



Landeshauptstadt
Potsdam

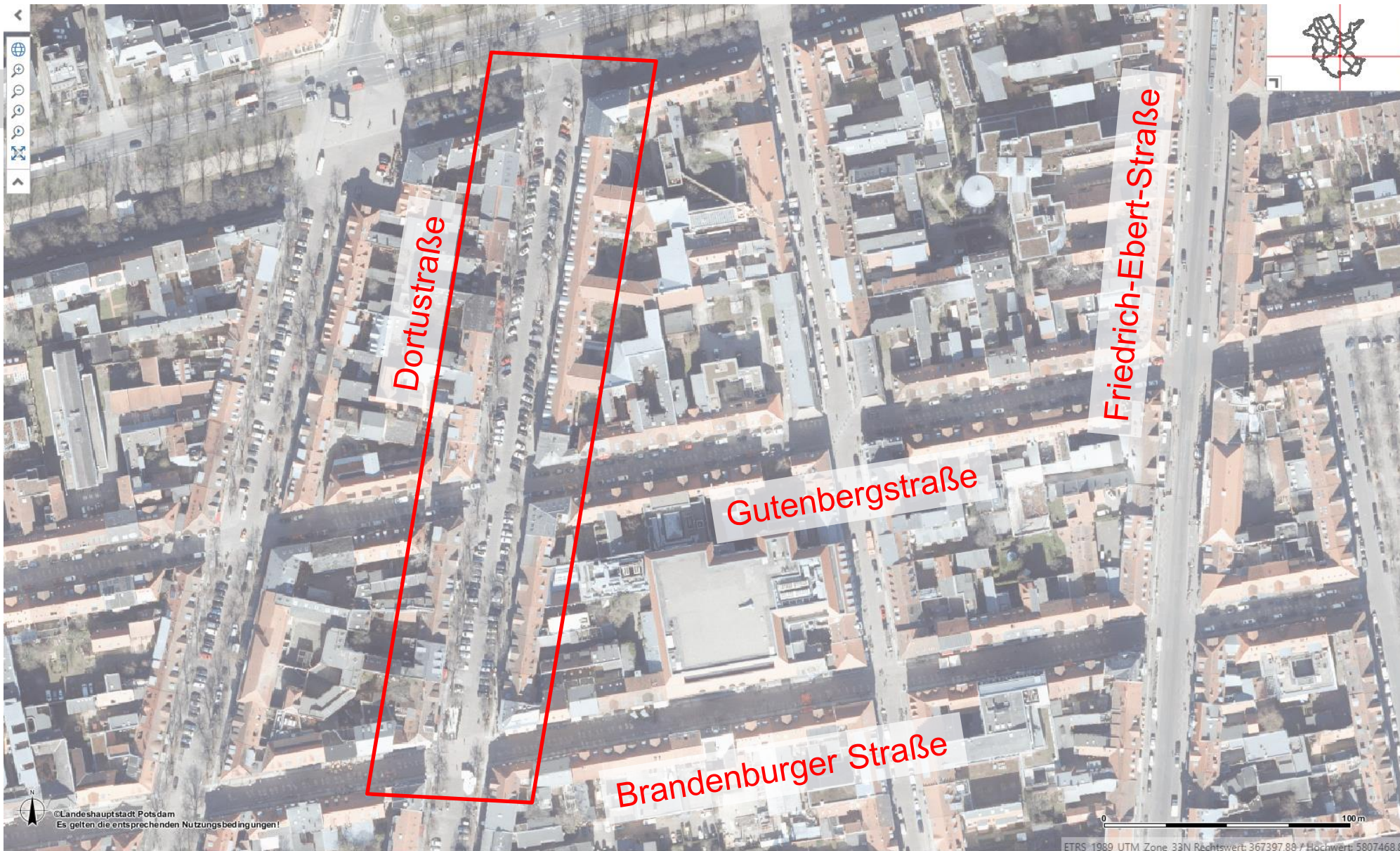
Modellversuch Dortustraße Erfahrungen und Weiterentwicklung

