

Mobilitätskonzept Schlaatz und Käthe-Kollwitz-Siedlung

Ergebnisbericht Arbeitsstand

25.06.2025



Bildquelle: stadtraum 202%

Inhaltsverzeichnis

1	Planungsanlass und Aufgabenstellung	5
1.1	Einordnung des Mobilitätskonzepts	5
1.2	Methodisches Vorgehen	6
2	Struktur und Einordnung des Untersuchungsgebietes	8
3	Masterplan 2030	9
3.1	Bebauung / Nutzungen	9
3.2	Verkehrliche Erschließung im Masterplan	10
3.3	Abweichungen gegenüber Masterplan	12
4	Abwicklung der Verkehre	13
4.1	Bestandsanalyse Verkehr	13
4.1.1	MIV	13
4.1.2	Ruhender Kfz-Verkehr	15
4.1.3	ÖPNV	16
4.1.4	Radverkehr	17
4.1.5	Fußverkehr	17
4.1.6	Sharing- Angebote	18
4.2	Modal Split	19
4.3	Verkehrsaufkommensberechnung	21
4.4	Umlegung auf das Netz	23
4.5	CO ₂ Bilanzierung	24
5	Erschließungskonzept	27
5.1	Schematisches Erschließungskonzept	27
5.2	Musterquerschnitte	28
5.3	Rettungswege	30
6	Mobilitätskonzept	31
6.1	Fußverkehr	31
6.2	Radverkehr	33
6.3	ÖPNV	35
6.4	MIV	36
6.5	Sharing und weitere mobilitätsbeeinflussende Maßnahmen	38
7	Fazit	39

Anlagen.....	40
Literatur.....	41

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Methodisches Vorgehen anhand der Arbeitspakete	6
Abbildung 2: Das Untersuchungsgebiet	8
Abbildung 3: Mobilitätskonzept des Masterplans	11
Abbildung 4: Transformation des Straßenraums nach Masterplan Schlaatz_2030.....	12
Abbildung 5: Klassifiziertes Straßennetz Potsdam	14
Abbildung 6: Erschließung des Plangebiets Bestand.....	15
Abbildung 10: Modal Split Potsdam	20
Abbildung 11: Modal Split Potsdam Ost/Südostram	20
Abbildung 12: Vorgehen bei der Erstellung der CO ₂ -Bilanzierung	24
Abbildung 13: Modal Split nach Verkehrsleistung in Potsdam Ost/Südostram	25
Abbildung 14: Geplantes Erschließungskonzept mit Straßenkategorien.....	27
Abbildung 15: Geplanter Straßenquerschnitt Wohnweg.....	29
Abbildung 16: Geplanter Straßenquerschnitt Wohnstraße	29
Abbildung 17: Erschließungsplan für Rettungsfahrzeuge	30
Abbildung 18: Fußverkehrskarte	31
Abbildung 19: Radverkehrskarte.....	33
Abbildung 20: ÖPNV-Karte, Anpassung der Buslinienführung.....	35

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Geplante Wohneinheiten Schlaatz und Käthe-Kollwitz-Siedlung nach Masterplan.....	10
Tabelle 2: Sharing-Anbieter im Plangebiet.....	19
Tabelle 3: Anpassungen der CO ₂ -Bilanz im Planfall verglichen zum Nullfall.....	26

Sofern nicht anders gekennzeichnet, wurden die Darstellungen von stadtraum erstellt.

Abkürzungsverzeichnis

BbGBO	Brandenburgische Bauordnung
CO ₂	Kohlenstoffdioxid
FGÜ	Fußgängerüberweg („Zebrastreifen“)
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FVK	Fußverkehrskonzept
HVZ	Hauptverkehrszeit
Kfz	Kraftfahrzeug
km	Kilometer
KP	Knotenpunkt
LHP	Landeshauptstadt Potsdam
LSA	Lichtsignalanlage/Lichtzeichenanlage („Ampel“)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NVP	Nahverkehrsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
RVK	Radverkehrskonzept
SrV	System repräsentativer Verkehrsbefragungen
UBA	Umweltbundesamt

1 Planungsanlass und Aufgabenstellung

Im Schlaatz und der Käthe-Kollwitz-Siedlung stehen im Zuge der Umsetzung des Masterplans Schlaatz_2030 umfassende städtebauliche Veränderungen an. Um die zukünftige Mobilität im Quartier sicherzustellen, wurde das vorliegende Mobilitätskonzept entwickelt.

1.1 Einordnung des Mobilitätskonzepts

Die Landeshauptstadt Potsdam (LHP) befasst sich derzeit mit der städtebaulichen Weiterentwicklung des Stadtteils Am Schlaatz sowie der angrenzenden Käthe-Kollwitz-Siedlung. Ziel ist es, die bestehenden Strukturen des Quartiers weiterzuentwickeln und an aktuelle und zukünftige städtebauliche und gesellschaftliche Anforderungen anzupassen. Vor diesem Hintergrund wurde in den Jahren 2021 und 2022 ein städtebaulicher Wettbewerb durchgeführt, auf dessen Grundlage der Masterplan Schlaatz_2030 entstand und von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen wurde.

Ein zentraler Bestandteil des Masterplans ist die Schaffung von ca. 1.800 zusätzlichen Wohneinheiten. Mit dieser geplanten baulichen Erweiterung sind tiefgreifende Veränderungen für das Quartier verbunden, insbesondere hinsichtlich der Anforderungen an die verkehrliche Erschließung aber auch den Anspruch an den öffentlichen Raum und dessen Aufenthaltsqualität. Es gilt, die bestehenden Infrastrukturen neu zu bewerten, die künftigen Mobilitätsbedarfe einer wachsenden Bevölkerung zu analysieren und entsprechende verkehrsplanerische Maßnahmen abzuleiten.

Durch den demografischen Wandel entstehen neue Anforderungen an Quartiere, insbesondere in Bezug auf barrierefreie Infrastruktur und die Erreichbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel. Der Anteil der durch Verkehr entstandenen Treibhausgasemissionen an den Gesamtemissionen lag 2023 bei ca. 22% (Umweltbundesamt 2025). Um die Emissionen im Verkehrssektor zukünftig zu senken, müssen verstärkt die Verkehrsmittel des Umweltverbundes gefördert werden, wie es auch im Masterplan Klima der LHP festgelegt wurde (LHP 2017a). Der Klimawandel erfordert zudem die Entwicklung von Maßnahmen zur Förderung einer klimaresilienten Stadtgestaltung, um den Stadtteil an die sich verändernden Umweltbedingungen wie urbane Hitzeinseln oder Starkregenereignissen anzupassen.

Der Masterplan enthält erste konzeptionelle Ansätze zur möglichen zukünftigen Mobilität im Schlaatz. Dazu zählt insbesondere die Verlagerung des ruhenden Verkehrs vom öffentlichen Straßenraum in Quartiersgaragen (Mobility Hubs), um Flächenpotenziale für alternative Nutzungen wie Grünräume oder Aufenthaltsbereiche freizusetzen. Es ist vorgesehen, den Kfz-Verkehr innerhalb des Quartiers durch sogenannte Erschließungsschleifen (Loops) zu bündeln. Mit diesen Maßnahmen soll Durchgangsverkehr vermieden, der Verkehr gezielt gelenkt und die Belastung innerhalb der Wohnbereiche verringert werden.

Ziel des Mobilitätskonzeptes ist es, die im Masterplan formulierten Maßnahmen bezüglich der Mobilität im Hinblick auf ihre Wirksamkeit, lokale Umsetzbarkeit und Akzeptanz durch die Bevölkerung zu prüfen und weiterzuentwickeln. Dabei wurden für das Konzept die verkehrlichen Auswirkungen der geplanten baulichen Veränderungen umfassend analysiert und Handlungsempfehlungen für die

Umsetzung formuliert. Außerdem sollen die Mobilitätsangebote auf die zukünftige Bevölkerungsentwicklung angepasst werden und die Bedingungen für umweltschonende Verkehrsträger verbessert werden.

Das Mobilitätskonzept bildet die fachliche Grundlage für die parallele Erarbeitung des Bebauungsplans Nr. 138 „Am Schlaatz“, der die verkehrlichen und städtebaulichen Rahmenbedingungen für die Entwicklung des Stadtteils festlegt. Die Prozesse zum Vorentwurf des Bebauungsplans und der Erarbeitung des Mobilitätskonzepts fanden teilweise parallel statt.

1.2 Methodisches Vorgehen

Das Mobilitätskonzept basiert auf den Planungen des Masterplans Schlaatz_2030 und berücksichtigt zugleich die bestehenden Strukturen im Quartier. Die Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes erfolgte parallel zur Erstellung des Bebauungsplans Nr. 138 Am Schlaatz. Während des gesamten Projektverlaufs standen die Planenden des Mobilitätskonzepts mit dem Bebauungsplan-Team in engem Austausch. Die Planungen des Mobilitätskonzepts flossen bereits in den ersten Vorentwurf des Bebauungsplans mit ein.



Abbildung 1: Methodisches Vorgehen anhand der Arbeitspakete (eigene Darstellung)

Zu Beginn des Projekts wurde eine umfassende Bestandsanalyse durchgeführt. Diese umfasste die Auswertung vorhandener Planwerke für die Stadt Potsdam und den Schlaatz sowie Ortsbegehungen. Erfasst wurden die bestehenden Infrastrukturen für den öffentlichen Verkehr, den motorisierten Individualverkehr (MIV), den Rad- und Fußverkehr sowie alternative Mobilitätsformen. Ergänzend wurden vorhandene Untersuchungen zu Stellplatzangeboten und Verkehrszusammenhängen im Quartier berücksichtigt.

Aufbauend auf der Bestandsanalyse wurde eine Prognose für das zukünftige Verkehrsaufkommen erstellt. Grundlage bildeten dabei aktuelle Modal-Split-Werte und verkehrliche Kennzahlen für Potsdam. Die ermittelten Verkehrsleistungen wurden genutzt, um die Leistungsfähigkeit relevanter Knotenpunkte im Umfeld zu bewerten und potenzielle Engpässe zu identifizieren. Zudem wurde eine

CO₂-Bilanz erstellt, in der die verkehrsbedingten Emissionen der im Schlaatz wohnhaften Bevölkerung ermittelt wurden.

Basierend auf den Analyseergebnissen wurde ein integriertes Mobilitätskonzept entwickelt. Es umfasst Teilkonzepte für den Fuß- und Radverkehr, den motorisierten Verkehr, den ruhenden Verkehr sowie neue Mobilitätsangebote. Die Maßnahmen wurden hinsichtlich ihrer Umsetzbarkeit bewertet, priorisiert und einem zeitlichen Umsetzungshorizont zugeordnet. Ziel war ein verkehrsträgerübergreifendes, zukunftsfähiges Gesamtkonzept für den Schlaatz und die Käthe-Kollwitz-Siedlung.

Ergänzend zum Mobilitätskonzept wurde ein schematischer Erschließungsplan erstellt. Dieser berücksichtigt sowohl die geplante Bebauung des Masterplans als auch die vorhandenen Strukturen. Darüber hinaus wurde ein Rettungsplan entwickelt, um die Erreichbarkeit aller Gebäude durch Einsatzfahrzeuge sicherzustellen.

Die Beteiligung der Öffentlichkeit war integraler Bestandteil des Planungsprozesses. Zwei öffentliche Veranstaltungen vor Ort boten Gelegenheit zum direkten Austausch zwischen Planenden und Bewohnerschaft. Ergänzend wurde ein Stadtteilspaziergang zum Thema Mobilität durchgeführt. Digitale Beteiligungsformate wie die Plattform Adhocracy sowie das PlanLabor vor Ort ermöglichten zusätzliches kontinuierliches Feedback. Sämtliche Hinweise der Anwohnenden wurden dokumentiert und hinsichtlich ihrer Berücksichtigung im Konzept geprüft und bewertet. Abschließend wurde das Konzept der Öffentlichkeit präsentiert und die Möglichkeit gegeben Fragen zu stellen.

2 Struktur und Einordnung des Untersuchungsgebietes

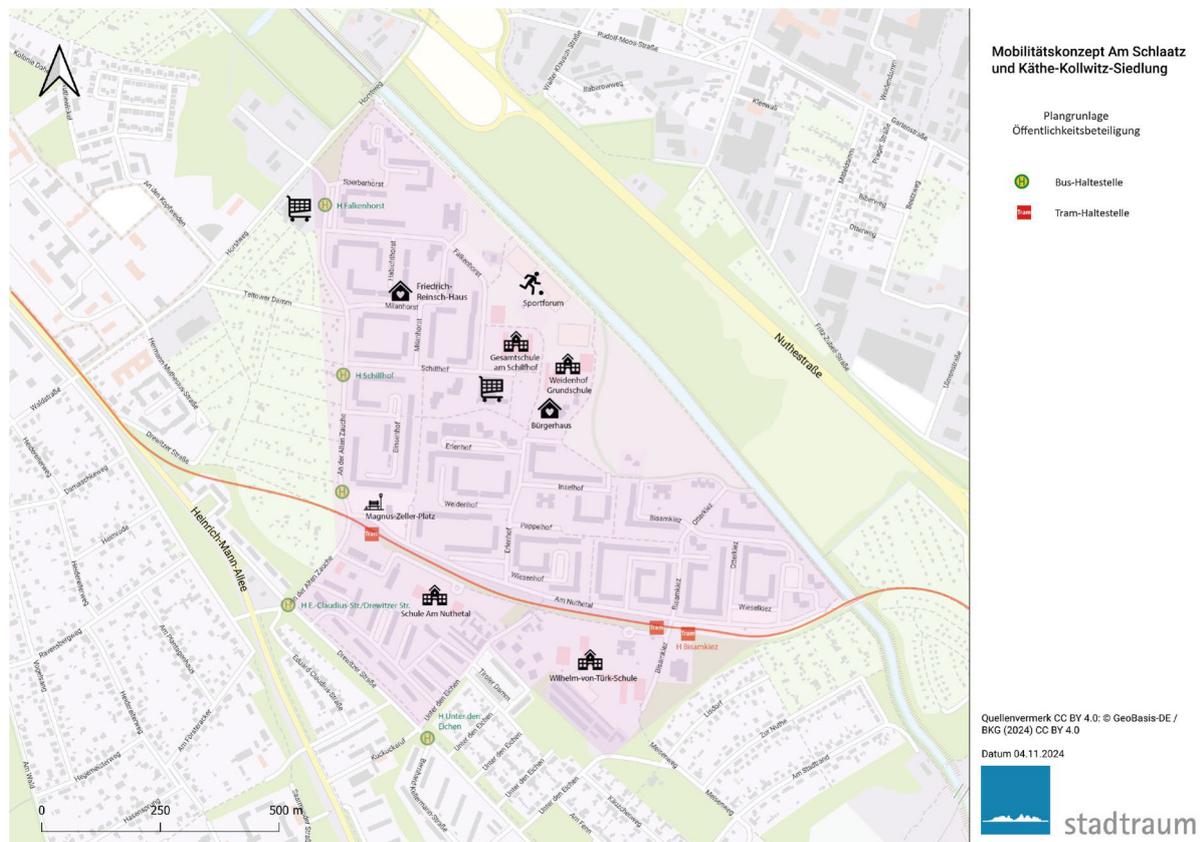


Abbildung 2: Das Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet befindet sich im südöstlichen Teil der Landeshauptstadt Potsdam und besteht aus dem Stadtteil Am Schlaatz und der Käthe-Kollwitz-Siedlung. Die beiden Quartiere werden durch die Straßenbahntrasse voneinander getrennt, sind sich jedoch in der Bebauungsstruktur sehr ähnlich. Die gesamte Siedlung wurde in den 1980er Jahren als Großwohnsiedlung in Plattenbauweise errichtet und bietet heute ca. 10.000 Personen ein Zuhause. Davon wohnen aktuell ca. 9.400 Personen im Schlaatz und ca. 600 Personen in der Käthe Kollwitz-Siedlung. Aufgrund der Datengrundlage werden zur Analyse der Demographie des Untersuchungsgebiets die Daten des Stadtteils Am Schlaatz herangezogen. Die Daten wurden dem Statistischen Informationsdienst der LHP („Stadtteile im Blick 2022“) entnommen. Während der Stadtteil Am Schlaatz separat aufgeführt wird, ist die Käthe-Kollwitz-Siedlung ein kleiner Teil des Gebiets Waldstadt I und Industriegelände.

Das Durchschnittsalter der Anwohnenden im Schlaatz liegt bei 39,4 Jahren und ist damit relativ niedrig im Vergleich zur Gesamtstadt Potsdam. Auffällig ist zudem der hohe Anteil an Personen ohne deutsche Staatsbürgerschaft, der im Schlaatz bei 30,4 % liegt. Auch die Arbeitslosenquote ist mit 12,6 % überdurchschnittlich hoch und erklärt den entsprechend hohen Anteil an Empfänger*innen von Arbeitslosengeld I und II. In Bezug auf die Mobilität zeigt sich, dass im Schlaatz relativ wenige

Haushalte über ein eigenes Auto verfügen. Die Pkw-Besitzquote liegt bei 0,474 Fahrzeugen pro Haushalt, während sie im Stadtvergleich mit 0,696 Fahrzeuge pro Haushalt in ganz Potsdam deutlich höher ausfällt. (LHP 2023).

Neben der überwiegenden Wohnbebauung befinden sich mehrere Schulen im Gebiet. Die Gesamtschule Am Schilfhof sowie die Weidenhof Grundschule sind im östlichen Teil des Schlaatz verortet. Weitere Schulen, wie die Schule am Nuthetal und die Wilhelm-von-Türk-Schule befinden sich in der Käthe-Kollwitz-Siedlung. Auch soziale Einrichtungen wie der Jugendclub Alpha, das Bürgerhaus Am Schlaatz sowie das Friedrich-Reinsch-Haus, in dem verschiedene Freizeitangebote für Anwohnende angeboten werden, prägend das Gebiet. Im Bereich des Marktplatzes sind gastronomische Angebote vorhanden sowie ein Supermarkt.

Durch die direkte Lage an der Nuthe und das östlich angrenzende Nuthetal bietet der Schlaatz seinen Bewohner*innen einen schnellen Zugang zu vielfältigen Naherholungsmöglichkeiten. Im Westen schließt an das Gebiet die Kleingartenanlage „Teltower Damm“ an.

3 Masterplan 2030

Mit dem Ziel eines ganzheitlichen Ansatzes mit langfristiger Perspektive wurde 2017 die „Visionenwerkstatt Schlaatz_2030“ ins Leben gerufen. Gemeinsam mit 60 Akteur*innen wurde das „Zielbild Schlaatz_2030 mit 12 Handlungsfelder erarbeitet. Diese Ziele sollten in einem Masterplan ausgearbeitet werden. Neun Planungsbüros aus ganz Europa reichten im Herbst 2021 Vorschläge ein, wie der Schlaatz zukünftig aussehen könnte. Drei Entwürfe wurden in drei öffentlichen Dialogrunden diskutiert und weiterentwickelt, parallel fanden Ausstellungen, Gespräche und Spaziergänge statt. In der dritten Dialogrunde wurde der Entwurf von „Octagon Architekturkollektiv“ und „GM013 Landschaftsarchitektur“ als Grundlage für den Masterplan ausgewählt. Der angepasste Entwurf wurde abschließend im Oktober 2022 vorgestellt.

Der Schlaatz ist bereits heute ein Quartier mit Stärken und Potenziale welche durch das Konzept „Schlaatz Weiterbauen“ gefördert bzw. verstärkt werden sollen. Dazu gehört, dass Landschaft und Stadt stärker verzahnt werden und die Verkehrsflächen zu Nachbarschaftsbändern weiterentwickelt werden. Die bestehenden Blockstrukturen werden behutsam ergänzt und eine Nutzungsmischung im Gebiet gezielt gefördert.

