



Landeshauptstadt  
Potsdam

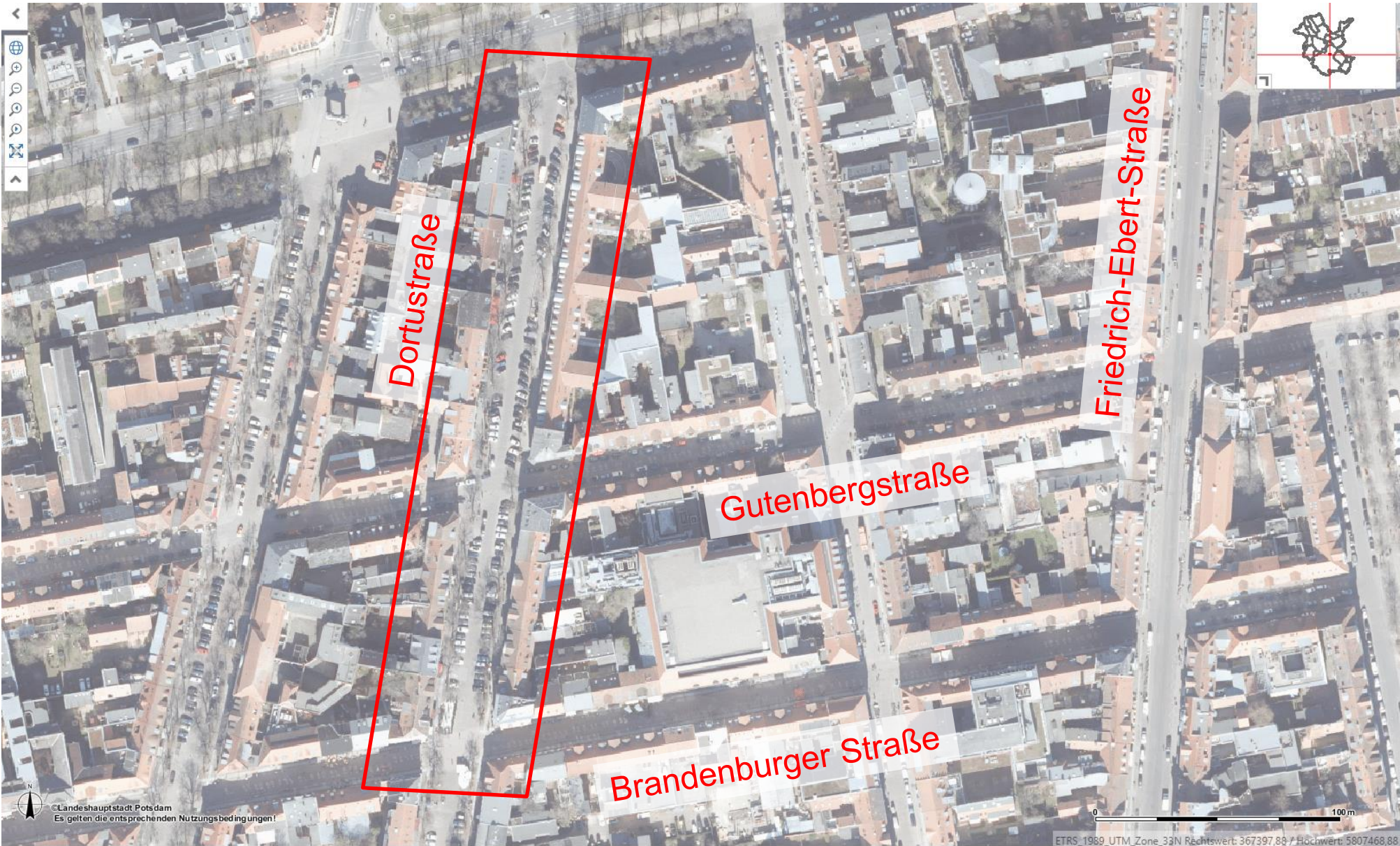
# Modellversuch Dortustraße Erfahrungen und Weiterentwicklung

