn?

Zusammenfassung:
Die Dortustraße wird sehr positiv bewertet und ihr wird eine gute Aufenthaltsqualität sowie ein gutes Gewerbeangebot zugeschrieben. Die Straße hat einen schlechten Belag und macht somit auch das Radfahren unattraktiv. Es besteht nach 22 Uhr ein Konflikt der Außengastronomie mit den Anwohnerschaft (Lärm). Bezogen auf den Verkehr hier wird das reine Anwohnerparken und ein Ausbau der Radinfrastruktur begrüßt. Generell soll die Straße barriefrei und altersfreundlich gestaltet werden.

6. Nächste Schritte

Im Nachgang der Werkstatt werden die Ergebnisse durch Stadtlabor ausgewertet und daraufhin entsprechende schlüssige Konzepte entworfen. In der zweite Werkstatt werden diese präsentiert und vertiefend diskutiert.
Die zweite Werkstatt soll am 24.06.2022 stattfinden. Alle Teilnehmenden der ersten Werkstatt sind auch zur nächsten Runde wieder eingeladen.
Parallel wird eine eigene Beteiligung von Kindern und Jugendlichen durchgeführt. Deren Ergebnisse werden ebenfalls beim zweiten Termin vorgestellt und fließen in die Diskussion ein.

Anhang

- Präsentationsfolien zur Werkstatt (Auszüge)

Innenstadt - Straßenräume neu denken!

Erste Werkstatt 29.03 2022

Landeshauptstadt Potsdam
Bereich Stadterneuerung
Planungsbüro StadtLabor

Ablauf Gesamtprojekt

Phasen und Beteiligungsmöglichkeiten

Überblick Projektinhalte und -ziele

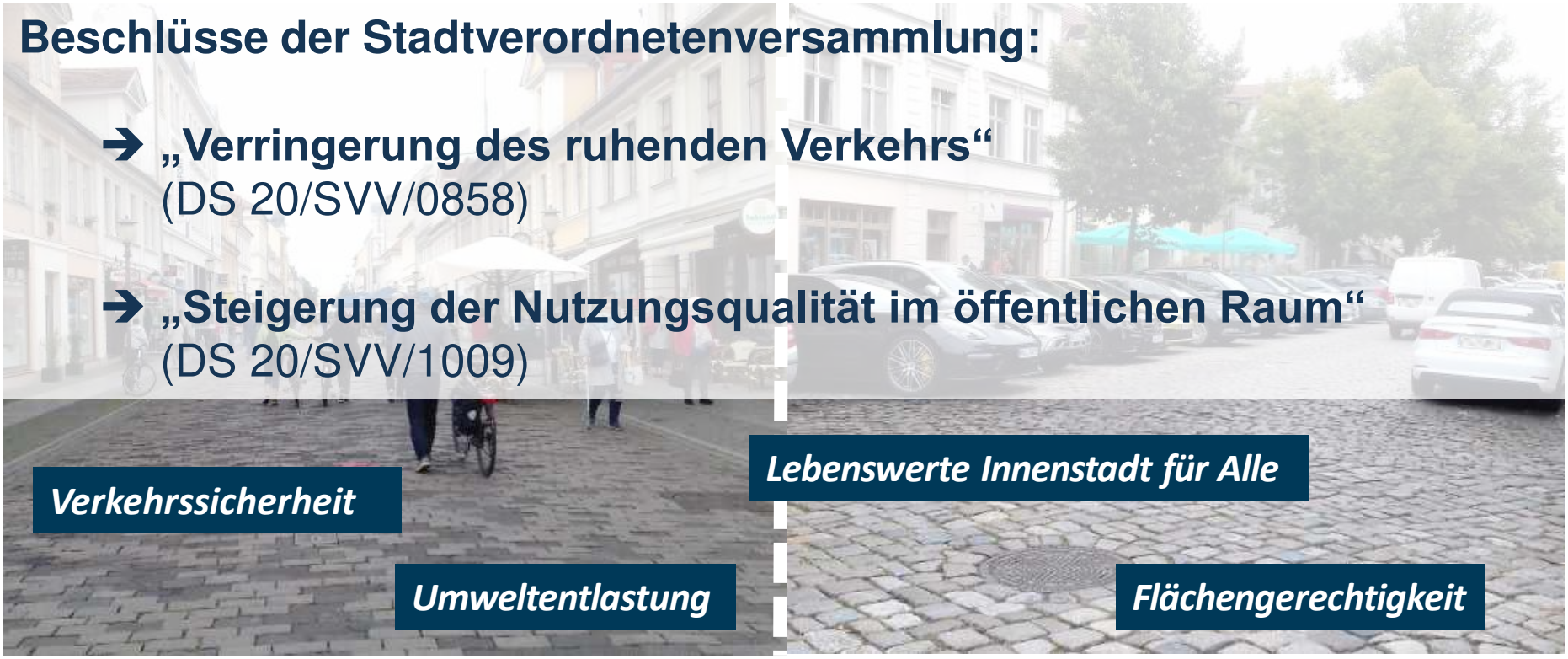
- **Bernd Rubelt,** Beigeordneter für Stadtentwicklung, Bauen, Wirtschaft und Umwelt
- **Robert Stöhr,** Bereich Stadterneuerung Fachbereich Stadtplanung

Projektinhalte und -ziele

Landeshauptstadt Potsdam

Beschlüsse der Stadtverordnetenversammlung:

- ➔ **„Verringerung des ruhenden Verkehrs“** (DS 20/SVV/0858)
- ➔ **„Steigerung der Nutzungsqualität im öffentlichen Raum“** (DS 20/SVV/1009)



