



# Protokollauszug

aus der

## 74. öffentliche/nichtöffentliche Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Bauen, Wirtschaft und Entwicklung des ländlichen Raumes vom 30.01.2024

---

öffentlich

**Top 4.3 Projekt Campus LHP - Mobilitätskonzept bezüglich 23/SVV/0514  
23/SVV/1361  
zur Kenntnis genommen**

Herr Putz nimmt sein Rederecht wahr und mahnt die Einhaltung der Barrierefreiheit an.

Herr Beck (Geschäftsbereich Zentrale Verwaltung) geht auf die Anmerkungen von Herrn Putz ein und steht bezüglich der Mitteilungsvorlage für Nachfragen zur Verfügung (seine Präsentation ist im Ratsinformationssystem zur Sitzung eingestellt).

Herr Heinzel und Herr Jäkel äußern sich zum geplanten Wegfall des Großteils der Stellplätze.

Frau Böhme gibt zu bedenken, dass der Bahnhof Marquardt nicht barrierefrei ist.

Frau Dr. Günther erkundigt sich, ab wann die Mitarbeitenden die Möglichkeit haben das geplante Jobrad zu nutzen.

Auf die Nachfragen und Anmerkungen der Ausschussmitglieder geht Herr Beck ein. Zur Nutzung des Jobrades läuft derzeit eine Umfrage, die nach Abschluss Aufschluss über den Bedarf geben wird.

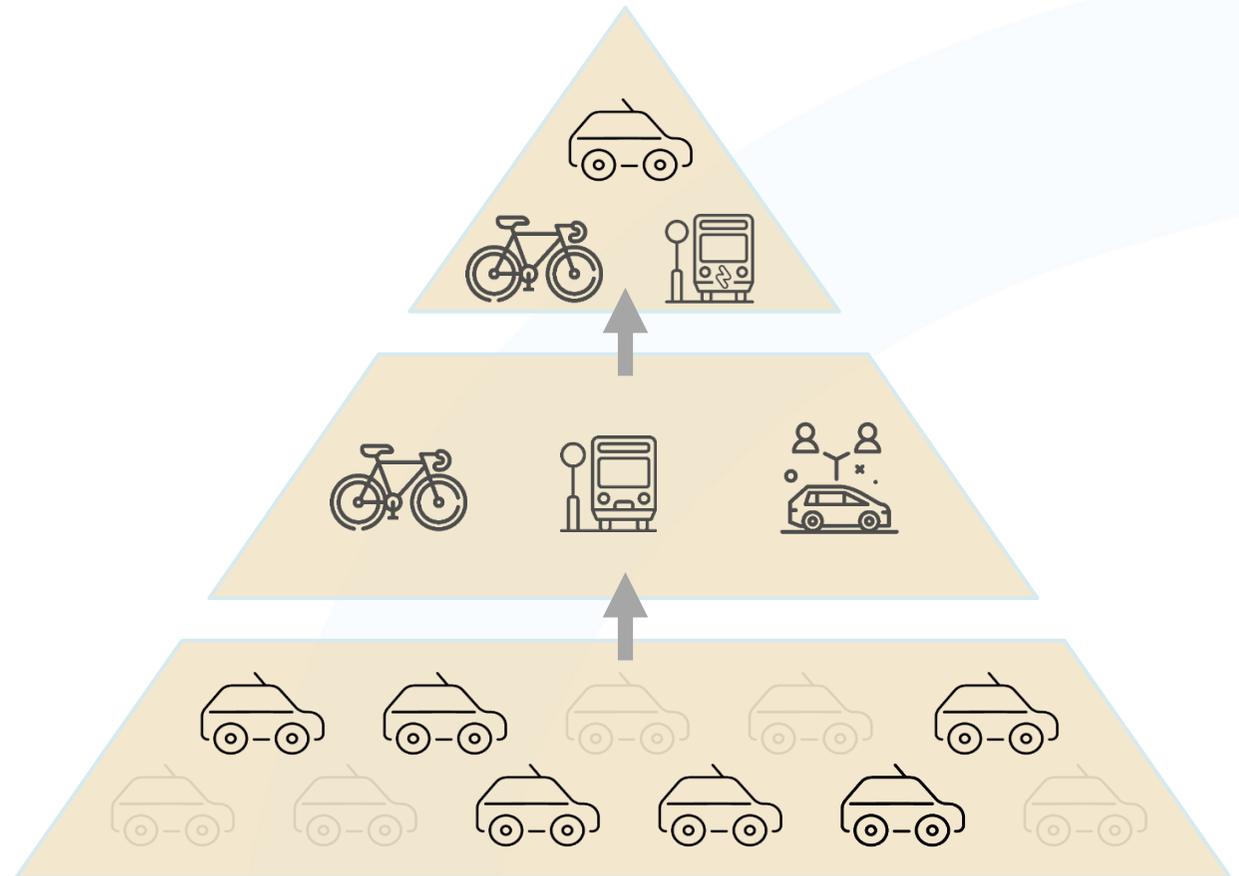
Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen, Wirtschaft und Entwicklung des ländlichen Raumes nimmt die Mitteilungsvorlage 23/SVV/1361 zur Kenntnis.

# Mobilitätskonzept für den Verwaltungscampus der Landeshauptstadt Potsdam Stand 10/2023

# VERDICHTUNG DES CAMPUS FÜHRT ZUR PLATZKNAPPHEIT AUF DEM GELÄNDE

Verschlimmerung des Parkdruckes droht

- Stand heute gibt es rd. 230 Parkplätze auf dem Gelände des Campus, davon sind einige zum aktuellen Zeitpunkt überplant. Rund 80 Stellplätze sollen erhalten bleiben
- Bei rd. 1.100 aktuell auf dem Campus ansässigen, von denen ca. 40% mit dem Auto kommen, reicht der Stellplatzbedarf schon heute nicht aus.
- Hinzu kommen Besuchende des Campus, die ebenfalls in Teilen mit dem Auto kommen
- Schon heute muss auf Alternativen ausgewichen werden: Es wird im Campusumfeld oder in Parkhäusern geparkt oder auf anderweitige Verkehrsmittel umgestiegen
- Bei einer Verdichtung des Campus auf ca. 1.600 Arbeitsplätze muss, bei schrumpfender Stellplatzanzahl, von einer Verschlechterung der Parkraumsituation ausgegangen werden
- Entsprechend soll mit der Ausweitung der verkehrlichen Angebote der Verkehr zum einen auf andere Verkehrsmittel als das eigene Auto verlagert werden



## Nachhaltige Verkehrsentwicklung der Innenstadt

- Verbesserung der Aufenthaltsqualität
- Reduzierung der Umweltbelastung
- Stärkung des Umweltverbundes
- Sicherung der Erreichbarkeit
- Klimagerechte Mobilität
- Flächengerechtigkeit



### Zukunftsorientierte Campusmobilität

- Zielgerichtete Fuß- und Radverkehrswege stärken
- Nachhaltige, elektrifizierte Mobilitätsinfrastruktur schaffen
- Vielseitiges Angebot an Shared-Mobility integrieren



### Visionär und erlebbar

- Bürgerorientiertes Gestalten der Angebote
- Innerbetriebliches Mobilitätsmanagement fördern
- Pkw-Stellplätze reduzieren und bündeln
- Wiedererkennbare Mobilitätspunkte mit Mehrwert – Anschlussangebote für alle (Bürger + MA) schaffen



### Energie- und Mobilitätswende verknüpfen

- Regenerative Energiegewinnung fördern
- Ladeinfrastruktur bereitstellen
- Verkehre dekarbonisieren



### Attraktiver Arbeitsstandort

- Einen autoarmen Campus etablieren
- Orte der Begegnung schaffen
- Einfache und komfortable An- und Abreise ermöglichen
- Kurze Wege und barrierefreie Wege innerhalb des Campus gestalten

# ANFORDERUNGEN DER VERWALTUNGSANGESTELLTEN AN DIE ARBEITSMOBILITÄT

Verschiedene Funktionen bedingen verschiedene Mobilitätsbedürfnisse

*Erwerbstätige auf dem Campus*

*Mobilitätsanforderungen*



*Verwaltungsmitarbeitende, die vornehmlich im Innendienst zu regulären Arbeitszeiten aktiv sind*

- An- und Abreise erfolgt häufig in Abhängigkeit zur Distanz zw. Arbeits- und Wohnort
- Die An- und Abreise erfolgt größtenteils mit dem Umweltverbund (Rad, ÖV, zu Fuß; zusammen ca. 60 %)



*Verwaltungsmitarbeitende mit Außendienstaktivitäten und/oder Arbeitszeiten außerhalb der Kernarbeitszeit*

- Aus Effizienz- und Verfügbarkeitsgründen ist das private Auto, der Dienstwagen oder ein Fahrzeug aus der Verwaltungsflotte häufig das Verkehrsmittel der Wahl.
- Die An- und Abreise kann mit dem Umweltverbund erfolgen, außerhalb der Kernarbeitszeiten müssen aber verlässliche Alternativen bereitstehen



*Verwaltungsmitarbeitende, deren Funktion unmittelbar mit der Nutzung von Dienstfahrzeugen in Verbindung steht*

- Fahrzeuge und zugehörige Stellplätze für Fahrzeuge der Verwaltungsflotte unabdingbar
- An- und Abreise kann auch mit dem Umweltverbund erfolgen

# ANFORDERUNGEN DER BESUCHER\*INNEN AN DIE MOBILITÄT

Verschiedene Funktionen bedingen verschiedene Mobilitätsbedürfnisse

<i>Besuchende</i>	<i>Mobilitätsanforderungen</i>
-------------------	--------------------------------



*Besuchende aus Potsdam*

- Reisen mit konkretem Anliegen und i.d.R. mit Termin an
- Sind wohnhaft in Potsdam und legen keine weiten Strecken für die Anreise zurück
- Verbinden den Besuch auf dem Verwaltungscampus mit anderen Aktivitäten in der Innenstadt
- Sind nicht zwangsläufig auf einen Stellplatz direkt vor Ort angewiesen
- Nur kurzweiliger Aufenthalt



*Besuchende von außerhalb*

- Reisen meist aus umliegenden Kommunen an
- Kommen häufig mit dem Auto
- Machen einen geringen Teil des Besucherverkehrsaufkommens aus
- Meist kurz- bis mittelweiliger Aufenthalt

# ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR

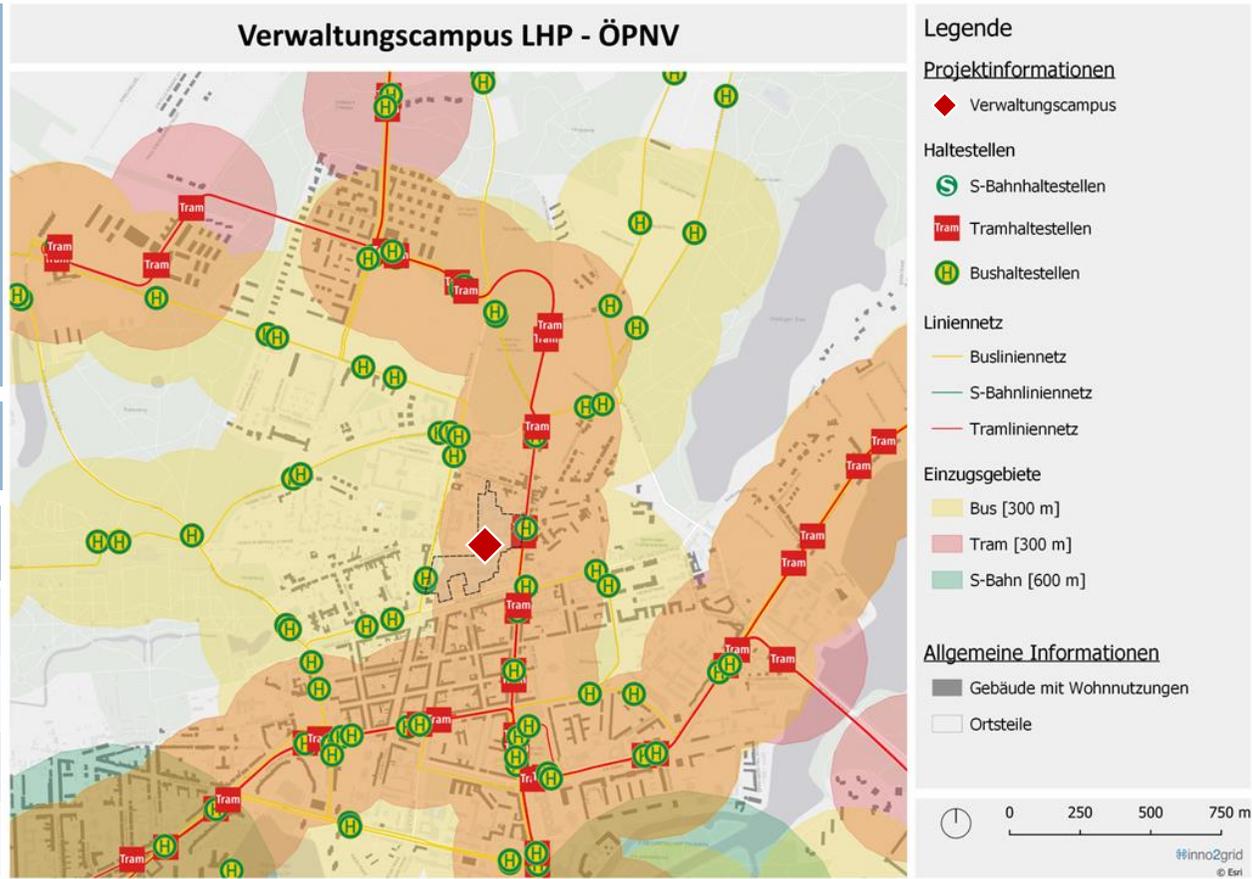
Zentrale Lage sorgt für gute Erreichbarkeit mittels ÖPNV