Fachbereich Mobilität und technische Infrastruktur

Mobilitaet-Infrastruktur@rathaus.potsdam.de

**Besser mobil.
Besser leben.**
www.potsdam.de/besser-mobil





Landeshauptstadt
Potsdam

Abgrenzung Modellversuch Dortustraße

Markiert: Betroffener
Straßenabschnitt

Modellversuch Dortustraße

Start am 28.03.2024



Landeshauptstadt
Potsdam

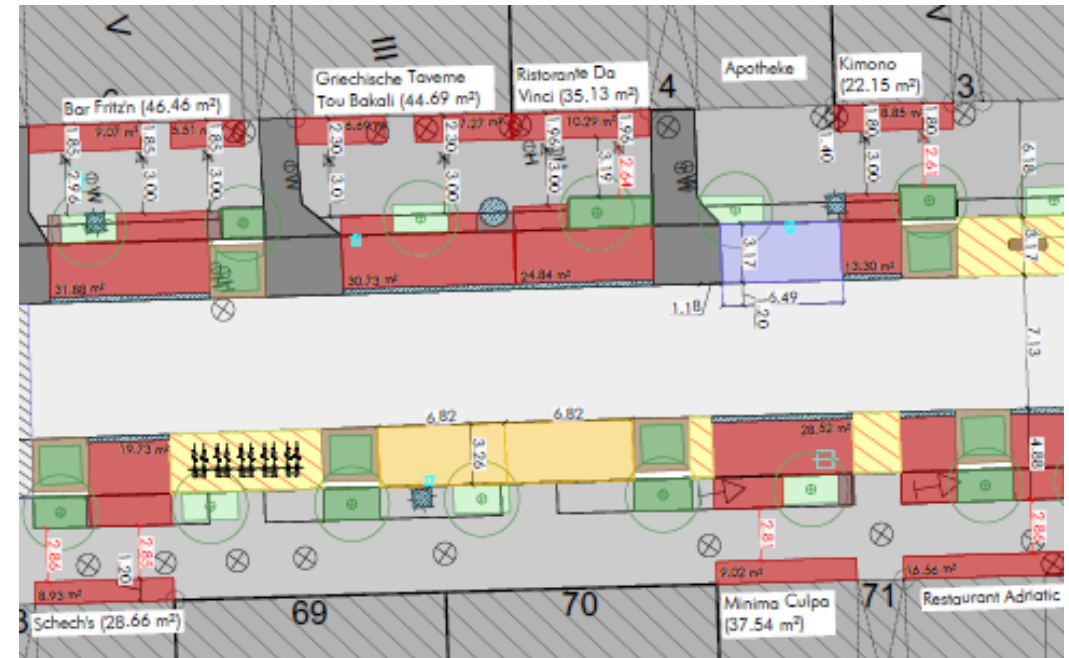


Konkrete Festlegung

- Behindertenstellplätzen, Kurzparkflächen
- Flächen für Sondernutzung
- Flächen für konsumzwangfreien Aufenthalt
- neue Baumstandorte / Hochbeete
- Hydranten, Poller, Schirmhülsen
- Mobilitätspunkte etc.

Rahmenbedingungen

- Umwidmung in einen Verkehrsberuhigter Bereich
- Umsetzung des Konzeptes „Straßenräume neu denken“
- Maßnahmen befristet für 1 Jahr
- Evaluierung



Modellversuch Dortustraße

Maßnahmen zw. Brandenburger Str. und Gutenbergstr.

