



**Landeshauptstadt
Potsdam**

Statistik und Wahlen

1 | 2013



Statistischer Informationsdienst

Verkehr in der Landeshauptstadt Potsdam
2001 bis 2011

1 | 2013

1 | 2013

Impressum

Statistischer Informationsdienst 1/2013

Herausgeber:	Landeshauptstadt Potsdam Der Oberbürgermeister Servicebereich Verwaltungsmanagement Bereich Statistik und Wahlen
Verantwortlich:	Heike Gumz, Bereich Statistik und Wahlen
Bearbeitung:	Ulrike Kucharzyk, Bereich Stadtentwicklung-Verkehrsentwicklung Telefon: 0331 289-2545 E-Mail: Ulrike.Kucharzyk@Rathaus.Potsdam.de Detlef Pfefferkorn, Bereich Stadtentwicklung-Verkehrsentwicklung Telefon: 0331 289-2549 E-Mail: Detlef.Pfefferkorn@Rathaus.Potsdam.de
Quellen:	Landeshauptstadt Potsdam, Bereich Statistik und Wahlen, Bereich Stadtentwicklung-Verkehrsentwicklung Amt für Statistik Berlin-Brandenburg
Redaktionsschluss:	12. Juni 2013
Druck:	Landeshauptstadt Potsdam
Statistischer Auskunftsdienst:	Telefon: 03 31 289-1246 Telefax: 03 31 289-3880
Anschrift:	Landeshauptstadt Potsdam Servicebereich Verwaltungsmanagement Bereich Statistik und Wahlen Hegelallee 6-10, Haus 6 14469 Potsdam Statistik@Rathaus.Potsdam.de www.potsdam.de/statistik

© Landeshauptstadt Potsdam
Der Oberbürgermeister
Bereich Statistik und Wahlen
Potsdam, 2013

Verkehr in der Landeshauptstadt Potsdam 2001 bis 2011

Inhalt	Seite
Vorbemerkungen	4
1 Kfz-Bestand und Verkehrsunfälle	5
2 Verkehrsbelastungen	6
2.1 Kfz-Verkehr	6
2.1.1 Auf den Havelbrücken und Ausfallstraßen	6
2.1.2 Am Stadtrand – Kordonzählung	9
2.1.3 Kleinteiliger Durchgangsverkehr	12
2.1.4 An Knotenpunkten	14
2.2 Radverkehr	15
2.3 Fußgängerverkehr	17
2.3.1 Fußgängerverkehr – Lange Brücke	17
2.3.2 Fußgängerverkehr – Hegelallee	18
2.3.3 Fußgängerverkehr – Uferweg Griebnitzsee	19
2.3.4 Fußgängerverkehr – Lutherplatz	19
2.3.5 Fußgängerverkehr Querungen an Lichtsignalanlagen	20
2.3.6 Fußgängerverkehr – Kreuzungsbereich Paul-Neumann-Straße/Pestalozzistraße	21
3 Befragungsergebnisse zum Verkehrsverhalten	22
3.1 Mobilität	22
3.2 Motorisierung	22
3.3 Verkehrsmittelwahl	23
3.4 Wegezwecke	23
3.5 Sonstige Ergebnisse	24
4 Potsdams Modal Split im kommunalen Vergleich	25

Tabellen- und Abbildungsverzeichnis		Seite
Tab. 1	Entwicklung der Einwohner und des Pkw-Bestandes in der Landeshauptstadt Potsdam 2001 bis 2011	5
Tab. 2	Straßenverkehrsunfälle in der Landeshauptstadt Potsdam seit 2000	5
Abb. 1	Tagesganglinie des Kfz-Verkehrs auf der Langen Brücke und der Humboldtbrücke	6
Abb. 2	Vergleich automatischer und manueller Zählergebnisse (5:00 bis 20:00 Uhr)	7
Abb. 3	Wochenpegel der Zeppelinstraße (Höhe Nansenstraße)	7
Abb. 4	Kfz-Aufkommen Jahresganglinien der Humboldtbrücke 2002 und 2011	8
Abb. 5	Entwicklung der Querschnittsbelastung der Langen Brücke und Humboldtbrücke 2000 bis 2011	8
Abb. 6	Entwicklung Verkehrsbelastung der Nuthestraße 2000 bis 2011 (östliche Querschnitte)	9
Abb. 7	Gesamtverkehr und Verkehrsarten	10
Abb. 8	Verteilung der Fahrzeugarten am ein- und ausfahrenden Verkehr	11
Abb. 9	Herkunft der erfassten ein- und ausfahrenden Kraftfahrzeuge	11
Abb. 10	Tagesganglinie des ein- und ausfahrenden Verkehrs (Summe aller Querschnitte) am Stadtrand	12
Abb. 11	Kleinteiliger Durchgangsverkehr Gutenbergstraße	13
Abb. 12	Kleinteiliger Durchgangsverkehr Hügelweg in Potsdam Bornim	13
Abb. 13	Leipziger Dreieck	14
Abb. 14	Berliner Straße/Behlertstraße	14
Abb. 15	Radverkehrsaufkommen Lange Brücke 2007 bis 2011	15
Abb. 16	Entwicklung Radverkehrsaufkommen auf der Humboldtbrücke 2002 bis 2011 (Mittelwert von April bis Oktober des jeweiligen Jahres in 6 Stunden)	16
Abb. 17	Entwicklung Radverkehrsaufkommen auf der Langen Brücke 2002 bis 2011 (Mittelwert von April bis Oktober des jeweiligen Jahres in 6 Stunden)	16
Abb. 18	Gegenüberstellung richtig- (rf) und falschfahrender (ff) Radfahrer auf der Langen Brücke 2005 bis 2010	17
Abb. 19	Fußgängerverkehr über 16 Stunden auf der Langen Brücke (Ostseite)	18
Abb. 20	Fußgängerfrequenz auf der Hegelallee (zwischen Jägertor und Hermann-Elflein-Straße)	18
Abb. 21	Fußgängererhebung am Uferweg Griebnitzsee	19
Abb. 22	Querungsbeziehungen der Fußgänger am Lutherplatz	19
Abb. 23	Fußgängerquerungen Erich-Weinert-Straße/Drewitzer Straße	20
Abb. 24	Gesicherte und ungesicherte Fußgängerquerungen Erich-Weinert-Straße/Drewitzer Straße	20

Tabellen- und Abbildungsverzeichnis	Seite
Abb. 25 Kreuzungsbereich Paul-Neumann- Straße/Pestalozzistraße/Rosenstraße	21
Abb. 26 Verkehrsaufkommen in Wege pro Person/Werktag (Entwicklung der Mobilität in Potsdam 1987 bis 2008 nach SrV)	22
Abb. 27 Fahrzeugbesitzentwicklung in Potsdam (SrV)	22
Abb. 28 Verkehrsmittelwahl (SrV)	23
Abb. 29 Wegezwecke	23
Abb. 30 Jahresfahrleistung privater Pkw in Potsdam	24
Abb. 31 Tagesgang des Gesamtverkehrs nach Verkehrsmittelgruppen	24
Abb. 32 Modal Split im Regionalvergleich 2008	25
Abb. 33 Potsdam im Deutschland – Vergleich Modal Split 2008 im Gesamtverkehr	26

Anhang

- Anhang 1 Strombelastungsplan Leipziger Dreieck
- Anhang 2 Kfz-Belastungsplan Innenstadt (StEK Verkehr)

Abkürzungsverzeichnis

BUGA	Bundesgartenschau
Ew	Einwohner
ff	falsch fahrend
HB	Humboldtbrücke
L 40	Landesstraße 40
LB	Lange Brücke
Liefer	Lieferwagen
Lz	Lastzüge
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
rf	richtig fahrend
SrV	System repräsentativer Verkehrsbefragungen
StEK	Statdentwicklungskonzept Verkehr

Vorbemerkungen

Dieser Bericht ist eine Fortsetzung und Ergänzung des Berichtes „Der Straßenverkehr in Potsdam 1995 – 2000“. Als die wichtigsten Quellen der Informationsgewinnung dienen hierfür:

die amtliche Statistik
Verkehrszählungen und
Verkehrsbefragungen.

Amtliche Statistik

Aus der amtlichen Statistik der Landeshauptstadt Potsdam sind quartalsweise (Quartalsbericht) sowie aus dem Jahresbericht die aktuellen Zahlen zum Kfz-Bestand verfügbar. Die Kfz-Bestandszahlen geben Auskunft über den Stand und die Entwicklung der Motorisierung der Bevölkerung. Die Verkehrsunfälle werden aus der amtlichen Statistik des Amtes für Statistik Berlin-Brandenburg gezogen.

Verkehrszählungen

Um für die verkehrsplanerische Arbeit das Verkehrsgeschehen auf den Straßen der Landeshauptstadt Potsdam zu analysieren und bewerten zu können, werden durch die Stadtverwaltung seit 1968 anhaltend regelmäßig Verkehrszählungen an nicht nur bedeutenden Straßenquerschnitten und Kreuzungen durchgeführt. Diese sind Grundlage für die mengenmäßige Abbildung des Verkehrszustandes und auch für prognostische Verkehrsberechnungen im Rahmen des Stadtentwicklungskonzeptes Verkehr (StEK Verkehr).

Die Datengewinnung basiert im Wesentlichen auf manuell durchgeführten Zählungen. Diese werden standardmäßig an einem Donnerstag (mittlerer Werktag) organisiert. Selten wird an anderen Werktagen oder Wochenenden gezählt.

Seit der Installation des Verkehrsleitrechners der Stadt Potsdam im BUGA-Jahr 2001 können auch elektronisch erfasste Verkehrsdaten zur Abbildung des Straßenverkehrs herangezogen werden. Augenfällig wird dies in der Darstellung des Verkehrszustandes auf der Internetseite www.mobil-potsdam.de. Mit diesen Daten kann der Verkehr auf Potsdams Straßen jedoch nur statisch abgebildet werden, d.h. Verkehrsbeziehungen (Ziele und Quellen der Fahrten) sind so nicht ermittelbar. Dazu sind aufwändigere Erhebungen (z. B. nach „Kennzeichenmethode“) oder gar Verkehrsbefragungen (siehe 1.3) erforderlich, die durch die Stadt auch in fast regelmäßigen Abständen in Auftrag gegeben werden. Darüber hinaus wurden durch den Bereich Stadtentwicklung-Verkehrsentwicklung Sondererhebungen zum Durchgangsverkehr, Rad- und Fußgängerverkehr u. a. veranlasst. Im Jahr 2011 wurde beispielsweise eine Kordonzählung (Erfassung des ein- und ausfahrenden Verkehrs am Stadtrand) mittels Videotechnik an einem ausgewählten Werktag vorgenommen. Ziel der Kordonzählung war die Ermittlung des Durchgangsverkehrs.

Verkehrsbefragungen

In Zusammenarbeit mit der TU Dresden werden seit 1977 in regelmäßigen Abständen Befragungen zum Verkehrsverhalten der Potsdamer Bevölkerung durchgeführt (SrV [System repräsentativer Verkehrsbefragungen] = „Mobilität in Städten“). Die aus dieser Stichprobenbefragung gewonnenen Ergebnisse werden mit denen vergleichbarer Städte, die an der Erhebung teilnehmen, abgeglichen und spiegeln somit die Entwicklung des Verkehrsverhaltens der Potsdamer wieder. Die vorläufig letzte Befragung fand 2008 statt.

1 Kfz-Bestand und Verkehrsunfälle

Da der Kfz-Bestand und die Verkehrsunfälle Bestandteile der regelmäßigen Veröffentlichungen des Bereiches Statistik und Wahlen der Landeshauptstadt Potsdam sind, wird hier nur auf zusammenfassende Zahlen und die Trenddarstellung zurückgegriffen:

Tab. 1 Entwicklung der Einwohner und des Pkw-Bestandes in der Landeshauptstadt Potsdam 2001 bis 2011

Jahr	Einwohner	zugelassene Pkw	Pkw je 1 000 Einwohner
2001	129 307	52 415	405
2002	130 477	52 673	404
2003	143 811	53 543	372
2004	144 544	55 352	383
2005	146 430	56 739	388
2006	147 716	58 397	395
2007	149 687	59 399	397
2008	151 725	60 725	400
2009	153 117	62 292	407
2010	155 354	64 067	412
2011	157 361	65 230	415

Quelle: Landeshauptstadt Potsdam

Aus Tab. 1 ist nur eine leichte Steigerung der zugelassenen Pkw zu Beginn des neuen Jahrtausends erkennbar. Seit den 2003 erfolgten Eingemeindungen und der weiteren Einwohnerzunahme ist dagegen ein stärkerer Anstieg zu verzeichnen, was auch der sogenannte Motorisierungsgrad (Pkw/1 000 Ew) verdeutlicht.

Betrachtet man die sich anschließende Entwicklung im Zusammenhang mit der Einwohnerzahl könnte man meinen, dass fast jeder neue Haushalt Potsdams gleichzeitig einen Pkw „mitgebracht“ hat (ähnliche zahlenmäßige Steigerung).

Tab. 2 Straßenverkehrsunfälle in der Landeshauptstadt Potsdam seit 2000

Jahr	Straßenverkehrsunfälle	Verletzte	Getötete
2000	5 683	757	2
2001	5 415	667	6
2002	5 043	651	2
2003	5 339	634	1
2004	5 405	704	2
2005	5 402	727	9
2006	5 217	684	3
2007	7 461	729	6
2008	5 774	686	2
2009	5 775	660	3
2010	6 174	656	3
2011	5 971	713	-

Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg

Die Unfallzahlen in Tab. 2 zeigen seit der Jahrtausendwende bis 2006 eine fallende Tendenz, die 2007 unterbrochen wurde, da in diesem Jahr die Potsdamer Unfälle nicht aus dem gemeinsamen Schutzbereich (Potsdam/Umland) heraus gefiltert wurden. Danach ist jedoch zu verzeichnen, dass die Unfallzahlen ansteigen und 2011 ein Höchstwert erreicht wurde, obwohl erstmals keine Getöteten zu registrieren waren. Detaillierte Auswertungen dazu können unter www.internetwache.brandenburg.de (Polizeidirektion West und Verkehrsunfalllage) abgerufen werden.

Verkehr

Verkehrsbelastungen

2 Verkehrsbelastungen

Die Verkehrsbelastungen im städtischen Verkehrsnetz werden für den Kfz-, Rad- und Fußgängerverkehr mit ausgewählten Beispielen nachfolgend dargestellt. Soweit es die Datenlage zulässt, werden weitergehende Interpretationen, beispielsweise im Bezug zum Verkehr in der Innenstadt und am Stadtrand, vorgenommen.

