



**Landeshauptstadt
Potsdam**

Der Oberbürgermeister

Bereich Statistik/Berichtswesen

**Beiträge zur Statistik
und Stadtforschung**

Potsdam

Nr. VII/2001

Der Straßenverkehr in
der Stadt Potsdam
1995 bis 2000

Landeshauptstadt Potsdam
Der Oberbürgermeister
Zentrales Controlling, Organisations- und Informationsservice

Verantwortlich: Pfefferkorn, Detlef, Bereich Verkehrsplanung

Bearbeitung: Pfefferkorn, Detlef, Tel.: (03 31) 2 89-25 49

Verlag: Landeshauptstadt Potsdam,
Zentrales Controlling, Organisations- und Informationsservice,
Bereich Statistik/Berichtswesen

Druckerei: Landeshauptstadt Potsdam, Zentrale Dienste

Redaktionsschluss: 25. Juli 2001

Postbezug: Landeshauptstadt Potsdam
Zentrales Controlling, Organisations- und Informationsservice
14461 Potsdam

Direktbezug: Landeshauptstadt Potsdam
Zentrales Controlling, Organisations- und Informationsservice,
Bereich Statistik/Berichtswesen
Hegelallee 6-10, Haus 2
14467 Potsdam

Gebühr: 20,- DM (zuzüglich Versandkosten)

Quellen: Stadtverwaltung Potsdam

Statistischer Auskunftsdienst: Telefon: (03 31) 2 89-33 70
Telefax: (03 31) 2 89-12 51
e-Mail: Statistik@Rathaus.Potsdam.de

Zeichenerklärung

- = