

1 Begrüßung; TOPs

Herr Bach eröffnet die Sitzung des Beteiligungsrates (BR), begrüßt alle anwesenden Mitglieder und Gäste und stellt die Tagesordnung vor. Die Tagesordnung wird von den anwesenden Mitgliedern angenommen.

2 Update und Austausch zur autoarmen Innenstadt Potsdam

Das Vorhaben der Landeshauptstadt Potsdam zur Umsetzung einer autoarmen Innenstadt Potsdam wird bereits seit Dezember 2021 vom BR begleitet. In der Sitzung war Dr. Jörg Leben zu Gast und hat über aktuelle Entwicklungen sowie die geplante Beteiligung in 2025 berichtet (siehe Präsentation im Anhang).

Im Anschluss tauschten sich die Mitglieder mit Jörg Leben aus:

Fragen / Kommentare der Mitglieder des BR	Antworten von Jörg Leben
Es ist überraschend, dass der Denkmalschutz sich gegen die Pflanzung von Bäumen in der Innenstadt wehrt. Nach welchen Maßstäben geht er vor? Auf welchen Zustand der Innenstadt bezieht er sich?	<p>Alles, was schon da ist, soll bleiben. Es gibt einen Untersuchungsbericht, in dem festgehalten ist, welche Bauten von wann stammen. Darin ist auch festgehalten, dass die Borde des Gehsteigs historisch ist. Ziel des Denkmalschutzes ist, dass neue Bäume oder Objekte nicht die Sicht auf die vorhandenen Bauten verstellen. Deshalb dürfen Bäume nur in den Gebäudefugen gepflanzt werden.</p> <p>Es gibt aber Orte, an denen es weiterhin verboten ist, Bäume zu pflanzen: Dies ist zum Beispiel der Fall auf der Friedrich-Ebert-Straße aufgrund des Blicks auf das Nauener Tor und in der Mittelstraße wegen des Blicks auf die verschiedenen Giebel der Häuser. Darüber hinaus muss bei Baumpflanzungen aber auch vorhandene technische Rahmenbedingungen zu acht. Durch die Pflanzung dürfen keine unterirdisch verlaufenden Leitungen, wie zum Beispiel Fernwärme, beschädigt werden. Dies muss jeweils im Einzelfall geprüft werden.</p> <p>Aufgrund des hohen Baumverlusts in Potsdam ist der Bereich Grünflächen in Potsdam grundsätzlich sehr interessiert an der Pflanzung neuer Bäume. Ein weiterer Grund ist die Verbesserung des Stadtklimas.</p>
Gab es in der Gutenbergstraße jemals Bäume?	Nein, gab es nicht.
Wie kommt es, dass Autos im öffentlichen Raum parken dürfen? Gibt es ein Recht darauf?	Es gibt ein älteres Urteil aus Bremen, das die Grundlage für das Parken von Autos im öffentlichen Raum bildet.