- Durch die zentrale Lage ist der Verwaltungscampus sowohl für Beschäftigte als auch für Besuchende mittels Bus & Bahn sehr gut zu erreichen
- Die östlich des Verwaltungscampus gelegene Haltestelle „Rathaus“ wird bedient durch
  - die Tramlinien 92 bzw. 96 im 15- bzw. 10- Minuten-Takt
  - die Buslinien 603, 604, 609, 638 und 697

*Der ÖPNV steht dem MIV nichts nach. Zwar ist die Reisezeit beim ÖPNV länger, dafür entfällt aber der Parksuchverkehr.*

Verkehrsmittel	Start	Ziel	Wegzeit
MIV*	Babelsberg	Rathaus	14 Min.**
ÖPNV	Babelsberg	Rathaus	21 Min.
MIV*	Brandenburger Vorstadt	Rathaus	7 Min.**
ÖPNV	Brandenburger Vorstadt	Rathaus	15 Min.

\* MIV = Motorisierter Individualverkehr  
 \*\* Ohne Parksuchverkehr

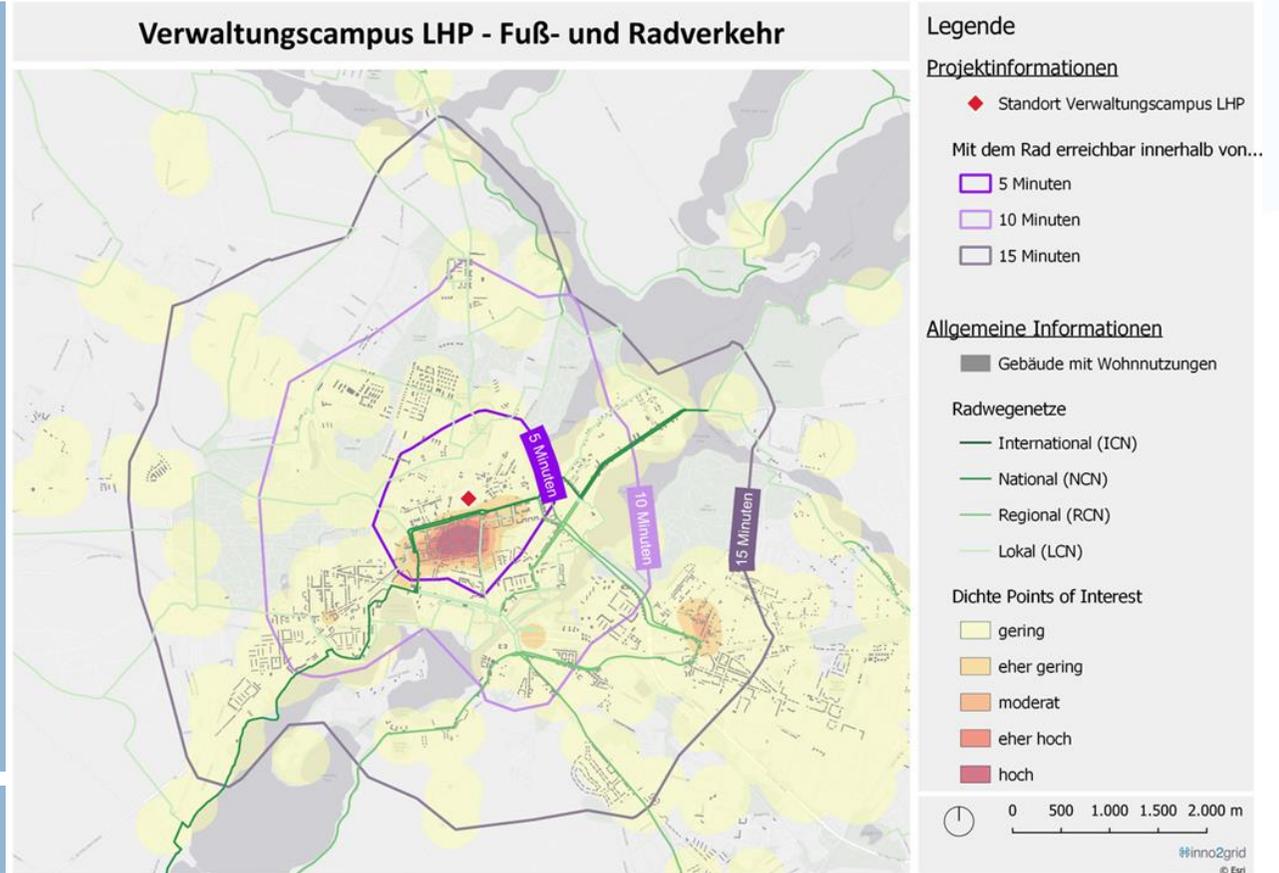


## FUß- UND RADVERKEHR

Ausgehend vom Campus können große Teile des Stadtgebietes mittels Rad innerhalb von 15 Minuten erreicht werden



- Die Größe der Stadt und die vergleichsweise gut ausgebaute Fahrradverkehrsinfrastruktur führen dazu, dass in Potsdam alles bequem mit dem Fahrrad erreichbar ist.
- Das schlägt sich auch in Umfragen nieder: Im Bundesvergleich gehört Potsdam zu den TOP 10 der fahrradfreundlichsten Kommunen in der Größenordnung 100.000 bis 200.000 Einwohnende\*
- Die Fahrradfreundlichkeit der Stadt zeigt Wirkung: im innerstädtischen Bereich werden rd. 31% aller Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt.
- Zusätzlich profitiert der Campus von der zentralen Lage. Von hier können große Teile des Stadtgebietes mittels Rad innerhalb von 15 Minuten erreicht werden
- Da Besuchende in großen Teilen auch aus Potsdam selbst sein werden, gilt es vor allem, Anreize zu schaffen, um den Besuchendenverkehr auf primär auf das Fahrrad zu verlagern.