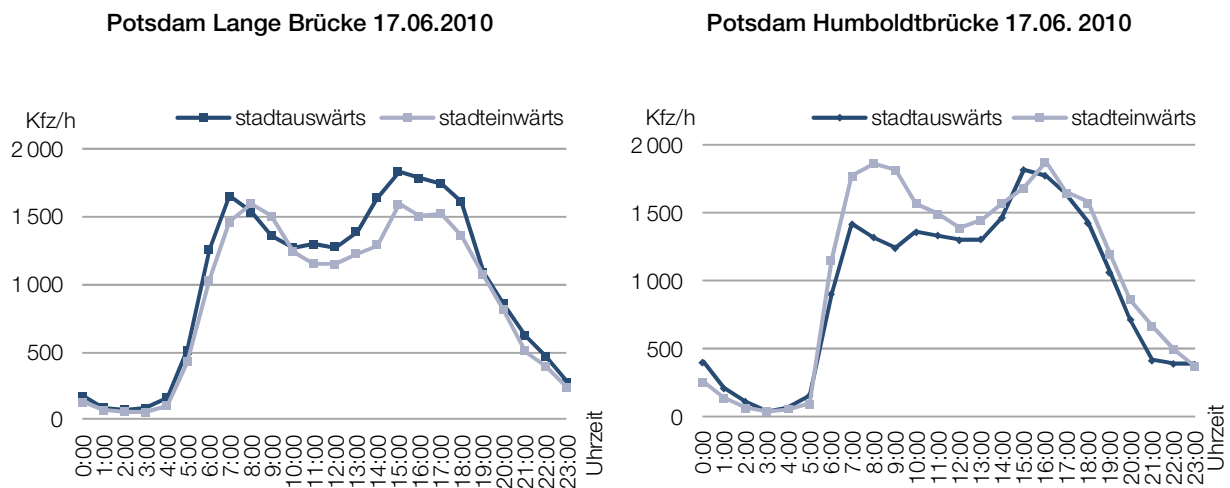
2.1 Kfz-Verkehr

2.1.1 Auf den Havelbrücken und Ausfallstraßen

Das Verkehrsaufkommen lässt sich am eindeutigsten mittels der unter Punkt 1.2 erwähnten Verkehrszählungen

erfassen. Wichtige „Barometer des Verkehrs“ in der Landeshauptstadt Potsdam sind die Havelbrücken als naturräumliche Zwangspunkte (Lange Brücke, Humboldtbrücke, Glienicker Brücke), die Ausfallstraßen (Nuthestraße, B1 [Zeppelinstraße], B2, B273 usw.) und die Straßen innerhalb des Stadtzentrums. Dabei können die Kfz-Belastungen im Tages-, Wochen- und Jahresverlauf sowie in ihrer Entwicklung über Jahre hinweg anhand der vorhandenen Verkehrszählungen dargestellt werden. Ausgewählte Beispiele belegen das:

Abb. 1 Tagesganglinie des Kfz-Verkehrs auf der Langen Brücke und der Humboldtbrücke



Quelle: Landeshauptstadt Potsdam

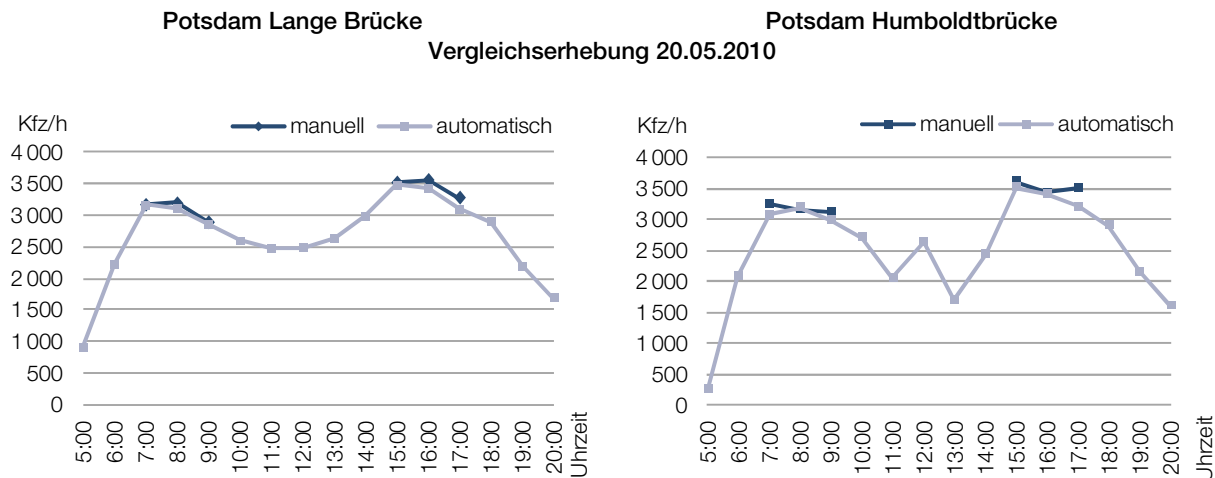
In Abb. 1 ist im Vergleich zwischen beiden Havelbrücken deren unterschiedliche Funktion prägnant: Die Lange Brücke dient eher als „Verbinder“ zwischen den östlich und westlich der Havel gelegenen Stadtteilen (Binnenverkehr, kein „Flutverkehr“), während die Humboldtbrücke, aufgrund des Anschlusses an die übergeordnete Nuthestraße (L40), eher die Pendlerbeziehungen für den Ziel- und Quellverkehr aufnimmt. Deutlich erkennbar ist das starke Anwachsen des Kfz-Aufkommens ab 6:00 Uhr, das „Tal“ zwischen 10:00 Uhr und 15:00 Uhr sowie das stetige Absinken nach 18:00 Uhr unterhalb der „Tal“-Werte.

Aus der Tagesganglinie der Humboldtbrücke wird der „Flutverkehr“ (Hauptverkehr in Richtung Stadt) erkennbar, der vor allem in der Morgenspitze stark ausgeprägt ist. Das entspricht prinzipiell auch den übrigen Radialen (Zufahrtsstraßen wie Nuthestraße, Zeppelinstraße, Leipziger Straße,

Potsdamer Straße u. ä., vgl. auch Abb. 10, S.11). Obwohl der stadtauswärtige Verkehr nachmittags ansteigt, ist durch die Überlagerung von Einkaufs- und Freizeitverkehr (stadteinwärts) kein großer Unterschied zwischen den Fahrtrichtungen zu verzeichnen.

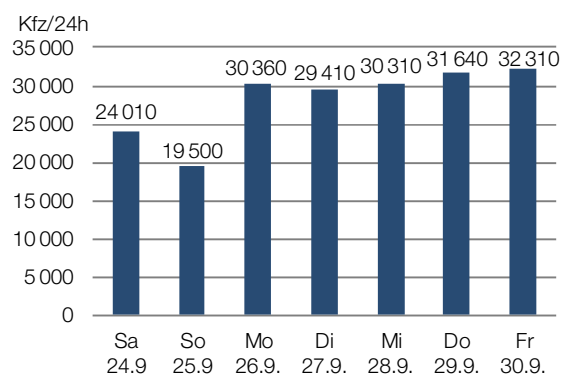
In den beiden nachfolgenden Grafiken werden die Ergebnisse der manuellen Zählungen des Bereiches Stadtentwicklung-Verkehrsentwicklung mit den automatischen Zählstellen des Bereiches Verkehrsmanagement gegenüber gestellt. Dies dient der Qualitätskontrolle der Zählungen. Anhand Abb. 2 sind die guten Übereinstimmungen der Zählungen zu erkennen, auch wenn die Ergebnisse der Handzählungen stets ein wenig höher liegen. Fehlerquoten bei automatischen Zählgeräten liegen häufig unter 5 %.

Abb. 2 Vergleich automatischer und manueller Zählergebnisse (5:00 bis 20:00 Uhr)



Quelle: Landeshauptstadt Potsdam

Abb. 3 Wochenpegel der Zeppelinstraße
(Höhe Nansenstraße)



Quelle: Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz Brandenburg

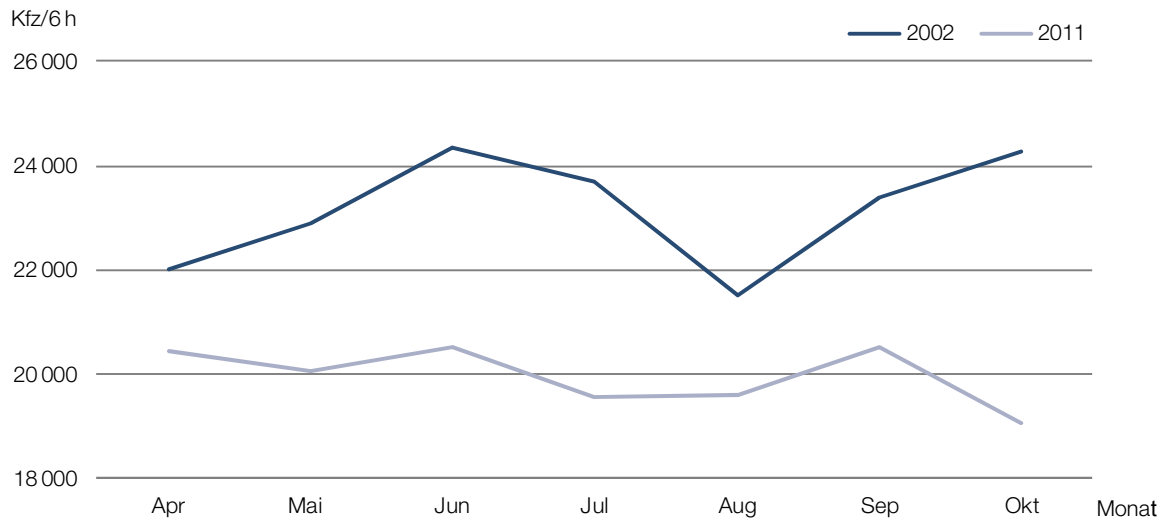
Der Wochenpegel (Verkehrsaufkommen im Wochenverlauf), der mit automatischen Zählgeräten in der Zeppelinstraße im September 2011 erfasst wurde (Abb. 3) verdeutlicht das nahezu identische Fahrzeugaufkommen von Montag bis Mittwoch, die steigende Tendenz bis zum Freitag sowie das um ca. 1/4 geringere Aufkommen am Samstag und um ca. 1/3 reduziert am Sonntag.

Die Jahresganglinie in Abb. 4 beschränkt sich auf die Monate April bis Oktober, da die Verkehrszählungen des Bereiches Stadtentwicklung-Verkehrsentwicklung nur außerhalb der Winterzeit durchgeführt werden. Hieraus wird die Bedeutung von Berufs- und Ausbildungsverkehr im Jahresverlauf deutlich, da der Kfz-Verkehr trotz zunehmenden touristischen Verkehrs in den Ferienmonaten um ca. 5 % absinkt. Die höheren Vergleichswerte von 2002 stellen kein Absinken des Verkehrsaufkommens dar, sondern die Auswirkungen von Baumaßnahmen (vgl. Abb.5).

Verkehr

Verkehrsbelastungen

Abb. 4 Kfz-Aufkommen Jahresganglinien der Humboldtbrücke 2002 und 2011

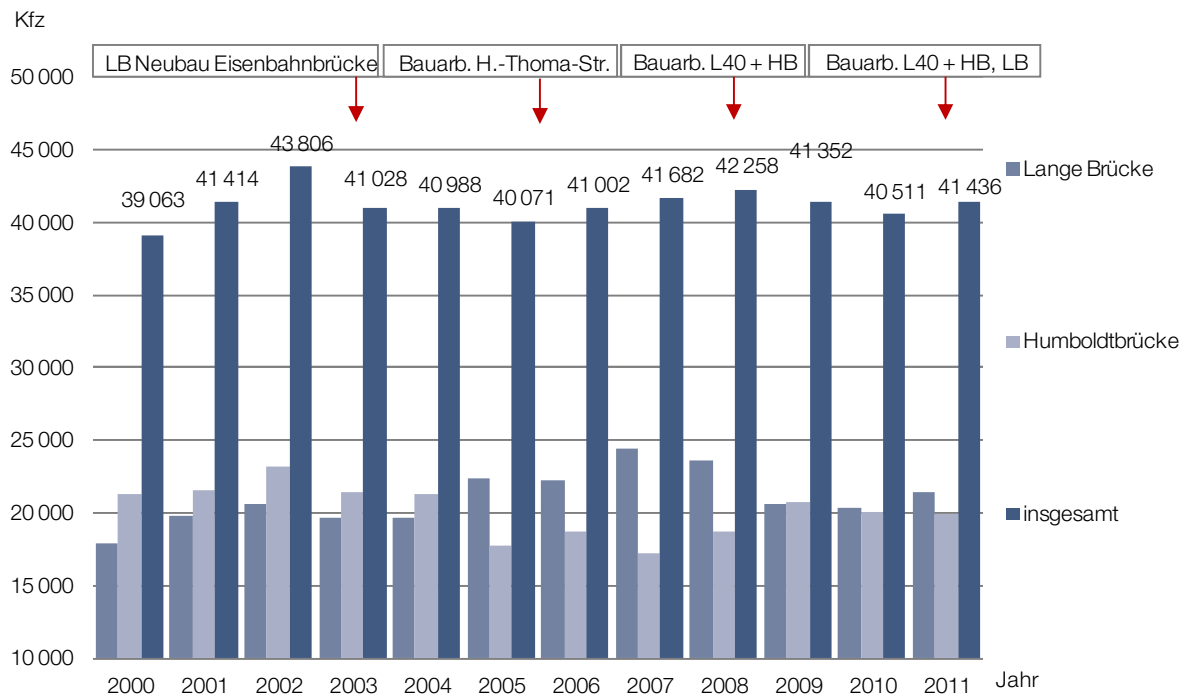


Quelle: Landeshauptstadt Potsdam

Wie sich der Kfz-Verkehr auf den verkehrlichen Zwangspunkten im Verkehrsnetz, den Havelbrücken Lange Brücke und Humboldtbrücke, insgesamt entwickelt hat, wird in Abb. 5 deutlich. Im Zuge der Bauarbeiten an der Nuthestraße (L40) und der Humboldtbrücke 2007 bis

