

2. Barocke Stadterweiterung Potsdam Auswertung Werkstattveranstaltung

Abwägungstabelle

Werkstattveranstaltung

04. und 05. April 2025



2. Barocke Stadterweiterung Potsdam Auswertung Werkstattveranstaltung

Übergeordnete Themen

Legende



Wird umgesetzt



Wird nicht umgesetzt



Wird teilweise umgesetzt



**AUFENTHALTS-
QUALITÄT**

ID	Kommentar	Umsetzung	Begründung
1.1.1	Es gibt viele Vorschläge für mehr Sitzgelegenheiten, Spielplätze und Grünflächen. Bürger wünschen sich mehr Bänke, Schattenplätze, essbare Pflanzen und eine bessere Pflege des Grüns.		Die Vorschläge für mehr Aufenthaltsqualität, Sitzgelegenheiten und Grün werden in die Planungen aufgenommen.
1.1.2	Es gibt viele Rückmeldungen zu Lärm durch Gastronomie, Verschmutzung und zu langen Öffnungszeiten. Bürger wünschen sich mehr Sauberkeit, nächtliche Ruhezeiten und eine stärkere Kontrolle durch das Ordnungsamt. Auch kreative Vorschläge wie einen Nachtwächter gibt es.		Die Stadt nimmt Hinweise zu Ruhestörungen und Verschmutzung ernst und prüft gemeldete Probleme sorgfältig. Tagsüber ist das Ordnungsamt zuständig, abends und nachts die Polizei. Bei Gewerbelärm, etwa durch Gastronomie, ist das Landesumweltamt verantwortlich – meist geht es dabei um Gäste, die sich nach Ladenschluss noch lautstark im Außenbereich aufhalten. Die Kontrollen sollen nach personeller Verfügbarkeit verstärkt werden, um Ruhezeiten und Sauberkeit besser durchzusetzen. Bürger können Vorfälle mit Ort und Zeit melden, damit gezielt reagiert werden kann.
1.1.3	Sollen die Hochbeete/Pflanzkübel von den Anliegern gepflegt werden? Wenn die Leute die Pflanzen selber pflegen, dann identifizieren sie sich auch mehr mit der Begründung.		Wer sich für die Pflege und Bepflanzung von Blumenkübeln oder Baumscheiben im öffentlichen Raum einsetzen möchte, kann sich direkt an die Stadtverwaltung wenden – Bereich Grünflächen/AG 4533. Dort wird geprüft, wie das Vorhaben unterstützt und abgestimmt werden kann.
1.1.4	Sollen die Hochbeete/Pflanzkübel von den Anliegern gepflegt werden? Wenn die Leute die Pflanzen selber pflegen, dann identifizieren sie sich auch mehr mit der Begründung.		Wer sich für die Pflege und Bepflanzung von Blumenkübeln oder Baumscheiben im öffentlichen Raum einsetzen möchte, kann sich direkt an die Stadtverwaltung wenden – Bereich Grünflächen/AG 4533. Dort wird geprüft, wie das Vorhaben unterstützt und abgestimmt werden kann.

AUFENTHALTS- QUALITÄT



Legende



Wird umgesetzt



Wird nicht umgesetzt



Wird teilweise umgesetzt

ID	Kommentar	Umsetzung	Begründung
1.1.5	Die Angst, dass Jugendliche und andere Leute sich nachts auf den Bänken aufhalten und Lärm machen wird als übertrieben angesehen. Bei privat auf der Straße aufgestellten Bänke sitzen gelegentlich auch welche. Wenn man die sachlich auf die Lärmproblematik anspricht, reagieren die auch positiv und suchen sich einen anderen Platz.		Die Sorge um nächtliche Lärmbelästigung nehmen wir ernst, auch wenn sie nicht immer zutrifft. Unser Ziel ist es, Aufenthaltsqualität zu schaffen, ohne Konflikte zu fördern – deshalb setzen wir auf klare Kommunikation und gemeinsames Verständnis.
1.1.6	Man braucht nicht unbedingt Bänke installieren. Es gibt genug Gewerbetreibende (keine Gastronomen), die morgens ihre Stühle und/oder Bänke rausstellen und abends wieder hereinnehmen. Damit wird auch vermieden, dass sich abends da Leute niederlassen, die Lärm machen und Müll hinterlassen.		Das Engagement der Gewerbetreibenden ist wertvoll und trägt zur Aufenthaltsqualität bei. Dennoch braucht es auch konsumzwangsfreie Sitzmöglichkeiten im öffentlichen Raum, die allen Menschen offenstehen – unabhängig von Öffnungszeiten oder Angeboten.
1.1.7	Die Autos aus den Straßen herauszunehmen macht die Straßen nicht-automatisch attraktiver. Dazu muss alles andere auch stimmen. Der Straßenraum an sich muss besser gestaltet werden, aber auch der Nutzungsmix muss stimmen. Und der Nutzungsmix stimmt in vielen Straßen in der Innenstadt nicht.		Das Straßenraumgestaltungskonzept, das aktuell erarbeitet wird, verfolgt genau diesen ganzheitlichen Ansatz: Es braucht eine gute Gestaltung, mehr Grün, Aufenthaltsqualität – und einen ausgewogenen Nutzungsmix. Der Nutzungsmix in der Innenstadt – etwa bei den Läden – lässt sich von der Stadt nur begrenzt steuern. Erfahrungen zeigen aber: Ein attraktiver Stadtraum mit hoher Aufenthaltsqualität zieht gute und vielfältige Geschäfte an.

Legende



Wird umgesetzt



Wird nicht umgesetzt



Wird teilweise umgesetzt



**BARRIERE-
FREIHEIT**

ID	Kommentar	Umsetzung	Begründung
1.2.1	Viele Bürger wünschen sich bessere Barrierefreiheit, insbesondere für Menschen mit Kinderwagen, Rollstuhl oder Rollator. Der Zustand von Gehwegen und Straßenbelägen wird kritisiert. Es werden glattere Beläge, Instandsetzungen und spezielle Streifen für Radfahrer angeregt.		Barrierefreie Querungen und die Verbesserung der Gehwege werden im Rahmen der Möglichkeiten und des Denkmalschutzes schrittweise und kontinuierlich umgesetzt. Hinweise zu Belägen und Barrierefreiheit werden sorgfältig geprüft und – soweit mit den denkmalrechtlichen Vorgaben vereinbar – in die weiteren Planungen aufgenommen. Ziel ist es, die Zugänglichkeit für alle zu verbessern, ohne das historische Stadtbild zu beeinträchtigen.
1.2.2	Viele Hinweise betreffen die Gestaltung und Pflege des Straßenraums. Es werden Verbesserungen bei Gehwegen, Querungen, Belägen und der Reinigung gefordert, insbesondere im Hinblick auf Barrierefreiheit und Sicherheit für Fußgänger, Radfahrer und andere Verkehrsteilnehmer. Die Anordnung von Pollern, Lieferzonen und Papierkörben sowie die Berücksichtigung von Denkmalschutz und privaten Begrünungen sind wichtige Anliegen.		Barrierefreie Querungen und die Verbesserung der Gehwege werden im Rahmen der Möglichkeiten des Denkmalschutzes schrittweise und im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten langfristig umgesetzt. Hinweise zu Belägen, Reinigung und Barrierefreiheit werden sorgfältig geprüft und – soweit mit den denkmalrechtlichen Vorgaben vereinbar – in die weiteren Planungen aufgenommen. Ziel ist es, die Zugänglichkeit und Sicherheit für alle zu verbessern, ohne das historische Stadtbild zu beeinträchtigen.

GEWERBE



Legende



Wird umgesetzt



Wird nicht umgesetzt



Wird teilweise umgesetzt

ID	Kommentar	Umsetzung	Begründung
1.3.1	Viele Bürgerinnen und Bürger äußern Sorge um die Zukunft des Einzelhandels und der Innenstadt. Sie beobachten einen Rückgang der Kundenfrequenz und Umsätze, sowohl durch den Verkehrsversuch als auch durch langfristige Trends wie Onlinehandel, steigende Mieten und abnehmende Touristenzahlen. Es besteht die Befürchtung, dass kleine, inhabergeführte Läden verdrängt werden und die Attraktivität der Innenstadt leidet.		Die Stadt arbeitet aktuell gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern aus diesem Grund an dem Straßenraumgestaltungskonzept, um die Attraktivität der Innenstadt gezielt zu steigern. Weniger Durchgangsverkehr, mehr verkehrsberuhigte Zonen mit Sitzgelegenheiten und zusätzlichem Grün sollen dazu beitragen, dass die Innenstadt wieder ein Ort zum Treffen, Verweilen und Wohlfühlen wird. Damit stärken wir gezielt den lokalen Einzelhandel und die Gastronomie und schaffen Anreize für mehr Besucher und Touristen. Das veränderte Kaufverhalten Die Stadt arbeitet aktuell gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern aus diesem Grund an dem Straßenraumgestaltungskonzept, um die Attraktivität der Innenstadt gezielt zu steigern. Weniger Durchgangsverkehr, mehr verkehrsberuhigte Zonen mit Sitzgelegenheiten und zusätzlichem Grün sollen dazu beitragen, dass die Innenstadt wieder ein Ort zum Treffen, Verweilen und Wohlfühlen wird. Damit stärken wir gezielt den lokalen Einzelhandel und die Gastronomie und schaffen Anreize für mehr Besucher und Touristen. Das veränderte Kaufverhalten durch den Onlinehandel ist in ganz Europa spürbar – die Funktion der Innenstadt wandelt sich: Weg vom reinen Einkauf, hin zu einem Ort für Begegnung, Bummeln und gemeinsames Erleben. Mit unserem Konzept reagieren wir auf diese Entwicklung und setzen auf eine höhere Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum.

Legende



Wird umgesetzt



Wird nicht umgesetzt



Wird teilweise umgesetzt



GEWERBE

ID	Kommentar	Umsetzung	Begründung
1.3.2	Wie flexibel sind die Nutzungspläne? Wenn beispielsweise ein Laden auszieht und dort Gastronomie einzieht, kann dann dort nachträglich Außengastronomie auf die Fläche, die im Konzept für eine Lieferzone, Fahrradstellplätze oder etwas anderes umgenutzt worden ist?		Die Nutzungspläne im Straßenraumgestaltungskonzept sind grundsätzlich anpassbar. Wenn sich die Nutzung eines Gebäudes ändert – etwa von Einzelhandel zu Gastronomie – kann die vorgesehene Fläche nachträglich geändert genutzt werden, z. B. von Lieferzone oder Fahrradstellplatz zu Außengastronomie. Voraussetzung ist eine fachliche Prüfung und Abstimmung mit den zuständigen Stellen der Stadt, insbesondere im Hinblick auf Erschließung, Denkmalschutz und Nutzungskonflikte.
1.3.3	Bitte mehr Werbung für das Gewerbe ermöglichen. Auch mehr Leuchtwerbung.		Es gilt die aktuelle Werbesatzung.
1.3.4	Es gibt viele Faktoren, welche das Gewerbe in der Innenstadt beeinträchtigen, von Onlinehandel, gestiegene Preise, hohe Mieten, Kaufkraftverluste, Kaufzurückhaltung etc. Die Verkehrsberuhigung ist der Tropfen, der das Fass zum Überlaufen bringt, also vielen den Todesstoß versetzt.		Das Straßenraumgestaltungskonzept berücksichtigt die vielen Herausforderungen für das Gewerbe – vom Onlinehandel bis zur Kaufzurückhaltung. Verkehrsberuhigung ist dabei kein zusätzlicher Belastungsfaktor, sondern Teil einer Strategie, die Innenstadt als attraktiven Ort neu zu beleben und langfristig zu stärken.
1.3.5	Seit Jahren kommen die Einheimischen schon immer weniger in die Innenstadt zum Einkaufen.		Seit Corona hat der Onlinehandel stark an Bedeutung gewonnen – viele Menschen kaufen seither dauerhaft weniger vor Ort ein. Damit stehen Innenstädte deutschlandweit vor ähnlichen Herausforderungen: sinkende Frequenz, verändertes Konsumverhalten und Leerstand. Das Straßenraumgestaltungskonzept setzt genau hier an: Es soll die Innenstadt als lebendigen Ort neu stärken – mit mehr Aufenthaltsqualität, Vielfalt und Angeboten, die über das reine Einkaufen hinausgehen.

GEWERBE



Legende



Wird umgesetzt



Wird nicht umgesetzt



Wird teilweise umgesetzt

ID	Kommentar	Umsetzung	Begründung
1.3.6	Auch die Zahl der Touristen nimmt ab, weil die in ihren Ländern auch Probleme haben und nicht mehr so viel reisen.		Viele Städte spüren derzeit einen Rückgang des Tourismus – sei es durch wirtschaftliche Unsicherheiten oder verändertes Reiseverhalten seit der Pandemie. Umso wichtiger ist es, die Innenstadt als attraktiven Ort für Einheimische und Gäste gleichermaßen zu gestalten. Das Straßenraumgestaltungskonzept setzt genau hier an: mit mehr Aufenthaltsqualität, einem vielfältigen Nutzungsmix und einem öffentlichen Raum, der zum Verweilen und Wiederkommen einlädt.
1.3.7	Viele Läden gibt es nur noch, weil die selber auch Onlinehandel betreiben.		Das Einkaufsverhalten hat sich durch den zusätzlichen Onlinehandel nachhaltig verändert – und lässt sich kaum zurückdrehen. Das Straßenraumgestaltungskonzept reagiert darauf, indem es die Innenstadt nicht nur als Einkaufsort, sondern als vielfältigen Aufenthaltsraum neu denkt: mit mehr Lebensqualität, Angeboten zum Verweilen und einem attraktiven Nutzungsmix.
1.3.8	Es ist eine Strafe Gewerbetreibender in der Innenstadt zu sein.		Die Herausforderungen für Gewerbetreibende in der Innenstadt sind real – von Onlinehandel über hohe Mieten bis zu veränderten Konsumgewohnheiten. Doch gerade deshalb braucht es neue Impulse. Das Straßenraumgestaltungskonzept setzt hier an: Es soll die Innenstadt als attraktiven Ort stärken, der Menschen anzieht und das lokale Gewerbe langfristig unterstützt. Statt Strafe – eine Chance zur gemeinsamen Neugestaltung.

Legende



Wird umgesetzt



Wird nicht umgesetzt



Wird teilweise umgesetzt



GEWERBE

ID	Kommentar	Umsetzung	Begründung
1.3.9	<p>Die Leute eilen durch die Brandenburger Straße, sie flanieren nicht mehr, weil es kaum noch interessante Läden gibt und die Gastronomie zu eintönig und nicht ansprechend ist.</p> <p>Wie bekommt man einen attraktiven Nutzungsmix hin?</p>		<p>Die Aufenthaltsqualität in der Brandenburger Straße ist bedingt durch die Baustelle sehr eingeschränkt. Auf den Nutzungsmix hat die Stadt keinen oder nur bedingten Einfluss. Insgesamt soll die Innenstadt durch das Straßenraumgestaltungskonzept attraktiver werden. Erfahrungen zeigen, dass sich dadurch auch qualitätsvollere Geschäfte ansiedeln.</p>

PARKEN



Legende



Wird umgesetzt



Wird nicht umgesetzt



Wird teilweise umgesetzt

ID	Kommentar	Umsetzung	Begründung
1.5.1	Viele Bürgerinnen und Bürger fordern mehr Parkplätze speziell für Anwohner. Es wird angemerkt, dass die aktuelle Anzahl der Anwohnerparkplätze nicht ausreicht und bei Baumaßnahmen Ausweichmöglichkeiten geschaffen werden sollten. Auch die Vergabe von Anwohnerparkausweisen (z. B. für Wohnmobile) wird kritisch gesehen. Einige wünschen sich, dass bestimmte Straßen ausschließlich für Anwohner reserviert werden.		Das von den Stadtverordneten beschlossene Konzept "Innstadt-Straßenräume neu denken" sieht im Wesentlichen vor, Anwohnerparkplätze in der Innenstadt vorzuhalten. Besucher sollen den ÖPNV, Rad oder Parkplätze in den Parkhäusern nutzen. Für Anwohnende werden Ausgleichsflächen am Bassinplatz, in der Hebbelstraße und Hegellallee geschaffen. Eine ausschließliche Reservierung des Straßenraums nur für Anwohnende ist rechtlich nicht möglich. In Bewohnerparkbereichen muss ein Teil der Stellflächen öffentlich bleiben. Tagsüber ist sicherzustellen, dass etwa 50 % der Stellflächen für Besucherinnen und Besucher zur Verfügung stehen, damit auch Kundinnen und Kunden, Patientinnen und Patienten, Handwerksbetriebe sowie Liefer- und Serviceverkehre Stellflächen in der Innenstadt nutzen können.
1.5.2	Es gibt viele Beschwerden über Falschparker und Fremdarker, die die für Anwohner vorgesehenen Parkplätze blockieren. Die Bürger fordern eine bessere Kontrolle und konsequentere Maßnahmen gegen das unerlaubte Parken.		Die Kontrollen durch die zuständigen Bereiche sollen nach personellen Möglichkeiten verstärkt werden, um Falschparken und Fremdparken zu verhindern. Ziel ist es, die Einhaltung der Parkregeln konsequenter durchzusetzen.
1.5.3	Einige Bürger schlagen vor, Park & Ride-Angebote auszubauen, um den Parkdruck in der Innenstadt zu verringern. Es wird angeregt, die Innenstadt für Nicht-Anwohner zu sperren und alternative Parkmöglichkeiten am Stadtrand zu schaffen.		Potsdam hat bereits ein gut ausgebaut Park Ride Angebot (Bhf. Pirschheide, Campus Jungfernssee, Bahnhof Golm, Bhf. Griebnitzsee, Bhf. Marquardt.) Eine Ausweitung der P+R Parkplätze ist geplant. (Fahrland). Ziel ist die Verbesserung des Parkleitsystems um die Auslastung der vorhandenen innenstadtnahen Parkhäuser zu erhöhen.

Legende



Wird umgesetzt



Wird nicht umgesetzt



Wird teilweise umgesetzt



PARKEN

ID	Kommentar	Umsetzung	Begründung
1.5.4	Für Veranstaltungen wie Weihnachtsmärkte oder Stadtfeste wünschen sich Bürger Sonderregelungen, z. B. kostenfreies Parken im Parkhaus oder spezielle Parkmöglichkeiten für Anwohner.		Je nach Veranstaltungsart und Veranstalter, werden bereits Möglichkeiten z.B. der Nutzung eines angrenzenden Bewohnerparkbereiches, oder auch die Nutzung des Geländes der Stadtverwaltung angeboten.
1.5.5	Viele Rückmeldungen betreffen die Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Auto. Bürgerinnen und Bürger berichten, dass fehlende oder weit entfernte Parkplätze, schwierige Parkplatzsuche und lange Wege dazu führen, dass Kunden und insbesondere ältere oder mobilitätseingeschränkte Personen die Innenstadt meiden. Es wird der Wunsch nach mehr Kurzzeitparkplätzen, Lieferzonen und einer besseren Organisation des ruhenden Verkehrs geäußert. Auch die Nutzung von Gehwegen durch E-Roller und Fahrräder wird als Problem gesehen.		Die Erreichbarkeit der Innenstadt für alle Nutzergruppen ist ein zentrales Anliegen. Potsdam verfügt bereits über ein gut ausgebautes Park+Ride-Netz und einen leistungsfähigen ÖPNV, dessen Nutzung künftig stärker beworben werden soll. Zudem stehen rund um die Innenstadt fußläufig erreichbare Parkhäuser mit freien Kapazitäten zur Verfügung – aktuelle Informationen finden Sie unter www.mobil-potsdam.de . Im Straßenraumgestaltungskonzept sollen auch Lieferzonen und Kurzzeitparkplätze bedarfsgerecht platziert werden. Anregungen und Hinweise können dazu ebenfalls in der 2. Onlinebeteiligung weiter gegeben werden. Die Belange mobilitätseingeschränkter Personen werden dabei besonders berücksichtigt. Gleichzeitig arbeiten wir daran, den öffentlichen Raum für alle sicher und nutzbar zu gestalten. Die Nutzung von Gehwegen durch E-Roller und Fahrräder erfolgt oft rücksichtslos. Die Einhaltung der Regeln müssen verstärkt kontrolliert werden, soweit es die personellen Kapazitäten des Ordnungsamtes zulassen. Ziel ist ein sicherer und fair genutzter öffentlicher Raum für alle.

