



**HOFFMANN
LEICHTER**
Ingenieurgesellschaft

Verkehrsplanung | Straßenentwurf | Straßenverkehrstechnik | Immissionsschutz | Projektsteuerung

Mobilitätskonzept für die Universität Potsdam

Abschlussbericht



Quelle: eigene Aufnahme

Berlin | 25. Januar 2022



zertifiziert durch
TÜV Rheinland
Certipedia-ID 0000021410
www.certipedia.de

IMPRESSUM

Titel **Mobilitätskonzept für die Universität Potsdam**
Abschlussbericht

Auftraggeber **Universität Potsdam**
Am Neuen Palais 10
14469 Potsdam
www.uni-potsdam.de

Bearbeitung **HOFFMANN-LEICHTER Ingenieurgesellschaft mbH**
Freiheit 6
13597 Berlin
www.hoffmann-leichter.de

Projektteam Dipl.-Ing. Christian Hecht
Dipl.-Ing. Markus Liebig
Dipl.-Ing. Iwan Porojkow
B. Sc. Mirjam Schindler
Dipl.-Ing. Nico Schmidt

Ort | Datum **Berlin | 25. Januar 2022**

INHALTSVERZEICHNIS

1	Aufgabenstellung.....	1
1.1	Ausgangssituation	1
1.2	Zielsetzung.....	1
1.3	Nutzergruppen.....	2
2	Grundlagen	4
2.1	Prozess der Verkehrsplanung	4
2.2	Untersuchungsgebiet.....	5
3	Plangrundlagen	7
3.1	Übergeordnete Planungen Universität Potsdam.....	7
3.1.1	Hochschulentwicklungsplan 2019 - 2023 (2019, Universität Potsdam).....	7
3.1.2	Klimaschutzkonzept der Universität Potsdam (2020)	7
3.1.3	Verkehrsumfrage im Potsdam Science Park 2020.....	8
3.1.4	Umfrage zur Mobilität 2020.....	9
3.2	Übergeordnete Planungen Landeshauptstadt Potsdam.....	9
3.2.1	Gutachten zum integrierten Klimaschutzkonzept 2010 (Landeshauptstadt Potsdam).....	9
3.2.2	Kordonzählung 2011	10
3.2.3	Stadtentwicklungskonzept Verkehr für die Landeshauptstadt Potsdam (2014)	10
3.2.4	Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen (2015).....	10
3.2.5	Kordonenerhebung 2016 - Potsdam und Potsdam-Mittelmark.....	11
3.2.6	Lärmaktionsplan 2016 für den Ballungsraum Potsdam (Landeshauptstadt Potsdam).....	11
3.2.7	Radverkehrskonzept Potsdam 2017	11
3.2.8	Gutachten zum Masterplan 100 % Klimaschutz - Potsdam 2025 (2017, Landeshauptstadt Potsdam).....	12
3.2.9	Nahverkehrsplan 2019 für die Landeshauptstadt Potsdam	12
3.3	Weitere Plangrundlagen	13
3.3.1	Luftreinhalteplan für die Landeshauptstadt Potsdam - Fortschreibung 2015/16 (2016, Land Brandenburg) ..	13
3.3.2	Mobilitätsstrategie Brandenburg 2030 (2017, Land Brandenburg)	13
3.3.3	Landesnahverkehrsplan 2018 (2018, Land Brandenburg)	13
3.3.4	Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg - das Zielkonzept 2025 / 2030 / 2035	14
3.3.5	Deutschlandtakt 2030	14
3.3.6	Mobilitätssteckbrief für Potsdam - Mobilität in Städten, SrV 2018 (2019, TU Dresden).....	14
3.3.7	Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2020 bis 2024 für den Landkreis Potsdam-Mittelmark (2019, Landkreis Potsdam-Mittelmark).....	14

3.3.8	Nahverkehrsplan für den Landkreis Havelland für den Zeitraum 2020 bis 2024 (2020, Landkreis Havelland)	15
3.3.9	Relevante Bauvorhaben im Umfeld der Universitätsstandorte.....	15
4	Bestandsanalyse	16
4.1	Motorisierter Individualverkehr (MIV).....	16
4.1.1	Fließender MIV.....	16
4.1.2	Ruhender MIV	22
4.1.3	Stärken und Schwächen des MIV.....	29
4.2	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	29
4.2.1	Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	29
4.2.2	Übriger ÖPNV (üÖPNV).....	33
4.2.3	Stärken und Schwächen des ÖPNV.....	38
4.3	Radverkehr	38
4.3.1	Entwurfgrundlagen des Radverkehrs.....	38
4.3.2	Radverkehrsführung und Wegeverbindungen zwischen den drei Standorten	40
4.3.3	Empfehlungen für Radabstellanlagen.....	42
4.3.4	Radabstellanlagen an den Campi Neues Palais und Botanischer Garten	44
4.3.5	Radabstellanlagen am Campus Golm.....	45
4.3.6	Radabstellanlagen an Gebäuden außerhalb des Campus Golm	47
4.3.7	Zusätzliche Mobilitätsangebote für den Radverkehr.....	47
4.3.8	Stärken und Schwächen des Radverkehrs	49
4.4	Fußverkehr	49
4.4.1	Entwurfgrundlagen des Fußverkehrs.....	49
4.4.2	Erschließung des Campus Neues Palais.....	53
4.4.3	Erschließung des Botanischen Gartens.....	55
4.4.4	Erschließung des Campus Golm.....	55
4.4.5	Stärken und Schwächen des Fußverkehrs.....	56
4.5	Verkehrssicherheit.....	57
5	Wegekataster	60
5.1	Geodatenbasierte Analysen als Grundlage des Wegekatasters	60
5.2	Straßen- und Wegekataster.....	60
5.2.1	Campus Golm	61
5.2.2	Campus Neues Palais	63
5.2.3	Botanischer Garten.....	65
6	Erreichbarkeitsanalyse	68

6.1	Fußverkehr	68
6.2	Radverkehr	70
6.3	Öffentlicher Personennahverkehr	72
6.3.1	Analyse des Stadtgebiets	72
6.3.2	Außerörtliche Analyse	73
6.4	Motorisierter Individualverkehr	74
6.4.1	Analyse des Stadtgebiets	74
6.4.2	Analyse der Außenbezirke	75
6.5	Reisezeitvergleich	76
6.5.1	Vergleich im Stadtgebiet	76
6.5.2	Außerörtlicher Vergleich	78
6.6	Mobilitätsverhalten und Modal Split-Potenziale	79
7	Verkehrstechnische Untersuchung	82
7.1	Mikroskopisches Netzmodell (VISSIM)	83
7.1.1	Simulationsmodell VISSIM	83
7.1.2	Kenngößen für die Bewertung	85
7.2	Ergebnisse der mikroskopischen Simulation	86
7.2.1	Bestandssituation	86
8	Entwicklungsszenario und Leitziele des Konzepts	92
8.1	Entwicklungsprognose „2035“	92
8.2	Relevante Ziele aus bestehenden Konzepten	94
8.3	Vision 2035	96
8.4	Übergeordnete Querschnittsziele	97
8.5	Einzelziele für Teilkonzepte	100
8.5.1	Fußverkehr	101
8.5.2	Radverkehr	102
8.5.3	ÖPNV	103
8.5.4	MIV	104
9	Maßnahmenkonzeption	105
9.1	Wegeleitkonzept	105

9.1.1	Anforderungen.....	105
9.1.2	Wegestruktur.....	106
9.1.3	Auszuschildernde Ziele.....	106
9.1.4	Wegeleitkonzept für den Campus Golm.....	106
9.1.5	Wegeleitkonzept für den Campus Neues Palais.....	110
9.1.6	Formale Aspekte.....	113
9.2	Parkraumkonzept	117
9.2.1	Zielstellung	117
9.2.2	Zukünftiger Stellplatzbedarf (2035).....	118
9.2.3	Zukünftige Stellplatzorganisation am Campus Golm.....	119
9.2.4	Zukünftige Stellplatzorganisation am Campus Neues Palais.....	121
9.3	Weitere Maßnahmen	123
9.3.1	Teilkonzept Fußverkehr.....	124
9.3.2	Teilkonzept Radverkehr	131
9.3.3	Teilkonzept ÖPNV.....	137
9.3.4	Teilkonzept MIV.....	140
10	Bewertung von Einzelmaßnahmen.....	145
10.1	Bewertungsschema	145
10.1.1	Bewertungskriterien.....	145
10.1.2	Einzelbewertung.....	146
10.2	Bewertungsergebnisse.....	147
11	Evaluation und Monitoring	149
12	Leuchtturmprojekte.....	153
13	Realisierungskonzept.....	162
13.1	Umsetzungsstufen und zeitliche Realisierbarkeit.....	162
13.1.1	Stufe 1 (kurzfristige Maßnahmen Umsetzungshorizont: bis 2025).....	162
13.1.2	Stufe 2 (mittelfristige Maßnahmen Umsetzungshorizont: bis 2030)	165
13.1.3	Stufe 3 (langfristige Maßnahmen Umsetzungshorizont: bis 2035).....	166
13.2	Überschlägige Kostenschätzung.....	167
14	Zusammenfassung	168
15	Literaturverzeichnis.....	171
Anlagen	173

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1	Übersicht der Nutzergruppen	3
Abbildung 2	Prozess der Verkehrsplanung	4
Abbildung 3	Lage der drei Universitätsstandorte Neues Palais, Botanischer Garten und Golm.....	6
Abbildung 4	MIV Lage der einzelnen Campi im Straßennetz.....	17
Abbildung 5	MIV zulässige Geschwindigkeiten.....	18
Abbildung 6	Durchschnittlicher werktäglicher Verkehr DTVW	19
Abbildung 7	Knotenpunktbelastungen in der Spitzenstunde am Vormittag.....	20
Abbildung 8	Knotenpunktbelastungen in der Spitzenstunde am Nachmittag	21
Abbildung 9	MIV Defizite im Straßennetz	22
Abbildung 10	Ruhender MIV am Campus Golm.....	23
Abbildung 11	Parkraumangebot MIV Campus Golm.....	24
Abbildung 12	Ruhender MIV am Neuen Palais (oben) und Botanischen Garten (unten).....	25
Abbildung 13	Parkraumangebot MIV Campus Neues Palais & Botanischer Garten.....	25
Abbildung 14	Ruhender MIV am Haus 60	26
Abbildung 15	Parkraumangebot MIV Universitätsgebäude außerhalb des Hauptcampus Golm	26
Abbildung 16	SPNV Bahnhof Park Sanssouci (links) und Bahnhof Golm (rechts)	30
Abbildung 17	Erschließung durch den SPNV	30
Abbildung 18	Linienvverlauf üÖPNV	34
Abbildung 19	Erschließung durch den üÖPNV (Einzugsradius 300 m).....	37
Abbildung 20	Erschließung durch den üÖPNV (Einzugsradius 400 m).....	37
Abbildung 21	Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen bei zweistreifigen Stadtstraßen (nach ERA 2010)	39
Abbildung 22	Radverkehrsführung und Wegweisung zwischen den Campi.....	40
Abbildung 23	Lindenallee als Radverkehrsverbindung zwischen Golm und Neuem Palais	41
Abbildung 24	Radverkehrsverbindung zwischen Neuem Palais und Botanischer Garten.....	41
Abbildung 25	Radabstellanlagen Neues Palais (oben) und Botanischer Garten (unten)	44
Abbildung 26	Parkraumangebot Radverkehr Campus Neues Palais und Botanischer Garten	45
Abbildung 27	Radabstellanlagen am Campus Golm.....	46
Abbildung 28	Parkraumangebot Radverkehr Campus Golm.....	46
Abbildung 29	Radabstellanlagen Haus 60 (Golm).....	47
Abbildung 30	Parkraumangebot Radverkehr Universitätsgebäude außerhalb des Campus Golm	47
Abbildung 31	Mobilitätsangebote für den Radverkehr.....	48
Abbildung 32	Einsatzbereiche von Querungsanlagen bei 2-streifigen Innerortsstraßen (nach EFA 2002).....	52
Abbildung 33	Verkehrszeichen nach StVO (Radverkehrsanlagen und Gehwege)	53
Abbildung 34	Erschließung Fußverkehr Betriebsgelände Neues Palais	53
Abbildung 35	Erschließung Fußverkehr Straßenzug Am Neuen Palais.....	54

Abbildung 36	Erschließung Fußverkehr Campusbereich westlich Straßenzug Am Neuen Palais	55
Abbildung 37	Erschließung Fußverkehr Maulbeerallee (links) & Botanischer Garten (rechts)	55
Abbildung 38	Erschließung Fußverkehr Golm	56
Abbildung 39	Unfälle in Umgebung des Campus Golm Zeitraum Anfang 2018 bis Mitte 2021	59
Abbildung 40	Unfälle in Umgebung der Campi Neues Palais und Botanischer Garten Zeitraum Anfang 2018 bis Mitte 2021	59
Abbildung 41	Wegekataster Straßenquerschnitte Campus Golm	62
Abbildung 42	Wegekataster Wegeart Campus Golm	62
Abbildung 43	Wegekataster Straßenbelag Campus Golm	63
Abbildung 44	Wegekataster Straßenquerschnitte Campus Neues Palais	64
Abbildung 45	Wegekataster Wegeart Campus Neues Palais	64
Abbildung 46	Wegekataster Straßenbelag Campus Neues Palais	65
Abbildung 47	Wegekataster Straßenquerschnitte Botanischer Garten	66
Abbildung 48	Wegekataster Wegeart Botanischer Garten	66
Abbildung 49	Wegekataster Straßenbelag Botanischer Garten	67
Abbildung 50	Erreichbarkeitsanalyse Fußverkehr	69
Abbildung 51	Erreichbarkeitsanalyse Campus Golm Fahrrad-Isochronen	70
Abbildung 52	Erreichbarkeitsanalyse Campus Neues Palais & Botanischer Garten Fahrrad-Isochronen	71
Abbildung 53	Erreichbarkeitsanalyse ÖPNV außerorts	73
Abbildung 54	Erreichbarkeitsanalyse Außenbezirke MIV	75
Abbildung 55	Lage der zu untersuchenden Knotenpunkte	82
Abbildung 56	Darstellung der Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs gemäß HBS (tW,m - mittlere Wartezeit)	85
Abbildung 57	Signalzeitenplan Am Neuen Palais / Kaiser-Friedrich-Straße / Maulbeerallee	88
Abbildung 58	Leistungsfähigkeit im Bestand Spitzenstunde am Vormittag	91
Abbildung 59	Leistungsfähigkeit im Bestand Spitzenstunde am Nachmittag	91
Abbildung 60	Gebietsentwicklung Campus Neues Palais	93
Abbildung 61	Gebietsentwicklung Campus Golm	94
Abbildung 62	Schematische Darstellung zur Erstellung der einzelnen Teilkonzepte	100
Abbildung 63	Leit- und Beschilderungssystem für den Potsdam Science Park	107
Abbildung 64	Wegeleitkonzept Campus Golm	108
Abbildung 65	Wegeleitkonzept Campus Neues Palais	111
Abbildung 66	Übersicht der verschiedenen Wegweisungselemente	114
Abbildung 67	Gebäudebeschilderung / -beschriftung der Universität Potsdam	115
Abbildung 68	Campuswegweisung Designvorschläge Pfeilwegweiser	115
Abbildung 69	Campuswegweisung Designvorschläge Stelen mit Übersichtskarte	116
Abbildung 70	Campuswegweisung Beispieldarstellung an der Mensa in Golm	117
Abbildung 71	Parkraumkonzept autofreier Campus Golm	119
Abbildung 72	Versenkbare Sperrpfosten (Beispielbilder)	120
Abbildung 73	Neues Palais zukünftige Gebietsentwicklung und Parkraumgestaltung	121

Abbildung 74	Neues Palais zukünftig genutzte Parkplätze.....	122
Abbildung 75	Neues Palais Parkplätze an der Straße Am Neuen Palais.....	123
Abbildung 76	Beispielanwendung Komfortstreifen	125
Abbildung 77	Beispielhafte Umsetzung einer barrierefreien Mittelinsel.....	126
Abbildung 78	Empfohlene Querungsstellen nach EFA 2002	127
Abbildung 79	Teilkonzept Fußverkehr Maßnahmen im Handlungskonzept Campi Neues Palais und Botanischer Garten.....	128
Abbildung 80	Umsetzungsmöglichkeiten von Outdoorarbeitsplätzen	129
Abbildung 81	Möglichkeiten für Erholungs- und Sportflächen	130
Abbildung 82	Möglichkeiten zur Flächennutzung Campus Golm	131
Abbildung 83	Möglicher Konzeptquerschnitt Kuhfortdamm (Blickrichtung Norden).....	132
Abbildung 84	Möglicher Konzeptquerschnitt Maulbeerallee (Blickrichtung Westen).....	133
Abbildung 85	Teilkonzept Radverkehr Zielnetz & Maßnahmen im Handlungskonzept.....	134
Abbildung 86	Beispielumsetzung Überdachung von Radabstellanlagen.....	135
Abbildung 87	Beispielumsetzung E-Ladeinfrastruktur Radverkehr	136
Abbildung 88	Beispielumsetzung E-Ladeinfrastruktur MIV.....	142
Abbildung 89	Beispielumsetzung begrünte Stellplätze	143
Abbildung 90	Beispielumsetzung Mitfahrbank.....	144
Abbildung 91	Bewertungsmethodik mit einer exemplarischen Bewertung.....	146

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1	Übersicht der einzelnen Campi im Untersuchungsgebiet.....	6
Tabelle 2	Stellplatzangebot im Bestand (universitätseigene Stellplätze)	27
Tabelle 3	Stellplatzbedarf im Bestand (auf Grundlage der aktuellen Stellplatzsatzung)	28
Tabelle 4	Stellplatzbedarf im Bestand (auf Grundlage der geplanten Neufassung der Stellplatzsatzung).....	28
Tabelle 5	Vergleich des Stellplatzbestands mit dem ermittelten Stellplatzbedarf	28
Tabelle 6	Stärken und Schwächen des MIV	29
Tabelle 7	Verlauf relevanter SPNV-Linien im Bestand	31
Tabelle 8	Verlauf relevanter SPNV-Linien ab 2022.....	32
Tabelle 9	Perspektivisches SPNV-Systemangebot gemäß Zielfahrplan Deutschlandtakt	33
Tabelle 10	Relevante Buslinien im Untersuchungsgebiet	33
Tabelle 11	üÖPNV-Fahrtenangebot	35
Tabelle 12	Stärken und Schwächen des ÖPNV.....	38
Tabelle 13	Belastungsbereiche und Führungsformen für den Radverkehr (nach ERA 2010)	39
Tabelle 14	Bauformen von Radabstellanlagen Vor- und Nachteile	43
Tabelle 15	Verfügbare und notwendige Stellplätze am Neuen Palais und Botanischen Garten.....	44
Tabelle 16	Stärken und Schwächen des Radverkehrs.....	49
Tabelle 17	Führung des Fußverkehrs in Abhängigkeit des DTV (nach EFA 2002).....	51
Tabelle 18	Stärken und Schwächen des Fußverkehrs.....	56
Tabelle 20	Wegekataster Attributwerte (campusfein aggregiert)	61
Tabelle 21	Erreichbarkeitsanalyse Campus-Reisezeitmatrix Fußgänger	69
Tabelle 22	Erreichbarkeitsanalyse Campus-Reisezeitmatrix Fahrrad	71
Tabelle 23	Erreichbarkeitsanalyse ÖPNV-Reisezeiten und Umsteige mit Zielen in Potsdam	72
Tabelle 24	MIV-Reisezeiten (in Minuten) in Potsdam.....	74
Tabelle 25	Erreichbarkeitsanalyse Campus-Reisezeitmatrix MIV.....	75
Tabelle 26	Erreichbarkeitsanalyse Reisezeitvergleich Stadt Potsdam alle Verkehrsmittel.....	77
Tabelle 27	Reisezeitvergleich Außenbezirke ÖPNV und MIV.....	79
Tabelle 28	Modal Split-Ansatz gemäß SrV-Daten.....	80
Tabelle 29	Modal Split-Ansatz gemäß Mobilitätsbefragung Universität Potsdam.....	81
Tabelle 30	Mittlere Standzeiten und Rückstaulängen am Knotenpunkt Am Neuen Palais / Am Wildpark / Geschwister-Scholl-Straße	87
Tabelle 31	Mittlere Standzeiten und Rückstaulängen am Knotenpunkt Am Neuen Palais / Maulbeerallee / Kaiser-Friedrich-Straße / Amundsenstraße	89
Tabelle 32	Mittlere Standzeiten und Rückstaulängen am Knotenpunkt Reiherbergstraße / Karl-Liebknecht- Straße	89
Tabelle 33	Mittlere Standzeiten und Rückstaulängen am Knotenpunkt Karl-Liebknecht-Straße / Am Mühlenberg / In der Feldmark	90
Tabelle 34	Wegweisung am Campus Golm.....	109
Tabelle 35	Wegweisung am Campus Neues Palais.....	112

Tabelle 36	Stellplatzbedarf (2035) nach aktueller Satzung der LHP	118
Tabelle 37	Stellplatzbedarf (2035) nach zukünftiger Satzung der LHP	118
Tabelle 38	Zukünftiger Stellplatzbedarf an Fahrradstellplätzen	134
Tabelle 39	Ausgewählte Maßnahmen mit positivem Bewertungsergebnis	148
Tabelle 40	kurzfristig umzusetzende Maßnahmen (bis 2025)	162
Tabelle 41	mittelfristig umzusetzende Maßnahmen (bis 2030).....	165
Tabelle 42	langfristig umzusetzende Maßnahmen (bis 2035).....	166

1 Aufgabenstellung

1.1 Ausgangssituation

Die Universität Potsdam hat die Erstellung eines Mobilitätskonzepts für die Standorte Neues Palais, Golm und Botanischer Garten beauftragt. Das Konzept soll die bereits bestehenden Konzepte und Plangrundlagen bündeln und weiterentwickeln sowie thematisch u. a. den fließenden und ruhenden MIV, fließenden und ruhenden Radverkehr, die Nahmobilität, den SPNV und üÖPNV sowie emissionsarme Mobilität / E-Mobilität behandeln.

Insgesamt soll mit dem Mobilitätskonzept eine Grundlage für eine nachhaltige und ganzheitlich gedachte Verkehrsplanung geschaffen werden, welche sowohl die derzeitigen als auch die zukünftigen räumlichen und strukturellen Randbedingungen berücksichtigt. Zielsetzung ist es, eine nachhaltige Mobilität für alle Nutzergruppen zu ermöglichen – sowohl nahräumlich auf dem Campusgelände der drei Standorte sowie zur äußeren Erschließung dieser.

1.2 Zielsetzung

Aus der Leistungsbeschreibung ergeben sich verschiedene Anforderungen an das Mobilitätskonzept, welche maßgebend für die Bestimmung der Leistungsbausteine sind, aber auch die grundlegende Zielstellung aus Kapitel 1.1 maßgeblich vertiefen:

- Das Mobilitätskonzept folgt dem klassischen Aufbau der Konzepterstellung in der Verkehrsplanung: Grundlagenermittlung, Bestandsaufnahme und Analyse des Status quo, Entwicklung von Leitzielen und Szenarien, Maßnahmenentwicklung und abschließend Erstellung eines Konzepts zur späteren Evaluierung des Mobilitätskonzepts bzw. zur Prüfung der Wirksamkeit der umgesetzten Maßnahmen.
- Das zukünftige Mobilitätskonzept wird in eine Vielzahl von bestehenden Planungen eingebettet. Besonderes Augenmerk wird darauf gelegt, dass alle relevanten, bestehenden Planunterlagen berücksichtigt werden.
 - Die Universität Potsdam setzt derzeit bereits verschiedene Maßnahmen eines Klimaschutzkonzepts um. Zudem bestehen Planungen zur Erweiterung der universitären Einrichtungen durch Neubauvorhaben, welche zusätzlichen Verkehr erzeugen und Einfluss auf die räumliche Verteilung des Verkehrs haben werden.
 - Darüber hinaus wird eine Vielzahl an übergeordneten Planungsleitfäden und Konzepten der Landeshauptstadt Potsdam im vorliegenden Konzept berücksichtigt.
- Das Mobilitätskonzept bildet die Grundlage für eine nachhaltige Mobilität aller Nutzergruppen. Aus diesem Grund wird analysiert, welche Nutzergruppen relevant sind und welche spezifischen Mobilitätsanforderungen sich jeweils ergeben. Aus diesen Anforderungen werden anschließend Querschnittsziele (für alle Verkehrsmittel) abgeleitet, die im Maßnahmenkonzept berücksichtigt

werden (z. B. barrierefreie Wegebeziehungen).

- Aus den genannten Themenbereichen ergibt sich, dass alle Verkehrsmittel (MIV, SPNV/üÖPNV, Rad- und Fußverkehr) sowohl in der Analyse als auch in der Maßnahmenentwicklung berücksichtigt werden. Im Laufe der Konzeptentwicklung werden die Verkehrsmittel dabei zunehmend miteinander verzahnt.
 - Die Analyse der verkehrlichen Situation erfolgt für die einzelnen Verkehrsmittel getrennt.
 - Die Leitziele werden sowohl für das gesamte Konzept übergeordnet (Querschnittsziele) als auch für die einzelnen Verkehrsmittel spezifisch aufgestellt.
 - Die Maßnahmenentwicklung erfolgt in einzelnen Teilkonzepten, jedoch gemeinsam, um gegenseitige Wechselwirkungen und Abhängigkeiten, aber auch Synergieeffekte zu berücksichtigen. Die als zielführend bewerteten Maßnahmen werden anschließend im Mobilitätskonzept zusammengefasst.
- Hinsichtlich des MIV und des Radverkehrs werden sowohl der fließende als auch der ruhende Verkehr einbezogen. Für das zu erstellende Parkraumkonzept erfolgt im Analyseteil eine genaue Bestandsaufnahme der vorhandenen Parkraumsituation, der Bewirtschaftungsform und Kapazitäten an den jeweiligen Standorten. In Hinblick auf den ruhenden Radverkehr werden die vorhandenen Radabstellanlagen mit Stellplatzangebot und -auslastung, der bauliche Zustand und die jeweilige Bauform ebenfalls ermittelt.
- Für das Mobilitätskonzept ist ein konsensfähiges und langfristiges Zielsystem grundlegend. Dieses Zielsystem beinhaltet wesentliche Kenngrößen, die über die Wirksamkeit der erarbeiteten Maßnahmen entscheiden sollen.
- Das Mobilitätskonzept ist generell auf einen mittelfristigen Planungszeitraum ausgelegt (5 Jahre), wobei absehbar ist, dass einige Maßnahmen bereits kurzfristig umgesetzt werden können, einzelne Maßnahmen jedoch auch längerfristige Planungsvorläufe benötigen. Aus diesem Grund ist eine zeitlich abgestimmte, stufenweise erfolgende Evaluierung der Vielzahl an Einzelmaßnahmen und ihrer Wirkungen erforderlich. Dieses Evaluierungskonzept ist daher Teil des vorliegenden Mobilitätskonzepts und orientiert sich an den Hinweisen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) zur Evaluierung von Verkehrskonzepten.

1.3 Nutzergruppen

Mobilität ist ein wichtiges Grundbedürfnis und umfasst eine Vielzahl von Wegezwecken und -ursachen. Im Rahmen des vorliegenden Mobilitätskonzepts werden ausschließlich die für die Universität relevanten Nutzergruppen betrachtet. Diese umfassen

- die **Studierenden**, welche an der Universität Potsdam immatrikuliert sind,
- die **Beschäftigten**, welche bei der Universität Potsdam oder anderen sich auf dem Campus befindenen Unternehmen und Organisationen angestellt sind,

- die **Besuchenden**, welche von außerhalb kommen und die Universität oder andere auf dem Campus angesiedelte Einrichtungen besuchen sowie
- den **Wirtschaftsverkehr**, welcher beispielsweise die Ver- und Entsorgung des Campus sowie die Belieferung der Mensa umfasst.

Touristen und Bewohnende stellen keine maßgebenden Nutzergruppen für die Campi dar und werden daher im vorliegenden Mobilitätskonzept nicht näher betrachtet. Die nachfolgende Abbildung stellt die für das Mobilitätskonzept relevanten Nutzergruppen noch einmal grafisch dar.

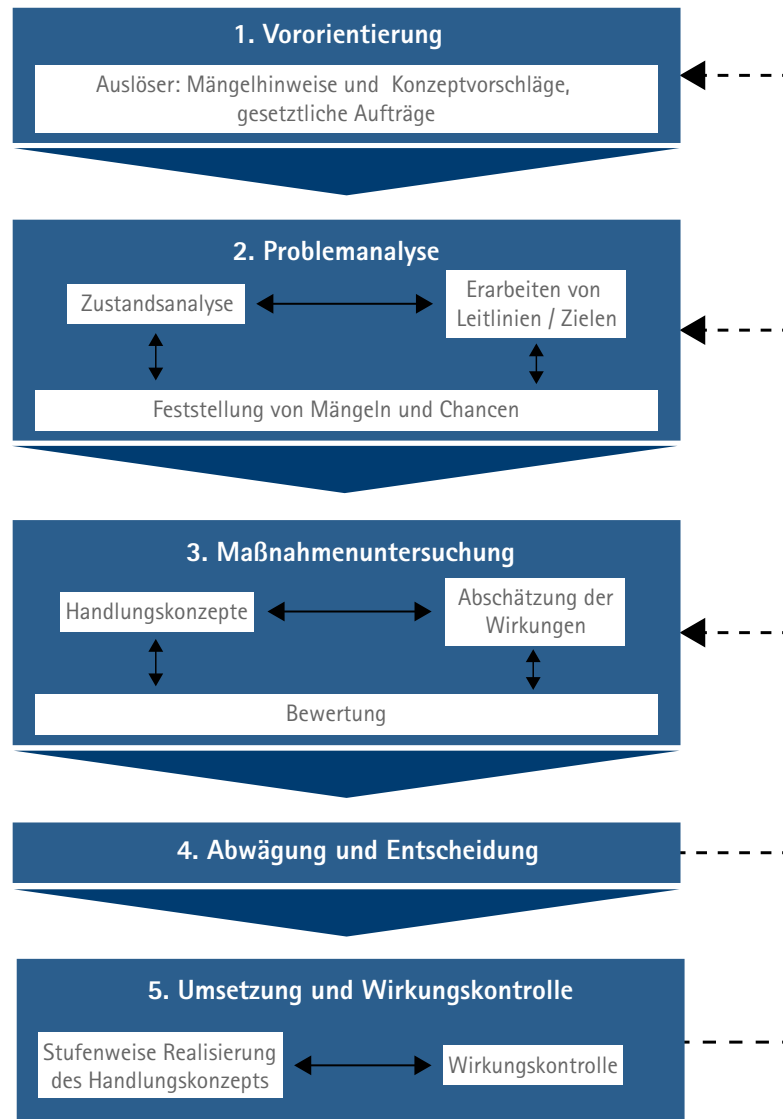


Abbildung 1 Übersicht der Nutzergruppen

2 Grundlagen

2.1 Prozess der Verkehrsplanung

Das Vorgehen bei der Erarbeitung des Mobilitätskonzepts orientiert sich am standardisierten Prozess der Verkehrsplanung, welcher in der nachfolgenden Abbildung schematisch dargestellt ist.



Quelle: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV | Hrsg.): Leitfaden für Verkehrsplanungen, Ausgabe 2001, FGSV-Verlag, Köln 2001

Abbildung 2 Prozess der Verkehrsplanung

Der Prozess der Verkehrsplanung gibt die Gliederung des vorliegenden Mobilitätskonzepts wie folgt vor:

- Für die Konzepterarbeitung werden im Rahmen der „Vororientierung“ bereits vorhandene Pläne und Konzepte des Landes Brandenburg, der

Landeshauptstadt Potsdam sowie der Universität Potsdam berücksichtigt und geprüft, ob und in welcher Form sie für die Zielsetzungen des Mobilitätskonzeptskonzepts maßgebend sind.

- Der zweite Schritt **„Problemanalyse“** entspricht der Bestands- und Mängelanalyse, in welcher die derzeit vorhandene verkehrliche Infrastruktur, getrennt nach den Verkehrsmitteln Fuß- und Radverkehr, ÖPNV und MIV, betrachtet wird und ggf. vorhandene bauliche Mängel, Erschließungsdefizite, Gefahrenstellen etc. identifiziert und räumlich verortet werden.
- Der dritte Schritt **„Maßnahmenuntersuchung“** wird durch das Handlungskonzept umgesetzt. Hierbei werden Maßnahmen zur Beseitigung der in der Analyse festgestellten Defizite und Konflikte entwickelt.
- Nach Fertigstellung des Konzepts ist dieses zu beschließen (**„Abwägung und Entscheidung“**), die darin enthaltenen Maßnahmen durch die jeweiligen Vorhabenträger umzusetzen und die Wirksamkeit der Maßnahmen im Rahmen einer regelmäßigen Evaluation zu prüfen (**„Umsetzung und Wirkungskontrolle“**).

2.2 Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet gliedert sich im Wesentlichen in drei räumliche Schwerpunkte, deren gegenseitige Verknüpfung und Anbindung ebenfalls zentraler Untersuchungsgegenstand ist:

- Campus Golm
- Campus Neues Palais
- Botanischer Garten (Maulbeerallee)

Eine genaue räumliche Einordnung der drei Campi ist der nachfolgenden Abbildung zu entnehmen.

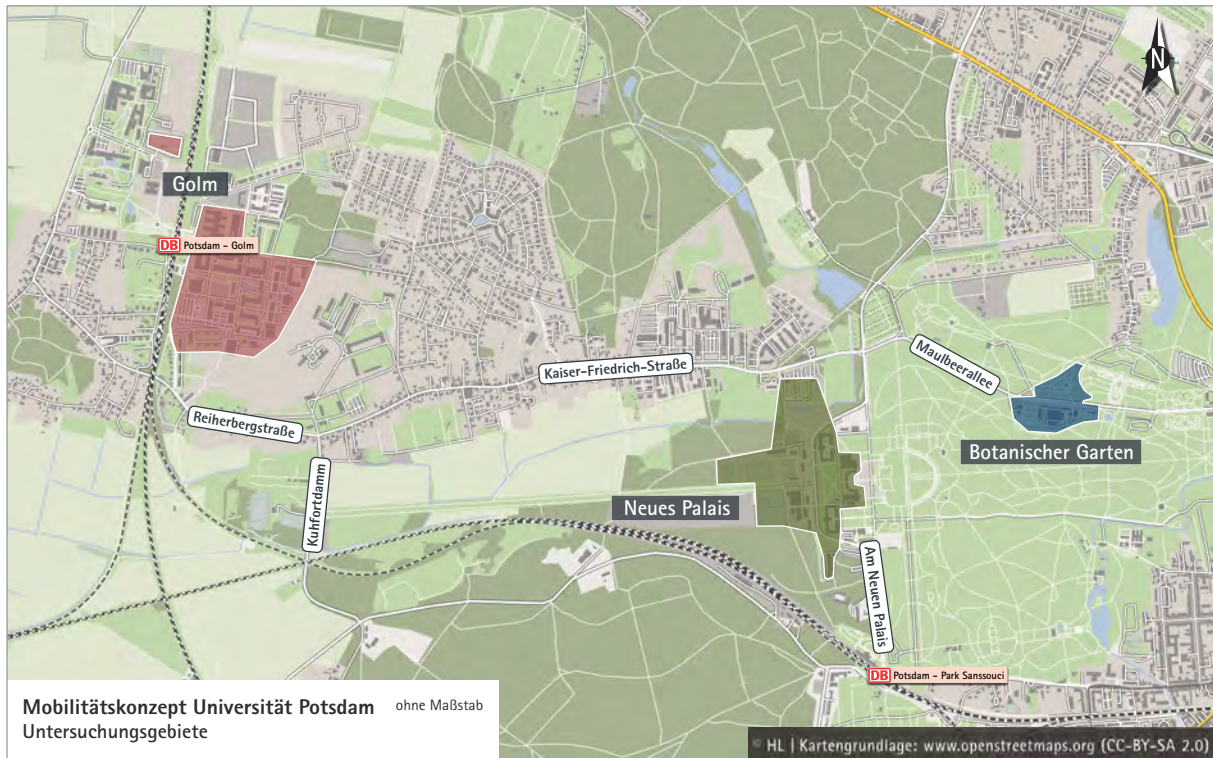


Abbildung 3 Lage der drei Universitätsstandorte Neues Palais, Botanischer Garten und Golm

Der Campus Golm bildet dabei den größten Standort sowohl in Hinblick auf die Fläche als auch hinsichtlich der Anzahl der Beschäftigten sowie Studierenden. Der Campus Neues Palais und der Botanische Garten weisen die Besonderheit auf, dass sie Bestandteil der architektonischen Kulturlandschaft der Schlösser und Gärten von Potsdam sind, welche zum UNESCO-Welterbe gehören. Insbesondere vor diesem Hintergrund sind potenzielle Maßnahmen und Handlungsempfehlungen unter dem Aspekt des Denkmalschutzes zu betrachten.

Die nachfolgende Tabelle stellt die einzelnen Campi noch einmal steckbriefartig vor.

Tabelle 1 Übersicht der einzelnen Campi im Untersuchungsgebiet

	Campus Golm	Campus Neues Palais	Botanischer Garten
Lage	Karl-Liebknecht-Straße (Golm)	Am Neuen Palais (Brandenburger Vorstadt)	Maulbeerallee (Brandenburger Vorstadt)
Fläche	ca. 20 ha	ca. 20 ha	ca. 6 ha
Anzahl Studierende (WiSe 19/20)	7.247	4.451	366
Anzahl Verwaltungsmitarbeitende (WiSe 19/20)	241	459	16
Entfernung zu anderen Campi	Neues Palais: ca. 4 km Botanischer Garten: ca. 4,5 km	Golm: ca. 4 km Botanischer Garten: ca. 1,5 km	Golm: ca. 4,5 km Neues Palais: ca. 1,5 km

3 Plangrundlagen

3.1 Übergeordnete Planungen | Universität Potsdam

3.1.1 Hochschulentwicklungsplan 2019 – 2023 (2019, Universität Potsdam)

Der Hochschulentwicklungsplan der Universität Potsdam [1] gibt Aufschluss über die strukturelle Entwicklungen der Universität im laufenden und voraussichtlich anhaltenden Wachstumsprozess. Hierbei wird u. a. auf notwendige Baumaßnahmen eingegangen, welche die Campi der Universität zu modernen, familiengerechten und lebendigen Studien- und Arbeitsorten entwickeln sollen und wesentliche Grundlage der künftigen Gebietsentwicklung sind. Unter dem Aspekt der umweltfreundlichen Mobilität werden als Maßnahmen die Verbesserung der ÖPNV-Anbindung sowie der Fahrradmobilität und die Förderung der Elektromobilität hervorgehoben.

3.1.2 Klimaschutzkonzept der Universität Potsdam (2020)

In ihrem Klimaschutzkonzept [2] erörtert die Universität Potsdam die Integration nachhaltiger und klimaschutzspezifischer Belange in wesentliche Handlungsfelder der Universität. Wesentliches Handlungsfeld stellt dabei auch die Mobilität dar, welche rund 64 % der gesamten von der Universität verursachten CO₂-Emissionen ausmacht. Insbesondere wird darauf hingewiesen, dass die Verteilung des Universitätsgeländes auf vier größere Standorte einen umfangreichen innerbetrieblichen Verkehr bedingt. Die meisten Pendlerbewegungen der Beschäftigten (Arbeitswege) erfolgen nach Golm, gefolgt vom Neuen Palais. Die meisten Strecken werden bereits mit dem ÖPNV, insbesondere mit der Bahn zurückgelegt. Lediglich 10 % der Arbeitswege werden mit dem MIV bewältigt, wobei hier lediglich geringe Unterschiede zwischen den Standorten Golm und Neues Palais feststellbar sind. Im Schnitt legen die Beschäftigten knapp 40 km Strecke für ihren Arbeitsweg zurück (Hin- und Rückweg). Ähnlich der Pendlerbewegungen der Beschäftigten wird auch der Großteil der Pendlerbewegungen der Studierenden (Ausbildungswege) mit dem ÖPNV bewältigt. Lediglich vier Prozent der Studierenden reisen mit dem MIV zum Campus an. Im Schnitt legen die Studierenden täglich eine Strecke von 50 km (Hin- und Rückweg) zurück. Für Bewegungen zwischen den Standorten werden ebenfalls die öffentlichen Verkehrsmittel bevorzugt. Der MIV-Anteil bei Wegen zwischen den Standorten beträgt bei Mitarbeitenden 23 %, bei Studierenden lediglich 5 %.

Im Ergebnis des Klimaschutzkonzepts werden Potenziale für das Handlungsfeld Mobilität in den Bereichen Fuhrpark, Dienstreisen und Pendlerverkehr abgeleitet. Im Rahmen des vorliegenden Mobilitätskonzepts sind dabei insbesondere Potenziale im Bereich des Pendlerverkehrs verstärkt einzubeziehen. Das Gesamteinsparpotenzial ergibt sich zum einen aus der Verlagerung vom MIV zum ÖPNV bzw. Radverkehr sowie aus der Verlagerung auf emissionsarme Antriebsformen (z. B. Elektromobilität). Darüber hinaus sind folgende wesentliche Maßnahmenvorschläge

hervorzuheben:

- **ÖPNV** : direkte Tramanbindung zum Campus Golm | Ausweitung des bestehenden Zugangebots | ÖPNV-Firmenticket für Beschäftigte | bessere Anbindung des Botanischen Gartens
- **MIV**: Überarbeitung der Parkraumstrukturierung (Zufahrtsregelung, Regulierung Parkraumnutzung) | Ausbau von Mobilitätsangeboten (z. B. Carsharing) | Förderung der E-Mobilität durch entsprechende Ladeinfrastruktur | Informationsangebote zu Alternativen zum MIV für Pendler
- **Rad**: Ausbau des Angebots an überdachten Radabstellanlagen | Installation von Reparaturstationen | Prüfen von E-Ladestationen | Erwerb von Dienst- und Lastenrädern | Kooperation mit Fahrradverleihsystem | Angebot kostenloser Radinspektionen
- **Sonstige**: Nachhaltigkeit bei Dienstreisen | Nachhaltiger Fuhrpark | Nachhaltigkeitswettbewerb zwischen Fakultäten | Klimaschutzfonds | CO₂-neutrales Semesterticket | Mobilitätskonzept

3.1.3 Verkehrsumfrage im Potsdam Science Park 2020

Im Rahmen der Verkehrsumfrage im Potsdam Science Park [3] wurden neben Beschäftigten und Studierenden der Universität Potsdam auch Beschäftigte des Max-Planck-Instituts, des Fraunhofer-Instituts, des Brandenburgischen Landeshauptarchivs sowie der Unternehmen im Golm Innovationszentrum (GOIN) und Anwohner aus Golm befragt. Im Ergebnis zeigt sich, dass der Großteil der Befragten den ÖPNV für den Arbeitsweg nutzt, gefolgt vom Rad. Weiterhin wird deutlich, dass die Regionalbahnen im Vergleich zum S-Bahn- oder Busverkehr überproportional häufig genutzt werden. Insbesondere ist dabei die RB 21/22 hervorzuheben, welche am häufigsten genutzt wird. Darüber hinaus ergeben sich folgende Sachverhalte:

- Die Befragten wünschen sich mehr Fahrten pro Stunde auf den Regionalverbindungen sowie zusätzliche Haltepunkte der Regionalbahnlinien. Hier ist insbesondere die RB 21/22 hervorzuheben.
- Die geplante Verbindung über Spandau nach Gesundbrunnen wird nur von einem geringen Anteil der Befragten als eine gleichwertige oder bessere Verbindung als die bestehende Verbindung an die Stadtbahn eingeschätzt.
- Wünsche an ein nachhaltiges Verkehrskonzept umfassen vordergründig überdachte (E-)Fahrradstellplätze, E-Car-Tankstellen, E-Bike-Tankstellen sowie E-Bike-Lastenräder zur Miete.
- Ein Umstieg auf den ÖPNV bzw. SPNV kommt für viele Beschäftigte und Studierende im Potsdam Science Park dann in Frage, wenn eine direkte und zuverlässige Anbindung mit einer höheren Zugtaktung und einer besseren Anbindung in den Abendstunden gewährleistet wird.

3.1.4 Umfrage zur Mobilität 2020

Die Umfrage zur Mobilität 2020 [4] beinhaltet wesentliche Aussagen zum Mobilitätsverhalten der Studierenden und Beschäftigten der Universität Potsdam. Wesentliche Erkenntnisse der Befragung werden nachfolgend kurz zusammengefasst.

- Ca. 85 % der Befragten nutzen zumindest gelegentlich den ÖPNV zur Anfahrt zum Campus. Beim Fahrrad beträgt dieser Anteil ca. 50 %, beim Pkw lediglich etwa 27 %.
- Der überwiegende Teil der Befragten zeigt keine Bereitschaft zur Nutzung von E-Scootern bei entsprechender Reichweite.
- Dem Großteil der Befragten sind die Angebote zu Fahrradreparatur und die Nextbike-Kooperation bekannt, werden jedoch nicht in Anspruch genommen. Das neue Firmenticket sowie Dienstfahrräder sind dem Großteil der Befragten noch nicht bekannt.
- Grundsätzlich lässt sich eine hohe Bereitschaft für die Nutzung von E-Mobilität ableiten. So überlegen 84 % der Befragten, ein E- oder Hybridauto zu erwerben. Weiterhin ziehen 73 % der Befragten in Erwägung, sich ein E-Bike anzuschaffen.
- 89 % der Befragten reisen bei Fahrten zum Campus mit dem Pkw in der Regel alleine an. Lediglich 2 % nutzen zumeist Carsharing und 15 % nutzen meistens eine Mitfahrgelegenheit.
- Der Großteil der Befragten, welche die RB 21/22 nutzen, empfinden die geplante Linie zwischen Golm und Berlin-Gesundbrunnen als keine oder schlechte Alternative zu den Linien RB 21/22.

3.2 Übergeordnete Planungen | Landeshauptstadt Potsdam

3.2.1 Gutachten zum integrierten Klimaschutzkonzept 2010 (Landeshauptstadt Potsdam)

Wesentlicher Bestandteil des integrierten Klimaschutzkonzepts [5] ist die Förderung einer klimafreundlichen urbanen Mobilität mit dem Ziel, die verkehrsbedingten Emissionen zu senken. So stellen bspw. die Förderung des ÖPNV und des Radverkehrs, aber auch das Etablieren von Carsharing-Angeboten prinzipielle Zielvorgaben des Konzepts dar. Die im Klimaschutzkonzept vorgestellten Maßnahmen haben jedoch aufgrund ihrer eher allgemeingültigen Aussagekraft keine direkten Auswirkungen auf das vorliegende Mobilitätskonzept. Die dort definierten Leitziele fließen im Gesamttrahmen einer nachhaltigen und zukunftsfähigen Verkehrsplanung jedoch in das zu erarbeitende Mobilitätskonzept ein.

3.2.2 Kordonzählung 2011

Die Kordonerhebung aus dem Jahre 2011 [6] fand an den zwölf wichtigsten Zufahrtsstraßen zur Stadt Potsdam statt. Es können keine relevanten Informationen für das vorliegende Mobilitätskonzept entnommen werden, da anhand der dort erhobenen Verkehrsdaten keine Aussagen zu relevanten Netzabschnitten in Umgebung der Campi getroffen werden können.

3.2.3 Stadtentwicklungskonzept Verkehr für die Landeshauptstadt Potsdam (2014)

Das Stadtentwicklungskonzept Verkehr [7] steckt die langfristigen Ziele für die zukünftige Verkehrsentwicklung in der Landeshauptstadt Potsdam ab, welche insgesamt vom Wunsch nach einer Reduzierung des MIV im Potsdamer Stadtgebiet geprägt sind. Die zukünftige Verkehrsentwicklung wird somit vordergründig von einer beabsichtigten Änderung der Verkehrsmittelwahl (Modal Split) gekennzeichnet sein. Nachfolgend werden die im Konzept enthaltenen, für die drei Campi relevanten Maßnahmen dargelegt.

- Optimierung des ÖV-Angebots im Stadt- und Regionalverkehr:
 - Einrichtung eines Halbstundentaktes zur Verbesserung der Erreichbarkeit des Haltepunkts Golm durch Linienverdichtung
 - Führung der RB 21 vom Hauptbahnhof über Golm und Marquardt nach Berlin-Spandau
 - Führung der RB 22 vom Hauptbahnhof über Golm zum Flughafen BER im 60-min-Takt, wodurch sich gemeinsam mit der RB 21 zwischen Hauptbahnhof und Golm ein Halbstundentakt ergibt
 - Zusätzliche Halte aller RE 1-Züge am Bahnhof Park Sanssouci
- Fortführung des barrierefreien Haltestellenausbaus

3.2.4 Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen (2015)

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen [8] wurde die Zweckmäßigkeit verschiedener potenzieller Trassen für Radschnellverbindungen untersucht. Dabei wurden Varianten für folgende Korridore untersucht:

- Potsdam Hbf – Werder (Havel)
- Potsdam Hbf – Potsdamer Norden
- Potsdam Hbf – Teltow / Kleinmachnow / Stahnsdorf
- Potsdam – Nuthetal

Im Ergebnis der Untersuchung zeigt sich, dass eine Radschnellverbindung nach Teltow / Kleinmachnow / Stahnsdorf ein sehr hohes Potenzial aufweist, wobei aufgrund des geringen Aufwands

der zeitnahe Bau einer Radschnellverbindung auf einer der in der Studie untersuchten Routenvarianten empfohlen wird. Ebenfalls stellt eine Radschnellverbindung nach Werder eine sinnvolle Radschnellverbindung dar, bei welcher ein bedeutendes Potenzial vom Campus Neues Palais ausgeht. Eine Radschnellverbindung würde (abhängig von der gewählten Variante) die Anbindung der beiden Campi Golm und Neues Palais nach Werder verbessern.

3.2.5 Kordonenerhebung 2016 – Potsdam und Potsdam-Mittelmark

Die Kordonenerhebung Potsdam und Potsdam-Mittelmark [9] diene der Erfassung des Kfz-Verkehrs auf den 13 wichtigsten Einfahrstraßen Potsdams entlang der Potsdamer Stadtgrenze. Ähnlich der Kordonenerhebung aus dem Jahr 2011 können keine relevanten Informationen für das vorliegende Mobilitätskonzept entnommen werden.

3.2.6 Lärmaktionsplan 2016 für den Ballungsraum Potsdam (Landeshauptstadt Potsdam)

Ziel des Lärmaktionsplans [10] ist die Reduzierung gesundheitsschädigenden Lärms sowie die Erhöhung der Lebensqualität innerhalb der Stadt. Wesentliche Maßnahmen im Konzept umfassen bspw. die Vermeidung von Kfz-Verkehren durch Förderung des Radverkehrs, des ÖPNV oder anderer alternativer Mobilitätsangebote (z. B. Car-Sharing) sowie die Verlagerung des Kfz-Verkehrs. Mit Blick auf das zu erarbeitende Mobilitätskonzept ist insbesondere die empfohlene Prüfung einer Geschwindigkeitsreduzierung auf der Karl-Liebknecht-Straße als wichtige Strecke im Untersuchungsgebiet hervorzuheben.

3.2.7 Radverkehrskonzept Potsdam 2017

Die Fortschreibung des Radverkehrskonzepts aus dem Jahr 2017 [11] soll an das vorherige Radverkehrskonzept anknüpfen und hierbei insbesondere die Förderung des Radverkehrs durch die Landeshauptstadt Potsdam konzeptionell untermauern. Das Radverkehrskonzept enthält die nachfolgend aufgeführten, für das vorliegende Konzept relevanten Maßnahmen und Empfehlungen.

- Für die Maulbeerallee wird im Abschnitt zwischen der Amundsenstraße und der Straße Zur historischen Mühle aufgrund der Kfz-Belastung in Kombination mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit die Radverkehrsführung auf Schutzstreifen empfohlen.
- Im Bereich des Campus Neues Palais wird zwischen der Straße Am Neuen Palais und Mopke die Verbesserung des Pflasterabschnitts empfohlen. Im weiteren Verlauf in östliche Richtung wird für den Ökonomieweg eine Erneuerung mit Asphalt vorgeschlagen.
- Im Abschnitt des Kuhforter Damms wird die Anlage eines gemeinsamen Geh- und Radwegs zwischen der Kaiser-Friedrich-Straße und dem Bahnübergang

empfohlen. Dieser soll in südliche Richtung entlang des Werderschen Damm bis zu den Bahnbrücken fortgesetzt werden.

3.2.8 Gutachten zum Masterplan 100 % Klimaschutz - Potsdam 2025 (2017, Landeshauptstadt Potsdam)

Das Masterplankonzept zum Klimaschutz [12] setzt am integrierten Klimaschutzkonzept aus dem Jahr 2010 an und schreibt das weitere Vorgehen nach Erreichen der dort definierten Ziele fort. Für das Handlungsfeld Verkehr werden bspw. der Ausbau des ÖPNV-Angebots, eine Verkürzung der Wegedistanzen durch eine „Stadt der kurzen Wege“, eine allgemeine Stärkung des Radverkehrs sowie die Förderung alternativer Antriebe vorgegeben. Aufgrund der eher abstrakt formulierten Maßnahmen und der fehlenden Einordnung von Maßnahmen in konkrete Netzabschnitte, bilden die vorgegebenen Leitziele eine eher übergeordnete Planungsorientierung und keine konkreten umsetzungsreifen Maßnahmen für das zu betrachtende Untersuchungsgebiet.

3.2.9 Nahverkehrsplan 2019 für die Landeshauptstadt Potsdam

Der Nahverkehrsplan (NVP) der Landeshauptstadt Potsdam [13] ist maßgebend für die langfristige Weiterentwicklung des ÖPNV im gesamten Gebiet des Nahverkehrsraums der Landeshauptstadt Potsdam. Er bildet die konzeptionelle Grundlage der ÖPNV-Planung und beinhaltet neben den Rahmenbedingungen, dem gegenwärtigen Leistungsangebot, der Skizzierung der ÖPNV-Nachfrage sowie der Strukturdaten auch eine Angebots- und Maßnahmenplanung zur Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots. Dem NVP können folgende, für das vorliegende Konzept relevante Ziele entnommen werden:

- Fortführung des barrierefreien Ausbaus der Tram- und Bushaltestellen, der Leitsysteme von / zu den Haltestellen sowie der Fahrgastinformationen
- Umsetzung des SPNV-Zielnetzes ab Dezember 2022 (gemäß Landesnahverkehrsplan):
 - Taktverdichtung auf der Linie RE 1 auf drei Fahrten pro Stunde zwischen Brandenburg Hbf und Frankfurt (O.) während der HVZ
 - RB 21 als neue Direktverbindung zwischen Potsdam und Berlin Gesundbrunnen über Berlin Spandau
- Anbindung des Flughafens BER durch die Regionalbahnlinien (gemäß Landesnahverkehrsplan):
 - RB 23 verkehrt neu von Golm über Potsdam Hbf und die Berliner Stadtbahn zum Flughafen BER
- Stadt Potsdam setzt sich u. a. für zusätzliche Halte des RE 1 am Bhf. Park Sanssouci beim Land Brandenburg ein
- Linienführung der Buslinien 605, 606 und 612 im Ortsteil Golm sind unter Berücksichtigung der Anschlüsse zwischen Bus und Bahn am Bhf. Golm zu optimieren. Ziel ist es, die Weinmeisterstraße wieder zu bedienen

- Prüfung einer Erweiterung des Straßenbahnnetzes nach Bornim und Golm

Weitere Unterlagen, bspw. zur weiteren Entwicklung der städtebaulichen Entwicklung in Golm, liegen derzeit noch nicht vor.

3.3 Weitere Plangrundlagen

3.3.1 Luftreinhalteplan für die Landeshauptstadt Potsdam – Fortschreibung 2015/16 (2016, Land Brandenburg)

Die Luftreinhalteplanung soll insbesondere in Ballungsräumen gewährleisten, dass die von der europäischen Union festgelegten Grenzwerte für Luftschadstoffe eingehalten werden können. Aus dem Luftreinhalteplan der Landeshauptstadt Potsdam [14] sind insbesondere die empfohlenen Handlungsnotwendigkeiten und Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität zu berücksichtigen, welche verkehrliche Auswirkungen auf das betrachtete Untersuchungsgebiet der Campi sowie wesentlicher Verbindungen implizieren. Im Wesentlichen umfasst dies die folgenden Handlungsempfehlungen:

- Umsetzung des Radverkehrskonzepts
- Zusätzliche Halte des RE 1 u. a. am Bahnhof Park Sanssouci

3.3.2 Mobilitätsstrategie Brandenburg 2030 (2017, Land Brandenburg)

Die Mobilitätsstrategie Brandenburg [15] dient als Leitbild der verkehrsplanerischen Entwicklung im Land und ist maßgeblich für die Fachplanungen im Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung. Da der Strategie vorrangig übergeordnete Zielstellungen zu entnehmen sind, können diesem keine konkreten, relevanten Informationen für das vorliegende Mobilitätskonzept entnommen werden.

3.3.3 Landesnahverkehrsplan 2018 (2018, Land Brandenburg)

Im Landesnahverkehrsplan Brandenburg 2018 [16] werden Zielvorstellungen zur weiteren Entwicklung des SPNV im Land Brandenburg definiert. Zentral ist dabei die Fragestellung, wie das Land als Aufgabenträger seiner Aufgabe der öffentlichen Daseinsvorsorge in Hinblick auf die SPNV-Erschließung nachkommen kann. Hierfür werden bereits realisierte Maßnahmen skizziert, zukünftige Anforderungen an den SPNV definiert sowie Zielkonzepte zur Leistungserbringung sowie zur Weiterentwicklung des SPNV vorgestellt. Unter anderem sind hierbei die folgenden, für das vorliegende Konzept relevanten Maßnahmen enthalten:

- Verdichtung der Linie RE 1 zwischen Frankfurt (Oder) und Brandenburg Hbf auf drei Fahrten pro Stunde während der HVZ

- RB 21 als neue Direktverbindung zwischen Potsdam und Berlin-Gesundbrunnen über Berlin-Spandau.
- RB 23 als neue SPNV-Linie von Golm über Potsdam Hbf und die Berliner Stadtbahn zum Flughafen BER

3.3.4 Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg – das Zielkonzept 2025 / 2030 / 2035

Das Zielkonzept 2025 / 2030 / 2035 des Bündnisses Schiene Berlin-Brandenburg [17] verfolgt das Ziel, den Schienenverkehr in der Region weiterzuentwickeln. Entsprechend werden verschiedenen Maßnahmen und Ziele thematisiert, wie z. B. die Wiederaufnahme der Stammbahn bzw. Wannseebahn zwischen dem Berliner Hauptbahnhof und Wannsee, was auch im Deutschlandtakt 2030 enthalten ist.

3.3.5 Deutschlandtakt 2030

Der Deutschlandtakt 2030 [18] sieht eine fahrplanbasierte Entwicklung der Schieneninfrastruktur in Deutschland vor. Darüber hinaus beinhaltet er, wie zuvor aufgeführt, die Reaktivierung der Berliner Stammbahn, welche mit Veränderungen in der Linienführung relevanter SPNV-Linien an den Bahnhöfen Park Sanssouci und Golm einhergeht. Diese und weitere relevante Änderungen werden im Rahmen der Bestandsanalyse näher erläutert.

3.3.6 Mobilitätssteckbrief für Potsdam – Mobilität in Städten, SrV 2018 (2019, TU Dresden)

Anhand der Daten des Forschungsprojekts „Mobilität in Städten – SrV 2018“ [19], bei welchem Mobilitätsdaten für Städte gruppiert nach Zentralität, Einwohnerzahl und Topografie dargestellt werden, können für das vorliegende Konzept relevante Mobilitätskennziffern abgeleitet werden. So können dem Steckbrief für die Stadt Potsdam explizit für die Stadt Potsdam erhobene und für das Verhalten seiner Einwohner repräsentative Daten entnommen werden. Entsprechende Nutzungsdaten besitzen für bestimmte Bearbeitungsschritte im Mobilitätskonzept Relevanz, werden jedoch erst an entsprechender Stelle gekennzeichnet.

3.3.7 Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2020 bis 2024 für den Landkreis Potsdam-Mittelmark (2019, Landkreis Potsdam-Mittelmark)

Der Nahverkehrsplan für den Landkreis Potsdam-Mittelmark [20] weist keine relevanten Informationen für das vorliegende Konzept auf, hiervon ausgenommen sind die Änderungen im SPNV aus dem Landesnahverkehrsplan Brandenburg, welche bereits dargelegt wurden.

3.3.8 Nahverkehrsplan für den Landkreis Havelland für den Zeitraum 2020 bis 2024 (2020, Landkreis Havelland)

Der Nahverkehrsplan für den Landkreis Havelland [21] weist keine relevanten Informationen für das vorliegende Konzept auf, hiervon ausgenommen sind die Änderungen im SPNV aus dem Landesnahverkehrsplan Brandenburg, welche bereits dargelegt wurden.

3.3.9 Relevante Bauvorhaben im Umfeld der Universitätsstandorte

Im Umfeld der Universitätsstandorte Golm und Neues Palais sind folgende Bauvorhaben geplant:

- Golm:
 - Geh- und Radbrücke nach Werder (im Bau, Fertigstellung 2022)
 - Geh- und Radweg Bornimer Chaussee (Umsetzung 2022ff.)
 - Geh- und Radweg Kuhfortdamm zwischen Reiherbergstraße und Bahnübergang (Bau in 2021 / 2022)
 - Geh- und Radweg Kuhfortdamm / Werderscher Damm zwischen Bahnübergang und Berliner Außenring (geplante Realisierung 2023)
- Neues Palais:
 - Erweiterung der B+R-Anlage am Bhf. Park Sanssouci (Realisierung 2023ff.)
 - Umbau Knotenpunkt am Bhf. Park Sanssouci zur Erhöhung der Verkehrssicherheit insbesondere für Radfahrende und zu Fuß Gehende (Zeitpunkt noch offen, tendenziell zweite Hälfte der 2020er Jahre)

4 Bestandsanalyse

Die Bestandsaufnahme des verkehrlichen Status quo erfolgte im Rahmen umfangreicher Ortsbesichtigungen im Zeitraum vom 07.06. bis 09.06.2021. Die videogestützte Ortsbefahrung per Rad wurde dabei durch Begehungen des Untersuchungsgebiets zu Fuß ergänzt. Die Ortsbesichtigungen erfüllten im Wesentlichen die folgenden Funktionen:

- Erfassen des vorhandenen Geh- und Radwegnetzes
- Erfassen und Darstellen der Erschließung durch den öffentlichen Verkehr
- Erfassen und Kategorisieren des Straßennetzes für den motorisierten Individualverkehr
- Erfassen des baulichen, straßenraumgestalterischen und verkehrlichen Zustandes des Geh- und Radwegnetzes sowie des Straßennetzes
- Durchführen qualitativer Beobachtungen der Bedingungen des Fuß- und Radverkehrs auf den wesentlichen Verkehrsbeziehungen
- Analysieren besonderer Problembereiche für den Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr
- Erheben des vorhandenen Parkraumangebots für den MIV und Radverkehr

4.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die Bestandsanalyse für den MIV umfasst sowohl den fließenden als auch den ruhenden MIV und wird separat analysiert.

4.1.1 Fließender MIV

Die Analyse des fließenden Verkehrs umfasst eine genauere Betrachtung der Erschließung der Campi durch das umliegende Straßennetz, die jeweilige verkehrsrechtliche Anordnung sowie eine Quantifizierung der jeweiligen Verkehrsmengen.

Verkehrsführung

Die Erschließung der drei Campi durch den MIV lässt sich wie folgt beschreiben:

- Der Campus Golm wird im Wesentlichen durch die Karl-Liebknecht-Straße erschlossen. Diese schließt im Süden an die Reiherbergstraße an. Im Westen besteht über den Streckenabschnitt Am Mühlenberg Anschluss an die K 6910.
- Der Campus Neues Palais wird über die Straße Am Neuen Palais erschlossen. Im Norden besteht hier Anschluss an die Kaiser-Friedrich-Straße, die Maulbeerallee sowie die Amundsensstraße. Über die Amundsensstraße sowie die Maulbeerallee erfolgt im weiteren Verlauf die Anbindung an die B 273. In

südliche Richtung mündet die Straße Am Neuen Palais in die Geschwister-Scholl-Straße sowie die Straße Am Wildpark, welche im weiteren Verlauf Anschluss an die B 1 ermöglichen.

- Der Botanische Garten wird durch die Maulbeerallee erschlossen, welche östlich die Anbindung an die B 273 gewährleistet und westlich an den Knotenpunkt Kaiser-Friedrich-Straße / Maulbeerallee / Amundsstraße / Am Neuen Palais anschließt.

Die nachfolgende Abbildung stellt die Lage der drei Campi im Straßennetz noch einmal grafisch dar.

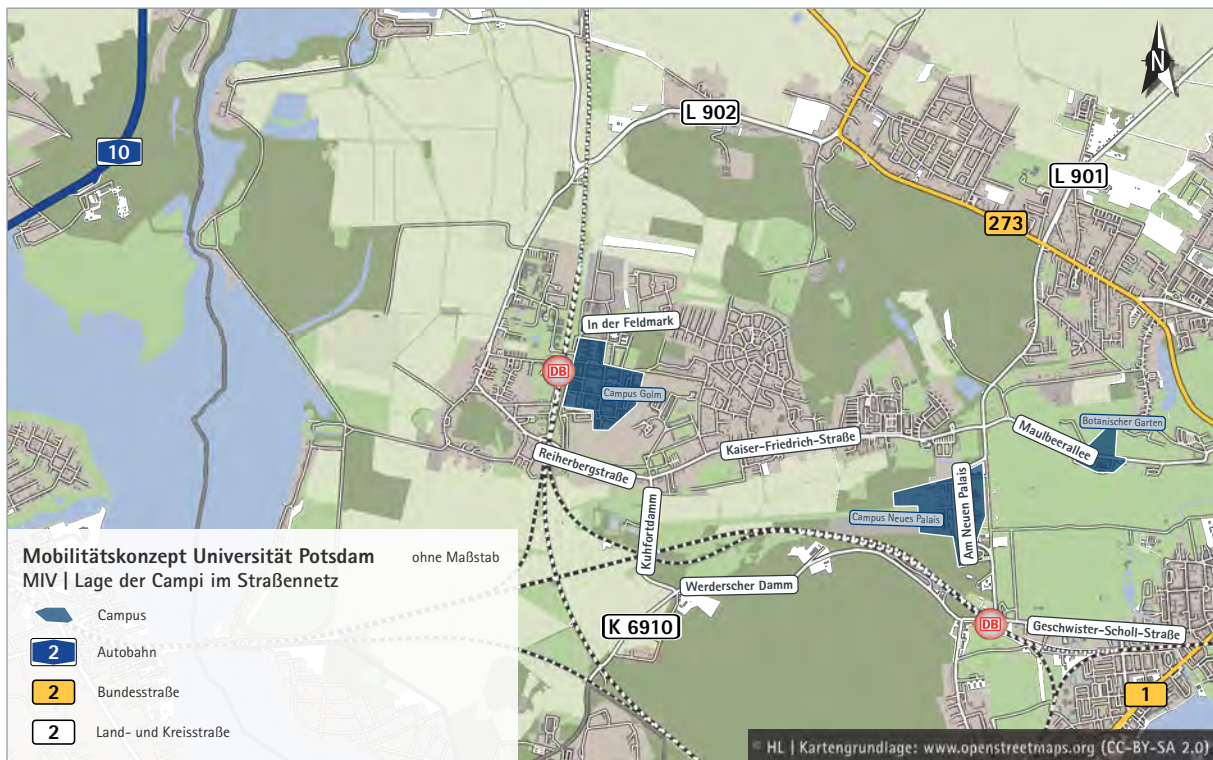


Abbildung 4 MIV | Lage der einzelnen Campi im Straßennetz

Die Verknüpfung der drei Campi erfolgt für den MIV hauptsächlich über den Straßenzug Kaiser-Friedrich-Straße / Maulbeerallee. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit entlang der Kaiser-Friedrich-Straße beträgt überwiegend 50 km/h, abschnittsweise wird diese jedoch auf 30 km/h reduziert. Auf Höhe des Botanischen Gartens weist die Maulbeerallee eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf. Dies trifft ebenfalls auf die Straße Am Neuen Palais auf Höhe des Campusgeländes zu. In den beiden Campi Neues Palais und Golm besteht zudem die verkehrsrechtliche Anordnung als Tempo-20-Zone. Die folgende Abbildung gibt einen Überblick über die zulässigen Geschwindigkeiten in den wesentlichen Streckenabschnitten.

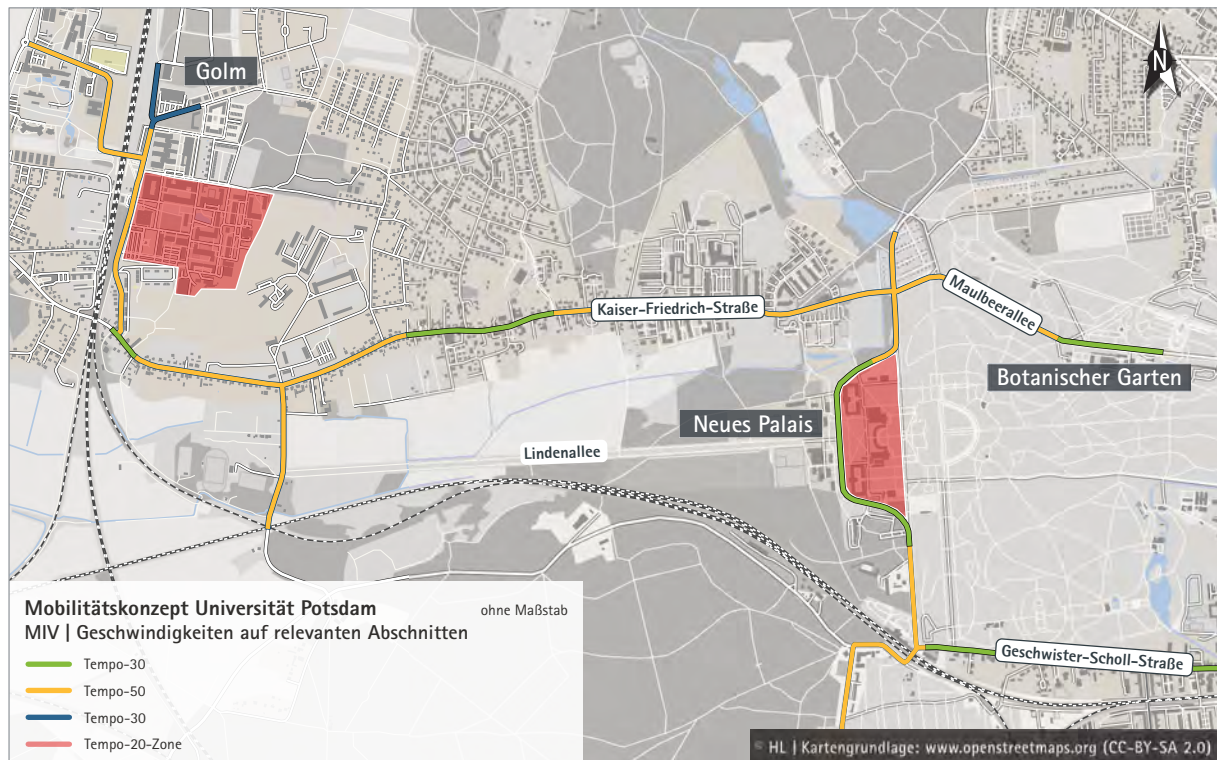


Abbildung 5 MIV | zulässige Geschwindigkeiten

Verkehrsbelastung

Die Daten zur Verkehrsbelastung liegen den Verkehrszählungen der Stadt Potsdam aus den Jahren 2018 und 2019 zugrunde. Diese Zahlen stammen aus der Zeit vor der Corona-Pandemie und sind somit sowohl ausreichend aktuell als auch repräsentativ. Aus diesem Grund wurde von eigenen Erhebungen abgesehen. Der nachfolgenden Abbildung können die für das Untersuchungsgebiet relevanten Verkehrsbelastungen in Form des durchschnittlich werktäglichen Verkehrs (DTV_W) entnommen werden. Der DTV_W gibt nicht nur einen Überblick über die Verkehrsbelastung in den entsprechenden Abschnitten, sondern wird an späterer Stelle bspw. auch für die Auswahl geeigneter Radverkehrsführungen oder Querungsstellen für den Fußverkehr herangezogen. Der DTV_W stellt hierbei die allgemeine Bezugs- und Bewertungsgröße für Aussagen zum Verkehrsaufkommen auf Straßen dar. Es handelt sich um einen statistischen Jahresmittelwert, welcher in einer einzelnen Stichprobe nicht beobachtet werden kann. Da die statistischen Schwankungen des Jahresmittelwerts relativ groß sind, findet in der Regel eine Rundung auf volle Hunderter oder Tausender statt.

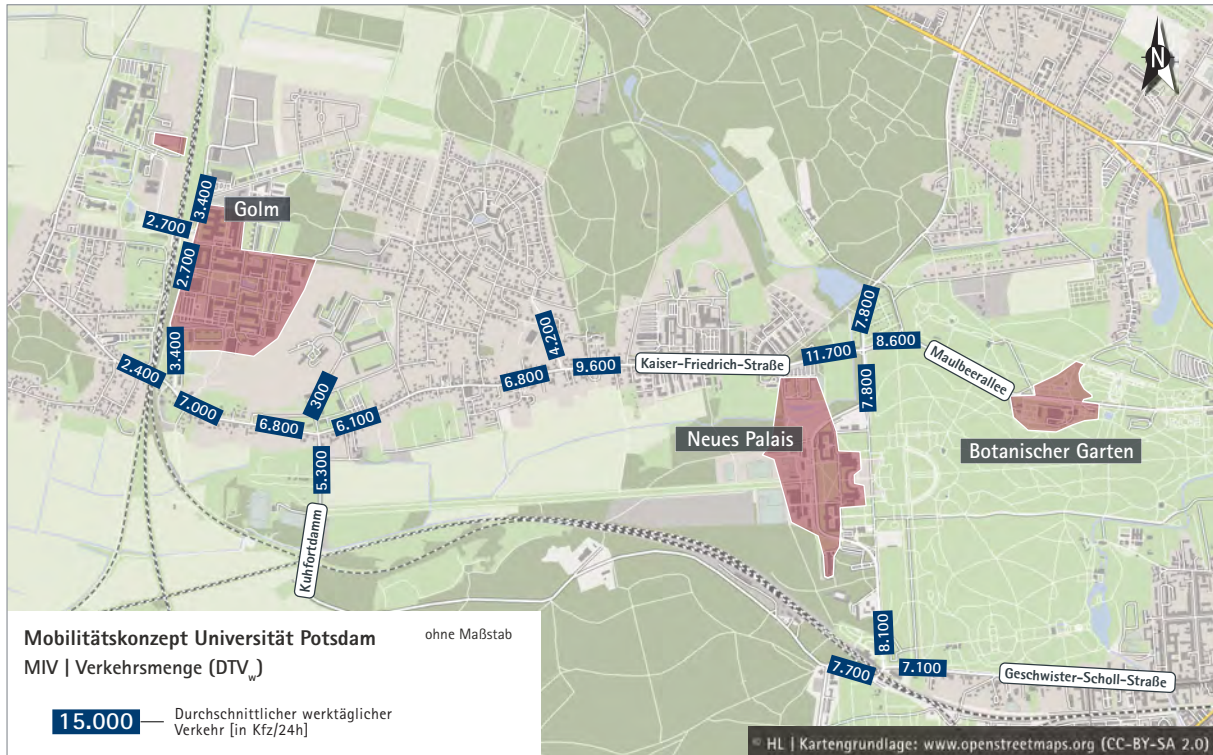


Abbildung 6 Durchschnittlicher werktäglicher Verkehr DTV_w

Es zeigt sich, dass das Verkehrsaufkommen in den verschiedenen Streckenabschnitten deutlich variiert. Im Bereich der Kaiser-Friedrich-Straße westlich des KP Kaiser-Friedrich-Straße / Am Neuen Palais lässt sich bspw. ein vergleichsweise hohes Verkehrsaufkommen im fünfstelligen Bereich feststellen. Entlang der Karl-Liebnecht-Straße im Bereich des Campus Golm liegt hingegen nur ein vergleichsweise geringes Verkehrsaufkommen im unteren vierstelligen Bereich vor. Die Kapazitätsgrenze zweispuriger Straßen befindet sich im Bereich um etwa 20.000 Kfz/24 h und wird somit in keinem der Netzabschnitte erreicht.