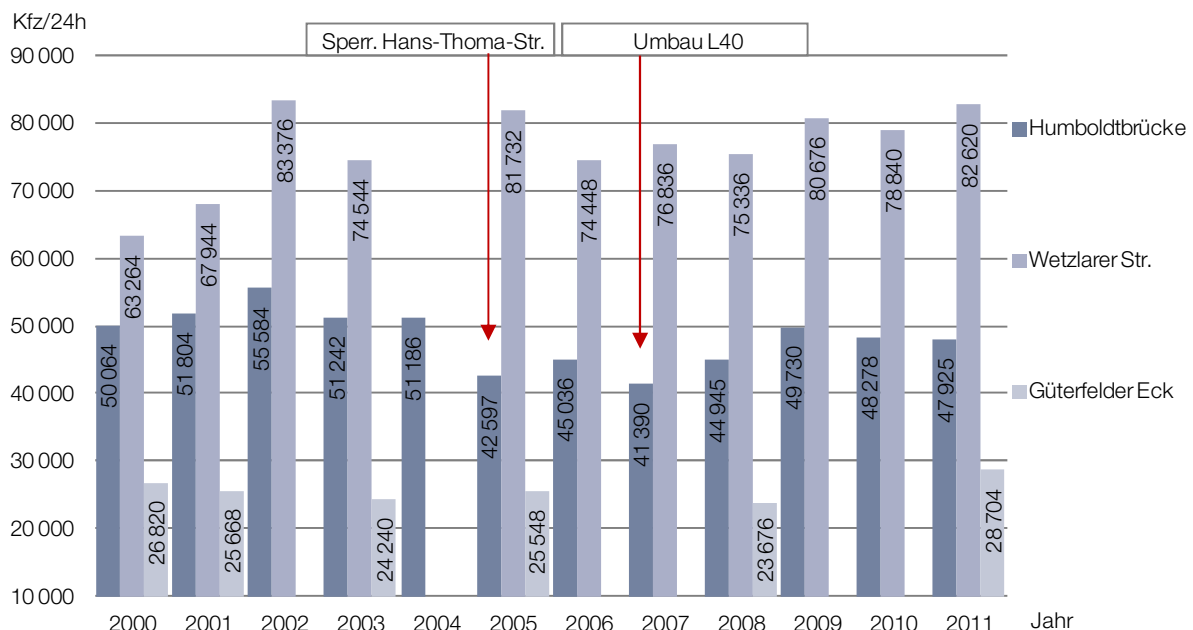
2008 war eine deutliche temporäre Verlagerung des Verkehrs auf die Lange Brücke zu verzeichnen. Das Verkehrsaufkommen ist auf beiden Brücken zusammengefasst seit über 10 Jahren tendenziell stagnierend.

Abb. 5 Entwicklung der Querschnittsbelastung der Langen Brücke und Humboldtbrücke 2000 bis 2011



Quelle: Landeshauptstadt Potsdam

Abb. 6 Entwicklung Verkehrsbelastung der Nuthestraße 2000 bis 2011 (östliche Querschnitte)



Quelle: Landeshauptstadt Potsdam

In anderen Bereichen der Stadt sind dagegen einerseits starke Steigerungsraten in Entwicklungsgebieten (wie z. B. Eiche/Golm, Bornstedter Feld) und Einkaufszentren festzustellen und andererseits sinkende Tendenzen dort zu registrieren, wo ein Bevölkerungs- und Arbeitsstättenrückgang stattfand (Stern, Schlaatz, Waldstadt, Gewerbegebiet Potsdam-Süd). Als eine der wichtigsten Verkehrsadern in der Stadt fungiert die Nuthestraße, deren Verkehrsaufkommen an dem am stärksten frequentierten Querschnitt (in Höhe Straßenbahnbrücke mit rund 79 000 Kfz/Tag im Jahr 2010) regelmäßig erfasst wird. Interessant ist auch hier - und das verdeutlicht Abb. 6, dass trotz baustellenbedingter Schwankungen eine Stagnation der Kfz-Belastung zu registrieren ist.

2.1.2 Am Stadtrand – Kordonzählung

Eine Kordonzählung (Erfassung der Fahrzeuge nach Kennzeichenmethode an den Einfahrstraßen) fand am Dienstag den 15. März 2011 auf den zwölf wichtigsten Zufahrtsstraßen zur Landeshauptstadt Potsdam statt.

Mithilfe dieser Kordonzählung ist lediglich der Verkehr am Stadtrand erfasst worden. Ein Rückschluss auf den Gesamtverkehr der Stadt ist mittels einer Kordonzählung nicht möglich, da der Binnenverkehr (Verkehr innerhalb des Stadtgebietes) nicht erfasst wurde (Abb. 7).

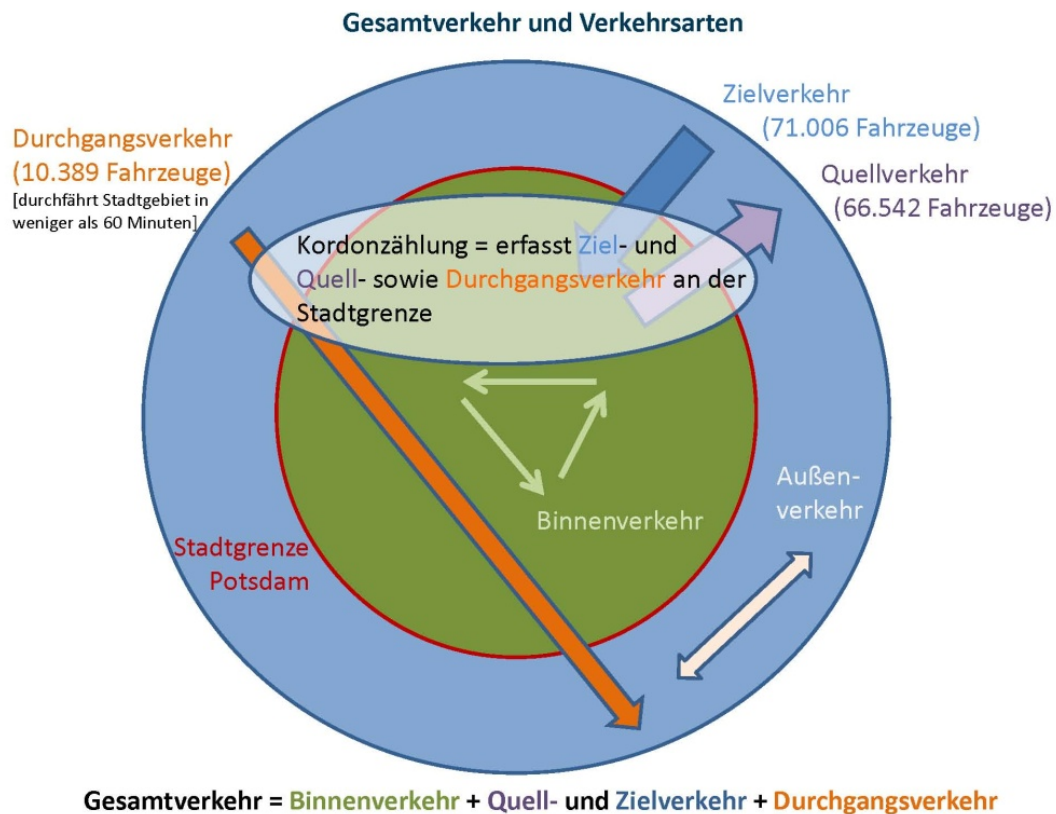
Es konnten 158 326 Fahrzeuge in 24 Stunden durch die Fahrzeugkennzeichenmethode an den Einfahrstraßen von Potsdam erfasst werden. Davon sind innerhalb dieses Zeitraumes 81 395 Fahrzeuge in das Potsdamer Stadtgebiet ein- und 76 931 Fahrzeuge aus dem Stadtgebiet ausgefahren.

Die Verkehrserhebung diente dem Ziel, den Durchgangsverkehr zu bestimmen. Der Durchgangsverkehr ist die Summe der Kfz, die innerhalb von 60 Minuten ohne einen zweckgebundenen Aufenthalt durch das Stadtgebiet gefahren, d. h. an einer Zählstelle ein- und an einer anderen Zählstelle ausgefahren sind. Danach kann bei 10 389 Fahrzeugen von Durchgangsverkehr gesprochen werden. Folglich beträgt der Durchgangverkehrsanteil gemessen am ein- und ausfahrenden Verkehr am Stadtrand 13,1 %. Der Durchgangverkehrsanteil am Gesamtverkehrsaufkommen der Landeshauptstadt Potsdam ist weit geringer, da der Binnenverkehr in der durchgeführten Kordonzählung nicht erfasst werden konnte (Abb. 7). Von den erfassten 10 389 Kfz sind 674 Lkw/Lastzüge (Lz) und 42 Busse innerhalb von 24 Stunden durch das Stadtgebiet gefahren. Folglich ist der Anteil der Lkw/Lz am Durchgangsverkehr 6,5 % und der Anteil des Schwerverkehrs (Lkw+Lz+Bus) am Durchgangsverkehr 6,9 %.

Verkehr

Verkehrsbelastungen

Abb. 7 Gesamtverkehr und Verkehrsarten



Quelle: Landeshauptstadt Potsdam

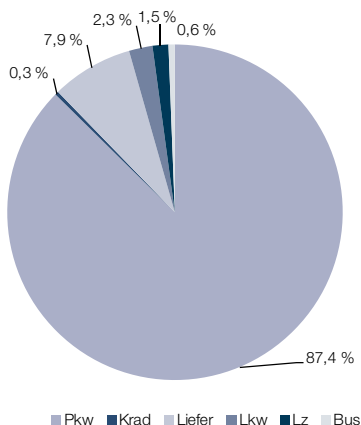
Im Bericht der Kordonzählung 2011 ist der Durchgangverkehrsanteil definiert als Summe der durchfahrenden ein- und ausfahrenden Fahrzeuge in Relation zur Summe der insgesamt ein- und ausfahrenden Fahrzeuge.

$$eDV[EV+AV](\%) = \frac{eDV[EV] + eDV[AV] \times 100}{\sum EV + \sum AV}$$

eDV[EV+AV]	= echter Durchgangverkehrsanteil (in %)
eDV[EV]	= Anzahl der durchfahrenden Fahrzeuge des einfahrenden Verkehrs
eDV[AV]	= Anzahl der durchfahrenden Fahrzeuge des ausfahrenden Verkehrs
EV	= einfahrender Verkehr
AV	= ausfahrender Verkehr
$\sum EV$	= Summe des einfahrenden Verkehrs
$\sum AV$	= Summe des ausfahrenden Verkehrs

Neben der gesamten Erfassung der ein- und ausfahrenden Verkehrsmengen am Stadtrand lassen sich der Kordonzählung auch Aussagen über die Fahrzeugarten und die Herkunft entnehmen.

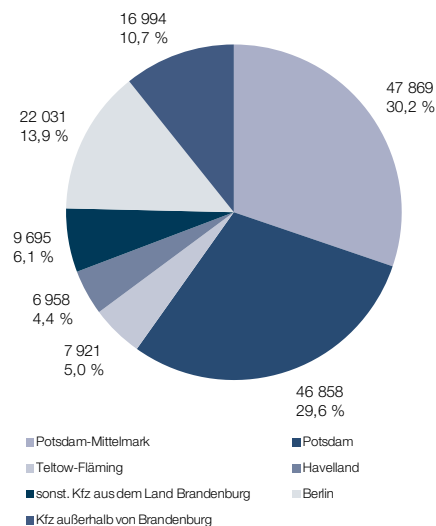
Abb. 8 Verteilung der Fahrzeugarten am ein- und ausfahrenden Verkehr



Quelle: Landeshauptstadt Potsdam

Anhand der Verteilung der Fahrzeugarten (Abb. 8) ist erkennbar, dass am Zähltag 87,4 % der ein- und ausfahrenden Fahrzeuge Pkw waren und nur 0,3 % der Fahrzeugart Krad zugeordnet werden konnten. Der Wirtschaftsverkehr, dem vor allem die Fahrzeugarten Lieferwagen, Lkw und Lastzüge zuzuordnen sind, beträgt rund 12 % am einfahrenden Verkehr. Es ist davon auszugehen, dass ein gewisser Anteil der Pkw ebenfalls dem Wirtschaftsverkehr (Handwerker, häusliche Pflegedienste, etc.) zuzuordnen ist: Eine Aussage über diesen Anteil ist jedoch nicht möglich. Knapp 1 % der Fahrzeuge sind Busse, die nicht weiter nach Reisebussen oder Bussen des ÖPNV unterschieden werden konnten.

Abb. 9 Herkunft der erfassten ein- und ausfahrenden Kraftfahrzeuge



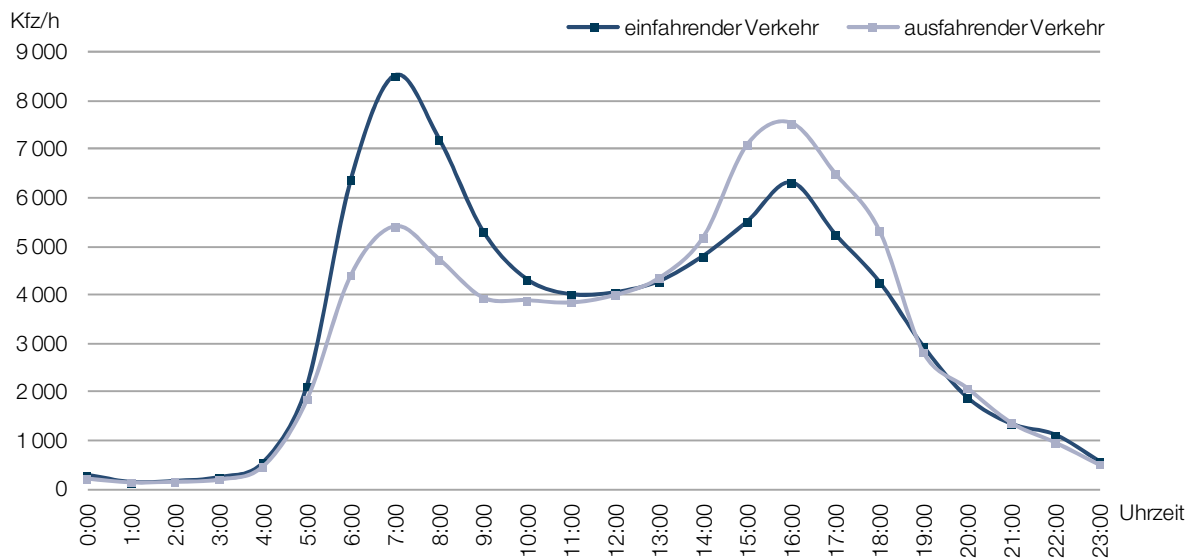
Quelle: Landeshauptstadt Potsdam

Von den in einem Zeitraum von 24 Stunden ein- und ausfahrenden Fahrzeugen am Potsdamer Stadtrand sind 75 % im Land Brandenburg gemeldet, wie in Abb. 9 zu erkennen ist. Den größten Anteil der ein- und ausfahrenden Kfz bildet die Gruppe des Landkreises Potsdam-Mittelmark mit 47 869 Kfz, gefolgt von einer fast gleichen Anzahl Potsdamer Autofahrer (46 858 Kfz). Weitere 14 % konnten der Herkunft nach der Nachbarstadt Berlin zugeordnet werden.