PARKEN



Legende



Wird umgesetzt



Wird nicht umgesetzt



Wird teilweise umgesetzt

ID	Kommentar	Umsetzung	Begründung
1.5.6	Es wurde diskutiert, warum nicht alle Gewerbetreibenden und deren Mitarbeitende Parkausweise für die Innenstadt erhalten. Für Mitarbeitende gab es diese Möglichkeit bislang nicht, für Gewerbeinhaber kann ein Sonderparkausweis beantragt werden.		<p>Die Vergabe von Sonderparkausweisen für Gewerbetreibende erfolgt nach Einzelfallprüfung. Für Mitarbeitende ist eine generelle Vergabe nicht vorgesehen. Sonderparkausweise (Ausnahmegenehmigungen nach § 46 StVO) für Gewerbetreibende können vergeben werden, wenn ein Betrieb nachweisen kann, dass er sein Fahrzeug unbedingt in unmittelbarer Nähe des Einsatzortes benötigt – zum Beispiel für Werkzeuge, Material oder regelmäßige Service-/Kundenfahrten.</p> <p>Dies wird in jedem Einzelfall geprüft, weil der Platz im öffentlichen Straßenraum sehr begrenzt ist.</p> <p>Für Mitarbeitende werden solche Parkausweise jedoch grundsätzlich nicht ausgegeben.</p> <p>Der Grund ist, dass Mitarbeiterfahrzeuge keinen unmittelbaren Arbeitszweck im Straßenraum erfüllen und der vorhandene Platz für wirklich notwendige Fahrzeuge freigehalten werden muss.</p>
1.5.7	Wie wird das Anwohnerparken neu organisiert?		In der neuen Stellplatzbilanzierung wird das Parkraumangebot und quantifiziert und auf die Nutzendengruppen aufgeteilt. Beispielsweise entstehen Zusatzangebote im Mischparken.
1.5.8	Wo ist künftig noch gebührenpflichtiges Parken möglich?		Unter www.mobil-potsdam.de gibt es Hinweise auf Möglichkeiten, das Auto nahe der Innenstadt sowie touristischer Ziele abzustellen. Insgesamt stehen in Potsdam 13 Parkhäuser bzw. Tiefgaragen sowie weitere öffentliche Parkplätze mit zusammen über 2.500 Stellflächen zur Verfügung. Das Parkleitsystem erleichtert Ihnen die Orientierung. Die Anzahl der freien Parkplätze in Parkhäusern kann ebenfalls in Echtzeit angesehen werden.

Legende



Wird umgesetzt



Wird nicht umgesetzt



Wird teilweise umgesetzt



PARKEN

ID	Kommentar	Umsetzung	Begründung
1.5.9	Die Parkhäuser bieten keine Dauerparkplätze mehr an.		Die Parkhäuser in der Innenstadt werden privat betrieben. Die Stadt hat daher keine Handhabe über die Vergabe von Dauerparkplätzen, steht aber mit den Betreibern im Austausch, um die Entwicklung der Parkraumsituation zu verfolgen.
1.5.10	Warum können nicht alle Gewerbetreibenden für sich und ihre Mitarbeitenden Parkausweise für die Innenstadt erhalten?		Parkausweise für Gewerbetreibende können in begründeten Einzelfällen nach Einzelfallprüfung als Ausnahmegegenehmigung nach § 46 StVO erteilt werden. Für Mitarbeitende ist eine generelle Ausgabe nicht vorgesehen. Aufgrund des begrenzten öffentlichen Raums in der Innenstadt ist eine weitergehende Vergabe nicht möglich.
1.5.11	Gibt es die Möglichkeit, einen personengebundenen Behindertenparkplatz zu bekommen?		Ja, die Einrichtung eines personengebundenen Behindertenparkplatzes ist grundsätzlich möglich. Anträge können bei der Straßenverkehrsbehörde gestellt werden; die Voraussetzungen werden im Einzelfall geprüft.
1.5.12	Handwerker sind in der Innenstadt heute schon schwer zu bekommen (aufgrund der schwierigen Stellplatzsituation). Die Situation würde sich durch die Einrichtung einer Fußgängerzone weiter verschärfen. Wie und wo können Handwerker parken?		Ausnahmegenehmigungen nach § 46 StVO können bei der Straßenverkehrsbehörde der Landeshauptstadt Potsdam beantragt werden. Die Erteilung erfolgt nach Einzelfallprüfung, insbesondere wenn Fahrzeuge für berufliche Tätigkeiten zwingend in Arbeitsnähe benötigt werden (z. B. Handwerksbetriebe, Servicefahrzeuge). Dauergenehmigungen sind möglich, wenn ein regelmäßiger Bedarf nachgewiesen werden kann. Bei unregelmäßigen Einsätzen können auch fallbezogene Genehmigungen erteilt werden.

PARKEN



Legende



Wird umgesetzt



Wird nicht umgesetzt



Wird teilweise umgesetzt

ID	Kommentar	Umsetzung	Begründung
1.5.13	Die neue Gebühr für das Anwohnerparken ist zu hoch.		Die Höhe der Gebühren für das Bewohnerparken richtet sich nach der städtischen Gebührenordnung. Sie berücksichtigt die tatsächlichen Aufwendungen der Stadt für Bereitstellung, Verwaltung und Kontrolle des öffentlichen Parkraums und trägt zu einer gerechteren Nutzung des begrenzten Straßenraums bei.
1.5.14	Man hat jahrelang versucht, dass die Innenstadt gegen die Einkaufszentren mit deren kostenlosen Parkplätzen ankommen kann und jetzt dreht man es wieder zurück.		Die Innenstadt soll nicht zurückgedreht, sondern zukunftsfähig gemacht werden – mit mehr Aufenthaltsqualität, Klimaschutz und lebendigem Stadtraum. Gute Erreichbarkeit bleibt wichtig, aber nicht nur mit dem Auto.
1.5.15	Den ÖPNV und P+R verbessern, damit diese als Alternativen genutzt werden können. Welche P + R Parkplätze gibt es und was kosten die?		Der P + R Platz an der Pirschheide ist kostenpflichtig für Fremdarker, aber nicht für ÖPNV-Nutzer. Die Bewirtschaftung wurde eingeführt weil der Parkplatz von Mitarbeitenden und Besuchern des Kongresshotels und des Luftschiffhafens genutzt worden ist. Es gibt noch P + R Plätze in Golm, Jungferensee, Griebnitzsee, Wetzlarer Straße, Rehbrücke und Marquardt. Informationen dazu findet man auf https://www.mobil-potsdam.de .
1.5.16	Wie hoch sind die Mindereinnahmen der Stadt durch den Wegfall der Gebührenparkplätze?		Durch den Wegfall gebührenpflichtiger Parkplätze entstehen Mindereinnahmen, deren Höhe derzeit nicht genau beziffert werden kann. Teilweise werden diese durch eine Verlagerung der Nachfrage in andere gebührenpflichtige Bereiche ausgeglichen.

Legende



Wird umgesetzt



Wird nicht umgesetzt



Wird teilweise umgesetzt



PARKEN

ID	Kommentar	Umsetzung	Begründung
1.5.17	<p>Da die Mieten in der Innenstadt sehr hoch sind und auch in der gesamten Stadt weiter steigen, können sich Mitarbeiter aus Handel und Gastronomie die Mieten nicht mehr leisten. Sie ziehen also weiter ins Umland und brauchen daher ein Auto, um in die Innenstadt zur Arbeit zu kommen. Und da es keine günstigen Dauerstellplätze in den Parkhäusern mehr gibt, wird für diese Mitarbeiter das Parken zu teuer.</p> <p>Die Kosten für Energie und Gehälter sind extrem gestiegen und die Kunden geben weniger Geld aus. Jetzt wird das Parken schwieriger, was einerseits Kunden abhält und andererseits mehr Aufwand und Kosten für Gewerbetreibende und Mietarbeitende bedeutet. Irgendwo ist die Belastungsgrenze erreicht.</p>		<p>Gerade für Beschäftigte, die aus dem Umland kommen, können ÖPNV und Park+Ride echte Entlastung bringen – kostengünstig, stressfrei und klimafreundlich. Wer umsteigt, hilft nicht nur sich selbst, sondern auch der Innenstadt: weniger Verkehr, bessere Luft und mehr Raum für alle.</p> <p>Die wirtschaftlichen Belastungen sind spürbar – für Gewerbetreibende wie für Beschäftigte. Dennoch: In den Parkhäusern stehen nach wie vor ausreichend Stellplätze zur Verfügung. Hier braucht es klare Kommunikation über verfügbare Parkmöglichkeiten, um die Innenstadt erreichbar und attraktiv zu halten. Auf den Seiten der Stadt unter www.mobil-potsdam.de kann man in Echtzeit die vorhandenen Kapazitäten der Parkhäuser prüfen.</p>

RAD UND E-ROLLER



Legende



Wird umgesetzt



Wird nicht umgesetzt



Wird teilweise umgesetzt

ID	Kommentar	Umsetzung	Begründung
1.6.1	E-Roller sollen nur an speziellen Plätzen abgestellt werden dürfen.		An den geplanten Jelbi-Stationen innerhalb des Untersuchungsgebiets soll eine Möglichkeit für ein gesammeltes Abstellen und Parken gegeben werden. Das Abstellen von E-Rollern soll dann nur noch im Bereich der Jelbi-Stationen möglich sein.
1.6.2	Die Forderung nach mehr Fahrradständern wurde klar geäußert, aber auch hinterfragt, ob deren Bereitstellung Aufgabe der Stadt ist. Es wurde bestätigt, dass bestehende Fahrradständer oft ausgelastet sind und auch private Angebote bestehen. Die Berücksichtigung von Lastenrädern und die Kontrolle von Radfahrern auf Gehwegen wurden angesprochen. Die Jelbi-Stationen wurden grundsätzlich begrüßt.		Die Stadt fördert den Radverkehr und wird das Angebot an Fahrradständern weiter ausbauen. Auch Lastenräder werden in die Planung einbezogen. Die Einrichtung von Jelbi-Stationen wird weiter vorangetrieben.
1.6.3	Das Pflaster, bzw. der Fahrbahnbelag sollte in den Straßen verbessert werden, damit die Radfahrer dort besser fahren können und nicht mehr die Gehwege benutzen.		Das vorhandene Pflaster steht unter Denkmalschutz und kann daher nicht grundlegend verändert werden.
1.6.4	Warum braucht es überhaupt mehr Fahrradständer und ob deren Bereitstellung Aufgabe der Stadt sei?		Mehr Fahrradständer werden gebraucht, weil immer mehr Menschen das Rad nutzen – für Alltag, Freizeit und klimafreundliche Mobilität. Die Stadt ist dafür zuständig, sichere und gut erreichbare Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum bereitzustellen, um den Bedarf zu decken und das Radfahren attraktiv zu machen.

Legende



Wird umgesetzt



Wird nicht umgesetzt



Wird teilweise umgesetzt

• • • **SONSTIGES**

ID	Kommentar	Umsetzung	Begründung
1.8.1	Bürger wünschen sich mehr Transparenz und Beteiligung, auch für das Umfeld der Innenstadt. Es wird ein Bürgerentscheid gefordert und die Veranstaltung des Reallabors wird gelobt.		Alle Potsdamerinnen und Potsdamer können sich an der Entwicklung der Innenstadt beteiligen. Die Erarbeitung des Konzeptes "Innenstadt-Straßenräume neu denken" erfolgte bereits mit einer umfangreichen Bürgerbeteiligung 2022 und wurde 2023 beschlossen. Zur Konkretisierung und Umsetzung der Maßnahmen erfolgt aktuell die Erarbeitung des Straßenraumgestaltungskonzeptes. Hierfür gab und gibt es innerhalb des Projektes wieder vielfältige Möglichkeiten sowohl online als auch vor Ort u.a. beim Realexperiment in der Lindenstraße. Die Hinweise und Wünsche werden dokumentiert und fließen in die weiteren Planungen ein.
1.8.2	Viele Bürgerinnen und Bürger äußern Fragen und Kritik zur Planung und Umsetzung der Maßnahmen. Es gibt Unsicherheiten über die finanziellen Auswirkungen, die Sinnhaftigkeit von Beteiligungsrunden bei bereits beschlossenen Maßnahmen und das Vertrauen in die Verwaltung. Die Wünsche zur Möblierung und Ausstattung des öffentlichen Raums sind unterschiedlich, und es wird eine behutsame, transparente Umsetzung gefordert, bei der alle Betroffenen einbezogen werden.		Bereits vor Beschluss des richtungsweisenden Konzeptes „Innenstadt-Straßenräume neu denken“ gab es umfangreiche Beteiligungsmöglichkeiten und auch in der noch anstehenden zweiten Onlinebeteiligung zum Straßenraumgestaltungskonzept können weiterhin Kommentare und Hinweise zum eingebracht werden. Während die grundsätzliche Zielrichtung einer attraktiven Innenstadt mit reduziertem Besucherverkehr bereits beschlossen ist, erfolgt die konkrete Ausgestaltung im Rahmen des Straßenraumgestaltungskonzeptes – gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern.

SONSTIGES



Legende



Wird umgesetzt



Wird nicht umgesetzt



Wird teilweise umgesetzt

ID	Kommentar	Umsetzung	Begründung
1.8.3	Wenn man das Konzept umsetzt, dann ganz oder gar nicht. Die Umsetzung muss gut und konsequent erfolgen. Wenn man es nur halb macht sind sowohl die Befürworter, als auch die Gegner unzufrieden.		Das ist unser Ziel. Je nach Verfügbarkeit von Haushaltsmitteln sollen beschlossene Maßnahmen umgesetzt werden.
1.8.4	Mit der Umsetzung sollte man nicht zu lange warten, weil die Leute, die es gut finden sonst abspringen.		Je nach Verfügbarkeit von Haushaltsmitteln sollen beschlossene Maßnahmen umgesetzt werden.
1.8.5	Wenn durch die Stadtverordneten schon beschlossen ist, dass 500 Stellplätze wegfallen sollen, warum macht man diese Runden mit den Betroffenen noch?		Die Beteiligungen mit Betroffenen dienen dazu, konkrete Auswirkungen zu besprechen, Gestaltungsspielräume zu nutzen und die Stadtgesellschaft aktiv in den Wandel einzubeziehen.
1.8.6	Eine autofreie Innenstadt braucht man nicht.		Eine autoarme Innenstadt schafft mehr Raum für Begegnung, Sicherheit und Lebensqualität. Sie fördert klimafreundliche Mobilität und stärkt lokale Angebote – ein Gewinn für alle.
1.8.7	Wenn man so ein Konzept macht, dann sollte es nicht so rüberkommen, als wollte man Autos und das Parken verbieten.		Das Straßenraumgestaltungskonzept zielt auf mehr Aufenthaltsqualität und eine lebendige Innenstadt. Leider liegt der öffentliche Fokus oft auf dem Wegfall von Parkplätzen – weniger auf dem eigentlichen Ziel, den Stadtraum zukunftsfähig und für alle nutzbar zu gestalten.
1.8.8	Wenn man Leuten etwas wegnimmt, muss man auch Alternativen anbieten.		Die Alternativen sind längst vorhanden – sie werden nur noch selten genutzt. In den Parkhäusern gibt es freie Plätze, an den Stadträndern stehen P+R-Angebote bereit, und der ÖPNV ist gut ausgebaut. Ziel ist, diese bestehenden Möglichkeiten stärker ins Bewusstsein zu rücken und besser zu nutzen.

Legende



Wird umgesetzt



Wird nicht umgesetzt



Wird teilweise umgesetzt

• • • **SONSTIGES**

ID	Kommentar	Umsetzung	Begründung
1.8.9	Wann sollen die Maßnahmen in den jeweiligen Straßen umgesetzt werden?		Die geplanten Maßnahmen sollen nach Beschluss durch die Stadtverordneten in der Haushaltsplanung berücksichtigt werden und dementsprechend nach zur Verfügung stehender Mittel umgesetzt werden.
1.8.10	Wie ist der Zeitplan für das Konzept?		Ziel ist der Beschluss des Straßenraumgestaltungskonzeptes im ersten Halbjahr 2026.
1.8.11	Das Vertrauen der Bürger in die Verwaltung ist gering. Es muss gestärkt werden.		Das Vertrauen in die Verwaltung ist eine zentrale Grundlage für erfolgreiche Stadtentwicklung. Das Straßenraumgestaltungskonzept bietet hier eine Chance: durch Beteiligung und Kommunikation.
1.8.12	Müssen umdenken und vom Auto wegkommen.		Das Straßenraumgestaltungskonzept greift genau diesen Wandel auf: Es geht nicht darum, Mobilität einzuschränken, sondern darum, neue, attraktive Alternativen zu schaffen. Wer umdenkt, kann dazu beitragen, dass die Innenstadt lebenswerter, klimafreundlicher und für alle besser nutzbar wird.
1.8.13	Es gibt bei den Leuten insgesamt einen Widerspruch. Alle Leute wollen weniger Abgase und weniger Lärm, aber es soll alles so bleiben, wie es ist.		Dieser Widerspruch ist tatsächlich weit verbreitet: Viele wünschen sich weniger Lärm, bessere Luft und mehr Lebensqualität – aber Veränderungen im gewohnten Umfeld stoßen oft auf Widerstand. Das Straßenraumgestaltungskonzept setzt genau hier an: Es zeigt, wie durch behutsame Umgestaltung und Beteiligung neue Qualitäten entstehen können, ohne dass alles „anders“ oder „schlechter“ wird. Veränderung muss nicht Verlust bedeuten – sondern kann Gewinn für alle sein.

