



**Landeshauptstadt
Potsdam**

in Zusammenarbeit mit **RAMBOLL**



Stadtentwicklungskonzept Verkehr 2040 Entwurf Abschlussbericht



**Landeshauptstadt
Potsdam**

in Zusammenarbeit mit **RAMBOLL**

Stadtentwicklungskonzept Verkehr 2040 Entwurf Abschlussbericht

Impressum

Herausgeber:

Landeshauptstadt Potsdam
Die Oberbürgermeisterin

Geschäftsbereich Stadtentwicklung, Bauen, Wirtschaft und Umwelt
Fachbereich Mobilität und technische Infrastruktur
Bereich Verkehrsentwicklung

Friedrich-Ebert-Straße 79/81
14469 Potsdam

www.potsdam.de

Ansprechpartner: Dr.-Ing. Jörg Leben

Text und Bearbeitung:

Landeshauptstadt Potsdam in Zusammenarbeit mit

Ramboll Deutschland GmbH
Kopenhagener Straße 60-68
13407 Berlin

Fotos:

Charlottenstraße, Landeshauptstadt Potsdam / Barbara Plate (Titelseite)
Gartenstadt Drewitz, Landeshauptstadt Potsdam / Barbara Plate (Titelseite)
Promenade Hegelallee, Landeshauptstadt Potsdam / Barbara Plate (Titelseite)

Stand: April 2026

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Quellenangabe gestattet.

Inhalt

Abbildungen, Tabellen	1
Abkürzungsverzeichnis	3
Anhangverzeichnis	4
Literaturverzeichnis	5
1. Einführung	7
2. Rückblick und Status Quo	8
2.1 Einwohnende	8
2.2 Erwerbstätigkeit und Ausbildung	9
2.3 Fahrzeugbestand	12
2.4 Verkehrsverhalten	14
3. Evaluation des Stadtentwicklungskonzeptes Verkehr	17
3.1 Umsetzungsstand der Ziele	17
3.2 Umsetzungsstand der Maßnahmen	20
3.2.1 Rad- und Fußverkehr	20
3.2.2 Öffentlicher Personennahverkehr	22
3.2.3 Straßen- und Wirtschaftsverkehr	24
3.3 Zusammenfassung	27
4. Leitbild und Ziele für die weiteren verkehrlichen Entwicklungen	28
4.1 Methodisches Vorgehen	28
4.2 Leitbild	29
4.3 Ziele	31
5. Handlungsfelder und Maßnahmen bis 2040	33
5.1 Handlungsfelder	33
5.1.1 Verkehrsreduzierende Raumstrukturen	33
5.1.2 Fuß- und Radverkehr	34
5.1.3 Öffentlicher Personennahverkehr	35
5.1.4 Straßen- und Kfz-Verkehr	38
5.1.5 Wirtschaftsverkehr	48
5.1.6 Mobilitätsmanagement	49
5.1.7 Bürgerbeteiligung, Berücksichtigung vulnerabler Gruppen	55
5.2 Modellierung von Maßnahmen	56
5.2.1 Vorgehen und Modellgrundlagen	56
5.2.2 Entwicklungen im Prognose-Nullfall	59
5.2.3 Entwicklungen im Prognose-Planfall	66
5.2.4 Fazit	72
6. Monitoringkonzept	73
7. Finanzierung	81
8. Zusammenfassung	82

Abbildungen, Tabellen

Abbildung 1:	Methodisches Vorgehen	7
Abbildung 2:	Entwicklung der Einwohnendenzahlen mit Hauptwohnsitz in Potsdam	9
Abbildung 3:	Entwicklung der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten am Wohn- und Arbeitsort sowie der Arbeitslosen in Potsdam zwischen 2012 und 2023	10
Abbildung 4:	Entwicklung der Gesamtzahl der Erwerbstätigen am Arbeitsort nach Branchen zwischen 2012 und 2023	11
Abbildung 5:	Entwicklung der Ein- und Auspendelnden von und nach Potsdam zwischen 2008 und 2023	11
Abbildung 6:	Entwicklung der Schüler*innen- und Studierendenzahlen in Potsdam zwischen 2008 und 2023	12
Abbildung 7:	Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes zwischen 2008 und 2023	13
Abbildung 8:	Entwicklung des Motorisierungsgrads zwischen 2008 und 2023	14
Abbildung 9:	Modal Split Anteil Wege nach Entfernungsklassen, SrV 2023	15
Abbildung 10:	Wegeanteile nach Hauptverkehrsmittel in den Teilgebieten, SrV 2023	15
Abbildung 11:	Abgrenzung der Teilgebiete	16
Abbildung 12:	Entwicklung des Modal Split Anteil Wege, Binnenverkehr, SrV 2023	18
Abbildung 13:	Entwicklung der täglichen Kfz-Verkehrsstärken (24h) auf den beiden Havelbrücken zwischen 2008 und 2023	19
Abbildung 14:	Entwicklung der Radverkehrsstärken (6h) auf den beiden Havelbrücken zwischen 2008 und 2023	19
Abbildung 15:	Untersuchungsgebiet zur Verkehrsberuhigung in Babelsberg	44
Abbildung 16:	Lage der P+R-Anlagen	54
Abbildung 17:	Modal Split-Entwicklung im Prognose-Nullfall gegenüber dem Analysefall	65
Abbildung 18:	Modal Split im Prognose-Planfall	71
Abbildung 19:	Entwicklung des Modal Split im Prognose-Planfall gegenüber dem Prognose-Nullfall	71
Abbildung 20:	Modal Split nach Wegen, Gesamtverkehr, SrV 2023 und Zielwert 2040	77
Tabelle 1:	Übersicht geplanter Maßnahmen zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	47
Tabelle 2:	Absolutes Verkehrsaufkommen im Prognose-Nullfall	61
Tabelle 3:	Änderung des Verkehrsaufkommens im Prognose-Nullfall gegenüber dem Analysefall	62
Tabelle 4:	Fahrleistung im Prognose-Nullfall	63
Tabelle 5:	Änderung der Fahrleistung im Prognose-Nullfall gegenüber dem Analysefall	63

Tabelle 6:	Absolutes Verkehrsaufkommen im Prognose-Planfall	67
Tabelle 7:	Änderung des Verkehrsaufkommens im Prognose-Planfall gegenüber dem Prognose-Nullfall	68
Tabelle 8:	Fahrleistung im Prognose-Planfall	69
Tabelle 9:	Änderung der Fahrleistung im Prognose-Planfall gegenüber dem Prognose-Nullfall	70
Tabelle 10:	Übersicht über Schlüsselindikatoren zum Monitoring des StEK-V-40	74
Tabelle 11:	Zu erwartende Kosten der Jahre 2026 bis 2040	81

Abkürzungsverzeichnis

B+R	Bike and Ride
CO ₂	Kohlendioxid
DB AG	Deutsche Bahn AG
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
ETP	Entwicklungsträger Potsdam GmbH
EU	Europäische Union
INSEK	Integriertes Stadtentwicklungskonzept Potsdam 2035
KEP	Kurier-, Express- und Paketdienste
Kfz	Kraftfahrzeug
KNF	Kommunales Nachbarschafts-Forum
L _{DEN}	Tag-Abend-Nacht-Lärmindex
LHP	Landeshauptstadt Potsdam
LK PM	Landkreis Potsdam-Mittelmark
Lkw	Lastkraftwagen
LNf	leichte Nutzfahrzeuge
LS	Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg
LSA	Lichtsignalanlage
MIL	Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung Brandenburg
MIV	motorisierter Individualverkehr
NO ₂	Stickstoffdioxid
ÖV	öffentlicher Verkehr
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
P+R	Park and Ride
Pkm	Personenkilometer
Pkw	Personenkraftwagen
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SrV 2023	System repräsentativer Verkehrsbefragungen, Erhebungszeitraum 2023
StEK-V-14	Stadtentwicklungskonzept Verkehr 2014 (Zeithorizont 2025, Beschluss 2014)
StEK-V-40	Stadtentwicklungskonzept Verkehr 2040 (Zeithorizont 2040)
SUMP	Sustainable Urban Mobility Plan
THG	Treibhausgase
VBB	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg
ViP	Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH

Anhangverzeichnis

Kostentabelle

Kartenband mit folgenden Einzelkarten:

Karte 1:	Untersuchungsgebiet
Karte 2:	Bevölkerungsentwicklung 2023
Karte 3:	Entwicklung des Motorisierungsgrades 2023
Karte 4:	Freihaltetrassen Straßenbahn
Karte 5:	Verlängerung der Wetzlarer Straße
Karte 6:	Parkraumbewirtschaftung
Karte 7:	Zulässige Höchstgeschwindigkeiten
Karte 7.1:	Zulässige Höchstgeschwindigkeiten Karte 1
Karte 7.2:	Zulässige Höchstgeschwindigkeiten Karte 2
Karte 7.3:	Zulässige Höchstgeschwindigkeiten Karte 3
Karte 7.4:	Zulässige Höchstgeschwindigkeiten Karte 4
Karte 8:	Straßennetzkategorien
Karte 9:	P+R
Karte 10:	ÖPNV-Belastung im Analysefall
Karte 11:	Kfz-Belastung im Analysefall
Karte 12:	ÖPNV-Belastung im Prognose-Nullfall
Karte 13:	Nachfrageänderung im ÖPNV-Netz – Prognose-Nullfall gegenüber Analyse
Karte 14:	Kfz-Belastung im Prognose-Nullfall
Karte 15:	Änderung der Kfz-Belastung – Prognose-Nullfall gegenüber Analyse
Karte 16:	Zielnetz ÖPNV 2040
Karte 17:	Zielnetz Straßenverkehr 2040
Karte 18:	ÖPNV-Belastung im Prognose-Planfall
Karte 19:	Nachfrageänderung im ÖPNV-Netz – Prognose-Planfall gegenüber Prognose-Nullfall
Karte 20:	Kfz-Belastung im Prognose-Planfall
Karte 21:	Änderung der Kfz-Belastung – Prognose-Planfall gegenüber Prognose-Nullfall

Literaturverzeichnis

- BLS Energieplan GmbH; LUP – Luftbild Umwelt Planung GmbH; Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung (PIK) e.V.; Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ) GmbH; ad modum GmbH; Sustainable Energy and Climate Policy. (2017). *Gutachten zum Masterplan 100% Klimaschutz. Potsdam 2050*. Landeshaupt Potsdam.
- BPW Stadtplanung. (2022). *Integriertes Stadtentwicklungskonzept Potsdam 2035*. Potsdam : Landeshauptstadt Potsdam .
- Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV). (2022). *Verkehrsprognose 2040 Teil 2: Wirtschafts- und Verkehrsentwicklungsprognose 2040*.
- HOFFMANN-LEICHTER Ingenieurgesellschaft mbH. (2015). *P+R-Konzept für die Landeshauptstadt Potsdam*. Potsdam: Landeshauptstadt Potsdam.
- Landesamt für Umwelt. (2024). *Jahreskurzbericht zur Luftqualität in Brandenburg 2024*.
- Landeshauptstadt Potsdam. (2017). *Radverkehrskonzept 2017 für die Landeshauptstadt Potsdam*. Potsdam.
- Landeshauptstadt Potsdam. (2020). *Kleinräumige Bevölkerungsprognose der Landeshauptstadt Potsdam 2020 bis 2040*. Potsdam.
- Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (MIL) des Landes Brandenburg. (2023). *Mobilitätsstrategie Brandenburg 2030*. Potsdam.
- Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und Klimaschutz (MLUK) des Landes Brandenburg. (2024). *Klimaplan Brandenburg*. Potsdam.
- PTV Transport Consult GmbH. (2024). *Sicher unterwegs in Brandenburg - Integriertes Verkehrssicherheitsprogramm für das Land Brandenburg Fortschreibung mit dem Zielhorizont 2034*. Potsdam: Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg (MIL) .
- PTV Transport Consult GmbH. (2024). *Sicher unterwegs in Brandenburg - Integriertes Verkehrssicherheitsprogramm für das Land Brandenburg Fortschreibung mit dem Zielhorizont 2034*. Potsdam: Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg (MIL) .
- Rupprecht Consult. (2025). *Forschungsprojekt Indikatoren nachhaltiger urbaner Mobilität. Schlussbericht*.
- StadtLabor. (2022). *Innenstadt - Straßenräume neu denken!. Konzept zur Umnutzung von Straßenräumen*. Potsdam: Landeshauptstadt Potsdam.

- Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam. (2021). *Beschluss 21/SVV/0644, Entwicklung einer Beteiligungsstrategie im STEK Verkehr der LHP*. Potsdam.
- Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam. (2023). *Beschluss 23/SVV/0060, Innenstadt – Straßenräume neu denken!* . Potsdam.
- Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam. (2023). *Beschluss 23/SVV/0539, Babelsberg - Straßenräume neu denken* . Potsdam.
- Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam. (2025). *Beschluss 25/SVV/0292, Quartiersbezogenes Verkehrs- und Mobilitätskonzept Medienstadt Babelsberg*. Potsdam.
- Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam. (2026). *Mitteilungsvorlage 26/SVV/0175, Verkehrsneuplanung im mittleren Abschnitt der Rudolf-Breitscheid-Straße*.
- SVU Dresden. (2021). *Fußverkehrskonzept der Landeshauptstadt Potsdam*. Landeshauptstadt Potsdam.
- SVU Dresden. (2024). *Lärmaktionsplan für den Ballungsraum Potsdam, Fortschreibung 2024* . Landeshauptstadt Potsdam.
- VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH. (2023). *#BRANDENBURG BEWEGEN. Landesnahverkehrsplan 2023-2027*. Potsdam: Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg (MIL) .
- VCDB (Verkehrsconsult Berlin-Dresden GmbH). (2025). *Erstellung eines Prognose-Verkehrsmodells für die Landeshauptstadt Potsdam*. Abschlussbericht, Dresden.
- VCDB (VerkehrsConsult Dresden- Berlin GmbH). (2020). *Nahverkehrsplan 2019 für die Landeshauptstadt Potsdam*. Landeshauptstadt Potsdam.
- VMZ Berlin Betreibergesellschaft mbH; Fachhochschule Potsdam; IVU Umwelt GmbH. (2018). *Green-City Plan der Landeshauptstadt Potsdam - Masterplan zur Senkung der NO₂-Belastungen*. Landeshauptstadt Potsdam.
- VMZ Berlin Betreibergesellschaft mbH; IVU Umwelt GmbH; LK Argus GmbH. (2014). *Stadtentwicklungskonzept Verkehr für die Landeshauptstadt Potsdam - Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans bis 2025*.
- W&K Ingenieurgesellschaft mbH. (2023). *Stauausweichverkehr in Potsdam. Voruntersuchung*. Potsdam.

1. Einführung

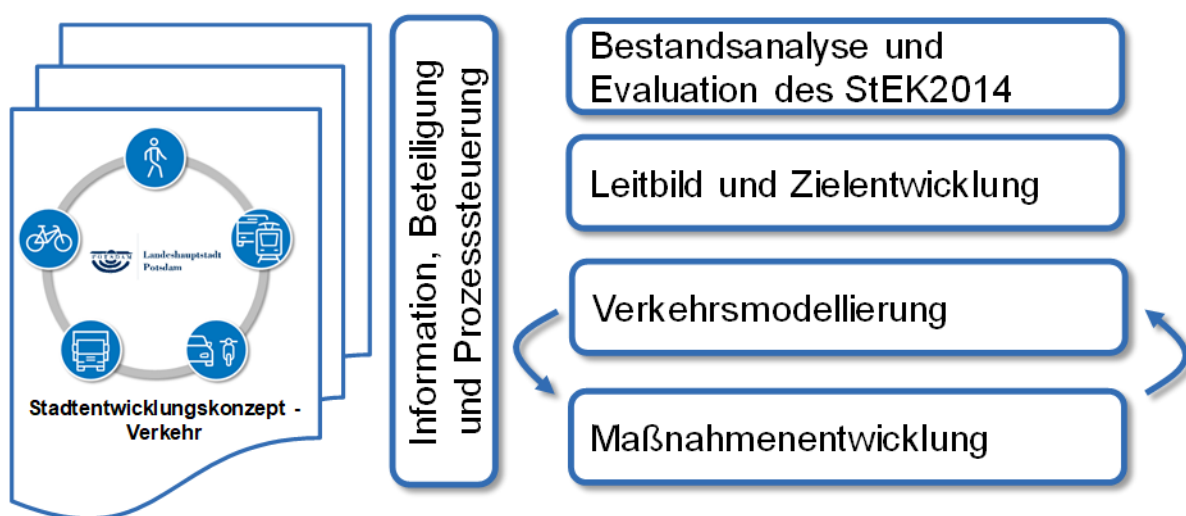
Die Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam beschloss im Januar 2014 das Stadtentwicklungskonzept Verkehr mit den Zeithorizont bis 2025 (StEK-V-14). Es bildete seitdem die Grundlage für die Verkehrsentwicklung und Investitionsplanung der Landeshauptstadt Potsdam. Nun ist das Konzept fortzuschreiben. Eine besondere Herausforderung bis 2040 ist das prognostizierte Bevölkerungswachstum in Potsdam und die damit steigende Nachfrage nach Fortbewegung und Mobilität.

Das Stadtentwicklungskonzept Verkehr mit dem Zeithorizont 2040 (StEK-V-40) entwickelt das StEK-V-14 weiter. Die Bedeutung des Umweltverbunds bleibt in Potsdam¹ hoch. In diesem Zusammenhang verfolgt die Weiterentwicklung das Zielszenario „nachhaltige Mobilität“ und überprüft u. a. die noch nicht umgesetzten Maßnahmen des StEK-V-14. Außerdem orientiert sich das neue Konzept an den Prinzipien eines nachhaltigen urbanen Mobilitätsplans. Dieser geht noch stärker auf Umwelt, Wirtschaft, Gesundheit oder soziale Belange ein als es klassische Verkehrsentwicklungspläne, wie das StEK-V-14, tun.

In einem ersten Schritt stellt das StEK-V-40 die Bestandssituation dar und evaluiert anschließend die Ziel- und Maßnahmenumsetzung des StEK-V-14. Darauf aufbauend sowie unter Berücksichtigung der Ergebnisse aus dem Beteiligungsprozess und der Auswertung aktueller Konzepte und Pläne schreibt das StEK-V-40 das Leitbild und die Ziele des StEK-V-14 fort.

Das StEK-V-40 fasst in 7 Handlungsfeldern Maßnahmen zusammen, die dazu beitragen, das Leitbild und die Ziele in den nächsten 15 Jahren zu erreichen. Darüber hinaus überprüft das StEK-V-40 mit einem Verkehrsmodell die Wirkung ausgewählter Maßnahmen und gibt Empfehlungen, welche Maßnahmen unter Berücksichtigung der Ziele weiter zu verfolgen sind.

Abbildung 1: Methodisches Vorgehen



¹ Anhang Kartenband: Karte 1 – Untersuchungsgebiet.

2. Rückblick und Status Quo

Die verkehrlichen Entwicklungen der letzten 15 Jahre der Landeshauptstadt Potsdam sind im Zusammenhang mit deren strukturellen Entwicklungen zu sehen. Die folgende Analyse zeigt die Entwicklungen von 2008² bis 2023. Sie berücksichtigt die Strukturdaten und Mobilitätskennwerte, die das Verkehrsaufkommen maßgebend beeinflussen.

2.1 Einwohnende

Die Landeshauptstadt Potsdam ist ein attraktiver Ort zum Leben. Seit 2008 hat die Zahl der Einwohnenden in Potsdam kontinuierlich zugenommen. Im Zeitraum von 2008 bis 2023 ist die Anzahl der Potsdamer*innen von 151.700 auf 187.000 um rund 23 % gewachsen. Das mittlere jährliche Wachstum betrug in diesem Zeitraum etwa 2.400 Personen pro Jahr.

Im StEK-V-14 wurde für den Zeitraum bis 2025 ein Wachstum auf 172.000 Einwohnende prognostiziert. Das tatsächliche Bevölkerungswachstum in Potsdam überstieg im Jahr 2017 die im StEK-V-14 für 2025 angenommene Bevölkerungszahl.

Die Zunahme der Einwohnenden im Stadtgebiet ist ungleich verteilt³. Während einzelne Stadtteile geringe Bevölkerungszunahmen aufwiesen, ist die Zahl der Bewohnenden in anderen Gebieten um mehr als 50 % gestiegen. Ein geringes Wachstum weisen z. B. der Schlaatz oder das Kirchsteigfeld auf. In einigen der ländlich geprägten Stadtteile im Norden wie Sacrow oder Satzkorn kam es sogar zu einem leichten Rückgang der Einwohnenden. Ein hohes Bevölkerungswachstum gibt es vor allem in Stadtteilen mit ausgeprägter Neubautätigkeit. Hervorzuheben sind hier:

- | | |
|--------------------------------------|------------------------------------|
| → Bornstedt | (+ 8.630 Einwohnende, +117 %), |
| → Golm | (+ 1.760 Einwohnende, +71 %), |
| → Nauener Vorstadt | (+ 2.010 Einwohnende, +55 %), |
| → Fahrland | (+ 1.910 Einwohnende, +55 %), |
| → Babelsberg Süd | (+ 3.080 Einwohnende, +29 %), |
| → Südliche Innenstadt ⁴ | (+ 3.210 Einwohnende, +49 %) sowie |
| → Historische bzw. nördl. Innenstadt | (+ 2.110 Einwohnende, +18 %). |

Für die Landeshauptstadt Potsdam liegen auch Daten für die Bevölkerungsentwicklung nach Altersgruppen zwischen 2008 und 2023 vor. Im Jahr 2023 waren rund 18 % der Bevölkerung jünger als 18 Jahre, 62 % zwischen 18 und 65 Jahren und 20 % über 65 Jahre. Der Anteil der Personen unter 18 Jahren an der Gesamtbevölkerung ist seit 2008 leicht gestiegen und der der Personen zwischen 18 und 65 Jahren leicht gesunken. Der Anteil der Älteren ist nahezu konstant geblieben. Mit dem Anstieg der Bevölkerung einhergehend ist die absolute

² 2008 ist das Analysejahr des StEK-V-14.

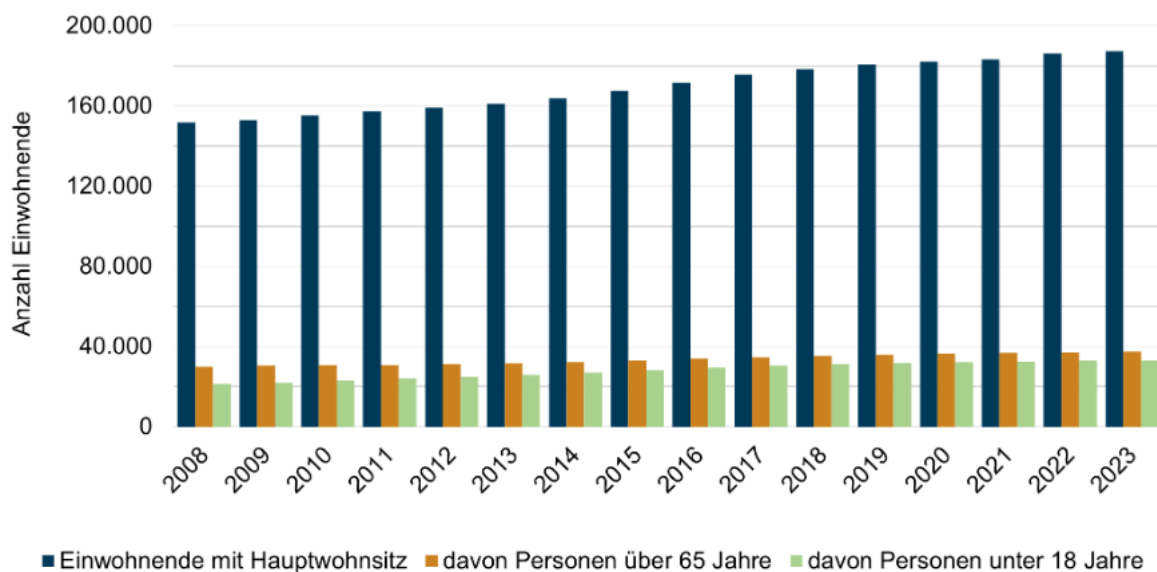
³ Anhang Kartenband: Karte 2.

⁴ Umfasst die beiden heutigen Stadtteile *Zentrum Ost* und *Nuthepark* sowie *Hauptbahnhof* und *Brauhausberg Nord*, die 2008 noch zusammengefasst waren.

Anzahl an Personen in allen Altersgruppen gestiegen. Die absolute Anzahl der Personen bis 18 Jahren hat um rund 54 % zugenommen, die der Personen zwischen 18 und 65 um 16 % und die der Älteren um rund 26 %.

Abbildung 2 gibt einen Überblick über die Entwicklung der Einwohnendenzahlen in der Landeshauptstadt Potsdam zwischen den Jahren 2008 und 2023. Eine Karte mit Aufschlüsselung der Bevölkerungsentwicklung nach den Potsdamer Stadtteilen findet sich im Anhang Kartenband (Karte 2).

Abbildung 2: Entwicklung der Einwohnendenzahlen mit Hauptwohnsitz in Potsdam



2.2 Erwerbstätigkeit und Ausbildung

Die Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Wohnort ist von 61.700 im Jahr 2012 auf 76.200 im Jahr 2023 angestiegen. Dies ist ein Anstieg um 23 %. Dies ist zum einen auf die gestiegene Bevölkerungszahl und zum anderen auf eine gestiegene Beschäftigungsquote zurückzuführen.

Der Anteil der Beschäftigten an den Einwohnenden im erwerbsfähigen Alter ist im gleichen Zeitraum von rund 58 % auf 63 % angestiegen. Dieser Effekt wirkt so stark, dass die absolute Zahl der Arbeitslosen trotz der steigenden Bevölkerungszahl um rund 600 Personen gesunken ist. Waren 2012 noch rund 6.100 Personen arbeitslos gemeldet, waren es 2023 rund 5.500 Personen.

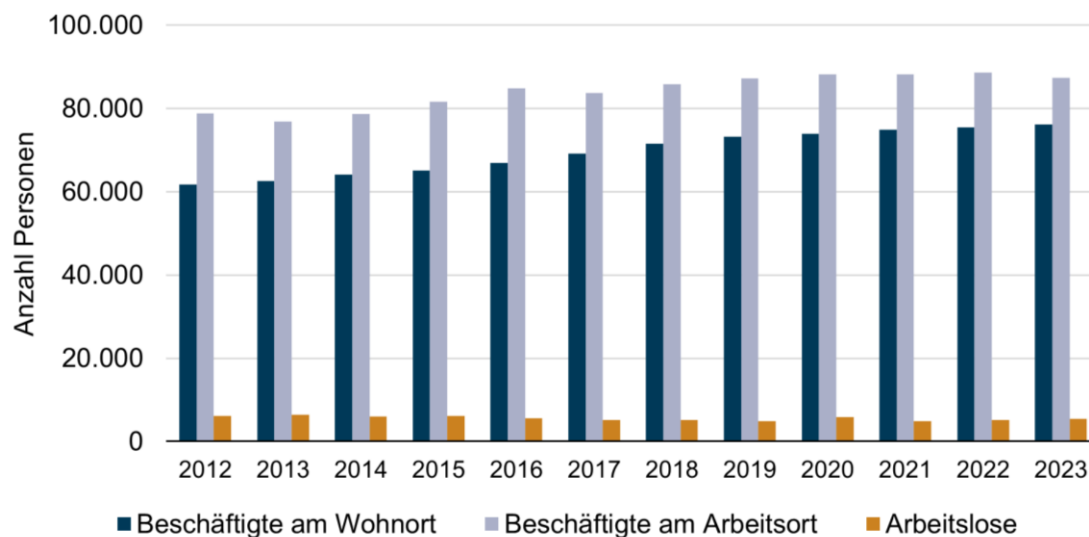
Ebenso wie die Anzahl der Beschäftigten am Wohnort, nahm auch die Anzahl der Beschäftigten mit Potsdam als Arbeitsort zu. Gegenüber 2012 stieg die Zahl der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten bis 2023 von 78.900 auf 87.300 Beschäftigte an.

Im StEK-V-14 wurde ein Anstieg der gesamten Beschäftigung in Potsdam (Beschäftigte am Arbeitsort) bis zum Jahr 2025 auf 125.000 Beschäftigte prognostiziert. In den Jahren 2012 bis 2023 wuchs die Zahl aller Erwerbstätigen von 110.600 auf 117.800 durchschnittlich um etwa 60 Personen pro Jahr.

Die in Potsdam arbeitenden Personen sind vor allem in den verschiedenen Branchen des Dienstleistungssektors, darunter insbesondere im öffentlichen Dienst, Erziehungs- und Gesundheitssektor beschäftigt. Im Jahr 2023 waren rund 93 % aller Erwerbstätigen in Potsdam im Dienstleistungssektor tätig. Der Rest ist nahezu vollständig im produzierenden Gewerbe tätig. Land- und Forstwirtschaft sowie Fischerei machen insgesamt nur etwa 0,1 % der Beschäftigten aus. Die voran dargestellte Zunahme der Beschäftigten fand mit 7.100 zusätzlichen Beschäftigten fast komplett im Dienstleistungssektor statt. Dagegen wuchs die Beschäftigung im produzierenden Gewerbe nur um 100 Personen und sank im Primärsektor sogar um 100 Personen⁵.

Abbildung 3 zeigt die Entwicklung der Zahl der Erwerbstätigen und Arbeitslosen für die Landeshauptstadt Potsdam. Abbildung 4 stellt die Entwicklung der Erwerbstätigkeit nach verschiedenen Branchen im Zeitraum 2012 bis 2023 dar. Die Anzahl der Beschäftigten im Bereich Land- und Forstwirtschaft, Fischerei liegt in allen gezeigten Jahren zwischen 100 und 300 und ist daher in der Abbildung nicht erkennbar.

Abbildung 3: Entwicklung der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten am Wohn- und Arbeitsort sowie der Arbeitslosen in Potsdam zwischen 2012 und 2023⁶



⁵ Hier sind rundungsbedingte Abweichungen in den Summen möglich.

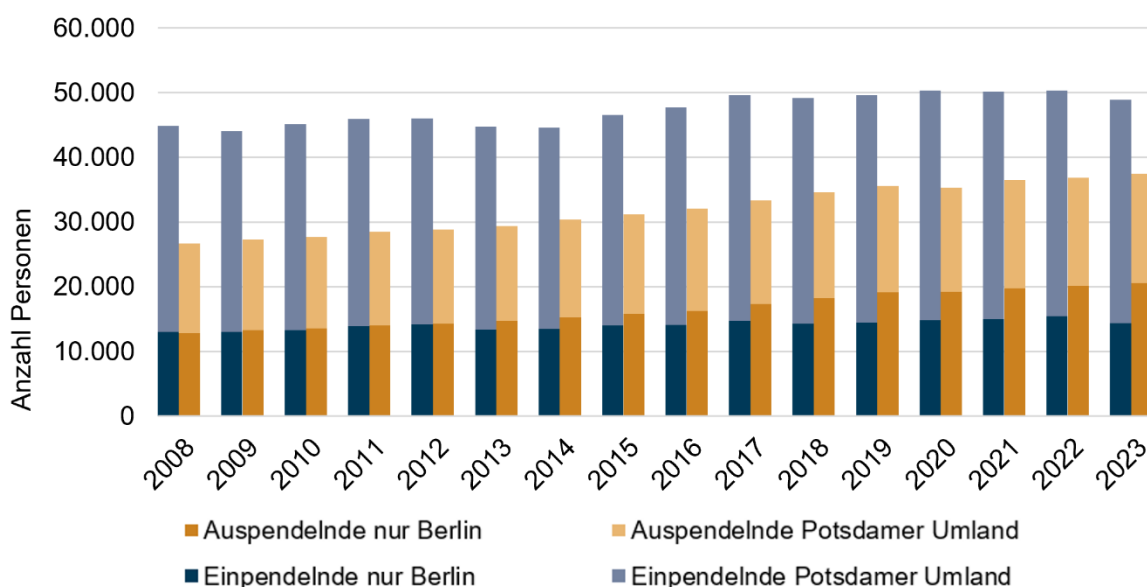
⁶ Hier sind nur Vollzeitstellen betrachtet.

Abbildung 4: Entwicklung der Gesamtzahl der Erwerbstätigen am Arbeitsort nach Branchen zwischen 2012 und 2023



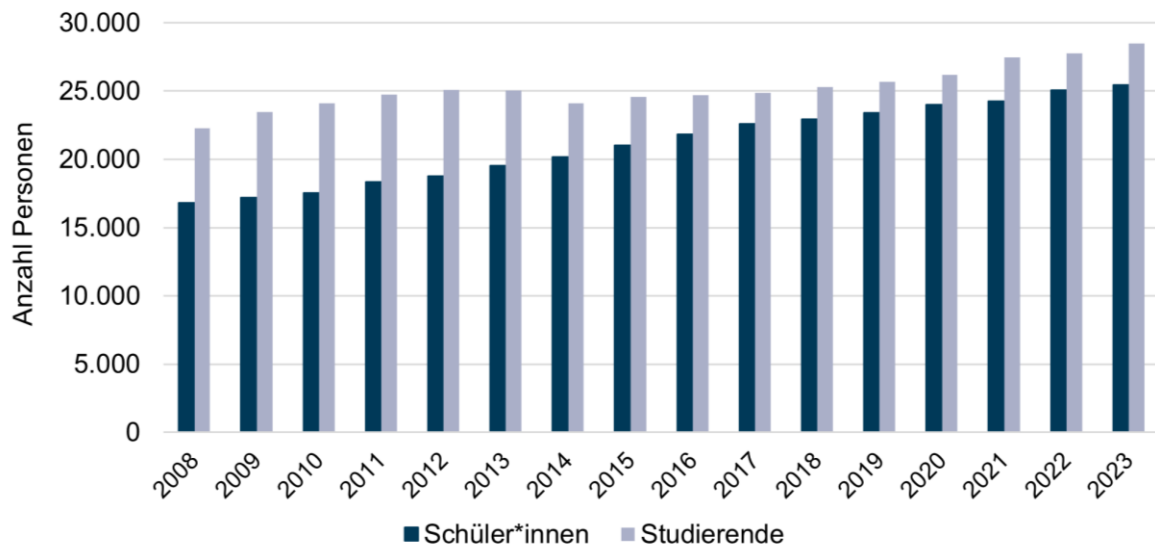
Einhergehend mit der Zunahme der Bevölkerung und der Beschäftigten hat auch die Zahl der Pendelnden im Zeitraum von 2008 bis 2023 zugenommen, dabei stieg die Zahl der Einpendelnden um rund 9 % und die Zahl der Auspendelnden um rund 40 %. Das Pendlersaldo hat von 2008 zu 2021 von ca. 18.000 auf ca. 11.400 abgenommen. Maßgeblichen Anteil daran hat die Auspendlerbeziehung zu Berlin. Aus den anderen umliegenden Gemeinden pendeln mehr Beschäftigte nach Potsdam ein als aus. In der Abbildung 5 ist die Entwicklung der Zahl der Pendelnden von und nach Potsdam dargestellt. Dabei werden die Werte mit Bezug zu Berlin gesondert ausgewiesen.