3.1 Bebauung / Nutzungen

Im Masterplan wurden klare Zielsetzungen für die zukünftige Entwicklung des Quartiers Schlaatz sowie der angrenzenden Käthe-Kollwitz-Siedlung formuliert. Ein zentraler Schwerpunkt liegt dabei auf der Schaffung neuen Wohnraums durch eine Ergänzung mit verschiedenen Bautypologien, die im Masterplan für das Gebiet entwickelt wurden. Insgesamt ist vorgesehen, bis zum Jahr 2050 rund 2.046 neue Wohneinheiten verteilt über das gesamte Gebiet zu realisieren. Die Umsetzung dieser baulichen Entwicklung ist im Masterplan in vier zeitlich gestaffelte Phasen untergliedert (siehe Tabelle 1).

Tabelle 1: Geplante Wohneinheiten Schlaatz und Käthe-Kollwitz-Siedlung nach Masterplan

	Heute	Bis 2030	Bis 2040	Bis 2045	Bis 2050
Einwohnende	10.000	10.800	12.000	12.500	13.000
Wohneinheiten	6.062	6.736	7.472	7.791	8.108

Teil des Mobilitätskonzeptes ist die Abschätzung des zukünftigen Verkehrs, der durch die neuen Wohneinheiten generiert wird, sowie der Bedarf an zusätzlichen Stellplätzen. Die zusätzlichen Wohneinheiten haben ebenfalls beeinflussen. Für die Erstellung des Mobilitätskonzeptes wurde der Gesamtzielwert von 2.046 Wohneinheiten als Planungsgrundlage berücksichtigt. Der Gesamtzielwert von 2.046 Wohneinheiten setzt sich aus 1.781 Wohneinheiten für den Schlaatz und 265 Wohneinheiten für die Käthe-Kollwitz-Siedlung zusammen.

Neben dem Bau neuer Wohnungen sind an zentralen Orten wie die Magnus-Zeller-Platz und dem Markt die Schaffung von Quartierplätzen und Angeboten der täglichen Daseinsvorsorge vorgesehen. Am Rand der Stadteile wären auch zusätzliche Büros oder Gewerbe laut Masterplan denkbar.

3.2 Verkehrliche Erschließung im Masterplan

Ein wichtiges Ziel des Masterplans ist die Verbesserung der Mobilität und die Entsiegelung bzw. Aufwertung von Verkehrsflächen.

Erschließungsloops

Der Masterplan sieht vor, die Erschließung auf jeweils zwei sogenannte Erschließungsloops im Schlaatz und in der Käthe-Kollwitz-Siedlung zu reduzieren. Dadurch soll eine Reduktion des Verkehrsaufkommens sowie die Minimierung versiegelter Flächen und des Durchgangsverkehrs erzielt werden. Der nördliche Loop des Masterplans verläuft über den Falkenhorst, Milanhorst und Binsenhof. Für die Umsetzung wäre im Binsenhof ein Rückbau der Gebäude mit den Hausnummer 13 und 15 nötig. Außerdem befindet sich auf einem Teilstück des geplanten Loops heute nur ein Fuß- und Radweg, der für das Befahren mit dem Kfz ausgebaut werden müsste. Der südliche Erschließungsloop verläuft über den Erlenhof, Pappelhof und Bisamkiez und damit durch eine derzeitige Grünanlage.



Abbildung 3: Mobilitätskonzept des Masterplans

In der Käthe Kollwitz Siedlung wird im Konzept von einer umfangreichen Neustrukturierung der Gebäude ausgegangen, sodass eine neue Erschließung des Quartiers nötig ist. Hier sollen ebenfalls zwei Erschließungs-Loops entstehen. Einer auf der westlichen Seite des Quartiers, der die Straße An der Alten Zauche mit der Drewitzer Straße verbindet und der zweite auf der östlichen Seite ausgehend von der Drewitzer Straße.

Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes wurde überprüft, ob durch die Loops die Erschließung des Bestands und der Planung ausreichend gesichert ist. Darüber hinaus wurden Alternativen untersucht, die ohne den Abriss von Gebäuden oder einer zusätzlichen Versiegelung von Grünflächen eine Erschließung des Gebietes ermöglicht.

Nachbarschaftsbänder

Ein weiteres zentrales Element des Masterplans ist die Transformation des Straßenraums (siehe Abbildung 4). Das Parken im öffentlichen Straßenraum soll, nach dem Konzept des Masterplans, Schritt für Schritt stark reduziert und der Straßenraum dadurch entsiegelt werden, damit neue Grünflächen entstehen können. Im Masterplan wird der transformierte Straßenraum als Nachbarschaftsband bezeichnet. Die Verkehrsfläche wird auf ein Minimum reduziert.

Gebäude weiterhin mit dem Pkw erreichbar bleiben, auch abseits der geplanten Haupteerschließungsschleifen. Eine Überlagerung der zentralen Kfz-Erschließung mit der Langen Linie wird nicht empfohlen aufgrund der Nutzungskonflikte zwischen motorisiertem und nicht motorisiertem Verkehr.

Auch die geplante vollständige Verlagerung des ruhenden Verkehrs in Quartiersgaragen wird als nicht realistisch eingeschätzt. Der hohe bauliche und finanzielle Aufwand steht im Widerspruch zur Struktur des Quartiers und den Bedürfnissen der Bewohnenden. Die Bestandsanalyse hat gezeigt, dass aktuell ausreichende Stellplatzkapazitäten vorhanden sind, um zukünftige Bedarfe zumindest teilweise zu decken. Daher sieht das Mobilitätskonzept vor, Stellplätze im öffentlichen Straßenraum und auch in den Innenhöfen zu erhalten, sofern mit den geplanten Entwicklungen vereinbar. Ein vollständiger Rückbau wird als nicht zielführend eingeschätzt.

Die Lange Linie soll weiterhin als zentrale Achse für den Fuß- und Radverkehr erhalten bleiben und vom motorisierten Individualverkehr freigehalten werden. Die dort befindlichen Stellplätze sollen daher entfallen oder in Ladezonen und Kurzzeitparkplätze für z. B. Pflege- und Lieferdienste umgewandelt werden. Quartiersgaragen bleiben als langfristige Option denkbar, sollten jedoch realistisch geplant, gut erreichbar sein und keine Voraussetzung für die alltägliche Nutzbarkeit des Quartiers darstellen.

Auch die Idee der Nachbarschaftsbänder, die Aufenthaltsqualität und Begrünung in den Verbindungen zum Nuthetal zu stärken, wird weiterverfolgt. Allerdings soll dies flexibel umgesetzt werden, so dass nicht zwingend alle Stellplätze in diesen Bereichen entfallen müssen.

4 Abwicklung der Verkehre

Als Grundlage für die Überprüfung des Masterplans wird die verkehrliche Erschließung im Bestand sowie das aktuelle und zukünftige Mobilitätsverhalten dargestellt und analysiert

4.1 Bestandsanalyse Verkehr

Der erste Teil der Analyse befasst sich mit der verkehrlichen Infrastruktur im Bestand. Dazu gehört neben dem Straßennetz auch das Rad- und Fußwegenetz sowie die Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr sowie der Bestand an Sharing-Angeboten.

4.1.1 MIV

Das Untersuchungsgebiet befindet sich im Südosten Potsdams. Abbildung 5 zeigt das klassifizierte Straßennetz Potsdams. Nordöstlich des Gebiets, auf der gegenüberliegenden Seite der Nuthe, befindet sich die Landstraße L40 (Nuthestraße), die Potsdam und Schönefeld verbindet und als 4-streifige Schnellstraße ausgebaut ist. Über die L40 kann in östlicher Richtung die Autobahn A115 binnen weniger Minuten erreicht werden, wodurch eine gute Anbindung an Berlin besteht. Parallel zur L40 liegt südlich des Gebiets die L78 (Heinrich-Mann-Allee), die Potsdam und Saarmund verbindet. Die Potsdamer Innenstadt kann über die Nuthestraße oder über die Heinrich-Mann-Allee in ca. 15 Minuten erreicht werden. Über den Horstweg sind die beiden Landstraßen miteinander verbunden.

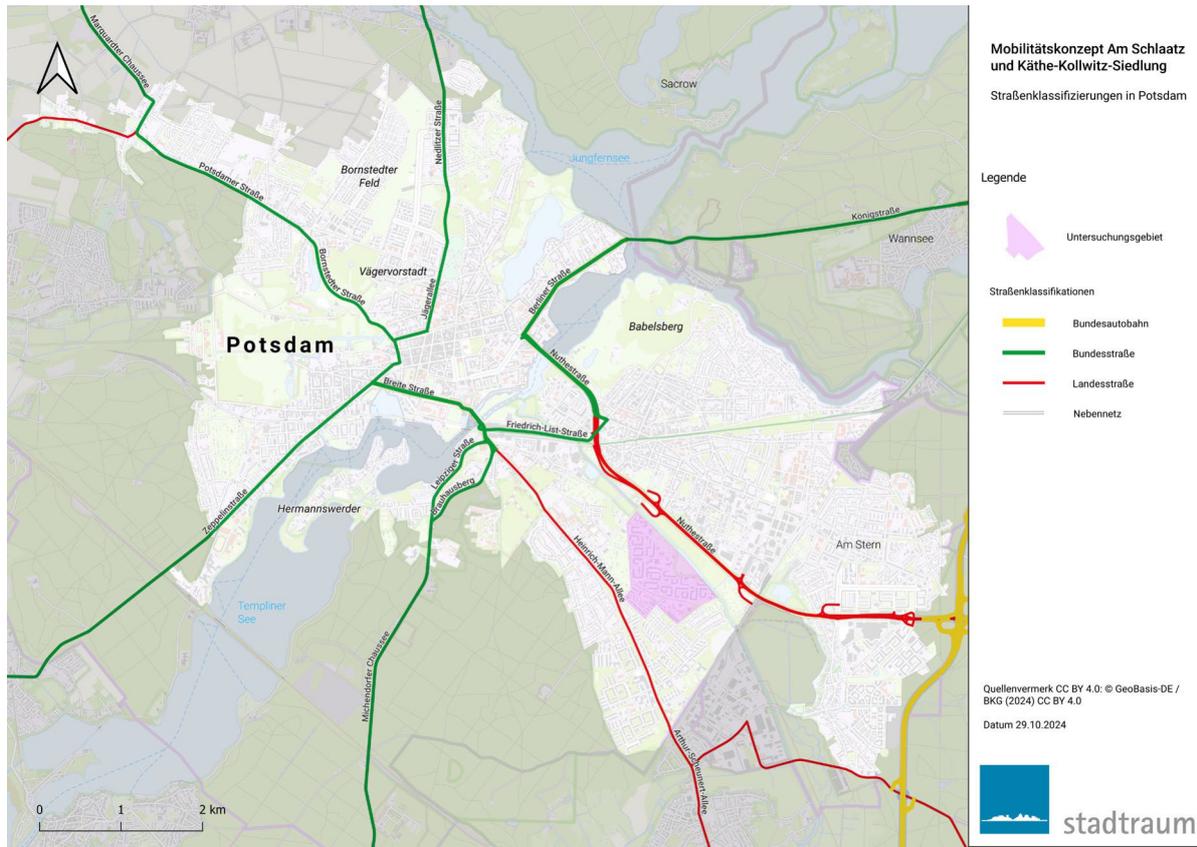


Abbildung 5: Klassifiziertes Straßennetz Potsdam

Der Hauptverkehr im Gebiet wird über die Straße An der Alten Zauche abgewickelt, die sich westlich des Gebiets befindet. Trotz der weitgehend flächendeckenden Erschließung für den motorisierten Verkehr innerhalb des Quartiers, gibt es vereinzelt Bereiche mit eingeschränkter Kfz-Zugänglichkeit. In Abbildung 6 ist dies durch die orange dargestellten Fußwege erkennbar. Teile der im Masterplan festgelegten Langen Linie sind bereits im Bestand nur für den Fuß- und Radverkehr freigegeben. Das gesamte Plangebiet ist als Tempo 30 Zone ausgewiesen, ausgenommen davon sind nur der Horstweg und die Drewitzer Straße.

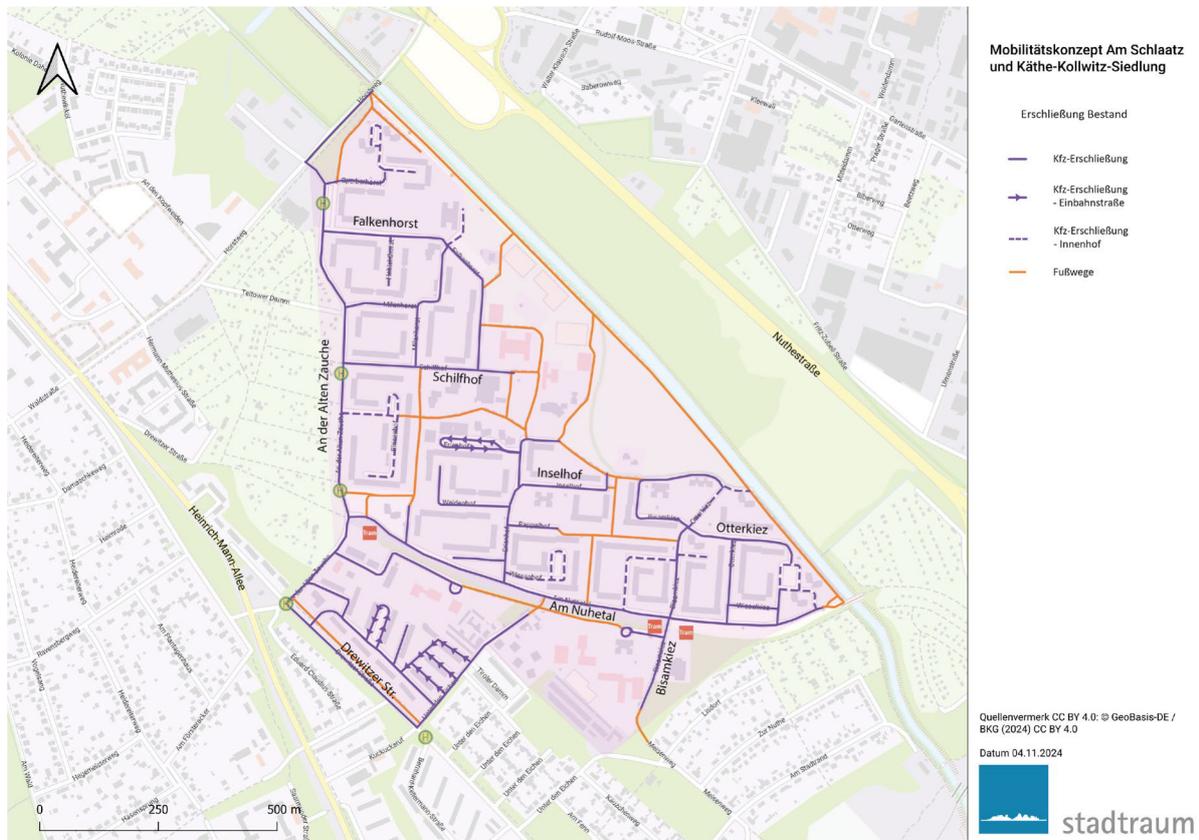


Abbildung 6: Erschließung des Plangebiets Bestand

4.1.2 Ruhender Kfz-Verkehr

Der Straßenraum im Bestand ist stark geprägt von ruhendem Kfz-Verkehr. Häufig ist der Straßenraum auf beidseitiges Senkrechtparken ausgelegt, außerdem kann in den Innenhöfen geparkt werden. Insgesamt umfasst das Stellplatzangebot im Schlaatz 3.437 Stellplätze. Für den Bereich Käthe-Kollwitz-Siedlung lagen zum Bearbeitungszeitpunkt (März 2024 bis Juli 2025) keine Daten vor.

Im Zuge des verkehrstechnischen Gutachtens für das Sportforum wurde auch eine vertiefende verkehrliche Untersuchung zum Stellplatzangebot durchgeführt. Es wurde eine Auslastungserhebung an einem werktags zwischen 1:00 Uhr und 02:00 Uhr nachts durchgeführt. Es wurde festgestellt, dass im gesamten Untersuchungsgebiet 72,7 % der Stellplätze belegt waren. Dabei wurden aber auch Unterschiede zwischen den zentralen Bereichen und den Bereichen in Außenlage festgestellt. Bereiche ohne Parkdruck sind beispielsweise die Straßen Am Nuhetal, Wieselkiez, nördlicher Bismarkiez sowie der Schilfhof und der Parkplatz an der Weidenhof-Grundschule. In den Straßen im inneren des Untersuchungsgebietes wie beispielweise der Milanhorst, Erlenhof oder Inselhof wurde eine hohe bis sehr hohe Auslastung festgestellt.

Anhand der Indikatoren aus dem Bericht „Stadtteile im Blick 2022 – Stadtteil 63 -Schlaatz“ wurde abgeleitet, wie hoch der aktuelle Stellplatzbedarf im Schlaatz ist. Je 1000 Einwohner*innen sind 296 Pkw gemeldet. Dies entspricht einem Stellplatzschlüssel von 0,474 Pkw/Wohneinheit. Durch Multi-

plikation mit den Wohneinheiten im Bestand ergibt sich ein Stellplatzbedarf von etwa 2.685 Stellplätzen. Stellt man diese Zahl den Stellplätzen im Bestand gegenüber, wird klar, dass mehr Stellplätze zur Verfügung stehen als durch die Wohnnutzung aktuell benötigt werden. Für weitere Entwicklungen im Wohnen wie auch in der Freiraumplanung kann eine zusätzliche Kapazität von 752 Stellplätzen angenommen werden, die aktuell nicht durch die Wohnnutzung beansprucht werden. Deutlich wird aber auch, dass diese Kapazitäten auch dadurch entstehen, dass die Stellplätze in Randlage weniger beliebt sind und die Stellplätze im Innenbereich im besonderen Maße mit Maßnahmen zur Aufwertung des öffentlichen Raumes wie beispielsweise die Ausgestaltung der Langen Linie stehen.

Im integrierten energetischen Quartierskonzept für den Schlaatz wurden Maßnahmenvorschläge für die Situation des MIV im Quartier aufgezeigt. Viele Maßnahmen betreffen die Situation des ruhenden Verkehrs im Schlaatz. Es wird vorgeschlagen die Umsetzung von Quartiersgaragen zu prüfen. Dabei soll ein Fokus auf die verschiedenen Nutzungen innerhalb der Quartiersgarage, die Finanzierung und das geeignete Betreibermodell gesetzt werden. Es soll geprüft werden, inwieweit eine Neuordnung der Stellplätze sinnvoll wäre und welchen Einfluss die Einführung von Parkraumbewirtschaftung hätte. Darüber soll bei der Umsetzung von Quartiersgaragen darauf geachtet werden, dass Ladeinfrastruktur von E-Mobilität vorhanden ist. Die Einführung von kommerzieller Pkw-Leihsysteme wird ebenfalls vorgeschlagen.

4.1.3 ÖPNV

Die Tram-Linien 92 und 96, können über die Haltestellen Magnus-Zeller-Platz oder Bisamkiez erreicht werden und sind vom südlichen Teil des Untersuchungsgebiets gut erreichbar. Sie verkehren jeweils im 10 Minuten-Takt. Mit den beiden Tramlinien kann in westlicher Richtung schnell der Potsdamer Hauptbahnhof und die Innenstadt erreicht werden. In östlicher Richtung führen sie in Richtung Am Stern, wo sich mit dem Stern-Center Potsdam ein zentraler Nahversorgungsstandort befindet. Die Tramlinien 91, 93 und 98 sowie die Buslinie 611 und N14 sind durch die Kleingartenanlage und über die Heinrich-Mann-Allee erreichbar. Die Haltestelle liegt jedoch außerhalb des Einzugsradius von 300 m bzw. 350 m.