Podest Gastronomie
© LHP Robert Erler



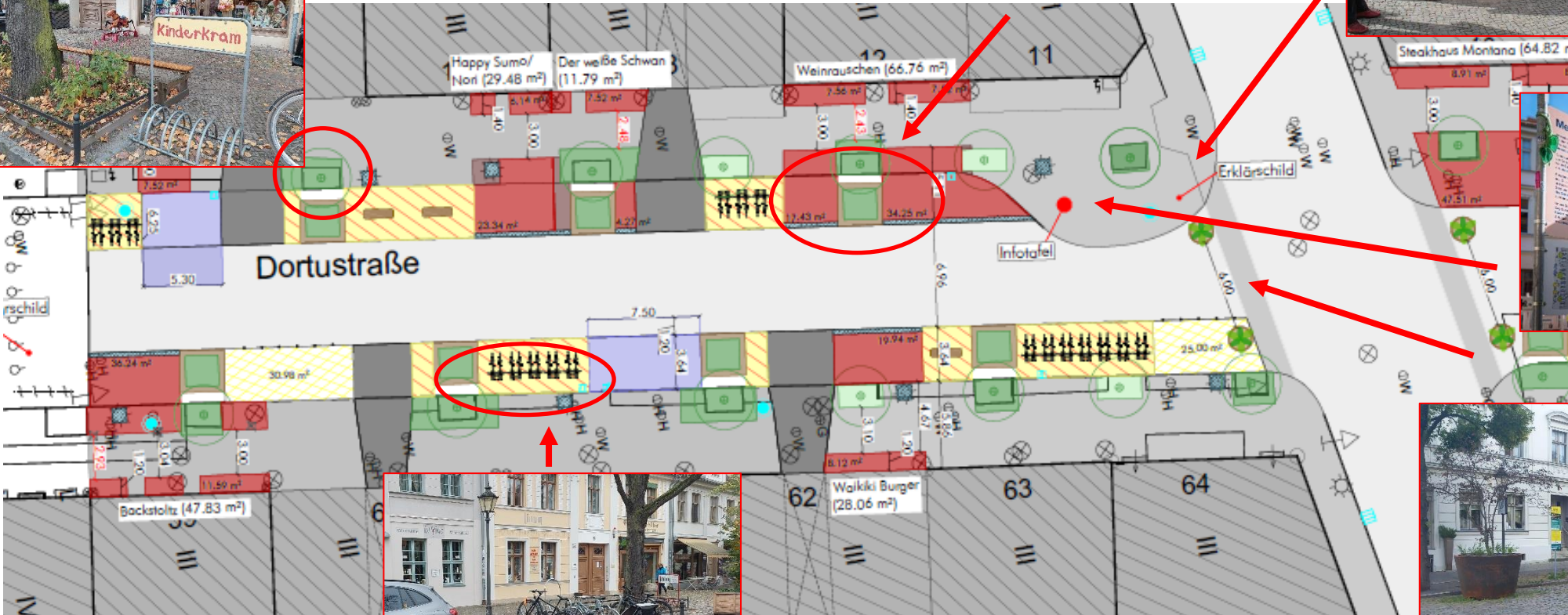
Landeshauptstadt
Potsdam



Erklärschild
© LHP Barbara Plate



Baumscheibe
© LHP Jörg Leben



Infotafel
© LHP Robert Schnabel



Rad-Abstellplätze
© LHP Jörg Leben



Eingangssituation
© LHP Nils-Friso Weber

Modellversuch Dortustraße

Maßnahmen zw. Gutenbergstr. und Hegelallee