Abbildung 5: Entwicklung der Ein- und Auspendelnden von und nach Potsdam zwischen 2008 und 2023



Die Schüler*innen- und Studierendenzahlen zeigt Abbildung 6. Auch die Schüler*innen- und Studierendenschaft ist gewachsen. Die Anzahl der Schülerinnen und Schüler stieg im Zeitraum 2008 bis 2023 von 16.790 auf 25.450 um 52 %. Die Studierendenzahlen stiegen im gleichen Zeitraum von 22.270 auf 28.470 um 28 %.

Abbildung 6: Entwicklung der Schüler*innen- und Studierendenzahlen in Potsdam zwischen 2008 und 2023



2.3 Fahrzeugbestand

Abbildung 7 zeigt die Entwicklung des Kraftfahrzeugbestands⁷ in den Jahren 2008 bis 2023 für Potsdam. Die Anzahl der zugelassenen Kraftfahrzeuge ist im Betrachtungszeitraum gestiegen. Dies entspricht dem bundesweiten Trend mit gleichzeitig sinkender Nutzungsintensität.

Mit 423 Pkw pro 1.000 Einwohnenden verzeichnet Potsdam im deutschlandweiten Vergleich trotz des Zuwachses eine relativ niedrige Pkw-Besitz-Quote. In ganz Brandenburg lag der Motorisierungsgrad – das Verhältnis von Fahrzeugen zu Einwohnenden – im Jahr 2023 mit 580 Pkw pro 1.000 Einwohnende deutlich über dem Potsdamer Wert. Im benachbarten Berlin lag der Motorisierungsgrad im gleichen Jahr allerdings mit 340 Pkw pro 1.000 Einwohnende darunter⁸.

Anzumerken ist, dass der Motorisierungsgrad seit einigen Jahren nahezu konstant geblieben ist, mit einer leichten Tendenz eines Rückgangs. So lag der Motorisierungsgrad im Jahr 2020 zwischenzeitlich bei 435 und ist Stand 2023 zwei Jahre am Stück leicht gesunken. Es ist dabei noch nicht klar, ob es sich um eine anhaltende Trendumkehr handelt.

⁷ Kfz immer inklusive Anhänger.

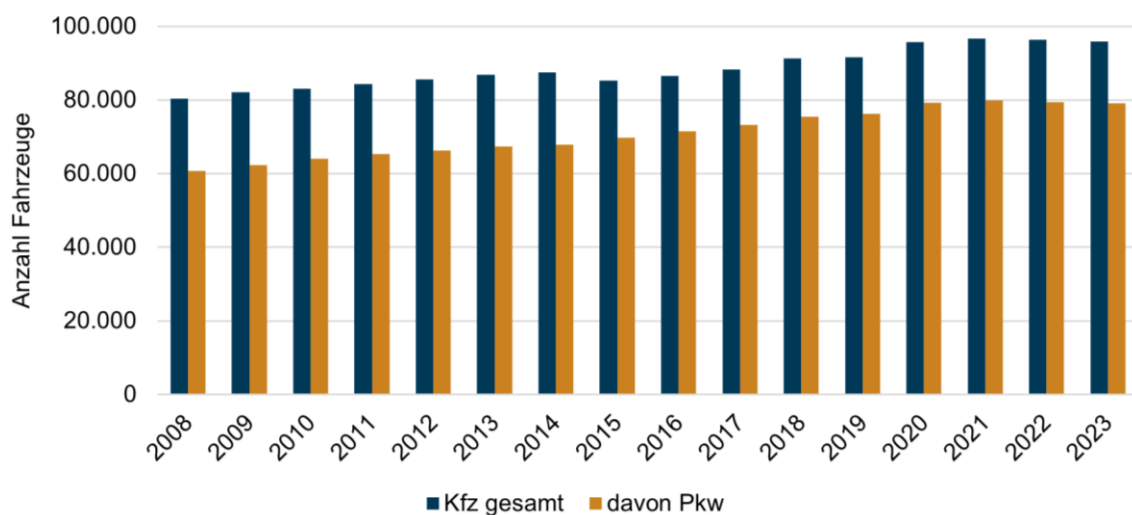
⁸ Eigene Berechnung auf Basis von Statistisches Bundesamt (2024) und Kraftfahrtbundesamt (2024)

Zwischen 2008 und 2023 ist die Zahl aller Fahrzeuge von 80.351 auf 102.146 um 27 % gestiegen. Die Anzahl der Pkw hat im gleichen Zeitraum um ca. 19.000 (+31%) zugenommen. Damit ist diese Entwicklung deutlich dynamischer als die der Bevölkerungsentwicklung.

Den Motorisierungsgrad in Potsdam zeigt Abbildung 8. In der Landeshauptstadt Potsdam im Zeitraum von 2008 bis 2023 von 400 auf 422 Pkw pro 1.000 Einwohnende gestiegen. Diese Entwicklung vollzieht sich besonders in den nördlichen, dörflicher geprägten Stadtteilen Potsdams.⁹ Hier ist der Anstieg des Motorisierungsgrads je nach Lage mit über 200 Pkw pro 1.000 Einwohnende am stärksten. Dagegen verzeichnen einige der zentralen Stadtteile z. B. südliche Innenstadt oder Potsdam West einen Rückgang des Motorisierungsgrads.

Seit 2013 ermitteln die Verkehrsbefragungen der Universität Dresden (Mobilität in Städten - SrV) auch die Verfügbarkeit von Fahrrädern. Die Verfügbarkeit von Fahrrädern in der Landeshauptstadt Potsdam nimmt zu. Während im Jahr 2013 75,1 % der Personen einen uneingeschränkten Zugang zu einem Fahrrad hatten, stieg dieser Anteil bis 2023 auf 82,2 %¹⁰ an.

Abbildung 7: Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes zwischen 2008 und 2023¹¹

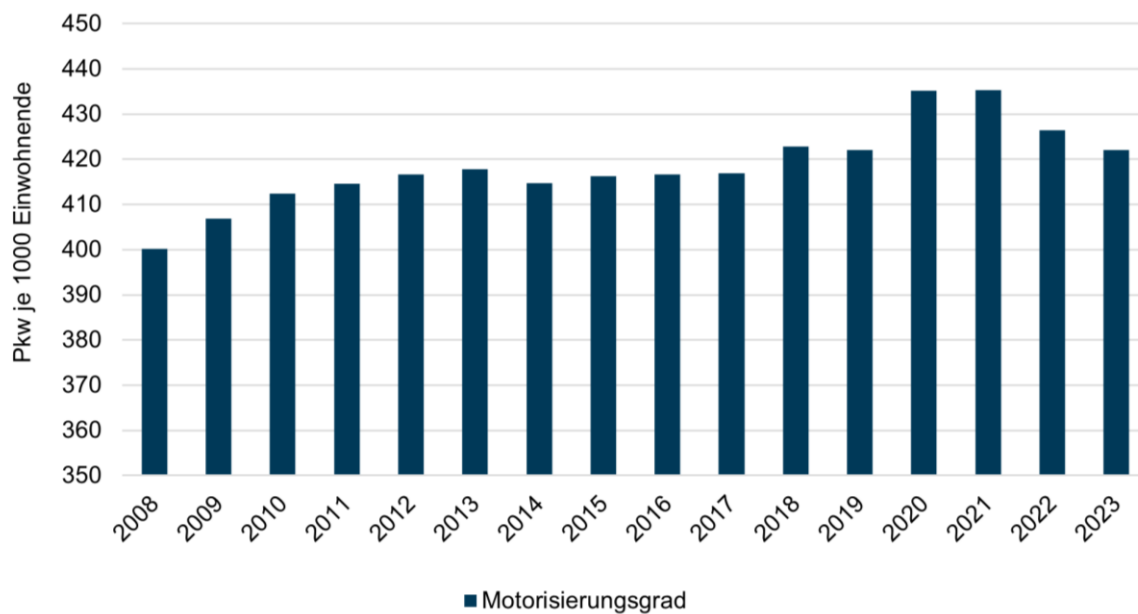


⁹ Anhang Kartenband: Karte 3.

¹⁰ Konventionelles Fahrrad, Lasten- oder Elektro-Fahrrad

¹¹ Alle gemeldeten Fahrzeuge

Abbildung 8: Entwicklung des Motorisierungsgrads zwischen 2008 und 2023



2.4 Verkehrsverhalten

Die Verkehrsmittelwahl der Potsdamer unter Berücksichtigung der Wegelängen zeigt Abbildung 9. 2023 legten die Potsdamer*innen 73 % aller Wege mit dem Umweltverbund zurück.

Die Betrachtung der jeweiligen Wegelängen zeigt einen Unterschied in der Verkehrsmittelwahl. Je länger die Wege, desto höher der MIV-Anteil. Mit dem Ziel des den Anteil des Umweltverbundes weiter zu erhöhen, haben insbesondere die Wege mit einer Länge von bis zu fünf Kilometer noch Verlagerungspotential. Diese Wege können aufgrund der geringen Entfernung am ehesten auf den Umweltverbund verlagert werden. Häufig bietet die Nutzung des Kfz bei diesen Wegelängen keinen zeitlichen Vorteil bspw. durch die Parkplatzsuche oder die Fußwege vom Parkplatz zum Ziel. Hier gibt es vor allem in den Bereichen außerhalb der Innenstadt noch Verlagerungspotential (Abbildung 10).

Auch bei längeren Wegen (> 10 Kilometer) ist Verlagerungspotential zu Gunsten des Umweltverbundes vorhanden. Hier nutzen 35 % der Potsdamer Bevölkerung den Umweltverbund. Im Vergleich liegt in Berlin der Anteil des Umweltverbundes bei Wegelängen über zehn Kilometer bei 59 %.

Abbildung 10 zeigt die prozentuale Verteilung der Wege nach den genutzten Verkehrsmitteln an der gesamten Anzahl der Wege, je Gebietstyp in Potsdam. Diese zeigen Unterschiede zwischen den einzelnen Teilräumen. In den dichter besiedelten, zentral gelegenen, Gebieten (Teilraum 1: Innenstadt) ist der Anteil des Umweltverbundes mit 84 % am größten. Dieser nimmt nach außen hin immer weiter ab und beträgt im Teilgebiet 4: Nordwesten 54 %. Dies ist mitunter auf die unterschiedlichen baulichen Strukturen sowie Verkehrsangebote zurückzuführen.

Abbildung 9: Modal Split Anteil Wege nach Entfernungsklassen, SrV 2023

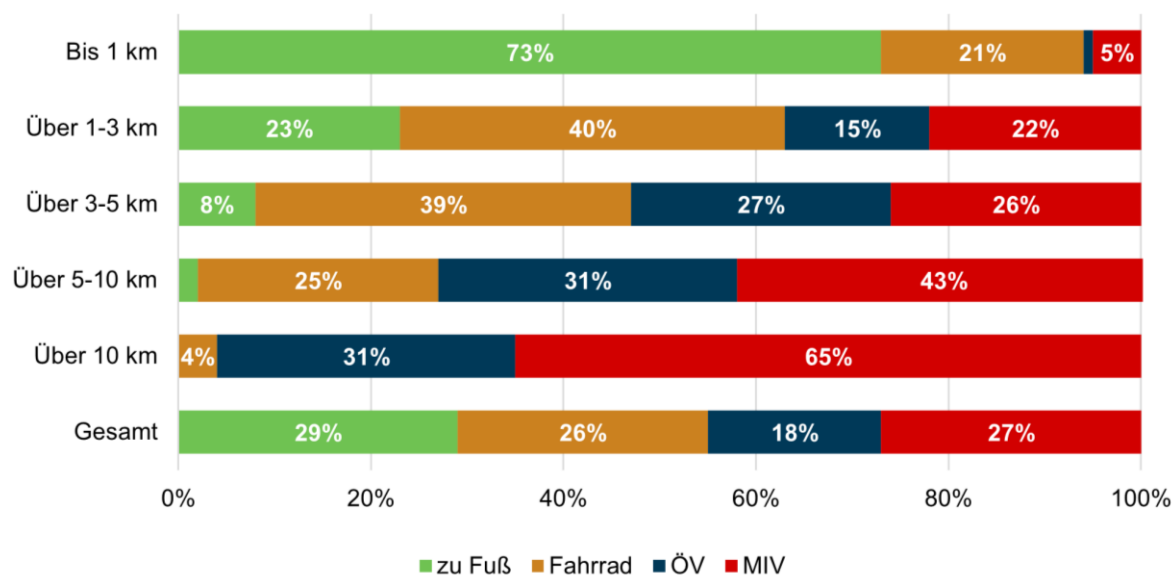


Abbildung 10: Wegeanteile nach Hauptverkehrsmittel in den Teilgebieten, SrV 2023

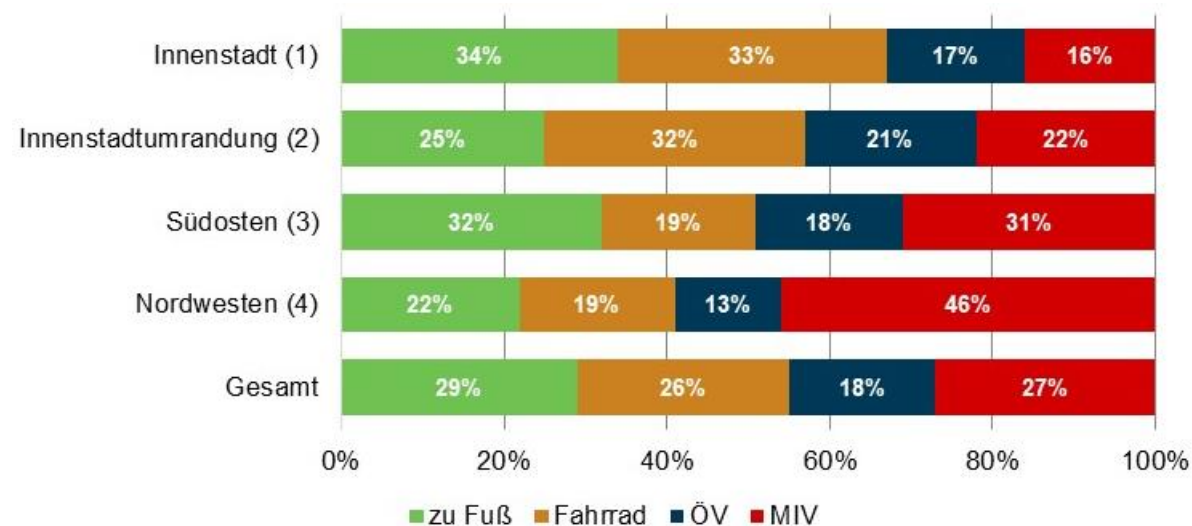
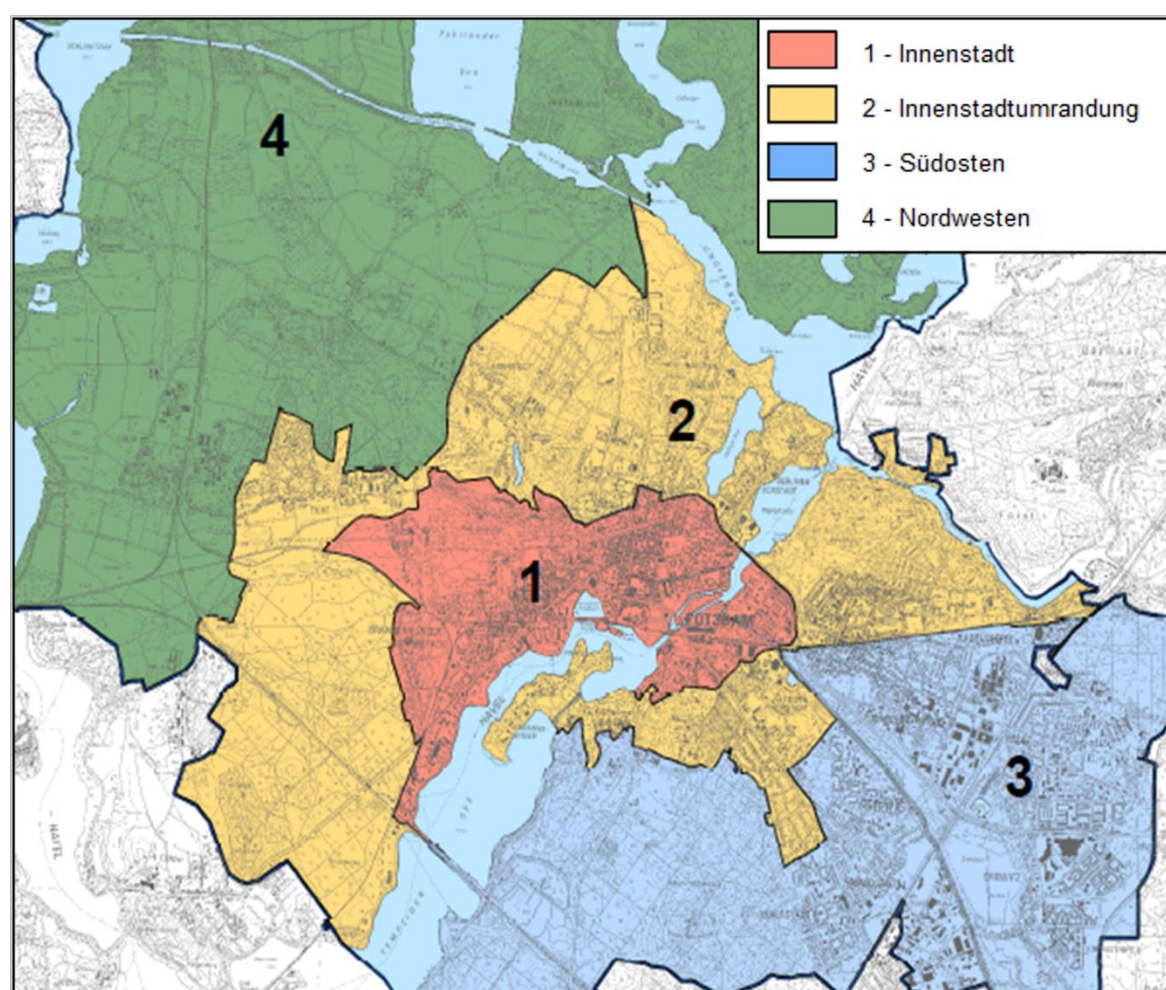


Abbildung 11: Abgrenzung der Teilgebiete



3. Evaluation des Stadtentwicklungskonzeptes Verkehr

Zur Fortschreibung des Leitbildes, den Zielen und der Identifikation von Maßnahmen für das StEK-V-40, ist ein Überblick über die Zielerreichung und Maßnahmenumsetzung des StEK-V-14 erforderlich. Die Evaluierung schafft zum einen eine Grundlage zur Fortschreibung und zum anderen leitet sie Umsetzungshemmnisse und beeinflussende Faktoren für die Maßnahmenplanung ab.

3.1 Umsetzungsstand der Ziele

Ein Kernziel des StEK-V-14 war die Änderung der Verkehrsmittelwahl in Potsdam. Der Anteil im Binnenverkehr¹² mit dem Kfz bzw. des motorisierten Individualverkehrs (MIV) sollte zu Gunsten des Umweltverbundes bestehend aus öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), Fuß- und Radverkehr verschoben werden. Dabei sollte der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (Kfz-Verkehr) bis 2025 um rund 8 % sinken und der des ÖPNV um 1 %, der des Radverkehrs um 3 % sowie der des Fußverkehrs um 4 % steigen. Im Jahr 2025 sollte der Anteil des Umweltverbundes in der Landeshauptstadt rund 76 % und der MIV-Anteil rund 24 % betragen.

Abbildung 12 zeigt die Verteilung der Verkehrsmittelwahl bei den Wegen im Potsdamer Binnenverkehr, den sogenannten Modal Split für 2008, 2013, 2018, 2023 und den Zielhorizont 2025. In den letzten 15 Jahren konnten 12 % des MIV-Anteils kontinuierlich zugunsten des Umweltverbundes verschoben werden. Die diskontinuierlichen Sprünge bei den Fuß- und Radverkehrsanteilen im Jahr 2013 sind mit der besonders kalten Witterung im Winter und Frühjahr 2013 und der damit einhergehenden Änderung der Verkehrsmittelwahl zu begründen. Die Zielvorstellung aus dem StEK-V-14, die Verteilung zwischen MIV und Umweltverbund betreffend, ist im Jahr 2023 entsprechend den Ergebnissen der SrV 2023 übererfüllt worden.

Nach dem Brandenburger Mobilitätsgesetz sollen bis 2030 in Brandenburg unter Berücksichtigung der Finanzierungsmöglichkeiten und der Klimaschutzziele rund 60 % des Verkehrs im Umweltverbund stattfinden. Auch dieses Ziel erreichte die Landeshauptstadt Potsdam und leistet damit bereits heute einen wesentlichen Beitrag zur Zielerreichung.

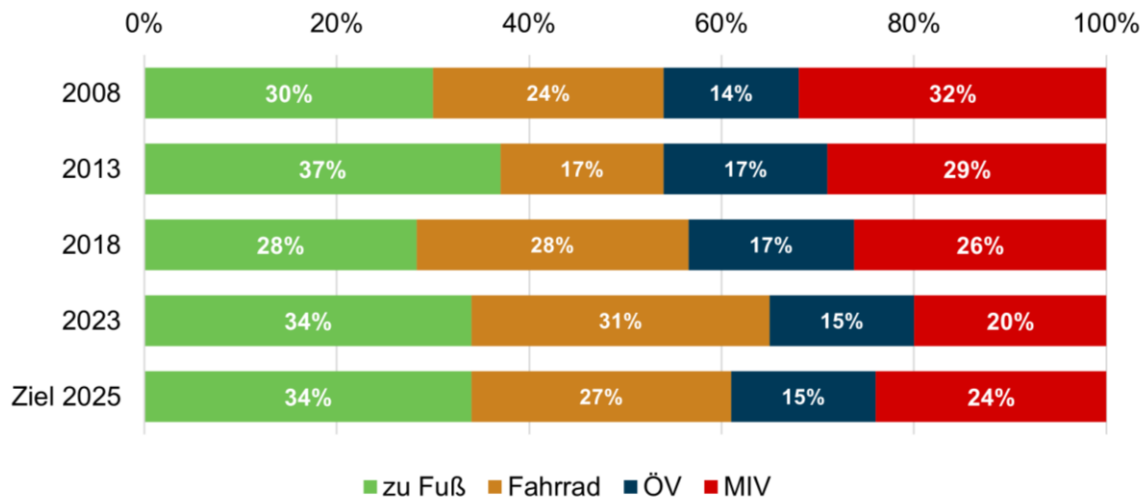
Dies kann mitunter auf die Umsetzung verschiedener Maßnahmen, wie dem Ausbau der Infrastruktur für den Umweltverbund oder Angebotsverbesserung im ÖPNV, zurückgeführt werden. Die umgesetzten Maßnahmen beschreibt Kapitel 3.2 für die einzelnen Verkehrsmittel.

Ein zweites zentrales Ziel im StEK-V-14, das mit der Reduzierung des MIV-Anteils einherging, war die Einhaltung der Grenzwerte für Luftschadstoffe. Der Luftreinhalteplan aus dem Jahr 2016 hatte bei den Messstationen Zeppelinstraße und Großbeerenstraße noch Grenzwertüberschreitungen beim Stickstoffdioxid (NO₂) festgestellt. Der Grenzwert für den Jahres-

¹² Der Binnenverkehr umfasst alle Wege, die innerhalb von Potsdam starten und enden.

mittelwert liegt aktuell bei 40 µg/m³. Im Jahr 2024 lagen die gemessenen Werte der Messstationen Zeppelinstraße und Großbeerenstraße bei 19 bzw. 20 µg/m³ und somit weit unter dem Grenzwert.¹³ Folglich wurde dieses Ziel ebenfalls erreicht.

Abbildung 12: Entwicklung des Modal Split Anteil Wege, Binnenverkehr, SrV 2023



Mit der Reduzierung des MIV-Anteils ging auch die Abnahme der Verkehrsmengen einher. Die Landeshauptstadt führt eigene regelmäßige Verkehrszählungen auf den beiden Havelbrücken im Stadtgebiet (Humboldtbrücke und Lange Brücke) durch. Damit kann gegenüber der SrV-Befragung die Entwicklung des Kfz- und Radverkehrs an diesen zwei Punkten mit einer deutlich dichteren Zahl an Messungen nachvollzogen werden. Da es sich bei den beiden Havelbrücken um die einzigen beiden Verbindungen zwischen dem Potsdamer Norden und der Innenstadt mit den südöstlichen Stadtteilen handelt, geben die hier ermittelten Verkehrszahlen einen guten Überblick über die Entwicklung der Verkehrsmengen der Stadt.

Abbildung 13 zeigt die Entwicklung der Kfz-Verkehrsstärken auf den beiden Havelbrücken zwischen 2008 und 2023. Bei den Zählungen handelt es sich um mehrere 6h-Stunden-Zählungen jährlich, die gemittelt und auf 24-Stunden-Werte hochgerechnet wurden.

Es ist eine kontinuierliche Abnahme des Kfz-Verkehrs festzustellen. Der kurzzeitige Rückgang in den Jahren 2013/14 erklärt sich unter anderem mit der Sperrung der Humboldtbrücke für den Schwerverkehr. Im Jahr 2020 fand durch den Corona-Virus eine deutliche Reduzierung des Kfz-Verkehr u. a. durch Quarantänemaßnahmen statt. Auch mit Aufheben aller Maßnahmen liegt das Kfz-Aufkommen 2023 unter dem Niveau vor 2020. Insgesamt ist der Kfz-Verkehr auf den beiden Brücken im Betrachtungszeitraum um 29 % zurückgegangen. Dieser Trend deckt sich mit den Ergebnissen der SrV-Befragungen, die zeigen, dass der Anteil des Umweltverbundes zunimmt.

¹³ Landesamt für Umwelt: Jahreskurzbericht zur Luftqualität in Brandenburg 2024.

Abbildung 13: Entwicklung der täglichen Kfz-Verkehrsstärken (24h) auf den beiden Havelbrücken zwischen 2008 und 2023

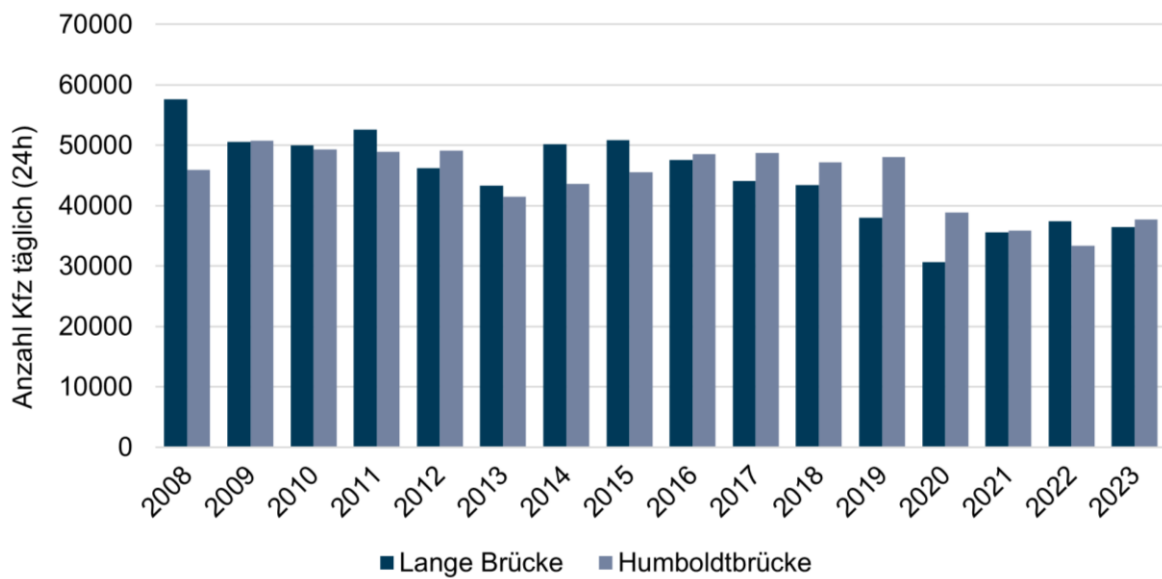
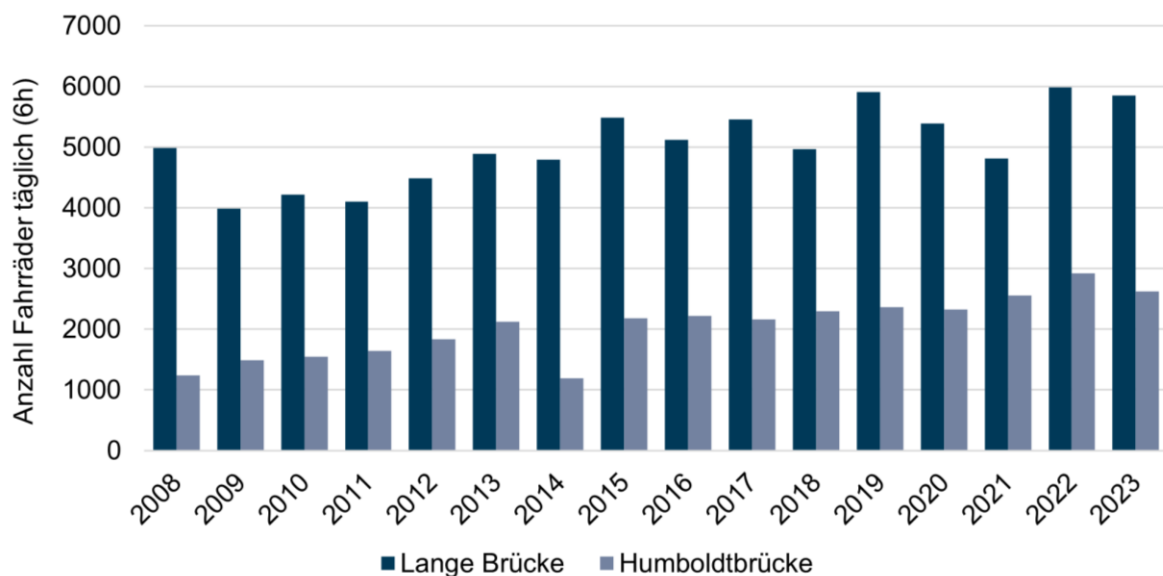


Abbildung 14 zeigt die Entwicklung im gleichen Zeitraum für den Radverkehr. Hier sind nur die in den 6 Stunden gezählten Radverkehrsmengen dargestellt und es erfolgte keine Hochrechnung auf 24-Stunden-Werte. Insgesamt stieg das Radverkehrsaufkommen auf beiden Brücken im Betrachtungszeitraum um 36 %. Damit ist im Radverkehr eine gegenläufige Entwicklung zum Kfz-Verkehr festzustellen. Ähnlich wie beim Kfz-Verkehr kam es auch beim Radverkehr 2020/2021 pandemiebedingt zu einer Reduzierung der Radverkehrsstärken. Die Reduzierung war geringer als beim Kfz-Verkehr und nach Aufhebung der Maßnahmen wurde das Vor-Pandemieniveau erreicht bzw. sogar übertroffen.

Abbildung 14: Entwicklung der Radverkehrsstärken (6h) auf den beiden Havelbrücken zwischen 2008 und 2023



3.2 Umsetzungsstand der Maßnahmen

Mit dem StEK-V-14 wurde 2014 ein umfangreiches Maßnahmenpaket beschlossen. Es beinhaltet Maßnahmen, die den Fuß- und Radverkehr, den öffentlichen Personennahverkehr sowie den Straßen- und Wirtschaftsverkehr betreffen. Die Maßnahmen und die jeweiligen Umsetzungsstände sind in den nachfolgenden Kapiteln dargestellt.

3.2.1 Rad- und Fußverkehr

Nach dem StEK-V-14 beschloss die Landeshauptstadt Potsdam im Jahr 2017 das Radverkehrskonzept sowie 2021 das Fußverkehrskonzept. Diese enthalten Konkretisierungen der im StEK-V-14 beschlossenen Maßnahmen zum Fuß- und Radverkehr.

Von den rund 30 Maßnahmen des Radverkehrskonzepts mit der Priorität 1 konnte rund die Hälfte der Maßnahmen umgesetzt werden (Auflistung auf der folgenden Seite). Viele Maßnahmen sind in Planung und stehen teilweise auch in Zusammenhang mit größeren Vorhaben, wie die Erneuerung des Horstwegs oder der Straßenbahnverlängerung über Krampnitz nach Fahrland. Drei Maßnahmen werden aufgrund von anderen aktuellen Prioritätensetzungen nicht mehr weiterverfolgt.

Im Jahr 2017 eröffnete der Radweg Schlaatz-Drewitz. Mit dem Modellversuch Zeppelinstraße verbesserte sich die Situation für den Radverkehr entlang der B1. Um die Verbindungen zu den Nachbargemeinden zu verbessern, wurde bis 2022 die Geh- und Radwegbrücke Potsdam - Werder gebaut. Zudem verbindet der erneuerte und teilweise verbreiterte Geh- und Radweg an der Templiner Straße die Landeshauptstadt Potsdam mit Caputh. Auch mehrere Fahrradstraßen wurden eingerichtet. Das Radwegweisungssystem ist seit 2015 vollständig erneuert.

Für die Verknüpfung von Radverkehr und öffentlichen Verkehr wurden u. a. Bike and Ride (B+R) an den Bahnhöfen ausgebaut. Am Hauptbahnhof wurde 2015 eine Radstation realisiert, bestehend aus einem Fahrradparkhaus mit über 550 überwachten Stellplätzen sowie einem Fahrradservice. An den Bahnhöfen Charlottenhof, Griebnitzsee, Park Sanssouci und Marquardt wurden ebenfalls zusätzliche Fahrradabstellplätze errichtet. Außerdem wurde an vielen Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs das Fahrradparken verbessert.