*Das Mobilitätskonzept setzt auf guten Grundvoraussetzungen vor allem für den Radverkehr auf und muss diesen folglich fördern.*

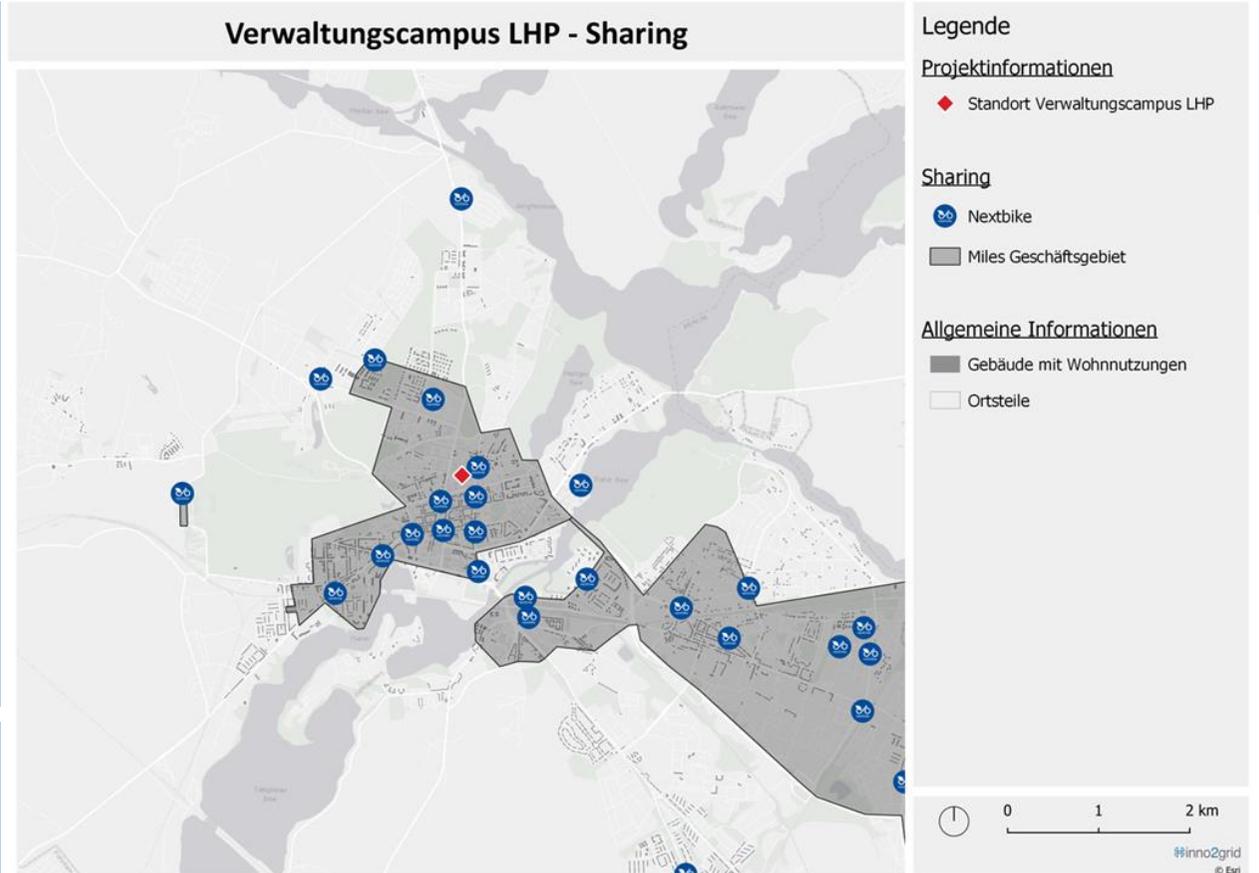
\* vgl. ADFC (2022): Fahrradklima-Test 2022

## SHARING-ANGEBOTE

Potsdamer Ausstattung mit Sharing-Angeboten gut, davon profitieren die zukünftigen Campus-Nutzende

- In Puncto Sharing profitiert Potsdam durch die Nähe zu Berlin: So kann bspw. ein Miles Carsharingfahrzeug in Berlin entliehen und in Potsdam zurückgegeben werden – und andersrum.
- Miles ist allerdings bisweilen der einzige größere Carsharing-Anbieter im freefloating Betriebssystem in Potsdam
- E-Kickscootersharingangebote hingegen gibt es viele: Mit Tier, Lime, Bird, Voi, Dott, Bolt und Jawls sind gleich sieben Anbieter in Potsdam aktiv
- Bemerkenswert ist aber vor allem die Dichte an Bikesharing-Stationen des Betreibers Nextbike. 31 Stationen sind über das gesamte Stadtgebiet verteilt – wesentlich mehr als in Städten vergleichbarer Größe.
- Die Angebote decken aber bei weitem nicht das gesamte Stadtgebiet ab. Damit kommen die Angebote nicht allen Erwerbstätigen und Besuchenden des Verwaltungscampus zu gute.

