

**Besser mobil.
Besser leben.**

www.potsdam.de/besser-mobil

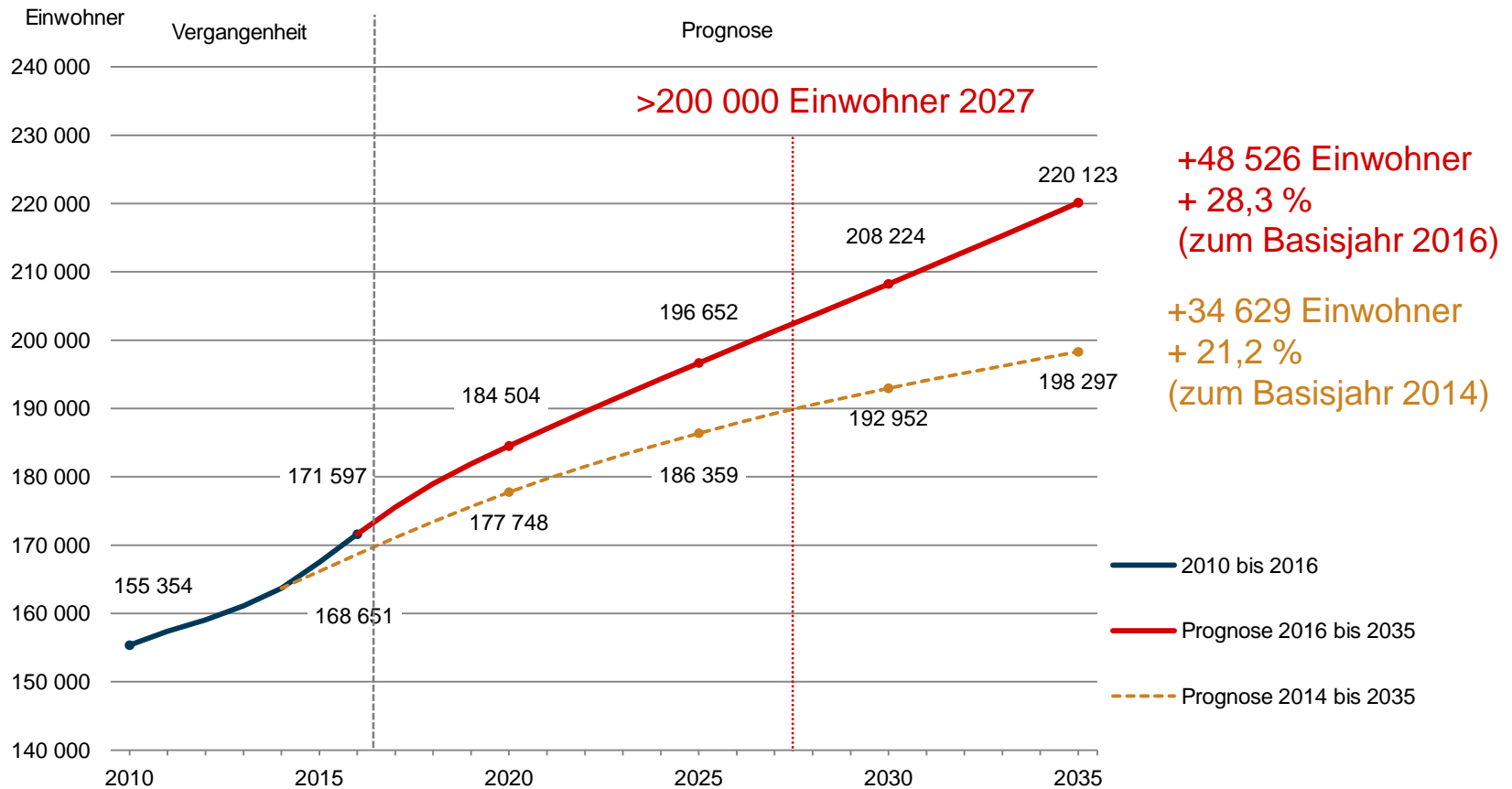


Landeshauptstadt
Potsdam

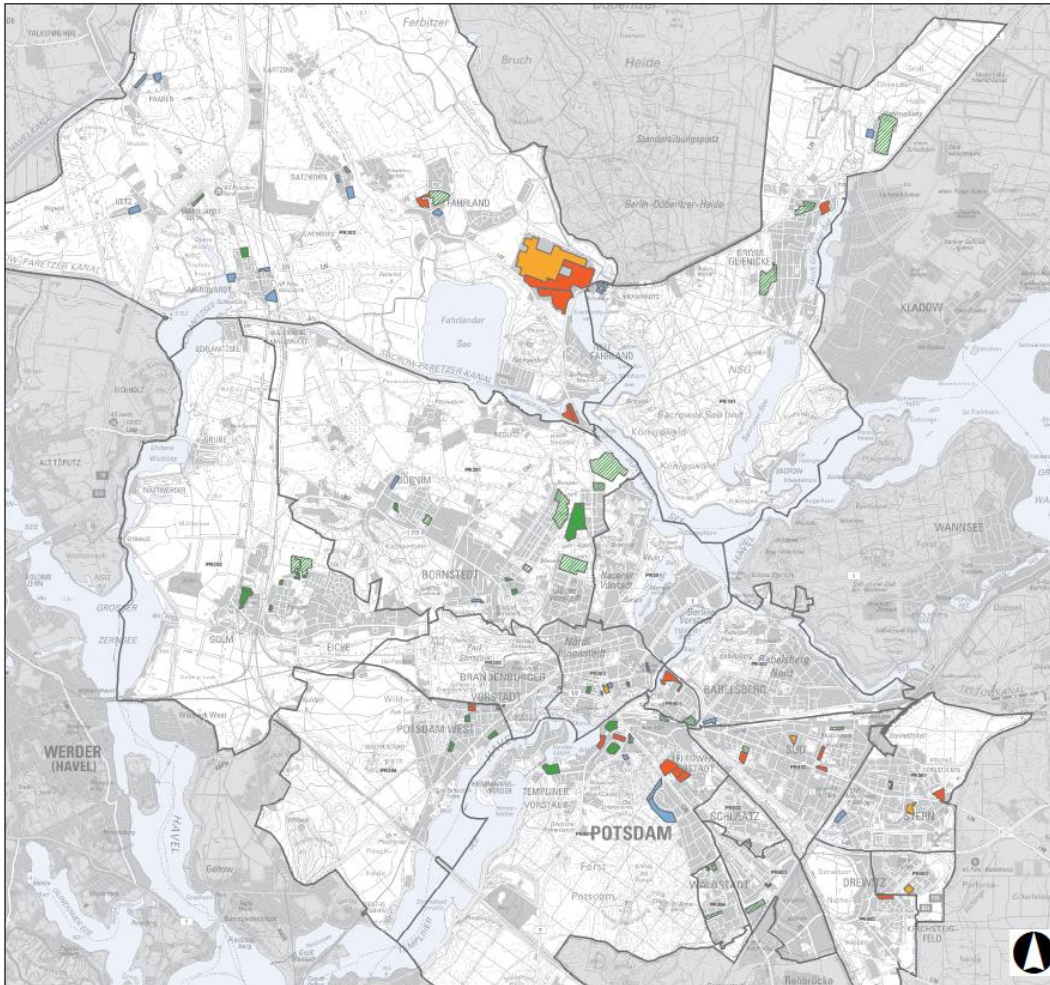
2. Verkehrsforum Potsdam

Aus dem Norden in die Potsdamer Innenstadt