Die Buslinie 693 (20 Minuten-Takt) und die Nachtbuslinie N14 verkehren auf der Alten Zauche und sind insbesondere für die Anbindung des nördlichen Teils des Quartiers zentral. Sie führen in nördlicher Richtung zum S-Bahnhof Babelsberg und in südlicher Richtung zum Bahnhof Potsdam Rehbrücke. Somit ist eine Anbindung an den Schienenverkehr sichergestellt. Die Innenstadt Potsdams kann mit öffentlichen Verkehrsmitteln jedoch nicht ohne Umstiege mit dem Bus erreicht werden.

Die Bushaltestellen im Gebiet sind barrierefrei gestaltet. Bei Prüfung der Einzugsradien der Haltestellen ist zu erkennen, dass insbesondere die Schulen im östlichen Teil des Schlaatz, das geplante Sportforum sowie einige Wohngebäude nicht optimal mit dem ÖPNV erschlossen sind. Dieses Defizit wurde bereits durch den Nahverkehrsplan (NVP) Potsdam 2019 identifiziert. (LHP 2020, S. 60).

Der NVP prognostiziert für den Schlaatz mittlere Nachfragesteigerungen (LHP 2020, S. 48). Daher wird eine Taktverdichtung der Buslinie 693 zur Hauptverkehrszeit (HVZ) bei wachsender Nachfrage in Erwägung gezogen. Die Verdichtung des Takts wird jedoch nicht als konkretes Ziel definiert (LHP 202, S. 90).

Im integrierten energetischen Quartierskonzept, das für den Schlaatz erstellt wurde, wird für die Attraktivierung des ÖPNV die Einführung eines Quartiersbusses zur quartiersinternen Erschließung vorgeschlagen. Es wird außerdem die Prüfung einer engeren Taktung der Buslinie 693 angeregt. Beim Umbau der Straßen soll auf eine barrierefreie Gestaltung der Haltestellen geachtet werden. Das Konzept Mobilitätsbonus wird als Maßnahme vorgeschlagen. In Zusammenarbeit mit den Wohnungsunternehmen soll so ein Anreiz für klimaschonende Mobilität geschaffen werden (DSK 2022).

4.1.4 Radverkehr

Der Radverkehr im Gebiet wird in der Regel im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Ausnahmen bilden die Drewitzer Straße, wo ein Schutzstreifen eingerichtet wurde und der Horstweg, wo sich im Abschnitt zwischen An der Alten Zauche und der Nuthequerung ein benutzungspflichtiger gemeinsamer Geh- und Radweg befindet. Am Uferweg entlang der Nuthe befindet sich ebenfalls ein gemeinsamer Geh- und Radweg. Mit dem Rad ist die Innenstadt Potsdams über die Heinrich-Mann-Allee zu erreichen, wo im Zuge des RVK 2017 auf der Nebenfahrban südlich der Tramgleise eine Fahrradstraße eingerichtet wurde. Um nach Babelsberg zu kommen, wird vom Radverkehr der Horstweg genutzt. Über die Nuthequerung bei Am Nuthetal wird die Anbindung des Radverkehrs nach Osten sichergestellt. So wird beispielsweise der Stadtteil Am Stern erreicht.

Der Schlaatz und die Käthe-Kollwitz-Siedlung werden von Radrouten des Radverkehrskonzepts (RVK) Potsdam 2017 eingerahmt. Der Uferweg entlang der Nuthe ist als Teil des Radnetzes festgelegt (siehe Abbildung 8), jedoch im Fußverkehrskonzept auch als Fußvorrangroute eingestuft (siehe Kapitel 4.1.5). Im Hinblick auf die Relevanz der Verbindung für den Fuß- und Radverkehr ist die vorhandene Breite unzureichend.

Auch An der Alten Zauche und Am Nuthetal werden als Radrouten im RVK geführt. Weitere Radrouten verlaufen auf der Drewitzer Straße, der Heinrich-Mann Allee und dem Bisamkiez. Die direkte Verbindung zwischen Bisamkiez und Unter den Eichen ist aktuell nur als Fußweg gestaltet, im Zielnetz des RVK aber vorhanden.

Im integrierten energetischen Quartierskonzept wurde für die Radinfrastruktur vorgeschlagen, das Einrichten von Radwegen zu prüfen. Außerdem sollen Radabstellanlagen errichtet werden, die sowohl im Zuge möglichen Neuordnung der Verkehrsflächen als auch auf privaten Flächen durch die Wohnungsunternehmen zu realisieren sind. Zusätzlich sollen Reparaturstationen für Fahrräder und Leihangebote geschaffen werden.

4.1.5 Fußverkehr

Der Fußverkehr im Gebiet Schlaatz wird grundsätzlich über ein Netz von Gehwegen abgewickelt, dessen Qualität jedoch nicht überall den Anforderungen an Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität genügt. So sind beispielsweise an mehreren Stellen die Gehwege nicht ausreichend breit oder beschädigt und die Bordsteinabsenkungen sind nicht flächendeckend umgesetzt, was insbesondere mobilitätseingeschränkte Personen beeinträchtigt. Querungshilfen für den Fußverkehr sind punktuell vorhanden: Entlang der Straße Am Nuthetal existieren Querungsmöglichkeiten am Markus-Zeller-Platz, am Tiroler Damm und am Bisamkiez. Weitere Querungen befinden sich auf An der Alten Zauche, auf Höhe der Drewitzer Straße, ebenfalls am Markus-Zeller-Platz sowie am Schilfhof. Eine gesicherte Querung durch eine Lichtsignalanlage (LSA) besteht am Horstweg. Eine zusätzliche Querung wurde auf der Verlängerung des Schlaatzwegs in Richtung Schlaatz eingerichtet.

Im Rahmen des Fußverkehrskonzepts (FVK) der Landeshauptstadt Potsdam 2021 wurde ein Stadtteilspaziergang im Schlaatz durchgeführt, bei dem Anwohnende direkt eingebunden wurden. Dabei wurden verschiedene Bedarfe und Verbesserungsvorschläge identifiziert. Zu den wesentlichen Aspekten zählen die Verbesserung der Sichtbeziehungen an Querungsstellen, die Aufwertung wichtiger fußläufiger Achsen durch gestalterische Maßnahmen sowie die Schaffung attraktiver Aufenthaltsbereiche. Ebenfalls angeregt wurden eine direktere Wegevernetzung, die verkehrsberuhigte Ausgestaltung des Nebennetzes und ein verbessertes Müllmanagement, insbesondere im Hinblick auf die Entsorgung von Sperrmüll (LHP 2021, S.29).

Das Fußverkehrskonzept schlägt darüber hinaus vor, die Verbindung zwischen dem Schlaatz und Babelsberg durch eine neue Querung der Nuthe und der L40 auf Höhe des geplanten Sportforums zu verbessern (LHP 2021; S.50). Auch die Verbindung zwischen dem Schlaatz und dem Stadtteil Stern über die Straßenbahnbrücke wird als ausbaufähig angesehen. Hier sollen Fuß- und Radverkehr entflechtet und die Brücke verbreitert werden (LHP 2021, S.60). Im Maßnahmenkatalog des FVK finden sich zudem Vorschläge zur generellen Sanierung und Erneuerung von Gehwegen im Quartier, zur Verbesserung der Beleuchtung – insbesondere entlang des Uferwegs an der Nuthe – sowie zur Begrünung und gestalterischen Aufwertung mehrerer Bereiche im öffentlichen Raum. An wichtigen Knotenpunkten (KP), wie z. B. am Sperberhorst (Nebenarm), am KP Falkenhorst / Habichthorst sowie am KP Drewitzer Straße / Tiroler Damm, werden zusätzliche Querungsstellen vorgeschlagen, um die fußläufige Erschließung zu verbessern (LHP 2021).

Auch das integrierte energetische Quartierskonzept weist auf die Bedeutung barrierefreier Fußwege hin. Die Sicherstellung barrierefreier Wegeverbindungen wird dort als ein zentraler Bestandteil der nachhaltigen Quartiersentwicklung betrachtet.

4.1.6 Sharing- Angebote

Im Gebiet Schlaatz ist das Angebot an Sharing-Diensten derzeit nur eingeschränkt vorhanden. Im Bereich Bikesharing stehen vier virtuelle Stationen des Anbieters Nextbike zur Verfügung. Diese befinden sich am Markt, am Magnus-Zeller-Platz, an der Tram-Haltestelle Bisamkiez sowie am Knotenpunkt Drewitzer Straße / Tiroler Damm. Die Stationen sind nicht baulich abgegrenzt, sondern durch virtuelle Zonen definiert, innerhalb derer Fahrräder entliehen und zurückgegeben werden können.

Ein Angebot für Lastenrad-Sharing besteht im direkten Umfeld des Quartiers derzeit nicht in regulärer Form. Der Anbieter fLotte Potsdam listet beispielsweise keine offiziell registrierte Station im Schlaatz auf.

Für Scooter- oder Moped-Sharing existieren im Schlaatz aktuell keine Angebote. Das Quartier liegt außerhalb der Geschäftsgebiete der marktüblichen Anbieter wie Lime, Voi und Bolt, sodass weder Ausleihen noch Abstellen entsprechender Fahrzeuge möglich ist.

Auch beim Carsharing zeigt sich ein eingeschränktes Angebot. Der Anbieter MILES deckt das Gebiet nicht ab; das Geschäftsgebiet beginnt nördlich der L40 in Babelsberg. Auf einem kurzen Abschnitt der Heinrich-Mann-Allee ist Carsharing möglich, jedoch liegt dieser Teil außerhalb des Plangebiets. Der Anbieter Bolt bietet in Potsdam grundsätzlich keine Carsharing-Fahrzeuge an.

Tabelle 2: Sharing-Anbieter im Plangebiet

Sharing-Angebot	Anbieter	Verfügbarkeit im Schlaatz	Anmerkung
Fahrrad	Nextbike	Vier virtuelle Stationen vorhanden	Am Markt, Magnus-Zeller-Platz, Tram-Haltestelle Bisamkiez, Drewitzer Str. / Tiroler Damm
Lastenrad	fLotte Potsdam	Kein offizieller Standort	Möglicher Standort am Bürgerhaus Am Schlaatz, jedoch nicht online gelistet
E-Scooter	-	Nicht verfügbar	
Moped	-	Nicht verfügbar	
Car-Sharing	MILES, Bolt	Nicht verfügbar im Schlaatz	MILES beginnt nördlich der L40 in Babelsberg, Bolt nicht in Potsdam aktiv. Kleiner Abschnitt nahe Heinrich-Mann-Allee erschlossen.
Mobilitätsstation	–	Nicht verfügbar	

Im integrierten energetischen Quartierskonzept wird als langfristige Maßnahme die Einrichtung einer Mobilitätsstation empfohlen, die verschiedene Sharing-Angebote bündeln und perspektivisch eine nachhaltige, quartiersnahe Mobilität fördern könnte. Aktuell ist eine solche Station im Schlaatz jedoch noch nicht realisiert.

4.2 Modal Split

Der Modal Split beschreibt die Verteilung der Wege der Bewohner*innen im Schlaatz und der Käthe-Kollwitz-Siedlung auf die verschiedenen Verkehrsmittel. Er stellt damit eine zentrale Grundlage für die Bewertung der bestehenden Mobilitätssituation sowie für die zukünftige abgeschätzte Entwicklung.

Grundlage für die Bildung des projektspezifischen Modal-Splits ist die SrV-Erhebung (Hubrich et al. 2025) aus dem Jahr 2023 für die Stadt Potsdam. Bei der Auswertung der SrV-Erhebung wurden in Potsdam mehrere Bereiche differenziert. Das Untersuchungsgebiet (Schlaatz und Käthe-Kollwitz-Siedlung) ist Teil des Gebietes 3 Ost-/Südostraum. Der Modal Split nach Wegen stellt sich dort wie folgt dar:

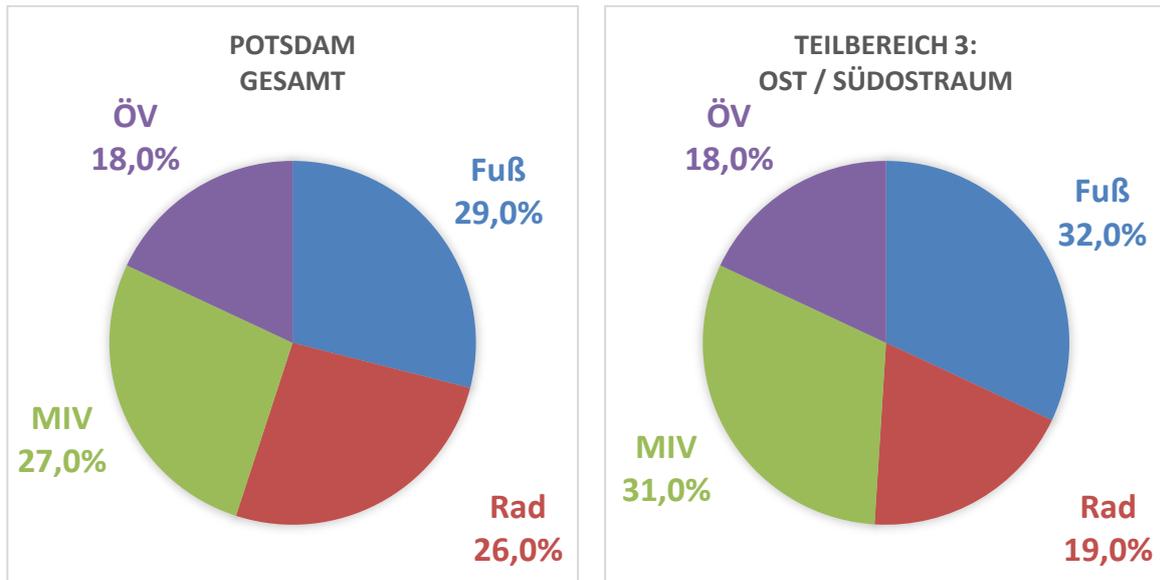


Abbildung 7: Modal Split Potsdam (eigene Darstellung nach Hubrich et al. 2025)

Abbildung 8: Modal Split Potsdam Ost/Südostraum (eigene Darstellung nach Hubrich et al. 2025)

Im bundesweiten Vergleich zeigt sich Potsdam als Stadt mit einem sehr hohen Anteil nachhaltiger Mobilität: Laut SrV 2023 werden 73 % aller Wege im Umweltverbund (Zufußgehen, Fahrrad, ÖPNV) zurückgelegt. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs liegt mit 27 % deutlich unter dem Durchschnitt vergleichbarer Städte. Im Stadtteil Schlaatz ist der MIV-Anteil mit 31 % leicht erhöht, was auf strukturelle und infrastrukturelle Unterschiede hinweist. Dennoch liegt er weiterhin unter dem Durchschnitt vergleichbarer Städte.

Für die Berechnungen zur Bewertung der verkehrlichen Auswirkungen der Maßnahmen wird für den Bestand / Nullfall der Modal Split des Ost-/ Südostraumes herangezogen. Hierbei ist anzumerken, dass der SrV sich auf die Alltagsmobilität konzentriert und nur Fahrten bis 100km berücksichtigt. Da für die vorliegende Untersuchung insbesondere der Nahbereich (Potsdam) interessant ist, liefern die Werte eine geeignete Betrachtungsebene.

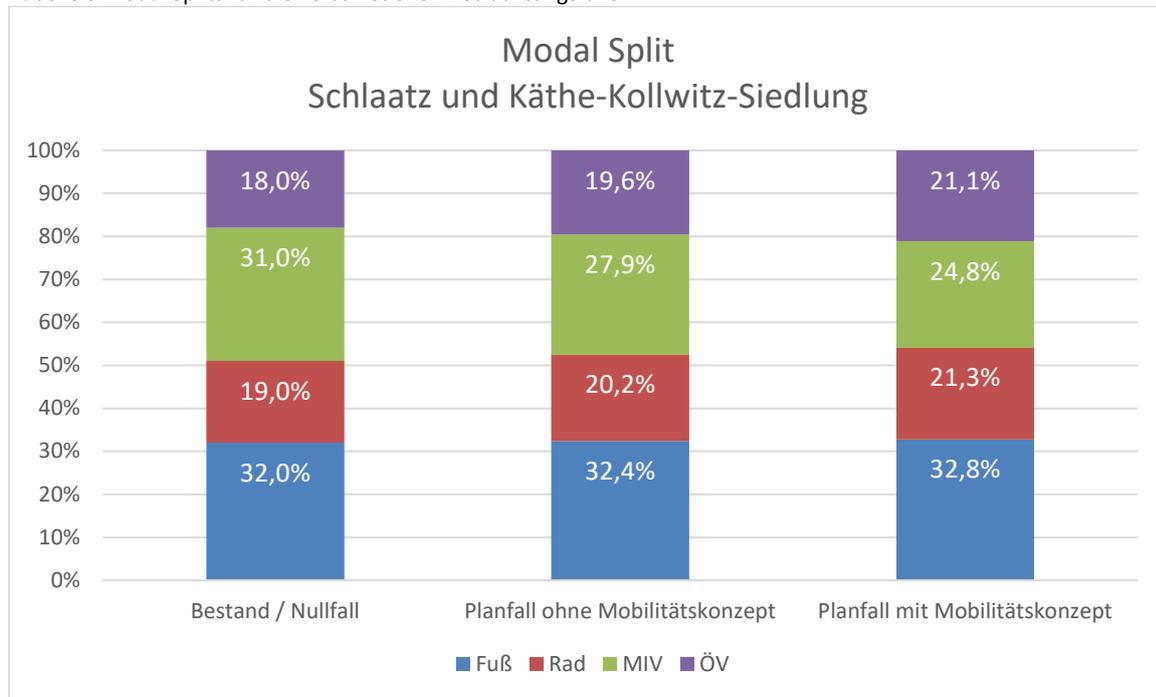
Zur Bewertung der zukünftigen Auswirkungen wurden zwei weitere Modal Splits entwickelt, welche für weitere Berechnungen herangezogen werden (Kapitel 4.3 Verkehrsaufkommensberechnung und 4.5 CO₂ Bilanzierung).

Für die Zukunft wurden zwei Entwicklungspfade betrachtet:

- Planfall ohne Mobilitätskonzept: Ohne zusätzliche Maßnahmen wird angenommen, dass sich etwa jede zehnte MIV-Fahrt (–10 %) auf alternative Verkehrsmittel verlagert. Der MIV-Anteil sinkt dadurch auf rund 28 %, der Umweltverbund steigt entsprechend auf 72 %.
- Planfall mit Mobilitätskonzept: Durch gezielte Maßnahmen wie Infrastrukturverbesserungen, attraktive ÖV-Angebote und Mobilitätsmanagement kann etwa jede fünfte MIV-Fahrt (–20 %) verlagert werden. Der MIV-Anteil reduziert sich damit auf 25 %, während der Umweltverbund auf 75 % anwächst.

Die Verlagerung der MIV-Fahrten auf die anderen Verkehrsmittel (Fuß, Rad, ÖV) erfolgte dabei anhand der Modal Splits nach Entfernungsklassen. Für die weiteren Untersuchungen ergeben sich somit folgende drei Modal Splits.

Tabelle 3 Modal Splits für die verschiedenen Betrachtungsfälle



4.3 Verkehrsaufkommensberechnung

Die Verkehrsaufkommensermittlung wurde mit dem Verfahren von Dr. Bosserhoff (Tabelle Wohnen) durchgeführt. Die Ermittlung wurde getrennt nach den zwei Teilbereichen Schlaatz und Käthe-Kollwitz-Siedlung durchgeführt. Hauptursache für eine veränderte Nachfrage ist die Zunahme der Anzahl der Einwohner*innen durch Neubauten sowie das Bestreben weitere gewerbliche Nutzungen im Gebiet zu integrieren.