Projektinhalte und -ziele

Landeshauptstadt Potsdam

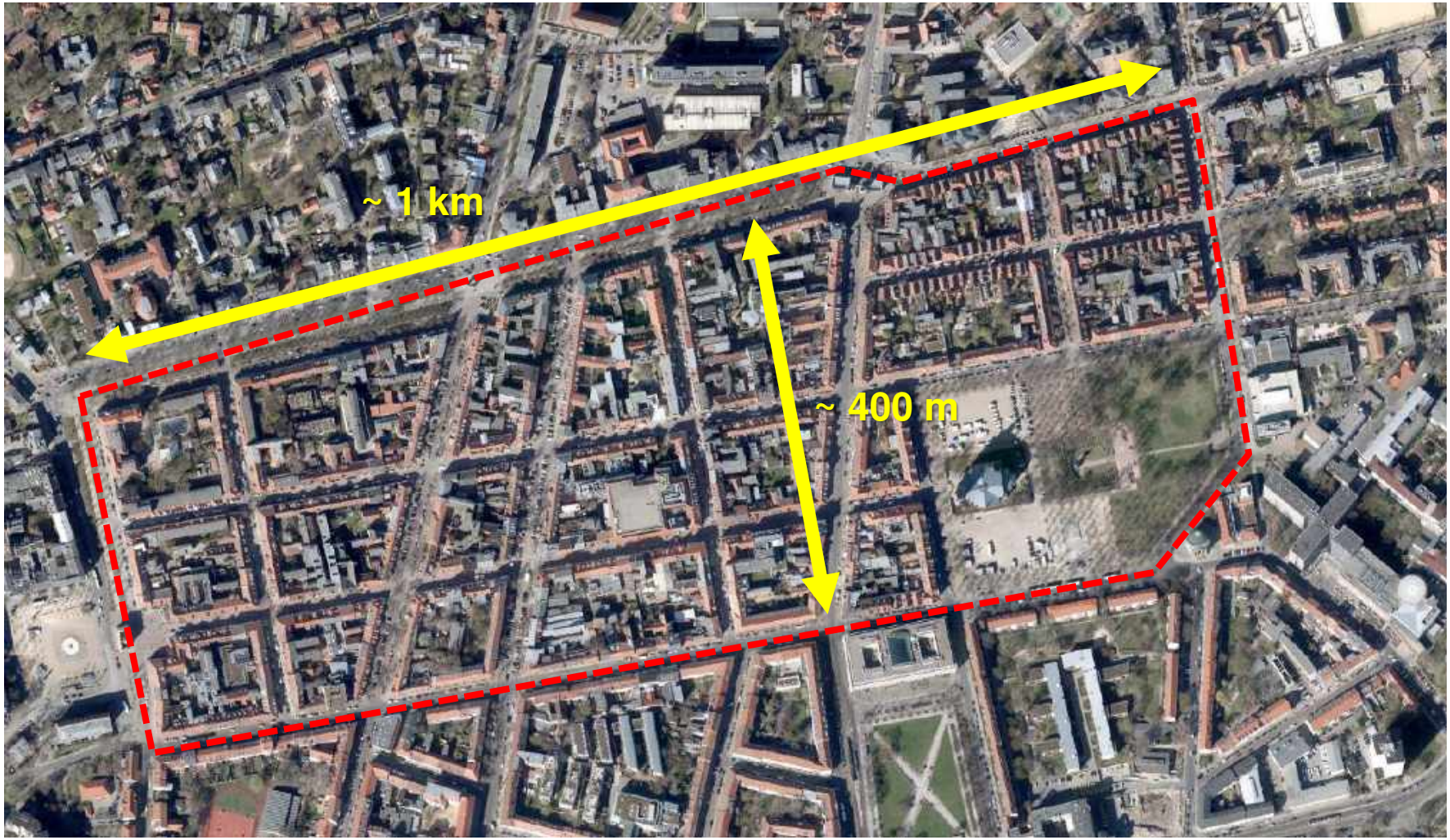
→ **Ziel ist Flächengerechtigkeit durch weniger Autos und mehr Räume für Alle, aber NICHT die kurzfristig vollständig autoFREIE Innenstadt.**