Fachbereich Mobilität und technische Infrastruktur

Mobilitaet-Infrastruktur@rathaus.potsdam.de

**Besser mobil.  
Besser leben.**  
[www.potsdam.de/besser-mobil](http://www.potsdam.de/besser-mobil)



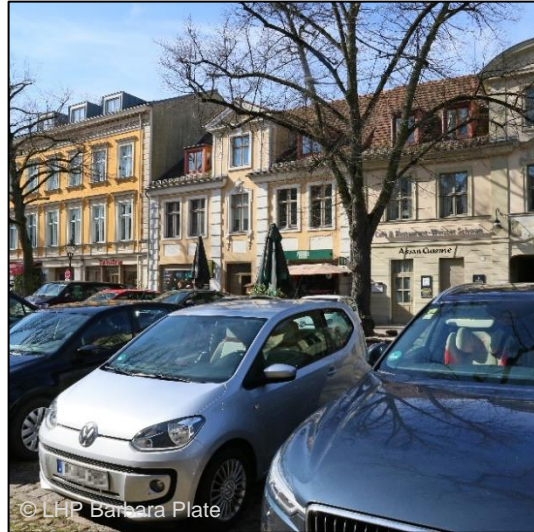


## Abgrenzung Modellversuch Dortustraße

Markiert: Betroffener  
Straßenabschnitt

# Modellversuch Dortustraße

Start am 28.03.2024

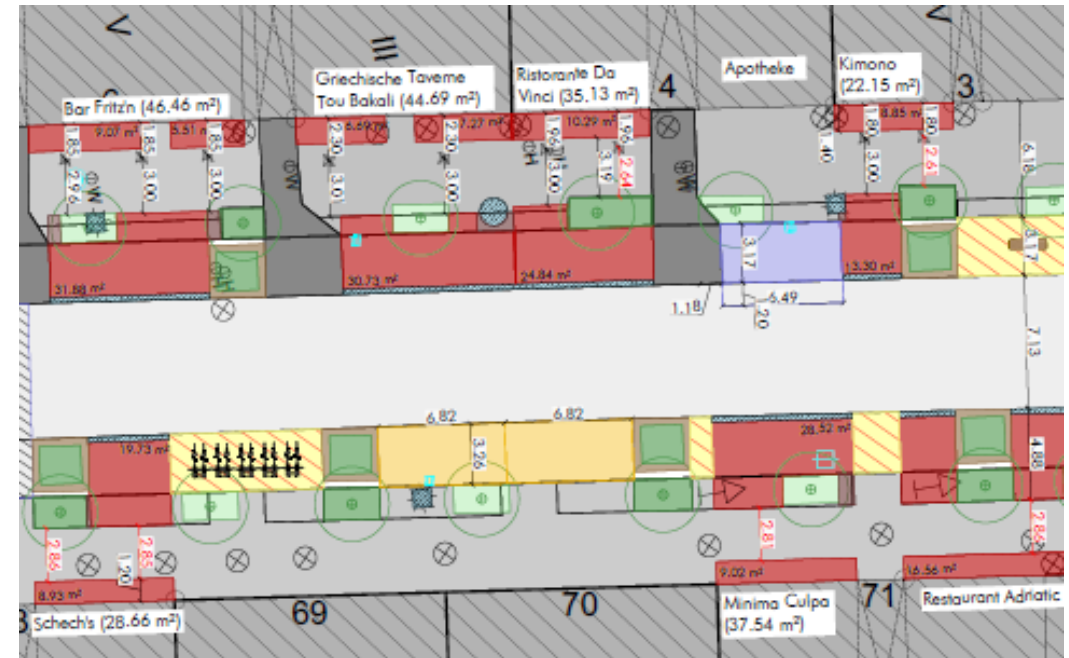


## Konkrete Festlegung

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

## Rahmenbedingungen

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



# Modellversuch Dortustraße

Maßnahmen zw. Brandenburger Str. und Gutenbergstr.