Für die Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Radfahren fanden mehrere Kampagnen und Aktionen statt. Unter anderem die „Aktion Fahrrad-Licht“, das „Stadtradeln“ und der Tag der Verkehrssicherheit. In der Potsdamer Innenstadt eröffnete die erste öffentliche Fahrradreparaturstation. Weitere vor allem privat finanzierte öffentlich zugängliche Fahrradreparaturstationen folgten. Das öffentliche Fahrradverleihsystem PotsdamRad wurde in mehreren Etappen erweitert. Seit 2022 fördert die Landeshauptstadt Potsdam den Aufbau eines Lastenrad-Sharing-Angebots. Das Radsicherheitskonzept wurde in das Radverkehrskonzept überführt und aktualisiert.

Für den Fußverkehr erfolgt kontinuierlich die fußverkehrsfreundliche Umgestaltung von Straßenräumen sowie die Verbesserung der Querungsmöglichkeiten an den Hauptverkehrsstraßen. Dafür wurden viele kleinteilige Maßnahmen umgesetzt, die im Rahmen des Fußverkehrskonzepts beschlossen wurden. Zu den häufigsten umgesetzten Maßnahmen zählen die Schaffung von Querungshilfen in Form von Mittelinseln, Gehwegvorstreckungen und signalisierte Furten.

Die Fußgängerzone Brandenburger Straße wurde um den Abschnitt zwischen Am Bassin und Friedrich-Ebert-Straße erweitert. Für den bereits bestehenden Teil erfolgte der Baustart zur Erneuerung des Pflasters inklusive Erneuerung der unterirdischen technischen Infrastruktur. Auch an vielen anderen Orten der Stadt wurden Gehwege erneuert. Von der geplanten Reduzierung des Kfz-Verkehrs in der Potsdamer Innenstadt durch das Konzept "Straßenräume neu denken" profitieren insbesondere der Fuß- und Radverkehr.

Maßnahmenübersicht - Fuß- und Radverkehr

Umgesetzte Maßnahmen

- Verbesserung der Stadt-Umland-Verbindungen:
 - Bau Geh- und Radwegbrücke Potsdam – Werder,
- Verbesserung der Verknüpfung Rad / ÖV (B+R) z. B. Radstation Hauptbahnhof,
- Radsicherheitskonzept (integriert in das Radverkehrskonzept),
- Einrichtung eines Service rund um das Radfahren, z. B. durch Fahrradreparaturstationen und Fahrradverleihsystem (teilweise umgesetzt),
- Mobilitätsoffensive – „Besser Mobil besser Leben“,
- Verbesserung Querungsmöglichkeiten an Hauptstraßen z. B. durch den Umbau des Leipziger Dreiecks,
- Umsetzung einer Grünen Welle für den Radverkehr auf der Breiten Straße,
- Fahrradstraße in der Stahnsdorfer Str. und Uferweg Wasserwerk Leipziger Straße,
- Erarbeitung und Beschluss eines Fußverkehrskonzepts,
- Anlage von neuen Radfahr- und Schutzstreifen sowie Fahrradstraßen, Verbesserung der Radverkehrsführung an Knotenpunkten,
- Bau von zahlreichen Querungshilfen und Gehwegerneuerungen für den Fußverkehr z. B. in der Zeppelinstraße oder Alt Nowawes,
- Erweiterung der Fußgängerzone Brandenburger Straße.

In Umsetzung oder im Haushaltsplan hinterlegte aber noch nicht begonnene Maßnahmen

- Verbesserung der Stadt-Umland-Verbindungen z. B. Werderscher Damm,
- Beschleunigung/ Bevorrechtigung des Radverkehrs z. B. Grüne Welle,
- Bau und Erweiterung weiterer B+R-Anlagen,
- mehr Fläche für den Radverkehr,
- Verbesserung Querungsmöglichkeiten an Hauptstraßen,
- fußgängerfreundliche Umgestaltung bzw. Umbau von Straßenräumen,
- barrierefreie Umgestaltung des öffentlichen Raums mit komfortableren und barrierefreien Fußgängerfurten.

Offene Maßnahmen

- Verdichtung Radroutennetz über prioritäre Routen hinaus,
- Planung und Finanzierung von Stadt-Umland-Verbindungen
 - von und nach Teltow,
 - von und nach Werder,
 - nördlich der innerstädtischen Bahntrasse.

3.2.2 Öffentlicher Personennahverkehr

Im öffentlichen Personennahverkehr wurden vor allem Maßnahmen zum Angebotsausbau, insbesondere im Bus-, Straßenbahn- und Schienenpersonennahverkehr (SPNV), umgesetzt (Auflistung auf der folgenden Seite).

Im Dezember 2017 wurde die Straßenbahnneubaustrecke von der Viereckremise bis zum Campus Jungfernsee in Betrieb genommen. Für den weiteren Ausbau bis nach Krampnitz und Fahrland und den zweigleisigen Ausbau der bestehenden Strecke in der Nedlitzer Straße ist die Vorplanung bereits abgeschlossen. Für alle drei Bauabschnitte hat das Planfeststellungsverfahren begonnen. Für die Straßenbahnneubaustrecke Babelsberg – Johannes-Kepler-Platz (Babelsberg Süd) sowie die Erweiterung im Korridor Bornim-Golm beauftragte die Landeshauptstadt eine Machbarkeitsstudie. Deren Ergebnisse sollen 2026 vorliegen. Für die Straßenbahnneubaustrecke nach Teltow gibt es derzeit (2026) keine weiteren Planungen.

Im Regionalverkehr konnten zusätzliche Verbindungen und Taktverdichtungen umgesetzt werden. Zwischen Golm und Potsdam Hauptbahnhof verkehren seit 2022 sogar mehr Züge als mit dem StEK-V-14 geplant (drei Züge pro Stunde statt Halbstundentakt). Die zusätzlichen Halte des Regional-Expresses (RE1) an den Bahnhöfen „Park Sanssouci“ und „Charlottenhof“ wurden nicht für alle Zugverbindungen umgesetzt. Dafür halten zusätzliche Regionalbahnen an beiden Bahnhöfen, so dass die Bedienungshäufigkeit insgesamt verbessert wurde. Darüber hinaus wurden zum Fahrplanwechsel im Dezember 2023 die oberen Bahnsteige des Kreuzungsbahnhofs „Pirschheide“ reaktiviert. Hier hat seitdem die Regionalbahn 22 einen zusätzlichen Halt.

Auch der Busverkehr wurde kontinuierlich verbessert. Beispielhaft ist die Umsetzung des Buskonzeptes Nordwest mit neuen Tangentialverbindungen Nord / Nord-West, Bussonderfahrstreifen aus Richtung Geltow an der Zeppelinstraße und an der Friedrich-Engels-Straße. Zudem wurden Verknüpfungspunkte zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern verbessert bspw. durch die Fertigstellung der Mobilitätsdrehscheibe Marquardt oder des Verknüpfungspunkts Campus Jungfernsee.

Für die Straßenbahn wurde 2021 ein Vertrag zur Beschaffung neuer Fahrzeuge¹⁴ unterzeichnet. Die Lieferung der ersten Wagen ist bereits erfolgt. Die Fahrzeuge dienen dem Angebotsausbau sowie dem Ersatz der Tatra-Fahrzeuge. Mit dem Wegfall der Tatra-Fahrzeuge werden alle Straßenbahnfahrzeuge systembedingt barrierefrei zugänglich sein. Im Busverkehr ist mittelfristig die Umstellung der gesamten Flotte des Verkehrsbetriebs (ViP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH) auf batterieelektrische Busse vorgesehen. Die ersten Fahrzeuge werden voraussichtlich 2026 ausgeliefert und als Ersatz für bestehende Dieselsebusse bereitstehen. In den Folgejahren wird die Beschaffung elektrischer Busse fortgesetzt.

Die weiteren Maßnahmen zur Anpassung und Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs, die im Zielszenario des StEK-V-14 festgelegt wurden, sind dauerhafte Aufgaben, die die Landeshauptstadt fortlaufend verfolgt. Dazu gehören:

- die weitere Umsetzung von Beschleunigungsmaßnahmen im öffentlichen Personennahverkehr und Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen (Ampeln),
- die Anpassung des Verkehrsangebots im Bereich neu zu erschließender Wohn- und Gewerbequartiere (z. B. der Busvorlaufbetrieb für Krampnitz) und
- die Koordinierung zur Anpassung des Verkehrsangebots im Stadt- und Regionalverkehr.

Maßnahmenübersicht - öffentlicher Personennahverkehr

Umgesetzte Maßnahmen

- Inbetriebnahme Straßenbahnstrecke nach Campus Jungfernsee,
- Buskonzept Nordwest mit Tangentialverbindungen,
- Mobilitätsdrehscheibe Marquardt,
- ÖPNV-Bevorrechtigung und Beschleunigung an LSA,
- Gründung städtische Mobilitätsagentur „mobiagentur“,
- Taktverdichtungen und zusätzliche Verbindungen im Schienenpersonennahverkehr.

In Umsetzung befindliche Maßnahmen

- Beschaffung batterieelektrischer Busse,
- Beschaffung barrierefreier Straßenbahnfahrzeuge,
- Machbarkeitsstudie weitere Straßenbahnneubaustrecken (Babelsberg-Süd und Golm).

Im Haushaltsplan hinterlegte aber noch nicht begonnene Maßnahmen

- Straßenbahnverlängerung über Krampnitz nach Fahrland mit Umgestaltung Busfahrplan mit Expressbusverbindung nach Berlin-Spandau (vorab Busvorlaufbetrieb).

¹⁴ STADLER Tramlink.

Offene Maßnahmen

→ keine

3.2.3 Straßen- und Wirtschaftsverkehr

Die Maßnahmen im Straßenverkehr aus dem StEK-V-14 zielen darauf ab, Verkehre wo möglich vom motorisierten Individualverkehr auf den Umweltverbund zu verlagern. Die verbleibenden notwendigen Kfz-Verkehr sollen umwelt- und stadtverträglicher erfolgen. Auf umfangreiche Neubaumaßnahmen im Straßennetz soll weitgehend verzichtet werden.

Mit der Umsetzung des P+R-Konzeptes und dem Bau mehrerer P+R-Anlagen im Stadtgebiet wie die Mobilitätsdrehscheibe Marquardt oder der P+R Wetzlarer Straße / Nuthestraße wurde die Verknüpfung mit dem Umweltverbund verbessert¹⁵.

Weitere Maßnahmen beispielsweise zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs in der Innenstadt sind die Diagonalsperre in der Gutenbergstraße oder die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung und Erhöhung der Parkgebühren. Zur Verkehrsberuhigung wurden Tempo-30-Zonen in der Groß-Glienicker Waldstadt, in Eiche 2 und an einzelnen Straßen in der Innenstadt umgesetzt. Überprüfungen, wo an weiteren Abschnitten des Hauptstraßennetzes Tempo 30 angeordnet werden kann, erfolgen kontinuierlich. Zudem laufen Planungen für eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs in der Potsdamer Innenstadt. Das Konzept wurde am 3. Mai 2023 durch die Stadtverordnetenversammlung beschlossen. Im Rahmen des Modellversuchs Dortustraße gab es innerhalb von zwei Jahren eine erste Umsetzung des Konzepts.

Das betriebliche Mobilitätsmanagement wird gefördert. Dazu wurde u. a. die Fortschreibung der Stellplatzsatzung im Jahr 2021 verabschiedet, die es ermöglicht, die Zahl der notwendigen Stellplätze zu reduzieren, sofern bestimmte Maßnahmen ergriffen werden. Ein Bestandteil davon kann auch betriebliches Mobilitätsmanagement sein. Betriebliches Mobilitätsmanagement wurde so bereits in den Mobilitätskonzepten für die wissenschaftlichen Institute am Telegrafenberg, am neuen Campus der Stadtverwaltung in der Innenstadt, den Hasso-Plattner-Instituten oder der Universität Potsdam festgeschrieben. In Zukunft plant die Landeshauptstadt Potsdam, dass betriebliches Mobilitätsmanagement auch eine Beratungsleistung der städtischen Mobilitätsagentur „mobiagentur“ wird. Hier steht die Umsetzung noch aus.

Eine weitere Maßnahme des StEK-V-14 war die Förderung der Alternativen zum Kfz-Verkehr durch die Ausgabe einer Broschüre und von kostenfreien ViP-Wochen- oder Tageskarten an Neubürger*innen bzw. Neumieter*innen. Diese ist nach ihrer zwischenzeitlichen Umsetzung ausgelaufen. Die Effekte waren gering, bei gleichzeitig hohen Aufwänden.

¹⁵ Vorerst als ebenerdige Zwischenlösung. Geplant ist ein Parkhaus.

Im Sinne des oben genannten Vorgehens wurden einzelne, gezielte Aus- oder Umbaumaßnahmen für den Kfz-Verkehr umgesetzt. Straßenraumumgestaltungen erfolgten an der Zeppelinstraße sowie an der Konrad-Wolf-Allee. An letzterer erfolgte zusätzlich die Einrichtung von zwei Kreisverkehrsplätzen. Weitere Maßnahmen beschränkten sich vor allem auf Instandhaltungen, Sanierungen, eine bessere Steuerung und Beschränkung bestehender Verkehre. Es wurden verschiedene Maßnahmen zum besseren Verkehrsmanagement umgesetzt wie eine umweltorientierte Verkehrssteuerung mit einer Pfortnerung über Lichtsignalanlagen¹⁶ an der Zeppelinstraße.

Im Nebenstraßennetz prüft die Landeshauptstadt kontinuierlich Verkehrsberuhigungsmaßnahmen wie verkehrsberuhigte Bereiche oder Tempo-30-Zonen und setzt sie entsprechend um. Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen ist aufgrund der aktuellen Rechtslage nur eingeschränkt z. B. für den Lärmschutz umsetzbar.

2012 beschloss die Stadtverordnetenversammlung das fortgeschriebene Lkw-Führungskonzept. Da sich die Rahmenbedingungen für den Lkw-Verkehr seither nicht relevant geändert haben, ist eine erneute Fortschreibung bisher nicht erforderlich.

Nicht umgesetzt wurden der Bau einer Abfahrtsrampe von der Nuthestraße zur Friedrich-Engels-Straße sowie die Verlängerung der Wetzlarer Straße zur direkten Anbindung des Industriegebiets Süd an die Nuthestraße. Aufgrund des hohen Investitionsbedarfs existieren für beide Maßnahmen weiterhin keine Realisierungshorizonte.

Die im StEK-V-14 anvisierten zentralen Stellplatzanlagen am Innenstadtring sind nicht umgesetzt, da bisher keine Mittel zur Verfügung gestellt werden konnten oder keine Flächen zur Verfügung stehen.

¹⁶ Ampel.

Umgesetzte Maßnahmen

- Erarbeitung P+R-Konzept und Bau von mehreren P+R-Anlagen im Stadtgebiet,
- Umgestaltung von Straßenräumen: Fertigstellung des Umbaus der Konrad-Wolf-Allee und der Behlertstraße,
- Einrichtung von neuen Tempo-30-Zonen,
- Reduzierung Durchgangsverkehr in der Innenstadt (Diagonalsperre Gutenbergstraße),
- Verabschiedung neue Stellplatzsatzung in Verbindung mit Förderung von betrieblichem Mobilitätsmanagement,
- Intensivierung der Parkraumbewirtschaftung durch neue Zonen und höhere Parkgebühren,
- Förderung Carsharing + E-Fahrzeuge: ermäßigte Parkgebühren für (Elektro-)Carsharing-Fahrzeuge und Erarbeitung Ladesäulenkonzept,
- Umbau Leipziger Dreieck.

In Umsetzung befindliche Maßnahmen

- Michendorfer Chaussee als Teil des Umbaus Leipziger Dreieck,
- Umgestaltung von Straßenräumen,
- Fortführung der Planungen zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs in der Innenstadt laufen, erste Maßnahmen sind bereits umgesetzt,
- Intensivierung der Parkraumbewirtschaftung durch neue Zonen und höhere Parkgebühren,
- Kontinuierliche Umsetzung von Verkehrsberuhigung und Tempo 30 im Nebennetz,
- Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Hauptnetz soweit rechtlich möglich,
- nachhaltiges regionales Verkehrsmanagement.

Offene Maßnahmen

- Abfahrtsrampe von der Nuthestraße zur Friedrichs-Engels-Straße,
- Verkehrslösung Wetzlarer Straße mit Anbindung an das Industriegebiet Süd,
- Bau von zentralen Stellplatzanlagen am Innenstadtring.

3.3 Zusammenfassung

Das StEK-V-14 hatte als zentrales Ziel, den Anteil des Umweltverbundes zu erhöhen. Das Ziel, dass 76 % aller Wege im Binnenverkehr in Potsdam mit Umweltverbund erfolgen, wurde im Jahr 2023 bereits übertroffen. Die Zunahme des Umweltverbundes und damit einhergehend eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs zeigte sich dabei sowohl in den regelmäßigen Mobilitätsbefragungen (SrV zuletzt 2023) als auch in den dauerhaften Verkehrserhebungen der Landeshauptstadt auf den beiden Havelbrücken. Ebenfalls erreicht wurde das Ziel, die Grenzwerte für Luftschadstoffe einzuhalten.

Der Umsetzungsstand zeigt, dass insbesondere bei den kurzfristig realisierbaren Maßnahmen mit vergleichsweise wenig Aufwänden große Fortschritte gemacht wurden. Bei einigen Maßnahmen mit hohen Aufwänden in Kosten oder Planung wurden erste Schritte auf den Weg gebracht, so dass eine Umsetzung absehbar ist und es zum Teil ein voraussichtliches Fertigstellungsdatum gibt.

Nur wenige Maßnahmen wurden nicht umgesetzt. Mit Blick auf die Ziele des StEK-V-14 betrifft dies vor allem Rad- und Straßenbauplanungen.

Offene Maßnahmen

- Verdichtung Radroutennetz über prioritäre Routen hinaus,
- Planung und Finanzierung von Stadt-Umland-Verbindungen
 - von und nach Teltow,
 - von und nach Werder,
 - nördlich der innerstädtischen Bahntrasse,
- Abfahrtsrampe von der Nuthestraße zur Friedrichs-Engels-Straße,
- Verkehrslösung Wetzlarer Straße mit Anbindung an das Industriegebiet Süd,
- Bau von zentralen Stellplatzanlagen am Innenstadtring.

4. Leitbild und Ziele für die weiteren verkehrlichen Entwicklungen

Das Leitbild und die Ziele des Stadtentwicklungskonzepts Verkehr 2040 stellen die Weichen für die Entwicklungen der nächsten 14 Jahre¹⁷. Sie sind daher ein wesentlicher Baustein.

4.1 Methodisches Vorgehen

Vor dem Hintergrund, das Szenario „nachhaltige Mobilität“ und die Ziele aus dem StEK-V-14 weiterzuentwickeln, sind die Ziele auf Grundlage vorhandener Konzepte, übergeordneter Rahmenbedingungen sowie der Bürgerbeteiligung im Rahmen des StEK-V-40 abzugleichen und ggf. zu modifizieren.

Städtische Grundlagen sind unter anderem:

- StEK-V-14, insbesondere die Ziele,
- Beschlüsse der Stadtverordnetenversammlung im Bereich der Verkehrs- und Stadtentwicklung z. B.:
 - Das Leitbild der Landeshauptstadt Potsdam mit den Grundsätzen für das Zusammenleben und die Entwicklung der Stadt in den nächsten Jahren,
 - Unterschiedliche Bevölkerungsgruppen bei der Verkehrsentwicklung angemessen und bedürfnisorientiert berücksichtigen (Beschluss DS 21/SVV/0644),
- Lärmaktionsplan 2024 für den Ballungsraum Potsdam (aus dem Jahr 2024),
- Integriertes Stadtentwicklungskonzept Potsdam 2035 – INSEK (aus dem Jahr 2022),
- Fußverkehrskonzept (aus dem Jahr 2021),
- Nahverkehrsplan 2019 für die Landeshauptstadt Potsdam (aus dem Jahr 2020),
- Masterplan 100% Klimaschutz (aus dem Jahr 2018),
- Green-City-Plan (aus dem Jahr 2018),
- Radverkehrskonzept (aus dem Jahr 2017),
- Innenstadtverkehrskonzept (aus dem Jahr 2017),
- Innenstadt – Straßenräume neu denken! Konzept zur Umnutzung von Straßenräumen (aus dem Jahr 2022),
- P+R-Konzept (aus dem Jahr 2015).

Weitere relevante Rahmenbedingungen stecken die Europäische Union (EU), Bund, Länder oder Dritte mit entsprechenden Vorgaben oder Planungen wie beispielsweise:

- Der europäische Grüne Deal (aus dem Jahr 2015),
- Eine europäische Strategie für emissionsarme Mobilität der EU (aus dem Jahr 2016),
- Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität der EU (aus dem Jahr 2020),
- Klimaschutzgesetz der Bundesregierung (aus dem Jahr 2021),
- Elektromobilitätsgesetz der Bundesregierung (aus dem Jahr 2015),

¹⁷ Stand 2026.

- Brandenburger Mobilitätsgesetzes des Landes Brandenburg,
- #BRANDENBURG BEWEGEN. Landesnahverkehrsplan 2023 bis 2027 (aus dem Jahr 2023),
- Mobilitätsstrategie Brandenburg 2030 (aus dem Jahr 2023),
- Klimaplan Brandenburg (aus dem Jahr 2024),
- Verkehrssicherheitsprogramm 2034 – Sicher unterwegs in Brandenburg (aus dem Jahr 2024).

Das StEK-V-40 orientiert sich außerdem an den Prinzipien eines nachhaltigen urbanen Mobilitätsplans – kurz SUMP (*Sustainable Urban Mobility Plan*). Dieser geht stärker auf Umwelt, Wirtschaft, Gesundheit oder soziale Belange ein als es klassische Verkehrsentwicklungspläne tun. Außerdem liegt ein stärkerer Fokus auf der Beteiligung, die während der Erarbeitung des SUMP erfolgen soll.

Ein fachlicher Vorschlag zur Leitbild- und Zielentwicklung wurde u. a. mit der Potsdamer Bevölkerung, der Politik, der Potsdamer Verwaltung sowie Interessen- und Fachverbänden diskutiert und auf Grundlage der Diskussionsergebnisse angepasst.

Die Bevölkerung hatte bei zwei Veranstaltungen in Form von Werkstattverfahren am 15.05. und 30.05.2023 die Möglichkeit, sich in den Prozess einzubringen. Im Rahmen einer zusätzlichen Kinder- und Jugendbeteiligung erfolgte eine Befragung sowie ein Workshop. Auch der begleitende Facharbeitskreis mit den Interessen- und Fachverbänden¹⁸ beteiligte sich an der Leitbild- und Zielentwicklung. Die Politik wurde in Form einer frühzeitigen Informationsveranstaltung für die Mitglieder des Ausschusses für Klima, Umwelt und Mobilität einbezogen. Darüber hinaus wurden Stellungnahmen eingereicht und berücksichtigt.

4.2 Leitbild

Das Leitbild fasst die Grundpfeiler der verkehrlichen Entwicklung zusammen und steht unter der Prämisse der Fortschreibung des Zielszenarios „nachhaltige Mobilität“ aus dem StEK-V-14.

Bei der Leitbild- und Zielentwicklung ist das bis 2040 prognostizierte, starke Bevölkerungswachstum (siehe Kapitel 5.2.1) zu berücksichtigen. Die damit verbundene steigende Nachfrage an Mobilität soll hauptsächlich über den Umweltverbund abgewickelt werden. Einhergehend damit ist die weitere Reduzierung des MIV-Anteils, welche auch in den Fachdiskussionen und in der Bürgerbeteiligung als ein wesentlicher Faktor für die verkehrliche Entwicklung in den nächsten Jahren genannt wurde.

¹⁸ Teilnehmende Interessen- und Fachverbände waren: Allgemeiner Deutscher Automobil-Club (ADAC), Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC), Deutscher Bahnkundenverband, Handwerkskammer, Industrie- und Handelskammer (IHK), Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH (ViP), Verkehrsclub Deutschland (VCD).

Eine Zunahme der Personenkilometer im Kfz-Verkehr soll nicht stattfinden. Hintergrund ist, dass die Kfz-Infrastruktur bereits an der Kapazitätsgrenze ist. Im Sinne der Ressourcenverfügbarkeit und Nachhaltigkeit soll sie nicht erweitert werden. Ein Beitrag dazu unter anderem kann der Ausbau des Umweltverbundes sein. Wie die Bestandsanalyse zeigt, pendeln in Potsdam täglich mehrere zehntausende Menschen ein und aus. Der Ausbau kann dazu beitragen die Personenkilometer im Kfz-Verkehr der Pendelnden zu reduzieren.

Ein besonderes Augenmerk legt die Landeshauptstadt darüber hinaus auf die Teilhabe an der Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen. Auch die Themen Umwelt und Klima finden Eingang in das Leitbild.

Auf Grundlage der voran genannten Rahmenbedingungen ergeben sich im Leitbild drei wesentliche Aspekte:

Mobilität für die Menschen soll vielfältig, umweltfreundlich und vernetzt sein

Damit auch unter den Bedingungen städtischen Wachstums die Mobilität – mit allen Verkehrsmitteln – gesichert ist, entwickelt die Landeshauptstadt Potsdam die vorhandenen Verkehrssysteme und insbesondere den Umweltverbund unter Nutzung moderner Technologien schrittweise weiter. Moderne Informationssysteme und -technologien vernetzen Mobilitätsangebote im Sinne der Multi- und Intermodalität. Der Wirtschaftsverkehr muss umweltverträglicher werden und der Vitalität der Stadt Rechnung tragen.

Mobilität für alle sichern

Alle Personen aller Stadt- und Ortsteile sollen die Möglichkeit haben, sich fortzubewegen und am sozialen Leben teilzuhaben. Mit einem „Design für alle“ wird der Barrierefreiheit und den Belangen vulnerabler Gruppen (z. B. Kinder, ältere Menschen, Menschen mit Behinderung und einkommensschwache Personen) sowie der Verkehrssicherheit in der Landeshauptstadt Potsdam Rechnung getragen.

Bei der Gestaltung öffentlicher Räume sind Aspekte der subjektiven Sicherheit und der städtebaulichen Kriminalprävention angemessen zu berücksichtigen.

Die Erreichbarkeit, insbesondere für das Liefern, Laden und Entsorgen, muss grundsätzlich gesichert sein.

Aufgrund der Pendlerverflechtungen ist eine gute Anbindung an die Nachbargemeinden und Berlin unabdingbar.

Mobilität als Beitrag zur ökologischen Stadt

Der Schutz von Klima und Umwelt sind wichtige Aufgaben der jetzigen und kommenden Generationen. Die Landeshauptstadt Potsdam verfolgt eine Umweltpolitik der Nachhaltigkeit. Die verkehrlichen Belange und Entwicklungen sind daran anzupassen. Die umweltfreundlichen Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehre sind die wesentlichen Säulen des gesamtstädtischen Verkehrs.

4.3 Ziele

Das voran dargestellte Leitbild verfolgt bestimmte Ziele. Sie lassen sich jedoch nicht ausschließlich einem Aspekt zuordnen, sondern unterstützen sich gegenseitig. Dem Leitbild untergeordnet sind qualitative und quantitative Entwicklungsziele, aus denen sich im weiteren Handlungsfelder und Maßnahmen ableiten. Die Ziele sollen ambitioniert, aber dennoch umsetzbar bzw. erreichbar sein.

Umweltverbund stärken

Der ÖPNV sowie das Geh- und Radwegenetz sollen ausgebaut werden. Neben dem reinen Ausbau des Wegenetzes sind auch andere Faktoren wie beispielsweise die Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen oder ausreichende und qualitativ hochwertige Abstellmöglichkeiten relevant. Im Umweltverbund sollen gegenüber dem MIV konkurrenzfähige Reisezeiten erzielt werden. Der Ausbau der Infrastruktur unterstützt das Ziel, den Verkehr auf den Umweltverbund zu verlagern. Die Belange des Umweltverbunds sind gegenüber den Belangen des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs zu priorisieren.

Verkehr vermeiden – Mobilität gewährleisten

Der umweltfreundlichste Verkehr ist der, der gar nicht erst entsteht. Siedlungsgebiete, Wirtschaftsstrukturen und Mobilitätsangebote können so geplant werden, dass Verkehrsaufwand vermieden wird. Stadt- und Verkehrsplanung arbeiten hier Hand-in-Hand. Eine derartige Stadt der kurzen Wege (oder 15-Minuten-Stadt) trägt dazu bei, Verkehr zu vermeiden und gewährleistet Mobilität, ohne dass Verbote und Einschränkungen notwendig wären.

Intermodalität und Multimodalität fördern

Eine gute Verknüpfung der Verkehrsträger stärkt den Umweltverbund. Hierzu gehören beispielsweise sichere, komfortable und ausreichend dimensionierte Fahrradabstellmöglichkeiten an ÖV-Haltestellen. So kann eine Verlagerung des Kfz-Verkehrs hin zum ÖV und Radverkehr erreicht werden und die individuelle Abhängigkeit vom Auto reduziert werden.

Verkehr zum Umweltverbund verlagern – Straßenräume umgestalten

Das Ziel, möglichst große Teile des motorisierten Individualverkehrs auf den Umweltverbund zu verlagern, geht unter anderem einher mit der Umgestaltung von Straßenräumen. Straßenräume sollten auf die Belange des Umweltverbundes geprüft werden, zeitgleich muss die Erreichbarkeit für Rettungs- sowie Ver- und Entsorgungsfahrzeuge gesichert sein. Überdimensionierte Verkehrsanlagen sollen umgenutzt und beispielsweise in Wohnquartieren zur Stärkung der Sozial- und Aufenthaltsfunktion zur Verfügung gestellt werden. Im Ergebnis kann mehr Verkehrsaufkommen pro eingesetzter Fläche abgewickelt werden, als dies beim Kfz-Verkehr möglich ist. Bei erfolgreicher Verlagerung stehen trotzdem noch ausreichend Kapazitäten im Kfz-Verkehr zur Verfügung. Der Straßenraum wird effizienter genutzt.

Umweltwirkungen des Verkehrs reduzieren

Negative Auswirkungen auf die Umwelt, also Pflanzen, Tiere, Wasser und Luft sollen reduziert werden. Die Klimaschutzziele sind stets zu berücksichtigen. Die Vermeidung von

Schadstoffemissionen und Lärm spielen ebenso eine Rolle wie der langfristige und rücksichtsvolle Umgang mit Ressourcen und die Reduzierung des Energieverbrauchs. Der Kfz-Verkehr, der nicht vermeid- oder verlagerbar ist, soll durch alternative Antriebe wie Elektromobilität oder andere nicht fossile Kraftstoffe umweltschonender werden. Die Stadt unterstützt dabei, für die benötigte Ladeinfrastruktur die Voraussetzungen zu schaffen. Neben dem Kfz-Verkehr sollen auch die negativen Umweltwirkungen des öffentlichen Verkehrs reduziert werden, beispielsweise durch Elektrifizierung der Busflotte oder Beschleunigungsmaßnahmen.

Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer verbessern

Alle Verkehrsteilnehmenden sollen am Verkehr teilnehmen können, ohne dass ihnen dabei Schaden droht. Die subjektive und objektive Sicherheit soll erhöht werden bspw. durch entsprechende Beleuchtung, das Absenken von Bordsteinen, niedrige zulässige Geschwindigkeiten, Gewährleistung von Sichtbeziehungen an Kreuzungen und Einmündungen oder ausreichend breite Anlagen für den Fuß- und Radverkehr. Um die Einhaltung der Verkehrsregeln zu verbessern, ist eine entsprechende Verkehrssicherheitsarbeit notwendig.

Das Land Brandenburg als auch die Bundesregierung mit ihrem Verkehrssicherheitsprogramm verfolgen die „Vision Zero“, in der es keine Toten und Schwerverletzte im Verkehr mehr gibt. Auch die Landeshauptstadt Potsdam verfolgt dieses Ziel mit den Planungen.

Öffentliche Sicherheit und Bevölkerungsschutz gewährleisten

Die Verkehrsinfrastruktur ist so zu entwickeln, dass die Leistungsfähigkeit von Feuerwehr und Rettungsdienst dauerhaft gewährleistet und nach Möglichkeit verbessert wird. Verkehrsplanerische Maßnahmen dürfen die Erreichbarkeit von Einsatzorten, die Einhaltung von Hilfsfristen sowie die Durchführung von Menschenrettung und Gefahrenabwehr nicht beeinträchtigen. Hierzu sind insbesondere das einsatzrelevante Straßennetz, Einsatz- und Rettungswege sowie die erforderlichen Aufstell- und Bewegungsflächen dauerhaft zu sichern. Die Belange der öffentlichen Sicherheit und des Bevölkerungsschutzes sind frühzeitig in allen wesentlichen Planungs- und Entscheidungsprozessen zu berücksichtigen.

Belange vulnerabler Gruppen und der Barrierefreiheit berücksichtigen

Dieses Ziel zielt vor allem auf die diskriminierungsfreie Verkehrsplanung der Landeshauptstadt Potsdam ab. Mobilität soll für alle ermöglicht werden: für Kinder- und Jugendliche, für Ältere, für mobilitätseingeschränkte Personen oder für die Menschen in Potsdam, die armutsgefährdet sind. Der Zugang zu Mobilitätsangeboten soll so gestaltet werden, dass möglichst keine Personen ausgeschlossen werden.

Sicherstellung des Wirtschaftsverkehrs

Im Kfz-Verkehr wird dem Wirtschaftsverkehr gegenüber dem individuellem Personenverkehr Vorrang eingeräumt. Durch die Förderung des Umweltverbundes beim Personenverkehr sollen Kapazitäten für den Kfz-Wirtschaftsverkehr geschaffen werden. Dies berücksichtigt neben Flächenumverteilungen auch die Umsetzung alternativer Logistikkonzepte wie dem Lastenfahrrad auf der letzten Meile oder Mikrodepots.

5. Handlungsfelder und Maßnahmen bis 2040

Die Maßnahmen des Stadtentwicklungskonzepts Verkehr werden in Handlungsfelder eingeordnet und in den entsprechenden Kapiteln kurz skizziert. In einem weiteren Schritt werden die verkehrlichen Auswirkungen der Maßnahmen mittels eines Verkehrsmodells ermittelt.

5.1 Handlungsfelder

Das StEK-V-40 identifiziert Maßnahmen, die auf das Leitbild und die Ziele ausgerichtet sind. Grundlage hierfür sind die bereits vorhandenen Planungen, Konzepte und andere Rahmenbedingungen (Kapitel 4.1). Diese Maßnahmen lassen sich in sieben Handlungsfelder gruppieren.