→ **<u>Parkstände von Anwohner:innen sollen überwiegend erhalten bleiben.</u>**

Projektinhalte und -ziele

Landeshauptstadt Potsdam

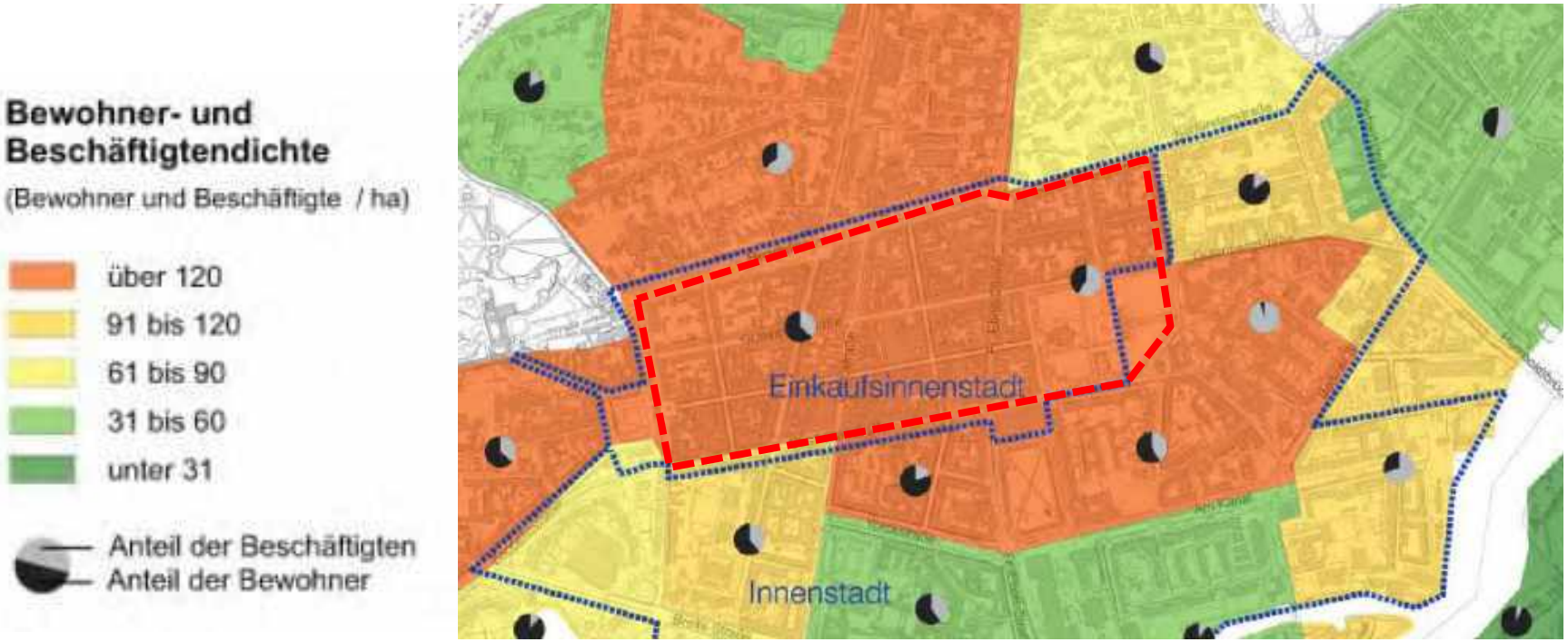
Überblick Projektgebiet



Projektinhalte und -ziele

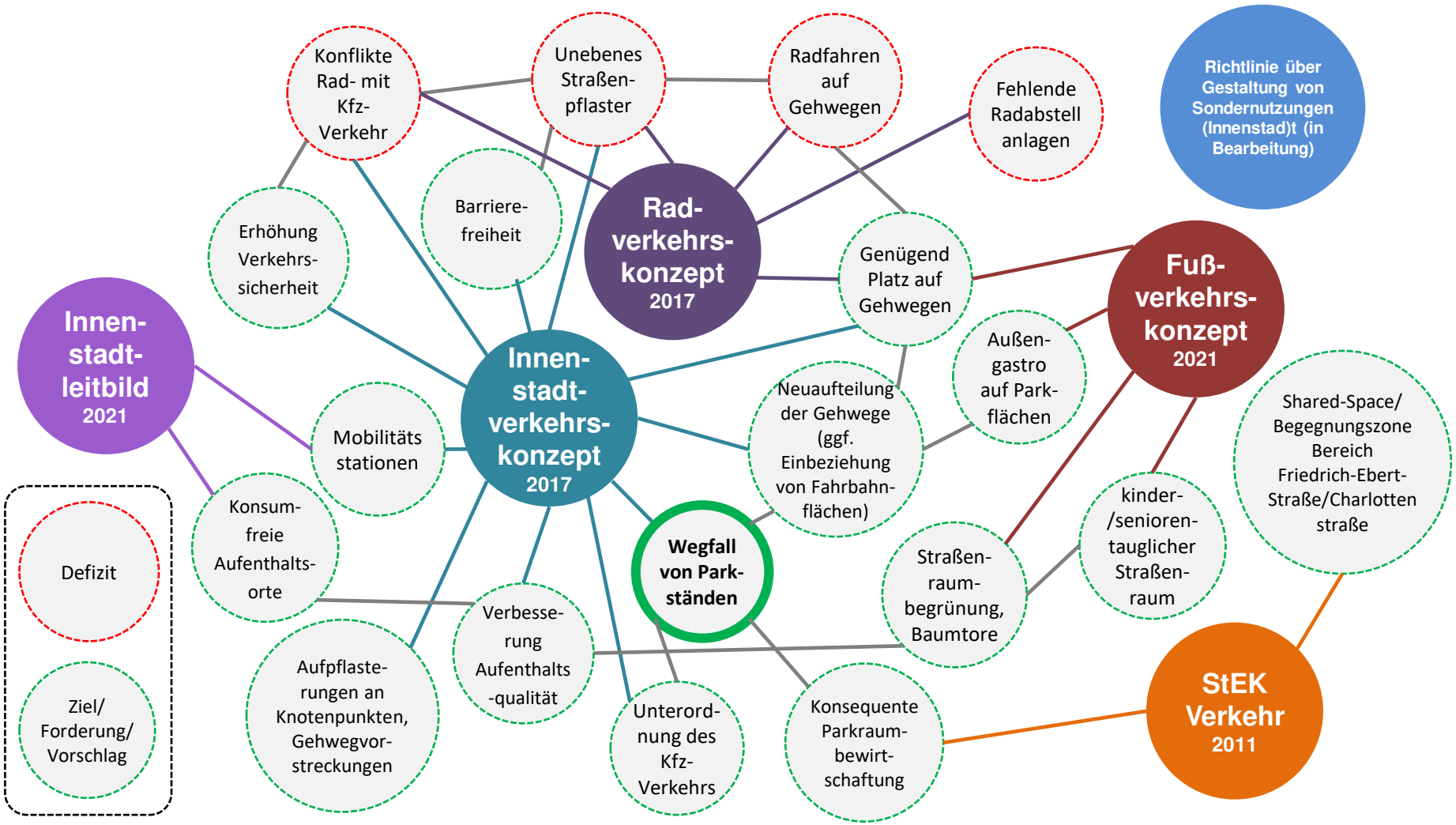
Fakten zum Projektgebiet

- **Zweite Barocke Stadterweiterung: weitgehend erhalten + denkmalgeschützt**
- **Dicht bewohnt:** ca. 3.500 Bewohner
- **„Einkaufsinnenstadt“**
- **Viele Nutzergruppen**