Die Verkehrsaufkommensberechnung wurde für drei Betrachtungsfälle durchgeführt:

- Nullfall (Bestand)
- Planfall ohne Mobilitätskonzept
- Planfall mit Mobilitätskonzept

Für die drei Betrachtungsfälle wurden die verschiedenen Modal Splits aus Abschnitt 4.2 genutzt. Die Ermittlung der zukünftigen Nachfrage ergibt sich ausfolgenden Eingangswerten zur Nutzung:

Tabelle 4 Eingangswerte Wohnnutzung

Teilgebiet	Nullfall (Bestand)	Planfall
Schlaatz	9.406 Einw.	11.914 Einw.
Käthe-Kollwitz-Siedlung	656 Einw.	1.059 Einw.
Summe	10.062 Einw.	12.973 Einw.

Für den Umgang mit weiteren Nutzungen, wie z.B. kleinteiliger Einzelhandel, Dienstleistungen etc. in Gebiet mit überwiegender Wohnnutzung empfiehlt Bosserhoff eine Abschätzung der Anzahl der Beschäftigten über einen „Anteil der Beschäftigten an den Einwohnern“ (Ver_Bau nach Bosserhoff 2024: W_Anteil_Beschäftigte). Für den Bestand wurde der Mittelwert von 10 % gewählt (innerhalb der empfohlenen Spanne von 5–15 %), für die Zukunft eine Erhöhung auf 12,5% im Teilraum Schlaatz und weiterhin 10% für die Käthe-Kollwitz-Siedlung. Dies begründet sich einerseits damit, dass der Masterplan eine Intensivierung der gewerblichen Nutzung vorsieht und zum anderen somit zur sicheren Seite geschätzt wird. Die Anzahl der Kund*innen ergibt sich im Schätzverfahren wiederum aus der Anzahl der Beschäftigten.

Auf Basis der Anzahl an Nutzern (Einwohnende, Beschäftigte, Besuchende, Kunden sowie Güterverkehr) wurde mittels verkehrlicher Daten wie z.B. Modal Split, Besetzungsgrad, Anzahl der Wege/Tag das Verkehrsaufkommen ermittelt (Anlage X). Bei den Lkw-Fahrten wurde ein abweichender Wert von 0,01 Fahrten pro Einwohner und Tag angenommen – das liegt unter dem von Bosserhoff genannten Standardwert, der jedoch erfahrungsgemäß zu hoch ausfällt. Es wurde ein Wert von 0,01 Lkw-Fahrten pro Einwohner angesetzt, dazu gehören z.B. Ver- und Entsorgungsfahrzeuge wie Müllfahrzeuge und Paketdienstleister. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Fahrzeuge in der Regel mehrere Wohneinheiten anfahren und so Fahrten gebündelt werden. Die Annahme wurde durch die Zählung am Knotenpunkt An der Alten Zauche / Am Nuthetal mit Blick auf den dortigen Schwerverkehrsanteil plausibilisiert.

Das Ergebnis der Verkehrsaufkommensberechnung ist eine Spannbreite für die Abschätzung der Anzahl an Kfz-Fahrten an einem Werktag, die im Gebiet entstehen oder zum Gebiet führen. Wie im Verfahren Ver_Bau üblich, wurde der Mittelwert der Spanne gewählt, da kein Anlass besteht, von dieser Standardannahme abzuweichen.

Im Ergebnis ergeben sich folgende Anzahl an Kfz-Fahrten. Ein Teil dieser Fahrten sind Binnenfahrten, also Fahrten, die innerhalb des Gebietes durchgeführt werden, hierzu können z. B. Einkaufsfahrten oder das Bringen und Holen gehören.

Tabelle 5 Kfz-Fahrten je Werktag (davon Binnenfahrten)

Teilgebiet	Nullfall (Bestand)	Planfall ohne MK	Planfall mit MK
Schlaatz	9.158	11.393	10.180
Käthe-Kollwitz-Siedlung	639	941	841
Summe	9.797	12.334	11.021
...davon Binnenfahrten	521	628	558
...davon Lkw-Fahrten	202	529	529

Ergebnis:

Die im Planfall angenommenen zusätzlichen knapp 3.000 neuen Einwohner*innen im Schlaatz und in der Käthe-Kollwitz-Siedlung sowie eine stärkere gewerbliche Nutzung erhöhen das Verkehrsaufkommen, welches im Gebiet erzeugt wird. Der Effekt wird deutlich abgeschwächt durch die Annahmen zur Veränderung des Modal Splits, welche durch allgemeine Trends und die Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes eine Reduzierung des MIV-Anteils vorsehen.

Um die Auswirkung auf das Straßennetz zu bestimmen ist die Veränderung der Anzahl der Kfz-Fahrten zwischen Nullfall (Bestand) und dem Planfall mit Mobilitätskonzept relevant. Dabei werden die Fahrten in Quell- und Zielfahrten sowie in Binnenfahrten differenziert.

Teilgebiet	Differenz Quellverkehr [Kfz-Fahrten]	Differenz Zielverkehr [Kfz-Fahrten]	Differenz Binnenverkehr [Kfz-Fahrten]	Differenz Summe [Kfz-Fahrten]
Schlaatz	498	498	27	1.023
Käthe-Kollwitz- Siedlung	96	96	10	202
Summe	594	594	37	1.225

Insgesamt ergeben sich im Maximalfall (3.000 weitere Einwohner*innen und zusätzliche gewerbliche Nutzung) jeweils ca. 600 zusätzliche Kfz-Fahrten, die im Untersuchungsgebiet erzeugt werden bzw. die dieses zum Ziel haben. Geht man von einem Spitzenstundenanteil von 10% aus, entspräche dies zwei zusätzlichen Fahrzeugen pro Minute in den Spitzenstunden.

4.4 Umlegung auf das Netz

Vorgehen

Um die Auswirkung der zusätzlichen Verkehre auf das Straßennetz und die Notwendigkeit begleitender Maßnahmen zu prüfen, erfolgt eine Umlegung der Neuverkehre auf das Straßennetz. Zur Abbildung des Bestandes, dem Nullfall, wurden dazu mehrere Verkehrszählungen durchgeführt. Im nächsten Schritt werden daraufhin die zusätzlichen Verkehre addiert und die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte bewertet. Für die Verteilung der zusätzlichen Verkehre im Netz (Richtungen) werden ebenfalls die Ergebnisse der Zählungen herangezogen.

Bestand und wesentliche Erkenntnisse aus den Zählungen

An den Knotenpunkten Horstweg / An der Alten Zauche, An der Alten Zauche / Am Nuthetal sowie An der Alten Zauche / Heinrich-Mann-Allee und An der Alten Zauche / Drewitzer Straße wurden am 29.09.2024, 01.10.2024 und 10.10.2024 Verkehrszählungen durchgeführt. Erfasst wurden die Verkehrsstärken in den Zeiträumen der morgendlichen und abendlichen Spitzenstunden.

Am Knotenpunkt Horstweg / An der Alten Zauche wurde die höchste Verkehrsbelastung auf dem Horstweg festgestellt. Die Abbiegebeziehungen zwischen dem Horstweg und An der Alten Zauche (in beide Richtungen) sind stark frequentiert und stellen eine zentrale Verkehrsbeziehung an diesem Knotenpunkt dar.

Am Knotenpunkt An der Alten Zauche / Am Nuthetal liegt die Hauptbelastung auf der Straße An der Alten Zauche. Besonders relevant sind die Abbiegebeziehungen von Am Nuthetal nach Norden sowie in die Gegenrichtung.

Am Knotenpunkt Heinrich-Mann-Allee / An der Alten Zauche wurde in der Frühspitze ein hohes Verkehrsaufkommen auf der Heinrich-Mann-Allee in beide Richtungen (Nord und Süd) sowie aus der Alten Zauche auf die Heinrich-Mann-Allee festgestellt. In der Spätspitze konzentriert sich das höchste Verkehrsaufkommen auf der Heinrich-Mann-Allee in Fahrtrichtung Süden.

Am Knotenpunkt Drewitzer Straße / An der Alten Zauche verteilen sich die Verkehrsströme relativ gleichmäßig auf die Fahrbeziehungen Alte Zauche sowie Drewitzer Straße Süd.

Die Daten aus den Verkehrszählungen wurden als Grundlage für die Prüfung der Leistungsfähigkeitsberechnungen der Knotenpunkte für den Planfall genutzt.

Verteilung der Neuverkehre

Die Verteilung der Neuverkehre orientiert sich an den Bestandsverteilung im Netz, wobei nicht die Verkehre innerhalb des Schlaatzes und der Käthe-Kollwitz-Siedlung betrachtet werden, sondern die Verteilung auf die Sammelstraßen und Straßen höherer Kategorie. Da das Mobilitätskonzept keine grundlegenden Änderungen am Hauptstraßennetz vorsieht und keine veränderten Zielbeziehungen anzunehmen sind, kann die Verteilung analog zum Bestand erfolgen.

Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte

Zur Beurteilung der Leistungsfähigkeit eines Straßennetzes kommt den Knotenpunkten eine zentrale Bedeutung zu, da hier unterschiedliche Verkehrsströme zusammengeführt werden und es häufig zu Kapazitätsengpässen kommt. Auch bei ausreichend dimensionierten Straßenabschnitten kann ein einzelner überlasteter Knotenpunkt die Leistungsfähigkeit des Gesamtnetzes maßgeblich beeinträchtigen.

4.5 CO₂ Bilanzierung

Im Rahmen der CO₂-Bilanzierung wurde ermittelt, welche lokalen Emissionen durch die Verkehrsmittelnutzung der im Schlaatz und der Käthe-Kollwitz-Siedlung wohnenden Bevölkerung entstehen. Anders als bei einer klassischen Territorialbilanz, bei der alle Emissionen innerhalb eines geografisch abgegrenzten Raums erfasst werden, orientiert sich die vorliegende Bilanz an einem personenbezogenen Ansatz. Das bedeutet, dass sämtliche Emissionen berücksichtigt wurden, die durch die Mobilität der Einwohnenden des Schlaatz und der Käthe-Kollwitz-Siedlung verursacht werden – unabhängig davon, ob diese innerhalb oder außerhalb des Quartiers auftreten.

Berücksichtigt wurden dabei ausschließlich lokal entstehende Emissionen des Personenverkehrs von Wegen unter 100 km. Emissionen aus der Herstellung und Entsorgung von Fahrzeugen oder der Infrastruktur wurden nicht einbezogen. Außerdem wurden Emissionen des Güter-, Luft- und Schienenfernverkehrs vernachlässigt. Diese finden im Mobilitätskonzept keine Berücksichtigung, sodass von ihnen keine direkte Veränderung durch die Maßnahmen des Konzepts zu erwarten ist. Zur Berechnung wurden CO₂-Äquivalente herangezogen. Die Bilanz wurde für den Bestands- und den Planfall erstellt, sodass das Einsparpotential der Emissionen durch die Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes deutlich werden.

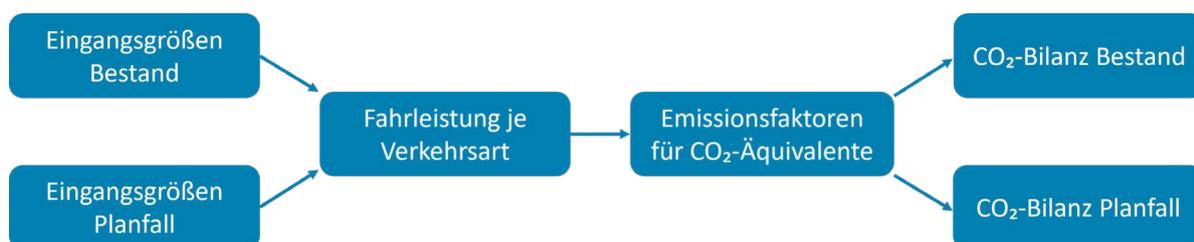


Abbildung 9: Vorgehen bei der Erstellung der CO₂-Bilanzierung

Hier wird zunächst das Vorgehen bei der Berechnung der aktuellen CO₂-Bilanz erläutert und anschließend dargestellt, welche Anpassungen für die CO₂-Bilanz nach Umsetzung des Mobilitätskonzeptes vorgenommen wurden. Die Berechnung basiert auf den aktuellen Daten des Modal Split nach Verkehrsleistung für den Ost/Südostraum der Stadt Potsdam, wie sie im System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV) 2023 erfasst wurden (Hubrich et al. 2025). Dabei erfolgte zunächst eine Differenzierung in die Hauptverkehrsträger motorisierter Individualverkehr (MIV), öffentlicher Verkehr (ÖV), Fahrrad und Fußverkehr.

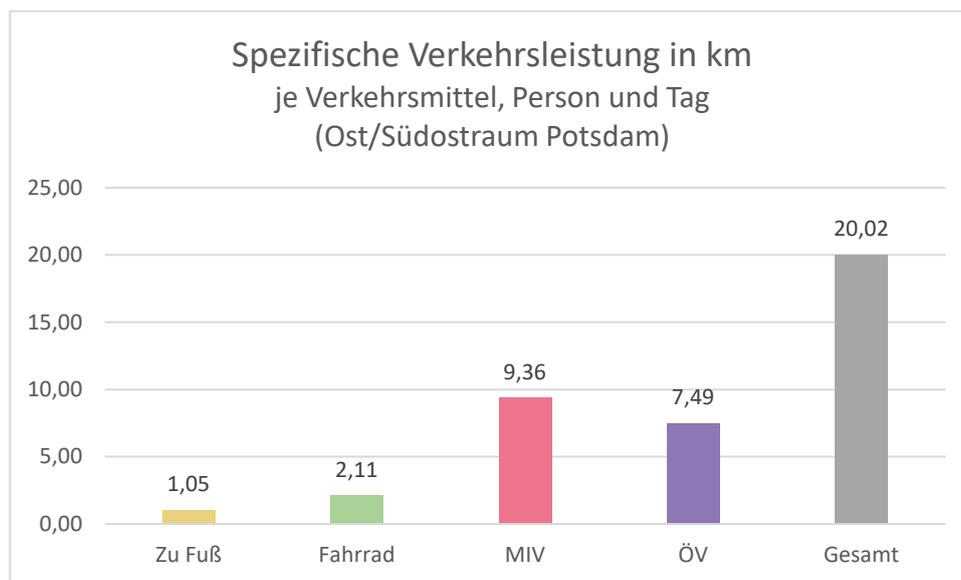


Abbildung 10: Modal Split nach Verkehrsleistung in Potsdam Ost/Südostraum
(eigene Darstellung nach Hubrich et al. 2025)

Abbildung 13 zeigt die spezifische Verkehrsleistung pro Einwohner*in für die jeweiligen Verkehrsmittel in Kilometer pro Tag. Der größte Streckenanteil beläuft sich auf durchschnittlich 11,63 km und wird durch den MIV zurückgelegt. Mit dem ÖV legt jede*r Einwohner*in im Schnitt 6,5 km pro Tag zurück, mit dem Fahrrad 1,87 km. Den kleinsten Anteil macht die zu Fuß zurückgelegte Strecke mit 1,02 km pro Tag aus.

Für den MIV wurden zusätzlich Daten des Kraftfahrt-Bundesamtes zur Antriebsverteilung im Zulassungsbezirk Potsdam herangezogen. Es wurde zwischen den Antriebsarten Benzin, Diesel, Gas, Hybrid, Plug-in-Hybrid und rein elektrisch betriebenen Fahrzeugen unterschieden. Den jeweiligen Antriebsarten wurden spezifische Emissionsfaktoren zugeordnet, welche die durchschnittlich pro Kilometer entstehenden CO₂-Äquivalente abbilden. Die Multiplikation dieser Faktoren mit der durchschnittlichen Verkehrsleistung pro Person sowie der Gesamtbevölkerung des Quartiers ergibt die täglichen Emissionen, die durch den MIV verursacht werden.

Im Bereich des öffentlichen Verkehrs wurde ausschließlich der Nahverkehr einbezogen. Eine weitere Aufschlüsselung erfolgte in die Verkehrsträger Bus, Straßenbahn und Schienennahverkehr. Grundlage bildeten bundesweite Daten zur durchschnittlichen Streckenverteilung im ÖPNV (Destatis 2025). Für die Emissionsfaktoren wurde berücksichtigt, dass der Busverkehr in Potsdam derzeit vollständig mit Dieselbussen betrieben wird, während die Straßenbahn elektrisch fährt und somit keine lokalen

Emissionen verursacht. Beim Schienennahverkehr liegt der Elektrifizierungsgrad in Brandenburg bei 71 %, sodass mit verschiedenen Emissionsfaktoren gearbeitet wurde. Die jeweiligen Emissionen pro Verkehrsmittel wurden sodann mit den durchschnittlich gefahrenen Kilometern multipliziert und auf die Anzahl der Einwohnenden des Schlaatz und der Käthe-Kollwitz-Siedlung hochgerechnet.

Für die Verkehrsarten Rad- und Fußverkehr wurde keine Emissionslast angesetzt, da diese lokal emissionsfrei erfolgen.

Für die verkehrsbedingten Emissionen der Bewohnenden des Schlaatz und der Käthe-Kollwitz-Siedlung bei Wegen unter 100 km wurde unter den beschriebenen Annahmen eine jährliche Belastung von rund 7.300 t CO₂-Äquivalenten berechnet. Die berechnete CO₂-Bilanz dient als Grundlage für die Bewertung möglicher Einsparpotenziale durch die im Mobilitätskonzept vorgeschlagenen Maßnahmen. Folgende Anpassungen erfolgten für die CO₂-Bilanz des Planfalls:

Tabelle 6: Anpassungen der CO₂-Bilanz im Planfall verglichen zum Nullfall

	Nullfall	Planfall	Begründung
Einwohnende	10.000	13.000	Wohnungsneubau aus Masterplan
Modal Split MIV Anteil	31 %	24,8 %	Reduzierung des MIV-Anteils um 20% und Verlagerung auf Umweltverbund (siehe Kapitel 4.2)
Anteil elektrisch betriebener Fahrzeuge	2 %	90 %	Prognose für 2050 vom Umweltbundesamt. Anpassung weiterer Antriebsarten (UBA 2024, S. 225)
Anteil elektrisch betriebener Busse	0 %	100 %	Zielwert der LHP (LHP 2022s)
Anteil elektrifizierte Eisenbahnstrecken	71 %	100 %	Zielwert zur Elektrifizierung des Schienennetzes in Brandenburg (VBB 2024)

Auf Basis der laut Masterplan geplanten neuen Wohneinheiten im Quartier, wurde die höhere Einwohnendenzahl für den Planfall angesetzt. Außerdem wurde der Modal Split angepasst, sodass der MIV-Anteil auf 24,8 % reduziert wird. Die Wege wurden stattdessen auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes verteilt (siehe Kapitel 4.2). Es erfolgte außerdem eine Anpassung des Anteils an Fahrzeugen des MIV mit alternativen Antrieben. Bei elektrisch betriebenen Fahrzeugen wurde eine Steigerung auf 90 % angenommen.

Die LHP hat sich außerdem zum Ziel gesetzt bis zum Planjahr 2050 100% der Linienbusse zu elektrifizieren, was auch in die CO₂-Bilanz miteingeflossen ist. Ähnlich verhält es sich mit den Planungen das gesamte Schienennetz Brandenburgs zu elektrifizieren.

Mit den beschriebenen Anpassungen für die CO₂-Bilanz des Planfalls besteht ein Einsparpotential von ca. 6.700 t CO₂-Äquivalenten. Die jährlichen verkehrsbedingten Emissionen der Bewohnenden des Schlaatz und der Käthe-Kollwitz-Siedlung bei Wegen unter 100 km würde dann bei rund 600 t CO₂-Äquivalenten liegen.

5 Erschließungskonzept

Basierend auf der Analyse des Bestandes, der Ergebnisse der ersten Beteiligung der Öffentlichkeit und der Diskussion in den Steuerungsrounds, wurde eine Vorschlag erarbeitet, der sowohl den Bestand sichert als auch zukünftige Entwicklungen ermöglicht.