Podest Gastronomie  
© LHP Robert Erler



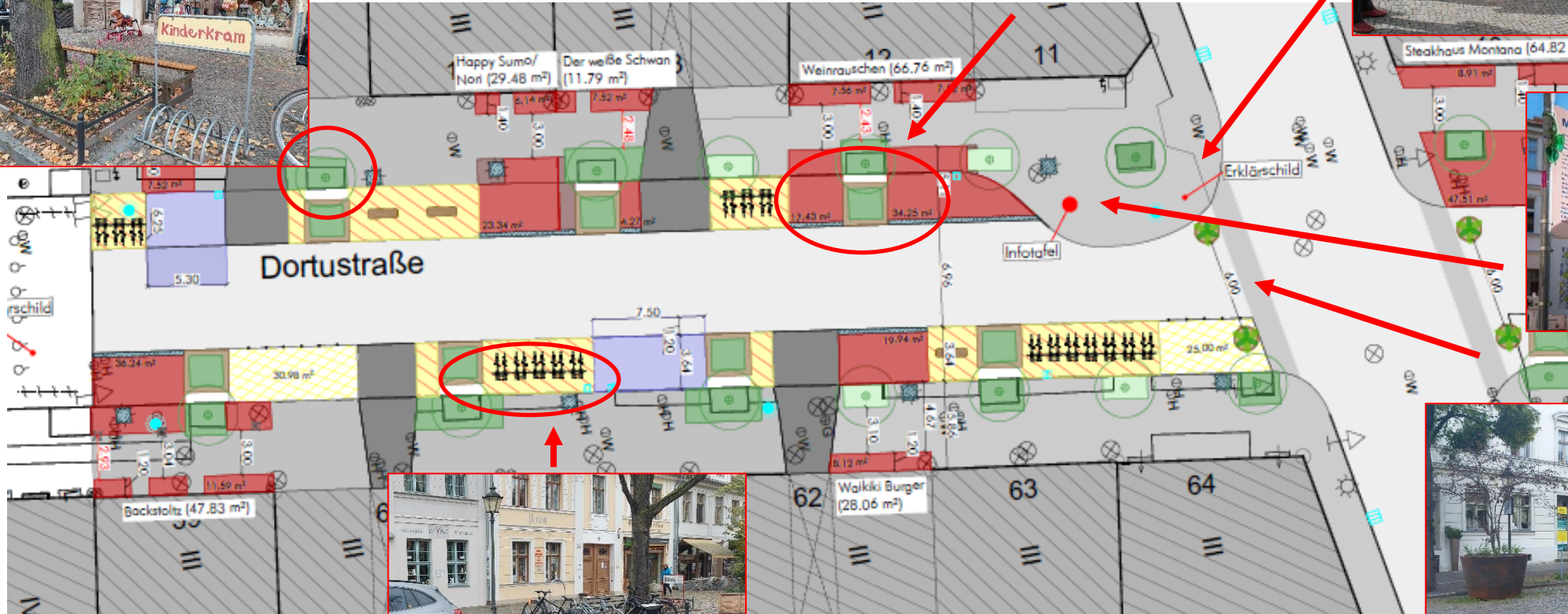
Landeshauptstadt  
Potsdam



Erklärschild  
© LHP Barbara Plate



Baumscheibe  
© LHP Jörg Leben



Infotafel  
© LHP Robert Schnabel



Rad-Abstellplätze  
© LHP Jörg Leben



Eingangssituation  
© LHP Nils-Friso Weber

# Modellversuch Dortustraße

Maßnahmen zw. Gutenbergstr. und Hegelallee

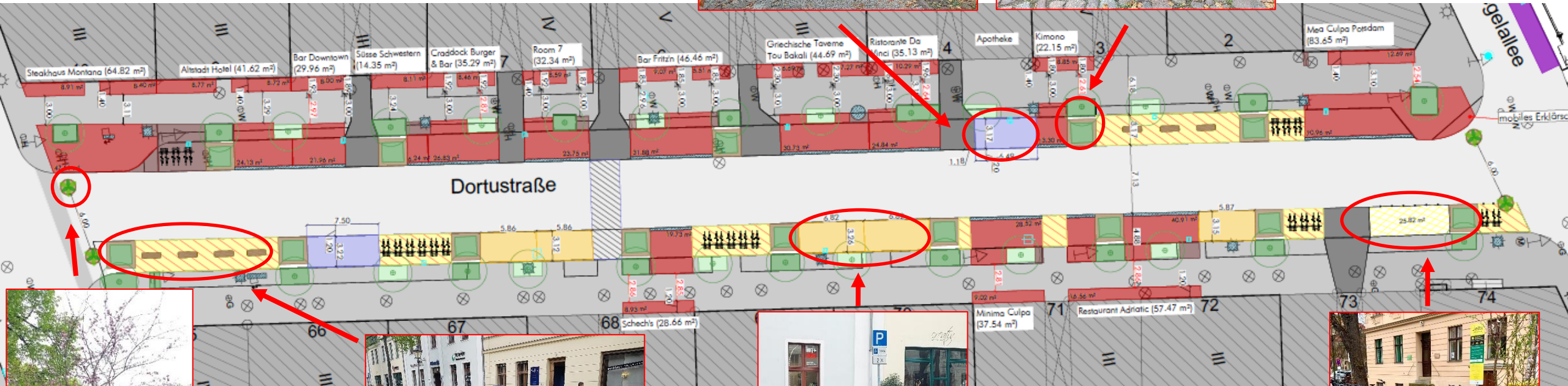
Behindertenstellplatz  
© LHP Jörg Leben