VERKEHRS- LENKUNG



Legende



Wird umgesetzt



Wird nicht umgesetzt



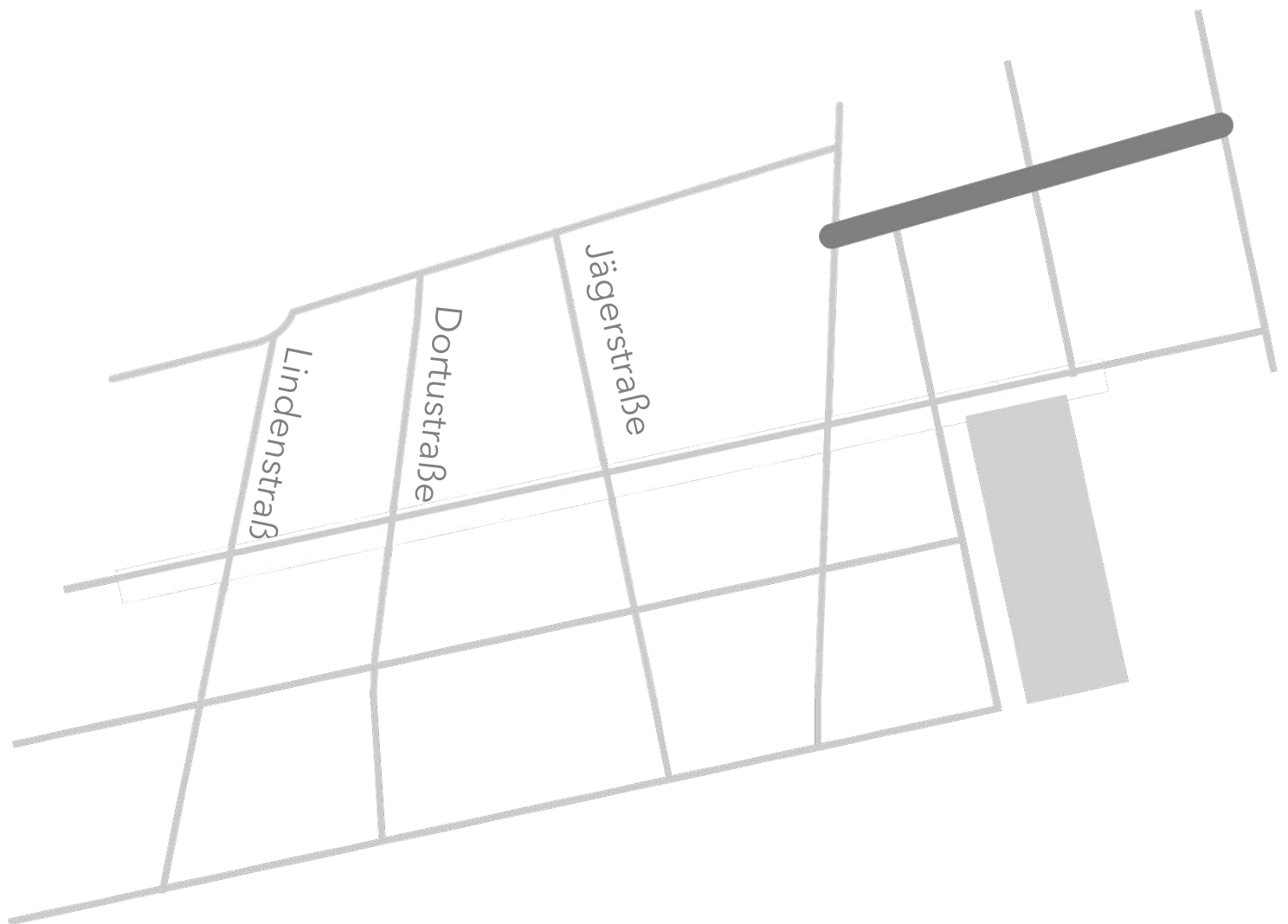
Wird teilweise umgesetzt

ID	Kommentar	Umsetzung	Begründung
1.7.1	Das bestehende Parkleitsystem wird als unübersichtlich und ausbaufähig beschrieben. Es fehlt an klarer Beschilderung, und die Sichtbarkeit von Parkhäusern ist unzureichend. Bürger wünschen sich mehr und bessere Hinweise, um Parkmöglichkeiten leichter zu finden.		Die Sichtbarkeit und Auffindbarkeit der Parkhäuser sollen verbessert werden. Dazu wird das bestehende Parkleitsystem überprüft und bei Bedarf ergänzt. Erste Maßnahmen für das Parkhaus Karstadt in der Hegelallee sind bereits umgesetzt.
1.7.2	Es gibt Vorschläge, Einbahnstraßen einzurichten, den Schilderwald zu reduzieren und einheitliche Verkehrszonen zu schaffen. Die Vorfahrtregelungen, insbesondere zwischen Autos und Radfahrern, werden als verbesserungswürdig angesehen.		Die Vorschläge zur Verkehrsorganisation wurden in die laufenden Planungen aufgenommen. Ziel ist es, die Verkehrsführung übersichtlicher und sicherer zu gestalten. Die aktuelle Beschilderung entspricht den Vorgaben, wird aber regelmäßig überprüft.
1.7.3	Das Parkleitsystem der Stadt wurde kritisiert. Die Ausschilderung sei für Touristen nicht verständlich.		Die Sichtbarkeit und Auffindbarkeit der Parkhäuser sollen verbessert werden. Dazu wird das bestehende Parkleitsystem überprüft und bei Bedarf ergänzt.
1.7.4	Man sollte ermitteln, woher die Kunden kommen und mit welchen Verkehrsmitteln die kommen und wenn sie mit dem Auto kommen, wo sie parken.		Eine Erhebung zum Besuchsverhalten in der Potsdamer Innenstadt wurde 2024 im Rahmen der Studie „Vitale Innenstädte 2024“ des IFH Köln durchgeführt. (s.u.a. https://www.ihk.de/potsdam) Dabei wurden unter anderem die Herkunft der Besucherinnen und Besucher sowie die genutzten Verkehrsmittel erfasst. Die Ergebnisse werden bei den weiteren Planungen berücksichtigt.

A photograph of a cobblestone street lined with brick buildings. In the foreground, there is outdoor seating with wooden tables and benches, shaded by large white umbrellas. A white van with the name 'Osterelli' is parked on the left side of the street. The buildings are multi-story brick structures with many windows. The entire image has a light green tint.

Mittelstraße

Mittelstraße



AUFENTHALTS- QUALITÄT



Legende



Wird umgesetzt



Wird nicht umgesetzt



Wird teilweise umgesetzt

ID	Kommentar	Umsetzung	Begründung
2.1.1	Mehr Aufenthaltsqualität durch weniger (am besten gar keinen!) ruhenden Verkehr	~	In der „Szenarienanalyse Mittelstraße“ wurden verschiedene verkehrsorganisatorische Möglichkeiten entwickelt und hinsichtlich ihrer Auswirkungen untersucht. Zusätzlich wurden auch die Belange der Anwohnenden sowie der Gewerbetreibenden und Gastronomen berücksichtigt, die den Wunsch nach weiterhin vorhandenen Parkmöglichkeiten äußerten. Als Kompromiss wurde ein verkehrsberuhigter Bereich mit einzelnen Parkflächen für Bewohner herausgearbeitet. Ziel ist es, eine Lösung zu schaffen, die sowohl den Aufenthalt als auch die Erreichbarkeit für alle Beteiligten verbessert.
2.1.2	Es könnten Bäume gepflanzt oder Grüninseln geschaffen werden, auch um für Beschattung zu sorgen.	X	Weil das Denkmalensemble in der Mittelstraße einzigartig und denkmalgeschützt ist, können dort leider keine Bäume gepflanzt werden. Kübelpflanzen sind vorgesehen, hier sind engagierte Bürgerinnen und Bürger gefragt, die sich bei der Pflege einbringen möchten. Hierzu können sie sich gern an die LHP wenden, Bereich Grünflächen, AG Gärtnerische und techn. Dienstleistungen wenden.
2.1.3	Auch die umliegenden Grünflächen sollten aufgewertet werden.	X	Das fällt zwar nicht direkt unter das aktuelle Konzept, aber wir geben den Hinweis gerne an die zuständige Stelle weiter.
2.1.4	Die Idee von Sitzgelegenheiten wird teils positiv aufgenommen, jedoch gibt es Vorbehalte bezüglich der Menge, Gestaltung und sozialen Nutzung (z. B. „nicht zu viele“, „kein Aufenthaltsort für Lärmende“).		Die Anregungen zu Sitzmöglichkeiten wurden, soweit möglich, in der Planung berücksichtigt und abgewogen. Als Planende orientieren wir uns an den örtlichen Gegebenheiten und den vielfältigen Bedarfen – mit dem Ziel, Aufenthaltsqualität zu schaffen, ohne andere Nutzungen zu beeinträchtigen.

Legende



Wird umgesetzt



Wird nicht umgesetzt



Wird teilweise umgesetzt



**AUFENTHALTS-
QUALITÄT**

ID	Kommentar	Umsetzung	Begründung
2.1.5	Zahlreiche Vorschläge fordern zusätzliche Baumpflanzungen oder grüne Inseln, teils ausdrücklich als Alternative zur Parkplatznutzung. Auch Klimaschutz und Aufenthaltsqualität werden als Gründe genannt.		Die Wünsche nach zusätzlicher Begrünung und grünen Inseln wurden, soweit denkmalrechtlich und verkehrsorganisatorisch möglich, in die Planung aufgenommen und berücksichtigt.
2.1.6	Die Angst, dass Jugendliche und andere Leute sich nachts auf den Bänken aufhalten und Lärm machen wird als übertrieben angesehen. Bei privat auf der Straße aufgestellten Bänke sitzen gelegentlich auch welche. Wenn man die sachlich auf die Lärmproblematik anspricht, reagieren die auch positiv und suchen sich einen anderen Platz.		Die Sorge um nächtliche Lärmbelästigung nehmen wir ernst, auch wenn sie nicht immer zutrifft. Unser Ziel ist es, Aufenthaltsqualität zu schaffen, ohne Konflikte zu fördern – deshalb setzen wir auf klare Kommunikation und gemeinsames Verständnis.
2.1.7	Öffentliche Blumenkübel werden von den Leuten so hingeschoben, wie sie es bei sich vorm Haus oder Betrieb für sinnvoll halten.		Es ist nachvollziehbar, dass Blumenkübel manchmal individuell verschoben werden – gerade wenn sie vor dem eigenen Haus oder Betrieb stehen. Für eine dauerhaft funktionierende Gestaltung im öffentlichen Raum ist jedoch eine abgestimmte Platzierung wichtig. Ihre Hinweise helfen uns, hier sensibel und lösungsorientiert vorzugehen.
2.1.8	Sollen die Hochbeete/Pflanzkübel von den Anliegern gepflegt werden? Wenn die Leute die Pflanzen selber pflegen, dann identifizieren sie sich auch mehr mit der Begründung.		Wer sich für die Pflege und Bepflanzung von Blumenkübeln oder Baumscheiben im öffentlichen Raum einsetzen möchte, kann sich direkt an die Stadtverwaltung wenden – Bereich Grünflächen/AG 4533. Dort wird geprüft, wie das Vorhaben unterstützt und abgestimmt werden kann.

AUFENTHALTS- QUALITÄT



Legende



Wird umgesetzt



Wird nicht umgesetzt



Wird teilweise umgesetzt

ID	Kommentar	Umsetzung	Begründung
2.1.9	Im Holländischen Viertel sind die Leute schon aktiv bei der Begrünung mit eigenen Blumenkästen an und vor den Häusern.		Privates Engagement zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität – etwa durch das Aufstellen von Blumenkübeln – wird von der Stadt ausdrücklich begrüßt, sofern es mit dem öffentlichen Raum und den gestalterischen Vorgaben (Gestaltungssatzung und denkmalpflegerischen Vorgaben) vereinbar ist.
2.1.10	Bänke in der Mittelstraße müssen abbaubar sein, damit man sie für die Feste (Sinterklaas, Tulpenfest) einfach auf- und abbauen kann.		Die einfache Demontage/Montage wird bei der Auswahl der Bänke berücksichtigt.
2.1.11	Denkmalschutz ist nicht mehr zeitgemäß		Der Denkmalschutz ist durch Gesetze geregelt und kann deshalb nicht umgangen werden.
2.1.12	Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität hätten schon vor 15 Jahren umgesetzt werden müssen; Urbane Lebensräume sollen entstehen		Das neue Konzept soll dafür sorgen, dass alle mehr Platz und eine bessere Aufenthaltsqualität bekommen. Im Moment dominieren parkende Autos und die Gehwege sind oft von den Geschäften belegt. Für Fußgänger und Radfahrer bleibt dadurch kaum Raum – das soll sich ändern.
2.1.13	Wie wird Vandalismus vorgebeugt? Wie werden Grünflächen gepflegt?	-	Anwohner können sich an der Pflege der Grünflächen beteiligen und so das Wohnumfeld mitgestalten.
2.1.14	Es wird gewünscht, Fassadenbegrünung zu ermöglichen und generell für mehr Grün im Stadtbild zu sorgen		Weil die Denkmalschutzbehörde die einzigartigen Gebäude schützen möchte, sind Fassadenbegrünungen dort leider nicht erlaubt.

Legende



Wird umgesetzt




Wird nicht umgesetzt



Wird teilweise umgesetzt



**AUFENTHALTS-
QUALITÄT**

ID	Kommentar	Umsetzung	Begründung
2.1.15	Durch Sitzgelegenheiten und die Umgestaltung zur Fußgängerzone besteht die Gefahr, dass die Lärmbelästigung zunimmt	-	Viele Menschen wünschen sich mehr Sitzgelegenheiten, damit man sich zwischendurch ausruhen, mit anderen ins Gespräch kommen oder einfach das Leben auf der Straße genießen kann.
2.1.16	Die Lebens- und Aufenthaltsqualität im Viertel soll verbessert werden, ohne dass das Wohnen durch zu viel Gewerbe verdrängt wird. Die Straßengestaltung soll einladend und ansprechend sein. Dabei wird auf hochwertiges Gewerbe gesetzt, zum Beispiel Handwerksbetriebe oder Schauwerkstätten, die das Viertel bereichern.		Mit dem neuen Konzept für die Gestaltung des Straßenraums soll der Platz auf der Straße gerechter verteilt werden, damit Anwohner, Gewerbetreibende und Besucher sich wohler fühlen. Momentan wird die Straße vor allem von parkenden Autos bestimmt. An der Nutzung der privaten Häuser ändert sich durch die neue Verkehrsregelung aber nichts.

FUßGÄNGER- ZONE



Legende



Wird umgesetzt



Wird nicht umgesetzt



Wird teilweise umgesetzt

ID	Kommentar	Umsetzung	Begründung
2.3.1	Der gesamte Bereich soll zur Fußgängerzone werden oder zumindest den Fußverkehr priorisieren. So sollen alters- und familiengerechte Räume entstehen.		Die aktuellen Planungen basieren auf den Ergebnissen der Beteiligungen und dem politischen Auftrag aus der Stadtverordnetenversammlung. Unser Ziel ist es, eine Lösung zu entwickeln, die den Alltag für alle Verkehrsteilnehmenden – also Fußgänger*innen, Radfahrende, den ÖPNV sowie den Liefer- und Anliegerverkehr – spürbar verbessert und gleichzeitig die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum erhöht.
2.3.2	Fußgängerzone führt dazu, dass die Mittelstraße zum Museum wird.		Die Einrichtung einer Fußgängerzone soll die Mittelstraße nicht museal wirken lassen, sondern die Aufenthaltsqualität verbessern und den historischen Charakter erlebbarer machen. Ziel ist eine lebendige Nutzung mit Gewerbe, Gastronomie und öffentlichem Leben – keine reine Schaufensterstraße.
2.3.3	Soll die Mittelstraße Fußgängerzone werden oder verkehrsberuhigter Bereich nur mit weniger Stellplätzen als bisher bleiben?		Die aktuellen Planungen zur Mittelstraße stützen sich auf die Ergebnisse der öffentlichen Beteiligungen sowie auf den politischen Auftrag der Stadtverordnetenversammlung. Im Jahr 2023 wurde u.a. beschlossen, zur Stärkung der Innenstadt und zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität rund 500 Parkflächen zu reduzieren und den westlichen Abschnitt der Mittelstraße als Fußgängerzone auszugestalten. In einer "Szenarienanalyse Mittelstraße" wurden verschiedene verkehrsorganisatorische Möglichkeiten auf ihre Vor- und Nachteile untersucht. Im Ergebnis konnte hier das Szenario Fußgängerzone in der westl. Mittelstr. am besten bewertet werden. Dennoch soll dem Wunsch der Anlieger nach Parkmöglichkeiten entgegen gekommen werden und ein verkehrsberuhigter Bereich geschaffen werden.

Legende



Wird umgesetzt



Wird nicht umgesetzt



Wird teilweise umgesetzt



**FUßGÄNGER-
ZONE**

ID	Kommentar	Umsetzung	Begründung
2.3.4	Eine Fußgängerzone wäre gut, weil dann zumindest theoretisch die Radfahrer tagsüber die Fahrräder schieben müssten.		Die Einrichtung einer Fußgängerzone würde den Fußverkehr klar priorisieren. Um eine Erreichbarkeit der Straße ganztags für den Radverkehr sowie den Anwohnern, Gastronomen und Gewerbetreibenden zu schaffen wird für der westliche Bereich der Mittelstraße ein verkehrsberuhigen Bereich mit vereinzelten Parkmöglichkeiten vorgesehen.
2.3.5	Die Fußgängerzone soll auch auf den westlichen Abschnitt der Mittelstraße ausgedehnt werden und an dessen Ende ein touristisches Ziel geschaffen werden, welche Anreize bietet, auch diesen Abschnitt der Straße stärker zu besuchen.		Die Einrichtung einer Fußgängerzone auf den westlichen Abschnitt der Mittelstraße (zwischen Benkertstr. und F.-Ebert-Str.) nicht mehr verfolgt. Gemäß Beschluss aus dem Jahr 2023 wird für den östl. Abschnitt der Mittelstraße weiterhin ein verkehrsberuhigter Bereich mit Parkplätzen vorgesehen.
2.3.6	Es muss nicht unbedingt eine Fußgängerzone sein, solange die Hauptverkehrsarten gut berücksichtigt und geschützt werden. Dabei ist auch besonderes auf die Sicherheit für Kinder zu achten.		Unabhängig davon, ob die Mittelstraße künftig zur Fußgängerzone wird oder verkehrsberuhigt bleibt, sorgen die geplanten Maßnahmen für mehr Sicherheit und Schutz für alle Verkehrsteilnehmenden.

GEWERBE



Legende



Wird umgesetzt



Wird nicht umgesetzt



Wird teilweise umgesetzt

ID	Kommentar	Umsetzung	Begründung
2.4.1	Schon jetzt ist nach Geschäftsschluss regelmäßig Lärm von der Gastronomie zu hören. Besonders nach 23 Uhr nimmt die Lautstärke deutlich zu	~	Die Gastronomieflächen sollen nicht vergrößert, sondern von den Gehwegen auf die bisherigen Parkflächen verlagert werden. Dadurch werden die Gehwege entlastet. Eine Zunahme des Lärms ist dadurch nicht zu erwarten, da keine zusätzlichen Flächen entstehen. Die Einhaltung der Ruhezeiten wird durch die Polizei und das Ordnungsamt überwacht.
2.4.2	Abends und nachts wird es durch Gastronomie und Gästen lauter.		Die Gastronomieflächen sollen nicht vergrößert, sondern von den Gehwegen auf die bisherigen Parkflächen verlagert werden. Dadurch werden die Gehwege entlastet. Eine Zunahme des Lärms ist dadurch nicht zu erwarten, da keine zusätzlichen Flächen entstehen. Die Einhaltung der Ruhezeiten wird weiterhin durch Polizei und Ordnungsamt überwacht.
2.4.3	Mehr Außengastronomie erzeugt noch mehr Lärm.		Durch die geplante Verlagerung der Außengastronomie von den Gehwegen auf die bisherigen Parkflächen entstehen keine zusätzlichen Gastronomieflächen. Eine Zunahme des Lärms ist daher nicht zu erwarten. Die Einhaltung der Ruhezeiten wird weiterhin durch Polizei und Ordnungsamt überwacht.

Legende



Wird umgesetzt



Wird nicht umgesetzt



Wird teilweise umgesetzt



GEWERBE

ID	Kommentar	Umsetzung	Begründung
2.4.4	Wenn die Außengastronomieflächen zunehmen, dann wird der Lärm der Außengastronomie zunehmen.		Die Flächen für die Außengastronomie werden nicht vergrößert, sondern vom Gehweg auf die bisherigen Parkstreifen verlagert. Dadurch entstehen keine zusätzlichen Flächen, sodass auch keine Zunahme des Lärms zu erwarten ist. Die Einhaltung der Ruhezeiten wird weiterhin durch Polizei und Ordnungsamt überwacht.
2.4.5	Wenn man die Gastronomieflächen auf den Parkstreifen verlagert, dann stehen auch mehr Passanten neben den Gastronomieflächen auf der Fahrbahn.		Die Mittelstraße ist derzeit ein verkehrsberuhigter Bereich, in dem Fußgänger die Fahrbahn mitnutzen dürfen. Durch die Verlagerung der Gastronomieflächen auf die Parkstreifen entsteht mehr Platz auf den Gehwegen, ohne die Sicherheit zu beeinträchtigen.
2.4.6	Die Mittelstraße soll kein reines Geschäftsviertel werden.		Das Konzept soll dafür sorgen, dass alle mehr Platz und Aufenthaltsqualität bekommen. Dafür wird der Besucherverkehr aus den Straßen herausgenommen und in die Parkhäuser verlagert, damit die Flächen in der Innenstadt gerechter und zeitgemäß verteilt werden.
2.4.7	Neben den Bedürfnissen der Anwohner sollen auch die Interessen von Menschen aus anderen Stadtteilen berücksichtigt werden. Die Geschäfte in diesem Bereich richten sich eher an die Anwohner, während der Alltagsgeschäftsbereich im Osten liegt.	-	Alle Potsdamerinnen und Potsdamer können bei der Entwicklung der Stadt mitmachen – egal ob bei der Online-Beteiligung, bei Stadtspaziergängen oder in Werkstattveranstaltungen. Die Angebote sind nicht nur für die direkten Anwohner gedacht, sondern für alle, die sich einbringen möchten.