5.1 Schematisches Erschließungskonzept

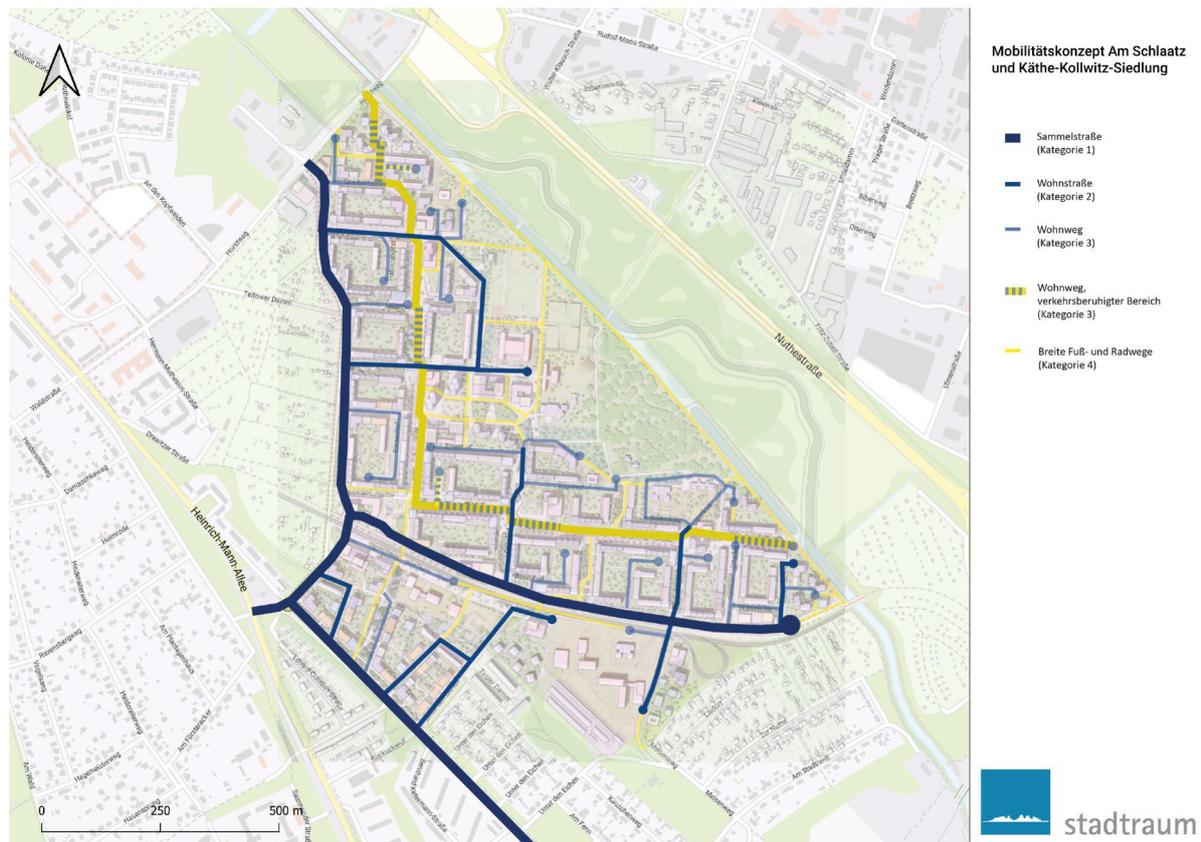


Abbildung 11: Geplantes Erschließungskonzept mit Straßenkategorien

Der schematische Erschließungsplan bildet das zukünftige Straßennetz im Schlaatz sowie in der Käthe-Kollwitz-Siedlung ab. Die Planung wurde auf Grundlage der baulichen Struktur des Masterplans entwickelt, zugleich jedoch so angepasst, dass auch die vorhandene Bebauung weiterhin vollständig erschlossen bleibt. Für den Bereich der Käthe-Kollwitz-Siedlung konnte noch keine Anpassung vorgenommen werden, da die Planungen zum Bearbeitungszeitpunkt noch nicht ausreichend fortgeschritten waren.

Das Erschließungskonzept basiert auf einer klaren Differenzierung in vier Straßenkategorien mit unterschiedlichen Funktionen:

- **Kategorie 1: Sammelstraßen**
Sammelstraßen verlaufen am Rand des Gebiets (Am Nuthetal, Auf der Alten Zauche und Drewitzer Straße) und dienen der übergeordneten Erschließung sowie der Bündelung des Verkehrs in und aus dem Quartier.

- **Kategorie 2: Wohnstraßen**

Wohnstraßen verlaufen innerhalb des Quartiers und sorgen für die innere Erschließung. Sie verbinden die verschiedenen Nachbarschaften und ermöglichen die Anbindung potenzieller Quartiersgaragen.

- **Kategorie 3: Wohnwege**

Diese Wege dienen der Feinerschließung einzelner Gebäude und Stellplätze. Sie sind überwiegend dem Anliegerverkehr vorbehalten.

- **Kategorie 4: Breite Fuß- und Radwege**

Diese Wege sind ausschließlich für den nicht-motorisierten Verkehr vorgesehen. Sie sind so ausgelegt, dass im Bedarfsfall auch Rettungsfahrzeuge passieren können.

Im Schlaatz selbst ist die Erschließung im Norden durch eine Erschließungsschleife Falkenhorst und Schilfhof organisiert, während der restliche Bereich überwiegend durch Stichstraßen erschlossen wird. Eine zentrale Rolle spielt dabei die Lange Linie, die primär dem Fuß- und Radverkehr vorbehalten ist. Um jedoch die Erreichbarkeit der angrenzenden Innenhöfe und Stellplätze sicherzustellen, sind punktuelle Öffnungen für den Kfz-Verkehr auf der Langen Linie als verkehrsberuhigte Bereiche als eine Sonderform der Kategorie 3 vorgesehen. Dadurch wird gewährleistet, dass der Fußverkehr in allen Bereichen entlang der Lange Linie bevorzugt wird. In verkehrsberuhigten Bereichen darf nur in markierten Flächen geparkt werden, weshalb eine Neuordnung des Straßenraums notwendig ist. Die Gestaltung des Verkehrsraums sollte einheitlich erfolgen, z.B. durch einheitliche Pflasterung.

In der Käthe-Kollwitz-Siedlung ist das Erschließungssystem durch zwei Schleifen geprägt und entspricht den Darstellungen aus dem Masterplan, da hier noch Planungen zu der städtebaulichen Anordnung ausstehen.

5.2 Musterquerschnitte

Es wurden beispielhaft zwei Straßenquerschnitte erstellt, die als Grundlage für die zukünftige Umgestaltung des Straßenraumes im Schlaatz und der Käthe-Kollwitz-Siedlung dienen sollen.

Querschnittsanpassungen sind entlang der Wohnstraßen und den Wohnwegen entlang potenzieller Nachbarschaftsbänder vorgesehen. Ziel der Umgestaltung ist eine Neuverteilung der Flächen zu Gunsten der Fußgänger*innen und der Aufenthaltsqualität. Dabei wird die Fahrbahnbreite verringert und die Gehwege verbreitert.



Abbildung 12: Geplanter Straßenquerschnitt Wohnweg am Beispiel Bisamkiez, Blickrichtung Nord (eigene Darstellung mit Streetmix)

Es ist vorgesehen, bei Querschnittsanpassungen die Fahrbahn auf 5 m zu verschmälern (vgl. Abbildung 15). Aktuell wird im öffentlichen Straßenraum in Senkrechtaufstellungen geparkt. Dadurch können zwar mehr Fahrzeuge geparkt werden, es wird aber auch mehr Verkehrsfläche in Anspruch genommen. Die Musterquerschnitte schlagen vor, die Senkrechtaufstellung in Multifunktionsstreifen mit 3 m umzugestalten. Diese setzen sich aus 2,25 m für Längsparken und 0,75 m Sicherheitstreifen zusammen. Eine Längsaufstellung ist dann nicht mehr möglich. Die Gestaltung des Multifunktionsstreifen ist flexibel und kann an den Bedarf vor Ort angepasst werden. Möglich sind Parken, Stellplätze für Fahrräder, Lastenräder oder E-Tretroller sowie Begrünung oder Parketts.

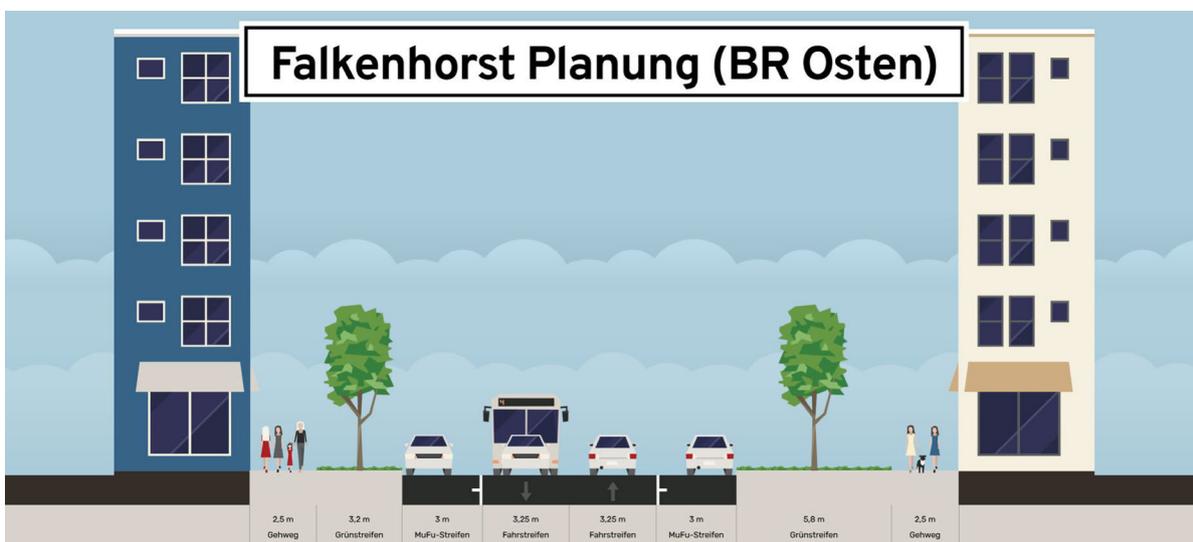


Abbildung 13: Geplanter Straßenquerschnitt Wohnstraße Beispiel Falkenhorst, Blickrichtung Nord (eigene Darstellung mit Streetmix)

In Falkenhorst soll zukünftig die Buslinie 693 führen, weshalb hier eine breite Fahrbahn als in den anderen Querschnitten notwendig ist, um den Begegnungsfall Bus-Bus zu ermöglichen. In diesem Abschnitt ist deshalb eine Fahrbahnbreite von 6,5 m notwendig (vgl. Abbildung 16)

5.3 Rettungswege

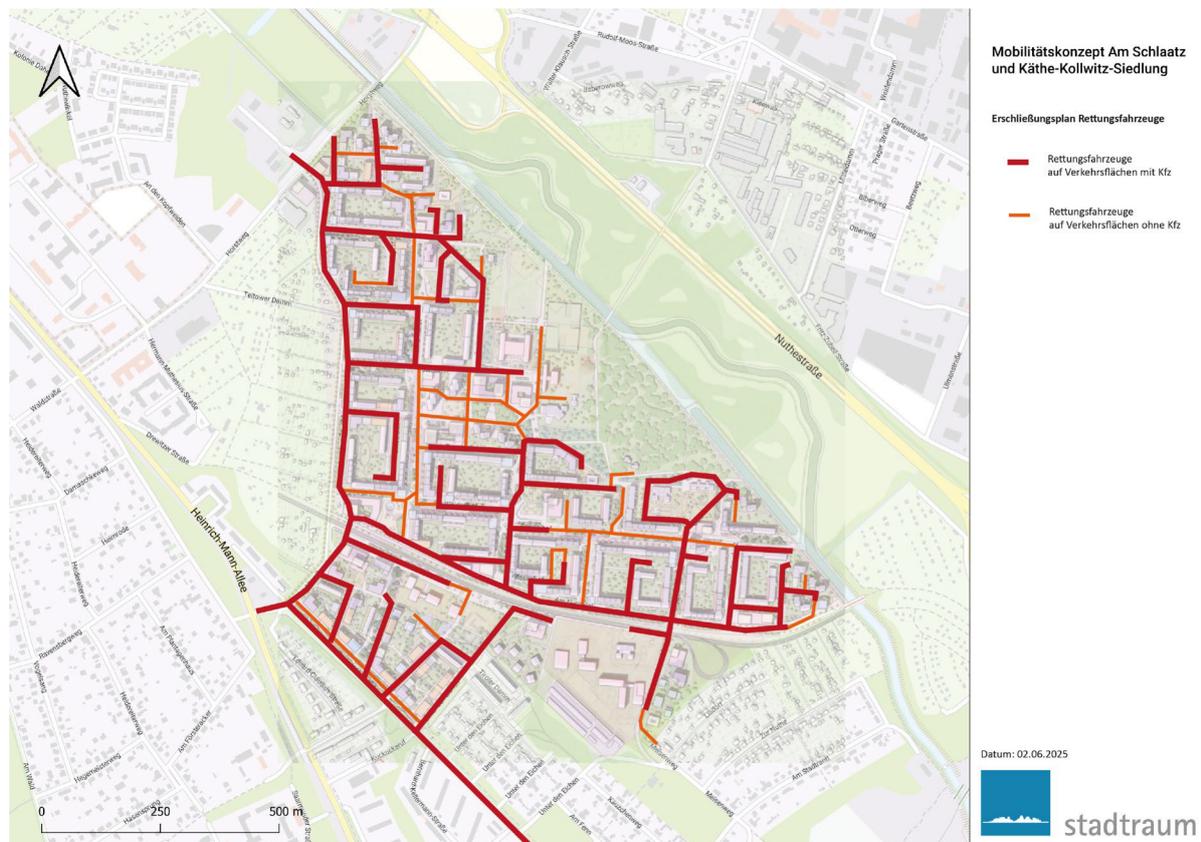


Abbildung 14: Erschließungsplan für Rettungsfahrzeuge

Nach der Brandenburgischen Bauordnung (BbgBO) sind mindestens zwei unabhängige Rettungswege ins Freie von jedem Geschoss sicherzustellen. Dabei muss der erste Rettungsweg über eine Treppe ins Freie führen. Der zweite Rettungsweg kann eine Treppe oder eine mit Rettungsgeräten der Feuerwehr erreichbare Stelle sein. Wenn der zweite Rettungsweg über Rettungsgeräte der Feuerwehr erfolgen soll und die Stelle, wo gerettet werden muss mindestens 8 m über der Geländeoberfläche liegt, müssen Hubrettungsfahrzeuge der Feuerwehr eingesetzt werden (§33 BbgBO¹). Durch die vorhandene Bebauungsstruktur im Schlaatz ist dies an vielen Stellen der Fall. Daher wurde ein Erschließungsplan für Rettungsfahrzeuge erstellt, der die Erreichbarkeit für alle Gebäude durch Hubrettungsfahrzeuge sicherstellt.

Beim Aufstellen der Hubrettungsfahrzeuge parallel zur Außenwand, muss die Aufstellfläche für das Rettungsfahrzeug mindestens 3,5 m breit sein. Auf der gebäudeabgewandten Seite muss sich zusätzlich ein hindernisfreier Streifen von mindestens 2 m Breite für das Aufstellen der Stützen befinden. Der Abstand zwischen Aufstellfläche und Gebäude muss bei Brüstungshöhe unter 18 m zwischen 3 m und 9 m betragen. Bei Brüstungshöhen über 18 m darf der Abstand zwischen 3 m und 6 m liegen (Berliner Feuerwehr 2024, S. 11).

¹ Brandenburgische Bauordnung (BbgBO), in der Fassung vom 15. November 2018 (GVBl. I/18, Nr. 39), zuletzt geändert durch Gesetz vom 28. September 2023 (GVBl. I/23, Nr. 23)

Bei Rettung durch Hubrettungsfahrzeuge rechtwinklig zur Außenwand muss eine Aufstellfläche von 11 m Länge und 3,5 m Breite für das Rettungsfahrzeug vorzusehen. Beidseitige hindernisfreie Streifen von jeweils 1 m sind außerdem nötig. Der Abstand zwischen Aufstellfläche und Fahrzeug muss mindestens 2,5 m betragen und darf bei Brüstungshöhen unter 18 m höchstens 9 m betragen und bei Brüstungshöhen über 18 m darf der Abstand höchstens 6 m betragen (ebd., S.10).

Das Erschließungsnetz für Rettungsfahrzeuge setzt sich aus zwei Kategorien zusammen. Die erste Kategorie führt über die Verkehrsflächen, die für den Kfz-Verkehr vorgesehen sind und für die über die vorgegebenen Querschnitte die Befahrbarkeit durch die Rettungsfahrzeuge sichergestellt ist. Die zweite Erschließungskategorie ist die Mitnutzung der Fuß- und Radwege durch Rettungsfahrzeuge. Hier muss sichergestellt werden, dass genug Raum für die Aufstellflächen vorgehalten wird.

6 Mobilitätskonzept

6.1 Fußverkehr

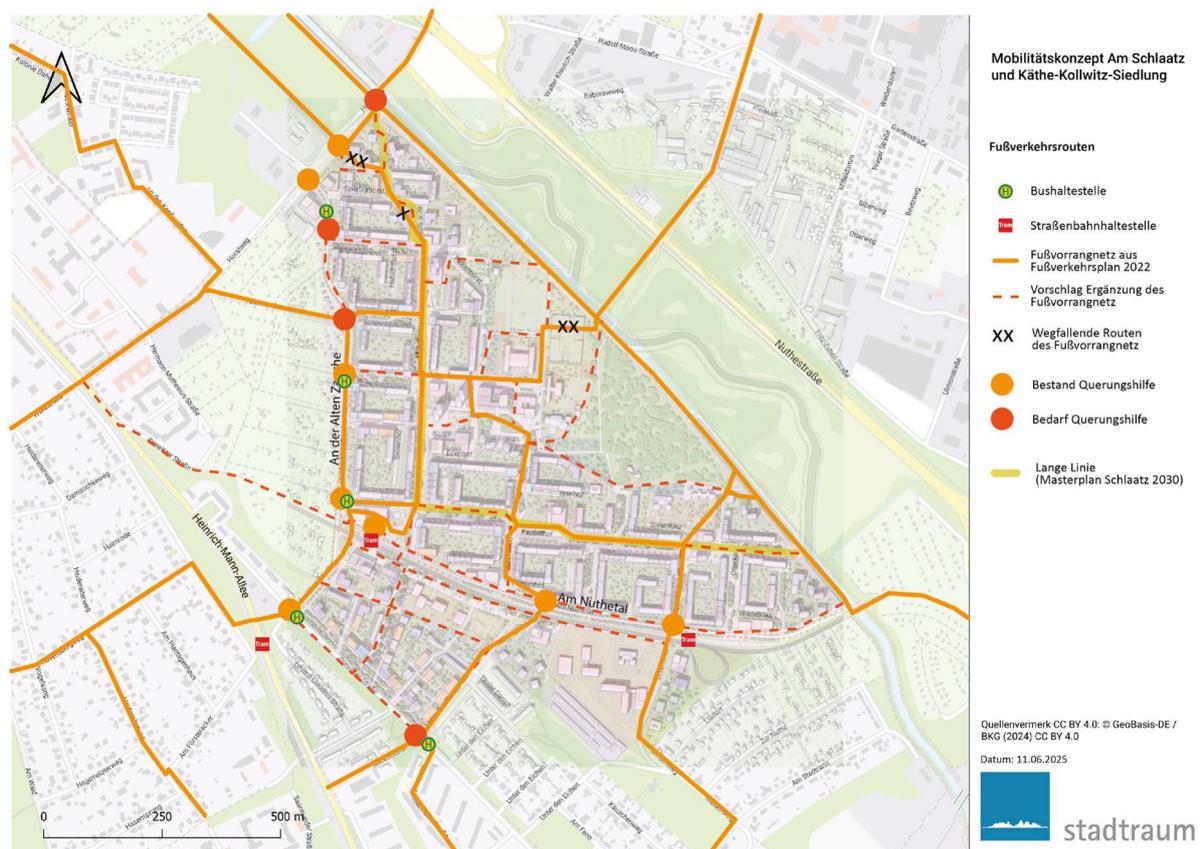


Abbildung 15: Fußverkehrskarte

Um die Situation für den Fußverkehr im Gebiet zu verbessern, wurden verschiedene Handlungsfelder identifiziert. Dabei flossen Informationen aus der Bestandsanalyse sowie insbesondere aus der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung in das Teilkonzept ein.