Hochbeet  
© LHP Jörg Leben



Landeshauptstadt  
Potsdam



Pflanzgefäß  
© LHP Rober Erler



Konsumzwangfreie Zone + Hochbeet  
© LHP Rober Erler



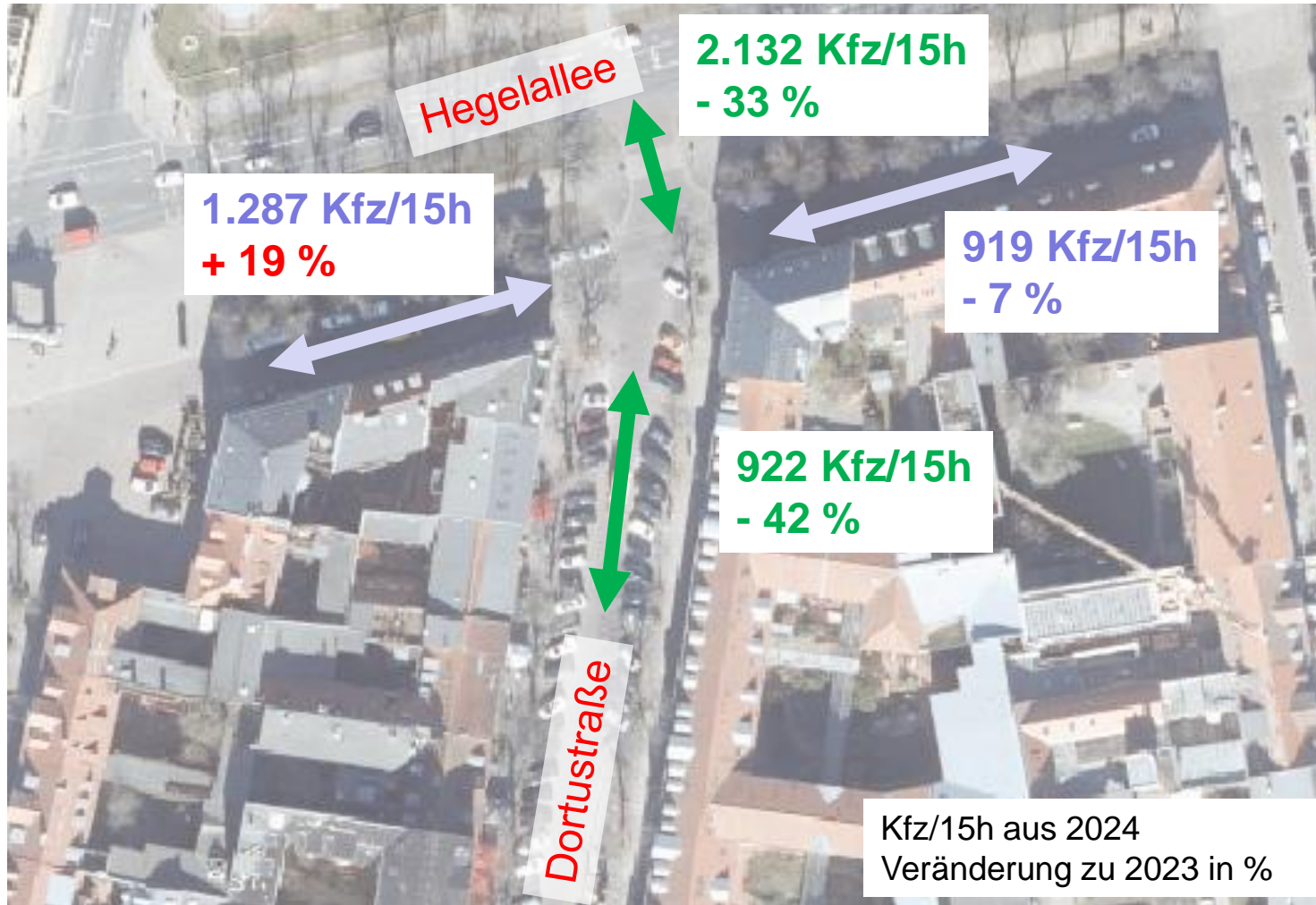
Kurzparken  
© LHP Jörg Leben



Jelbi-Punkt  
© LHP Sybille Straßberger

# Erfahrungen

## Kfz-Verkehrszahlen

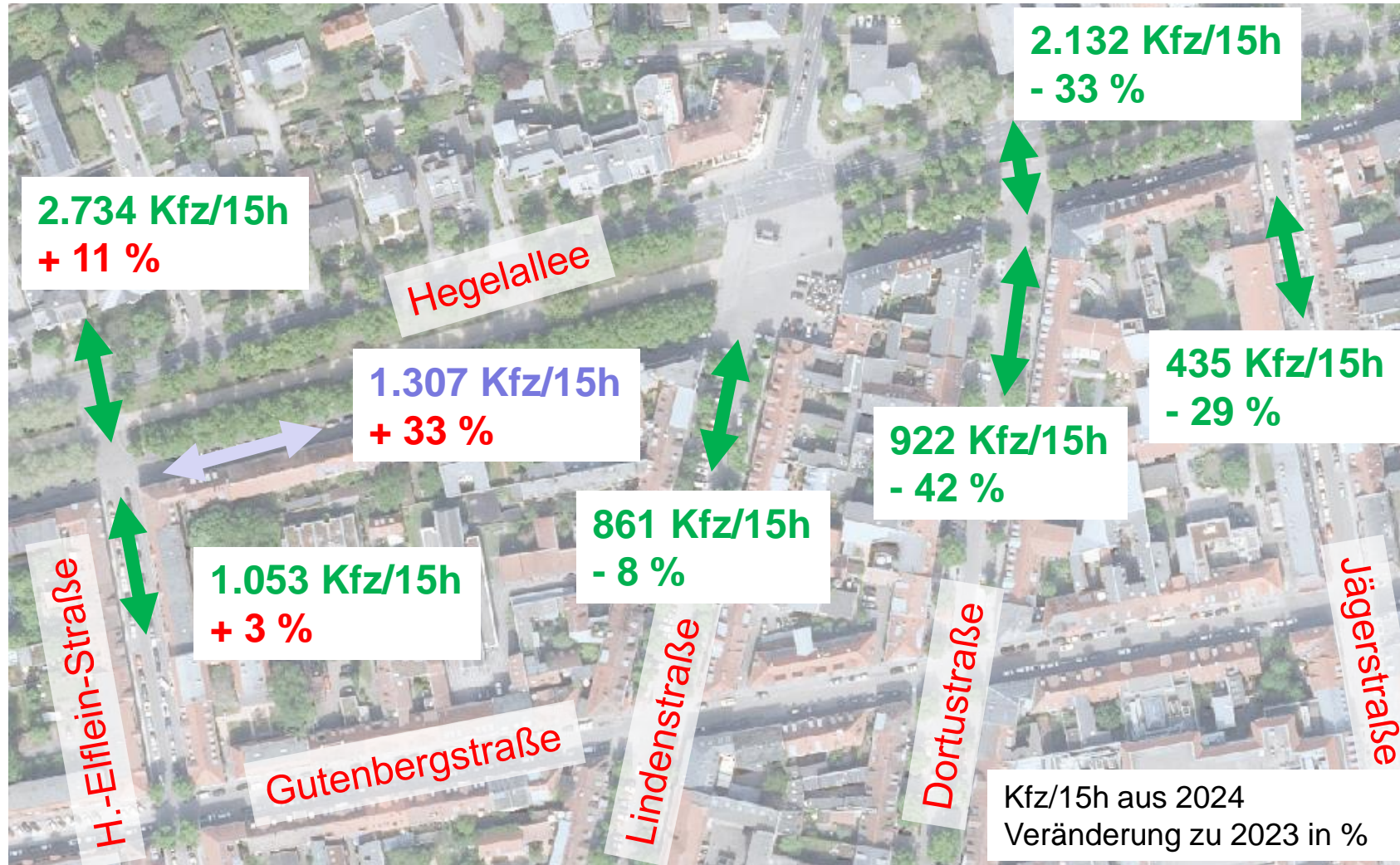


Vergleich zwischen Oktober 2023 und Oktober 2024

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

# Erfahrungen

## Kfz-Verkehrszahlen im Umfeld

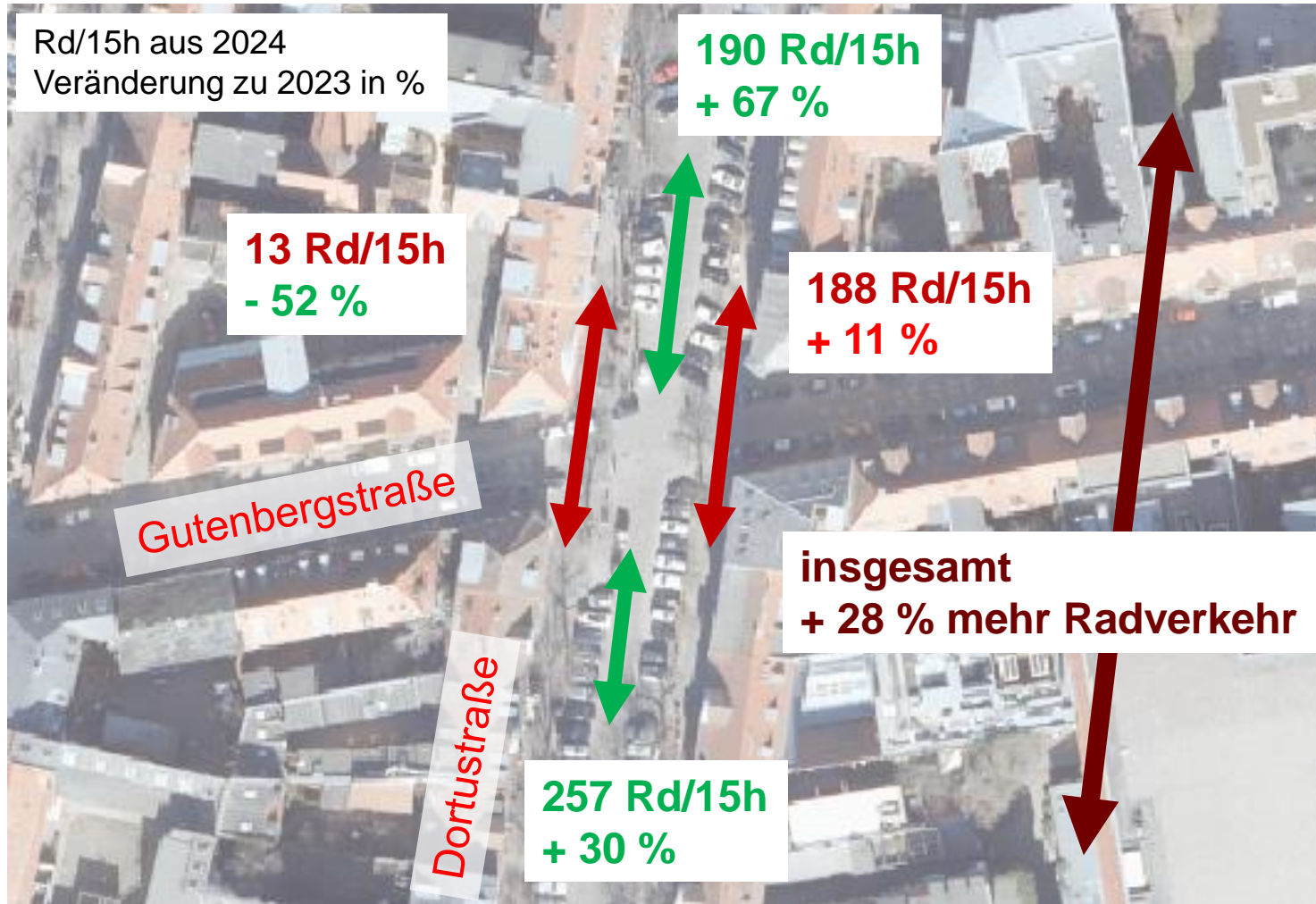


Vergleich zwischen Oktober 2023 und Oktober 2024

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

# Erfahrungen

## Rad-Verkehrszahlen

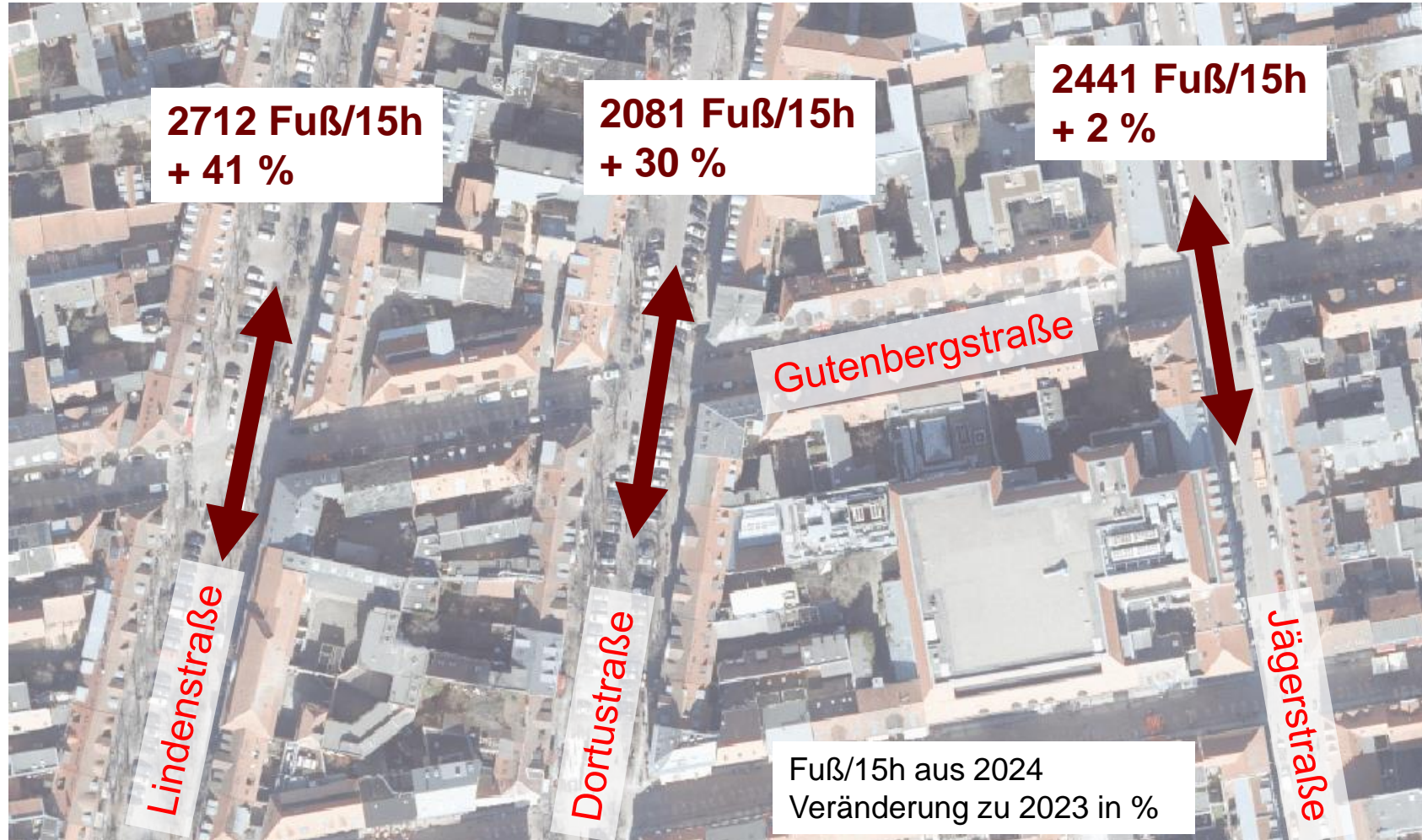


Vergleich zwischen Oktober 2023 und Oktober 2024