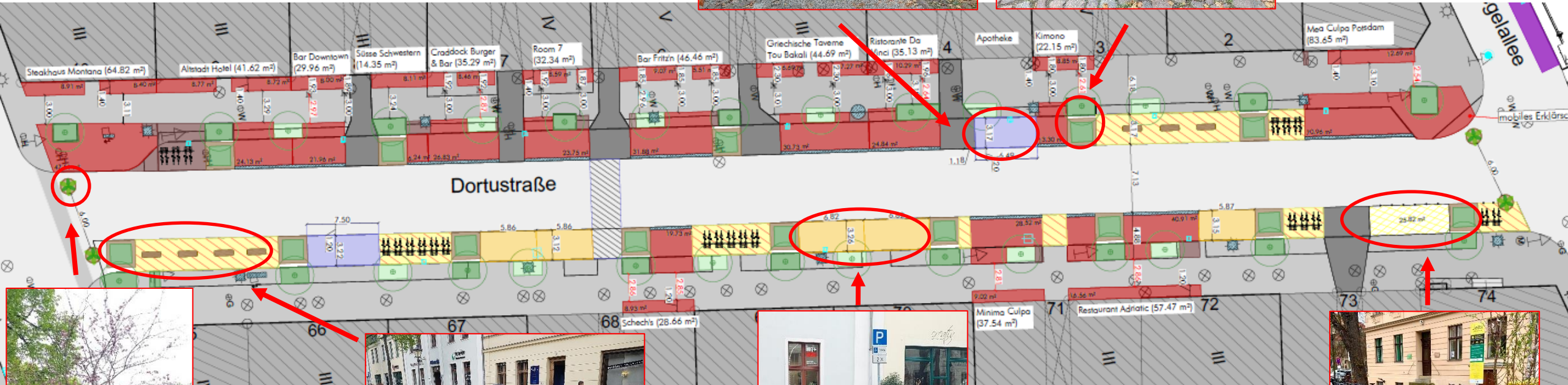
Behindertenstellplatz
© LHP Jörg Leben



Hochbeet
© LHP Jörg Leben



Landeshauptstadt
Potsdam



Pflanzgefäß
© LHP Rober Erler



Konsumzwangfreie Zone + Hochbeet
© LHP Rober Erler



Kurzparken
© LHP Jörg Leben



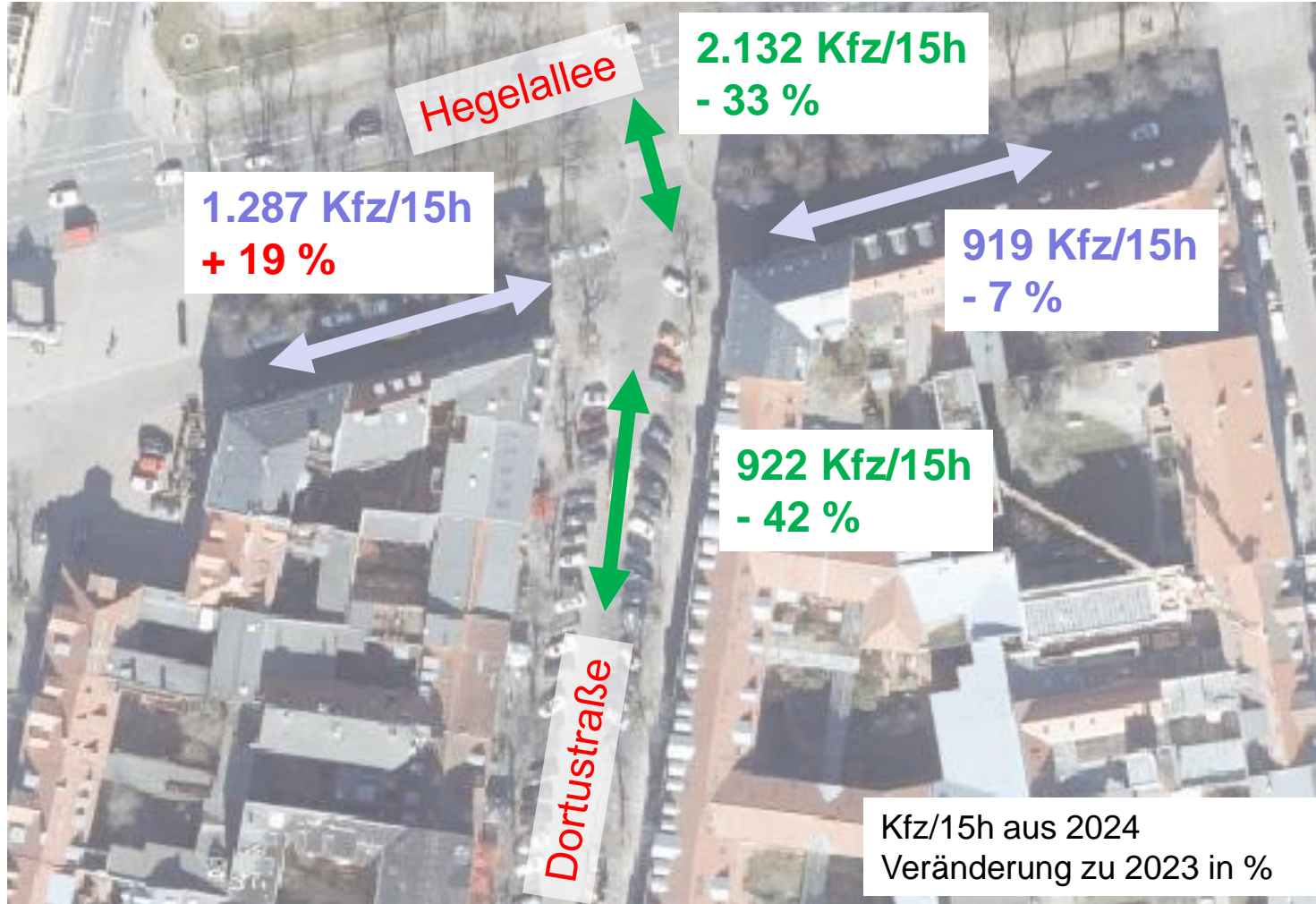
Jelbi-Punkt
© LHP Sybille Straßberger