Projektinhalte und -ziele

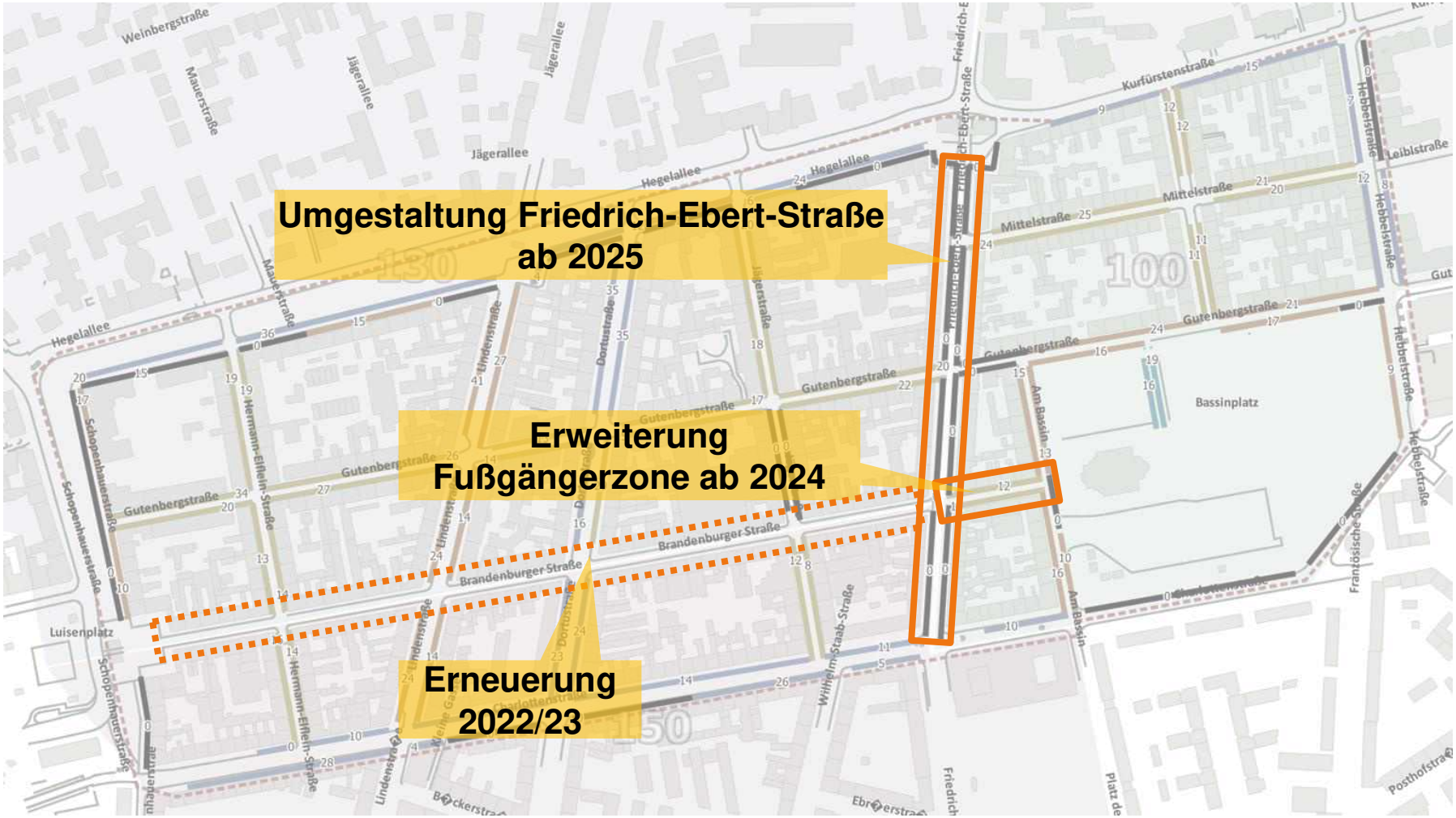
Vorliegende Konzepte: Kernaussagen



Projektinhalte und -ziele

Beschlossene Maßnahmen

Landeshauptstadt Potsdam



Analyse der Straßenräume

- **Eric Puttrowait,** Büro StadtLabor

Aktuelle Situation

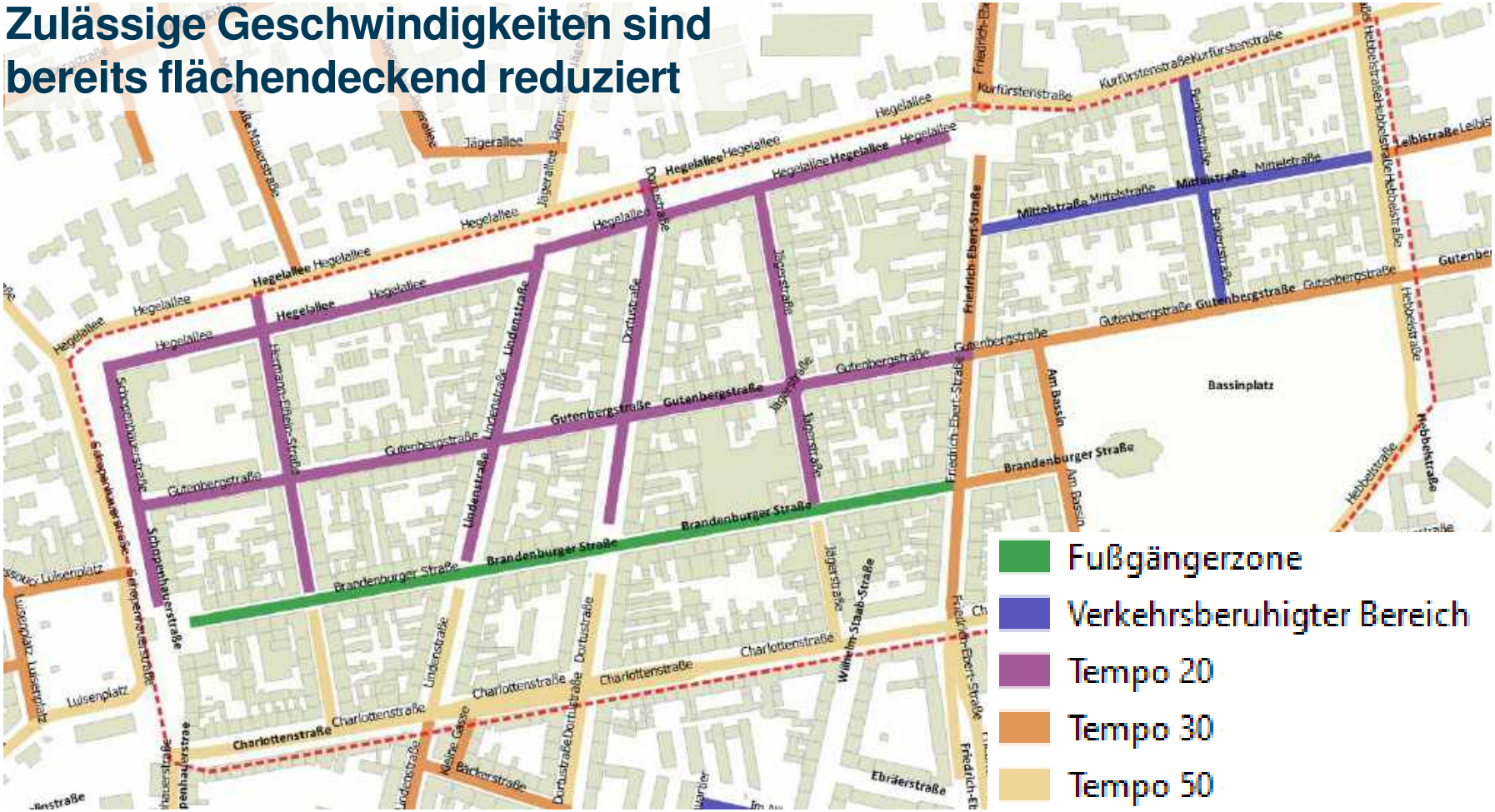
Gesamtschau der Straßenräume heute

Aktuelle Situation

Geschwindigkeitsregelung