5.1.1 Verkehrsreduzierende Raumstrukturen

Verkehrsreduzierende Raumstrukturen zielen darauf ab, Verkehr erst gar nicht entstehen zu lassen, Wegelängen zu verkürzen oder Mehrfachfahrten zu vermeiden. Hierbei kann die Stadtplanung steuernd Einfluss nehmen, indem gemäß dem stadtplanerischen Leitbildern der (nutzungs-)gemischten „Europäischen Stadt“ sowie der „Stadt der kurzen Wege“ Verkehr reduzierende Stadtstrukturen entwickelt und umgesetzt werden. Mit einer Siedlungsentwicklung an Verkehrsachsen kann der Aufwand für die Bereitstellung der Verkehrsinfrastruktur reduziert werden.

Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept Potsdam (INSEK) mit dem Planungshorizont 2035 hat hierzu folgende Handlungsansätze formuliert:

- wohnortnahe Erholungsräumen schaffen,
- Wohnen und Arbeiten näher zusammenbringen durch z. B. quartiersbezogenes Gewerbe/ Gewerbe im Quartier/ urbane Produktion,
- unternehmerischer Strukturen fördern, die eine wohnortnahe Versorgung mit Produkten, Dienstleistungen und Beschäftigungsangeboten sicherstellen,
- Nutzungsmischung in überwiegend monofunktionalen Siedlungsbereichen verbessern (z. B. Bornstedt, Am Schlaatz, Kirchsteigfeld),
- verträgliche Mischnutzungen auf Grundstücken einplanen und fördern (Vermeidung monofunktionaler Gebiete und Straßenzüge),
- integrierte Kita- und Schulplanung etablieren, die eine möglichst synchrone Entwicklung von Infrastruktur und neuen Wohnungen sicherstellt,
- Daseinsvorsorge in den Stadt- und Ortsteilen sichern und ausbauen,
- Innen- vor Außenentwicklung z. B. Schließung von Baulücken sicherstellen,
- fragmentarische Ausdehnung und Zersiedelung vermeiden,
- Siedlungsentwicklung an bestehende oder geplante Verkehrsstrassen binden,
- neue Wohn-, Infrastruktur- und Wirtschaftsstandorte entlang der Achsen des öffentlichen Nahverkehrs und Mobilitätsschwerpunkte (z. B. Bahnhöfe Marquardt, Golm, Pirschheide) positionieren,

- neue Gebiete in Abhängigkeit von der Bereitstellung eines umweltgerechten Mobilitätsangebots (Fuß-, Rad-, öffentlicher Personennahverkehr) stufenweise entwickeln.

5.1.2 Fuß- und Radverkehr

Viele Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs betreffen die verbesserte Erschließung durch sogenannte selbstständige Wege für Fuß- und Radverkehr, die Gestaltung von Seitenräumen und die Querung trennender Infrastruktur wie Gewässer und Hauptverkehrsstraßen. Dies sind Maßnahmen, die den Fuß- und Radverkehr gleichermaßen betreffen.

Neue selbstständige Wege¹⁹ sind häufig bei Siedlungserweiterungen geplant. Weiterhin zählt die Verbindung zwischen der Nuthestraße und dem Bahnhof Rehbrücke dazu. Ein Ausbau selbständiger Wege ist für die Anbindung der Wissenschaftsstandorte Telegrafenberg inkl. des Brauhausbergs (Alter Landtag) geplant.

Eine Aufwertung der Seitenräume erfolgt konkret im Horstweg sowie bei der Neugestaltung von Ortsdurchfahrten. In der historischen Innenstadt sollen Sondernutzungen – z. B. Gastronomieflächen – von den Gehwegen auf die Fahrbahnen anstatt von Parkständen verlegt werden, um mehr Platz fürs Flanieren und den Aufenthalt zu schaffen.

Zu den geplanten neuen Brücken gehören die Verbindung zwischen Hermannswerder und Kiewitt und die Querungen der Nuthe, der Nuthestraße und Landesstraße 40 zur Verbindung der Ortsteile Babelsberg Süd und Schlaatz. Perspektivisch ist eine Brücke über den Weißen See im Zuge der Radverbindung zwischen Krampnitz/Neu Fahrland und Nedlitz vorgesehen.

Die bisher als Radschnellwege oder -verbindungen konzipierten Stadt-Umland-Verbindungen zwischen Potsdam und Teltow sowie zwischen Potsdam und Werder sollen gemäß des zurzeit in Bearbeitung befindlichen neuen Radverkehrskonzepts in ein „Plusnetz“ integriert werden. Das „Plusnetz“ umfasst die wichtigsten Korridore in die Nachbargemeinden und innerhalb der Stadtmitte. Beim „Plusnetz“ gelten besondere Qualitätsstandards, die aber geringer sind als bei Radschnellverbindungen.

Fuß- und Radverkehr sind auch in Bezug auf Schulwege besonders relevant. Maßnahmen zur kontinuierlichen Verbesserung der Schulwegsicherheit sind

- Fortschreibung und Umsetzung von Maßnahmen des Schulwegsicherungskonzepts,
- Umsetzung von weiteren Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Schulumfeld,
- Verkehrserziehung,
- Kontrollen im Bereich von Schulen.

¹⁹ Selbstständige Fuß- und Radwege sind Wege, die unabhängig vom Kfz-Straßennetz geführt werden

Vor allem im Fußverkehr ist die Barrierefreiheit von besonderer Bedeutung. Die Landeshauptstadt Potsdam möchte die Infrastruktur entsprechend der verfügbaren Mittel kontinuierlich anpassen. Spezielle Maßnahmen zum Fußverkehr sind

- Umsetzung der prioritären Maßnahmen des Fußverkehrskonzepts,
- Umsetzung von Maßnahmen aus dem Lokalen Teilhabeplan,
- Ergänzung von Gehwegen an bestehenden Straßen,
- Schaffung von neuen Gehwegverbindungen,
- fußverkehrsfreundliche Umgestaltung des Straßenraums,
- Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für zu Fuß Gehende an Hauptstraßen
- Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen gemäß Personenbeförderungsgesetz (PBefG).

Spezielle Maßnahmen in Bezug auf den Radverkehr sind

- Aktualisierung des Radverkehrskonzepts inkl. des Festschreibens von Qualitätsstandards für den Radverkehr,
- Umsetzung prioritärer Maßnahmen unter Anwendung der Qualitätsstandards gemäß Radverkehrskonzept (z. B. Radfahrstreifen Heinrich-Mann-Allee),
- Weiterentwicklung und Verbesserung des Radroutennetzes, insbesondere Strecken von und nach Teltow, Werder, Krampnitz sowie die innerstädtische Route nördlich der Bahntrasse,
- Beschleunigung oder Bevorrechtigung Radverkehr (z. B. durch Grüne Welle, Grünpfeile für den Radverkehr, Fahrradstraßen und -zonen),
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr (z. B. durch Anpassungsarbeiten an Kreuzungen und Strecken aber auch Präventionsmaßnahmen),
- Erweiterung des Fahrradparkens (vor allem an Bahnhöfen, öffentlichen Gebäuden und hochverdichteten Wohngebieten),
- Verbesserungen für den Radtourismus (Anpassungen von Routenführungen, Aufbau einer Knotenpunktwegweisung),
- Öffentlichkeitsarbeit zum Radverkehr.

5.1.3 Öffentlicher Personennahverkehr

Der öffentliche Personennahverkehr soll verbessert werden. Im Integrierten Stadtentwicklungskonzept (INSEK) ist die städtebauliche Entwicklung am Berliner Außenring besonders relevant. Eine Potenzialstudie zum Berliner Außenring aus dem Jahr 2024 zeigt, dass der Bahnhof Potsdam-Pirschheide über hohe Weiterentwicklungspotenziale verfügt, da dort das Verhältnis von Flächenentwicklungspotenzial und Erschließungsaufwand besonders gut ist. Dies soll in weiteren Betrachtungen vertieft werden.

Darüber hinaus ist der Außenring eine wichtige Verbindung zu den Nachbargemeinden. Dementsprechend sollte die Verknüpfung des Außenrings zum städtischen ÖPNV verbessert werden. Am Bahnhof Marquardt soll dafür mittelfristig die barrierefreie Verknüpfung der

Bahnsteige mit der Mobilitätsdrehscheibe und dem Ortskern Marquardt erfolgen. Weiterführend ist zu untersuchen, ob Bahnhöfe entlang des Außenrings reaktiviert werden können, um die Erschließung und die Umsteigebeziehungen in anliegende bestehende und neue Siedlungsgebiete zu verbessern. Im Fokus steht hierbei der ehemalige Bahnhof Satzkorn. Dieser soll insbesondere dazu dienen, das Gewerbegebiet Friedrichspark mit dem SPNV anzubinden.

Das Straßenbahnnetz der Landeshauptstadt Potsdam soll konsequent ausgebaut werden. Dafür werden die entsprechenden Trassen freigehalten. Als Maßnahme mit der höchsten Priorität wird die Verlängerung der Straßenbahn über das Entwicklungsgebiet Krampnitz bis zur Regenbogenschule in Fahrland realisiert. Aktuell durchläuft das Projekt das Planfeststellungsverfahren. Ebenso wird geprüft, ob die weiteren Stadtentwicklungsschwerpunkte in der Medienstadt Babelsberg und in Golm-Nord jeweils durch die Straßenbahn erschlossen werden können (vgl. INSEK). Gleichzeitig werden Straßenbahn-Verbindungen zum Außenring geprüft. Für folgende potenzielle Straßenbahnstrecken wird eine Machbarkeitsuntersuchung durchgeführt:

Straßenbahnverlängerung im Korridor Hauptbahnhof/Babelsberg/Medienstadt (Babelsberg-Süd):

- Hauptbahnhof – Friedrich-Engels-Straße – S Babelsberg,
- S Babelsberg – Großbeerenstraße – Bhf Medienstadt Babelsberg – Wetzlarer Straße – Abzweig Betriebshof ViP.

Straßenbahnverlängerung im Korridor Bornim/Eiche/Golm (Golm):

- Schloss Charlottenhof – Geschwister-Scholl-Straße – Bhf Park Sanssouci – Am Neuen Palais – Kaiser-Friedrich-Straße – Reiherbergstraße – Bhf Golm – Golm-Nord,
- Kirschallee – Potsdamer Straße – Amundsenstraße – Kaiser-Friedrich-Straße – Reiherbergstraße – Bhf Golm – Golm-Nord,
- Kirschallee – Potsdamer Straße – Bornim und Bornim – Mitschurinstraße – Bornimer Chaussee – Golm-Nord – Bhf Golm.

Bei bestätigter Machbarkeit und einer positiven Kosten-Nutzen-Analyse erfolgt die Detailplanung für die genannten Strecken. Entsprechende Freihaltetrassen sind in der Karte 4 Anhang Kartenband hinterlegt.

Für eine Straßenbahnverlängerung von Fahrland bis an den Berliner Außenring entweder zum Bahnhof Marquardt oder zum Bahnhof Satzkorn (über Friedrichspark) ist eine weitere Machbarkeitsstudie geplant.

Vor der Umsetzung neuer Straßenbahnstrecken sind Kapazitätsengpässe im Bestandsnetz herauszuarbeiten und gegebenenfalls zu beseitigen, z. B. bei Begegnungsverboten durch zu geringe Gleismittenabstände. Folgende Umbauten sollen aus diesen Gründen in den nächsten Jahren umgesetzt werden:

- Friedrich-Ebert-Straße Süd (zwischen Hegelallee und Charlottenstraße),
- Platz der Einheit (zwischen Charlottenstraße, Yorckstraße und Am Kanal),

→ Heinrich-Mann-Allee (zwischen Friedrich-Engels-Straße und Damaschkeweg).

Um eine bessere Netzstabilität zu erreichen, sollen fortlaufend Kapazitätsengpässe ermittelt und Maßnahmen zu deren Beseitigung entwickelt werden. Durch die sternförmige Struktur des Potsdamer Straßenbahnnetzes kann eine Verdichtung des Straßenbahnnetzes in der Potsdamer Innenstadt der Störungsanfälligkeit entgegenwirken und den Einsatz des kostenintensiven und für die Fahrgäste unattraktiven Schienenersatzverkehrs bei Störungen und Baumaßnahmen minimiert werden. Mit dieser Thematik wird sich die Fortschreibung des Nahverkehrsplans befassen.

Die Erneuerung der Gleisinfrastruktur geht einher mit der barrierefreien Herstellung der Haltestellen. Die Barrierefreiheit aller Straßenbahnhaltestellen ist im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) vorgeschrieben. Um dieses Ziel zu erreichen, ist ein behindertengerechter Ausbau der nicht barrierefreien Haltestellen im Straßenbahnnetz notwendig. Das betrifft die folgenden Haltestellen:

- Bahnhof Pirschheide,
- Brandenburger Straße,
- Im Bogen/Zepelinstraße,
- Nauener Tor,
- S Babelsberg/Wattstraße.

Auch im Busverkehr soll die Barrierefreiheit der Haltestellen weiter vorangetrieben werden. Um die Umsetzungsgeschwindigkeit zu erhöhen, sind allerdings zusätzliche finanzielle Mittel notwendig.

Das Busnetz ist als Ergänzungsnetz und Zubringer zur Straßenbahn und zum Schienenpersonennahverkehr (SPNV) weiter zu etablieren. Für einen optimalen Vernetzungseffekt werden die Buslinien im Stadtgebiet so geplant, dass möglichst an beiden Linienenden Anschlüsse zu anderen ÖV-Angeboten vorhanden sind.

Durch die Schaffung von Tangentialverbindungen zwischen den Schienenachsen und kurzen Anschlüssen (zum Beispiel durch Taktknoten) kann das Kernnetz der Innenstadt entlastet und auch auf dezentraleren Verbindungen eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr angeboten werden.

Essenziell ist die Gewährleistung der Daseinsvorsorge im ÖPNV. Hierzu gehört die Behebung bestehender Erschließungslücken. Erschließungskriterien definiert der Nahverkehrsplan. Unter anderem folgende Gebiete sollen in den nächsten Jahren eine Busanbindung erhalten:

- Bornstedter Feld (Bereich Kirschallee und Hermann-Mattern-Promenade),
- Schlaatz (Bereich Falkenhorst/Schilfhof),
- Babelsberg Süd (Bereich Fritz-Zubeil-Straße und Filmuniversität),
- Babelsberg Nord (Bereich Domstraße),
- Marquardt (Bereich Friedrichspark).

Die Erschließung der genannten Bereiche erfolgt im Rahmen der Erstellung großräumiger Buskonzepte, um Synergieeffekte bei der Angebotsgestaltung zu erzielen.

Idealerweise sollen künftig alle Potsdamer Straßenbahnlinien wochentags im 10-Minuten-Takt verkehren. Das stellt die Grundlage für ein zuverlässigeres und verständlicheres Angebot dar und ist das Schlüsselement für eine bessere ÖPNV-Nutzung in Potsdam.

Im Spät- und Frühverkehr soll eine bessere Abstimmung zwischen den einzelnen Straßenbahnlinien durch einen Sammelanschluss am zentralen Umsteigepunkt Platz der Einheit erfolgen. Weiterhin soll ein 24-Stunden-Straßenbahnbetrieb auf den wichtigsten Streckenabschnitten im Netz geprüft werden.

Für einen attraktiven ÖPNV sind schnelle und zuverlässige Verbindungen notwendig. Dafür ist es essenziell, die Reisegeschwindigkeit von Bus und Bahn zu erhöhen. Hierzu werden fortlaufend die Bevorrechtigungen an Lichtsignalanlagen²⁰ von Bus und Straßenbahn evaluiert und verbessert. Auch die Einrichtung weiterer Expressbuslinien, z. B. nach Spandau oder auf weiteren Strecken in das Umland, soll zur Verkürzung der Reisezeiten beitragen. Auch innerhalb des Stadtgebietes sind auf Relationen mit zurzeit langen Reisezeiten Expressbuslinien denkbar.

Auch bereits bestehende ÖPNV-Strecken sollten möglichst vom Kfz-Verkehr getrennt werden. Auf besonders rückstauanfälligen Straßenabschnitten und Knotenzufahrten werden Bussonderfahrstreifen eingerichtet, so zum Beispiel auf der B 2 stadteinwärts in Krampnitz oder stadteinwärts auf der Potsdamer Straße, vor dem Knoten Amundsenstraße. Die Notwendigkeit und die Realisierungsmöglichkeiten für weitere Bussonderfahrstreifen z. B. in der Michendorfer Chaussee werden untersucht.

Die Planungen zum ÖPNV werden in der Fortschreibung des Nahverkehrsplans konkretisiert.

5.1.4 Straßen- und Kfz-Verkehr

Im Handlungsfeld Straßen- und Kfz-Verkehr sind verschiedenste Maßnahmen zusammengefasst. Diese haben zum Ziel die negativen Auswirkungen des Kfz-Verkehr zu reduzieren. Auch das INSEK hat die Prämisse aufgenommen, dass keine wesentliche Erweiterung des Hauptstraßennetzes erfolgen soll. Zur Entlastung sensibler Stadtbereiche wird der Kfz-Verkehr auf leistungsfähigen Hauptstraßen gebündelt und Engpässe im erforderlichen Maße durch grundlegende Ausbaumaßnahmen und Sanierungsmaßnahmen und nur im Einzelfall den Bau neuer Straßenverbindungen beseitigt werden.

Für eine bessere Anbindung des Industriegebiets Potsdam Süd an die Nuthestraße und die Entlastung angrenzender Wohngebiete, insbesondere der Wohngebiete an der Drewitzer

²⁰ Ampeln.

Straße, soll die Wetzlarer Straße von der Nuthestraße bis zur Drewitzer Straße durchgebunden werden.²¹ Eine Vorplanung wird klären, ob diese Verlängerung die Gleise der Wetzlarer Bahn unterquert und über die Straße am Heizwerk an die Drewitzer Straße angebunden wird oder ob die verlängerte Wetzlarer Straße westlich vom Bahnübergang Drewitzer Straße an die Drewitzer Straße angebunden wird. In beiden Fällen soll es eine Abtrennung der Drewitzer Straße westlich des Bahnübergangs von der verlängerten Wetzlarer Straße bzw. dem Industriegelände geben. Im Falle der Variante mit Unterführung würde der Bahnübergang Drewitzer Straße für den Kfz-Verkehr geschlossen werden. Für den Rad- und Fußverkehr bleibt die Drewitzer Straße in beiden Varianten durchgängig nutzbar und der Bahnübergang offen.

Die Herstellung der Abfahrtsrampe von der Nuthestraße zur Friedrich-Engels-Straße dient der Entlastung der Großbeerenstraße und des Stadtteils Babelsberg.

Bei der Entwicklung neuer Quartiere stellt die Erweiterung des Straßennetzes die Erschließung sicher. Die Rahmenplanung Golm 2040 sieht für Golm Nord eine Anbindung an die Golmer Chaussee östlich der Bahntrasse vor. Somit soll vermieden werden, dass der in Golm-Nord entstehende Kfz-Verkehr durch die Golmer Mitte fließt.

Der zurzeit in Aufstellung befindliche Bebauungsplan Nr. 18 „Kirchsteigfeld“, 5. Änderung, „östlich der Ricarda-Huch-Straße“ sieht eine zusätzliche Anbindung in Richtung Süden vor. Diese verbindet die Ricarda-Huch-Straße mit der L 79. Mit der Maßnahme soll das neu geplante Stadtquartier direkt an das überregionale Verkehrsnetz angebunden werden. Die beiden Erschließungsmaßnahmen in Golm Nord und Kirchsteigfeld sind Voraussetzung für eine leistungsfähige verkehrliche Anbindung, um die geplanten Stadtquartiere vollständig entwickeln zu können.

Wie in der Mitteilungsvorlage (DS 26/SVV/0175) mitgeteilt, soll für sichere Radverkehrsanlagen und einen barrierefreien Ausbau der Straßenbahnhalte S-Bahnhof Babelsberg/Wattstraße die Rudolf-Breitscheid-Straße im Abschnitt Karl-Liebknecht-Straße und Wattstraße umgebaut und für den Kfz-Verkehr zumindest teilweise gesperrt werden. Im ersten Schritt ist eine Vorplanung anzustoßen, um die technische Realisierbarkeit und die Kosten zu ermitteln.

Für das Wohn- und Gewerbegebiet westlich vom Bahnhof Medienstadt Babelsberg soll ein Verkehrs- und Mobilitätskonzept erstellt werden (Beschluss DS 25/SVV/0292). Zielstellung ist es, den Bedarf nach einem privaten Kfz zu reduzieren, die Aufenthaltsqualität zu steigern und die Wegebeziehungen über den Bahnübergang hinweg zu verbessern.

Im Rahmen von Sanierungsmaßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Beseitigung von Kapazitätsengpässen werden Knotenumbauten geplant und umgesetzt. Der Umbau erfolgt stets unter der Berücksichtigung einer gerechten Aufteilung des Straßenraums unter den verschiedenen Verkehrsmitteln nach Maßgabe der hinterlegten Qualitätskriterien.

²¹ Anhang Kartenband: Karte 5.

Zur Sicherung der Mobilität und der Verkehrssicherheit stehen in den nächsten Jahren zahlreiche Straßeninstandsetzungen im übergeordneten Straßennetz an. Dabei gilt auch hier, die Bedingungen für den Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr mit zu verbessern. Die wichtigsten Ausbau- und Sanierungsmaßnahmen finden an folgenden Straßen statt:

- Heinrich-Mann-Allee,
- Horstweg,
- Geschwister-Scholl-Straße,
- Kastanienallee,
- Breite Straße (Nebenanlagen),
- Maulbeerallee.

Der Ersatzneubau der Langen Brücke ist eine notwendige Maßnahme, die in den nächsten Jahren begonnen werden muss. Andernfalls kann es dazu kommen, dass über die Havel nur noch eine Querung zur Verfügung steht. Weit fortgeschritten sind die Planungen zum Ersatz der Horstwegbrücke. Für die übrigen Brücken über die Nuthe sind ebenfalls Ersatzneubauten notwendig.

Bei einer Erneuerung oder Neuanlage unterirdisch verlegter technischer Infrastruktur, wie Fernwärme, Schmutz-, Regen- oder Trinkwasser wird der Straßenbelag in der Regel neu aufgebaut. Dabei ist stets zu prüfen, ob eine Belagsverbesserung zum Beispiel durch den Ersatz eines Großpflasterbelags möglich ist. Dies ist insbesondere dort notwendig, wo Routen des Radverkehrs und Mängel gemäß Radverkehrskonzept bestehen. Die Herstellung der Barrierefreiheit hat dabei oberste Priorität.

Hinzu kommen Ortsdurchfahrten, die zu qualifizieren sind. In der Regel fehlen hier beidseitige Gehwege und, wo bei entsprechender Verkehrslage notwendig, Radverkehrsanlagen. Für eine Priorisierung der Maßnahmen ist eine vergleichende Untersuchung notwendig, die die Mängel analysiert, Betroffenheiten feststellt, die Wirksamkeit der Maßnahmen bewertet und den Aufwand ermittelt. Zu betrachten sind:

- Potsdamer Chaussee in Groß Glienicke,
- Ketziner und Marquardter Straße in Fahrland,
- Uetzer Dorfstraße,
- Geiselbergstraße – Reiherbergstraße in Golm,
- Fahrländer Chaussee in Kartzow,
- Wublitzstraße in Grube.

Bei infrastrukturellen Maßnahmen, unabhängig ob es sich um Neubau, Ausbau oder Instandsetzung handelt, sollte stets auf eine möglichst geringfügige Versiegelung und ein möglichst hohes Grünvolumen geachtet werden. Ein Verlust von Grünflächen und Straßenbäumen ist im höchstmöglichen Umfang zu vermeiden. Bei Arbeiten an unterirdisch verlegter technischer Infrastruktur ist eine anlassbezogene Prüfung durchzuführen, inwiefern im gleichen Umfang wie vorher versiegelt werden muss oder ob bei der Wiederherstellung des Straßenraums etwas geringfügiger versiegelt werden kann oder das Grünvolumen erhöht werden könnte.

Maßgabe für den Ausbaugrad von Straßen ist die Kategorisierung des Straßennetzes nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN). Karte 8 im Anhang Kartenband zeigt die Kategorien für das aktuelle Netz. Zukünftige Verbindungen sind gestrichelt dargestellt. Durch Änderungen von Siedlungsstrukturen und Verschiebungen von Ortseingängen wird die Kategorisierung laufend angepasst.

Ruhender Kfz-Verkehr

Der knappe Parkraum in den Potsdamer Stadtquartieren ist nach den jeweiligen Bedürfnissen der Nutzenden zur Verfügung zu stellen. Dabei werden die gesetzlichen Vorgaben beachtet. Parkraumbewirtschaftung soll dazu beitragen, die Parkraumnachfrage zu reduzieren und die negativen Folgen des Parkens wie Parksuchverkehr zu reduzieren. Dauerparkende – in der Regel Berufspendelnde – sollen zu einer Verhaltensänderung und den Umstieg auf den Umweltverbund animiert werden.

Für die Weiterentwicklung der Parkraumbewirtschaftung werden Beobachtungsgebiete festgelegt und das Parkraumbewirtschaftungskonzept aus dem Jahr 2011 mit dem Vorliegen des StEK-V-40 fortgeschrieben. Bei den ausgewiesenen Beobachtungsgebieten wird aufgrund der baulichen Struktur vermutet, dass erheblicher Parkraummangel droht oder bestehen könnte. Für Gegenden z. B. mit überwiegender Einfamilienhausbebauung und Parkmöglichkeiten auf dem Grundstück sowie reinen Wohngebieten besteht oft keine Veranlassung für die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung.

Die Voraussetzungen für eine Parkraumbewirtschaftung werden in der Regel durch eine Parkraumerhebung nachgewiesen. Sobald der entsprechende Nachweis vorliegt, wird eine Bewohnerparkzone eingerichtet. Die Abgrenzung der Parkzonen erfolgt anhand verschiedener Kriterien und wird aufgrund der Ergebnisse aus den Parkraumerhebungen festgelegt. Sie sind somit voraussichtlich nicht mit denen der Beobachtungsgebiete identisch. Karte 6 im Anhang Kartenband zeigt die Beobachtungsgebiete und die angrenzenden aktuell geltenden Parkzonen.

Für eine Optimierung der Parkraumbewirtschaftung soll, wenn die rechtlichen Voraussetzungen geschaffen sind, auf eine digitale Parkraumüberwachung umgestellt werden. Diese ist effizienter und weniger aufwendig. Hierzu werden die Kennzeichen der abgestellten Fahrzeuge gescannt. Voraussetzung ist, dass das Kennzeichen vom Fahrzeugführenden in den Parkscheinautomaten eingegeben wird. Das macht ein Austausch der Parkscheinautomaten notwendig.

Ein weiteres Mittel zur Steuerung der Parkraumnachfrage ist die Gebührenhöhe. Im Sinne den Umweltverbund zu stärken, kann sich die Parkgebührenhöhe an den Fahrpreisen des öffentlichen Personennahverkehrs und den Gebühren in Parkhäusern und Tiefgaragen im Umfeld orientieren. Dementsprechend wird die Parkgebührenordnung regelmäßig angepasst. Eine Prüfung der Parkgebührenordnung soll alle zwei Jahre erfolgen.

Um den Straßenraum vom ruhenden Verkehr zu entlasten, zum Beispiel für die Steigerung der Aufenthaltsqualität oder für Radverkehrsanlagen, können auch Flächen an anderer Stelle

zur Verfügung gestellt werden. Insbesondere für den Bedarf der Einwohnenden in der Innenstadt wurde geprüft, ob Quartiersgaragen möglich sind. Die Prüfung ergab, dass in der Innenstadt keine oberirdischen Flächen zur Verfügung stehen oder für andere Belange wie Wohnen, Gewerbe oder Verwaltung benötigt werden. Alternativen wären eine Unterbauung von Freiflächen, wie unter dem Bassinplatz. Aufgrund des schwierigen Untergrunds wäre hier allerdings mit sehr hohen Kosten für den Bau und Unterhalt zu rechnen. Daher sind vorerst keine zusätzlichen Parkbauten in der Innenstadt vorgesehen.

Auch in anderen gewachsenen Gebieten, wie in Babelsberg oder der Brandenburger Vorstadt, besteht Bedarf, die Straßenräume anderen Nutzungen als dem ruhenden Verkehr zur Verfügung zu stellen. Auch hier stehen in der Regel fehlende Flächen und hohe Kosten einer Umsetzung entgegen. Darüber hinaus ist die Bereitstellung von Parkraum durch die Stadt eine freiwillige Leistung. Ein Anspruch auf Parkmöglichkeiten in der Nähe des Wohnorts oder anderen Zielen besteht gegenüber der öffentlichen Hand nicht.

In Entwicklungsbereichen wie Krampnitz sind Quartiersgaragen ein Mittel, den Parkraumbedarf zu konzentrieren und Freiraumflächen von vornherein für andere Nutzungen zu erhalten. In Krampnitz werden erste Erfahrungen gesammelt. Grundsätzlich sollen die Maßnahmen im Rahmen von Mobilitätskonzepten festgelegt und die Kosten von den Bauherren getragen werden. Ob ein Einsatz in bereits bestehenden Quartieren wie Schlaatz umsetzbar ist, wird zurzeit untersucht (2026).

Im Rahmen des bestehenden Parkraummanagements sollen das Parkleitsystem und die Informationsbereitstellung zum Parken (Flyer, Internet) auf Optimierungsmöglichkeiten geprüft und daraus resultierende Verbesserungsmöglichkeiten realisiert werden. Dies wird im Zusammenspiel mit der Umsetzung des nachhaltigen regionalen Verkehrsmanagements erfolgen (siehe Kapitel Verkehrssteuerung).

Flächenhafte Verkehrsberuhigung

Im Rahmen der Zielsetzung den Umweltverbund zu stärken und insbesondere die Aufenthaltsqualität zu steigern und die Nahmobilität zu fördern, sollen Quartiere gestärkt werden, in dem der Ruhende Verkehr reduziert und Kfz-Durchgangsverkehre vermieden werden. Erfahrungen in anderen Städten zeigen, dass eine Verminderung von Kfz-Durchgangsverkehren langfristig zu einer Reduzierung des Kfz-Verkehrs insgesamt führt.

Bereich mit untergeordneten Kfz-Verkehr – Innenstadt

In dem Konzept „Innenstadt – Straßenräume neu denken!“ wurden bereits Maßnahmen erarbeitet und zum Teil – beispielsweise während des Modellversuchs Dortustraße – umgesetzt. Wichtigstes Ziel ist eine Neuaufteilung der Flächen, um mehr Platz für den Fußverkehr und den Aufenthalt zu schaffen, z. B. in dem Sondernutzungen, wie Gastroflächen und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder auf die Fahrbahn verlagert werden. Weitere Maßnahmen werden zurzeit im Rahmen eines Straßenraumgestaltungskonzepts weiter untersucht.

Folgende Maßnahmen, die bisher mit einer intensiven Öffentlichkeitsbeteiligung begleitet wurden und auch noch werden, sollen in den nächsten Jahren realisiert werden:

- Herausnahme des ruhenden Verkehrs in der Mittelstraße zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Benkertstraße mit der Option einer Widmung als Fußgängerzone,
- Fußgängerbereich Platz am Jägertor mit einer Einbahnregelung für den Kfz-Verkehr in Fahrtrichtung Westen,
- Verkehrsberuhigter Bereich Lindenstraße zwischen Brandenburger Straße und Gutenbergstraße,
- Neuordnung von Radverkehr und ruhendem Kfz-Verkehr in der Charlottenstraße zwischen Schopenhauerstraße und Friedrich-Ebert-Straße,
- Verbesserung des Natursteinpflasters für den Radverkehr in der Dortustr. und Querungsstellen/Barrierefreiheit für den Fußverkehr und Behindertenstellplätze im gesamten Innenstadtbereich,
- Ausbau von Mobilitätspunkten und -stationen.

Ein gesonderter Beschluss des Straßenraumgestaltungskonzepts durch die Stadtverordneten ist vorgesehen.

Darüber hinaus ist mit der Umgestaltung der Friedrich-Ebert-Straße zwischen Nauener Tor und Charlottenstraße eine Maßnahme geplant, die bereits vor Erstellung des Konzepts feststand. Die Straßenbahnschienen werden weiter auseinandergelegt, um perspektivisch breitere Straßenbahnen zu ermöglichen. Die Haltestellen Nauener Tor und Brandenburger Straße werden barrierefrei umgebaut. Die gewonnenen Flächen dienen vor allem dem Fuß- und Radverkehr.

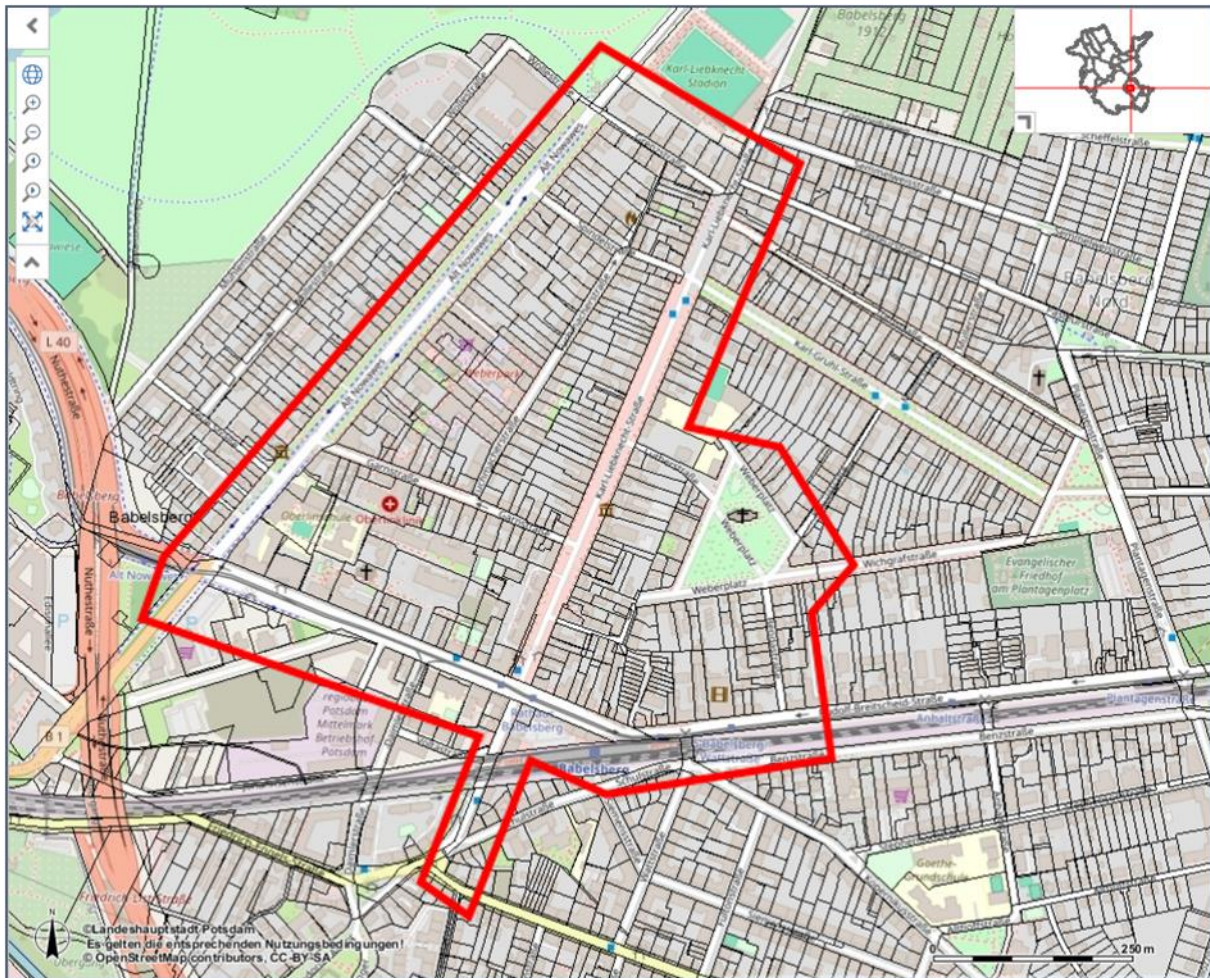
Aufbauend auf den Erfahrungen mit der Umsetzung des oben genannten Maßnahmenpakets soll geprüft werden, ob die Mittelstraße zwischen Benkertstraße und Hebbelstraße und die Benkertstraße zu einer Fußgängerzone umgewidmet werden können.