Im Rahmen des Konzepts sind mit Blick auf die mikroskopische Simulation bzw. verkehrstechnische Untersuchung vier Knotenpunkte von Bedeutung.

- KP 1: Am Neuen Palais / Am Wildpark / Geschwister-Scholl-Straße
- KP 2: Am neuen Palais / Kaiser-Friedrich-Straße / Maulbeerallee
- KP 3: Reiherbergstraße / Karl-Liebnecht-Straße
- KP 4: Karl-Liebnecht-Straße / In der Feldmark / Am Mühlenberg

Hierfür sind insbesondere die Belastungen der Spitzenstunden interessant, welche beim Großteil zu betrachtenden Knotenpunkte auf den gleichen Zeitraum entfallen.

- Spitzenstunde am Vormittag:
 - 08:00 bis 09:00 Uhr an allen Knotenpunkten
- Spitzenstunde am Nachmittag:
 - 16:00 bis 17:00 Uhr an den Knotenpunkten 1, 2 und 4
 - 15:30 bis 16:30 Uhr am Knotenpunkt 3

Die nachfolgenden Abbildungen stellen diese Belastungen für die beiden Spitzenstunden visualisiert dar. Aufgrund der verfügbaren Datenlage sowie um eine Abschätzung „zur sicheren Seite“ zu erzeugen, werden zeitliche Verzögerungen in den Spitzenstunden der verschiedenen Knotenpunkte vernachlässigt und die Belastung in der jeweiligen knotenpunktspezifischen Spitzenstunde herangezogen.

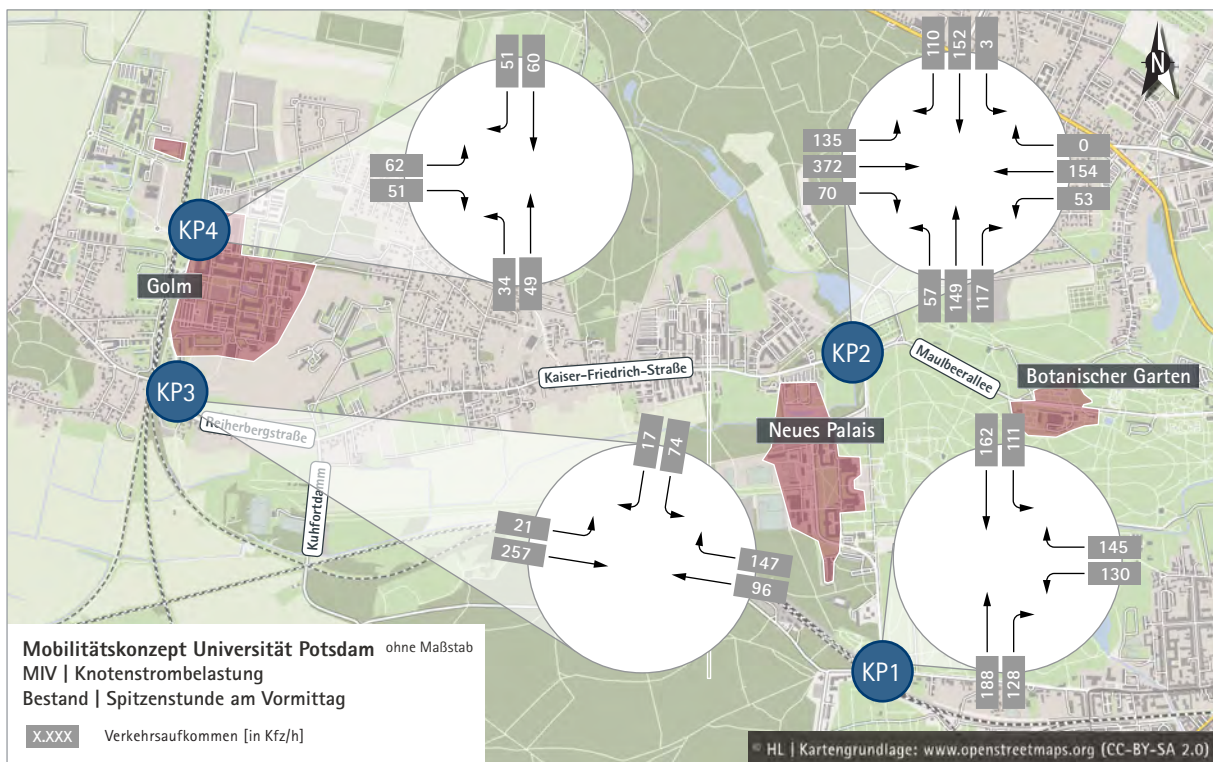


Abbildung 7 Knotenpunktbelastungen in der Spitzenstunde am Vormittag

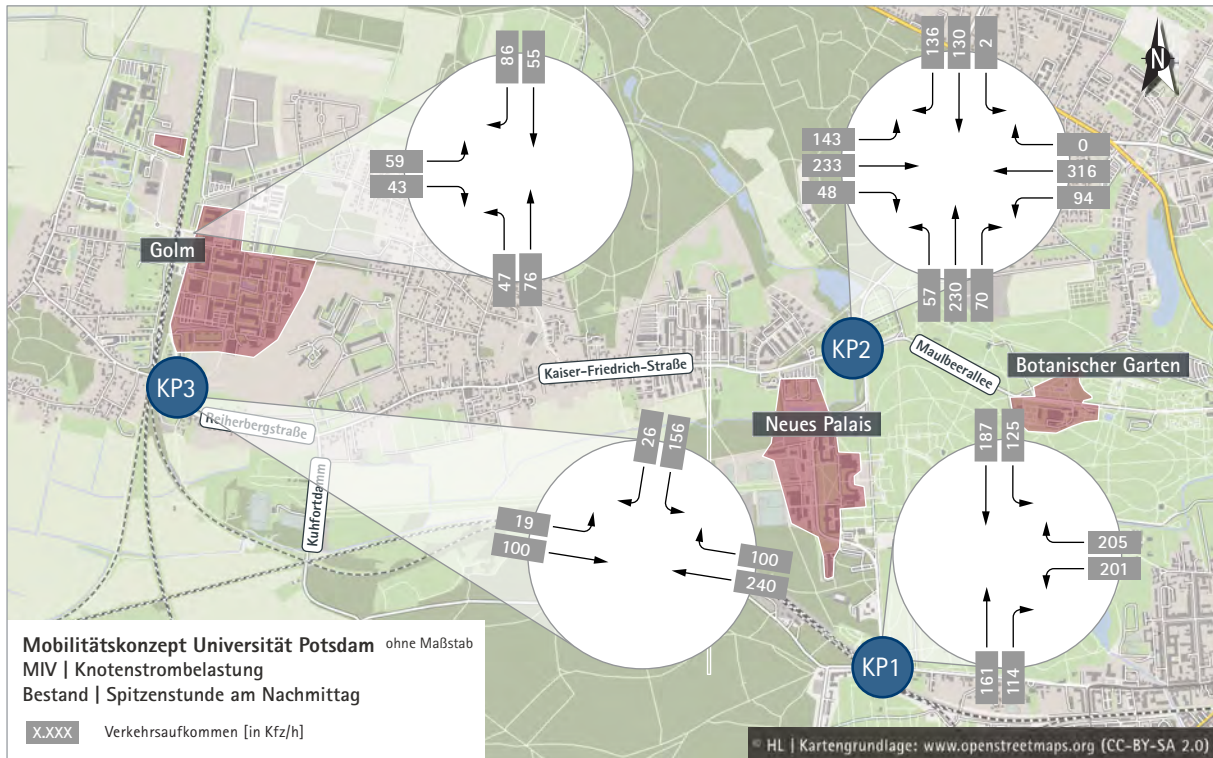


Abbildung 8 Knotenpunktbelastungen in der Spitzenstunde am Nachmittag

Qualität des Straßennetzes

Eine hohe Qualität des Straßennetzes zeichnet sich durch einen guten baulichen Zustand der Straßen, eine leistungsfähige Abwicklung sowie eine ausreichende Dimensionierung aus. Gleichzeitig sind die einzelnen Nutzungsansprüche des öffentlichen Straßenraums zu beachten. Die Verträglichkeit der Nutzungsansprüche untereinander sowie im Zusammenspiel mit den Umfeldnutzungen sollte bei der Gestaltung des innerstädtischen Stadtstraßenbereichs ein Hauptziel sein, die auch die Verbesserung der Verkehrssicherheit mit einschließt.

Im Rahmen der Ortsbesichtigung wurden vereinzelt bauliche Defizite festgestellt. So entspricht der Straßenzustand im Betriebsgelände sowie im Umfeld des Campus Neues Palais, im Botanischen Garten sowie in Abschnitten der Maulbeerallee aufgrund des vorliegenden Kopfsteinpflasters mitunter nicht dem üblichen Qualitätsstandard. Aufgrund der historisch gewachsenen und gefestigten Situation in allen genannten Abschnitten ist dies jedoch überwiegend nicht als grobes Defizit einzuordnen. Auf dem Campus Golm entspricht der vorhandene Pflasterbelag hingegen den üblichen Qualitätsstandards und weist einen überwiegend sehr guten Ausbauzustand auf. Auch auf den übrigen wesentlichen Verbindungsstrecken der Campi können keine wesentlichen Defizite festgestellt werden. Die folgende Abbildung stellt die geschilderten Impressionen noch einmal visualisiert dar.



Abbildung 9 MIV | Defizite im Straßennetz

4.1.2 Ruhender MIV

Im Rahmen der Bestandsanalyse wurde ausschließlich das Stellplatzangebot im Bereich der Campi bzw. das öffentliche Stellplatzangebot in unmittelbarem Bezug zu Universitätsgebäuden betrachtet. Hierfür sind insbesondere die Anzahl der verfügbaren Stellplätze sowie vorhandene Bewirtschaftungsformen zu analysieren. Der Aspekt der Parkraumbewirtschaftung umfasst die zulässigen Parkdauern, ggf. vorhandene Parkgebühren sowie Einschränkungen hinsichtlich der Stellplatznutzung (z. B. für Beschäftigte, Mobilitätseingeschränkte etc.). Die Auslastung des Parkraums war zum gegenwärtigen Zeitpunkt der Bestandsanalyse aufgrund des digital durchgeführten Studiensemesters nicht repräsentativ. Infolgedessen kann eine Erhebung der Parkraumnachfrage im gegebenen Bearbeitungszeitraum nicht stattfinden. Es ist davon auszugehen, dass die gewonnenen Eindrücke nicht die Parkraumnachfrage unter Regelbetrieb widerspiegeln und im Regelfall von einer höheren Parkraumnachfrage auszugehen ist. Die Ermittlung des Stellplatzbedarfs muss somit über geeignete Kenngrößen erfolgen, welche nach Darlegung des vorhandenen Parkraumangebots näher skizziert werden.

Campus Golm

Im Bereich des Campus Golm lässt sich eine Vielzahl an Stellplätzen sowohl im Vorfeld der Universitätsbebauung als auch im Campus selbst feststellen. Öffentliche Stellplätze lassen sich dabei entlang der Karl-Liebknecht-Straße, am Bahnhof und Am Zachelsberg verorten. Diese machen einen nicht unerheblichen Anteil der Stellplätze aus. Eine Bewirtschaftung der Stellplätze bspw. in Form einer Begrenzung der zulässigen Parkdauer oder einer Erhebung von Parkgebühren besteht derzeit nicht. Im Campusbereich werden jedoch vereinzelt Stellplätze für Beschäftigte und mobilitätseingeschränkte Personen vorgehalten. Derzeit sind alle Stellplätze im Campus Golm für

sämtliche Nutzende zugänglich. Zwar bestehen vereinzelt Anlagen zur Einfahrkontrolle (Schranken), diese stehen jedoch gegenwärtig offen. Zum anderen ermöglichen diese in ihrer derzeitigen Anordnung keine Unterbindung von unerwünschtem Parken. Optimierungspotenzial leitet sich daher für die Schrankenanlagen zur Kontrolle der Campusstellplätze ab, damit diese nur von den dafür vorgesehen Nutzenden befahren werden können. Die folgende Abbildung stellt die Stellplatzsituation auf dem Campus exemplarisch dar.



Abbildung 10 Ruhender MIV am Campus Golm

Die Verteilung der Stellplätze im Campusbereich ist nachfolgend dargelegt. Hier ist insbesondere eine räumliche Bündelung von 355 Stellplätzen auf einem baulich angelegten Parkplatz im südwestlichen Bereich des Campus hervorzuheben. Dieser deckt somit mehr als die Hälfte des Stellplatzangebots am Standort Golm ab.

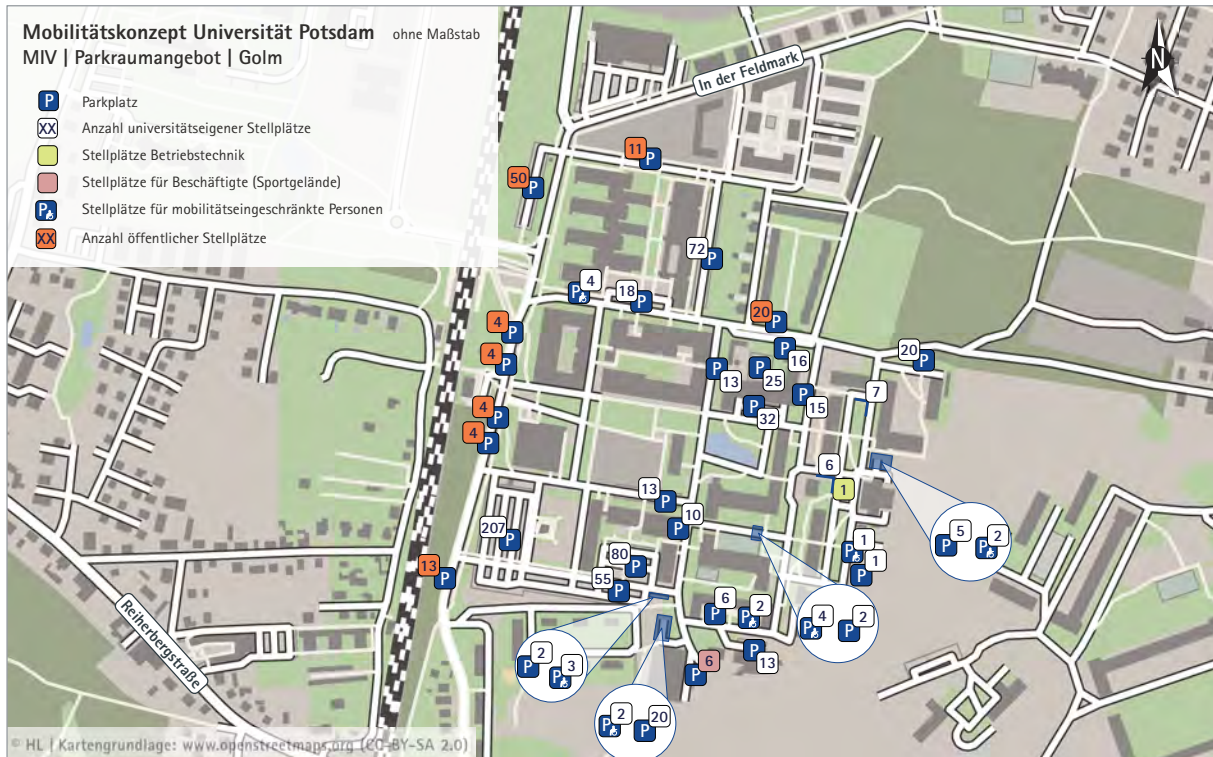


Abbildung 11 Parkraumangebot MIV | Campus Golm

Campus Neues Palais und Botanischer Garten

Die Anzahl der verfügbaren Stellplätze an den Campi Neues Palais und Botanischer Garten fällt deutlich geringer aus als am Campus Golm. Am Campus Neues Palais ist eine Befahrung des Betriebsgeländes östlich der Straße Am Neuen Palais ausschließlich mit Parkkarte gestattet, wodurch eine Nutzung der dort vorhandenen Stellplätze ebenfalls nur für Personen mit dieser Karte erfolgen kann. Eine darauf abzielende Kontrolle erfolgt bei Einfahrt in das Betriebsgelände durch die dort stationierte Betriebswache. Die Stellplätze im Bereich der Institute im Haus 19 südlich der Straße Am Neuen Palais können durch eine bestehende Schrankenanlage reguliert werden, welche jedoch zum Zeitpunkt der Ortsbesichtigung offen stand. Alle weiteren Stellplätze im Bereich des Campus Neues Palais sind frei zugänglich und werden daher nicht durch entsprechende Maßnahmen reguliert. Am Botanischen Garten beträgt die Kapazität 17 Stellplätze.

Im Rahmen der Bestandsanalyse konnte zudem festgestellt werden, dass im Umfeld der Studentenwohnheime im östlichen Abschnitt der Kaiser-Friedrich-Straße ausreichend Stellplätze für die Studierenden zur Verfügung stehen. Die folgende Abbildung gibt einen exemplarischen Überblick über die Stellplatzsituation im Bereich der Campi Neues Palais und Botanischer Garten.



Abbildung 12 Ruhender MIV am Neuen Palais (oben) und Botanischen Garten (unten)

Die konkrete Verortung der verschiedenen Stellplätze ist in nachfolgender Abbildung dargestellt.

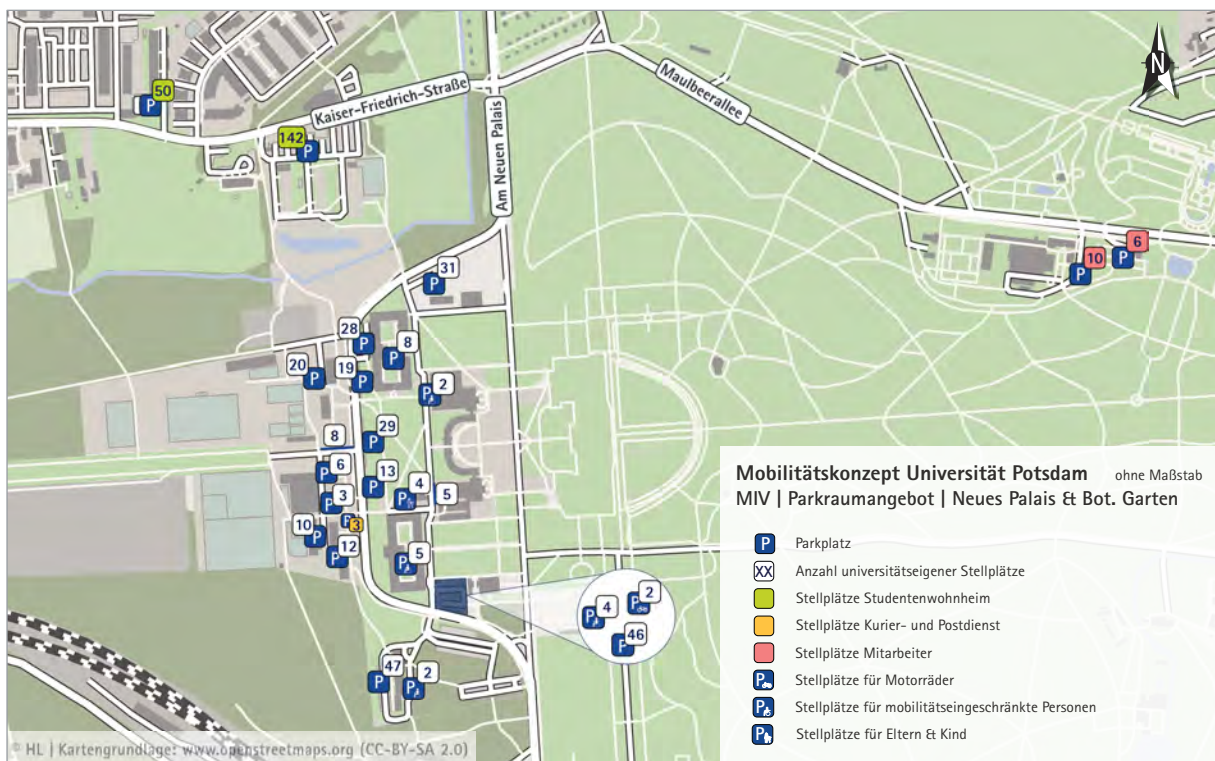


Abbildung 13 Parkraumangebot MIV | Campus Neues Palais & Botanischer Garten

Universitätsgebäude außerhalb des Hauptcampus Golm

Für die Analyse des Parkraumangebots erfolgt die Abgrenzung der übrigen Universitätsgebäude in Golm über die Straßen In der Feldmark sowie Am Mühlenberg sowohl östlich als auch westlich der Bahnstrecke. Dies betrifft die Institute in Haus 60 und 70. In diesem Bereich wurden insgesamt 242 Stellplätze erhoben, wovon sich 161 Stellplätze am Haus 60 und 33 Stellplätze am Haus 70 befinden. Eine Regulierung der Zufahrt oder eine Bewirtschaftung des Parkraums findet derzeit nicht statt. Im Verlauf der Straße Am Mühlenberg befinden sich zudem 60 öffentliche Stellplätze am Fahrbahnrand in Parkbuchten, diese weisen jedoch keinen eindeutigen Universitätsbezug auf. Die nachfolgende Abbildung gibt einen beispielhaften Überblick über die Stellplätze an diesen übrigen Universitätsgebäuden.



Abbildung 14 Ruhender MIV am Haus 60

Einen Überblick über die Lage der Stellplätze gibt die nachfolgende Abbildung.



Abbildung 15 Parkraumangebot MIV | Universitätsgebäude außerhalb des Hauptcampus Golm

Stellplatznachweise für die Campi

Im Folgenden wird beurteilt, inwiefern der Stellplatzbedarf durch das tatsächlich vorhandene Parkraumangebot abgedeckt werden kann. Hierbei wird auf die Stellplatznachweise des BLB (Brandenburgischer Landesbetrieb für Liegenschaften und Bauen) zurückgegriffen, welche an den Campi Golm und Neues Palais ein von den erhobenen Daten abweichendes Parkraumangebot zugrunde legen. Die nachfolgende Tabelle stellt das erhobene Parkraumangebot und das vom BLB angesetzte Parkraumangebot an universitätseigenen Stellplätzen gegenüber.

Folgendes ist zu berücksichtigen: In der vorgelagerten Betrachtung des Parkraumangebots wurde zwischen dem Hauptcampus Golm und den Universitätsgebäuden außerhalb des Hauptcampus im Science Park und in Golm Nord unterschieden. Es ist anzunehmen, dass der BLB diese Bereiche nicht unterscheidet und den Standort Golm in seiner Gesamtheit betrachtet. Am Campus Neues Palais hat der BLB in seinem Stellplatznachweis 84 Stellplätze auf dem Gelände des Studentenwohnheims an der Kaiser-Friedrich-Straße aufgeführt. Dies wird für nicht sinnvoll erachtet, da sich diese Stellplätze in erheblicher Entfernung vom Universitätscampus befinden.

Tabelle 2 Stellplatzangebot im Bestand (universitätseigene Stellplätze)

Campus	Erhobenes Parkraumangebot	Parkraumangebot nach BLB
Neues Palais	307 SP	411 SP
Golm (Hauptcampus)	663 SP	
Science Park und Golm Nord	178 SP	615 SP

In den folgenden Betrachtungen wird eine Unterscheidung zwischen den verschiedenen Standorten in Golm **nicht** weiter vorgenommen.

Inwiefern das vorhandene Parkraumangebot als ausreichend zu bewerten ist, wird anhand der Richtwerte der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Potsdam beurteilt. Gemäß dieser Stellplatzsatzung ist für Fachschulen, Hochschulen und Berufsakademien ein Pkw-Stellplatzschlüssel von zwei Stellplätzen je 10 Ausbildungsplätze anzusetzen, welcher den kompletten Bedarf aller Personengruppen (Studierende, Beschäftigte etc.) abdeckt. Gemäß der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Potsdam kann zudem bei einer hinreichenden ÖPNV-Anbindung zusätzlich ein 25 %iger Abschlag für die erforderliche Stellplatzanzahl vorgenommen werden. Da alle betrachteten Campi eine dafür ausreichende ÖPNV-Anbindung aufweisen, wird dieser Abschlag auch nachfolgend berücksichtigt. Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die gemäß der Bestandssituation notwendigen Pkw-Stellplätze. Von einer Betrachtung des Campus Botanischer Garten wird im Folgenden abgesehen.

Tabelle 3 Stellplatzbedarf im Bestand (auf Grundlage der aktuellen Stellplatzsatzung)

Campus	Anzahl Studienplätze	Benötigte Stellplätze	ÖPNV-Abschlag (- 25 %)	abgelöste Stellplätze	Stellplatzbedarf
Neues Palais	3.095	619	- 154	-	<u>465</u>
Golm	4.044	809	- 202	- 64	<u>543</u>

Derzeit befindet sich die Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Potsdam in Überarbeitung. In einer Neufassung [29] wird die Zahl der geforderten notwendigen Stellplätze für einige Nutzergruppen verringert. Ziel dabei ist es z. B. den Fahrradverkehr mit dem Kfz-Verkehr gleichzustellen sowie den fließenden und ruhenden Verkehr in der Potsdamer Innenstadt zu reduzieren. So soll auch der Stellplatzschlüssel für Hochschulen auf 3 Kfz-Stellplätze pro 30 Ausbildungsplätze reduziert werden. In der nachfolgenden Tabelle wird der Stellplatzbedarf, welcher mit dem neuen Stellplatzschlüssel aus dem Entwurf der Stellplatzsatzung berechnet wurde, dargestellt.

Tabelle 4 Stellplatzbedarf im Bestand (auf Grundlage der geplanten Neufassung der Stellplatzsatzung)

Campus	Anzahl Studienplätze	Benötigte Stellplätze	ÖPNV-Abschlag (- 25 %)	abgelöste Stellplätze	Stellplatzbedarf
Neues Palais	3.095	310	77	-	<u>233</u>
Golm	4.044	405	101	- 64	<u>240</u>

Da die neue Stellplatzsatzung nach Abstimmung mit der Landeshauptstadt Potsdam noch keine Rechtsverbindlichkeit besitzt, wird sich nachfolgend an der aktuellen Satzung orientiert. Hierbei wird deutlich, dass der aktuelle Stellplatzbestand den Stellplatzbedarf nach Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Potsdam am Campus Neues Palais nicht abdecken kann. Insbesondere mit Blick auf die geplanten Neubauten im westlichen Campusbereich am Campus Neues Palais ist von einem weiteren Rückgang des Parkraumangebots um etwa 100 Stellplätze auszugehen, weshalb sich diese Problematik ohne neue Stellplatzflächen perspektivisch weiter verschärfen wird. Am Campus Golm sind hingegen ausreichend Stellplätze vorhanden.

Tabelle 5 Vergleich des Stellplatzbestands mit dem ermittelten Stellplatzbedarf

Campus	Stellplatzbestand	Stellplatzbedarf	Differenz
Neues Palais	307	465	- 158
Golm	841	543	298

4.1.3 Stärken und Schwächen des MIV

Tabelle 6 Stärken und Schwächen des MIV

Stärken	Schwächen
<p>Geschwindigkeitsbegrenzung am Neuen Palais Die Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Zuge der Straße Am Neuen Palais auf Höhe des gleichnamigen Campus ist ein wesentliches Element zur Verkehrsberuhigung im entsprechenden Campusbereich.</p>	<p>Fehlende Regulierung der Stellplätze am Campus Golm Bisher besteht keine Nutzungsbeschränkung für die Stellplätze am Standort in Golm. Auch die vorhandenen Schrankenanlagen ermöglichen im Falle eines konsequenten Einsatzes keine Regulierung der Nutzung.</p>
<p>Stellplatzangebot am Campus Golm Grundsätzlich stehen am Campus in Golm zahlreiche Stellplätze zur Verfügung, welche den Stellplatzbedarf nach Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Potsdam abdecken.</p>	<p>Keine Parkleitroute bzw. -übersicht für Nutzende Es existiert keine Übersicht bzw. Parkleitroute zu Stellplätzen auf den Campi.</p>
<p>Einfahrkontrolle Betriebsgelände Neues Palais Die Einfahrkontrolle zum Betriebsgelände des Campus Neues Palais ist ebenfalls ein wichtiges Element zur Reduzierung der Verkehrsbelastung auf dem Gelände.</p>	<p>Stellplatzangebot am Campus Neues Palais Am Campus Neues Palais stehen weniger Parkplätze zur Verfügung als nach Stellplatzsatzung vorgesehen. Es ist somit von einem Stellplatzdefizit auszugehen.</p>

4.2 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Zur Beschreibung der ÖPNV-Qualität ist zwischen dem ÖPNV-Angebot einerseits, also dem Liniennetz, Takt sowie Bedienzeitraum, und der ÖPNV-Infrastruktur andererseits, welche die Erschließung sowie den Zustand und Ausstattung der Haltestellen und Fahrzeuge erfasst, zu unterscheiden. Weiterhin müssen Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und Linienbusse im üÖPNV (ÖPNV ohne SPNV) getrennt voneinander betrachtet werden.

4.2.1 Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Erschließung

Für die Erschließung des Untersuchungsgebiets sind insbesondere zwei SPNV-Haltepunkte essenziell: Zum einen der Haltepunkt Potsdam-Golm, welcher eine wesentliche Erschließungsfunktion für den Campus Golm bzw. den Science Park einnimmt. Zum anderen der Haltepunkt Potsdam - Park Sanssouci, welcher für die Erschließung des Campus Neues Palais bedeutsam ist. Beide Haltepunkte sind barrierefrei ausgestaltet u.a. mit taktilen Leitsystemen auf dem Bahnsteig, stufenfreien Zugängen, kontrastreichen Wegeleitungen und Treppenstufenmarkierungen. Am Bahnhof Golm befindet sich darüber hinaus ein Lageplan für den angrenzenden Campus direkt am Bahnsteig. Beide Haltepunkte sind in der nachfolgenden Abbildung dargestellt.



Abbildung 16 SPNV | Bahnhof Park Sanssouci (links) und Bahnhof Golm (rechts)

Die Einzugsbereiche der Haltepunkte, welche gemäß den Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs der FGSV [22] 600 m betragen, können nachfolgender Abbildung entnommen werden. Es zeigt sich, dass der Campus Golm sowie der Science Park komplett im Einzugsbereich des SPNV liegen. Der Campus Neues Palais wird nur im südlichen Bereich vom Einzugsbereich der SPNV-Haltestelle direkt abgedeckt.



Abbildung 17 Erschließung durch den SPNV

SPNV-Angebot

Die Haltepunkte werden jeweils von verschiedenen SPNV-Linien bedient, deren Verlauf und Takt in der folgenden Tabelle dargestellt sind. Der Takt bezieht sich dabei nur auf die Haltehäufigkeit an den relevanten Haltepunkten.

Tabelle 7 Verlauf relevanter SPNV-Linien im Bestand

Linie	Linienverlauf	Takt [min]	Relevante Haltepunkte
		HVZ	
RB 20	Oranienburg – Hennigsdorf (b. Berlin) – Potsdam Hbf	60	Potsdam – Golm, Potsdam – Park Sanssouci
RB 21	Berlin Friedrichstraße – Potsdam Hbf – Golm – Wustermark	30	Potsdam – Golm, Potsdam – Park Sanssouci
RB 22	Berlin Friedrichstraße – Potsdam Hbf – Golm – Flughafen BER – Königs Wusterhausen	60	Potsdam – Golm, Potsdam – Park Sanssouci
RE 1	Magdeburg – Potsdam – Berlin – Frankfurt (Oder) – Eisenhüttenstadt – Cottbus	60	Potsdam – Park Sanssouci

Im Rahmen des Landesnahverkehrsplans 2018 des Landes Brandenburg sind eine Vielzahl an Änderungen geplant, welche bereits im Rahmen des Grundlagenkapitels dargelegt sind. Insbesondere die dort vorgesehene veränderte Führung des RB 21 wirkt sich maßgeblich auf die Erreichbarkeit des Campus Golm aus. So sieht die veränderte Führung den Linienvorlauf vom Potsdamer Hbf über Golm nach Spandau sowie Berlin Gesundbrunnen vor. Andere stark frequentierte Haltepunkte in Berlin, wie Charlottenburg, Zoologischer Garten, Berlin Hbf und Friedrichstraße sind jedoch nicht mehr Teil dieser Anbindung. Mit Blick auf den hohen Studierendenanteil, welcher in Berlin wohnt, verliert die Verbindung somit deutlich an Attraktivität.

Zwischen Frankfurt (Oder) und Brandenburg (Hbf) wird zudem eine Taktverdichtung des RE 1 auf drei Fahrten pro Stunde angestrebt. Bisher hält am Bahnhof Park Sanssouci nur jede zweite Fahrt des RE 1 im 60-Minuten-Takt. Inwiefern der Haltepunkt Park Sanssouci von dieser Taktverdichtung profitiert, ist bisher nicht absehbar. Es ist jedoch davon auszugehen, dass der Haltepunkt nicht durch zusätzliche Halten profitieren wird. Ebenfalls werden Änderungen im Linienvorlauf des RB 22 und 23 angestrebt. Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die veränderten Verbindungen gemäß Landesnahverkehrsplan ab 2022.

Tabelle 8 Verlauf relevanter SPNV-Linien ab 2022

Linie	Linienverlauf	Takt [min] Mo-Fr	Relevante Haltepunkte	Anmerkungen
RB 20	Oranienburg - Golm - Potsdam Hbf - Griebnitzsee	60	Potsdam - Golm, Potsdam - Park Sanssouci	Golm-Griebnitzsee vereinigt mit RB 22
RB 21	Potsdam Hbf - Golm - Wustermark	60	Potsdam - Golm, Potsdam - Park Sanssouci	bis Inbetriebnahme Bahnsteigkante Elstal
RB 21	Potsdam Hbf - Golm - Berlin Spandau - Berlin Gesundbrunnen	60	Potsdam - Golm, Potsdam - Park Sanssouci	ab Inbetriebnahme Bahnsteigkante Elstal
RB 22	Griebnitzsee - Potsdam Hbf - Golm - Flughafen BER - Königs Wusterhausen	60	Potsdam - Golm, Potsdam - Park Sanssouci	Golm-Griebnitzsee vereinigt mit RB 20
RB 23	Golm - Potsdam Hbf - Berlin Stadtbahn - Flughafen BER	60	Potsdam - Golm, Potsdam - Park Sanssouci	zw. Golm und Berlin-Charlottenb. nur in HVZ
RE 1	Magdeburg - Potsdam - Berlin - Frankfurt (Oder) - Eisenhüttenstadt - Cottbus	60	Potsdam - Park Sanssouci	
RE 1	Brandenburg Hbf - Potsdam Hbf - Berlin Stadtbahn - Frankfurt (Oder)	60	(nicht alle Fahrten des RE 1 mit Halt am Haltepunkt)	nur in HVZ
RE 1	Brandenburg Hbf - Potsdam Hbf - Berlin Stadtbahn - Frankfurt (Oder)	60		

Das im Zielfahrplan Deutschlandtakt dargestellte perspektivische Systemangebot weicht mitunter von den im Landesnahverkehrsplan Brandenburg vorgesehenen Planungen ab. Gemäß dieses Zielfahrplans sind fünf stündliche Anbindungen vom Bahnhof Golm nach Berlin geplant, wobei drei Verbindungen in Richtung des Berliner Zentrums und zwei Anbindungen zum Flughafen BER verlaufen. Infolge der Reaktivierung der Berliner Stammbahn verlaufen die RB 20 und 21 über Berlin-Zehlendorf und erreichen dadurch Ziele in der Berliner Innenstadt, wie z. B. den Berliner Hbf, zeiteffizienter. Die RB 22 verläuft hingegen weiterhin über die Berliner Stadtbahn über stark-frequentierte Haltepunkte in Berlin, wie Charlottenburg, Zoologischer Garten oder Friedrichstraße. Der Bahnhof Park Sanssouci profitiert nicht von der Taktverdichtung des RE 1 und wird nach wie vor lediglich mit einem Halt pro Stunde angebunden. Im Vergleich zum Landesnahverkehrsplan Brandenburg weist der Zielfahrplan Deutschlandtakt ein wesentlich attraktiveres Fahrtenangebot für die Universitätsstandorte auf.

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die stündlichen Ankunfts- und Abfahrtszeiten an den Bahnhöfen Golm und Park Sanssouci sowie die Linienverläufe gemäß des Zielfahrplans Deutschlandtakt.

Tabelle 9 Perspektivisches SPNV-Systemangebot gemäß Zielfahrplan Deutschlandtakt

Linie	Verlauf	Bhf. Golm		Park Sanssouci	
		Ankunft	Abfahrt	Ankunft	Abfahrt
RB 20	Oranienburg – Golm – Park Sanssouci – Berl. Zehlendorf – Berlin Hbf.	40	41	45	46
RB 21.1	Berlin Hbf – Berlin Spandau – Golm – Park Sanssouci – Berl. Zehlendorf – Südkreuz – Ostkreuz – Berl. Lichtenberg	01	04	08	09
RB 21.2	Königs Wusterhausen – Flughafen BER – Golm – Park Sanssouci – Berl. Zehlendorf – Südkreuz – Ostkreuz – Berl. Lichtenberg	56			
RB 22.1	Flughafen BER – Golm – Park Sanssouci – Wannsee – Charlottenburg – Zoolog. Garten – Berlin Hbf – Friedrichstraße – Ostbahnhof	24	30	34	35
RB 22.2	Wustermark – Golm – Park Sanssouci – Wannsee – Charlottenburg – Zoolog. Garten – Berlin Hbf – Friedrichstraße – Ostbahnhof	27			
RB 20	Berlin Hbf – Berl. Zehlendorf – Park Sanssouci – Golm – Oranienburg	18	19	13	14
RB 21.1	Berl. Lichtenberg – Ostkreuz – Südkreuz – Berl. Zehlendorf – Park Sanssouci – Golm – Berlin Spandau – Berlin Hbf	56	59	51	52
RB 21.2	Berl. Lichtenberg – Ostkreuz – Südkreuz – Berl. Zehlendorf – Park Sanssouci – Golm – Flughafen BER – Königs Wusterhausen		04		
RB 22.1	Ostbahnhof – Friedrichstraße – Berlin Hbf – Zoolog. Garten – Charlottenburg – Wannsee – Park Sanssouci – Golm – Flughafen BER	29	33	24	25
RB 22.2	Ostbahnhof – Friedrichstraße – Berlin Hbf – Zoolog. Garten – Charlottenburg – Wannsee – Park Sanssouci – Golm – Wustermark		34		
RE 1	Brandenburg Hbf – Park Sanssouci – Wannsee – Charlottenburg – Zoolog. Garten – Berlin Hbf – Frankfurt (Oder)	-	-	39	40
RE 1	Frankfurt (Oder) – Berlin Hbf – Zoolog. Garten – Charlottenburg – Wannsee – Park Sanssouci – Brandenburg Hbf	-	-	20	19

4.2.2 Übriger ÖPNV (üÖPNV)

üÖPNV-Angebot

Die Erschließung des Untersuchungsgebiets durch den üÖPNV wird mittels der nachfolgenden Buslinien gewährleistet. Der Betrieb erfolgt dabei durch die ViP Verkehrsbetriebe Potsdam GmbH.

Tabelle 10 Relevante Buslinien im Untersuchungsgebiet

Liniennummer	Linienroute
605	Science Park West – S Hauptbahnhof
606	(Alt Golm) – Science Park West – S Hauptbahnhof
610	Potsdam – Wildpark West – (Geltow)
612	Grube, Schlänitzseer Weg – Bornstedt, Kirschallee
695	Bhf Pirschheide – S Hauptbahnhof
X5	Bhf Golm – S Hauptbahnhof
N14	Science Park/Universität – Am Stern, Johannes-Kepler-Platz

In der nachfolgenden Abbildung ist das Liniennetz des üÖPNV einschließlich der dazugehörigen

Haltestellen grafisch dargestellt. Es wird deutlich, dass im Umfeld der Campi sowie auf den wesentlichen Verbindungsstrecken zahlreiche Haltestellen liegen.

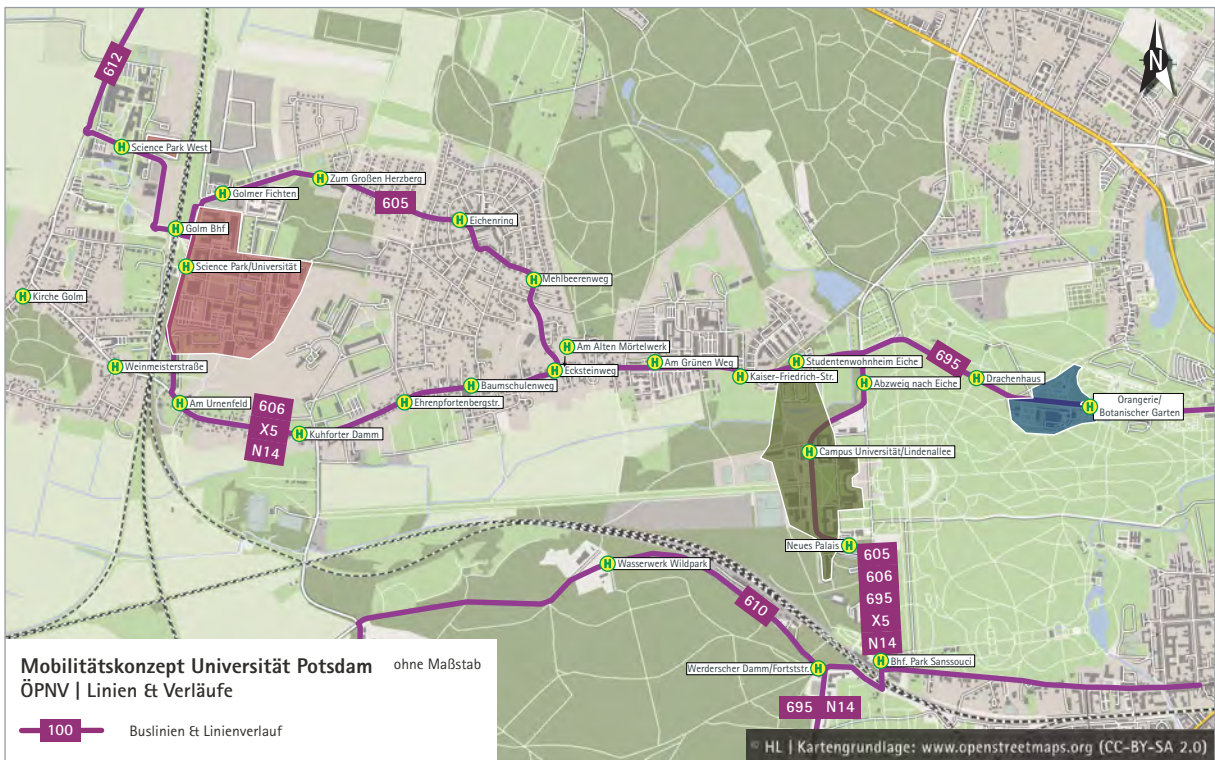


Abbildung 18 Linienerlauf üÖPNV

Die nachfolgende Tabelle zeigt die linienfeine Anzahl der Fahrten pro Tag, wobei zwischen Schul- und Ferientagen, Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen differenziert wird. Weiterhin wird der takt während der Hauptverkehrszeit dargestellt.

Tabelle 11 üÖPNV-Fahrtenangebot

Linie	In Richtung	Anzahl Fahrten pro Tag				Bedienzeitraum	Takt [Min] in HVZ
		Mo - Fr (Schultage)	Mo - Fr (Ferien)	Sa	So & Feiertags		
605	Science Park West	58	57	53	47	4.00-1.00	20
	S Hauptbahnhof	58	57	53	47	4.00-1.00	20
606	Alt-Golm	52	52	20	18	5.00 - 24.00	20
	S Hauptbahnhof	52	52	19	18	5.00 - 24.00	20
610	Potsdam	21	21	5	-	5.00 - 23.00	60
	Wildpark West	19	19	5	-	5.00 - 23.00	60
612	Grube, Schlän. Weg	22	22	9	9	5.00 - 23.00	60
	Bornstedt Kirschallee	22	22	9	9	5.00 - 23.00	60
695	Bhf Pirschheide	48	48	42	37	5.00 - 23.00	20
	S Hauptbahnhof	48	48	42	37	5.00 - 23.00	20
X5	Bhf Golm	7	-	-	-	8.00-16.00	/
	S Hauptbahnhof	7	-	-	-	10.00-18.00	/
N14	Science Park/Univers.	4	4	9	12	1.00-6.00	30-60
	Joh.-Keppler-Platz	4	4	9	12	1.00-6.00	30-60

Die Tabelle verdeutlicht, dass die Linien mitunter ein attraktives Fahrtenangebot im 20-Minuten-Takt gewährleisten. Dies ist bei den Linien 605, 606 und 695 der Fall, welche eine maßgebende Funktion zur Verbindung der drei zu untersuchenden Campi aufweisen.

Haltestellenausstattung

Die Ausstattung und bauliche Gestaltung der Haltestellen ist von großer Bedeutung für die Attraktivität des gesamten ÖPNV-Netzes, insbesondere für die Nutzbarkeit durch mobilitätseingeschränkte Personen. Im Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Potsdam werden Haltestellen je nach Anzahl der Ein- und Aussteiger sowie der Bedeutung in Prioritäten eingeordnet, um den barrierefreien Ausbau der Haltestellen voranzutreiben. Als grundlegende Ansprüche an die Barrierefreiheit werden definiert:

- fester, erschütterungsarmer und rutschhemmender Oberflächenbelag
- Blindenleitsystem mit Auffindestreifen und Einstiegsfeld
- Sitzgelegenheiten, die auch für ältere und gehbehinderte Menschen geeignet sind
- Witterungsschutz mit ausreichender Bewegungsfläche für auf den Rollstuhl Angewiesene
- ausreichende und blendfreie Beleuchtung

Als Grundausstattung aller Haltestellen wird definiert:

- Haltestellenname
- Logo des betreibenden Verkehrsunternehmens
- der Fahrplan mit Linienband
- die Angabe des Tarifbereich
- Logo des VBB
- Hinweis auf Erreichbarkeit des Verkehrsunternehmens, VBB-Tarif-Info und spezielle Tarifhinweise, Beförderungsbedingungen, Servicehinweise

Eine konkrete Übersicht zu relevanten Haltestellen einschließlich deren Haltestellenausstattung sowie Aussagen zur Barrierefreiheit ist Anhang 1 zu entnehmen.

Erschließung

Der Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Potsdam empfiehlt je nach Nutzungsdichte des ÖPNV in den entsprechenden Ortsteilen unterschiedliche Einzugsradien der Haltestellen. So wird bei hohen Nutzungsdichten ein Haltestelleneinzugsbereich von 300 m und bei mittlerer Nutzungsdichte ein Haltestelleneinzugsbereich von 400 m definiert. Gemäß dieser Unterteilung sind für die Ortsteile Golm Ost und West Einzugsbereiche von 300 m vorgesehen. Für die Ortsteile Eiche und Bornstedt beträgt dieser Wert hingegen 400 m.

Diese Vorgaben entsprechen in etwa den Empfehlungen der FGSV [21], welche für Oberzentren in Kernzonen einen Einzugsbereich für Bushaltestellen von 300 m empfehlen und für Gebiete mit hoher Nutzungsdichte einen Einzugsbereich von 400 m vorsehen. Die nachfolgenden Abbildungen stellen die Einzugsbereiche relevanter Bushaltestellen visualisiert dar. Dabei wird jeweils ein Einzugsradius von 300 m bzw. von 400 m für alle Haltestellen zugrunde gelegt. Im Ergebnis wird deutlich, dass bei beiden zugrunde gelegten Einzugsbereichen eine flächendeckende Erschließung der untersuchten Campi sowie relevanter Verbindungsstücke vorliegt. Eine zusätzliche Unterscheidung nach Ortsteil findet daher nicht statt.

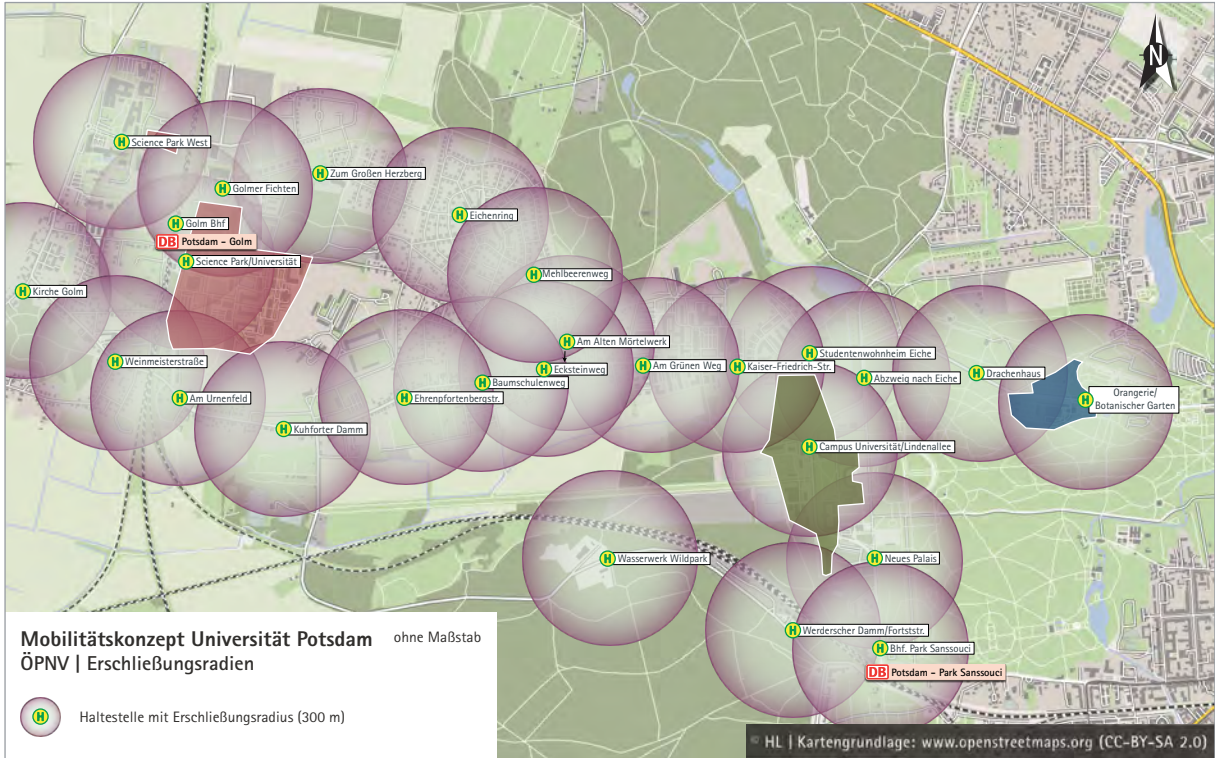


Abbildung 19 Erschließung durch den üÖPNV (Einzugsradius 300 m)



Abbildung 20 Erschließung durch den üÖPNV (Einzugsradius 400 m)

Darüber hinaus ist zu erwähnen, dass laut Landeshauptstadt Potsdam mit dem Buskonzept Nord-west vsl. ab April 2022 das Busnetz im Nordwesten der Stadt neu geordnet wird, wovon auch die

Universitätsstandorte Neues Palais und Golm profitieren werden. Kern des Konzepts sind neue Direktverbindungen zwischen Eiche / Golm / Pirschheide und den Wohngebieten im Norden (Bornstedt, Bornim, Bornstedter Feld) durch die Amundsenstraße sowie eine stärkere Fokussierung des Busverkehrs auf die Bahnhöfe und Tramhaltestellen. Hiervon profitieren insbesondere die in den genannten Ortsteilen lebenden Studierenden.

4.2.3 Stärken und Schwächen des ÖPNV

Tabelle 12 Stärken und Schwächen des ÖPNV

Stärken	Schwächen
<p>üÖPNV-Erschließung Gemäß den vorgegebenen Erschließungsradien des NVP und der FGSV ist das Untersuchungsgebiet vollständig durch die Bushaltestellen im Untersuchungsgebiet erschlossen.</p>	<p>Schlechter Ausbauzustand / Fehlende Barrierefreiheit Die Bushaltestellen weisen mitunter keine hinreichende Barrierefreiheit bzw. Mängel im Ausbauzustand auf.</p>
<p>SPNV-Erschließung Golm Insbesondere der Standort Golm weist aufgrund seiner unmittelbaren Nähe zum gleichnamigen Bahnhof eine gute Anbindung an den SPNV auf. Der Campus Neues Palais wird hingegen durch den Bahnhof Park Sanssouci erschlossen, wobei hier eine größere Entfernung besteht.</p>	<p>Attraktivitätsverlust des SPNV-Angebots durch Änderungen nach LNVP Durch die im Landesnahverkehrsplan angestrebten Änderungen im SPNV-Netz ist mit einem Attraktivitätsverlust der SPNV-Anbindung am Bahnhof Golm zu rechnen.</p>
<p>Fahrtenangebot (ViP) Das Liniennetz im Untersuchungsgebiet umfasst zahlreiche Buslinien, welche überwiegend im Taktverkehr betrieben werden. Bedeutsame Linien werden mitunter im 20-Minuten-Takt betrieben.</p>	

4.3 Radverkehr

Mit Blick auf die Lösung zukünftiger Mobilitätsfragen stellt der Radverkehr im urbanen Raum eine wesentliche Komponente dar. Die weitere Förderung der Radnutzung, insbesondere auch bei der Verbindung der Standorte, stellt ein wesentliches Ziel des Mobilitätskonzepts dar. Analog zum MIV wird bei der nachfolgenden Bestandsanalyse des Radverkehrs zwischen fließendem und ruhendem Verkehr unterschieden. Hierbei ist die Radverkehrsführung insbesondere zwischen den drei Campi von Belang, während die Wegweisung und vorhandenen Radabstellanlagen auf den Campi untersucht wird.

4.3.1 Entwurfsgrundlagen des Radverkehrs

Zur Beurteilung fließenden Radverkehrs ist ein wichtiges Beurteilungskriterium, wie der Radverkehr im öffentlichen Straßennetz geführt wird. Auf Grundlage der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der FGSV [23] lassen sich die geeigneten Führungsformen für den Radverkehr in Abhängigkeit von der Verkehrsstärke und der Geschwindigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs bestimmen.

Die dabei getroffenen Empfehlungen gelten insbesondere für den Neubau und bei wesentlichen Änderungen von Straßen. Sie können jedoch mit Einschränkungen auch für die Bewertung bestehender Anlagen herangezogen werden, indem sie darüber Aufschluss geben, ob eine Bestandssituation unter den geltenden Empfehlungen auch noch als Neubau umsetzbar wäre. Hierzu werden in Tabelle 8 der ERA 2010 zunächst sogenannte Belastungsbereiche definiert, denen entsprechende Führungsformen für den Radverkehr zugeordnet werden. Die jeweils korrespondierenden Belastungsbereiche und Führungsformen sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt. Die Bestimmung des Belastungsbereiches erfolgt über das in der darauffolgenden Abbildung dargestellte Diagramm anhand der Kfz-Verkehrsstärke und Geschwindigkeit.

Tabelle 13 Belastungsbereiche und Führungsformen für den Radverkehr (nach ERA 2010)

Belastungsbereich	Führungsform für den Radverkehr
I	<ul style="list-style-type: none"> Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn (benutzungspflichtige Radwege sind auszuschließen)
II	<ul style="list-style-type: none"> Schutzstreifen Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“ Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und Radweg ohne Benutzungspflicht Kombination Schutzstreifen und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“ Kombination Schutzstreifen und vorhandener Radweg ohne Benutzungspflicht
III / IV	<ul style="list-style-type: none"> Radfahrstreifen Radweg Gemeinsamer Geh- und Radweg

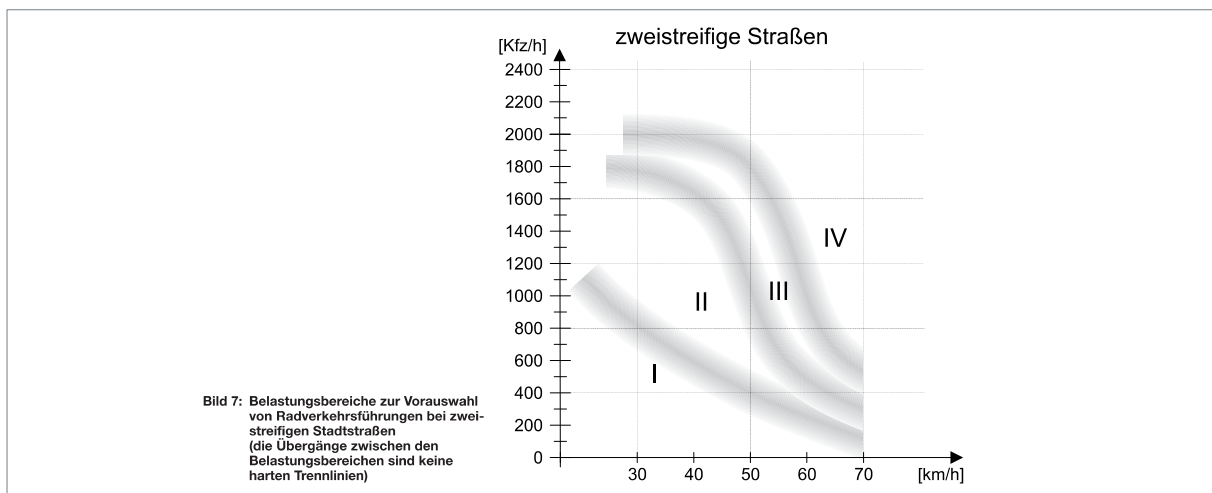


Abbildung 21 Belastungsbereiche zur Vorausswahl von Radverkehrsführungen bei zweistreifigen Stadtstraßen (nach ERA 2010)

4.3.2 Radverkehrsführung und Wegeverbindungen zwischen den drei Standorten

Die Radverkehrsführung variiert entlang der verschiedenen Straßenabschnitte im Untersuchungsgebiet bzw. zwischen den drei Campi. Ein Überblick über die Radverkehrsführung in wesentlichen Netzabschnitten des Untersuchungsgebiets einschließlich der Standorte von Radwegweisern sind in nachfolgender Abbildung dargestellt.



Abbildung 22 Radverkehrsführung und Wegweisung zwischen den Campi

Die Radverbindung zwischen dem Campus Neues Palais sowie dem Standort in Golm erfolgt primär über den gemeinsamen Geh- und Radweg entlang der Lindenallee, die Fahrradstraße im Streckenabschnitt Am Urnenfeld sowie über den Schutzstreifen entlang der Karl-Liebknecht-Straße. Im zu befahrenden Abschnitt Am Kuhfortdamm zwischen der Lindenallee und der Straße Am Urnenfeld kann dabei eine Netzlücke in der Radverkehrsführung verortet werden, da der Radverkehr an dieser Stelle im Mischverkehr geführt wird, was aufgrund des hohen Querungsbedarfs und des eher landstraßenähnlichen Charakters des Streckenabschnitts als nicht empfehlenswert einzustufen ist. Dieser Sachverhalt wird, wie bereits im Kapitel zu den Planungsgrundlagen beschrieben, ebenfalls im Radverkehrskonzept der Landeshauptstadt Potsdam aufgegriffen, welches die Anlage eines gemeinsamen Geh- und Radwegs entlang des Kuhfortdamms als Lösung vorsieht. Die folgenden Abbildungen stellen die Lindenallee sowie die im Untersuchungsgebiet zu verortenden Radwegweiser exemplarisch dar.



Abbildung 23 Lindenallee als Radverkehrsverbindung zwischen Golm und Neuem Palais

Die Radverkehrsführung zwischen dem Campus Neues Palais und dem Botanischen Garten ist ebenfalls nicht durchgängig regelkonform angelegt. So wird der Radverkehr auf der Straße Am Neuen Palais zwar über Schutzstreifen geführt, entlang der Maulbeerallee erfolgt die Radverkehrsführung jedoch größtenteils im Mischverkehr und abschnittsweise über den für den Radverkehr freigegebenen Sandweg im Seitenraum. Angesichts des dort vorliegenden DTV-Werts von 8.600 Kfz/24 h sowie der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, entspräche die Radverkehrsführung im Mischverkehr an dieser Stelle im Falle eines Neubaus bzw. einer umfassenden Änderung des Straßenraums nicht mehr den Empfehlungen der FGSV. Das Radverkehrskonzept der Landeshauptstadt Potsdam empfiehlt daher bereits die Anordnung von Schutzstreifen, wodurch eine richtlinienkonforme Radverkehrsführung gewährleistet werden würde.

Die folgende Abbildung zeigt verschiedene Momentaufnahmen der Radverkehrsführung zwischen dem Campus Neues Palais und dem Botanischen Garten.



Abbildung 24 Radverkehrsverbindung zwischen Neuem Palais und Botanischer Garten

Radfahrende, zwischen Standorten Golm und Botanischer Garten, nutzen überwiegend die Kaiser-Friedrich-Straße, da diese Route (4,4 km) fast einen Kilometer kürzer ist als der Weg über die Lindenallee (5,2 km). Die Radverkehrsführung entlang der Kaiser-Friedrich-Straße erfolgt größtenteils im Mischverkehr. Abschnittsweise wird der Gehweg zusätzlich für den Radverkehr freigegeben. Prinzipiell erfolgt die Radverkehrsführung entlang der Kaiser-Friedrich-Straße richtlinienkonform. Insbesondere mit Blick auf den östlichen Abschnitt der Kaiser-Friedrich-Straße ist jedoch zu erwähnen, dass ein weiterer Anstieg der Verkehrsbelastung eine benutzungspflichtige Radverkehrsanlage in Form eines Radfahrstreifens, Radwegs oder gemeinsamen Geh- und Radwegs erfordern würde.

4.3.3 Empfehlungen für Radabstellanlagen

Im Rahmen der Ortsbesichtigung wurden verschiedene Anlagen zum Abstellen von Fahrrädern auf den drei Campi sowie in unmittelbarer Nähe gesichtet. Prinzipiell werden jedoch nicht alle Formen von Radabstellanlagen gleichermaßen empfohlen. Der Leitfaden für Fahrradstellplätze an Wohngebäuden, welcher in Verantwortung der Landeshauptstadt Potsdam erarbeitet wurde, definiert folgende grundsätzliche Anforderungen an Radabstellanlagen [24]:

- Gute Zugänglichkeit: Es muss ausreichend Platz zum Ein- und Ausparken, Anschließen und Beladen vorhanden sein.
- Ausreichender Diebstahlschutz: Fahrräder sollen mit mindestens einem Laufrad anschließbar sein.
- Sicherer Betrieb und einfache Reinigung: Fahrradabstellanlagen müssen wahrnehmbar sein und von ihnen dürfen keine Gefahren ausgehen.
- Günstige Befestigung: Fahrradabstellanlagen müssen für eine übliche Benutzung und den zu erwartenden Missbrauch ausgelegt werden.

In der nachfolgenden Tabelle werden mögliche Bauformen von Abstellanlagen aufgelistet und mit Vor- und Nachteilen gegenüber gestellt.

Tabelle 14 Bauformen von Radabstellanlagen | Vor- und Nachteile

Bauart	Vorteile	Nachteile	Empfehlung*
Rhein-Ruhr-Bügel	<ul style="list-style-type: none"> guter Halt des Fahrrads leichte Be- und Entladung hoher Diebstahlschutz stadtgestalterisch gut integrierbar kein Verhaken von Rädern 	<ul style="list-style-type: none"> hoher baulicher Aufwand geringe Stellplatzdichte nicht im einfachen Handel erhältlich 	ja
Einfache Vorderradhalter	<ul style="list-style-type: none"> günstig zu erwerben flexibel- und leicht umzustellen leicht erwerbbar (Baumarkt) 	<ul style="list-style-type: none"> schlechte Standsicherheit erschwerter Beladung des Fahrrads geringer Diebstahlschutz hohes Risiko von Seitenschlägen schlechte Schlosszugänglichkeit 	nein
Vorderradhalter mit Anschlussmöglichkeit	<ul style="list-style-type: none"> günstig zu erwerben flexibel - leicht umzustellen bessere Standsicherheit als einfacher Vorderradhalter 	<ul style="list-style-type: none"> schlechte Standsicherheit erschwerter Beladung des Fahrrads geringer Diebstahlschutz hohes Risiko von Seitenschlägen schlechte Schlosszugänglichkeit 	nein
Spiralparker	<ul style="list-style-type: none"> günstig zu erwerben geringer baulicher Aufwand 	<ul style="list-style-type: none"> schlechte Standsicherheit erschwerter Beladung des Fahrrads geringer Diebstahlschutz hohes Risiko von Seitenschlägen schlechte Schlosszugänglichkeit 	nein
Rahmenhalter	<ul style="list-style-type: none"> guter Halt des Fahrrads leichte Be- und Entladung hoher Diebstahlschutz stadtgestalterisch gut integrierbar höhere Stellplatzdichte als normaler Bügel als mobile Abstellanlage ausführbar 	<ul style="list-style-type: none"> nicht im einfachen Handel erhältlich höherer baulicher Aufwand Geringe Nutzerakzeptanz teils schwer verständliche Nutzung 	nein
Fahrradbügel	<ul style="list-style-type: none"> guter Halt des Fahrrads leichte Be- und Entladung hoher Diebstahlschutz stadtgestalterisch gut integrierbar 	<ul style="list-style-type: none"> nicht im einfachen Handel erhältlich kostenintensiv (50 €/Stk.) geringere Stellplatzdichte höherer baulicher Aufwand 	ja

*Empfehlungen gemäß der Leitfäden zum Fahrradparken des Landes Berlin (2008), der Stadt Potsdam (2014) sowie des Landes Salzburg (2013)

4.3.4 Radabstellanlagen an den Campi Neues Palais und Botanischer Garten

An den Standorten Neues Palais und am Botanischen Garten lässt sich eine Vielzahl von Radabstellanlagen feststellen. Auf Grundlage der Ortsbesichtigung lies sich nur eine geringe Auslastung der verfügbaren Stellplätze erkennen, was jedoch auch auf das digital durchgeführte Studiensemester zurückzuführen ist. Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die gemäß Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Potsdam notwendige Anzahl an Radstellplätzen.

Tabelle 15 Verfügbare und notwendige Stellplätze am Neuen Palais und Botanischen Garten

	Verfügbare Stellplätze	Notwendige Stellplätze
Botanischer Garten	126	110
Neues Palais	846	929

Anhand der Tabelle wird deutlich, dass gemäß Stellplatzsatzung am Neuen Palais nicht ausreichend Radstellplätze vorhanden sind. Am Botanischen Garten hingegen schon. Überwiegend werden an diesen Standorten Vorderradhalter sowie Rahmenhalter verwendet. Insbesondere die Verwendung von Vorderradhaltern ist aufgrund der skizzierten Defizite nicht empfehlenswert. Hinsichtlich der Rahmenhalter im Untersuchungsgebiet ist festzuhalten, dass einem großen Teil der Nutzenden mitunter nicht klar ist, wie ihr Rad an die Anlage korrekt angeschlossen wird. Aus diesem Kontext heraus kann auch für die angebotenen Rahmenhalter keine allgemeingültige Empfehlung ausgesprochen werden.



Abbildung 25 Radabstellanlagen Neues Palais (oben) und Botanischer Garten (unten)

Einen genauen Überblick über die Verteilung der vorhandenen Radabstellanlagen an den Standorten Neues Palais und am Botanischen Garten einschließlich der Anlagenform gibt die nachfolgende Abbildung.

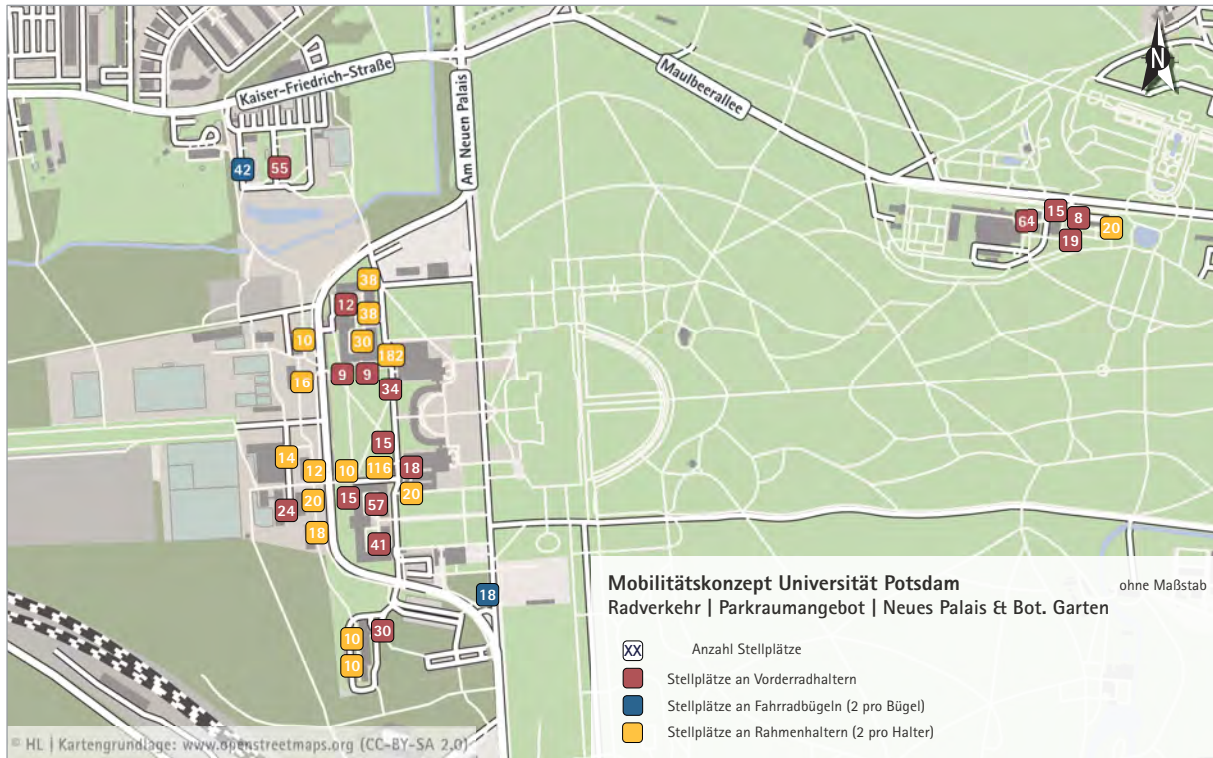


Abbildung 26 Parkraumangebot | Radverkehr | Campus Neues Palais und Botanischer Garten

4.3.5 Radabstellanlagen am Campus Golm

Am Campus Golm besteht ein umfangreiches Angebot an Radabstellanlagen in Form von Fahrradbügeln sowie vereinzelt Vorderradhaltern. Auch hier konnte im Rahmen der Ortsbesichtigung nur eine geringe Auslastung festgestellt werden, die nach Stellplatzsatzung notwendigen 1.214 Radstellplätzen werden durch die 1.917 tatsächlich vorhandenen Radstellplätze gedeckt. Die folgende Abbildung gibt eine Impression vom Stellplatzangebot auf dem Campusgelände. Der darauffolgenden Abbildung kann die Verteilung bzw. Verortung der jeweiligen Stellplätze entnommen werden.



Abbildung 27 Radabstellanlagen am Campus Golm

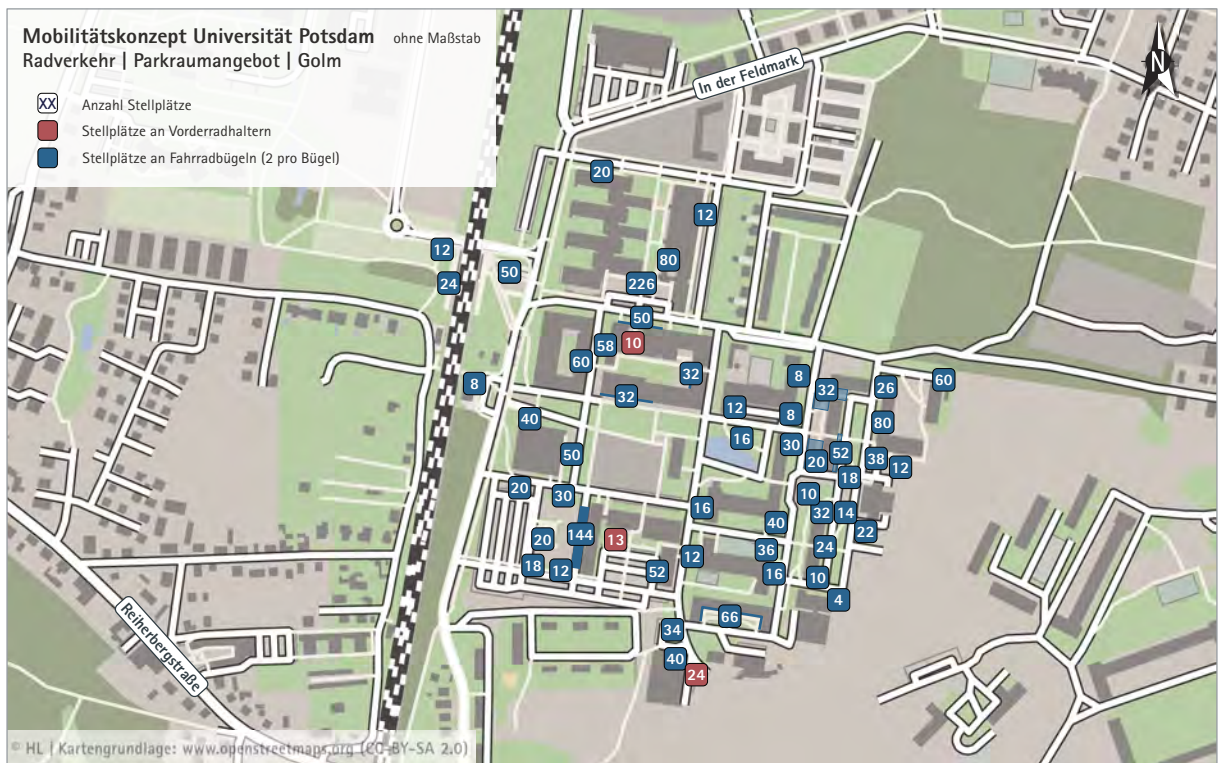


Abbildung 28 Parkraumangebot | Radverkehr | Campus Golm

4.3.6 Radabstellanlagen an Gebäuden außerhalb des Campus Golm

Auch bei Universitätsgebäuden außerhalb des Campus Golm konnte ein umfangreiches Stellplatzangebot festgestellt werden. Die konkrete Verteilung der Stellplätze sowie exemplarische Beispiele der Stellplätze sind den folgenden Abbildungen zu entnehmen.