Landeshauptstadt Potsdam

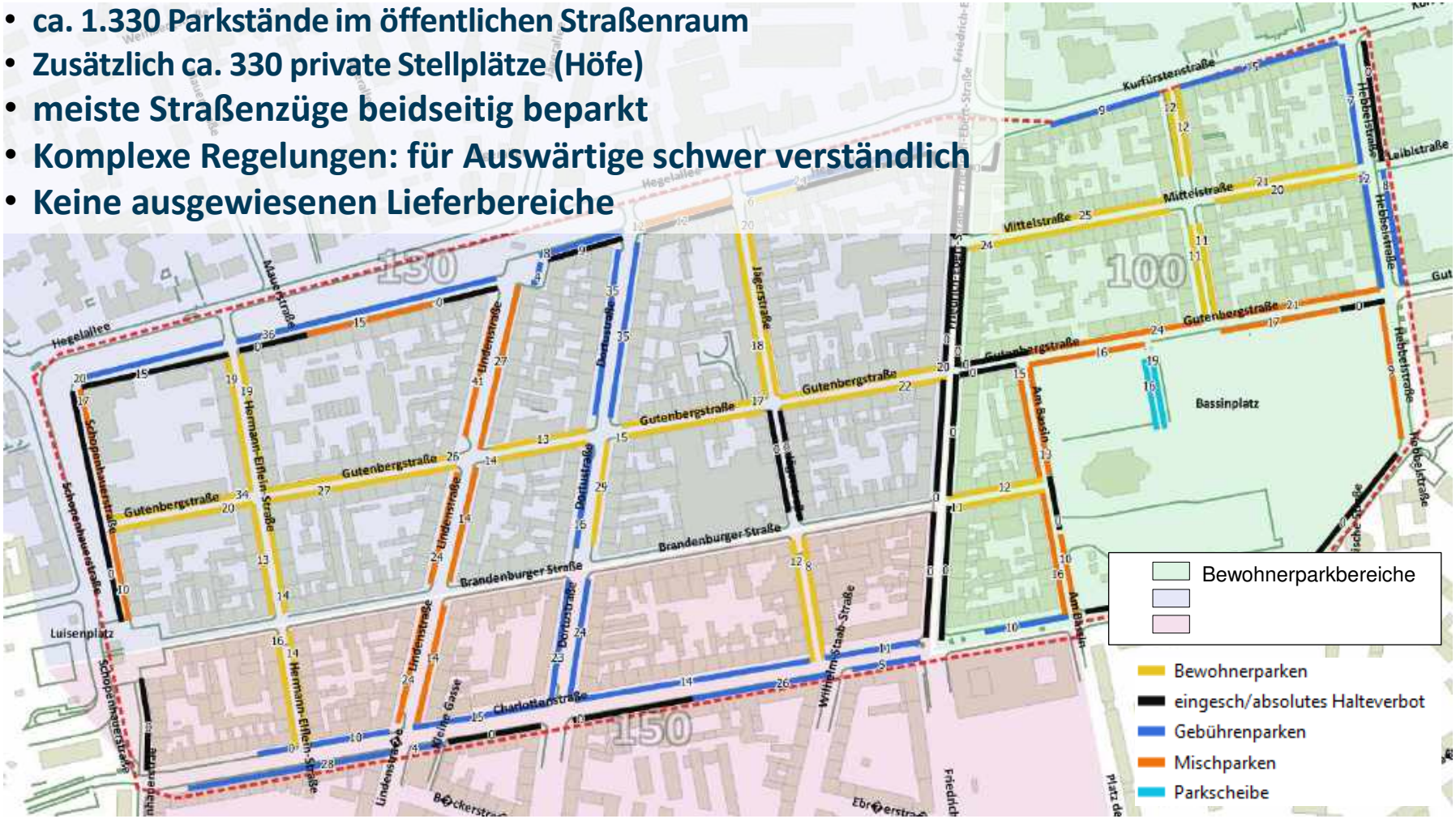
Zulässige Geschwindigkeiten sind bereits flächendeckend reduziert



Aktuelle Situation

Parkraumbewirtschaftung

- ca. 1.330 Parkstände im öffentlichen Straßenraum
- Zusätzlich ca. 330 private Stellplätze (Höfe)
- meiste Straßenzüge beidseitig beparkt
- Komplexe Regelungen: für Auswärtige schwer verständlich
- Keine ausgewiesenen Lieferbereiche