*Die Sharing-Infrastruktur ist gut ausgebaut, kommt aber nicht für alle Anwendungsfälle in Frage. Im Mobilitätskonzept sind auch Alternativen zum Bestand an Sharing-Infrastruktur zu berücksichtigen*



# MIV UND RUHENDER VERKEHR

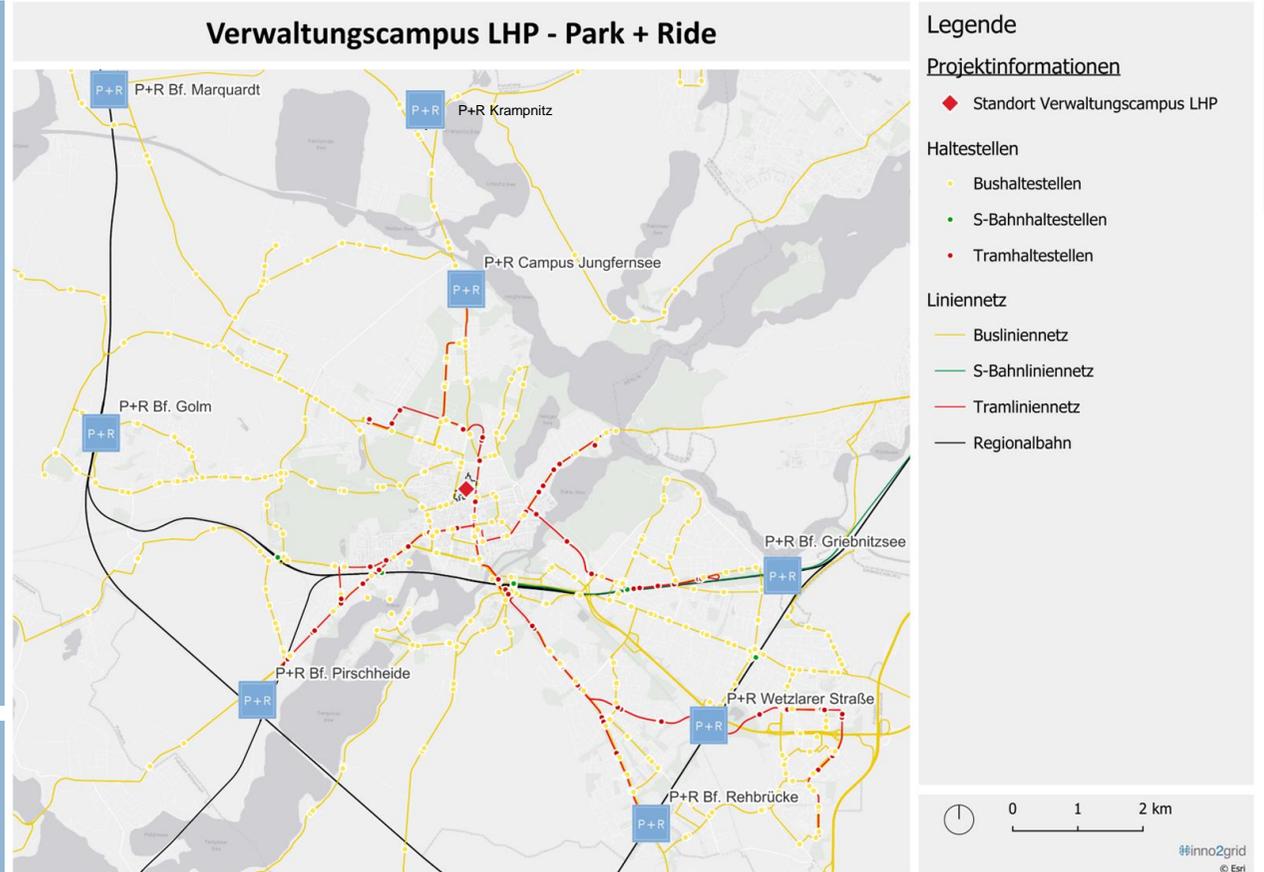
Parkdruck im Campusumfeld schon heute hoch, Abhilfe können anderweitige Parkieranlagen schaffen



- Der Parkraum ist sowohl auf dem Verwaltungscampus heute als auch in den umliegenden Straßen ausgelastet – der Parkdruck ist hoch
- Der Verwaltungscampus befindet sich im Bereich der Parkraumbewirtschaftungszone
- Die Stadt Potsdam verfolgt die Strategie, die Innenstadt weitestgehend vom bewegten und ruhenden MIV zu befreien\*
- Durch die Verdichtung des Verwaltungscampus kann von einer zusätzlichen Parkraumnachfrage sowohl durch Erwerbstätige als auch durch Besuchende ausgegangen werden
- gibt es sowohl im unmittelbaren Umfeld auch Parkieranlagen mit teils Kapazitäten wie bspw. das Karstadt-Parkhaus und das Parkhaus in den Bahnhofspassagen
- Ergänzend gibt es eine Reihe von P+R-Plätzen im äußeren Stadtbereich, von denen aus der Campus gut mit dem ÖPNV zu erreichen ist

*Das Parkraumangebot auf dem Gelände als auch im umgebenden Straßenraum kann die zusätzlich entstehende Parkraumnachfrage nicht auffangen. Entsprechend müssen Strategien entwickelt werden, um dieser Situation zu begegnen*

\* Nach Landeshauptstadt Potsdam (2022): Innenstadt - Straßenräume neu denken! Konzept zur Umnutzung von Straßenräumen