<p>Insbesondere für ältere Menschen passt es nicht, dass in den verkehrsberuhigten Bereichen Fahrradfahrer:innen auf den Bürgersteigen fahren dürfen. Das führt zu Konflikten und Problemen, da sich ältere Menschen durch vorbeifahrende Fahrräder teilweise erschrecken. Deshalb sollten Fahrräder auf der Straße fahren.</p>	<p>Unbedingt. Das ist auch ein wichtiges Ergebnis der Evaluation des Pilotprojekts in der Dortusstraße.</p>
<p>Was passiert mit dem Pilotprojekt in der Dortusstraße, wenn es nicht gelingt, ein dauerhaftes Konzept zu entwickeln und umzusetzen? Wird dann alles wieder in den ursprünglichen Zustand versetzt?</p>	<p>Nein, eine mögliche Änderung betrifft nur die verkehrsrechtlichen Aspekte des verkehrsberuhigten Bereichs. Die Außenbereiche der Cafés sowie die Bäume und andere Elemente des Pilotprojekts (Poller, Pflanzkübel etc.) können bleiben. Dies wurde den Gastromomen von Anfang an so kommuniziert, damit sie eine gewisse Planungssicherheit haben. Es kann aber zu kleineren Änderungen, wie zum Beispiel bei den Standorten von Fahrradständern kommen. Die grundlegende Umgestaltung soll bleiben.</p>
<p>Die Befristung des Pilotprojekts bezieht sich also nicht auf das „Ob“ sondern auf das „Wie“?</p>	<p>Ja, sie bezieht sich nur auf die Verkehrsorganisation.</p>
<p>Beschäftigt sich die vorgesehene Beteiligung nur mit der Ausgestaltung des öffentlichen Raumes oder auch mit der Verkehrsorganisation?</p>	<p>Die Beteiligung bezieht sich nur auf die Gestaltung der Raumes.</p>
<p>Das erste Beteiligungsverfahren ist abgeschlossen. Im Nachgang gab es eine oder mehrere Veranstaltungen der Handwerkskammer und weiterer interessierter Kreise aus der Innenstadt, die sich massiv gegen das gesamte Projekt ausgesprochen haben. Generell wurde dort kritisiert, dass der Fahrradverkehr bevorzugt wird und parken insbesondere für das Gewerbe nicht mehr möglich ist. Es war damals unklar, ob der eigentlich abgeschlossene Prozess aufgrund der Proteste auf politischer Ebene noch einmal geöffnet wird. Spielte der Protest für die weitere Gestaltung des Gesamtprozesses eine Rolle?</p>	<p>In der Dortusstraße haben wir die Anlieger anfänglich zu wenig eingebunden. Sie haben sich auch entsprechend beschwert und wir stehen seit dem mit ihnen im regelmäßigen Austausch. Dies gilt sowohl für den lokalen Gewerbeverband ici! als auch für die Handwerkskammer, mit denen regelmäßige Treffen und Begehungen vor Ort stattfinden. Beide Organisationen sind inzwischen durchaus für Veränderungen offen. Für den Lieferverkehr ist die Verkehrsberuhigung sogar von Vorteil, da er nicht mehr durch parkende Autos behindert wird. Gleiches gilt für das Absetzen von Personen.</p>
<p>An wen richten sich die kommenden Beteiligungsprozesse: An alle Potsdamer:innen oder an bestimmte Gruppen, wie zum Beispiel Anwohner:innen oder Gewerbetreibenden?</p>	<p>Es ist eine gemeinsame Werkstatt für alle Potsdamer:innen vorgesehen, damit es zu einem Austausch verschiedener Perspektiven und Argumenten kommt. Die Verfahrensführung liegt bei der Stadtplanung, die</p>

	<p>auch für die erste Bürgerbeteiligung verantwortlich war und sie kann es noch anders entscheiden. Die Stadtplanung ist deshalb zuständig, weil der Fokus des Vorhabens auf der Gestaltung des öffentlichen Raums liegt und nicht auf der Verkehrsorganisation.</p>
<p>Die Gutenbergstraße ist sehr unterschiedlich gestaltet: Am Brandenburger Tor ist sie schmal und mit Kopfsteinpflaster ausgelegt. Erst ab der Friedrich-Ebert-Straße wird sie breiter und anders gepflastert. Auf welchem Teil wird der Radweg eingeführt?</p>	<p>Der Radweg wird nur auf dem asphaltierten Teil zwischen der Friedrich-Ebert-Straße und der Hebbelstraße eingeführt. Dieser Abschnitt ist nicht Teil des Stadtgestaltungs-konzepts, das nur das Gebiet zwischen der Friedrich-Ebert-Straße und der Lindenstraße umfasst. Für den anderen Bereich war ebenfalls eine Verkehrsberuhigung angedacht, die jedoch wegen der vielen Bäume und der wenigen vorhandenen Parkplätze nicht umgesetzt wird. Ein verkehrsberuhigter Bereich muss immer die Voraussetzung erfüllen, dass Fußgänger:innen auf der Fahrbahn laufen können. Das würde für den Bereich zwischen der Friedrich-Ebert-Straße und Hebbelstraße nicht möglich sein.</p>
<p>Wie wird auf die Beteiligungsverfahren aufmerksam gemacht?</p>	<p>Bei der ersten Beteiligung wurde zum Teil absichtlich nicht so viel Werbung gemacht, weil es aufgrund von Corona beschränkte Kapazitäten für die Veranstaltung gab.</p> <p>Dieses Mal wird es eine Online-Beteiligung geben, so dass sie breit beworben werden kann und hoffentlich mehr Menschen erreicht. Natürlich wird es eine Pressemitteilung geben. Zusätzlich wird die Beteiligung auch über Social Media beworben.</p>
<p>Ist auch eine Verteilung von Flyern in Briefkästen oder Werbeaktionen im Straßenraum vorgesehen?</p>	<p>Das muss ich bei der Stadtplanung noch einmal erfragen und gegebenenfalls vorschlagen.</p> <p>In der Dortusstraße gab es zum Beispiel einmal im Monat einen Vor-Ort-Termin, der auf Social Media angekündigt wurde. Dieser Termin wurde anfänglich gut angenommen, zum Ende hin gab es weniger Bedarf.</p>
<p>Gibt es für öffentliche Einrichtungen, wie zum Beispiel Banken oder Post, die Möglichkeit kurzzeitig zu parken?</p>	<p>In der Dortusstraße gibt es fünf Kurzzeitparkplätze. Diese sollen möglichst überall eingeführt werden. In der Praxis wird sich zeigen, ob das funktioniert oder ob doch beschlossen wird, dass alle Autos ins Parkhaus fahren sollen.</p>

	Ziel ist es, das Areal zu befriedigen. Je mehr Kurzzeitparkplätze in dem Gebiet entstehen, desto mehr Verkehr wird es dort zukünftig geben.
Die Strecke vom Parkhaus in das Gebiet sind zum Teil sehr weit. Problematisch ist, dass viele Angebote, wie zum Beispiel die Deutsche Bank, nur noch dort verfügbar sind, es also keine Alternativen gibt.	Es muss unterschieden werden, ob Personen auf Parkplätze angewiesen sind oder nicht. Sollte es dringende Bedarfe geben, werden Abstimmung mit zum Beispiel Physiotherapeuten Kurzzeitparkplätze geschaffen. Für diese Bedarfe reichen jedoch oftmals ein halbstündiges Parken, wie es bei Kurzzeitplätzen der Fall ist, nicht. Wenn der Parkzeitraum aber verlängert wird, dann werden diese Parkplätze von anderen Gruppen, wie zum Beispiel Café-Besucher:innen missbraucht und stehen den vorgesehenen Nutzer:innen nicht mehr zur Verfügung.
Ist angedacht, dass Nutzer:innen des Parkhauses, die Angebote im verkehrsberuhigten Gebiet nutzen, die Parktickets umsonst bekommen?	Grundsätzlich ist politische Linie der LHP, dass Parken Privatsache ist. Eigentümer sind in der Verantwortung einen Parkplatz zur Verfügung zu stellen. Manche Einzelhändler bieten deshalb an, dass sie die Parkgebühren erstatten.
Gilt die Stellplatzsatzung auch für die Innenstadt?	Die gilt generell für ganz Potsdam. Aber insbesondere für Neubauten.
Warum muss für den Parkplatz Pirschheide inzwischen auch bezahlt werden? Das ist schlecht für die Personen, nicht mit dem Auto in die Innenstadt wollen und dort ihren Wagen abstellen wollen.	Das bezahlte Parken wird dort eingeführt, wo die vorhandenen Stellplätze nicht mehr ausreichen. Dort, wo Parkraum für Park-and-Ride (PnR) reserviert ist und nicht ausreichend für zusätzliche Nutzer:innen zur Verfügung steht, wird er für alle Personen, die nicht PnR nutzen, kostenpflichtig. An der Pirschheide wird der Parkplatz unter anderem auch von einem Hotel und der Polizei genutzt und ist deshalb kostenpflichtig.
Wie kann sich der BR weiter in die Beteiligung einbringen?	Die Stadtplanung freut sich, wenn sich jemand für die Beteiligung verantwortlich fühlt und Rückmeldung zum Beteiligungsprozess und zu den einzelnen Veranstaltungen gibt. Gerne kann der BR auch einen kritischen Blick auf die Online-Beteiligung werfen. Aktuelle Informationen zum Beteiligungsprozess gibt es auf der Homepage.
Gibt es eine Aktion zum Auslaufen des Pilotprojekts?	Die Ergebnisse der Evaluation werden am 16.01.2025 im Ausschuss Klima, Umwelt und Mobilität (KUM) vorgestellt. Dort sollen

	ebenfalls die weiteren Schritte bekannt gegeben werden.
Werden die Unterlagen auch auf der kommenden Online-Beteiligungsplattform abgelegt?	Nein, die Online-Beteiligungsplattform ist derzeit im Probetrieb und wird erst im Januar freigeschaltet. Für diesen Prozess ist eine eigene Online-Plattform eingeplant.
Warum wurden im Rahmen der Jugendbeteiligung die Voltaire-Schule und das Helmholtz-Gymnasium, nicht aber das in vergleichbarer Entfernung angesiedelte Einsteingymnasium einbezogen?	Die Gründe hierfür sind mir nicht bekannt.

Der BR kann sich bei weiteren Fragen zur Innenstadt mit untergeordnetem Autoverkehr an Herrn Leben wenden.

3 Aktuelles

3.1 *Bericht von der Sitzung des Hauptausschusses am 27.11.2024*

Auf der Sitzung des Hauptausschusses am 27.11.2024 sollte das Konzept für die weitere Entwicklung der Stadtteilvertretungen vorgestellt werden. Der Tagesordnungspunkt wurde auf die nächste Sitzung verschoben. An der folgenden Ausschusssitzung hat Frau Arasin nicht teilgenommen, sodass das Thema bislang nicht besprochen wurde.

Frau Jonas wird sich anhand der Tagesordnung informieren, ob das Thema auf der kommenden Sitzung behandelt werden soll. Alternativ kann dies über Oliver Hartung (Koordinator des Hauptausschusses) oder direkt im Büro von Frau Arasin in Erfahrung gebracht werden. Die Mailadresse von Frau Arasin kann über Freda von Heyden-Hendricks bezogen werden.

Die Online-Beteiligungsplattform geht aktuell in die letzte Testphase und soll Beginn des kommenden Jahres freigeschaltet werden. Die Online-B-Planung wird vorerst weiterhin auf einer separaten Plattform erfolgen.

3.2 *Neue BR-Mitglieder 2025: Stand Vertreter:innen der SVV*

Am 04.12.2024 wurden die SVV-Mitglieder benannt, die in den BR entsendet werden. Es sind Antje Bensching für die Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen / Volt / Die PARTEI und Tobias Woelki aus der Fraktion Die Linke.

Üblicherweise werden Vertreter:innen der beiden stärksten Fraktionen entsendet. In diesem Fall haben die drei stärksten Fraktionen beschlossen, Tobias Woelki zu entsenden, obwohl er nicht zu einer der stärksten Fraktionen gehört.

3.3 *Interviewanfrage für eine Masterarbeit*

Eine Studentin der Professional School an der Hochschule für Wirtschaft und Recht in Berlin schreibt derzeit ihre Masterarbeit zum Thema „Einfluss digitaler Kommunikation auf die Bürgerbeteiligung in Brandenburger Kommunalverwaltungen“. Neben einem Interview mit Angehörigen der WerkStadt für Beteiligung will sie auch eine Umfrage unter den Mitgliedern des BR durchführen.

Der BR beschließt, dass interessierte Mitglieder an der Umfrage teilnehmen und der Link, nachdem er getestet wurde, weitergeleitet werden kann.

4 Organisatorisches

4.1 *Nächste Sitzungstermine in 2025*

Donnerstag, 30.01.2025 mit den neuen Mitglieder des BR und im Beisein des OBM.

Donnerstag, 27.02.2025

Donnerstag, 27.03.2025

4.2 *Mögliche Themen für kommenden Sitzungen*

- Auslage der Unterlagen für die Planfeststellung
- Austausch mit Vertreter:innen der Stadtteilvertretungen Bornstedt und Waldstadt
- Austausch mit Vertreter:innen des Migrantensrats
- Wasserpatenschaften für Bäume
- AG Smart City: Vorstellung der Umfrageergebnisse

5 Anhang



© LHP: Barbara Pflaie

POTSDAM Landeshauptstadt
Potsdam

Innenstadt mit untergeordnetem Autoverkehr – aktueller Stand

Fachbereich Mobilität und technische Infrastruktur
Mobilitaet-Infrastruktur@rathaus.potsdam.de

**Besser mobil.
Besser leben.**
www.potsdam.de/besser-mobil



Leitprojekt

Innenstadt mit untergeordnetem Autoverkehr

POTSDAM Landeshauptstadt
Potsdam



© LHP: Martin Drews

Ziele

- Reduzierung des MIV zugunsten einer Förderung nachhaltiger Mobilität
- gerechtere Aufteilung des Verkehrsraums
- höhere Aufenthaltsqualität



© LHP: Martin Drews

Teilprojekte

- „Planungen zur Umgestaltung Friedrich-Ebert-Straße zwischen Nauener Tor und Charlottenstraße“
- „Brandenburger Straße – Erweiterung der Fußgängerzone“
- „Grundlagen, Kommunikation, Beteiligung“
- „Integrierte Planung verkehrsberuhigte Innenstadt“

12.12.2024 | Beteiligungsrat

Landeshauptstadt Potsdam
Fachbereich Mobilität und technische Infrastruktur

2

Innenstadt mit untergeordnetem Autoverkehr

Friedrich-Ebert-Straße



Landeshauptstadt
Potsdam



12.12.2024 | Beteiligungsrat

Landeshauptstadt Potsdam
Fachbereich Mobilität und technische Infrastruktur

3

Innenstadt mit untergeordnetem Autoverkehr

Brandenburger Straße



Landeshauptstadt
Potsdam



Umsetzung

- Einziehungsverfahren ✓
- Ausführungsplanung ✓
- Vergabe Bauleistungen ✓
- Verlegung Bewohnerparken ✓
- Umbau gestartet ✓
 - Baubeginn September 2024
 - Freigabe voraussichtlich Februar 2026

12.12.2024 | Beteiligungsrat

Landeshauptstadt Potsdam
Fachbereich Mobilität und technische Infrastruktur

4

Innenstadt – Straßenräume neu denken!



Landeshauptstadt
Potsdam

Ablauf und Beteiligungsprozess

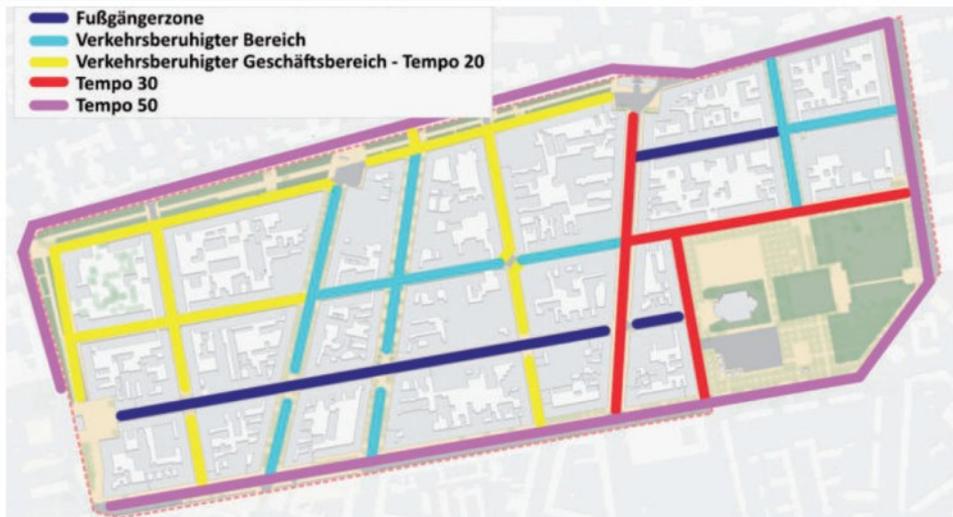


Innenstadt – Straßenräume neu denken!



Landeshauptstadt
Potsdam

anvisierte Verkehrsorganisation



Innenstadt – Straßenräume neu denken!



Landeshauptstadt
Potsdam

Realisierung



Platz am Jägerter Straße 1: Umnutzung

Maßnahmen

- Kein 150-Parkaus mehr
- Teilabschließung für den 150-Verkehr
- Fahrradabstellanlagen (Platz, 15, 20 Plätze)
- Aufenthalts- und Spielbereiche
- Abgrenzung durch Pflanzen etc.
- Keine Kühltankstellen
- Brandmelder-Löschanne

Kosten ca.: 100.000 €

Platz am Jägerter Straße 2: Umbau

Maßnahmen

- Umgestaltung auf Grundlage eines Vorstudienarbeitenkonzepts

Kosten ca.: 500.000 €



12.12.2024 | Beteiligungsrat

Landeshauptstadt Potsdam
Fachbereich Mobilität und technische Infrastruktur

7

Modellversuch Dortustraße



Landeshauptstadt
Potsdam

Start am 28.03.2024

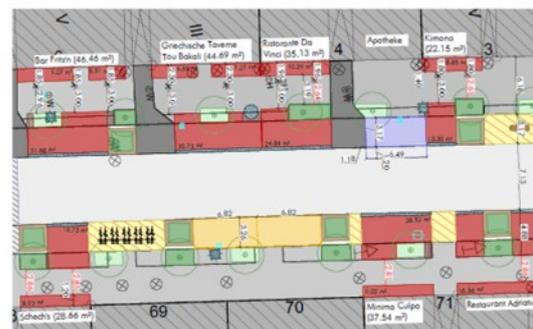


Konkrete Festlegung

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

Rahmenbedingungen

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



12.12.2024 | Beteiligungsrat

Landeshauptstadt Potsdam
Fachbereich Mobilität und technische Infrastruktur

8

Modellversuch Dortustraße

Entwurf Dortustr. zw. Brandenburger Str. und Gutenbergstr.

Baumscheibe
© LHP Jörg Leben

Podest Gastronomie
© LHP Robert Erler

Erklärschild
© LHP Barbara Plate

Infotafel
© LHP Robert Schnabel

Rad-Abstellplätze
© LHP Jörg Leben

Eingangssituation
© LHP Nils-Frao Weber

Modellversuch Dortustraße

Entwurf Dortustr. zw. Gutenbergstr. und Hegelallee

Behindertenstellplatz
© LHP Jörg Leben

Hochbeet
© LHP Jörg Leben

Pflanzgefäß
© LHP Robert Erler

Konsumzwangfreie Zone + Hochbeet
© LHP Robert Erler

Kurzparkzone
© LHP Jörg Leben

Jelbi-Punkt
© LHP Sybille Sträßberger

Erfahrungen im Modellversuch

Provisorische Lösungen



Landeshauptstadt
Potsdam



© LHP Joli Böker



© LHP Robert Schmabel



© LHP Robert Schmabel

12.12.2024 | Beteiligungsrat

Landeshauptstadt Potsdam
Fachbereich Mobilität und technische Infrastruktur

11

Erfahrungen im Modellversuch

Doch kein Problem



Landeshauptstadt
Potsdam

Radverkehr in den Seitenbereichen hat nicht wie befürchtet zugenommen



© LHP Jolanda Eber



© LHP Barbara Plate

12.12.2024 | Beteiligungsrat

Landeshauptstadt Potsdam
Fachbereich Mobilität und technische Infrastruktur

12

Erfahrungen im Modellversuch

Weiterhin bestehende Probleme und Konflikte



- Split gelangt in Regeneinläufe
- Freihaltung der Gehwege ist herausfordernd
- Parken in den Abendstunden
- Parkdruck in benachbarten Straßen