PARKEN



Legende



Wird umgesetzt



Wird nicht umgesetzt



Wird teilweise umgesetzt

ID	Kommentar	Umsetzung	Begründung
2.5.1	Am Sanitätshaus wäre ein Parkplatz gut.		Im Rahmen der Neugestaltung der Friedrich-Ebert-Straße sind in diesem Bereich zwei Parkplätze für Menschen mit Behinderung eingeplant.
2.5.2	Hier fehlt eine Möglichkeit zum Be- und Entladen unter anderem auch für Handwerker und Möbellieferungen.		Vor der Mittelstraße 31 sind 2 Lieferzonen vorrangig für gewerblichen Lieferverkehr geplant. In einem verkehrsberuhigten Bereich dürfen Fahrzeuge grundsätzlich zum Be- und Entladen kurzzeitig halten. Für Handwerksbetriebe besteht die Möglichkeit, eine Ausnahmegenehmigung nach § 46 StVO bei der unteren Straßenverkehrsbehörde der LHP zu beantragen.
2.5.3	Wo sind Parkmöglichkeiten für den Pflegedienst eingeplant? Außerdem wäre eine barrierefreie Gestaltung u.a. des Straßenbelags wünschenswert.	-	Pflegedienste, Gewerbetreibende und Handwerksbetriebe können nach Einzelfallprüfung eine Ausnahmegenehmigung nach § 46 StVO beantragen. Das Pflaster befindet sich insgesamt in einem guten Zustand und steht unter Denkmalschutz und darf deshalb nicht entfernt werden. Durch den Wegfall von Parkplätzen und die Verlagerung der Gastronomie auf die Straße sind Verbesserungen zur Querung der Straße und breitere Gehwege zu erwarten. Wegen der aktuellen Haushaltslage sind Verbesserungsmaßnahmen am Pflaster leider kurz-/ mittelfristig nicht möglich. Kleinere Schadstellen werden bei Bedarf ausgebessert.

Legende



Wird umgesetzt



Wird nicht umgesetzt



Wird teilweise umgesetzt



PARKEN

ID	Kommentar	Umsetzung	Begründung
2.5.4	Es wird der Wegfall oder die starke Reduzierung von Parkplätzen kritisiert. Viele fürchten negative Auswirkungen auf Anwohner, Besuchende und das Gewerbe. Vorschläge wie Kurzzeitparken oder Tiefgaragen kommen auf, gleichzeitig herrscht Misstrauen gegenüber der Umverteilung zugunsten anderer Verkehrsteilnehmer.		<p>Die aktuellen Planungen zur Mittelstraße stützen sich auf die Ergebnisse der öffentlichen Beteiligungen sowie auf den politischen Auftrag der Stadtverordnetenversammlung. Im Jahr 2023 wurde beschlossen, zur Stärkung der Innenstadt und zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität rund 500 Parkflächen zu reduzieren und den westlichen Abschnitt der Mittelstraße als Fußgängerzone auszugestalten.</p> <p>Die derzeit erarbeiteten Maßnahmen im Rahmen des Straßenraumgestaltungskonzepts konkretisieren diesen Beschluss und setzen die darin formulierten Ziele in konkrete Planungsschritte um.</p> <p>Ziel ist es, eine ausgewogene Lösung zu entwickeln, die den Alltag für alle Verkehrsteilnehmenden spürbar erleichtert und gleichzeitig die Qualität des öffentlichen Raums nachhaltig erhöht.</p> <p>Die Stellplätze in der Hebbelstraße und auf dem Bassinplatz dienen als Ersatz für die Mittelstraße.</p> <p>Aktuell sind sie als Mischparkplätze vorgesehen: tagsüber können sowohl Besucher mit Parkschein als auch Bewohner mit Parkausweis parken.</p> <p>Siehe dazu auch 2.5.10</p>

PARKEN



Legende



Wird umgesetzt



Wird nicht umgesetzt



Wird teilweise umgesetzt

ID	Kommentar	Umsetzung	Begründung
2.5.5	Be- und Entladen soll zu jeder Zeit möglich sein.		Vor der Mittelstraße 31 sind 2 Lieferzonen vorrangig für gewerblichen Lieferverkehr geplant. In einem verkehrsberuhigten Bereich dürfen Fahrzeuge grundsätzlich zum Be- und Entladen kurzzeitig halten. Für Handwerksbetriebe besteht die Möglichkeit, eine Ausnahmegenehmigung nach § 46 StVO bei der unteren Straßenverkehrsbehörde der LHP zu beantragen.
2.5.6	Erzeugt kein Parken im Westabschnitt der Mittelstraße mehr Parksuchverkehr in den umliegenden Straßen?		Ein zusätzlicher Parksuchverkehr ist nicht zu erwarten. Im Westabschnitt der Mittelstraße stehen bereits heute nur wenige Parkplätze zur Verfügung, und diese sind meist ausgelastet. Der vorhandene Parkdruck verteilt sich deshalb schon jetzt auf die umliegenden Straßen. Durch die Umgestaltung entfallen diese wenigen Stellplätze, gleichzeitig werden jedoch Ersatzstellplätze in der Hebbelstraße und am Bassinplatz bereitgestellt. Die umliegenden Straßen werden dadurch nicht stärker belastet.
2.5.7	Wie viele Anwohnerparkplätze gibt es und wie viele Anwohnerparkausweise wurden ausgegeben? Es scheinen jetzt schon mehr Anwohnerparkausweise ausgegeben zu sein, als es Parkplätze gibt. (Für alle beplanten Parkzonen)		Die Mittelstraße gehört zum Bewohnerparkbereich 100, der sich vom Bassinplatz bis zur Alleestraße und von der Friedrich-Ebert-Straße bis zur Hans-Thoma-Straße erstreckt. In diesem Bereich sind mehr Bewohnerparkausweise als Stellplätze ausgegeben, der Überhang liegt bei rund 10 %. Dies entspricht der üblichen Bewirtschaftungspraxis, da nicht alle Berechtigten gleichzeitig parken.

Legende



Wird umgesetzt



Wird nicht umgesetzt



Wird teilweise umgesetzt



PARKEN

ID	Kommentar	Umsetzung	Begründung
2.5.8	Deutliche Kennzeichnung, wer wo parken darf, wird gewünscht.		Die aktuelle Beschilderung entspricht den Vorgaben der StVO. Wir prüfen in den nächsten Monaten, ob sie an einzelnen Stellen noch deutlicher gestaltet oder ergänzt werden sollte, um Missverständnisse zu vermeiden. Erforderliche Anpassungen werden im Rahmen der Umsetzung des Straßenraumgestaltungskonzeptes berücksichtigt.
2.5.9	Sichtbarkeit, Auffindbarkeit der Parkhäuser verbessern.		Die Sichtbarkeit und Auffindbarkeit der Parkhäuser sollen verbessert werden. Dazu wird das bestehende Parkleitsystem überprüft und bei Bedarf ergänzt. Erste Maßnahmen für das Parkhaus Karstadt in der Hegelallee sind bereits umgesetzt. Erforderliche Anpassungen werden im Rahmen der Umsetzung des Straßenraumgestaltungskonzeptes berücksichtigt und entsprechend umgesetzt.
2.5.10	Die Ersatzstellplätze für die Mittelstraße in der Hebbelstraße und am Bassinplatz sollen reine Anwohnerparkplätze werden.		Als Ausgleich für den Wegfall von Stellplätzen in der Mittelstraße dienen die Stellflächen in der Hebbelstraße und auf dem Bassinplatz. In Bewohnerparkbereichen muss mindestens 50 % der Stellflächen für Besucherinnen und Besucher zur Verfügung stehen, das der öffentliche Straßenraum nicht vollständig für eine einzelne Nutzendengruppe reserviert sein darf. Ein Teil der Stellflächen kann daher als reine Anwohnerbereiche ausgewiesen werden–aber nicht alle. Die restlichen Ausweichstellplätze sind weiterhin als Mischparkplätze vorgesehen: Tagsüber können dort sowohl Besucher mit Parkschein als auch Bewohner mit Parkausweis parken. Abends und nachts stehen sie ausschließlich Anwohnenden zur Verfügung.

PARKEN



Legende



Wird umgesetzt



Wird nicht umgesetzt



Wird teilweise umgesetzt

ID	Kommentar	Umsetzung	Begründung
2.5.11	Mehr Bewohnerparkplätze auf dem Bassinplatz, ggf. auch auf der Südseite.		Wir prüfen, ob auf dem Bassinplatz zusätzliche Stellplätze für Bewohner eingerichtet werden können, ggf. auch auf der Südseite. Siehe dazu auch 2.5.10
2.5.12	Die Stellplätze am Bassinplatz sollen als Anwohnerstellplätze ausgewiesen werden und mit einer Schranke geschützt werden, damit sie nicht durch Besucher besetzt werden.		Auf dem Bassinplatz bestehen derzeit andere Nutzungen, sodass eine ausschließliche Nutzung als Anwohnerparkplatz aktuell nicht möglich ist. Eine Absperrung durch eine Schranke ist rechtlich nicht möglich, da es sich um öffentlichen Verkehrsraum handelt. Wir prüfen, ob perspektivisch einzelne Bereiche für das Bewohnerparken vorgesehen werden können.
2.5.13	Das Mischparken an anderer Stelle gleicht nicht den Stellplatz vor der Tür aus, für den einst bezahlt wurde (Stellplatzablöse).		Die Stellplatzablöse ist ein finanzieller Ausgleich für den Wegfall oder die Nichtherstellung privater Stellplätze und begründet keinen Anspruch auf einen Parkplatz im öffentlichen Raum.
2.5.14	Handwerker sind in der Innenstadt heute schon schwer zu bekommen (aufgrund der schwierigen Stellplatzsituation). Die Situation würde sich durch die Einrichtung einer Fußgängerzone weiter verschärfen. Wie und wo können Handwerker parken?		Für Handwerksbetriebe besteht die Möglichkeit, eine Ausnahmegenehmigung nach § 46 StVO zu beantragen.
2.5.15	Gibt es Ausnahmegenehmigungen zum Parken für Gewerbetreibende und Handwerker?		Ja. Gewerbetreibende und Handwerksbetriebe können nach Einzelfallprüfung eine Ausnahmegenehmigung nach § 46 StVO beantragen.
2.5.16	Selbst für Baustellen angemeldete und gekennzeichnete Flächen werden zugeparkt, so dass die dort tätigen Handwerker da nicht halten können.		Bei widerrechtlich abgestellten Fahrzeugen erfolgt eine Ahndung durch das Ordnungsamt, einschließlich der Möglichkeit des Abschleppens.

Legende



Wird umgesetzt



Wird nicht umgesetzt



Wird teilweise umgesetzt



PARKEN

ID	Kommentar	Umsetzung	Begründung
2.5.17	Es wurde beobachtet, dass auch Anwohnerparkausweise an Nichtanwohner ausgegeben.		Bewohnerparkausweise werden nur an Personen mit Hauptwohnsitz im jeweiligen Bewohnerparkbereich ausgegeben. Hinweisen auf eine unberechtigte Nutzung wird nachgegangen, um Missbrauch auszuschließen. (melden bei LHP, Bereich Verkehr und Technik, Untere Straßenverkehrsbehörde)
2.5.18	Gibt es die Möglichkeit, einen personengebundenen Behindertenparkplatz zu bekommen?		Ja, die Einrichtung eines personengebundenen Behindertenparkplatzes ist grundsätzlich möglich. Anträge können bei der Straßenverkehrsbehörde gestellt werden; die Voraussetzungen werden im Einzelfall geprüft.
2.5.19	Warum können nicht alle Gewerbetreibenden für sich und ihre Mitarbeitenden Parkausweise für die Innenstadt erhalten?		Parkausweise für Gewerbetreibende können in begründeten Einzelfällen nach Einzelfallprüfung als Ausnahme genehmigung nach § 46 StVO erteilt werden. Für Mitarbeitende ist eine generelle Ausgabe nicht vorgesehen. Aufgrund des begrenzten öffentlichen Raums in der Innenstadt ist eine weitergehende Vergabe nicht möglich.
2.5.20	Es gab die Bitte zu prüfen, ob Anwohnerparkzonen (100 und 130) zusammengelegt werden können.		Eine Zusammenlegung der Bewohnerparkzonen 100 und 130 ist nicht vorgesehen. Beide Zonen unterscheiden sich deutlich in ihrer Lage und Parkraumsituation. Die Trennung ist notwendig, um den Parkdruck gleichmäßig zu verteilen und eine wohnortnahe Parkmöglichkeit für die jeweiligen Anwohnenden sicherzustellen.

PARKEN



Legende



Wird umgesetzt



Wird nicht umgesetzt



Wird teilweise umgesetzt

ID	Kommentar	Umsetzung	Begründung
2.5.21	Die Parkhäuser bieten keine Dauerparkplätze mehr an.		Die Parkhäuser in der Innenstadt werden privat betrieben. Die Stadt hat daher keine Handhabe über die Vergabe von Dauerparkplätzen, steht aber mit den Betreibern im Austausch, um die Entwicklung der Parkraumsituation zu verfolgen.
2.5.22	Die Anwohner brauchen Alternativen, wo sie ihre Autos abstellen können. Wenn man die nicht hat, dann sind sie gegen eine Fußgängerzone. Es werden in der Hebbelstraße und auf dem Bassinplatz bislang gebührenpflichtige Parkplätze zu Anwohnerparkplätzen.		Als Ausgleich für den Wegfall von Stellplätzen in der Mittelstraße dienen die Stellflächen in der Hebbelstraße und auf dem Bassinplatz. In Bewohnerparkbereichen muss mindestens die Hälfte der Stellflächen für Besucherinnen und Besucher zur Verfügung stehen, da der öffentliche Straßenraum nicht vollständig für eine einzige Nutzergruppe reserviert werden darf. Ein Teil der Stellflächen kann daher als reine Anwohnerbereiche ausgewiesen werden – aber nicht alle. Die restlichen Ausweichstellplätze sind weiterhin als Mischparkplätze vorgesehen: Tagsüber können dort sowohl Besucherinnen und Besucher mit Parkschein als auch Bewohnerinnen und Bewohner mit Parkausweis parken. Abends und nachts stehen sie ausschließlich Anwohnenden zur Verfügung.
2.5.23	Wenn man im Parkhaus sicher einen Parkplatz findet, dann kann man auch von da in die Mittelstraße laufen, statt drei Mal um das Karree zu fahren, um einen Parkplatz zu suchen.		Die Stadt kann nur den öffentlichen Raum bewirtschaften und verwalten. Dazu gehören die eingerichteten Bewohnerparkbereiche. Die Schaffung zusätzlicher Stellplätze im öffentlichen Raum oder der Bau von Parkhäusern ist nicht Aufgabe der Stadt. Die Parkhäuser werden privat betrieben.

Legende



Wird umgesetzt



Wird nicht umgesetzt



Wird teilweise umgesetzt



PARKEN

ID	Kommentar	Umsetzung	Begründung
2.5.24	Kann man die Tiefgarage beim Hotel Voltaire nicht nutzen, wo das Hotel doch gerade nicht genutzt wird?		Die Tiefgarage des ehemaligen Hotels Voltaire befindet sich in Privateigentum. Die Stadt hat darauf keinen Zugriff und kann über deren Nutzung nicht verfügen. Ob die Stellplätze vorübergehend genutzt werden können, liegt in der Entscheidung der Eigentümerin bzw. des Eigentümers.
2.5.25	Behindertenstellplätze müssen bedarfsgerecht in der Nähe der Wohnungen von Behinderten oder deren Zielen liegen.		Ein personenbezogener Behindertenstellplatz kann bei der Straßenverkehrsbehörde beantragt werden. Die Einrichtung erfolgt nach Einzelfallprüfung und orientiert sich am tatsächlichen Bedarf sowie den örtlichen Gegebenheiten.
2.5.27	In der Mittelstraße sollen nur Anwohner parken, wie kann man das sicherstellen?		Die Mittelstraße ist Bestandteil des Bewohnerparkbereichs 100. Dort dürfen nur Fahrzeuge mit einem entsprechenden Bewohnerparkausweis abgestellt werden. Die Kontrolle erfolgt regelmäßig durch das Ordnungsamt.
2.5.28	Lieferzonen oder Liefermöglichkeiten sind wichtig. Teilweise werden Waren angeboten, die schwerer und massiger sind, so dass sowohl die Anlieferung, als auch die Abholung durch Kunden mit Fahrzeugen erfolgen müssen.		Lieferzonen und Liefermöglichkeiten werden weiterhin vorgesehen. Die konkrete Ausgestaltung und Lage der Lieferzonen wird im Rahmen der weiteren Planung festgelegt.

PARKEN



Legende



Wird umgesetzt



Wird nicht umgesetzt



Wird teilweise umgesetzt

ID	Kommentar	Umsetzung	Begründung
2.5.29	Der ruhende Verkehr sollte zwar minimier , aber nicht komplett vermieden werden		In den Planungen wurde berücksichtigt, dass der ruhende Verkehr reduziert, aber nicht ganz ausgeschlossen wird.
2.5.30	Bei Veranstaltungen wie dem Tulpenfest sollten Parkmöglichkeiten temporär aufgehoben werden.		Es ist geplant, bei Veranstaltungen die Parkflächen in der Mittelstraße zu sperren. Grundsätzlich stehen Ausweichflächen im gesamten Bewohnerparkbereich zur Verfügung, im Einzelfall können Prüfungen weiterer Ausweichflächen in Zusammenarbeit mit der Stadt erfolgen.
2.5.31	Es sollten Ausweichflächen für das Bewohnerparken geschaffen werden		Für Anwohner sollen in der Hebbelstraße und auf dem Bassinplatz extra Ausweichparkplätze eingerichtet werden. Siehe dazu auch 2.5.10
2.5.32	Um Falschparker zu vermeiden, sollten Kontrolldichte und Bußgeldhöhe erhöht werden		Die Kontrollen sollen nach Möglichkeit verstärkt werden. Die Höhe der Bußgelder werden bundeseinheitlich festgelegt und können durch die Stadt Potsdam nicht erhöht werden.
2.5.33	Welche Parkmöglichkeiten gibt es für Gewerbetreibenden abseits von Läden? Wo sollen Mitarbeiter und Inhaber parken? Ist eine Ausnahmeregelung möglich?		Für Angestellte und Gewerbebetriebe ändern sich die Parkmöglichkeiten durch die aktuellen Planungen nicht - Parkplätze sind weiterhin nur für Anwohner vorgesehen. Wer einen Betrieb hat, kann in besonderen Fällen eine Ausnahmegenehmigung für einen Anwohnerparkplatz beantragen. Die Mitarbeitenden können in den umliegenden Parkhäusern parken oder auf Bus und Bahn umsteigen.

Legende



Wird umgesetzt



Wird nicht umgesetzt



Wird teilweise umgesetzt



**RAD UND
E-ROLLER**

ID	Kommentar	Umsetzung	Begründung
2.6.1	Eine gepflasterte Fläche als Spielstraße zu nutzen, ist nicht ideal, weil das Pflaster das Spielen erschwert. Auch für das Radfahren ist die Oberfläche nicht optimal.		Das Pflaster befindet sich insgesamt in einem guten Zustand und steht unter Denkmalschutz und darf deshalb nicht entfernt werden. Wegen der aktuellen Haushaltslage sind Verbesserungsmaßnahmen leider kurz-/ mittelfristig nicht möglich. Kleinere Schadstellen werden bei Bedarf ausgebessert.
2.6.2	Es wäre gut, auch am Eingang an der Hebbelstraße Fahrradständer aufzustellen, u.a. für Touristen		Der Vorschlag wird umgesetzt – vor der Gutenbergstraße Nr. 23 werden Fahrradständer aufgestellt.
2.6.3	Darf in der Fußgängerzone Fahrrad gefahren werden?		In der Fußgängerzone ist das Radfahren grundsätzlich nicht erlaubt. Es wird geprüft, ob – wie in der Brandenburger Straße oder darüber hinaus – bestimmte Zeiten für das Radfahren freigegeben werden können.
2.6.4	Zu welchen Zeiten wird das Radfahren in Fußgängerzone Mittelstraße erlaubt?		In einer Fußgängerzone ist das Radfahren grundsätzlich nicht erlaubt. Die vorgesehenen Zeitfenster stellen bereits eine Ausnahme dar, um die Erreichbarkeit zu verbessern. Um eine einheitliche und gut verständliche Regelung zu schaffen, sollen die Zeiten für den Radverkehr voraussichtlich an die bekannten Zeitfenster der Brandenburger Straße angelehnt werden.
2.6.5	Man kann nicht Fahrrad auf dem vorhandenen Pflaster fahren.		Das vorhandene Pflaster steht unter Denkmalschutz und kann daher nicht grundlegend verändert werden.