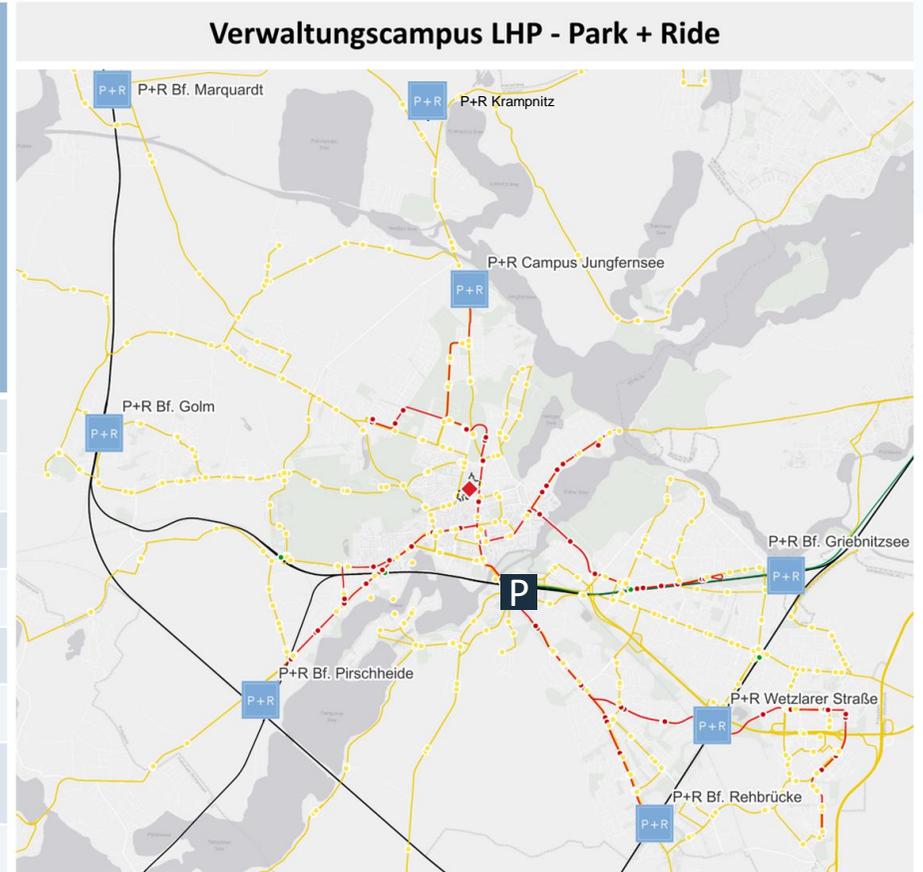


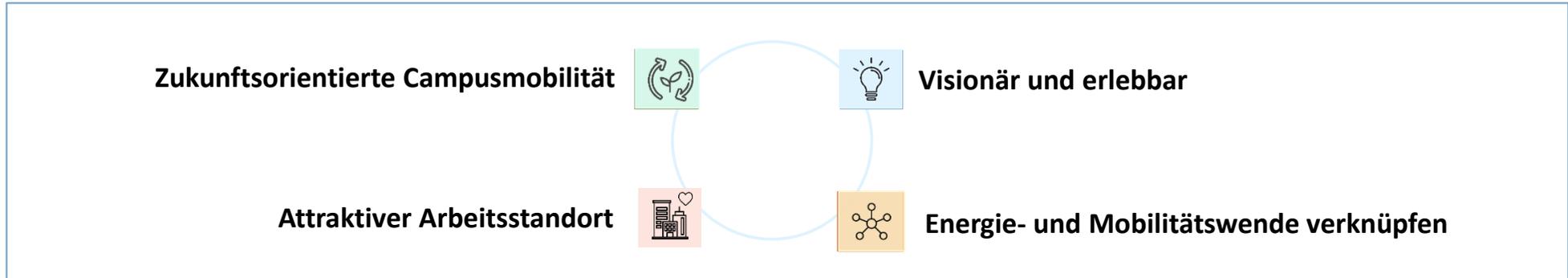
# PARKEN & PENDELN

Kostengünstige Parkieranlagen mit guter ÖV-Anbindung



Parkieranlage	Kapazität	Preis	Stellplatzbedarf nach Satzung (Bestand + Neubau; Unterdeckung ca. 219 Stellplätze)
P+R Campus Jungfersee	84	-	11
P+R Bf. Golm	50	-	7
P+R Bf. Griebnitzsee	80	-	11
P+R Wetzlarer Str.	73	-	10
P+R Bf. Rehbrücke	125	-	17
P+R Bf. Pirschheide	184	-	25
Bahnhofspassagen I+II	915	99€/Monat	40
P+R Krampnitz (in Planung)	100	-	4





<b>Infrastruktur/Wegenetz</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Stärkung des Fußwegenetzes</b></li> <li>• <b>Gestaltung der Wege</b></li> </ul>

<b>Campusübergreifende Maßnahmen</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Carsharing</li> <li>• Bikesharing</li> <li>• Digitale Informationsanzeigen</li> <li>• Parkraummanagement</li> </ul>

<b>Gebäudescharfe Infrastruktur</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ladeinfrastruktur</li> <li>• Fahrradabstellanlagen</li> <li>• DIY-Fahrradreparatur/ Fahrrad Café</li> <li>• Duschen</li> <li>• Mobilitätsstation</li> </ul>

<b>Mobilitätsmanagement und Anreizsysteme</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mobilitätsbudget</li> <li>• Mobilitätsmanager</li> <li>• Job-Ticket</li> <li>• Job-Rad</li> <li>• Veranstaltungen</li> <li>• Bewerbung des Angebots</li> <li>• Taktverdichtung ÖV</li> </ul>

# (TEIL-)EXKLUSIVES CAR-SHARING



## Beschreibung

- » A-to-A Sharing-Angebot
- » Mitarbeitende erhalten zu bestimmten Tageszeiten exklusiven Zugriff auf die Fahrzeuge
- » Verschiedene Fahrzeugklassen möglich
- » Integration der Firmenfahrzeuge

## Mehrwerte

- » Höhere Auslastung der Fahrzeuge
- » Flexibilität und Unabhängigkeit vom privaten Pkw schaffen
- » Bedarfsgerechte Mobilität durch Bereitstellung verschiedener Fahrzeugklassen
- » Ggf. Integration in die Verwaltungsflotte

## Best Practice

- » mobileeee
- » Cambio

## Akteure & Beteiligte

- » LHP
- » Sharing-Dienstleister, z.B. mobileeee, Cambio
- » ggf. ViP

## Beitrag zur Leitbilderreichung



MIV-Reduktion



Umsetzbarkeit



Kosten und Aufwand



## Beschreibung

- › Schaffung eines stationsbasierten öffentlichen Bikesharing-Systems an der Mobilitätsstation
- › Abgabe der Leihräder an derselben oder einer beliebigen Station

## Mehrwerte

- › Hohe Substitutionswirkung: Förderung des Radverkehrs, Entlastung des Straßenverkehrs und Senkung des Parkdrucks
- › Überbrückung der letzten Meile & Förderung des Umweltverbundes

## Best Practice

- › Lincoln-Siedlung in Darmstadt
- › LHP

## Akteure & Beteiligte

- › Mobilitätsdienstleister, z. B. nextbike, Call a Bike, movelo, Lime
- › ggf. ViP

## Beitrag zur Leitbilderreichung



MIV-Reduktion



Umsetzbarkeit



Kosten und Aufwand



## Beschreibung

- › Ermöglicht Laden des Fahrzeugs auf dem Campus
- › Verortung an Außenstellplätzen
- › Ladeinfrastrukturmanagement ermöglicht optimierten Ladeprozess

## Mehrwerte

- › Attraktivierung des Standorts
- › Komfort für Erwerbstätige auf dem Campus sowie Besuchende
- › Staatliche Förderung