Erfahrungen

Kfz-Verkehrszahlen



Landeshauptstadt
Potsdam



Vergleich zwischen Oktober 2023 und Oktober 2024

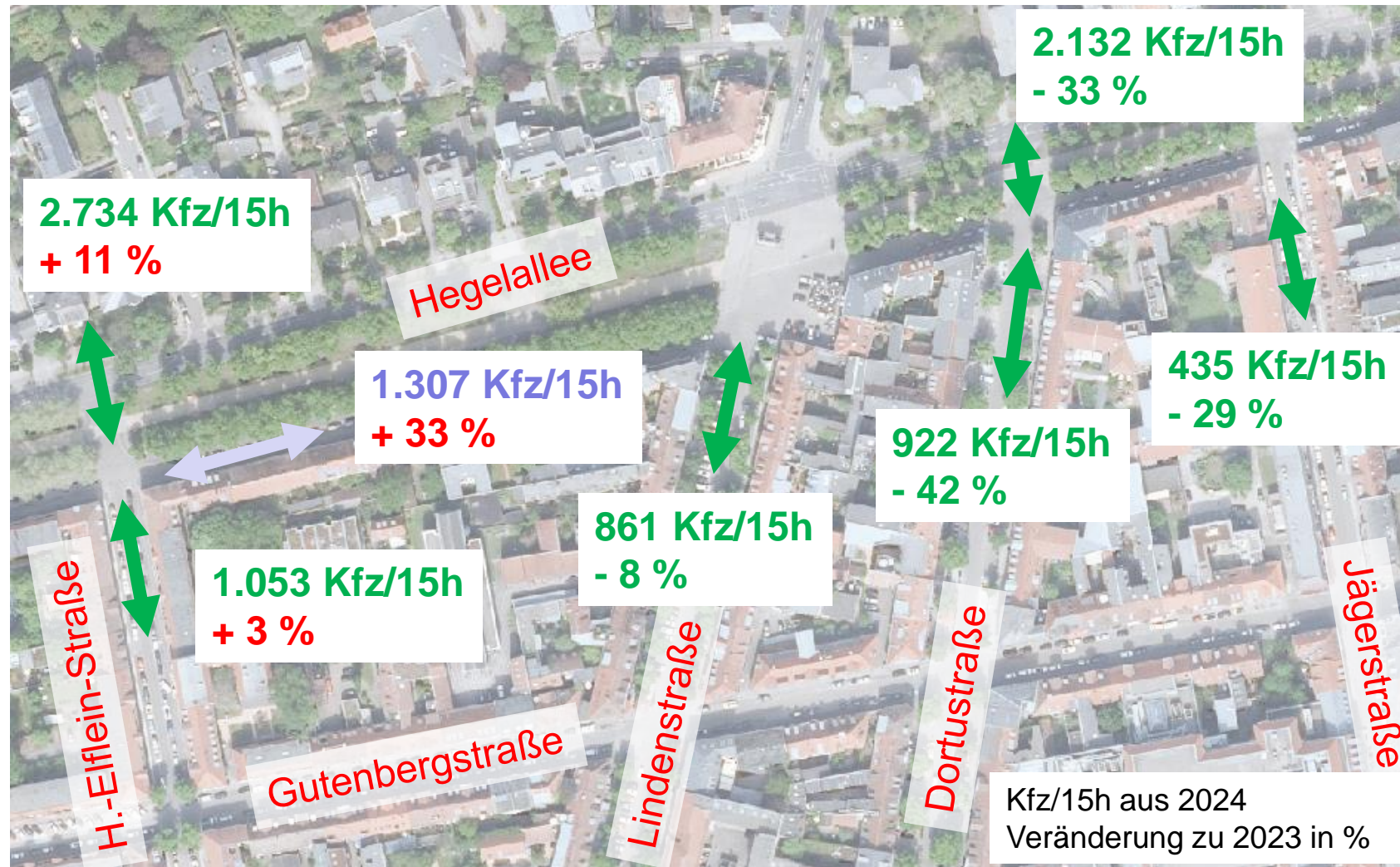
- Deutlicher Rückgang im verkehrsberuhigten Bereich der Dortustraße, insbesondere Parksuchverkehr
- Rückgang Kfz-Verkehrsbelastung bestätigt Zielstellung einer allgemeinen Verkehrsberuhigung

Erfahrungen

Kfz-Verkehrszahlen im Umfeld



Landeshauptstadt
Potsdam



Vergleich zwischen Oktober 2023 und Oktober 2024

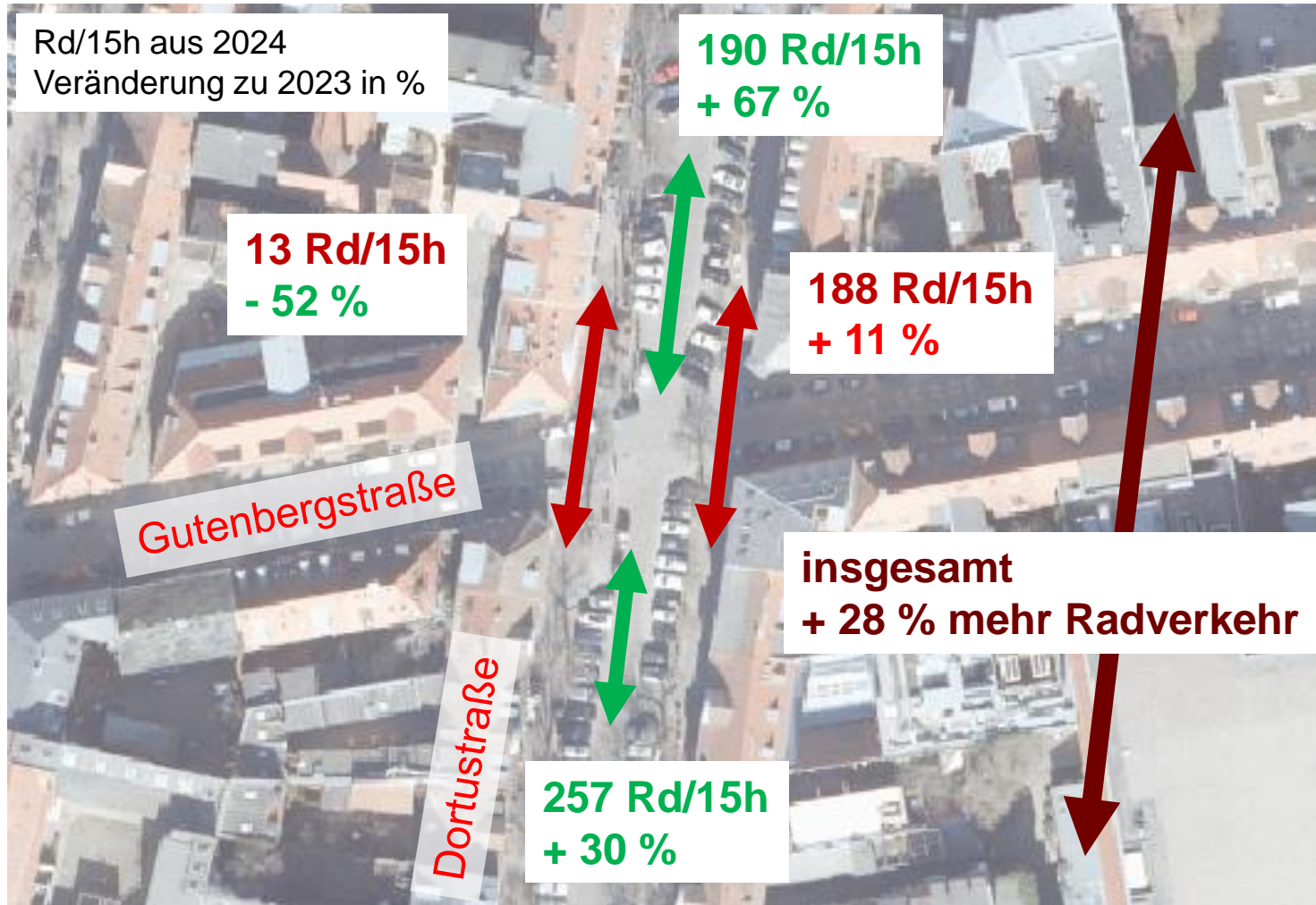
- Rückgang aber auch in Linden- und Jägerstraße
- Leichte Verlagerung auf Hermann-Elflein-Straße voraussichtlich Stauausweichverkehr der Hegelallee

Erfahrungen

Rad-Verkehrszahlen



Landeshauptstadt
Potsdam



Vergleich zwischen Oktober 2023 und Oktober 2024

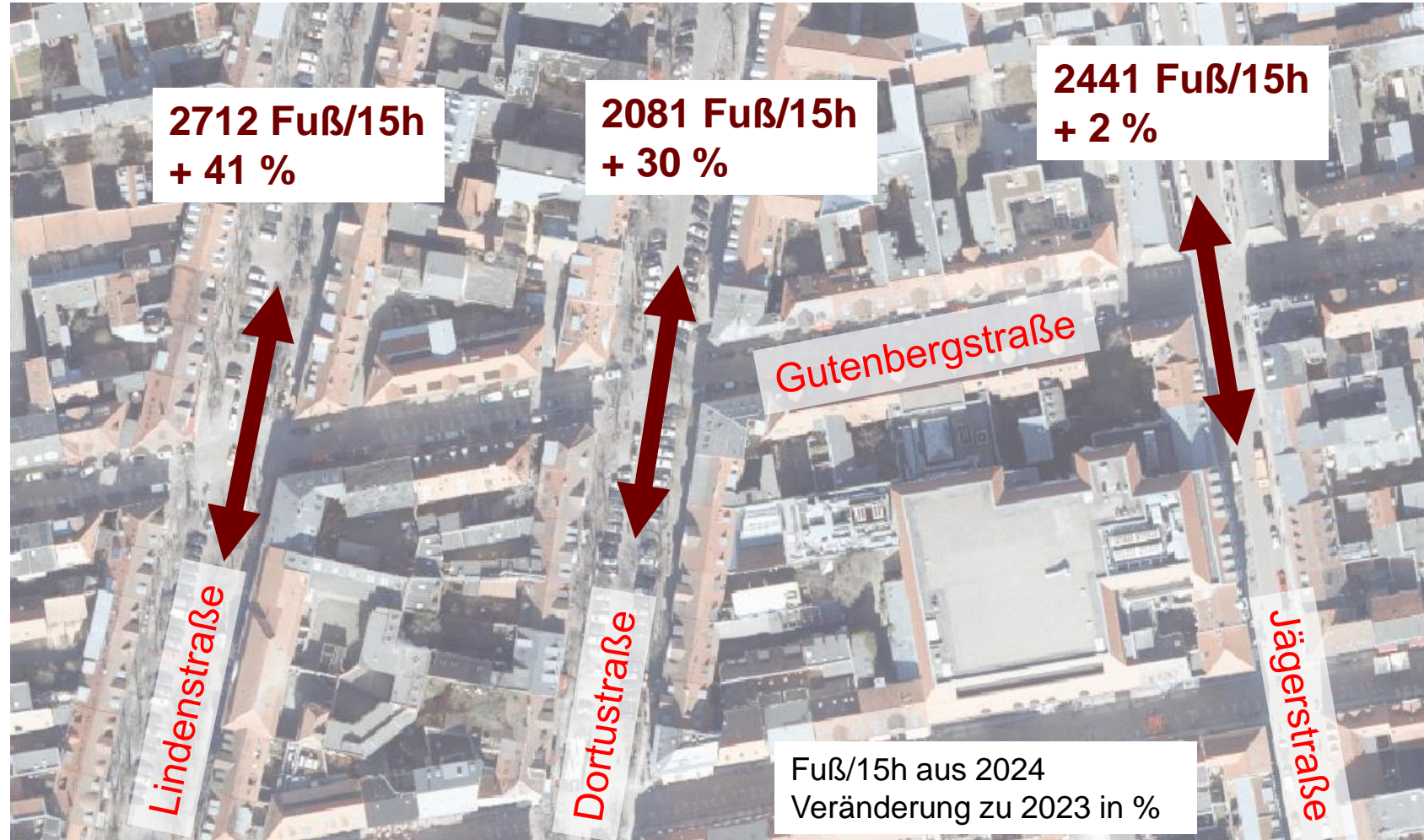
- Radfahren ist attraktiver geworden!
- Seitenraumnutzung durch Radfahrende in der Summe unverändert
- Kaum Radfahrende auf der gastronomisch stark genutzten Seite

Erfahrungen

Fuß-Verkehrszahlen



Landeshauptstadt
Potsdam



Vergleich zwischen Oktober
2023 und Oktober 2024

- Insgesamt Zunahme Fußverkehr an den Stichtagen

Dortustraße

- Besonders hohe Frequenz auf der Westseite (72 %)
- Ostseite mit hoher Zuwachsrate (+ 130 %)

Erfahrungen im Modellversuch

Unfallzahlen

Unfälle

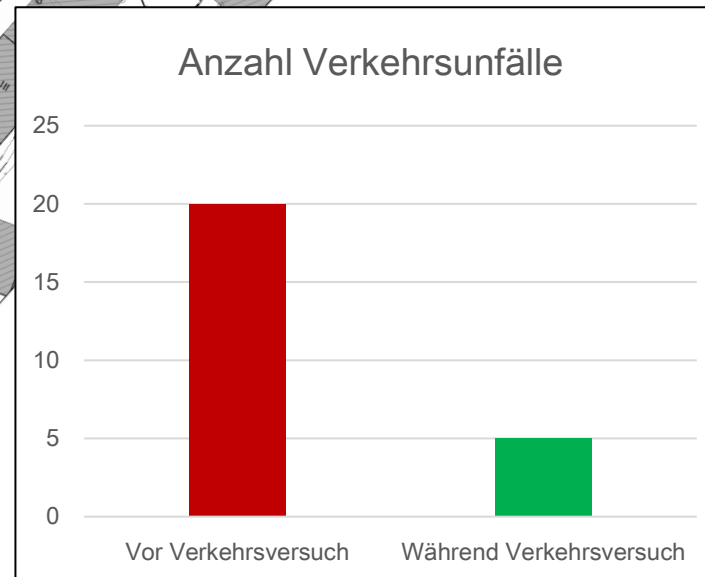
vor Verkehrsversuch

während Verkehrsversuch

Bereich Dortustraße zwischen Brandenburger Straße und Hegelallee inkl. Knotenpunkte