LHP, Bereich Statistik, 2018



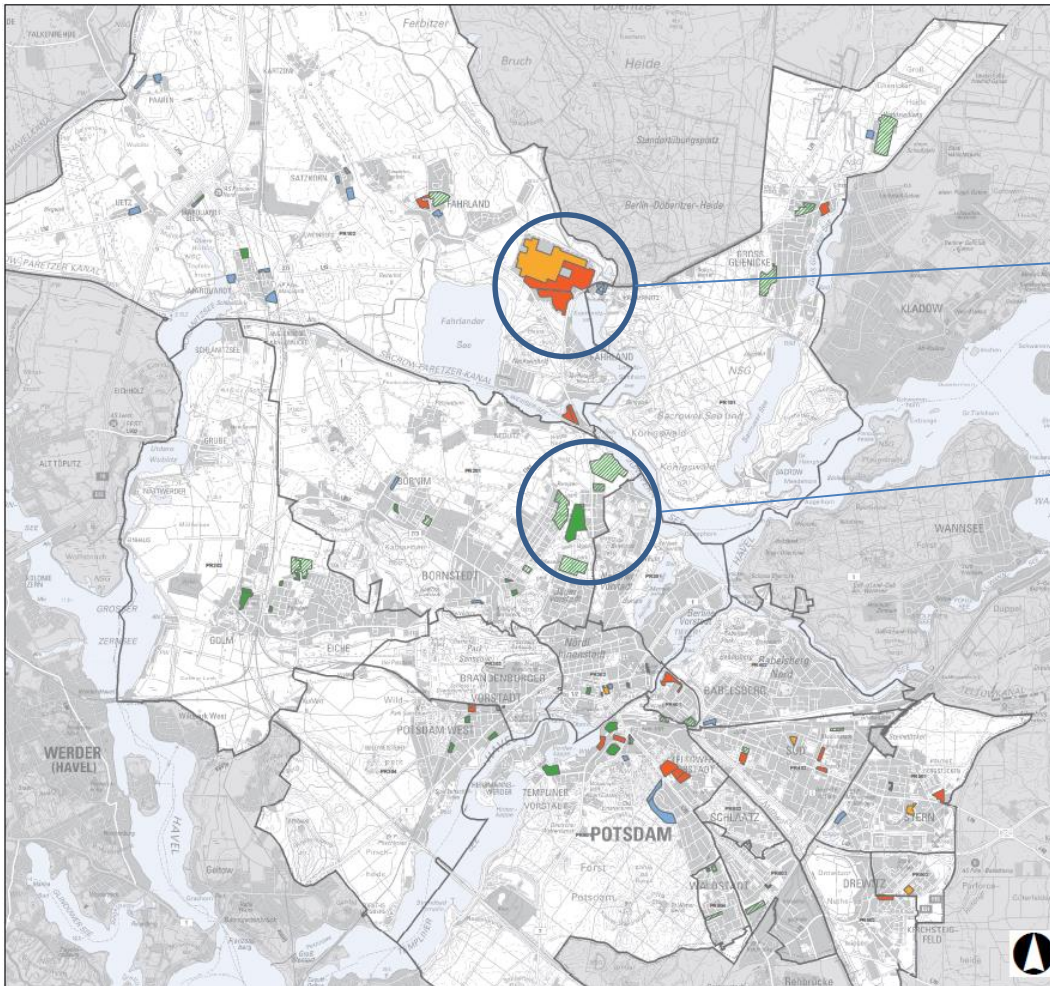
- aktuell: 176.000 Einwohner
- seit 2015:
+4.000 Einwohner pro Jahr
- aktuelle Prognose
2027: 200.000 Einwohner
- Ebenso positive
Arbeitsplatzentwicklung

Potsdam wächst – Potenzialflächen

Entwicklungsschwerpunkte im Potsdamer Norden



Landeshauptstadt
Potsdam



Krampnitz

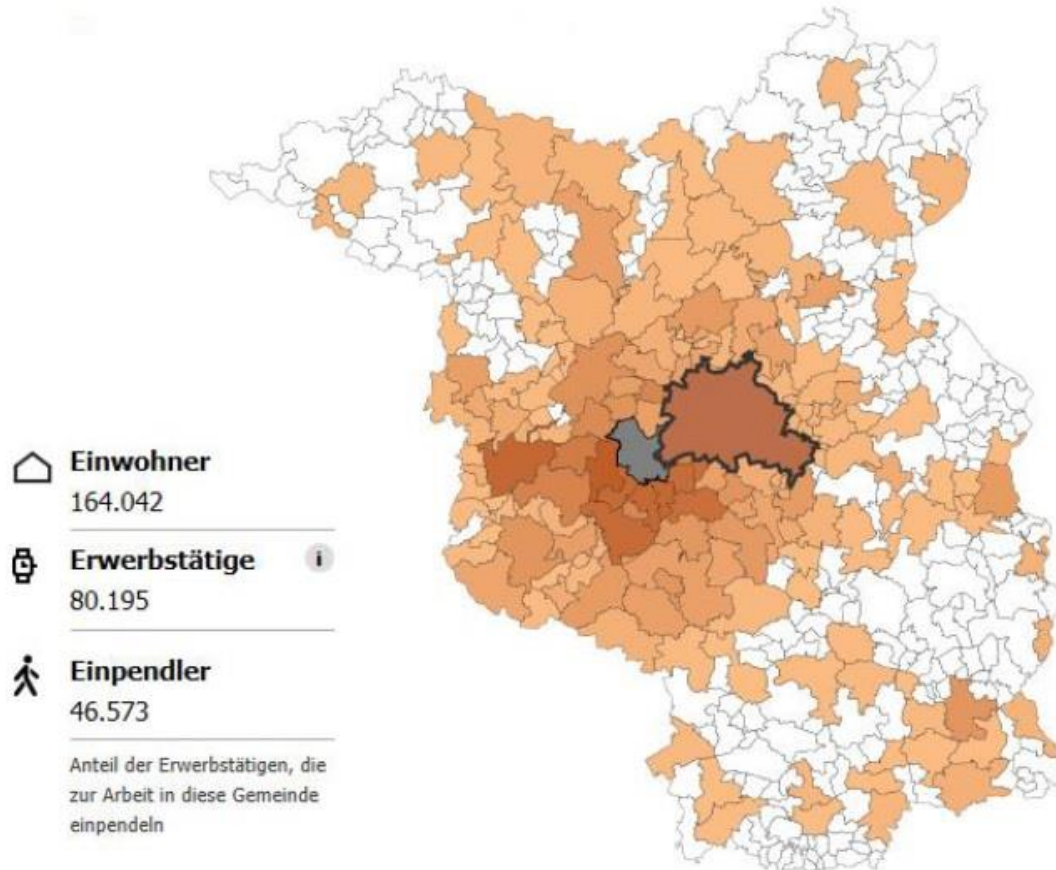
Bornim, Bornstedt

Wachstum nicht nur in Potsdam

Pendlerverkehre



Landeshauptstadt
Potsdam



 **Einwohner**
164.042

 **Erwerbstätige** 
80.195

 **Einpendler**
46.573

Anteil der Erwerbstätigen, die zur Arbeit in diese Gemeinde einpendeln

58,1 %

Legende
1 5 100 500 1000 5000 10000 Pers.

Quelle: © Statistik der Bundesagentur für Arbeit, Juni 2015 /
eigene Berechnungen (rbb)

Aus diesen Gemeinden/Regionen kommen die meisten Menschen nach Potsdam, Stadt

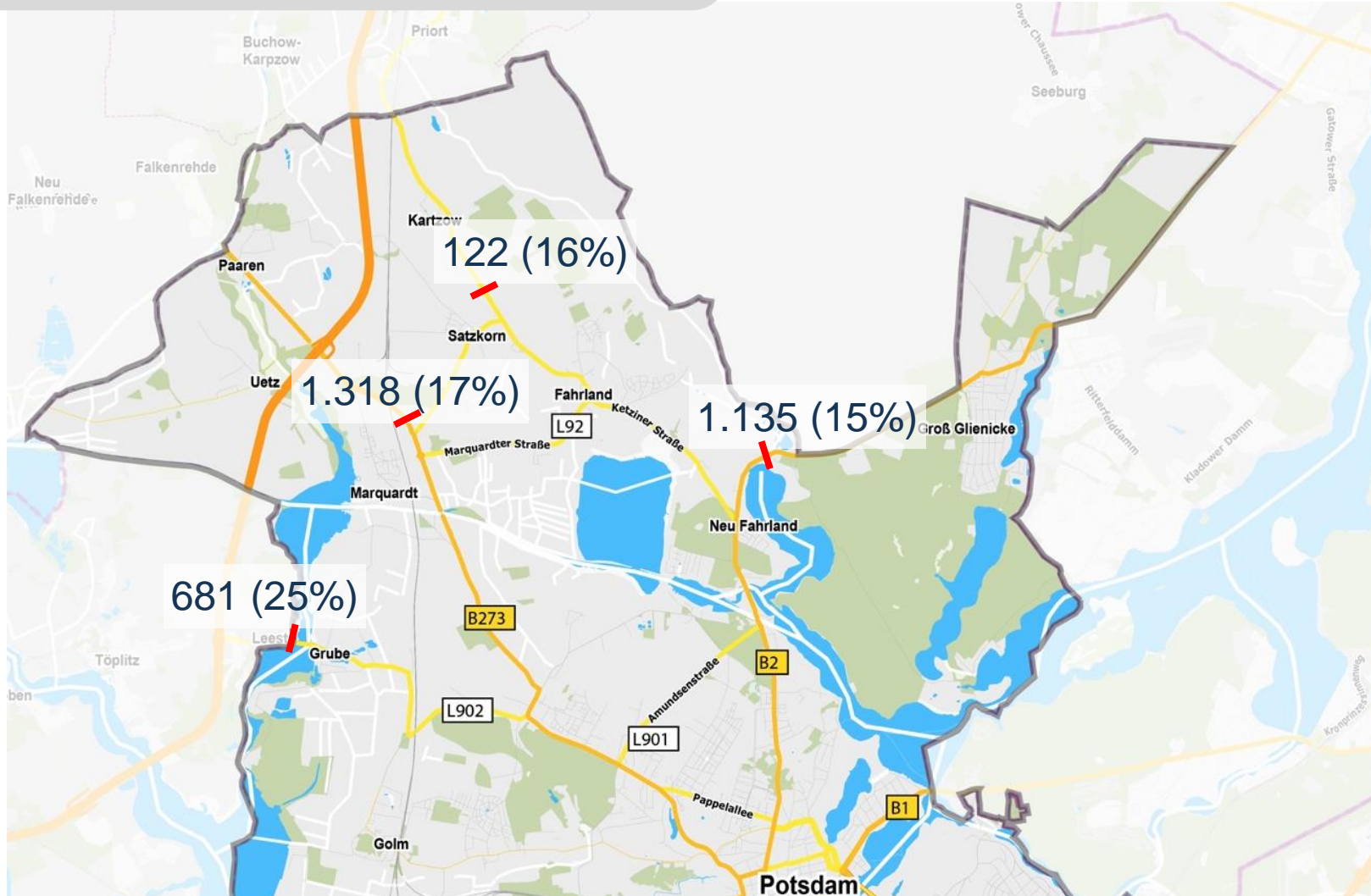
1.	Berlin, Stadt	14.029
2.	Werder (Havel), Stadt	3.088
3.	Brandenburg an der Havel, St.	1.778
4.	Michendorf	1.593
5.	Nuthetal	1.555
6.	Schwielowsee	1.473
7.	Beelitz, Stadt	1.147
8.	Polen	1.146
9.	Stahnsdorf	1.056
10.	Teltow, Stadt	979

Kfz-Berufseinpender 2016

[Kfz/24h] und Anteil am QS



Landeshauptstadt
Potsdam



Ansätze der weiteren Verkehrsentwicklung

Fragestellungen der konzeptionellen Arbeit



- Wo stehen wir und was kommt auf uns zu ?
- Was sind unsere Herausforderungen ?
- Wohin wollen wir ?

Ansätze der weiteren Verkehrsentwicklung



Landeshauptstadt
Potsdam

Fragestellungen der konzeptionellen Arbeit

■ Wohin wollen wir ?

➤ Wie kommen wir an unser Ziel ?



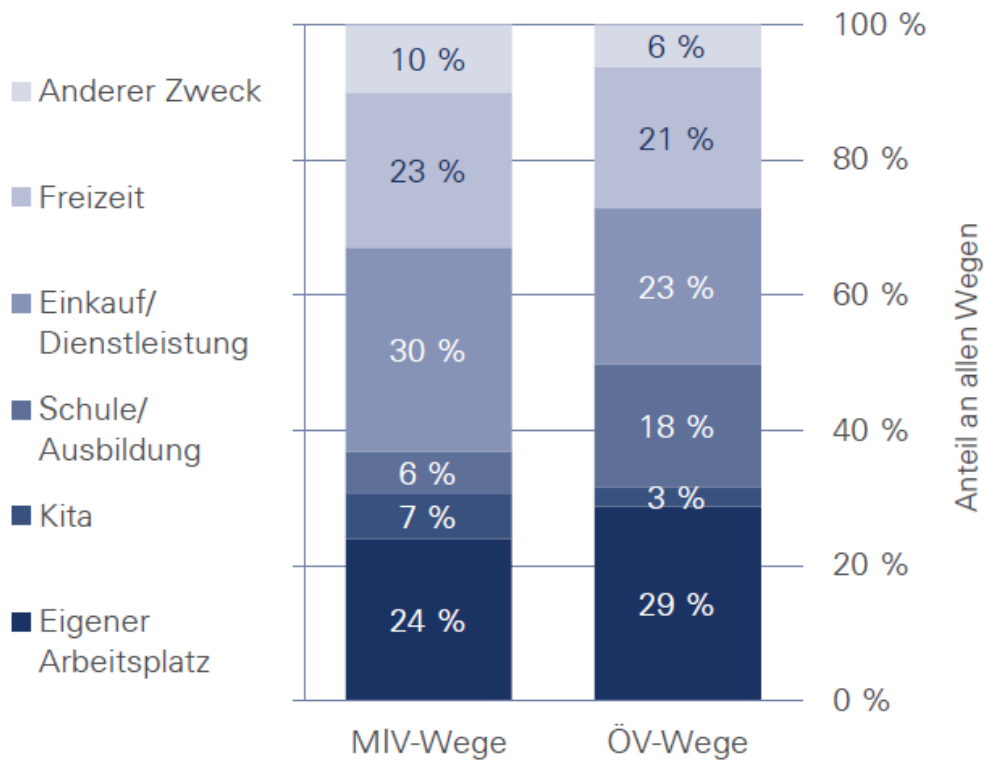
Allgemeine Randbedingungen

SrV- Kenndaten 2013



Landeshauptstadt
Potsdam

Wege nach Zweck* und Hauptverkehrsmittelgruppe

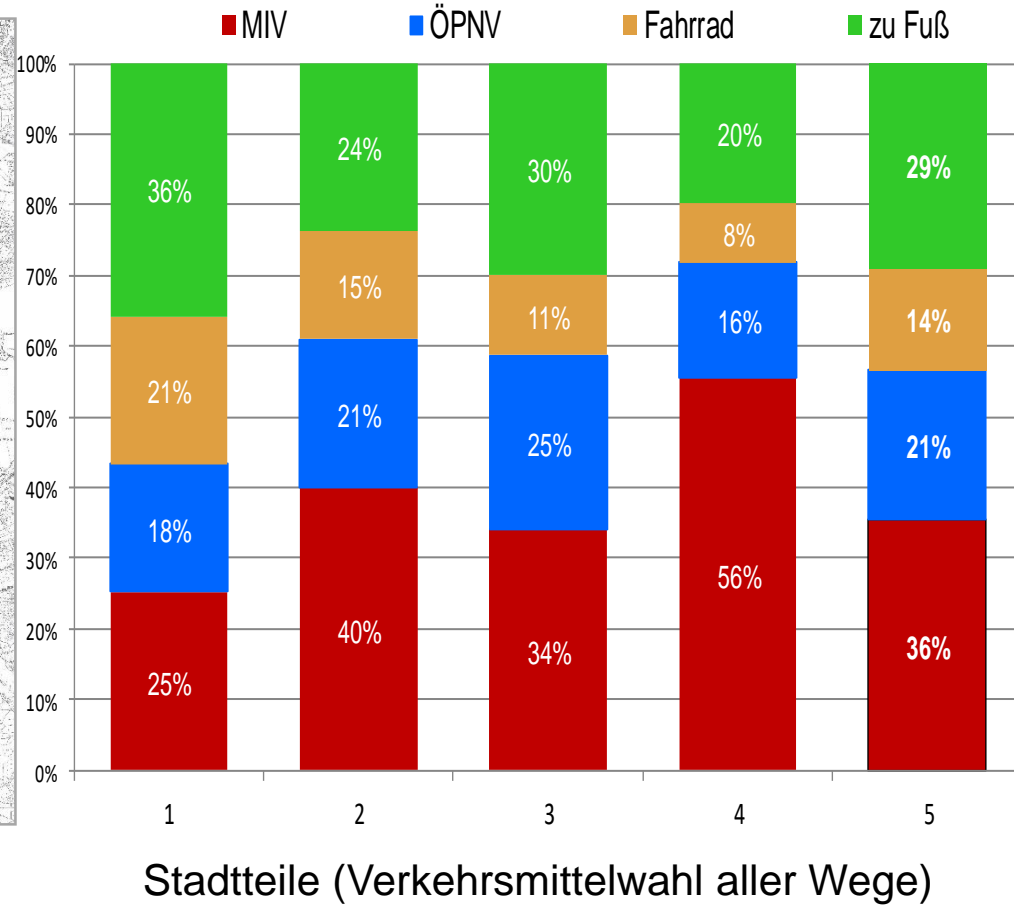
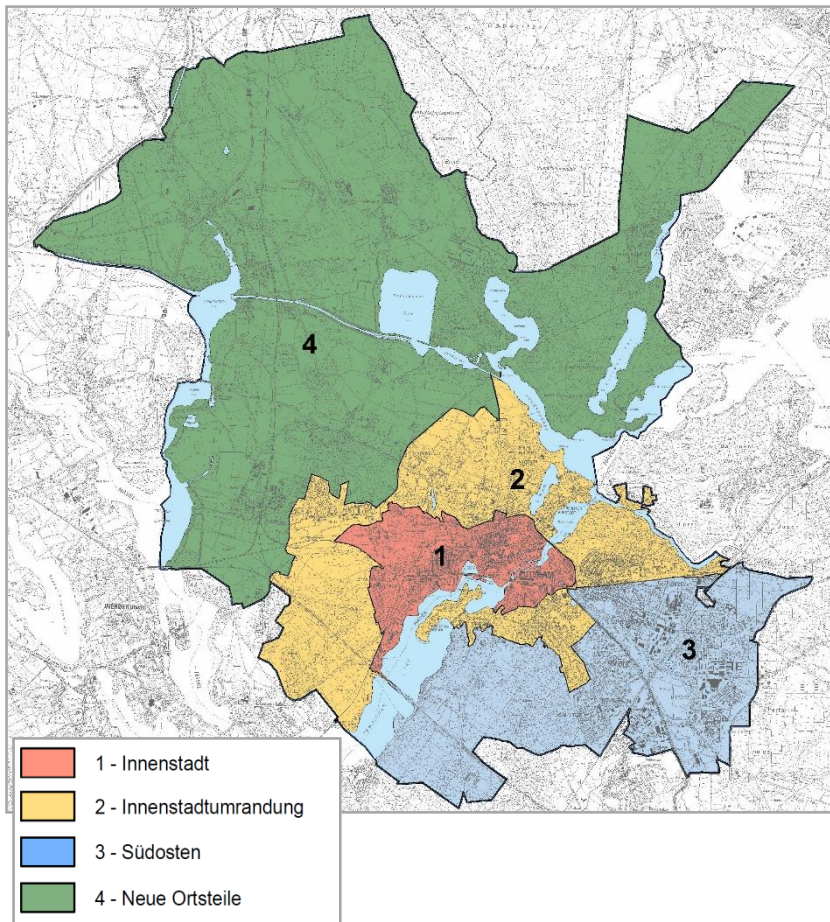


Allgemeine Randbedingungen

SrV- Kenndaten 2013



Landeshauptstadt
Potsdam



Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen



Beispielrechnung zum Neuverkehr einer Wohnnutzung

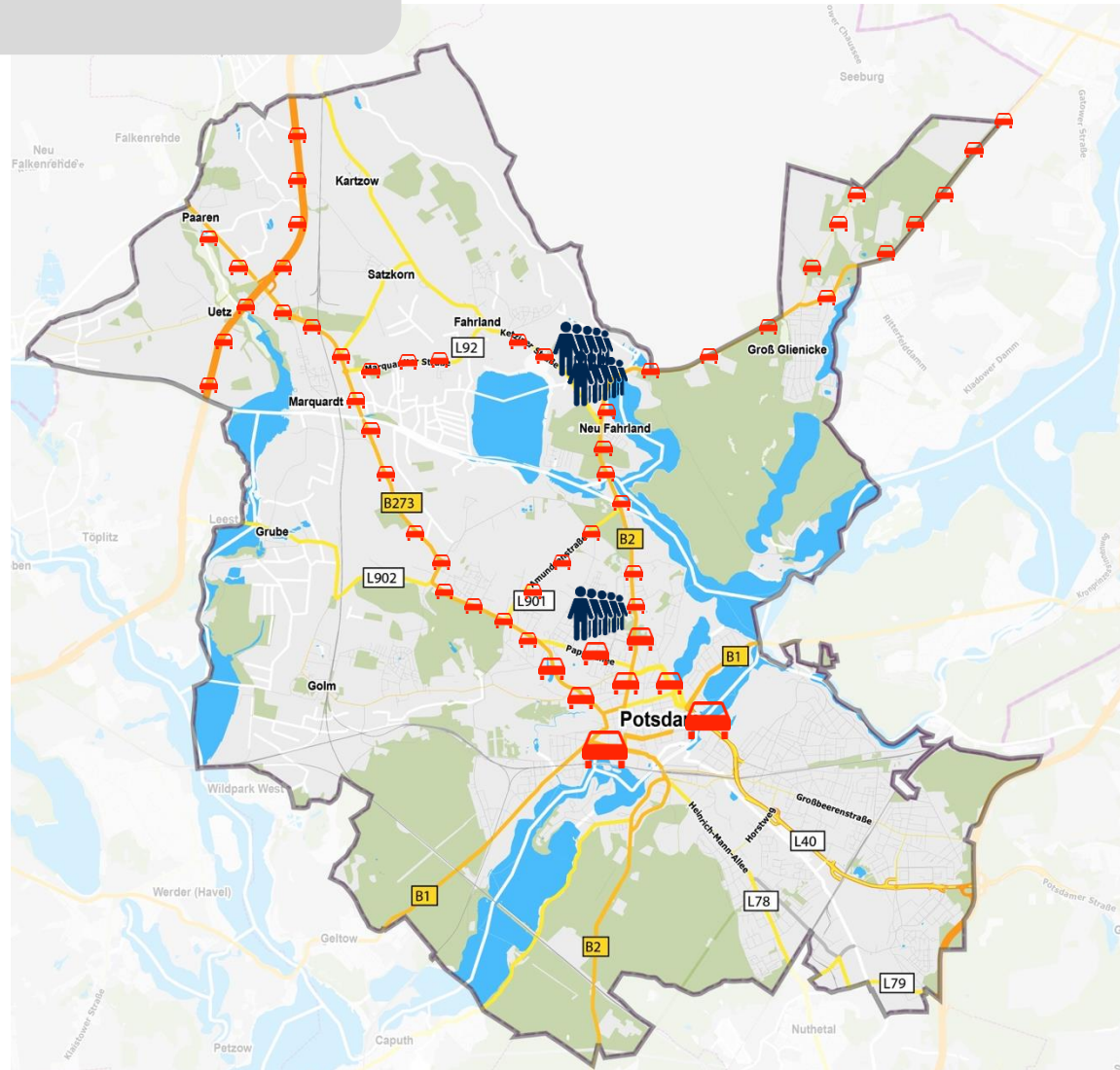
Einwohner	10.000			
Grundverkehrsaufkommen [Wege/Tag]	35.340			
Binnenverkehrsanteil (innerhalb Quartier)	25,0%		40,0%	
Anteil motorisierter Individualverkehr (Modal Split)	30%	50%	30%	50%
resultierende Kfz-Fahrten [Wege/Tag]	4750	7900	3800	6300
Kfz-Besucher + Wirtschaftsverkehr [Wege/Tag]	970	1100	970	1100
Summe Kfz-Wege/Tag außerhalb des Quartiers	5720	9000	4770	7400

Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen



Landeshauptstadt
Potsdam

Schematische Darstellung

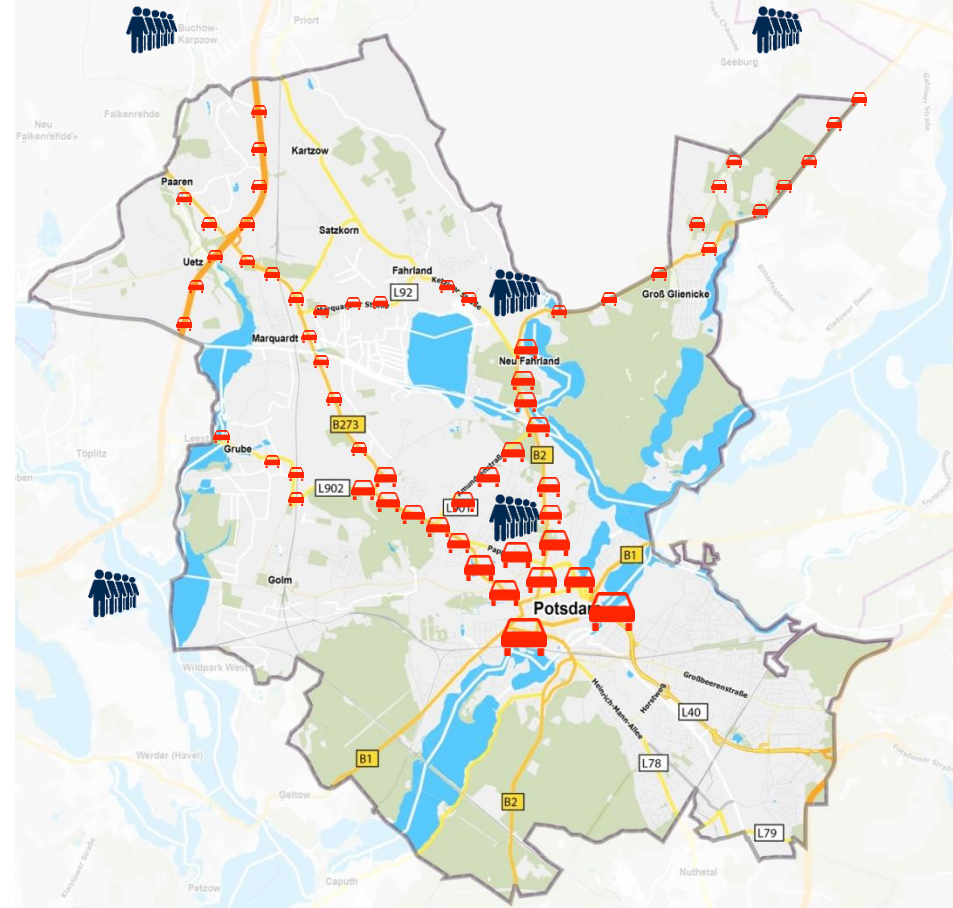
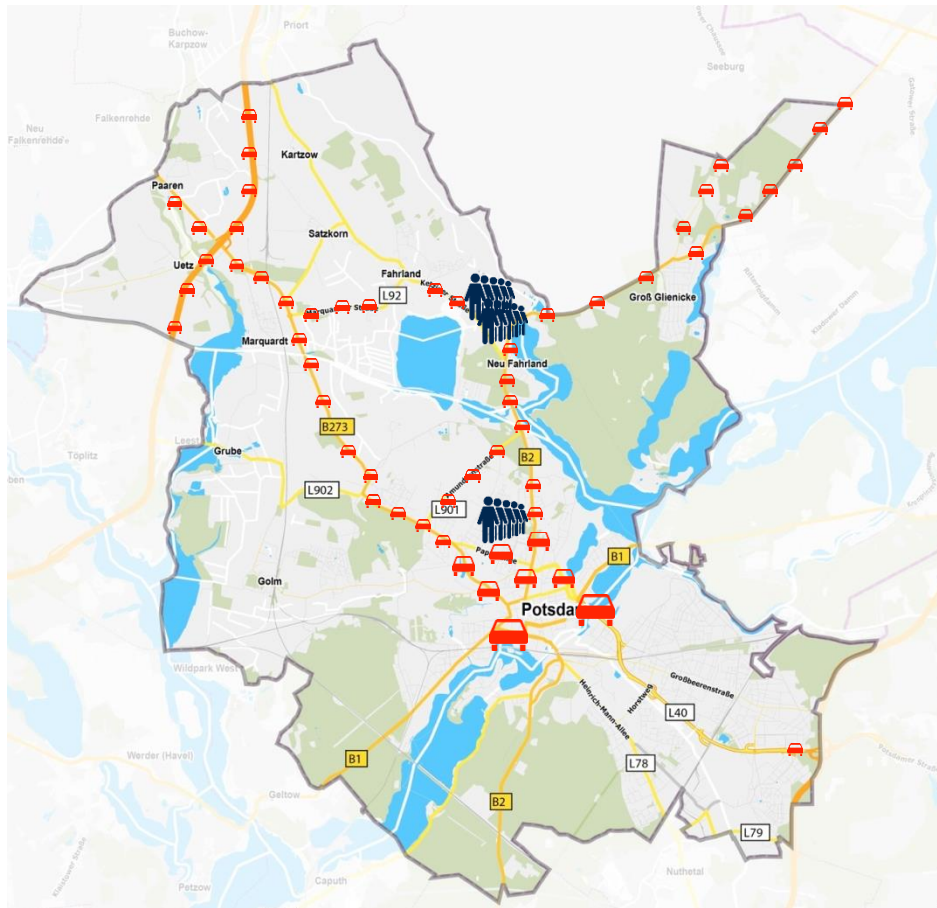


Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen

Vergleich von Entwicklungsszenarien



Landeshauptstadt
Potsdam



Resümee für die Entwicklung von Krampnitz

Städtebaulicher Realisierungswettbewerb



Landeshauptstadt
Potsdam

Vorgaben:

- Berücksichtigung sozialer Infrastruktur innerhalb des Entwicklungsgebiets (u.a. Schulen, Kitas)
- Berücksichtigung von Flächen für Einkauf / Dienstleistungen
- Berücksichtigung von Gewerbeansiedlungen / Arbeitsplätzen
- Entwicklung einer „Walkable City“ – Stadt der kurzen Wege
- engmaschiges Radwegenetz (private und öffentliche Flächen), einschl. Fahrradabstellanlagen, insbes. an ÖPNV-Haltestellen
- Organisation des ruhenden Verkehrs an zentralisierten, gebündelten Parkstationen (Quartiersgaragen)

Resümee für die Entwicklung von Krampnitz

Städtebaulicher Realisierungswettbewerb



Landeshauptstadt
Potsdam

Vorgaben:

- Minimierung der Erschließungsknoten für den Kfz-Verkehr
- attraktive Anbindungen an das übergeordnete Radwegenetz
- Berücksichtigung einer Tram-Erschließung
- Berücksichtigung von P+R / B+R
- Ausrichtung der inneren Erschließung an die ÖPNV-Haltestellen
- Berücksichtigung von Standorten für Carsharing und Ladesäulen