Verkehr

Verkehrsbelastungen

Abb. 10 Tagesganglinie des ein- und ausfahrenden Verkehrs (Summe aller Querschnitte) am Stadtrand



Quelle: Landeshauptstadt Potsdam

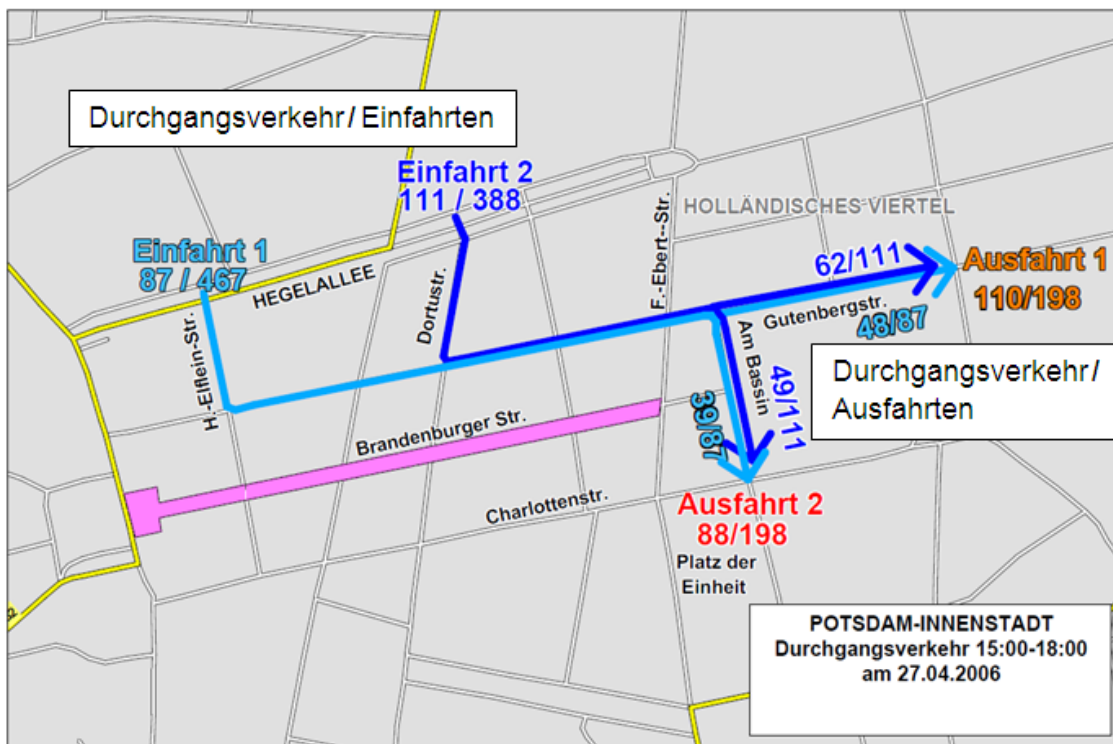
Anhand der Tagesganglinien des ein- und ausfahrenden Verkehrs am Stadtrand von Potsdam wird deutlich, dass Potsdam für den motorisierten Verkehr eine Einpendlerstadt ist, da der einfahrende Verkehr in den Morgenstunden weitaus höher ist als der ausfahrende Verkehr. Gegensätzliche Bewegungen sind in den Nachmittagsstunden zu beobachten, so dass dann die Auspendlerbewegungen stärker sind als die Einpendlerbewegungen. Ebenfalls ist aus Abb. 10 abzuleiten, dass die Pendlerbewegungen in den Morgenstunden zeitlich stärker konzentriert auftreten als in den Nachmittagsstunden (vgl. Abb. 1, Humboldtbrücke).

2.1.3 Kleinteiliger Durchgangsverkehr

Im Zusammenhang mit Anträgen aus der Stadtverordnetenversammlung sowie Bürgeranfragen wurden für einzelne städtische Teilbereiche bzw. Straßen Erhebungen zum kleinteiligen Durchgangsverkehr durchgeführt. Hierzu war es ebenfalls erforderlich, nach der Kennzeichenmethode vorzugehen, um die Fahrzeuge von der Einfahrt bis zur Ausfahrt nachverfolgen zu können. Um den Aufwand für das Zählpersonal zu reduzieren und aus datenschutzrechtlichen Gründen wurden jeweils nur der Anfang und die letzten drei Ziffern des Kennzeichens erfasst. Dies ist bei überschaubaren Verkehrsmengen für die erforderliche Genauigkeit ausreichend. Im Folgenden werden die Ergebnisse zweier Zählungen beispielhaft dargestellt:

Für den Innenstadtbereich wurde im April 2006 der Durchgangsverkehr von der Hegelallee durch die Gutenbergstraße zum Bassinplatz in den Nachmittagsstunden erhoben.

Abb. 11 Kleinteiliger Durchgangsverkehr Gutenbergstraße



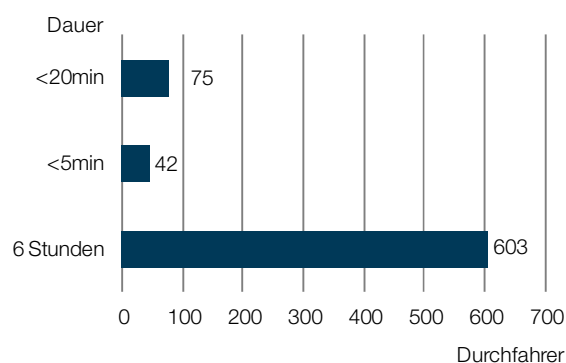
Quelle: Landeshauptstadt Potsdam

Aus Abb. 11 wird ersichtlich, dass von den insgesamt 855 (467+388) Fahrzeugen an den Einfahrten Hermann-Elfein-Straße und Dortustraße 198 Fahrzeuge (= 23 %) die Gutenbergstraße zur Durchfahrung genutzt haben. Von diesen fuhren 55 % (=110) in Richtung Hebbelstraße (Richtung Humboldtbrücke) und 45 % (=88) zum Platz der Einheit (Richtung Lange Brücke).

Nach den Umbaumaßnahmen zur Potsdamer Mitte (Landtagsbau) und der damit verbundenen Abhängung der Friedrich-Ebert-Straße von der Breiten Straße (seit 2008) findet in Richtung Lange Brücke kein Durchgangsverkehr mehr statt.

Die Anwohner im Bereich des Bornimer Hügels beklagten den Umstand, dass viele Autofahrer diesen zur Umfahrung der Potsdamer- und Rückertstraße nutzen würden. Eine daraufhin im September 2008 durchgeführte Durchgangsverkehrserhebung brachte folgende Ergebnisse:

Abb. 12 Kleinteiliger Durchgangsverkehr Hügelsweg in Potsdam Bornim



Quelle: Landeshauptstadt Potsdam

Abb. 12 verdeutlicht, dass in sechs gezählten Stunden lediglich 7 % (42) der eingefahrenen Fahrzeuge (603) den Hügelsweg innerhalb von 5 Minuten als „Schleichweg“ nutzten. Bei einer Durchfahrung von bis zu 20 Minuten muss davon ausgegangen werden, dass ein Ziel in diesem Gebiet aufgesucht wurde. Eine solche Fahrt kann dann nicht als Durchgangsverkehr qualifiziert werden.

Verkehr

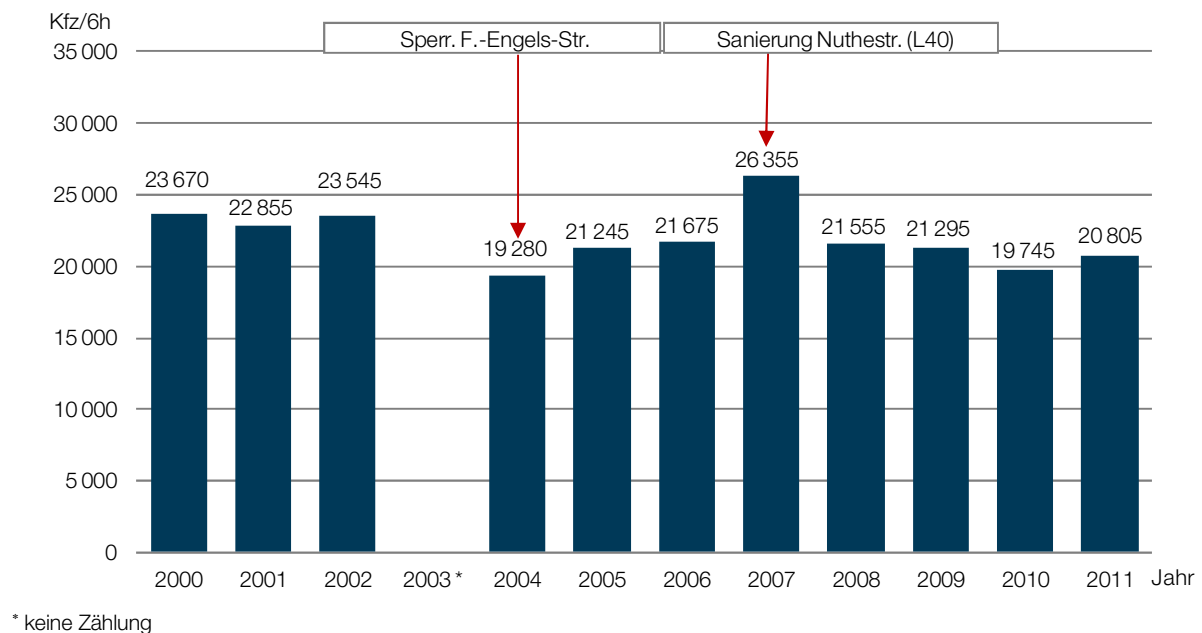
Verkehrsbelastungen

2.1.4 An Knotenpunkten

Für bedeutende Straßenkreuzungen der Stadt können Aussagen zur Kfz-Belastungsentwicklung über die vergangenen Jahre (vgl. Abb. 13 und 14) sowie zu Abbiegeströmen getroffen werden (vgl. Anhang 1: Strombelastungsplan Leipziger Dreieck). Die Ergebnisse dienen u. a. als Grundlage für einen Kfz-Belastungsplan des Potsdamer

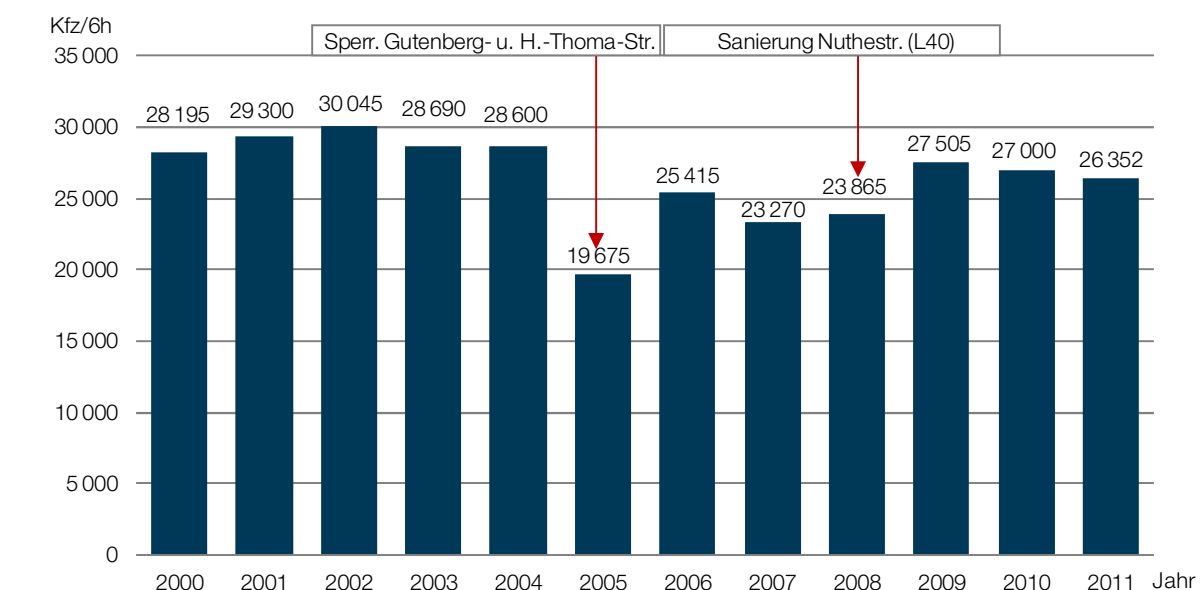
Straßennetzes, wie er zum Beispiel im StEK Verkehr (Analyse 2010) Anwendung findet. Aus diesem kann die durchschnittliche Tagesbelastung der wichtigsten Straßenzüge abgelesen werden (vgl. Anlage 2: Kfz-Belastungsplan). Weitere Informationen hierzu können im Bereich Stadtentwicklung-Verkehrsentwicklung eingeholt werden.

Abb. 13 Leipziger Dreieck



Quelle: Landeshauptstadt Potsdam

Abb. 14 Berliner Straße/Behlertstraße



Quelle: Landeshauptstadt Potsdam

2.2 Radverkehr

Der Radverkehrsanteil, gemessen anhand der Wege, die mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, beträgt 24,2 % im Binnenverkehr (Modal Split [=Verkehrsmittelwahl], SrV 2008). Dementsprechend hoch ist die Bedeutung des Radverkehrs in der städtischen Verkehrsplanung. Das Radverkehrsnetz wird ausgebaut, Einbahnstraßen werden für den Radverkehr in entgegengesetzter Fahrtrichtung geöffnet und der Ausbau der Abstellanlagen erfolgt.