RAD UND E-ROLLER



Legende



Wird umgesetzt



Wird nicht umgesetzt



Wird teilweise umgesetzt

ID	Kommentar	Umsetzung	Begründung
2.6.6	Wegen des schlechten Fahrbahnbelages nutzen viele Radfahrer die Gehwege, was für Fußgänger gefährlich ist.		Die Mittelstraße ist derzeit ein verkehrsberuhigter Bereich, im Westteil ist eine Fußgängerzone vorgesehen. Im verkehrsberuhigten Bereich dürfen Fußgänger die gesamte Fläche nutzen, Rad- und Kfz-Verkehr müssen Schrittgeschwindigkeit fahren und besondere Rücksicht nehmen. Das vorhandene Pflaster steht unter Denkmalschutz und kann daher nicht grundlegend verändert werden.
2.6.7	In der Mittelstraße nutzen sie fast ausschließlich den nördlichen Gehweg, weil da weniger Hindernisse durch Gastronomiebestuhlung sind. Es ist also zu erwarten, dass mehr Radfahrer die Gehwege nutzen, wenn man die von Gastronomiebestuhlung frei räumt.		Die Mittelstraße ist derzeit ein verkehrsberuhigter Bereich, im Westteil ist eine Fußgängerzone vorgesehen. Durch die Verlagerung der Gastronomieflächen auf die Parkstreifen wird die Fahrbahn besser nutzbar. Wie in der Dortustraße ist zu erwarten, dass dadurch mehr Radfahrende die Fahrbahn statt der Gehbereiche nutzen.
2.6.8	Es sind mehr Fahrradstellplätze nötig, auch für größere Gruppen von Radfahrern.		Wird in den Planungen berücksichtigt
2.6.9	Man fragt sich, ob man als Radfahrer hier überhaupt durchfahren sollte.		Wir prüfen aktuell verschiedene Szenarien für die Verkehrsorganisation. Dabei werden die verschiedenen Möglichkeiten auf ihre Vor- und Nachteile untersucht. Ziel ist es, eine Lösung zu finden, die den Alltag für alle Verkehrsteilnehmer erleichtert.
2.6.10	Fahrräder sollen nicht auf den Gehwegen fahren		Im verkehrsberuhigten Bereich dürfen Fahrräder überall fahren. In einer Fußgängerzone ist das Radfahren grundsätzlich erlaubt, aber es gibt bestimmte Zeiten, zu denen das möglich ist.

Legende



Wird umgesetzt



Wird nicht umgesetzt



Wird teilweise umgesetzt

• • • **SONSTIGES**

ID	Kommentar	Umsetzung	Begründung
2.8.1	Es fehlt eine Streetworkstation am Platz der Einheit.		Dieser Hinweis wird nicht durch das Konzept abgedeckt, wird aber an den zuständigen Fachbereich weitergegeben.
2.8.2	Viele Rückmeldungen äußern allgemeine Kritik an der Maßnahme („Zerstörung der Straße“, „nicht gebraucht“) oder betreffen Details wie Lieferlogistik, Inklusion oder den Prozess. Einige Stimmen lehnen das Vorhaben pauschal ab oder fühlen sich in ihrer Lebensrealität nicht berücksichtigt.		Die Mittelstraße ist ein historisch bedeutendes Quartier, das wesentlich zur Attraktivität unserer Innenstadt beiträgt. Straßen wie diese sind öffentliche Räume, die allen gehören – deshalb ist es unser Ziel, eine inklusive und offene Nutzung für alle zu fördern und die Aufenthaltsqualität zu verbessern. Die aktuellen Planungen konkretisieren den politischen Auftrag der Stadtverordneten aus dem Jahr 2023 – es handelt sich nicht um eine Neuplanung. Auch zur Ausgestaltung des Straßenraumgestaltungskonzepts wurde die Öffentlichkeit intensiv beteiligt. Ziel ist eine Lösung zu finden, die möglichst vielen gerecht wird und den öffentlichen Raum für alle verbessert.
2.8.3	Es fehlt aus Sicht der Beteiligten ein überzeugendes Gesamtkonzept, das Verkehrsströme, städtebauliche Entwicklung und soziale Nutzung integriert. Kritisiert wird eine isolierte Einzelmaßnahme ohne nachvollziehbare stadtweite Planung.		Die unterschiedlichen Quartiere erfordern jeweils eigene Herangehensweisen. Das Konzept, das heute diskutiert wird, behandelt das gesamte und zusammengehörige Quartier und berücksichtigt die verschiedenen Anforderungen.
2.8.4	Das Pflaster ist in einem schlechten Zustand und sollte gleich mit erneuert werden.		Das Pflaster befindet sich insgesamt in einem guten Zustand. Eine umfassende Erneuerung ist daher derzeit nicht erforderlich. Kleinere Schadstellen werden bei Bedarf ausgebessert.

SONSTIGES



Legende



Wird umgesetzt



Wird nicht umgesetzt



Wird teilweise umgesetzt

ID	Kommentar	Umsetzung	Begründung
2.8.5	Was kosten die baulichen Maßnahmen? Werden die Kosten für die Straßensanierung auf die Anlieger umgelegt?		Die Kosten der baulichen Maßnahmen zur Umgestaltung werden durch die Stadt getragen. Eine Umlage auf die Anliegerinnen und Anlieger erfolgt nicht, da in Brandenburg keine Straßenausbaubeiträge mehr erhoben werden.
2.8.6	Das Konzept ist nicht für die Anwohner, sondern über ihre Köpfe hinweg erstellt. Die Anwohner werden nur als Statisten betrachtet.		Das Konzept "Innenstadt-Straßenräume neu denken" wurde im Rahmen eines umfangreichen Beteiligungsprozesses entwickelt, bei dem Anwohnende, Gewerbetreibende und weitere Akteure mehrfach einbezogen wurden – unter anderem durch Informationsveranstaltungen, Werkstätten und Online-Beteiligungen. 2023 wurde dieses Konzept von den Stadtverordneten beschlossen. Die aktuelle Bearbeitung des Straßenraumgestaltungskonzeptes konkretisiert die Planungen in Vorbereitung der Umsetzung – ebenfalls mit einem umfangreichen Beteiligungsverfahren. Alle Rückmeldungen werden ausgewertet und soweit möglich in die weiteren Planungen einbezogen.
2.8.7	Seit Wochen scheint das Ordnungsamt nicht mehr kontrolliert zu haben. Deutliche Bitte nach mehr Kontrollen.		Die Kontrollen durch das Ordnungsamt erfolgen regelmäßig, können aber je nach Personalverfügbarkeit variieren. Der Hinweis wird aufgenommen – eine verstärkte Kontrolle wird geprüft.
2.8.8	Es wurde sich darüber beschwert, dass man erst jetzt mit der direkt verteilten Einladung von der Erarbeitung des Konzeptes erfahren habe.		Die Beteiligungsmöglichkeiten zur Mitwirkung am Konzept mit Infoveranstaltungen, Stadtspaziergängen, Workshops und Gesprächsrunden wurden über Pressemittelungen, Radio, Flyern und direkten Ansprachen veröffentlicht.

Legende



Wird umgesetzt



Wird nicht umgesetzt



Wird teilweise umgesetzt

• • • **SONSTIGES**

ID	Kommentar	Umsetzung	Begründung
2.8.9	Die Gewerbetreibenden wollen das Holländische Viertel für alle Menschen öffnen, die Anwohnenden wollen lieber unter sich bleiben.		Als denkmalgeschütztes Viertel mit hoher Anziehungskraft braucht es eine Gestaltung, die Flächengerechtigkeit schafft und den öffentlichen Raum für alle zugänglich und nutzbar macht – mit Rücksicht auf Nutzungskonflikte und historische Substanz.
2.8.10	Die Mittelstraße muss heller beleuchtet werden.		Die Beleuchtung in der Mittelstraße ist normgerecht ausgelegt. Es handelt sich um historische Sonderleuchten, die einst von der niederländischen Königin gestiftet wurden. Wir haben beim Betreiber eine Prüfung beauftragt, ob die Beleuchtungsstärke technisch angepasst werden kann. Die Rückmeldung steht noch aus.
2.8.11	Die Mittelstraße braucht eine Weihnachtsbeleuchtung. Es wäre gut, wenn die Stadt dies organisieren würde.		Siehe dazu 2.8.12
2.8.12	Ein großer Weihnachtsbaum sollte an der Kreuzung Mittelstraße / Benkertstraße aufgestellt werden.		Ein privat initiiertes Weihnachtsbaum an der Kreuzung Mittelstraße / Benkertstraße kann zur festlichen Atmosphäre und Aufenthaltsqualität im Viertel beitragen. Das Aufstellen eines großen Weihnachtsbaums an der Kreuzung Mittelstraße / Benkertstraße ist grundsätzlich möglich, erfordert jedoch privates Engagement. Wie am Alten Markt kann ein solcher Baum über eine private Initiative organisiert werden. Für die Aufstellung ist ein Antrag bei der Stadt erforderlich, damit Sicherheit, Standort und Gestaltung abgestimmt werden können.

SONSTIGES



Legende



Wird umgesetzt



Wird nicht umgesetzt



Wird teilweise umgesetzt

ID	Kommentar	Umsetzung	Begründung
2.8.13	Was wird mit der Benkertstraße, wird hier auch umgeplant?		Die Benkertstraße gehört nicht zum Planungsbereich, Auswirkungen durch Umplanungen werden jedoch betrachtet.
2.8.14	Einzelne Eigentümer äußern die Sorge, dass sie aufgrund der Umgestaltung der Straße Wertverluste hinnehmen müssen.		Erfahrungen aus anderen Städten zeigen, dass eine qualitätsvolle Umgestaltung oft zu einer höheren Aufenthaltsqualität, gesteigerter Attraktivität und langfristig auch zu positiven Effekten auf die Standortwerte führen kann.
2.8.15	Um mehr Platz fürs Wohnen zu schaffen, könnten die Innenhöfe verdichtet werden		Im Konzept geht es nur darum, wie der Straßenraum gestaltet wird – die bauliche Nutzung wird in dem Konzept hingegen nicht behandelt.
2.8.16	Die positiven Erfahrungen aus der Dortustraße sollen auf die Mittelstraße übertragen werden, um den verkehrsberuhigten Bereich dort weiter zu verbessern.		Es besteht die Möglichkeit, das Ganze erstmal in einer Testphase auszuprobieren, um zu sehen, wie die Veränderungen in der Praxis funktionieren.

Legende



Wird umgesetzt



Wird nicht umgesetzt



Wird teilweise umgesetzt



**VERKEHRS-
LENKUNG**

ID	Kommentar	Umsetzung	Begründung
2.7.1	Die Tempo-Schilder sowie die Schilder, die auf das Anwohnerparken hinweisen, sollten besser sichtbar angebracht werden.		Die aktuelle Beschilderung entspricht den Vorgaben der Straßenverkehrsordnung. Wir prüfen in den nächsten Monaten, ob sie an einzelnen Stellen noch deutlicher gestaltet oder ergänzt werden sollte, um Missverständnisse zu vermeiden. Erforderliche Anpassungen werden im Rahmen der Umsetzung des Straßenraumgestaltungskonzeptes berücksichtigt und entsprechend umgesetzt.
2.7.2	Die Straße wird von den Postboten als Einbahnstraße genutzt, aber immer wieder fahren Touristen in die entgegengesetzte Richtung – das sorgt regelmäßig für Chaos und gefährliche Situationen.		Die aktuellen Planungen sehen die westl. Mittelstraße als Fußgängerzone vor. Das Durchfahren und Fremdparken wird durch die Beschilderung der Fußgängerzone gemäß § 45 StVO untersagt. Die Kontrolle des fließenden Verkehrs ist Aufgabe der Polizei.
2.7.3	Wenn die westl. Mittelstraße eine Fußgängerzone wird, wie wird das Durchfahren oder Fremdparken verhindert?		Das Durchfahren und Fremdparken wird durch die Beschilderung der Fußgängerzone gemäß § 45 StVO untersagt. Analog zur Brandenburger Straße erfolgt die Kontrolle durch Polizei und Ordnungsamt. Auf diese Weise wird sichergestellt, dass nur die dafür vorgesehenen Verkehrsarten in den Bereich einfahren.
2.7.4	Wie soll der Lieferverkehr erfolgen, zu welchen Zeiten? Die Geschäfte sollen auch zwischen 11 und 20 Uhr angefahren werden können (also jederzeit). Es gibt viele kleine Gewerbetreibende und Haushalte, die sich nicht an den Lieferzeiten orientieren können.		Vor der Mittelstraße 31 sind 2 Lieferzonen vorrangig für gewerblichen Lieferverkehr geplant. In einem verkehrsberuhigten Bereich dürfen Fahrzeuge grundsätzlich zum Be- und Entladen kurzzeitig halten. Für Handwerksbetriebe besteht die Möglichkeit, eine Ausnahmegenehmigung nach § 46 StVO bei der unteren Straßenverkehrsbehörde der LHP zu beantragen.

VERKEHRS- LENKUNG



Legende



Wird umgesetzt



Wird nicht umgesetzt



Wird teilweise umgesetzt

ID	Kommentar	Umsetzung	Begründung
2.7.5	Welche Möglichkeiten gibt es, dass die Einfahrt in die Mittelstraße nur für Berechtigte erfolgen kann? (z.B. Schranke oder Poller, die nur Anwohner oder sonstige Berechtigte bedienen können).		Die Mittelstraße ist eine öffentlich gewidmete Straße. Eine technische Zufahrtsregelung, z. B. durch Schranken oder Poller, die nur bestimmten Personen die Einfahrt ermöglichen, ist daher nicht zulässig.
2.7.6	Wenn man nicht mehr durch den Westabschnitt der Mittelstraße fahren kann, dann muss Liefer-LKW in die Benkertstraße abbiegen. Sind die Schleppkurven an der Kreuzung Benkertstr. dafür ausreichend?		Die Schleppkurven werden geprüft. Bei Bedarf werden entsprechende Maßnahmen zur Sicherstellung der Befahrbarkeit vorgesehen.
2.7.7	Touristen fahren direkt in die Mittelstraße, da sie die kleinen Schilder des Anwohnerparkens übersehen. Es werden sichtbarere, größere Schilder am Straßeneingang und nicht nach hinten versetzt gefordert.		Die aktuelle Beschilderung entspricht den Vorgaben der Straßenverkehrsordnung. Wir prüfen in den nächsten Monaten, ob sie an einzelnen Stellen noch deutlicher gestaltet oder ergänzt werden sollte, um Missverständnisse zu vermeiden. Erforderliche Anpassungen werden im Rahmen der Umsetzung des Straßenraumgestaltungskonzeptes berücksichtigt und entsprechend umgesetzt.
2.7.8	Wenn der Bereich der Mittelstraße zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Benkertstraße autofrei wäre, dann wäre es viel einladender für Besucher.		Ein autofreier Abschnitt der Mittelstraße zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Benkertstraße würde die Aufenthaltsqualität deutlich erhöhen und den Bereich für Besucherinnen und Besucher attraktiver machen. Es gibt sowohl Befürworter als auch kritische Stimmen, unsere Untersuchungen orientieren sich am Beschluss der Stadtverordnetenversammlung aus dem Jahr 2023.
2.7.9	Die Beschilderung zu den Parkhäusern muss besser werden.		Die Beschilderung zu den Parkhäusern wird überprüft und bei Bedarf verbessert, um die Orientierung für Besucherinnen und Besucher zu erleichtern. Erste Maßnahmen sind bereits umgesetzt.

Legende



Wird umgesetzt



Wird nicht umgesetzt



Wird teilweise umgesetzt



**VERKEHRS-
LENKUNG**

ID	Kommentar	Umsetzung	Begründung
2.7.10	Man sollte ermitteln, woher die Kunden kommen und mit welchen Verkehrsmitteln die kommen und wenn sie mit dem Auto kommen, wo sie parken.		Eine Erhebung zum Besuchsverhalten in der Potsdamer Innenstadt wurde 2024 im Rahmen der Studie „Vitale Innenstädte 2024“ des IFH Köln durchgeführt. (s.u.a. https://www.ihk.de/potsdam) Dabei wurden unter anderem die Herkunft der Besucherinnen und Besucher sowie die genutzten Verkehrsmittel erfasst. Die Ergebnisse werden bei den weiteren Planungen berücksichtigt.
2.7.11	Das Schild, welches an der Einfahrt in die Mittelstraße auf das Anwohnerparken hinweist ist zu klein. Vielen Fremden ist unklar, wo welche Art von Parken ist.		Die aktuelle Beschilderung entspricht den Vorgaben der Straßenverkehrsordnung. Wir prüfen in den nächsten Monaten, ob sie an einzelnen Stellen noch deutlicher gestaltet oder ergänzt werden sollte, um Missverständnisse zu vermeiden. Erforderliche Anpassungen werden im Rahmen der Umsetzung des Straßenraumgestaltungskonzeptes berücksichtigt und entsprechend umgesetzt.
2.7.12	Bitte um ein „Anlieger frei“ Verkehrsschild am Eingang der Mittelstraße. Alternativ wurden versenkbare Poller von den Anwesenden gewünscht.		Die Mittelstraße ist eine öffentlich gewidmete Straße. Ein Zusatzzeichen „Anlieger frei“ oder eine technische Zufahrtsregelung, z. B. durch Schranken oder Poller, die nur bestimmten Personen die Einfahrt ermöglichen, ist daher nicht zulässig. Da kein Durchgangsverkehr mehr möglich ist, ist ein Zusatzzeichen „Anlieger frei“ nicht erforderlich und auch schwer zu kontrollieren. Außerdem zählen zu den Anliegern auch Kundinnen und Kunden, Beschäftigte sowie Gewerbetreibende, also eigentlich jeder.
2.7.13	Es besteht der Wunsch nach einer Sperrung mit der Regelung „Anlieger frei“. Da dort ohnehin keine Parkmöglichkeiten bestehen, ist dies unproblematisch.		

VERKEHRS- LENKUNG



Legende



Wird umgesetzt



Wird nicht umgesetzt



Wird teilweise umgesetzt

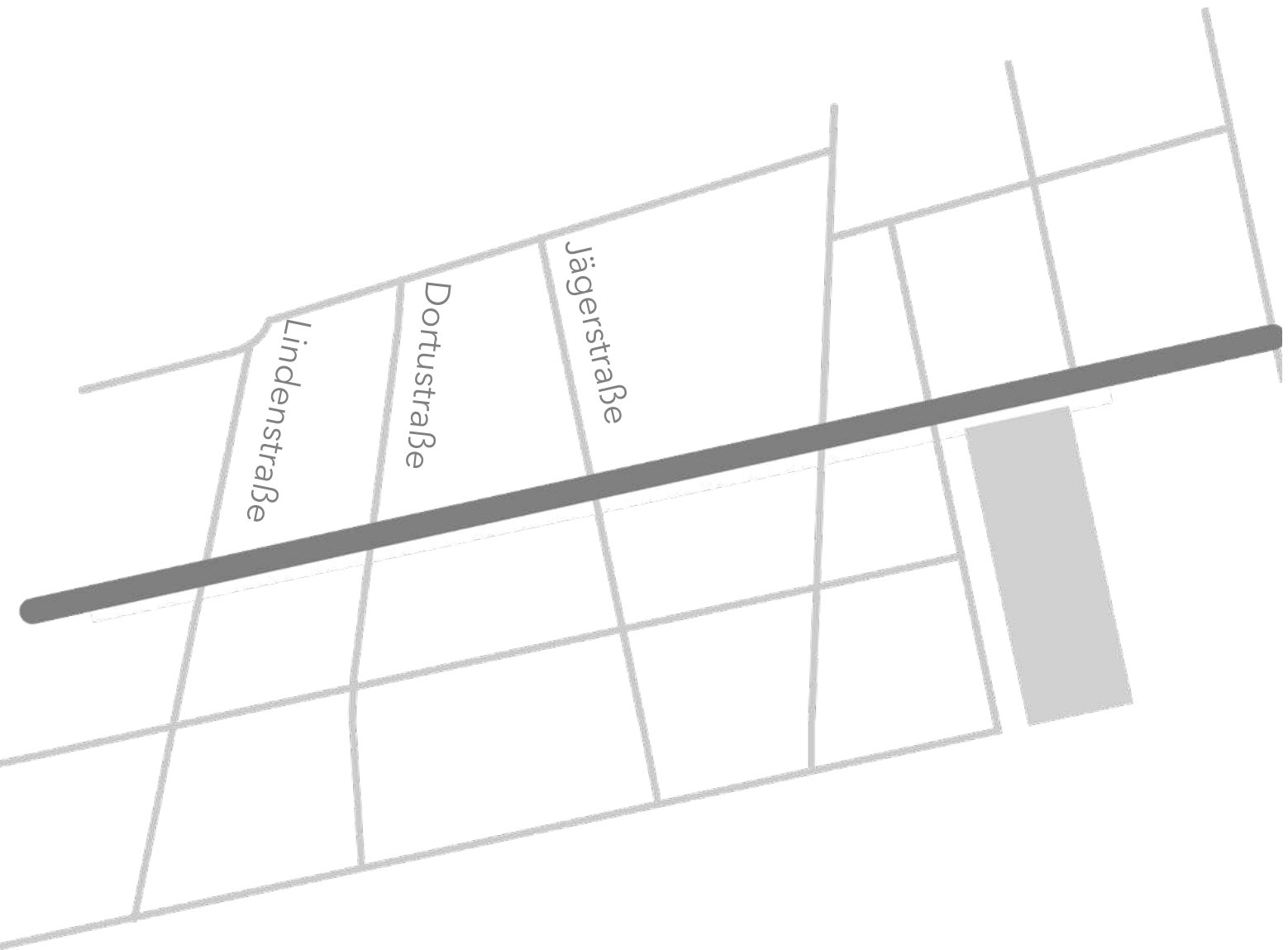
ID	Kommentar	Umsetzung	Begründung
2.7.14	Die Kfz-Fahrgeschwindigkeiten sind zu hoch		Momentan darf hier nur Schrittgeschwindigkeit gefahren werden. Die zuständigen Bereiche der Verwaltung werden künftig öfter kontrollieren, ob dieses Geschwindigkeitslimit eingehalten wird.
2.7.15	Es werden temporäre Einfahrts-/Durchfahrtsbeschränkung vorgeschlagen		Die Verkehrsorganisation wird durch das beauftragte Planungsbüro geprüft.