Fußverkehrsnetz

Abbildung 18 zeigt das Fußvorrangnetz des Fußverkehrskonzepts 2022 der Stadt Potsdam in orangenen durchgezogenen Linien. Es wird empfohlen das Netz zu ergänzen, sodass alle wichtigen Fußwegeverbindungen im Quartier abgedeckt sind. Die vorgeschlagenen Verbindungen zur Ergänzung des Fußvorrangnetzes sind in orangenen gestrichelten Linien dargestellt. Durch den geplanten Neubau von Wohngebäuden und den Bau des Sportforums muss das aktuelle Fußvorrangnetz an einigen Stellen angepasst werden. Dies betrifft die Bereiche zwischen dem Schlaatzweg über den Horstweg zum Sperberhorst, eine leichte Routenanpassung am Sperberhorst und die Routenführung zwischen Schlaatz und Nuthe, die im FVK von 2022 noch über das geplante Sportforum führt.

Lange Linie und Nutheweg

Die Lange Linie soll als wichtige Fußverbindung durchs Quartier erweitert und aufgewertet werden. Mit einer Gesamtbreite von 6 m soll es dort ausreichend Platz für Fuß- und Radverkehr geben. Der Fokus soll jedoch darauf gelegt werden, dass die Lange Linie eine attraktive Verbindung für Fußgänger*innen ist, die von Radfahrenden mit genutzt werden kann. Eine Trennung von Rad- und Fußverkehr, wie sie von einigen Anwohnenden im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung gewünscht wurde, ist aufgrund der reduzierten Flächenverfügbarkeit nicht umsetzbar. Damit der Nutheweg sowohl für zu Fuß Gehende als auch für Radfahrende komfortabel und sicher nutzbar ist, empfiehlt das Mobilitätskonzept den Ausbau der Wegeinfrastruktur auf eine angemessene Breite.

Barrierefreiheit und Beleuchtung

Generell wurde die fehlende Barrierefreiheit sowie die schlechte Qualität der Gehwege an vielen Stellen im Quartier bemängelt. Außerdem wurde die fehlende Beleuchtung auf einigen Fußwegen im Quartier in der Beteiligungsveranstaltung angesprochen. Das Mobilitätskonzept empfiehlt bei der Anpassung des Straßenraums eine die barrierefreie Gestaltung der Fußwege und eine ausreichende Beleuchtung, um keine Angsträume im Quartier zu schaffen. Die Gestaltung sollte generell nach dem im FVK 2022 festgelegten Standards für den Fußverkehr erfolgen. Bei der Umgestaltung der Straßenquerschnitten muss die Gehwegbreite einigen Streckenabschnitten angepasst werden, weil die Mindestbreite von 2,5 m unterschritten wird (FGSV 2002). Die Aufwertungsmaßnahmen der Fußwege sollten prioritär auf dem Fußvorrangnetz erfolgen.

Querungsstellen

Sowohl im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung als auch in der Bestandsanalyse wurde an einigen Stellen der Bedarf an Querungshilfen identifiziert. Dies betrifft die Alte Zauche, an den KP Milanhorst und Falkenhorst. Am Horstweg besteht der Bedarf für eine Querungshilfe unmittelbar auf Höhe der Nuthequerung, weil hier mit einem erhöhten Fuß- und Radverkehrsaufkommen zu rechnen ist. Ebenso wird am südlichen Ende der Käthe-Kollwitz-Siedlung am KP Drewitzer Str. / Unter den Eichen die Einrichtung einer Querungshilfe empfohlen. Die Verbindung wird als wichtige Fußverbindung eingestuft. Das Mobilitätskonzept empfiehlt im Rahmen der Umgestaltungsmaßnahmen in Knotenpunktbereichen ohne Querungshilfen das Vorziehen von Seitenräumen und das Unterbinden von parkenden Fahrzeugen, um die Sichtbeziehungen für querende Fußgänger*innen freizuhalten. Dies kann durch Beschilderung oder durch bauliche Maßnahmen, wie Poller oder Blumenkübel erfolgen.

6.2 Radverkehr

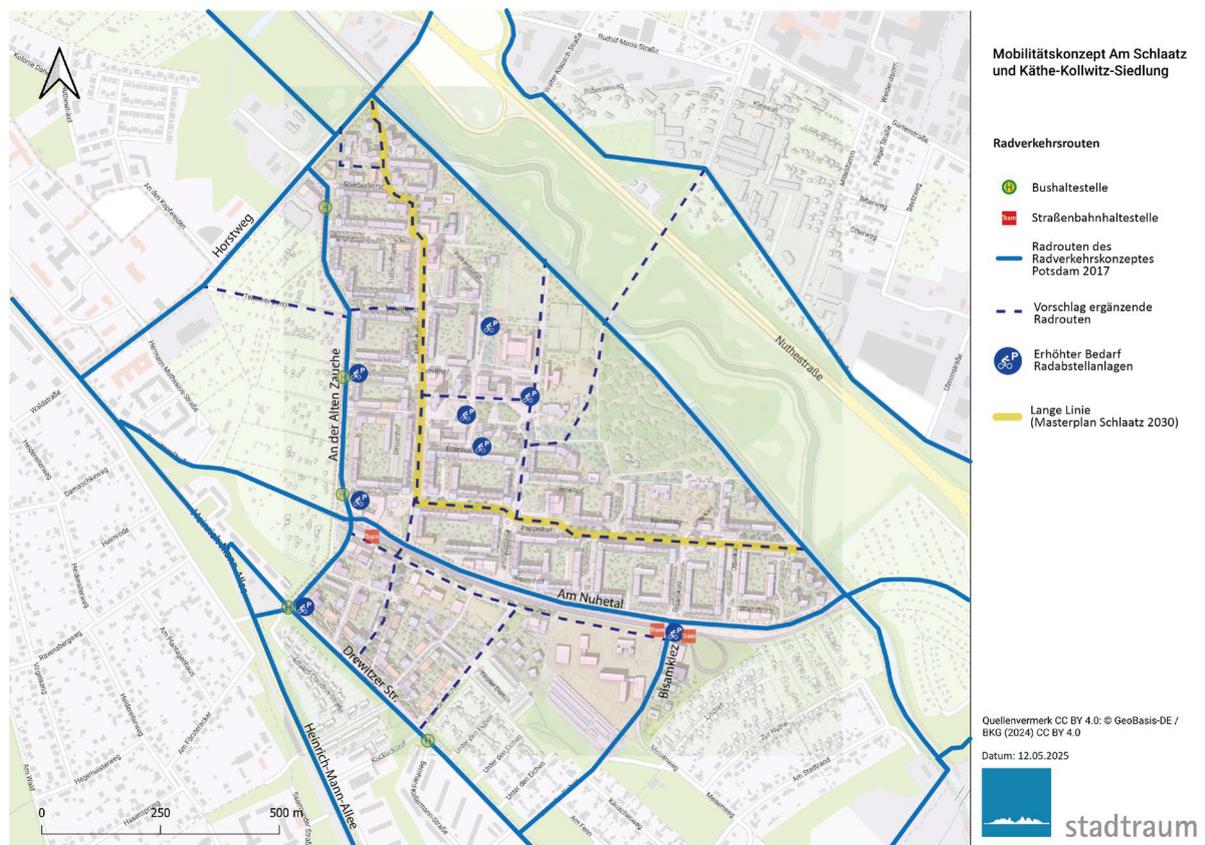


Abbildung 16: Radverkehrskarte

Radverkehrsnetz

Die im Radverkehrskonzept Potsdam festgelegten Radrouten für das Gebiet Schlaatz und Käthe-Kollwitz-Siedlung sind in Abbildung 19 in durchgezogenen blauen Linien dargestellt. An einigen Stellen im Quartier empfiehlt das Mobilitätskonzept die Radrouten zu ergänzen, damit ein durchgängiges Radverkehrsnetz entsteht und auch essenzielle Ziele innerhalb des Quartiers gut mit dem Rad zu erreichen sind. Insbesondere die Lange Linie sollte ins Radvorrangnetz aufgenommen werden. Die Verbindung vom Schlaatz durch die Kleingartenanlage über den Teltower Damm zum Horstweg wurde im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung als wichtige Radverbindung identifiziert und sollte ebenfalls ergänzt werden. Ebenso die Verbindung über die Nuthe Richtung Babelsberg auf Höhe des Sportforums.

Radabstellanlagen

Um die Erreichbarkeit der Ziele im Quartier für Radfahrende sicherzustellen, müssen flächendeckend Radabstellanlagen besonders an wichtigen Orten und an Zugangspunkten zu öffentlichen Verkehrsmitteln bereitgestellt werden. Dies wurde insbesondere von den Anwohnenden gewünscht. Es wird empfohlen, dass unmittelbar an den Wohnhäusern Radabstellanlagen geschaffen werden. Ergänzend dazu sollen Radabstellanlagen im öffentlichen Raum am Magnus-Zeller-Platz, an der Tram Haltestelle

Bisamkiez, am Knotenpunkt Drewitzer Straße / An der Alten Zauche und im Zentrum geschaffen werden (siehe Abbildung 19).

Quartiersgaragen bieten die Chance, zentral gelegene und gesicherte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder zu schaffen. Daher sollten Bereiche zum Abstellen von Fahrrädern bei der Planung der Quartiersgaragen mitgedacht werden.

Sonstige Maßnahmen

Das Mobilitätskonzept empfiehlt die Implementierung von Fahrradreparaturstationen an zentralen Orten im Quartier, um die Attraktivität des Radverkehrs zu fördern. Die Fahrradreparaturstationen sollten mit grundlegenden Werkzeugen und Luftpumpen ausgestattet werden, um eine eigenständige Wartung zu ermöglichen.

Im Rahmen der Querschnittsumgestaltung wurde von einigen Anwohnenden gefordert, separate Radwege im Schlaatz zu errichten, um die Konflikte zwischen MIV und Radverkehr zu reduzieren. Aufgrund der Tempo-30-Zonen-Regelung und der reduzierten Flächenverfügbarkeit sind Radwege innerhalb des Gebiets jedoch nicht umsetzbar. Bei der Umgestaltung des Straßenraums empfiehlt das Mobilitätskonzept die Parkflächen durch 3 m breite Multifunktionsstreifen zu ersetzen (siehe Kapitel 28). Die vergrößerte Fläche im Multifunktionsstreifen ermöglicht die Anordnung eines Sicherheitstrennstreifens zwischen parkenden Fahrzeugen und dem Radverkehr. Dies trägt entscheidend zur Vermeidung von Dooring-Unfällen bei.

Der Forderung nach einem Radschnellweg durch den Schlaatz, wie von Anwohnenden in der Beteiligungsveranstaltung geäußert, wurde im Konzept nicht nachgegangen. Ein Radschnellweg kann auf der Langen Linie nicht realisiert werden, da diese vor allem als attraktive Aufenthaltsfläche für den Fußverkehr vorgesehen ist. Die gemeinsame Nutzung würde zu Nutzungskonflikten führen. Grundsätzlich sollte die Trasse von Radschnellverbindungen nicht durch Wohngebiete verlaufen, da dort eine hohe Aufenthaltsqualität im Vordergrund steht. Stattdessen wird vorgeschlagen, die Verbindung entlang der Nuthe auszubauen, damit dort eine leistungsfähige und konfliktarme Führung des Radverkehrs möglich ist.

6.3 ÖPNV

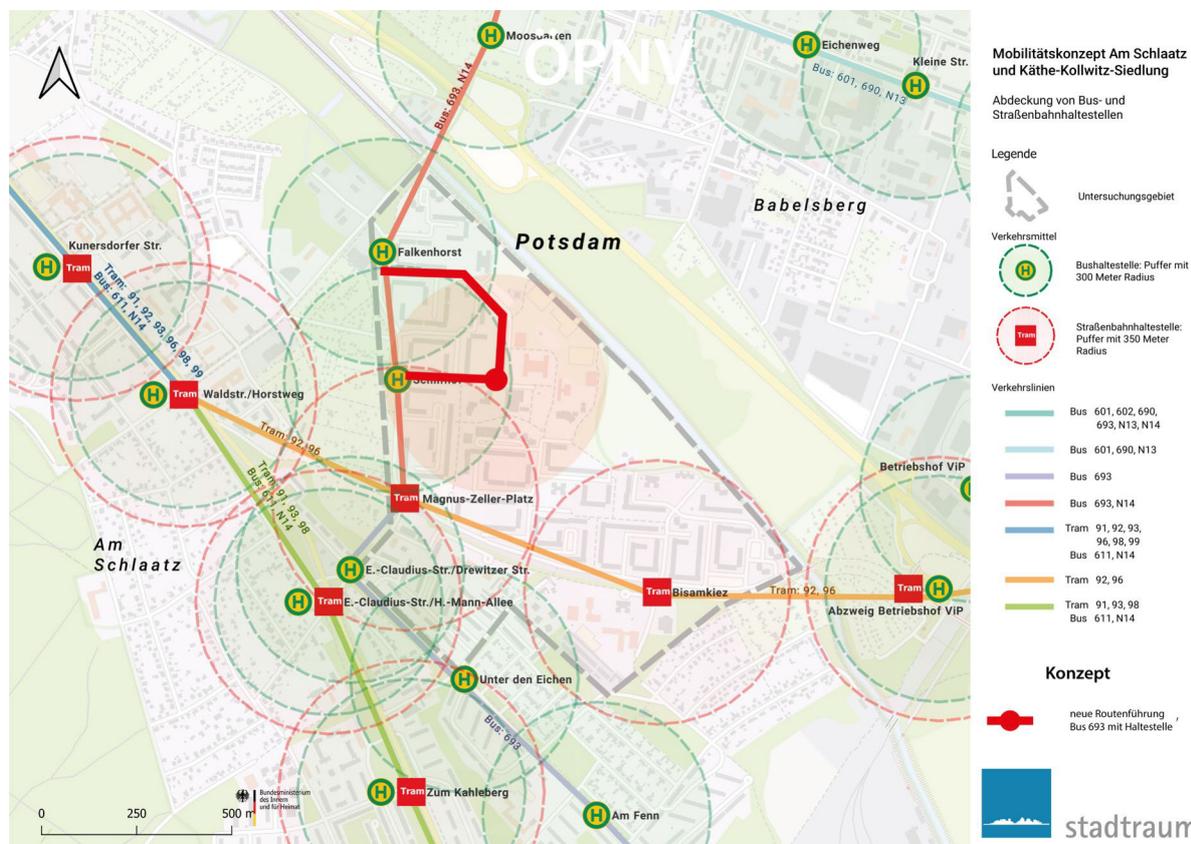


Abbildung 17: ÖPNV-Karte, Anpassung der Buslinienführung

Zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots im Quartier Schlaatz werden folgende Maßnahmen empfohlen:

Takterhöhung der Buslinie 693

Um das hohe Fahrgastaufkommen insbesondere in den Hauptverkehrszeiten besser zu bewältigen und Verspätungen zu reduzieren, wird eine Verdichtung des Taktes der Buslinie 693 auf einen 10-Minuten-Takt in den Spitzenzeiten empfohlen. Dies erhöht die Zuverlässigkeit und Attraktivität des Angebots.

Anpassung der Linienführung der Buslinie 693

Eine geänderte Linienführung wird vorgeschlagen, um die Erschließung innerhalb des Quartiers zu verbessern (siehe Abbildung 20). Die neue Streckenführung über den Falkenhorst und den Schilfhof sorgt für eine umfassendere Abdeckung des gesamten Quartiers und verbessert die ÖPNV-Erreichbarkeit, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen. Für die vorgeschlagene Linienführung wurde eine Schleppkurvenprüfung durchgeführt.

Ein zentraler Aspekt ist die Ergänzung einer Haltestelle für die Buslinie 693 im Bereich Falkenhorst. Dadurch wird das künftig entstehende Sportforum deutlich besser an den ÖPNV angebunden, was von Anwohnenden im Rahmen der Beteiligung mehrfach als Anliegen geäußert wurde.

6.4 MIV

Im Zuge der geplanten Neuordnung des Straßenraums sollen Querschnittsanpassungen vorgenommen werden, die die Einführung sogenannter Multifunktionsstreifen ermöglichen. Diese Streifen bieten Platz für unterschiedliche verkehrsbezogene Nutzungen und tragen zu einer effizienteren Flächenaufteilung bei. Detaillierte Informationen zu den Querschnittsanpassungen sind im Kapitel 6.2 zu finden. Im zugehörigen Anhang befindet sich ein Katalog zu den verschiedenen Nutzungen von Multifunktionsstreifen. Innerhalb der Multifunktionsstreifen wird empfohlen, gezielt Stellflächen für Lieferverkehre, Elektroladestationen sowie Kurzzeitparkplätze für ambulante Pflegedienste zu schaffen.

Da laut den Ergebnissen der Parkraumerhebung aus dem Jahr 2021 die Voraussetzungen für die Einführung einer formellen Parkraumbewirtschaftung beziehungsweise Anwohnerparkens derzeit nicht gegeben sind, wird die Einführung eines sogenannten Premiumparkens wie es bereits im Stadtteil Drewitz umgesetzt wurde, empfohlen. Dieses Modell sieht vor, dass Stellplätze in Bereichen mit besonders hohem Parkdruck über die lokalen Wohnungsunternehmen als kostenpflichtige Mietparkplätze an einzelne Personen vergeben werden. Auf diese Weise kann die Stellplatznachfrage gezielt gesteuert und der Parkdruck in stark beanspruchten Bereichen reduziert werden, ohne eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung einzuführen.

Quartiersgaragen

Aufgrund zusätzlicher Nutzungen, die sowohl Wohnen als auch Gewerbe umfassen, ergibt sich ein zusätzlicher Bedarf an Stellplätzen. Die Stellplatzsatzung der Stadt Potsdam sieht einen Stellplatzschlüssel von 0,5 Stellplätzen pro Wohneinheit vor, der in Kombination mit einem vorhabenbezogenen Mobilitätskonzept auf 0,375 gesenkt werden kann. Die gewerbliche Nutzung wird im Gebiet insgesamt eine untergeordnete Rolle gegenüber der Wohnnutzung spielen. Daher wird von einer Wechselnutzung ausgegangen.

Die Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Lebensqualität sowie die Förderung des Fuß- und Radverkehrs und die geplanten Neubauten führen zu einem zusätzlichen Stellplatzbedarf im Untersuchungsgebiet. Dieser Bedarf entsteht zugunsten der Aufenthaltsqualität und der Verkehrssicherheit

Eine Quartiersgarage ist eine gemeinschaftliche Parkgarage, die in einem bestimmten Stadtviertel oder Quartier errichtet bzw. diesem zugeordnet wird. Ziel ist es, den Parksuchverkehr und gleichzeitig die Anzahl der auf der Straße abgestellten Fahrzeuge im Quartier zu reduzieren. Quartiersgaragen befinden sich meist am Rand des Quartiers, sollten jedoch trotzdem gut erreichbar für die Bewohner*innen des Quartieres sein. Als zumutbarer Laufweg gelten in der Regel bis zu 300 Meter.

Im Masterplan wurden bereits Standorte für Quartiersgaragen vorgeschlagen. Diese wurden hinsichtlich ihrer Eignung, etwaiger Hemmnisse und Potenziale untersucht. Zusätzlich konnten weitere Potenzialflächen für Quartiersgaragen identifiziert werden. Insgesamt wurden elf Standorte näher untersucht. Standorte aus dem Masterplan, die außerhalb des Untersuchungsgebiets liegen, sind nicht Teil der Analyse.