Die Erfassung der Radfahrer anhand der Handzählungen des Bereiches Stadtentwicklung-Verkehrsentwicklung stellt prinzipiell kein Problem dar. Jedoch wird das Zählpersonal stark strapaziert, da auf Grund verschiedenster Ursachen (zum Beispiel Radwegsituation, Fahrbahnzustand, Verkehrsregeln, Wegebeziehungen u. a. m.) variantenreiche Fahrmöglichkeiten von den Radfahrenden kreiert werden. Dadurch bedingt, sowie infolge der Witterungsabhängigkeit, sind Erhebungen des Radverkehrs untereinander schwer vergleichbar und Entwicklungen lediglich an den Pegelzählstellen, wie den Havelbrücken erkennbar. Grundsätzlich lassen sich jedoch durch die Zählungen stark frequentierte Fahrradrelationen quantitativ belegen.

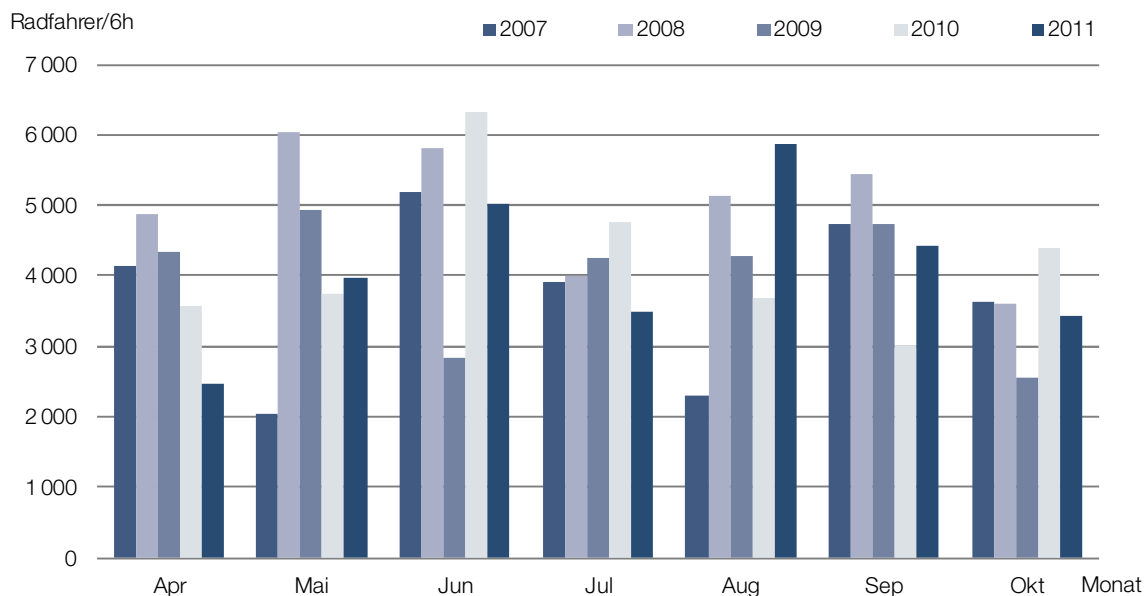
Der Querschnitt „Lange Brücke“ ist aufgrund seiner Lage im Stadtgebiet und unmittelbaren Nähe zum Haupt-

bahnhof Potsdam logischerweise auch der am stärksten von Radfahrern frequentierte Straßenabschnitt. In Abb. 15 ist das Radverkehrsaufkommen der Langen Brücke der Monate April bis Oktober von 2007 bis 2011 dargestellt. Diese Darstellung des Radverkehrsaufkommens erlaubt noch keine Rückschlüsse über die Gesamtentwicklung des Radverkehrs, da die Schwankungen des Radverkehrsaufkommens stark witterungsabhängig (Niederschlag, Temperatur etc.) sind.

Eine bessere Auskunft über die Entwicklung des Radverkehrs in Potsdam erhält man bei Analyse des Fahrradaufkommens über die Lange Brücke und die Humboldtbrücke. In den Abb. 16 und 17 ist der monatliche Erhebungswert von April bis Oktober im Zeitraum 2002 bis 2011 dargestellt. Durch die einheitliche Skalierung der Darstellung auf beiden Brücken wird einerseits die stärkere Nutzung der Langen Brücke durch Radfahrer deutlich. Andererseits ist auch anhand der Trendlinien ein stetiger Anstieg der Zahl der Radfahrer erkennbar.

Starke Radfahrerströme sind neben den erwähnten Brücken auch auf der Großbeerenstraße, Heinrich-Mann-Allee, Friedrich-Ebert-Straße, Zeppelinstraße und Breiten Straße zu registrieren.

Abb. 15 Radverkehrsaufkommen Lange Brücke 2007 bis 2011

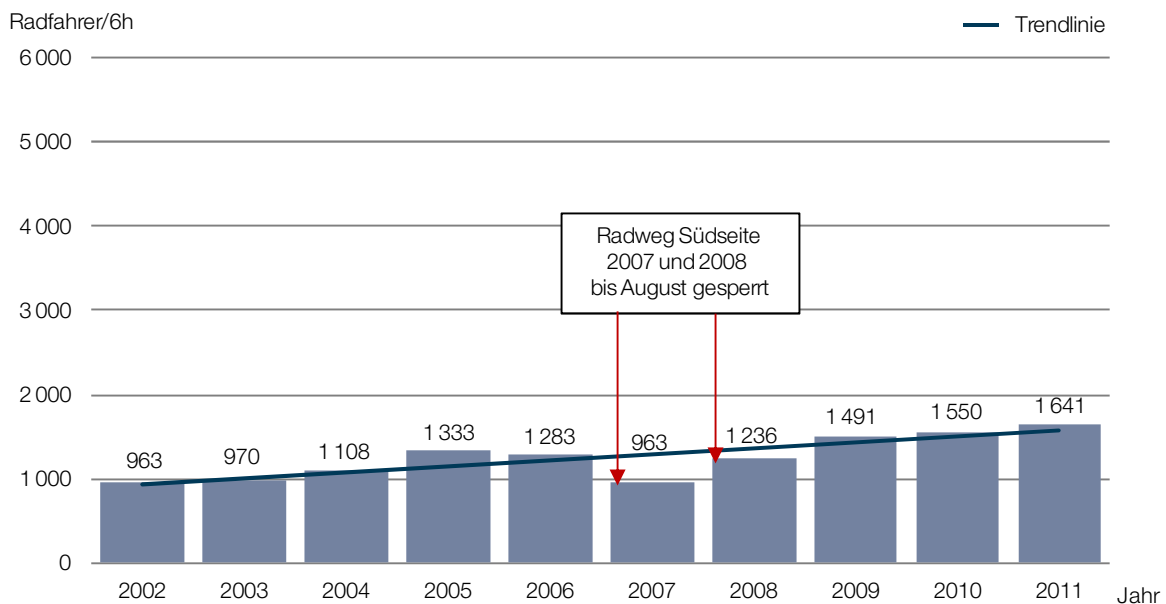


Quelle: Landeshauptstadt Potsdam

Verkehr

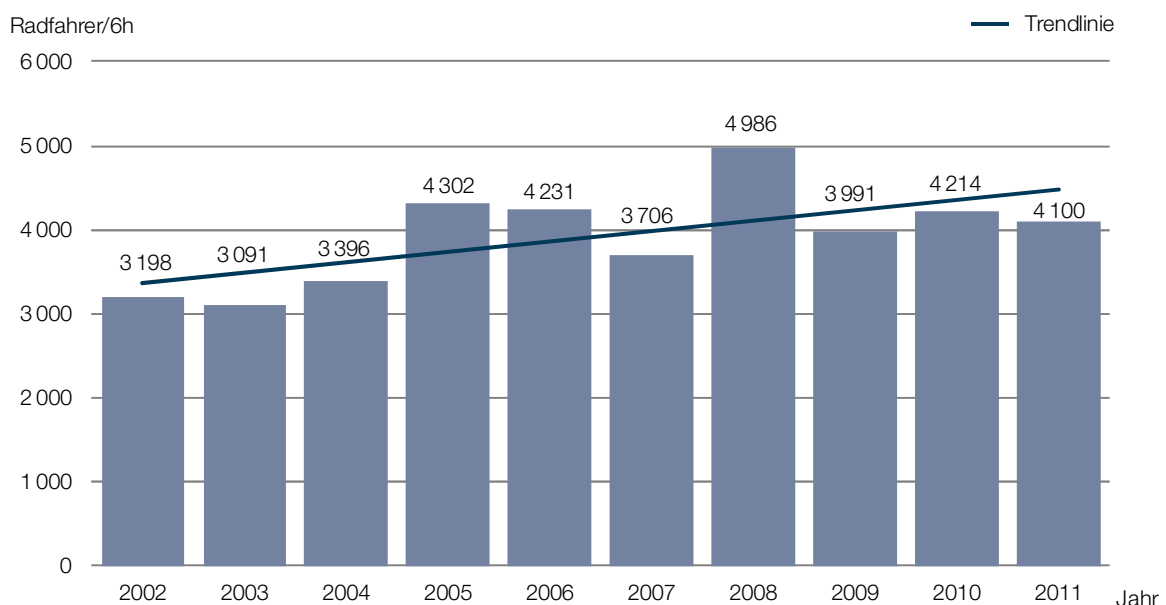
Verkehrsbelastungen

Abb. 16 Entwicklung Radverkehrsaufkommen auf der Humboldtbrücke 2002 bis 2011
(Mittelwert von April bis Oktober des jeweiligen Jahres in 6 Stunden)



Quelle: Landeshauptstadt Potsdam

Abb. 17 Entwicklung Radverkehrsaufkommen auf der Langen Brücke 2002 bis 2011
(Mittelwert von April bis Oktober des jeweiligen Jahres in 6 Stunden)

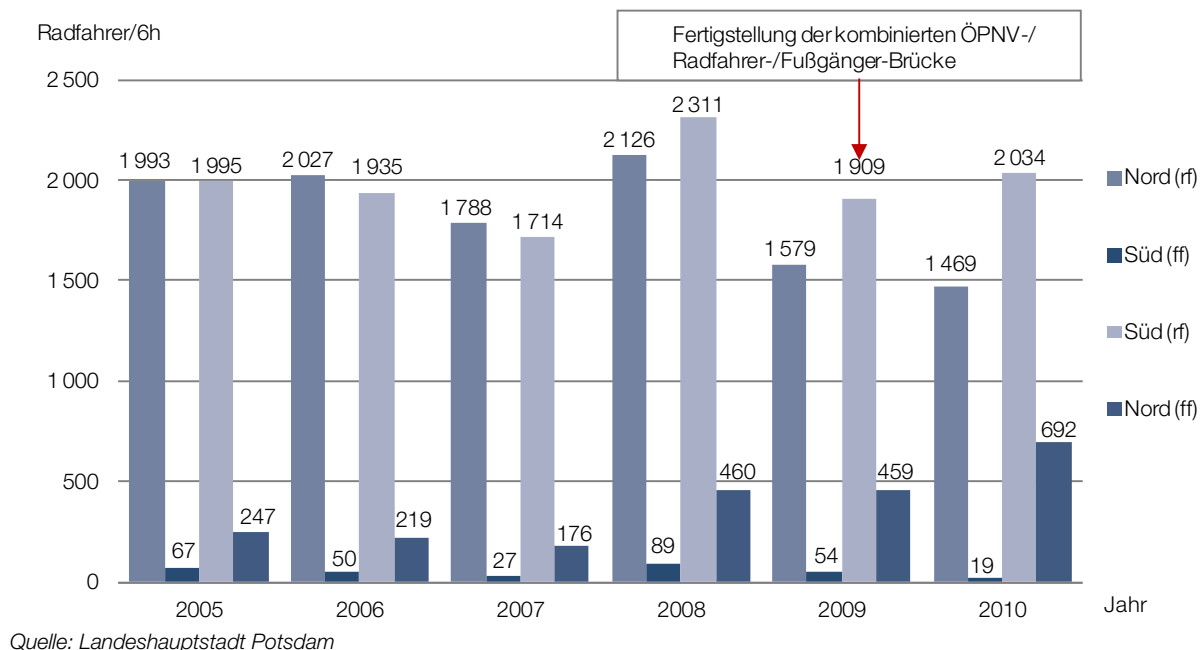


Quelle: Landeshauptstadt Potsdam

Auf beiden Seiten der Langen Brücke wurden auch stets die falschfahrenden Radfahrer erfasst (Abb. 18). Dabei stellte sich einerseits heraus, dass in 6 Stunden auf Grund der Lage zum Hauptbahnhof die Zahl der „Falschfahrer“ auf der inselzugewandten Seite (Nordseite) ca. viermal höher als auf der „Hafenseite“ war. Mit rund 10 % am Gesamtradverkehrsaufkommen auf dieser Seite war der Anteil sehr hoch und zeigte deut-

lich einen zwingenden Bedarf nach einem Zweirichtungsradweg, der schließlich mit dem Neubau der kombinierten ÖPNV-/ Rad-/ Fußgängerbrücke befriedigt werden konnte. Der Anteil der nun nicht mehr falschfahrenden Radfahrer stieg danach auf nahezu 25 % an. Damit hat eine Verlagerung des Radverkehrs von der „Hafenseite“ zur „Inselseite“ stattgefunden.

Abb. 18 Gegenüberstellung richtig - (rf) und falschfahrender (ff) Radfahrer auf der Langen Brücke 2005 bis 2010



2.3 Fußgängerverkehr

Diese Verkehrsart „ohne zusätzliches Vehikel“ ist bis auf wenige Ausnahmen allen Menschen ohne ökonomische Belastungen möglich. Der Großteil der Wege sind Fußwege, berücksichtigt man auch Zu- und Abfahrtwege zu anderen Verkehrsmitteln. Fast ein Viertel aller Wege der Potsdamer werden zu Fuß zurückgelegt (vgl. Abb. 28, S.21, SrV 2008). Schlussfolgernd ist davon auszugehen, dass die Nutzergruppe damit sehr viel heterogener ist als bei anderen Verkehrsmitteln.