Abbildung 29 Radabstellanlagen Haus 60 (Golm)



Abbildung 30 Parkraumangebot | Radverkehr | Universitätsgebäude außerhalb des Campus Golm

4.3.7 Zusätzliche Mobilitätsangebote für den Radverkehr

Im Umfeld der Campi existiert ein umfassendes Bikesharing-Angebot. Entsprechende Stationen befinden sich sowohl am Campus Neues Palais als auch am Bahnhof Golm sowie vor dem Golm Innovationszentrum im Science Park. Hierbei handelt es sich um ein freefloating-System, wodurch die Räder stationsunabhängig überall zur Verfügung stehen können. Diese ergänzen die bereits vor-

handenen Diensträder, welche die Universität den Beschäftigten an allen Standorten gratis anbietet.

Weiterhin befinden sich universitätseigene Stationen zur Fahrradreparatur auf den Campi. Am Standort Golm bestehen dahingehend zwei Stationen, am Neuen Palais hingegen eine Station. Die beschriebenen Angebote sind exemplarisch in der folgenden Abbildung dargestellt.



Abbildung 31 Mobilitätsangebote für den Radverkehr

4.3.8 Stärken und Schwächen des Radverkehrs

Tabelle 16 Stärken und Schwächen des Radverkehrs

Stärken	Schwächen
<p>Bikesharing / Reparaturstationen / Diensträder Im Bereich der Campi befinden sich umfassende Bikesharing-Angebote sowie Möglichkeiten zur Fahrradselbstreparatur. Des Weiteren bietet die Universität den Beschäftigten die Möglichkeit, an allen Standorten gratis Diensträder auszuleihen.</p>	<p>Bauform der Radabstellanlagen Die angebotenen Vorderradhalter werden aufgrund ihrer Defizite nicht empfohlen und sind zu ersetzen. Zudem konnte eine mitunter geringes Verständnis für die korrekte Nutzung der angebotenen Rahmenhalter festgestellt werden, wodurch deren Einsatz ebenfalls zu prüfen ist.</p>
<p>Wegeverbindung der Campi Neues Palais und Golm Die Radverbindung zwischen den Standorten Golm und Neues Palais weist aufgrund der Führung über die Lindenallee sowie die Fahrradstraße Am Urnenfeld einen abschnittsweise sehr hohen Komfort und angenehmen Streckenverlauf auf.</p>	<p>Netzlücken Entlang der Maulbeerallee sowie des Kuhfortdamms können mitunter Netzlücken identifiziert werden. Diese wurden bereits im Radverkehrskonzept aus dem Jahr 2017 aufgenommen und mit Lösungsvorschlägen bedacht.</p>
<p>Stellplatzangebot auf dem Campus Golm Das Angebot an Radabstellanlagen im Bereich des Campus Golm ist gemäß der Stellplatzsatzung der LHP ausreichend.</p>	<p>Mangelnder Fahrkomfort auf dem Betriebsgelände des Campus Neues Palais Auf dem Betriebsgelände des Neuen Palais ist die Radverkehrsführung aufgrund des vorliegenden Kopfsteinpflasters als unkomfortabel einzustufen. Im Radverkehrskonzept von 2017 wurde dieses Problem ebenfalls bereits aufgegriffen, weshalb abschnittsweise eine Verbesserung des Pflasterabschnitts empfohlen wird, um eine angenehme Durchfahrung des Geländes zwischen Lindenallee und Park Sanssouci (Ökonomieweg) zu gewährleisten.</p>
	<p>Stellplatzangebot auf dem Campus Neues Palais Das Angebot an Radabstellanlagen im Bereich des Campus Neues Palais ist gemäß der Stellplatzsatzung der LHP nicht ausreichend.</p>

4.4 Fußverkehr

Das nachfolgende Kapitel beinhaltet die Erschließung des Fußverkehrs auf und im Umfeld der drei Campi. Darüber hinaus bildet es die Grundlage für das darauf aufbauende Wegekataster.

4.4.1 Entwurfsgrundlagen des Fußverkehrs

Grundanforderungen an Anlagen des Fußverkehrs

Die Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA 2002) [25] bilden in Deutschland die Grundlage für Planung, Entwurf und Betrieb für Fußverkehrsanlagen. Mit ihrer Hilfe lassen sich die geeigneten Parameter der Bemessung sowie die notwendigen Ausstattungsmerkmale für alle Straßen und Wege wählen, bei denen die Belange von Fußgängern zu berücksichtigen sind. Insbesondere las-

sen sich so aber auch vorhandene Fußverkehrsanlagen anhand klar definierter Richtlinien beurteilen. Die Grundanforderungen an Fußgängerverkehrsanlagen sind in der EFA 2002 wie folgt definiert:

- hohe Verkehrssicherheit, z. B. durch die weitgehende Trennung vom Fahrverkehr oder verkehrsberuhigende Maßnahmen
- hohe soziale Sicherheit durch eine Gestaltung mit hoher Sicherheitswirkung, Möblierung und Beleuchtung des vom Fußgängerverkehr genutzten Raumes
- möglichst umwegfreie Verbindungen
- angemessene Dimensionierung, z. B. durch zweckmäßige Gehwegbreiten
- Minimierung der Gehwiderstände, z. B. durch regional geprägtes Erscheinungsbild

Anlagebedarf und Bemessung des Fußverkehrs

Die Bemessung der Anlagen für den Fußverkehr erfolgt in Abhängigkeit von verschiedenen Faktoren, wie beispielsweise der Straßenraumbreite, der Verkehrsbelastung, der Straßenart oder der Bebauungsdichte (vgl. nachfolgende Tabelle). Zusätzlich können Zuschläge für die Gehwegbreiten im Seitenraum notwendig sein, z. B. bei der Gestaltung von Grünanlagen, Haltestellen, baulichen Lösungen für den ruhenden Verkehr oder Räumen mit besonderer Aufenthaltsqualität.

Tabelle 17 Führung des Fußverkehrs in Abhängigkeit des DTV (nach EFA 2002)

Kurzbeschreibung / Nutzung	DTV (1)	Breite im Seitenraum	Maßnahmen im Querverkehr
Straßenunabhängig geführte Wege	-	3,00 m	Gegebenenfalls bei Querung von Straßen erforderlich
Befahrbare Wohnwege	< 500	Mindestbreite Straßenraum: 4,50 m	Keine Querungsanlagen erforderlich
Wohnstraße, offene Bebauung	< 5.000	2,10 - 2,30 m	In der Regel keine Querungsanlagen, Gegebenenfalls vorgezogene Seitenräume
Geschlossene Bebauung, geringe Dichte (max. 3 Geschosse)	< 5.000	2,50 m	Vorgezogene Seitenräume
Geschlossene Bebauung, mittlere Dichte (3-5 Geschosse)	< 5.000	3,00 m	Mittelinseln, vorgezogene Seitenräume
Gemischte Wohn- und Geschäftsnutzung, mittlere Dichte (3-5 Geschosse)	< 5.000	3,30 m	Mittelinseln, vorgezogene Seitenräume, Teilaufpflasterungen, FGÜ
Gemischte Wohn- und Geschäftsnutzung, häufig frequentierte ÖPNV-Linie, hohe Dichte	< 5.000	4,00 m	Mittelinsel, FGÜ, gegebenenfalls LSA
	< 10.000	5,00 m	LSA
Ortsdurchfahrt, geringe Dichte, landwirtschaftliche Nutzung	< 15.000	3,30 m	Mittelinsel, FGÜ, gegebenenfalls LSA
	> 15.000	4,00 m	LSA

(1) Werden die Verkehrsstärken um mehr als 5.000 Kfz/24h überschritten, ist die Seitenraumbreite um 1,0 m zu erhöhen. Zusätzlich können weitere Breitenzuschläge je nach Nutzung bzw. lokalen Besonderheiten dazu kommen.

Gemeinsame Geh- und Radwege können ebenfalls eingerichtet werden, kommen aber nur dann infrage, wenn eine getrennte Führung des Radverkehrs in Form von Radwegen oder Radfahrstreifen nicht zu realisieren ist und die Fahrbahnführung des Radverkehrs im Mischverkehr mit dem MIV auch bei Anlage eines Schutzstreifens aus Sicherheitserwägungen für nicht vertretbar gehalten wird. Grundsätzlich gilt, dass Radfahrer bei gemeinsamen und nebeneinander liegenden getrennten Geh- und Radwegen besondere Rücksicht auf Fußgänger nehmen und nötigenfalls ihre Geschwindigkeit anpassen müssen. Für gemeinsame Geh- und Radwege gilt eine Mindestbreite von 2,50 m, diese ist abhängig von der Fußgänger- und Radfahrerbelastung in der Spitzenstunde.

Notwendigkeit von Querungsanlagen

Die Notwendigkeit von Anlagen zur Fußgängerquerung ergibt sich gemäß EFA auf Grundlage des Aufkommens der zu Fuß Gehenden sowie des Kfz-Verkehrs und auf Grundlage der zulässigen Geschwindigkeit auf der zu überquerenden Fahrbahn. Prinzipiell geht mit der Zunahme einer dieser

Faktoren auch eine höhere Notwendigkeit von Querungsstellen einher. Außerdem wird die Art der anzustrebenden Querungsstelle durch diese Faktoren maßgeblich beeinflusst. Eine Unter- oder Überführung ist bspw. demnach bei wesentlich größeren Verkehrsaufkommen oder Geschwindigkeiten notwendig als ein Fußgängerüberweg. Die nachfolgende Abbildung stellt das Auswahlverfahren für geeignete Querungsstellen gemäß EFA dar.

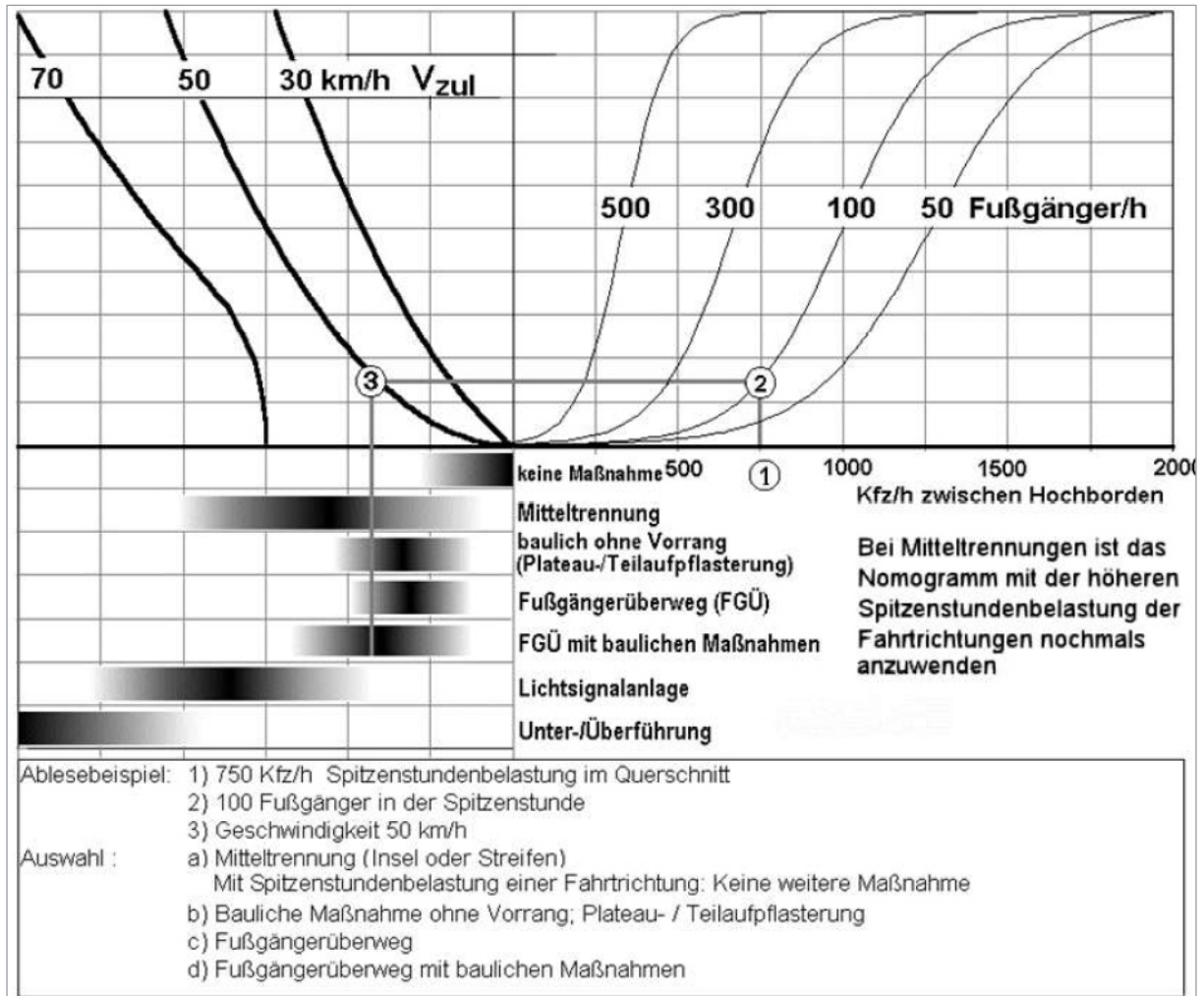


Abbildung 32 Einsatzbereiche von Querungsanlagen bei 2-streifigen Innerortsstraßen (nach EFA 2002)

Beschilderung und Benutzungspflicht

Gemäß StVO werden separate Gehwege durch das Zeichen 239 beschildert. Die Benutzungspflicht eines Radweges wird durch das Zeichen 237 und gemeinsame bzw. nebeneinander liegende getrennte Geh- und Radwege durch die Zeichen Z 240/241 geregelt. In der nachfolgenden Abbildung sind die benannten Verkehrszeichen grafisch dargestellt.

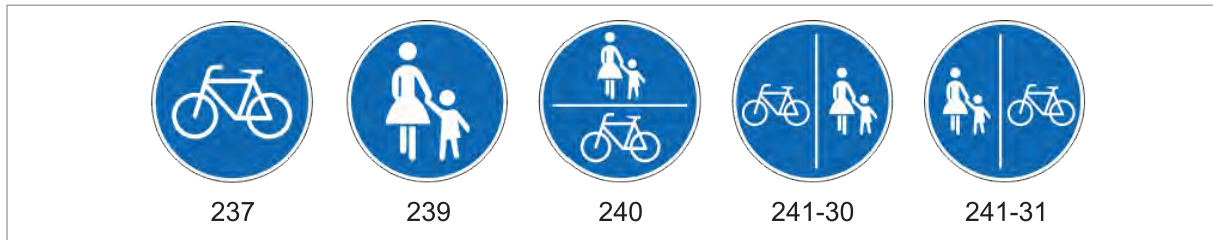


Abbildung 33 Verkehrszeichen nach StVO (Radverkehrsanlagen und Gehwege)

4.4.2 Erschließung des Campus Neues Palais

Die Erschließung des Campus Neues Palais für den Fußverkehr ist getrennt für das Betriebsgelände des Campus, der übergeordneten Verbindung entlang der Straße Am Neuen Palais sowie der Campusbereiche westlich der Straße Am Neuen Palais zu betrachten.

Auf dem Betriebsgelände selbst existieren mitunter vereinzelt straßenbegleitende Gehwege, welche aufgrund der Anordnung als Tempo-20-Zone sowie aufgrund der geringen Kfz-Belastung infolge der Einfahrkontrolle aus verkehrlicher Sicht nicht essenziell sind. Die Führung der zu Fuß Gehenden im Mischverkehr mit anderen Verkehrsteilnehmenden stellt somit kein Defizit dar. Hinsichtlich der Oberflächenbeschaffenheit lassen sich aufgrund des vorhandenen Pflasterbelags jedoch mitunter Defizite identifizieren, welche insbesondere bei mobilitätseingeschränkten Personen zum Tragen kommen. Infolgedessen ist die Barrierefreiheit auf dem Gelände als kritisch zu beurteilen. Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass es sich hierbei um eine historisch gewachsene Situation handelt. Die Aspekte des Denkmalschutzes sind bei einer Realisierung der barrierefreien Wegekettens im Zuge des weiteren Umsetzungsprozesses zu klären. Die nachfolgenden Abbildungen legen die zuvor erläuterten Ausführungen visualisiert dar.



Abbildung 34 Erschließung Fußverkehr | Betriebsgelände Neues Palais

Entlang des Straßenzugs Am Neuen Palais existieren straßenbegleitende Gehwege, jedoch können abschnittsweise Netzlücken und Defizite in der Gehwegbeschaffenheit festgestellt werden. Eine durchgehend barrierefreie Straßenbegleitung existiert nicht. Mitunter wird der vorhandene Fußverkehr über unbefestigte Pfade (inoffizielle Wege) realisiert. Für die Fußgängerquerung der Straße Am Neuen Palais stehen nördlich und südlich des Campusgeländes Fußgängerüberwege zur

Verfügung. Im zentralen Campusbereich auf Höhe der Lindenallee existieren hingegen keine Querungsanlagen. Insbesondere mit Blick auf den hohen Querungsbedarf in diesem Bereich sowie der vorhanden Kfz-Belastung ist dies als Defizit und Netzlücke einzuordnen. Die eben erläuterten Sachverhalte werden durch die nachfolgenden Abbildungen räumlich dargestellt.



Abbildung 35 Erschließung Fußverkehr | Straßenzug Am Neuen Palais

In den Campusbereichen westlich der Straße Am Neuen Palais lässt sich ein deutlich besserer Ausbauzustand der vorhandene Geh- und Mischverkehrsflächen feststellen. Dies betrifft insbesondere die Oberflächenbeschaffenheit. Vereinzelt weist die Durchwegung zu straßennahen Gebäuden jedoch eine schlechte Erreichbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen auf. Dies ist insbesondere auf die mangelhafte Umsetzung eines durchgehend straßenbegleitenden Gehwegs an der Straße Am Neuen Palais zurückzuführen bzw. begründet sich im schlechten Ausbauzustand der vorhanden Abschnitte. Die dargelegten Sachverhalte sind in der folgenden Abbildung visualisiert.



Abbildung 36 Erschließung Fußverkehr | Campusbereich westlich Straßenzug Am Neuen Palais

4.4.3 Erschließung des Botanischen Gartens

Am Botanischen Garten wird der Fußverkehr größtenteils über Mischflächen geführt, welche eine Pflaster- oder Schotteroberfläche aufweisen. Infolgedessen ist die Barrierefreiheit für mobilitätseingeschränkte Personen auf dem Großteil der Wege nicht gewährleistet. Entlang der Maulbeerallee in Richtung Eiche sind zudem keine straßenbegleitenden Gehwege angelegt. Die folgende Abbildung verdeutlicht diese Sachverhalte.



Abbildung 37 Erschließung Fußverkehr | Maulbeerallee (links) & Botanischer Garten (rechts)

4.4.4 Erschließung des Campus Golm

Auch auf dem Campus in Golm wird der Fußverkehr überwiegend auf Mischflächen geführt, was infolge der zulässigen Geschwindigkeit von 20 km/h sowie der geringen Verkehrsbelastung auf dem Campusgelände kein Defizit darstellt. Die Oberflächenbeschaffenheit befindet sich in einem überwiegend guten Zustand.

Ebenfalls weisen die straßenbegleitenden Gehwege entlang der Karl-Liebknecht-Straße sowie der Straße Am Mühlenberg eine gute Oberflächenbeschaffenheit und eine hinreichende Dimensionierung auf. Zwischen dem Campusgelände und dem Bahnhof Golm fehlt eine sichere Querungsstelle über die Karl-Liebknecht-Straße. Dieser Bedarf ergibt sich weniger aufgrund der vorhandenen Kfz-Belastung, sondern prinzipiell aufgrund des hohen Querungsbedarfs von Studierenden, welche mit dem ÖPNV zur Universität anreisen. Die aufgezeigten Sachverhalte werden in der folgenden Abbildung dargestellt.



Abbildung 38 Erschließung Fußverkehr | Golm

4.4.5 Stärken und Schwächen des Fußverkehrs

Tabelle 18 Stärken und Schwächen des Fußverkehrs

Stärken	Schwächen
<p>Zustand der Gehflächen und Wege in Golm und am Science Park Die Flächen und Wege für den Fußverkehr in Golm und am Science Park entsprechen größtenteils den Anforderungen bezüglich Oberflächenbeschaffenheit, Dimensionierung sowie Barrierefreiheit.</p>	<p>Zustand der Gehflächen und Wege am Campus Neues Palais und am Botanischen Garten Die Flächen und Wege für den Fußverkehr am Campus Neues Palais sowie am Botanischen Garten entsprechen mitunter nicht den Ansprüchen der Barrierefreiheit bzw. einer geeigneten Oberflächenbeschaffenheit.</p>
	<p>Netzlücken Bei den straßenbegleitenden Gehwegen entlang der Maulbeerallee und Am Neuen Palais bestehen Netzlücken.</p>
	<p>Fehlende Querungsstellen Sowohl am Campus Neues Palais als auch am Standort in Golm fehlen sichere Querungsstellen für den Fußverkehr.</p>

4.5 Verkehrssicherheit

Für die verkehrliche Beurteilung des Bestandes hinsichtlich der Verkehrssicherheit werden die offiziellen Unfallstatistiken einbezogen, um gegebenenfalls Schwachpunkte zu identifizieren und planerische Empfehlungen für das Untersuchungsgebiet abzuleiten. Hierfür wird eine Auswertung der Unfallhäufungsstellen (UHS) vorgenommen. Das Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen (M Uko) der FGSV [33] definiert für die Identifikation einer UHS verschiedene Kriterien und unterscheidet nach Innerortsstraße, Landstraßen und Autobahnen. Relevant für die Auswertung sind Unfälle des vergangenen Jahres (2020) bzw. der vergangenen drei Jahre (2018 bis 2020). Die Kriterien für Innerortsstraßen können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

Tabelle 19 Kriterien für Unfallhäufungsstellen innerorts

Lage	Karte	Grenzwert	Ausdehnung
innerorts	Knotenpunkt	1-Jahreskarte	5 Unfälle des gleichen Typs Fahrbahnrand = 25 m, Fahrbahnachse = 50 m
		3-Jahreskarte (nur Unfälle mit Personenschaden)	
	freie Strecke	1-Jahreskarte	5 Unfälle des gleichen Typs max. 50 m ab Knotenpunkteinfluss
		3-Jahreskarte (nur Unfälle mit Personenschaden)	

Hierbei erfolgt eine Unterscheidung in leichte und schwere Unfallhäufungsstellen. Leichte Unfallhäufungen werden der 1-Jahreskarte entnommen, da dort überwiegend Unfälle mit leichten Unfallfolgen, also Unfälle mit Sachschaden abgebildet sind. Schwere Unfallhäufungen werden der 3-Jahreskarte entnommen, da dort das Unfallgeschehen mit schweren Unfallfolgen, also Unfälle mit Personenschaden, abgebildet werden.

Da eine Unfallhäufungsstelle in der 1-Jahreskarte gemäß der Definition durch fünf Unfälle des gleichen Typs, unabhängig der Unfallschwere, gekennzeichnet ist, werden nachfolgend die verschiedenen Unfalltypen dargelegt:

- **Fahrerunfall (F):** Der Unfall wurde ausgelöst durch den Verlust der Kontrolle über das Fahrzeug (wegen nicht angepasster Geschwindigkeit oder falscher Einschätzung des Straßenverlauf, des Straßenzustands o.Ä.), Ohne dass andere Verkehrsteilnehmer dazu beigetragen haben. Infolge unkontrollierter Fahrzeugbewegungen kann es dann aber zu einem Zusammenstoß mit anderen Verkehrsteilnehmern gekommen sein.
- **Abbiegeunfall (AB):** Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem, der Vorrang anderer zu beachtenden Abbieger und einem aus

gleicher oder entgegengesetzter Richtung kommenden Verkehrsteilnehmer (auch Fußgänger) an Kreuzungen, Einmündungen, Grundstücks- oder Parkplatzzufahrten.

- **Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK):** Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem einbiegenden oder kreuzenden Wartepflichtigen und einem vorfahrtberechtigten Fahrzeug an Kreuzungen, Einmündungen oder Ausfahrten von Grundstücken und Parkplätzen.
- **Überschreiten-Unfall (ÜS):** Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem Fahrzeug und einem Fußgänger auf der Fahrbahn, sofern dieser nicht in Längsrichtung ging und insofern das Fahrzeug nicht abgebogen ist. Dies gilt auch, wenn der Fußgänger nicht angefahren wurde.
- **Unfall durch ruhenden Verkehr (RV):** Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem Fahrzeug des fließenden Verkehrs und einem Fahrzeug, das parkt/hält bzw. Fahrmanöver im Zusammenhang mit dem Parken/Halten durchführte.
- **Unfall im Längsverkehr (LV):** Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmern, die sich in gleicher oder entgegengesetzter Richtung bewegten, sofern dieser Konflikt nicht einem anderen Unfalltyp entspricht.
- **Sonstiger Unfall (SO):** Unfall, der sich nicht den Typen 1 – 6 zuordnen lässt. Beispiel: Wenden, Rückwärtsfahren, Parken untereinander, Hindernis oder Tier auf der Fahrbahn, plötzlicher Fahrzeugschaden (Bremsversagen, Reifenschäden, o.Ä.)

Die nachfolgenden Abbildungen geben einen Überblick über die Unfälle im Bereich der Campi im Zeitraum zwischen Anfang des Jahres 2018 und Mitte des Jahres 2021. Die Darstellungen unterscheiden die Unfälle dabei nach Unfallkategorie (Unfallschwere), Unfalltyp und Unfallumstand und verdeutlichen folgende Sachverhalte:

- Im Verlauf der Karl-Liebnecht-Straße am Campus Golm können vermehrt Unfälle des Typs Einbiegen/Kreuzen-Unfall mit Radfahrendenbeteiligung festgestellt werden.
- Entlang der Straße Am Neuen Palais lassen sich auf Höhe des gleichnamigen Campus vermehrt Unfälle des Typs Fahrnfall nachweisen.
- Die Maulbeerallee weist im Bereich des Botanischen Gartens keine Auffälligkeiten im Unfallgeschehen auf.

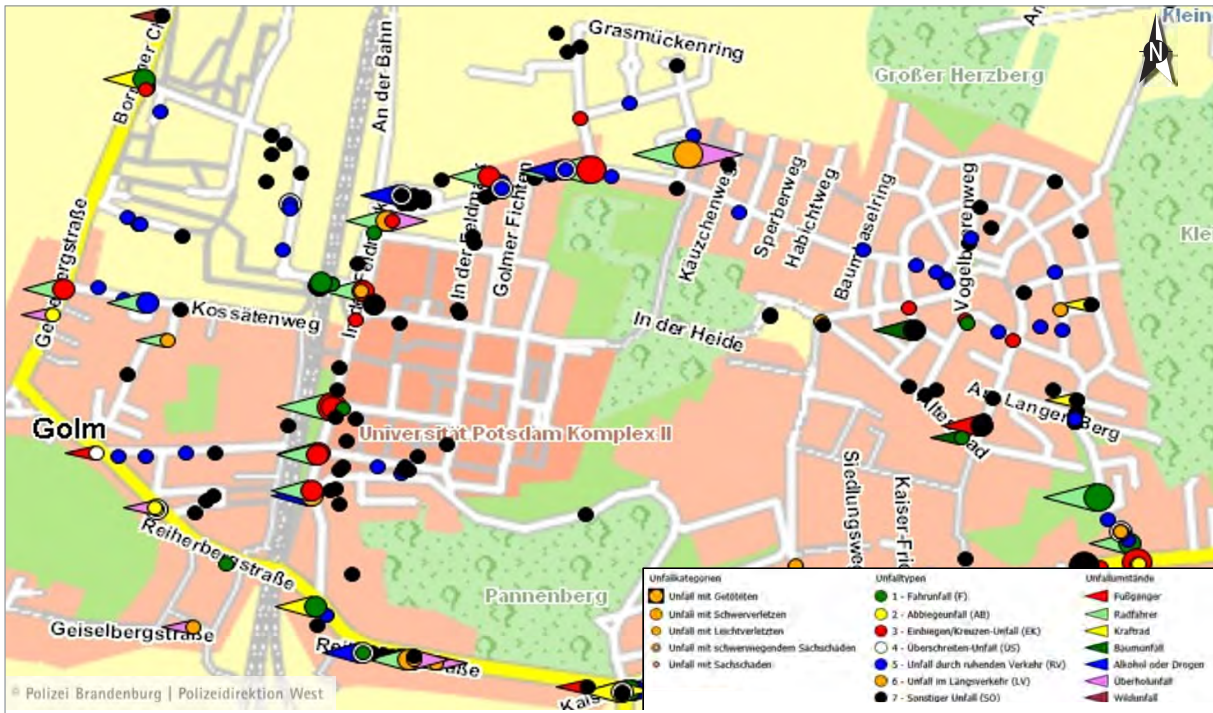


Abbildung 39 Unfälle in Umgebung des Campus Golm | Zeitraum Anfang 2018 bis Mitte 2021

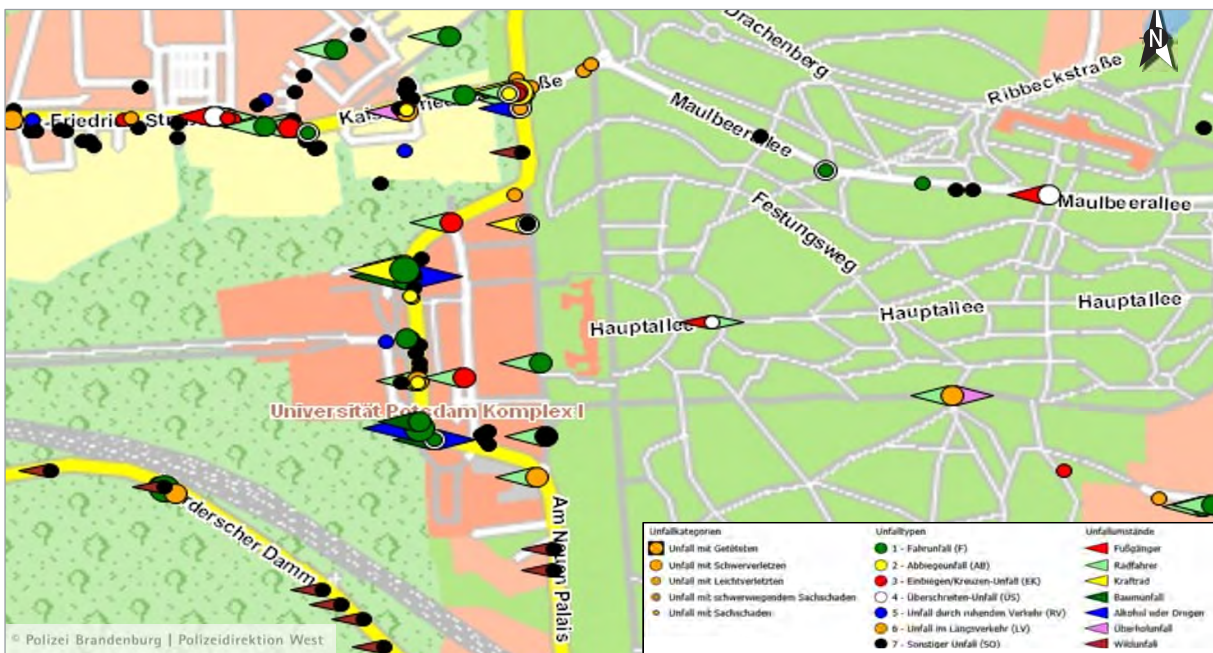


Abbildung 40 Unfälle in Umgebung der Campi Neues Palais und Botanischer Garten | Zeitraum Anfang 2018 bis Mitte 2021

5 Wegekataster

5.1 Geodatenbasierte Analysen als Grundlage des Wegekatasters

Die geodatenbasierte Analyse ermöglicht es, anhand eines geografischen Informationssystems mit räumlich referenzierten Objekten zu arbeiten. Die Objekte werden durch Punkt-, Linien- und Flächengeometrien dargestellt und verfügen über Eigenschaften und Merkmale, die real existierende Objekte wie Verkehrswege, Gebäude oder Beschilderungen beschreiben. Die Grundlagen zur Arbeit mit Geodaten bilden Geobasisdaten, die von Stellen der öffentlichen Verwaltung, privaten Anbietern oder offenen Datenquellen wie GovData oder OpenStreetMap bezogen werden können. Zusätzlich können Geofachdaten dem GIS-Modell detaillierte, anwendungsspezifische Daten bereitstellen. Anhand von geodatenbasierten Analysen lassen sich – wie im vorliegenden Konzept verwirklicht – georeferenzierte Wegekataster für die einzelnen Campi erstellen oder auch verkehrsträgerübergreifende Erreichbarkeitsanalysen anhand von verfügbaren Geodaten durchführen.

5.2 Straßen- und Wegekataster

Zur Abbildung des Straßen- und Wegenetzes auf den drei Campi in elektronischer Form wurde mithilfe des Programms QGIS ein georeferenziertes Wegekataster erstellt. Das Wegekataster der einzelnen Campi dient dazu, alle Wege anhand einheitlicher Attribute zu erfassen und darzustellen. Mithilfe von OpenStreetMap-Daten, Orthofotos und Fotos, die während der Ortsbesichtigung gemacht wurden, konnten Wege in einer Gesamtlänge von 24,4 km erfasst werden. Alle Wegeabschnitte wurden in QGIS mit relevanten Informationen, wie dem Straßennamen, der Wegeart, dem Straßenquerschnitt, sowie der Beschaffenheit kategorisch attribuiert. In der nachfolgenden Tabelle werden die Attribute in aggregierter Form auf ihre Längen nach Campus getrennt zusammengefasst.

Tabelle 20 Wegekataster | Attributwerte (campusfein aggregiert)

Erfasste Wege			
Attribut	Golm	Neues Palais	Botanischer Garten
Querschnittsbreite [m]			
< 3 m	3.516	2.747	3.161
3 - 6 m	6.438	1.938	2.037
6 - 9 m	2.316	1.401	290
> 9 m	96	407	72
Summe	12.366	6.493	5.560
Beschaffenheit [m]			
Pflaster	9.981	3.022	1.425
Asphalt	1.578	1.577	43
Beton	0	277	0
unbefestigt	780	1.618	4.093
sonstige	27	0	0
Summe	12.366	6.493	5.560
Wegeart [m]			
Gehweg	5.147	3.404	4.348
Pfad	412	880	360
Radweg	0	37	0
Verbindungsstraße	862	602	290
Zufahrtsstraße	4.120	1.408	562
Fahrgasse	1.826	162	0
Summe	12.366	6.493	5.560

5.2.1 Campus Golm

Aus den Attributen des Wegekatasters ist die grundsätzliche Charakteristik der Campuserschließung erkennbar. Golm ist durch das Kfz-Parkraumangebot innerhalb des Campus durch einen hohen Anteil an Zufahrtsstraßen und Fahrgassen geprägt, wobei ersteres primär durch den Fuß- und Radverkehr genutzt wird. Diese Wegeverbindungen weisen in der Mehrheit eine Querschnittsbreite zwischen drei und sechs Metern auf, in der ein Befahren von Pkw problemlos möglich ist (vgl. nachfolgende Abbildung). Zum Großteil sind die Wege gepflastert, was einen verkehrsberuhigenden Charakter unterstützt und die Mischnutzung der Wege baulich fördert.

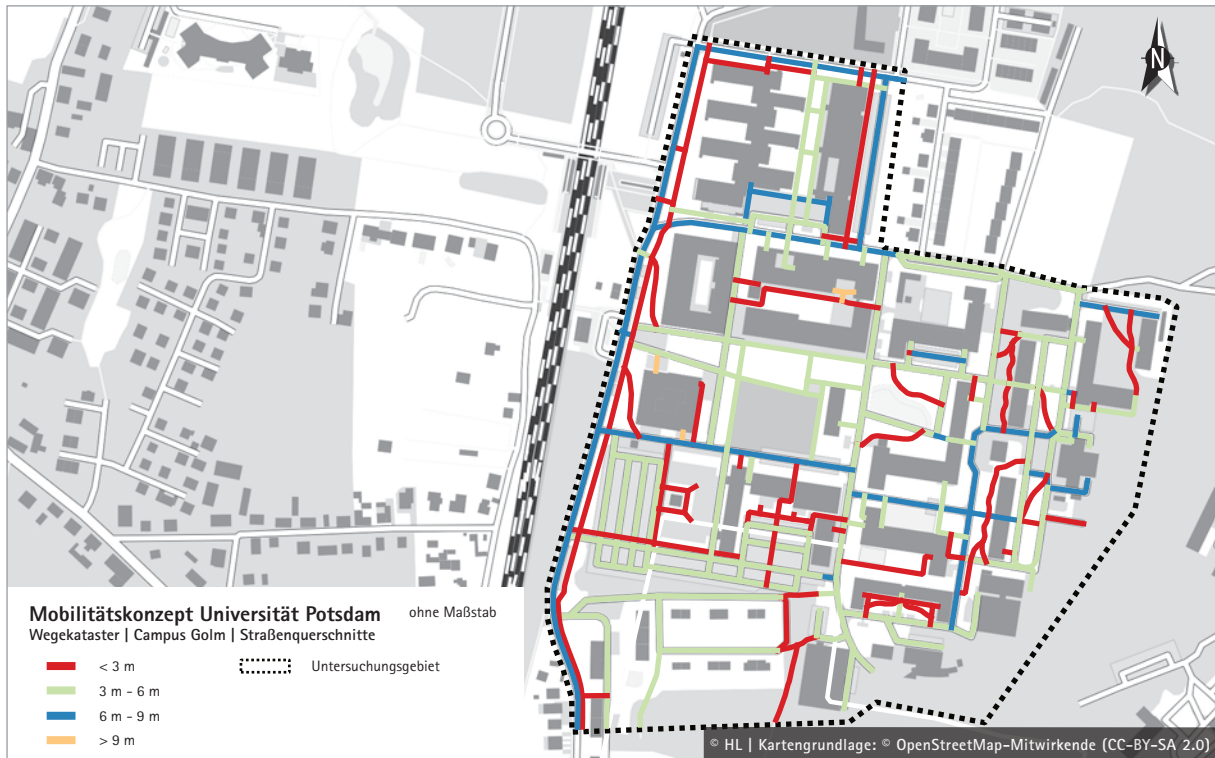


Abbildung 41 Wegekataster | Straßenquerschnitte Campus Golm

Der nachfolgenden Abbildung kann die Unterteilung in verschiedene Wegearten (wie z. B. Gehweg, Zufahrtsstraße oder Pfad) am Campus Golm entnommen werden.



Abbildung 42 Wegekataster | Wegeart Campus Golm

Die nachfolgende Abbildung stellt den Wegebelag am Campus Golm grafisch dar. Dabei machen Wege mit Pflasterbelag den größten Anteil aus.

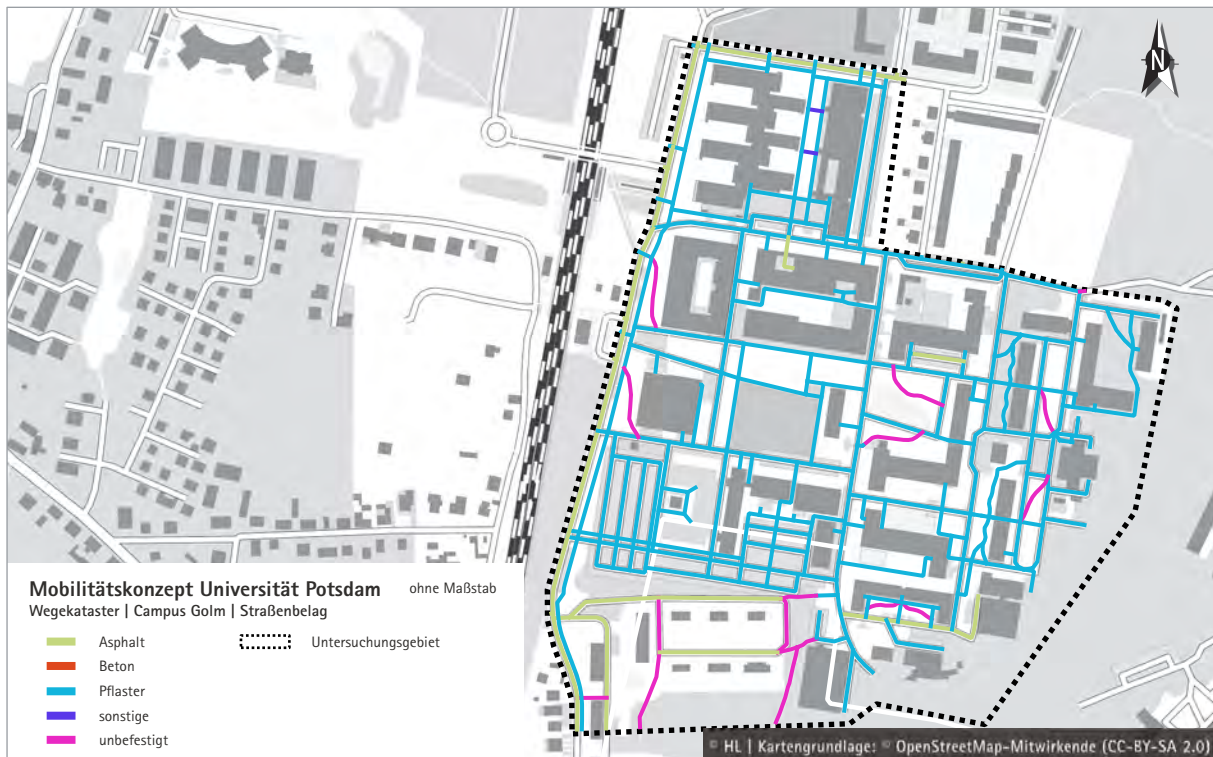


Abbildung 43 Wegekataster | Straßenbelag Campus Golm

5.2.2 Campus Neues Palais

Der Campus Neues Palais wird durch die gleichnamige Straße von westlicher Seite erschlossen, an der sich öffentliche Pkw-Stellplätze angliedern. Durch die unmittelbare Lage am Park Sanssouci ist der Campus durch ein engmaschiges Gehwegnetz geprägt, die zum Großteil einen Querschnitt von unter drei bzw. zwischen drei und sechs Metern verfügen (siehe nachfolgende Abbildung).

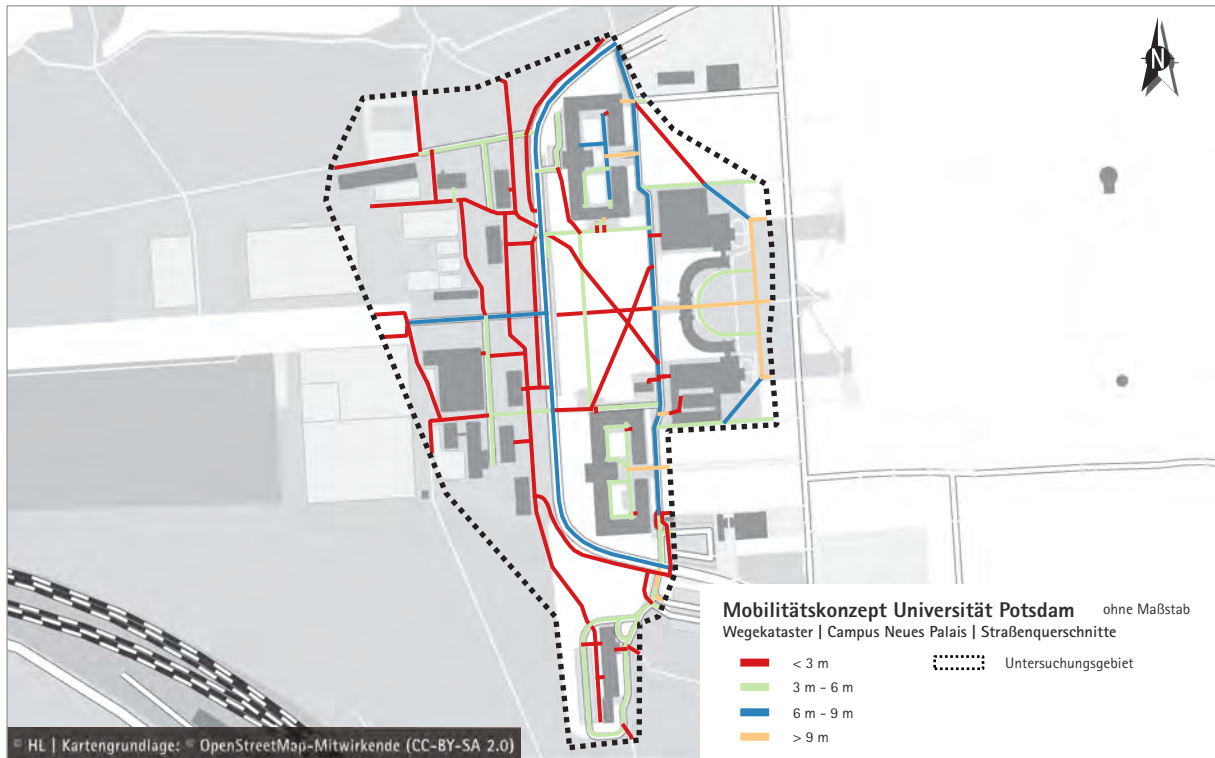


Abbildung 44 Wegekataster | Straßenquerschnitte Campus Neues Palais

Auffällig im Gebiet sind zahlreiche schmale, unbefestigte Pfade, die als Abkürzungen über die großflächigen Grünflächen genutzt werden und keinen offiziellen Charakter aufweisen (siehe nachfolgende Abbildung). Dies zeigt sich auch durch eine entsprechende Beschilderung.

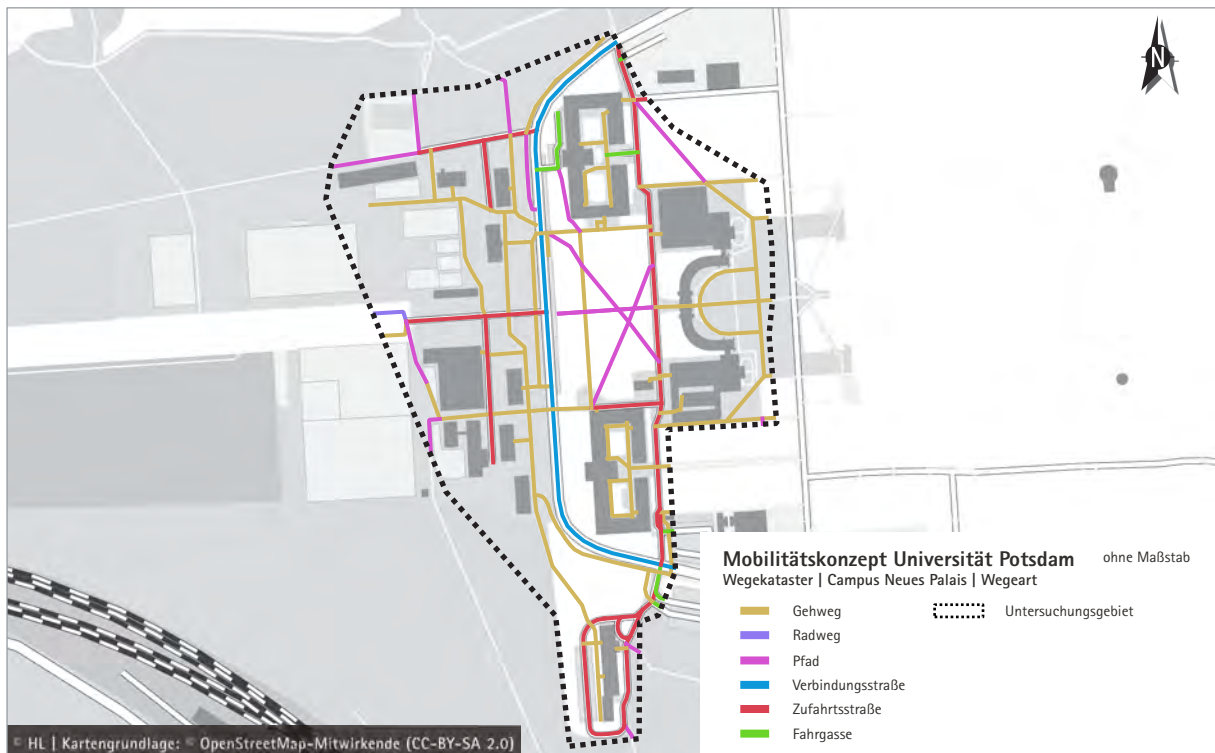


Abbildung 45 Wegekataster | Wegeart Campus Neues Palais

Die nachfolgende Abbildung macht deutlich, dass die Wege am Campus Neues Palais größtenteils gepflastert oder unbefestigt sind.

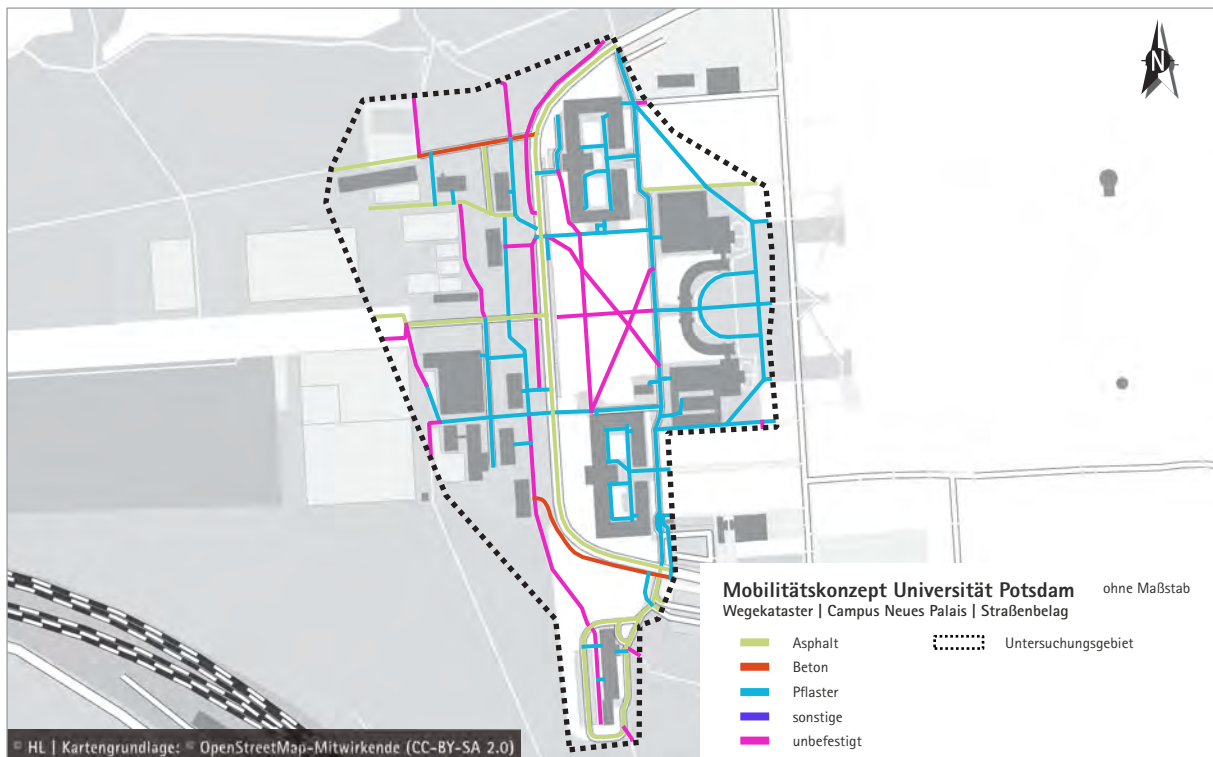


Abbildung 46 Wegekataster | Straßenbelag Campus Neues Palais

5.2.3 Botanischer Garten

Der sich inmitten des Park Sanssouci befindliche Botanische Garten wird von einem unbefestigten Fußwegenetz erschlossen. Auffällig hier ist der hohe Anteil von unter drei Meter breiten, unbefestigten Wegen, die vom Fuß- als auch vom Radverkehr genutzt werden können. Breitere Wege befinden sich an der Randlage des Botanischen Gartens und dienen zur Groberschließung des Areals (siehe nachfolgende Abbildung).

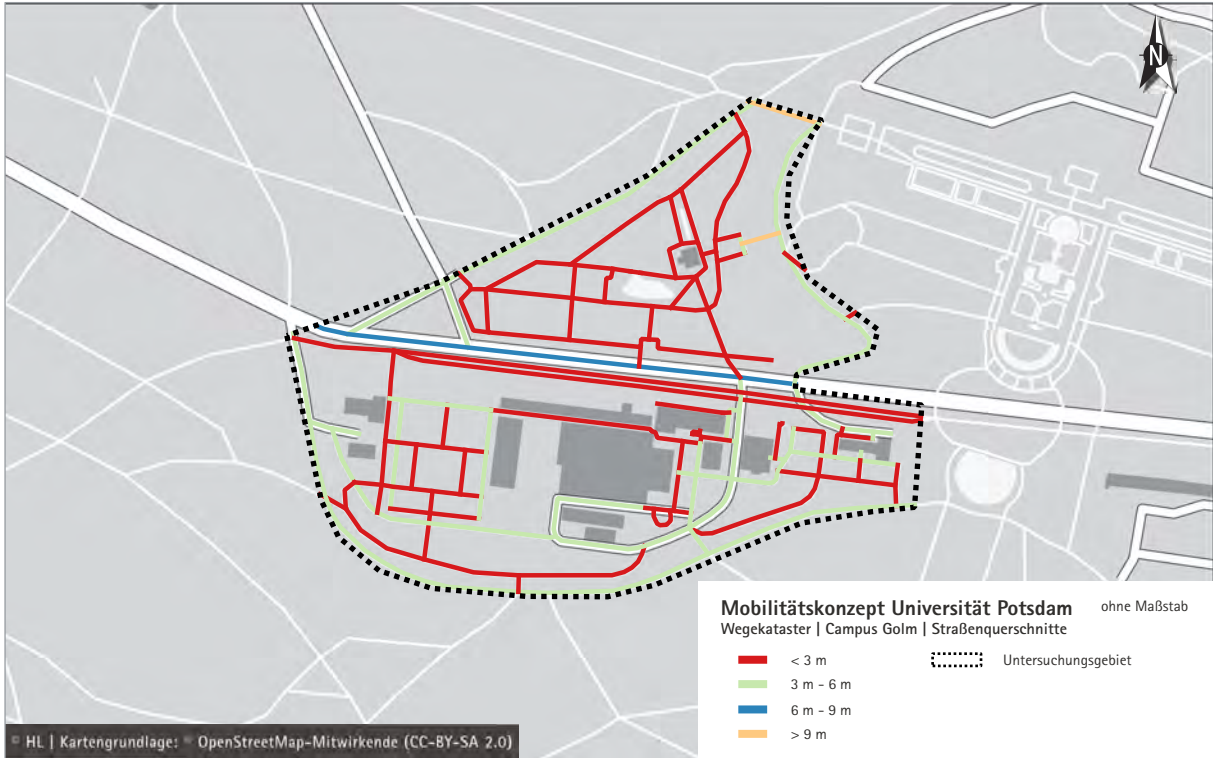


Abbildung 47 Wegekataster | Straßenquerschnitte Botanischer Garten

Die nachfolgende Abbildung stellt die Wegeart am Botanischen Garten grafisch dar. Hierbei wird deutlich, dass es sich größtenteils um Gehwege und Zufahrtstraßen handelt.

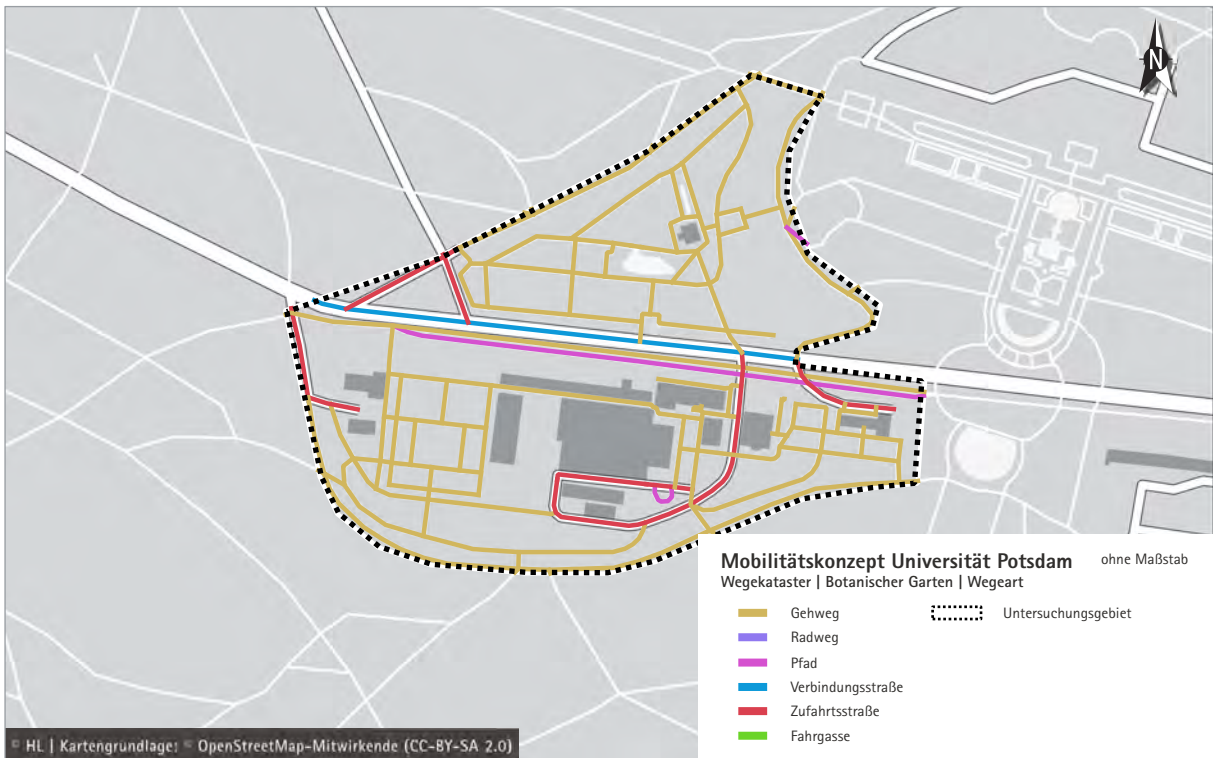


Abbildung 48 Wegekataster | Wegeart Botanischer Garten

Mit der nachfolgenden Abbildung wird deutlich, dass die innere Erschließung des Botanischen Garten fast ausschließlich über unbefestigte oder gepflasterte Wege erfolgt.

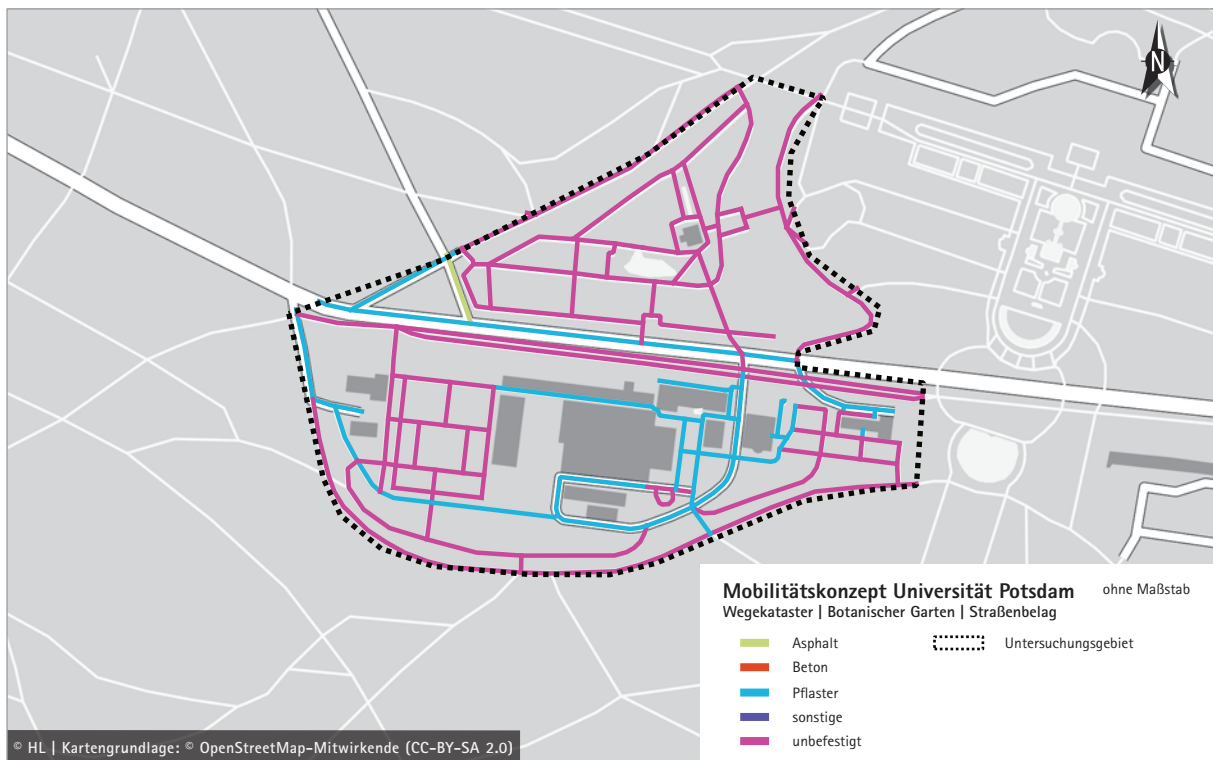


Abbildung 49 Wegekataster | Straßenbelag Botanischer Garten

Zusammenfassend lassen sich durch das Wegekataster Zusammenhänge mit der Erschließungsart und der dominierenden Verkehrsmittel auf den betrachteten Untersuchungsgebieten finden. Fehlende separate Radwege sind als auffällig zu werten, was durch das Mischverkehrsprinzip der Wege zu begründen ist.

6 Erreichbarkeitsanalyse

Die Erreichbarkeitsanalyse zeigt alle Orte auf, die von einem festen Startpunkt aus mit einem bestimmten Verkehrsmittel erreicht werden können. Anhand von festgelegten Reisezeiten, welche sich an durchschnittlichen, verkehrsmittelabhängigen Reisezeiten orientieren, werden erreichbare Orte mittels Linien gleicher Zeit, sogenannten Isochronen, auf einer Karte abgebildet.

Die Grundlage zur Durchführung der Erreichbarkeitsanalyse bildet die Mobilitätsumfrage 2020 der Umweltkommission der Universität Potsdam, in der 1.376 Befragte ihren Wohnort auf Stadtteil- und Bezirksebene angegeben haben. Daraus ergibt sich mit den Campusstandorten eine Quelle-Ziel-Tabelle, in der auf Grundlage des OpenStreetMap-Straßennetzes und der Routinganwendung Graphhopper mittlere Reisezeiten für den Fuß-, Radverkehr und ÖPNV berechnet werden. Reisezeiten für den MIV sind von der Verkehrsbelastung abhängig, sodass zur Berechnung auf die Routensuche der Google Maps Plattform zurückgegriffen wird. Diese Methode ermöglicht es, Reisezeiten mit Verkehrsbelastungen zu ermitteln. Für den ÖPNV sind die Abfahrtszeiten wochentags während der Hauptverkehrszeit maßgebend. Grundlage zur Berechnung der ÖPNV-Routen und ÖPNV-Reisezeiten sind Fahrplandaten des VBB, die im GTFS-Format bereitgestellt werden und zwischen dem 08.07.2021 und dem 11.12.2021 gültig sind. Alle Reisezeiten sind symmetrisch zueinander, sodass die Reisezeiten unabhängig von der Fahrtrichtung gelten.

Die Erreichbarkeitsanalyse erfolgt auf zwei räumlichen Ebenen. Im Nahbereich wird die Stadt Potsdam auf Stadtteilebene für alle Verkehrsmittel analysiert. Im Nahbereich der Campi werden für den Fuß- und Radverkehr Isochronen erzeugt, in der die 15-minütige Erreichbarkeit in 5-Minuten-Schritten abgebildet werden. Die Gebiete außerhalb der Stadt Potsdam werden separat für den MIV und ÖPNV untersucht. Im Anschluss erfolgt ein Reisezeitvergleich für den Nahbereich und das Umland, aus der Verkehrsmittel mit dem größten Reisezeitvorteil ermittelt werden. Die Ergebnisse der Erreichbarkeitsanalysen werden in tabellarischer und grafischer Form aufgearbeitet und zur Verfügung gestellt.

6.1 Fußverkehr

Mithilfe der Reisezeitanalyse wird geprüft, welche Bereiche und Ziele innerhalb bestimmter Gehzeiten zu Fuß von den Campi erreicht werden können. Innerhalb des 5-Minuten-Radius lassen sich auf allen Campi die Haltestellen des ÖPNV erreichen. Der Regionalbahnhof Potsdam-Golm ist ebenfalls vom Campus Golm innerhalb von fünf Minuten erreichbar. In zehn Minuten sind vom Campus Golm sowie vom Neuen Palais die Wohnheime des Studentenwerk Potsdam und Nahversorgungseinrichtungen erreichbar. Das Institut für Biochemie und Biologie ist fußläufig in zehn Minuten vom Campus Golm erreichbar. Als relevantes Ziel im 15-Minuten-Radius befindet sich der Bahnhof Potsdam-Sanssouci, der nur vom Campus Neues Palais erreichbar ist.

Die nachfolgende Abbildung stellt die Erreichbarkeitsanalyse für den Fußverkehr grafisch dar.

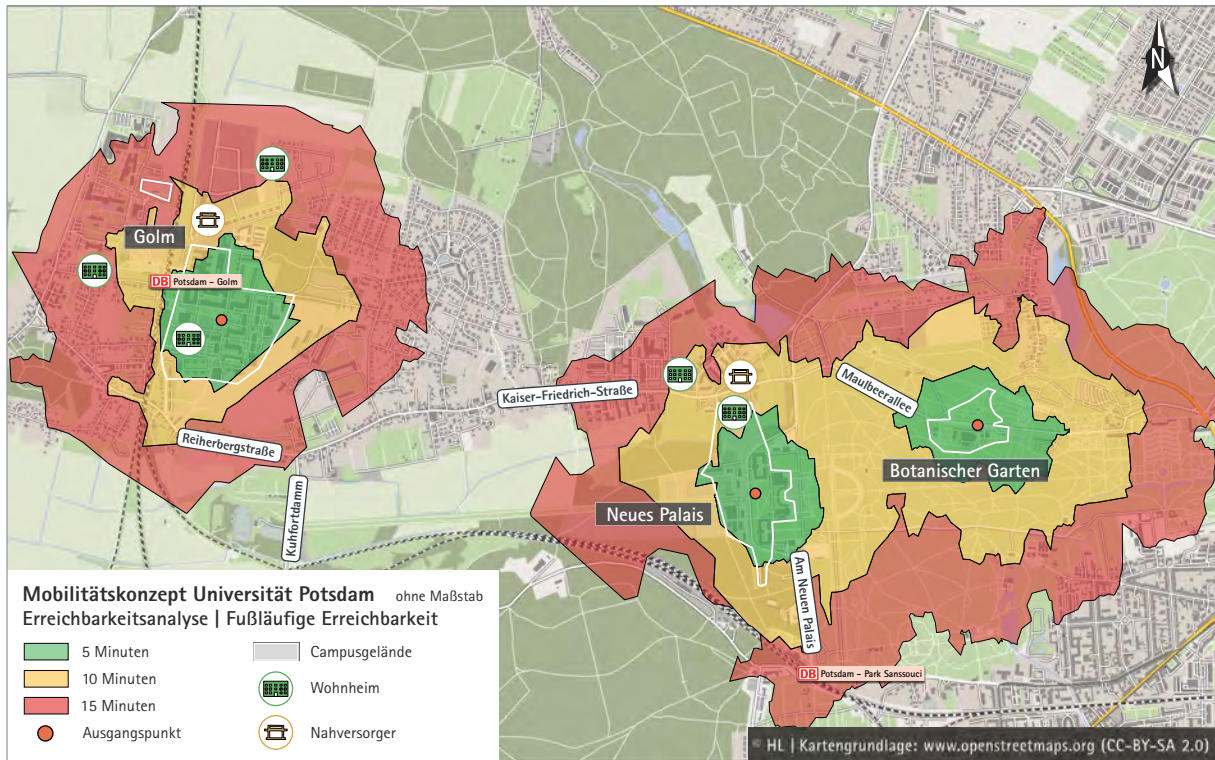


Abbildung 50 Erreichbarkeitsanalyse | Fußverkehr

Die Erreichbarkeiten der Campi untereinander wird anhand der Reisezeitmatrix für den Fußverkehr in nachfolgender Tabelle veranschaulicht.

Tabelle 21 Erreichbarkeitsanalyse | Campus-Reisezeitmatrix Fußgänger

Reisezeitmatrix [min] – Fuß			
	Botanischer Garten	Campus Golm	Campus Neues Palais
Botanischer Garten	-	55	15
Campus Golm	55	-	50
Campus Neues Palais	15	50	-
Reiseweitenmatrix [km] – Fuß			
	Botanischer Garten	Campus Golm	Campus Neues Palais
Botanischer Garten	-	4,2	1,3
Campus Golm	4,2	-	3,4
Campus Neues Palais	1,3	3,4	-

6.2 Radverkehr

Für den Radverkehr wird die Erreichbarkeit der Umgebung von allen Campi für eine Fahrtzeit von fünf bis 15 Minuten mithilfe von Isochronen analysiert. Vom Campus Golm sind im 5 bis 10-Minuten-Radius naheliegende Ziele in der Umgebung erreichbar, in der sich Studentenwohnheime und Nahversorger befinden. Im 15-Minuten-Radius lassen sich die Campi Neues Palais und der botanische Garten problemlos erreichen. Die zwei Kilometer lange Lindenallee, die parallel zur Kaiser-Friedrich-Straße geführt wird, bietet eine konfliktfreie und direkte Verbindung zum Campus Neues Palais von Golm und dem Stadtteil Eiche an. Entlang des Ökonomiewegs im Park Sanssouci wird die Erreichbarkeit der Jägervorstadt und der nördlichen Innenstadt mit dem Fahrrad gewährleistet. Die nachfolgende Abbildung stellt die Erreichbarkeit mit dem Fahrrad dar, die vom Campus Golm ausgeht.

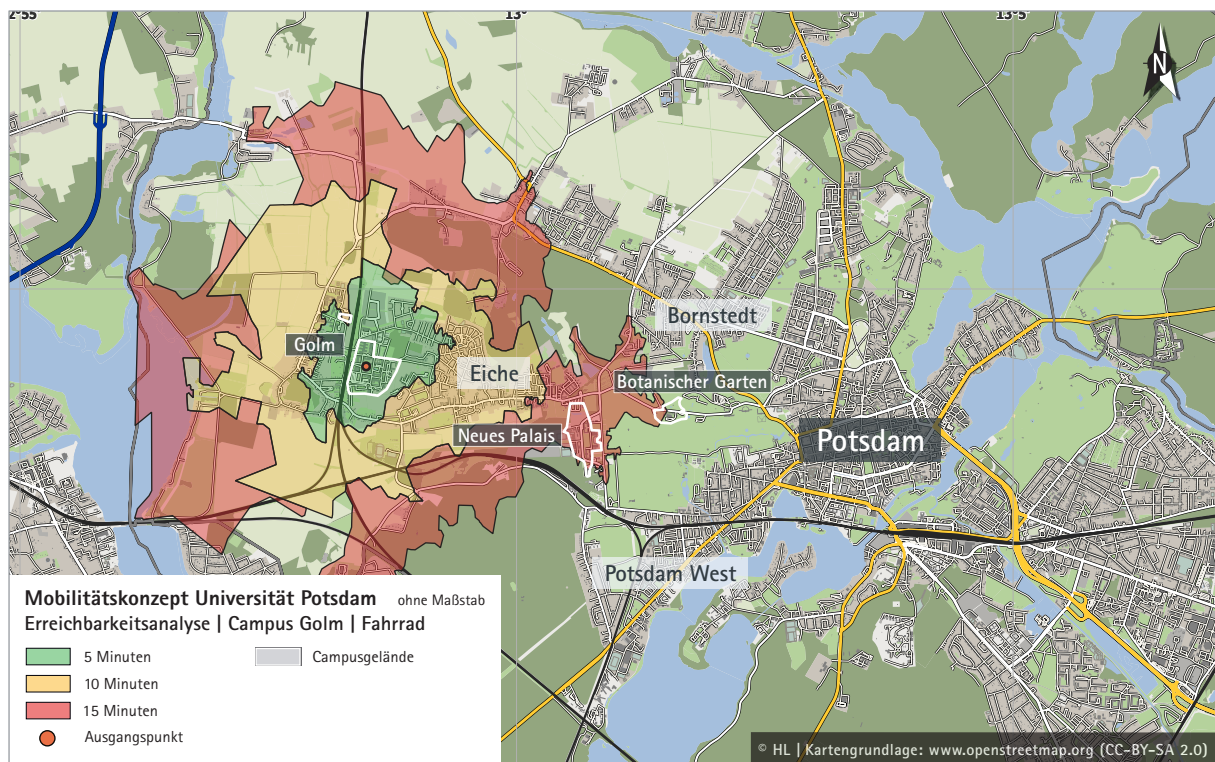


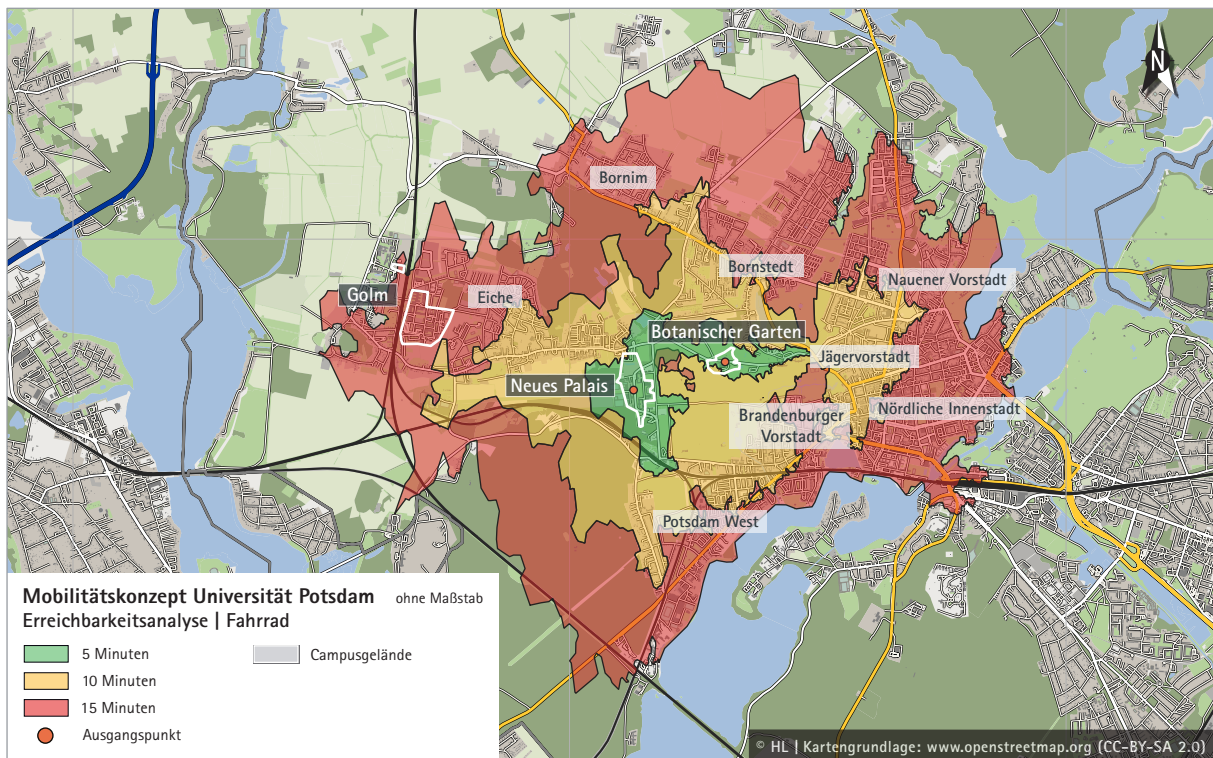
Abbildung 51 Erreichbarkeitsanalyse | Campus Golm | Fahrrad-Isochronen

Vom Campus Neues Palais und dem Botanischen Garten sind die Brandenburger Vorstadt, Bornstedt und die Jägervorstadt innerhalb von zehn Minuten mit dem Fahrrad erreichbar. Der Campus Neues Palais sowie der Botanische Garten lassen sich untereinander innerhalb von fünf Minuten anfahren. Im 15-Minuten-Radius ist der Campus Golm, der westliche Stadtrand sowie die historische und nördliche Innenstadt erreichbar (vgl. nachfolgende Tabelle).