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

# Erfahrungen

## Fuß-Verkehrszahlen



Vergleich zwischen Oktober 2023 und Oktober 2024

- Insgesamt Zunahme Fußverkehr an den Stichtagen

### Dortustraße

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

# Erfahrungen im Modellversuch

## Unfallzahlen

### Unfälle

vor Verkehrsversuch

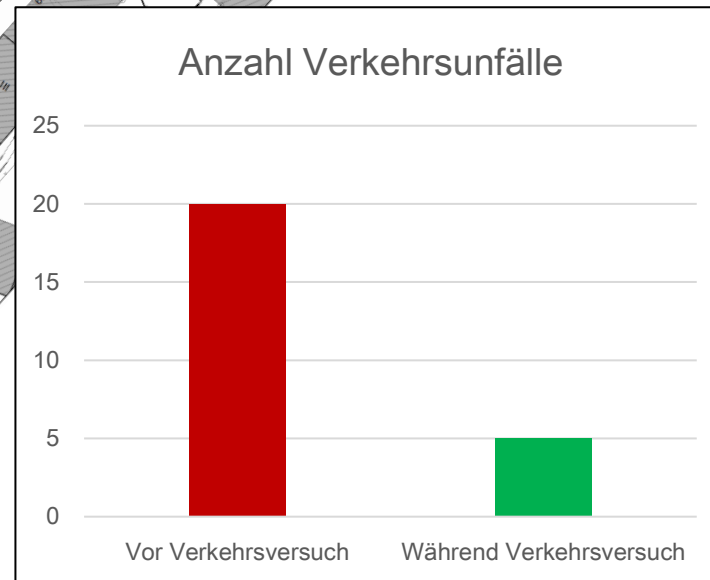
während Verkehrsversuch



Bereich Dortustraße zwischen Brandenburger Straße und Hegelallee inkl. Knotenpunkte

Vergleich im 1-Jahres-Zeitraum vorher

28.03.2023-27.03.2024 mit Versuchszeitraum  
28.03.2024-31.12.2024



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

➤ Unfallgeschehen weiterhin unauffällig