Resümee für die Entwicklung von Krampnitz



Landeshauptstadt
Potsdam

Städtebaulicher Realisierungswettbewerb

Ergebnis



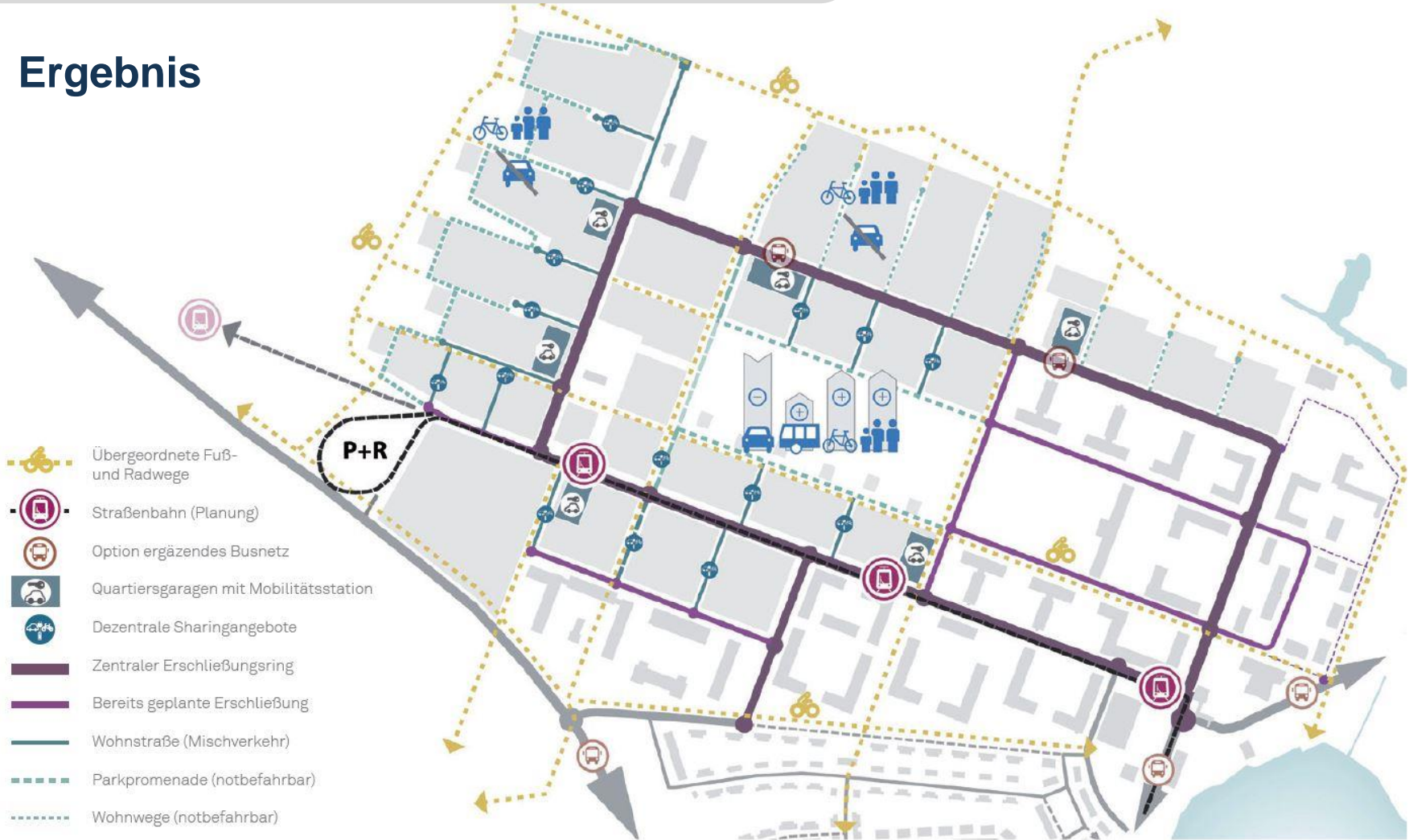
Resümee für die Entwicklung von Krampnitz