## Best Practice

- › Stellwerk 60 in Köln
- › Lincoln-Siedlung in Darmstadt

## Akteure & Beteiligte

- › LHP
- › LIS-Dienstleister z.B. SWP
- › Sharing-Dienstleister

## Beitrag zur Leitbilderreichung



MIV-Reduktion



Umsetzbarkeit



Kosten und Aufwand



# FAHRRADABSTELLANLAGEN



## Beschreibung

- » Erhöhung der herzustellenden Fahrradstellplätze
- » Ergänzung und Qualifizierung von Radabstellanlagen: nah an den Gebäuden & barrierefrei
- » Berücksichtigung verschiedener Fahrradtypen

## Mehrwerte

- » Höherer Schutz vor Fahrraddiebstahl & Sicherung vor Beschädigung
- » Höherer Komfort und Sicherheitsempfinden für Radfahrende
- » Incentivierung des Fahrradverkehrs
- » für Besuchende werden frei zugängliche Fahrradabstellanlagen errichtet

## Best Practice

- » Fahrradloft in Berlin-Lichtenberg
- » Stellwerk 60 in Köln
- » Lincoln-Siedlung in Darmstadt

## Akteure & Beteiligte

- » LHP

## Beitrag zur Leitbilderreichung



MIV-Reduktion



Umsetzbarkeit



Kosten und Aufwand



# DIY-FAHRRADREPARATUR / FAHRRAD CAFÉ



## Beschreibung

- › Aufbau einfacher Reparatursets an Stahl-Kabeln oder Reparaturstationen
- › Integration von Standluftpumpen und Möglichkeit zum Aufhängen des Rads
- › evtl. Kombination mit einem Café

## Mehrwerte

- › Professionelles Equipment
- › Integration in Mobilitätsstation

## Best Practice

- › Fahrradloft in Berlin
- › Fahrradmodellquartier in Bremen-Neustadt

## Akteure & Beteiligte

- › Café-/Gewerbebetreiber

## Beitrag zur Leitbilderreichung



MIV-Reduktion



Umsetzbarkeit



Kosten und Aufwand



# DUSCHEN UND UMKLEIDEKABINEN

## Beschreibung

- » Integration von Duschen und Umkleidekabinen in Gebäude(n)
- » Kostenlose Nutzung für Angestellte

## Mehrwerte

- » Ermöglicht die Anreise mit Fahrrad auch bei schlechteren Wetterbedingungen
- » Anreiz auf MIV zu verzichten
- » Komfort für Erwerbstätige auf dem Campus

## Best Practice

- » EUREF-Campus Berlin

## Akteure & Beteiligte

- » LHP

## Beitrag zur Leitbilderreichung



MIV-Reduktion



Umsetzbarkeit



Kosten und Aufwand



## Beschreibung

- » Bündelung der verschiedenen Sharing-Angebote (Car-, Bikesharing) ÖV und Fahrradabstellanlagen an einem Ort
- » Hub ist an den oberirdischen Stellplätzen anzusiedeln
- » Ggf. Stellplätze für Freefloating Car-Sharing integrieren

## Mehrwerte

- » Ermöglicht das Umsteigen von einem Fahrzeug auf das andere – Intermodale Verkehre werden gefördert
- » Individuelle Mobilitätsbedürfnisse werden bedient

## Best Practice

- » Jelbi Berlin
- » SwitHH Stationen Hamburg
- » Mobilitätspunkte Bremen

## Akteure & Beteiligte

- » LHP

## Beitrag zur Leitbilderreichung



MIV-Reduktion



Umsetzbarkeit



Kosten und Aufwand



# MOBILITÄTSBUDGET

## Beschreibung

- » Unternehmen stellt seinen Mitarbeitenden ein monatliches Budget für Mobilitätsdienstleistungen zur Verfügung
- » Budget kann nach Belieben für verschiedene Verkehrsmittel ausgegeben werden
- » Neben klassischer Sharing-Mobilität kann das Budget auch für den ÖPNV verwendet werden

## Mehrwerte

- » Für Mitarbeitende: mehr Freiheit, mehr Flexibilität, bedarfsgerechte Mobilität, bessere Umweltbilanz, Kostenersparnisse, Einsparung des eigenen Pkw
- » Für Unternehmen: Steigerung der Attraktivität, Einsparung von Dienstwagen, Bindung von Mitarbeitenden

## Best Practice

- » Reallabor Hamburg (Bonvoyo)
- » WeWork (Rydes)
- » Audi (Mobiko)
- » Sixt (Xximo)