Erfahrungen im Modellversuch

Positive Wirkungen



„ich bin Anwohnerin und eine von der Verkehrsberuhigung begeistert dazu. Die Idee und das Konzept gefallen mir sehr. Ich sehe mehr Fahrräder, genutzte Fahrradständer und viele Anwohner, die sich eingewöhnen und ihre Autos woanders abstellen.“

„Das dort noch Autos fahren ist zwar nicht super optimal, aber es fühlte sich richtig wunderbar an dort lang zu flanieren.“

„Das Konzept greift jetzt schon – man schon erahnen wie der öffentliche Raum, der hier entsteht genau das ist was Potsdam gefehlt hat – eine lebenswerte Mitte in der man sich gerne aufhält.“

„Es ist eine Wonne durch den neuen verkehrsberuhigten Bereich zu schlendern.“



Ausblick Dortustraße

Wintersaison



Landeshauptstadt
Potsdam



12.12.2024 | Beteiligungsrat

Landeshauptstadt Potsdam
Fachbereich Mobilität und technische Infrastruktur

15

Ausblick Dortustraße

Weiteres Vorgehen



Landeshauptstadt
Potsdam

- Evaluierung des Verkehrsversuchs
 - Verkehrsdaten
 - Befragungen der Anwohnenden und Gewerbetreibenden
 - Überführung in Dauerzustand vs. Anpassung der Verkehrsorganisation
- Baumpflanzungen
- Anpassungen gemäß Straßenraumgestaltungskonzept voraussichtlich:
 - Hochbeete ergänzen
 - Fester Einbau von Abstellplätzen für Fahrräder
 - Bauen von Podesten und versetzen der Schirme
 - Weiteres?



12.12.2024 | Beteiligungsrat

Landeshauptstadt Potsdam
Fachbereich Mobilität und technische Infrastruktur

16

Innenstadt mit untergeordnetem Autoverkehr



Landeshauptstadt
Potsdam

Ausblick

- Auswertung Verkehrsversuch Dortustraße
Fortführung/Anpassung des verkehrsberuhigten Bereichs
- Straßenraumgestaltung
 - Konzepterarbeitung 2025
 - Möblierungskonzept
 - Konzept Verkehr und Sondernutzungen
 - Baumpflanzungen
- Mittelstraße
Anliegerbeteiligung im Straßenraumgestaltungskonzepts

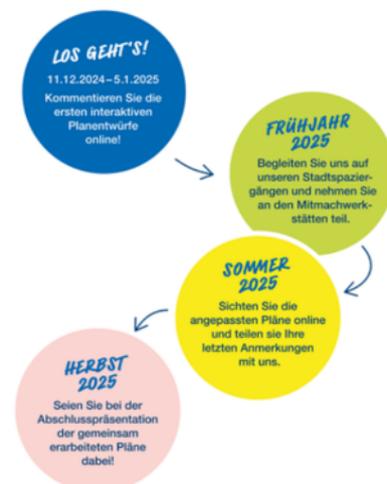
Innenstadt mit untergeordnetem Autoverkehr



Landeshauptstadt
Potsdam

Straßenraumgestaltungskonzept

- Beginn mit externen Dienstleistern im Juni 2024
(Verkehrsplanung, Landschaftsplanung)
- Kinder- und Jugendbeteiligung
 - Voltaireschule und Helmholtz-Gymnasium 15./16.10.24
 - Kinder-Aktionstag 8.11.24
- Phasen der Beteiligung:
 - Online unter <https://potsdam.mitwirken.eu/>
Beginn voraussichtlich ab 4. KW 2025 (Woche ab 20.1.25)
 - Stadtspaziergänge, Mitmachwerkstätten
 - Abschlusspräsentation





Landeshauptstadt
Potsdam

Herzlichen Dank
für Ihre Aufmerksamkeit!

**Besser mobil.
Besser leben.**
www.potsdam.de/besser-mobil