Tabelle 22 Erreichbarkeitsanalyse | Campus-Reisezeitmatrix Fahrrad

Reisezeitmatrix [min] – Rad			
	Botanischer Garten	Campus Golm	Campus Palais
Botanischer Garten	-	17	8
Campus Golm	17	-	15
Campus Palais	8	15	-
Reiseweitenmatrix [km] – Rad			
	Botanischer Garten	Campus Golm	Campus Palais
Botanischer Garten	-	4,5	1,7
Campus Golm	4,2	-	3,9
Campus Palais	1,7	3,9	-

Die nachfolgende Abbildung zeigt die Isochronen, mit der die Erreichbarkeiten mit dem Fahrrad vom Campus Neues Palais und vom Botanischen Garten abgebildet werden.


Abbildung 52 Erreichbarkeitsanalyse | Campus Neues Palais & Botanischer Garten | Fahrrad-Isochronen

6.3 Öffentlicher Personennahverkehr

Die Erreichbarkeit der Universität Potsdam für den Personennahverkehr gliedert sich in zwei Teile, eine innerörtliche sowie außerörtliche Analyse. Zunächst wird der nahräumige Bereich betrachtet, in der die Reisezeit von allen Campi in die Mittelpunkte aller Stadtteile berechnet und verglichen

wird. Für die Berechnung der Reisezeiten wurde die Abfahrtszeit gegen 16.00 Uhr an einem mittleren Werktag angenommen, welche in der SrV-Spitzenstunde zwischen 15.30 und 16.30 Uhr liegt. Die außerörtliche Reisezeitanalyse orientiert sich an der innerörtlichen Analyse. Die Zeitpunkte orientieren sich an den Mittelpunkten der außerörtlichen Gebiete, die den Abgang in der ÖPNV-Wegekette darstellt.

Die Reisezeiten des ÖPNV bestehen im Gegensatz zu anderen Verkehrsmitteln aus einer komplexen Wegekette, die sich aus dem Zugang von der Quelle zur Haltestelle, der Wartezeit, den Umsteigewegen, der Umsteigezeit sowie dem Abgang von der Haltestelle zum Ziel zusammensetzt. Demnach kann die Reisezeit in Abhängigkeit der Fahrplankennnisse, des ÖV-Angebots, der Führung im Mischverkehr und den resultierenden Verspätungen und der Abfahrtszeit variieren.

6.3.1 Analyse des Stadtgebiets

Innerhalb des Stadtgebiets ist in Einzelfällen der direkte Fußweg zu naheliegenden Zielen schneller als die Fahrt mit dem ÖPNV. Die nachfolgende Tabelle stellt die Reisezeiten und die Umsteigevorgänge von den Campi zu den Stadtteilen in Potsdam dar.

Tabelle 23 Erreichbarkeitsanalyse | ÖPNV-Reisezeiten und Umsteige mit Zielen in Potsdam

Erreichbarkeiten ÖPNV						
	Golm		Neues Palais		Botanischer Garten	
	Reisezeit [min]	Umstiege	Reisezeit [min]	Umstiege	Reisezeit [min]	Umstiege
Brandenburger Vorstadt	18	0	18	0	-	-
Bornstedt	42	1	30	0	-	-
Jägervorstadt	28	1	13	0	-	-
Historische Innenstadt	27	1	25	0	28	0
Südliche Innenstadt	21	0	21	0	38	1
Babelsberg Nord	44	1	44	1	54	1
Babelsberg Süd	34	1	34	1	51	1
Stern	43	1	43	1	57	0
Waldstadt II	48	1	48	1	48	0
Potsdam West	23	0	14	0	-	-
Eiche	18	0	19	0	23	0
Golm	-	-	25	0	32	0

6.3.2 Außerörtliche Analyse

Die außerörtliche Analyse bezieht sich auf die mittlere Reisezeit von allen Campi zu den Zielen, da marginale Reisezeitunterschiede bei Fahrten von und zu Pflichtaktivitäten (Bildung und Arbeit) einen vernachlässigbaren Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl besitzen. Die Ziele werden anhand der Angaben aus der Mobilitätsbefragung 2020 der Universität Potsdam festgelegt, die Gemeinden in den Landkreisen Potsdam-Mittelmark, Teltow-Fläming, Dahme-Spreewald, Havelland sowie der Oberhavel inkludieren. Zu den Außenbezirken gehören ebenfalls alle Bezirke der Stadt Berlin, in der Angehörige der Universität Potsdam über einen Wohnsitz verfügen.

Die nachfolgende Abbildung stellt die mittleren ÖPNV-Reisezeiten zu den Außenbezirken dar. Hierbei wird deutlich, dass die Reisezeit nicht - wie z. B. beim MIV - gleichmäßig zur Entfernung steigt, sondern dass auch weiter entfernte Gemeinden teilweise schneller zu erreichen sind, als Gemeinden, die eine geringere Entfernung zur Landeshauptstadt Potsdam aufweisen (Kleinmachnow [66 min.] vs. Groß Kreuz [49 min.]).

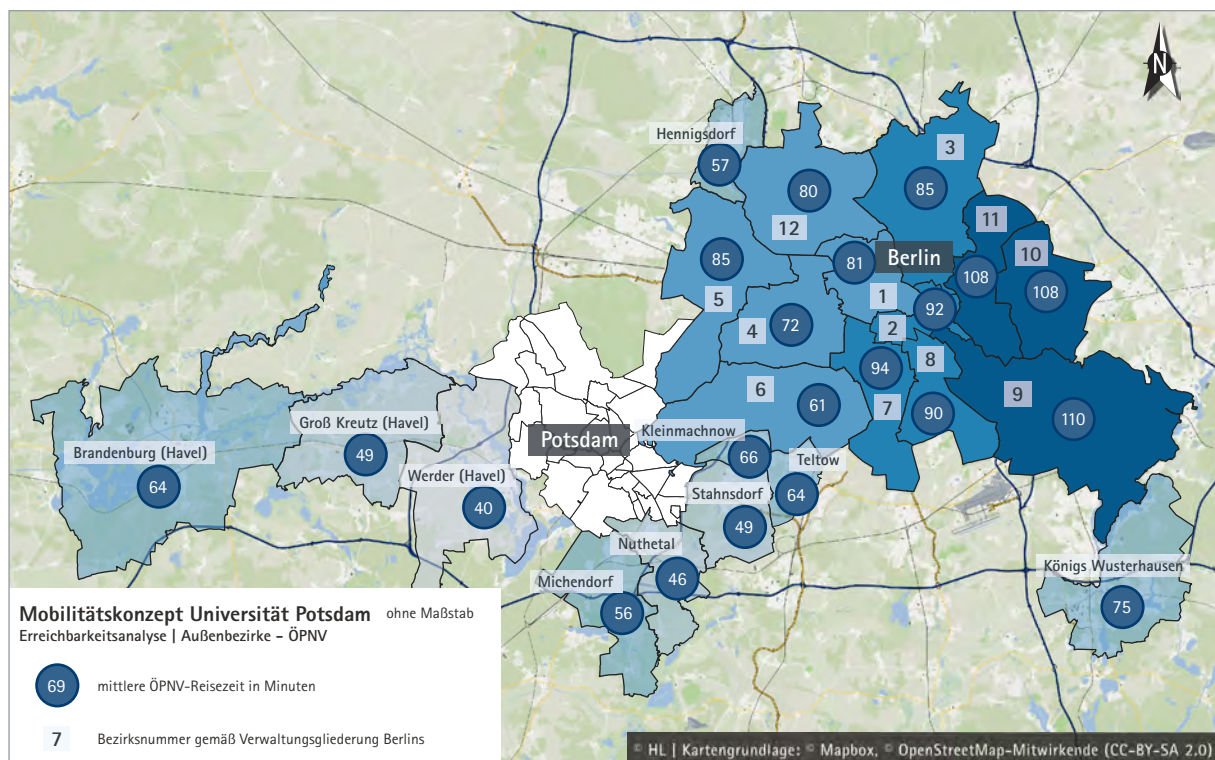


Abbildung 53 Erreichbarkeitsanalyse | ÖPNV | außerorts

Die vergleichsweise hohen ÖPNV-Reisezeiten ergeben sich vor allem dadurch, dass sich die Zielorte an der geographischen Mitte der jeweiligen Gebiete und Berliner Bezirke orientieren. Demnach wird angenommen, dass die ÖPNV-Nutzenden ihren Wohnsitz nicht unmittelbar an einem häufig frequentierten ÖPNV-Knotenpunkt haben. Prominente Einzelziele wie der Potsdamer Platz oder der Alexanderplatz sind deutlich schneller erreichbar, entsprechen jedoch nicht der realisti-

schen Pendelstrecke eines in Berlin lebenden Studierenden bzw. Mitarbeitenden. Zudem sind Zuschläge für Warte- und Umstiegszeiten zu berücksichtigen, sodass eine Abweichung von der reinen Fahrtzeit von ca. 50 % oder mehr entstehen kann.

6.4 Motorisierter Individualverkehr

6.4.1 Analyse des Stadtgebiets

Die Analyse der Reisezeiten für den motorisierten Individualverkehr erfolgt unter der Berücksichtigung der Netzbelastung in den Spitzenstunden, um eine realistische und repräsentative Abbildung der Reisezeiten zu erhalten. Diese Reisezeiten werden als minimale und maximale Reisezeiten in Minuten angegeben, in der der gerundete Mittelwert zwischen den Extremwerten die maßgebende Reisezeit ist. Durch die Spannweite werden Szenarien vorgeschlagen, die ein unbelastetes und ein überlastetes Straßennetz darstellen. Zusätzlich wird eine eindimensionale Abweichung in Minuten angegeben, die eine Aussage treffen kann, in welcher Spanne sich die mittlere Reisezeit in Abhängigkeit von der Verkehrsbelastung ändert. Gebietsabhängige Reisezeitbestandteile, die u.a. aus dem Parksuchverkehr bestehen, werden in der Reisezeitanalyse nicht berücksichtigt. In der nachfolgenden Tabelle werden die Reisezeiten samt ihren verkehrsabhängigen Abweichungen für den motorisierten Individualverkehr zwischen den Campi und den relevanten Stadtteilen der Universitätsangehörigen gegenübergestellt.

Tabelle 24 MIV-Reisezeiten (in Minuten) in Potsdam

Reisezeitvergleich						
	Golm		Neues Palais		Botanischer Garten	
	Reisezeit	Abweichung	Reisezeit	Abweichung	Reisezeit	Abweichung
Brandenburger Vorstadt	15	± 3	11	± 3	12	± 5
Bornstedt	17	± 5	11	± 4	10	± 3
Jägervorstadt	14	± 4	8	± 2	5	± 1
Historische Innenstadt	17	± 5	11	± 3	9	± 3
Südliche Innenstadt	26	± 10	20	± 8	18	± 8
Babelsberg Nord	30	± 10	26	± 10	21	± 7
Babelsberg Süd	33	± 13	29	± 11	26	± 10
Stern	34	± 12	27	± 9	26	± 10
Waldstadt II	33	± 13	26	± 10	25	± 11
Potsdam West	12	± 3	6	± 1	10	± 3
Eiche	5	± 1	6	± 2	6	± 2
Golm	4	± 1	10	± 3	10	± 3

Gemäß Tabelle ist erkennbar, dass nahegelegene Stadtteile über geringe Abweichungen in der verkehrsabhängigen Reisezeit verfügen. Stadtteile, die sich im Zentrum sowie im Osten Potsdams befinden, weisen durch die Führung entlang der B1 und B2 eine höhere verkehrsabhängige Schwankung auf, da diese in den Spitzenstunden über eine hohe Verkehrsbelastung verfügen.

Die Anbindung an die Campi wird anhand der Reisezeiten- und Reiseweitenmatrix aufgrund der geringen Distanzen am unbelasteten Netz in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

Tabelle 25 Erreichbarkeitsanalyse | Campus-Reisezeitmatrix MIV

Reisezeitmatrix [min] – MIV			
	Botanischer Garten	Campus Golm	Campus Palais
Botanischer Garten	-	7	4
Campus Golm	7	-	7
Campus Palais	4	7	-
Reiseweitenmatrix [km] – MIV			
	Botanischer Garten	Campus Golm	Campus Palais
Botanischer Garten	-	4,6	2,2
Campus Golm	4,6	-	4,9
Campus Palais	2,2	4,9	-

6.4.2 Analyse der Außenbezirke

Der motorisierte Individualverkehr wird für die Erreichbarkeit der Außenbezirke näher analysiert. Um realistische, verkehrsabhängige Reisezeiten zu erhalten, wird die Methodik aus der Analyse der Reisezeiten im Stadtgebiet übernommen. Grundlagen für die Reisezeitberechnung bilden die Außenbezirke der Universitätsangehörigen sowie der Mittelwert der Reisezeiten, die von allen Campi zu den Außenbezirken während den Spitzenstunden berechnet werden. Da bei der Reisezeitberechnung eine minimale und maximale Reisezeit angezeigt wird, wird der Mittelwert und die absolute Abweichung auf Grundlage der verkehrsabhängigen Reisezeiten angegeben. Die nachfolgende Abbildung stellt die farblich abgestuften MIV-Reisezeiten samt der absoluten möglichen Reisezeitabweichung in drei Klassen dar.

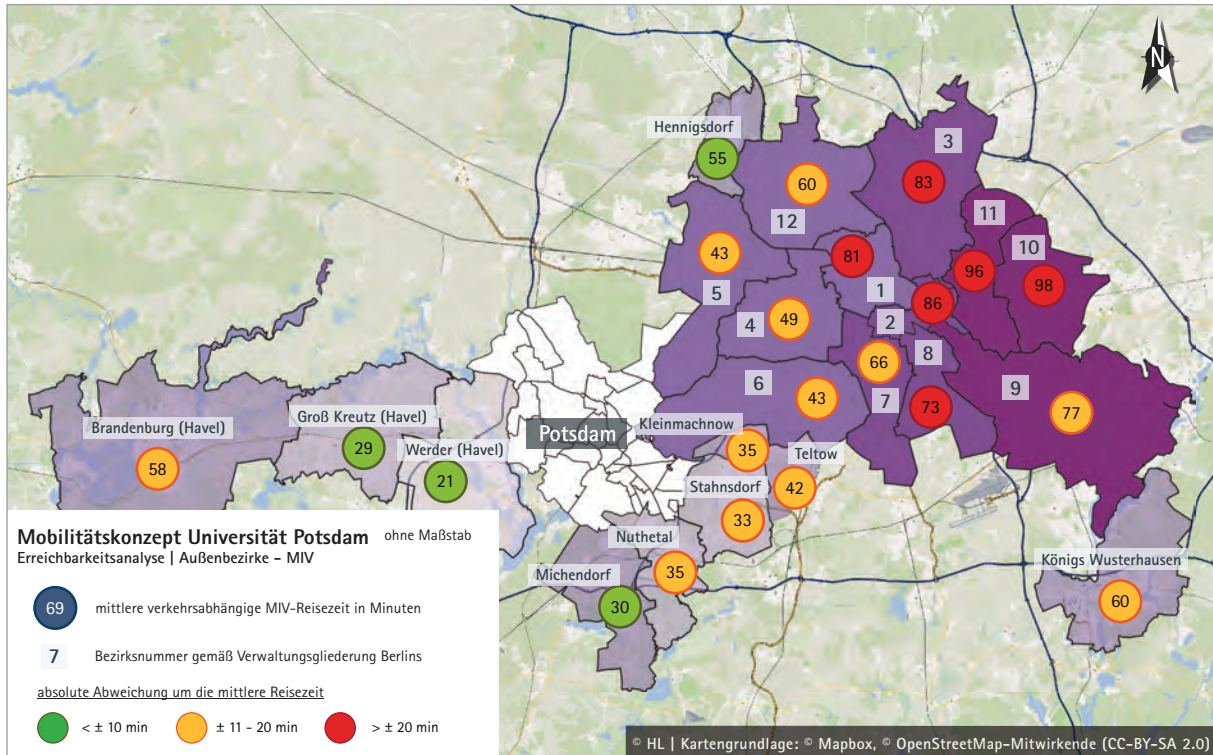


Abbildung 54 Erreichbarkeitsanalyse | Außenbezirke | MIV

Aus der Abbildung lässt sich entnehmen, dass die Außenbezirke in den Brandenburger Landkreisen in der Hauptverkehrszeit über eine hohe Lagegunst für den MIV verfügen. Die Lagegunst nimmt jedoch mit zunehmender Entfernung zur Stadt Potsdam ab. Die Stadt Hennigsdorf fällt trotz seiner Lage am nördlichen Stadtrand Berlins mit einer geringen Abweichung von der mittleren Reisezeit auf, da die schnellste Route über die gering ausgelastete A10 und A111 geführt wird. Östlich von Potsdam befindliche Außenbezirke in den Landkreisen Brandenburgs sowie Stadtbezirke in Berlin, die nicht oder über einen kurzen Abschnitt der hochbelasteten A100 erschlossen werden, äußern sich über eine mittlere Lagegunst. Deutlich erkennbar sind Stadtbezirke im östlichen Teil Berlins, die über längere Abschnitte der A100 und des Straßennetzes innerhalb des S-Bahn-Rings erschlossen sind, in der die mittlere Reisezeit in Abhängigkeit des Verkehrs stark schwanken kann.

6.5 Reisezeitvergleich

6.5.1 Vergleich im Stadtgebiet

In diesem Unterkapitel werden die Reisezeiten für die verschiedenen Verkehrsmittel verglichen. Dies erfolgt für den Stadtbereich in Potsdam für alle Verkehrsmittel sowie für die außerörtlichen Ziele, in der der ÖPNV mit dem MIV gegenübergestellt wird.

In der nachfolgenden Tabelle werden die Reisezeiten von allen Campi zu den wichtigsten Stadtbezirken der Universitätsangehörigen gegenübergestellt und das Verkehrsmittel mit der kürzesten

Reisezeit hervorgehoben. Die Reisezeit für den MIV ergibt sich aus dem Mittelwert der minimalen Reisezeit im unbelasteten Netz und der Reisezeit im maximal belasteten Straßennetz. Fußwege, deren Reisezeit länger als 30 Minuten beträgt, werden im Vergleich nicht berücksichtigt.

Tabelle 26 Erreichbarkeitsanalyse | Reisezeitvergleich Stadt Potsdam | alle Verkehrsmittel

Reisezeitvergleich					
Golm					
	Fuß	Rad	MIV	ÖPNV	Reisezeitvorteil
Brandenburger Vorstadt	-	22	15	18	MIV
Bornstedt	-	21	17	42	MIV
Jägervorstadt	-	23	14	28	MIV
Historische Innenstadt	-	26	17	27	MIV
Südliche Innenstadt	-	31	26	21	ÖPNV
Babelsberg Nord	-	40	30	44	MIV
Babelsberg Süd	-	39	33	34	MIV
Stern	-	47	34	43	MIV
Waldstadt II	-	22	33	48	Rad
Potsdam West	-	22	12	23	MIV
Eiche	20	8	5	18	MIV
Golm	10	5	4	-	MIV
Neues Palais					
	Fuß	Rad	MIV	ÖPNV	Reisezeitvorteil
Brandenburger Vorstadt	24	10	11	18	Rad
Bornstedt	-	13	11	30	MIV
Jägervorstadt	-	14	8	13	MIV
Historische Innenstadt	-	16	11	25	MIV
Südliche Innenstadt	-	18	20	21	Rad
Babelsberg Nord	-	27	26	44	MIV
Babelsberg Süd	-	26	29	34	Rad
Stern	-	34	27	43	MIV
Waldstadt II	-	30	26	48	MIV
Potsdam West	26	9	6	14	MIV
Eiche	21	9	6	19	MIV
Golm	-	15	10	25	MIV
Botanischer Garten					
	Fuß	Rad	MIV	ÖPNV	Reisezeitvorteil
Brandenburger Vorstadt	17	12	12	-	MIV
Bornstedt	25	12	10	-	MIV
Jägervorstadt	20	8	5	-	MIV
Historische Innenstadt	28	11	9	28	MIV
Südliche Innenstadt	-	16	18	38	Rad
Babelsberg Nord	-	25	21	54	MIV
Babelsberg Süd	-	24	26	51	Rad
Stern	-	33	26	57	MIV
Waldstadt II	-	28	25	48	MIV
Potsdam West	25	15	10	-	MIV
Eiche	30	11	6	23	MIV
Golm	-	18	10	32	MIV

Aus der Tabelle wird deutlich, dass der MIV Reisezeitvorteile auf den meisten untersuchten Relationen aufweist. Bei Betrachtung der Reisezeitdifferenzen gegenüber dem MIV fällt auf, dass das Fahrrad mit einer mittleren Differenz von vier Minuten dem MIV gegenüber einen Reisezeitvorteil besitzt. Werden zur reinen MIV-Reisezeit noch verkehrsabhängige Reisezeitabweichungen sowie der Parksuchverkehr berücksichtigt, so verschiebt sich der Reisezeitvorteil zu Gunsten des Fahrrads und dem ÖPNV. Negativ fällt die im Schnitt längere mittlere Reisezeit des ÖPNV ggü. dem MIV auf, welche im Durchschnitt 14 Minuten beträgt. Lediglich auf vereinzelt Relationen kann der ÖPNV mit dem MIV konkurrieren. Anzumerken ist, dass durch die komplexe Natur von ÖPNV-Reisezeiten Faktoren wie individuelle Fahrplankenntnisse, Fahrplantreue sowie die Wege von der Quelle und zum Ziel das Ergebnis stark beeinflussen können, weswegen die ÖPNV-Reisezeitanalyse vereinfacht durchgeführt wurde.

6.5.2 Außerörtlicher Vergleich

Der Reisezeitvergleich für die Erreichbarkeit außerortsbefindlicher Ziele erfolgt für den MIV und den ÖPNV. Es erfolgt eine Szenarienentwicklung, in der der Reisezeitvorteil für eine durchschnittliche Verkehrsbelastung und eine sehr hohe Verkehrsbelastung ermittelt wird. Die nachfolgende Tabelle stellt die Reisezeiten, die MIV-Reisezeitabweichung sowie die Reisezeitvorteile gegenüber.

Tabelle 27 Reisezeitvergleich | Außenbezirke | ÖPNV und MIV

Reisezeitvergleich – Außenbezirke						
	ÖPNV	MIV	Reisezeit- abweichung MIV	Reisezeitdifferenz MIV – ÖPNV	Reisezeitvorteil	
					Mittelwert	Überlastung
Brandenburg (Havel)	64	58	± 14	-6	MIV	ÖPNV
Groß Kreutz (Havel)	49	29	± 6	-20	MIV	MIV
Werder (Havel)	40	21	± 2	-19	MIV	MIV
Michendorf	56	30	± 10	-26	MIV	MIV
Nuthetal	46	35	± 11	-11	MIV	ÖPNV
Stahnsdorf	49	33	± 10	-16	MIV	MIV
Teltow	64	42	± 11	-22	MIV	MIV
Kleinmachnow	66	35	± 10	-31	MIV	MIV
Hennigsdorf	57	55	± 10	-2	MIV	ÖPNV
Königs Wusterhausen	75	60	± 15	-15	MIV	ÖPNV
1 - Mitte	81	81	± 26	0	ÖPNV	ÖPNV
2 - Friedrichshain-Kreuzberg	92	86	± 28	-6	MIV	ÖPNV
3 - Pankow	85	83	± 28	-2	MIV	ÖPNV
4 - Charlottenburg-Wilmersdorf	72	49	± 13	-23	MIV	MIV
5 - Spandau	85	43	± 14	-42	MIV	MIV
6 - Steglitz-Zehlendorf	61	43	± 14	-18	MIV	MIV
7 - Tempelhof	94	66	± 19	-28	MIV	MIV
8 - Neukölln	90	73	± 23	-17	MIV	ÖPNV
9 - Treptow-Köpenick	110	77	± 20	-33	MIV	MIV
10 - Marzahn-Hellersdorf	108	98	± 27	-10	MIV	ÖPNV
11 - Lichtenberg	108	96	± 28	-12	MIV	ÖPNV
12 - Reinickendorf	80	60	± 17	-20	MIV	MIV

Im Szenario der mittleren Verkehrsbelastung ergibt sich für nahezu alle Relationen ein Reisezeitvorteil zugunsten des MIV. Bei einer überaus starken Verkehrsbelastung zur Spitzenzeit verlagert sich der Reisezeitvorteil zugunsten des ÖPNV, die insbesondere Relationen in zentrumsnahe Bezirke Berlins und Städte sowie Gemeinden am Stadtrand Berlins betreffen.

6.6 Mobilitätsverhalten und Modal Split-Potenziale

Das Mobilitätsverhalten der Angehörigen der Universität Potsdam wird nachfolgend anhand der bundesweit repräsentativen Verkehrserhebung „Mobilität in Städten – SrV“ aus dem Jahr 2018 [18], der Mobilitätsumfrage der Umweltkommission der Universität Potsdam aus dem Sommer 2020 [4] sowie der vorhandenen Mobilitätskennziffern aus dem Klimaschutzkonzept der Universität Potsdam aus dem Jahr 2020 [2] analysiert und gegenübergestellt.

Da das SrV 2018 die Bevölkerung von Potsdam repräsentativ abbildet, werden die Wege zum Zweck der Ausbildung mit Wegen zur Kita und zur Schule gebündelt, weswegen das Verkehrsverhalten der Studierenden der Universität Potsdam nur schwer abgeleitet werden kann. Gemäß der Mobilitätsbefragung der Universität Potsdam haben 49 % der befragten Universitätsangehörigen

einen Wohnsitz in Potsdam, 37 % in Berlin und 9 % im Umland von Potsdam, weswegen die SrV-Ergebnisse für Quell- und Zielverkehre aus Berlin zur Analyse des Mobilitätsverhaltens hinzugezogen werden. Die nachfolgende Tabelle stellt, gemäß SrV 2018, die Mobilitätskennwerte der Stadt Potsdam im Binnenverkehr sowie der Stadt Berlin im Quell- und Zielverkehr gegenüber.

Tabelle 28 Modal Split-Ansatz gemäß SrV-Daten

Mobilitätskennwerte – Hauptverkehrsmittel		
[in %]	Potsdam (Binnenverkehr)	Berlin (Quell-/Zielverkehr)
Fuß	28,0	2,6
Rad	10,0	3,8
MIV	26,0	57,1
ÖPNV	17,0	36,5

Aus den SrV-Daten ist ersichtlich, dass der Rad- und Fußverkehrsanteil einen vergleichsweise auffällig hohen Anteil an den Wegen innerhalb von Potsdam einnimmt. Daneben fällt bei Wegen, die in Berlin beginnen und enden, ein hoher Anteil an Kfz- und ÖPNV-Fahrten auf. Gemäß des Statistischen Bundesamts steht Studierenden ein durchschnittliches Nettoeinkommen von 1.060 € zur Verfügung, was sich bei der Betrachtung der Haushaltseinkommensgruppen negativ auf den Pkw-Besitz auswirkt. Niedrigere Netto-Haushaltseinkommen äußern sich nach dem SrV 2018 im geringeren Pkw-Besitz (0,3 Pkw pro Haushalt mit einem Nettoeinkommen zwischen 500 € und 1.500 € in Berlin), weshalb sich der Modal Split bei Studierenden zu Gunsten des Umweltverbunds verschiebt. Zusätzlich steigert das Semesterticket, mit der das gesamte VBB-Netz genutzt werden kann, die Attraktivität des ÖPNV unter Studierenden und Doktoranden. Aufgrund dieser Sachverhalte ist allein eine Berücksichtigung der SrV-Daten nicht zur Abbildung des Mobilitätsverhaltens der Universitätsangehörigen zweckmäßig. Aus diesem Grund werden im Folgenden universitätsspezifische Datengrundlagen analysiert, um eine realitätsnahe Beschreibung der Verkehrsmittelwahl zu erzielen.

Im Rahmen der Umfrage zur Mobilität der Universität Potsdam wurden 1073 Studierende sowie Mitarbeitende der Universität zu ihrem Mobilitätsverhalten befragt. Dabei wurde u.a. die Nutzungshäufigkeit („gelegentlich“, „ca. 1 mal pro Woche“, „2-3 mal pro Woche“ und „fast täglich“) verschiedener Verkehrsmittel („Zug“, „Tram und/oder Bus“, „Fahrrad“, „Fahrrad + Zug“, „Leihfahrrad“, „Leihfahrrad + Zug“, „Zu Fuß“ sowie „Auto“) für die Wege zur Universität erfasst. Auf Grundlage dieser Angaben wird der Modal Split wie nachfolgend beschrieben, abgeleitet:

- In einem ersten Schritt erfolgt die eindeutige Quantifizierung der verschiedenen Nutzungshäufigkeiten (z. B. „gelegentlich“ entspricht 0,5 Wegen pro Woche und „fast immer“ entspricht 4,5 Wegen pro Woche).

- In einem nächsten Schritt kann die Wegezähl für jedes erfasste Verkehrsmittel berechnet werden. Hierfür wird die Anzahl der Befragten mit der angegebenen Nutzungshäufigkeit multipliziert und anschließend über alle Nutzungshäufigkeiten aufsummiert.
- Die Gesamtanzahl aller Wege (über alle Verkehrsmittel) ergibt sich anschließend über die Aufsummierung der Gesamtwege aller erfassten Verkehrsmittel.
- Hierauf aufbauend erfolgt die Ermittlung des Anteils der verschiedenen Verkehrsmittel durch Bildung des Verhältnisses aus Wegezähl des jeweiligen Verkehrsmittels und der Gesamtwegezähl aller Verkehrsmittel.
- Anschließend werden die Verkehrsmittel in die Gruppen „Fuß“, „Rad“, ÖPNV“ und „MIV“ zusammengefasst.

Die Ergebnisse des hergeleiteten Modal Splits sind nachfolgender Tabelle zu entnehmen. Dabei wird zwischen der Verkehrsmittelwahl im Winter- und Sommersemester differenziert. Erwartungsgemäß lässt sich im Sommer ein höherer Anteil des Radverkehrs ableiten.

Tabelle 29 Modal Split-Ansatz gemäß Mobilitätsbefragung Universität Potsdam

[in %]	Wintersemester	Sommersemester
Fuß	6,8	6,6
Rad	24,9	31,3
ÖPNV	55,7	53,9
MIV	12,6	8,2

Dem Klimaschutzkonzept der Universität können hiervon geringfügig abweichende Anteile für den MIV entnommen werden. Auf Grundlage der Befragung von 599 Beschäftigten und 1.679 Studierenden kommt das Klimaschutzkonzept zu dem Ergebnis, dass 10 % der Beschäftigten und 4 % der Studierenden mit dem MIV vom Wohnort zur Universität reisen. Bei Wegen zwischen den Campi entspricht dieser Anteil bei Beschäftigten 23 % und bei Studierenden knapp 5 %.

Prinzipiell kann auf Grundlage beider universitätsspezifischer Datensätze abgeleitet werden, dass der Anteil der mit dem MIV zurückgelegten Wege verhältnismäßig gering ausfällt und im Grunde kaum Verbesserungspotenzial bietet. In der Konsequenz dessen ist davon auszugehen, dass eine weitere Senkung des MIV-Anteils aufgrund des bereits niedrigen Ausgangsniveaus nur anhand sehr aufwändiger und kostenintensiver Maßnahmen realisierbar ist.

7 Verkehrstechnische Untersuchung

Ziel der verkehrstechnischen Untersuchung ist es, Aussagen zum Verkehrsablauf bzw. zur Verkehrsqualität treffen zu können. Im Rahmen der Untersuchung wurden die in der Bestandsanalyse bereits dargelegten Knotenpunkte betrachtet, welche nachfolgend noch einmal aufgezählt sowie räumlich verortet werden.

- KP 1 Am Neuen Palais / Am Wildpark / Geschwister-Scholl-Straße
- KP 2 Am Neuen Palais / Kaiser-Friedrich-Straße / Maulbeerallee
- KP 3 Karl-Liebknecht-Straße / Reiherbergstraße
- KP 4 Am Mühlberg / Karl-Liebknecht-Straße

Die konkrete Lage zu untersuchenden Knotenpunkte ist in nachfolgender Abbildung dargelegt.

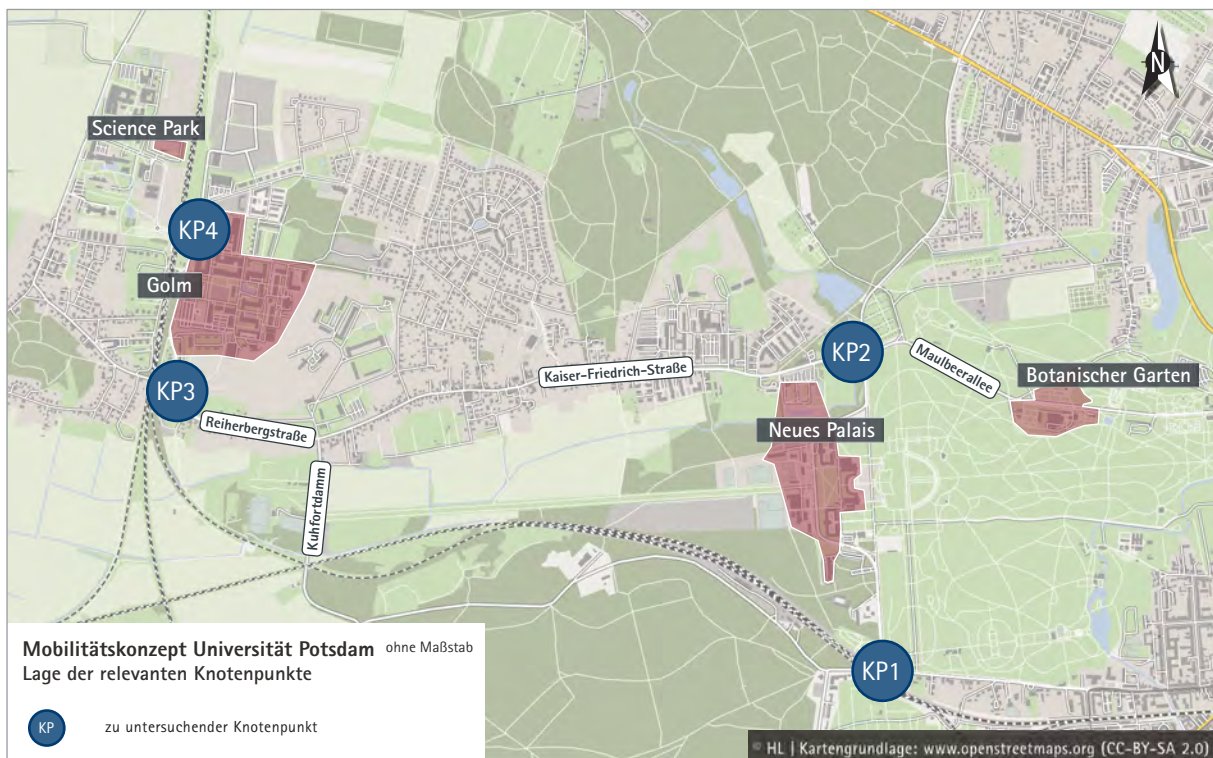


Abbildung 55 Lage der zu untersuchenden Knotenpunkte

Die Relevanz der Betrachtung dieser Knotenpunkte ergibt sich aufgrund unterschiedlicher Sachverhalte.

- Der Knotenpunkt Am Neuen Palais / Am Wildpark (KP 1) ist im Wesentlichen aufgrund der unmittelbaren Nähe des Bahnhofs Park Sanssouci von Bedeutung, welcher eine wesentliche Rolle zur Erschließung durch den SPNV für den Campus „Am Neuen Palais“ einnimmt.

- Die Knotenpunkte Kaiser-Friedrich-Straße / Maulbeerallee (KP 2) und Reiherbergstraße / Karl-Liebknecht-Straße (KP 3) sind wesentliche Knotenpunkte auf der Verbindungsstrecke zwischen den Campi „Am Neuen Palais“ / „Botanischer Garten“ und dem Campus Golm.
- Der Knotenpunkt Karl-Liebknecht-Straße / Am Mühlberg (KP 4) ist aufgrund seiner Nähe zum Campus Golm für die Untersuchung essenziell. Weiterhin befindet sich der Knotenpunkt in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof Golm, welcher bedeutend für die SPNV-Erschließung des Campus ist.

Im Rahmen der verkehrstechnischen Untersuchung wurden mikroskopische Simulationsmodelle für alle vier Knotenpunkte entwickelt, welche im Ergebnis u.a. Aussagen zu Wartezeiten oder Rückstaulängen ermöglichen. Hierfür wurde in einem ersten Schritt die Verkehrsqualität im Bestand betrachtet, wobei die Knotenbelastungen der beiden Spitzenstunden zugrunde gelegt wurden, welche bereits im Rahmen der Bestandsanalyse aufgeführt sind. Darauf aufbauend können mögliche Planfälle untersucht werden, welche die perspektivische Verkehrsbelastung unter Berücksichtigung der Gebietsentwicklung umfassen.

7.1 Mikroskopisches Netzmodell (VISSIM)

Das folgende Kapitel gibt zunächst einen Überblick über den Vorgang einer mikroskopischen Simulation sowie die einfließenden Randbedingungen.

7.1.1 Simulationsmodell VISSIM

VISSIM ist ein mikroskopisches, zeitschrittorientiertes und verhaltensbasiertes Simulationsmodell zur Nachbildung von Stadt- und Außerortsverkehr. Neben dem Individualverkehr kann auch straßengebundener öffentlicher Personennahverkehr modelliert werden. Dargestellt werden im Simulationsmodell MIV, Schwerverkehr, Linienbus- und Straßenbahnbetrieb (mit entsprechenden Taktzeiten des ÖPNV), Rad- und Fußverkehr.

Das Simulationsmodell VISSIM berücksichtigt folgende Randbedingungen:

- Schaltprogramme der Lichtsignalanlagen,
- zulässige Geschwindigkeiten,
- Fahrstreifenanzahl und -aufteilung an den jeweiligen Knotenpunkten und Strecken,
- sämtliche Vorfahrtsregeln,
- bedingt bevorrechtigte zu Fuß Gehende und Radfahrende an Knotenpunkten,
- Grenz- und Folgezeitlücken beim Durchsetzen bevorrechtigter Ströme von Abbiegern,

- Zeit- und Wegelücken zum Vorderfahrzeug und
- Fahrstreifenwechsellvorgänge. Die Methodik der Simulation mit dem Modell VISSIM stellt sich wie folgt dar:
 - Die kleinste Einheit ist das einzelne Fahrzeug, jedes bewegt sich unabhängig im Netz und reagiert realitätsgetreu auf die anderen Fahrzeuge vor ihm und um es herum; aus diesem Grund entstehen bei jedem Simulationsdurchgang mit fortschreitender Simulationszeit sich ständig ändernde Verkehrssituationen.
 - Entsprechend der vorgegebenen Verkehrsströme erhalten die Fahrzeuge ihre Routenentscheidung, nach der sie an den Knotenpunkten abbiegen oder weiter geradeaus fahren; zu beachten haben sie dabei nur den übrigen Verkehr und die Lichtsignalanlagen an den Knotenpunkten.
 - Die Wahl des geeigneten Fahrstreifens erfolgt für jedes Fahrzeug weitestgehend frei; bei sich bietenden Lücken wechseln die Fahrzeuge die Fahrstreifen um entweder gemäß der vorgegebenen Routenentscheidung abzubiegen oder um einen weniger belasteten Fahrstreifen zu wählen, um schneller voranzukommen. Falls eine ausreichende Lücke auf der Strecke nicht gefunden wird, wird gewartet.
 - Neben Lichtsignalanlagen mit den realitätsgetreuen Signalprogrammen haben die Fahrzeuge beim Abbiegen auch auf bedingt verträgliche Verkehrsströme wie querende zu Fuß Gehende und entgegenkommende Fahrzeuge zu achten und diesen Vorfahrt zu gewähren.
 - Die verschiedenen Fahrzeugarten (Pkw, Lkw, Bus, Rad) bewegen sich entsprechend ihres Typ hinsichtlich Beschleunigung und Abbremsen unterschiedlich; auch ist im Modell berücksichtigt, dass einige Verkehrsteilnehmer zügiger und einige langsamer unterwegs sind.
 - Die Fahrzeuge bewegen sich im Simulationsnetz auf maßstäblich versorgten Strecken und Knotenpunkten; diese wurden mithilfe maßstäblicher Luftbilder und Lagepläne modelliert.

Die Einspeisung des Verkehrsaufkommens an den einzelnen Zufahrten erfolgen als gewünschte Belastung im Simulationsnetz.

Die bei der Kennwertermittlung gemessenen Werte ergeben sich ausschließlich aus dem Zusammenspiel der frei fahrenden Fahrzeuge mit den jeweiligen Randbedingungen im System. Die Betrachtung der Leistungsfähigkeit basiert somit auf gemessenen Werten und nicht wie bei der Einzelknotenbetrachtung des HBS-Verfahrens auf Berechnung mit entsprechend zu wählenden theoretischen Annahmen. In VISSIM gibt es keinen Parameter, mit dem man die Sättigungsverkehrsstärke einer Strecke explizit einstellen kann.

Vielmehr basiert diese und damit auch die Grundkapazität aus einer Kombination der verschiede-

nen Randbedingungen, wie z. B. dem Fahrverhalten der einzelnen Fahrzeuge. Das Fahrverhalten wird durch das der Simulation zugrunde liegende Fahrzeugfolgmodell bestimmt, wobei hier das psycho-physische Wahrnehmungsmodell von Wiedemann (1974) verwendet wird. Weitergehende Informationen zu den Leistungen des Simulationsmodells VISSIM sind auf der Internetseite des Herstellers abzurufen (www.ptv.de)

7.1.2 Kenngrößen für die Bewertung

Um eine möglichst genaue Bewertung der Situation zu ermöglichen und insbesondere um Schlüsse zwischen den untersuchten Szenarien ziehen zu können, müssen zunächst einheitliche Bewertungskriterien definiert werden. Nachfolgend werden die gewählten Kriterien aufgeführt und kurz erläutert.

- **Standzeit:** Die Standzeit gibt die Stillstandzeit des Fahrzeugs am Knotenpunkt an.
- **Rückstaulänge:** Die Rückstaulänge gibt die durchschnittliche Staulänge im betrachteten Intervall an.

Alle Kennwerte und Ergebnisse wurden, wenn nicht anders angegeben, aus den Mittelwerten von zehn Simulationsläufen ermittelt. Um die Leistungsfähigkeit an den Knotenpunkten konkret bewerten zu können, sind insbesondere die vom Modell ausgegebenen Standzeiten der Fahrzeuge am Knotenpunkt relevant, da diese in einem weiteren Schritt in die Qualitätsstufen nach HBS-Verfahren überführt werden können.

Das Berechnungsverfahren und die Bewertung nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS, 2015) [30] ist ein standardisiertes Verfahren zur hinreichend genauen Beschreibung und Ermittlung der Leistungsfähigkeit. Als wesentliche Bewertungsgrößen werden hierbei die Kapazitätsreserve und die daraus abgeleitete mittlere Wartezeit verwendet und nach den Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) eingeteilt. Eine Übersicht zu den Definitionen der QSV für lichtsignalisierte sowie nicht signalisierte Knotenpunkte ist der nachfolgenden Abbildung zu entnehmen.

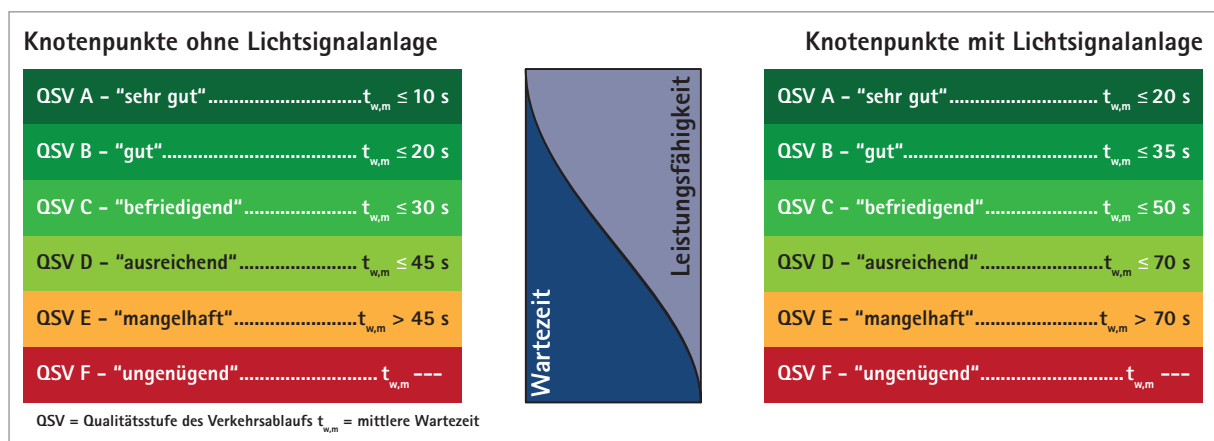


Abbildung 56 Darstellung der Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs gemäß HBS ($t_{w,m}$ - mittlere Wartezeit)

Im Rahmen der verkehrstechnischen Untersuchung wird davon ausgegangen, dass die durchschnittliche Standzeit der Fahrzeuge am Knotenpunkt der mittleren Wartezeit entspricht, wodurch eine Überführung in die Qualitätsstufen nach HBS zur Beschreibung des Verkehrsablaufs ermöglicht wird.

7.2 Ergebnisse der mikroskopischen Simulation

Für die Beurteilung der Simulationsergebnisse ist zu berücksichtigen, dass neben dem Kfz-Verkehr auch eine Belastung der Zufahrten mit den erhobenen Radfahrenden erfolgt. Da den vorhandenen Radverkehrsdaten keine konkrete Verteilung am Knotenpunkt entnommen werden kann, wird hier die gleiche Verteilung wie für den Kfz-Verkehr angesetzt. Der Radverkehr wird dabei bei allen Knotenpunkten vollständig auf der Fahrbahn geführt. Dies begründet sich zum einen in den vorhanden bzw. nicht vorhandenen Radverkehrsanlagen sowie zum anderen darin, dass eine Abschätzung zur sicheren Seite generiert wird. In den freien Strecken des Netzmodells können Überholvorgänge zwischen Kfz- und Radverkehr stattfinden, im unmittelbaren Knotenpunktbereich werden diese Überholvorgänge unterbunden. Darüber hinaus wird der Knotenpunkt mit Pauschalwerten von zu Fuß Gehenden belastet, welche über Furten am Knotenpunkt geführt werden und somit bedeutende und realitätsnahe Interaktionen mit den übrigen Verkehrsteilnehmenden erzeugen. Infolge des Umfangs der berücksichtigten Verkehrsteilnehmenden ist somit davon auszugehen, dass die resultierenden Aussagen zu Leistungsfähigkeit schlechter ausfallen können, als unter Anwendung des standardisierten Bewertungsverfahrens nach HBS. Jedoch bilden die entwickelten Modelle eben aufgrund dieser Komplexität den Verkehrsfluss realitätsnaher ab.

7.2.1 Bestandssituation

Knotenpunkt Am Neuen Palais / Am Wildpark / Geschwister-Scholl-Straße

Im Ergebnis der Simulation des Knotenpunkt 1 zeigt sich, dass der Verkehr aus Richtung Norden sowie aus Richtung Süden erwartungsgemäß mit vergleichsweise geringen Standzeiten abfließen kann. Dies ist sowohl in der Spitzenstunde am Vormittag als auch in der Spitzenstunde am Nachmittag der Fall. Infolgedessen ist der Verkehrsablauf für die aus Norden und Süden einfahrenden Verkehrsströme mit der Qualitätsstufe A (freier Verkehrsfluss) zu bewerten. Aus diesem Kontext heraus bilden sich in der südlichen Zufahrt lediglich geringe Rückstaulängen, da der Verkehr grundsätzlich ohne Bevorrechtigung des übrigen Kfz-Verkehrs abfließen kann und lediglich unter Umständen querende zu Fuß Gehende bevorzugen muss. In der nördlichen Zufahrt fallen die Rückstaulängen entsprechend größer aus, da der in Richtung Osten abfließende Verkehrsstrom die aus südlicher Richtung einfahrenden Fahrzeuge zusätzlich beachten muss.

Da die aus östlicher Richtung einfahrenden Fahrzeuge den Verkehrsströmen aus Richtung Süden und Norden Vorfahrt gewähren müssen, fallen Standzeiten und Rückstaulängen dort am höchsten aus. In der Spitzenstunde am Vormittag kann für die Verkehrsströme aus östlicher Richtung noch ein stabiler Verkehrsfluss der Qualitätsstufe C gewährleistet werden. Dies ist in der Spitzenstunde am Nachmittag nicht mehr der Fall. Die Leistungsfähigkeit der Zufahrt ist in diesem Fall mit der QSV E (instabiler Verkehrsfluss) zu bewerten. Insbesondere ist darauf hinzuweisen, dass die östliche Zufahrt die am stärksten belastete Zufahrt in der Spitzenstunde am Nachmittag darstellt, wodurch sich die Anordnung als vorfahrt-gewährende Zufahrt als prinzipiell nicht zweckmäßig herausstellt. Die folgende Tabelle gibt einen zusammenfassenden Überblick über die Simulationsergebnisse. Anhang 2 bis 3 beinhaltet die umlauffeinen die Ergebnisse.

Tabelle 30 Mittlere Standzeiten und Rückstaulängen am Knotenpunkt Am Neuen Palais / Am Wildpark / Geschwister-Scholl-Straße

Zufahrt	Spitzenstunde am Vormittag			Spitzenstunde am Nachmittag		
	Ø Standzeit [s] QSV	Ø Rückstau [m]	Ø max. Rückstau [m]	Ø Standzeit [s] QSV	Ø Rückstau [m]	Ø max. Rückstau [m]
Am Wildpark (S)	0,1 A	0,0	8,9	0,1 A	0,0	1,9
Geschwister-Scholl-Straße (O)	22,5 C	18,8	114,8	55,2 E	97,8	294,1
Am Neuen Palais (N)	1,8 A	1,5	58,4	1,4 A	1,4	66,0

Knotenpunkt Am Neuen Palais / Kaiser-Friedrich-Straße / Maulbeerallee

Für die Untersuchung des Knotenpunkts Am Neuen Palais / Kaiser-Friedrich-Straße / Maulbeerallee wird das Festzeitprogramm des Knotenpunkts aus der Verkehrstechnischen Untersuchung zum B-Plan Nr. 147 [31] herangezogen. Es ist zu berücksichtigen, dass Bestandteil dieser verkehrstechnischen Untersuchung ebenfalls bereits ein modifizierter Signalzeitenplan ist. Dieser wird jedoch aufgrund des deutlich schlechteren Verkehrsflusses am Knotenpunkt nicht herangezogen. Der dem Mobilitätskonzept zugrunde gelegte Signalzeitenplan ist nachfolgend dargestellt.

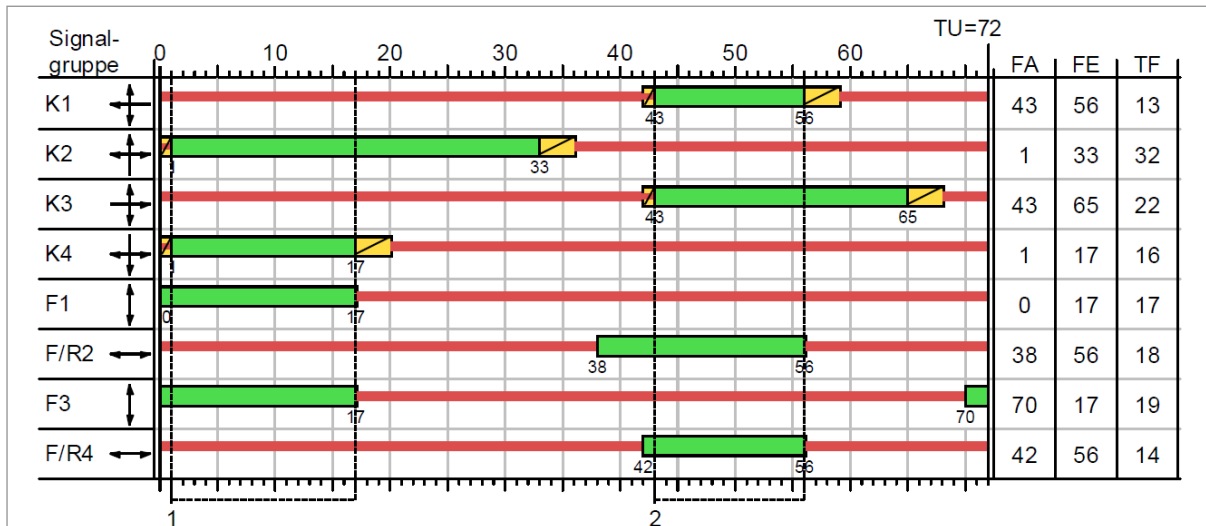


Abbildung 57 Signalzeitenplan Am Neuen Palais / Kaiser-Friedrich-Straße / Maulbeerallee

Bei Betrachtung des Signalzeitenplans wird deutlich, dass insbesondere die Zufahrten aus Richtung Westen und Richtung Süden eine vergleichsweise lange Freigabezeit haben. Die Zufahrten aus Richtung Norden und Osten haben hingegen eine vergleichsweise geringe Freigabezeit. Dieser Sachverhalt macht sich auch bei den Standzeiten bemerkbar. In der Spitzenstunde am Nachmittag weist daher der Linksabbieger aus westlicher Richtung infolge der hohen Standzeit keinen leistungsfähigen Verkehrsfluss mehr auf. Allen übrigen Verkehrsströmen kann in beiden Spitzenstunden des Bestands ein leistungsfähiger Verkehrsablauf attestiert werden. Hinsichtlich der Rückstaulänge kann in der Spitzenstunde am Nachmittag in der westlichen Zufahrt der längste Rückstau festgestellt werden. Die nachfolgende Tabelle stellt die Ergebnisse der mikroskopischen Simulation für den entsprechenden Knotenpunkt hinsichtlich der durchschnittlichen Standzeit sowie der maximalen durchschnittlichen Rückstaulänge pro LSA-Umlauf dar. Die Betrachtung erfolgt dabei für alle Fahrstreifen am Knotenpunkt separat. Für die maximalen Rückstaulängen ist dabei zu beachten, dass mitunter eine Überstauung der Abbiegestreifen in der westlichen und östlichen Zufahrt stattfinden kann, weswegen ein gemeinsamer Rückstau in der Zufahrt entstehen kann. Prinzipiell ist daher davon auszugehen, dass ein kombinierter Rückstau von Linksabbiegern und Geradeausfahrern sowie Rechtsabbiegern auch in der westlichen und östlichen Zufahrt stattfindet. Die konkreten Standzeiten je Simulationsumlauf sind Anlage 4 zu entnehmen.

Es ist darauf hinzuweisen, dass im Rahmen von Anpassungen am Knotenpunkt bereits eine verkehrsabhängige Steuerung des Knotenpunkts umgesetzt wurde. Durch diese verkehrsabhängige Steuerung werden die Grünzeiten bedarfsgerecht an die Knotenpunktzufahrten verteilt, wodurch prinzipiell von einem leistungsfähigem Verkehrsablauf in der Praxis auszugehen ist.

Tabelle 31 Mittlere Standzeiten und Rückstaulängen am Knotenpunkt Am Neuen Palais / Maulbeerallee / Kaiser-Friedrich-Straße / Amundsenstraße

Zufahrt	Fahrbeziehung	Spitzenstunde am Vormittag		Spitzenstunde am Nachmittag	
		Ø Standzeit [s] QSV	Ø max Rückstau [m]	Ø Standzeit [s] QSV	Ø max Rückstau [m]
Kaiser-Friedrich-Straße (W)	W-N	25,4 B	11,5	29,7 B	17,2
	W-O/S	24,1 B	74,2	15,7 A	31,7
Amundsenstraße (N)	N-O/S/W	25,0 B	39,7	22,0 B	36,5
Am Neuen Palais (S)	S-O/S/W	11,7 A	35,7	12,0 A	40,6
Maulbeerallee (O)	O-W/N	20,8 B	17,0	50,4 C	75,5
	O-S	50,6 D	9,2	93,3 E	43,8

Infolge der zwischenzeitlich umgesetzten verkehrsabhängigen Steuerung des Knotenpunkts ist jedoch davon auszugehen, dass am Knotenpunkt ein stabilerer Verkehrsfluss gewährleistet werden kann, als dies durch das zugrunde gelegte Festzeitprogramm nachgewiesen wird.

Knotenpunkt Reiherbergstraße / Karl-Liebknecht-Straße

Am Knotenpunkt Reiherbergstraße / Karl-Liebknecht-Straße kann in beiden Spitzenstunden des Bestandsfalls ein leistungsfähiger Verkehrsablauf der Qualitätsstufe A für alle Knotenpunktzufahrten nachgewiesen werden. Die höchste Wartezeit lässt sich erwartungsgemäß in der untergeordneten Zufahrt aus nördlicher Richtung feststellen, was ebenfalls die höchsten Rückstaulängen verursacht. Die komprimierten Ergebnisse der Simulation sind in der nachfolgenden Tabelle enthalten. Eine detaillierte Auswertung nach Simulationslauf befindet sich im Anhang 5 bis 6.

Tabelle 32 Mittlere Standzeiten und Rückstaulängen am Knotenpunkt Reiherbergstraße / Karl-Liebknecht-Straße

Zufahrt	Spitzenstunde am Vormittag			Spitzenstunde am Nachmittag		
	Ø Standzeit [s] QSV	Ø Rückstau [m]	Ø max. Rückstau [m]	Ø Standzeit [s] QSV	Ø Rückstau [m]	Ø max. Rückstau [m]
Reiherbergstraße (O)	0,1 A	0,4	49,5	0,1 A	0,5	49,3
Reiherbergstraße (W)	0,3 A	0,2	31,4	0,6 A	0,1	15,1
Karl-Liebkecht-Straße (N)	6,7 A	3,2	52,7	8,0 A	7,0	59,7

Knotenpunkt Karl-Liebknecht-Straße / Am Mühlberg / In der Feldmark

Ein ähnlicher Sachverhalt lässt sich am Knotenpunkt Karl-Liebknecht-Straße / Am Mühlberg erfassen. Auch hier weisen alle Verkehrsströme in beiden Spitzenstunden einen freien Verkehrsfluss der Qualitätsstufe A auf. Die Zusammenfassung der Ergebnisse ist in nachfolgender Tabelle dargestellt. Ein detaillierte Übersicht der Ergebnisse der einzelnen Simulationsläufe ist Anhang 7 bis 8 zu entnehmen.

Tabelle 33 Mittlere Standzeiten und Rückstaulängen am Knotenpunkt Karl-Liebknecht-Straße / Am Mühlberg / In der Feldmark

Zufahrt	Spitzenstunde am Vormittag			Spitzenstunde am Nachmittag		
	Ø Standzeit [s] QSV	Ø Rückstau [m]	Ø max. Rückstau [m]	Ø Standzeit [s] QSV	Ø Rückstau [m]	Ø max. Rückstau [m]
In der Feldmark (N)	0,2 A	0,0	13,5	0,2 A	0,0	10,6
Am Mühlberg (W)	0,8 A	0,1	22,4	1,6 A	0,3	32,1
Karl-Lieb- knecht- Straße (S)	0,6 A	0,1	20,0	0,7 A	0,2	28,7

Zusammenfassende Betrachtung der Leistungsfähigkeit im Bestand

Die nachfolgenden Abbildungen geben einen visualisierten Überblick über die Leistungsfähigkeit an den betrachteten Knotenpunkte für die beiden Spitzenstunden des Bestands.

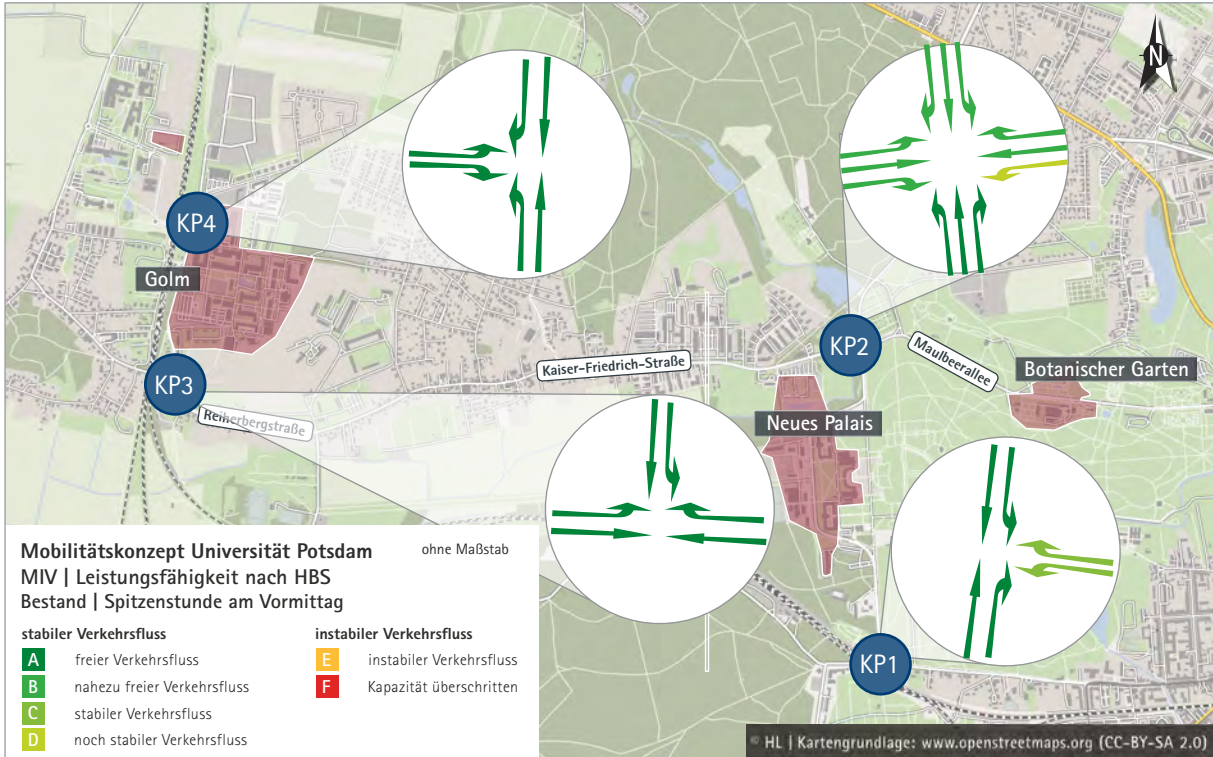


Abbildung 58 Leistungsfähigkeit im Bestand | Spitzenstunde am Vormittag

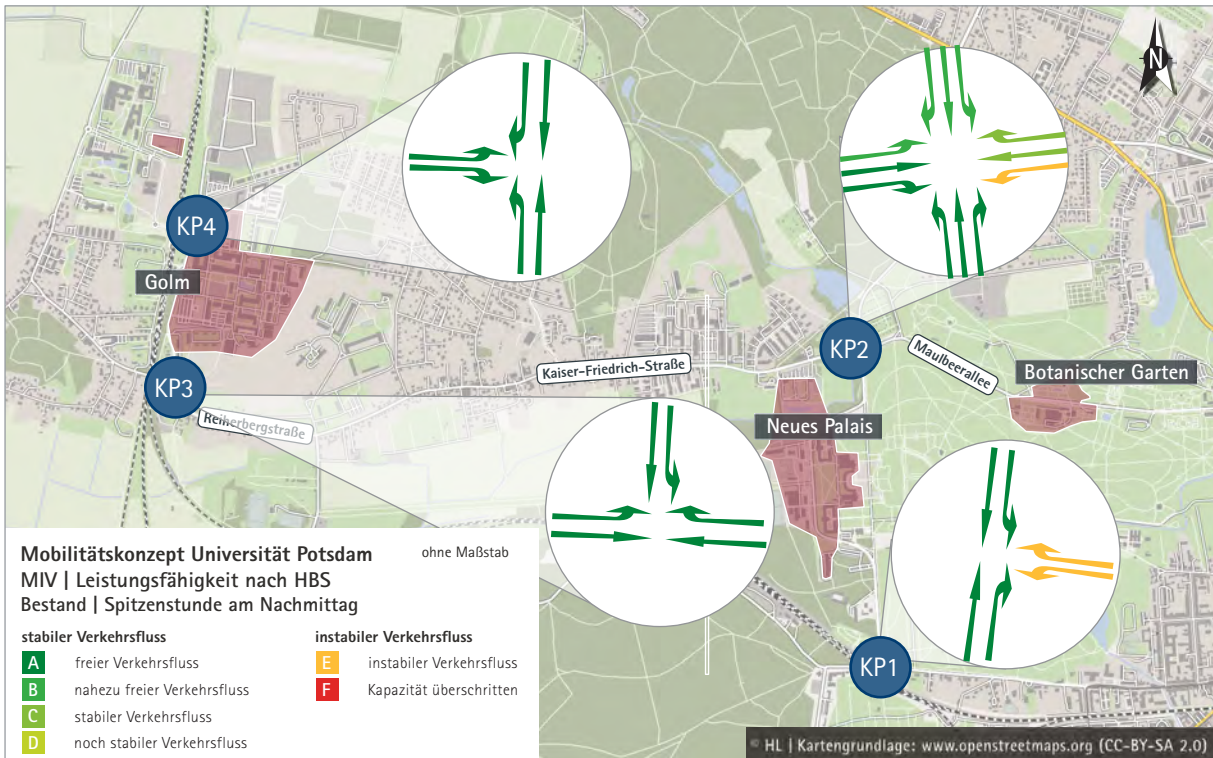


Abbildung 59 Leistungsfähigkeit im Bestand | Spitzenstunde am Nachmittag

8 Entwicklungsszenario und Leitziele des Konzepts

Das nachfolgende Kapitel soll die wesentlichen Zielstellungen des vorliegenden Mobilitätskonzepts skizzieren, für einzelne Themenfelder konkretisieren und nach Verkehrsmitteln differenzieren. Voraussetzung hierfür ist die Festlegung einer Entwicklungsprognose, welche die künftigen Rahmenbedingungen definiert und als Grundlage der Leitzielarbeit sowie der darauf aufbauenden Maßnahmenentwicklung dient.

Die Leitziele selbst dienen dazu, eine Mobilitätsvision zu beschreiben, wie sich die verkehrliche Erschließung der Campi Golm, Neues Palais sowie Maulbeerallee im Zeithorizont bis 2035 entwickeln soll. Die Definition von konkreten Zielstellungen soll dabei eine passgenaue Erarbeitung von Maßnahmen im Rahmen der Teilkonzepte ermöglichen.

Es wird hierbei in vier Schritten vorgegangen:

- Schritt 1: Sichtung und Analyse von Leitzielen aus bestehenden Konzepten, welche für das vorliegende Mobilitätskonzept relevant sind und ggf. übernommen werden können (Kapitel 8.1).
- Schritt 2: Definition einer Vision für die Campusmobilität im Jahr 2035 (Kapitel 8.2)
- Schritt 3: Ableitung von übergeordneten Leitzielen, welche als Querschnittsziele für die Bewertung von Maßnahmen im Rahmen der Teilkonzepte maßgebend sind (Kapitel 8.3).
- Schritt 4: Ableitung von konkreten Einzelzielen aus Sicht der einzelnen Verkehrsmittel, welche wesentlich für die Erarbeitung von Maßnahmen im Rahmen der Teilkonzepte maßgebend sind (Kapitel 8.4).

Nachfolgend wird zunächst das zugrunde liegende Entwicklungsszenario erläutert. Darauf aufbauend erfolgt die schrittweise Darlegung der Leitzielarbeit.

8.1 Entwicklungsprognose „2035“

Das Mobilitätskonzept soll, basierend auf dem derzeitigen Bestand, die Entwicklung für einen längerfristigen Untersuchungszeitraum abbilden. Hierfür ist es sinnvoll, für ein Entwicklungsszenario (Prognose 2035) die entsprechenden städtebaulichen und verkehrlichen Planungen für diesen Zeitraum zu berücksichtigen. Für dieses Entwicklungsszenario werden hierbei in Abstimmung mit der Universität Potsdam die folgenden Annahmen getroffen:

- Bau- und Planungsvorhaben Neues Palais und Golm
 - Für die Campi Golm und Neues Palais ist eine umfassende Gebietsentwicklung im Rahmen des Zeitraums des vorliegenden Verkehrskonzepts zu erwarten. Am Neuen

Palais betrifft dies den Bereich westlich der Straße Am Neuen Palais, in welchem zahlreiche Bestandsgebäude zurückgebaut und in vier Bauabschnitten neue Gebäudekomplexe errichtet werden. In Summe ist für die Gebietsentwicklung am Neuen Palais ein Zuwachs der Nutzfläche von 1.755 m² zu erwarten.

- Auch am Campus Golm sind umfangreiche Änderungen der Universitätsbebauung zu erwarten. Für den zeitlichen Horizont des Mobilitätskonzepts wird davon ausgegangen, dass auf dem Erweiterungscampus (nördlich des Rewe-Markts) zwei neue Universitätsgebäude (Lehramtsgebäude sowie Verfügungsgebäude der IBB) mit je 4.000 m² Nutzfläche entstehen. Einen Überblick über die Gebietsentwicklung beider Campi ist den nachfolgenden Abbildungen zu entnehmen.

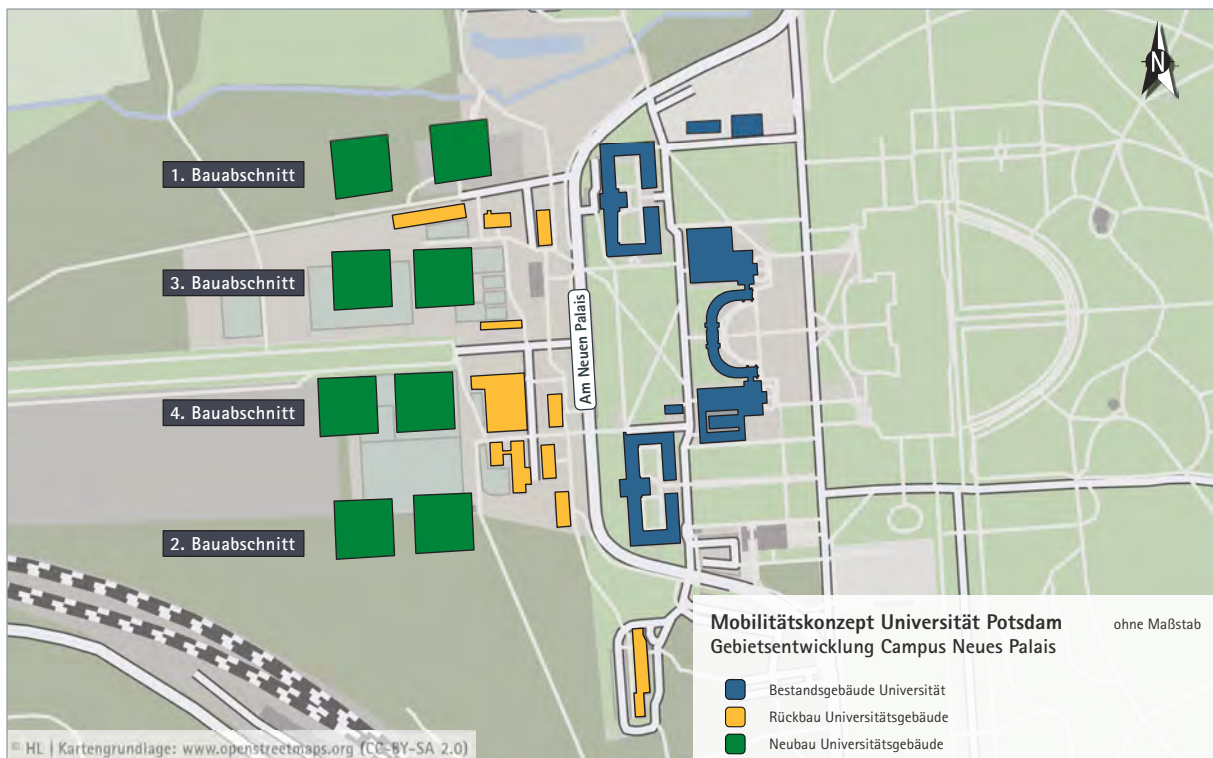


Abbildung 60 Gebietsentwicklung | Campus Neues Palais

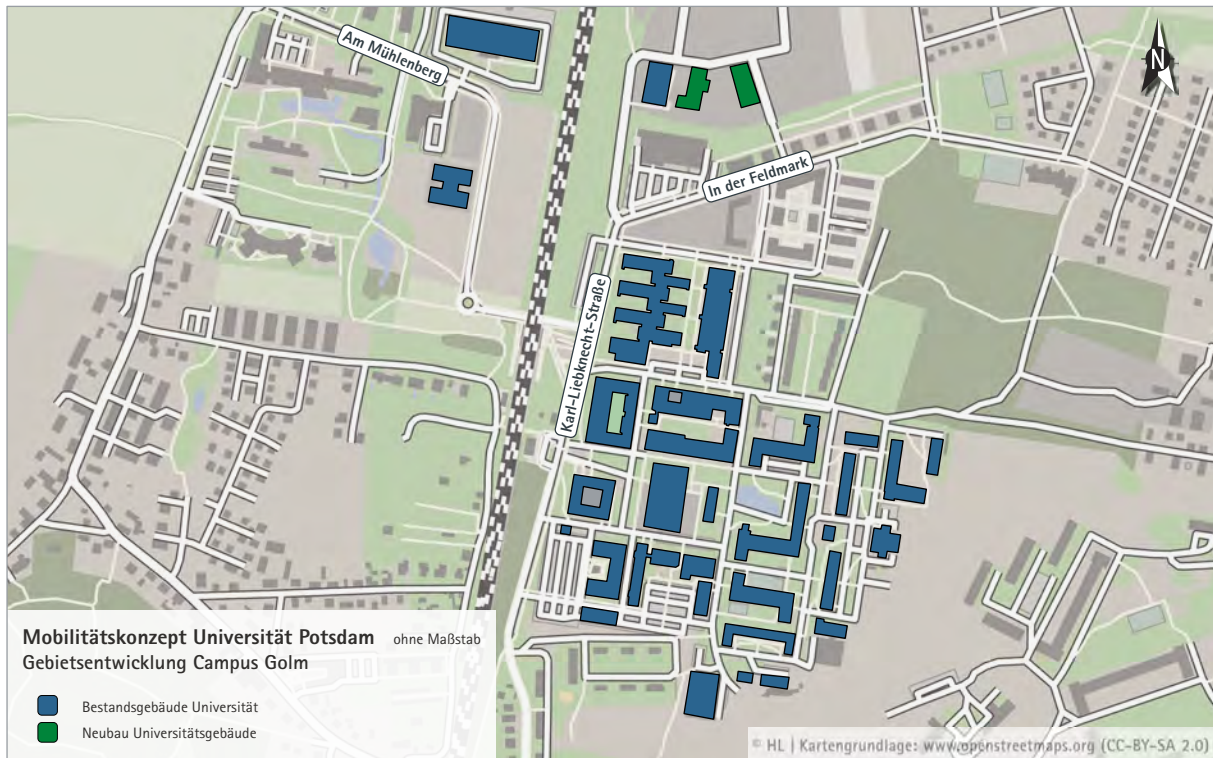


Abbildung 61 Gebietsentwicklung | Campus Golm

▪ Entwicklung Studierendenzahl

- Für die Entwicklungsprognose ist auf Grundlage der Prognosedaten der Bauverwaltung der Universität von einem Anstieg der Studierendenzahlen im betrachteten Konzeptzeitraum auszugehen. Die zukünftige Anzahl der Studierenden ist hierbei beispielsweise für die Abschätzung des perspektivischen Stellplatzbedarfs notwendig. Im Entwicklungsszenario ist dabei von 3.663 Studienplätzen am Campus Neues Palais (ca. + 18 %) und 5.841 Studienplätzen am Campus Golm (ca. + 44 %) auszugehen.