Aktuelle Situation

Parkraumbewirtschaftung

- ca. 1.330 Parkstände im öffentlichen Straßenraum

Bewohnerparken	571
Mischparken	321
Gebührenparken	406

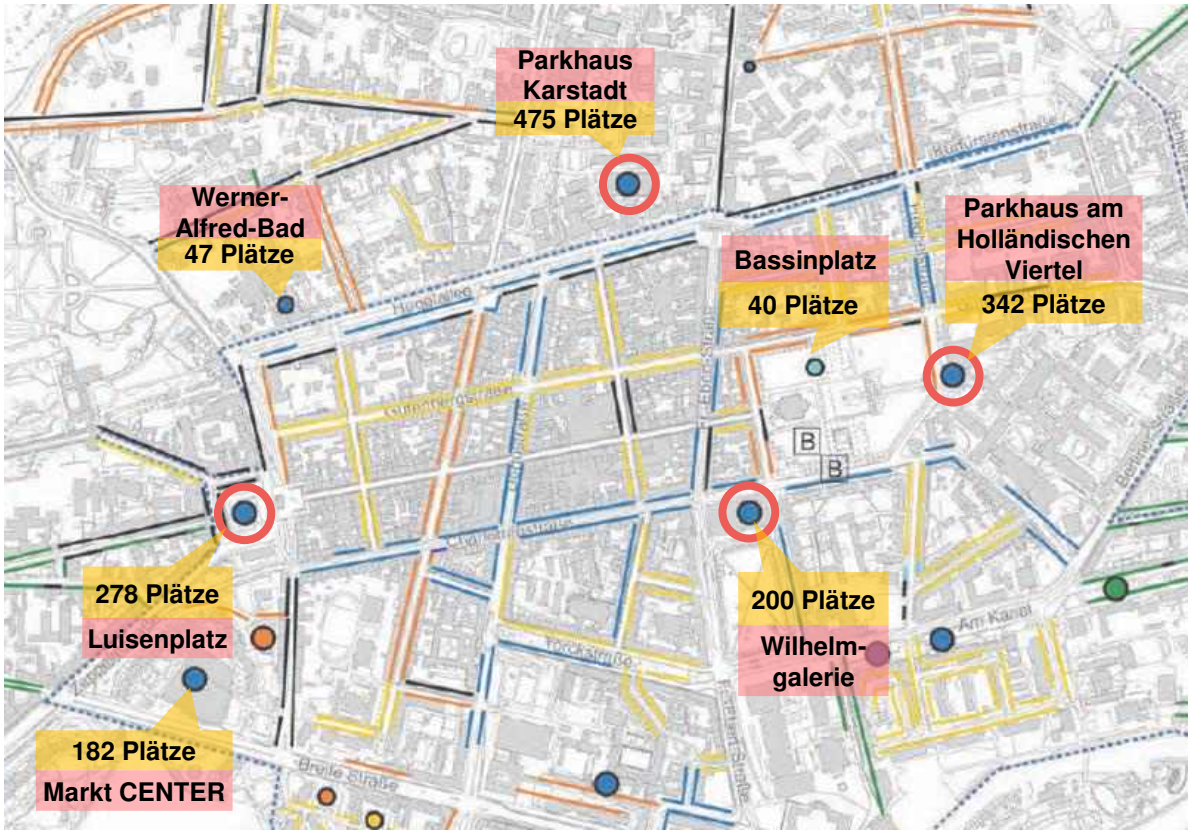
von Bewohnern ganztägig nutzbar: 892

Tagsüber Gebührenpflichtig: 727

Aktuelle Situation

Parkraum in der Umgebung

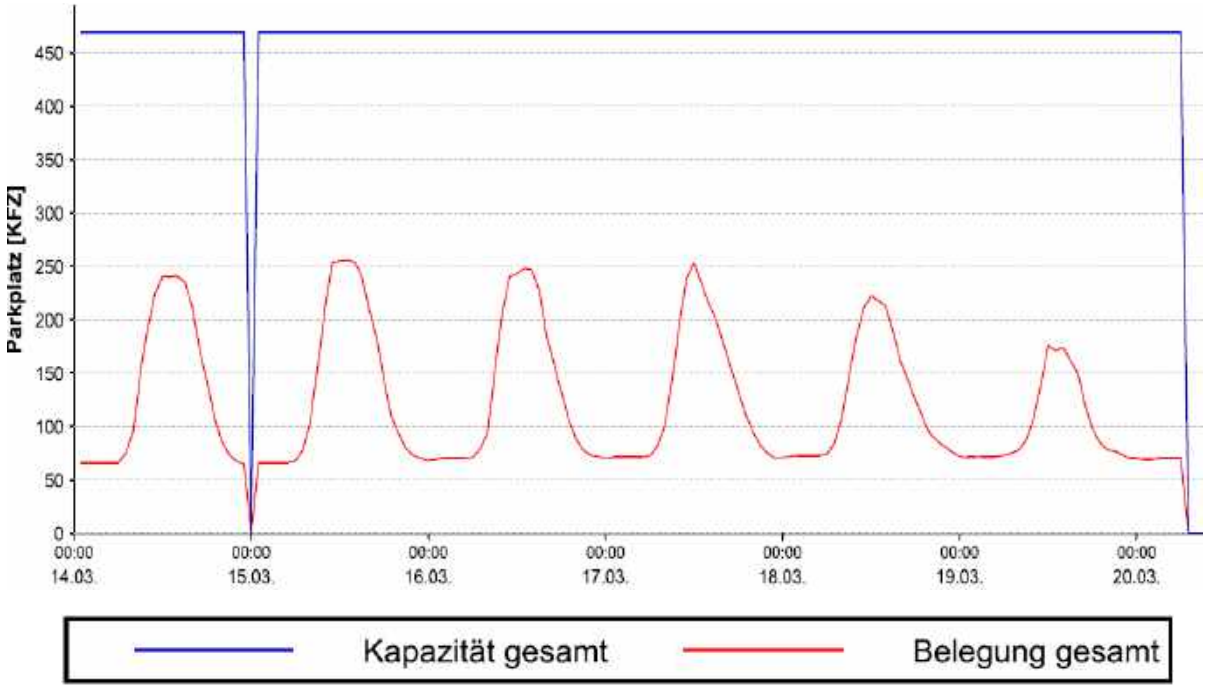
- Dynamisches Parkleitsystem ist vorhanden
- größere Parkbauten in unmittelbarer Umgebung
    - Nachts eher geringe Auslastung