Landeshauptstadt
Potsdam

Städtebaulicher Realisierungswettbewerb

Ergebnis



Resultierende Maßnahmen

Ausbau Radwegenetz



Landeshauptstadt
Potsdam



Landeshauptstadt
Potsdam

Radverkehrskonzept

Karte 7

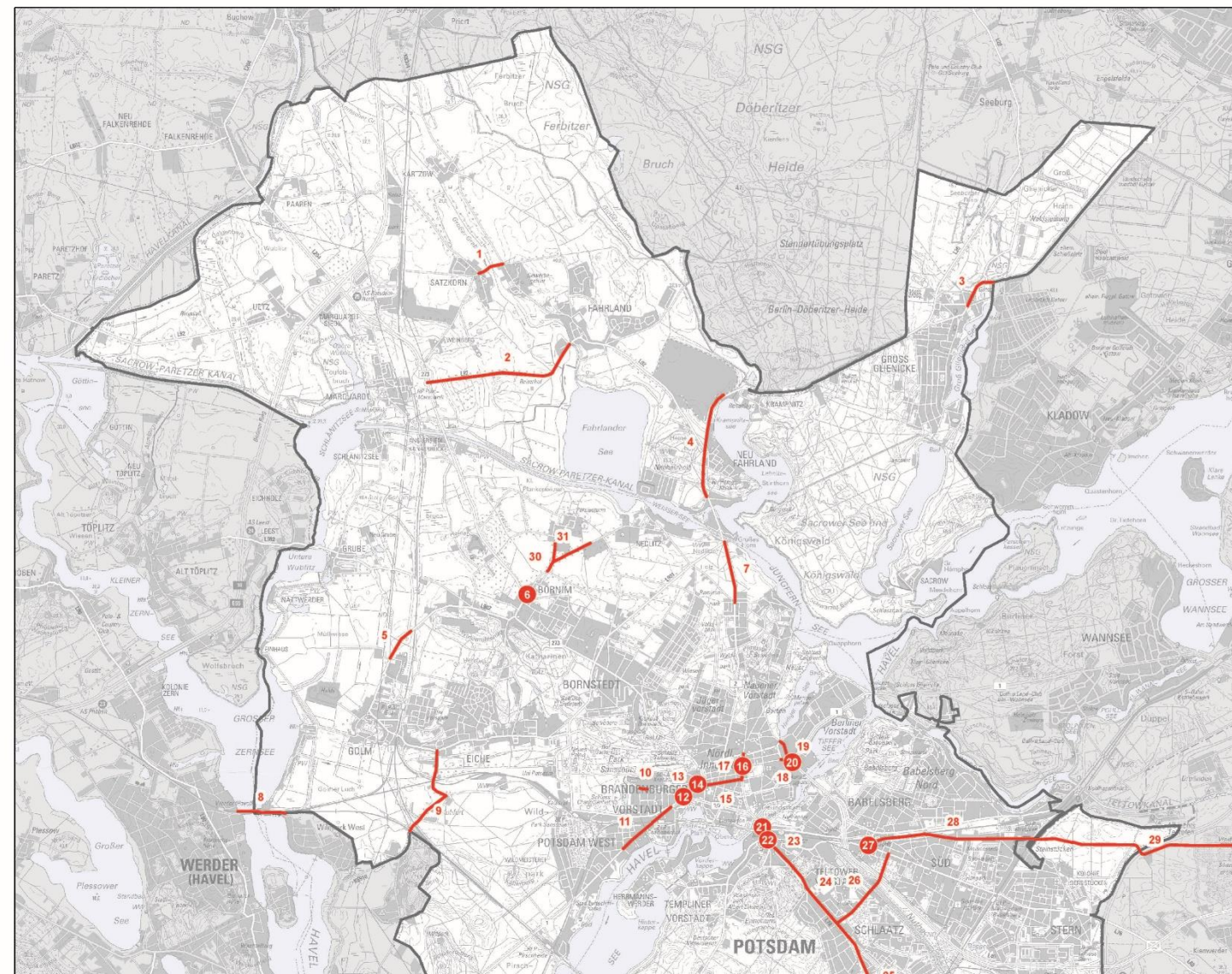
Priorität 1 - Maßnahmen

● Maßnahmen an Kreuzungen

Nr.	Abschnitt/Lage/Anmerkungen
6	Rückertstraße/ Marquardt Chaussee – Radverkehrführung auf der absteigenden Vorfahrtsstraße für beide Fahrrichtungen verbessern
12	Börner Straße/ Zepplinstraße – Einleitung einer vertiefenden Untersuchung mit Variantenbetrachtung zum Kreuzungspunkt
14	Zepplinstraße/ Luisenplatz – Markierung einer Radverkehrspur über die Straße Luisenplatz
16	Friedrich-Ebert-Straße/ Gutenbergstraße – Vorgebarung der Kreuzung zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs
20	Börner Straße/ Nuthener Allee/ Gutenbergstraße/ Bahnhofsstraße – Radverkehrführung im Kreuzungsbereich getrennt von Fußgänger mit eigenen Radkurven
21	Langer Brückler/ Bismarckstraße – Radverkehrführung im Kreuzungsbereich getrennt von Fußgänger und Prüfung der Aufstellbereiche
22	Leitzinger Dreieck – Verbesserung der Radverkehrführung und größere Aufstellbereiche am Leitzinger Dreieck
27	Lutherplatz – Kreuzung der Siedlicheneinleitung und Beobachtung des Verkehrsverhaltens, Ggf. weitere verkehrsgestaltende oder bauliche Maßnahmen

Maßnahmen an Strecken

Nr.	Abschnitt/Lage/Anmerkungen
1	Katäner Straße zwischen Straße des Friedens und Fahränder Chaussee – Bau eines gemeinsamen Geh- und Radwegs
2	Marquardt Straße (L 92) zwischen Fahränder und der B 273 – Bau eines gemeinsamen Geh- und Radwegs (Aufgabe Landesbetrieb Straßenwesen)
3	Potsdamer Chaussee (B 7) zwischen Berlin und Groß Glienicke – Bau einer Radverkehrstange (Aufgabe Landesbetrieb Straßenwesen)
4	Tischelstraße Am Wieserwand zwischen Rehweg und Katäner Straße (Kranpitz) – Herstellung eines gemeinsamen Geh- und Radwegs mit einer Stufenabstufung zum ab- und aufsteigenden Borner Chaussee zwischen dem Wissenschaftspark und der Wublitzstraße – Bau einer Radverkehrstange
5	Mittlerer Straße zwischen Amundsenstraße und Viereckstraße – getrennter Radweg stadteinwärts auf der westlichen Fahnhälfte
7	Bücke zwischen Wender und Potsdam – Bau einer Fußgänger- und Radverkehrstange parallel der bestehenden Eisenbahnbrücke
9	Wendischer Damm/ Kulturför Dana zwischen Bahndamm und Ortsringung Eiche – Herstellung eines gemeinsamen Geh- und Radwegs
10	Lennestraße zwischen L 101-Groß-Großstraße und Änger – einseitige Verbesserungsbauweise oder großflächige Ausbau, um den Radverkehr auf der Fahnhälfte zu ermöglichen
11	Zepplinstraße zwischen Geschwister-Scholl-Straße und Kastanienallee – Radverkehrsfläche stadtauswärts notwendig
13	Zepplinstraße zwischen Luisenplatz und Brück Straße – Verbesserung der Radverkehrsanlagen in beide Fahrrichtungen notwendig
15	Charlottenstraße zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Schopenhauerstraße – Markierung von Schutzstreifen prüfen
17	Friedrich-Ebert-Straße zwischen Kurtfürststraße und Charlottenstraße – Markierung von Schutzstreifen prüfen
18	Güterbergstraße/ Hans-Thoms-Straße – Untersuchung zur jetzigen Radverkehrführung mit der Verdichtung des Einrichtungsverkehrs sowie die Einleitung einer Zweirichtungsbauweise mit Erweiterung zur Verkehrsinsel
19	Bahnhofsstraße zwischen Berliner Str. und Kurtfürststraße – Markierung eines Schutzstreifens in Fahrrichtung Norden
20	Hierich-Mann-Allee zwischen dem Triebweg von HfI und Friedhofsgasse – Fahnhaltesanweisung und Anlage eines Radstreifens
22	Hierich-Mann-Allee zwischen Friedhofsgasse und Havelweg – Fahnhaltesanweisung und Anlage eines Radstreifens
23	Hierich-Mann-Allee zwischen Havelweg und Bahnbücherei/ Bahndamm – Radverkehr auf der Fahnhälfte vollständig umsetzen
24	Hierich-Mann-Allee zwischen Havelweg und Großbeerenstraße – Herstellung einer durchgängigen Radverkehrsanlage
26	Schulstraße, Bismarck-Straße/ Bismarck-Straße – Fahnhaltesanweisung sowie Maßnahmen zur Reduzierung des Kfz-Durchgangsverkehrs prüfen
28	Alle Potsdamer Landstraße zwischen Bernhard-Beyer-Straße und Stahnsdorf – Ausbau des Weges zu einer Radverkehrstange
30	Max-Eyth-Allee zwischen Lerchenweg und UV – Bau eines Geh- und Radwegs
31	Rückertstraße/ Lärchenweg zwischen Alle Rückertstraße und geplanten Sportplatz – Bau eines Geh- und Radwegs



Resultierende Maßnahmen



Weiterentwicklung ÖPNV-Netz

- Einrichtung einer Regionalbahnverbindung über den Bahnhof Marquardt: Potsdam - Berlin Spandau - Berlin Gesundbrunnen
- Ausbau des Bhf. Marquardt zum Mobilitäts-Verknüpfungspunkt damit verbunden:
 - Konzept 609 nach Marquardt
 - Busanbindung Bhf. Marquardt durch Linie 650
- Verlängerung des nördlichen Tram-Astes zur Erschließung von Krampnitz und Fahrland damit verbunden:
 - Busumsteigepunkt Krampnitz-Ost
 - Konzept 609 nach Marquardt
- Zudem derzeitige Fortschreibung des Nahverkehrsplans

Campus Jungferensee bis Krampnitz-West

- 4,7 km zweigleisige Straßenbahntrasse
- davon 93% auf besonderem Bahnkörper
- 1 Brückenneubau
- 8 Straßenbahnhaltestellen
- 3 P+R Standorte (ca. 250 Stellplätze insgesamt)
- 8 B+R Anlagen (je 20 Stellplätze)

Krampnitz-West bis Fahrland

- ca. 2,7 km zweigleisige Straßenbahntrasse
- davon 100 % auf besonderem Bahnkörper
- 3 Straßenbahnhaltestellen
- Betriebsstützpunkt (in Prüfung)



**Besser mobil.
Besser leben.**

www.potsdam.de/besser-mobil



Landeshauptstadt
Potsdam

2. Verkehrsforum Potsdam

Aus dem Norden in die Potsdamer Innenstadt