Bisher weisen die Untersuchungen zum Fußgängerverkehr noch erhebliche Defizite auf, vor allem auch bei dessen Erfassung. Er wird ebenfalls nicht flächendeckend, sondern nur an einigen ausgewählten Stellen ermittelt. Zudem ist er, wie auch der Radverkehr, wetterabhängig und lässt sich nur schwer kanalisieren. Der Kfz-Verkehr fährt auf seinen dafür angelegten Straßen, die Straßenbahnen haben ihre Gleistrassen und der Fußgänger die Gehwege, die jedoch nicht immer straßenbegleitend sind. Ein Indiz für den Fußgängerverkehr schlägt sich im Stadtbild in Trampelpfaden nieder. Diese entstehen aufgrund nicht fußgängergerechter Planungen, da die Gehbeziehungen der Fußgänger häufig auf den kürzesten Weg orientiert sind. Insgesamt lassen sich die Gehbeziehungen der Fußgänger weder so einfach wie bei anderen Verkehrsteilnehmern

beschreiben, noch bewegt sich der Fußgänger im selben Maße achsenbezogen fort, wie dies beispielsweise bei Autofahrern der Fall ist. Bündelungen treten aufgrund der Geh-Weiten überwiegend bei kurzen Distanzen bzw. an Orten mit hoher Publikumswirkung auf.

In Potsdam wird der Fußgängerverkehr an der Langen Brücke (als wichtigste Verbindung zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt), einigen Knotenpunkten (Kreuzungen) und auch auf ausgewählten Uferwegen erfasst.

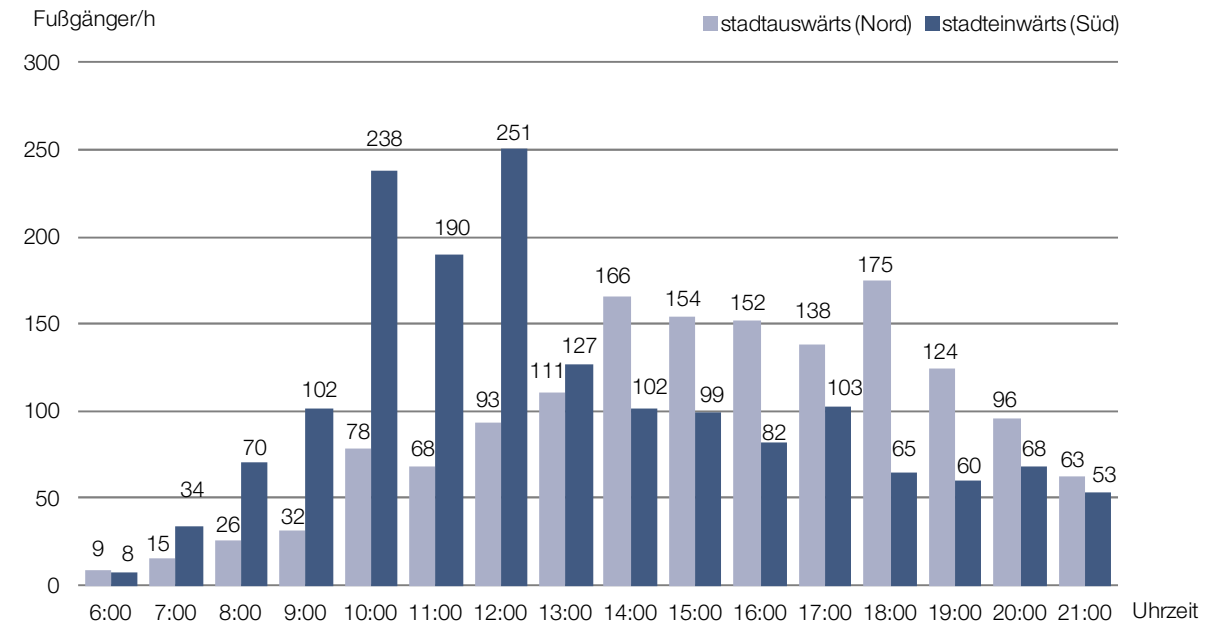
2.3.1 Fußgängerverkehr – Lange Brücke

In Abb. 19 wird deutlich, dass der Fußgängerverkehr in Abhängigkeit von der Tageszeit eine Richtungsabhängigkeit beim Überqueren der Langen Brücke, als einen Zugang zur Innenstadt, aufweist. An einem werktäglichen Donnerstagvormittag im Mai 2011 ist beispielsweise eine starke Dominanz der Fußgänger in Richtung Innenstadt erfasst worden, während am Nachmittag die Fußgängerströme in Richtung Hauptbahnhof gerichtet sind. Diese zeitliche Richtungsabhängigkeit konnte in weiteren 6-Stunden-Zählungen bestätigt werden. Insgesamt wurden im Zählzeitraum von 5:00 bis 21:00 Uhr (16 Stunden) 3 152 Fußgänger auf der Ostseite der Langen Brücke erfasst.

Verkehr

Verkehrsbelastungen

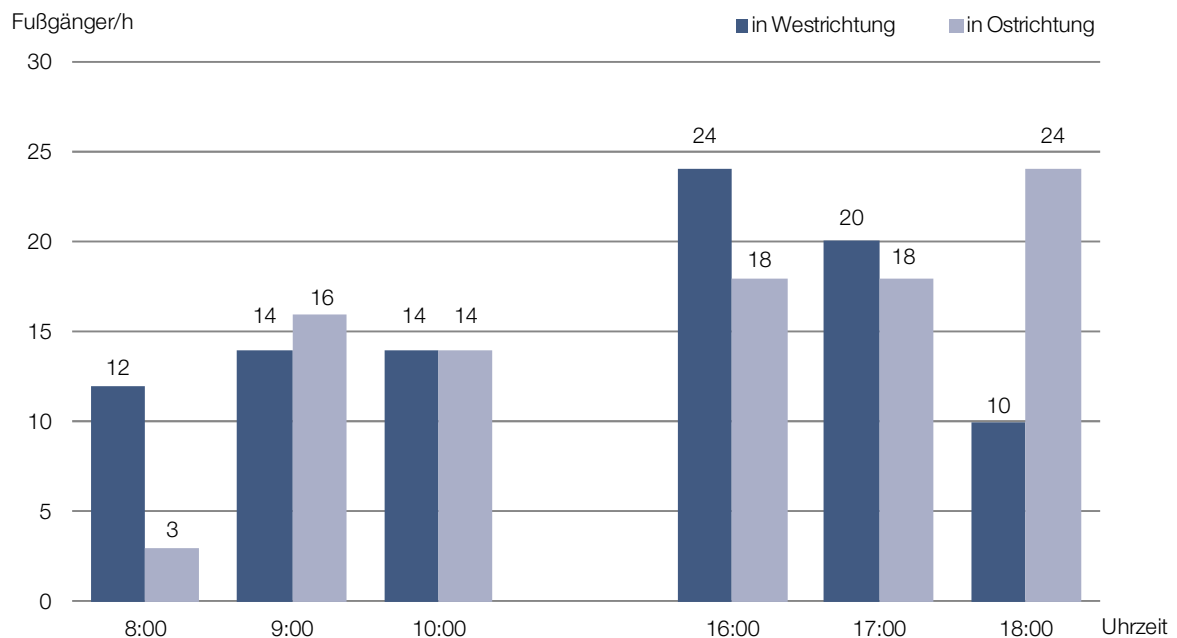
Abb. 19 Fußgängerverkehr über 16 Stunden auf der Langen Brücke (Ostseite)



Quelle: Landeshauptstadt Potsdam

2.3.2 Fußgängerverkehr – Hegelallee

Abb. 20 Fußgängerfrequenz auf der Hegelallee (zwischen Jägertor und Hermann-Elfein-Straße)



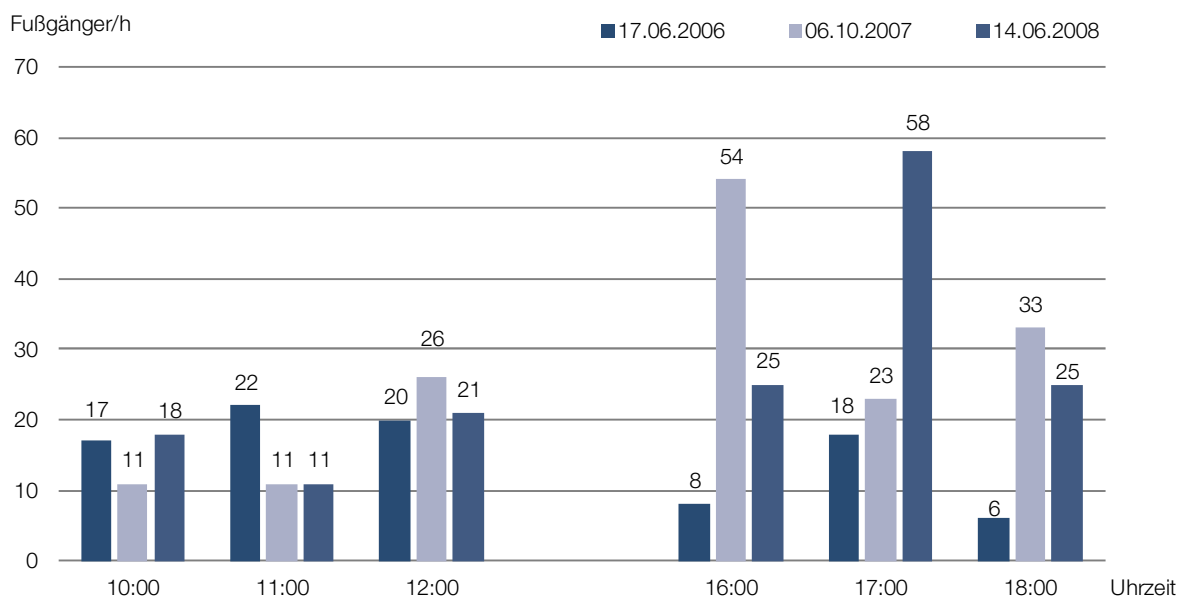
Quelle: Landeshauptstadt Potsdam

Auf der Hegelallee wurden im Jahr 2010 die Fußgänger zwischen Jägertor und Hermann-Elfein-Straße erfasst.

Es ist erkennbar, dass die Fußgängerfrequenz am Nachmittag im Gegensatz zum Vormittag zunimmt.

2.3.3 Fußgängerverkehr – Uferweg Griebnitzsee

Abb. 21 Fußgängererhebung am Uferweg Griebnitzsee



Quelle: Landeshauptstadt Potsdam

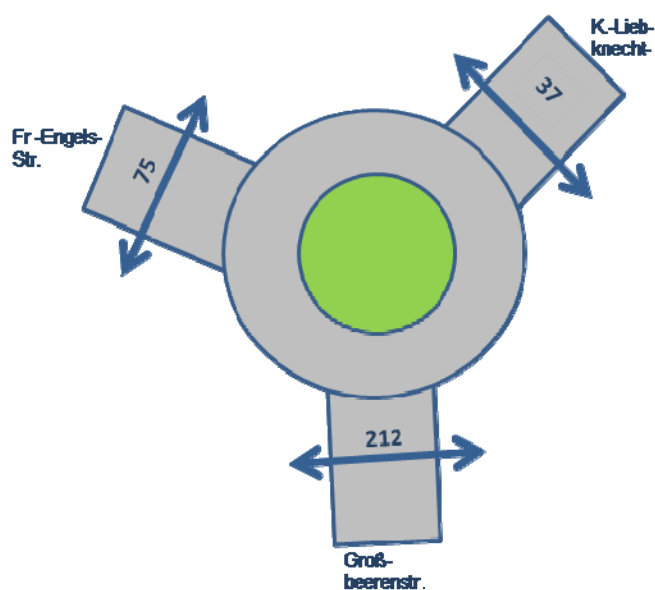
Neben den straßenbegleitenden Fußwegen im städtischen Bereich, gibt es noch von der Bebauung unabhängige Freizeitwege. Auch diese werden, um die Fußgängerfrequenzen abschätzen zu können, gezählt. Wie hier in Abb. 21 dargestellt, wurden in verschiedenen Jahren auch die Fußgänger auf dem zu dieser Zeit noch frei zugänglichen Uferweg am Griebnitzsee gezählt.

2.3.4 Fußgängerverkehr – Lutherplatz

Am Kreisverkehr Lutherplatz in Babelsberg konnten Fußgängerbeziehungen im Jahr 2009 durch eine 6-Stunden-Zählung erfasst werden (324 Fußgänger).

Die stärkste Fußgängerquerung befindet sich danach über die Großbeerenstraße mit 212 Fußgängern in sechs Stunden. Den geringsten Querungsbedarf gibt es über die Karl-Liebknecht-Straße (nur 11 %). Aufgrund der Lage des Bahnhofs Babelsberg ist davon auszugehen, dass die Fußgänger den Kreisverkehr stärker zum Bahnhof orientiert überqueren.

Abb. 22 Querungsbeziehungen der Fußgänger am Lutherplatz



Quelle: Landeshauptstadt Potsdam

Verkehr

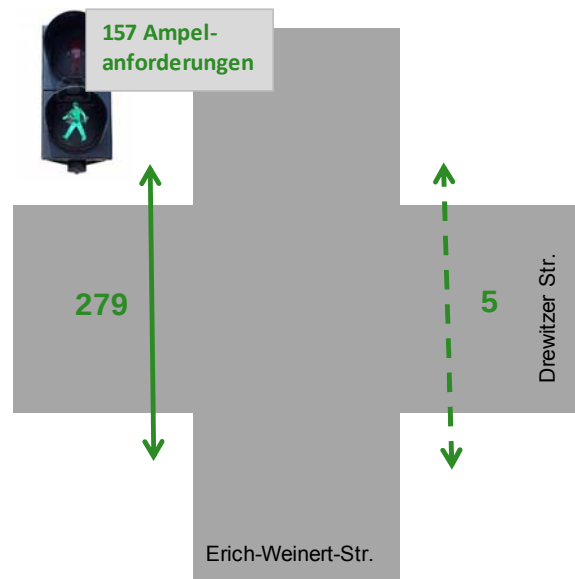
Verkehrsbelastungen

2.3.5 Fußgängerverkehr Querungen an Lichtsignalanlagen

Am Knotenpunkt Erich-Weinert-Straße/Drewitzer Straße wurden über einen sechsstündigen Zählzeitraum (7:00 bis 10:00 Uhr und 15:00 bis 18:00 Uhr) neben den querenden Fußgängern auch die Anforderungshäufigkeiten der Fußgänger an der Lichtsignalanlage erfasst. Die Drewitzer Straße ist auf der Westseite über eine Fußgängerlichtsignalanlage gesichert zu queren, wohingegen die Ostseite nur ungesichert gequert werden kann.