Aktuelle Situation

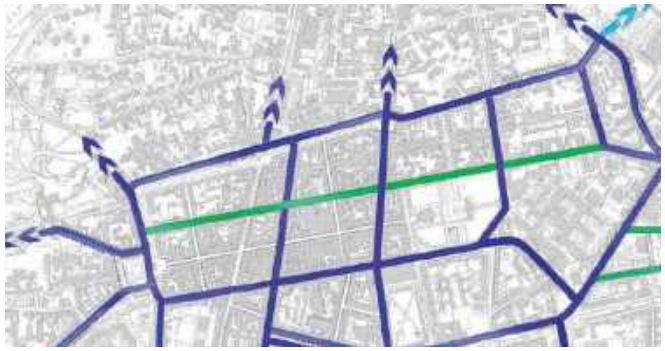
Parkraum in der Umgebung

Parkhaus Karstadt



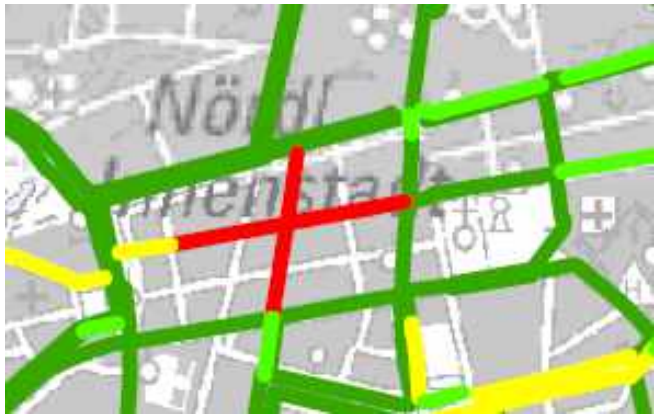
Aktuelle Situation

Radverkehr



Radverkehrskonzept
Routen Bestand und Planung

- Hauptroute 1. Stufe (HR1)
- Hauptroute 2. Stufe (HR2)
- Grundnetz



Radverkehrskonzept Karte 4
Bestand -Befahrbarkeit

- sehr gut
- gut
- leichte Mängel
- schwere Mängel

Ergebnisauszug Bürgerumfrage „Leben in Potsdam“

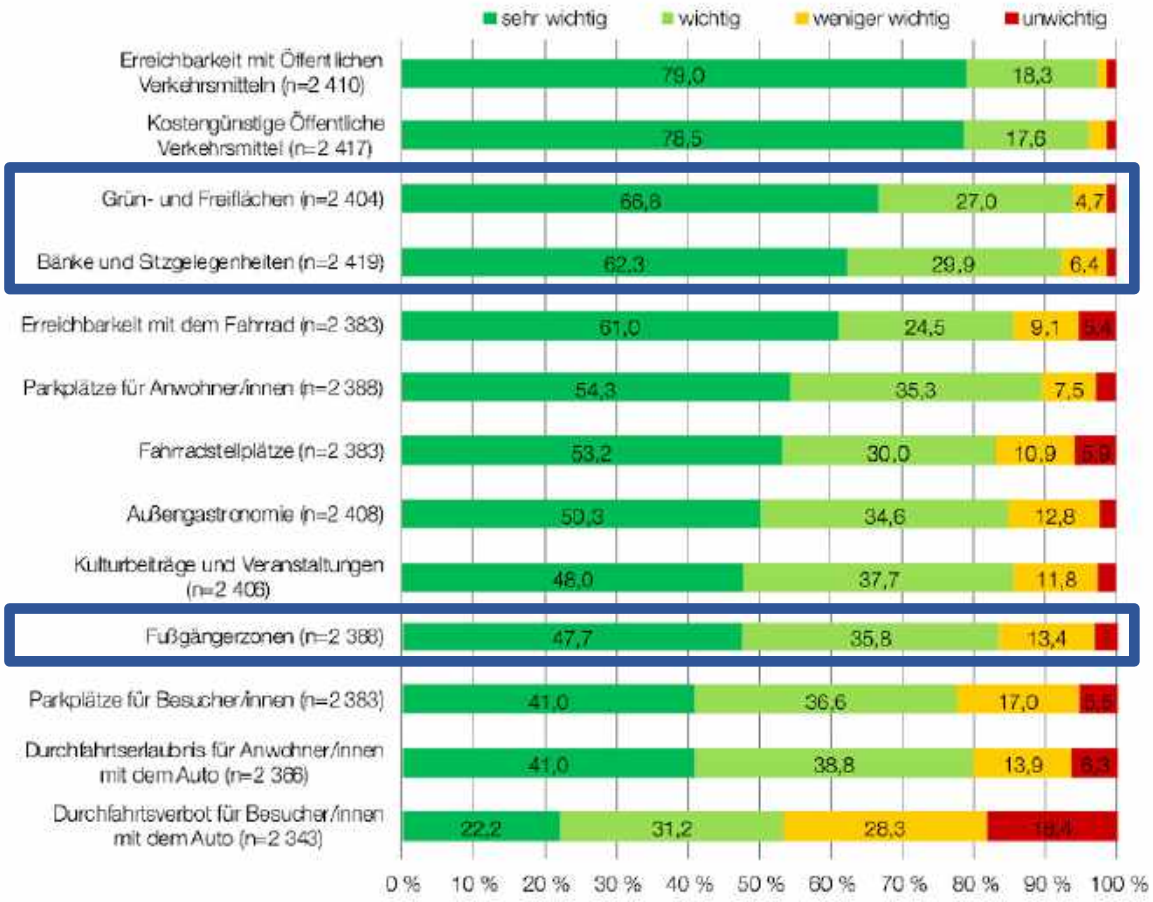
Landeshauptstadt Potsdam

2471 Fragebögen
(Rücklaufquote 44,7%)

<u>Erhebungszeitraum:</u>
14. April – 22. Juni 2021

> Fast alle Aspekte „wichtig“ oder „Sehr wichtig“
(Summe > 80 %)

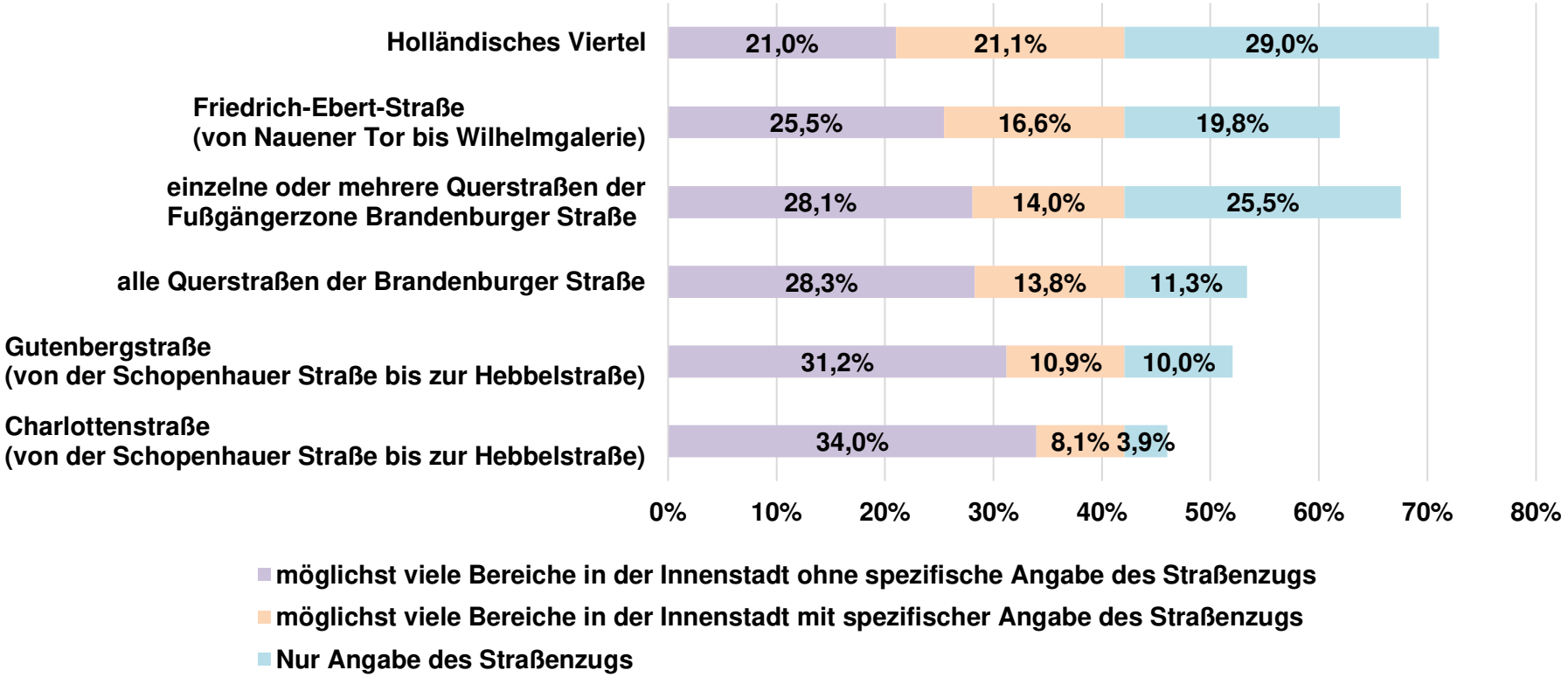
Abb. 1 **Was ist aus Ihrer Sicht bei der Gestaltung einer autoärmeren Potsdamer Innenstadt wichtig bzw. unwichtig?** (Ranking nach „sehr wichtig“)