Das Potenzial an zusätzlichen Stellplätzen wird bei Umsetzung aller Quartiersgaragen auf insgesamt 1.648 geschätzt. Grundlage der Berechnung ist die Annahme von maximal fünfgeschossigen Gebäuden, wobei das Erdgeschoss für andere Nutzungen wie Gewerbe vorgesehen ist.

Tabelle 7: Entwicklungsmöglichkeiten Quartiersgaragen

Nr.	Aktuelle Stellplätze auf der Fläche:	Potenzial an zusätzlichen Stellplätzen	Hemmnisse:
1	54	94	gering
2	0	123	Hoch. Fläche liegt auf dem Außenbereich einer Kita
3	52	93	gering
4	47	511	Hoch/mittel: Eine Umsetzung ist nur in Kooperation mit dem Supermarkt möglich
5	62	119	gering
6	0	135	Mittel. Umsetzung nur bei Umgestaltung des Magnus-Zeller-Platzes möglich
7	0	89	Hoch. Sehr schlechter Flächenzuschnitt
8	66	75	Hoch. Sehr schlechter Flächenzuschnitt, Abstand zu Wohngebäude und Nähe zur Langen Linie
9	24	100	gering
10a	63	133	gering
10b	52	116	gering
11	0	62	gering

Bei sieben Standorten konnten keine oder nur geringe Hemmnisse festgestellt werden. Dabei handelt es sich vor allem um Orte, die aktuell bereits als Verkehrsfläche genutzt werden. Standorte mit größeren Hemmnissen sind mit umfassenderen Umbauten oder Kooperationen mit Dritten verbunden oder befinden sich auf Flächen mit sozialen Nutzungen.

Zwar haben die Berechnungen gezeigt, dass ein Teil der Maßnahmen aus dem Masterplan auch ohne die Schaffung zusätzlicher Stellplätze rechnerisch möglich wäre, jedoch wird empfohlen, bereits frühzeitig Stellplätze in Form von Quartiersgaragen zu sichern.

Vorschlag zur Umsetzung der Quartiersgaragen

Die Notwendigkeit des Baus von Quartiersgaragen ergibt sich aus den Entwicklungen im Gebiet und sollte gemeinsam geplant werden.

Es wird empfohlen, zunächst eine Quartiersgarage im Bereich der Schulen und des Marktes zu realisieren. In diesem Bereich wird das Sportforum entstehen. Gleichzeitig würde die Quartiersgarage auch zur besseren Erreichbarkeit der öffentlichen Gebäude beitragen. Aus diesen Gründen wird als erste Priorität der Bau einer Quartiersgarage an Standort 5 empfohlen. Alternativ ist auch eine Parkpalette denkbar. Eine Kombination mit einer Campusnutzung und Garage wäre ebenfalls möglich. Als Alternativstandort kommt auch Standort 3 in Frage. Dieser liegt jedoch nicht so nahe an den Gemeinschaftseinrichtungen, weshalb Standort 5 bevorzugt wird.

Bei der Umsetzung der Langen Linie, der Nachbarschaftsbänder und neuer Wohngebäude müssen gegebenenfalls Stellplätze geschaffen werden, sofern diese nicht mehr im öffentlichen Straßenraum nachweisbar sind. In diesem Fall können die Standorte 01, 09 sowie 10a und 10b geeignete Potenzialflächen darstellen. Alle vier Flächen weisen geringe Hemmnisse auf und liegen in der Nähe der Neubauvorhaben sowie der Langen Linie.

6.5 Sharing und weitere mobilitätsbeeinflussende Maßnahmen

Bike-Sharing

Zur Förderung nachhaltiger Mobilitätsformen im Quartier Schlaatz wird empfohlen, das bestehende Bikesharing-Angebot vom Anbieter Nextbike auszuweiten. Durch die Einrichtung zusätzlicher virtueller Stationen an zentralen Punkten im Quartier kann die Nutzbarkeit deutlich verbessert und die Attraktivität des Fahrrads gesteigert werden.

Lastenrad-Sharing und Car-Sharing

Ergänzend soll ein stationsbasiertes Verleihsystem für Lastenräder sowie ein stationsbasiertes Car-sharing-Angebot eingeführt werden, um alternative Mobilitätsoptionen für unterschiedliche Nutzergruppen bereitzustellen, insbesondere für Haushalte ohne eigenes Fahrzeug. Die geplanten Sharing-Stationen für Lastenräder und Carsharing-Fahrzeuge sollten bei der Planung von Quartiersgaragen berücksichtigt werden. So kann eine zentrale und gut erreichbare Unterbringung gewährleistet werden.

E-Scooter-Sharing

Um Fehlverhalten und Behinderungen durch E-Scooter zu vermeiden, wird empfohlen, spezielle Abstellzonen einzurichten. Da E-Scooter in der Regel im Free-Floating-Prinzip genutzt werden, bieten solche Zonen eine gezielte Lenkung. Je nach Flächenverfügbarkeit können sie entweder im Seitenraum oder im Rahmen der geplanten Umgestaltung des Straßenraums auf den multifunktionalen Streifen eingerichtet werden. So wird ein geordnetes Stadtbild gefördert und die Nutzung von Mikromobilität sinnvoll strukturiert.

Weitere mobilitätsbeeinflussende Maßnahmen

Durch die gezielte Ansiedlung von Versorgungseinrichtungen im Quartier soll das Konzept der Stadt der kurzen Wege gestärkt werden. So können alltägliche Wege zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt und Abhängigkeiten vom Pkw reduziert werden.

Neubauvorhaben im Quartier sollen gezielt als autoreduzierte Wohnangebote beworben werden.

Zur Förderung einer positiven Mobilitätskultur werden informelle Maßnahmen empfohlen, wie z. B. Hinweise auf spielende Kinder oder Piktogramme, die die Bevorzugung von Fuß- und Radverkehr im Straßenraum sichtbar machen. Solche Maßnahmen stärken das Sicherheitsgefühl und das Bewusstsein für ein gemeinsames Miteinander im Verkehr.

7 Fazit

Das Mobilitätskonzept für den Schlaatz und die Käthe-Kollwitz-Siedlung entwickelt die Ansätze des Masterplans Schlaatz 2030 weiter und überführt dessen Leitbilder in ein umsetzbares, an den Realitäten des Stadtteils orientiertes Konzept. Während der Masterplan wichtige Impulse für die zukünftige Quartiersentwicklung gibt, insbesondere durch die Schaffung neuer Wohneinheiten und die Entsiegelung von Verkehrsflächen, nimmt das Mobilitätskonzept eine kritische Prüfung dieser Annahmen vor und konkretisiert die verkehrsplanerischen Anforderungen.

Dabei zeigt sich, dass die im Masterplan vorgesehenen grundlegenden Eingriffe, wie etwa der Rückbau von Gebäuden zugunsten neuer Erschließungsschleifen oder die vollständige Verlagerung des ruhenden Verkehrs in Quartiersgaragen im Bestand auf erhebliche Hürden stoßen. Das Mobilitätskonzept reagiert darauf mit einer bestandsorientierten, sozial verträglichen Weiterentwicklung des Mobilitätsangebotes. Es schlägt vor, das bestehende Straßennetz weiterzuentwickeln, statt auf Abriss und zusätzliche Versiegelung zu setzen. Die zentrale Kfz-Erschließung wird so gestaltet, dass sie die bestehenden Strukturen respektiert und gleichzeitig eine bessere Steuerung des Verkehrs ermöglicht. Die vorgesehene Lange Linie bleibt dem Fuß- und Radverkehr vorbehalten.

Das Konzept verfolgt ein verkehrsträgerübergreifendes Leitbild. Für den Fußverkehr werden durchgängige, barrierefreie und gut beleuchtete Wege sowie neue Querungshilfen vorgesehen. Die Lange Linie wird als zentrale Achse für den Fuß- und Radverkehr aufgewertet. Der Radverkehr profitiert von einem ergänzten Routennetz, zusätzlichen Abstellanlagen und Infrastrukturmaßnahmen wie Fahrradreparaturstationen. Im öffentlichen Nahverkehr wird die Buslinie 693 durch eine neue Linienführung durch den Schlaatz und eine Taktverdichtung gestärkt. Auch Sharing-Angebote, insbesondere Fahrrad-, Lastenrad- und Carsharing werden ausgebaut und perspektivisch in Mobilitätsstationen integriert.

Für den motorisierten Verkehr setzt das Konzept auf multifunktionale Straßenräume mit klarer Priorisierung für umweltschonende Mobilität. Quartiersgaragen werden weiterhin als sinnvolle Ergänzung betrachtet, jedoch realistisch dimensioniert, gut erreichbar und nicht als zwingende Voraussetzung für die Weiterentwicklung des Stadtteiles gesehen.

Die CO₂-Bilanzierung belegt das Potenzial der Maßnahmen. Durch die Verlagerung vom MIV hin zum Umweltverbund und den Einsatz alternativer Antriebe kann der Ausstoß verkehrsbedingter Emissionen deutlich reduziert werden. Das Konzept zeigt somit, wie Mobilität im Sinne des Klimaschutzes, der sozialen Teilhabe und der städtebaulichen Qualität gleichzeitig gestaltet werden kann.

Anlagen

Anlage 1: Konzeptkarten

Literatur

- Berliner Feuerwehr (2024):** Merkblatt Flächen für die Feuerwehr. Berlin. Online verfügbar unter: https://www.berliner-feuerwehr.de/fileadmin/bfw/dokumente/VB/Merkblaetter/Merkblatt_Flaechen_fuer_die_Feuerwehr.pdf. Abgerufen am 02.06.2025.
- DSK GmbH (2022):** Integriertes energetisches Quartierskonzept. „Potsdam – Am Schlaatz“. Potsdam. 21.10.2022.
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2002):** Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen. Köln.
- Hubrich, S.; Wittig, S.; Ließke, F.; Wittwer, R.; Gerike, R. (2025):** Sonderauswertung zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2023“ Städtevergleich. Technische Universität Dresden. Dresden. Online verfügbar unter: <https://tu-dresden.de/srv>. Abgerufen am 28.05.2025
- Kraftfahrt Bundesamt (2024):** Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Zulassungsbezirken. Flensburg. Online verfügbar unter: https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/ZulassungsbezirkeGemeinden/zulassungsbezirke_node.html. Abgerufen am 28.05.2025.
- Landeshauptstadt Potsdam (LHP) (2017a):** Gutachten zum Masterplan 100% Klimaschutz Potsdam 2050. Potsdam. Online verfügbar unter: https://www.potsdam.de/system/files/documents/170904_masterplan.pdf. Abgerufen am 24.04.2025.
- Landeshauptstadt Potsdam (LHP 2017b):** Radverkehrskonzept Potsdam 2017. Potsdam. Online verfügbar unter: https://www.potsdam.de/system/files/documents/radverkehrskonzept_03_05_2017_internet_klein.pdf. Abgerufen am 21.05.2025.
- Landeshauptstadt Potsdam (LHP) (2020):** Nahverkehrsplan 2019 für die Landeshauptstadt Potsdam. Beschlussfassung. Potsdam. Online verfügbar unter: https://www.potsdam.de/system/files/documents/2020-09-29_nvp_potsdam_mit_anlagen.pdf. Abgerufen am 21.05.2025.
- Landeshauptstadt Potsdam (LHP) (2021):** Fußverkehrskonzept der Landeshauptstadt Potsdam 2021. Potsdam. Online verfügbar unter: https://www.potsdam.de/system/files/documents/21svv0594_fussverkehrskonzept_potsdam.pdf. Abgerufen am 22.05.2025.
- Landeshauptstadt Potsdam (LHP) (2022):** Elektrifizierungsstrategie für die Busflotte im Stadtgebiet Potsdam. Potsdam. Online verfügbar unter: <https://www.potsdam.de/system/files/documents/2022-04-30-vip-elektrifizierungsstrategie.pdf>. Abgerufen am: 02.06.2025
- Landeshauptstadt Potsdam (LHP) (2023):** Statistischer Informationsdienst 1. Stadtteile im Blick. Potsdam. Online verfügbar unter: https://www.potsdam.de/system/files/document/Statistischer_Infodienst_1_2023_Stadtteile_im_Blick_2022_online.pdf. Abgerufen am: 02.06.2025.

Statistisches Bundesamt (Destatis) (2025): Unternehmen, Beförderte Personen, Personenkilometer (Personenverkehr mit Bussen und Bahnen): Deutschland, Quartale, Verkehrsart. Wiesbaden. Online verfügbar unter: <https://www-genesis.destatis.de/datenbank/online/url/bec41ef3>. Abgerufen am 28.05.2025.

Umweltbundesamt (UBA) (2024): Technischer Anhang der Treibhausgas-Projektionen 2024 für Deutschland (Projektionsbericht 2024). Dessau-Roßlau. Online verfügbar unter: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/11850/publikationen/projektionen_technischer_anhang_0.pdf. Abgerufen am 02.06.2025.

Umweltbundesamt (UBA) (2025): Emissionen des Verkehrs. Ohne Ort. Online verfügbar unter: <https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/emissionen-des-verkehrs#verkehr-belastet-luft-und-klima-minderungsziele-der-bundesregierung>. Abgerufen am 15.05.2025.

Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (VBB) (2024): Streckenelektrifizierung zwischen Hennigsdorf und Wittenberge. Berlin. Online verfügbar unter: <https://www.i2030.de/streckenelektrifizierung-zwischen-hennigsdorf-und-wittenberge-letzte-regionalexpress-linie-in-brandenburg-soll-oberleitung-erhalten/>. Abgerufen am 02.06.2025

stadtraum GmbH

Mobilitätskonzept Schlaatz und Käthe-Kollwitz Siedlung

ANLAGEN

Anlage 1

Konzeptkarten

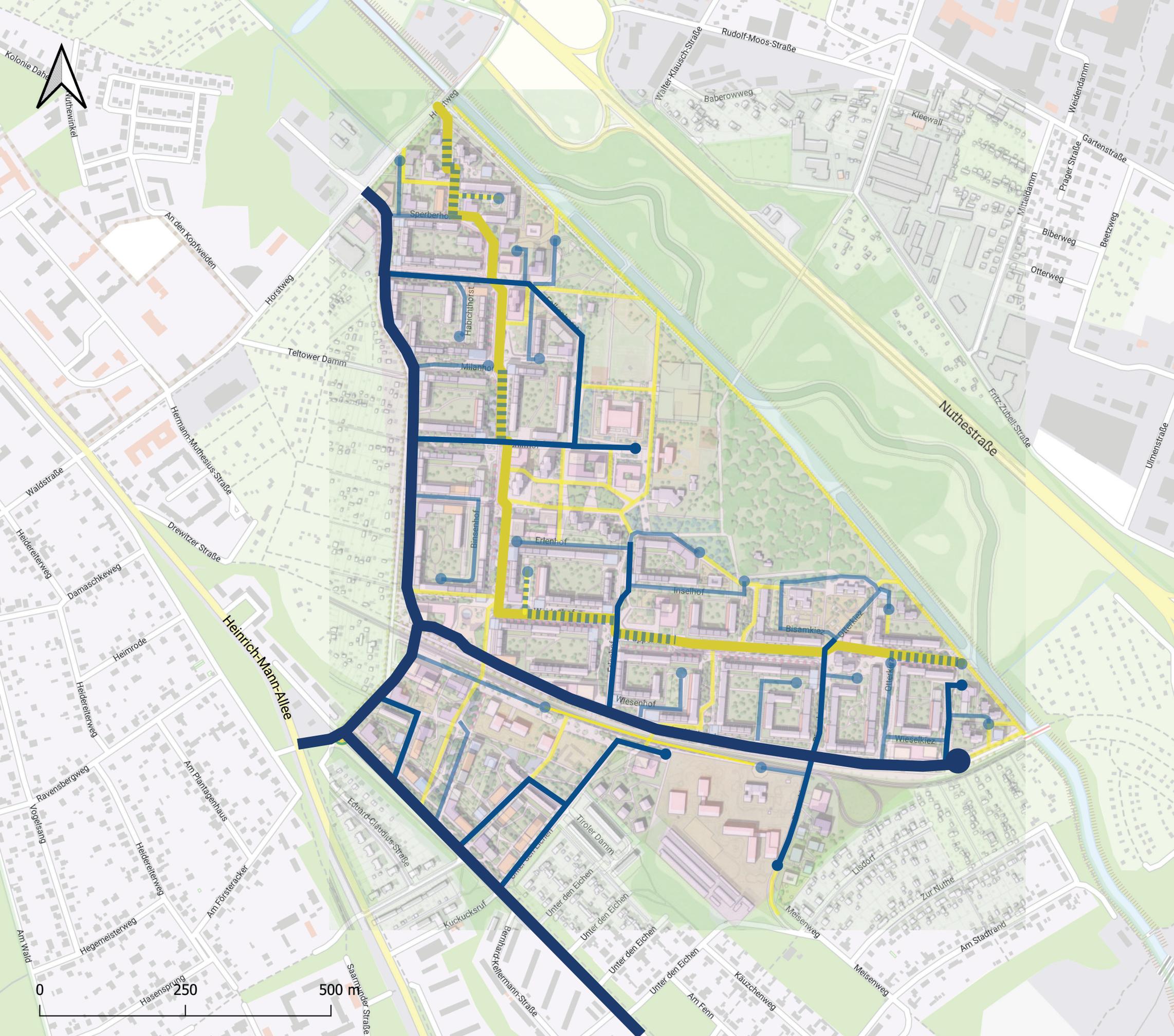
Erschließungskonzept
Erschließungskonzept mit Quartiersgaragen
Rettungswege
Fußverkehr
Radverkehr
ÖPNV



Mobilitätskonzept Am Schlaatz und Käthe-Kollwitz-Siedlung

Erschließung

-  Sammelstraße (Kategorie 1)
-  Wohnstraße (Kategorie 2)
-  Wohnweg (Kategorie 3)
-  Wohnweg, verkehrsberuhigter Bereich (Kategorie 3)
-  Breite Fuß- und Radwege (Kategorie 4)



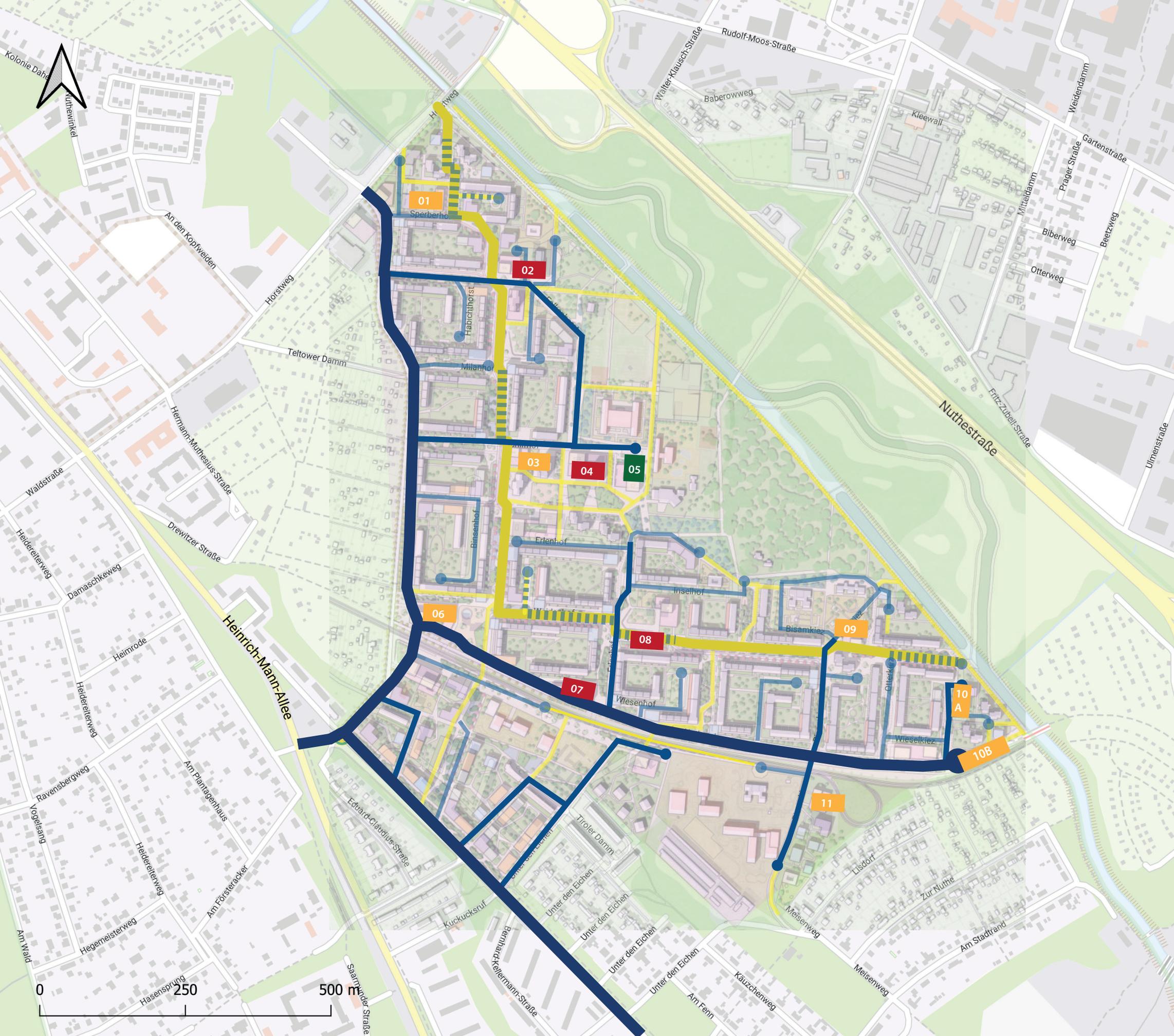
Mobilitätskonzept Am Schlaatz und Käthe-Kollwitz-Siedlung