8.2 Relevante Ziele aus bestehenden Konzepten

Die in Kapitel 3 dargestellten, übergeordneten bzw. bereits bestehenden Planunterlagen enthalten Leitziele, welche auch bei der Ausarbeitung von Leitziele für das vorliegende Mobilitätskonzept relevant sind. Nachfolgend sind alle Planunterlagen mit den jeweils enthaltenen Zielstellungen aufgelistet, welche in der weiteren Bearbeitung berücksichtigt werden. Diese reichen von relativ allgemeinen Zielen bis hin zu konkreten Maßnahmen, wobei der Vollständigkeit halber an dieser Stelle alle relevanten Aspekte aufgezählt werden.

- Nahverkehrsplan 2019 für die Landeshauptstadt Potsdam
 - Reduzierung des MIV-Anteils am Modal Split, um die klimapolitischen Ziele der LHP einzuhalten (Luft- und Lärmschutz, CO₂-Reduzierung)
 - Fortführung des barrierefreien Ausbaus der Tram- und Bushaltestellen, der Leitsysteme von und zu den Haltestellen sowie der Fahrgastinformationen

- Umsetzung des SPNV-Zielnetzes gemäß LNVP (siehe Landesnahverkehrsplan)
- Optimierung der Linienführung der Buslinien 605, 606, 612 im Ortsteil Golm unter Berücksichtigung der Anschlüsse zwischen Bus und Bahn am Bahnhof Golm (weiteres Ziel: Wiederaufnahme Haltestelle Weinmeisterstraße)
- Prüfung einer Erweiterung des Straßenbahnnetzes nach Bornim und Golm
- Landesnahverkehrsplan 2018
 - Verdichtung Linie RE 1 zw. Frankfurt (Oder) und Brandenburg Hbf
 - RB 21 als neue Direktverbindung zw. Potsdam und Berlin-Gesundbrunnen
 - RB 23 als neue SPNV-Linie zwischen Golm und dem Flughafen BER
- Masterplan 100 % Klimaschutz Potsdam 2050
 - Ausbau des ÖPNV-Angebots
 - Verkürzung der Wegedistanzen durch eine „Stadt der kurzen Wege“
 - Stärkung des Radverkehrs und Förderung alternativer Antriebe
- Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen
 - Schaffung von Radschnellverbindungen zur Stärkung des Radverkehrs
 - Bessere Anbindung der Campi Golm und Neues Palais durch den Radschnellweg Potsdam Hbf – Werder (Havel)
- Integriertes Klimaschutzkonzept 2010
 - Förderung einer klimafreundlichen urbanen Mobilität
 - Pkw-Verkehr auf andere Verkehrsmittel verlagern
 - Senkung der verkehrsbedingten Emissionen
 - Förderung von ÖPNV, RV und Carsharing
 - Beschleunigung des ÖPNV
 - Förderung des betrieblichen Mobilitätsmanagement
 - Förderung der „Stadt der kurzen Wege“ durch Förderung der Nahversorgung
- Lärmaktionsplan Potsdam 2016
 - Vermeidung des Kfz-Verkehrs durch Förderung des RV, ÖPNV und weiterer alternativer Mobilitätsangebote
 - Verlagerung des Kfz-Verkehrs
 - Geschwindigkeitsreduzierung auf der Karl-Liebnecht-Straße
- Luftreinhalteplan für die Stadt Potsdam
 - Umsetzung des Radverkehrskonzepts
 - Zusätzliche Halte des RE 1 unter anderem am Bahnhof Park Sanssouci

- Hochschulentwicklungsplan 2019–2023
 - Schaffung von modernen, familiengerechten und lebendigen Studien- und Arbeitsorten
 - Schaffung einer umweltfreundlichen Mobilität auf Grundlage einer Verbesserung der ÖPNV-Anbindung sowie der Förderung der Fahrrad- und Elektromobilität
- Klimaschutzkonzept der Universität Potsdam
 - Stärkung des Radverkehrs (überdachte Radabstellanlagen, E-Ladestationen, Dienst- und Lastenräder usw.)
 - Überarbeitung der Parkraumstrukturierung (Zufahrtsregelung, Regulierung Parkraumnutzung)
 - Ausbau von Mobilitätsangeboten
 - Förderung des ÖPNV (direkte Tramanbindung Campus Golm, Erweiterung SPNV-Angebot, ÖPNV-Firmenticket, bessere Anbindung Botanischer Garten)
- Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg – Zielkonzept 2025/2030/2035
 - Weiterentwicklung des Schienenverkehrs in der Region Potsdam
 - Wiederaufnahme Stammbahn zw. Berlin Hbf und Wannsee
- Radverkehrskonzept 2017 für die Landeshauptstadt Potsdam
 - Förderung des Radverkehrs durch die LHP
 - Empfehlung eines Schutzstreifens im Zuge der Maulbeerallee
 - Empfehlung der Erneuerung des Straßenbelags zw. Straße Am Neuen Palais und Mopke sowie für den Ökonomieweg
 - Anlage eines gemeinsamen Geh- und Radwegs am Kuhfortdamm zw. Kaiser-Friedrich-Straße und Bahnübergang (geplante Fortsetzung entlang Werderscher Damm)
- Stadtentwicklungskonzept Verkehr für die Landeshauptstadt Potsdam 2025
 - Optimierung des ÖV-Angebots im Stadt- und Regionalverkehr (Halbstundentakt zur Verbesserung des Haltepunkts Golm, Führung der RB 21 und RB 22 über Golm, zusätzliche Halte der RE 1-Züge am Bahnhof Park Sanssouci)
 - Fortführung des barrierefreien Haltestellenausbaus

8.3 Vision 2035

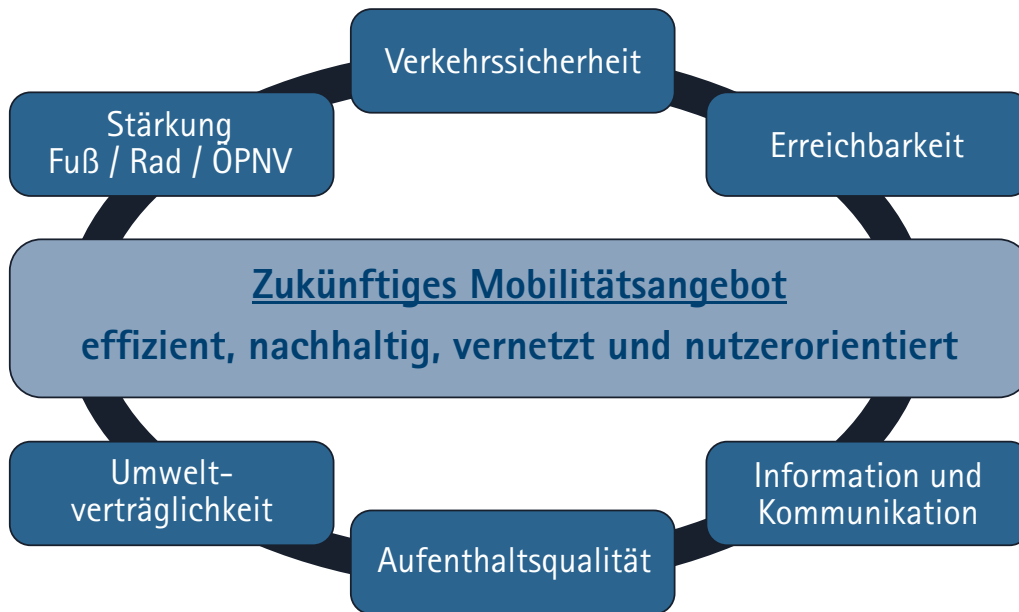
Die Campi Golm, Neues Palais und Maulbeerallee stellen zentrale Orte des akademischen Lebens der Universität Potsdam dar, in denen vielfältige Nutzungsansprüche und Bedürfnisse der Studierenden, Beschäftigten und Besuchenden zusammen kommen. Gleichzeitig sind die Anforderungen und Randbedingungen zu berücksichtigen, welche sich beispielsweise aus Denkmalschutzaspekten am Neuen Palais oder aus sehr dynamischen Standortentwicklungen im Umfeld der Campi ergeben. Hierdurch resultiert ein komplexer Rahmen aus gegenseitigen Abhängigkeiten und Wechselwirkungen, bei welchem verschiedene Zielstellungen miteinander konkurrieren.

Aus diesem Grund ist für die weitere Leitzieldiskussion die Skizzierung einer ganzheitlichen Vision für die Campusmobilität im Jahr 2035 sinnvoll, welche eine Art fixes Leitziel darstellt, welchem sich alle weiteren Querschnitts- und Einzelziele unterordnen bzw. auf welche diese hinwirken. Diese Vision wird wie folgt formuliert:

Die Universitätscampi Golm, Neues Palais und Maulbeerallee können im Jahr 2035 mit allen Verkehrsmitteln - zu Fuß, mit Fahrrad und ÖPNV oder Pkw - bequem, direkt, sicher, zügig sowie barrierefrei erreicht werden. Allen Studierenden, Beschäftigten und Besuchenden steht im Campusumfeld ein hinreichendes Stellplatzangebot für Fahrräder und Pkw zur Verfügung. Auf den Campi selbst bietet ein aufeinander abgestimmtes Wegeleitsystem allen Nutzern umfassend Orientierung. Die der verkehrlichen Nutzung dienenden Flächen auf den Campi sind auf das notwendige Mindestmaß reduziert; die dadurch frei werdenden Areale werden anderen Nutzungen zur Verfügung gestellt, wodurch die Aufenthaltsqualität auf den Campi erheblich gesteigert wird. Die einzelnen Standorte sind mittels effizienter, nachhaltiger und nutzerorientierter Mobilitätsangebote optimal miteinander vernetzt. Ein umfassendes Informationsangebot zur Campusmobilität sichert eine hohe Akzeptanz der angebotenen Dienstleistungen und somit deren wirtschaftlich effiziente und nachhaltige Nutzung. Zudem wird durch eine entsprechendes Monitoring kontinuierlich evaluiert, wie sich die Mobilitätsangebote auch weiterhin verbessern lassen.

8.4 Übergeordnete Querschnittsziele

Auf Grundlage dieser Vision können nachfolgend sechs übergeordnete Leitziele definiert werden, welche als Querschnittsziele zur späteren Bewertung der erarbeiteten Maßnahmen dienen. Das nachfolgende Schaubild stellt diese Ziele in grafischer Form dar.



Alle zu erarbeitenden Maßnahmen sind in Hinblick auf die Erfüllung der grafisch dargestellten Aspekte zu prüfen. Diese Querschnittsziele werden nachfolgend erläutert.

A | Verkehrssicherheit auf und zwischen den Campi

Hierzu zählen alle Maßnahmen, welche auf eine Erhöhung der Verkehrssicherheit auf bzw. zwischen den Campi hinwirken. Dies sind beispielsweise Maßnahmen zur Schließung ggf. vorhandener Netzlücken für den Fuß- / Radverkehr im Untersuchungsgebiet, zur Beseitigung von vorhandenen Unfallschwerpunkten oder die Einrichtung sicherer Querungsstellen im Zuge des Hauptstraßennetzes.

B | Erreichbarkeit der Campi für Alle

Eine optimale Erreichbarkeit der einzelnen Campi für alle Nutzergruppen wird nur gewährleistet, wenn die entsprechenden Wege zur An- und Abreise bzw. im Bereich der Nahmobilität auf den Campi selbstständig zurückgelegt werden können. Hierfür sind Maßnahmen zur Verbesserung bzw. zum vollständigen Ausbau der Barrierefreiheit für alle relevanten Wegebeziehungen erforderlich. Des Weiteren ist die verkehrliche Infrastruktur insbesondere in Hinblick auf den Radverkehr und die ÖPNV-Anbindung auszubauen, um ein attraktives und konkurrenzfähiges Angebot zur An- und Abreise ohne MIV-Nutzung zu schaffen. Hier steht vor allem die Campus-Anbindung an die Landeshauptstadt Potsdam sowie an das Land Berlin im Fokus. Gleichzeitig muss auch zukünftig sicher gestellt bleiben, dass der campuseigene Wirtschaftsverkehr funktionsgerecht und standortverträglich abgewickelt werden kann.

C | Umweltverträglicher Campusverkehr

Ein weiteres Ziel stellt die umweltverträgliche Abwicklung des Campusverkehrs dar. Dazu zählen etwa die nachhaltige Reduzierung der campusinduzierten Verkehrsemissionen sowie die generelle Schonung von Umwelt und Ressourcen im Zusammenhang mit dem campusbezogenen Verkehr. Hierbei wird für die Maßnahmenentwicklung die dreiteilige Strategie „Verkehrsvermeidung - Verkehrsverlagerung - Verkehrsverbesserung“ angewandt. In einem ersten Schritt sind Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung zu entwickeln. In einem zweiten Schritt sollen Randbedingungen geschaffen werden, welche zu einem „Modal Shift“, d. h. einer veränderten Verkehrsmittelwahl von Beschäftigten, Studierenden und Besuchern hinsichtlich einer reduzierten MIV-Nutzung beitragen, z. B. durch eine autoarme innere Erschließung der Campi oder einer Neustrukturierung des Parkraumangebots. In einem dritten Schritt soll der verbleibende Verkehr nachhaltiger gestaltet werden, beispielsweise durch eine Förderung der Rahmenbedingungen und Infrastruktur für Elektromobilität.

D | Flächendeckende Erschließung der Campi durch Verkehrsmittel des Umweltverbunds

Der Anspruch, der sich aus dem Leitziel C ergibt, erfordert die Steigerung der Nutzungsattraktivität der Alternativen zum MIV. Dies meint maßgeblich Maßnahmen, welche die äußere Erschließung der Campi durch den Radverkehr und ÖPNV verbessern sowie die innere Erschließung für die bevorzugten Verkehrsmittel der Nahmobilität - Fuß- und Radverkehr - qualifizieren. Hierzu zählen z. B. die Verbesserung des ÖPNV-Angebots, der Ausbau von Radabstellanlagen oder die Einführung eines benutzerfreundlichen Wegeleitsystems auf den Campi.

E | Hohe Aufenthaltsqualität auf den Campi

Die Beschränkung der verkehrsbedingten Flächenversiegelung auf das notwendige Maß ermöglicht die verstärkte Berücksichtigung alternativer Nutzungsansprüche. Durch geeignete Maßnahmen, z. B. der Bereitstellung von überdachten Freiarbeitsplätzen, zusätzlichen Verweilmöglichkeiten oder einer ansprechenden Grünraumgestaltung lässt sich die Aufenthaltsqualität auf den Campi deutlich verbessern. Aus diesem Grund werden im Teilkonzept „Fußverkehr“ auch entsprechende, nicht-verkehrliche Maßnahmen berücksichtigt.

F | Umfassende Orientierung für alle Nutzergruppen auf dem Campus

Durch geeignete Maßnahmen ist die Gewährleistung umwegfreier Routen und einer umfassenden Orientierung auf den Campi für alle relevanten Nutzergruppen sicherzustellen. Hierfür gilt es beispielsweise eine flächendeckende Wegweisung zu installieren, welche wesentliche universitäre Einrichtungen umfasst.

8.5 Einzelziele für Teilkonzepte

Um die Maßnahmen teilkonzeptfein erarbeiten zu können, ist es erforderlich, zu den bisher skizzierten, eher allgemeinen Zielsetzungen konkrete Einzelziele zu formulieren, auf welche diese Maßnahmen hinarbeiten sollen. Somit sind Einzelziele für die folgenden Teilkonzepte abzuleiten:

- Teilkonzept Fußverkehr
- Teilkonzept Radverkehr
- Teilkonzept ÖPNV
- Teilkonzept MIV
- Teilkonzept Mobilitätsmanagement

Während die Querschnittsziele auch der späteren Beurteilung zur Maßnahmenbewertung dienen, sind die nachfolgenden Einzelziele verkehrsmittelspezifisch angelegt. Sie dienen dazu, in sich schlüssige Teilkonzepte zur zukünftigen Campierschließung zu entwickeln. Das nachfolgende Schaubild stellt die skizzierten Zusammenhänge schematisch dar.

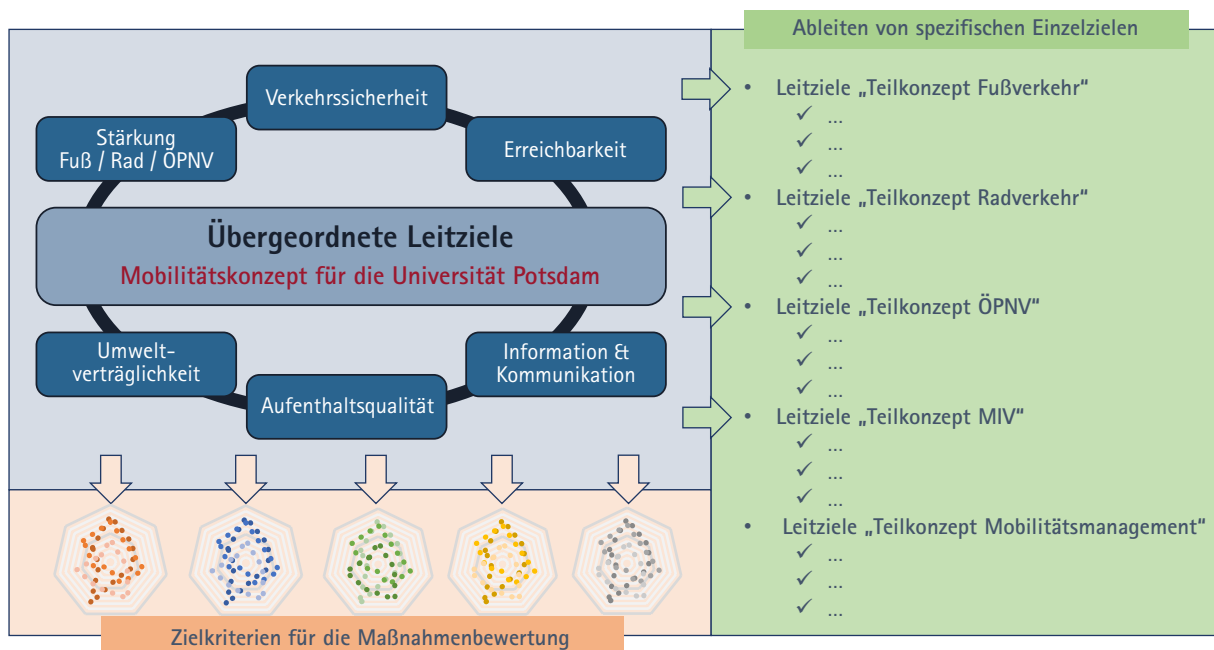


Abbildung 62 Schematische Darstellung zur Erstellung der einzelnen Teilkonzepte

8.5.1 Fußverkehr

Innerhalb der Campi stellt der Fußverkehr die bevorzugte Fortbewe-



gungsart dar. Mit Blick auf die Mobilitätsziele der Universität Potsdam soll dem Fußverkehr auch weiterhin eine hohe Priorität eingeräumt werden. Ziel ist es, weiterhin eine hohe Aufenthaltsqualität und fußläufige Erreichbarkeit zu gewährleisten. Dies umfasst insbesondere auch die barrierefreie Erschließung aller relevanten Ziele auf dem Campus.

FV.1 | Baulich einwandfreies Gehwegenetz

Im Rahmen der Bestandsanalyse wurden punktuelle Mängel hinsichtlich der Bemessung und baulichen Beschaffenheit der derzeitigen Gehwege festgestellt. Diese gilt es zu beseitigen und durchgehende, bequeme und sichere Wegeverbindungen zu schaffen.

FV.2 | Barrierefreie Wegebeziehungen auf allen Hauptachsen

Der schrittweise barrierefreie Ausbau aller Gehwege ist erforderlich, um die mobile Teilhabe aller Menschen gewährleisten zu können. Hierfür müssen Bordsteine abgesenkt, taktile Leitelemente integriert und die Gehwege möglichst hindernisfrei gestaltet werden. Universitäre Einrichtungen, insbesondere auf den Campi, sollen für mobilitätseingeschränkte Personen ohne fremde Hilfe erreichbar sein.

FV.3 | Flächendeckende Wegweisung auf den Campi

Um die fußläufige Erschließung der Universitätsgebäude auf den einzelnen Campi zu verbessern sowie die Orientierung vor Ort zu erleichtern, stellt sich die Etablierung eines geeigneten Wegeleitkonzepts auf den Campi Golm und Neues Palais als zielführend heraus.

FV.4 | Bedarfsgerechte und sichere Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr

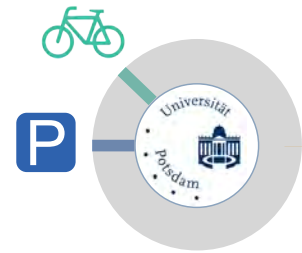
Im Rahmen der Bestandsanalyse konnte abschnittsweise der Bedarf zusätzlicher Querungsstellen abgeleitet werden, welche wesentlicher Bestandteil eines sicheren Fußverkehrs im Bereich der Campi sind.

FV.5 | Schaffung eines gesundheitsfördernden Arbeitsumfelds

Zur Gewährleistung eines gesundheitsfördernden Arbeitsumfelds wird zudem die Errichtung überdachter Outdoorarbeitsplätze in das Konzept eingebunden. Diese können gleichermaßen von Beschäftigten und Studierenden genutzt werden. Hierdurch wird ebenfalls eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität erzeugt, da die Plätze parallel zum Verweilen und Ausruhen genutzt werden können.

8.5.2 Radverkehr

Der Radverkehr nimmt eine wesentliche Rolle zur Erschließung der Campi ein und soll gemäß der zahlreichen Grundlagenplanungen, wie beispielsweise dem Klimaschutzkonzept der Universität oder dem Radverkehrskonzept der Landeshauptstadt Potsdam, weiterhin umfangreich gefördert werden. Im Rahmen der Ortsbesichtigung konnte festgestellt werden, dass mitunter Mängel in der Infrastruktur des fließenden und ruhenden Radverkehrs bestehen. Um den Anteil des Radverkehrs am Modal Split auszubauen, sind Verbesserungen in der Infrastruktur sowie der Radverkehrsführung zentraler Baustein des Mobilitätskonzepts.



RV.1 | Hochwertige Radverkehrsverbindung zwischen den Campi

Momentan wird der Radverkehr auf wesentlichen Verbindungen zwischen den zu untersuchenden Campi abschnittsweise im Mischverkehr geführt, was insbesondere mit Blick auf die Relevanz einer durchgehend sicheren, bequemen und komfortablen Verbindung der verschiedenen Universitätsgelände nicht zweckmäßig ist. Wesentliches Ziel ist daher die Entwicklung eines Zielnetzes für den Radverkehr, welches eine hochwertige Verbindung der Campi untereinander sicherstellt. Im Radverkehrskonzept der Landeshauptstadt Potsdam bestehen hierzu teilweise bereits konkrete Maßnahmenvorschläge, welche in den Rahmen der Maßnahmenkonzeption einfließen.

RV.2 | Bedarfsgerechtes Angebot an Radabstellanlagen auf den Campi

Im Zuge der Ortsbesichtigung konnte zwar ein umfassendes Stellplatzangebot für Fahrräder auf den Campi festgestellt werden. Gemäß der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Potsdam entspricht dieses jedoch nicht der notwendigen Anzahl an Stellplätzen. Mitunter weisen die bestehenden Anlagen zudem qualitative Defizite auf, welche die Benutzbarkeit beeinträchtigen. Es wird demnach geprüft, an welchen Standorten und in welchem Umfang zusätzliche Radabstellanlagen zu installieren und welche Bauformen dabei zu bevorzugen sind. Nach Umsetzung des Mobilitätskonzepts soll ein sicheres, bequemes und zielnahe Abstellen des eigenen Rads im gesamten Campusbereich gewährleistet sein.

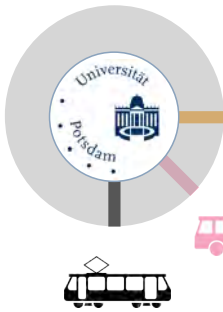
RV.3 | Flächendeckend verfügbare E-Ladeinfrastruktur

Der Ausbau der E-Ladeinfrastruktur stellt eine Maßnahme zum Erreichen der Klimaschutzziele der Universität Potsdam dar. Umfragen der Universität sowie im Science Park zeigen eine grundsätzliche Bereitschaft zur Nutzung einer solchen Infrastruktur. Im Rahmen des Mobilitätskonzepts gilt es u. a. geeignete Standorte einer solchen Infrastruktur zu prüfen.

RV.4 | Flächendeckende Wegweisung und Informationen für Radfahrende

Neben dem Ausbau der E-Ladeinfrastruktur gilt es auch weitere Mobilitätsangebote für den Radverkehr zu prüfen. Infotafeln, Hinweisschilder sowie eine stärkere Präsenz radverkehrsbezogener Mobilitätsangebote sollen die Nutzungsbereitschaft für den Radverkehr fördern.

8.5.3 ÖPNV



Die zu untersuchenden Campi sind überwiegend gut durch den ÖPNV erschlossen. Es bestehen mehrere Buslinien, welche die Campi ganztägig bedienen. Insbesondere der Campus Golm profitiert zudem von der unmittelbaren Nähe zum Bahnhof Golm, wodurch eine attraktive Verbindung nach Berlin besteht. Gemäß des Klimaschutzkonzepts der Universität wird bereits der überwiegende Teil der Pendlerbewegungen durch den ÖPNV bewältigt. Ziel des Mobilitätskonzepts ist daher weiterhin eine attraktive ÖPNV-Anbindung der Campi zu gewährleisten um den Anteil des ÖPNV am Modal Split zu halten bzw. zu fördern.

ÖPNV.1 | Weiterhin attraktive SPNV-Anbindung (Potsdam / Berlin)

Durch die im Landesnahverkehrsplan vorgeschlagenen Änderungen im SPNV-Netz ist von einem Attraktivitätsverlust der SPNV-Anbindung am Bahnhof Golm auszugehen. Trotz der begrenzten Einflussmöglichkeiten auf die Gestaltung des SPNV-Netzes von Seiten der Universität sowie der Landeshauptstadt Potsdam ist eine klare Positionierung zu den angestrebten Änderungen sowie ggf. eine Entwicklung von Verbesserungsvorschlägen Bestandteil der Maßnahmenkonzeption.

ÖPNV.2 | Sicherstellung einer bedarfsgerechten ÖPNV-Anbindung (Potsdam)

Derzeit werden die Untersuchungsgebiete nach den Vorgaben des NVP sowie der FGSV vollständig durch den ÖPNV erschlossen. Mit Blick auf die definierten Mobilitätsziele bestehender Planungen wird jedoch eine weitere Optimierung der Erschließung und ÖPNV-Anbindung der Campi sowie des Umfeldes geprüft. Insbesondere beinhaltet dies den Ausbau bzw. die Erweiterung des bestehenden ÖPNV-Netzes sowie die Errichtung neuer bzw. die Reaktivierung alter Haltestellen.

ÖPNV.3 | Barrierefreiheit an allen Haltestellen

Derzeit sind die meisten Haltestellen im Untersuchungsgebiet nicht barrierefrei. Gerade vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung sowie der Zielsetzung, die mobile Teilhabe aller Menschen zu ermöglichen, besteht hier Handlungsbedarf. Ziel ist es, sämtliche Haltestellen barrierefrei auszubauen und barrierefreie Wege vom Wohnort bis zu Zielen auf den Campi zu gewährleisten. Möglichst alle Menschen sollen ohne fremde Hilfe die Campi mit dem ÖPNV erreichen können.

8.5.4 MIV

Gemäß den Zielvorgaben verschiedener Planungsgrundlagen ist eine Reduzierung des MIV-Anteils am Modal Split eine wesentliche Säule zum Erreichen der klimapolitischen Ziele der Universität sowie der Landeshauptstadt Potsdam. Infolgedessen ist eine umfassende Abwägung aller MIV-bezogenen Maßnahmen, auch mit Blick auf die konkurrierender Nutzungsansprüche anderer Verkehrsteilnehmer, notwendig.



MIV.1 | Bedarfsgerechte Neustrukturierung des Parkraumangebots für 2035

Zur Neuordnung des Parkraumangebots besteht die Notwendigkeit der Entwicklung eines Parkraumkonzepts für die Standorte Golm sowie Neues Palais. Hierbei gilt es den perspektivisch notwendigen Stellplatzbedarf auf geeignete Flächen zu verlagern sowie geeignete Maßnahmen zur Parkraumbewirtschaftung zu entwickeln.

MIV.2 | Flächendeckende Verfügbarkeit von E-Lademöglichkeiten auf den Campi

Auch der Ausbau der E-Ladeinfrastruktur für den MIV stellt eine Maßnahme zum Erreichen der Klimaschutzziele der Universität Potsdam dar und ist u. a. Bestandteil des Hochschulentwicklungsplan 2019 - 2023. Die Bereitstellung der E-Ladeinfrastruktur stellt hierbei das Fundament zur Steigerung der Nutzungsbereitschaft für Elektrofahrzeuge dar. Im Rahmen der Maßnahmenkonzeption gilt es daher geeignete Standorte für eine entsprechende Infrastruktur zu prüfen.

MIV.3 | Gewährleistung der Erschließung für den Wirtschafts- und Lieferverkehr

Im Rahmen der Umsetzung der MIV-spezifischen Ziele, wie z. B. der Neustrukturierung des Parkraumangebots, ist auch weiterhin eine funktionsgerechte und standortverträgliche Abwicklung der campuseigenen Wirtschaftsverkehre sicherzustellen.

9 Maßnahmenkonzeption

Im Nachfolgenden werden die wesentlichen Maßnahmen skizziert, welche zur Umsetzung der erarbeiteten Leitziele erforderlich sind. Dazu gehören u.a. ein Wegeleit- sowie ein Parkraumkonzept für die Campi Golm und Neues Palais. Das Wegeleitkonzept wurde für den Bestand mit der vorhandenen Bebauung konzipiert und ist somit direkt umsetzbar. Das Parkraumkonzept berücksichtigt die zukünftige Entwicklung der Campusbebauung sowie der Studierendenzahl und ist daher langfristig umzusetzen.

9.1 Wegeleitkonzept

Um die fußläufige Erschließung der Universitätsgebäude auf den einzelnen Campi zu verbessern sowie die Orientierung vor Ort zu erleichtern, wird im Rahmen des vorliegenden Mobilitätskonzepts für den Campus Golm sowie für den Campus Neues Palais jeweils ein Wegeleitkonzept erarbeitet. Da am Botanischen Garten bereits eine Wegweisung vorhanden ist und die zwei Gebäude vor Ort ausgewiesen werden, besteht hier kein weiterer Handlungsbedarf. Das Wegeleitkonzept wird hierbei für die Universitätsbebauung des Bestands erarbeitet. Die im vorherigen Kapitel dargestellte Weiterentwicklung der Campi wird somit im Rahmen der Erarbeitung der Wegeleitkonzepte nicht berücksichtigt. Dies resultiert insbesondere daraus, dass detaillierte Informationen zu Lage und Funktion der auszuschildernden Gebäude die Grundlage der umzusetzenden Wegweisung bilden, welche für die zukünftige Gebiets- bzw. Campusstruktur noch nicht abschätzbar sind. Das Wegeleitkonzept ist somit in einem kurzfristigen Zeithorizont umzusetzen.

Da es keine bundeseinheitlichen Richtlinien zu Fußgängerleitsystemen gibt, wird sich grob an den Empfehlungen zu Wegeleitsystemen für den Fußverkehr des Schweizerischen Bundesamts für Straßen (ASTRA) [26] sowie dem Leitfaden zum Fußwegeleitsystem des Landes Rheinland-Pfalz [27] orientiert, da hier die Thematik sehr detailgetreu und schlüssig aufbereitet wurde. Darüber hinaus geben die Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) [24] Hinweise zur Orientierung und Wegweisung im Fußverkehr. Diese werden bei den nachfolgenden Erläuterungen berücksichtigt.

9.1.1 Anforderungen

Ziel der Wegeleitkonzepte ist es, dass Studierende, aber auch Ortsfremde und Besuchende bei der Zielfindung unterstützt und mit Informationen versorgt werden. Informationstafeln mit Übersichtskarten sollen den Ankommenden eine erste Orientierung bieten. Diese Tafeln sind an allen relevanten Entscheidungspunkten (wie z. B. den Campuszugängen oder wichtigen Wegkreuzungen) zu installieren. Ein einheitliches Beschilderungssystem für den Fußverkehr soll durch den gesamten Campus zu den einzelnen Zielen führen. Dieses System sollte leicht anpassbar sowie flexibel erweiterbar sein, um auf Veränderungen schnell reagieren und so die Aktualität des Weg-

weisungssysteme gewährleisten zu können. Darüber hinaus ist die Wegweisung einheitlich und übersichtlich zu gestalten und sollte von den zu Fuß Gehenden verständlich wahrgenommen werden und sich mit wiedererkennbaren Farben und Schriften gut an die Außendarstellung der Universität Potsdam anpassen.

9.1.2 Wegestruktur

Für alle drei Campi wurde eine Wegestruktur mit Hauptachsen, Nebenachsen, Verbindungen, sonstigen Wegen sowie mit inoffiziellen Wegen erstellt. Welche Wege in die Wegestruktur einfließen und wie diese definiert werden, erschließt sich aus den jeweiligen Standorten der Ziele sowie den Qualitätsanforderungen an die Wege. So wurden die Wege auf den einzelnen Campi folgendermaßen unterteilt:

- **Hauptachsen** bilden das tragende Gerüst des Wegeleitsystems auf dem jeweiligen Campus. Meist sind dies gut ausgebaute und breite Wege, welche vom nördlichen zum südlichen bzw. vom westlichen zum östlichen Rand des Campus führen.
- **Nebenachsen** ergänzen die jeweiligen Hauptachsen, haben eine wichtige Leitfunktion, führen aber meist am Rand des Campus entlang oder bilden Verbindungen an kurzen, aber wichtigen Wegabschnitten.
- **Verbindungswege** schließen (bei Bedarf) die Wegestruktur auf dem Campus.
- **Ergänzende Wege** führen von den jeweiligen Achsen oder Verbindungswegen zu den einzelnen Zielen.
- **Inoffizielle Wege** sind kleinere Pfade, welche meist über Grünflächen führen und sich als Abkürzungen zwischen den einzelnen Gebäuden unter den zu Fuß Gehenden etabliert haben. Sie sind teilweise mit dem Hinweis „Kein öffentlicher Weg – Betreten auf eigene Gefahr“ gekennzeichnet.

9.1.3 Auszuschildernde Ziele

Für jeden Campus wurden einzelne Ziele definiert, welche mithilfe der Wegweisung ausgeschildert werden sollen. Hierfür wurde sich primär an den Übersichtsplänen der Campi orientiert und alle relevanten Ziele (universitäre Gebäude, Sportstätten) aufgenommen. Darüber hinaus wurden auch Gebäude, welche nicht direkt Teil des Campus sind, angrenzende Bahnhöfe, Studentenwohnheime sowie andere Campi in Potsdam als relevante Ziele berücksichtigt.

9.1.4 Wegeleitkonzept für den Campus Golm

Gerade am Campus Golm ist die Einrichtung eines Wegeleitsystems für zu Fuß Gehende sinnvoll, da die Ortsstrukturen sehr komplex sind und es daher ein größeres Orientierungsbedürfnis gibt. Auf dem Campus befinden sich insgesamt 31 Gebäude, welche Teil der Wegweisung sind. Darüber

hinaus werden auch weitere Ziele, wie der Bahnhof Golm, der Science Park, die etwas abgelegenen Häuser 60 und 62 sowie die anderen Campi (Neues Palais, Botanischer Garten) in die Wegweisung integriert. Aufgrund seiner Größe und Komplexität bietet es sich an, den Campus in vier Bereiche (B1 bis B4) einzuteilen und farblich zu differenzieren, um so die Orientierung und Wegweisung zu erleichtern sowie die Anzahl der jeweils ausgeschilderten Ziele zu begrenzen. Hiermit soll zudem erreicht werden, dass sich das Leit- und Beschilderungssystem des Science Parks gut in das Wegweisungskonzept der Universität eingliedert. Dieser hat in seinem Konzept bereits eine sektorale Einteilung der einzelnen Bereiche vorgenommen (siehe nachfolgende Abbildung).

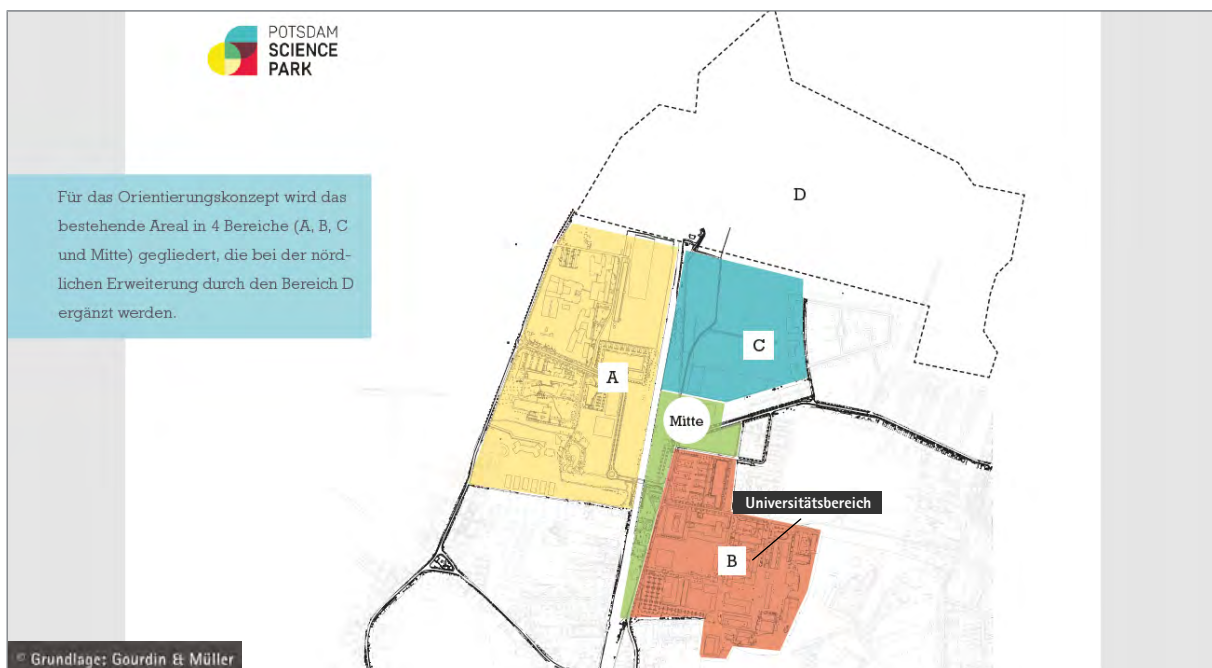


Abbildung 63 Leit- und Beschilderungssystem für den Potsdam Science Park

Erfahrungsgemäß ist eine Differenzierung nach Farben ein sehr einprägsames Hilfsmittel, weshalb in Folge der vielen Ziele darauf zurückgegriffen wird. Jeder Bereich erhält eine eigene Farbe in der Wegweisung, welche durch einen entsprechenden farbigen Punkt auf der Beschilderung verdeutlicht wird. Folgende Gebäude sind den jeweiligen Bereichen zugeordnet:

- **Bereich B1:** Haus 18, Haus 25, Haus 26, Haus 27, Haus 28, Haus 29, Haus 32
- **Bereich B2:** Haus 2, Haus 4, Haus 5, Haus 6, Haus 7, Haus 8, Haus 9, Haus 10, Haus 12
- **Bereich B3:** Haus 14, Haus 14A, Haus 16, Haus 17, Haus 30, Haus 31, Infopoint
- **Bereich B4:** Haus 1, Haus 11, Haus 13, Haus 19, Haus 20, Haus 24, Haus 35, BUD

Innerhalb eines bestimmten Bereichs (z. B. Bereich B4) werden nur jene Gebäude ausgeschildert, welche sich dort befinden (z. B. Haus 11 und 24) oder evtl. direkt angrenzen (z. B. Haus 30 und 31). Auf Gebäude, welche sich in einem anderen Bereich befinden, wird über Wegweiser mit dem

Ziel „Bereich B1“, „Bereich B2“ oder „Bereich B3“ verwiesen. Sobald man sich in einem anderen Bereich befindet, erfolgt eine detaillierte Beschilderung der dortigen Gebäude.

Darüber hinaus sollten an wichtigen Knotenpunkten innerhalb des Campus, den Campuszugängen sowie dem Bahnhof Golm Übersichtskarten installiert werden, welche den Studierenden, Mitarbeitenden oder Besuchenden einen Überblick über den Universitätscampus, die Einteilung in die vier Bereiche sowie ggf. umliegende Gebäude bieten. So können sich zu Fuß Gehende über das Wegweisungssystem informieren und bekommen einen ersten Überblick, in welcher Richtung und welchem Bereich sich ihr gewünschtes Ziel befindet. Da auch das Beschilderungssystem des Science Parks Orientierungspläne beispielsweise in Nähe des Bahnhofs sowie entlang der Karl-Liebknecht-Straße vorsieht, sollte hierbei abgestimmt werden, von wem diese Schilder installiert werden und ob man diese an das Corporate Design des jeweilig anderen anpasst.

In der nachfolgenden Abbildung wird das Wegweisungskonzept für den Campus Golm sowie die Wegstruktur dargestellt. Die Übersichtskarten befinden sich größtenteils an Haupt- oder Nebenachsen. Die einzelnen Wegweiser befinden sich an allen relevanten Knotenpunkten und sind meist von benachbarten Wegweisern aus zu sehen.

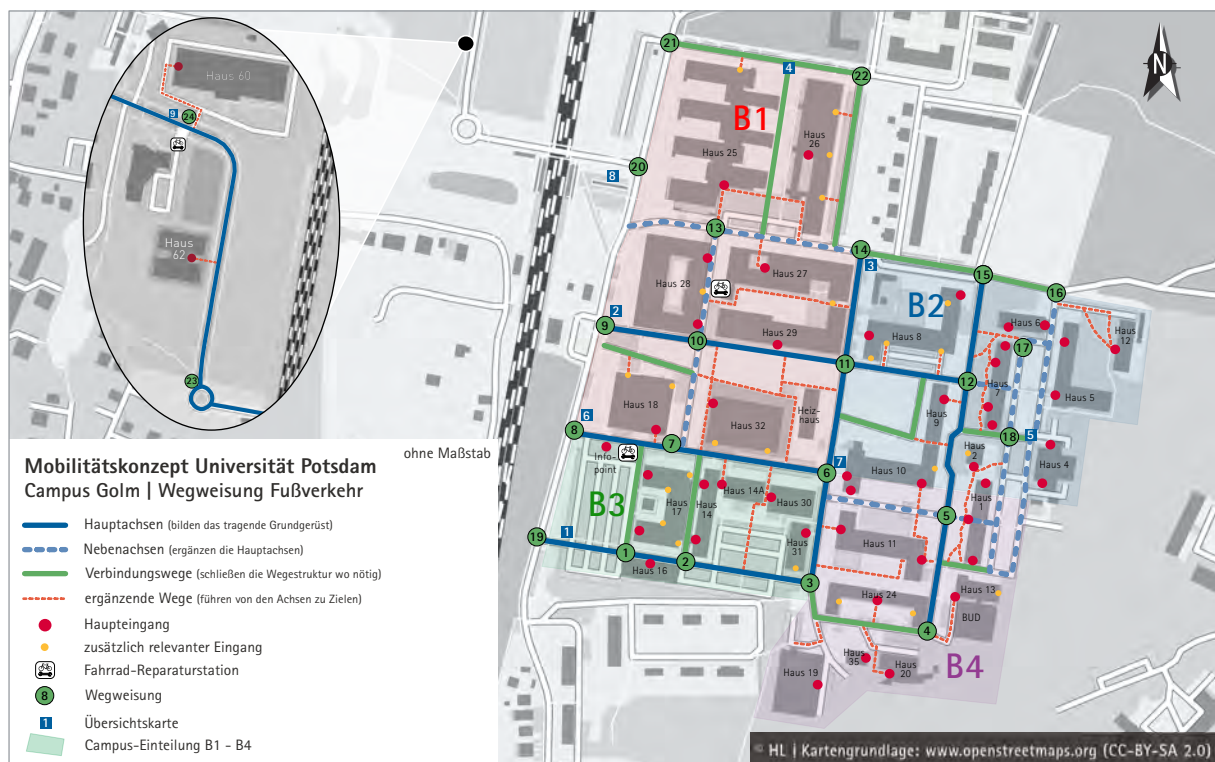


Abbildung 64 Wegeleitkonzept | Campus Golm

Eine Übersicht der einzelnen Wegweisern mit den ausgewiesenen Zielen am Campus Golm kann der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

Tabelle 34 Wegweisung am Campus Golm

Wegweiser																									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
Campusbereiche																									
Bereich B1	x	x	x			x	x	x			x	x		x	x	x			x	x	x	x			
Bereich B2			x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x					x	x		x			
Bereich B3			x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x					x	x					
Bereich B4	x	x	x			x	x	x			x	x		x	x	x		x	x	x					
Bereich B1																									
Haus 18						x	x	x	x	x			x												
Haus 25							x	x	x	x			x	x							x	x			
Haus 26							x	x	x	x			x	x							x	x			
Haus 27							x	x	x	x	x		x	x									x		
Haus 28							x	x	x	x			x	x									x		
Haus 29							x	x	x	x	x		x	x									x		
Haus 32						x	x	x	x	x			x												
Bereich B2																									
Haus 2					x							x			x	x		x							
Haus 4												x			x	x		x							
Haus 5												x			x	x		x							
Haus 6												x			x	x		x							
Haus 7												x			x	x		x							
Haus 8											x	x		x	x	x		x							
Haus 9											x	x			x	x		x							
Haus 10					x	x						x			x	x		x							
Haus 12												x			x	x		x							
Bereich B3																									
Haus 14	x	x	x																						
Haus 14A	x	x				x																			
Haus 16	x	x	x																						
Haus 17	x	x	x				x	x																	
Haus 30	x	x	x			x																			
Haus 31	x	x	x			x																			
Infopoint	x	x				x	x																		
Bereich B4																									
Haus 1			x	x	x																				
Haus 11			x	x	x																				
Haus 13			x	x	x																				
Haus 19			x	x	x																				
Haus 20			x	x	x																				
Haus 24			x	x	x																				
Haus 35			x	x	x																				
BUD			x	x	x																				
Sonstiges																									
Bahnhof Golm (Mitte)			x			x			x	x	x	x							x		x	x	x	x	
Science Park (Bereich A)																			x	x	x	x	x	x	
Fahrradstation	x					x			x	x	x	x	x										x	x	
Campus Neues Palais																				x					
Botanischer Garten																				x					
Campus Golm																							x	x	
Separate Häuser																									
Haus 60 (Bereich A)																				x			x	x	
Haus 62 (Bereich A)																				x			x	x	
Haus 70 (Bereich C)																				x	x	x			

9.1.5 Wegeleitkonzept für den Campus Neues Palais

Um auch am Neuen Palais die Orientierung und Wegweisung zu erleichtern, wurden hier die 18 Gebäude ebenfalls vier farblich abgestuften Bereichen zugeteilt. Diese untergliedern sich wie folgt:

- **Bereich A:** Haus 5, Haus 13, Haus 16, Haus 34
- **Bereich B:** Haus 11, Haus 12, Haus 14, Haus 15
- **Bereich C:** Haus 1, Haus 2, Haus 3, Haus 6, Haus 22
- **Bereich D:** Haus 8, Haus 9, Haus 10, Haus 19, Haus 35

Darüber hinaus fließen noch weitere Ziele in das Wegweisungssystem ein:

- Bahnhof Park Sanssouci
- Fahrradstation (auf dem Campus)
- Sportanlagen am Neues Palais
- Spielplatz (auf dem Campus)
- Studentenwohnheim Eiche
- Botanischer Garten
- Science Park
- Campus Golm

Das System der Wegweisung ist analog zum Campus Golm ausgestaltet: Innerhalb eines bestimmten Bereichs werden nur die Gebäude ausgewiesen, welche sich auch dort befinden; alle weiteren Ziele werden z. B. über Wegweiser mit dem Ziel „Bereich C“ ausgeschildert. Am Campus befinden sich insgesamt sechs Übersichtskarten, welche an wichtigen Achsen, Knotenpunkten oder z. B. auch im Westen an der Lindenallee (welche eine wichtige Radverkehrsverbindung in Richtung Golm darstellt) platziert werden. Am Bahnhof Park Sanssouci soll ebenfalls ein Wegweiser sowie eine Übersichtskarte den Studierenden, Mitarbeitenden und Besuchenden einen Überblick über die Campuszonierung sowie die Lage der verschiedenen Gebäude und Sportanlagen bieten. Insgesamt 22 Wegweiser lenken den Fußverkehr über das Campusgelände sowie zu außerhalb gelegenen Zielen (z. B. Bahnhof Park Sanssouci oder Campus Golm).

Die nachfolgende Abbildung stellt das Wegweisungskonzept sowie die Wegstruktur des Campus Neues Palais dar. Die Hauptachsen verlaufen größtenteils von Nord nach Süd, die Nebenachsen von Ost nach West. Die Verbindungswege stellen Wegebeziehungen zwischen den Bereichen A / C

und B / D sowie zum nördlich gelegenen Studentenwohnheim her.

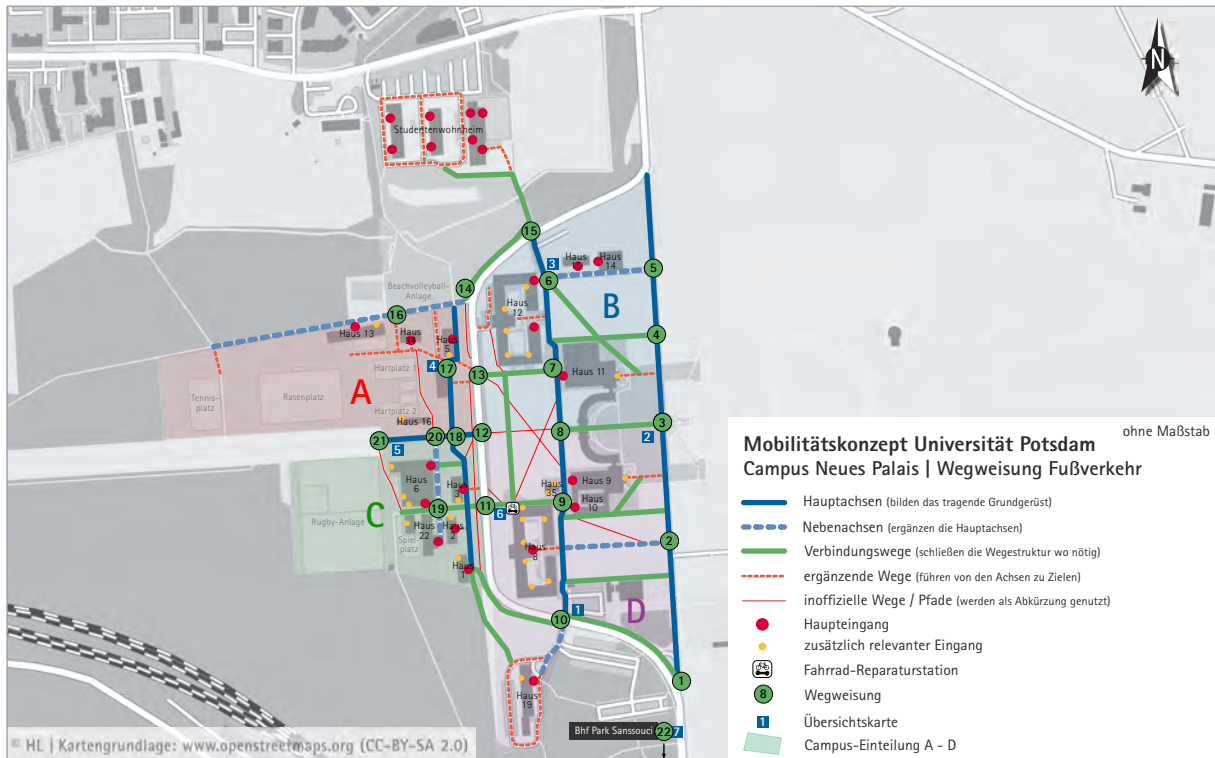


Abbildung 65 Wegeleitkonzept | Campus Neues Palais

Eine Übersicht der einzelnen Wegweisern mit den ausgewiesenen Zielen am Campus Neues Palais kann der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

Tabelle 35 Wegweisung am Campus Neues Palais

Wegweiser																						
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
Campusbereiche																						
Bereich A	x		x				x			x	x	x	x	x	x			x	x	x	x	x
Bereich B	x	x	x					x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x
Bereich C	x		x						x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x
Bereich D			x	x	x	x	x	x		x	x	x	x	x	x			x	x	x	x	x
Bereich A																						
Haus 5													x	x		x	x	x		x		
Haus 13														x		x	x					
Haus 16													x			x	x	x		x		
Haus 34														x		x	x					
Bereich B																						
Haus 11			x	x	x	x	x	x					x									
Haus 12			x	x	x	x	x	x					x	x								
Haus 14			x	x	x	x	x															
Haus 15			x	x	x	x	x															
Bereich C																						
Haus 1										x	x									x		
Haus 2											x									x		
Haus 3											x								x	x		
Haus 6																			x	x	x	
Haus 22																				x	x	
Bereich D																						
Haus 8	x	x	x						x	x	x											
Haus 9	x	x	x					x		x												
Haus 10	x	x	x							x												
Haus 19	x	x							x	x												
Haus 35	x	x	x					x		x												
Sonstiges																						
Bahnhof Park Sanssouci	x	x	x	x	x		x	x	x	x	x	x	x	x	x			x		x	x	
Fahrradstation	x		x				x	x	x	x	x		x		x				x			x
Rugbyanlage											x					x	x	x	x	x		
Beachvolleyball-Anlage													x	x			x					
Tennisplatz													x		x	x						
Rasenplatz													x		x	x						
Hartplatz 1													x		x	x	x			x		
Hartplatz 2													x		x	x	x			x		
Campus-Spielplatz									x	x								x	x	x	x	
Studentenwohnheim					x	x						x	x	x	x							
Botanischer Garten	x	x	x	x	x			x	x		x			x	x			x	x		x	x
Science Park	x		x					x	x	x	x	x						x	x	x	x	x
Campus Golm	x		x					x	x	x	x	x						x	x	x	x	x
Campus Neues Palais																						x

9.1.6 Formale Aspekte

Für die Umsetzung der einzelnen Wegweisungskonzepte sowie zur Einhaltung der unter „Anforderungen“ skizzierten Randbedingungen müssen einige formale Aspekte, wie die Wahl eines passenden Wegweisungssystems sowie verschiedene Gestaltungsvorgaben, berücksichtigt werden.

Wegweisungselemente

Im Folgenden werden die verschiedenen Elemente, welche zur Wegweisung des Fußverkehrs genutzt werden können, genauer erläutert.

- **Stelen** bieten sich zur Darstellung mehrerer Ziele inklusive Richtungs- und Entfernungsangaben an. Hierbei sind z. B. Piktogramme oder eine Übersichtskarte gut integrierbar. Die Ziele lassen sich auf einen Blick gut erfassen und aufgrund ihrer Größe kann man die Stele auf dem Campus sehr gut ausfindig machen. Dabei gibt es zwei Ausführungsmöglichkeiten: Eine durchgehende Stele bis zum Boden, oder ein Schild, welches sich an zwei Metallpfosten befindet. Flexible Anpassungen der Wegweisung sind nur bei einem modularen System (Zielelemente einzeln austauschbar) möglich. Stelen sind das kostenintensivste Wegweisungselement und weisen den größten Platzbedarf auf. Hierbei könnte es zu Problemen bei der entsprechenden Flächensuche zum Aufstellen der Stelen kommen (evtl. Konkurrenz mit anderen Seitenraumnutzungen).
- Bei **Tabellenwegweisern** werden alle Ziele auf die Sicht des Betrachtenden ausgerichtet und ermöglichen so eine gute Erfassung der Ziele auf einen Blick, können jedoch nicht präzise in die jeweilige Gehrichtung ausgerichtet werden. Aufgrund des Blockformats lassen sich diese Wegweiser gut ausfindig machen. Eine Anpassung der Wegweisung ist auch hier nur bei einem modularen System flexibel möglich. Der Platzbedarf der Tabellenwegweiser ist relativ gering, die Kosten befinden sich jedoch vergleichsweise im mittleren Bereich.
- **Pfeilwegweiser** können nur eine begrenzte Informationsmenge darstellen, sind dafür jedoch als präzise Richtungsbestätigung gut geeignet und weisen zudem einen relativ geringen Platzbedarf auf. Sie bieten die Möglichkeit einer flexiblen Anpassung der Beschilderung und sind aufgrund ihrer geringen Kosten das günstigste Wegweisungselement. Zwar heben sie sich von anderen Verkehrsschildern im Format wenig ab (z. B. Radwegweisung), dafür können auch bereits vorhandene Pfosten für die Wegweisung mitgenutzt werden.

Eine grafische Darstellung der einzelnen Wegweisungselemente kann der nachfolgenden Abbildung entnommen werden.

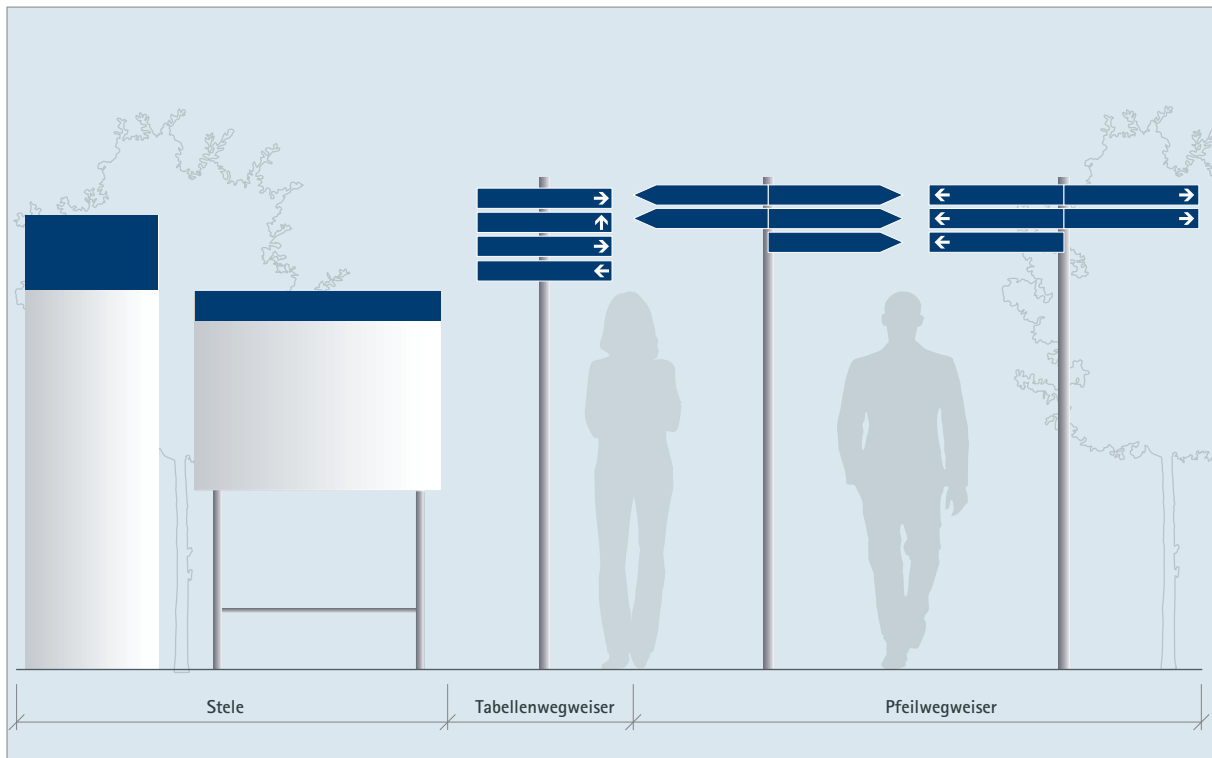


Abbildung 66 Übersicht der verschiedenen Wegweisungselemente

Für die Wegweisung auf den einzelnen Campi sind folgende Wegeleitelemente vorgesehen:

- **Stelen** bieten Platz für die Übersichtskarte des Campus sowie weitere umfassende Informationen. Die Ziele können auf einen Blick gut erfasst werden und aufgrund ihrer Größe sowie des besonderen Formats lässt sich die Stele auf dem Campus schnell ausfindig machen.
- **Pfeilwegweiser** dienen zur Orientierung auf dem Campus und bieten aufgrund ihrer Positionierung in Gehrichtung eine präzise Richtungsbestätigung. Darüber hinaus können die einzelnen Schilder flexibel angepasst werden und weisen im Vergleich zu anderen Wegweisersystemen die geringsten Kosten auf.

Auch Tabellenwegweiser sind für die Wegeleitung am Campus denkbar, jedoch wird die Einrichtung von Pfeilwegweisern aufgrund ihrer geringen Kosten und der präzisen Ausrichtung in Gehrichtung bevorzugt.

Für ein geschlossenes Wegweisungssystem ist es erforderlich, dass den Nutzenden am Ziel noch einmal mittels Beschilderung oder Gebäudebeschriftung bestätigt wird, dass Sie sich am gewünschten Gebäude befinden (siehe nachfolgende Abbildung). Hierfür können die bereits vorhandenen Schilder, welche sich vor jedem Hauseingang befinden, genutzt werden. Dabei ist darauf zu achten, dass diese gut sichtbar, leserlich und in einem guten Zustand sind. An Gebäuden, welche derzeit über keine Beschilderung oder Beschriftung verfügen, sollte dies entsprechend ergänzt werden.



Abbildung 67 Gebäudebeschilderung / -beschriftung der Universität Potsdam

Darstellung der Pfeilwegweiser

Auf den Pfeilwegweisern ist das ausgewiesene Ziel, die Entfernung in Metern sowie ein Richtungspfeil (abhängig vom Design) zu finden. Das Format der einzelnen Wegweiser kann rechteckig oder pfeilförmig sein. Da die reguläre Anbringungshöhe von Pfeilwegweisern mit 2,25 m bis 2,50 m nicht auf Sichthöhe ist, muss hier auf größere Schriften geachtet werden. Die Wahl der Farbe (Grauton #5A5F62) sowie der Schrift (Helvetica) orientieren sich am Corporate Design der Universität [28]. Dunkelgrau als Grundton und Weiß als Schriftart bieten einen guten Kontrast und somit eine gute Lesbarkeit. Zur Richtungsweisung sind eindeutige Pfeilsymbole (ISO-Pfeile) zu verwenden. Bei der Ausweisung der einzelnen Campusbereiche (B1, B2, B3, und B4 bzw. A, B, C und D) sollten die jeweiligen Farben in die Wegweisung integriert werden; dies kann zum Beispiel ein farbiger Punkt sein. Die nachfolgende Abbildung zeigt zwei Designvorschläge zur Gestaltung der Pfeilwegweisung auf dem Campusgelände.

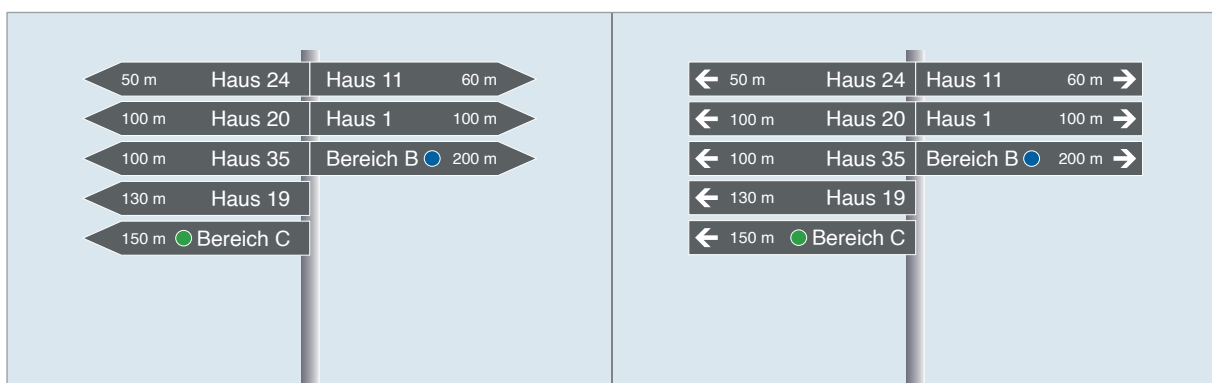


Abbildung 68 Campuswegweisung | Designvorschläge Pfeilwegweiser

Darstellung der Stelen

Auf der Stele sind das Logo der Universität Potsdam, der Name und eine Übersichtskarte des jeweiligen Campus sowie eine detaillierte Beschreibung der einzelnen Gebäude zu finden. Darüber hinaus können auch weitere Informationen, wie z. B. Fahrradstationen, ÖPNV-Haltestellen, WCs usw. in den Übersichtsplan integriert werden (z. B. mit Hilfe von Piktogrammen oder Symbolen).

Farbgebung und Schriftart orientieren sich am Corporate Design der Universität [27]. Das Logo und die Standortbezeichnung befinden sich oberhalb der Karte; diese befindet sich mittig auf der Stele, gefolgt von den detaillierten Gebäudebezeichnungen. In der nachfolgenden Abbildung sind zwei Designvorschläge zur Gestaltung der Stelen grafisch dargestellt.

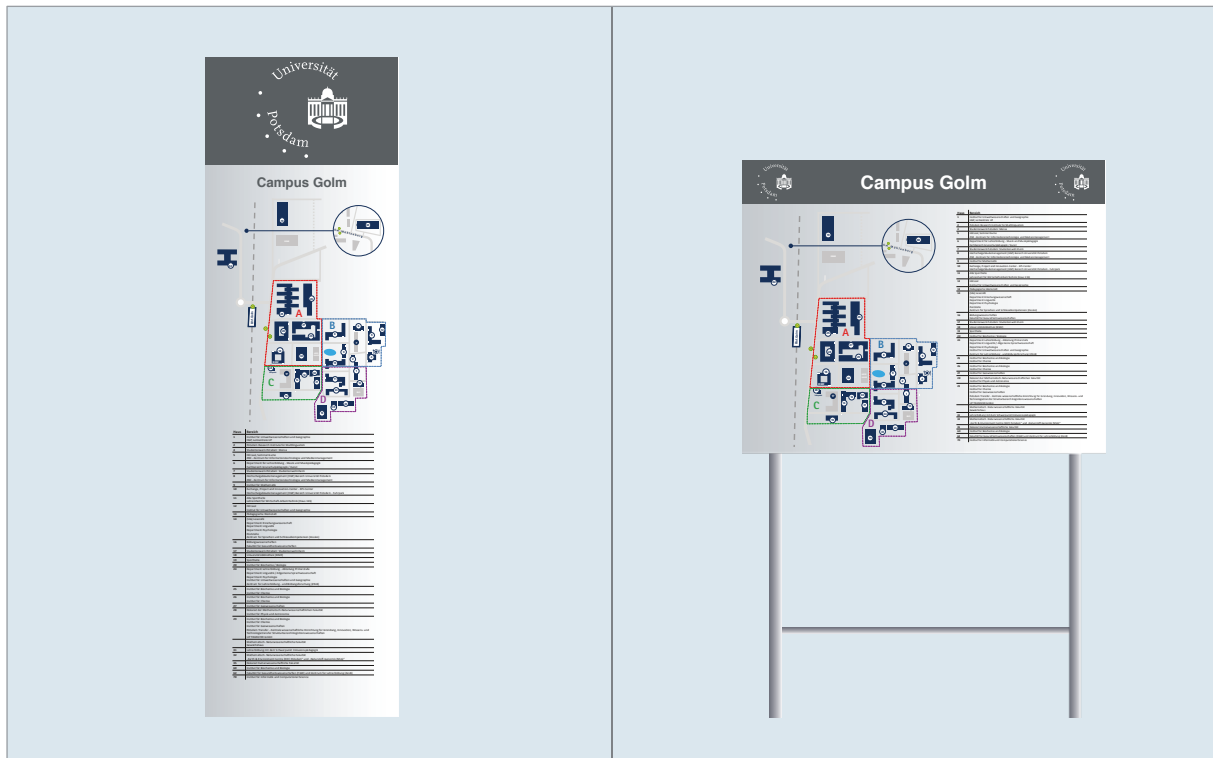


Abbildung 69 Campuswegweisung | Designvorschläge Stelen mit Übersichtskarte

Gesamtdarstellung der Wegweisung

Ziel der Wegweisung auf dem Campus soll es sein,

- dass sich die Schilder und Stelen mit ihrem schlichten und gleichzeitig eleganten Design gut in ihre Umgebung einfügen,
- ein geschlossenes System zur Zielfindung darzustellen sowie
- eine klare Farbgebung und ein einheitliches Erscheinungsbild der Universität zu repräsentieren (Corporate Design).

Die nachfolgende Abbildung stellt einen Pfeilwegweiser sowie die dazugehörige Stele an der Mensa am Campus Golm beispielhaft dar.



Abbildung 70 Campuswegweisung | Beispieldarstellung an der Mensa in Golm

9.2 Parkraumkonzept

Im nachfolgenden Kapitel wird ein Grobkonzept für die Bereitstellung und Organisation von Pkw-Stellplätzen für die Campi Golm und Neues Palais skizziert. Das Parkraumkonzept für die beiden Campi berücksichtigt dabei die im Rahmen der Entwicklungsprognose getroffenen Aussagen zur zukünftigen Studierendenzahl sowie zur zukünftigen Gebietsentwicklung. Das Parkraumkonzept zielt somit auf einen längerfristigen Umsetzungshorizont ab. Der Erstellung des Parkraumkonzepts geht daher die vorgelagerte Abschätzung des zukünftigen Stellplatzbedarfs für den Kfz-Verkehr voraus.

9.2.1 Zielstellung

Ziel des Parkraumkonzepts ist es, den zukünftigen Bedarf für den Kfz-Verkehr zu ermitteln sowie Vorschläge zur Organisation des ruhenden Verkehrs auf den einzelnen Campi zu erarbeiten. Dabei wird angestrebt, den Campus Golm weitestgehend autofrei zu gestalten sowie Stellflächen im Umfeld in die Nutzung mit einzubeziehen. Am Campus Neues Palais ist es das Ziel, für die zukünftige Erweiterung des Campus eine tragfähige Lösung zur Organisation des ruhenden Verkehrs zu entwickeln.

9.2.2 Zukünftiger Stellplatzbedarf (2035)

Der zukünftige Stellplatzbedarf wird – analog zur Ermittlung des aktuellen Bedarfs – auf Grundlage der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Potsdam ermittelt. Hierfür ist die Studierendenzahl des Prognosefalls heranzuziehen. In den nachfolgenden Tabellen wird der Stellplatzbedarf für den Prognosefall zum einen nach aktueller Stellplatzsatzung und zum anderen nach den zu erwartenden Änderungen in der neuen Stellplatzsatzung berechnet. Der Stellplatzbedarf nach neuer Stellplatzsatzung dient wieder rein informativen Zwecken und wird nicht zur Entwicklung des Parkraumkonzepts herangezogen, da die Satzung politisch noch nicht beschlossen ist.

Tabelle 36 Stellplatzbedarf (2035) nach aktueller Satzung der LHP

Campus	Anzahl Studienplätze	Benötigte Stellplätze	ÖPNV-Abschlag (- 25 %)	abgelöste Stellplätze	Stellplatzbedarf
Neues Palais	3.663	733	-183	-	<u>550</u>
Golm	5.841	1.169	-292	-64	<u>813</u>

Tabelle 37 Stellplatzbedarf (2035) nach zukünftiger Satzung der LHP

Campus	Anzahl Studienplätze	Benötigte Stellplätze	ÖPNV-Abschlag (- 25 %)	abgelöste Stellplätze	Stellplatzbedarf
Neues Palais	3.663	367	-91	-	<u>276</u>
Golm	5.841	585	-146	-64	<u>375</u>

Es ist daher davon auszugehen, dass neue Stellplatzflächen zur Abdeckung der zukünftigen Parkraumnachfrage geschaffen werden müssen. Das derzeitige Parkraumangebot am Neuen Palais von 307 Stellplätzen reicht nicht aus, um die 550 erforderlichen Stellplätze abzudecken. Die zusätzlichen Stellplatzflächen sind dabei im Kontext der zukünftigen Gebietsentwicklung zu integrieren.

Für den zukünftigen Parkraumbedarf in Golm wird davon ausgegangen, dass sich dieser sowohl über den Hauptcampus als auch über die übrigen Universitätsgebäude im Science Park und im nördlichen Campusbereich verteilt, da sich die prognostizierten Studierendenzahlen auf alle Universitätsbereiche im Gebiet beziehen. Im entsprechenden Gebiet wurden im Rahmen der Bestandsanalyse in Summe 861 universitätseigene Stellplätze erhoben, welche somit grundsätzlich den prognostizierten Stellplatzbedarf abdecken können. Infolge der Zielsetzung einer autoarmen Campusgestaltung ist jedoch auch hier eine Umstrukturierung des Parkraumangebots anzustreben, wodurch eine Verlagerung bzw. der Entfall einzelner Stellplätze zweckmäßig ist.