Ergebnisauszug Bürgerumfrage „Leben in Potsdam“

Landeshauptstadt Potsdam

Zustimmung autoarmer Straßenzüge



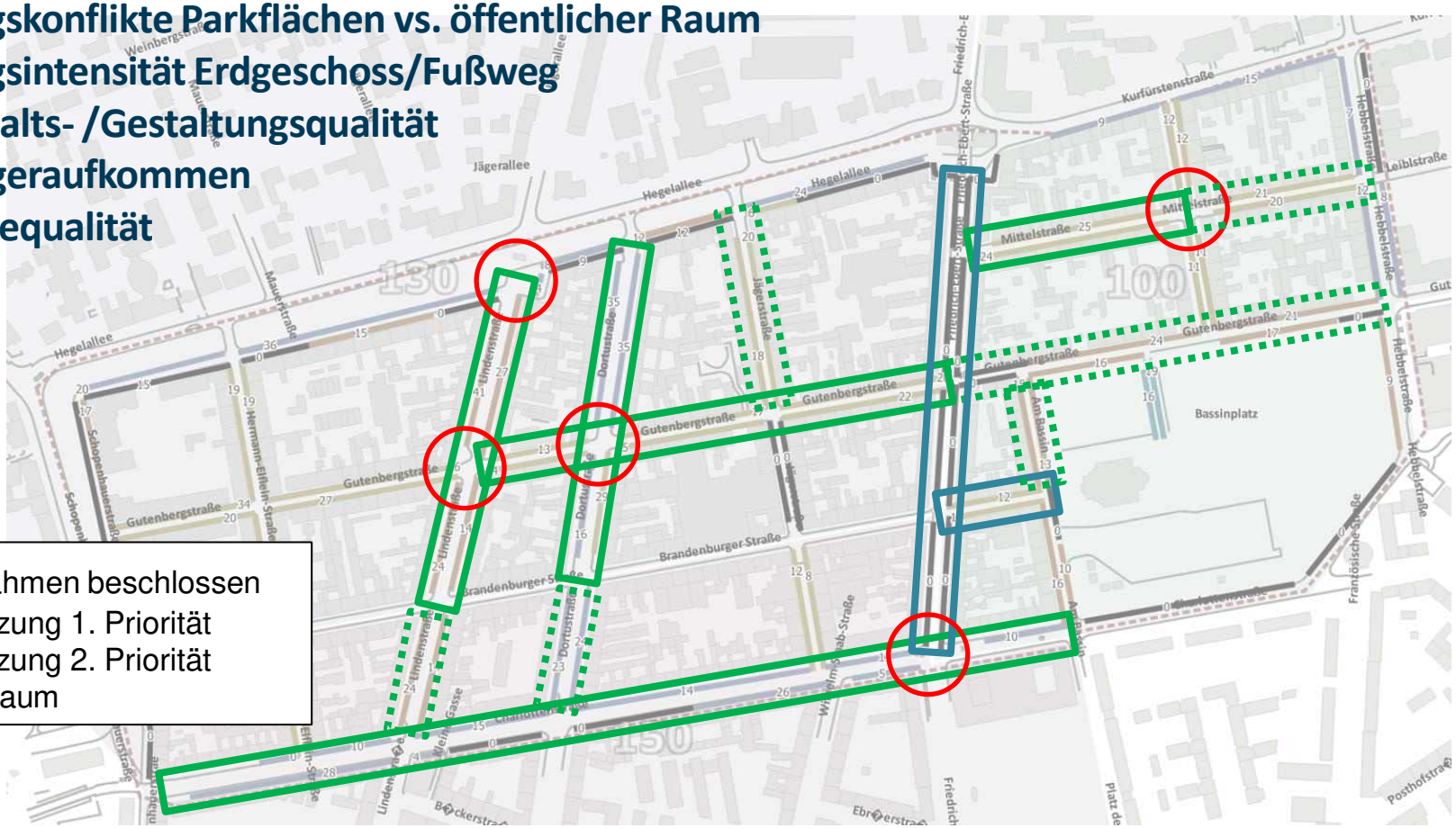
Welcher Bereich kommt für Sie als autoärmere Innenstadt in Frage? (Mehrfachantworten möglich, insgesamt haben 2 388 Teilnehmende die Frage beantwortet, dabei wurden 5 796 Antworten markiert)

Analyse

Schwerpunktbereiche Handlungsbedarf

Auswahl anhand:

- **Nutzungskonflikte Parkflächen vs. öffentlicher Raum**
- **Nutzungsintensität Erdgeschoss/Fußweg**
- **Aufenthalts- /Gestaltungsqualität**
- **Fußgängeraufkommen**
- **Radwegequalität**



Beispiele anderer Städte

Beispiele anderer Städte

Innenstadt Erfurt: „Begegnungszone“

Unterbindung des Kfz-Verkehrs in der Innenstadt

Maßnahmenerprobung im Rahmen von Verkehrsversuchen gemäß StVO § 45(1)6

Fotos: StadtLabor

Beispiele anderer Städte

London: Mini-Hollands

Fotos: *Waltham Forest Borough*

Verkehrsberuhigte Zonen mit:

- **Modalen Filtern**
- **Bepflanzungen an Straßenecken**
- **eingefärbte Gehwegüberfahrten**
- **Parklets und Pocketparks**

Beispiele anderer Städte

Landeshauptstadt Potsdam

Barcelona: Superblocks

Foto: Gunnar Knechtel | DER SPIEGEL

Mögliche Nutzungen

Landeshauptstadt Potsdam

- **Angepasste Nutzungen für spezielle Straßenabschnitte.**
- **Vielfalt an Nutzungen ist möglich:**
  - **Nutzungsarten**
  - **Zielgruppen**
  - **Ausgestaltung: improvisiert / Impulsmaßnahmen / durchgestaltet**
  - **Öffentlich/gewerblich**
  - **kombinierte Funktionen**
- **Mehrere Nutzungen im Zusammenspiel stärken Gesamtwirkung.**
- **Für Außengastronomie:**
  - **Gestaltungsstandard**
  - **Lösung für Nutzung im Winter**

Mögliche Nutzungen

Überblick

Landeshauptstadt Potsdam

Aufenthaltsverbesserung

Pflanzkübel

Spiel- und Sportmöbel

Wasserspiele

Bücherschränke

Begrünung

Trinkbrunnen

Freiraum

Sitzgelegenheiten

Kunst

Definitionsoffene Objekte

Mobilitätsangebote

Fahrradstellanlagen

Lieferbereiche für Gewerbetreibende

Carsharing-Stationen

Kommerziell

Außengastronomie/ Freisitze

Ausstellungsbereich für Gewerbetreibende

Mögliche Nutzungen

Begleitende Maßnahmen

- **Zusätzliche Aufwertung des Straßenraums**

Modale Filter

Temporäre Sperrungen/Aktionen

Belagsverbesserung

Parklets

Gehwegüberfahrten