2. Barocke Stadterweiterung Potsdam Auswertung Werkstattveranstaltung

Gutenbergstraße

Gutenbergstraße



AUFENTHALTS- QUALITÄT



Legende



Wird umgesetzt



Wird nicht umgesetzt



Wird teilweise umgesetzt

ID	Kommentar	Umsetzung	Begründung
3.1.1	Baumpflanzungen sehr gut! Und bei zunehmender Erderwärmung ... bekommen sie Wurzeln in der Erde?		Geplant sind, schlanke und hitzebeständige Bäume zu , deren Wurzeln nicht tief in den Boden wachsen. Beispiele dafür sind die Säulen-Maulbeere, die Säulen-Hainbuche oder die Säulen-Blasenesche.
3.1.2	Eine Bank sollte immer mit einem Mülleimer kombiniert werden. Auf der sonnigen Straßenseite wäre es ideal, wenn die Bank um einen Baumstamm herum platziert wird, um sowohl Sitzgelegenheit als auch Schatten zu bieten.		Wir prüfen derzeit, ob die regelmäßige Leerung zusätzlicher Mülleimer finanziert werden kann. Die Flächen rund um die Bäume sollen freigehalten werden, um die Bäume zu schützen. Außerdem ist geplant, auf beiden Straßenseiten Bänke aufzustellen. So haben alle die Möglichkeit, je nach Sonnenstand einen Platz im Schatten oder in der Sonne zu wählen.
3.1.3	Eine Bank, ein (ggf. kleiner) Baum und ein Mülleimer sollten gemeinsam platziert werden, um insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen eine komfortable und barrierefreie Aufenthaltsmöglichkeit zu schaffen.		wurde im Plan so umgesetzt
3.1.4	Bäume werden begrüßt; diese sollten aber auch kühlenden Effekt haben, da es besonders auf der Südseite sehr heiß wird. Es bestand die Bitte, die Bäume so auszuwählen, dass diese möglichst breite Baumkronen ausbilden. Frage: wie viel Baumkrone funktioniert trotz denkmalpflegerischer Belange?		Geplant sind, schlanke und hitzebeständige Bäume zu , deren Wurzeln nicht tief in den Boden wachsen. Beispiele dafür sind die Säulen-Maulbeere, die Säulen-Hainbuche oder die Säulen-Blasenesche.

Legende



Wird umgesetzt



Wird nicht umgesetzt



Wird teilweise umgesetzt



PARKEN

ID	Kommentar	Umsetzung	Begründung
3.5.1	Um die Sicht an Kreuzungen zu verbessern und die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen, sollen Fahrzeuge künftig nicht mehr direkt im Kreuzungsbereich parken. Dafür ist vorgesehen, beispielsweise Poller aufzustellen.		Im Kreuzungsbereich ist das Parken unzulässig. Das beauftragte Planungsbüro hat überprüft, wie Fahrzeuge – insbesondere größere, wie ein Müllfahrzeug – an den Kreuzungen abbiegen können. Leider lässt sich diese Maßnahme nicht an allen Kreuzungen umsetzen, da an einigen Stellen die benötigte Fahrbahnoberfläche für abbiegende Fahrzeuge erhalten bleiben muss. An den Stellen, die möglich waren, wurden Poller in den Plänen vorgesehen.
3.5.2	Der Parkplatz behindert hier Menschen beim Überqueren der Straße. Könnte man ihn eventuell an einen anderen Ort verlegen?		Um die Kreuzung übersichtlicher und sicherer zu gestalten, wurde der Parkplatz nun vor Hausnummer 18 verlegt. An seiner ehemaligen Stelle stehen nun Fahrradständer.
3.5.3	Größere Fahrzeuge, die mehr Platz beanspruchen, könnten künftig entweder höhere Parkgebühren zahlen oder nur eingeschränkt Zugang zu bestimmten Parkflächen erhalten.		Die Idee, größere Fahrzeuge stärker an den Kosten für den öffentlichen Raum zu beteiligen, ist nachvollziehbar und wird auch in vielen Städten diskutiert. Aktuell gibt es in Deutschland jedoch keine rechtliche Grundlage, um Parkgebühren nach Fahrzeuggröße zu staffeln oder bestimmten Fahrzeugtypen den Zugang zu öffentlichen Parkplätzen einzuschränken. Solche Regelungen müssten bundesrechtlich ermöglicht werden.
3.5.4	Es benötigt mehr Flächen zum Be- und Entladen.		Eine gesonderte weitere Ladefläche ist nicht vorgesehen, da das Be- und Entladen im verkehrsberuhigten Bereich grundsätzlich erlaubt ist. Fahrzeuge dürfen dafür kurzzeitig im Straßenraum halten.

PARKEN



Legende



Wird umgesetzt



Wird nicht umgesetzt



Wird teilweise umgesetzt

ID	Kommentar	Umsetzung	Begründung
3.5.5	Warum werden die Behindertenstellplätze nicht mehr dezentral verteilt?		Die Behindertenstellplätze wurden im Vorfeld nach dem tatsächlichen Bedarf geplant. Der Behindertenverband, als auch die Behindertenbeauftragte sind beteiligt worden. Das Konzept beinhaltet auch Maßnahmen für mehr Barrierefreiheit.
3.5.6	Um Fremdparken zu vermeiden, sollten Kontrollen und Bußgeldhöhe erhöht werden. Eine weitere Idee ist die Ausweisung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs, da hier höhere Bußgelder verhängt werden können.		Die Kontrollen sollen nach Möglichkeit verstärkt werden. Die Bußgeldhöhe ist bundeseinheitlich geregelt und kann durch Potsdam nicht erhöht werden. In der Gutenbergstraße Dortustraße ist ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich vorgesehen worden.
3.5.7	Für Gewerbetreibende sollte die Möglichkeit von Ausnahmegenehmigungen zum Parken geprüft werden.		Gewerbetreibende und Handwerksbetriebe können nach Einzelfallprüfung eine Ausnahmegenehmigung nach § 46 StVO beantragen.
3.5.8	Alternativ sollte die Möglichkeit geschaffen werden, dass Anwohner und Besucher im nahegelegenen Parkhaus parken können.		Das Parkhaus wird privat betrieben, daher hat die Stadt keine Einflussmöglichkeiten. Das Parkleitsystem und die Beschilderung sollen jedoch verbessert werden.

Legende



Wird umgesetzt



Wird nicht umgesetzt



Wird teilweise umgesetzt



**RAD UND
E-ROLLER**

ID	Kommentar	Umsetzung	Begründung
3.6.1	Verbesserungen für den Radverkehr sollen angestrebt werden (Oberfläche der Straße, genügend Radstände, Platz für Lastenräder)		Im Straßenraumgestaltungskonzept werden deutlich mehr Fahrradstände geplant. Mindestens 5-10 % davon sollen für Lastenfahrräder vorgesehen werden. Mit den Jelbi Stationen werden weitere Angebote für alternative Mobilitätsformen geschaffen. Das denkmalgeschützte Straßenpflaster der Innenstadt darf nicht entfernt werden. Die Stadt prüft jedoch, wie es fahrradfreundlicher gestaltet werden kann – etwa durch teilweises Abschleifen oder eine optimierte Verlegung der Pflastersteine. Das Problem ist erkannt, mögliche Verbesserungen hängen jedoch stark von den verfügbaren Haushaltsmitteln ab. Separate Radwege sind laut StVO bei Tempo 20 jedoch nicht erlaubt.
3.6.2	Zwischen Parkplatz 45 und 46 sollen zusätzlich Lastenradstände kommen		Der Stellplatz Nummer 45 wird vor das Haus Gutenbergstraße 92 verlegt. Den frei werdenden Platz nutzen wir, um dort Fahrradstände vorzusehen.
3.6.3	Es sollten die Fahrradabstellplätze erst in einem zweiten Schritt aufgebaut werden, um zunächst den tatsächlichen Bedarf zu ermitteln.		Die bestehenden Fahrradstände bleiben erhalten. Im Rahmen der Beteiligung wurden deutlich mehr Fahrradstände gefordert, welche wir in den Planungen berücksichtigt haben.
3.6.4	Lastenradstellplatz bitte direkt vor der Biocompany, denn Lastenrad-Nutzende haben eher kleine Kinder dabei und/oder machen größere Einkäufe		Der Stellplatz Nummer 33 wird vor das Haus Gutenbergstraße 22 verlegt. Dafür wird der Abstellplatz für Lastenräder vor die Gutenbergstraße 95 verschoben.
3.6.5	Fahrradstände sollten direkt vor dem Laden aufgestellt werden.		wurde im Plan so umgesetzt

RAD UND E-ROLLER



Legende



Wird umgesetzt



Wird nicht umgesetzt



Wird teilweise umgesetzt

ID	Kommentar	Umsetzung	Begründung
3.6.6	Gewünscht wurde die Verbesserung der Radfahrtauglichkeit. Die Gutenbergstraße ist wichtige Verbindung im Radverkehrskonzept, dennoch wird es mittelfristig keine Änderung am Pflaster geben. Es bestand die Frage, ob ein Radfahrstreifen möglich ist.		Das Pflaster durch Asphalt zu ersetzen, ist denkmalrechtlich nicht einfach so möglich. Das bedeutet die Straßenzüge müssen grundsätzlich mit anderem Pflaster, z.B. wie in der Brandenburger Straße neu hergestellt werden. Solche Baumaßnahmen sind in der derzeitigen Haushaltssituation nicht abzubilden. Derzeitig sind lediglich kleinteilige Maßnahmen anzustreben, z.B. barrierefreie Fußgängerquerung.
3.6.7	Es gab die Bitte, vor den Läden in der Gutenbergstraße 30 Fahrradständer zu platzieren (ggf. durch Umsortierung in der Straße). Auch insgesamt wurde die Erhöhung der Fahrradstellplätze begrüßt.		Das ist in den Planungen berücksichtigt worden.

Legende



Wird umgesetzt



Wird nicht umgesetzt



Wird teilweise umgesetzt

• • • **SONSTIGES**

ID	Kommentar	Umsetzung	Begründung
3.8.1	Das Konzept bedroht den Einzelhandel in der Innenstadt.		Die Herausforderungen für Gewerbetreibende in der Innenstadt sind real – von Onlinehandel über hohe Mieten bis zu veränderten Konsumgewohnheiten. Doch gerade deshalb braucht es neue Impulse. Das Straßenraumgestaltungskonzept setzt hier an: Es soll die Innenstadt als attraktiven Ort stärken, der Menschen anzieht und das lokale Gewerbe langfristig unterstützt. Statt Strafe – eine Chance zur gemeinsamen Neugestaltung.
3.8.2	Hinweis zu mehr Lärm innerhalb des Straßenraums		Ziel ist es, künftig verstärkt Lärmsituationen zu beobachten und Prüfungen durch die jeweils zuständigen Bereiche der Verwaltung durchzuführen. So kann frühzeitig auf mögliche Entwicklungen reagiert werden.
3.8.3	Es gibt eine Problematik hinsichtlich Wildpinkler, Vermüllung und zu wenig Kontrollen		In der Nähe gibt es öffentliche Toiletten, z. B. an der Hegelallee/Schopenhauerstraße, Hegelallee/Nauener Tor und an der Dortustraße/Brandenburger Straße. Gezielte Kontrollen sind aus personellen Gründen nicht möglich. In den Planungen sind passende Standorte für Mülleimer vorgesehen, damit der Müll richtig entsorgt werden kann.
3.8.4	Eine ausreichende und sichere Beleuchtung sollte vorgesehen werden.		Die Beleuchtung der Mittelstraße ist normgerecht ausgelegt. Es handelt sich um historische Sonderleuchten, die einst von der niederländischen Königin gestiftet wurden. Wir haben beim Betreiber einer Prüfung beauftragt, ob die Beleuchtungsstärke technisch angepasst werden kann. Eine Rückmeldung steht noch aus.
3.8.5	Die Gewerbetreibenden sollten aktiv in den Beteiligungsprozess einbezogen werden		Es wurden 4 zusätzliche Gesprächstermine mit den Gewerbetreibenden angeboten und durchgeführt.

VERKEHRS- LENKUNG



Legende



Wird umgesetzt



Wird nicht umgesetzt



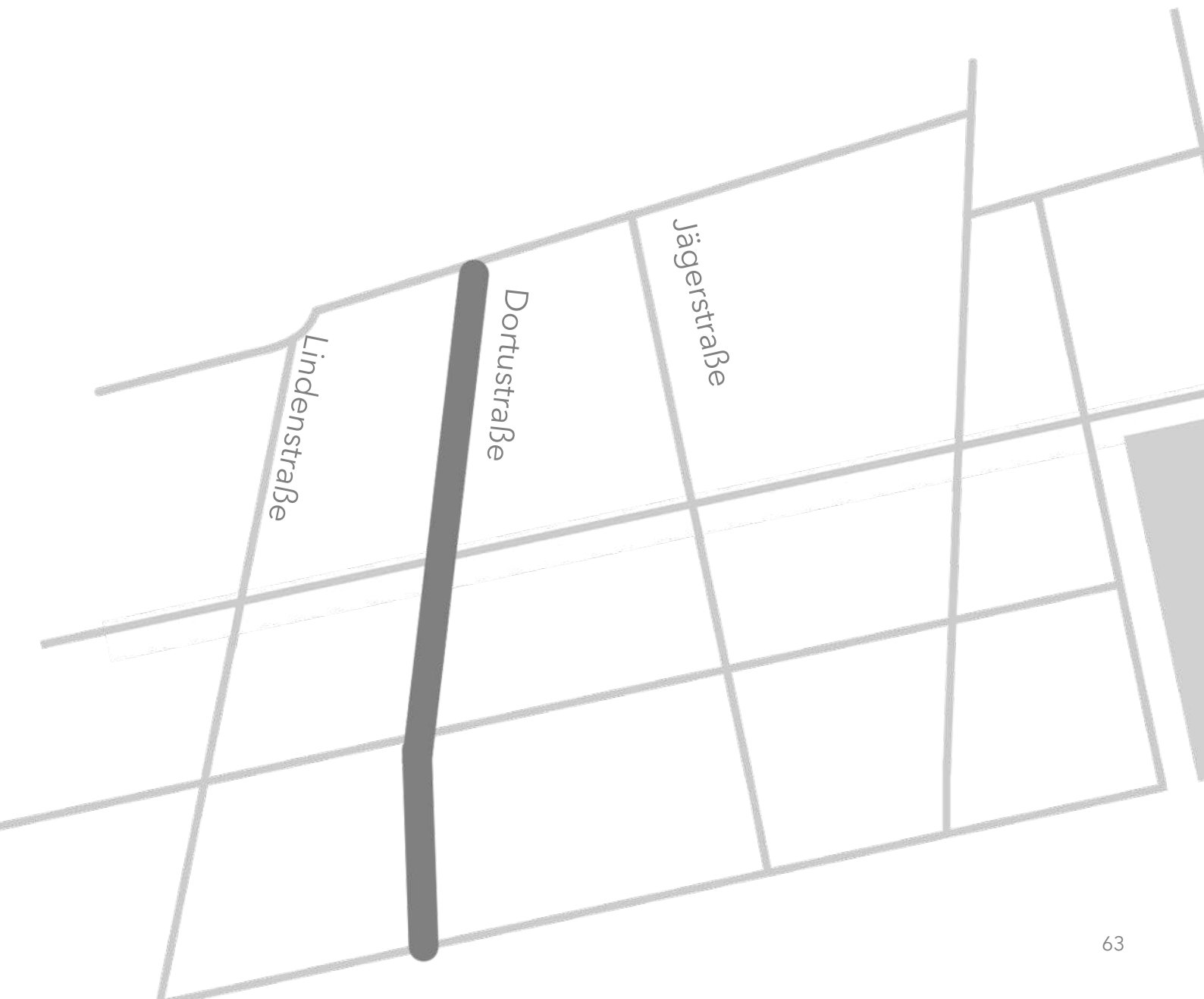
Wird teilweise umgesetzt

ID	Kommentar	Umsetzung	Begründung
3.7.1	Die Diagonalsperre in der Gutenbergstraße wurde gelobt. Es ist für Anlieger zwar etwas schwieriger bei der Parkplatzsuche, aber es gibt keine Staus mehr in der Gutenbergstraße und die Zahl der gefährlichen Situationen an der Kreuzung Gutenbergstraße / Friedrich-Ebert-Straße hat deutlich abgenommen.		Das war das Ziel der Diagonalsperre.
3.7.2	Einzelne Anwesende könnten sich auch vorstellen, dass die Gutenbergstraße eine Fußgängerzone wird.		In der Innenstadt gibt es wichtige Verkehrsachsen - dazu gehört die Gutenbergstr. - welche nicht gesperrt werden können ohne die gesamte Erschließung in der Innenstadt in Frage zu stellen.

A photograph of a cobblestone street lined with trees and buildings, with the text 'Dortustraße' overlaid. The street is paved with light-colored cobblestones and is flanked by tall, leafy trees. Several cars are parked along the street, and a building with a covered entrance is visible on the right. The text 'Dortustraße' is written in a large, dark, sans-serif font across the middle of the image.

Dortustraße

Dortustraße



AUFENTHALTS- QUALITÄT



Legende



Wird umgesetzt



Wird nicht umgesetzt



Wird teilweise umgesetzt

ID	Kommentar	Umsetzung	Begründung
4.1.1	Alle Bäume, auch die neu gepflanzen, sind mit schienbeinhohen Zäunen umgeben. Diese stellen ein erhebliches Stolper- und Unfallrisiko, insbesondere für Radfahrer, dar.		Die Gitter schützen die Baumscheiben und liegen außerhalb der Flächen, die für Radfahrende vorgesehen sind.
4.1.2	Ab dieser Stelle sollte kein Pflanzkübel aufgestellt werden, sondern ein Kurzzeitparkplatz eingerichtet werden. Der Blumenladen nutzt seit 25 Jahren eine Sondergenehmigung für eine 1 Meter breite Auslage der Blumen.		Pflanzkübel sind nun hier nicht mehr vorgesehen. Gegenüber gibt es ausreichend Kurzzeitparkplätze.
4.1.3	An einzelnen Beeten oder Grünflächen sollten Wasserspender vorinstalliert werden, die bei großer Hitze sowohl zur Abkühlung für Passanten dienen als auch zur Bewässerung der Beete genutzt werden können.		Bewässerungsanlagen für Bäume werden derzeit in der Hegelallee getestet. Orte für Wasserspender sollen eingeplant werden.
4.1.4	Die Blumenkübel sollten entfernt werden, damit die Anlieferung für Gewerbetreibende sowie das Parken wieder möglich ist.		Kurzzeitparkmöglichkeiten sind ausreichend berücksichtigt. Lieferungen können über die Fahrbahn erfolgen.
4.1.5	Es besteht der Wunsch nach mehr Stadtgrün und zusätzlichen Baumpflanzungen, um die Aufenthaltsqualität in der Straße zu erhöhen.		Die Hinweise zur Begrünung und zu Baumpflanzungen wurden soweit möglich in die Planung aufgenommen und berücksichtigt. Insbesondere in der Dortustraße wurden zusätzliche Bäume gepflanzt und vier Pflanzkübel aufgestellt und Hochbeete errichtet.
4.1.6	Mehr Papierkörbe. An alle Bänke möglichst Papierkörbe.		Die Aufstellung zusätzlicher Papierkörbe ist eingeplant und soll im Zuge der Umsetzung des Konzeptes - in Abhängigkeit der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel - erfolgen.