# Erfahrungen im Modellversuch



## Verwarnungsgelder



© LHP Barbara Plate



© LHP Robert Stöhr

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

# Erfahrungen im Modellversuch



## Einbindung der Verbände und Kammern



- Information und Austauschrunden unmittelbar vor dem Start sowie fortlaufend während des Modellversuchs
- gemeinsame Ortsbegehung und Austausch mit Gewerbetreibenden und Gastronomen am 19.11.2024
- Abgleich der jeweiligen Erkenntnisse und Entwicklungen
- konstruktiver Austausch
- gemeinsames Ziel einer positiven Weiterentwicklung der Innenstadt
- allgemeiner Rückgang der Umsatzentwicklung in der Innenstadt
- kritische Begleitung aller weiteren Maßnahmen mit potenziell negativen wirtschaftlichen Auswirkungen

# Erfahrungen im Modellversuch



## Weiterhin bestehende Herausforderungen und Konflikte



© LHP Robert Stöhr



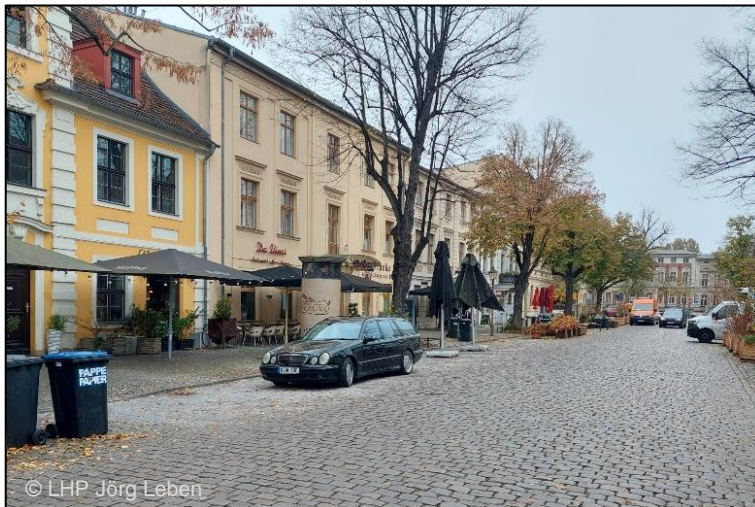
© LHP Jörg Leben

- Parken in den Abendstunden insbesondere durch Gastrobesuchende im Nordabschnitt (außerhalb des zum Parken gekennzeichneten Bereichs)  
Verwarnungsgeld von 10,- € erweist sich als nicht abschreckend
- Parkdruck in benachbarten Straßen erhöht – Anwohnende finden schlechter einen Parkplatz
- Im Versuchszeitraum Erlaubnis für Gastro unebenes Pflaster mit Split auszugleichen  
Folge: Split gelangt in Regenabläufe
- Ziel der Umgestaltung ist es, eine begehbare Gehwegbreite von 3 m zu erreichen.  
Durch Bestuhlung oder Aufsteller wurden die Vorgaben an einigen Stellen - trotz Kontrollen - nicht eingehalten