Vergleich im 1-Jahres-Zeitraum vorher

28.03.2023-27.03.2024 mit Versuchszeitraum
28.03.2024-31.12.2024



- Auch bei Vergleich von 1-Jahres-Zeiträumen voraussichtlich deutlich weniger Unfälle
- In beiden Zeiträumen ausschließlich Sachschäden
- Unfallbeteiligte in allen Fällen Kfz
- Vor Verkehrsversuch hauptsächlich Unfälle im Zusammenhang mit Parkvorgängen

➤ Unfallgeschehen weiterhin unauffällig

Erfahrungen im Modellversuch

Verwarnungsgelder



© LHP Barbara Plate



© LHP Robert Stöhr

- 1.446 schriftliche Verwarnungen zwischen April und November 2024 (für das Parken außerhalb der gekennzeichneten Bereiche im Verkehrsberuhigten Bereich)
- In der Regel zwei Kontrollgänge pro Tag zum Teil mit Zeitvorgabe (nach 20 Uhr)
- Hohe Wirkung bei den Anwohnenden wenig Verstöße vormittags
- Geringe Wirkung bei den Besuchenden viele Verstöße ab Nachmittag

Erfahrungen im Modellversuch

Weiterhin bestehende Herausforderungen und Konflikte



- Parken in den Abendstunden insbesondere durch Gastrobesuchende im Nordabschnitt (außerhalb des zum Parken gekennzeichneten Bereichs)
Verwarnungsgeld von 10,- € erweist sich als nicht abschreckend

- Parkdruck in benachbarten Straßen erhöht – Anwohnende finden schlechter einen Parkplatz

- Im Versuchszeitraum Erlaubnis für Gastro unebenes Pflaster mit Split auszugleichen
Folge: Split gelangt in Regenabläufe

- Ziel der Umgestaltung ist es, eine begehbare Gehwegbreite von 3 m zu erreichen.
Durch Bestuhlung oder Aufsteller wurden die Vorgaben an einigen Stellen - trotz Kontrollen - nicht eingehalten





Positiv

- Aufenthaltsfunktion und Begrünung
 - Weniger Auto- und mehr Radverkehr
 - Verkehrsberuhigung und weniger Unfälle
 - Reduzierung des ruhenden Verkehrs im öffentlichen Straßenraum, um den Raum anderen Nutzungen zur Verfügung zu stellen
- Schrittweise Annäherung an die Ziele einer autoarmen Innenstadt gemäß Beschlüssen der StVV:
- „Verringerung des ruhenden Verkehrs“ (DS 20/SVV/0858)
 - „Steigerung der Nutzungsqualität im öffentlichen Raum“ (DS 20/SVV/1009)
 - Konzept „Innenstadt – Straßenräume neu denken!“ (DS 23/SVV/0060) als Rahmen für weiteres Verwaltungshandeln



Negativ

- Unzulässiges Parken

Sowohl positive als auch negative Rückmeldungen aus Anwohnerschaft und Gewerbe

Eine Prüfung der wirtschaftlichen Auswirkungen auf die Unternehmen ist seriös nicht möglich, da sowohl die gesamtwirtschaftliche Situation als auch kleinräumige Effekte, wie der Leerzug des Stadthauses, Einfluss auf die wirtschaftliche Lage der Unternehmen vor Ort nehmen



Ausblick

Verkehrsorganisation

Nordabschnitt

- Tempo-20-Zone
- eingeschränkte Haltverbot-Zone
- Kurz- / Behindertenparken bleibt

Südabschnitt

- Verkehrsberuhigter Bereich

Anpassungen gemäß
Straßenraumgestaltungskonzept
voraussichtlich:

- Hochbeete ergänzen
- Abstellplätze für Fahrräder fest einbauen
- Podeste bauen und Schirme versetzen





Landeshauptstadt
Potsdam

Herzlichen Dank
für Ihre Aufmerksamkeit!

**Besser mobil.
Besser leben.**
www.potsdam.de/besser-mobil