Legende



Wird umgesetzt



Wird nicht umgesetzt



Wird teilweise umgesetzt



**AUFENTHALTS-
QUALITÄT**

ID	Kommentar	Umsetzung	Begründung
4.1.7	Bänke sind erforderlich, damit sich Passanten auch zwischendurch konsumfrei hinsetzen können.		Zusätzliche Sitzgelegenheiten zum konsumzwangfreien Aufenthalt sind in den Planungen vorgesehen.
4.1.8	Der Platz am Jägertor sollte ein Platz für Familien werden.		Geplant ist ein Platz mit konsumzwangfreien Sitzgelegenheiten für Alle.
4.1.9	Baumpatenschaften und Beetpaten sind irgendwie nicht möglich. Warum geht das nicht?		Wer sich für die Pflege und Bepflanzung von Blumenkübeln oder Baumscheiben im öffentlichen Raum einsetzen möchte, kann sich direkt an die Stadtverwaltung wenden – Bereich Grünflächen/AG 4533. Dort wird geprüft, wie das Vorhaben unterstützt und abgestimmt werden kann.
4.1.10	Die provisorische Gestaltung der Dortustraße sieht nicht schön aus.		Die Dortustraße war bewusst als Modellprojekt mit reversibler Gestaltung und provisorischen Elementen angelegt, um Erfahrungen zu sammeln und Auswirkungen zu testen. Auf dieser Grundlage wird derzeit das Straßenraumgestaltungskonzept für weitere Straßen erarbeitet. Die Umsetzung der gesamten Planung und damit der Umbau mit qualitätsvollen Sitzelementen und Pflanzkübeln soll schrittweise und im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel erfolgen.

BARRIERE- FREIHEIT



Legende



Wird umgesetzt



Wird nicht umgesetzt



Wird teilweise umgesetzt

ID	Kommentar	Umsetzung	Begründung
4.2.1	Beim Übergang sollte besonders auf die Barrierefreiheit für Rollstuhlfahrer geachtet werden.		Barrierefreie Querungen sollen Schritt für Schritt umgebaut und verbessert werden.
4.2.2	Viele Bürgerinnen und Bürger äußern Bedenken, dass der Modellversuch insbesondere ältere und mobilitätseingeschränkte Personen benachteiligen könnte. Kritisch gesehen wird vor allem der Wegfall von Parkplätzen ohne angemessenen Ersatz. Zudem wird eine mangelnde Transparenz bei der Planung bemängelt.		<p>Die Erreichbarkeit der Innenstadt für alle Nutzergruppen ist ein zentrales Anliegen. Potsdam verfügt bereits über ein gut ausgebautes Park+Ride-Netz und einen leistungsfähigen ÖPNV, dessen Nutzung künftig stärker beworben werden soll. Zudem stehen rund um die Innenstadt fußläufig erreichbare Parkhäuser mit freien Kapazitäten zur Verfügung – aktuelle Informationen finden Sie unter www.mobil-potsdam.de.</p> <p>Im Straßenraumgestaltungskonzept sollen auch Lieferzonen und Kurzzeitparkplätze bedarfsgerecht platziert werden. Anregungen und Hinweise können dazu ebenfalls in der 2. Onlinebeteiligung weiter gegeben werden. Die Belange mobilitätseingeschränkter Personen werden dabei besonders berücksichtigt.</p>

Legende



Wird umgesetzt



Wird nicht umgesetzt



Wird teilweise umgesetzt



**FUßGÄNGER-
ZONE**

ID	Kommentar	Umsetzung	Begründung
4.3.1	Fußgängerzonen führen dazu, dass die Mieterwartungen der Immobilieneigentümer steigen. D. h. kleine inhabergeführte Läden werden durch Filialisten verdrängt.		Fußgängerzonen bieten viele Vorteile: Sie erhöhen die Aufenthaltsqualität, fördern klimafreundliche Mobilität und stärken den lokalen Einzelhandel durch mehr Laufkundschaft. Gleichzeitig können steigende Mieten und veränderte Standortanforderungen private Interessen – etwa von Eigentümer*innen oder kleinen Läden – unter Druck setzen.

GEWERBE



Legende



Wird umgesetzt



Wird nicht umgesetzt



Wird teilweise umgesetzt

ID	Kommentar	Umsetzung	Begründung
4.4.1	Die Gastronomiefläche vor dem Café Monaten ist nicht ganz dargestellt.		Fehlende Eintragungen in die Karten werden nachgetragen.
4.4.2	Viele Gastronomen verkleinern die Zahl der Sitzplätze, weil sie nicht genug Personal haben und weil insgesamt weniger Gäste kommen. Da braucht man keine zusätzlichen Gastronomieflächen auf der Straße.		Die Gastronomieflächen sollen nicht vergrößert, sondern von den Gehwegen auf die bisherigen Parkflächen verlagert werden. Dadurch werden die Gehwege entlastet.
4.4.3	Die Kundenfrequenz hat mit dem Verkehrsversuch in der Dortustraße abgenommen.		Die Auswertung der Verkehrszählung zeigt: Die Zahl der Fußgänger in der Dortustraße hat während des Verkehrsversuchs zugenommen. Das spricht dafür, dass der Raum als attraktiver wahrgenommen und stärker genutzt wurde – auch wenn sich das nicht sofort in klassischer Kundenfrequenz widerspiegelt.
4.4.4	Die Passantenfrequenz in der Dortustraße ist gleichgeblieben, aber die Kunden geben im Schnitt weniger Geld aus.		Die Verkehrszählung zeigt: Die Zahl der Fußgänger hat zugenommen. Das Straßenraumgestaltungskonzept zielt darauf ab, die Aufenthaltsqualität zu steigern und neue Impulse für die Innenstadt zu setzen – auch über das klassische Einkaufsverhalten hinaus. Solche Veränderungen brauchen Zeit, um ihre Wirkung voll zu entfalten.
4.4.5	Die Umsätze sind seit Beginn des Verkehrsversuchs gesunken.		Die Auswertung der Verkehrszählung zeigt: Die Zahl der Fußgänger in der Dortustraße hat während des Verkehrsversuchs zugenommen. Onlinehandel, sinkende Kaufkraft und viele weitere Faktoren belasten den Einzelhandel – unabhängig vom Straßenraumgestaltungskonzept. Dieses setzt genau dort an, wo Städte aktiv gestalten können: mit mehr Aufenthaltsqualität und einem attraktiven Umfeld, das Menschen wieder in die Innenstadt zieht.

Legende



Wird umgesetzt



Wird nicht umgesetzt



Wird teilweise umgesetzt



PARKEN

ID	Kommentar	Umsetzung	Begründung
4.5.1	Viele Rückmeldungen kritisieren den geplanten Wegfall von Parkplätzen, insbesondere mit Blick auf die Bedürfnisse von Anwohnern, Gewerbetreibenden und Besuchern.		Um den unterschiedlichen Anforderungen gerecht zu werden, wurden gezielt Maßnahmen umgesetzt: So wird ein Kurzzeitparker vor Hausnummer 69 eingerichtet, die Parkplätze 21, 22 und 23 werden in Kurzzeitparkplätze umgewandelt, die Parkplätze 2 und 3 als E-Ladeplätze kenntlich gemacht und die Radbügel vor Hausnummer 61 in Lastenradstellplätze umgewandelt.
4.5.2	Die Kreuzungen sollten abgepollert werden, damit die nicht mehr zugeparkt werden und damit Fußgängern die Querung blockieren.		Das Abpollern der Kreuzungsbereiche wird geprüft und kann – abhängig von den personellen und finanziellen Kapazitäten sowie den gesamtstädtischen Prioritäten – schrittweise umgesetzt werden. Das Zuparken von Sicht- und Querungsbereichen ist bereits heute verboten und wird durch das Ordnungsamt im Rahmen der verfügbaren Kapazitäten kontrolliert und geahndet.
4.5.3	Die Liefer-LKW haben oft aber nur an den Kreuzungen Platz zum Stehen. Also braucht man mehr Lieferzonen. Kurzzeitparken sind kontraproduktiv für die Verkehrsberuhigung.		Zusätzliche Lieferzonen werden eingeplant, wenn die Flächen zur Verfügung stehen. Kurzzeitparkplätze bleiben in begrenztem Umfang erhalten, damit Patienten oder Kundinnen und Kunden mit kurzen Wegen kurz halten können, ohne den Verkehr im Bereich wesentlich zu beeinträchtigen.

PARKEN



Legende



Wird umgesetzt



Wird nicht umgesetzt



Wird teilweise umgesetzt

ID	Kommentar	Umsetzung	Begründung
4.5.4	Kunden bleiben wegen fehlender Parkplätze weg. Die Parkplatzsuche und die weiten Wege sind ihnen zu anstrengend.		Die Erreichbarkeit der Innenstadt für Kundinnen und Kunden bleibt weiterhin gewährleistet. In fußläufiger Nähe stehen mehrere Parkhäuser sowie Kurzzeitparkplätze zur Verfügung. Auch in Einkaufszentren wie dem Stern-Center liegen die Wege von den Parkhäusern zu den Geschäften ähnlich weit. Ziel ist es, den ruhenden Verkehr im Straßenraum zu reduzieren und gleichzeitig die Aufenthaltsqualität zu erhöhen.
4.5.5	Ältere Kunden die schlecht laufen können, brauchen nahegelegene Parkplätze bei den Geschäften. Sie bleiben sonst weg.		Die Belange mobilitätseingeschränkter Personen werden besonders berücksichtigt. Behindertenstellplätze und Kurzzeitparkplätze in unmittelbarer Nähe zu den Geschäften bleiben erhalten oder werden, wenn möglich, ergänzt. Ziel ist es, auch für ältere und weniger mobile Personen eine gute Erreichbarkeit sicherzustellen.
4.5.6	Dass man mit dem Fahrzeug nur zum Be- und Entladen stehen kann, reicht nicht aus. Wenn Vertreter Ware präsentieren wollen oder Handwerker kommen. Dann funktioniert es nicht, wenn man zwischen dem Entladen und dem Beladen ins Parkhaus muss.		Für Vertreter oder Warenpräsentationen kann das Be- und Entladen vor Ort erfolgen, anschließend stehen die umliegenden Parkhäuser zur Verfügung. Ausnahmegenehmigungen nach § 46 StVO können bei der Straßenverkehrsbehörde der Landeshauptstadt Potsdam beantragt werden. Die Erteilung erfolgt nach Einzelfallprüfung, insbesondere wenn Fahrzeuge für berufliche Tätigkeiten zwingend in Arbeitsnähe benötigt werden (z. B. Handwerksbetriebe, Servicefahrzeuge). Dauergenehmigungen sind möglich, wenn ein regelmäßiger Bedarf nachgewiesen werden kann. Bei unregelmäßigen Einsätzen können auch fallbezogene Genehmigungen erteilt werden.

Legende



Wird umgesetzt



Wird nicht umgesetzt



Wird teilweise umgesetzt



PARKEN

ID	Kommentar	Umsetzung	Begründung
4.5.7	Die Gewerbetreibenden brauchen Stellplätze und kritisieren, die restriktive Vergabepraxis bei den Ausnahmegenehmigungen. Z.B. braucht ein Blumenladen einen Stellplatz, um frische Waren anzuliefern, aber auch um Gestecke für Veranstaltungen, wie Hochzeiten, Empfänge in der Staatskanzlei etc. auszuliefern. Die Lieferungen müssen termingerecht erfolgen. Man hat nicht die Zeit, das Fahrzeug erst von weiter weg heranzuholen und kann die Gestecke auch nicht über größere Entfernungen tragen.		Die Notwendigkeit kurzfristiger Lieferungen, etwa bei Floristikbetrieben, ist bekannt. Aufgrund des begrenzten öffentlichen Raums in der Innenstadt werden Ausnahmegenehmigungen nach § 46 StVO restriktiv und nur nach Einzelfallprüfung erteilt. Ziel ist es, die Arbeitsbedingungen für Gewerbetreibende zu sichern und gleichzeitig die Verkehrsberuhigung in der Innenstadt aufrechtzuerhalten.
4.5.8	Betriebe finden keine Mitarbeiter, weil die keine Parkplätze finden. Gibt es Ausnahmegenehmigungen für Gewerbetreibende und Mitarbeitende?		Für Gewerbetreibende können nach Einzelfallprüfung Ausnahmegenehmigungen nach § 46 StVO erteilt werden. Für Mitarbeitende ist eine solche Regelung nicht vorgesehen. Aufgrund des begrenzten öffentlichen Raums in der Innenstadt ist eine weitergehende Vergabe nicht möglich.
4.5.9	Handwerker müssen auch parken können. Die haben Werkzeuge in den Fahrzeugen und Materialien. Die müssen also immer wieder dahin. Dass die kommen ausladen, das Auto ins Parkhaus fahren und Stunden später das Auto wiederholen und dann einladen funktioniert nicht. Handwerker haben die Möglichkeit Ausnahmegenehmigungen zu erhalten.		Handwerksbetriebe können nach Einzelfallprüfung Ausnahmegenehmigungen nach § 46 StVO erhalten, um mit Fahrzeugen in Arbeitsnähe parken zu können.
4.5.10	Die Kurzzeitparkplätze sind immer belegt, was kann man dagegen tun?		Die Auslastung der Kurzzeitparkplätze wird regelmäßig überprüft. Bei Bedarf können die Kontrolldichte erhöht oder die Parkzeiten angepasst werden, um den Wechsel der Fahrzeuge zu verbessern.

PARKEN



Legende



Wird umgesetzt



Wird nicht umgesetzt



Wird teilweise umgesetzt

ID	Kommentar	Umsetzung	Begründung
4.5.11	Warum kein Querparken mehr? Dann könnten doch mehr Parkplätze da sein.		Querparken ist aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Platzbedarfs nicht mehr vorgesehen. Die neue Anordnung der Stellplätze sorgt für mehr Übersicht und ausreichend Raum für Fußgänger, Radfahrende und Rettungsfahrzeuge.
4.5.12	Kunden bleiben wegen fehlender Parkplätze weg.		In fußläufiger Nähe stehen mehrere Parkhäuser mit Kapazitäten für Kurzzeitparker zur Verfügung. Ziel ist es, den ruhenden Verkehr im Straßenraum zu reduzieren und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen, ohne die Erreichbarkeit für Kundinnen und Kunden zu beeinträchtigen.

Legende



Wird umgesetzt



Wird nicht umgesetzt



Wird teilweise umgesetzt



**RAD UND
E-ROLLER**

ID	Kommentar	Umsetzung	Begründung
4.6.1	Der Radverkehr scheint in der Dortustraße bislang noch ziemlich vernachlässigt zu werden. Gibt es Möglichkeiten, die Situation für Radfahrende zu verbessern, zum Beispiel durch bessere Infrastruktur oder sichere Abstellmöglichkeiten?		Mit dem Konzept wollen wir die Verkehrsmittel des Umweltverbundes, also zum Beispiel den Radverkehr, stärken. Das denkmalgeschützte Pflaster soll langfristig – zum Beispiel bei Leitungsverlegungen und abhängig von den finanziellen Möglichkeiten – schrittweise durch z.B. Neuverlegung verbessert werden.
4.6.2	Berliner Bügel sind besser geeignet und platzsparender als herkömmliche Fahrradständer.		Um das einheitliche historische Stadtbild zu erhalten, werden die bestehenden Fahrradständer weiter genutzt.
4.6.3	Eine klare und durchgehende Radführung sollte geschaffen und deutlich ausgeschildert werden – nicht nur in der Dortustraße, sondern in der gesamten Innenstadt.		Im neuen Radverkehrskonzept werden mögliche Alternativen zur besseren Führung des Radverkehrs an Hauptverkehrsstraßen betrachtet. In einer historischen Innenstadt wird der Radverkehr aber auch in Zukunft häufig im Mischverkehr auf der Fahrbahn mit geführt werden müssen. Daher wird auch schon geprüft, wie das Pflaster verbessert werden kann, sodass das Radfahren auf diesem besser möglich ist. Eine Radwegweisung wurde bereits 2015 aufgebaut und die wesentlichen Radstrecken auch in der Innenstadt beschildert.
4.6.4	Radfahrer und Rollerfahrer auf den Gehwegen stellen eine Gefahr da, was kann die Stadt dagegen tun?		Das Fahren mit Fahrrädern und E-Scootern auf Gehwegen ist nicht erlaubt. In verkehrsberuhigten Bereichen nutzen alle Verkehrsteilnehmenden die Fläche gemeinsam. Hier gilt Schrittgeschwindigkeit und besondere Rücksichtnahme gemäß § 1 StVO. Die Einhaltung dieser Regeln wird durch Ordnungsamt und Polizei kontrolliert.

RAD UND E-ROLLER



Legende



Wird umgesetzt



Wird nicht umgesetzt



Wird teilweise umgesetzt

ID	Kommentar	Umsetzung	Begründung
4.6.5	Der Gehweg in der Lindenstraße ist der breiteste. Wenn man Radfahrer zulassen würde, könnte man doch die Dortustraße für Radfahrer sperren.		Die Lindenstraße steht unter Denkmalschutz und ist Teil eines sensiblen historischen Ensembles. Eine Freigabe des Gehwegs für Radfahrende ist dort nicht vorgesehen. Die Dortustraße bleibt eine wichtige Verbindung für den Radverkehr und soll daher weiterhin für Radfahrende offenbleiben.
4.6.6	E-Roller stehen im Weg.		Das Abstellen von E-Rollern auf Gehwegen und in Engstellen ist nicht erlaubt. Künftig sollen ausgewiesene Abstellflächen eingerichtet werden, um geordnete Stellmöglichkeiten zu schaffen und Behinderungen zu vermeiden. In der Dortustraße wurden bereits erste Jelbi-Stationen eingerichtet, an denen E-Roller gebündelt abgestellt werden können.
4.6.7	Fahrbahnen sind vom Belag her nicht für das Radfahren geeignet.		Der bestehende Fahrbahnbelag steht unter Denkmalschutz und kann daher nicht grundlegend verändert werden.

Legende



Wird umgesetzt



Wird nicht umgesetzt



Wird teilweise umgesetzt

• • • **SONSTIGES**

ID	Kommentar	Umsetzung	Begründung
4.8.1	Carsharing-Fahrzeuge sollten ausschließlich in Parkhäusern und nicht am Straßenrand abgestellt werden.		Eine gute Erreichbarkeit und Sichtbarkeit fördern die Nutzung von Carsharing. Private Parkhausbetreiber können jedoch nicht verpflichtet werden, Carsharing-Plätze in ihren Parkhäusern anzubieten.
4.8.2	Drei der Parkplätze sollten als Carsharing-Parkplätze ausgewiesen werden. Carsharing ist ein zentraler Baustein, um Menschen das Abschaffen des eigenen Autos zu erleichtern. Damit Carsharing funktioniert, müssen die Fahrzeuge wohnortnah verfügbar sein.		<p>Carsharing-Fahrzeuge dürfen nicht automatisch im Bewohnerparkbereich stehen, weil die Stellflächen dort vorrangig für Bewohnerinnen und Bewohner vorgesehen sind. Der öffentliche Straßenraum kann nicht ohne Weiteres für einzelne Anbieter reserviert werden. Für Carsharing-Stellplätze braucht es eine gesonderte verkehrsrechtliche Anordnung und eine klare Ausweisung, damit sie rechtssicher genutzt werden können.</p> <p>Wir werden prüfen, an welchen geeigneten Stellen Carsharing-Plätze eingerichtet werden können – ähnlich wie an der Hegelallee/Ecke Dortustraße. Dabei müssen sowohl die Bedürfnisse der Anwohnenden als auch die Anforderungen des Carsharings berücksichtigt werden und werden diese im Rahmen der Umsetzung des Straßenraumgestaltungskonzeptes umsetzen.</p>
4.8.3	Es wird bemängelt, dass ein übergeordnetes, zusammenhängendes Konzept für die gesamte Innenstadt fehlt.		Das Thema "Straßenräume neu denken" wurde bereits mit größerem Fokus behandelt. Die Dortustraße dient als erster Modellversuch, um neue Ansätze für die Innenstadt zu erproben.