### Positiv

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



## Negativ

- Unzulässiges Parken

Sowohl positive als auch negative Rückmeldungen aus Anwohnerschaft und Gewerbe

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

# Ausblick

## Verkehrsorganisation

### Nordabschnitt

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

### Südabschnitt

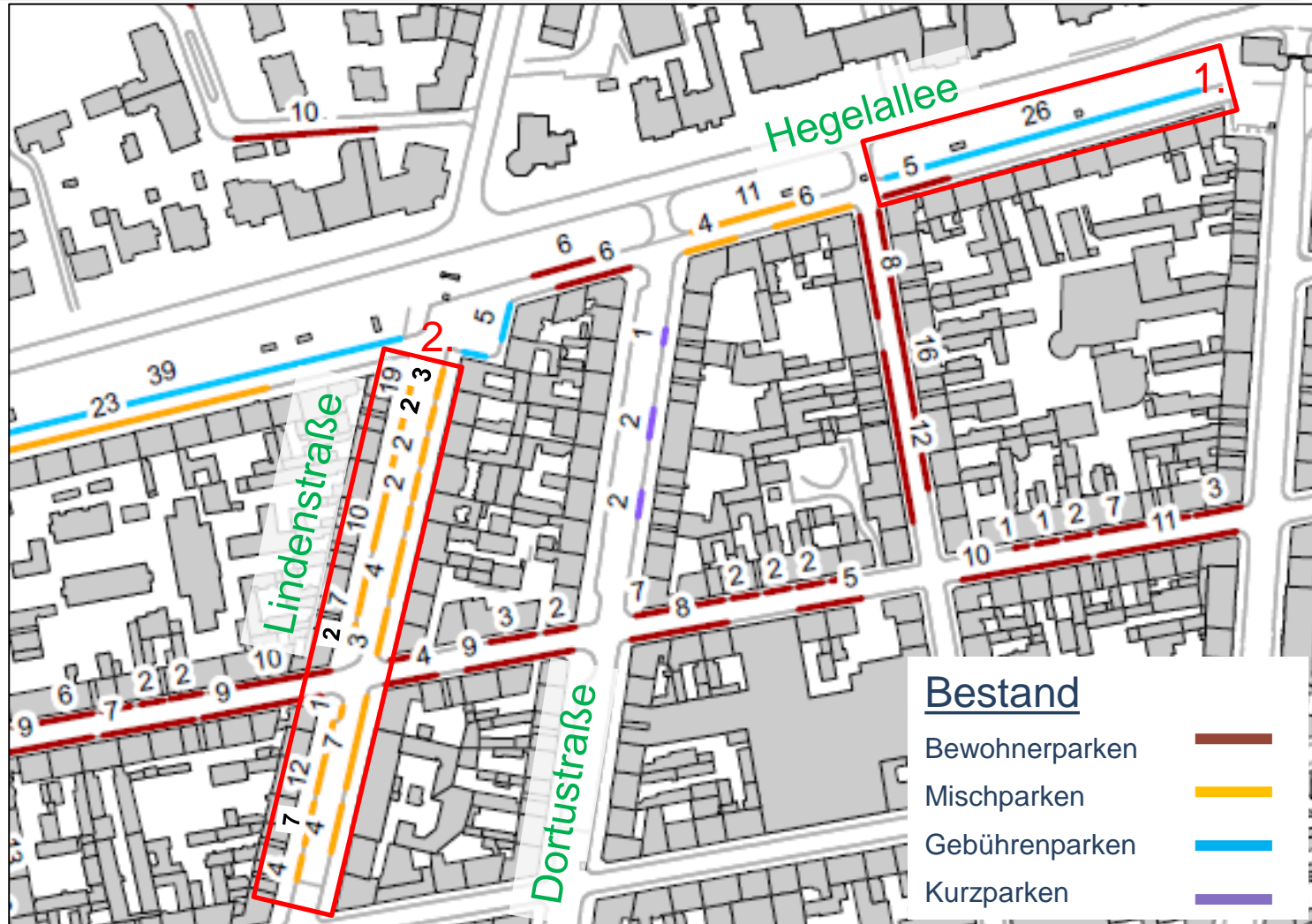
- Verkehrsberuhigter Bereich

Anpassungen gemäß  
Straßenraumgestaltungskonzept  
voraussichtlich:

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



## Parken gemäß Beschluss DS 24/SVV/0945



Änderungen –  
gemäß Beschluss DS 24/SVV/0945

1. Hegelallee: 26 gebührenpflichtige Parkstände werden für Bewohnende frei gegeben -> Mischparken mit einer Stunde Höchstparkdauer (entsprechend benachbarten Abschnitt)  
Die gegenüberliegenden 5 Bewohnerparkstände werden ins Mischparken integriert  
Alle 31 Parkstände sind ab 20 Uhr für Bewohner reserviert
2. Lindenstr.: 89 Parkstände werden ab 20 Uhr für Bewohnende reserviert

# Ausblick

## Ergänzung Parkleitsystem



Zusätzlicher Hinweis auf das Parkhaus auf dem Mittelpfeiler der Durchfahrt zur Stadtverwaltung



Zusätzlicher Vorwegweiser auf der Mittelpromenade kurz für der Einmündung Dortustr.



Landeshauptstadt  
Potsdam

Herzlichen Dank  
für Ihre Aufmerksamkeit!

**Besser mobil.  
Besser leben.**  
[www.potsdam.de/besser-mobil](http://www.potsdam.de/besser-mobil)