Bereich mit untergeordneten Kfz-Verkehr – Babelsberg

Aufbauend auf den Erfahrungen mit den Umgestaltungen in der Innenstadt, soll eine Untersuchung zur Aufwertung der Aufenthaltsqualität und der Förderung des Umweltverbundes in Babelsberg initiiert werden (vgl. Beschluss DS 23/SVV/0539). Kfz-Durchgangsverkehr soll vermieden werden.

Als Untersuchungsgebiet kommt das Gebiet zwischen Alt Nowawes, Weberplatz und Rudolf-Breitscheid-Straße in Frage (siehe Abbildung 15). Die Untersuchung soll in einem ersten Schritt ermitteln, inwiefern die Straßenräume für eine Umgestaltung geeignet sind und wie der fließende Verkehr organisiert werden kann. Im zweiten Schritt sind die notwendigen Maßnahmen zu ermitteln. Grundsätzlich ist eine intensive Beteiligung der Anwohnerinnen und Anwohnern sowie der betroffenen Händlerinnen, Händlern und Dienstleistenden geplant. Die Belange einer diskriminierungsfreien Verkehrsplanung sind mit Einbeziehung der entsprechenden Gruppierungen zu berücksichtigen.

Abbildung 15: Untersuchungsgebiet zur Verkehrsberuhigung in Babelsberg



Bereiche mit untergeordneten Kfz-Verkehr – übrige Stadtgebiete

Der Wunsch, die Aufenthaltsqualität im Straßenraum zu steigern, wird vielerorts geäußert. Unter Berücksichtigung der Erfahrungen aus der Innenstadt und Babelsberg sollen auch in anderen Stadtgebieten die Möglichkeiten geprüft werden, Flächen im Straßenraum anderen Nutzungen zuzuführen. Hierzu soll es eine Studie geben, die unter Beteiligung der Öffentlichkeit geeignete Bereiche oder Straßenzüge herausarbeitet. Voraussichtlich geeignet sind Bereiche, in denen die Nutzungsdichte hoch ist und wenig attraktive Aufenthaltsflächen zur Verfügung stehen.

Vermeidung von Durchgangsverkehr

Im Nebennetz soll unter Berücksichtigung der Studie zu Stauausweichverkehren (2021-2023) der Durchgangsverkehr reduziert werden. Neben dem Ziel einer flächenhaften Verkehrsberuhigung soll der Kfz-Verkehr insgesamt vermindert und der Umweltverbund gestärkt werden. Voraussichtlich steigt vor allem das Sicherheitsgefühl für den Rad- und Fußverkehr.

Als Maßnahmen kommen unter anderem Sperrungen von Straßenabschnitten, Diagonalsperren und die Ausweisung von verkehrsberuhigten Bereichen in Frage.

Für alle Maßnahmen sind vertiefende Studien und eine Öffentlichkeitsbeteiligung vorgesehen. An diesen Streckenabschnitten ermittelte die voran genannte Studie relevanten Durchgangsverkehr:

- An der Alten Zauche,
- Schlegelstraße,
- Am Vogelherd / Am Golfplatz,
- Eichenallee,
- Fultonstraße,
- Im Bogen,
- Wannseestraße.

Straßen mit im Verhältnis geringem Durchgangsverkehr und daher geringerer Priorität sind der Hügelweg, der Schlaatzweg, In der Feldmark / Roßkastanienstraße, der Kuckucksruf, die Stadtheide und die Viereckremise.

Die Straße Am Pfingstberg in der Nauener Vorstadt wurde bereits als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen und dementsprechend baulich angepasst.

Baustellenbedingt konnte die Posthofstraße nicht im Rahmen der Studie betrachtet werden. Aufgrund der hohen Beschwerdelage durch Einwohnende wurde eine ergänzende Studie für diese Straße bereits durchgeführt. Im Rahmen dieser Untersuchung wurden verschiedene Maßnahmen zur Reduzierung beziehungsweise Unterbindung von Durchgangsverkehr geprüft. Dabei ist zu berücksichtigen, dass alle geprüften Varianten mit Eingriffen in das bestehende Straßennetz verbunden wären und teilweise negative Verlagerungseffekte in angrenzende Bereiche auslösen können.

Die aktuelle Bewertung der Verkehrssituation zeigt kein dauerhaft erhöhtes Belastungsniveau. Damit fehlt derzeit die fachliche Grundlage, restriktive Maßnahmen umzusetzen. Eine unmittelbare Umsetzung ist nicht vorgesehen.

Die Situation wird weiter beobachtet. Sollte sich die Problemlage erneut deutlich verschärfen, können die geprüften Maßnahmen aufgegriffen und umgesetzt werden.

Wegweisung

Eine Wegweisung soll den Verkehr so leiten, dass dieser möglichst effizient und umweltverträglich abgewickelt wird. Durch die Verbreitung von Navigationssoftware in Fahrzeugen oder Smartphones hat die Relevanz einer statischen Wegweisung zwar abgenommen, ist aber dennoch vorhanden. Eine Überprüfung der Wegweisung an den Bundesstraßen in Potsdam zeigte Potenziale für eine Überarbeitung.

Problematisch ist, wenn die Systeme die Kraftfahrzeuge durch Nebenstraßen navigieren. Eine Einflussmöglichkeit auf die Hersteller der Navigationssoftware durch die Kommunen gibt es nicht.

Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit

Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit kann viele positive Effekte haben. Sie kann die Verkehrssicherheit erhöhen, sich positiv auf die städtebauliche Entwicklung auswirken, den Lärm- und Luftschadstoffbelastungen reduzieren sowie den Verkehrsfluss verstetigen. Daher soll auf den Straßen in Wohngebieten eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von maximal 30 km/h gelten. In der Regel werden diese als Zonen-Beschilderung angeordnet. Im Einzelfall sind geringere Geschwindigkeiten wie im verkehrsberuhigten Geschäftsbereich (20 km/h) oder verkehrsberuhigten Bereich (Schrittgeschwindigkeit) möglich.

Eine Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf den Hauptverkehrsstraßen ist im Rahmen von Verkehrssicherheitsmaßnahmen (Unfallschwerpunkt, Schulwegsicherung usw.) und zur Lärminderung sowie Luftreinhaltung mit Nachweis der Wirkung aber auch zur Unterstützung der städtebaulichen Entwicklung zulässig, sofern nicht die Sicherheit des Verkehrs beeinträchtigt wird. Die Leichtigkeit des Verkehrs ist weiterhin zu berücksichtigen.

Die Maßnahmen zur Verminderung der Lärmbelastungen behandelt der Lärmaktionsplan. Da in der Landeshauptstadt Potsdam derzeit die Grenzwerte für Luftschadstoffe eingehalten werden, ist der Luftreinhalteplan aktuell nicht fortzuschreiben.

Bei der Prüfung einer Änderung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sind die Auswirkungen auf den ÖPNV zu berücksichtigen. So können Reisezeitverlängerungen auch zu höheren Kosten beim ÖPNV führen. Die Karte 7²² im Anhang Kartenband zeigt die bestehenden Geschwindigkeitsregelungen. Die in der Karte dargestellten Nebenstraßen auf Siedlungsflächen könnten künftig in eine Tempo-30-Zone eingebunden werden. Mit der notwendigen städtebaulichen Voraussetzung in Form dieses Konzeptes besteht grundsätzlich die Möglichkeit hierfür. Dies bedarf hiernach einer Einzelfallprüfung und Anordnung durch die Straßenverkehrsbehörde. Hauptverkehrsstraßen, als auch Straßen mit übergeordneter Verbindungsfunktion können nicht Bestandteil von Tempo-30-Zonen werden. Karte 8 zeigt die Straßennetzkategorien.

Tabelle 1 zeigt die Streckenabschnitte nebst einer Begründung, bei denen eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit geplant oder weiter zu untersuchen sind. Bei den Maßnahmen der Lärminderung sind außerhalb des StEK-V-40 Einzelfallprüfungen notwendig.

Die Landeshauptstadt Potsdam ist Mitglied in der Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“, die dafür eintritt, dass Städte und Gemeinden die innerörtlichen zulässigen Höchstgeschwindigkeiten nach eigenem Ermessen selbstständig festsetzen können. Die Landeshauptstadt Potsdam diskutiert die Einführung einer Regelgeschwindigkeit von 30 km/h. Für eine Realisierung fehlt zurzeit die Ermächtigungsgrundlage. Liegt diese vor, soll mit einem Modellversuch die Auswirkung dieser Maßnahme ermittelt werden. Eine mögliche Prüfstrecke wäre die Pappelallee zwischen August-Bonness-Straße und Am Schragen.

²² Zur besseren Lesbarkeit wurden Teilausschnitte in den Karten 7.1 bis 7.4 erstellt.

Tabelle 1:

Übersicht geplanter Maßnahmen zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit

Streckenabschnitt	Regelung		Begründung / Bemerkung
	bisher	zukünftig	
Hechtsprung zw. Am Fenn und Wendensteig in Groß Glienicke	Tempo-30-Zone	Verkehrsberuhigter Bereich	Wohnweg mit spielenden Kindern
Fahrländer Damm zw. Lerchensteig und Ende sowie angrenzende Wohngebietsstraßen wie Hainholzstr. und Am Weißen See	50 km/h	Tempo-30-Zone	Wohnstraße im untergeordneten Straßennetz
Angermannstraße	50 km/h	Tempo-30-Zone	Wohnstraße im untergeordneten Straßennetz
Georg-Hermann-Allee zw. Pappelallee und Hermann-Kasack-Straße	50 km/h	Tempo-30-Zone	Erhöhung der Verkehrssicherheit, Wohnbebauung, Kita und Schule
Kartzower Dorfstr. und Im Winkel in Kartzow	50 km/h tw. 30 km/h wegen Straßenschäden	Tempo-30-Zone	Überwiegend Wohnen, fehlende Gehwege
Hauptstraße (Ortskern Marquardt) zw. An der Obstplantage Nord und südlicher Ortseingang	50 km/h	30 km/h	Städtebauliche Entwicklung, Schule und Kita (tw. 30 km/h, Mo-Fr 6-18 h)
Wunderscher Weg	50 km/h	Tempo-30-Zone	Städtebauliche Entwicklung
Sophie-Farber-Str., Ahornstr.	50 km/h	Tempo-30-Zone	Städtebauliche Entwicklung
Kuckucksruf	50 km/h	Tempo-30-Zone	Wohngebiet
Kirchstraße 53-68	50 km/h	Tempo-30-Zone	Wohngebiet
Kohlhasenbrücker Str. nördlich Großbeerenstr.	50 km/h	Tempo-30-Zone	Städtebauliche Entwicklung
Am Neuen Markt, Schloßstraße, W.-Seelenbinder-Straße	50 km/h	Tempo-30-Zone	Städtebauliche Entwicklung
Neue Plantage	50 km/h	Tempo-30-Zone	Städtebauliche Entwicklung
An der Vorderkappe, Uferweg	50 km/h	Tempo-30-Zone	Städtebauliche Entwicklung

Streckenabschnitt	Regelung		Begründung / Bemerkung
	bisher	zukünftig	
Glasmeisterstraße	50 km/h	Tempo-30-Zone	Städtebauliche Entwicklung
Berliner Straße zw. Nuthestr. und Holzmarktstr.	50 km/h	30 km/h	Lärmminderung
Großbeerenstraße zw. Pestalozzistr. und Ahornstr.	50 km/h	30 km/h	Lärmminderung
Horstweg zw. Dieselstr. und Großbeerenstr.	50 km/h	30 km/h	Lärmminderung
K.-Friedrich-Straße zw. Ehrenpfortenstr. und Weg nach Bornim	50 km/h	30 km/h	Lärmminderung
Kurfürstenstraße zw. F.-Ebert-Str. und Behlertstr.	50 km/h	30 km/h	Lärmminderung, Lückenschluss, Schulwegsicherheit (tlw. 30 km/h, Mo-Fr 7-16 h)
F.-Engels-Straße zw. Lutherplatz und Daimlerstr.	50 km/h	30 km/h	Lärmminderung
Nedlitzer Straße zw. G.-Hermann-Allee und Viereckremise	50 km/h	30 km/h	Lärmminderung
Potsdamer Chaussee zw. Sacrower Allee und Am Park	30/50 km/h	30 km/h	Lärmminderung
R.-Breitscheid-Straße zw. Alt Nowes und K.-Liebknecht-Str.	50 km/h	30 km/h	Lärmminderung, Schulwegsicherheit (tw. 30 km/h, Mo-Fr 7-16 h)

5.1.5 Wirtschaftsverkehr

Der augenfälligere Teil des Wirtschaftsverkehrs ist der Güterverkehr. Viele Bürgerinnen und Bürger nehmen den Lkw-Verkehr als störend wahr. Tatsächlich ist der Anteil des Lkw-Verkehrs am Straßenverkehr in Potsdam im Vergleich zu anderen Kommunen jedoch relativ gering. Dies liegt darin begründet, dass im Potsdamer Stadtgebiet nur wenige Gewerbebetriebe eine hohe Zahl an Güterverkehr induzieren.

Gemäß übergeordneten Studien ist davon auszugehen, dass der Verkehr bei den Paket- und anderen Lieferdiensten zunimmt. Das Funktionieren von Belieferung und Entsorgung ist si-

cherzustellen. Daher kann der Lkw-Verkehr nur unter bestimmten Bedingungen eingeschränkt werden. Im Rahmen der Erschließung ist sicherzustellen, dass das Be- und Entladen grundsätzlich möglich ist.

Gleichzeitig ist eine verträgliche Abwicklung des Lieferverkehrs wichtig. Dies betrifft zum einen die Luftschadstoff- und Lärm-Emissionen und zum anderen die Fahrzeuggrößen – insbesondere in der Innenstadt. Eine Alternative zu herkömmlichen Lieferfahrzeugen o. ä. sind Lastenräder, die umwelt- und stadtverträglicher sind als herkömmliche Lieferfahrzeuge. Hier wäre eine Förderung wünschenswert, bei der diese gegenüber den herkömmlichen Lieferfahrzeugen Vorteile genießen. Zu prüfen wäre beispielsweise eine Bevorrechtigung bei der Befahrung von Fußgängerzonen. Bisher ist Lieferverkehr jeglicher Art in der Fußgängerzone Brandenburger Straße ausschließlich zwischen 19 und 11 Uhr erlaubt. Radfahren ist zwischen 20 und 10 Uhr zulässig. Hier sind eine Überprüfung und Anpassung der vorhandenen Regelungen unter Berücksichtigung der Ziele erforderlich.

Ein weiterer Ansatzpunkt den Lieferverkehr insbesondere in sensiblen Bereichen wie Wohngebieten zu reduzieren, ist die Anlage von Microdepots. In diesen werden Pakete von großen Lieferungen größerer Fahrzeuge abgelegt, aufgeteilt und mit Kleinstfahrzeugen wie Lastenrädern ausgefahren. Mit einer entsprechenden Tourenplanung können Fahrzeugkilometer eingespart und der Lieferverkehr verträglicher abgewickelt werden. Als erster Schritt ist eine Machbarkeitsstudie geplant.

Für den überörtlichen Lkw-Verkehr gibt es ein Vorrangnetz, das zuletzt bei der Fortschreibung des Lkw-Führungskonzepts im Jahr 2012 weitgehend bestätigt wurde. Das Vorrangnetz stellt diejenigen Straßenzüge dar, die für den Lkw-Verkehr wesentliche Erreichbarkeiten sichern und über die für den Lkw-Verkehr notwendigen Ausbaustandards verfügen. Die aktuellen Verkehrszahlen und das augenblickliche Straßennetz geben keinen Anlass für eine Änderung des Vorrangnetzes.

5.1.6 Mobilitätsmanagement

Das Handlungsfeld Mobilitätsmanagement fasst alle Maßnahmen zusammen, die mehrere Verkehrsträger oder die Verknüpfung der Verkehrsmittel betreffen.

Verkehrssteuerung

Die Landeshauptstadt Potsdam hat das System der umweltorientierten Verkehrssteuerung implementiert. Die umweltorientierte Verkehrssteuerung umfasst Steuerungsprogramme an Lichtsignalanlagen, die auf den Zufahrtsstraßen den Zufluss des Kraftfahrzeugverkehrs in Richtung Innenstadt im Bedarfsfall drosseln. In der Regel erfolgt dies zeitlich auf die Spitzenstunden begrenzt. Mit dem System wird das Ziel verfolgt, den Verkehr so zu steuern, dass Überlastungen in dicht bebauten Gebieten vermieden werden. Auch eine Bevorrechtigung des öffentlichen Verkehrs ist so möglich. Für eine optimale Funktion müssen die Programme der Lichtsignalanlagen laufend angepasst werden. Eine Erweiterung des Systems wird bei Bedarf geprüft und gegebenenfalls umgesetzt.

Eine intelligente Verkehrssteuerung beginnt bereits außerhalb der Stadtgrenze. Mit der Maßnahme „nachhaltiges regionales Verkehrsmanagement“ werden die Nachbargemeinden in die Verkehrssteuerung von Potsdam einbezogen. Wesentlicher Bestandteil sind die Erfassung der Verkehrslage, wie die Belegung der Einfallstraßen oder die Belegung der P+R-Anlagen in den Nachbargemeinden und in Potsdam. Diese Daten werden offen und kostenfrei bereitgestellt, um Dritten – etwa dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, dem Land Brandenburg oder Mobilitätsanbietern – die Entwicklung und den Betrieb regionaler, multimodaler Informations- und Routingsysteme zu ermöglichen. Auch die aktuellen Verkehrsdaten von Bussen und Bahnen wie Abfahrtszeiten sowie Standorte von freien Sharing-Fahrzeugen werden in das System eingespielt. Die Informationen werden direkt an die Nutzenden, z. B. über Anzeigetafeln oder mobile Anwendungen, weitergegeben. Somit können sich Nutzende frühzeitig über die Verkehrslage informieren und ihren Verkehrsmiteinsatz planen. In der Folge wird eine stärkere Nutzung des Umweltverbunds und weniger Stau in den Nachbargemeinden und Potsdam erwartet.

Das Verkehrsmanagement wird künftig schrittweise digitalisiert und technisch modernisiert. Ziel ist eine bessere Verknüpfung und Bereitstellung von Verkehrs- und Umweltdaten, um eine offene Datengrundlage für regionale und überregionale Mobilitätsanwendungen zu schaffen.

Ein Schwerpunkt in der Verkehrssteuerung liegt auf der Erneuerung und Vernetzung der Lichtsignalanlagen²³. Diese sollen zunehmend in der Lage sein, Daten zu erfassen, auszuwerten und zu übermitteln. Die Weiterentwicklung des Verkehrsmanagements wird durch ein systematisches Qualitätsmanagement für Lichtsignalanlagen und Verkehrsdaten begleitet. Ziel ist es, die Funktionsfähigkeit, die Datenqualität und die Nachvollziehbarkeit der verkehrstechnischen Steuerung dauerhaft sicherzustellen. Dabei werden Betriebszustände, Steuerungslogiken und Verkehrsdaten regelmäßig ausgewertet, um Anpassungsbedarfe frühzeitig zu erkennen und die Wirksamkeit der Maßnahmen zu überprüfen. Das Qualitätsmanagement bildet eine wichtige Grundlage für eine verlässliche, transparente und kontinuierlich verbesserte Verkehrssteuerung und trägt dazu bei, die Mobilität im Stadtgebiet langfristig zu sichern und funktionsfähig zu halten.

Dafür wird die Einführung standardisierter Fahrzeug-Infrastruktur-Kommunikation (V2X bzw. Car2X) zunehmend wichtiger. Erste Pilotanwendungen werden bereits erprobt, um Erfahrungen mit der Technologie, ihrer Integration in bestehende Systeme und ihrem verkehrlichen Nutzen zu sammeln. Diese ermöglicht eine bidirektionale Kommunikation zwischen Fahrzeugen – insbesondere des öffentlichen Verkehrs – und der Verkehrsinfrastruktur. Zusätzlich soll mit Hilfe von Floating-Car-Data (FCD) die netzweite Verkehrslage in Potsdam abgebildet werden. Diese werden durch ein Level of Service (LOS) visualisiert und für die Öffentlichkeit bereitgestellt. Mit Hilfe dieser Daten und den daraus erhobenen Reisezeiten, werden die verkehrsabhängigen Steuerungen an Lichtsignalanlagen verbessert.

²³ Ampeln.

Durch den Austausch von Echtzeitinformationen zwischen Fahrzeugen und Lichtsignalanlagen können verkehrsabhängige Steuerungen präziser eingesetzt, Bevorrechtigungen des öffentlichen Verkehrs verbessert und Verkehrsteilnehmende situationsgerecht informiert werden. Die gewonnenen Erkenntnisse aus den Pilotanwendungen sollen schrittweise in eine Weiterentwicklung des Verkehrsmanagements einfließen.

Die Einführung von V2X-Technologien stellt zugleich eine digitale Nachfolgelösung für bestehende analoge Kommunikationssysteme dar, deren Weiterbetrieb perspektivisch eingeschränkt ist. Die dadurch gewonnenen Verkehrsdaten können in bestehende Datenplattformen integriert und über offene Schnittstellen – unter anderem über die Mobilithek des Bundes – für weitere Nutzungen bereitgestellt werden.

Damit wird das bestehende System der umweltorientierten Verkehrssteuerung schrittweise zu einem modernen, datenbasierten Verkehrsmanagement ausgebaut, das auf aktuelle Entwicklungen reagieren und künftige Anforderungen an eine nachhaltige und sichere Mobilität erfüllen kann.

E-Mobilität und Ladeinfrastruktur

In den vergangenen Jahren erfolgte ein stetiger Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur in der Landeshauptstadt Potsdam. Den Rahmen bildet hier das Standortkonzept für die öffentliche Ladeinfrastruktur in der Landeshauptstadt Potsdam, welches 2018 von den Stadtverordneten beschlossen wurde. Das Angebot wächst kontinuierlich. Hierzu arbeitet die Landeshauptstadt Potsdam mit privaten Ladesäulenbetreibern sowie mit der Energie und Wasser Potsdam GmbH zusammen. Außerdem sollen zur Förderung der Elektromobilität alle Mobilitätsstationen in Potsdam mit einem Carsharing-Angebot mit Ladepunkten ausgestattet werden.

Die Lademöglichkeiten im öffentlichen Raum reichen aber auch in Zukunft nicht aus, um alle Ladebedarfe zu decken. Wichtig sind auch Lademöglichkeiten im halböffentlichen und privaten Raum, beispielsweise bei der Arbeit, beim Einkaufen oder auch zu Hause. Hierauf hat die Landeshauptstadt Potsdam keinen direkten Einfluss.

Sharing-Dienste und Mobilitätsstationen

Sharing-Dienste ermöglichen Mobilität, ohne ein eigenes Fahrzeug zu besitzen. Insbesondere können sie helfen, die letzte Meile zwischen Ziel und Haltestelle bzw. Bahnhof zu überbrücken. Damit verfügen sie über das Potenzial, die Nutzung des Umweltverbundes zu fördern und die Zahl und Nutzung von Kfz zu reduzieren.

In der Landeshauptstadt ist seit vielen Jahren das Sharing-System Potsdam-Rad etabliert. Hierfür ging die Landeshauptstadt Potsdam mit einem Sharing-Anbieter eine Kooperation ein. Potsdam-Rad hat feste baulich hergestellte und virtuelle Stationen. Darüber hinaus fördert die Landeshauptstadt Potsdam seit 2022 den Aufbau eines Lastenrad-Sharing-Angebots.

Carsharing hat Potenzial den persönlichen Autobesitz zu reduzieren. Dies betrifft vor allem stationäres Carsharing. Zurzeit gibt es in der Landeshauptstadt Potsdam im größeren Umfang nur einen Sharing-Anbieter, der flexibles Carsharing anbietet. Die Landeshauptstadt Potsdam unterstützt Carsharing, in dem sie für Carsharing anbieterunabhängig Abstellmöglichkeiten ausweist. Darüber hinaus gilt für Carsharing-Fahrzeuge ein geringerer Gebührensatz bei den Parkscheingebühren.

An Mobilitätsstationen können die Angebote gebündelt werden. Mobilitätsstationen sind die sichtbare Ausprägung eines multimodalen öffentlichen Mobilitätssystems. Die Größe der Station oder das konkrete Mobilitätsangebot variieren. Typische Ausstattungselemente von Mobilitätsstationen können Car- und Bikesharing-Angebote, E-Scooter und -Roller, sichere und wettergeschützte Radabstellanlagen, Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge sowie die Nähe zu einer Haltestelle des öffentlichen Verkehrs sein. Angedacht sind sie sowohl an großen ÖV-Knotenpunkten wie auch in Wohnquartieren. Ab einer bestimmten Stationsdichte – z. B. in der Innenstadt – kann damit das wilde Abstellen von E-Rollern auf Gehwegen verhindert werden. Mobilitätsstationen ohne Carsharing-Angebot werden in Potsdam Mobilitätspunkte genannt. Das Angebot ist abhängig von den in Potsdam tätigen Sharing-Anbietern und umfasst zurzeit E-Roller und Fahrräder. Erste Mobilitätsstationen und -punkte wurden an der Heinrich-Mann-Allee und in der Dortustraße umgesetzt. Der Ausbau des Angebotes ist über die nächsten Jahre geplant. Dabei werden die Stationen von Potsdam-Rad integriert.

Park and Ride (P+R) / Bike and Ride (B+R)

Das P+R-Konzept der Landeshauptstadt Potsdam orientiert sich an den Haupteinfallsstraßen nach Potsdam²⁴ (Abbildung 16). Dies sind:

- B 1 Berliner Straße aus Berlin-Zehlendorf (Korridor I),
- L 40 Nuthestraße aus Kleinmachnow, Stahnsdorf und Teltow sowie von der A 115 Berlin (Korridor II),
- L 78 Heinrich-Mann-Allee aus Nuthetal (Korridor III),
- B 2 Michendorfer Chaussee aus Michendorf (Korridor IV),
- B 1 Zeppelinstraße aus Geltow (Korridor V),
- B 273 Potsdamer Straße von der A 10 (Korridor VI),
- B 2 Nedlitzer Straße u. a. aus Berlin-Spandau (Korridor VII).

Ziel ist es, an jedem Korridor einen P+R-Standort anzubieten, unter der Voraussetzung, dass ein Übergang zu einem höherwertigen öffentlichen Verkehrsmittel wie Straßenbahn oder Regionalbahn vorhanden ist. Dabei sollte ein P+R auch nicht zu nah an der Innenstadt liegen, um einen möglichst hohen Verkehrsverlagerungseffekt zu erzielen und die innenstadtnahen Straßen zu entlasten. Bereits heute gibt es an fünf von sieben Korridoren mindestens einen P+R-Standort. Bei Kapazitätsengpässen wird eine Bewirtschaftung der jeweiligen P+R-Anlage geprüft und gegebenenfalls eingeführt. Der Ausbau der P+R-Infrastruktur wird für jeden Korridor einzeln betrachtet.

²⁴ Anhang Kartenband: Karte 9.

Korridor I: An diesem Korridor kann das oben beschriebene Ziel nicht erreicht werden. Die Distanz zwischen Potsdamer Innenstadt und der Landesgrenze zu Berlin ist sehr gering, in der Folge fehlen die für einen P+R notwendigen Flächen. Mit der sehr guten direkten S-Bahn- und Regionalverkehrs-Verbindungen zwischen Potsdam und Berlin ist ein P+R an dieser Stelle auch nicht unbedingt notwendig. Darüber hinaus kommt ein Großteil des Kfz-Pendler-Verkehrs aus Berlin über den Korridor II in die Stadt.

Korridor II: Die Nuthestraße weist die stärkste Pendler-Korrelation mit den Nachbargemeinden auf. Bisher reichen die Kapazitäten der bestehenden Anlage Wetzlarer Straße aus. Sind die Kapazitäten ausgeschöpft, wäre auch hier zunächst eine Bewirtschaftung sinnvoll. Wird darüber hinaus die Fläche für eine Verlängerung der Wetzlarer Straße benötigt, kann der P+R-Standort in Form eines Parkhauses mit direktem Bahnsteigzugang ausgebaut werden. Der Straßenbahnhalt „Abzweig Betriebshof ViP“ soll in diesem Zusammenhang qualifiziert werden.

Der Bau eines P+R-Standorts Alt Nowawes wird nicht weiterverfolgt, da dieser sehr nah an der Innenstadt liegt. Aufgrund der Lage im bebauten Gebiet wäre eine Fremdnutzung sehr wahrscheinlich. Darüber hinaus sind die ehemals vorgesehenen Flächen naturschutzfachlich sehr wertvoll. Sie dienen als Naherholungsgebiet und als optische Verbesserung und Puffer des stark durch Infrastruktur geprägten Umfeldes.

Der P+R am Bahnhof Griebnitzsee dient vor allem Pendlerbeziehungen in Richtung Berlin. Maßnahmen sind hier vorerst nicht angedacht.

Korridor III: Der Bedarf an der L 78 (Heinrich-Mann-Allee) aus Nuthetal wird durch den P+R Rehbrücke abgedeckt. Bei Engpässen an der bestehenden Anlage wird eine Bewirtschaftung oder Erweiterung geprüft. Als Alternative steht der P+R Wetzlarer Straße zur Verfügung (siehe Korridor II).

Korridor IV: An der B 2 (Michendorfer Chaussee) aus Michendorf gibt es keinen relevanten Straßenbahn- oder Regionalbahnanschluss innerhalb der Potsdamer Stadtgrenze. Dementsprechend gibt es auch keine Möglichkeit, eine P+R-Anlage einzurichten. Außerhalb des Stadtgebiets steht die P+R-Anlage am Bahnhof Michendorf zur Verfügung. Deren Kapazitätsgrenze ist jedoch bereits erreicht.

Korridor V: Am Bahnhof Pirschheide an der B 1 steht mit der Straßenbahn-Endhaltestelle eine bewirtschaftete P+R-Anlage zur Verfügung. Darüber hinaus befindet sich in Geltow der P+R Baumgartenbrück. Er verfügt über freie Kapazitäten. Der Ausbau eines P+R am Bahnhof Park-Sanssouci wird zurzeit nicht weiterverfolgt, da keine nennenswerten zusätzlichen Kapazitäten geschaffen werden können.

Korridor VI: Die P+R-Anlage am Bahnhof Marquardt an der B 273 ist Teil der Mobilitätsdrehscheibe. Er verfügt über freie Kapazitäten. Der P+R am Bahnhof Golm wird zukünftig bewirtschaftet. Der Rahmenplan Golm sieht keine Erweiterung der P+R-Flächen vor. Sollten die Flächen anderweitig bebaut werden, könnten Ersatzflächen in einem Parkhaus entstehen.

Eine P+R-Anlage an der Straßenbahnhaltestelle Kirschallee wird nicht weiterverfolgt. Der Standort wäre bereits nah an der Innenstadt. Eine Fremdnutzung ist sehr wahrscheinlich.

Korridor VII: Die P+R-Anlage Campus Jungfermsee an der B 2 (Nedlitzer Straße) ist hoch belegt und wird bewirtschaftet. Entlastung soll eine neue P+R-Anlage an der zukünftigen Endhaltestelle der Straßenbahn in Fahrland bringen. Aus Richtung Berlin-Spandau verkehrt zukünftig ein Express-Bus, womit eine gute ÖPNV-Verbindung zwischen Potsdam und Berlin-Spandau gegeben ist. Ähnlich wie beim Korridor I wird daher auf einen zusätzlichen P+R z. B. in Krampnitz verzichtet.

An den P+R-Standorten wird je nach Bedarf auch B+R angeboten. Aufgrund der unterschiedlichen Rahmenbedingungen ist im Vergleich zu P+R ein dichteres Netz an B+R sinnvoll. Für die Überwindung der "letzten Meile" soll es an jeder Haltestelle mit nachgewiesenem Bedarf ein B+R-Angebot geben. Priorisiert werden zunächst Bahnhöfe mit großer Nachfrage. Die Maßnahmen werden im Radverkehrskonzept untersetzt.

Abbildung 16: Lage der P+R-Anlagen



5.1.7 Bürgerbeteiligung, Berücksichtigung vulnerabler Gruppen

Das Stadtentwicklungskonzept Verkehr stellt ein Maßnahmenprogramm auf, dass mit untergeordneten Konzepten wie dem Nahverkehrsplan oder dem Radverkehrskonzept weiter untersetzt wird.

Da die Erstellung des Stadtentwicklungskonzepts Verkehr sich auf einer abstrakten Ebene bewegt, kann die dabei durchgeführte Öffentlichkeitsbeteiligung nicht detailliert auf einzelne Maßnahmen eingehen. Dementsprechend ist bei der weiteren Erarbeitung von Konzepten und Planungen eine weitergehende Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung notwendig. Diese darf sich nicht nur auf die interessierte Bürgerin oder den interessierten Bürger beschränken, sondern sollte nach Möglichkeit alle mit einbeziehen.

Planungen allgemein, aber auch die Verkehrsplanung gingen in der Vergangenheit oft vom Modell einer idealen Person – männlich und berufstätig – aus. Um tatsächlich dem Ziel eines Designs für alle gerecht zu werden, sind verschiedene Sichtweisen notwendig. Aufgabe einer ausgewogenen Beteiligung ist es daher, auch andere Gruppen wie in der Bewegung eingeschränkte Personen, Alleinerziehende oder Kinder- und Jugendliche einzubeziehen. In der Regel ist es sinnvoll, auf organisierte Gruppen zurückzugreifen. In der Landeshauptstadt Potsdam gibt es entsprechende Beiräte, die sich zum Teil bereits in Planungen und Projekten einbringen, wie der Beirat für Menschen mit Behinderung, der Migrantenbeirat oder der Seniorenbeirat. Die Beteiligung von Kindern und Jugendlichen kann über die Beauftragte für Kinder und Jugendinteressen koordiniert werden.

Für Beratungen zum Beteiligungsprozess kann auf die „WerkStadt“ für Beteiligung der Landeshauptstadt Potsdam zurückgegriffen werden. Um eine Beteiligung aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger beurteilen zu lassen, bietet sich eine Einbeziehung des Beirats an.

Bei allen Verkehrskonzepten und großen Infrastrukturprojekten sollte es in der Regel ein Beteiligungsverfahren geben. Die Intensität der Beteiligung richtet sich nach den Freiheitsgraden der Planungen. Beispielsweise sind bei Verkehrsberuhigungsprojekten die Freiheitsgrade, also die Zahl möglicher Lösungen, größer. Eine intensive Beteiligung kann hier sehr zielführend sein. Weniger Freiheitsgrade gibt es beispielsweise bei einer Trassierung einer Straße oder einer Straßenbahntrasse. Meist sind hier die äußeren – oft rechtlichen – Zwänge so vielfältig, dass maßgebliche Veränderungen durch Einbindung der Öffentlichkeit selten sind.

Für Verkehrskonzepte bieten sich aktive Beteiligungsformate wie Stadtrundgänge oder Radtouren an. Diese münden idealerweise in einem Werkstattverfahren. Um bei Werkstattverfahren eine ausgewogene Beteiligten-Struktur zu erhalten, empfiehlt sich eine Zufallsauswahl aus dem Einwohnermelderegister. Eine zusätzliche Online-Beteiligung vergrößert den Kreis der Beteiligten und gibt auch Menschen eine Beteiligungsmöglichkeit, die keine öffentliche Veranstaltung besuchen können oder möchten.

Darüber hinaus sollte es eine Beteiligung von Menschen mit Behinderung z. B. über den Beirat für Menschen mit Behinderung und eine Kinder- und Jugendbeteiligung geben. Über einen Facharbeitskreis können bestimmte Zielgruppen wie Verbände (Gewerbe, Verkehr, Wohnen) oder Initiativen eingebunden werden.

Planungen konkreter Maßnahmen fußen idealerweise auf Verkehrskonzepten, so dass der Umfang des Beteiligungsverfahrens auf die oben beschriebenen Freiheitsgrade angepasst werden sollte. Dabei ist die Form der Beteiligung ebenfalls von den Freiheitsgraden und der Art der Maßnahme abhängig. Bei Planfeststellungsverfahren ist nach §73 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) eine formale Beteiligung der Betroffenen und der Träger öffentlicher Belange vorgeschrieben.

Wenn es um die konkrete Umsetzung einer Maßnahme geht, sind die Anliegenden zu informieren. Mit Gewerbetreibenden erfolgen Absprachen, da die Erreichbarkeit z. B. für Kundinnen und die Belieferung sichergestellt sein müssen.

5.2 Modellierung von Maßnahmen

Zunächst werden die Modellgrundlagen und das methodische Vorgehen dargestellt. Anschließend folgen die Ergebnisse der Modellierung.

5.2.1 Vorgehen und Modellgrundlagen

Um die Auswirkungen konkreter Maßnahmen zu überprüfen, nutzt die Stadt ihr Verkehrsmodell. Dabei wird das Verkehrsgeschehen im Jahr 2040 modelliert und einem Referenzszenario gegenübergestellt. Auf diese Weise kann die Wirksamkeit der Maßnahmen abgebildet werden.

Anzumerken ist, dass nicht alle Maßnahmen oder deren Wirkung im Modell abbildbar sind. Beispielsweise stellen Instandsetzungsmaßnahmen oder die Verbreiterung eines Geh- oder Radwegs eine Verbesserung des Angebotes dar. Die Wirkung ist mit dem Modell nicht abbildbar, da das Modell beispielsweise nicht den Gehwegbelag oder ähnliches berücksichtigt. Abbildbar sind beispielsweise zusätzliche Wegeverbindungen, Änderungen von Geschwindigkeiten oder Preisanpassungen

Das Modell bezieht neben dem Stadtgebiet selbst auch die Verbindungen in die angrenzenden Gemeinden der Landkreise Potsdam-Mittelmark, Havelland sowie Teltow-Fläming und Berlin ein.

Vorgehen

Grundlage für die Modellbearbeitung ist der sogenannte Analysefall. Er bildet einen Ausgangszustand zu einem fest definierten Zeitpunkt ab. Für das StEK-V-40 bildet der Analysefall den Zustand für das Jahr 2018 ab²⁵. Hier gehen die Strukturdaten, das Straßennetz für

²⁵ Das Jahr 2018 wurde als Bezugsjahr gewählt, da in diesem Jahr die für das Verkehrsmodell wesentlichen SrV-Daten erhoben wurden. Die SrV-Erhebungen finden alle fünf Jahre statt. Die Daten aus dem Kfz-, Rad- und öffentlichen Verkehr stammen ebenfalls aus dieser Zeit und stellen ein belastbares Zahlenwerk dar, bevor sich mit den Auswirkungen durch die Corona-Pandemie das Verkehrsverhalten wesentlich veränderte. Inzwischen ähnelt das Verkehrsverhalten wieder der Vor-Corona-Zeit.

den MIV und den ÖV, Daten zum Verkehrsverhalten und andere verkehrsrelevante Grundlagen mit Stand 2018 ein. Mit Hilfe von Zähldaten erfolgte die sogenannte Kalibrierung. Diese stellt sicher, dass die Verkehrsmengen im Modell auch den real gemessenen im Bezugsjahr entsprechen und der Zustand realistisch abgebildet wird.²⁶

Da die Wirkung der Maßnahmen für den Zeithorizont 2040 abgeschätzt werden soll, ist der Analysefall fortzuschreiben und in einen Prognose-Nullfall zu überführen. Hierzu werden unter anderem die Strukturdaten und das Netz angepasst. Darüber hinaus sind die Maßnahmen abzubilden, die gegenüber 2018 bis 2040 unabhängig vom StEK-V-40 umgesetzt werden. Dies sind in der Regel Maßnahmen, die im Haushaltsplan der Stadt hinterlegt sind.

Im Prognose-Planfall werden alle darüber hinaus gehenden Maßnahmen berücksichtigt, deren Umsetzung von der Landeshauptstadt Potsdam bis 2040 angestrebt wird und deren Wirkung modellierbar sind²⁷. Der Planfall unterscheidet sich vom Nullfall ausschließlich in den berücksichtigten Maßnahmen.

Strukturdaten

Für die Prognose des Verkehrsgeschehens im Jahr 2040 wurde die Entwicklung verschiedener Strukturdaten im Zeitraum 2017/18 bis 2040 (Analysezeitraum) zugrunde gelegt. Die Strukturdaten wurden jeweils auf die Ebene der 188 Verkehrszellen heruntergebrochen. Null- und Planfall nutzen die gleiche Entwicklung der Strukturparameter.

Aufgrund der arbeitsaufwändigen Vorbereitung und Durchführung von Modellierungsverfahren ist es nicht ohne weiteres möglich, auf neue Trends und kurzfristige Änderungen bei den Strukturdaten einzugehen. Die neue Bevölkerungsprognose vom Februar 2026 hat die bis 2040 zu erwartende Bevölkerungsentwicklung nach unten korrigiert. Mit dem Festhalten an den bisher geltenden Prognosedaten steht das Umlegungsergebnis des Verkehrsmodells auf der sicheren Seite.

Bei der Entwicklung der Einwohnendenzahl setzt sich der Trend des Bevölkerungswachstums der vergangenen Jahre fort. 2040 leben in Potsdam voraussichtlich rund 229.200 Personen. Dies ist eine Zunahme um 26 % gegenüber 2018. Das Wachstum konzentriert auf den neuen in der Entwicklung befindlichen Stadtteil Krampnitz, sowie andere Stadtteile nördlich der Havel, darunter Golm, Bornstedt und Fahrland. Auch in Babelsberg Süd und den Gebieten südlich des Hauptbahnhofs (Teltower und Templiner Vorstadt) wird ein relevantes Wachstum erwartet.

Die Zahl der Erwerbstätigen mit Arbeitsort Potsdam steigt im Analysezeitraum von 112.500 auf 146.600 um ca. 30 % an. Die zusätzlichen Arbeitsplätze konzentrieren sich vor allem auf die Stadtgebiete, in denen auch entsprechendes Bevölkerungswachstum und Gewerbeflächenentwicklungen erwartet werden. Die meisten neuen Arbeitsplätze entstehen dabei in

²⁶ Die Verkehrsmodellierung führte die Stadt in Zusammenarbeit mit VCDB durch.

²⁷ Beispielsweise zeigt der Ersatz eines Schutzstreifen durch einen Radfahrstreifen im Modell keine Wirkung, stellt aber eine Verbesserung für die Sicherheit des Radverkehrs dar.

Golm. Andere bedeutende Zuwächse gibt es in Krampnitz, Babelsberg Süd und dem Umfeld des Hauptbahnhofs. Die neuen Entwicklungen rund um den Brauhausberg (Alter Landtag) und Telegrafenberg sind ebenfalls deutlich zu erkennen. Die Zahl der Erwerbstätigen mit Wohnort in Potsdam steigt im Analysezeitraum um 26 % von 82.000 auf 103.000.

Verkehrsverhalten

Neben den Strukturdaten sind auch gesellschaftliche und verkehrliche Trends relevant. Diese resultieren mitunter in einem geänderten Verkehrsverhalten, wie einer veränderten Verkehrsmittelwahl oder einer veränderten Zahl an zurückgelegten Wegen.

Da keine offiziellen Prognosen vorliegen, werden Annahmen über die zukünftige Entwicklung und deren verkehrliche Auswirkungen getroffen. Diese Annahmen lehnen sich an die Szenario- und Prämissendefinition der Verkehrsprognose 2040 des Bundes an²⁸.

Für den Zeitraum bis 2040 machen gegenläufige Trends eine eindeutige Prognose der Pkw-Verfügbarkeit schwierig. Der Motorisierungsgrad in Potsdam ist nach einem kontinuierlichen Anstieg über 20 Jahre seit 2020 stagnierend und seit zwei Jahren sogar geringfügig rückläufig. Ob dies eine dauerhafte Trendumkehr darstellt, ist noch nicht klar. Generell wächst die Pkw-Verfügbarkeit weniger stark als die allgemeine Motorisierung. Grund dafür sind z. B. Zweitwagen. Junge Menschen haben zudem weniger häufig einen Führerschein als früher. Dafür bedeutet der Ausbau von Carsharing-Modellen wiederum eine verbesserte Verfügbarkeit von Pkw für Menschen, die kein eigenes Fahrzeug besitzen. Aufgrund dieser unklaren Tendenz berücksichtigt das Modell für die Prognosefälle keine Veränderung der Pkw-Verfügbarkeit.

Veränderungen in der Arbeitswelt haben insbesondere durch die Etablierung von Home Office und mobilen Arbeitsmöglichkeiten sowie durch die verstärkte Nutzung von Videokonferenzsystemen relevante Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen. Home Office bzw. mobiles Arbeiten wurden mit einer Reduktion des spezifischen Verkehrsaufkommens bei den Arbeitswegen um 6 % im Modell berücksichtigt. Aufgrund der zunehmenden Nutzung von digitalen Videokonferenzsystemen, wurde das spezifische Verkehrsaufkommen bei den dienstlichen Wegen um 7,5 % im Vergleich zum Status Quo abgesenkt.

Die steigende Bedeutung des Online-Handels hat einen Anstieg der Fahrten von Kurier-, Express- und Paketdiensten (KEP) zur Folge. Das höhere KEP-Aufkommen wurde durch eine Verdopplung der Fahrten der leichten Nutzfahrzeuge (LNF) im Modell berücksichtigt. Einbezogen ist eine bessere Auslastung der Fahrzeuge, da der prognostizierte Anstieg bei der Zahl an Paketsendungen größer ist. Es erfolgt keine kompensierende Reduktion bei den privaten Einkaufswegen. Hintergrund ist, dass Einkaufswege oft mit dem Weg zur Arbeit kombiniert werden. Durch Home Office und mobiles Arbeiten werden damit gegenüber der Kombination zusätzliche Wege für den Einkauf erzeugt.

²⁸ Verkehrsprognose 2040 Teil 2: Wirtschafts- und Verkehrsentwicklungsprognose 2040, im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV), Prognoseprämissen Prognosefall 1 „Basisprognose 2040“, Stand: 25.08.2022

Bis 2040 werden zunehmend Befahrungs- und Durchfahrtsverbote für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor erwartet. Diese berücksichtigt das Modell nicht, da davon ausgegangen wird, dass andere Fahrzeuge diese Fahrten ersetzen. Im Kfz-Verkehr wird von einer höheren CO₂-Bepreisung und höheren Kraftstoffkosten ausgegangen. Gleichzeitig steigt die Energieeffizienz der Fahrzeuge. Generell betrifft die Kostensteigerung vor allem fossil angetriebene Fahrzeuge, deren Anteil am gesamten Fahrzeugpool voraussichtlich abnimmt. Im Modell flossen diese Effekte mit einem Anstieg der entfernungsabhängigen Kosten von etwa 1 % pro Jahr ein. Für den gesamten Betrachtungszeitraum bedeutet das ein Plus von knapp 25 %.

Dem höheren Anteil von Pedelecs am Radverkehrsaufkommen trägt das Modell mit einer Geschwindigkeitserhöhung im Radverkehr um 1,0 km/h Rechnung. Die Einführung des Deutschlandticket führte zu einer 15 % höheren Abo-Quote bei den Fahrgästen. Dies zeigen Auswertung verschiedener Verkehrsunternehmen. Dieser Anstieg wurde auch bei der ÖPNV-Verfügbarkeit im Modell mitberücksichtigt.

5.2.2 Entwicklungen im Prognose-Nullfall

Die verkehrlichen Entwicklungen im Nullfall werden mit dem Analysefall verglichen. Damit werden die Veränderungen bis 2040 abgeschätzt.

Maßnahmen

In den Prognose-Nullfall gehen neben den oben dargestellten Strukturdaten und Annahmen auch die bis 2040 feststehenden Maßnahmen ein. Sie sind entweder bereits umgesetzt oder in der Umsetzung, aber noch nicht im Analysefall enthalten. Auch Maßnahmen, die im Haushaltsplan feststehen, sind berücksichtigt:

Fuß- und Radverkehr

- 01 – Erweiterung der Fußgängerzone Brandenburger Straße,
- 02 – Umbau Horstweg zugunsten des Fuß- und Radverkehrs,
- 03 – Fahrradstraße Stahnsdorfer Straße,
- 04 – Uferweg Nuthepark Speicherstadt,
- 05 – Geh- und Radwegbrücke Potsdam – Werder,
- 06 – Lichtsignalkoordinierung Breite Straße (Grüne Welle für den Radverkehr),
- 07 – Erweiterung des Fahrradparkens an den Bahnhöfen (Hauptbahnhof, Griebnitzsee, Bhf. Park Sanssouci).

ÖPNV

- 08 – Straßenbahnverlängerung in den Potsdamer Norden über Krampnitz nach Fahrland mit Umgestaltung Busfahrplan mit Expressbusverbindung nach Berlin Spandau,
- 09 – Bussonderfahrstreifen Krampnitz,
- 10 – Bussonderfahrstreifen Potsdamer Straße,
- 11 – Neue Haltestelle Wiesenpark (Straßenbahnlinie 92),
- 12 – Busverbindung/Fahrplan Fahrland (Ortsteil Potsdam) – Elstal (Ortsteil Wustermark),
- 13 – Mobilitätsdrehscheibe Marquardt

- 14 – Anpassung des Linien- und Fahrplanangebots inkl. Erweiterung für neue Stadtteile Golm Nord und Fahrland West als Grundangebot.

Straßen- und Kfz-Verkehr

- 15 – Umbau Leipziger Dreieck,
- 16 – Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in der Behlertstraße auf 30 km/h,
- 17 – P+R Wetzlarer Straße,
- 18 – P+R Baumgartenbrück in Geltow,
- 19 – P+R Fahrland,
- 20 – Bewirtschaftung der P+R-Anlagen Pirschheide, Golm, Campus Jungfernsee,
- 21 – Ausweitung Parkraumbewirtschaftung,
- 22 – Maßnahmen im Rahmen des Innenstadtverkehrskonzepts und des Konzepts Innenstadt mit untergeordnetem Autoverkehr (Ausschluss Besucherparken, Diagonalsperre Gutenbergstraße, Einbahnregelung Platz am Jägertor, Öffnung Friedrich-Ebert-Straße für Lkw-Verkehr),
- 23 – Ostanbindung Mobilitätsdrehscheibe Marquardt,
- 24 – Südanbindung Kirchsteigfeld von Ricarda-Huch-Straße zur L 79,
- 25 – Nordanbindung Golm-Nord,
- 26 – Wegenetz für neue Stadtteile Krampnitz, Golm Nord und Fahrland West.

Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung

In Potsdam werden gemäß des Prognose-Nullfalls im Jahr 2040 rund 627.600 zurückgelegte Wege am Werktag erwartet (Tabelle 2). Hinzu kommen rund 165.800 Ein- und Auspendlerwege pro Werktag. Dies entspricht bis 2040 gegenüber 2018 einer Erhöhung der Wegeanzahl um 24 % bzw. 22 %. Der Hauptzuwachs wird im Norden bzw. Nordwestraum durch die Entwicklung in Krampnitz erfolgen. Auch in den anderen Stadtgebieten steigt das Aufkommen um 10 bis 19 %. Dies ist vor allem auf das prognostizierte Bevölkerungswachstum zurückzuführen.

Der Prognose-Nullfall weist für das Umland einen Anstieg der werktäglichen Wegeanzahl um 11 % aus. Die Pendlerzahl von und nach Potsdam soll sich um 8 % erhöhen, wobei es eine Verschiebung vom Stadtzentrum zum Nordraum geben soll.

Die Zahl der Wege wird laut Modell-Ergebnis im motorisierten Individualverkehr mit 2,4 % nur leicht steigen. Der eigentliche Anstieg wird im Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr mit 23 %, 39 % bzw. 27 % erwartet.

Im Wirtschaftsverkehr wird aufgrund der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzunahme auch das Verkehrsaufkommen steigen. Zu einem besonders starken Anstieg kommt es wegen des Onlinehandels beim Lieferverkehr mit leichten Nutzfahrzeugen.

Tabelle 2: Absolutes Verkehrsaufkommen im Prognose-Nullfall

Verkehrsaufkommen Personenwege pro Tag		Nach						
		Innenstadt/ West	Innenstadtrand	Ost/ Südostraum	Nord/ Nordwestraum	Potsdam gesamt	Umland	Summe Modell
Von	Innenstadt/ West	116.400	46.700	25.800	10.200	199.100	16.500	215.600
	Innenstadt- rand	46.700	63.400	27.800	12.500	150.400	15.200	165.600
	Ost/Südost- raum	25.700	27.600	142.800	3.700	199.800	32.900	232.700
	Nord/Nord- westraum	10.400	12.600	3.600	51.700	78.300	18.300	96.600
	Potsdam gesamt	199.200	150.300	200.000	78.100	627.600	82.900	710.500
	Umland	16.200	15.400	32.700	18.600	82.900	682.500	765.400
	Summe Modell	215.400	165.700	232.700	96.700	710.500	765.400	1.475.900

Tabelle 3: Änderung des Verkehrsaufkommens im Prognose-Nullfall gegenüber dem Analysefall

Änderung des Verkehrsaufkommens von Prognose-Nullfall zu Analysefall <i>bezogen auf Personenwege pro Tag</i>		Nach						
		Innenstadt/ West	Innenstadt- rand	Ost/ Südost- raum	Nord/ Nordwest- raum	Potsdam gesamt	Umland	Summe Modell
Von	Innenstadt/ West	+ 10 %	+ 18 %	+ 10 %	+ 50 %	+ 13 %	- 9 %	+ 11 %
	Innenstadt- rand	+ 17 %	+ 19 %	+ 14 %	+ 62 %	+ 20 %	- 4 %	+ 17 %
	Ost/Südost- raum	+ 11 %	+ 15 %	+ 19 %	+ 37 %	+ 18 %	+ 7 %	+ 16 %
	Nord/Nord- westraum	+ 49 %	+ 62 %	+ 33 %	+ 161 %	+ 110 %	+ 55 %	+ 97 %
	Potsdam gesamt	+ 13 %	+ 20 %	+ 18 %	+ 111 %	+ 24 %	+ 8 %	+ 22 %
	Umland	- 9 %	- 4 %	+ 7 %	+ 54 %	+ 8 %	+ 11 %	+ 10 %
	Summe Modell	+ 11 %	+ 17 %	+ 16 %	+ 97 %	+ 22 %	+ 10 %	+ 15 %

Im Prognose-Nullfall erhöht sich die Fahrleistung im MIV, wie auch die Zahl der Wege, in Potsdam bis 2040 trotz steigender Einwohner- und Beschäftigtenzahlen mit 3 % nur leicht (Tabelle 5). Die Entwicklung der Fahrleistung ist bedingt durch die Entwicklungen lokal ungleich verteilt. Zu einem Rückgang der Fahrleistungen im MIV kommt es in den zentraleren Stadtgebieten. Dies ist sowohl auf die modalen Verlagerungen als auch auf die Änderung der Reiseweiten zurückzuführen. Im Nordwestraum wird sich die Verkehrsleistung aufgrund der neuen Entwicklungsgebiete deutlich erhöhen. Im Wirtschaftsverkehr erhöht sich die Fahrleistung, verursacht durch den Anstieg der KEP-Verkehre, der Einwohnerzahl sowie des übergeordneten straßenseitigen Güterverkehrs. Im ÖV erhöht sich die Verkehrsleistung um 21 %.

Im Prognose-Nullfall wird der größte Teil der Verkehrsleistung des ÖV in der Innenstadt erbracht, der Schwerpunkt der Verkehrsleistung im MIV liegt im Bereich Nord/Nordwestraum und im Wirtschaftsverkehr im Südostraum (Tabelle 4). Im Vergleich zum Analysemodell wächst die Verkehrsleistung in allen Teilräumen. Am höchsten ist der Anstieg der Verkehrsleistung im ÖV im Bereich Nord/Nordwestraum - also da, wo er strukturbedingt bisher nur eine untergeordnete Rolle spielt. Im Radverkehr wächst die Verkehrsleistung im Vergleich zum Analysefall am stärksten. Hier machen sich besonders die höheren Reiseweiten bemerkbar.

Tabelle 4: Fahrleistung im Prognose-Nullfall

Gebiet	Radverkehr (Rad-km/d)	ÖV (P-km/d)	MIV (Pkw-km/d)	Leichter Wirt- schaftsverkehr (Kfz-km/d)	Schwerverkehr (Lkw-km/d)
Innenstadt/ West		405.500	208.200	234.800	20.700
Innenstadt- rand		376.400	326.000	262.500	30.500
Ost/Südost- raum		357.000	345.800	323.500	34.200
Nord/Nord- westraum		171.700	476.200	207.300	52.000
Potsdam ge- samt		1.310.600	1.356.200	1.028.100	137.400
Umland		1.393.000	6.471.200	2.173.900	1.109.300
Summe	1.085.700	2.703.600	7.827.400	3.202.000	1.246.700

Tabelle 5: Änderung der Fahrleistung im Prognose-Nullfall gegenüber dem Analysefall

Gebiet	Radverkehr (Rad-km/d)	ÖV (P-km/d)	MIV (Pkw-km/d)	Leichter Wirt- schaftsverkehr (Kfz-km/d)	Schwerverkehr (Lkw-km/d)
Innenstadt/ West		+ 13 %	- 15 %	+ 50 %	+ 28 %
Innenstadt- rand		+ 27 %	- 6 %	+ 74 %	+ 46 %
Ost/Südost- raum		+ 14 %	- 1 %	+ 37 %	+ 32 %
Nord/Nord- westraum		+ 45 %	+ 27 %	+ 121 %	+ 35 %
Potsdam ge- samt		+ 21 %	+ 3 %	+ 61 %	+ 35 %
Umland		+ 11 %	+ 7 %	+ 18 %	+ 6 %
Summe	+ 40 %	+ 15 %	+ 6 %	+ 29 %	+ 8 %

Das Umlegungsergebnis des Prognose-Nullfalls stellen die Karten 12 für den ÖV und 14 für den Kfz-Verkehr im Anhang dar. Die Karten 10 und 11 zeigen die Belastungen für den ÖV und den MIV im Analysefall. Dort sind die stärksten belasteten Strecken des ÖV die Bahnstrecke in Richtung Berlin und die Straßenbahnstrecke in Nord-Süd-Richtung durch die Innenstadt zwischen Waldstraße/Horstweg und Am Schragen. Karte 13 zeigt gegenüber dem Analysefall Fahrgastzuwächse besonders auf der Bahnstrecke nach Berlin und auf der Straßenbahnneubaustrecke nach Krampnitz. Sonst soll es überwiegend leichte Zuwächse geben. Fahrgastrückgänge wird es dort geben, wo neue Verbindungen alte ersetzen. Wie in Bornstedt, wo die Straßenbahn die Buslinien auf der Nedlitzer Straße weitgehend ersetzen soll.

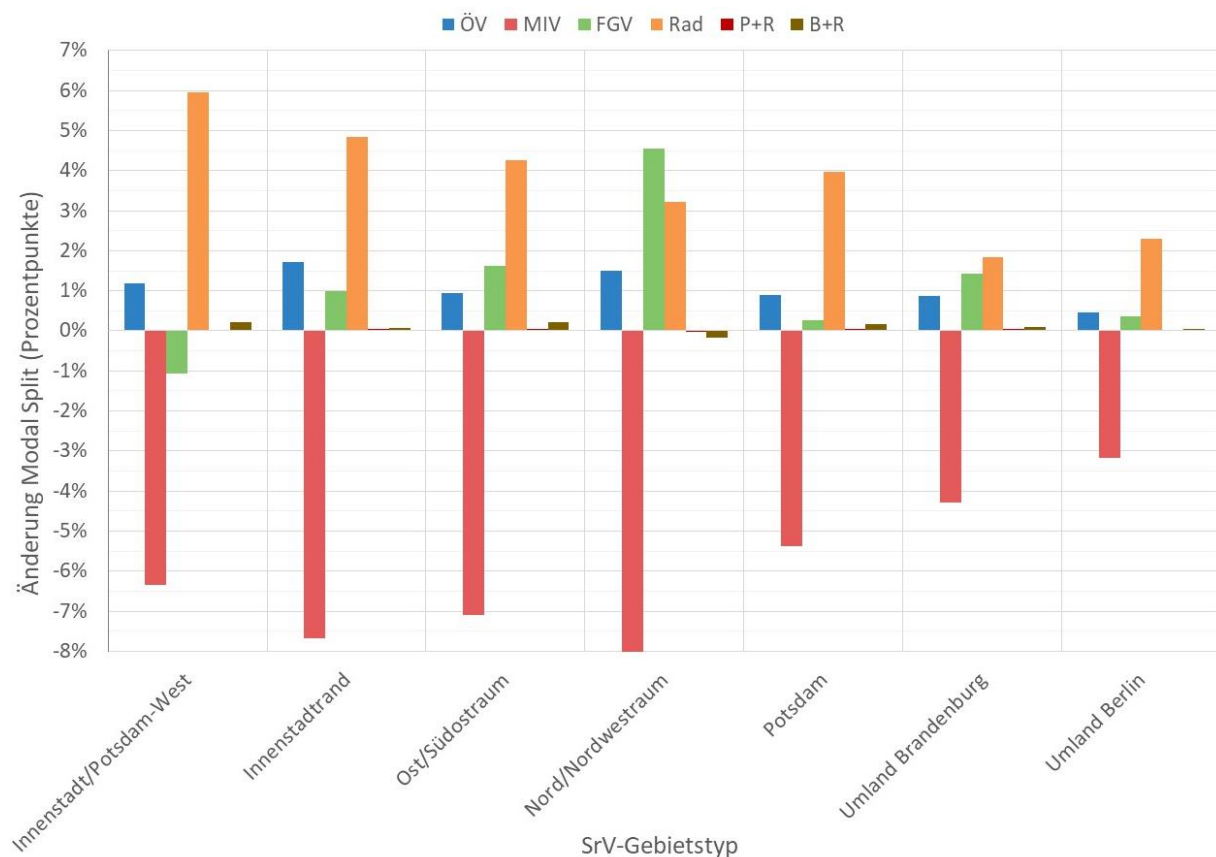
Das Umlegungsergebnis des Prognose-Nullfalls für den Kfz-Verkehr zeigt, dass auch in Zukunft die Straßen entsprechend ihrer Funktion ungleichmäßig stark vom Kfz-Verkehr belastet sind. Die am stärksten belastete Strecke ist neben den Autobahnen vor allem die Nuthestraße. Auch die nördliche Zufahrt zur Innenstadt über die Bundesstraße 2 ist stark belastet. Karte 15 zeigt, im Vergleich zum Analysefall, Zuwächse auf den Zufahrtsstraßen zum Stadtzentrum und zu den Entwicklungsgebieten (Krampnitz, Golm-Nord, Medienstadt und Friedrichspark). Darüber hinaus zeigt das Modellergebnis nur geringe Änderungen. Straßen in der Innenstadt werden je nach Lage u. a. durch deren Umgestaltung vom Kfz-Verkehr entlastet.

Modal Split

Im Prognose-Nullfalls verändert sich der Potsdamer Modal Split im Gesamtverkehr deutlich zugunsten des Umweltverbundes. Besonders der Radverkehrsanteil, aber auch die ÖV- und Fußverkehrsanteile steigen. Der MIV-Anteil soll um ca. 5 %-Punkte sinken. In den Teilgebieten sind die Entwicklungen ähnlich der Gesamtstadt (Abbildung 17).

Der Radverkehrsanteil nimmt besonders in der Innenstadt und am Innenstadtrand zu. Im Nordraum steigt, bedingt durch die gemischte Besiedlung und die damit verbundene Verkürzung der Wege der Anteil des Fußverkehrs besonders an. Neben dem Radverkehrsanteil steigt auch der Anteil des ÖV in allen Teilgebieten. Der Fußverkehrsanteil bleibt in der Gesamtstadt kaum verändert, steigt jedoch besonders im Nord/Nordwestraum an. Der MIV-Anteil ist in allen Teilgebieten rückläufig.

Abbildung 17: Modal Split-Entwicklung im Prognose-Nullfall gegenüber dem Analysefall



Reisezeiten und -weiten

Der Prognose-Nullfall zeigt, durch die steigende Verfügbarkeit von Pedelecs sowie den Ausbau der Infrastruktur beispielsweise durch Radschnellwege, zunehmende durchschnittliche Reiseweiten im Radverkehr.

Im MIV sollen die durchschnittlichen Reisezeiten ansteigen, während gleichzeitig die Reiseweiten sinken. Dies bedeutet, dass die durchschnittlich gefahrenen Geschwindigkeiten im MIV sinken. Dies ist u. a. auf die Strukturentwicklungen (Kramnitz, Friedrichspark) sowie die Attraktivierung des Radverkehrs, der Umgestaltung der Innenstadt oder Geschwindigkeitsreduzierungen zurückzuführen.

Im Fußverkehr und ÖV steigen Reiseweiten und Reisezeiten. Es werden also überwiegend mehr längere Wege zurückgelegt. Dies kann durch Verlagerungseffekte im Zusammenhang mit den höheren Kosten im MIV verursacht werden.

5.2.3 Entwicklungen im Prognose-Planfall

Grundlage für den Prognose-Planfall ist der Prognose-Nullfall. Der Prognose-Planfall enthält damit die gleichen Strukturdaten und feststehenden Maßnahmen wie der Nullfall. Der Nullfall wird ergänzt um zusätzliche Maßnahmen deren Umsetzung die Landeshauptstadt Potsdam bis 2040 anstrebt, deren Finanzierung im Haushaltsplan aber noch nicht gesichert ist.

Maßnahmen

Auf der Grundlage des Prognose-Nullfalls wurden verschiedene Maßnahmen für alle Verkehrsarten Einzelnen oder in Kombination geprüft und die jeweiligen Wirkungen ermittelt. Damit wurde eine Entscheidungsgrundlage erstellt, welche Maßnahmen schließlich in den Prognose-Planfall einfließen. Insgesamt wurden 26 Einzelmaßnahmen geprüft.

Die ausgewählten Maßnahmen im Prognose-Planfall unterstützen das Leitbild und die Ziele aus Kapitel 4. Sie sollen also dazu beitragen, die Stadt umweltfreundlicher zu machen, Mobilität für alle Menschen zu gewährleisten und eine bessere Vernetzung zu ermöglichen. Es handelt sich insbesondere um Maßnahmen, die sich auf die Förderung des Umweltverbundes fokussieren:

Fuß- und Radverkehr

- 1 – Geh- und Radwegbrücke Hermannswerder-Kiewitt,
- 2 – Fuß- und Radverbindung Babelsberg Süd – Schlaatz mit Querung über die Nuthe, Nuthestr. und L 40,
- 3 – Fuß- und Radverbindung Nuthestr. – Bahnhof Rehbrücke,
- 4 – Geh- und Radwegbrücke über Weißer See inkl. Radverbindung Krampnitz/Neu Fahrland – Nedlitz,
- 5 – Radfahrstreifen Heinrich-Mann-Allee zwischen Bahnübergang Rehbrücke und Friedhofsgasse mit Reduktion der Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr,
- 6 – Radroute von und nach Teltow,
- 7 – Radroute von und nach Werder,
- 8 – innerstädtische Radroute nördlich der Bahntrasse.

ÖPNV

- 9 – ÖPNV-Zielnetz²⁹ inkl. Behebung von Erschließungslücken und einem 10-Minuten-Netz bei der Straßenbahn mit einer Durchbindung der Buslinien 605/690, ebenfalls im 10-Minuten-Takt,
- 10 – Erweiterung des Fahrradparkens an den Bahnhöfen Babelsberg, Golm und Medienstadt (B+R),

²⁹ Anhang Kartenband: Karte 16 – Zielnetz ÖPNV 2040 (die in der Karte zusätzlich dargestellte Straßenbahnverlängerung nach Babelsberg-Süd sowie die Behebung der Erschließungslücke Schlaatz und die Bus-Trasse über den Telegrafenberg sind im Prognose-Planfall nicht enthalten. Eine Inbetriebnahme der Straßenbahn Babelsberg-Süd vor 2040 ist ausgeschlossen. Die Abstimmungen zu den Busrouten konnten erst nach Fertigstellung des Verkehrsmodells abgeschlossen werden.)

Kfz-Verkehr

- 11 – Verlängerung Wetzlarer Straße zwischen Nuthestraße und Drewitzer Straße mit Sperrung Bahnübergang Drewitzer Straße für Kfz,³⁰
- 12 – Anpassung der Parkgebührenhöhe für Besuchende und Bewohnende,
- 13 – Parkhaus P+R Wetzlarer Straße.

Die in den Zielnetzen 2040 hinterlegten neuen Straßen- und Linienverläufe stellen den aktuellen Planungsstand dar. Zum Teil steht noch eine Detailprüfung aus. Daher können sich die Straßen- und Linienverläufe bei einer Vertiefung der Planungen noch ändern. Maßnahmen im ÖPNV werden im Nahverkehrsplan weiter untersetzt.

Verkehrsaufkommen und Fahrleistung

Im Prognose-Planfall bleibt das Verkehrsaufkommen in Potsdam gegenüber dem Prognose-Nullfall nahezu konstant (Tabelle 7). Damit bleibt die Zunahme der Wege gegenüber dem Analysefall bei rund 24 %. Im Prognose-Planfall steigt gegenüber dem Nullfall das Binnenverkehrsaufkommen leicht an (Tabelle 6). Die Pendlerzahlen und die Fahrten ins Umland sinken leicht.

Tabelle 6: Absolutes Verkehrsaufkommen im Prognose-Planfall

Verkehrsaufkommen gesamt Personenwege pro Tag		Nach						
		Innenstadt/ West	Innenstadtrand	Ost/ Südostraum	Nord/ Nordwestraum	Potsdam gesamt	Umland	Summe Modell
Von	Innenstadt/ West	114.400	47.400	26.900	10.500	199.200	16.700	215.900
	Innenstadtrand	47.400	62.700	28.100	12.800	151.000	15.100	166.100
	Ost/Südostraum	26.800	27.900	141.800	3.800	200.300	32.700	233.000
	Nord/Nordwestraum	10.800	12.900	3.800	51.000	78.500	18.200	96.700
	Potsdam gesamt	199.400	150.900	200.600	78.100	629.000	82.700	711.700
	Umland	16.500	15.200	32.500	18.500	82.700	681.400	764.100
	Summe Modell	215.900	166.100	233.100	96.600	711.700	764.100	1.475.800

³⁰ Anhang Kartenband: Karte 17 – Zielnetz Straßenverkehr 2040.

Tabelle 7:

Änderung des Verkehrsaufkommens im Prognose-Planfall gegenüber dem Prognose-Nullfall³¹

Änderung des Verkehrsaufkommens von Prognose-Nullfall zu Planfall <i>bezogen auf Personenwege pro Tag</i>		Nach						
		Innenstadt/ West	Innenstadt- rand	Ost/ Südost- raum	Nord/ Nordwest- raum	Potsdam gesamt	Umland	Summe Modell
Von	Innenstadt/ West	- 1,7 %	+ 1,5 %	+ 4,3 %	+ 2,9 %	+ 0,1 %	+ 1,2 %	+ 0,1 %
	Innenstadt- rand	+ 1,5 %	- 1,1 %	+ 1,1 %	+ 2,4 %	+ 0,4 %	- 0,7 %	+ 0,3 %
	Ost/Südost- raum	+ 4,3 %	+ 1,1 %	- 0,7 %	+ 2,7 %	+ 0,3 %	- 0,6 %	+ 0,1 %
	Nord/Nord- westraum	+ 3,8 %	+ 2,4 %	+ 5,6 %	- 1,4 %	+ 0,3 %	- 0,5 %	+ 0,1 %
	Potsdam gesamt	+ 0,1 %	+ 0,4 %	+ 0,3 %	+ 0,0 %	+ 0,2 %	- 0,2 %	+ 0,2 %
	Umland	+ 1,9 %	- 1,3 %	- 0,6 %	- 0,5 %	- 0,2 %	- 0,2 %	- 0,2 %
	Summe Modell	+ 0,2 %	+ 0,2 %	+ 0,2 %	- 0,1 %	+ 0,2 %	- 0,2 %	0,0 %

Die Fahrleistung bei Wegen innerhalb von Potsdam nimmt im Prognose-Planfall gegenüber dem Prognose-Nullfall im ÖPNV (Personen-km) um 4,9 % – zum Teil auch auf Kosten des Fußverkehrs – zu. Gegenüber dem Analysefall erhöht sich die Verkehrsleistung im ÖPNV sogar um 27 %. Im Kfz-Verkehr (Kfz-km) sinkt die Fahrleistung um 2,3 %. Somit steigt die Verkehrsleistung des MIV im Prognose-Planfall gegenüber dem Analysefall nur noch um 0,6 %. Im Radverkehr sind nur die Veränderungen im Gesamtmodell dargestellt. Dort steigt die Fahrleistung im Prognose-Planfall um 2,9 %.

Die Zahl der Wege des MIV im Prognose-Planfall sinkt im Vergleich zum Prognose-Nullfall um 3,4 %. Dementsprechend ist die Zahl der Wege des MIV im Prognose-Planfall um 1,1 % niedriger als im Analysefall.

In den Karten 18 und 20 sind jeweils die Umlegungsergebnisse für den Kfz-Verkehr und den ÖPNV im Prognose-Planfall dargestellt. Die Ergebnisse zeigen, die am höchsten belasteten Strecken sind wie im Prognose-Nullfall die Autobahnen, die Nuthestraße und die nördliche Zufahrt zur Innenstadt über die Bundesstraße 2. Insgesamt zeigt sich im Kfz-Verkehr, konsistent zur sinkenden Fahrleistung, eine leichte Abnahme im Netz.

³¹ Abweichungen sind rundungsbedingt.

Es gibt lokale Unterschiede, die Karte 21 zeigt. Eine Zunahme des Kfz-Verkehrs gibt es auf der verlängerten Wetzlarer Straße und deren Umfeld. Gleichzeitig kommt es auf dem abgehängten Abschnitt der Drewitzer Straße in der Waldstadt sowie der Heinrich-Mann-Allee zum gewünschten Rückgang des Kfz-Verkehrs und damit zu einer Entlastung der Bevölkerung von den negativen Auswirkungen des Verkehrs wie Lärm o. ä.

Für den ÖV zeigen die Umlegungsergebnisse des Prognose-Planfalls, dass die Fahrgastzahlen im Mittel zunehmen. Durch die geänderten Linienführungen kommt es lokal auch zu Rückgängen. Die geänderten Bedienungszeiten der Regionalbahn-Linie RB23 (nach Berlin nur noch in der Hauptverkehrszeit) bedeuten eine Verlagerung des Verkehrs auf die S-Bahn zwischen Potsdam und Berlin und verändert Umsteigebeziehungen, die wiederum zu sinkenden Fahrgastzahlen auf der Zeppelinstraße führen. Dies zeigt Karte 19.

Tabelle 8: Fahrleistung im Prognose-Planfall

Gebiet	Radverkehr (Rad-km/d)	ÖV (P-km/d)	MIV (Pkw-km/d)	Leichter Wirt- schaftsverkehr (Kfz-km/d)	Schwerverkehr (Lkw-km/d)
Innenstadt/ West		421.900	202.200	236.200	20.700
Innenstadt- rand		385.400	317.600	264.400	30.500
Ost/Südost- raum		374.800	337.500	322.400	34.200
Nord/Nord- westraum		193.300	468.100	207.200	52.000
Potsdam ge- samt		1.375.400	1.325.400	1.030.200	137.400
Umland		1.397.000	6.465.400	2.170.900	1.108.500
Summe	1.117.200	2.772.400	7.790.800	3.201.100	1.246.200

Tabelle 9: Änderung der Fahrleistung im Prognose-Planfall gegenüber dem Prognose-Nullfall³²

Gebiet	Radverkehr (Rad-km/d)	ÖV (P-km/d)	MIV (Pkw-km/d)	Leichter Wirt- schaftsverkehr (Kfz-km/d)	Schwerverkehr (Lkw-km/d)
Innenstadt/ West		+ 4,0 %	- 2,9 %	+ 0,6 %	- 0,1 %
Innenstadt- rand		+ 2,4 %	- 2,6 %	+ 0,6 %	+ 0,0 %
Ost/Südost- raum		+ 5,0 %	- 2,4 %	- 0,3 %	+ 0,9 %
Nord/Nord- westraum		+ 12,6 %	- 1,7 %	+ 0,0 %	- 0,1 %
Potsdam ge- samt		+ 4,9 %	- 2,3 %	+ 0,2 %	+ 0,2 %
Umland		+ 0,3 %	- 0,1 %	- 0,1 %	- 0,1 %
Summe	+ 2,9 %	+ 2,5 %	- 0,5 %	+ 0,0 %	+ 0,0 %

Modal Split

Der Modal Split im Prognose-Planfall verschiebt sich im Gesamtverkehr gegenüber dem Prognose-Nullfall weiter zu Gunsten des Umweltverbundes. Der ÖV-Anteil steigt stadtweit um 1,2 %-Punkte an. Dabei steigt er besonders stark im Ost-/Südostraum (Abbildung 18). Der Radverkehrsanteil steigt leicht um 0,3 %-Punkte von 28,3 % auf 28,6 %. Im Norden ist die Zunahme stärker als in den übrigen Gebieten. Fußverkehrs- und MIV-Anteil nehmen ab. Im Nordraum wird gegenüber dem Prognose-Nullfall der meiste Kfz-Verkehr zum Rad und zum ÖV verlagert. Der MIV-Anteil sinkt im Prognose-Planfall gegenüber dem Prognose-Nullfall um 0,9 %-Punkte. Der größte Rückgang erfolgt im Nordraum (Abbildung 19).

Wird die Veränderung vom Prognose-Planfall zum Analysefall betrachtet, reduziert sich der MIV-Anteil um insgesamt 6,3 %-Punkte. Die Verlagerung im Prognose-Planfall findet hauptsächlich hin zum Radverkehr und weniger stark zum ÖV statt. Der Radverkehr nimmt im Planfall gegenüber dem Analysefall um 4,2 %-Punkte zu und der ÖV-Anteil um 2,1 %-Punkte. Der Fußverkehrsanteil sinkt leicht um 0,3 %-Punkte im Vergleich zum Analysefall.

³² Abweichungen sind rundungsbedingt.

Abbildung 18: Modal Split im Prognose-Planfall

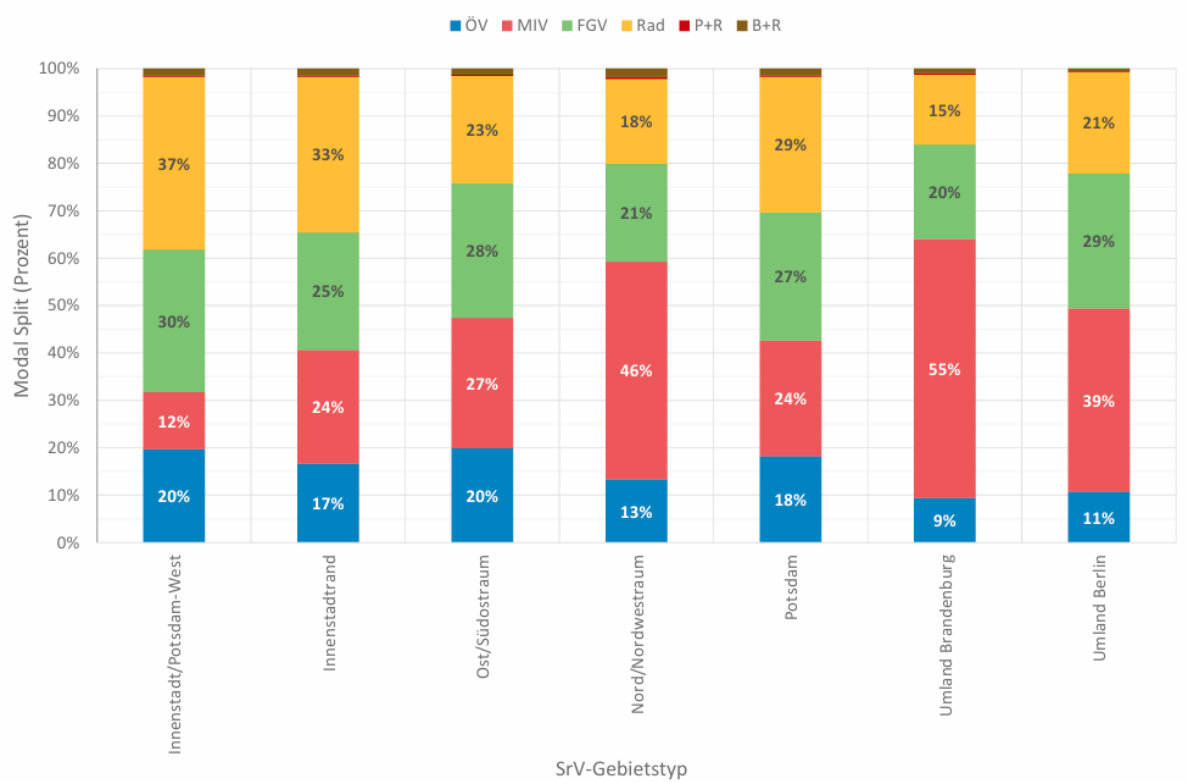
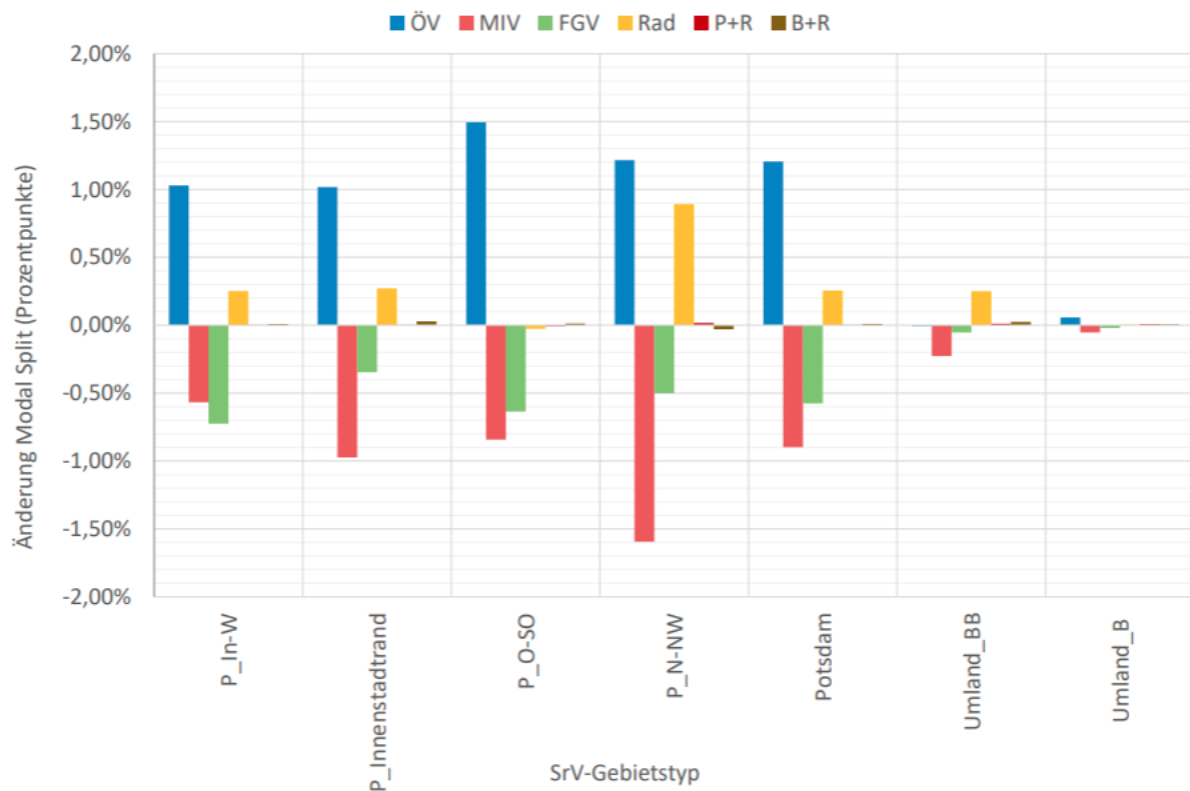


Abbildung 19: Entwicklung des Modal Split im Prognose-Planfall gegenüber dem Prognose-Nullfall



Reisezeiten und -weiten

Beim Prognose-Planfall sind die größten Änderungen gegenüber dem Prognose-Nullfall sowohl bei den Reiseweiten als auch bei den Reisezeiten im Radverkehr zu verzeichnen. Bedingt durch den weiteren Ausbau der Radinfrastruktur steigen diese. Im Fußverkehr bleiben die Werte nahezu unverändert. Im ÖV sinken sowohl Reiseweiten als auch Reisezeiten. Das deutet darauf hin, dass vorwiegend kürzere Fahrten hinzukommen. Mit dem Blick auf die Reduzierung des Fußverkehrsanteils ist dies plausibel.

Im MIV kommt es im Vergleich Prognose-Planfall zu Prognose-Nullfall zur Erhöhung der Reiseweiten bei gleichzeitigem Rückgang der Reisezeiten. Dies bedeutet eine leichte Erhöhung der Geschwindigkeit. Dies folgt zum einen aus dem Ausbau der Wetzlarer Straße und zum anderen durch die allgemeine Reduktion des Kfz-Aufkommens durch Verlagerungen zum Umweltverbund.

5.2.4 Fazit

Im Ergebnis der Berechnungen des Verkehrsmodells nimmt die Zahl der Wege in Potsdam bis 2040 im Prognose-Null- und Planfall gegenüber dem Analysefall um rund 24 % zu. Dies ist vor allem auf das Bevölkerungswachstum sowie die steigende Zahl an Beschäftigten zurückzuführen.

Durch die bereits geplanten Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes steigt die Verkehrsleistung insbesondere dort an. Im MIV nimmt die Zahl der Wege und die Verkehrsleistung leicht zu, während der Anteil am Gesamtverkehr zurückgeht. Die bereits geplanten Maßnahmen unterstützen das Leitbild und die Ziele der Landeshauptstadt Potsdam.

Der StEK-V-40 betrachtet auch Maßnahmen, die über die im Prognose-Nullfall bereits berücksichtigten Maßnahmen hinausgehen, um die Auswirkungen des Verkehrswachstums weiter entsprechend den Anforderungen aus dem Leitbild und den Zielen auf den Umweltverbund zu verlagern. Dies betrifft insbesondere Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes. So kommt es, verglichen mit dem Prognose-Nullfall, zu einer weiteren Verlagerung bestehender Wege vom MIV zum Umweltverbund, vor allem zum ÖV. Die Zahl der Wege und die Verkehrsleistung des MIV bleiben gegenüber dem Analysefall nahezu konstant. Somit kann das Ziel des StEK-V-40, keine Zunahme bei den Wegen und der Verkehrsleistung des MIV, weitestgehend erreicht werden. Das Ergebnis weist die Notwendigkeit dieser Maßnahmen nach.

Anzumerken ist, dass eine deutliche Zunahme bei den KEP-Verkehren zu erwarten ist. Maßnahmen wie die Förderung von Lastenrädern oder Microdepots sollten daher forciert werden. Hier bestehen Potenziale den Kfz-Verkehr zu reduzieren.

6. Monitoringkonzept

Das Monitoring dient der Überprüfung von Leitbild, Zielen oder verkehrlichen Kennzahlen. Es umfasst das Sammeln, Analysieren und Auswerten von Daten in Echtzeit oder in regelmäßigen Abständen. Das erarbeitete Monitoringkonzept zum vorliegenden StEK-V-40 gliedert sich in vier Teile.

Kern des StEK-V-40 ist die Zusammenstellung von Maßnahmen mit dem die gesamtstädtischen Ziele im Verkehrsbereich erreicht werden sollen. Daher besteht ein Teil des Monitorings darin, den Umsetzungsstand der Maßnahmen regelmäßig zu prüfen. Spätestens die Fortschreibung des StEK-V-40 nimmt eine Bilanzierung vor.

Einen hohen Einfluss auf die Zielerreichung haben auch Entwicklungstrends und die sich wandelnden Rahmenbedingungen. Beispiele für Trends, deren Wirkungen in der Zukunft nur schwer abschätzbar sind, sind die Entwicklung von mobilen Arbeiten bzw. Home Office, die Auswirkungen des autonomen Fahrens oder die Verbreitung von Pedelecs. Auch übergeordnete Rahmenbedingungen können sich wandeln. So sind die Möglichkeiten, die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten in der Stadt anzupassen, von den gesetzlichen Vorgaben abhängig. Ein zweiter Teil eines umfassenden Monitorings ist es daher, die sich wandelnden Trends und Rahmenbedingungen stets im Auge zu behalten und gegebenenfalls auf Änderungen im Sinne der Zielerreichung zu reagieren.

Mit der Einhaltung von Grenzwerten z. B. zum Gesundheitsschutz befasst sich das Monitoring im dritten Teil. Aufgrund seiner hohen Relevanz ist das Thema Gesundheitsschutz im Ziel „Umweltwirkungen reduzieren“ des StEK-V-40 enthalten.

Ein vierter Teil des Monitorings ist die Kontrolle, ob die gesetzten Ziele erreicht werden. Hierfür legt das Konzept Indikatoren fest, anhand derer die Entwicklungen beobachtet wird. Die Indikatoren orientieren sich an den im Forschungsprojekt „Indikatoren nachhaltiger urbaner Mobilität“ erarbeiteten und für Planwerke vorgeschlagenen Indikatoren. Zu den Indikatoren gehört ein Erfolgsmaßstab, mit dem der Grad der Zielerreichung ermittelt werden kann.

Tabelle 10 gibt eine Übersicht der Ziele und den zugehörigen Indikatoren und Erfolgsmaßstäben. Acht der hier vorgeschlagenen neun Indikatoren werden als besonders wichtige und sinnvolle Schlüsselindikatoren bezeichnet.

Tabelle 10: Übersicht über Schlüsselindikatoren zum Monitoring des StEK-V-40

Ziel	Nr.	Indikator mit Definition	Erfolgsmaßstab
Umweltverbund stärken, Inter- und Multimodalität fördern, Verkehr zum Umweltverbund verlagern	1	<i>Verkehrsleistung der Einwohnenden je Verkehrsmodus</i> Der Indikator weist die durchschnittliche Anzahl der zurückgelegten Wege und die Tagesdistanz der Einwohnenden [Pkm/Tag und EW] aus, differenziert nach MIV – Fahrer, MIV – Mitfahrer sowie Fuß, Rad und ÖV. - Modal Split nach Wegen und Leistung (Pkm) im Binnen- und Gesamtverkehr - Weitere Differenzierungen nach - Reisezeit - Reiseweite - Gebietstypen - Weitere Kontrollgröße: Verkehrszahlen der Brücken (Lange Brücke, Humboldtbrücke)	Die Verkehrsleistung (Pkm) im MIV soll gleichbleiben. D. h. abhängig von der Bevölkerungsentwicklung steigt der Anteil des Umweltverbunds bezogen auf die Verkehrsleistung (Pkm) von 49 % im Jahr 2023 auf 54-58 % im Jahr 2040 (Gesamtverkehr). Angestrebter Modal Split der Wege im Gesamtverkehr für 2040: MIV: 20 %, Fuß: 30 %, Rad: 30 %, ÖV: 20 % Kfz-Zahlen an den Brücken bleiben konstant oder sinken
	2	<i>Länge des Radverkehrsnetzes</i> Der Indikator weist den Anteil eines Zielnetzes aus, der den Qualitäts-Anforderungen der ERA entspricht. Das Zielnetz wird im Radverkehrskonzept definiert.	Der Erfolgsmaßstab wird im Radverkehrskonzept der LHP festgesetzt.
Verkehr vermeiden	-	-	-
Umweltwirkungen reduzieren	3	<i>Treibhausgasemissionen des Verkehrs in der Kommune</i> Der Indikator bilanziert die jährlich durch den straßen- sowie schienengebundenen Personen- und Güterverkehr auf dem Territorium der Kommune verursachten Treibhausgasemissionen. Neben den direkten Emissionen werden entsprechend des	Der Klimaplan Brandenburg hat Sektor- und Zwischenziele für den Verkehr ausgegeben. Bezugsjahr ist das Jahr 2020. Angestrebt werden folgende Reduktionen: 2030: -35 %

Ziel	Nr.	Indikator mit Definition	Erfolgsmaßstab
		BISKO-Standards auch die in der Vorkette der Energieträgerbereitstellung verursachten THG-Emissionen einbezogen.	2040: -79 % 2045: -100 %
	4	<i>Entwicklung des Jahresmittelwerts der NO₂-Konzentration an verkehrsnahen Messstationen</i> Der Indikator weist für alle verkehrsnahen Messstationen auf dem Gebiet der Kommune den jeweiligen Jahresmittelwert der gemessenen NO ₂ -Konzentration aus.	Grenzwert einhalten. Der aktuelle Grenzwert (NO ₂ -Jahresmittelwert 40 µg/m ³) wird zurzeit eingehalten.
	5	<i>Zahl der von gesundheitsbeeinträchtigendem Verkehrslärm betroffenen Einwohnenden</i> Summe der Einwohnenden mit hoher Lärmexposition, differenziert nach den Verkehrsträgern Straßen-, Straßenbahn- und Schienenverkehr. Als Prüfwert einer hohen Lärmexposition gilt ein Tag-Abend-Nacht-Lärminde _x L _{DEN} von 65 dB (A).	Gemäß Lärmaktionsplan 2024: Reduktion von Lärmbelastungen (> 65 L _{DEN}) der durch den Straßenverkehr betroffenen Bevölkerung um 5 % (bis zu 16 % bei > 70 L _{DEN}) bis 2040.
Verkehrssicherheit	6	<i>Zahl schwerverletzter und getöteter Verkehrsteilnehmender</i> Zahl der auf dem Gebiet der Gemeinde bei Verkehrsunfällen schwerverletzten und getöteten Personen pro 10.000 Einwohnenden nach Verkehrsbeteiligungsart, ausgegeben wird der gleitende Dreijahresdurchschnitt.	Die Zahl der im Verkehr getöteten oder schwerverletzten Menschen wird kontinuierlich reduziert.
	7	<i>Subjektive Verkehrssicherheit im Fuß- und Radverkehr</i> Anteil der Einwohnenden, der sich jeweils als Radfahrende und als zu Fuß Gehende im Verkehr sicher fühlt.	2030 sollen sich 75 % der Einwohnenden auf dem Rad und 90 % der Einwohnenden zu Fuß sicher fühlen. 2040 sollen es 85 % bzw. 95 % sein.
Öffentliche Sicherheit und Bevölkerungsschutz gewährleisten	-	-	-

Ziel	Nr.	Indikator mit Definition	Erfolgsmaßstab
Belange vulnerabler Gruppen und der Barrierefreiheit berücksichtigen	8	<i>Erschließungsqualität im öffentlichen Verkehr</i> Betrachtet wird die verkehrliche Erschließung der Wohnbebauung anhand der in einem bestimmten Umkreis gelegenen ÖPNV-Haltestellen, die eine bestimmte Mindestbedienung öffentlicher Verkehrsmittel vorweisen. Die Definition erfolgt im Nahverkehrsplan der LHP.	Der Erfolgsmaßstab wird im Nahverkehrsplan der LHP festgesetzt.
	9	<i>Barrierefreiheit des ÖPNV</i> Betrachtet wird die Barrierefreiheit von Haltestellen und Fahrzeugen. Die Definition erfolgt im Nahverkehrsplan der LHP.	Der Erfolgsmaßstab wird im Nahverkehrsplan der LHP festgesetzt.
Sicherstellung des Wirtschaftsverkehrs	-	-	-

Umweltverbund stärken, Inter- und Multimodalität fördern, Verkehr zum Umweltverbund verlagern

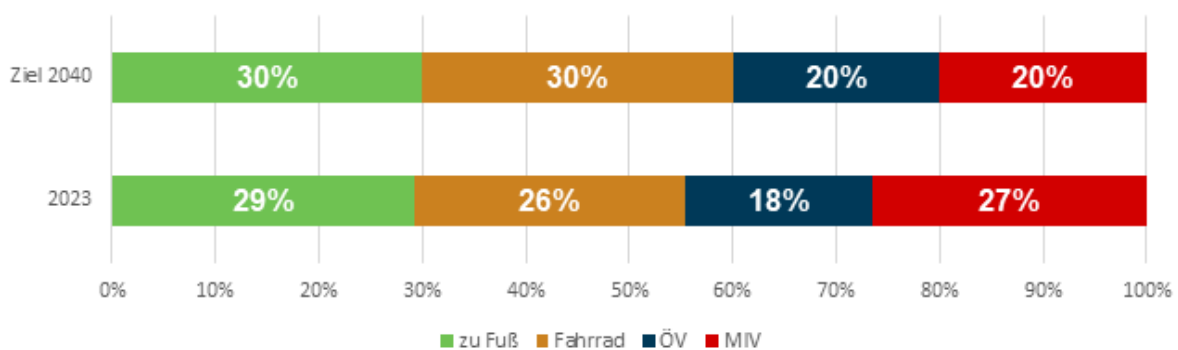
Die Ziele "Umweltverbund stärken", "Intermodalität und Multimodalität fördern" und "Verkehr zum Umweltverbund verlagern - Straßenräume umgestalten" werden zusammengefasst, da alle drei Ziele zu einer Verkehrsverlagerung vom motorisierten Individualverkehr zum Umweltverbund führen sollen. Als Indikatoren werden die Verkehrsleistung der Einwohnenden je Verkehrsmittel und die Länge des Radverkehrsnetzes genutzt.

Die Zahl der Wege und die zurückgelegte Distanz je Verkehrsmittel geben ein genaues Abbild des von der Potsdamer Bevölkerung erzeugten Verkehrs. Das Produkt aus Zahl der Wege und zurückgelegter Distanz ergibt die Verkehrsleistung in Personenkilometer (Pkm) pro Einwohnenden und Tag. Eine Verlagerung des Verkehrs vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den Umweltverbund lässt sich mit den absoluten Zahlen am zuverlässigsten ablesen.

Hierzu lässt sich ein eindeutiger Erfolgsmaßstab festlegen. Trotz wachsender Stadt soll die Verkehrsleistung im MIV nicht zunehmen. Diese betrug im Jahr 2023 rund 10,86 Pkm pro Einwohnenden und Tag (Mobilität in Städten 2023, Wege bis 100 km). Verbildlicht und besser greifbar wird eine Verkehrsverlagerung, wenn die Verkehrsleistungen oder Zahl der Wege im Verhältnis zueinander, als sogenannter Modal Split angegeben werden. Unter der Prämisse einer gleichbleibenden Verkehrsleistung im MIV soll bei Annahme einer Bevölkerungszunahme der Anteil des Umweltverbunds in der Verkehrsleistung von 49 % im Jahr 2023 auf 54-58 % im Jahr 2040 ansteigen (Gesamtverkehr).

Der Anteil langer Wege ist im Kfz- und öffentlichen Verkehr höher als im Fuß- oder Radverkehr. Längere Strecken werden zu einem Großteil außerhalb der Stadt zurückgelegt. Allein auf die Verkehrsleistung zu schauen, bildet folglich nur einen Teil des Verkehrs in Potsdam ab. Dementsprechend ist die Zahl der Wege ebenfalls eine wichtige Größe zur Beschreibung des Verkehrsgeschehens in der Stadt. Abgeleitet von der bereits genannten Prämisse, die Verkehrsleistung im MIV nicht wachsen zu lassen und fußend auf der oben genannten Annahme bei der Verkehrsleistung, ergibt sich bei den Wegen ebenfalls eine Verkehrsverlagerung vom MIV zum Umweltverbund. Da es sich um ein Wunschziel handelt, wird hier eine plakative Aufteilung von 30-30-20-20 gewählt (vgl. Abbildung 20), wohlwissend, dass es davon abweichende Entwicklungen zwischen den Verkehrsträgern des Umweltverbunds geben wird. Zusammengefasst wird für den Umweltverbund für 2040 ein Wegeanteil von 80 % im Gesamtverkehr angestrebt.

Abbildung 20: Modal Split nach Wegen, Gesamtverkehr, SrV 2023 und Zielwert 2040



Eine weitere Größe sind die Reisezeiten, die in Kombination mit den Reiseweiten die Veränderungen der Verkehrssituationen für die einzelnen Verkehrsmittel anzeigen. Eine Differenzierung nach den Gebietstypen geht auf die verschiedenen Rahmenbedingungen der einzelnen Stadtteile ein. Auf Veränderungen der Werte dort kann besser durch entsprechende Maßnahmen reagiert werden, da diese direkter wirken.

Die aus der Studie Mobilität in Städten 2023 (SrV) vorliegenden Zahlen, beruhen immer auf Angaben der Potsdamerinnen und Potsdamer. Der Verkehr auswärtiger Personen (Wege-zweck Arbeit, Einkauf) wird nicht erfasst. Dementsprechend sind die Daten mit aktuellen Verkehrs- und Fahrgastzählungen zu unterlegen. Potsdam wird durch die Havel in zwei Hälften geteilt. Der wesentliche Verkehr zwischen diesen beiden Hälften wird über die Lange Brücke und Humboldtbrücke abgewickelt. Nennenswerte Ausweichrouten gibt es nicht. Dementsprechend ist der Verkehr auf diesen beiden Brücken ein guter Gradmesser, ob der Kfz-Verkehr zu- oder abnimmt. Angesichts des Ziels, dass die Verkehrsleistung im MIV nicht zunimmt, soll auch der Kfz-Verkehr auf den Brücken nicht zunehmen.

Die Landeshauptstadt Potsdam investiert zurzeit in eine verbesserte Verkehrsdatenerfassung mittels standardisierter Fahrzeug-Infrastruktur-Kommunikation und Floating-Car-Data (FCD). Somit können in Zukunft mithilfe des Verkehrsrechners aktuelle Verkehrsdaten für das Monitoring verwendet werden. Dabei werden kleinräumige und netzbezogene Wirkungen abgebildet. Betrachtungsintervalle können zeitlich so gefasst werden, dass konkrete Maßnahmenwirkungen abgebildet werden können.

Ein wichtiger Anreiz für den Umstieg auf das Fahrrad ist ein lückenloses Radverkehrsnetz in hoher Qualität. Dieses Netz soll sich aus einem im Radverkehrskonzept definierten Zielnetz zusammensetzen. Ausnahmsweise kommt hier ein Indikator zum Einsatz, der den Maßnahmenfortschritt erfasst. Die genauen Definitionen – zu Zielnetz, Indikator und Erfolgsmaßstab – stehen noch nicht fest und sollen im Rahmen des Radverkehrskonzepts erfolgen. Indikator und Erfolgsmaßstab werden für das Monitoring zum StEK-V-40 übernommen.

Verkehr vermeiden

Zum Ziel „Verkehr vermeiden“ lässt sich kein unmittelbar passender Indikator benennen. Die Auswirkungen einer verkehrsvermeidenden Stadt- und Verkehrsplanung spiegeln sich in Indikatoren, die anderen Zielen zugeordnet sind, wider. Hierzu gehören die Indikatoren zu den Zielen „Umweltverbund stärken, Inter- und Multimodalität fördern, Verkehr zum Umweltverbund verlagern“, bei denen die Anzahl der Wege, die Reiseweiten und Reisezeiten ermittelt werden.

Umweltwirkungen reduzieren

Zu den berücksichtigten Umweltwirkungen des StEK-V-40 gehören Treibhausgas- und Schadstoffemissionen sowie Lärmbelastungen.

Die Treibhausgasemissionen sind eine wesentliche Umweltwirkung. Bis 2045 will das Land Brandenburg mit seinem Klimaplan das Ziel erreichen, dass im Verkehrsbereich keine fossilen Brennstoffe mehr genutzt werden. D. h. neben einer Verlagerung des Kfz-Verkehrs auf den Umweltverbund, soll die übrige Verkehrsleistung im Kfz-Verkehr nur noch über Elektromobilität oder Wasserstoff erfolgen. Mit Hilfe des Verkehrsmodells kann der Fortschritt dokumentiert werden. Der Indikator bezieht gemäß BSKO-Standard³³ die Emissionen zur Bereitstellung der Energieträger mit ein. D. h. für die Herstellung von Elektrizität und Wasserstoff dürfen keine fossilen Brennstoffe genutzt werden.

Im Klimaplan Brandenburg wurden Sektor- und Zwischenziele für den Verkehr festgelegt. Demnach sollen gegenüber dem Bezugsjahr 2020 die Treibhausgasemissionen in Potsdam im Jahr 2030 um 35% und im Jahr 2040 um 79 % sinken.

Während Treibhausgasemissionen das Klima negativ beeinflussen, gibt es durch den Kfz-Verkehr bedingte Stoffe, die direkt auf die Luftqualität und damit die menschliche Gesundheit wirken. Ein guter Gradmesser ist die NO₂-Konzentration, da dieser Schadstoff besonders stark vom lokalen Verkehr beeinflusst wird. Der Erfolgsmaßstab ist die Einhaltung der Grenzwerte gemäß EU-Luftqualitätsrichtlinie. Der aktuelle Grenzwert für den NO₂-Jahresmittelwert beträgt 40 µg/m³.

Potsdam verfügt über zwei verkehrsnahen Messstationen in der Zeppelinstraße und Großbeerenstraße. Die gemessenen Werte für den NO₂-Jahresmittelwert betrugen in den letzten drei

³³ Die Abkürzung BSKO steht für Bilanzierungssystematik Kommunal.

Jahren (2022-2024) zwischen 19 und 24 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.³⁴ Durch die große Differenz zwischen den Messwerten und dem aktuellen Grenzwert ist davon auszugehen, dass dieser auch in Zukunft nicht überschritten wird.

Für die Ermittlung von Lärmbetroffenheiten werden Lärmkartierungen und für die Lärmmin- derung ein Lärmaktionsplan erstellt. Der letzte Potsdamer Lärmaktionsplan stammt aus dem Jahr 2024. Lärmkartierung und Lärmaktionsplan sind alle 5 Jahre fortzuschreiben.

Das Land Brandenburg gibt einen Prüfwert von 65 dB(A) für den 24-Stunden-umfassenden Lärmindex L_{DEN} vor.

Als Hauptverursacher von Lärm gilt in Potsdam der Straßenverkehr. Mit den im Lärmaktions- plan benannten Maßnahmen wird eine Reduktion der Lärmbetroffenheit von rund 5 % bei ei- nem L_{DEN} -Wert > 65 dB(A) und rund 16 % bei einem L_{DEN} -Wert > 70 dB(A) prognostiziert. Dies wird daher als Erfolgsmaßstab für 2040 angesetzt. Lärmreduktionsmöglichkeiten bei der Straßenbahn sind weitgehend ausgeschöpft. Für Maßnahmen an Strecken der Bahn ist der Bund zuständig.

Mit dem oben erwähnten zukünftigen Monitoring-Möglichkeiten auf Grundlage der Daten des Verkehrsrechners lassen sich die Umweltwirkungen über einen zusätzlichen Weg schneller, präziser und gegebenenfalls ortsbezogener ermitteln.

Verkehrssicherheit

Eine Standardgröße zur Ermittlung der Verkehrssicherheit sind die Unfallzahlen. Vor dem Hintergrund des Leitbilds der sogenannten Vision Zero, wie es im integrierten Verkehrssi- cherheitsprogramm 2034 des Landes Brandenburg formuliert ist, soll es im Straßenverkehr keine schwerverletzten oder getöteten Personen mehr geben. Da eine der Hauptursachen oft auch falsches oder riskantes Verhalten der Verkehrsteilnehmenden ist, sind – zum Teil nur auf lange Sicht herstellbare – Verhaltensänderungen notwendig. Gleichzeitig ist ein Ver- kehrssystem zu schaffen, in dem Fehlverhalten nicht zwangsläufig zu schwerwiegenden Konsequenzen führt. Flächendeckend ist dies nur sehr langfristig umsetzbar. Feste Zielgrö- ßen zu benennen, ist daher schwierig. Dementsprechend wird ein kontinuierliches Sinken der Zahl schwerverletzter oder getöteter Personen angestrebt.

Die Angabe der Monitoring-Zahlen soll über den gleitenden Dreijahresdurchschnitt erfolgen, um Schwankungen einzelner Jahre abzumildern und Trends im Zeitverlauf aufzuzeigen. Dar- über hinaus werden die Opferzahlen mit der Zahl der Einwohnenden ins Verhältnis gesetzt. Dies erhöht die Vergleichbarkeit mit anderen Kommunen und trägt der wachsenden Bevölke- rung Rechnung. Zusätzlich können leistungsbezogene rad- und fußverkehrsspezifische Werte ermittelt werden. Dafür wird der verkehrsträgerspezifische Indikatorwert pro Millionen mit dem Verkehrsträger (Fahrrad oder zu Fuß) zurückgelegter Wege berechnet.

³⁴ Quelle: <https://www.umweltbundesamt.de/daten/luft/luftdaten>.

In der bisherigen Entwicklung von 2019 bis 2023 bleibt die Zahl der im Verkehr getöteten Personen mit 0,1 Personen pro 10.000 Einwohnenden und Jahr in etwa gleich. Die Zahl der schwerverletzten Personen ist von 4,3 pro 10.000 Einwohnenden und Jahr (2019-2021) auf 3,8 pro 10.000 Einwohnende und Jahr (2020-2022) und schließlich auf 3,4 pro 10.000 Einwohnenden und Jahr (2021-2023) gesunken.

Bei der Wahl des Verkehrsmittels ist auch das Sicherheitsgefühl relevant. Dementsprechend ist die von den Menschen subjektiv empfundene Verkehrssicherheit ein wichtiger Indikator, ob die Menschen bereit sind, auf die umweltfreundlichen Verkehrsmittel Fuß und Rad umzusteigen und beispielsweise auf das „Elterntaxi“ auf dem Weg zur Schule zu verzichten. Zu beachten ist, dass der Indikator keine Aussage zur objektiven Sicherheit trifft. Die empfundene Sicherheit soll über die regelmäßig stattfindende Bürgerumfrage „Leben in Potsdam“ abgefragt werden.³⁵

Im Nationalen Radverkehrsplan 3.0 wird für das Jahr 2030 ein Zielwert von mehr als 75 % der Befragten, die sich beim Radfahren sicher fühlen, angegeben. Der hier formulierte Erfolgsmaßstab orientiert sich an diesen Wert und an den folgenden Erkenntnissen. Einen Hinweis zum bisherigen Sicherheitsempfinden gibt die Studie Mobilität in Städten 2023 (SrV) der TU Dresden. Demnach fahren 76,4 % der Potsdamerinnen und Potsdamer im Alltag gern Fahrrad. 73,9 % bewerten die Verkehrssituation für das Fahren mit dem Fahrrad mit mindestens befriedigend. 84,6 % der Befragten gehen gern zu Fuß, sogar 93,4 % bewerten die Verkehrssituation für das Zufußgehen mit mindestens befriedigend.

Öffentliche Sicherheit und Bevölkerungsschutz gewährleisten

Bei dem Ziel geht es vornehmlich um eine Sicherstellung des Status Quo. Verbesserungen sind kaum messbar. Ein praktikabler Indikator ist nicht bekannt.

Belange vulnerabler Gruppen und der Barrierefreiheit berücksichtigen

Für die Gewährleistung der Mobilität aller Menschen steht der ÖPNV ein. Mit diesem können die meisten Menschen größere Entfernungen überwinden. Grundvoraussetzung sind eine vollständige Erschließung der Wohngebiete und die Barrierefreiheit. Im Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Potsdam sind diese Voraussetzungen ein zentrales Anliegen. Dementsprechend wird die genaue Definition der Indikatoren im Nahverkehrsplan erfolgen. Diese Indikatoren werden für das Monitoring zum StEK-V-40 übernommen.

Sicherstellung des Wirtschaftsverkehrs

Für das Ziel „Sicherstellung des Wirtschaftsverkehrs“ sind über den Maßnahmenfortschritt hinausgehende Indikatoren nicht sinnvoll. Die Wirkungen der anvisierten Maßnahmen werden durch den Entwicklungstrend einer Zunahme des Lieferverkehrs durch die KEP-Dienstleistungen nicht nachgewiesen werden können. Ein praktikabler Indikator ist nicht bekannt.

³⁵ Die Ergebnisse der Bürgerumfragen werden regelmäßig im Internet veröffentlicht: <https://www.potsdam.de/de/kategorie/buergerumfragen>.

7. Finanzierung

Das StEK-V-40 stellt einen Maßnahmen- und Kostenplan auf. Die eingeschätzten Kosten für die Maßnahmen sind volkswirtschaftliche Kosten. Darin sind nur teilweise Mittel enthalten, die aus dem städtischen Haushalt aufzuwenden sind. Andere Finanzierungsquellen sind Fördermittel, Mittel des Verkehrsbetriebs, von Leitungsträgern o. ä., die in dieser Phase der Planung nicht detailliert ausweisbar sind. Betriebskosten, die beispielsweise den Verkehrsbetrieben aufgrund von Leistungserweiterungen entstehen, sind nicht enthalten. Anhang 1 stellt die Aufwände pro Einzelmaßnahme dar.

Bei Maßnahmen für die bereits Kostenschätzungen beispielsweise aus Machbarkeitsstudien oder ähnlichem vorliegen, werden diese übernommen. Für alle übrigen Maßnahmen wird eine Abschätzung der Kosten auf Grundlage von Erfahrungswerten, allgemeinen Ansätzen und vergleichbaren abgeschlossenen oder laufenden Projekten vorgenommen.

Alle Angaben sind als erste Orientierung einzustufen. Verbindliche Preisangebote können nur die Unternehmen auf Grundlage der konkreten Rahmenbedingungen und ihrer betriebswirtschaftlichen Situation erstellen.

Nach der Realisierung der Maßnahmen ergeben sich erfahrungsgemäß zusätzlich jährliche Folgekosten von ca. 2-5 % der jeweiligen Investitionssumme für die erforderlichen Instandhaltungsmaßnahmen. Der vorläufige Finanzierungs- und Investitionsplan versteht sich vorbehaltlich der konkreten Bereitstellung der Haushaltsmittel in den jeweiligen Haushaltsplänen.

Tabelle 11 stellt die zu erwartenden Kosten der Jahre 2026 bis 2040 für die Maßnahmen des Prognose-Planfalls dar. Diese Summe von rund 730 Mio. € muss aufgewendet werden, um die Ziele einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung zu erreichen. Wie groß der Anteil für den städtischen Haushalt ist, lässt sich aufgrund der vielen zu berücksichtigenden Faktoren und Unwägbarkeiten nicht abschätzen.

Tabelle 11: Zu erwartende Kosten der Jahre 2026 bis 2040

	Kosten in Tsd. €
Verkehrsreduzierende Raumstruktur	Keine Direktfinanzierung
Fuß- und Radverkehr ³⁶	180.810
ÖPNV	412.560
Straßenverkehr	112.620
Wirtschaftsverkehr	100
Mobilitätsmanagement	21.800
Summe	727.890

³⁶ Ohne Budget/Kosten Radverkehrskonzept, da Kosten bereits in den einzelnen Maßnahmen hinterlegt sind.

8. Zusammenfassung

Mit dem Stadtentwicklungskonzept Verkehr 2040 (StEK-V-40) liegt der Fahrplan für die Verkehrsentwicklung der Landeshauptstadt Potsdam für die nächsten 14 Jahre³⁷ vor. Es schreibt das Stadtentwicklungskonzept Verkehr aus dem Jahr 2014 (StEK-V-14) fort.

Die Erarbeitung des StEK-V-40 begleitete ein Facharbeitskreis mit Interessenvertretenden aus den Bereichen Wirtschaft, Verkehr und Mobilität. Die Potsdamerinnen und Potsdamer brachten sich in zwei Werkstätten ein. Darüber hinaus wurden Kinder und Jugendliche durch eine Befragung und einen Workshop eingebunden. Die Anmerkungen wurden aufgenommen und sind in das Konzept eingeflossen.

Das StEK-V-14 bildete die Grundlage für die Verkehrsplanung der letzten 12 Jahre. Es konnten zahlreiche Maßnahmen umgesetzt oder angestoßen werden. Das angewendete Push-and-Pull-Prinzip zeigt Wirkung. Durch die Förderung des Umweltverbundes und ergänzende Maßnahmen im Kfz-Verkehr wie der Förderung von Park-and-Ride konnte der Anteil des Kfz-Verkehrs von 2008 bis 2023 um 12 % zu Gunsten des Umweltverbundes verschoben werden. Dies sind mehr, als die im StEK-V-14 für das Jahr 2025 anvisierten 8 %. Damit wurde ein wesentliches Ziel des StEK-V-14 erreicht.

Die Landeshauptstadt Potsdam unterlag in den letzten Jahren einem starken Wachstum in Bezug auf die Einwohnenden, Beschäftigten, Pendelnden und den Fahrzeugbestand. So ist die Zahl der Einwohnenden in 15 Jahren von 2008³⁸ bis 2023 um 23 % gestiegen. Dabei ist der Anteil des motorisierten Individualverkehrs bezogen auf die Wege innerhalb Potsdams von 32 % im Jahr 2008 auf 20 % im Jahr 2023 gesunken. Dennoch ist der Anteil der Wege, die mit dem Kfz zurückgelegt werden, bei Entfernungen von mehr als fünf km weiterhin hoch. So werden Wege zwischen fünf und zehn Kilometer zu 43 % mit dem Kraftfahrzeug und Wege über 10 km zu 65 % mit dem Kraftfahrzeug zurückgelegt. Je nach Siedlungsstruktur gibt es Unterschiede. Je verdichteter die Stadt, desto eher wird auf den Umweltverbund zurückgegriffen. Dies zeigt, dass vor allem Maßnahmen, die auf die Änderung der Verkehrsmittelwahl bei langen Strecken abzielen – wie für pendelnde Personen –, geeignet sind, die negativen Auswirkungen des Verkehrs zu vermindern.

Das anhaltende Bevölkerungswachstum und die damit verbundenen höheren Mobilitätsbedürfnisse stellen die Landeshauptstadt Potsdam insbesondere dabei vor die große Herausforderung, den Verkehr klimaschonender zu gestalten und die Funktionsfähigkeit der Infrastruktur aufrechtzuerhalten. Zusätzlicher Verkehr soll möglichst vermieden oder mit dem Umweltverbund abgewickelt werden. Eine Zunahme der Kfz-Verkehrsmengen ist aufgrund der damit verbundenen negativen Auswirkungen zu vermeiden. In diesem Zusammenhang schreibt das StEK-V-40 das Zielszenario „nachhaltige Mobilität“ des StEK-V-14 fort. Außerdem orientiert sich die Fortschreibung an den Prinzipien eines nachhaltigen urbanen Mobilitätsplans. Dieser geht noch stärker auf Umwelt, Wirtschaft, Gesundheit oder soziale Belange

³⁷ Stand 2026.

³⁸ Bezugsjahr des StEK-V-14

ein als es klassische Verkehrsentwicklungspläne tun. In diesem Zusammenhang definiert der StEK-V-40 für Potsdam ein Leitbild mit drei Aspekten:

- vielfältige, umweltfreundliche und vernetzte Mobilität,
- Mobilität für alle Menschen sowie
- Mobilität als Beitrag zur ökologischen Stadt.

Diese Aspekte sind mit 9 Zielen untersetzt:

- Umweltverbund stärken,
- Verkehr vermeiden – Mobilität gewährleisten,
- Intermodalität und Multimodalität fördern,
- Verkehr zum Umweltverbund verlagern – Straßenräume umgestalten,
- Umweltwirkungen des Verkehrs reduzieren,
- Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden verbessern,
- öffentliche Sicherheit und Bevölkerungsschutz gewährleisten,
- Belange vulnerabler Gruppen und der Barrierefreiheit berücksichtigen sowie
- Sicherstellung des Wirtschaftsverkehrs.

Die Maßnahmen des StEK-V-40 sind auf das Leitbild und die Ziele ausgerichtet. Die sieben Handlungsfelder umfassen über 70 Maßnahmen wie Machbarkeitsstudien, Verkehrsuntersuchungen, Maßnahmenprogramme und die Umsetzung größerer Einzelmaßnahmen. Ein Großteil der Verkehrsmaßnahmen finden sich in dem StEK-V untergeordneten Konzepten wie dem Radverkehrskonzept, dem Fußverkehrskonzept oder dem Nahverkehrsplan.

Für die Wirkungsanalyse der Maßnahmen setzt die Landeshauptstadt Potsdam ein Verkehrsmodell ein. Im ersten Schritt wurde die Wirkung der bis 2040 feststehenden (beschlossenen und überwiegend finanzierten) Maßnahmen mit Hilfe des Verkehrsmodells abgeschätzt. Neben den für das Jahr 2040 prognostizierten Strukturdaten und feststehenden Maßnahmen gehen auch Maßnahmen in den sogenannten Prognose-Nullfall ein, die seit dem Analysefall umgesetzt wurden. Die Ergebnisse des Prognose-Nullfalls werden mit denen des Analysefalls verglichen.

Die Ergebnisse der Modellrechnungen zeigen, dass die Zahl der Wege in Potsdam im Prognose-Nullfall 2040 gegenüber dem Analysefall um 24 % steigen soll. Dies ist vor allem auf das Wachstum bei der Bevölkerung und den Arbeitsplätzen zurückzuführen. Durch die umfangreichen Maßnahmen im Umweltverbund erhöhen sich im motorisierten Individualverkehr im Stadtgebiet die Zahl der Wege mit 2,4 % und die Verkehrsleistung mit 3 % nur leicht. Der Anstieg bei der Gesamtzahl der Wege wird fast vollständig von den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds aufgefangen. Damit geht der Anteil der Wege des motorisierten Individualverkehrs um ca. 5-%-Punkte zurück. Demgegenüber soll die Verkehrsleistung des ÖV im Stadtgebiet um 21 % steigen. Damit tragen bereits die Maßnahmen des Prognose-Nullfalls dazu bei, dass trotz der umfangreichen Entwicklungen kaum zusätzliche Wege im motorisierten Individualverkehr generiert werden und auch die Verkehrsleistung im motorisierten Individualverkehr im Vergleich zu den anderen Verkehrsmitteln laut Verkehrsmodell weit unterdurchschnittlich ansteigt.

In einem weiteren Schritt prüft die Stadt mittels eines Prognose-Planfalls die Wirkung weiterer noch nicht feststehender Maßnahmen und stellt sie dem Prognose-Nullfall gegenüber.

Die eingehenden Strukturdaten wie Bevölkerung oder Beschäftigte sind in beiden Prognose-Fällen gleich. Zunächst erfolgte eine Prüfung der Wirkungen von Maßnahmen einzeln oder in Kombination auf Grundlage des Prognose-Nullfalls. Maßnahmen deren Wirkung nicht die Ziele des StEK-V-40 unterstützen, wurden schließlich nicht Bestandteil des abschließenden Prognose-Planfalls. Dieser bündelt damit die Maßnahmen, die zur Zielerreichung des StEK-V-40 beitragen. Dies sind im Wesentlichen:

- 1 – für den Fuß- und Radverkehr:
Brücken und Querungen z. B. Hermannswerder-Kiewitt, über die Nuthe, Nuthestr. und L 40 und über den Weißen See; Radrouten von und nach Teltow, Werder und Krampnitz, innerstädtisch nördlich der Bahntrasse und zwischen Nuthestr. und Bahnhof Rehbrücke,
- 2 – für den ÖPNV:
Zielnetz inkl. Behebung von Erschließungslücken und einem 10-Minuten-Netz bei der Straßenbahn mit einer Durchbindung der Buslinien 605/690, ebenfalls im 10-Minuten-Takt,
- 3 – für den Straßen- und Kfz-Verkehr:
Verlängerung Wetzlarer Straße mit Sperrung des Bahnübergangs Drewitzer Straße für den Kfz-Verkehr und Anpassung Parkgebührenhöhe,
- 4 – Mobilitätsmanagement:
Erweiterung des Fahrradparkens an den Bahnhöfen Babelsberg, Golm und Medienstadt und Parkhaus P+R Wetzlarer Straße.

Im Ergebnis unterstützen die berücksichtigten Maßnahmen das Leitbild und die Ziele der Landeshauptstadt Potsdam. So ist zu erwarten, dass die Verkehrsleistung im MIV innerhalb des Stadtgebiets im Prognose-Planfall gegenüber dem Prognose-Nullfall um 2,3 % abnimmt. Die Zahl der Wege des MIV im Prognose-Planfall sinkt im Vergleich zum Prognose-Nullfall um 3,4 %. Dementsprechend ist die Zahl der Wege des MIV im Prognose-Planfall um 1,1 % niedriger als im Analysefall. Die Verkehrsleistung des MIV im Prognose-Planfall steigt gegenüber dem Analysefall nur noch um 0,6 %. Die Verkehrsleistung im ÖV innerhalb des Stadtgebiets soll im Prognose-Planfall verglichen mit dem Prognose-Nullfall um 4,9 % – zum Teil auch auf Kosten des Fußverkehrs – zunehmen. Gegenüber dem Analysefall erhöht sich die Verkehrsleistung im ÖPNV sogar um 27 %. Somit kann das Ziel des StEK-V-40, keine Zunahme bei den Wegen und der Verkehrsleistung des MIV, weitestgehend erreicht werden. Das Ergebnis weist die Notwendigkeit dieser Maßnahmen nach.

Weitere für die Aufrechterhaltung des Verkehrs, die Sicherheit und die Steigerung der Attraktivität des Umweltverbunds wichtige – aber nicht modellierbare – Maßnahmen des StEK-V-40 sind:

- Qualifizierung von Ortsdurchfahrten,
- Maßnahmen zur Schulwegsicherheit,
- Umsetzung von Qualitätsstandards für den Radverkehr,
- Barrierefreiheit im Fußverkehr und an Haltestellen,
- Verbesserung von Umsteigebeziehungen,
- Verkehrsberuhigungsmaßnahmen,
- Sanierung von Straßen,

- Ersatzneubauten von Brücken und
- eine Fortsetzung der Optimierung der Verkehrssteuerung.

Damit die Maßnahmen umgesetzt werden können, müssen entsprechende finanzielle Mittel zur Verfügung stehen. Bis 2040 wäre ein Investitionsvolumen von rund 730 Mio. Euro erforderlich, das sich vor allem aus Bundes-, Landes- und Eigenmitteln der Landeshauptstadt Potsdam zusammensetzt. Es erfolgt ein Monitoring. Es dient der regelmäßigen Überprüfung des Leitbilds und der Ziele sowie des Umsetzungsstands von Maßnahmen. Es umfasst die Sammlung, Analyse und Auswertung von Daten mittels festgelegter Indikatoren und Erfolgsmaßstäbe, um Fortschritte zu bewerten und ggf. nachzusteuern.

Kostentabelle

Maßnahme		Zuständigkeit	Kosten bis 2040	Bemerkung
Verkehrsreduzierende Raumstrukturen				
S1	Stadt der kurzen Wege	LHP	Keine Direktfinanzierung	
S2	Stadtentwicklung an Verkehrsachsen	LHP	Keine Direktfinanzierung	
Fuß- und Radverkehr				
U1	Machbarkeitsuntersuchung zur Gestaltung Wegeverbindung „Grüner Ring“ Golm inkl. einer dritten Bahnquerung in Golm	LHP	50.000€	
U2	Vorplanung zu einer ortsverträglichen Gestaltung innerörtlicher Durchgangsstraßen in Eiche	LHP	200.000 €	
U3	Vorplanung zu einer ortsverträglichen Gestaltung der durchquerenden B 273 in Bornim/Bornstedt	LHP	300.000 €	
U4	Analyse und Umsetzung zur Qualifizierung der Ortsdurchfahrten	LHP	25 Mio. €	
U5	Geh- und Radwegbrücke Hermannswerder-Kiewitt	LHP	20 Mio. €	
U6	Verbesserte Anbindung der Wissenschaftsstandorte Telegrafenberg und Brauhausberg	LHP	8 Mio. €	
U7	Prüfung einer Fuß- und Radverbindung Babelsberg Süd – Schlaatz mit Querung über die Nuthe, Nuthestr. und L 40	LHP	180.000 €	
U8	Umbau Horstweg inkl. Brücke zugunsten des Fuß- und Radverkehrs	LHP	24,6 Mio. €	
U9	Fuß- und Radverbindung Nuthestr. – Bahnhof Rehbrücke	LHP	3 Mio. €	
U10	Geh- und Radwegbrücke über Weißer See inkl. Radverbindung Krampnitz/Neu Fahrland - Nedlitz	LHP	18,5 Mio. €	
U11	Ausbau der „alten“ Seeburger Chaussee als Fuß-/Radweg	LHP	1,2 Mio. €	
U12	Fortsetzung Schulwegsicherheit	LHP	4,5 Mio. €	300.000 € pro Jahr
Radverkehr				
R1	Machbarkeitsprüfung Ausbau Radwegverbindung Paretz-Uetz-Marquardt	LS	80.000 €	
R2	Radweg Krampnitz-Fahrland-Marquardt B273	LHP	4 Mio. €	

Maßnahme		Zuständigkeit	Kosten bis 2040	Bemerkung
R3	Radfahrstreifen Heinrich-Mann-Allee zwischen Bahnübergang Rehbrücke und Friedhofsgasse (nördlich An der Alten Zauche nur stadteinwärts)	LHP	5,7 Mio. €	
R4	Route von und nach Teltow	LHP, LK PM	20,6 Mio. €	
R5	Route von und nach Werder	LHP, LK PM	9 Mio. €	
R6	Innerstädtische Route nördlich der Bahntrasse	LHP	16,2 Mio. €	
R7	Festlegung von Qualitätsstandards für den Radverkehr	LHP	Eigenleistung	
R8	Aktualisierung Radverkehrskonzept	LHP	200.000 €	Nicht vor 2035
R9	Umsetzung Radverkehrskonzept (enthält Eigenanteile der oben genannten Projekte Radverkehr und zum B+R)	LHP	90 Mio. €	6 Mio. € pro Jahr
Fußverkehr				
F1	Barrierefreiheit	LHP	4,5 Mio. €	300.000 € pro Jahr
F2	Umsetzung Fußverkehrskonzept	LHP	15 Mio. €	1 Mio. € pro Jahr
Öffentlicher Personennahverkehr				
Ö1	Potenzialstudie Berliner Außenring	LHP, KNF	60.000 €	
Ö2	Prüfung Reaktivierung Bahnhof Satzkorn	MIL, VBB, LHP	20.000 €	
Ö3	Machbarkeitsstudie Barrierefreiheit Bahnhof Marquardt	LHP, DB AG	100.000 €	
Ö4	Straßenbahnverlängerung in den Potsdamer Norden über Krampnitz nach Fahrland	LHP, ViP	210 Mio. €	
Ö5	Straßenbahnverlängerung Babelsberg-Süd, Vertiefungsstudien	LHP, ViP	100.000 €	
Ö6	Straßenbahnverlängerung Golm, Vertiefungsstudien	LHP, ViP	300.000 €	
Ö7	Prüfung Straßenbahnverlängerung Fahrland bis an Berliner Außenring	LHP	100.000 €	
Ö8	10-Minuten-Netz Straßenbahn	LHP, ViP		Betriebskosten
Ö9	Nachtverkehr Straßenbahn	LHP, ViP		Betriebskosten

Maßnahme	Zuständigkeit	Kosten bis 2040	Bemerkung
Ö10 Umbau Friedrich-Ebert-Straße inkl. Herstellung barrierefreier Haltestellen	LHP	18,4 Mio. €	
Ö11 Studie Umbau und Umgestaltung zentraler Umsteigepunkt Platz der Einheit	LHP	200.000 €	
Ö12 Umbau und Gewährung Begegnungsverkehre Heinrich-Mann-Allee	LHP	30 Mio. €	
Ö13 Buskonzepte zur Schließung von Erschließungslücken und Optimierung des Linienangebots (Kosten Haltestellen)	LHP, ViP	1,8 Mio. €	
Ö14 Einrichtung von Expressbus-Linien	LHP, ViP		Betriebskosten
Ö15 Prüfung Bussonderfahrstreifen Michendorfer Chaussee / B2	LHP	80.000 €	
Ö16 Bussonderfahrstreifen Potsdamer Straße	LHP	6,9 Mio. €	
Ö17 Bussonderfahrstreifen Krampnitz inkl. Umbau des Knotens der B2	ETP	Bereits finanziert	
Ö18 Barrierefreier Umbau von Haltestellen	LHP	4,5 Mio. €	
Ö19 Fahrzeugbeschaffung Straßenbahn	ViP	100 Mio. €	
Ö20 Ausbau Betriebshof und Aufbau Ladeinfrastruktur Bus	ViP	40 Mio. €	
Ö21 Fortschreibung Nahverkehrsplan (NVP)	LHP	Eigenleistung	
Straßen- und Kfz-Verkehr			
I1 Verlängerung Wetzlarer Straße zwischen Nuthestraße und Drewitzer Straße ggf. mit Sperrung Bahnübergang Drewitzer Str. für Kfz	LHP	15 Mio. €	
I2 Abfahrtrampe Nuthestraße zur Friedrich-Engels-Str.	LHP	4 Mio. €	
I3 Vorplanung Umbau Rudolf-Breitscheid-Straße im Abschnitt Karl-Liebknecht-Straße und Wattstraße	LHP	100.000 €	
I4 Quartiersbezogenes Verkehrs- und Mobilitätskonzept Medienstadt Babelsberg	LHP	100.000 €	
I5 Sanierungsprogramm	LHP	30 Mio. €	2 Mio. € pro Jahr
I6 Ersatzneubau Lange Brücke	LHP	40 Mio. €	
I7 Ausweitung Parkraumbewirtschaftung	LHP	1,5 Mio. €	100.000 € pro Jahr

Maßnahme		Zuständigkeit	Kosten bis 2040	Bemerkung
I8	Regelmäßige Anpassung der Parkgebührenhöhe für Besuchende und Bewohnende	LHP	140.000 €	
I9	Parkraummanagement	LHP	9 Mio. €	600.000 € pro Jahr
I10	Neuanschaffung PSA (zur digitalen Kennzeichenerfassung)	LHP	1,4 Mio. €	
I11	Überarbeitung der Wegweisung an den Bundesstraßen	LHP	900.000 €	60.000 € pro Jahr
I12	Überprüfung und Anpassung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten	LHP	150.000 €	10.000 € pro Jahr
I13	Innenstadt mit untergeordnetem Autoverkehr	LHP	5 Mio. €	
I14	Babelsberg mit untergeordnetem Autoverkehr	LHP	5 Mio. €	
I15	Voruntersuchungen Vermeidung Durchgangsverkehr	LHP	250.000 €	
I16	Studie Ausweitung Unterordnung Autoverkehr auf weitere Quartiere in Potsdam	LHP	80.000 €	
Wirtschaftsverkehr				
W1	Machbarkeitsstudie Microdepots und Förderung Lastenräder auf der letzten Meile	LHP	100.000 €	
W2	Sicherstellung Laden und Liefern	LHP	Eigenleistung	
Mobilitätsmanagement				
M1	Ladeinfrastruktur fördern	LHP	Eigenleistung	
M2	Nachhaltiges regionales Verkehrsmanagement - eingebettet in eine generelle Weiterentwicklung des Verkehrsmanagement zur Gewährleistung der Mobilität in der Stadt/Region	LHP / Nachbargemeinden	6 Mio. €	3 Mio. € Erstinvestition + 200.000 € pro Jahr
M3	Umweltorientierte Verkehrssteuerung mit Bevorrechtigung Umweltverbund	LHP	3 Mio. €	200.000 € pro Jahr
M4	Ausbau von Mobilitätsstationen zur Verknüpfung ÖV mit Rad- und Fußverkehr sowie Sharing-Angeboten	LHP, ViP	1 Mio. €	
M5	Erweiterung des Fahrradparkens an Bahnhöfen (B+R)	LHP	6 Mio. €	
M6	Parkhaus P+R Wetzlarer Straße	LHP	4 Mio. €	

Maßnahme		Zuständigkeit	Kosten bis 2040	Bemerkung
M7	P+R Fahrland	LHP	1,8 Mio. €	