SONSTIGES



Legende



Wird umgesetzt



Wird nicht umgesetzt



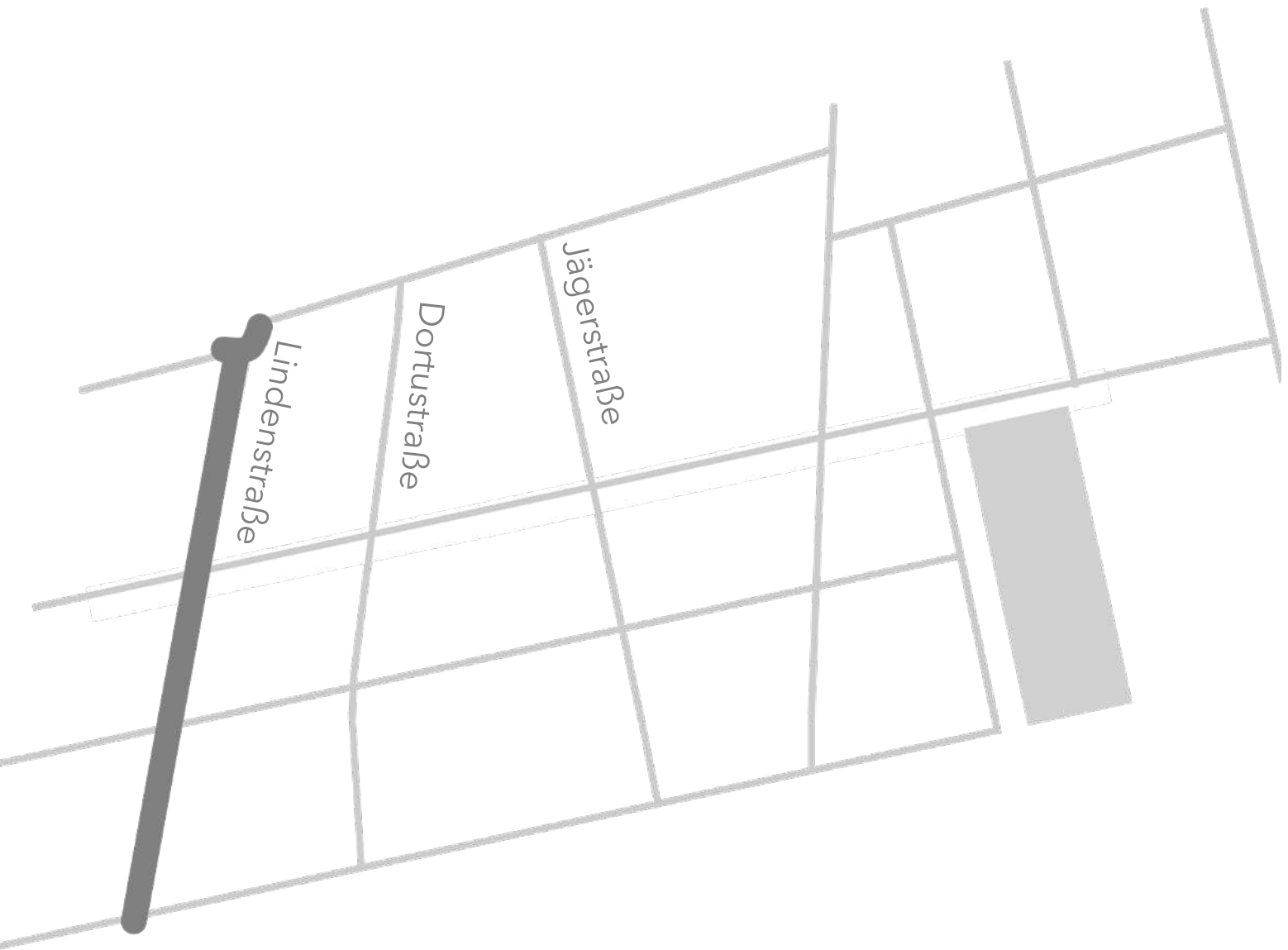
Wird teilweise umgesetzt

ID	Kommentar	Umsetzung	Begründung
4.8.4	Die Dortustraße erst mal richtig mit den dauerhaften Elementen gestalten. Dann erst in den anderen Straßen anfangen.		Die Dortustraße war bewusst als Modellprojekt mit reversibler Gestaltung angelegt, um Erfahrungen zu sammeln und Auswirkungen zu testen. Auf dieser Grundlage wird derzeit das Straßenraumgestaltungskonzept für weitere Straßen erarbeitet. Die Umsetzung der gesamten Planung soll schrittweise und im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel erfolgen.
4.8.5	Die Südseite der Dortustraße sollte als Spielstraße ausgewiesen werden, anstatt Tempo 20 oder Shared Space. Nur so ist gewährleistet, dass Fußgänger die Straße sicher nutzen dürfen. Wenn alle Parkplätze als Anwohnerparkplätze ausgewiesen sind, gibt es ohnehin weniger Parkverkehr – eine Spielstraße würde den Verkehr daher kaum beeinträchtigen.		Ein verkehrsberuhigter Bereich wäre grundsätzlich möglich, ist aber aus Sicht der Planung nicht zwingend erforderlich. Das Senkrechtparken spricht zudem gegen die Einrichtung eines solchen Bereichs.
4.8.6	Der Entwurf für die Lindenstraße könnte auch auf die Dortustraße übertragen werden.		Beide Straßen müssen individuell betrachtet werden. So hat beispielsweise die Lindenstraße einen kleineren Querschnitt.

A photograph of a cobblestone street lined with trees and parked cars, with a green tint overlay. The street is paved with cobblestones and has a central lane marked with white lines. On the left, there is a small green canopy with the text "EGGschnecken" on it. Two people are walking on the left side of the street. On the right, there are several parked cars and a building. The background is filled with large, leafy trees. The sky is bright and slightly cloudy.

Lindenstraße & Platz am Jägertor

Lindenstraße & Platz am Jägertor



AUFENTHALTS- QUALITÄT



Legende



Wird umgesetzt



Wird nicht umgesetzt



Wird teilweise umgesetzt

ID	Kommentar	Umsetzung	Begründung
5.1.1	An dieser Stelle werden Bänke gewünscht, um die Aufenthaltsqualität zu verbessern.		Eine zusätzliche Möblierung mit Bänken, auch der Brandenburger Straße wird geprüft.
5.1.2	Am Platz am Jägertor könnten Bänke und mehr Begrünung nicht nur die Aufenthaltsqualität steigern, sondern auch als attraktive Abgrenzung zur Fahrbahn dienen.		In Abstimmung mit der Unteren Denkmalbehörde werden zusätzliche Begrünung und Sitzgelegenheiten geprüft. Aktuell sind in den Planungen Sitzmöglichkeiten auf dem Platz vorgesehen und je nach finanzieller Verfügbarkeit erfolgt die Umsetzung.
5.1.3	Ein großes, praktisches Sitzmöbel für Familien bietet mehr Komfort als mehrere kleinteilige Sitzgelegenheiten.		Der Vorschlag für größere Sitzmöbel wird aufgegriffen und die Umsetzbarkeit im Hinblick auf den Denkmalschutz sorgfältig geprüft.
5.1.4	Die Sichtachse steht ebenfalls unter Denkmalschutz und sollte bei allen Planungen berücksichtigt werden.		Der Erhalt der Sichtachse wird in den Planungen beachtet. Um diese zu erhalten wurde aufgrund der geringen Breite der Lindenstraße zum Längsparken gewechselt.
5.1.5	Viele Rückmeldungen betonen den Wunsch nach mehr Grünflächen, zusätzlichen Baumpflanzungen und dem Erhalt bestehender Bäume. Diese Maßnahmen werden als wichtiger Beitrag zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und zur Klimaanpassung gesehen. Besonders positiv hervorgehoben werden die „Grüne Familie“ sowie kleine grüne Inseln im Straßenraum, die das Stadtbild aufwerten und für mehr Lebensqualität sorgen.		Die Stadt begrüßt den Wunsch nach mehr Grün und Baumpflanzungen. Neue Begrünungen und Baumpflanzungen werden – soweit mit dem Denkmalschutz vereinbar – umgesetzt. Ziel ist es, Aufenthaltsqualität und Stadtklima zu verbessern, ohne das historische Stadtbild zu beeinträchtigen.

Legende



Wird umgesetzt



Wird nicht umgesetzt



Wird teilweise umgesetzt



PARKEN

ID	Kommentar	Umsetzung	Begründung
5.5.1	Durch Poller an den Straßenecken könnte unberechtigtes Parken verhindert und die Sicherheit für alle erhöht werden.		Das beauftragte Planungsbüro hat überprüft, wie Fahrzeuge – insbesondere größere, wie ein Müllfahrzeug – an den Kreuzungen abbiegen können. Leider lässt sich diese Maßnahme nicht an allen Kreuzungen umsetzen, da an einigen Stellen die benötigte Fahrbahnfläche für abbiegende Fahrzeuge erhalten bleiben muss. An den Stellen, die möglich waren, wurden Poller in den Plänen integriert.
5.5.2	Durch die Anordnung der Parkstände als Senkrechtparker könnten die Fahrgeschwindigkeiten reduziert werden.		Eine Neuordnung der Parkstände ist derzeit nicht vorgesehen, da die Reduzierung des ruhenden Verkehrs zugunsten einer höheren Aufenthaltsqualität im Vordergrund steht.
5.5.3	Das bisherige Mischparken ist eine passende Lösung, da reine Bewohnerparkplätze keinen Mehrwert bieten. Auch aus Perspektive der Gewerbetreibenden ist das Mischparken besser.		Die Mischnutzung steht im Widerspruch zu dem durch die Stadtverordneten beschlossenen Ziel der Herausnahme des Besucherverkehrs aus der Innenstadt. Für längere Aufenthalte stehen in der Umgebung Parkhäuser zur Verfügung. Für Gewerbetreibende bedeutet die geplante Neuregelung keine große Veränderung, da auch bisher nur gebührenpflichtige Parkplätze bereit stehen. In begründeten Einzelfällen können Gewerbetreibende eine Ausnahmegenehmigung für einen Anwohnerparkschein bei der Unteren Straßenverkehrsbehörde der LHP beantragen.
5.5.4	Statt eines Taxistands vor dem Jägerstor wäre ein Behindertenparkplatz an dieser Stelle sinnvoller.		Die Verlagerung der Taxistände ist erfolgt, einen Behindertenstellplatz gibt es jedoch nicht.

PARKEN



Legende



Wird umgesetzt



Wird nicht umgesetzt



Wird teilweise umgesetzt

ID	Kommentar	Umsetzung	Begründung
5.5.5	Kurzzeitparker sollten länger als 30 Minuten stehen dürfen.		Kurzzeitparken ist vor allem dafür gedacht, schnelle Besorgungen oder Abholungen zu erledigen. Das Ziel des beschlossenen Konzeptes "Innenstadt-Straßenräume neu denken" ist die Herausnahme des Besucherverkehrs aus der Innenstadt, um mehr Aufenthaltsqualität zu erzielen. Wer einen längeren Aufenthalt plant, kann die nahegelegenen Parkhäuser nutzen.
5.5.6	Weshalb ist kein Querparken mehr geplant?	-	Die Innenstadt soll attraktiver und nicht mehr von parkenden Autos dominiert werden. Parkplätze sollen gemäß Beschluss der Stadtverordneten hauptsächlich für Anwohnende und nicht mehr für Besucher vorgesehen werden um auch Parksuchverkehr zu minimieren. So bleibt mehr Platz für alle und die Innenstadt wird lebenswerter.
5.5.7	Viele Rückmeldungen äußern die Sorge, dass der geplante Wegfall von Parkplätzen zu einem erhöhten Parkdruck für Anwohner und Gewerbetreibende führen könnte. Es wird häufig angemerkt, dass zusätzliche Kurzzeit- und Anwohnerparkplätze benötigt werden, um die Erreichbarkeit und Attraktivität der Innenstadt zu erhalten. Taxi-Stellplätze werden von mehreren Seiten als wenig genutzt und daher als verzichtbar eingeschätzt.		Im Zuge der aktuellen Planungen wurden verschiedene Flächen neu organisiert, um die Erreichbarkeit und Nutzbarkeit für unterschiedliche Gruppen zu verbessern. Dazu gehören die Umwandlung von Lieferzonen und Taxiständen in Kurzzeitparkplätze und die Anpassung von Behindertenparkplätzen. Ziel dieser Maßnahmen ist es, den Parkdruck zu verringern, die Aufenthaltsqualität zu erhöhen und die Bedürfnisse von Anwohnern, Gewerbetreibenden und Besuchern bestmöglich zu berücksichtigen.
5.5.8	In der Lindenstraße sollten zwischen Gutenbergstraße und Brandenburger Straße Kurzzeitparkplätze angeordnet werden.		In der Lindenstraße zwischen Gutenbergstraße und Brandenburger Straße werden Kurzzeitparkplätze geprüft.

Legende



Wird umgesetzt



Wird nicht umgesetzt



Wird teilweise umgesetzt



**RAD UND
E-ROLLER**

ID	Kommentar	Umsetzung	Begründung
5.6.1	Was passiert mit den bestehenden Fahrradständern?		Einige vorhandene Fahrradständer sollen in die derzeit als Parkstreifen genutzten Flächen verlagert werden.
5.6.2	Im Bereich der Lindenstraße und des Platz am Jägertor wäre eine Radfahrachse mit geeigneter Oberfläche wünschenswert.		Das Pflaster soll nach und nach verbessert werden, zum Beispiel wenn ohnehin Leitungen verlegt werden und es die finanziellen Möglichkeiten erlauben.
5.6.3	Die geplante Anzahl und Platzierung von Fahrradständern wird unterschiedlich bewertet. Einige Bürgerinnen und Bürger empfinden die Dichte der Fahrradständer als übertrieben, während andere das Angebot grundsätzlich begrüßen, sich aber eine sinnvollere und besser verteilte Anordnung im Straßenraum wünschen.		Die Positionierung der Fahrradständer wurde im Zuge der Planung geprüft und teilweise angepasst. So wurden beispielsweise Radbügel an der Kreuzung Gutenbergstraße entfernt, einige Radbügel in Lastenradstellplätze umgewandelt und vor Hausnummer 50 die Anordnung von Radbügeln und Außen gastronomie getauscht. Ziel ist es, ein ausgewogenes und bedarfsgerechtes Angebot an Fahrradabstellplätzen zu schaffen.
5.6.4	Viele Bürgerinnen und Bürger wünschen sich sichere und klar abgegrenzte Gehwege. E-Scooter und Fahrräder auf Gehwegen werden als störend und gefährlich empfunden. Es wird gefordert, den Fußverkehr klar zu priorisieren und besser zu schützen.		Die Anliegen zum Schutz und zur Priorisierung des Fußverkehrs wurden soweit möglich in den Planungen berücksichtigt. Ziel ist es, sichere und komfortable Gehwege zu schaffen und den Fußverkehr zu stärken. Die aktuellen Planungen sehen u.a. auch vor, die Gastronomieflächen teilweise auf ehemalige Parkplätze zu verlagern um damit breitere, komfortablere Gehwege für die Fußgänger zu erreichen.

RAD UND E-ROLLER



Legende



Wird umgesetzt



Wird nicht umgesetzt



Wird teilweise umgesetzt

ID	Kommentar	Umsetzung	Begründung
5.6.5	Verbesserungen für Radfahrende werden grundsätzlich begrüßt, etwa durchgängige, sichere Fahrstreifen. Kritik gibt es am Kopfsteinpflaster, das als unbequem und gefährlich für Radfahrer empfunden wird.		Die Hinweise und Wünsche zur Verbesserung des Radverkehrs wurden soweit möglich in die Planungen aufgenommen. Ziel ist es, die Bedingungen für Radfahrende zu verbessern und die Sicherheit zu erhöhen, wobei die baulichen und denkmalrechtlichen Rahmenbedingungen berücksichtigt werden. Das denkmalgeschützte Straßenpflaster der Innenstadt darf nicht entfernt werden. Die Stadt prüft jedoch, wie es fahrradfreundlicher gestaltet werden kann – etwa durch teilweises Abschleifen oder eine optimierte Verlegung der Pflastersteine. Das Problem ist erkannt, mögliche Verbesserungen hängen jedoch stark von den verfügbaren Haushaltsmitteln ab.

Legende



Wird umgesetzt



Wird nicht umgesetzt



Wird teilweise umgesetzt

• • • **SONSTIGES**

ID	Kommentar	Umsetzung	Begründung
5.8.1	Die Gastroflächen des Laila Cafés müssen angepasst werden.		Die Verortung der Gastronomiefläche wird in den Plänen angepasst.
5.8.2	Ein öffentliches WC an diesem Standort wäre sehr hilfreich.		Da es in unmittelbarer Nähe, z.B. Hegelallee/Schopenhauerstr., Hegelallee/Nauener Tor, Dortustraße/Ecke Brandenburger Str. bereits öffentliche WCs gibt, sind derzeit keine weiteren Toiletten vorgesehen.
5.8.3	Poller reichen nicht, um zu verhindern, dass Kinder auf die Fahrbahn rennen.	-	Poller allein schützen Kinder nicht ausreichend vor dem Straßenverkehr. Sie halten zwar Autos auf, aber nicht Kinder davon ab, auf die Straße zu laufen. Gleichzeitig gilt: Wie überall im öffentlichen Raum liegt auch ein Teil der Verantwortung bei den Erziehungsberechtigten, besonders wenn Kinder sich in der Nähe von Straßen aufhalten. Unser Ziel ist es, gemeinsam sichere und lebenswerte Räume für alle Altersgruppen zu schaffen.
5.8.4	Die Lindenstraße 65 und 66 haben Zufahrten. Auf den Grundstücken gibt es aber keine Stellplätze. Da es die Zufahrten aber gibt, müssen die formell auch erreichbar sein. Daher ist im Konzept eine Fahrgasse zu den Zufahrten freigelassen. Wenn die Eigentümer der Lindenstraße 65 und 66 zustimmen, dann könnte man doch diese Fahrgasse auch für andere Nutzungen vorsehen. Das Brahnii in der Lindenstraße 66 sollte auch Außenplätze auf dem Platz haben.		Das Freihalten der Fahrgassen über die Platzflächen im Bereich Lindenstr. 65 und 66 wird im Konzept berücksichtigt. Flächen für die Außengastronomie der anliegenden Gastronomie (auch Brahmii) ist vorgesehen.

SONSTIGES



Legende




Wird umgesetzt



Wird nicht umgesetzt



Wird teilweise umgesetzt

ID	Kommentar	Umsetzung	Begründung
5.8.5	Beim Platz am Jägertor reichen Poller als Abgrenzung nicht aus, um zu verhindern, dass spielende Kinder auf die Fahrbahn laufen.		Poller allein bieten keine vollständige Sicherheit für spielende Kinder – ergänzende Maßnahmen wie klare Gestaltung und begleitende Aufsicht können helfen, Risiken zu minimieren.
5.8.6	Könnte der Platz am Jägertor komplett für den Autoverkehr gesperrt werden? Alternativ wäre es denkbar, die Einbahnstraße für Radfahrende in Gegenrichtung freizugeben und die Mittelpromenade für den Radverkehr zu nutzen.		Diese Variante wurde geprüft. Im Ergebnis bringt eine komplette Sperrung zu viele Nachteile mit sich, zum Beispiel für Müllfahrzeuge, Rettungsdienste sowie LKW und Lieferwagen in der "kleinen" -Hegelallee. Im südlichen Bereich der Hegelallee ist stattdessen eine Einbahnstraßenregelung vorgesehen. Damit soll verhindert werden, dass Ausweichverkehre von der Hegelallee auf die Hauptstraße gelangen diese Straße nutzen.