9.2.3 Zukünftige Stellplatzorganisation am Campus Golm

Da der Campus Golm zukünftig autoarm gestaltet werden soll, werden perspektivisch vermehrt Stellplätze auf dem Campusgelände entfernt und der Fokus auf die größeren Parkplätze am Campusrand gelegt. Die grundlegende Organisation des ruhenden Verkehrs wird wie folgt beschrieben:

- Die südliche Campuseinfahrt, welche zu dem Hauptparkplatz sowie den weiteren Stellplätzen entlang der Häuser 14, 16, 19, 20, 24, 31 und 35 führt, ist für alle Verkehrsteilnehmer weiterhin uneingeschränkt nutzbar.
- Im südlichen Bereich stehen so 421 Kfz-Stellplätze zur Verfügung. Auch am nördlichen Rand können die dort befindlichen Stellplätze zukünftig wie bisher uneingeschränkt genutzt werden (108 SP).
- Die Stellplätze für das Hochschulgebäudemanagement sowie Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Personen bleiben weiterhin im zentralen Campusbereich bestehen und werden punktuell geringfügig erweitert.

Die nachfolgende Abbildung skizziert die geplante Neustrukturierung des ruhenden Verkehrs am Campus Golm.

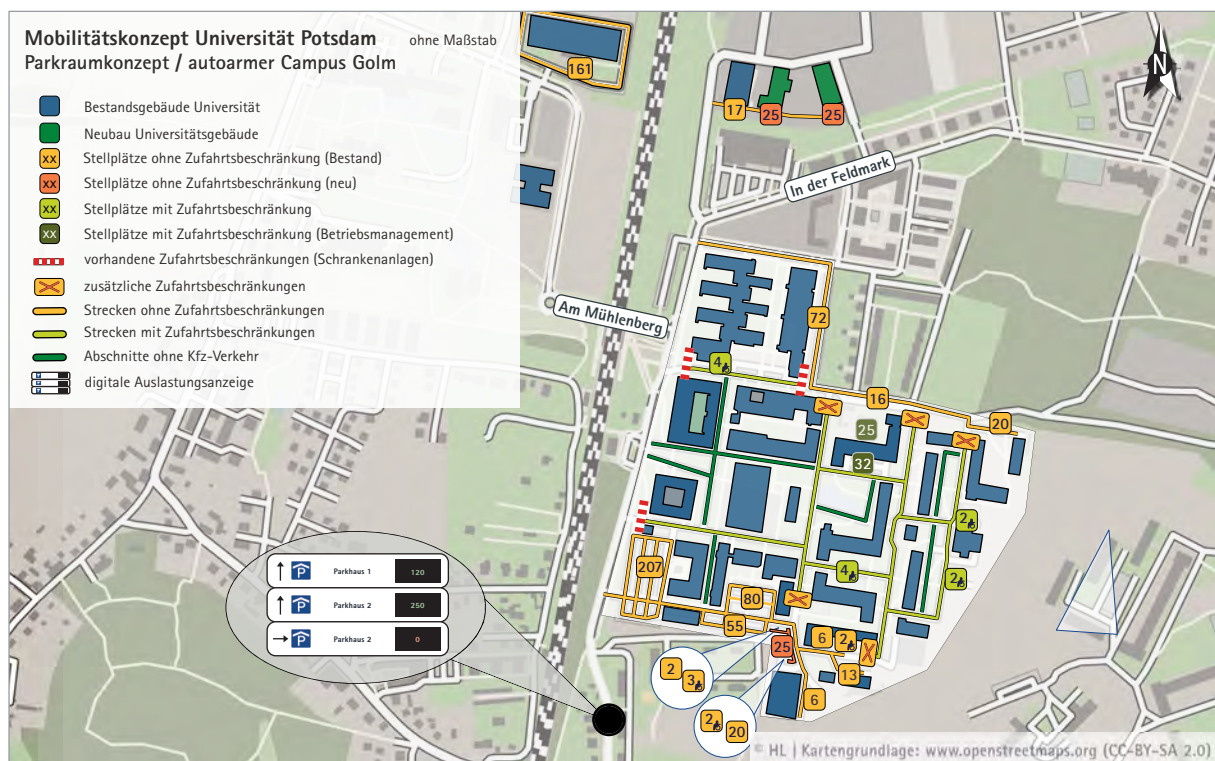


Abbildung 71 Parkraumkonzept | autofreier Campus Golm

Insgesamt stehen am Campus Golm somit 826 universitätseigene Stellplätze zur Verfügung (inklusive Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Personen). Von diesen Stellplätzen sind 757 ohne Zufahrtsbeschränkung erreichbar und befinden sich an den Rändern bzw. außerhalb des Haupt-

campus. Im Kern des Hauptcampus befinden sich 69 Stellplätze, wovon 57 Stellplätze auf das Betriebmanagement entfallen und 12 Stellplätze mobilitätseingeschränkten Personen zur Verfügung stehen. Diese Stellplätze können nur mit entsprechender Zufahrtsberechtigung erreicht werden.

Im nördlichen Campusbereich sind zukünftig 228 Stellplätze vorhanden. Hiervon entfallen wiederum 161 Stellplätze auf den Bereich um das Haus 60 (Institut für Biochemie und Biologie) und 67 Stellplätze auf den Bereich um das Haus 70 (Institut für Informatik und Computational Science) sowie die daran angrenzenden zwei Neubauten. Hierdurch kann der Stellplatzbedarf dieser Häuser in deren unmittelbaren Nähe sichergestellt werden, da diese sich in vergleichsweise großer Entfernung zum Hauptcampus befinden.

Um eine Zufahrt für unbefugte Personen zum zentralen Bereich des Hauptcampus zu unterbinden, sollten die drei vorhandenen Schrankenanlagen geschlossen werden. Darüber hinaus ist es erforderlich, fünf weitere Zufahrtsbeschränkungen zu installieren, um die Umsetzung des autoarmen Campus gewährleisten zu können. Hierbei wird empfohlen, auf versenkbare Sperrpfosten zurückzugreifen, da diese eine Durchfahrt für den unbefugten Kfz-Verkehr verhindern, den Fuß- und Radverkehr jedoch nicht weiter beeinträchtigen (siehe nachfolgende Abbildung). Diese können beispielsweise automatisch per Funk oder auch mit einem Schlüssel bedient werden.



Abbildung 72 Versenkbare Sperrpfosten (Beispielbilder)

Auf dem Campus bleiben lediglich die Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Personen sowie die des Hochschulgebäudemanagements sowie des weiteren Wirtschaftsverkehrs bestehen. Ausschließlich diesen Nutzergruppen wird die Zufahrt zum Campus auch zukünftig gewährt.

Mittels einer wegweisenden Beschilderung werden die Stellplätze, welche sich am südlichen und nördlichen Rand des Campus befinden, im Straßenraum ausgeschildert. Hier ist ein Parkleitsystem mit digitaler Auslastungsanzeige sinnvoll, um unnötigen Parksuchverkehr zu vermeiden. Als Standort empfiehlt sich hierfür insbesondere die Karl-Liebnecht-Straße südlich des Campusbereichs.

Auf den Flächen der wegfallenden Stellplätze im Kernbereich des Hauptcampus ergeben sich diverse Potenziale zur Umnutzung der freiwerdenden Flächen. Dies kann bspw. zur Steigerung der

Aufenthaltsqualität im Campusbereich genutzt werden. So können die frei werdenden Flächen beispielsweise für überdachte Outdoor-Arbeitsplätze, Grün- und Sportflächen, Sitzgelegenheiten oder auch Radabstellanlagen genutzt werden. Entsprechende Vorschläge werden im weiteren Handlungskonzept konkretisiert.

9.2.4 Zukünftige Stellplatzorganisation am Campus Neues Palais

Bereits im Bestand wird deutlich, dass die derzeitige Stellplatznachfrage am Campus Neues Palais das dortige Angebot übersteigt. Mit der perspektivischen Gebietsentwicklung und der damit verbundenen Erweiterung des Campus bis 2035 wird sich dies noch deutlicher zeigen. Da es sich beim Campus um einen sehr kulturhistorisch sensiblen Bereich handelt, können unbenutzte Flächen nicht beliebig in Stellplätze für Kfz umgewandelt werden. Somit bestehen auf dem Betriebsgelände selbst sowie im Bereich der östlich gelegenen Schlösser und Gärten keine Möglichkeiten zum Herstellen weiterer Stellplatzflächen, da dies aufgrund des Status als UNESCO-Kulturerbe sowie denkmalschutztechnischer Belange nicht möglich ist. Da der ruhende Verkehr aus dem Campusinneren auf die Parkplätze südlich und nördlich des Neuen Palais perspektivisch verlagert werden soll, wurde seitens der Bauverwaltung der Universität Potsdam bereits ein Parkplatzkonzept entwickelt, welches in die vorliegende Untersuchung integriert wird. Die zukünftige Gebietsentwicklung wird hierbei berücksichtigt. In der nachfolgenden Abbildung wird grafisch dargestellt, welche Gebäude perspektivisch zurückgebaut und welche neu errichtet werden sollen. Dies erfolgt in jeweils vier Bauabschnitten.

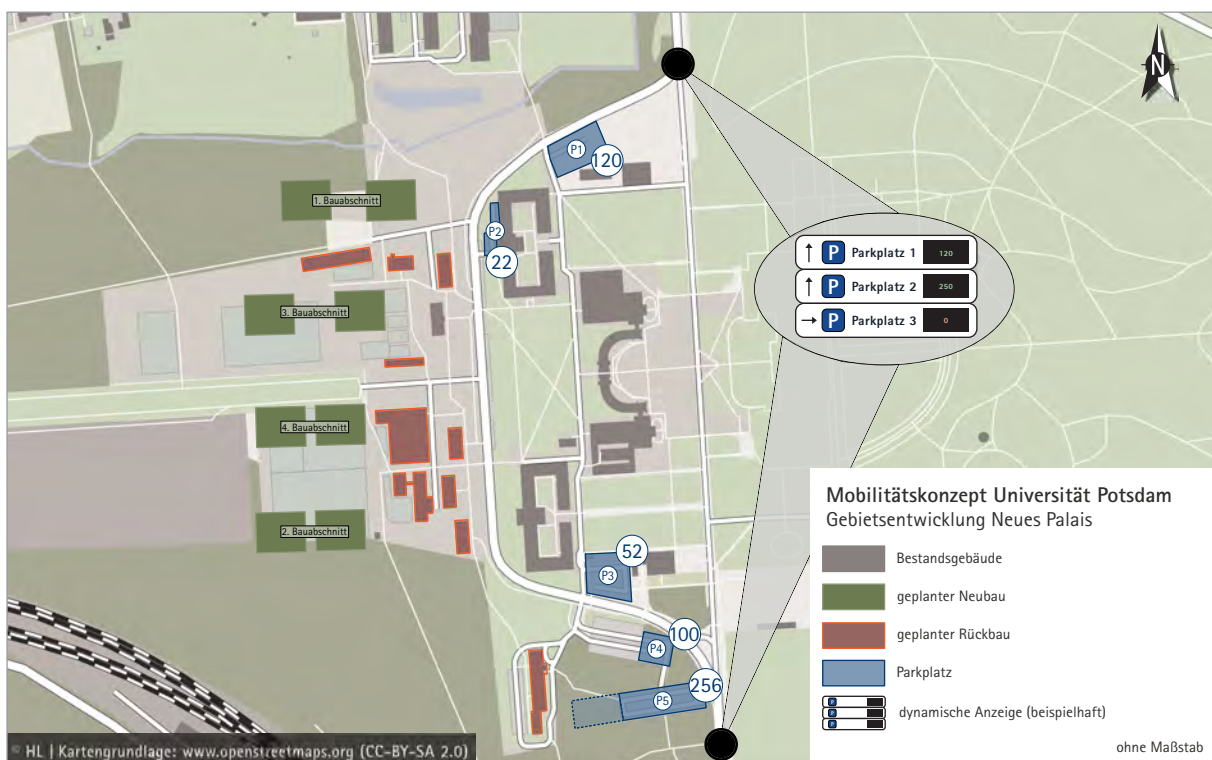


Abbildung 73 Neues Palais | zukünftige Gebietsentwicklung und Parkraumgestaltung

Für die Organisation des ruhenden Verkehrs stehen perspektivisch fünf Parkplätze zur Verfügung:

- Parkplatz 1 befindet sich nördlich von Haus 15. Das derzeitige Parkraumangebot soll auf bis zu **120 Kfz-Stellplätze** erweitert werden. Hierbei ist zu beachten, dass entgegen der Bestandssituation der Parkplatz zusätzlich auch über eine entsprechende Zufahrt nördlich an die Straße Am Neues Palais angebunden werden soll. Hierdurch kann eine Entlastung des Betriebsgeländes erfolgen, wodurch eine autoarme Ausbildung des Bereichs ermöglicht wird.
- Parkplatz 2 befindet sich westlich von Haus 12 und bietet **22 Kfz-Stellplätze**. Eine Erweiterung der Stellplatzfläche ist nicht vorgesehen.
- Parkplatz 3 befindet sich wie im Bestand im südlichen Campusbereich unmittelbar vor der schrankengesicherten Zufahrt und bietet insgesamt **52 Kfz-Stellplätze**, wovon 4 Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Personen reserviert sind.
- Parkplatz 4 befindet sich wie im Bestand südlich der Straße Am Neuen Palais direkt neben dem Reisebusparkplatz und dient primär der touristischen Nutzung des Neuen Palais. Die Universität Potsdam hat über den Parkplatz Eigentümer (SPSG) **100 Kfz-Stellplätze** für die eigene Nutzung angemietet.
- Parkplatz 5 befindet sich südlich von Parkplatz 4 und ist derzeit nur über diesen zu erreichen. Perspektivisch soll der Parkplatz von der SPSG übernommen und ausschließlich für universitätseigene Stellplätze genutzt werden, um so dem geforderten Stellplatzbedarf gerecht zu werden.

Da die Parkplätze 1, 2, 3 und 4 lediglich auch zukünftig insgesamt lediglich 294 Stellplätze aufweisen werden und somit der perspektivische Bedarf von 550 Kfz-Stellplätze nicht gedeckt werden kann, ist der restlichen Stellplatzbedarf von 256 Stellplätzen durch Parkplatz 5 zu decken. Dieser wird laut Bauverwaltung eine eigene Zufahrt bekommen und ist bei Bedarf in westliche Richtung erweiterbar.

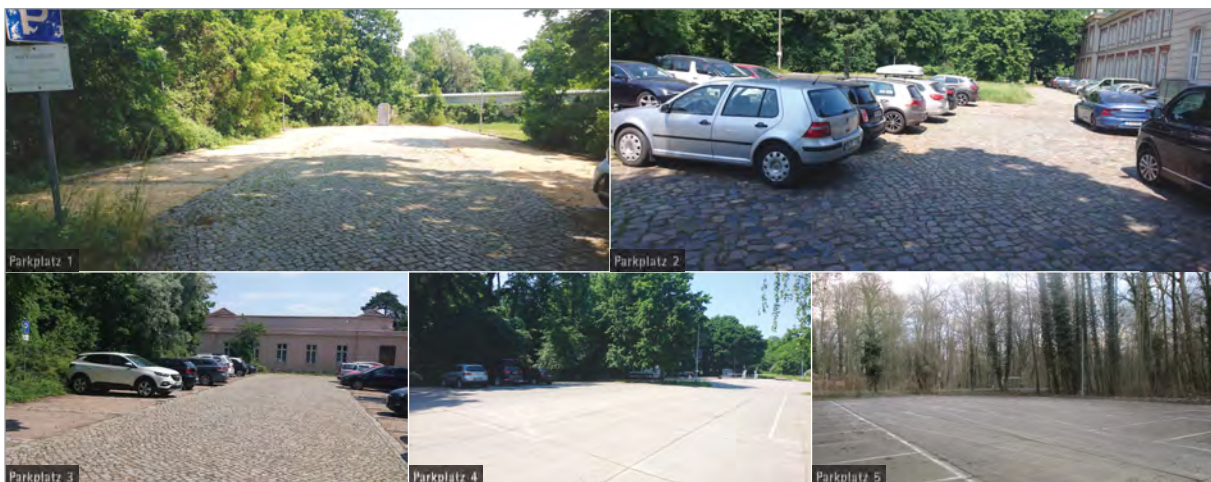


Abbildung 74 Neues Palais | zukünftig genutzte Parkplätze

Sobald der ruhende Verkehr nördlich und südlich des Neuen Palais wie skizziert gebündelt und der erforderliche Stellplatzbedarf gedeckt ist, können die Kfz-Stellplätze, welche sich direkt an der Straße Am Neuen Palais und somit in der Mitte des Campus befinden, um- bzw. zurückgebaut werden (vgl. nachfolgende Abbildung). Dies sollte jedoch in Abstimmung mit der SPSG und der Stadt Potsdam entschieden werden.



Abbildung 75 Neues Palais | Parkplätze an der Straße Am Neuen Palais

Auch am Neuen Palais wird im Zuge der Neustrukturierung des Parkraums vorgeschlagen ein neues Parkleitsystem zu installieren. Dieses soll mit dynamischen Auslastungsanzeigen ausgestattet werden um Studierenden, Beschäftigten und Besuchern Informationen über die aktuelle Auslastung zu geben und den Parksuchverkehr zu reduzieren. Standorte für entsprechende Anzeigen empfehlen sich hier vordergründig entlang der Straße Am Neuen Palais nördlich sowie südlich des Campus und der möglichen Parkplätze.

9.3 Weitere Maßnahmen

Neben den bereits skizzierten Teilkonzepten zur Wegweisung und zum Parkraum werden eine Vielzahl von Einzelmaßnahmen sowie Maßnahmenbündeln erarbeitet, welche zur Verbesserung der Verkehrssituation beitragen sollen. Im Nachfolgenden werden die wesentlichen Maßnahmen im Rahmen der Teilkonzepte getrennt nach den einzelnen Verkehrsmitteln Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV und MIV skizziert, welche dem Erreichen der in Kapitel 8 erarbeiteten Leitziele dienlich sind.

Da das Wegeleitkonzept der Campi Neues Palais und Golm sowie die Parkraumkonzepte beider Standorte als gesonderter Bestandteil der Aufgabenstellung bereits vorgelagert dargelegt wurden, werden diese im Rahmen der Teilkonzepte nicht erneut detailliert betrachtet. Entsprechende Wechselwirkungen mit anderen Maßnahmen werden jedoch berücksichtigt. So werden beispielsweise freiwerdende Flächen im Rahmen des Parkraumkonzepts als Potenzialflächen für andere Nutzungen, wie z. B. „aktive Wege“ für den Hochschulsport oder überdachte Outdoorarbeitsplätze, in Betracht gezogen. Dieses Vorgehen bietet sich insbesondere am Campus Golm an, da dort im Rahmen des Planungshorizonts des Mobilitätskonzepts keine so umfassenden baulichen Änderungen wie am Campus Neues Palais vorgesehen sind. Am Campus Neues Palais werden entsprechende Maßnahmen daher mitunter nur grob verortet.

9.3.1 Teilkonzept Fußverkehr

Die Verbesserung der Infrastruktur für den Fußverkehr stützt sich gemäß der Leitziele auf vier Säulen:

- Schaffung eines Gehwegnetzes, welches den Nutzungsansprüchen des Fußverkehrs hinsichtlich Beschaffenheit und Bemessung vollumfänglich gerecht wird
- Schaffung barrierefreier Hauptachsen
- Flächendeckende Wegweisung zur Verbesserung der Orientierung auf den Campi
- Schaffung ausreichender und bedarfsgerechter Querungsmöglichkeiten

Eine flächendeckende Wegweisung kann dabei durch das bereits vorgelagert betrachtete Wegweisungskonzept auf den Campi sichergestellt werden und bedarf keiner weiteren Ausführung. Maßnahmen zur Erreichung der übrigen drei Ziele werden nachfolgend dargelegt.

Campus Neues Palais und Botanischer Garten

Im Rahmen der Bestandsanalyse konnten im Bereich sowie im Umfeld der Campi Neues Palais und Botanischer Garten mitunter Defizite hinsichtlich der Barrierefreiheit, Beschaffenheit, Bemessung sowie Durchgängigkeit bestimmter Wegabschnitte bzw. Wegeverbindungen festgestellt werden. Diese Defizite gilt es durch folgende Maßnahmen zu beseitigen.

- **Schaffung barrierefreier Achsen im (östlichen) Betriebsgelände des Campus Neues Palais durch sogenannte Komfortstreifen:** Zur Schaffung der notwendigen Barrierefreiheit im östlichen Bereich des Campus Neues Palais wird die Ausbildung sogenannter Komfortstreifen aus geschnittenem bzw. geschliffenem Pflaster empfohlen. Hierdurch kann die Gewährleistung der Barrierefreiheit im Einklang mit den Ansprüchen des Denkmalschutzes sowie des baulichen Rahmens erfolgen, indem nur geringe optische Abweichungen zum bestehenden Pflasterbelag erzeugt werden. Durch ein hochwertiges Ausfüllen der Fugen kann eine bündige, rüttelfreie, komfortable und barrierefreie Oberfläche geschaffen werden. Insbesondere empfehlen sich diese Komfortstreifen bspw. auf der Nord-Süd-Achse im entsprechenden Campusbereich sowie auf den dazugehörigen Zuwegungen in Ost-West-Richtung südlich Haus 12 und nördlich Haus 8. Eine Erweiterung dieser Komfortstreifen in weitere Campusbereiche ist beliebig umsetzbar. Im Ergebnis der Umsetzung sind die wesentlichen Achsen im östlichen Campusbereich so zu gestalten, dass diese z. B. von mobilitätseingeschränkten Personen gefahrenlos und komfortabel zu begehen sind. Die folgende Abbildung stellt die entsprechenden Komfortstreifen exemplarisch dar.



Abbildung 76 Beispielanwendung Komfortstreifen

- **Schaffung eines durchgehenden straßenbegleitenden Gehwegs entlang der Straße Am Neuen Palais:** Im Zuge der umfassenden baulichen Umgestaltung der Westseite des Campus Neues Palais ergibt sich die Möglichkeit, parallel hierzu bauliche Eingriffe zur Verbesserung der Infrastruktur des Fußverkehrs auf der entsprechenden Campuseite umzusetzen. Insbesondere umfasst dies die Schaffung eines durchgehenden straßenbegleitenden Gehwegs, welcher im Bestand fehlt und durch die vorhandene Gehweginfrastruktur nicht kompensiert wird. So verlaufen zwar „in zweiter Reihe“ zur Straße bereits Gehwege vor den verschiedenen Universitätsgebäuden, diese bilden jedoch nur in begrenztem Maße ein zusammenhängendes, nutzerorientiertes Gehwegnetz. So werden bestimmte Bereiche, wie bspw. die Haltestelle „Campus Universität / Lindenallee“ oder die Bikesharing-Station, nur durch Sandwege erschlossen, welche den Nutzungsansprüchen des Fußverkehrs nicht gerecht werden. Im Rahmen des Handlungskonzepts wird daher ein westseitiger straßenbegleitender Gehweg auf Campushöhe empfohlen, welcher einen nutzergerechten Zugang zur Haltestelle sowie zur Bikesharing-Station ermöglicht. Dieser soll südlich sowie nördlich an den bereits vorhandenen straßenbegleitenden Gehweg anschließen.
- **Barrierefreier Ausbau und Beseitigung baulicher Mängel der vorhandenen straßenbegleitenden Gehwege entlang der Straße Am Neuen Palais:** Entlang der Straße Am Neuen Palais bestehen darüber hinaus weitere bauliche Defizite, welche im Handlungskonzept aufgegriffen werden. Dies umfasst folgende Bereiche:
 - Der straßenbegleitende Gehwege im Abschnitt zwischen dem Campus Neues Palais und dem Knotenpunkt Am Neuen Palais / Kaiser-Friedrich-Straße ist aufgrund seiner baulichen Mängel neu zu gestalten. Insbesondere gilt es, eine befestigte und ebene Oberfläche mit einem barrierefreien Zugang zur Haltestelle „Abzweig nach Eiche“ sicherzustellen.
 - Darüber hinaus sind die straßenbegleitenden Gehwege südlich des Campus Neues Palais bis zum Knotenpunkt Am Neuen Palais / Geschwister-Scholl-Straße aufgrund ihres mangelhaften baulichen Zustands baulich anzufassen. Insbesondere umfasst auch dies die Sicherstellung einer ebenen und einheitlichen Oberfläche mit barrierefreien Zugängen zu den verschiedenen Haltestellen. Am Knotenpunkt Am Neuen Palais / Geschwister-Scholl-Straße ist darüber hinaus ein bedarfsgerechtes

Absenken von Bordsteinen sowie die bedarfsgerechte Ausbildung der Oberfläche im Seitenraum notwendig, da eine Überquerung des Knotenpunkts für mobilitätseingeschränkte Personen bisher nur schwer umsetzbar, jedoch insbesondere mit Blick auf das Erreichen des SPNV-Halts am Bahnhof Park Sanssouci essenziell ist. In Ergänzung hierzu empfiehlt sich die Schaffung einer Mittelinsel in der Zufahrt Geschwister-Scholl-Straße, was aufgrund der gegebenen Platzverhältnisse problemlos möglich ist und derlei Querungsvorgänge unterstützt. Die nachfolgende Abbildung stellt entsprechend barrierefreie Bordsteinabsenkungen sowie eine Mittelinsel exemplarisch dar.



Abbildung 77 Beispielhafte Umsetzung einer barrierefreien Mittelinsel

- **Schaffung eines straßenbegleitenden Gehwegs entlang der Maulbeerallee:** Der straßenbegleitende Sandweg entlang der Maulbeerallee zwischen dem Knotenpunkt Am Neuen Palais / Kaiser-Friedrich-Straße und dem Campus Botanischer Garten ist durch einen regelkonformen und bedarfsgerechten straßenbegleitenden Gehweg zu ersetzen, um die vorhandenen baulichen Defizite aus Sicht des Fußverkehrs zu beseitigen.
- **Schaffung einer zusätzlichen Querungsanlage zur Verbindung beider Campusseiten am Campus Neues Palais:** Zwischen den beiden Campusbereichen am Neuen Palais ist von einem hohen Querungsbedarf auszugehen. Zum einen betrifft dies zu Fuß Gehende, welche bspw. zwischen den verschiedenen Campusgebäuden beider Seiten wechseln. Zum anderen ist auch ein hoher Querungsbedarf von Radfahrenden anzunehmen, welcher infolge der Fahrbeziehungen zwischen Lindenallee und Ökonomieweg besteht. Infolge dieses Querungsbedarfs wird eine zusätzliche Querungsstelle auf Höhe des Campus über die Straße Am Neuen Palais empfohlen. Gemäß der geltenden Regelwerke können prinzipiell verschiedene Querungsstellen umgesetzt werden, welche nachfolgend näher erörtert werden.
 - Gemäß den in der Bestandsanalyse dargelegten Daten besteht im relevanten Abschnitt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h bei Verkehrsbelastungen von 630 bis 680 Kfz in der Spitzenstunde. Der Querungsbedarf ist aufgrund der über 3.000 Studierenden und über 450 Beschäftigten am Standort als relativ hoch einzuschätzen. Weiterhin ist von einem pulkartigen Querungsbedarf zu bestimmten Zeiten (bspw. direkt vor oder nach den Vorlesungen) auszugehen. Außerhalb dieser Zeiten ist ein eher geringer Querungsbedarf anzunehmen. Nachfolgend werden hierfür geeignete Querungsanlagen nach EFA 2002 ermittelt. Für die Spitzenstunde wird hierfür in Anlehnung an die große Anzahl an Universitätsangehörigen von einem

hohen Querungsbedarf zwischen 300 und 500 zu Fuß Gehenden ausgegangen.

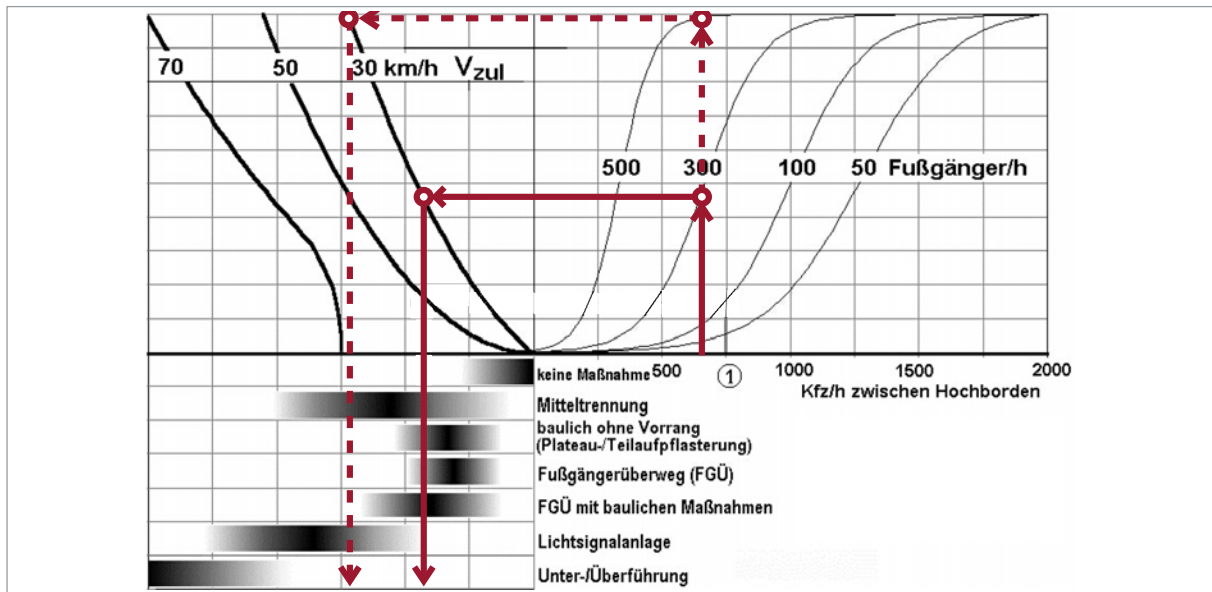


Abbildung 78 Empfohlene Querungsstellen nach EFA 2002

- Gemäß EFA 2002 werden für den angenommenen Querungsbedarf prinzipiell drei Querungsanlagen in Betracht gezogen: Mitteltrennung, FGÜ mit baulichen Maßnahmen oder Lichtsignalanlage. Diese weisen situationsbezogen verschiedene Vor- und Nachteile auf.
- **Mittelinsel:** Mittelinseln bieten sowohl dem Fuß- als auch dem Radverkehr eine Querungshilfe, müssen jedoch in hinreichender Breite dimensioniert werden, wodurch aufgrund der vorliegenden Fahrbahnbreite bauliche Eingriffe zur Erweiterung notwendig wären.
- **FGÜ mit baulichen Maßnahmen:** Fußgängerüberwege bieten zwar dem querenden Fußverkehr eine Bevorrechtigung, der querende Radverkehr profitiert hiervon jedoch nicht. Zusätzlich wird der Radverkehr im Längsverkehr (entlang der Straße Am Neuen Palais) durch den zusätzlichen Fußgängerüberweg ausgebremst, da dieser ebenso wartepflichtig gegenüber querenden zu Fuß Gehenden ist. Außerdem ist dieser zu beleuchten, was eine entsprechende Stromversorgung notwendig macht. Fußgängerüberwege stellen daher keine Vorzugslösung zur Querung dar.
- **Lichtsignalanlage:** Eine Lichtsignalanlage zur Unterstützung der Fuß- und Radverkehrsquerung eröffnet beiden Gruppen eine sichere Querungsmöglichkeit und bietet insbesondere eine optimale Möglichkeit, die pulkartigen Fuß- und Radverkehrsströme effizient abzuwickeln. Auch aus Gründen der Verkehrssicherheit ist eine Lichtsignalanlage als Vorzugslösung in Betracht zu ziehen.

Mit Blick auf die barrierefreie Ausgestaltung bestimmter Achsen empfiehlt sich darüber hinaus die Bereitstellung von **digitalen Informationen** z. B. zu rollstuhlgerichten und barrierefreien Wegen und Gebäudezugängen auf den Campi. Dies kann im Rahmen eines ganzheitlichen, digitalen Informationssystems, z. B. als Mobilitätsplattform für die Universität Potsdam, realisiert werden. Die nachfolgende Abbildung stellt alle dargelegten infrastrukturellen Maßnahmen in Umgebung der Campi Neues Palais und Botanischer Garten räumlich verortet dar.

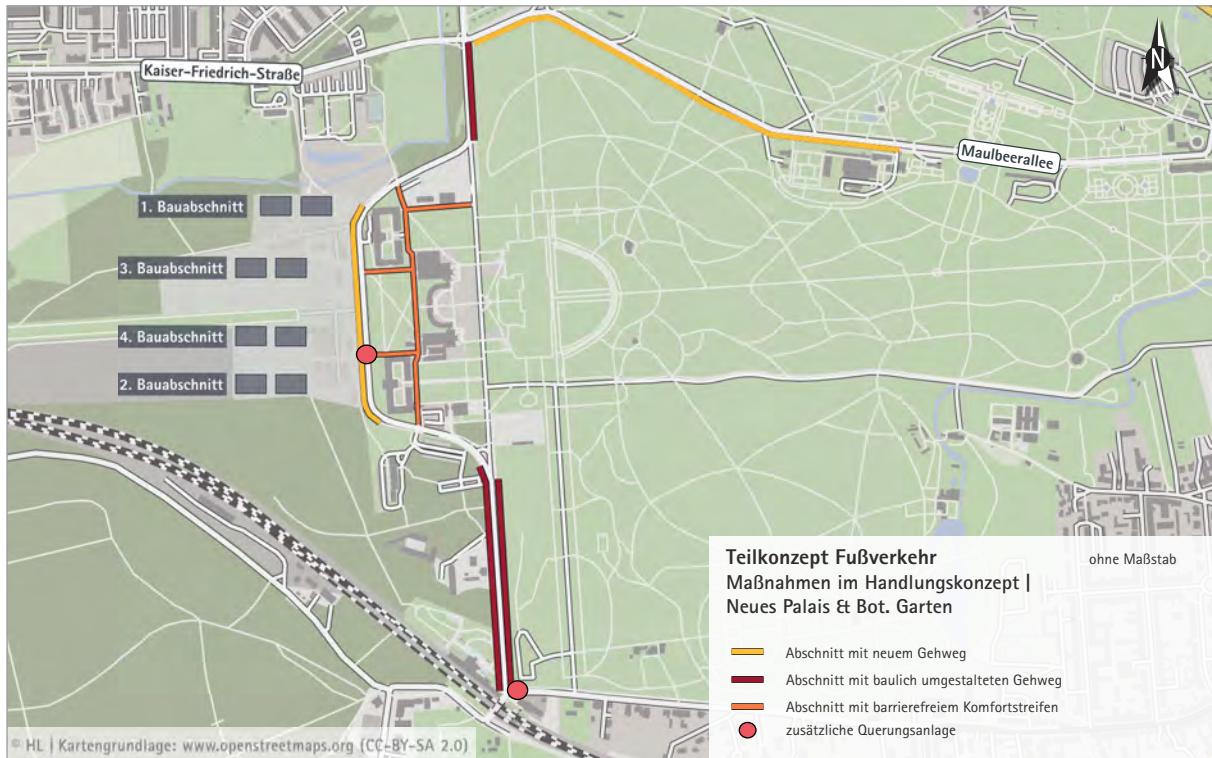


Abbildung 79 Teilkonzept Fußverkehr | Maßnahmen im Handlungskonzept Campi Neues Palais und Botanischer Garten

Campus Golm

Die Wegeinfrastruktur für den Fußverkehr in Golm sowie im Science Park entspricht größtenteils den Anforderungen der Nutzenden hinsichtlich Oberflächenbeschaffenheit, Dimensionierung sowie Barrierefreiheit. Infolge des guten Zustands im Bestand sind nur geringfügig Verbesserungsmaßnahmen für den Fußverkehr umzusetzen.

Handlungsbedarf ergibt sich daher lediglich hinsichtlich zusätzlicher Querungsanlagen. Dies beschränkt sich auf den Bereich zwischen dem Bahnhof Golm und dem Hauptcampus. Hierbei resultiert die Notwendigkeit einer sicheren Quermöglichkeit weniger aus den Verkehrsmengen auf der Karl-Liebnecht-Straße, welche sich auf einem vergleichsweise geringen Niveau befinden, sondern vielmehr aus dem erhöhten Querungsbedarf selbst, welcher z. B. insbesondere zu Ankunftszeiten des SPNV am Bahnhof pulkartig entsteht. Infolgedessen empfiehlt sich die Installation eines Fußgängerüberwegs, dessen genauer Standort am Querungsverhalten der zu Fuß Gehenden auszumachen ist. Eine möglicher, geeigneter Standort ist bspw. auf Höhe von Haus 28, nördlich der Bushaltestellen auszumachen.

Steigerung der Aufenthaltsqualität und Schaffung eines gesundheitsfördernden Arbeitsumfelds

Gemäß der Leitziele ist auf die Schaffung eines gesundheitsfördernden Arbeitsumfelds im Rahmen des Handlungskonzepts auch mit entsprechenden nicht-verkehrlichen Maßnahmen hinzuwirken. Im Wesentlichen umfasst dies die Schaffung von Outdoorarbeitsplätzen sowie die Gestaltung aktiver Wege für den Hochschulsport. Hierbei ist die Umsetzung des autofreien Campus Golm Voraussetzung.

- **Outdoorarbeitsplätze** unterstützen das kreative und kommunikative Arbeiten im Freien, wobei mehrere Funktionen zu gewährleisten sind. So sollen diese zum einen zur Erholung und für kreative Pausen genutzt werden. Zum anderen sind die Arbeitsplätze so einzurichten, dass man witterungsgeschützt arbeiten kann. Die konkrete Umsetzung kann in verschiedenen Formen erfolgen. Die nachfolgende Abbildung stellt entsprechende Anwendungen exemplarisch dar.



Abbildung 80 Umsetzungsmöglichkeiten von Outdoorarbeitsplätzen

- **„Aktive Wege“** sind bestimmte Abschnitte des Wegenetzes auf dem Campus, welche von verschiedenen Sportflächen sowie Möglichkeiten für sportliche Aktivitäten am Wegesrand begleitet werden. Hierfür bieten sich verschiedene Anlageformen und Aktivitäten an, welche sich hinsichtlich ihrer Flächeninanspruchnahme sowie ihrer Errichtungskosten deutlich unterscheiden können. Beispiele hierfür sind:
 - **Outdoor-Fitness:** Outdoor-Gym, Calisthenics-Gerüst, mobiles Mini-Gym, Fitness-Container, Freiflächen

- **Outdoor-Sport:** Finnbahn, Laufbahn, Basketballfeld, Skate-Park, Boulderwand, Tischtennisplatte, Slackline Park
- **Bewegungsfreude:** Sportböden, Trimm-dich-Pfad, Stretching-Pfad, Trampolin, Balancieranlage, Motorikpark, Different Walking, Disc Golf Anlage, Barfußpfade
- **Outdoor-Freizeit:** Freiluftbühne, Tipi, Schach, Hängemattenpark, Solarpavillon, Campus-Garten



Abbildung 81 Möglichkeiten für Erholungs- und Sportflächen

Entsprechende Maßnahmen empfehlen sich prinzipiell für beide Campi. Insbesondere am Neuen Palais können diese im Rahmen der geplanten, umfangreichen baulichen Umgestaltungen umgesetzt werden. Da zum Zeitpunkt der Bearbeitung keine detaillierten Informationen zur Entwicklung der Bebauung am Neuen Palais vorliegen, ist eine genaue Verortung entsprechender Maßnahmen nicht möglich. Am Campus Golm können diese hingegen für konkrete Potenzialflächen vorgeschlagen werden.

Die nachfolgende Abbildung gibt einen Überblick über mögliche Potenzialflächen in Golm zur Nutzung für Outdoorarbeitsplätze oder im Sinne der „aktiven Wege“. Hierbei wird zwischen Potenzialflächen unterschieden, welche bereits im Bestand frei sind und Potenzialflächen, welche sich durch wegfallende Stellplätze nach Umsetzung des Parkraumkonzepts ergeben. Die Flächengrößen variieren dabei mitunter stark, so dass nicht alle Formen von Outdoorarbeitsplätzen oder Sportanlagen auf allen entsprechenden Anlagen gleichermaßen umgesetzt werden können. Es ist darauf hinzuweisen, dass die dargestellte Flächennutzung beliebig verändert werden kann und Flächen in diesem Sinne auch je nach Bedarf für die jeweils andere Nutzung umgewidmet werden können. Im dargestellten Entwurf konzentrieren sich die „aktiven Wege“ mit Sportnutzungen im

Seitenraum vordergründig im zentralen bis südlicheren Abschnitt des Hauptcampus und binden somit u. a. den bestehenden Beachvolleyballplatz an der alten Sporthalle mit ein. Outdoorarbeitsplätze werden eher im Kernbereich sowie im nördlichen Bereich vorgesehen.



Abbildung 82 Möglichkeiten zur Flächennutzung | Campus Golm

Ein Überblick über alle konkreten Maßnahmen, welche im Rahmen des Teilkonzepts für den Fußverkehr vorgeschlagen werden, sowie die dafür zuständigen Akteure, sind der Anlage 9 zu entnehmen.

9.3.2 Teilkonzept Radverkehr

Die Förderung des Radverkehrs im Sinne einer nachhaltigen Verkehrsplanung ist die wesentliche Motivation bei der Empfehlung radinfrastruktureller Maßnahmen. Hierbei ist prinzipiell zwischen Maßnahmen für den fließenden und den ruhenden Radverkehr zu differenzieren. Darüber hinaus werden zu einem späteren Zeitpunkt weitere Maßnahmen zur Radverkehrsförderung in Form von Mobilitäts- und Dienstleistungsangeboten dargelegt.

Fließender Radverkehr

Die Schaffung einer hochwertigen Radverbindung zwischen den Campi ist ein wesentliches Leitziel für den Radverkehr. Derzeit wird der Radverkehr in einigen Abschnitten zwischen den Campi sowie im Bereich der Campi nicht optimal geführt. Aus diesem Grund werden im Rahmen des Handlungskonzepts unter Berücksichtigung des Radverkehrskonzepts der Landeshauptstadt Pots-

dam konkrete infrastrukturelle Maßnahmen dargelegt, welche eine deutliche Aufwertung der bestehenden Wegeverbindungen bewirken. Dies umfasst im Wesentlichen die folgenden Maßnahmen:

- **Schaffung eines straßenbegleitenden gemeinsamen Geh- und Radwegs (Kuhfortdamm):** Zur Lückenschließung zwischen den Campi Neues Palais und Golm wird die Schaffung eines gemeinsamen Geh- und Radwegs für beide Fahrrichtungen entlang des Kuhfortdamms empfohlen. Dieser gewährleistet eine qualitativ hochwertige Verbindung zwischen der Lindenallee und der Fahrradstraße Am Urnenfeld. Die entsprechende Maßnahme ist bereits Bestandteil im Radverkehrskonzept der Landeshauptstadt Potsdam und wird mit der hohen Priorität des Streckenabschnitts für das Radverkehrsnetz begründet. Ein denkbarer Konzeptquerschnitt ist der nachfolgenden Abbildung zu entnehmen.

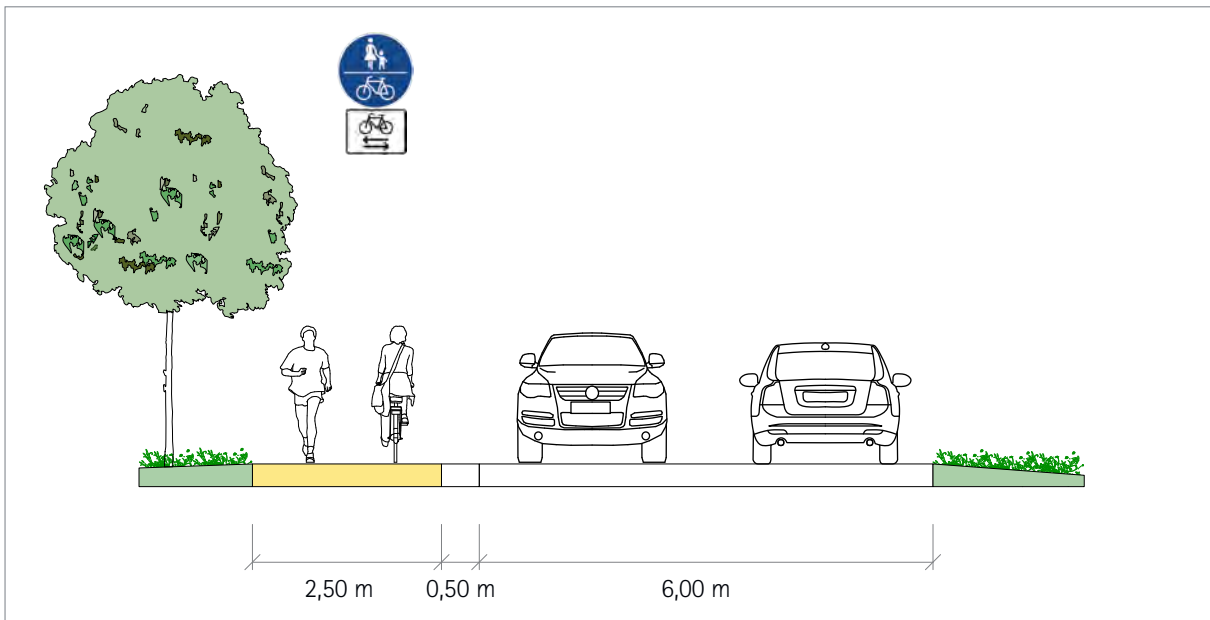


Abbildung 83 Möglicher Konzeptquerschnitt Kuhfortdamm (Blickrichtung Norden)

- **Markierung von Schutzstreifen:** Gemäß des Radverkehrskonzepts der Landeshauptstadt Potsdam wird entlang der Maulbeerallee die Markierung eines Schutzstreifens empfohlen, was insbesondere anhand der vorliegenden Kfz-Stärken sowie der zulässigen Geschwindigkeit begründet wird. Zur Verbesserung der Radverkehrsanbindung des Campus Botanischer Garten wird diese Maßnahme in das vorliegende Mobilitätskonzept übernommen. Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass die Fahrbahnoberfläche der Maulbeerallee durch den Kopfsteinpflasterbelag abschnittsweise für den Radverkehr nicht optimal ist. Hier kann zur Steigerung des Fahrkomforts bspw. die Verbesserung des Fahrbahnbelags im Bereich der Schutzstreifen durch die Nutzung von geschliffenem bzw. geschnittenem Pflaster mit guter Ausfüllung der Fugen (ähnlich dem Prinzip der Komfortstreifen) erfolgen. Auf diese Weise kann eine komplette Erneuerung der Fahrbahn umgangen werden. Ein exemplarischer Konzeptquerschnitt ist der nachfolgenden Abbildung zu entnehmen.

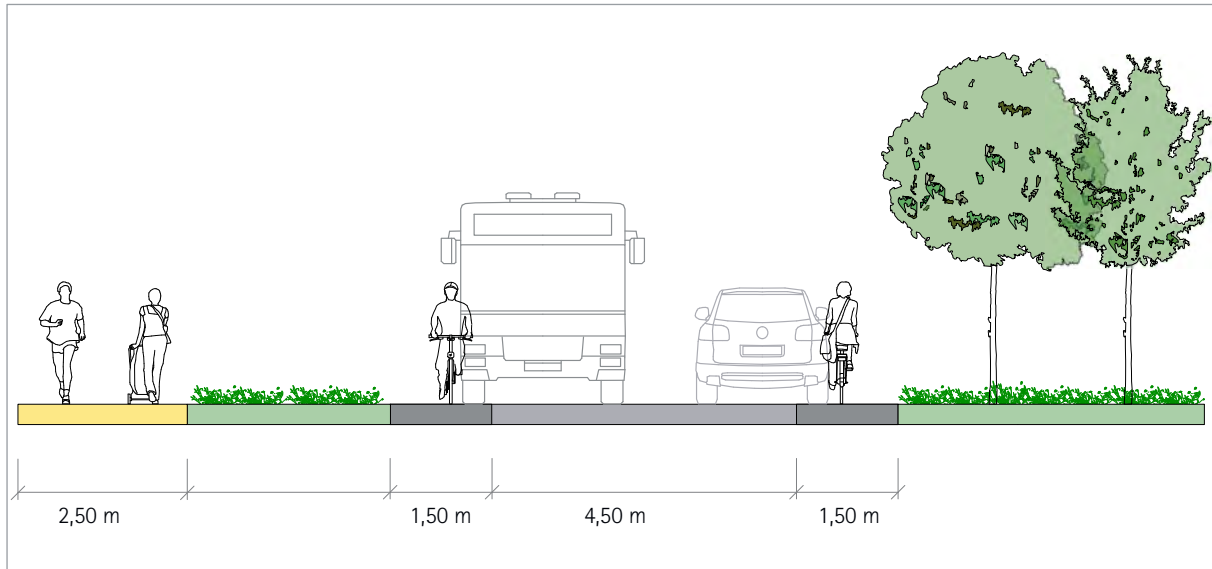


Abbildung 84 Möglicher Konzeptquerschnitt Maulbeerallee (Blickrichtung Westen)

- **Verbesserung des Pflasterbelags:** Der Pflasterbelag auf dem Betriebsgelände des Campus Neues Palais ist für das Radfahren abschnittsweise derzeit sehr unkomfortabel. Insbesondere im Abschnitt zwischen Lindenallee und Ökonomieweg ist dies aufgrund der nicht unbedeutenden Verbindungsfunktion für den Radverkehr als Defizit einzustufen. Vor diesem Hintergrund empfiehlt sich die Ausbesserung des vorhandenen Pflasterbelags. Ähnlich wie im Teilkonzept Fußverkehr ist hier die Ausbildung von Komfortstreifen denkbar, welche eine ebene und rüttelfreie Befahrung des Abschnitts ermöglichen. Da der entsprechende Abschnitt bereits im Teilkonzept Fußverkehr mit der Schaffung von Komfortstreifen bedacht ist, ist dies hier nicht zusätzlich umzusetzen, da alle Komfortstreifen gleichermaßen von allen Verkehrsteilnehmenden genutzt werden können. Die Zuordnung zu den verschiedenen Teilkonzepten verdeutlicht lediglich den Hintergrund der Umsetzung in den verschiedenen Streckenabschnitten.
- **Errichtung zusätzlicher Radwegweiser:** Hinsichtlich der Radwegweisung zwischen den Campi konnte im Rahmen der Bestandsanalyse nur ein geringes Verbesserungspotenzial festgestellt werden. Zusätzliche Radwegweiser sind daher lediglich am Knotenpunkt Kaiser-Friedrich-Straße / Maulbeerallee sowie am Campus Botanischer Garten zu empfehlen. Zusätzlich können zentrale Informationstafeln mit Beschreibung optimaler Radverbindungen an allen Campi installiert werden.

Die nachfolgende Abbildung stellt die empfohlenen Infrastrukturmaßnahmen sowie das Zielnetz für den fließenden Radverkehr grafisch dar.



Abbildung 85 Teilkonzept Radverkehr | Zielnetz & Maßnahmen im Handlungskonzept

Ruhender Radverkehr

Eines der Leitziele stellt die Bereitstellung eines ausreichenden und nutzergerechten Angebots an Radabstellanlagen auf den Campi dar. Hierfür wird im nächsten Schritt zunächst der zukünftige Stellplatzbedarf dargelegt. Anschließend werden konkrete Empfehlungen abgeleitet.

Tabelle 38 Zukünftiger Stellplatzbedarf an Fahrradstellplätzen

Campus	Anzahl zukünftiger Studienplätze	Stellplätze Bestand	Benötigte Stellplätze	Differenz
Neues Palais	3.663	846	1.099	- 253
Golm	5.841	1.917	1.753	164

Gemäß des dargestellten Stellplatzbedarfs nach aktueller Stellplatzsaturierung der Landeshauptstadt Potsdam sind am Campus Neues Palais 253 zusätzliche Stellplätze für Radfahrende vorzusehen um den perspektivisch notwendigen Bedarf von 1.099 Stellplätzen vollständig abzudecken. Das derzeitige Stellplatzangebot auf dem Campus in Golm kann hingegen den perspektivisch notwendigen Bedarf von 1.753 Stellplätzen vollständig abdecken.

Zudem wurde im Rahmen der Bestandsanalyse festgestellt, dass die bestehenden Anlagen teils nicht den Anforderungen entsprechen. Zur Gewährleistung nutzungsgerechter Radabstellanlagen sind daher zum einen die bestehenden Vorderradhalter an den Campi, welche gemäß den Hinwei-

sen zur Gestaltung von Fahrradabstellanlagen der Landeshauptstadt Potsdam nicht empfohlen werden, durch **geeignete Anlageformen** zu ersetzen. Inwiefern die Rahmenhalter, welche vordergründig am Campus Neues Palais vorhanden sind, von der Landeshauptstadt Potsdam empfohlen werden, ist hieraus nicht ableitbar. Im Rahmen des Handlungskonzepts wird daher hierfür zunächst kein Handlungsbedarf empfohlen. Sollten sich im Rahmen nachgelagerter Evaluierungen oder Befragungen diese Rahmenhalter als nicht zweckmäßig erweisen, empfiehlt sich auch hierfür ein sukzessiver Austausch der Anlagen. Insbesondere mit Blick auf die umfangreiche Gebietsänderung im westlichen Abschnitt des Campus könnten entsprechende Rahmenhalter jedoch bereits im Zuge der verschiedenen Baumaßnahmen durch geeignete Fahrradbügel ersetzt werden.

Bisher existieren im Bereich der Campi zum anderen keine **überdachten Radabstellanlagen**. Eine Überdachung schützt abgestellte Fahrräder vor Witterung und erhöht somit ihre Lebensdauer. Dies ist insbesondere für ganztägig abgestellte Fahrräder zweckmäßig, weswegen die Überdachung eines Teils des Stellplatzangebots empfehlenswert ist. Aus Kostengründen lohnt sich hier insbesondere die Überdachung von größeren Abstellanlagen mit einer räumlichen Bündelung von Stellplätzen. Beim Bau dieser sollte darauf geachtet werden, dass der Witterungsschutz ausreichend dimensioniert und nicht zu hoch angebracht ist. Ebenfalls sollte auf den Schutz vor Schräg einfallendem Regen oder Schnee geachtet werden. Aus ästhetischen sowie ökologischen Gründen können entsprechende Überdachungen begründet werden, was insbesondere zur Bindung von Feinstaub, zur Verbesserung des Mikroklimas sowie zur Förderung der Artenvielfalt beitragen kann, jedoch gegenüber den höheren Kosten abzuwägen ist. Die nachfolgende Abbildung stellt entsprechende Überdachungen von Radabstellanlagen exemplarisch dar.



Abbildung 86 Beispielumsetzung Überdachung von Radabstellanlagen

Darüber hinaus ist zur weiteren Förderung des Radverkehrs eine nutzergerechte **E-Ladeinfrastruktur für Elektrofahrräder** zu schaffen. So bildet die Bereitstellung einer qualitativ hochwertigen E-Ladeinfrastruktur für viele Verkehrsteilnehmenden die Voraussetzung ein Elektrofahrrad auf dem Weg von und zur Uni zu nutzen. Durch die spezifische Verbesserung der Rahmenbedingungen für E-Bikes und Pedelecs kann eine größere Nutzergruppe für das Fahrrad gewonnen werden, da insbesondere auch Universitätsangehörige für größere Entfernungen das Fahrrad für ihre

Arbeits- oder Studienwege nutzen können. Die nachfolgende Abbildung stellt entsprechende Best-Practice-Anlagen der Ladeinfrastruktur exemplarisch dar.



Abbildung 87 Beispielumsetzung E-Ladeinfrastruktur Radverkehr

Die zusammenfassenden Handlungsempfehlungen für die einzelnen Campi werden im Folgenden beschrieben.

- **Campus Botanischer Garten:**
 - Ersatz der 106 vorhandenen Vorderradhalter durch 53 Fahrradbügel
 - teilweise Überdachung der Fahrradbügel (bspw. 20 bis 30 Stellplätze)
- **Campus Neues Palais:**
 - Ersatz der 264 bestehenden Vorderradhalter durch 132 Fahrradbügel
 - ggf. Ersatz der Rahmenhalter durch Fahrradbügel (sukzessive denkbar)
 - Errichtung von 127 zusätzlichen Fahrradbügeln zur Abdeckung des zukünftigen Bedarfs
 - teilweise Überdachung der Radabstellanlagen (bspw. 200 bis 300 Stellplätze)
 - Schaffung einer Ladeinfrastruktur für Elektrofahrräder
- **Campus Golm:**
 - Ersatz der 47 Vorderradhalter durch 24 Fahrradbügel
 - Überdachung von einem Teil der Radabstellanlagen (bspw. 400 bis 500 Stellplätze)
 - Schaffung einer Ladeinfrastruktur für Elektrofahrräder

Zur Umsetzung dieser Maßnahmen empfiehlt sich die Konzentration überdachter Stellplätze. Ähnliches gilt für die Schaffung der E-Ladeinfrastruktur, welche mit geeigneten Abstellanlagen gekoppelt bzw. in deren unmittelbaren Umgebung angelegt werden und ebenfalls auf zentrale Bereiche der Campi beschränkt werden sollte. Hierbei kann auf die durch die Bauverwaltung identifizierten Standorte zurückgegriffen werden, wobei diese gemäß den obigen Randbedingungen auf ihre Zweckmäßigkeit zu prüfen sind. Die betrifft insbesondere auch die Notwendigkeit einer vorliegenden Stromversorgung.

Weitere Maßnahmen für den Radverkehr

Die Notwendigkeit weiterer, unterstützender Maßnahmen ergibt sich insbesondere aus den folgend genannten Punkten:

- Steigerung des Radverkehrsanteils durch Marketing
- Senkung der Einstiegshürden durch Schaffung niederschwelliger Angebote
- Verbesserung des Informationsangebots
- Verbesserung der Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

Die kann u. a. durch folgende Maßnahmen erreicht werden.

- **Betriebliches E-Bike-Leasing** zur Förderung der E-Radnutzung über geeignete Anbieter (z. B. „JobRad“), Nutzung für Arbeitswege sowie private Ziele
- **Anschaffung von (E-)Diensträdern und (E-)Lastenrädern** zum internen Verleih sowie Entwicklung einer App zur Organisation des Radverleihs,
- **Codierungsaktion** für Fahrräder in Kooperation mit der Polizei / dem Ordnungsamt
- Entwicklung einer **Webseite zur Vernetzung der Radfahrenden** an der Universität Potsdam (Erfahrungsaustausch, Ableitung Optimierungspotenzial usw.), welche ebenfalls in den Rahmen einer Mobilitätsplattform zu integrieren ist

Ein Überblick über alle konkreten Maßnahmen, welche im Rahmen des Teilkonzepts für den Radverkehr vorgeschlagen werden sowie die dafür zuständigen Akteure, sind Anlage 10 zu entnehmen.

9.3.3 Teilkonzept ÖPNV

Wesentliche Maßnahmen des Handlungskonzepts zur Attraktivierung des ÖPNV sind zum einen die barrierefreie Ausgestaltung der Haltestellen sowie die Verbesserung der Haltestellenausstattung im unmittelbaren Umfeld der Campi. Zum anderen sind verschiedene Maßnahmen zur Verbesserung der Campuserschließung zu prüfen. Grundsätzlich ist zu beachten, dass die meisten Maßnahmen nicht durch die Universität Potsdam umgesetzt werden können. Aus diesem Grund werden nachfolgend insbesondere die Rahmenbedingungen skizziert, die einen attraktiven ÖPNV ausmachen und eine höhere Nutzerakzeptanz erwarten lassen.

Barrierefreiheit und Haltestellenausstattung

Zur Beurteilung der Barrierefreiheit der Haltestellen wird als Referenz die entsprechende DIN-Norm hinzugezogen. Im Rahmen der DIN-Norm zur Definition von Planungsgrundlagen zum barrierefreien Bauen (DIN 18040-3) wurden hierfür Grundprinzipien der barrierefreien Gestaltung in

Hinblick auf öffentliche Verkehrs- und Freiräume skizziert:

»Wegekettens im öffentlichen Verkehrs- und Freiraum sollten durchgängig und über Zuständigkeitsgrenzen hinweg barrierefrei nutzbar sein. Dies wird erreicht durch:

- a) stufenlose Wegeverbindungen, insbesondere für Rollstuhl- und Rollator-Nutzer,
- b) sichere, taktil und visuell gut wahrnehmbare Abgrenzungen verschiedener Funktionsbereiche (z. B. niveaugleicher Flächen für den Rad- und Fußgängerverkehr), insbesondere für blinde und sehbehinderte Menschen,
- c) erschütterungsarm überrollbare, ebene und rutschhemmende Bodenbeläge,
- d) eine taktil wahrnehmbare und visuell stark kontrastierende Gestaltung von Hindernissen und Gefahrenstellen, insbesondere für blinde und sehbehinderte Menschen,
- e) die Anwendung des Zwei-Sinne-Prinzips und
- f) eine einheitliche Gestaltung von Leitsystemen, insbesondere für blinde und sehbehinderte Menschen.«

Nach den Vorgaben des § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG soll der ÖPNV bis zum 01.01.2022 vollständig barrierefrei ausgebaut sein. Der Großteil der Bushaltestellen im Umfeld sowie auf Wegeverbindungen zwischen den Campi wird den Ansprüchen der Barrierefreiheit nicht gerecht und muss daher angepasst werden. Die entsprechenden Haltestellen sind werden mit den übrigen ÖPNV-bezogenen Maßnahmen in Anlage 11 dargestellt.

Weiterhin bestehen vereinzelt Defizite in der Haltestellenausstattung. Insbesondere ist hier der fehlende Witterungsschutz an der Haltestelle „Campus Universität / Lindenallee“ zu nennen. Auch hier kann sich bspw. für die Umsetzung eines Wetterschutzes mit begrüntem Dach oder begrünten Seitenteilen eingesetzt werden.

Erschließung durch Regionalverkehr (VBB)

Wie im Rahmen der Bestandsanalyse dargelegt wurde, stellen die im Landesnahverkehrsplan 2018 beschlossenen Änderungen im SPNV eine Verschlechterung für die betrachteten Universitätsstandorte dar, was insbesondere die Anbindung an das Berliner Zentrum betrifft. Die im derzeitigen Entwurf des Zielfahrplans Deutschlandtakt vorgesehenen Änderungen weisen hingegen eine deutliche Attraktivitätssteigerung der Standorte auf:

- 3 Fahrten pro Stunde vom Bahnhof Golm in das Berliner Zentrum (HVZ)
- 4 Fahrten pro Stunde vom Bahnhof Park Sanssouci in das Berliner Zentrum (HVZ)

Im Rahmen des Mobilitätskonzepts werden daher ausdrücklich die infrastrukturellen Maßnahmen nach dem Zielfahrplan Deutschlandtakt empfohlen.

Die Änderungen gemäß Landesnahverkehrsplan werden hingegen nicht befürwortet. Darüber hinaus werden zusätzliche Halte des RE 1 am Bahnhof Park Sanssouci empfohlen. Im Zuge der geplanten Taktverdichtung sollte dieser Haltepunkt verstärkt eingebunden werden, um eine verbesserte Anbindung des Standorts Neues Palais zu ermöglichen.

Erschließung durch Straßenbahn und Bus

Zur Optimierung der räumlichen Erschließung wird empfohlen, die nachfolgend dargelegte Maßnahmen in separaten Machbarkeitsuntersuchungen zu prüfen.

- Prüfung einer Taktverdichtung der Buslinien
 - Linie 605 und 606 mit Taktverdichtung auf 15-Minuten-Takt zur Verbesserung der ÖPNV-Verbindung zwischen Golm und Neues Palais in HVZ, hierdurch Schaffung eines attraktiveren Fahrtenangebots und Erhöhung der Kapazität
- Prüfung einer Erweiterung des Straßenbahnnetzes nach Golm
 - Von Pappelallee über Potsdamer Straße & Golmer Chaussee bis nach Golm, hierdurch direkte schienengebundene Anbindung Golms an das Potsdamer Zentrum möglich mit hoher Kapazität
- Prüfung eines E-Bus-Shuttles zwischen den Universitätsstandorten
 - Verbindung der Universitätsstandorte Golm - Neues Palais - Botanischer Garten und Griebnitzsee - Rehbrücke
 - ermöglicht eine optimierte Verknüpfung der Campi und kann bedarfsorientiert ohne feste Abfahrtszeiten eingerichtet werden, darüber hinaus direkte Abfahrt am Campus möglich
 - Möglichkeit des mobilen Arbeitens auf der Fahrt
 - ggf. perspektivisch Nutzung eines autonomen Fahrzeugs denkbar

Ein zusammenfassender Überblick über alle Maßnahmen des ÖPNV-Teilkonzepts einschließlich der verantwortlichen Akteure ist Anlage 11 zu entnehmen.

Erhöhung der ÖPNV-Nutzung

Durch geeignete Angebote kann die Nutzung des SPNV und Busverkehrs weiter erhöht werden. Hierfür können prinzipiell folgende Maßnahmen abgeleitet werden.

- VBB-Ticket für Beschäftigte mit anteiliger Kostenübernahme des Unternehmens
- Prüfung der Kostenstruktur des Semestertickets für Studierende; Erörterung mit den Akteuren von Möglichkeiten zur Kostenminimierung unter

Beibehaltung der Leistungen

- Schaffung digitaler Informationsangebote bspw. zu Abfahrtszeiten und Verknüpfungen im Rahmen einer Mobilitätsplattform

9.3.4 Teilkonzept MIV

Gemäß der definierten Leitziele für den MIV sind vordergründig die Neuordnung des Parkraumbereichs, die Gewährleistung der Erschließung für den Wirtschafts- und Lieferverkehr sowie die flächendeckende Verfügbarkeit von E-Lademöglichkeiten durch geeignete Maßnahmen im Handlungskonzept zu realisieren.

Die prinzipielle Neuordnung des ruhenden Verkehrs erfolgt hierbei bereits durch das vorgelagert dargestellte Parkraumkonzept für die Campi Golm und Neues Palais, welches auch weiterhin die Erschließung für den Wirtschafts- und Lieferverkehr garantiert. Ergänzend zu den Ausführungen im Parkraumkonzept werden folgende Hinweise zur Bereitstellung einer flächendeckenden E-Ladeinfrastruktur sowie weiterer MIV-bezogener Maßnahmen gegeben.

Förderung von Elektromobilität

Der systematische Aufbau einer Ladestruktur stellt die notwendige Grundlage für den Umstieg auf Elektromobilität dar. Zur Förderung dieser besteht grundsätzlich auch für den MIV die Möglichkeit, auf den Campi eine entsprechende Infrastruktur für E-Mobilität zu installieren. Ziel ist es hierbei, durch eine entsprechende Ausstattung von Stellplätzen einen separaten Bereich für Elektrofahrzeuge auszustatten, an welchem diese während des Parkvorgangs geladen werden können. Je nach Bedarf können sukzessive weitere konventionelle Stellplätze mit Ladestationen ausgestattet werden, wodurch einer erwarteten quantitativen Verlagerung von Kfz mit Verbrennungsmotor zu Elektrofahrzeugen schrittweise berücksichtigt werden kann und zusätzliche Anreize geschaffen werden. Für die Kalkulation der Nachfrage sowie der Abschätzung des finanziellen Aufwands sind die folgenden Fragen maßgebend:

- Art der Technologie / Bauart: Zum gegenwärtigen Zeitpunkt konkurrieren verschiedene Ladetechnologien miteinander, die sich insbesondere in der Ladeleistung und Ladedauer unterscheiden.
- Kosten je Ladeplatz: Die verschiedenen Bauarten unterscheiden sich auch hinsichtlich anzusetzender Kosten. Für die Kalkulation pro Ladeplatz sind zudem die preisliche Entwicklung im Konzeptzeitraum (2035) sowie Mengenrabatte infolge der zu realisierenden Stückzahl einzubeziehen. Dies kann infolge der dargestellten, konkurrierenden Ladetechnologie nicht abschließend kalkuliert werden, jedoch ist davon auszugehen, dass innerhalb der nächsten Jahre eindeutige Aussagen hierzu getroffen werden können.
- Nachfrage (Anzahl der Ladeplätze): Die Kalkulation der vorzuhaltenden

Infrastruktur ist infolge der gegenwärtigen Entwicklung für längere Zeiträume schwierig. Es ist fraglich und stark von politischen Rahmenbedingungen abhängig, in welchem Maße das hohe Marktpotenzial des Absatzes an Elektrofahrzeugen abgerufen werden kann. Eine Prognose über einen mittelfristigen Zeitpunkt hinaus ist daher nicht auf belastbaren Annahmen zu treffen, für die kalkulierte Anzahl der Ladeplätze jedoch zwingend erforderlich. Die Nachfrage ist somit ggf. nach 5, 10 oder 15 Jahren nachzujustieren.

Insbesondere aus diesen Gründen ist ein regelmäßiger Evaluierungsprozess notwendig, um auf technische und finanzielle Entwicklungen sowie Änderungen in der Nachfrage reagieren zu können. Vor dem Hintergrund der eben skizzierten Randbedingungen werden die folgenden Eckpunkte vorgeschlagen:

- Beschränkung auf Ladezeiten zum Langzeitladen: Universitätsangehörige parken in der Regel über mehrere Stunden, ggf. teurere Schnelladestationen sind daher nicht zwingend erforderlich. Eine entsprechende Entscheidung diesbezüglich ist jedoch unter Einbeziehung aktueller Anschaffungskosten der Ladeformen zu prüfen und abzuwägen.
- Verzicht auf nachhaltige, bauliche Eingriffe: Vor dem Hintergrund der fraglichen Etablierung der E-Mobilität als „finale“ Antriebstechnologie sowie langfristigen Unsicherheiten in der Nachfrage sowie der Ladetechnik sind nicht reversible bauliche Eingriffe, z. B. durch die Einbringung von induktiven Ladeplatten in den Boden, zu vermeiden. Stattdessen sind nachträglich entfernbar Elemente, wie z. B. Ladeboxen oder Ladesäulen, vorzuziehen.
- Standortbündelung: Infolge der skizzierten Randbedingungen wird vorgeschlagen, für die erstmalige Einrichtung von E-Ladeinfrastruktur diese gebündelt anzuordnen. Dies führt zum einen zu einer Kostenminimierung in Bau und Betrieb. Zum anderen wird durch die Bündelung an einem Standort unnötiger Suchverkehr nach freien Ladesäulen vermieden. Entsprechende Informationen sind insbesondere im Rahmen der Mobilitätsplattform sowie der Beschilderung zu verankern.
- Modular erweiterbare Bauweise: Die installierte Ladeinfrastruktur soll flexible Möglichkeiten zur Erweiterung der vorgehaltenen Kapazitäten bieten. So ist gewährleistet, dass das Angebot jederzeit an die Nachfrage angepasst werden kann. Hierfür eignen sich Vorhalteflächen für im Boden verlaufende Stromschienen entlang neuer Stellplätze, die bei Bedarf nachgerüstet und an das Stromnetz angeschlossen werden können.

Für den Anwendungsfall eignen sich insbesondere Ladesäulen, welche entsprechend der nachfolgenden Abbildung angelegt werden können.



Abbildung 88 Beispielumsetzung E-Ladeinfrastruktur MIV

Für die Installation der E-Ladeinfrastruktur empfiehlt sich prinzipiell eine **Umsetzung in drei Stufen**:

- **1. Umsetzungsstufe (kurzfristig):**
 - Ausschreibung und Entwicklung
 - E-Ladesäulenkonzept (Wo? Wie viele Ladesäulen? Betreiber? Kosten)
- **2. Umsetzungsstufe + Evaluation (mittelfristig):**
 - Bau der Ladeinfrastruktur
 - Evaluierung der Nutzung und des Bedarfs
- **3. Umsetzungsstufe (langfristig):**
 - Weiterentwicklung der Ladeinfrastruktur gemäß Erkenntnissen aus Evaluierung
 - Weiterführende Evaluierung und sukzessive Anpassungen

Das entsprechende Vorgehen kann sowohl für die Ladeinfrastruktur des MIV als auch für die Ladeinfrastruktur des Radverkehrs angewandt werden.

Weitere MIV-bezogene Maßnahmen

Neben der Neuordnung des ruhenden Verkehrs sowie der Förderung der Elektromobilität sind insbesondere folgende MIV-bezogenen Maßnahmen zu prüfen:

- **Anordnung von Familienparkplätzen bzw. Eltern-Kind-Parkplätzen:**
 - Im Rahmen der Schaffung neuer Stellplätze können Eltern-Kind-Parkplätze integriert werden, welche studierenden oder beschäftigten Eltern kürzere Wege garantieren, wenn sich diese mit ihren Kindern an der Universität aufhalten. Neben einer vorteilhaften Lage (z. B. Mensanähe) müssen entsprechende Stellplätze dabei auch eine geeignete Dimensionierung aufweisen.

- Stellplatzbegrünung zur Minimierung der Flächenversiegelung:
 - Durch die Verwendung von Rasengittersteinen kann zum einen ein ästhetischer Effekt durch die Begrünung erzeugt werden. Zum anderen unterstützt die Minimierung der versiegelten Fläche die klimapolitischen Zielsetzungen der Universität Potsdam. Um die Belastung durch die parkenden Fahrzeuge aufnehmen zu können, sind entsprechende Stellflächen in der Regel aus Betonrasengittersteinen auszubilden. Hierdurch wird ein Grünflächenanteil von 30 bis 50 % ermöglicht. Rasengittersteine aus Kunststoff ermöglichen hingegen einen Grünflächenanteil von 80 bis 90 %. Die meisten Modelle aus Kunststoff sind jedoch nicht für ständigen Verkehr und zudem nicht für Flächen geeignet, auf denen rangiert wird. Die folgende Abbildung stellt Anwendungsbeispiele exemplarisch dar.



Abbildung 89 Beispielumsetzung begrünte Stellplätze

- Schaffung von Mitfahrbänken:
 - Mitfahrbänke haben den Zweck, dass Wartende durch das Platznehmen signalisieren, dass sie sich eine kostenlose Mitfahrgelegenheit zu bestimmten Zielen erhoffen. Mithilfe verschiedener Schilder, welche an der Bank befestigt sind, kann angezeigt werden, zu welchem Ziel man mitgenommen werden möchte. Hierdurch können spontane Fahrgemeinschaften von Universitätsangehörigen gebildet werden und die Auslastung bei bestimmten Pkw-Fahrten erhöht werden. Erfolgsversprechend sind Mitfahrbänke insbesondere bei Quell-Ziel-Verbindungen, welche von einer relativ großen Personengruppe zurückgelegt werden, was im konkreten Fall bspw. Wege zwischen den Campi sind. Mitfahrbänke können somit insbesondere an größeren Campus-Parkplätzen installiert werden.



Abbildung 90 Beispielumsetzung Mitfahrbank

- Schaffung einer internen (digitalen) Mitfahrerzentrale zur Abstimmung und Koordinierung von Fahrgemeinschaften
 - Über eine webbasierte Plattform (Mobilitätsplattform) können sich Universitätsangehörige zu Fahrgemeinschaften zusammenschließen. Hier kann ebenfalls eine effektive Einbindung der Mitfahrbank erfolgen.
- Anreize für digitale Lehrveranstaltungen und Nutzung von Homeoffice zur Vermeidung von Verkehr
- Mobilitätsberatung (ggf. auch entsprechende Lehrveranstaltungen, Seminare für Beschäftigte etc.)
- „autofreie Wochen“ (z. B. Hochschulaktionstag)
- gezielte Anreize für autofreie Anreise für Besuchende der Universität schaffen

Die vollständige Maßnahmenübersicht zum MIV ist Anlage 12 zu entnehmen.