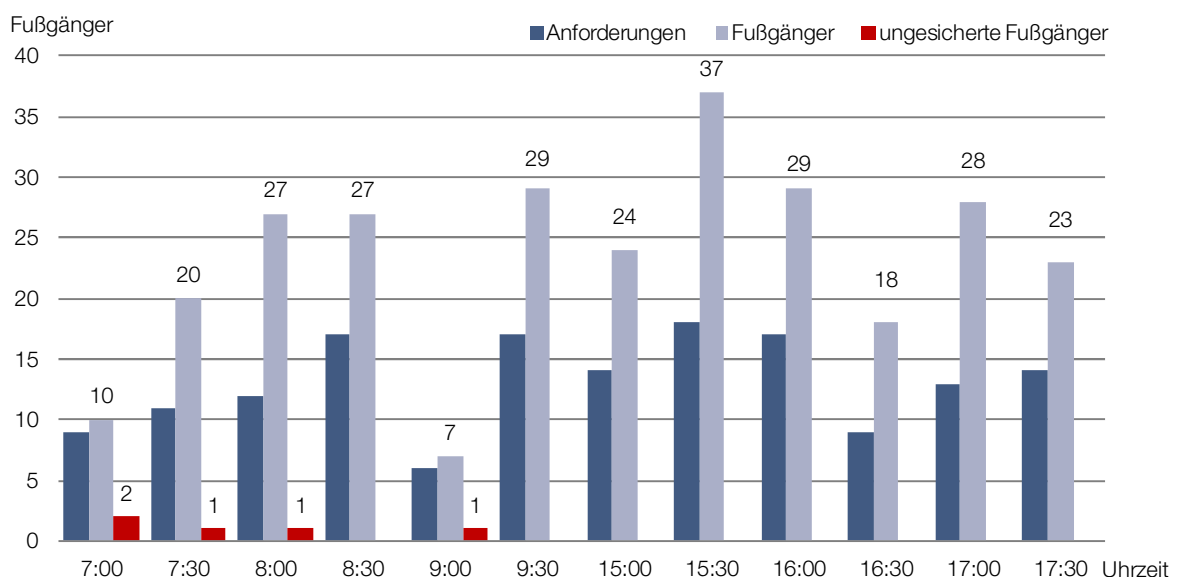
Die Erhebung in diesem Kreuzungsbereich zeigte, dass von insgesamt 284 querenden Fußgängern, 279 die sichere Querung über die Lichtsignalanlage wählten, während 5 Fußgänger ungesichert (konzentriert auf die Vormittagsstunden) über die Straße gingen. Die Querung an der ungesicherten Ostseite des betrachteten Kreuzungsbereiches in den Morgenstunden (Abb. 24) könnte hypothetisch auf Zeitdruck des Fußgängers bzw. zu langen Rot-zeiten an der Lichtsignalanlage und bewusstes Ignorieren der „Ampel“ bei „leerer“ Straße hindeuten

Abb. 23 Fußgängerquerungen Erich-Weinert-Straße/Drewitzer Straße



Quelle: Landeshauptstadt Potsdam

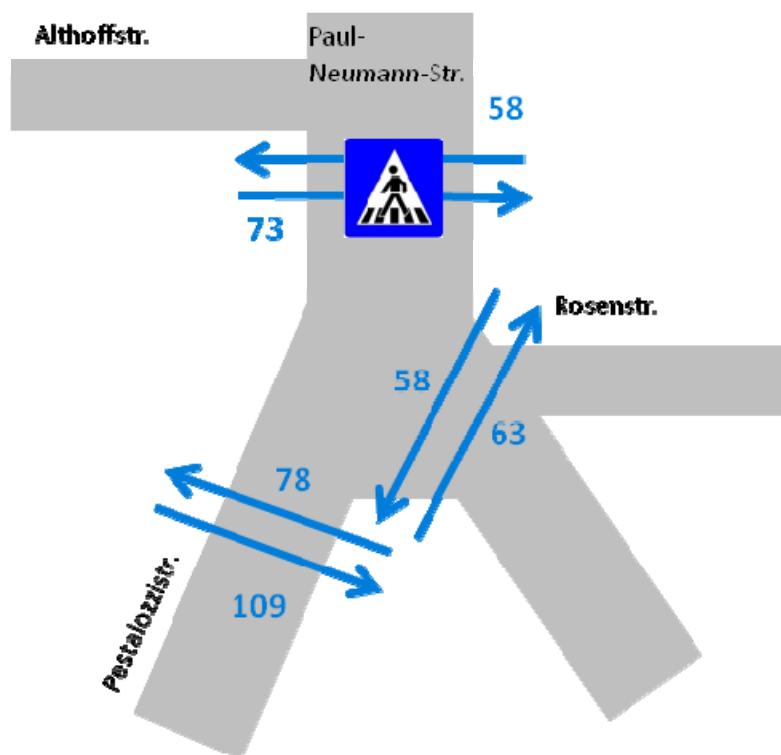
Abb. 24 Gesicherte und ungesicherte Fußgängerquerungen Erich-Weinert-Straße/Drewitzer Straße



Quelle: Landeshauptstadt Potsdam

2.3.6 Fußgängerverkehr – Kreuzungsbereich Paul-Neumann-Straße/Pestalozzistraße

Abb. 25 Kreuzungsbereich Paul-Neumann Straße/Pestalozzistraße/Rosenstraße



Quelle: Landeshauptstadt Potsdam

Im Rahmen einer Untersuchung zur Einrichtung eines „Shared Space“ wurden 2008 die Fußgängerbeziehungen (439 Fußgänger) im Kreuzungsbereich der Paul-Neumann-Straße/Pestalozzistraße und Rosenstraße im Zeitraum von 7:00 bis 10:00 Uhr und 15:00 bis 18:00 Uhr erfasst.

Dabei ist anhand der schematischen Darstellung in Abb. 25 zu erkennen, dass lediglich 30 % der Fußgänger eine gesicherte Querung im Zuge des Fußgängerüberweges über die Paul-Neumann-Straße nutzen. Dagegen nutzen 43 % aller querenden Fußgänger die Pestalozzistraße ungesichert.

Verkehr

Befragungsergebnisse zum Verkehrsverhalten

3 Befragungsergebnisse zum Verkehrsverhalten

Zur Betrachtung der Entwicklung wichtiger Mobilitätskennziffern der Bevölkerung wurde im Jahr 2008 die achte Verkehrsbefragung des Forschungsprojektes „SrV“ in ausgewählten Potsdamer Haushalten (Zufallsstichprobe) durchgeführt. Die kontinuierliche Anwendung des SrV in den Jahren 1977, 1982, 1987, 1991, 1994, 1998, 2003 und 2008 führte zu einer aussagekräftigen Zeitreihe, die eine unentbehrliche Voraussetzung für tragfähige verkehrsplanerische Konzepte ist, wie sie zum Beispiel im StEK Verkehr dargestellt werden.

Zu den wichtigsten Kennziffern zählen:

Mobilität

Motorisierung

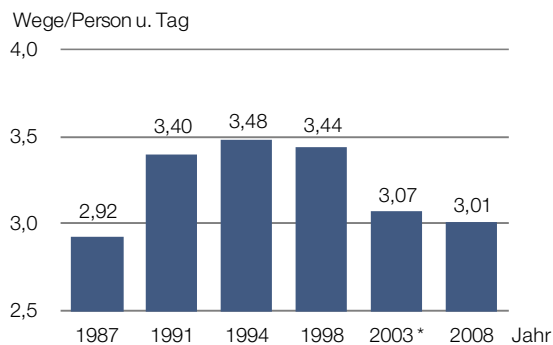
Verkehrsmittelwahl sowie

Quelle-Ziel-Beziehungen und Wegezwecke

Die Entwicklung der Mobilität der Potsdamer Bevölkerung sowie ausgewählte weitere Ergebnisse werden nachfolgend kurz dargestellt.

3.1 Mobilität

Abb. 26 Verkehrsaufkommen in Wege pro Person/Werktag (Entwicklung der Mobilität in Potsdam 1987 bis 2008 nach SrV)

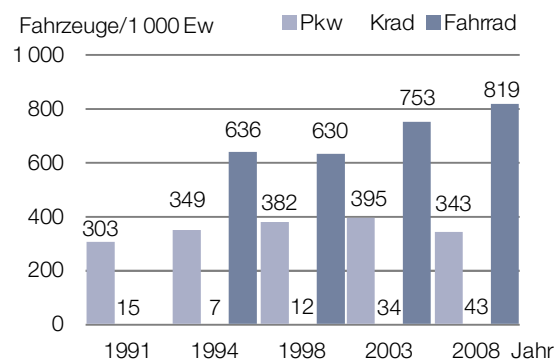


Quelle: Landeshauptstadt Potsdam, Grundlage SrV 1987-2008

Ausdruck für die Mobilität der Potsdamer ist das sogenannte „spezifische Verkehrsaufkommen“, das heißt die Anzahl der Wege pro Person und Werktag, die sich wie dargestellt entwickelten (vgl. Abb.26). Die Grafik zeigt deutlich die „nachzuholende“ Mobilität nach der deutschen Einigung in den neunziger Jahren und das Einpendeln auf ca. 3 Wege pro Einwohner und Tag ab Beginn des neuen Jahrtausends.

3.2 Motorisierung

Abb. 27 Fahrzeugbesitzentwicklung in Potsdam (SrV)

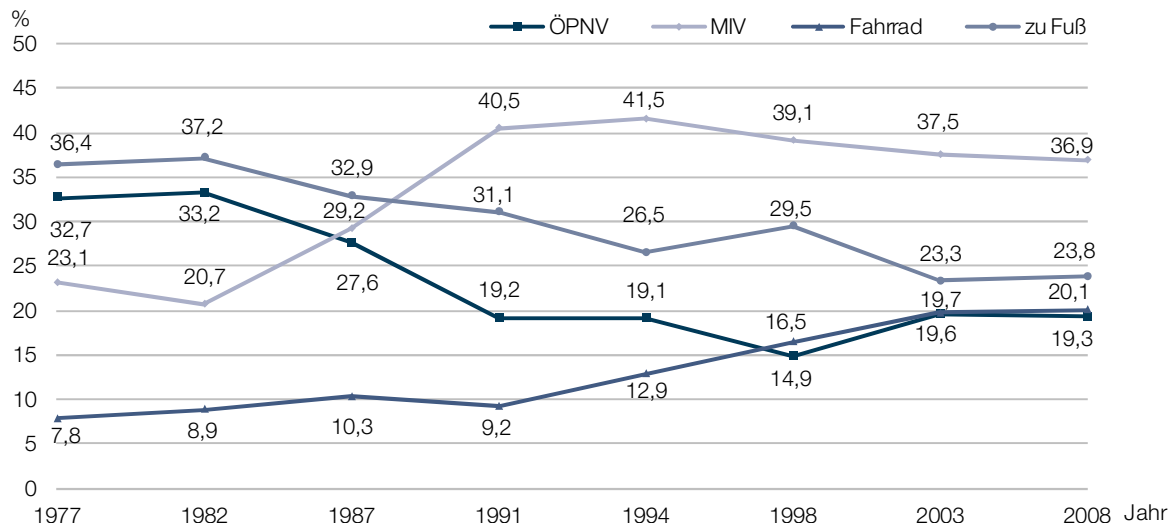


Quelle: Landeshauptstadt Potsdam, Grundlage SrV 1987-2008

Die private Motorisierung der Bevölkerung wird mit der Motorisierungskennziffer verdeutlicht, die 2008 bei sinkender Tendenz einen Wert von 343 Privat-Pkw/1 000 Ew in Potsdam erreichte. Diese Motorisierung ist nicht vergleichbar mit der Pkw-Bestandszahl aus Punkt 2.1 (2008 = 400 Pkw/1 000 Ew), da darin auch die gewerblich gemeldeten Pkw enthalten sind. Abb. 27 verdeutlicht die starke Zunahme beim Fahrradbesitz und den langsam wieder ansteigenden Besitz von Krafträdern.

3.3 Verkehrsmittelwahl

Abb. 28 Verkehrsmittelwahl (SrV)



Quelle: Landeshauptstadt Potsdam, Grundlage SrV 1987-2008

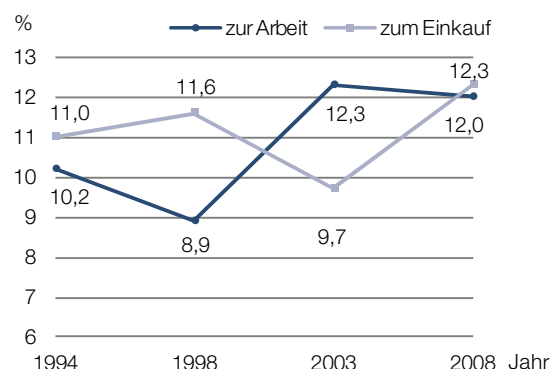
In den ersten Jahren nach der Vereinigung Deutschlands hat sich auch in Potsdam der prozentuale Anteil des MIV (Pkw-Fahrer, Mitfahrer, Moped, Krad) sehr stark erhöht (vgl. Abb. 28). Deutlich wird aber auch, dass dieser Anteil seit 1998 langsam, aber stetig sinkt (2008: rund 37 %). Entgegengesetzt verlief die Entwicklung des ÖPNV-Anteils (Tram-, Bus- bzw. Bahnfahrergäste). Von einem rund 33 %-igen Anteil bei der Verkehrsmittelwahl vor der Einigung Deutschlands ist dessen Anteil bis 1998 auf rund 15 % gesunken. In den nachfolgenden Jahren stieg er wieder an und stabilisierte sich auf rund 19 %. Bemerkenswert ist vor allem, dass fast die Hälfte (44 %) aller Wege der Potsdamer Bevölkerung an einem mittleren Werktag 2008 zu Fuß (24 %) oder mit dem Fahrrad (20 %) durchgeführt wurden. Dabei sind Fußwege unter 5 Minuten nicht enthalten. Der kontinuierliche Anstieg des Radverkehrs sowohl im Hinblick auf seinen Umfang als auch seinen Anteil am gesamten Personenverkehr ist beachtenswert. Dieser Trend dürfte einerseits mit gewandelten Einstellungen und Gewohnheiten (gestiegenes Umweltbewusstsein, Wandel zur Dienstleistungs- und Forschungsstadt, Schulsystem) zusammenhängen - andererseits mit erhöhten Preisen bei den anderen Verkehrsmitteln (Kraftstoff- und Fahrpreis) sowie mit verbesserter Infrastruktur für Radfahrer. Diese aus den Befragungen bis 2003 jeweils im Frühjahr ermittelten Werte schwanken im Laufe des Jahres. So ist im Winter in der Regel der Anteil der Radfahrer geringer und ein höherer Anteil der Potsdamer Bevölkerung nutzt in den Wintermonaten Tram und Bus („Umstieg“ vom Rad und Pkw zum ÖPNV).