Erschließung

-  Sammelstraße (Kategorie 1)
-  Wohnstraße (Kategorie 2)
-  Wohnweg (Kategorie 3)
-  Wohnweg, verkehrsberuhigter Bereich (Kategorie 3)
-  Breite Fuß- und Radwege (Kategorie 4)

Quartiersgaragen

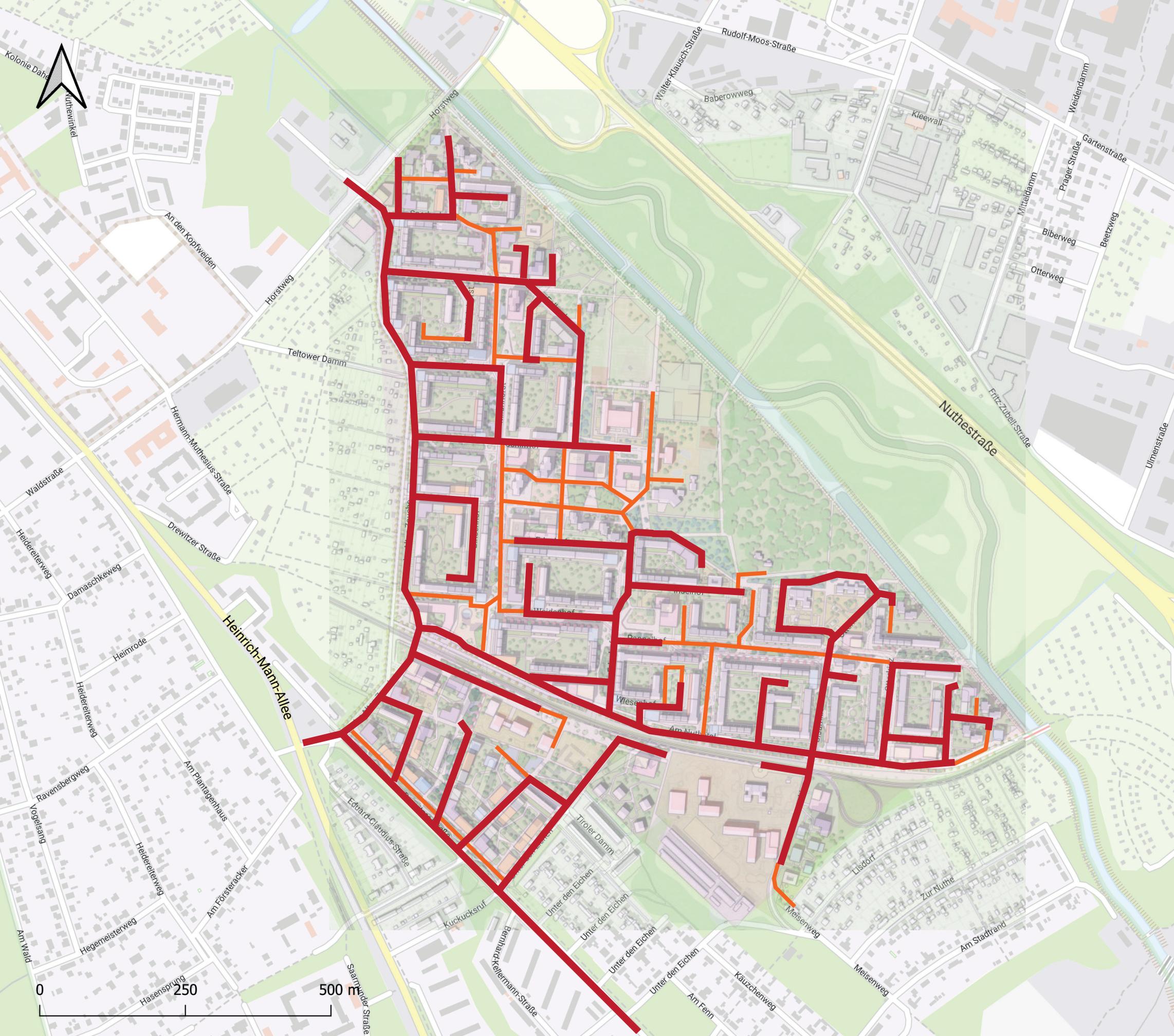
-  Entwicklungsmöglichkeit 1
-  Entwicklungsmöglichkeit 2
-  Entwicklungsmöglichkeit 3



Mobilitätskonzept Am Schlaatz und Käthe-Kollwitz-Siedlung

Erschließungsplan Rettungsfahrzeuge

-  Rettungsfahrzeuge auf Verkehrsflächen mit Kfz
-  Rettungsfahrzeuge auf Verkehrsflächen ohne Kfz



Datum: 02.06.2025

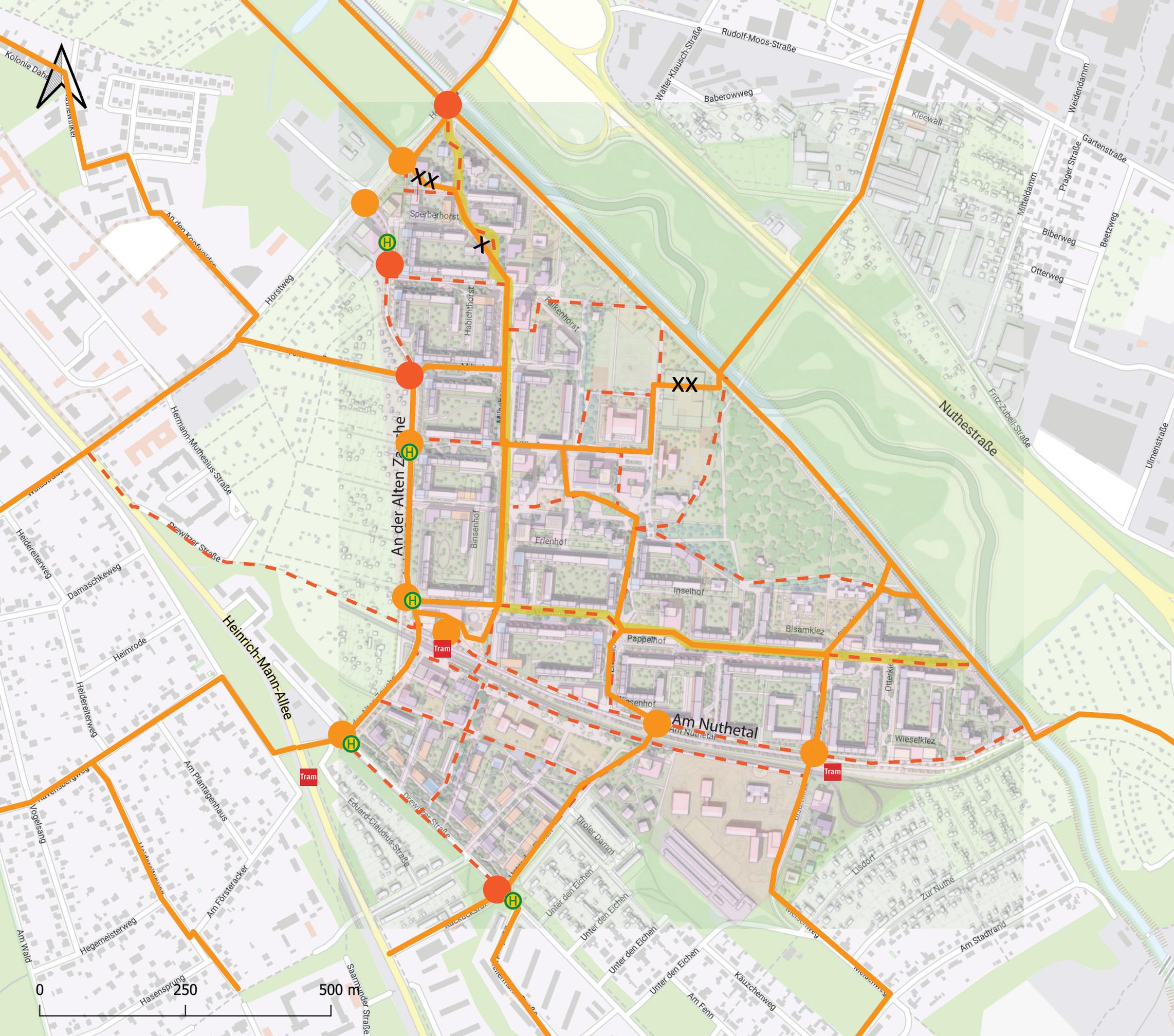


stadtraum

Mobilitätskonzept Am Schlaatz und Käthe-Kollwitz-Siedlung

Fußverkehrsrouten

-  Bushaltestelle
-  Straßenbahnhaltestelle
-  Fußvorrangnetz aus Fußverkehrsplan 2022
-  Vorschlag Ergänzung des Fußvorrangnetz
- XX** Wegfallende Routen des Fußvorrangnetz
-  Bestand Querungshilfe
-  Bedarf Querungshilfe
-  Lange Linie (Masterplan Schlaatz 2030)



Quellenvermerk CC BY 4.0: © GeoBasis-DE / BKG (2024) CC BY 4.0

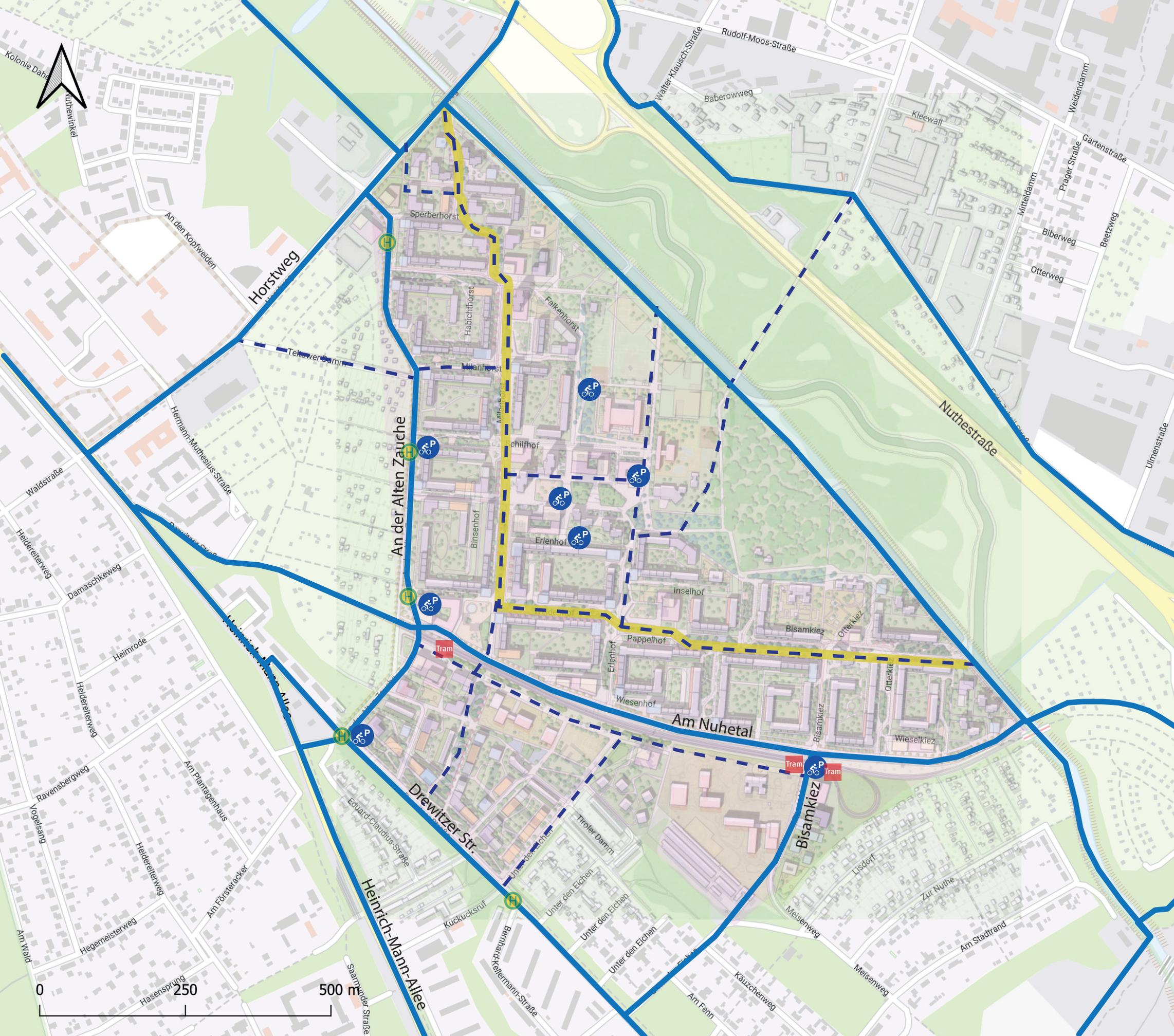
Datum: 11.06.2025



Mobilitätskonzept Am Schlaatz und Käthe-Kollwitz-Siedlung

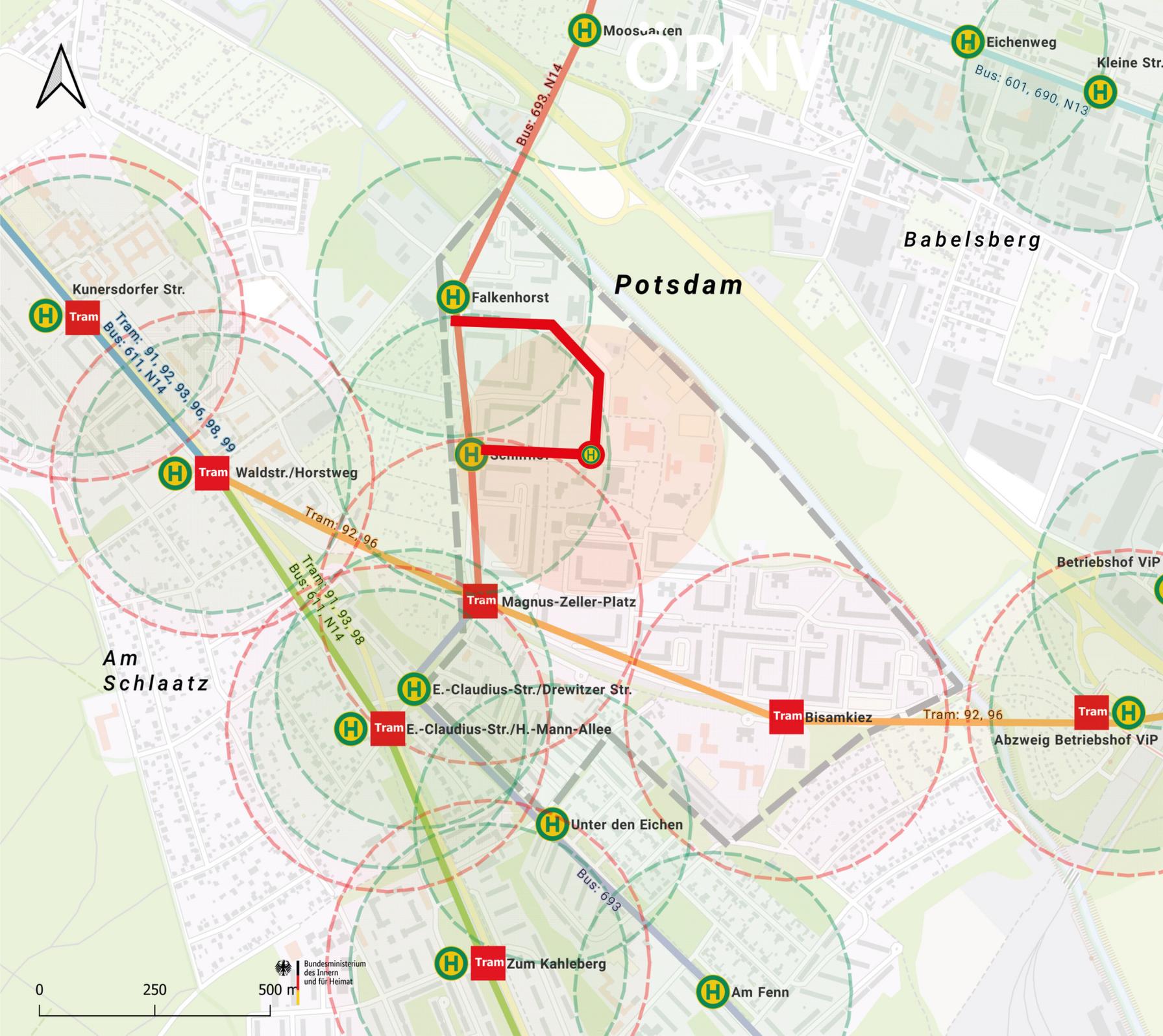
Radverkehrsrueten

-  Bushaltestelle
-  Straßenbahnhaltestelle
-  Radrueten des Radverkehrskonzeptes Potsdam 2017
-  Vorschlag ergänzende Radrueten
-  Erhöhter Bedarf Radabstellanlagen
-  Lange Linie (Masterplan Schlaatz 2030)



Quellenvermerk CC BY 4.0: © GeoBasis-DE / BKG (2024) CC BY 4.0

Datum: 18.06.2025



Mobilitätskonzept Am Schlaatz und Käthe-Kollwitz-Siedlung

Abdeckung von Bus- und Straßenbahnhaltestellen

Legende

-  Untersuchungsgebiet
- Verkehrsmittel**
-  Bushaltestelle: Puffer mit 300 Meter Radius
-  Straßenbahnhaltestelle: Puffer mit 350 Meter Radius
- Verkehrslinien**
-  Bus 601, 602, 690, 693, N13, N14
-  Bus 601, 690, N13
-  Bus 693
-  Bus 693, N14
-  Tram 91, 92, 93, 96, 98, 99
Bus 611, N14
-  Tram 92, 96
-  Tram 91, 93, 98
Bus 611, N14

Konzept

-  neue Routenführung / Bus 693 mit Haltestelle



Bundesministerium des Innern und für Heimat