10 Bewertung von Einzelmaßnahmen

10.1 Bewertungsschema

Im Rahmen der Maßnahmenbewertung werden nun alle entwickelten Einzelmaßnahmen aus Kapitel 9 auf Grundlage der übergeordneten Querschnittsziele beurteilt. Dabei kann es sinnvoll sein, bestimmte Maßnahmen in Maßnahmenbündeln zu betrachten, da eine alleinige Umsetzung der jeweiligen Einzelmaßnahme nicht zweckmäßig ist (bspw. Bewertung des gesamten Wegeleitkonzepts und nicht von Einzelbeschilderungen).

10.1.1 Bewertungskriterien

Die Bewertung der Maßnahmen erfolgt auf Grundlage des durch die jeweilige Maßnahme bewirkten Umsetzungsgrads der definierten Querschnittsziele:

- **Verkehrssicherheit auf und zwischen den Campi**
 - Verbesserung der subjektiven und objektiven Verkehrssicherheit, z. B. Trennungsfunktion für besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende, Entschleunigungswirkung auf den motorisierten Verkehr, Gewährleistung sicherer Querungen etc.
- **Erreichbarkeit der Campi für Alle**
 - Optimierung der Erreichbarkeit der Campi, z. B. Verbesserung der barrierefreien Fortbewegung auf den Campi, Förderung der ÖPNV- sowie SPNV-Erreichbarkeit, Verbesserung der Erreichbarkeit per Rad, Gewährleistung der funktionsgerechten Abwicklung campuseigener Wirtschaftsverkehre etc.
- **Umweltverträglichkeit des Campus-Verkehrs**
 - Förderung der umweltverträglichen Abwicklung des Campus-Verkehrs, z. B. Vermeidung unnötiger Fahrten, Verlagerung der Verkehrsmittelwahl zu Gunsten des Umweltverbundes, Optimierung des übrigen motorisierten Individualverkehrs etc.
- **Flächendeckende Erschließung der Campi durch Verkehrsmittel des Umweltverbunds**
 - Förderung der äußeren Erschließung der Campi, z. B. Optimierung des ÖPNV-Angebots, Optimierung der Radabstellmöglichkeiten, benutzerfreundliche Wegweisung etc.
- **Hohe Aufenthaltsqualität auf den Campi**
 - Förderung der Innenentwicklung der Campi zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität, z. B. Berücksichtigung alternativer Nutzungsansprüche (Freiarbeitsplätze, Grünraumgestaltung, Verweilmöglichkeiten), Minimierung der verkehrlichen Flächennutzung etc.
- **Umfassende Orientierung für alle Nutzergruppen auf dem Campus**
 - Verstärkung der umwegfreien Erreichbarkeit der universitären Einrichtungen, z. B. flächendeckende Wegweisung etc.

Ergänzt werden diese Bewertungskriterien durch die beiden Kriterien „Kosten“ und „Umsetzbarkeit“.

10.1.2 Einzelbewertung

Zur Bewertung der einzelnen Kriterien wird eine Abschätzung der Auswirkungen in Form von positiven bzw. negativen Zeichen vorgenommen, die sich wie folgt darstellt:

- ++ / + ... sehr positive / positive Entwicklung bzw. Auswirkung
- 0 ... keine Auswirkungen
- -- / - ... sehr negative / negative Entwicklung bzw. Auswirkung

Die an entsprechender Stelle in der Bewertung vergebenen Zeichen werden anschließend aufsummiert, wobei „++“ als Zahlenwert zwei („+“ als eins), „0“ als Zahlenwert Null sowie „--“ als Zahlenwert minus zwei („-“ als Zahlenwert minus eins) gerechnet wird. Daraufhin wird die Summe der einzelnen Bewertungen gebildet. Die Gesamtsumme einer Maßnahme ist somit Ausdruck deren Bewertung. Hierauf aufbauend kann eine vergleichende Gegenüberstellung der Effektivität bestimmter Maßnahmen erfolgen. Insbesondere kann hier die Gegenüberstellung von Maßnahmen für gleiche Teilkonzepte bzw. Leitziele stattfinden, um ein Vergleich von Maßnahmen zu generieren, welche die gleiche Zielstellung verfolgen. Auf eine Wichtung der Bewertungskriterien wird daher verzichtet.

Zur Veranschaulichung ist nachfolgend beispielhaft eine mögliche Bewertung von Maßnahmen dargestellt.

Teilkonzept Radverkehr Leitziel RV.1				
	M1	M2	M3	Mx
<i>positive Indikatoren</i>				
Verkehrssicherheit	++	0	+	
Erreichbarkeit	+	+	0	
Umweltverträglichkeit	0	0	0	
Erschließung	+	++	0	
Aufenthaltsqualität	0	0	++	
Orientierung	0	0	+	
+				
<i>negative Indikatoren</i>				
Kosten	-	--	-	
Umsetzbarkeit	0	-	-	
-				
Summe	3	0	2	
Empfehlung	✓	✗	✓	

Abbildung 91 Bewertungsmethodik mit einer exemplarischen Bewertung

- Es ist prinzipiell zu berücksichtigen, dass im Rahmen der Bewertung zwischen positiven und negativen Indikatoren unterschieden wird. Positive Indikatoren sind die bewertungsrelevanten Querschnittsziele und können im ungünstigsten Fall mit „0“ bewertet werden. Dies resultiert daraus, dass die erarbeiteten Maßnahmen im ungünstigsten Fall keinen Mehrwert für die Erreichung eines Ziels liefern können, jedoch der Erreichung eines Ziels niemals entgegen wirken.
- Kosten und Umsetzbarkeit stellen hingegen negative Indikatoren dar, welche keine positive Bewertung erzeugen, da sie immer einen grundsätzlichen Aufwand darstellen. Die Umsetzbarkeit beschreibt dabei den Umsetzungsaufwand im Sinne der Abhängigkeit von externen Akteuren und Partnern, wie der Landeshauptstadt Potsdam, der Denkmalschutzbehörde oder der Stiftung Preußische Schlösser und Gärten Berlin-Brandenburg. Insofern die Maßnahmen äußerst geringe Kosten oder Umsetzungsschwierigkeiten aufweist, erfolgt die Bewertung somit bestenfalls mit „0“.

Eine Empfehlung der Maßnahmen kann prinzipiell dann angenommen werden, wenn das „Aufwand-Nutzen-Verhältnis“ als zweckmäßig einzustufen ist, also die Summe der Bewertung aller Indikatoren größer Null ist. Da im Rahmen des Handlungskonzepts ausschließlich verkehrsplanerisch sinnvolle Maßnahmen entwickelt wurden, ist prinzipiell von einer Empfehlung aller Maßnahmen auszugehen. Alle erarbeiteten Maßnahmen und Maßnahmenpakete weisen einen Mehrwert zur Erreichung der definierten verkehrlichen Zielsetzungen auf. Infolgedessen erfolgt die Bewertung weniger zur grundsätzlichen Empfehlung der Maßnahmen, sondern vielmehr zur Priorisierung dieser. Hoch bewertete Maßnahmen(pakete) weisen auch eine hohe Umsetzungspriorität auf und sind daher vorrangig zu verfolgen.

Mit Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität auf den Campi (z. B. Outdoorarbeitsplätze, Sport- und Erholungsflächen) werden auch nicht-verkehrliche Maßnahmen in das Mobilitätskonzept integriert, welche infolge des verkehrsorientierten Bewertungsansatzes nicht sachgemäß bewertet werden können. Dieser Hintergrund ist bei der Interpretation der Bewertungsergebnisse zu berücksichtigen. Generell ist zu beachten, dass die Bewertung eine überschlägige qualitative Abschätzung zur groben Orientierung und Einstufung der Maßnahmen aus verkehrsplanerischer Sicht darstellt und keine detaillierte Kosten-Nutzen-Abschätzung.

10.2 Bewertungsergebnisse

Nachfolgend werden kurz die wesentlichen Ergebnisse der Bewertung dargestellt. Eine detaillierte Übersicht der Bewertungsergebnisse ist Anlage 13 zu entnehmen. Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die Maßnahmen bzw. Maßnahmenpakete, welche ein besonders hohes Bewertungsergebnis erzielt haben und daher vornehmlich in die Empfehlung von Leuchtturmprojekten einzubinden sind.

Tabelle 39 Ausgewählte Maßnahmen mit positivem Bewertungsergebnis

Nr.	Maßnahme	Standort	Gesamt-bewertung
F.9	Einführung eines flächendeckenden Wegweisungssystems; Errichtung von 9 Übersichtskarten (Stelen) sowie 24 Wegweisern (Pfeilwegweiser)	Campus Golm	4
F.10	Einführung eines flächendeckenden Wegweisungssystems; Errichtung von 6 Übersichtskarten (Stelen) sowie 21 Wegweisern (Pfeilwegweiser)	Campus Neues Palais	4
R.15	Schaffung zentraler Informationstafeln mit Beschreibung optimaler Radverbindungen zwischen den Campi sowie zu relevanten Zielen (z. B. Bahnhöfen oder Innenstadt)	alle Campi	4
R.16	Online-Radfahrkarte mit Beschreibung optimaler Radverbindungen zwischen den Campi sowie zu relevanten Zielen (z. B. Bahnhöfen oder Innenstadt)	alle Campi	4
MIV.1	Umsetzung des erarbeiteten Parkraumkonzepts	Campus Golm	4
MIV.2	Umsetzung des erarbeiteten Parkraumkonzepts	Campus Neues Palais	4
F.18	Schaffung eines digitalen Informationssystems über rollstuhlgerechte und barrierefreie Gebäudezugänge (digitale Plattform z. B. Website, App)	alle Campi	3
R.1	Errichtung eines straßenbegleitenden gemeinsamen Geh- und Radwegs	Kuhfortdamm zwischen Lindenallee und Am Urnenfeld	3
R.11	Planung & Bereitstellung von E-Ladesäulen für Elektrofahräder	Campus Golm	3
R.12	Planung & Bereitstellung von E-Ladesäulen für Elektrofahräder	Campus Neues Palais	3
R.13	Errichtung zusätzlicher Radwegweiser	KP Kaiser-Friedrich-Straße / Am Neuen Palais	3
R.14	Errichtung zusätzlicher Radwegweiser	Botanischer Garten	3
R.17	Einführung betriebliches E-Bike-Leasing	alle Campi	3
R.18	Entwicklung einer digitalen Plattform (Website / App) für radverkehrsbezogene Angebote und Dienstleistungen (z. B. Ausleihe von Dienst- & Lastenrädern, Verfügbarkeit Bikesharing, Forum für Radfahrende etc.)	alle Campi	3
R.2	Markierung von Schutzstreifen	Maulbeerallee	3

11 Evaluation und Monitoring

Zur Prüfung der Wirksamkeit der im Mobilitätskonzept für die drei Campi enthaltenen Maßnahmen und der Konzeption als solcher ist ein kontinuierliches Monitoring sowie eine regelmäßige Evaluierung sinnvoll. Die nachfolgende Erarbeitung eines Monitoringkonzepts orientiert sich hierbei an den „Hinweisen zur Verkehrsentwicklungsplanung“ der FGSV [32]. Hiernach ist im Rahmen des Konzepts die Wirksamkeit der Maßnahmen nach den aufgestellten Leitzielen für die jeweiligen Zeithorizonte zu beurteilen. Unabhängig davon sind in regelmäßigen Intervallen vom Mobilitätskonzept ausgenommene Aspekte, wie z. B. Entwicklungstrends, Rahmenbedingungen oder rechtliche Vorgaben, zu prüfen. Die im weiteren Kapitel skizzierten Zusammenhänge sind im nachfolgenden Schaubild dargestellt.

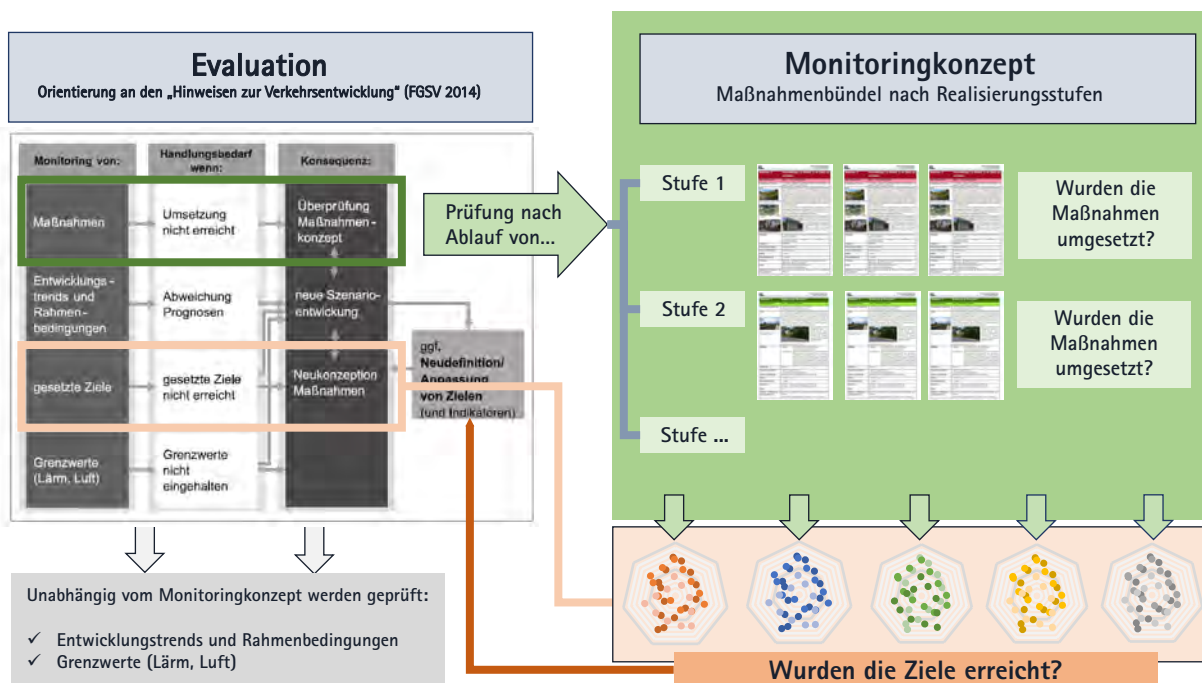


Abbildung 92 Evaluation und Monitoring des Mobilitätskonzepts (schematisch)

Für das vorliegende Konzept relevante **Entwicklungstrends und Rahmenbedingungen** sind die in Kapitel 8.1 skizzierten Annahmen maßgebend. Hierzu zählen z. B. Studierendenzahlen sowie relevante Bauvorhaben auf den Campi und im nahegelegenen Umfeld. Weichen die hier angesetzten Werte für den Prognosezeitraum 2025 / 2030 / 2035 in relevantem Umfang von den tatsächlichen Entwicklungen ab, kann dies Folgen für die gesetzten Ziele, aber auch die Angemessenheit sowie die Wirksamkeit der umzusetzenden Maßnahmen haben.

Aus diesem Grund wird vorgeschlagen, die prognostizierten mit den tatsächlich eingetretenen Rahmenbedingungen **in einem Intervall von fünf Jahren zu den genannten Zeitpunkten 2025, 2030 sowie 2035** abzugleichen.

Analog wird für das **Monitoring der Maßnahmen** verfahren. Das Handlungskonzept umfasst insgesamt drei Zeithorizonte zur Maßnahmenumsetzung, welche den Umsetzungsstufen entsprechen:

- Stufe 1: bis 2025 (kurzfristig)
- Stufe 2: bis 2030 (mittelfristig)
- Stufe 3: bis 2035 (langfristig)

Zum Ende der jeweiligen Zeithorizonte ist demnach in einem ersten Schritt zu prüfen, **ob die jeweiligen Maßnahmen umgesetzt worden sind**. Dies kann tabellarisch unter Nutzung Maßnahmentabellen für die jeweilige Umsetzungsstufe erfolgen. Hierbei empfehlen wir die maßnahmenfeine Differenzierung nach Ja / Teilweise / Nein und der nachfolgenden Maßgabe:

- Vollständig umgesetzte Maßnahmen („Ja“): Für diese Maßnahmen wird in einem zweiten Schritt geprüft, ob die mit der Maßnahmenumsetzung verbundenen Ziele erreicht worden sind
- Teilweise umgesetzte Maßnahmen („Teilweise“): Hier ist jeweils individuell zu prüfen, in welchem Umfang und aus welchem Grund die Maßnahmenumsetzung nicht wie geplant erfolgt ist. Dies kann z. B. infolge zeitlicher Verzögerungen zu einer Verschiebung der Maßnahme in eine andere Umsetzungsstufe führen, aber auch eine weitere, vollständige Umsetzung unnötig machen.
- Nicht umgesetzte Maßnahmen („Nein“): Auch hier erfolgt eine individuelle Prüfung, warum keine Umsetzung erfolgt ist. Gegebenenfalls ist eine Verschiebung in die nächste Umsetzungsstufe oder eine Streichung der Maßnahme abzuwägen.

Für alle weiterhin verfolgten, bisher teilweise oder nicht umgesetzten Maßnahmen ist eine Anpassung des Zeithorizonts vorzunehmen. Die gestrichenen Maßnahmen werden nicht weiterverfolgt. Anschließend wird für alle vollständig umgesetzten Maßnahmen in einem zweiten Schritt jeweils untersucht, **ob die mit einer Umsetzung verbundenen, jeweiligen Ziele erreicht worden sind**. Hierfür sind die in Kapitel 8.4 festgelegten Querschnittsziele maßgebend:

- A | Verkehrssicherheit auf und zwischen den Campi
- B | Erreichbarkeit der Campi für Alle
- C | Umweltverträglicher Campus-Verkehr
- D | Flächendeckende Erschließung der Campi durch Verkehrsmittel des Umweltverbunds
- E | Hohe Aufenthaltsqualität auf den Campi

- F | Umfassende Orientierung für alle Nutzergruppen auf dem Campus

Für jedes Querschnittsziel ist eine maßnahmenfeine SOLL-/ IST-Prüfung anhand des in Kapitel 10 vorgegeben Bewertungsschemas durchzuführen. Bei abweichenden Bewertungen ist zu eruieren, weshalb bestimmte Ziele nicht erfüllt worden sind (bei einer Übererfüllung ist dies ggf. nicht erforderlich). Eine Bewertung sollte hierbei auf Grundlage belastbarer Daten erfolgen. Diese können – in Abhängigkeit der jeweiligen Maßnahme – auf Basis **geeigneter Erhebungen und Umfragen im Vorfeld der Evaluation** akquiriert werden. Auch für eine zukünftige Fortschreibung des Mobilitätskonzepts sind turnusmäßig gewonnene Daten aus Erhebungen und Umfragen hilfreich (mindestens alle fünf Jahre). Nachfolgend schlagen wir beispielhaft die folgenden Aspekte für eine kontinuierliche Quantifizierung vor:

- Einschätzung und ggf. regelmäßige Erhebungen hinsichtlich der Auslastungen der MIV-Stellplätze auf den Campi (Studierende, Beschäftigte, Besuchende)
- Nutzung des ÖPNV-Angebots durch Studierende, Beschäftigte, Besuchende (SPNV-Linien des VBB und Bus-/Tramlinien der ViP)
- Auslastung und Nutzwert der einzelnen Mobilitätsdienstleistungen
- Entwicklung von Angebot und Nachfrage des Carsharings, mögliche Defizite
- Entwicklung von Angebot und Nachfrage des Bikesharings, mögliche Defizite
- Nutzung der Radabstellanlagen auf den Campi, mögliche qualitative und quantitative Defizite
- Nutzung der sonstigen RV-Infrastruktur, mögliche qualitative Defizite
- Nutzung der E-Ladeinfrastruktur

Der besondere Mobilitätscharakter der Campi hat zudem Einfluss auf weitere Aspekte, welche nicht direkt aus der Angebotsnachfrage ableitbar, jedoch durch Befragung von Studierenden, Beschäftigten und Besuchenden ermittelt werden können und für die Evaluation des Mobilitätskonzepts relevant sind. Dazu zählen u. a.

- Allgemeine Zufriedenheit der Studierenden / Beschäftigten / Besuchenden
- Spezifische Zufriedenheit der Studierenden / Beschäftigten / Besuchenden (hier sind vor allem mobilitätsbezogene Aspekte relevant, z. B. subjektiv empfundenes Angebot des ÖPNV, Quantität und Qualität der RV-Infrastruktur, Fußwege, allgemeines Sicherheitsempfinden auf dem Campus, Einschätzung zur Einhaltung der Regeln hinsichtlich der beschränkten MIV-Befahrbarkeit der Campi)
- Grundsätzlich lassen sich aber auch mobilitätsunabhängige Aspekte wie z. B. Einschätzungen zur allgemeinen Campi-Gestaltung, den Grünanlagen, Sportplätzen und der Aufenthaltsqualität, Funktionalität und Nutzungen der

Campi integrieren

- Bilanzierung weiterer ggf. implementierter Angebote, wie z. B. das Semester-Ticket, spezieller Apps oder die universitäre Mobilitätsberatung
- Befragung zur Entwicklung des Mobilitätsverhaltens
- Befragung zur Notwendigkeit / Motivation des Mobilitätszwecks und ggf. Alternativen (Möglichkeiten für Homeoffice, digitale Lehrveranstaltungen, Wahrnehmung von Online-Beratungsangeboten etc.)
- Befragungen zum Autobesitz, Gründe für die evtl. Nichtnutzung bei der An-/Abreise zu den Campi, Einschätzung der Autoabhängigkeit der Campi
- Befragungen zur Sichtbarkeit, Qualität sowie zum eigenen Nutzungsverhalten der auf den Campi angebotenen Mobilitätsdienstleistungen
- Befragungen zur Sichtbarkeit, Qualität sowie zum eigenen Nutzungsverhalten der Online-Plattform des Mobilitätsmanagements der Universität Potsdam
- Dienstleistungen und Service-Qualität des universitären Mobilitätsmanagements allgemein
- Befragungen bezüglich der Praktikabilität bestehender Zufahrtsbeschränkungen auf den Campi bei Rettungsdiensten, Ver- und Entsorgern etc.
- Befragungen bei kooperierenden Car- und Bikesharing-Anbietern

Nach Abschluss der dritten Umsetzungsstufe (Zielzeitraum 2035) ist das vorliegende Mobilitätskonzept einer umfassenderen Evaluation zu unterziehen. Ziel ist eine **Fortschreibung des Konzepts**. Hierbei ist auch eine übergeordnete, nicht-maßnahmenbezogene Gesamtbetrachtung unter Berücksichtigung der in Kapitel 8.3 aufgezeigten „Vision 2035“ für die Campusmobilität wesentlich. Die im vorliegenden Konzept enthaltenen Querschnittsziele sind diesbezüglich nicht nur auf ihre Erfüllung hin zu beleuchten, sondern auch generell zu überarbeiten und ggf. neu zu justieren. Darauf aufbauend ist eine Erarbeitung eines neuen Handlungskonzepts unter Berücksichtigung der dann geltenden Entwicklungstrends und Rahmenbedingungen sinnvoll. Dies kann dann wiederum für einen ähnlich langfristig angesetzten **Zielzeitraum 2050** erfolgen.

12 Leuchtturmprojekte

Nachfolgend werden auf dem Handlungskonzept sowie der Maßnahmenbewertung aufbauende Leuchtturmprojekte dargelegt, welche steckbriefartig wesentliche Maßnahmenbündel mit der dazugehörigen Zielsetzung erläutern. Diese werden mit weiteren relevanten Aspekten, wie z. B. Priorisierung, Zuständigkeiten, Kostenschätzung, mögliche Fördermöglichkeiten oder ggf. Umsetzungshemmnisse, ergänzt. Folgende Leuchtturmprojekte wurden hierbei ausgewählt:

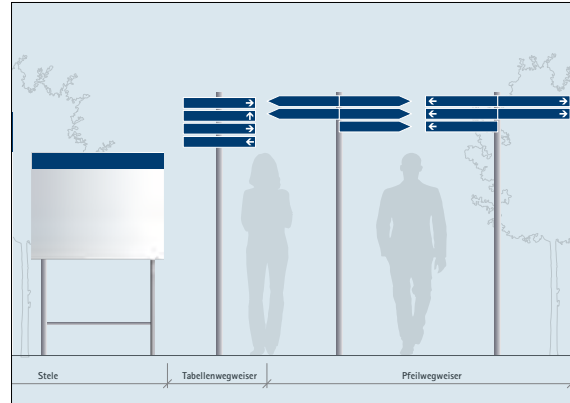
- **Wegeleitsystem**
 - Umsetzung des Wegweisungskonzepts auf den Campi
 - Anpassung hinsichtlich zukünftiger Neubauvorhaben
- **Parkraumkonzept**
 - Umsetzung des autofreien Campus Golm
 - Organisation des ruhenden Verkehrs am Neuen Palais
- **E-Ladeinfrastruktur**
 - Kontinuierlicher Ausbau der Ladeinfrastruktur MIV
 - Kontinuierlicher Ausbau der Ladeinfrastruktur Radverkehr
- **Fahrradcampus**
 - Ausbau der Radinfrastruktur zwischen den Campi
 - Ausbau (überdachte) Abstellanlagen, Schaffung zusätzlicher Kapazitäten am Neuen Palais
 - Radverkehrsbezogene Mobilitätsangebote, z. B. (E-)Bike-Leasing, Bike-Sharing- und Ausleihsystem
- **Digitale Mobilitätsplattform**
 - Informationssystem über barrierefreie Wege und Zugänge
 - Informationssystem über geeignete Radverbindungen, Abstellanlagen und sonstige Mobilitätsangebote
 - Interne Mitfahrerzentrale
 - Digitale Informationsangebote zum ÖV (Abfahrtszeiten, Verknüpfungen, etc.)
- **Mobilitäts-Monitorung**
 - Regelmäßige Umfragen zum Mobilitätsverhalten
 - Evaluation neuer Mobilitätsangebote
- **ÖPNV-Anbindung der Campi**
 - Ausbau des SPNV-Angebots Golm - (Park Sanssouci) - Berlin Zentrum
 - Verbesserung der Verknüpfung der Campi sowie der Anbindung Golm - Potsdam Stadtzentrum
- **Barrierefreier Campus**
 - Barrierefreie Komfortstreifen auf dem Campus Neues Palais
 - Aus- und Neubau von Gehwegen
 - Errichtung zusätzlicher Querungsstellen

Leuchturmprojekt

Fußverkehr | Radverkehr | ÖPNV | MITV | Mobilitätsmanagement

Mobilitätskonzept Universität Potsdam

Wegeleitkonzept



Zielsetzung

- Verbesserung der fußläufigen Erschließung der Universitätsgebäude sowie der Orientierung vor Ort auf den Campi Golm und Neues Palais
- Unterstützung von Studierenden, Ortsfremden und Besuchenden bei der Zielfindung und Versorgung mit Informationen

Maßnahmen

- Definition von einzelnen Zielen für jeden Campus, welche ausgeschildert werden sollen (Campusgebäude, Bahnhöfe, Studentenwohnheime etc.)
- Einteilung der Campi in Wegweisungsbereiche
- **Golm:** Einführung eines flächendeckenden Wegweisungssystems, Installation von 9 Übersichtskarten (Stelen) sowie 24 Wegweisern (Pfeilwegweisern)
- **Neues Palais:** Einführung eines flächendeckenden Wegweisungssystems, Installation von 6 Übersichtskarten (Stelen) sowie 21 Wegweisern (Pfeilwegweisern)
- Sukzessive Anpassungen der Wegweisung an zukünftige Bauvorhaben und die strukturelle Entwicklung

Projektbeteiligte

- Universität Potsdam
- Standortmanagement Golm GmbH (Potsdam Science Park)

Umsetzungshürden

- Komplexität der Gesamtmaßnahme
- Kostenaufwand
- Änderungsaufwand am Neuen Palais (Bauvorhaben)

Zeithorizont

- kurzfristig (bis 2025)

Kosten (überschlägig)

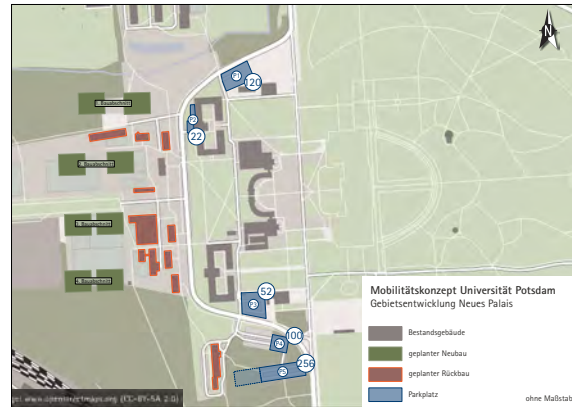
- Campus Golm: 125.000 €
- Campus Neues Palais: 100.000 € (ohne Anpassungen)

Leuchturmpjekt

Fußverkehr | Radverkehr | ÖPNV | MIV | Mobilitätsmanagement

Mobilitätskonzept Universität Potsdam

Parkraumkonzept



Zielsetzung

- bedarfsgerechte Neustrukturierung des Parkraums für 2035
- Abdeckung des perspektivisch notwendigen Stellplatzbedarfs
- Verlagerung des ruhenden MIV aus der Campusmitte

Maßnahmen

- autoarmer Campus Golm:
 - autoarme Gestaltung des Hauptcampus in Golm durch Beseitigung von Stellplätzen im Campuskern und Erhaltung bzw. Erweiterung der Stellflächen am Campusrand
 - Schaffung zusätzlicher Zufahrtsbeschränkungen und weiterhin Gewährleistung der Erschließung für den Wirtschafts- und Lieferverkehr
 - Übrige Stellplätze im Campuskern ausschließlich für mobilitätseingeschränkte Personen sowie Betriebsmanagement
 - Nutzung freier Stellplatzflächen für andere Aktivitäten (Outdoorarbeitsplätze oder Sport- und Erholungsflächen)
- Parken am Campus Neues Palais:
 - Ausbau des Stellplatzangebots zur Abdeckung des perspektivischen Bedarfs
 - Konzentration auf fünf Stellplatzbereiche an den Campusrändern, hierdurch prinzipielle autoarme Ausbildung der Campusbereiche abseits der Straße Am Neuen Palais

Projektbeteiligte

- Universität Potsdam
- SPSP (Neues Palais)
- Landeshauptstadt Potsdam
- BLB

Umsetzungshürden

- Komplexität der Gesamtmaßnahme
- Flächenknappheit
- Anforderungen des Denkmalschutzes (Neues Palais) sowie der Außengestaltung nach Vorgaben des BLB
- Kostenaufwand und Kostenübernahme

Zeithorizont

- kurzfristig (bis 2025)

Leuchtturmprojekt

Fußverkehr | Radverkehr | ÖPNV | MIV | Mobilitätsmanagement

Mobilitätskonzept Universität Potsdam

E-Ladeinfrastruktur



Zielsetzung

- Ausbau der E-Ladeinfrastruktur für den MIV sowie den Radverkehr als wesentliche Komponente zum Erreichen der klimapolitischen Zielsetzungen der Universität Potsdam (bereits in zahlreichen bestehenden Konzepten)
- Steigerung der Attraktivität zu Gunsten von Elektrofahrzeugen
- Sicherstellung der Nachrüstbarkeit zur Deckung einer ggf. steigenden Nachfrage

Maßnahmen

- **E-Ladeinfrastruktur MIV:**
 - Installation von E-Ladesäulen an den Campi Golm und Neues Palais
 - Vermeidung irreversibler baulicher Eingriffe (z. B. induktive Ladeplatten), stattdessen nachträglich entfernbare Elemente (z. B. Ladesäulen)
 - Standortbündelung zur Kostenminimierung sowie Vermeidung unnötigen Parksuchverkehrs nach freien Ladesäulen
 - Modular erweiterbare Bauweise mit Vorhalteflächen in Form von Stromschienen bei neuen Stellplätzen
 - Kosten-Nutzen-Abschätzung für Auswahl der Ladetechnologie (Schnell- oder Langsamladestation)
- **E-Ladeinfrastruktur Radverkehr:**
 - Installation von Ladestationen an den Campi Golm und Neues Palais (z. B. Ladesäulen, Ladepunkte, Ladeschließfächer)
 - geeignete Wahl des Standorts in Abhängigkeit der umliegenden Abstellanlagen, Ideal im Umfeld von überdachten Abstellanlagen
 - Beschränkung auf zentrale Bereiche, keine flächendeckende Verfügbarkeit in allen Campusbereichen zwingend

Projektbeteiligte

- Universität Potsdam
- SPSG (Neues Palais)
- Energie und Wasser Potsdam (EWP)

Umsetzungshürden

- Einhaltung bauplanungs- und bauordnungsrechtlicher Verordnungen, Stromversorgung
- Kalkulation der erforderlichen Ladeinfrastruktur für längere Zeiträume schwierig (Evaluierungsaufwand)
- Kostenaufwand bei großer Stückzahl
- Gesetzliche Hürden bzgl. Kosten für die Vermittlung von Strom als öffentliche Institution sowie an Mitarbeitende (geldwerter Vorteil)

Zeithorizont

- **kurzfristig:** E-Ladesäulenkonzept (Wo? Wie viele Ladesäulen? Betreiber? Kosten?)
- **mittelfristig:** Bau der Ladeinfrastruktur und Evaluation
- **langfristig:** sukzessive Anpassungen und weiterführende Evaluation

Kosten (überschlägig)

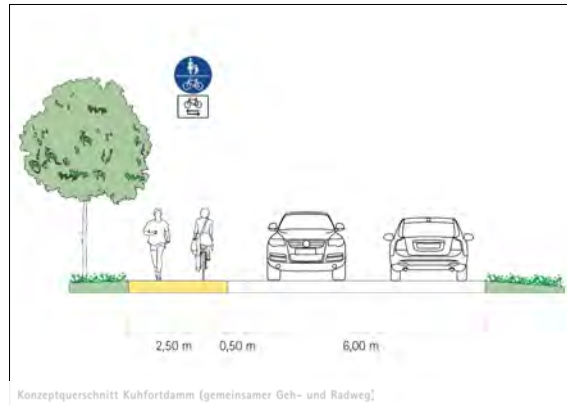
- MIV-Ladeinfrastruktur
 - ca. 4.500 € pro Ladesäule
- Rad-Ladestation:
 - ca. 2.500 € pro E-Bike-Ladeschrank (6 bis 12 Spinde)

Leuchturmprojekt

Fußverkehr | Radverkehr | ÖPNV | MIV | Mobilitätsmanagement

Mobilitätskonzept Universität Potsdam

Fahrradcampus



Zielsetzung

- Förderung des Radverkehrs im Sinne einer nachhaltigen Verkehrsplanung
- Schaffung einer hochwertigen Radverbindung zwischen den Campi
- Ausreichendes und nutzergerechtes Angebot an Radabstellanlagen
- Schaffung von Leasing- und Sharing-Angeboten

Maßnahmen

- **Ausbau Radinfrastruktur:**
 - Straßenbegleitender Geh- und Radweg Kuhfordamm (beide Richtungen)
 - Schutzstreifen Maulbeerallee, Verbesserung des Fahrbahnbelags (Komfortstreifen für Radverkehr)
 - Komfortstreifen auf dem Campus Neues Palais
 - Zusätzliche Radwegweiser am Botanischen Garten sowie am KP Kaiser-Friedrich-Straße/Maulbeerallee
- **Ausbau (überdachte) Abstellanlagen:**
 - Botanischer Garten: Ersetzen der Vorderradhalter durch 53 Anlehnbügel
 - Neues Palais: Ersetzen der Vorderradhalter durch 132 Anlehnbügel, Errichtung zusätzlicher 127 Anlehnbügel
 - Golm: Ersetzen der Vorderradhalter durch 24 Anlehnbügel
 - Alle Campi: Überdachung von einem Teil der Radabstellanlagen
- **Bike-Leasing und -Sharing-Angebote:**
 - Betriebliches E-Bike-Leasing zur Förderung der Radnutzung über geeignete Anbieter (z. B. „JobRad“)
 - Nutzung für Arbeitswege und private Zwecke

- Anschaffung von Dienstfahrrädern und Lastenrädern (inkl. App zur Organisation des Verleihs)

Projektbeteiligte

- Universität Potsdam
- Landeshauptstadt Potsdam
- SPSG (Neues Palais)
- BLB
- Externe Leasing- und Sharing-Anbieter

Umsetzungshürden

- Vorhaltung des notwendigen Flächenbedarfs
- Einhaltung bauplanungs- und bauordnungsrechtlicher Verordnungen
- Gewährleistung des Denkmalschutzes

Zeithorizont

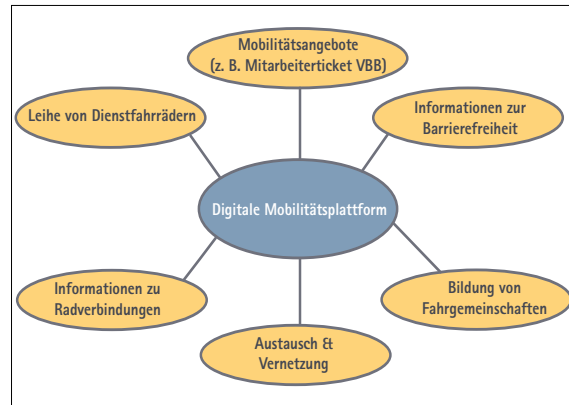
- kurz- bis mittelfristig (2025 bis 2030)
- sukzessiver Ausbau denkbar

Leuchtturmprojekt

Fußverkehr | Radverkehr | ÖPNV | MIV | Mobilitätsmanagement

Mobilitätskonzept Universität Potsdam

Digitale Mobilitätsplattform



Zielsetzung

- Austausch und Vernetzung der Nutzer
- Bereitstellung flächendeckender Informationen
- Förderung und Unterstützung von Mobilitätsdienstleistungen
- Reduzierung von MIV-Fahrten und Unterstützung von Fahrgemeinschaften

Maßnahmen

- Schaffung eines Informationssystems über rollstuhlgerechte und barrierefreie Gebäudezugänge (Verknüpfung mit vorhandenen intranetdaten)
- Online-Radfahrkarte mit Beschreibung optimaler Radverbindungen zwischen den Campi sowie zu relevanten Zielen (z. B. Bahnhöfen oder Innenstadt)
- Forum zum Austausch und zur Vernetzung bspw. für Bildung von Fahrgemeinschaften, Informationsaustausch, Gemeinschaftsbildung etc.
- Funktion zur Ausleihe von Dienstfahrrädern
- Erläuterung und Organisation sonstiger Mobilitätsangebote (z. B. Mitarbeiterticket VBB)
- Informationsangebote zum ÖV (z. B. Abfahrtszeiten, Verknüpfungen etc.)
- beliebige funktionale Erweiterung

Projektbeteiligte

- Universität Potsdam

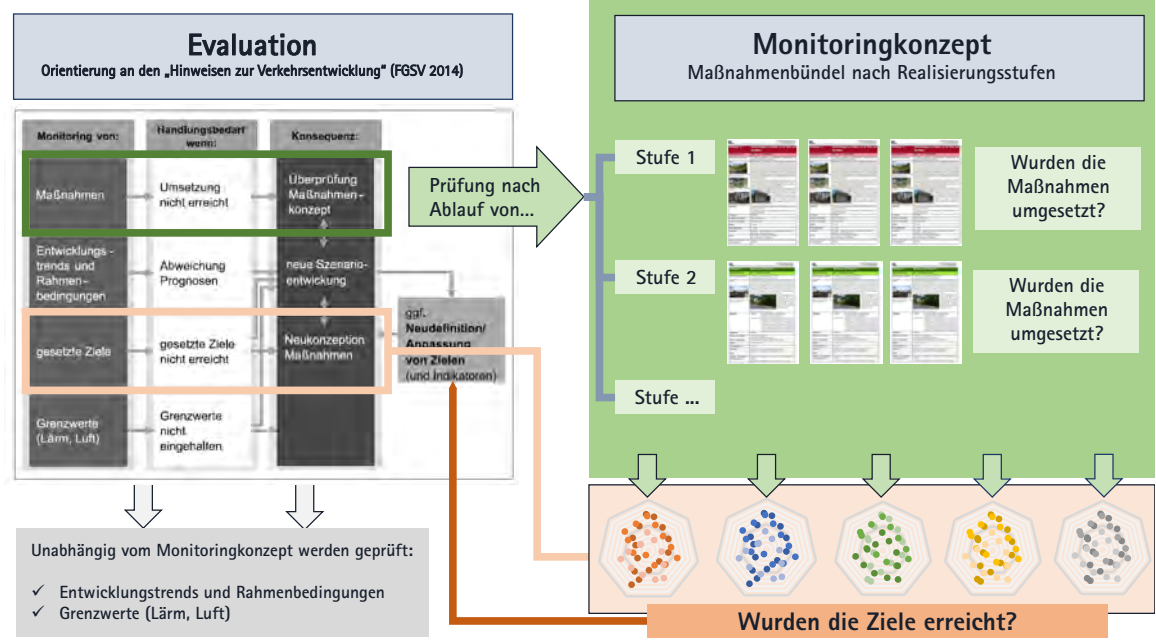
Umsetzungshürden

- technischer Aufwand
- inhaltliche und gestalterische Umsetzung

Zeithorizont

- kurzfristig (bis 2025)
- abhängig vom Umsetzungsgrad der inhaltlichen Komponenten

Leuchturprojekt Fußverkehr | Radverkehr | ÖPNV | MITV | Mobilitätsmanagement
Mobilitätskonzept Universität Potsdam **Evaluation & Monitoring**



Zielsetzung

- Bewertung der Wirksamkeit der Mobilitätsmaßnahmen nach den aufgestellten Leitzielen
- Überprüfung der Rahmenbedingungen und Abgleich mit den prognostizierten Werten
- Erhebung von Grundlagen für eine Fortschreibung des Mobilitätskonzepts

Maßnahmen

- **Monitoring:**
 - Überprüfung der Maßnahmenumsetzung
 - kontinuierliche Quantifizierung der Angebotsnachfrage
- **Evaluation:**
 - Untersuchung der gewünschten Effekterzielung der einzelnen Maßnahmen anhand einer SOLL-/IST-Prüfung auf Grundlage belastbarer Daten
 - Ermittlung qualitativer Bewertungen der Mobilitätsmaßnahmen durch Umfragen
 - umfassendere Evaluation des gesamten Mobilitätskonzeptes nach Abschluss der dritten Umsetzungsstufe

Projektbeteiligte

- Universität Potsdam
- Mobilitätsdienstleistende
- Studierende, Beschäftigte, Besuchende

Umsetzungshürden

- Umfang der zu erhebenden Daten
- Neubewertung abweichend prognostizierter Faktoren und Trends
- Ursachenermittlung bei Nichterreichung von Zielstellungen
- Anpassung und Überarbeitung von nicht erreichten Zielen

Zeithorizont

- kontinuierlich in einem 5-Jahresintervall

Leuchturprojekt

Fußverkehr | Radverkehr | ÖPNV | MITV | Mobilitätsmanagement

Mobilitätskonzept Universität Potsdam

ÖPNV-Anbindung der Campi



Zielsetzung

- Erhöhung der ÖPNV-Nutzung
- Optimierung der nähräumlichen Erschließung durch den ÖPNV
- Verbesserung der SPNV Anbindung der Standorte Golm und Neues Palais
- Verknüpfung der Campi mittels ÖPNV

Maßnahmen

- **Prüfung eines E-Bus-Shuttles**
 - Verbindung der Universitätsstandorte Golm - Neues Palais - Botanischer Garten - Griebnitzsee - Rehbrücke mittels E-Bus-Shuttle
- **Ausbau SPNV-Angebot**
 - Umsetzung des Zielfahrplans Deutschlandtakt mit 3 Fahrten/h von Golm und 4 Fahrten/h vom Neuen Palais in Richtung Berliner Zentrum
- **VBB-Firmenticket**
 - Fortschreibung & ggf. Attraktivierung des VBB-Firmenticketvertrags zur Unterstützung der Arbeitnehmenden bei der Finanzierung des Tickets
- **Barrierefreier Ausbau der Haltestellen und punktuelle Verbesserung der Haltestellenausstattung**

Projektbeteiligte

- Universität Potsdam
- ViP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH
- VBB
- Deutsche Bahn

Umsetzungshürden

- SPNV: entgegengesetzte Vorhaben im Landesnahverkehrsplan, komplexe Maßnahme aufgrund zahlreicher Interessensgruppen und Akteure
- Shuttle: ggf. Einbindung der Potsdamer Verkehrsbetriebe, Kostenhöhe- und übernahme (Einwerbung von Drittmitteln für innovative Fahrzeugkonzepte (z. B. autonomes Fahrzeug)
- VBB: Finanzierung seitens der Universität Potsdam

Zeithorizont

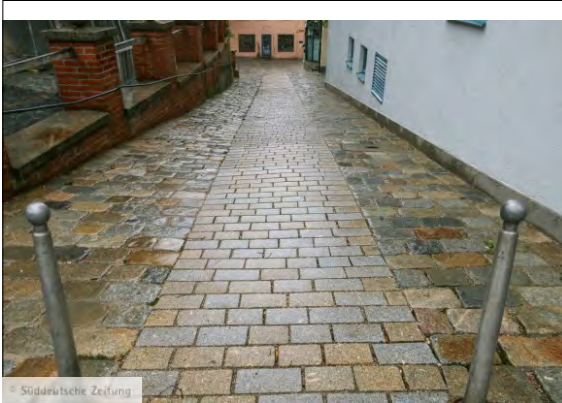
- kurz- bis langfristig (2025 bis 2035)

Leuchtturmprojekt

Fußverkehr | Radverkehr | ÖPNV | MIV | Mobilitätsmanagement

Mobilitätskonzept Universität Potsdam

Barrierefreier Campus



© Scharnitsche Zeitung



© Zollern Alb Kurier

Zielsetzung

- Schaffung eines Gehwegnetzes, welches den Nutzungsansprüchen des Fußverkehrs vollumfänglich gerecht wird
- Schaffung ausreichender und bedarfsgerechter Querungsmöglichkeiten

Maßnahmen

- **Komfortstreifen:**
 - Einrichtung barrierefreier Achsen am Campus Neues Palais mithilfe von Komfortstreifen (vereinbar mit dem Denkmalschutz)
- **Aus- und Neubau Gehwege:**
 - Schaffung straßenbegleitender Gehweg entlang der Straße Am Neuen Palais (westlich)
 - Sanierung Gehweg zwischen Campus Neues Palais und KP Am Neuen Palais / Kaiser-Friedrich-Straße
 - Sanierung Gehweg zwischen Campus Neues Palais und KP Am Neuen Palais / Geschwister-Scholl-Straße
 - Schaffung straßenbegleitender Gehweg entlang der Maulbeerallee
- **Zusätzliche Querungsstellen:**
 - Schaffung einer Querungsinsel am KP Am Neuen Palais / Geschwister-Scholl-Straße
 - Schaffung einer Querungsanlage (z. B. LSA) am Campus Neues Palais zur Verknüpfung der beiden Campusseiten
 - Schaffung einer Querungsanlage auf der Karl-Liebknecht-Straße zwischen Campus Golm und Bahnhof Golm

Projektbeteiligte

- Universität Potsdam
- Landeshauptstadt Potsdam
- SPSG (Neues Palais)

Umsetzungshürden

- Einhaltung bauplanungs- und bauordnungsrechtlicher Verordnungen
- Gewährleistung des Denkmalschutzes
- kostenintensive Maßnahme
- Einbindung zahlreicher Akteure

Zeithorizont

- mittel- bis langfristig (2030 bis 2035)

13 Realisierungskonzept

13.1 Umsetzungsstufen und zeitliche Realisierbarkeit

In Summe stellen die im Handlungskonzept dargestellten Maßnahmen einen nicht unerheblichen Handlungsbedarf dar. Die Gesamtheit an Maßnahmen kann deshalb nicht in einem Zug, sondern nur schrittweise realisiert werden. Weiterhin sind je nach Maßnahme unterschiedliche Akteure für die Realisierung verantwortlich bzw. in den Umsetzungsprozess zu integrieren. Aus diesem Grund werden die Maßnahmen im Folgenden grob zeitlich priorisiert und verschiedenen Umsetzungshorizonten zugeordnet. Wie bereits im Evaluierungs- und Monitoringskonzept dargelegt, umfasst dies die drei Umsetzungsstufen kurzfristig (bis 2025), mittelfristig (bis 2030) und langfristig (bis 2035). Die Zuordnung zu diesen Stufen wird dabei wie folgt strukturiert:

13.1.1 Stufe 1 (kurzfristige Maßnahmen | Umsetzungshorizont: bis 2025)

Kurzfristige Maßnahmen umfassen hauptsächlich punktuelle straßenverkehrsrechtliche Anpassungen, Verbesserungen der Wegweisung, Markierung von Schutzstreifen sowie kleinere bauliche Eingriffe (z. B. Bau von Abstellanlagen). Umfangreiche bauliche Eingriffe, Querschnittänderung usw. sind aufgrund des Planungsvorlaufs nicht kurzfristig umsetzbar. Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen(pakete).

Tabelle 40 kurzfristig umzusetzende Maßnahmen (bis 2025)

Modus	Ziel	Maßnahme	Standort
Fuß	FV.3	Einführung eines flächendeckenden Wegweisungssystems; Errichtung von 9 Übersichtskarten (Stelen) sowie 24 Wegweisern (Pfeilwegweiser)	Campus Golm
Fuß	FV.3	Einführung eines flächendeckenden Wegweisungssystems; Errichtung von 7 Übersichtskarten (Stelen) sowie 22 Wegweisern (Pfeilwegweiser)	Campus Neues Palais
Fuß	-	Schaffung eines digitalen Informationssystems über rollstuhlgerechte und barrierefreie Gebäudezugänge (digitale Plattform z. B. Website, App)	alle Campi
Rad	RV.1	Markierung von Schutzstreifen	Maulbeerallee
Rad	RV.2	Ersetzen der 106 Vorderradhalter durch 53 Fahrradbügel	Campus Botanischer Garten
Rad	RV.2	zusätzliche Errichtung von 10 überdachten Fahrradbügeln	Campus Botanischer Garten
Rad	RV.2	Ersetzen der 264 Vorderradhalter durch 132 Fahrradbügel	Campus Neues Palais
Rad	RV.2	Errichtung von 127 zusätzl. Fahrradbügeln	Campus Neues Palais
Rad	RV.2	Überdachung von Radabstellanlagen	Campus Neues Palais
Rad	RV.2	Ersetzen der 47 Vorderradhalter durch 24 Fahrradbügel	Campus Golm
Rad	RV.2	zusätzliche Errichtung von überdachten Fahrradbügeln sowie Überdachung bestehender Fahrradbügel	Campus Golm

Modus	Ziel	Maßnahme	Standort
Rad	RV.3	Planung Et Bereitstellung von E-Ladesäulen für Elektrofahräder	Campus Neuen Palais
Rad	RV.3	Planung Et Bereitstellung von E-Ladesäulen für Elektrofahräder	Campus Golm
Rad	RV.4	Errichtung zusätzlicher Radwegweiser	KP Kaiser-Friedrich-Straße / Am Neuen Palais
Rad	RV.4	Errichtung zusätzlicher Radwegweiser	Botanischer Garten
Rad	-	betriebliches E-Bike-Leasing	alle Campi
Rad	-	Entwicklung einer digitalen Plattform (Webseite / App) für radverkehrsbezogene Angebote und Dienstleistungen (z. B. Ausleihe von Dienst- Et Lastenrädern, Verfügbarkeit Bikesharing, Forum für Radfahrende etc.)	alle Campi
Rad	-	Codierungsaktion für Fahrräder in Kooperation mit der Polizei	alle Campi
Rad	-	Beschaffung weiterer (E-)Dienstfahräder	alle Campi
Rad	-	Beschaffung von (E-)Lastenfahrädern	alle Campi
ÖPNV	ÖPNV.3	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle	Hst. Park Sanssouci (Geschw.-Scholl.Str. FR West)
ÖPNV	ÖPNV.3	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle	Hst. Park Sanssouci (Geschw.-Scholl.Str. FR Ost)
ÖPNV	ÖPNV.3	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle	Hst. Abzweig nach Eiche (FR West)
ÖPNV	ÖPNV.3	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle	Hst. Abzweig nach Eiche (FR Nord)
ÖPNV	ÖPNV.3	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle	Hst. Drachenhaus (FR West)
ÖPNV	ÖPNV.3	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle	Hst. Drachenhaus (FR Ost)
ÖPNV	ÖPNV.3	(Voll-)Barrierefreier Ausbau der Haltestelle	Hst. Studentenwohnheim (FR West)
ÖPNV	ÖPNV.3	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle	Hst. Studentenwohnheim (FR Ost)
ÖPNV	ÖPNV.3	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle	Hst. Kaiser-Friedr.-Str. / Polizei (FR West)
ÖPNV	ÖPNV.3	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle	Hst. Kaiser-Friedr.-Str. / Polizei (FR Ost)
ÖPNV	ÖPNV.3	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle	Hst. Am Grünen Weg (FR West)
ÖPNV	ÖPNV.3	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle	Hst. Am Grünen Weg (FR Ost)
ÖPNV	ÖPNV.3	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle	Hst. Am alten Mörtelwerk (FR West)
ÖPNV	ÖPNV.3	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle	Hst. Am alten Mörtelwerk (FR Ost)
ÖPNV	ÖPNV.3	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle	Hst. Ecksteinweg
ÖPNV	ÖPNV.3	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle	Hst. Baumschulenweg (FR West)
ÖPNV	ÖPNV.3	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle	Hst. Baumschulenweg (FR Ost)
ÖPNV	ÖPNV.3	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle	Hst. Ehrenpfortenbergstraße (FR West)
ÖPNV	ÖPNV.3	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle	Hst. Ehrenpfortenbergstraße (FR Ost)
ÖPNV	ÖPNV.3	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle	Hst. Kuhforter Damm (FR West)

Modus	Ziel	Maßnahme	Standort
ÖPNV	ÖPNV.3	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle	Hst. Kuhforter Damm (FR Ost)
ÖPNV	ÖPNV.3	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle	Hst. Am Urnenfeld (FR Nord)
ÖPNV	ÖPNV.3	(Voll-)Barrierefreier Ausbau der Haltestelle	Hst. Am Urnenfeld (FR Ost)
ÖPNV	-	Errichtung eines Wetterschutzes	Hst. Campus Universität / Lindenallee (FR Nord)
ÖPNV	-	Mitarbeitendenticket (Firmenticket) VBB	alle Campi
ÖPNV	-	Prüfung Kostenstruktur Semesterticket Senkung der Kosten & Beibehaltung der Reichweite evtl. Angebotsausweitung	alle Campi
ÖPNV	ÖPNV.2	Prüfung einer Verlängerung des Straßenbahnnetzes	von Pappelallee über Potsdamer Str., Golmer Chaussee bis nach Golm
ÖPNV	ÖPNV.2	Prüfung einer Taktverdichtung der Linien 605 und 606 in Hauptverkehrszeit auf 15 min sowie Prüfung eines E-Shuttles zwischen Bahnhof Potsdam Park Sanssouci und Campus in Pendelbetrieb laufend (autonomes Fahren)	Verbindung Science Park - Hauptbahnhof
ÖPNV	ÖPNV.2	Prüfung eines E-Bus-Shuttlekonzepts zur Einführung einer Shuttlev Verbindung zwischen den Campi	Golm - Neues Palais - Botanischer Garten bzw. Griebnitzsee - Rehbrücke
MIV	-	Schaffung einer internen Mitfahrzentrale (Abstimmung über webbasierte Plattform)	alle Campi
	MIV.1	Schaffung von insgesamt 50 Stellplätzen	Golm-Nord im Bereich der Neubauten am Institut für Informatik
	MIV.1	Wegfall aller auf dem Campusgelände befindlichen Stellplätze mit Ausnahme für mobilitätseingeschränkte Personen und Betriebsmanagement	Hauptcampus Golm
	MIV.1	Errichtung zusätzlicher Zufahrtsbeschränkungen	Strecke östlich Haus 27 (Golm)
	MIV.1	Errichtung zusätzlicher Zufahrtsbeschränkungen	Strecke östlich Haus 8 (Golm)
	MIV.1	Errichtung zusätzlicher Zufahrtsbeschränkungen	Strecke östlich Haus 6 (Golm)
	MIV.1	Errichtung zusätzlicher Zufahrtsbeschränkungen	Strecke östlich Haus 31 (Golm)
MIV	MIV.1	Errichtung zusätzlicher Zufahrtsbeschränkungen	Strecke östlich Haus 24 (Golm)
	MIV.1	Schaffung von 25 neuen Stellplätzen	südlich Hauptcampus (Golm)
	MIV.1	Schaffung dynamischer Anzeigen (mind. 1)	Karl-Liebknecht-Str. (südlich Campus)
	-	Berücksichtigung familiengerechter Stellplätze (Eltern-Kind-Stellplätze) bei Schaffung neuer Stellplätze	Campus Golm
	-	Verwendung von Rasengittersteinen (begrünte Stellplatzflächen)	Campus Golm
	MIV.2	Planung & Bereitstellung von E-Ladesäulen mit entsprechenden Stellplätzen	Campus Golm
MIV	-	Bereitstellung einer Mitfahrbank	Campus Golm
MIV	-	Bereitstellung einer Mitfahrbank	Campus Neues Palais
MIV	-	Bereitstellung einer Mitfahrbank	Campus Botanischer Garten

13.1.2 Stufe 2 (mittelfristige Maßnahmen | Umsetzungshorizont: bis 2030)

Mittelfristige Maßnahmen sind zum Teil bauliche sowie infrastrukturelle Maßnahmen, welche einen gewissen Planungsvorlauf beanspruchen, jedoch nicht erst zum Zielhorizont des Konzepts (2035) verwirklicht werden können. Unter anderem werden auch Maßnahmen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität am Campus Golm mittelfristig eingeordnet (z. B. Schaffung Outdoorarbeitsplätze und aktive Wege), um die Notwendigkeit der vorgelagerten Realisierung des Parkraumkonzepts zu verdeutlichen. Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass bereits bestehende Freiflächen auch schon vor Umsetzung des Parkraumkonzepts kurzfristig genutzt werden können. Entsprechende Maßnahmen sind in nachfolgender Tabelle dargelegt.

Tabelle 41 mittelfristig umzusetzende Maßnahmen (bis 2030)

Modus	Ziel	Maßnahme	Standort
Fuß	FV.1 / FV.2	Barrierefreier Ausbau der straßenbegleitenden Gehwege	Straße Am Neuen Palais
Fuß	FV.1 / FV.2	Errichtung straßenbegleitender Gehweg	Maulbeerallee
Fuß	FV.2	Bedarfsgerechtes Absenken von Bordsteinen sowie bedarfsgerechte Ausbildung der Seitenraumbooberfläche	KP Am Neuen Palais / Geschwister-Scholl-Str.
Fuß	FV.2	Ausbildung von Komfortstreifen aus geschliffenem / geschnittenem Pflaster	Nord-Süd-Achse im Betriebsgelände Neues Palais
Fuß	FV.2	Ausbildung von Komfortstreifen aus geschliffenem / geschnittenem Pflaster	Weg südlich Haus 12 im Betriebsgelände Neues Palais
Fuß	FV.2	Ausbildung von Komfortstreifen aus geschliffenem / geschnittenem Pflaster	Weg nördlich Haus 8 im Betriebsgelände Neues Palais
Fuß	FV.2	Neugestaltung des vorhandenen Gehwegs	Gehweg zwischen Campus Neues Palais und Knotenpunkt Am Neuen Palais / Kaiser-Friedrich-Straße
Fuß	FV.4	Errichtung einer zusätzlichen Querungsstelle	KP Am Neuen Palais / Geschwister-Scholl-Str. Zufahrt Geschwister-Scholl-Str.
Fuß	FV.4	Errichtung Fußgängerüberweg	Am Neuen Palais (auf Höhe Bibliothek bzw. Cafeteria Am Neuen Palais)
Fuß	FV.4	Errichtung Fußgängerüberweg	Karl-Liebknecht-Straße (Höhe Bahnhofshaus)
Fuß	FV.5	Errichtung überdachter Outdoorarbeitsplätze	Campus Golm
Fuß	FV.5	Schaffung aktiver Wege mit Sportflächen am Wegesrand	Campus Golm
Rad	RV.1	Errichtung eines straßenbegleitenden gemeinsamen Geh- und Radwegs	Kuhfordamm zwischen Lindenallee und Am Urnenfeld
Rad	RV.1	Verbesserung des Pflasterbelags (z. B. über Komfortstreifen)	Campus Neues Palais zwischen Straße Am Neuen Palais und Ökonomieweg

13.1.3 Stufe 3 (langfristige Maßnahmen | Umsetzungshorizont: bis 2035)

Die letzte Umsetzungsstufe umfasst bspw. alle Maßnahmen, welche im Zusammenhang mit der Neuorganisation des Parkraums am Campus Neues Palais zusammenhängen, da dieses erst nachgelagert nach der baulichen Umstrukturierung am Campus umzusetzen ist. Auch die Schaffung von Outdoorarbeitsplätzen und von aktiven Wegen kann hierdurch weitestgehend erst langfristig realisiert werden. Änderungen im SPNV-Angebot werden ebenfalls langfristig eingeordnet, da entsprechende Maßnahmen eine hohe Komplexität und erheblichen Abstimmungs- und Planungsaufwand beinhalten.

Tabelle 42 langfristig umzusetzende Maßnahmen (bis 2035)

Modus	Ziel	Maßnahme	Standort
Fuß	FV.1	Errichtung eines durchgehenden (straßenbegleitenden) Gehwegs	Straße Am Neuen Palais
Fuß	FV.5	Errichtung überdachter Outdoorarbeitsplätze	Campus Neues Palais
Fuß	FV.5	Schaffung aktiver Wege mit Sportflächen am Wegesrand	Campus Neues Palais
Rad	RV.4	zentrale Informationstafeln mit Beschreibung optimaler Radverbindungen zwischen den Campi sowie zu relevanten Zielen	alle Campi
Rad	RV.4	Online-Radfahrkarte mit Beschreibung optimaler Radverbindungen zwischen den Campi sowie zu relevanten Zielen	alle Campi
ÖPNV	ÖPNV.1	Maßnahmen zur Umsetzung des Fahrplanentwurfs Deutschlandtakt (Angebotsausbau)	Bahnhof Park Sanssouci
ÖPNV	ÖPNV.1	Maßnahmen zur Umsetzung des Fahrplanentwurfs Deutschlandtakt (Angebotsausbau)	Bahnhof Golm
MIV	MIV.1	Rückbau der Stellplätze in Bauphase 1	westlich Straße Am Neuen Palais
	MIV.1	Rückbau der Stellplätze in Bauphase 2	westlich Straße Am Neuen Palais
	MIV.1	Rückbau der Stellplätze in Bauphase 3	westlich Straße Am Neuen Palais
	MIV.1	Rückbau der Stellplätze in Bauphase 4	westlich Straße Am Neuen Palais
	MIV.1	Rückbau der Stellplätze in Bauphase 5	westlich Straße Am Neuen Palais
	MIV.1	Erweiterung Parkplatz P1 um ca. 90 Stellplätze sowie Errichtung entsprechender Zufahrt	nördlicher Campusbereich Neues Palais
	MIV.1	Übernahme Parkplatz P5 und Erweiterung auf insgesamt 256 Stellplätze	südlich des Campusbereichs Neues Palais
	MIV.1	Schaffung dynamischer Anzeigen (mind. 2)	Straße Am Neuen Palais
	-	Berücksichtigung familiengerechter Stellplätze (angepasste Dimensionierung) bei Schaffung neuer Stellplätze	Campus Neues Palais
	-	Verwendung von Rasengittersteinen (begrünte Stellplatzflächen)	Campus Neues Palais
	MIV.2	Bereitstellung von E-Ladesäulen mit entsprechenden Stellplätzen	Campus Neues Palais

13.2 Überschlägige Kostenschätzung

Die Aufstellung der Kosten für die einzelnen Maßnahmen erfolgt zum einen auf Grundlage eigener Erfahrungswerte für spezifische Maßnahmen (z. B. 500 € je Fahrradbügel), zum anderen werden pauschale Kostensätze in Abhängigkeit des Realisierungsaufwands verwendet. Es ist zu beachten, dass dieser Ansatz nur zum Zwecke der Quantifizierung einer pauschalen Kostendimensionierung dient, da sich aufgrund des langen Planungshorizonts sowie des geringen Konkretisierungsgrads zahlreicher Einzelmaßnahmen viele Faktoren, welche die Kosten beeinflussen nicht näher bestimmen lassen. Ferner ist davon auszugehen, dass sich im Rahmen der teils noch erforderlichen Detailplanung im Einzelnen noch erhebliche Abweichungen ergeben.

Die pauschalen Kostensätze beruhen ebenfalls auf Erfahrungswerten und werden für die Ermittlung der überschlägigen Baukosten verwendet. Von einer Quantifizierung der Betriebs- und Instandhaltungskosten wird abgesehen. Bei den Kostensätzen wird zwischen Handlungsbedarf an Streckenabschnitten, unter Berücksichtigung von Länge und Breite, sowie Handlungsbedarf an Knotenpunkten bzw. bei punktuellen Maßnahmen differenziert, wie in nachfolgender Tabelle dargestellt.

Tabelle 43 Verwendete Kostenansätze für Streckenabschnitte, Knotenpunkte und sonstige Maßnahmen

Maßnahmenaufwand	Kostensatz
Streckenabschnitte	
Geringer Aufwand (z. B. punktuelle Kleinmaßnahmen)	20 € / m ²
Mittlerer Aufwand (z. B. Markierungen, Beleuchtung)	40 € / m ²
Hoher Aufwand (z. B. Wegeumbau ohne Bordversatz, Belagerneuerung)	70 € / m ²
Sehr hoher Aufwand (Querschnittsänderung, Wegeumbau mit Bordversatz)	200 € / m ²
Knotenpunkte / punktuelle Maßnahmen	
Sehr geringer Aufwand (z. B. einzelne Schilder, Wegweiser, Piktogramme, Fahrradbügel)	500 - 1.000 €
Geringer Aufwand (z. B. Bordabsenkungen, Schranken)	5.000 - 10.000 €
Mittlerer Aufwand (z. B. Querungshilfe, punktuelle Fahrbahnanpassung)	20.000 - 30.000 €
Hoher Aufwand (z. B. Teilumbau eines Knotenpunkts, barrierefreie Gestaltung ÖPNV-Haltestelle)	50.000 - 100.000 €

Die überschlägige Kostenschätzung ausgewählter Einzelmaßnahmen ist Anhang 14 zu entnehmen. Hierbei werden vorwiegend Maßnahmen betrachtet, welche von der Universität Potsdam finanziert bzw. initiiert werden müssen. Darüber hinaus erfolgt die Betrachtung lediglich für Maßnahmen, für welche eine realistische Kostenabschätzung möglich ist.

14 Zusammenfassung

Das vorliegende Mobilitätskonzept stellt die Grundlage für eine nachhaltige und ganzheitlich gedachte Verkehrsplanung für die Campi Golm, Neues Palais und Maulbeerallee für den Zeitraum bis 2035 dar. Hierbei wurden u. a. Maßnahmen für den fließenden und ruhenden MIV, fließenden und ruhenden Radverkehr, die Nahmobilität, den SPNV und üÖPNV sowie emissionsarme Mobilität / E-Mobilität entwickelt.

In einem ersten Schritt wurde hierzu eine umfassende Grundlagenermittlung durchgeführt, damit bereits vorhandene Konzepte, Plangrundlagen und Daten ins Konzept einfließen können. Auf Grundlage eigener Ortsbesichtigungen wurde die bestehende Infrastruktur aus Sicht des Fuß- und Radverkehrs, ÖPNV und MIV analysiert und in Form von Stärken und Schwächen zusammengefasst. Die Bestandsanalyse wurde zudem ergänzt durch die Erstellung eines GIS-basierten Wegekatasters für die Standorte Neues Palais und Golm, die Entwicklung eines mikroskopischen Verkehrsmodells zur Visualisierung der Verkehrsflüsse an vier übergeordneten Knotenpunkten sowie die Durchführung von Erreichbarkeitsanalysen für die drei Campi für Ziele in Potsdam, Berlin und benachbarten Kommunen ergänzt.

In einem zweiten Schritt erfolgte die Entwicklung einer „Vision 2035“ für die zukünftige Campusmobilität an der Universität Potsdam. Darauf aufbauend erfolgte die Ableitung von insgesamt sechs Querschnittszielen - Verkehrssicherheit auf und zwischen den Campi, Erreichbarkeit der Campi für Alle (Barrierefreiheit), umweltverträgliche Campusmobilität (innere Erschließung), Erschließung der Campi durch den Umweltverbund (äußere Erschließung), hohe Aufenthaltsqualität auf den Campi sowie umfassende Orientierung auf den Campi (Wegweisung). Diese bilden gemeinsam mit konkreten Einzelzielen für den Fuß- und Radverkehr, den ÖPNV und MIV die entsprechenden Leitziele für die Maßnahmenentwicklung.

Im Rahmen der weiteren Konzepterstellung wurde in einem dritten Schritt ein Wegweisungskonzept für die beiden Campi Neues Palais und Golm erstellt, welches eine Zonierung der Campi und eine flächendeckende Aufstellung von Pfeilwegweisern sowie darauf abgestimmten Lageplänen vorschlägt. Parallel dazu erfolgte die Erarbeitung eines Parkraumkonzepts für die beiden Standorte, welche eine Neuorganisation des ruhenden Verkehrs unter Berücksichtigung der zukünftigen Gebietsentwicklungen vorsieht. Am Standort Golm soll hierbei eine Verlagerung der Stellplätze aus dem Campusinneren zur Realisierung eines autofreien Campus beitragen, während am Standort Neues Palais das Parkraumangebot an zukünftig fünf Parkplätzen gebündelt wird.

Des Weiteren wurden in einem vierten Schritt die nachfolgenden, weiteren Maßnahmen im Rahmen von Teilkonzepten für den Fuß- und Radverkehr, ÖPNV und MIV erarbeitet, zeitlich priorisiert sowie in Form von Leuchtturmprojekten gebündelt:

- Fußverkehr
 - Schaffung barrierefreier Achsen im (östlichen) Betriebsgelände des Campus Neues Palais durch sogenannte Komfortstreifen
 - Schaffung eines durchgehenden straßenbegleitenden Gehwegs entlang der Straßen Am Neuen Palais / Maulbeerallee
 - Barrierefreier Ausbau und Beseitigung baulicher Mängel der vorhandenen straßenbegleitenden Gehwege entlang der Straße Am Neuen Palais
 - Schaffung zusätzlicher Querungsanlagen zur Verbindung beider Campusseiten am Campus Neues Palais / Verbindung Bf. Golm & Campus (Karl-Liebknecht-Straße)
 - Steigerung der Aufenthaltsqualität und Schaffung eines gesundheitsfördernden Arbeitsumfelds (Outdoorarbeitsplätze / Aktive Wege)
- Radverkehr
 - Schaffung eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs am Kuhfortdamm
 - Markierung von Schutzstreifen (Maulbeerallee)
 - Verbesserung des Pflasterbelags durch Komfortstreifen (Neues Palais)
 - Errichtung zusätzlicher Radwegweiser
 - Verbesserung bestehender / Bau zusätzlicher Radabstellanlagen (schrittweiser Umstieg auf Fahrradbügel, Erweiterung der Kapazitäten (Golm), schrittweise Überdachung von Anlagen (bzw. Bau von neuen Anlagen), Installation Ladeinfrastruktur für E-Bikes)
 - Ergänzende Maßnahmen: betriebliches E-Bike-Leasing, Anschaffung Diensträder / Lastenräder, Mobilitätsplattform etc
- ÖPNV
 - Verbesserung der Barrierefreiheit und Ausstattung der ÖPNV-Haltestellen
 - Verbesserung der Bus-/Tram-Erschließung (Taktverdichtung des Busverkehrs, Verlängerung der Straßenbahnlinie Pappelallee – Golmer Chaussee – Golm, Konzept für Einführung eines E-Bus-Shuttles zwischen den Universitätsstandorten)
 - Verbesserung der RB/RE-Erschließung (D-Takt, Reaktivierung Stammbahn)
 - Ergänzende Maßnahmen (VBB-Mitarbeiterticket, Anpassung Semesterticket, Schaffung digitaler Informationsangebote)
- MIV
 - Ausbau der E-Ladeinfrastruktur (Ausschreibung und Entwicklung E-Ladesäulenkonzept, Bau der Ladeinfrastruktur und spätere Evaluierung, Anpassung des Angebots an Nachfrage und weiterführende Evaluierung)
 - ergänzende Maßnahmen (Familienparkplätze / Eltern-Kind-Parkplätze, Stellplatzbegrünung, Mitfahrbänke / (digitale) Mitfahrzentralen)
 - Anreize zur generellen Vermeidung von MIV (Homeoffice, digitale Lehrveranstaltungen, Mobilitätsberatung, Aktionstage, gezielte Anreize für autofreie Anreisen zum Campus)

Die genannten Maßnahmen weisen unterschiedliche Realisierungszeitäume und Abhängigkeiten auf. Einige können leichter und kurzfristig umgesetzt werden, andere nur in Kooperation oder Abhängigkeit von externen Partnern, was ein Risiko für die Erreichung der langfristigen Ziele darstellt. Umso wichtiger ist eine regelmäßige Evaluation, bei der die entsprechenden Partner aktiv einbezogen werden. Hierfür wurde in einem fünften Schritt ein Evaluations- und Monitoringkonzept erstellt, welches ein schrittweises Monitoring der Maßnahmenumsetzung analog zu den Umsetzungsstufen (2025 / 2030 / 2035) empfiehlt. Die Prüfung der erzielten Maßnahmenwirkungen wird anhand der Zielerreichung der definierten Querschnittsziele vorgeschlagen. Hierfür ist eine umfassende Datenerhebung erforderlich, welche in regelmäßigen Umfragen im Vorfeld der Evaluation gewährleistet werden soll.

Für die Vielzahl an Maßnahmen und Zielen muss intern die Zuständigkeit definiert werden, vor allem um Projekte zu begleiten, die Zielerreichung zu überwachen und im Bedarfsfall zu intervenieren. Vorhaben, Termine und Stakeholder müssen von einer zentralen Ansprechperson koordiniert werden um die Qualität zu sichern.

Die punktuelle Übereinstimmung mit anderen Konzepten zeigt, dass die Universität das Mobilitätskonzept zum richtigen Zeitpunkt hat durchführen lassen, um ihre Potenziale zu definieren und den modernen Mobilitätsanforderungen gerecht zu werden. Es wird deutlich, dass in den vergangenen Jahren zwar strukturell ein großer Schritt nach vorne gemacht wurde, die Campusgestaltung z. B. jedoch noch erhebliche Potenziale aufweist. Insbesondere die barrierefreie, familien- und fußgängerfreundliche Gestaltung stellt einen wichtigen Baustein dar. Ein lebenswerter Außenbereich soll durch die Umsetzung der genannten Maßnahmen zum komfortablen Verweilen für alle Personengruppen einladen und mobil machen. Im besten Fall kooperieren die Projekte für diese Ziele mit denen aus dem vorhandenen Klimaschutzkonzept.

Von Seiten der Universität wird gehofft, dass die externen Partner das Mobilitätskonzept als ver-sierte Basis für eine gute Zusammenarbeit zur Umsetzung der Maßnahmen wahrnehmen und sich aktiv beteiligen.