3.4 Wegezwecke

In der Analyse der Wegezwecke (zur Arbeit, nach Hause, zum Einkauf, Freizeit, Schule/ Ausbildung u. a.) sind die verkehrlichen Auswirkungen des gesellschaftlichen Wandels deutlich erkennbar - besonders dann, wenn Berufs- und Einkaufsverkehr miteinander verglichen werden. Abb. 29 zeigt die Schwankungen des Anteils der Wege zur Arbeit und dessen Stabilisierung bis 2008 sowie bei den Wegen zum Einkauf eine entgegengesetzte Entwicklung bis hin zu einer Angleichung.

Die sich stetig erweiternden Einkaufsmöglichkeiten sind in Verbindung mit der dezentralen Lage neuer Einkaufszentren (Stern-Center, Baumärkte, Hauptbahnhof u. a.) auch Ursache für den Anstieg dieses Verkehrsanteils.

Abb. 29 Wegezwecke



Quelle: Landeshauptstadt Potsdam, Grundlage SrV 1987-2008.

Verkehr

Befragungsergebnisse zum Verkehrsverhalten

3.5 Sonstige Ergebnisse

Neben diesen Kennziffern liefert die Befragung des SrV 2008 weitere interessante Aussagen zur Pkw-Nutzung sowie zum ÖPNV:

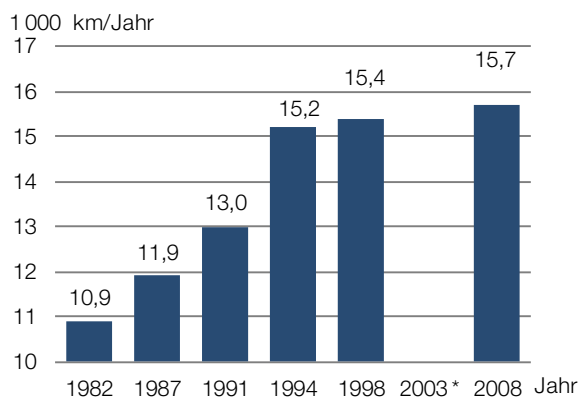
Nutzung der Pkw pro Tag	54%
Mobile Pkw-Fahrten	3,4 Fahrten/Tag
Entfernung pro Pkw-Fahrt	10,3 km
Besetzungsgrad pro Pkw-Fahrt	1,4 Pers./Pkw
Haushalte mit Garagennutzung	58%
Fahrleistung der Pkw (vgl. Abb. 30)	15 700 km/Jahr
Haltestellenentfernung bis 5 min	26 % zum Bus, 49 % zur Tram
Nutzung übertragbarer Fahrkarten des ÖPNV im Haushalt	20%

Wie Abb. 30 verdeutlicht, wächst die Jahresfahrleistung der Potsdamer seit 1994 nur um wenige Prozentpunkte und bleibt nahezu konstant bei rund 15 000 km/Jahr. Ebenso sind nachfolgende Ergebnisse der Befragung erwähnenswert:

81 % der Männer und 69 % der Frauen sind im Besitz einer Fahrerlaubnis. Bemerkenswert ist dabei jedoch, dass die Frauen in den letzten zehn Jahren aufgeholt haben: 1998 waren es dagegen nur 56 %, die eine Fahrerlaubnis besaßen.

In der Zusammenfassung aller am Tage durchgeführten Wege wurden, getrennt nach Verkehrsmittelgruppen, Tagesganglinien für einen durchschnittlich mittleren Werktag ermittelt (Abb. 31). Diese zeigen deutlich die Spitzenstunden auf (früh 7:00 bis 8:00 Uhr und nachmittags 15:00 bis 16:00 Uhr), die gemeinsam rund 20 % des Tagesverkehrs abbilden (früh 9,6 % und nachmittags 10,2 % aller Wege am Tag).

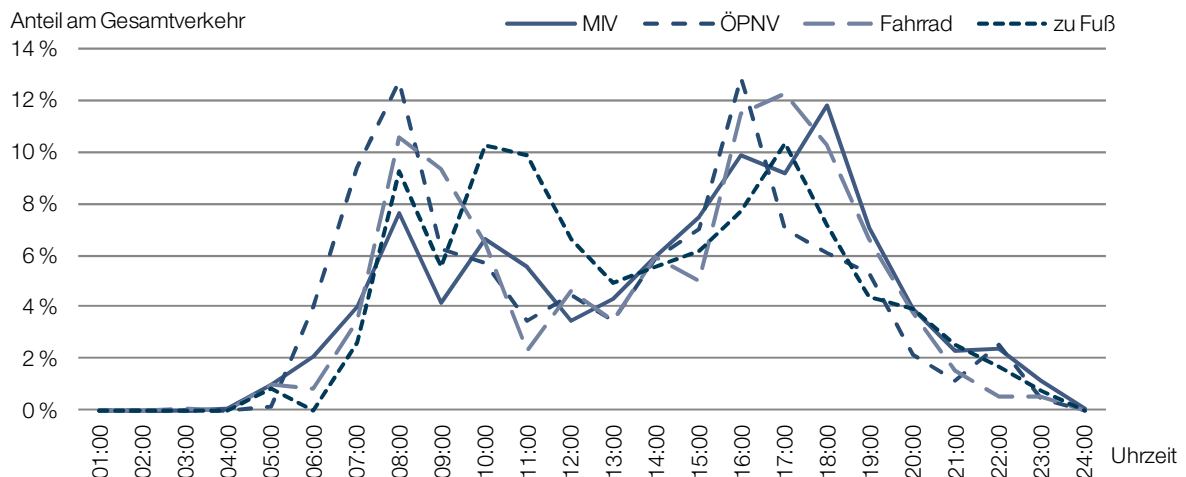
Abb. 30 Jahresfahrleistung privater Pkw in Potsdam



* keine Erfassung

Quelle: Landeshauptstadt Potsdam, Grundlage SrV 1987-2008

Abb. 31 Tagesgang des Gesamtverkehrs nach Verkehrsmittelgruppen



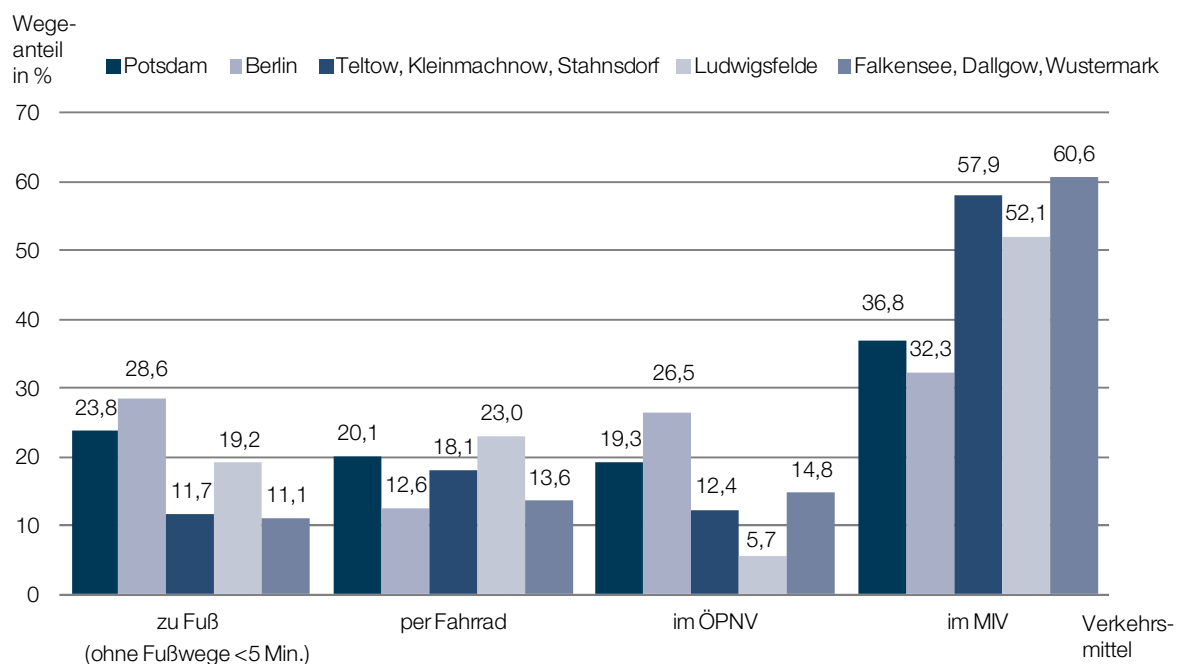
Quelle: Landeshauptstadt Potsdam, Grundlage SrV 1987-2008

4 Potsdams Modal Split im kommunalen Vergleich

Im Befragungsjahr 2008 hat sich die Zahl der teilnehmenden Städte und Kommunen an der Verkehrsbefragung (SrV) weiter erhöht (74 Städte und Ballungsräume). So konnten auch die Ergebnisse aus Berlin und seinem Verflechtungsbereich zum Vergleich herangezogen werden. Dabei wird zahlenmäßig deutlich, dass die ÖPNV-Nutzung

in Potsdam (19 %) und Berlin (fast 27 %) weit über der des Umlandes liegt. Die Anteile der Pkw-Nutzung in Berlin und Potsdam sind dagegen im Vergleich nur etwa halb so hoch. Beim Radverkehrsanteil belegt Ludwigsfelde den Spitzenplatz – was sicher aus der geringen ÖPNV-Nutzung resultiert.

Abb. 32 Modal Split im Regionalvergleich 2008



Quelle: Landeshauptstadt Potsdam, Grundlage SrV 1987-2008

Auch im deutschlandweiten Vergleich zu allen teilnehmenden Städten bzw. zu sogenannten Oberzentren mit weniger als 500 000 Einwohnern (vgl. Abb. 33) besitzt Potsdam hervorragende Werte in der Fahrrad- und ÖPNV-Nutzung. Bei diesem Vergleich wurde auch die Befragung zu „Mobilität in Deutschland“ (MID), die sich nicht nur auf die Städte allein bezieht, zurückgegriffen.

Bei beiden Erhebungen wurde Wert darauf gelegt, dass sie nach ähnlichem Muster durchgeführt wurden, um einen

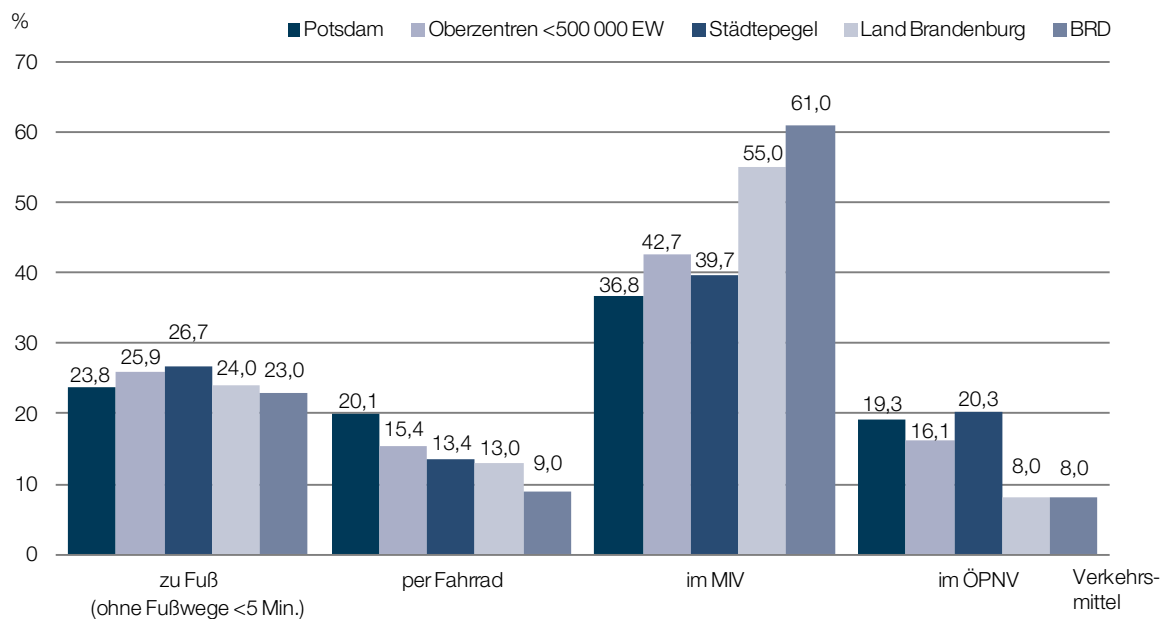
Vergleich zwischen ihnen zu ermöglichen. Dadurch konnten Vergleichswerte für das Land Brandenburg und die gesamte Republik in die Betrachtung einbezogen werden. Hierbei hebt sich Potsdam mit einem hohen Fahrradanteil hervor und besitzt im Gegensatz dazu den geringsten MIV-Anteil.

Aus diesen Vergleichen kann man den Schluss ziehen, dass Potsdam auf dem richtigen Weg zur Erreichung der anspruchsvollen Klimaziele ist.

Verkehr

Potsdams Modal Split im kommunalen Vergleich

Abb. 33 Potsdam im Deutschland – Vergleich Modal Split 2008 im Gesamtverkehr



Quelle: Landeshauptstadt Potsdam, Grundlage SrV 1987-2008

Alle Ergebnisse sind ausführlicher auf der Internetseite www.potsdam.de unter „Planen und Bauen, Verkehrsentwicklung“ nachzulesen, auf der sich auch ein von der TU Dresden erstellter „Mobilitätssteckbrief für Potsdam“ mit den wichtigsten Kennwerten befindet.

Die Landeshauptstadt Potsdam nimmt auch am Befragungsdurchgang 2013 des SrV teil, um dabei mittels einer höheren Stichprobenanzahl einerseits aussagefähigere Ergebnisse für Teilgebiete der Stadt und andererseits eine Fortschreibung der Ergebnisse aus dem Jahr 2008 zu erlangen.

Dies ermöglicht zudem eine Wirkungsanalyse im Hinblick auf die Verkehrsprojekte der Landeshauptstadt, wie z. B. die Umsetzung der Radverkehrsstrategie. Auch der Landkreis Potsdam-Mittelmark beteiligt sich mit den umliegenden Gemeinden an der SrV-Befragung 2013. Dadurch kann die Landeshauptstadt in die Lage versetzt werden, Ergebnisse hinsichtlich des Mobilitätsverhaltens der Pendler aus dem Umland auswerten zu können.

Anhang 1 Strombelastungsplan Leipziger Dreieck