## Akteure & Beteiligte

- » Arbeitgeberin
- » Arbeitnehmende
- » Mobilitätsdienstleister

## Beitrag zur Leitbilderreichung



MIV-Reduktion



Umsetzbarkeit

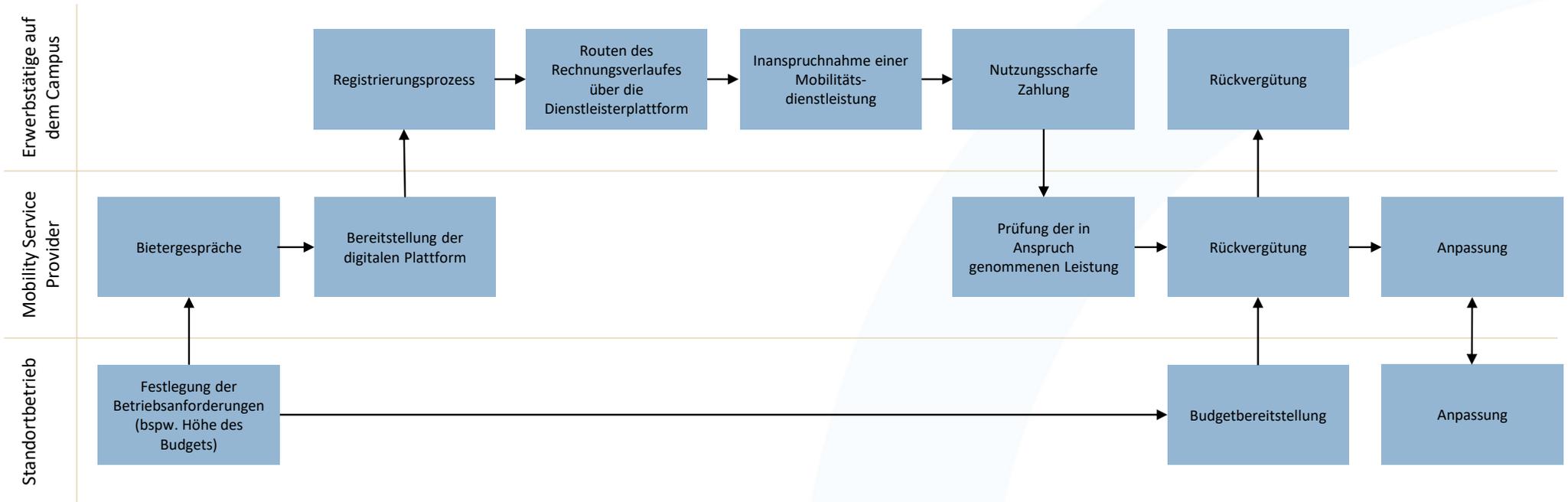


Kosten und Aufwand



# MOBILITÄTSBUDGET

## Rollen und Aufgaben im Betriebsablauf



## Beschreibung

- » Deutschlandweite 49-Euro-Ticket soll als Firmenticket rabattiert werden
- » Verwaltung gewährt bspw. einen Zuschuss von 25 Prozent, 5 weitere Prozent werden von Bund und Ländern dazugegeben. Somit läge der Preis für das bundesweit gültige Ticket dann bei 34,30 Euro.

## Mehrwerte

- » Attraktivierung der ÖPNV-Angebote
- » Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und des Parkdrucks
- » Ausweitung der ÖPNV-Angebote durch gesicherte Nachfrage und Finanzierung

## Best Practice

## Akteure & Beteiligte

- » VIP
- » LHP
- » Arbeitgeberin

## Beitrag zur Leitbilderreichung



MIV-Reduktion



Umsetzbarkeit



Kosten und Aufwand



# TAKTVERDICHTUNG ÖV



## Beschreibung

- › quantitative Ausweitung des öffentlichen Verkehrsangebots durch eine Taktverdichtung mit einer entsprechenden Ausweitung der verkehrlichen Kapazitäten
- › Erhöhung der Taktfrequenz zu va. zu Stoßzeiten

## Mehrwerte

- › Durch eine hohe Taktung im öffentlichen Verkehr wird dieser verstärkt als attraktive Alternative zum MIV wahrgenommen
- › Sicherstellung von Umsteigemöglichkeiten mit möglichst geringem Zeitverlust

## Best Practice

- › Würzburg-Takt
- › Taktverdichtung Stadtbahnlinie 18 zw. Brühl und Bonn

## Akteure & Beteiligte

- › VIP
- › LHP

## Beitrag zur Leitbilderreichung



MIV-Reduktion



Umsetzbarkeit



Kosten und Aufwand



## Beschreibung

- › Die Verwaltung schließt einen Rahmenvertrag mit einer Leasinggesellschaft
- › Angestellte können sich dann ihr Dienstrad bei einem kooperierenden Fahrradfachhändler aussuchen

## Mehrwerte

- › Attraktivierung des Fahrrads
- › Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und des Parkdrucks

## Best Practice

- › RoseBikes
- › JobRad

## Akteure & Beteiligte

- › LHP
- › Arbeitgeberin
- › Leasinggesellschaft

## Beitrag zur Leitbilderreichung



MIV-Reduktion

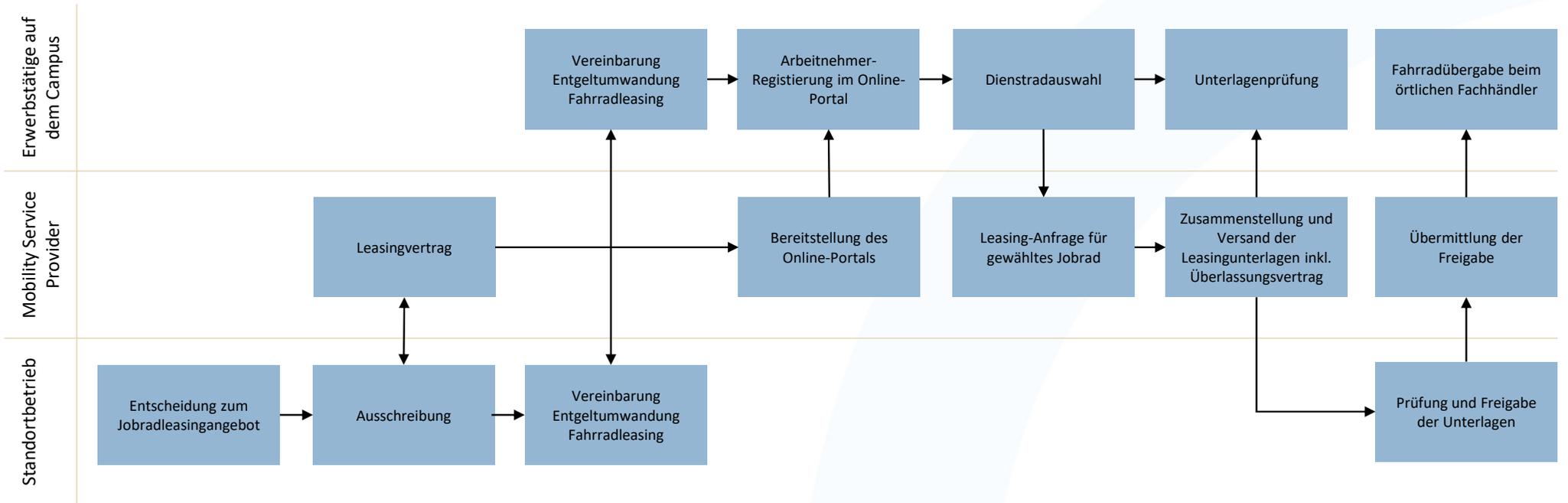


Umsetzbarkeit



Kosten und Aufwand





# AUSWIRKUNGEN DES MOBILITÄTSKONZEPTEES AUF DEN MODAL SPLIT

- Durch die vorgeschlagenen Mobilitätsmaßnahmen wird annahmebasiert eine Änderung des Verkehrsmittelwahlverhaltens unterstellt
- Die Einschätzungen orientieren sich an wiss. Untersuchungen
- Durch die Reduzierung des MIV verringert sich der Stellplatzbedarf

MIV-Reduzierung durch...	um...
ÖPNV-Erschließungsqualität im Status Quo	3%
Carsharing	1%
Bikesharing	1%
Mobilitätsstationen	5%
Mobilitätsbudget	1%
Taktverdichtung ÖPNV	3%
<b>Gesamt</b>	<b>14%</b>

Bedarfsschätzung nach  
derzeitigem Planungsstand!

Änderung des Modal Split durch das Mobilitätskonzept