15 Literaturverzeichnis

- [1] Universität Potsdam (Hrsg.) (2019): Den Ausbau gestalten - Hochschulentwicklungsplan 2019-2023, Potsdam.
- [2] Universität Potsdam (Hrsg.) (2020): Klimaschutzkonzept der Universität Potsdam, Potsdam.
- [3] Standmanagement Golm GmbH (2020): Verkehrsumfrage im Potsdam Science Park 2020, Potsdam.
- [4] Universität Potsdam (Hrsg.) (2020): Umfrage zur Mobilität 2020, Potsdam.
- [5] Landeshauptstadt Potsdam - Bereich Soziales, Jugend, Gesundheit, Ordnung und Umweltschutz (Hrsg.) (2010): Gutachten zum Integrierten Klimaschutz 2010, Potsdam.
- [6] Landeshauptstadt Potsdam - Bereich Stadtentwicklung und Verkehrsentwicklung (Hrsg.) (2011): Ergänzungsbericht Kordonzählung 2011, Potsdam.
- [7] Landeshauptstadt Potsdam - Bereich Stadtentwicklung und Verkehrsentwicklung (Hrsg.) (2014): Stadtentwicklungskonzept Verkehr - Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans bis 2025, Potsdam.
- [8] Landeshauptstadt Potsdam (Hrsg.) (2015): Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen, Potsdam.
- [9] Landeshauptstadt Potsdam - Bereich Verkehrsentwicklung (Hrsg.) (2016): Kordonenerhebung 2016 Potsdam und Potsdam-Mittelmark - Eine Erhebung zum Kfz-Pendlerverkehr, Potsdam.
- [10] SVU Dresden (2017): Lärmaktionsplan Potsdam - Fortschreibung 2019 - Ballungsraumbetrachtung, Potsdam.
- [11] Landeshauptstadt Potsdam - Bereich Verkehrsentwicklung (Hrsg.) (2017): Radverkehrskonzept Potsdam 2017, Potsdam.
- [12] BLS Energieplan GmbH (2017): Gutachten zum Masterplan - 100 % Klimaschutz Potsdam 2050, Potsdam.
- [13] Landeshauptstadt Potsdam (Hrsg.) (2020): Nahverkehrsplan 2019 für die Landeshauptstadt Potsdam, Potsdam.
- [14] Land Brandenburg - Ministerium für Ländliche Entwicklung, Umwelt und Landwirtschaft (Hrsg.) (2016): Luftreinhalteplan für die Landeshauptstadt Potsdam - Fortschreibung 2015 - 2016, Potsdam.
- [15] Land Brandenburg - Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (Hrsg.) (2017): Mobilitätsstrategie Brandenburg 2030, Potsdam.
- [16] Land Brandenburg - Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (Hrsg.) (2018): Landesnahverkehrsplan 2018, Potsdam.

- [17] Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg (o. J.): Zielkonzept 2025 / 2030 / 2035, Berlin.
- [18] Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.) (2017): Zielfahrplan 2030 zum BVWP 2030 - Brandenburg / Mecklenburg-Vorpommern (Arbeitsstand), Berlin.
- [19] Technische Universität Dresden (Hrsg.) (2018): Sonderauswertung zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten - SrV 2018“, Dresden.
- [20] Landkreis Potsdam-Mittelmark (2020): Nahverkehrsplan für den Landkreis Potsdam-Mittelmark, Bad Belzig.
- [21] Landkreis Havelland (2019): Nahverkehrsplan für den Landkreis Havelland, (o. O.).
- [22] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.) (2010): Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs, Köln.
- [23] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.) (2010): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Köln.
- [24] Landeshauptstadt Potsdam (Hrsg.) (2014): Fahrradstellplätze bei Wohngebäuden - Ein Leitfaden für die Wohnungs- und Immobilienwirtschaft, Potsdam.
- [25] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.) (2002): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), Köln.
- [26] Bundesamt für Straßen ASTRA (Hrsg.) (2019): Wegeleitsysteme Fußverkehr - Empfehlungen, Bern (Schweiz).
- [27] Rheinland-Pfalz Tourismus GmbH (Hrsg.) (o. J.): Leitfaden barrierefreie touristische Fußwegeleitsysteme in Rheinland-Pfalz, Koblenz.
- [28] Universität Potsdam (Hrsg.) (2019): Printmedien - Leitfaden zum Printdesign, Potsdam.
- [29] Landeshauptstadt Potsdam (Hrsg.) (2021): Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Potsdam - Entwurf, Potsdam.
- [30] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.) (2015): Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS), Köln.
- [31] Landeshauptstadt Potsdam (2020): Verkehrstechnische Untersuchung zum B-Plan Nr. 147 „Anbindung Golm / Golmer Chaussee, Potsdam“
- [32] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.) (2013): Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung, Köln.
- [33] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.) (2012): Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen (M Uko), Köln.

Anlagen

ANLAGENVERZEICHNIS

Anlage 1	Haltestellenausstattung.....	175
Anlage 2	Simulationsergebnisse Standzeiten Knotenpunkt Am Neuen Palais / Am Wildpark / Geschwister Scholl Straße.....	177
Anlage 3	Simulationsergebnisse Rückstaulängen Knotenpunkt Am Neuen Palais / Am Wildpark / Geschwister Scholl Straße.....	178
Anlage 4	Simulationsergebnisse Standzeiten Knotenpunkt Am Neuen Palais / Kaiser-Friedrich-Straße / Maulbeerallee	179
Anlage 5	Simulationsergebnisse Standzeiten Knotenpunkt Reiherbergstraße / Karl-Liebknecht-Straße	181
Anlage 6	Simulationsergebnisse Rückstaulängen Knotenpunkt Reiherbergstraße / Karl-Liebknecht-Straße..	182
Anlage 7	Simulationsergebnisse Standzeiten Knotenpunkt Karl-Liebknecht-Straße / In der Feldmark / Am Mühlenberg.....	183
Anlage 8	Simulationsergebnisse Rückstaulängen Knotenpunkt Karl-Liebknecht-Straße / In der Feldmark / Am Mühlenberg	184
Anlage 9	Maßnahmenübersicht Teilkonzept Fußverkehr	185
Anlage 10	Maßnahmenübersicht Teilkonzept Radverkehr	187
Anlage 11	Maßnahmenübersicht Teilkonzept ÖPNV.....	189
Anlage 12	Maßnahmenübersicht Teilkonzept MIV.....	192
Anlage 13	Maßnahmenbewertung.....	195
Anlage 14	Kostenschätzung ausgewählter Maßnahmen.....	200

Anlage 1 Haltestellenausstattung

Haltestelle	Richtung	Linien	BF	Ausstattung							Verbesserung
				1	2	3	4	5	6	7	
Neues Palais 1	Norden	605, 606, 695, N14, X5	Ja	x	x	x	x	x			
Neues Palais 2	Süden	605, 606, 695, N14, X5	Ja	x	x		x			Wetterschutzeinrichtung, Sitzgelegenheit	
Park Sanssouci 1	Norden	605, 606, 695, N14, X5	Ja	x	x	x	x	x		barrierefreier Ausbau	
Park Sanssouci 2	Süden	605, 606, 695, N14, X5	Ja	x	x	x	x	x			
Park Sanssouci 3	Westen	605, 606, 610, X5	Nein	x	x					barrierefreier Ausbau, Wetterschutzeinrichtung, Sitzgelegenheit, Abfallbehälter	
Park Sanssouci 4	Osten	605, 606, 610, X5	Nein	x	x					barrierefreier Ausbau, Wetterschutzeinrichtung, Sitzgelegenheit, Abfallbehälter	
Abzweig nach Eiche 1	Westen	695	Nein	x	x		x		x	barrierefreier Ausbau, Wetterschutzeinrichtung, Sitzgelegenheit	
Abzweig nach Eiche 2	Norden	605, 606, 695, N14, X5	Nein	x	x		x			barrierefreier Ausbau, Wetterschutzeinrichtung, Sitzgelegenheit	
Drachenhaus 1	Westen	695	Nein	x	x				x	barrierefreier Ausbau, Wetterschutzeinrichtung, Sitzgelegenheit, Abfallbehälter	
Drachenhaus 2	Osten	695	Nein	x	x		x		x	barrierefreier Ausbau, Wetterschutzeinrichtung, Sitzgelegenheit	
Orangerie 1	Westen	695	Ja	x	x		x			barrierefreier Ausbau, Wetterschutzeinrichtung, Sitzgelegenheit	
Orangerie 2	Osten	695	Ja	x	x		x			barrierefreier Ausbau, Wetterschutzeinrichtung, Sitzgelegenheit	
Campus Universität 1	Norden	605, 606, 695, N14, X5	Ja	x	x	x	x	x	x		
Campus Universität 2	Süden	605, 606, 695, N14, X5	Ja	x	x	x	x	x	x		
Studentenwohnheim 1	Westen	605, 606, N14, X5	Teilweise	x	x	x	x	x		Blindenleitstreifen installieren	
Studentenwohnheim 2	Osten	605, 606, N14, X5	Nein	x	x		x			barrierefreier Ausbau, Wetterschutzeinrichtung, Sitzgelegenheit	
Kaiser-Friedrich-Straße / Polizei 1	Westen	605, 606, N14, X5	Nein	x	x		x			barrierefreier Ausbau, Wetterschutzeinrichtung, Sitzgelegenheit	
Kaiser-Friedrich-Straße / Polizei 2	Osten	605, 606, N14, X5	Nein	x	x		x			barrierefreier Ausbau, Wetterschutzeinrichtung, Sitzgelegenheit	
Am Grünen Weg 1	Westen	605, 606, N14, X5	Nein	x	x		x			barrierefreier Ausbau, Wetterschutzeinrichtung, Sitzgelegenheit	
Am Grünen Weg 2	Osten	605, 606, N14, X5	Nein	x	x	x	x	x	x		

Fortsetzung Anlage 1 Haltestellenausstattung

Haltestelle	Richtung	Linien	BF	Ausstattung							Verbesserung	
				1	2	3	4	5	6	7		
Am alten Mörtelwerk 1	Westen	605, 606, N14, X5	Nein	x	x		x					barrierefreier Ausbau, Wetterschutzeinrichtung, Sitzgelegenheit
Am alten Mörtelwerk 2	Osten	605, 606, N14, X5	Nein	x	x		x					barrierefreier Ausbau, Wetterschutzeinrichtung, Sitzgelegenheit
Ecksteinweg	Westen	606, N14, X5	Nein	x	x		x	x				barrierefreier Ausbau, Wetterschutzeinrichtung
Baumschulenweg 1	Westen	606, N14, X5	Nein	x	x		x					barrierefreier Ausbau, Wetterschutzeinrichtung, Sitzgelegenheit
Baumschulenweg 2	Osten	606, N14, X5	Nein	x	x		x					barrierefreier Ausbau, Wetterschutzeinrichtung, Sitzgelegenheit
Ehrenpfortenbergstraße 1	Westen	606, N14, X5	Nein	x	x		x					barrierefreier Ausbau, Wetterschutzeinrichtung, Sitzgelegenheit
Ehrenpfortenbergstraße 2	Osten	606, N14, X5	Nein	x	x		x					barrierefreier Ausbau, Wetterschutzeinrichtung, Sitzgelegenheit
Kuhforter Damm 1	Westen	606, N14, X5	Ja	x	x	x	x	x				
Kuhforter Damm 2	Osten	606, N14, X5	Nein	x	x	x	x	x				barrierefreier Ausbau
Am Urnenfeld 1	Norden	606, N14, X5	Nein	x	x	x	x	x				barrierefreier Ausbau
Am Urnenfeld 2	Osten	606, N14, X5	Teilweise	x	x	x	x	x	x			Blindenleitstreifen installieren
Golm Bhf 1	Westen	605, 606, 612, X5	Ja	x	x	x	x	x				
Golm Bhf 2	Osten	605, 606, 612, X5	Ja	x	x	x	x	x				
Science Park West 1	Westen	605, 606, 612	Ja	x	x	x	x	x				
Science Park West 2	Osten	605, 606, 612	Ja	x	x	x	x	x				
Science Park / Universität 1	Norden	606, N14, X5	Ja	x	x	x	x	x				
Science Park / Universität 2	Süden	606, N14, X5	Ja	x	x	x	x	x				

1	Haltestellenschild
2	Fahrplaninformation
3	Wetterschutz
4	Abfallbehälter
5	Sitzgelegenheit
6	Beleuchtung
7	Vertriebs- und Abfertigungseinrichtung
BF	Barrierefreiheit

Anlage 2 Simulationsergebnisse | Standzeiten Knotenpunkt Am Neuen Palais / Am Wildpark / Geschwister Scholl Straße

Am Wildpark (S)				
Simulationslauf	Frühspitzenstunde		Spätspitzenstunde	
	Durchschnittliche Standzeit	OSV	Durchschnittliche Standzeit	OSV
1	0,0	A	0,2	A
2	0,0	A	0,0	A
3	0,0	A	0,2	A
4	0,1	A	0,0	A
5	0,0	A	0,0	A
6	0,1	A	0,0	A
7	0,0	A	0,0	A
8	0,1	A	0,2	A
9	0,0	A	0,1	A
10	0,0	A	0,0	A
∅	0,1	A	0,1	A

Am Neuen Palais (N)				
Simulationslauf	Frühspitzenstunde	OSV	Spätspitzenstunde	OSV
	Durchschnittliche Standzeit [s]		Durchschnittliche Standzeit [s]	
1	3,5	A	1,8	A
2	1,6	A	1,4	A
3	2,0	A	1,5	A
4	2,2	A	1,1	A
5	1,1	A	1,1	A
6	1,6	A	1,8	A
7	2,2	A	1,4	A
8	1,1	A	1,5	A
9	1,0	A	1,1	A
10	2,1	A	1,4	A
∅	1,8	A	1,4	A

Geschwister-Scholl-Str. (O)				
Simulationslauf	Frühspitzenstunde	OSV	Spätspitzenstunde	OSV
	Durchschnittliche Standzeit [s]		Durchschnittliche Standzeit [s]	
1	29,9	C	43,9	D
2	22,7	C	86,6	E
3	25,6	C	60,2	E
4	28,4	C	85,7	E
5	22,7	C	75,0	E
6	20,2	B	40,5	D
7	28,0	C	47,3	E
8	15,7	B	26,5	C
9	15,2	B	39,4	D
10	17,0	B	47,1	E
∅	22,5	C	55,2	E

Anlage 3 Simulationsergebnisse | Rückstaulängen Knotenpunkt Am Neuen Palais / Am Wildpark / Geschwister Scholl Straße

Am Wildpark (S)				
Simulationslauf	Frühspitzenstunde		Spätspitzenstunde	
	Durchschnittliche Rückstaulänge	maximale Rückstaulänge	Durchschnittliche Rückstaulänge	maximale Rückstaulänge
	[m]	[m]	[m]	[m]
1	0,0	10,9	0,0	0,0
2	0,0	12,4	0,0	0,0
3	0,0	0,0	0,0	13,4
4	0,0	17,8	0,0	0,0
5	0,0	12,0	0,0	0,0
6	0,0	0,0	0,0	0,0
7	0,0	25,5	0,0	0,0
8	0,0	10,6	0,0	6,0
9	0,0	0,0	0,0	0,0
10	0,0	0,0	0,0	0,0
∅	0,0	8,9	0,0	1,9

Am Neuen Palais (N)				
Simulationslauf	Frühspitzenstunde		Spätspitzenstunde	
	Durchschnittliche Rückstaulänge	maximale Rückstaulänge	Durchschnittliche Rückstaulänge	maximale Rückstaulänge
	[m]	[m]	[m]	[m]
1	4,0	99,8	1,9	81,5
2	1,0	35,7	1,5	63,7
3	1,6	65,5	1,5	59,8
4	1,7	55,9	1,4	53,1
5	0,7	31,3	1,1	65,0
6	1,3	56,1	1,8	63,3
7	1,3	60,7	1,3	74,4
8	0,9	53,4	1,4	60,1
9	0,5	42,3	0,9	60,7
10	1,8	83,6	1,6	78,5
∅	1,5	58,4	1,4	66,0

Geschwister-Scholl-Str. (O)				
Simulationslauf	Frühspitzenstunde		Spätspitzenstunde	
	Durchschnittliche Rückstaulänge	maximale Rückstaulänge	Durchschnittliche Rückstaulänge	maximale Rückstaulänge
	[m]	[m]	[m]	[m]
1	30,3	151,9	78,1	246,1
2	19,2	119,3	169,5	342,6
3	26,9	125,0	116,6	453,9
4	19,9	118,6	137,9	349,8
5	20,2	107,0	151,0	331,2
6	13,5	117,4	62,5	248,7
7	24,9	130,5	71,5	189,2
8	13,0	138,8	42,8	214,8
9	10,0	68,6	66,1	255,7
10	10,6	70,8	81,8	309,4
∅	18,8	114,8	97,8	294,1

Anlage 4 Simulationsergebnisse | Standzeiten Knotenpunkt Am Neuen Palais / Kaiser-Friedrich-Straße / Maulbeerallee

Am Neuen Palais (S)				
Simulationslauf	Frühspitzenstunde		Spätspitzenstunde	
	Durchschnittliche Standzeit	OSV	Durchschnittliche Standzeit	OSV
1	11,6	A	16,7	A
2	12,8	A	12,5	A
3	12,8	A	10,4	A
4	11,8	A	10,4	A
5	11,4	A	13,0	A
6	11,6	A	13,8	A
7	11,5	A	10,7	A
8	11,1	A	10,0	A
9	11,0	A	10,5	A
10	11,8	A	12,4	A
∅	11,7	A	12,0	A

Maulbeerallee (O)				
Simulationslauf	Frühspitzenstunde	OSV	Spätspitzenstunde	OSV
	Durchschnittliche Standzeit [s]		Durchschnittliche Standzeit [s]	
rechts / geradeaus				
1	20,4	A	44,6	C
2	17,6	A	27,1	B
3	18,9	A	117,0	E
4	19,1	A	43,2	C
5	24,0	B	63,4	D
6	18,4	A	35,2	B
7	23,2	B	41,7	C
8	22,5	B	54,7	D
9	20,7	B	41,1	C
10	23,1	B	36,3	C
∅	20,8	B	50,4	C
links				
1	46,1	C	78,3	E
2	46,4	C	83,0	E
3	79,6	E	215,5	E
4	48,3	C	85,2	E
5	56,8	D	104,6	E
6	38,6	C	53,2	D
7	61,9	D	81,9	E
8	43,1	C	91,6	E
9	47,4	C	83,1	E
10	37,4	C	56,1	D
∅	50,6	D	93,3	E

Fortsetzung Anlage 4 Simulationsergebnisse | Standzeiten Knotenpunkt Am Neuen Palais / Kaiser-Friedrich-Straße / Maulbeerallee

Kaiser-Friedrich-Straße (W)				
Simulationslauf	Frühspitzenstunde	OSV	Spätspitzenstunde	OSV
	Durchschnittliche Standzeit [s]		Durchschnittliche Standzeit [s]	
geradeaus / rechts				
1	25,9	B	17,5	A
2	25,6	B	18,4	A
3	24,5	B	12,8	A
4	21,7	B	17,3	A
5	28,5	B	16,3	A
6	21,8	B	15,4	A
7	22,3	B	12,1	A
8	21,2	B	16,1	A
9	21,7	B	14,1	A
10	27,4	B	16,6	A
∅	24,1	B	15,7	A
links				
1	31,3	B	37,1	C
2	22,6	B	25,4	B
3	24,9	B	22,6	B
4	24,0	B	33,8	B
5	31,2	B	28,3	B
6	21,9	B	27,6	B
7	23,2	B	26,5	B
8	24,7	B	25,4	B
9	24,4	B	35,2	B
10	25,6	B	25,4	B
∅	25,4	B	29,7	B

Amundsenstraße (N)				
Simulationslauf	Frühspitzenstunde		Spätspitzenstunde	
	Durchschnittliche Standzeit	OSV	Durchschnittliche Standzeit	OSV
1	28,4	B	21,2	B
2	22,5	B	22,6	B
3	22,6	B	23,4	B
4	21,3	B	18,6	B
5	25,0	B	20,1	B
6	25,2	B	22,4	B
7	25,4	B	18,3	B
8	22,5	B	22,0	B
9	32,5	B	28,1	B
10	25,0	B	23,1	B
∅	25,0	B	22,0	B

Anlage 5 Simulationsergebnisse | Standzeiten Knotenpunkt Reiherbergstraße / Karl-Liebnecht-Straße

Karl-Liebnecht-Straße (N)				
Simulationslauf	Frühspitzenstunde		Spätspitzenstunde	
	Durchschnittliche Standzeit	OSV	Durchschnittliche Standzeit	OSV
1	5,0	A	10,5	B
2	7,6	A	8,0	A
3	8,8	A	8,5	A
4	7,5	A	7,6	A
5	5,2	A	7,7	A
6	6,3	A	6,5	A
7	5,3	A	9,4	A
8	7,2	A	8,2	A
9	9,8	A	8,0	A
10	4,2	A	5,7	A
∅	6,7	A	8,0	A

Reiherbergstraße (W)				
Simulationslauf	Frühspitzenstunde	OSV	Spätspitzenstunde	OSV
	Durchschnittliche Standzeit [s]		Durchschnittliche Standzeit [s]	
1	0,3	A	0,2	A
2	0,6	A	0,5	A
3	0,1	A	0,3	A
4	0,1	A	0,5	A
5	0,2	A	0,6	A
6	0,3	A	1,0	A
7	0,2	A	1,2	A
8	0,4	A	0,5	A
9	0,1	A	1,2	A
10	0,5	A	0,5	A
∅	0,3	A	0,6	A

Reiherbergstraße (O)				
Simulationslauf	Frühspitzenstunde	OSV	Spätspitzenstunde	OSV
	Durchschnittliche Standzeit [s]		Durchschnittliche Standzeit [s]	
1	0,1	A	0,1	A
2	0,1	A	0,1	A
3	0,1	A	0,2	A
4	0,0	A	0,1	A
5	0,0	A	0,1	A
6	0,0	A	0,1	A
7	0,1	A	0,1	A
8	0,0	A	0,0	A
9	0,0	A	0,1	A
10	0,0	A	0,1	A
∅	0,1	A	0,1	A

Anlage 6 Simulationsergebnisse | Rückstaulängen Knotenpunkt Reiherbergstraße / Karl-Liebnecht-Straße

Karl-Liebnecht-Straße (N)				
Simulationslauf	Frühspitzenstunde		Spätspitzenstunde	
	Durchschnittliche Rückstaulänge	maximale Rückstaulänge	Durchschnittliche Rückstaulänge	maximale Rückstaulänge
	[m]	[m]	[m]	[m]
1	2,9	51,0	9,0	67,6
2	3,2	58,7	6,6	43,6
3	5,9	101,2	8,6	74,6
4	3,2	59,7	6,9	64,9
5	2,2	38,0	6,3	61,0
6	2,7	42,4	5,9	55,9
7	2,1	33,2	7,3	66,3
8	4,0	58,1	7,7	63,6
9	3,9	47,7	6,8	47,9
10	1,9	36,9	4,8	51,5
∅	3,2	52,7	7,0	59,7

Reiherbergstraße (W)				
Simulationslauf	Frühspitzenstunde		Spätspitzenstunde	
	Durchschnittliche Rückstaulänge	maximale Rückstaulänge	Durchschnittliche Rückstaulänge	maximale Rückstaulänge
	[m]	[m]	[m]	[m]
1	0,2	24,0	0,0	4,8
2	0,4	56,0	0,1	18,2
3	0,0	17,8	0,0	0,0
4	0,1	21,8	0,0	5,8
5	0,1	28,6	0,2	37,3
6	0,3	34,8	0,1	23,8
7	0,1	21,2	0,0	11,2
8	0,2	43,0	0,1	23,2
9	0,2	34,2	0,1	15,8
10	0,3	32,8	0,0	10,6
∅	0,2	31,4	0,1	15,1

Reiherbergstraße (O)				
Simulationslauf	Frühspitzenstunde		Spätspitzenstunde	
	Durchschnittliche Rückstaulänge	maximale Rückstaulänge	Durchschnittliche Rückstaulänge	maximale Rückstaulänge
	[m]	[m]	[m]	[m]
1	0,3	43,2	0,6	62,0
2	1,0	89,5	0,6	57,0
3	0,4	57,1	0,4	37,9
4	0,2	39,3	0,4	51,8
5	0,5	51,7	0,6	57,4
6	0,2	39,4	0,4	38,7
7	0,2	39,5	0,4	38,7
8	0,2	33,2	0,5	51,2
9	0,3	50,4	0,6	49,4
10	0,3	51,6	0,7	49,2
∅	0,4	49,5	0,5	49,3

Anlage 7 Simulationsergebnisse | Standzeiten Knotenpunkt Karl-Liebnecht-Straße / In der Feldmark / Am Mühlenberg

Am Mühlenberg (W)				
Simulationslauf	Frühspitzenstunde		Spätspitzenstunde	
	Durchschnittliche Standzeit	OSV	Durchschnittliche Standzeit	OSV
1	0,4	A	2,4	A
2	1,0	A	1,1	A
3	1,8	A	3,4	A
4	0,8	A	0,6	A
5	0,7	A	1,9	A
6	0,3	A	1,8	A
7	0,9	A	0,8	A
8	0,7	A	0,5	A
9	0,8	A	2,5	A
10	0,7	A	1,1	A
∅	0,8	A	1,6	A

In der Feldmark (N)				
Simulationslauf	Frühspitzenstunde	OSV	Spätspitzenstunde	OSV
	Durchschnittliche Standzeit [s]		Durchschnittliche Standzeit [s]	
1	0,2	A	0,2	A
2	0,1	A	0,1	A
3	0,4	A	0,4	A
4	0,2	A	0,2	A
5	0,2	A	0,2	A
6	0,3	A	0,3	A
7	0,1	A	0,1	A
8	0,1	A	0,1	A
9	0,2	A	0,2	A
10	0,3	A	0,3	A
∅	0,2	A	0,2	A

Karl-Liebnecht-Straße (S)				
Simulationslauf	Frühspitzenstunde	OSV	Spätspitzenstunde	OSV
	Durchschnittliche Standzeit [s]		Durchschnittliche Standzeit [s]	
1	0,4	A	0,9	A
2	0,6	A	0,8	A
3	0,6	A	0,8	A
4	0,5	A	0,4	A
5	0,7	A	1,0	A
6	0,6	A	1,0	A
7	0,5	A	0,2	A
8	0,8	A	0,8	A
9	0,5	A	0,6	A
10	0,5	A	0,5	A
∅	0,6	A	0,7	A

Anlage 8 Simulationsergebnisse | Rückstaulängen Knotenpunkt Karl-Liebnecht-Straße / In der Feldmark / Am Mühlenberg

Karl-Liebnecht-Straße (N)				
Simulationslauf	Frühspitzenstunde		Spätspitzenstunde	
	Durchschnittliche Rückstaulänge [m]	maximale Rückstaulänge [m]	Durchschnittliche Rückstaulänge [m]	maximale Rückstaulänge [m]
1	0,1	15,1	0,0	5,4
2	0,0	11,3	0,0	9,4
3	0,0	11,4	0,0	14,9
4	0,0	16,1	0,0	11,6
5	0,0	5,3	0,0	17,5
6	0,0	9,9	0,0	11,9
7	0,0	14,6	0,0	10,6
8	0,0	22,2	0,0	9,0
9	0,0	14,5	0,0	10,1
10	0,0	14,7	0,0	5,4
∅	0,0	13,5	0,0	10,6

Reiherbergstraße (W)				
Simulationslauf	Frühspitzenstunde		Spätspitzenstunde	
	Durchschnittliche Rückstaulänge [m]	maximale Rückstaulänge [m]	Durchschnittliche Rückstaulänge [m]	maximale Rückstaulänge [m]
1	0,1	23,0	0,4	27,3
2	0,0	11,2	0,1	25,0
3	0,3	32,5	1,0	71,0
4	0,2	29,0	0,1	28,5
5	0,0	19,1	0,1	24,6
6	0,0	13,2	0,1	30,0
7	0,2	37,1	0,1	24,2
8	0,0	22,5	0,1	24,6
9	0,0	15,5	0,6	32,3
10	0,0	20,8	0,2	33,8
∅	0,1	22,4	0,3	32,1

Reiherbergstraße (O)				
Simulationslauf	Frühspitzenstunde		Spätspitzenstunde	
	Durchschnittliche Rückstaulänge [m]	maximale Rückstaulänge [m]	Durchschnittliche Rückstaulänge [m]	maximale Rückstaulänge [m]
1	0,0	0,0	0,4	25,8
2	0,1	37,6	0,4	29,2
3	0,1	15,9	0,2	46,4
4	0,1	24,5	0,1	27,3
5	0,1	17,2	0,4	47,5
6	0,1	19,2	0,4	31,8
7	0,1	19,1	0,0	16,0
8	0,2	25,2	0,2	24,5
9	0,0	15,1	0,2	23,9
10	0,1	26,5	0,0	14,8
∅	0,1	20,0	0,2	28,7

Anlage 9 Maßnahmenübersicht Teilkonzept Fußverkehr

Nr.	Ziel der Maßnahme	Entspricht Leitziel	Maßnahme	Standort	Akteur
F.1	Schaffung einer hochwertigen, barrierefreien Wegeverbindung sowie Beseitigung baulicher Mängel	FV.1 / FV.2	Errichtung straßenbegleitender Gehweg	Maulbeerallee	Landeshauptstadt Potsdam
F.2	Schaffung einer hochwertigen, barrierefreien Wegeverbindung sowie Beseitigung baulicher Mängel	FV.1 / FV.2	Barrierefreier Ausbau der straßenbegleitenden Gehwege	Straße Am Neuen Palais	Landeshauptstadt Potsdam
F.3	Lückenlose Wegeverbindung	FV.1	Errichtung eines durchgehenden (straßenbegleitenden) Gehwegs	Straße Am Neuen Palais westseitig Höhe Campus	Landeshauptstadt Potsdam
F.4	Barrierefreie Ausgestaltung des Knotenpunkts Am Neuen Palais / Geschwister-Scholl-Straße	FV.2	Bedarfsgerechtes Absenken von Bordsteinen sowie bedarfsgerechte Ausbildung der Seitenraumbofläche	KP Am Neuen Palais / Geschwister-Scholl-Str.	Landeshauptstadt Potsdam
F.5	Barrierefreie Durchwegung des Betriebsgeländes Am Neuen Palais	FV.2	Ausbildung von Komfortstreifen aus geschliffenem / geschnittenem Pflaster	Nord-Süd-Achse im Betriebsgelände Neues Palais	Universität Potsdam / SPSG
F.6	Barrierefreie Durchwegung des Betriebsgeländes Am Neuen Palais	FV.2	Ausbildung von Komfortstreifen aus geschliffenem / geschnittenem Pflaster	Weg südlich Haus 12 im Betriebsgelände Neues Palais	Universität Potsdam / SPSG
F.7	Barrierefreie Durchwegung des Betriebsgeländes Am Neuen Palais	FV.2	Ausbildung von Komfortstreifen aus geschliffenem / geschnittenem Pflaster	Weg nördlich Haus 8 im Betriebsgelände Neues Palais	Universität Potsdam / SPSG
F.8	Gewährleistung einer festen, ebenen und nutzergerechten Gehwegoberfläche	FV.2	Neugestaltung des vorhandenen Gehwegs	Gehweg zwischen Campus Neues Palais und Knotenpunkt Am Neuen Palais / Kaiser-Friedrich-Straße	Landeshauptstadt Potsdam
F.9	Verbesserung der fußläufigen Erschließung sowie der Orientierung auf dem Campus	FV.3	Einführung eines flächendeckenden Wegweisungssystems; Errichtung von 9 Übersichtskarten (Stelen) sowie 24 Wegweisern (Pfeilwegweiser)	Campus Golm	Universität Potsdam
F.10	Verbesserung der fußläufigen Erschließung sowie der Orientierung auf dem Campus	FV.3	Einführung eines flächendeckenden Wegweisungssystems; Errichtung von 7 Übersichtskarten (Stelen) sowie 22 Wegweisern (Pfeilwegweiser)	Campus Neues Palais	Universität Potsdam

Fortsetzung Anlage 9 Maßnahmenübersicht Teilkonzept Fußverkehr

Nr.	Ziel der Maßnahme	Entspricht Leitziel	Maßnahme	Standort	Akteur
F.11	Gewährleistung einer sicheren Fußverkehrsquerung	FV.4	Errichtung Fußgängerüberweg	Karl-Liebknecht-Straße (Höhe Bahnhofshaus)	Landeshauptstadt Potsdam
F.12	Gewährleistung einer sicheren Fußverkehrsquerung	FV.4	Errichtung einer Mittelinsel	KP Am Neuen Palais / Geschwister-Scholl-Str. Zufahrt Geschwister-Scholl-Str.	Landeshauptstadt Potsdam
F.13	Gewährleistung einer sicheren Fußverkehrsquerung	FV.4	Errichtung Lichtsignalanlage	Am Neuen Palais (auf Höhe Bibliothek bzw. Cafeteria Am Neuen Palais)	Landeshauptstadt Potsdam
F.14	Schaffung eines gesunden und angenehmen Arbeitsumfelds	FV.5	Errichtung überdachter Outdoorarbeitsplätze	Campus Golm	Universität Potsdam
F.15	Schaffung eines gesunden und angenehmen Arbeitsumfelds	FV.5	Errichtung überdachter Outdoorarbeitsplätze	Campus Neues Palais	Universität Potsdam / SPSG
F.16	Schaffung eines gesunden und angenehmen Arbeitsumfelds	FV.5	Schaffung aktiver Wege mit Sport- & Erholungsflächen am Wegesrand	Campus Golm	Universität Potsdam
F.17	Schaffung eines gesunden und angenehmen Arbeitsumfelds	FV.5	Schaffung aktiver Wege mit Sport- & Erholungsflächen am Wegesrand	Campus Neues Palais	Universität Potsdam / SPSG
F.18	Gewährleistung einer mobilen Teilhabe Aller	-	Schaffung eines digitalen Informationssystems über rollstuhlgerechte und barrierefreie Gebäudezugänge (digitale Plattform z. B. Website, App)	alle Campi	Universität Potsdam

Anlage 10 Maßnahmenübersicht Teilkonzept Radverkehr

Nr.	Ziel der Maßnahme	Entspricht Leitziel	Maßnahme	Standort	Akteur
R.1	Sichere und hochwertige Radverbindung zwischen den Campi	RV.1	Errichtung eines straßenbegleitenden gemeinsamen Geh- und Radwegs	Kuhfortdamm zwischen Lindenallee und Am Urnenfeld	Landeshauptstadt Potsdam
R.2	Sichere und hochwertige Radverbindung zwischen den Campi	RV.1	Markierung von Schutzstreifen	Maulbeerallee	Landeshauptstadt Potsdam
R.3	Hochwertige Radverbindung auf den Campi	RV.1	Verbesserung des Pflasterbelags (z. B. über Komfortstreifen)	Campus Neues Palais zwischen Straße Am neuen Palais und Ökonomieweg	Universität Potsdam / SPSG
R.4	Gewährleistung bedarfsgerechtes Angebot an Radabstellanlagen	RV.2	Ersatz der 106 Vorderradhalter durch 53 Fahrradbügel	Campus Botanischer Garten	Universität Potsdam
R.5	Gewährleistung bedarfsgerechtes Angebot an Radabstellanlagen	RV.2	Errichtung von 10 überdachten Fahrradbügeln	Campus Botanischer Garten	Universität Potsdam
R.6	Gewährleistung bedarfsgerechtes Angebot an Radabstellanlagen	RV.2	Ersatz der 264 Vorderradhalter durch 132 Fahrradbügel	Campus Neues Palais	Universität Potsdam / SPSG
R.7	Gewährleistung bedarfsgerechtes Angebot an Radabstellanlagen	RV.2	Errichtung von 127 zusätzl. Fahrradbügeln,	Campus Neues Palais	Universität Potsdam / SPSG
R.8	Gewährleistung bedarfsgerechtes Angebot an Radabstellanlagen	RV.2	Überdachung von 100 bis 150 Anlagen	Campus Neues Palais	Universität Potsdam / SPSG
R.9	Gewährleistung bedarfsgerechtes Angebot an Radabstellanlagen	RV.2	Ersatz der 47 Vorderradhalter durch 24 Fahrradbügel	Campus Golm	Universität Potsdam
R.10	Gewährleistung bedarfsgerechtes Angebot an Radabstellanlagen	RV.2	Überdachung von 200 bis 250 Fahrradbügeln	Campus Golm	Universität Potsdam
R.11.1	Ausbau der E-Ladeinfrastruktur	RV.3	Erarbeitung E-Ladesäulenkonzept	Campus Golm	Universität Potsdam
R.11.2	Ausbau der E-Ladeinfrastruktur	RV.3	Umsetzung (Bau) der Ladesäulen und Evaluierung der Nutzung	Campus Golm	Universität Potsdam / Landeshauptstadt Potsdam / Dritte
R.11.3	Ausbau der E-Ladeinfrastruktur	RV.3	Sukzessive Erweiterung und weiterführende Evaluierung	Campus Golm	Universität Potsdam

Fortsetzung Anlage 10 Maßnahmenübersicht Teilkonzept Radverkehr

Nr.	Ziel der Maßnahme	Entspricht Leitziel	Maßnahme	Standort	Akteur
R.12.1	Ausbau der E-Ladeinfrastruktur	RV.3	Erarbeitung E-Ladesäulenkonzept	Campus Neues Palais	Universität Potsdam
R.12.2	Ausbau der E-Ladeinfrastruktur	RV.3	Umsetzung (Bau) der Ladesäulen und Evaluierung der Nutzung	Campus Neues Palais	Universität Potsdam / Landeshauptstadt Potsdam / SPSG / Dritte (Betreiber)
R.12.3	Ausbau der E-Ladeinfrastruktur	RV.3	Sukzessive Erweiterung und weiterführende Evaluierung	Campus Neues Palais	Universität Potsdam / SPSG
R.13	Flächendeckende Wegweisung für den Radverkehr	RV.4	Errichtung zusätzlicher Radwegweiser	KP Kaiser-Friedrich-Straße / Am Neuen Palais	Landeshauptstadt Potsdam
R.14	Flächendeckende Wegweisung für den Radverkehr	RV.4	Errichtung zusätzlicher Radwegweiser	Campus Botanischer Garten	Landeshauptstadt Potsdam
R.15	Flächendeckende Informationen für Radfahrende	RV.4	zentrale Informationstafeln mit Beschreibung optimaler Radverbindungen zwischen den Campi sowie zu relevanten Zielen (z. B. Bahnhöfen oder Innenstadt)	alle Campi	Universität Potsdam
R.16	Flächendeckende Informationen für Radfahrende	RV.4	Online-Radfahrkarte mit Beschreibung optimaler Radverbindungen zwischen den Campi sowie zu relevanten Zielen (z. B. Bahnhöfen oder Innenstadt)	alle Campi	Universität Potsdam
R.17	Förderung Radnutzung	-	betriebliches E-Bike-Leasing	alle Campi	Universität Potsdam / Leasing-Anbieter
R.18	Förderung Radnutzung	-	Entwicklung einer digitalen Plattform (Webseite / App) für radverkehrsbezogene Angebote und Dienstleistungen (z. B. Ausleihe von Dienst- & Lastenrädern, Verfügbarkeit Bikesharing, Forum für Radfahrende etc.)	alle Campi	Universität Potsdam
R.19	Erhöhung Diebstahlschutz	-	Codierungsaktion für Fahrräder in Kooperation mit der Polizei	alle Campi	Universität Potsdam / Polizei
R.20	Förderung Radnutzung	-	Beschaffung weiterer (E-)Dienstfahrräder	alle Campi	Universität Potsdam
R.21	Förderung Radnutzung	-	Beschaffung von (E-)Lastenfahrrädern	alle Campi	Universität Potsdam

Anlage 11 Maßnahmenübersicht Teilkonzept ÖPNV

Nr.	Ziel der Maßnahme	Entspricht Leitziel	Maßnahme	Standort	Akteur
ÖPNV.1	Attraktive SPNV-Anbindung nach Berlin	ÖPNV.1	Maßnahmen zur Umsetzung des Fahrplänenentwurfs Deutschlandtakt (Angebotsausbau)	Bahnhof Park Sanssouci	DB / VBB
ÖPNV.2	Attraktive SPNV-Anbindung nach Berlin	ÖPNV.1	Maßnahmen zur Umsetzung des Fahrplänenentwurfs Deutschlandtakt (Angebotsausbau)	Bahnhof Golm	DB / VBB
ÖPNV.3	Straßenbahnanbindung Golm	ÖPNV.2	Prüfung einer Verlängerung des Straßenbahnnetzes	von Pappelallee über Potsdamer Str., Golmer Chaussee bis nach Golm	Landeshauptstadt Potsdam / Universität Potsdam / Science Park / ViP
ÖPNV.4	Verbesserung der ÖPNV-Anbindung der Campi	ÖPNV.2	Prüfung eines E-Bus-Shuttlekonzepts zur Einführung einer Shuttleverbindung zwischen den Campi	Golm – Neues Palais – Botanischer Garten bzw. Griebnitzsee – Rehbrücke	Universität Potsdam / Landeshauptstadt Potsdam / ViP
ÖPNV.5	Verbesserung der ÖPNV-Anbindung der Campi	ÖPNV.2	Prüfung einer Taktverdichtung der Linien 605 und 606 in Hauptverkehrszeit auf 15 min sowie Prüfung eines E-Shuttles zwischen Bahnhof Potsdam, Park, Sanssouci und Campus im Pendelbetrieb laufen (autonomes Fahrzeug)	Verbindung Science Park – Hauptbahnhof	Landeshauptstadt Potsdam / ViP
ÖPNV.6	Barrierefreier Zugang zur Haltestelle	ÖPNV.3	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle	Hst. Park Sanssouci (Geschw.-Scholl.Str. FR West)	Landeshauptstadt Potsdam
ÖPNV.7	Barrierefreier Zugang zur Haltestelle	ÖPNV.3	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle	Hst. Park Sanssouci (Geschw.-Scholl.Str. FR Ost)	Landeshauptstadt Potsdam
ÖPNV.8	Barrierefreier Zugang zur Haltestelle	ÖPNV.3	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle	Hst. Abzweig nach Eiche (FR West)	Landeshauptstadt Potsdam
ÖPNV.9	Barrierefreier Zugang zur Haltestelle	ÖPNV.3	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle	Hst. Abzweig nach Eiche (FR Nord)	Landeshauptstadt Potsdam
ÖPNV.10	Barrierefreier Zugang zur Haltestelle	ÖPNV.3	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle	Hst. Drachenhaus (FR West)	Landeshauptstadt Potsdam

Fortsetzung Anlage 11 Maßnahmenübersicht Teilkonzept ÖPNV

Nr.	Ziel der Maßnahme	Entspricht Leitziel	Maßnahme	Standort	Akteur
ÖPNV.11	Barrierefreier Zugang zur Haltestelle	ÖPNV.3	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle	Hst. Drachenhaus (FR Ost)	Landeshauptstadt Potsdam
ÖPNV.12	Barrierefreier Zugang zur Haltestelle	ÖPNV.3	(Voll-)Barrierefreier Ausbau der Haltestelle	Hst. Studentenwohnheim (FR West)	Landeshauptstadt Potsdam
ÖPNV.13	Barrierefreier Zugang zur Haltestelle	ÖPNV.3	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle	Hst. Studentenwohnheim (FR Ost)	Landeshauptstadt Potsdam
ÖPNV.14	Barrierefreier Zugang zur Haltestelle	ÖPNV.3	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle	Hst. Kaiser-Friedr.-Str. / Polizei (FR West)	Landeshauptstadt Potsdam
ÖPNV.15	Barrierefreier Zugang zur Haltestelle	ÖPNV.3	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle	Hst. Kaiser-Friedr.-Str. / Polizei (FR Ost)	Landeshauptstadt Potsdam
ÖPNV.16	Barrierefreier Zugang zur Haltestelle	ÖPNV.3	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle	Hst. Am Grünen Weg (FR West)	Landeshauptstadt Potsdam
ÖPNV.17	Barrierefreier Zugang zur Haltestelle	ÖPNV.3	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle	Hst. Am Grünen Weg (FR Ost)	Landeshauptstadt Potsdam
ÖPNV.18	Barrierefreier Zugang zur Haltestelle	ÖPNV.3	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle	Hst. Am alten Mörtelwerk (FR West)	Landeshauptstadt Potsdam
ÖPNV.19	Barrierefreier Zugang zur Haltestelle	ÖPNV.3	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle	Hst. Am alten Mörtelwerk (FR Ost)	Landeshauptstadt Potsdam
ÖPNV.20	Barrierefreier Zugang zur Haltestelle	ÖPNV.3	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle	Hst. Ecksteinweg	Landeshauptstadt Potsdam
ÖPNV.21	Barrierefreier Zugang zur Haltestelle	ÖPNV.3	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle	Hst. Baumschulenweg (FR West)	Landeshauptstadt Potsdam
ÖPNV.22	Barrierefreier Zugang zur Haltestelle	ÖPNV.3	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle	Hst. Baumschulenweg (FR Ost)	Landeshauptstadt Potsdam
ÖPNV.23	Barrierefreier Zugang zur Haltestelle	ÖPNV.3	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle	Hst. Ehrenpfortenbergstraße (FR West)	Landeshauptstadt Potsdam

Fortsetzung Anlage 11 Maßnahmenübersicht Teilkonzept ÖPNV

Nr.	Ziel der Maßnahme	Entspricht Leitziel	Maßnahme	Standort	Akteur
ÖPNV.24	Barrierefreier Zugang zur Haltestelle	ÖPNV.3	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle	Hst. Ehrenfortenbergsstraße (FR Ost)	Landeshauptstadt Potsdam
ÖPNV.25	Barrierefreier Zugang zur Haltestelle	ÖPNV.3	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle	Hst. Kuhforter Damm (FR West)	Landeshauptstadt Potsdam
ÖPNV.26	Barrierefreier Zugang zur Haltestelle	ÖPNV.3	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle	Hst. Kuhforter Damm (FR Ost)	Landeshauptstadt Potsdam
ÖPNV.27	Barrierefreier Zugang zur Haltestelle	ÖPNV.3	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle	Hst. Am Urnenfeld (FR Nord)	Landeshauptstadt Potsdam
ÖPNV.28	Barrierefreier Zugang zur Haltestelle	ÖPNV.3	(Voll-)Barrierefreier Ausbau der Haltestelle	Hst. Am Urnenfeld (FR Ost)	Landeshauptstadt Potsdam
ÖPNV.29	Verbesserung der Haltestellenausstattung	-	Errichtung eines Wetterschutzes	Hst. Campus Universität / Lindenallee (FR Nord)	Landeshauptstadt Potsdam
ÖPNV.30	Attraktivierung des ÖPNV	-	Einführung Mitarbeitenticket VBB (Firmenticket)	-	Universität Potsdam, VBB
ÖPNV.31	Stärkung des Umweltverbunds	-	Prüfung Kostenstruktur Semesterticket Senkung der Kosten & Beibehaltung der Reichweite evtl. Angebot ausweiten	-	Universität Potsdam, VBB, ViP

Anlage 12 Maßnahmenübersicht Teilkonzept MIV

Nr.	Ziel der Maßnahme	Entspricht Leitziel	Maßnahme	Standort	Akteur
MIV.1.1	Parkraumkonzept Campus Golm	MIV.1	Schaffung von insgesamt 50 Stellplätzen	Golm-Nord im Bereich der Neubauten am Institut für Informatik	Universität Potsdam
MIV.1.2	Parkraumkonzept Campus Golm	MIV.1	Wegfall aller Stellplätze mit Ausnahme Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Personen und Betriebsmanagement	Hauptcampus Golm	Universität Potsdam
MIV.1.3	Parkraumkonzept Campus Golm	MIV.1	Errichtung zusätzlicher Zufahrtsbeschränkungen	Strecke östlich Haus 27	Universität Potsdam
MIV.1.4	Parkraumkonzept Campus Golm	MIV.1	Errichtung zusätzlicher Zufahrtsbeschränkungen	Strecke östlich Haus 8	Universität Potsdam
MIV.1.5	Parkraumkonzept Campus Golm	MIV.1	Errichtung zusätzlicher Zufahrtsbeschränkungen	Strecke östlich Haus 6	Universität Potsdam
MIV.1.6	Parkraumkonzept Campus Golm	MIV.1	Errichtung zusätzlicher Zufahrtsbeschränkungen	Strecke östlich Haus 31	Universität Potsdam
MIV.1.7	Parkraumkonzept Campus Golm	MIV.1	Errichtung zusätzlicher Zufahrtsbeschränkungen	Strecke östlich Haus 24	Universität Potsdam
MIV.1.8	Parkraumkonzept Campus Golm	MIV.1	Schaffung von 25 neuen Stellplätzen	südlich Hauptcampus	Universität Potsdam
MIV.1.9	Parkraumkonzept Campus Golm	MIV.1	Schaffung dynam. Anzeigen (mind. 1)	Karl-Liebk.-Str. südl. Campus	Universität Potsdam, Landeshauptstadt Potsdam
MIV.2.1	Parkraumkonzept Campus Neues Palais	MIV.1	Rückbau der Stellplätze in Bauphase 1	westlich Straße Am Neuen Palais	Universität Potsdam, SPSG
MIV.2.2	Parkraumkonzept Campus Neues Palais	MIV.1	Rückbau der Stellplätze in Bauphase 2	westlich Straße Am Neuen Palais	Universität Potsdam, SPSG
MIV.2.3	Parkraumkonzept Campus Neues Palais	MIV.1	Rückbau der Stellplätze in Bauphase 3	westlich Straße Am Neuen Palais	Universität Potsdam, SPSG

Fortsetzung Anlage 12 Maßnahmenübersicht Teilkonzept MIV

Nr.	Ziel der Maßnahme	Entspricht Leitziel	Maßnahme	Standort	Akteur
MIV.2.4	Parkraumkonzept Campus Neues Palais	MIV.1	Rückbau der Stellplätze in Bauphase 4	westlich Straße Am Neuen Palais	Universität Potsdam, SPSG
MIV.2.5	Parkraumkonzept Campus Neues Palais	MIV.1	Rückbau der Stellplätze in Bauphase 5	westlich Straße Am Neuen Palais	Universität Potsdam, SPSG
MIV.2.6	Parkraumkonzept Campus Neues Palais	MIV.1	Erweiterung Parkplatz P1 um ca. 90 Stellplätze sowie Errichtung entsprechender Zufahrt	nördlicher Campusbereich	Universität Potsdam, SPSG
MIV.2.7	Parkraumkonzept Campus Neues Palais	MIV.1	Übernahme Parkplatz P5 und Erweiterung auf insgesamt 256 Stellplätze	südlicher Campusbereichs	Universität Potsdam, SPSG
MIV.2.8	Parkraumkonzept Campus Neues Palais	MIV.1	Schaffung dynam. Anzeigen (mind. 2)	Straße Am Neuen Palais	Universität Potsdam, Landeshauptstadt Potsdam
MIV.3.1	Ausbau der E-Ladeinfrastruktur	MIV.2	Erarbeitung E-Ladesäulenkonzept	Campus Golm	Universität Potsdam
MIV.3.2	Ausbau der E-Ladeinfrastruktur	MIV.2	Umsetzung (Bau) der Ladesäulen und Evaluierung der Nutzung	Campus Golm	Universität Potsdam / Landeshauptstadt Potsdam / SPSG / Dritte (Betreiber)
MIV.3.3	Ausbau der E-Ladeinfrastruktur	MIV.2	Sukzessive Anpassung und weiterführende Evaluierung	Campus Golm	Universität Potsdam / SPSG
MIV.4.1	Ausbau der E-Ladeinfrastruktur	MIV.2	Erarbeitung E-Ladesäulenkonzept	Campus Neues Palais	Universität Potsdam
MIV.4.2	Ausbau der E-Ladeinfrastruktur	MIV.2	Umsetzung (Bau) der Ladesäulen und Evaluierung der Nutzung	Campus Neues Palais	Universität Potsdam / Landeshauptstadt Potsdam / SPSG / Dritte (Betreiber)
MIV.4.3	Ausbau der E-Ladeinfrastruktur	MIV.2	Sukzessive Anpassung und weiterführende Evaluierung	Campus Neues Palais	Universität Potsdam / SPSG
MIV.5	Erhöhung des Kfz-Besetzungsgrads sowie Verringerung von Kfz-Fahrten	-	Bereitstellung einer Mitfahrbank	Campus Golm	Universität Potsdam
MIV.6	Erhöhung des Kfz-Besetzungsgrads sowie Verringerung von Kfz-Fahrten	-	Bereitstellung einer Mitfahrbank	Campus Neues Palais	Universität Potsdam

Fortsetzung Anlage 12 Maßnahmenübersicht Teilkonzept MIV

Nr.	Ziel der Maßnahme	Entspricht Leitziel	Maßnahme	Standort	Akteur
MIV.7	Erhöhung des Kfz-Besetzungsgrads sowie Verringerung von Kfz-Fahrten	-	Bereitstellung einer Mitfahrbank	Campus Botanischer Garten	Universität Potsdam
MIV.8	Nutzergerechtes Parkraumangebot, Familienförderung		Berücksichtigung familiengerechter Stellplätze (Eltern-Kind-Stellplätze) bei Schaffung neuer Stellplätze	Campus Golm	Universität Potsdam
MIV.9	Nutzergerechtes Parkraumangebot, Familienförderung		Berücksichtigung familiengerechter Stellplätze (Eltern-Kind-Stellplätze) bei Schaffung neuer Stellplätze	Campus Neues Palais	Universität Potsdam, SPSG
MIV.10	Minimierung der Flächenversiegelung bei neuen Stellplätzen		Verwendung von Rasengittersteinen (begrünte Stellplatzflächen)	Campus Golm	Universität Potsdam
MIV.11	Minimierung der Flächenversiegelung bei neuen Stellplätzen		Verwendung von Rasengittersteinen (begrünte Stellplatzflächen)	Campus Neues Palais	Universität Potsdam, SPSG
MIV.12	Förderung von Fahrgemeinschaften	-	Schaffung einer internen Mitfahrerzentrale (Abstimmung über Mobilitätsplattform)	-	Universität Potsdam

Anlage 13 Maßnahmenbewertung

Nr.	Maßnahme	Standort	Positive Indikatoren						Negative Indikatoren		Gesamt- bewertung
			Verkehrs- sicherheit	Erreichbarkeit	Umwelt- verträglichkeit	Flächend. Erschließung	Aufenthalts- qualität	Umfassende Orientierung	Kosten	Umsetzbarkeit	
F.1	Errichtung straßenbegleitender Gehweg	Maulbeerallee	1	2	0	1	0	0	-2	-1	1
F.2	Barrierefreier Ausbau der straßenbegleitenden Gehwege	Straße Am Neuen Palais	1	2	0	1	0	0	-2	-1	1
F.3	Errichtung eines durchgehenden (straßenbegleitenden) Gehwegs	Straße Am Neuen Palais	1	2	0	1	0	0	-2	-1	1
F.4	Bedarfsgerechtes Absenken von Bordsteinen sowie bedarfsgerechte Ausbildung der Seitenraumbofläche	KP Am Neuen Palais / Geschwister-Scholl-Str.	1	2	0	1	0	0	-1	-1	2
F.5	Ausbildung von Komfortstreifen aus geschliffenem / geschnittenem Pflaster	Nord-Süd-Achse im Betriebsgelände Neues Palais	1	2	0	1	0	0	-1	-2	1
F.6	Ausbildung von Komfortstreifen aus geschliffenem / geschnittenem Pflaster	Weg südlich Haus 12 im Betriebsgelände Neues Palais	1	2	0	1	0	0	-1	-2	1
F.7	Ausbildung von Komfortstreifen aus geschliffenem / geschnittenem Pflaster	Weg nördlich Haus 8 im Betriebsgelände Neues Palais	1	2	0	1	0	0	-1	-2	1
F.8	Neugestaltung des vorhandenen Gehwegs	Gehweg zwischen Campus Neues Palais und Knotenpunkt Am Neuen Palais / Kaiser-Friedrich-Straße	1	2	0	1	0	0	-1	-1	2
F.9	Einführung eines flächendeckenden Wegweisungssystems; Errichtung von 9 Übersichtskarten (Stelen) sowie 24 Wegweisern (Pfeilwegweiser)	Campus Golm	0	1	0	2	0	2	-1	0	4
F.10	Einführung eines flächendeckenden Wegweisungssystems; Errichtung von 6 Übersichtskarten (Stelen) sowie 21 Wegweisern (Pfeilwegweiser)	Campus Neues Palais	0	1	0	2	0	2	-1	0	4
F.11	Errichtung Fußgängerüberweg	Karl-Liebknecht-Straße (Höhe Bahnhofshaus)	2	1	0	0	0	0	-1	-1	1
F.12	Errichtung einer Mittelinsel	KP Am Neuen Palais / Geschwister-Scholl-Str. Zufahrt Geschwister-Scholl-Str.	2	2	0	0	0	0	-1	-1	2
F.13	Errichtung einer Lichtsignalanlage	Am Neuen Palais (auf Höhe Bibliothek bzw. Cafeteria Am Neuen Palais)	2	1	0	0	0	0	-1	-1	1
F.12	Errichtung überdachter Outdoorarbeitsplätze	Campus Golm	0	0	0	0	2	0	-1	0	1
F.13	Errichtung überdachter Outdoorarbeitsplätze	Campus Neues Palais	0	0	0	0	2	0	-1	0	1
F.16	Schaffung aktiver Wege mit Sportflächen am Wegesrand	Campus Golm	0	0	0	0	2	0	-1	0	1
F.17	Schaffung aktiver Wege mit Sportflächen am Wegesrand	Campus Neues Palais	0	0	0	0	2	0	-1	0	1
F.18	Schaffung eines digitalen Informations-systems über rollstuhlgerechte und barrierefreie Gebäudezugänge (digitale Plattform z. B. Website, App)	alle Campi	0	2	0	0	0	2	-1	0	3

Fortsetzung Anlage 13 Maßnahmenbewertung

Nr.	Maßnahme	Standort	Positive Indikatoren						Negative Indikatoren		Gesamt- bewertung
			Verkehrs- sicherheit	Erreichbarkeit	Umwelt- verträglichkeit	Flächend. Erschließung	Aufenthalts- qualität	Umfassende Orientierung	Kosten	Umsetzbarkeit	
R.1	Errichtung eines straßenbegleitenden gemeinsamen Geh- und Radwegs	Kuhfortdamm zwischen Lindenallee und Am Urnenfeld	2	2	1	1	0	0	-2	-1	3
R.2	Markierung von Schutzstreifen	Maulbeerallee	1	2	1	1	0	0	-1	-1	3
R.3	Verbesserung des Pflasterbelags (z. B. über Komfortstreifen)	Campus Neues Palais zwischen Lindenallee und Ökonomieweg	1	1	0	2	0	0	-1	-2	1
R.4	Ersetzen der 106 Vorderradhalter durch 53 Fahrradbügel	Campus Botanischer Garten	0	1	0	2	0	0	-1	-1	1
R.5	zusätz. Errichtung von 10 überdachten Fahrradbügel	Campus Botanischer Garten	0	1	0	2	0	0	-1	-1	1
R.6	Ersetzen der 264 Vorderradhalter durch 132 Fahrradbügel	Campus Neues Palais	0	1	0	2	0	0	-1	-1	1
R.7	Errichtung von 127 zusätzl. Fahrradbügel	Campus Neues Palais	0	1	0	2	0	0	-1	-1	1
R.8	Überdachung von 100 bis 150 Anlagen	Campus Neues Palais	0	1	0	2	0	0	-1	-1	1
R.9	Ersetzen der 47 Vorderradhalter durch 24 Fahrradbügel	Campus Golm	0	1	0	2	0	0	-1	-1	1
R.10	Überdachung von 200 bis 250 Fahrradbügel	Campus Golm	0	1	0	2	0	0	-1	-1	1
R 11.1	Erarbeitung E-Ladesäulenkonzept										
R 11.2	Umsetzung (Bau) der Ladesäulen und Evaluierung der Nutzung	Campus Golm	0	1	2	1	0	0	-1	0	3
R 11.3	Sukzessive Erweiterung und weiterführende Evaluierung										
R 12.1	Erarbeitung E-Ladesäulenkonzept										
R 12.2	Umsetzung (Bau) der Ladesäulen und Evaluierung der Nutzung	Campus Neuen Palais	0	1	2	1	0	0	-1	0	3
R 12.3	Sukzessive Erweiterung und weiterführende Evaluierung										
R.13	Errichtung zusätzlicher Radwegweiser	KP Kaiser-Friedrich-Straße / Am Neuen Palais	0	0	0	2	0	2	0	-1	3
R 14	Errichtung zusätzlicher Radwegweiser	Campus Botanischer Garten	0	0	0	2	0	2	0	-1	3
R.15	zentrale Informationstafeln mit Beschreibung optimaler Radverbindungen zwischen den Campi sowie zu relevanten Zielen (z. B. Bahnhöfen oder Innenstadt)	alle Campi	0	0	0	2	0	2	0	0	4
R.16	Online-Radfahrkarte mit Beschreibung optimaler Radverbindungen zwischen den Campi sowie zu relevanten Zielen (z. B. Bahnhöfen oder Innenstadt)	alle Campi	0	0	0	2	0	2	0	0	4
R.17	betriebliches E-Bike-Leasing	alle Campi	0	1	2	0	0	0	0	0	3
R.18	Entwicklung einer digitalen Plattform für radverkehrsbezogene Angebote und Dienstleistungen	alle Campi	0	1	2	0	0	0	0	0	3
R.19	Codierungsaktion für Fahrräder in Kooperation mit der Polizei	alle Campi	0	0	1	0	0	0	0	0	1
R.20	Beschaffung weiterer (E-)Dienstfahrräder	alle Campi	0	1	2	0	0	0	-1	0	2
R.21	Beschaffung von (E-)Lastenfahrrädern	alle Campi	0	1	2	0	0	0	-1	0	2

Fortsetzung Anlage 13 Maßnahmenbewertung

Nr.	Maßnahme	Standort	Positive Indikatoren						Negative Indikatoren		Gesamt- bewertung
			Verkehrs- sicherheit	Erreichbarkeit	Umwelt- verträglichkeit	Flächend. Erschließung	Aufenthalts- qualität	Umfassende Orientierung	Kosten	Umsetzbarkeit	
ÖPNV.1	Maßnahmen zur Umsetzung des Fahrplanentwurfs Deutschlandtakt (Angebotsausbau)	Bahnhof Park Sanssouci	0	2	2	2	0	0	-2	-2	2
ÖPNV.2	Maßnahmen zur Umsetzung des Fahrplanentwurfs Deutschlandtakt (Angebotsausbau)	Bahnhof Golm	0	2	2	2	0	0	-2	-2	2
ÖPNV.3	Prüfung einer Verlängerung des Straßenbahnnetzes	von Pappelallee über Potsdamer Str., Golmer Chaussee bis nach Golm	0	2	2	1	0	0	-2	-2	1
ÖPNV.4	Prüfung eines E-Bus-Shuttlekonzepts zur Einführung einer Shuttleverbindung zwischen den Campi	Golm - Neues Palais - Botanischer Garten bzw. Griebnitzsee - Rehrbrücke	0	2	2	2	0	0	-2	-2	2
ÖPNV.5	Prüfung einer Taktverdichtung der Linien 605 und 606 in Hauptverkehrszeit auf 15 min sowie Prüfung eines E-Shuttles zwischen Bahnhof Potsdam, Park, Sanssouci und Campus im Pendelbetrieb laufen (autonomes Fahrzeug)	Verbindung Science Park - Hauptbahnhof	0	2	0	2	0	0	-1	-2	1
ÖPNV.6	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle	Hst. Park Sanssouci (Geschw.-Scholl.Str. FR West)	2	2	0	0	0	0	-1	-1	2
ÖPNV.7	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle	Hst. Park Sanssouci (Geschw.-Scholl.Str. FR Ost)	2	2	0	0	0	0	-1	-1	2
ÖPNV.8	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle	Hst. Abzweig nach Eiche (FR West)	2	2	0	0	0	0	-1	-1	2
ÖPNV.9	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle	Hst. Abzweig nach Eiche (FR Nord)	2	2	0	0	0	0	-1	-1	2
ÖPNV.10	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle	Hst. Drachenhäuser (FR West)	2	2	0	0	0	0	-1	-1	2
ÖPNV.11	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle	Hst. Drachenhäuser (FR Ost)	2	2	0	0	0	0	-1	-1	2
ÖPNV.12	(Voll-)Barrierefreier Ausbau der Haltestelle	Hst. Studentenwohnheim (FR West)	2	2	0	0	0	0	-1	-1	2
ÖPNV.13	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle	Hst. Studentenwohnheim (FR Ost)	2	2	0	0	0	0	-1	-1	2
ÖPNV.14	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle	Hst. Kaiser-Friedr.-Str. / Polizei (FR West)	2	2	0	0	0	0	-1	-1	2
ÖPNV.15	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle	Hst. Kaiser-Friedr.-Str. / Polizei (FR Ost)	2	2	0	0	0	0	-1	-1	2
ÖPNV.16	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle	Hst. Am Grünen Weg (FR West)	2	2	0	0	0	0	-1	-1	2
ÖPNV.17	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle	Hst. Am Grünen Weg (FR Ost)	2	2	0	0	0	0	-1	-1	2
ÖPNV.18	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle	Hst. Am alten Mörtelwerk (FR West)	2	2	0	0	0	0	-1	-1	2
ÖPNV.19	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle	Hst. Am alten Mörtelwerk (FR Ost)	2	2	0	0	0	0	-1	-1	2

Fortsetzung Anlage 13 Maßnahmenbewertung

Nr.	Maßnahme	Standort	Positive Indikatoren						Negative Indikatoren		Gesamt- bewertung
			Verkehrs- sicherheit	Erreichbarkeit	Umwelt- verträglichkeit	Flächend. Erschließung	Aufenthalts- qualität	Umfassende Orientierung	Kosten	Umsetzbarkeit	
ÖPNV.20	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle	Hst. Ecksteinweg	2	2	0	0	0	0	-1	-1	2
ÖPNV.21	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle	Hst. Baumschulenweg (FR West)	2	2	0	0	0	0	-1	-1	2
ÖPNV.22	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle	Hst. Baumschulenweg (FR Ost)	2	2	0	0	0	0	-1	-1	2
ÖPNV.23	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle	Hst. Ehrenpfortenbergstraße (FR West)	2	2	0	0	0	0	-1	-1	2
ÖPNV.24	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle	Hst. Ehrenpfortenbergstraße (FR Ost)	2	2	0	0	0	0	-1	-1	2
ÖPNV.25	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle	Hst. Kuhforter Damm (FR West)	2	2	0	0	0	0	-1	-1	2
ÖPNV.26	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle	Hst. Kuhforter Damm (FR Ost)	2	2	0	0	0	0	-1	-1	2
ÖPNV.27	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle	Hst. Am Urnenfeld (FR Nord)	2	2	0	0	0	0	-1	-1	2
ÖPNV.28	(Voll-)Barrierefreier Ausbau der Haltestelle	Hst. Am Urnenfeld (FR Ost)	2	2	0	0	0	0	-1	-1	2
ÖPNV.29	Errichtung eines Wetterschutzes	Hst. Campus Universität / Lindenallee (FR Nord)	2	2	0	0	0	0	-1	-1	2
ÖPNV.30	Einführung Mitarbeitenticket VBB (Firmenticket)	-	2	2	0	0	0	0	-1	-1	2
ÖPNV.31	Prüfung Kostenstruktur Semesterticket Senkung der Kosten & Beibehaltung der Reichweite evtl. Angebot ausweiten	-	0	1	2		0	0	0	-2	1

Fortsetzung Anlage 13: Maßnahmenbewertung

Nr.	Maßnahme	Standort	Positive Indikatoren						Negative Indikatoren		Gesamt- bewertung
			Verkehrs- sicherheit	Erreichbarkeit	Umwelt- verträglichkeit	Flächend. Erschließung	Aufenthalts- qualität	Umfassende Orientierung	Kosten	Umsetzbarkeit	
MIV.1	Umsetzung des erarbeiteten Parkraumkonzepts	Campus Golm	1	1	2	0	2	0	-2	0	4
MIV.2	Umsetzung des erarbeiteten Parkraumkonzepts	Campus Neues Palais	1	1	2	0	2	0	-2	0	4
	Erarbeitung E-Ladesäulenkonzept										
MIV.3	Umsetzung (Bau) der Ladesäulen und Evaluierung der Nutzung	Campus Golm	0	0	2	1	0	0	-1	-1	1
	Sukzessive Erweiterung und weiterführende Evaluierung										
	Erarbeitung E-Ladesäulenkonzept										
MIV.4	Umsetzung (Bau) der Ladesäulen und Evaluierung der Nutzung	Campus Neues Palais	0	0	2	1	0	0	-1	-1	1
	Sukzessive Erweiterung und weiterführende Evaluierung										
MIV.5	Bereitstellung einer Mitfahrbank	Campus Golm	0	1	2	0	0	0	-1	0	2
MIV.6	Bereitstellung einer Mitfahrbank	Campus Neues Palais	0	1	2	0	0	0	-1	0	2
MIV.7	Bereitstellung einer Mitfahrbank	Campus Botanischer Garten	0	1	2	0	0	0	-1	0	2
MIV.8	Berücksichtigung familiengerechter Stellplätze (Eltern-Kind-Stellplätze) bei Schaffung neuer Stellplätze	Campus Golm	1	1	0	0	0	0	-1	0	1
MIV.9	Berücksichtigung familiengerechter Stellplätze (Eltern-Kind-Stellplätze) bei Schaffung neuer Stellplätze	Campus Neues Palais	1	1	0	0	0	0	-1	0	1
MIV.10	Verwendung von Rasengittersteinen (begrünte Stellplatzflächen)	Campus Golm	0	0	2	0	0	0	-1	0	1
MIV.11	Verwendung von Rasengittersteinen (begrünte Stellplatzflächen)	Campus Neues Palais	0	0	2	0	0	0	-1	0	1
MIV.12	Schaffung einer internen Mitfahrerzentrale (Abstimmung über eine webbasierte Plattform)	-	0	1	2	0	0	0	-1	0	2

Anlage 14 Kostenschätzung ausgewählter Maßnahmen

Nr.	Ziele der Maßnahme	Maßnahme	Standort (Straßenabschnitt / Campus)	Kosten
F.5	Barrierefreie Durchwegung des Betriebsgeländes Am Neuen Palais	Ausbildung von Komfortstreifen aus geschliffenem / geschnittenem Pflaster	Nord-Süd-Achse im Betriebsgelände Neues Palais	70.000 €
F.6	Barrierefreie Durchwegung des Betriebsgeländes Am Neuen Palais	Ausbildung von Komfortstreifen aus geschliffenem / geschnittenem Pflaster	Weg südlich Haus 12 im Betriebsgelände Neues Palais	10.000 €
F.7	Barrierefreie Durchwegung des Betriebsgeländes Am Neuen Palais	Ausbildung von Komfortstreifen aus geschliffenem / geschnittenem Pflaster	Weg nördlich Haus 8 im Betriebsgelände Neues Palais	10.000 €
F.9	Verbesserung der fußläufigen Erschließung sowie der Orientierung auf dem Campus	Einführung eines flächendeckenden Wegweisungssystems; Errichtung von 9 Übersichtskarten (Stelen) sowie 24 Wegweisern (Pfeilwegweiser)	Campus Golm	120.000 €
F.10	Verbesserung der fußläufigen Erschließung sowie der Orientierung auf dem Campus	Einführung eines flächendeckenden Wegweisungssystems; Errichtung von 6 Übersichtskarten (Stelen) sowie 21 Wegweisern (Pfeilwegweiser)	Campus Neues Palais	100.00 €
R.3	Hochwertige Radverbindung auf den Campi	Verbesserung des Pflasterbelags (z. B. über Komfortstreifen)	Campus Neues Palais zwischen Straße Am Neuen Palais und Ökonomieweg	20.000 €
R.4	Gewährleistung bedarfsgerechtes Angebot an Radabstellanlagen	Ersetzen der 106 Vorderradhalter durch 53 Fahrradbügel	Campus Botanischer Garten	30.000 €
R.5	Gewährleistung bedarfsgerechtes Angebot an Radabstellanlagen	zusätz. Errichtung von 10 überdachten Fahrradbügel	Campus Botanischer Garten	5.000 €
R.6	Gewährleistung bedarfsgerechtes Angebot an Radabstellanlagen	Ersetzen der 264 Vorderradhalter durch 132 Fahrradbügel	Campus Neues Palais	70.000 €
R.7	Gewährleistung bedarfsgerechtes Angebot an Radabstellanlagen	Errichtung von 127 zusätzl. Fahrradbügel	Campus Neues Palais	70.000 €
R.9	Gewährleistung bedarfsgerechtes Angebot an Radabstellanlagen	Ersetzen der 47 Vorderradhalter durch 24 Fahrradbügel	Campus Golm	15.000 €
R.10	Gewährleistung bedarfsgerechtes Angebot an Radabstellanlagen	Überdachung bestehender Fahrradbügel (200-250 Stück)	Campus Golm	200.000 €

Fortsetzung Anlage 14: Kostenschätzung ausgewählter Maßnahmen

Nr.	Ziele der Maßnahme	Maßnahme	Standort (Straßenabschnitt / Campus)	Kosten
R.11	Ausbau der E-Ladeinfrastruktur	Planung Et Bereitstellung von E-Ladesäulen für Elektrofahräder	Campus Golm	2.500 € (pro Ladeschrank, 6 bis 12 Spinde)
R.12	Ausbau der E-Ladeinfrastruktur	Planung Et Bereitstellung von E-Ladesäulen für Elektrofahräder	Campus Neues Palais	2.500 € (pro Ladeschrank, 6 bis 12 Spinde)
R.15	Flächendeckende Informationen für Radfahrende	zentrale Informationstafeln mit Beschreibung optimaler Radverbindungen zwischen den Campi sowie zu relevanten Zielen (z. B. Bahnhöfen oder Innenstadt)	alle Campi	1.000 € pro Tafel
R.20	Stärkung des Umweltverbunds	Beschaffung weiterer (E-)Dienstfahräder	alle Campi	2.500 € (pro E-Bike)
R.21	Stärkung des Umweltverbunds	Beschaffung von (E-)Lastenfahrädern	alle Campi	2.500 € (pro Lastenrad)
ÖPNV.30	Stärkung des Umweltverbunds	VBB-Ticket für Beschäftigte	alle Campi	15 € pro Beschäftigte Et Monat
MIV.3	Ausbau der E-Ladeinfrastruktur	Planung Et Bereitstellung von E-Ladesäulen mit entsprechenden Stellplätzen	Campus Golm	5.000 € pro Ladesäule
MIV.4	Ausbau der E-Ladeinfrastruktur	Planung Et Bereitstellung von E-Ladesäulen mit entsprechenden Stellplätzen	Campus Neues Palais	5.000 € pro Ladesäule
MIV.5	Erhöhung des Kfz-Besetzungsgrads sowie Bündelung von Kfz-Fahrten	Bereitstellung einer Mitfahrbank	Campus Golm	2.500 €
MIV.6	Erhöhung des Kfz-Besetzungsgrads sowie Bündelung von Kfz-Fahrten	Bereitstellung einer Mitfahrbank	Campus Neues Palais	2.500 €
MIV.7	Erhöhung des Kfz-Besetzungsgrads sowie Bündelung von Kfz-Fahrten	Bereitstellung einer Mitfahrbank	Campus Botanischer Garten	2.500 €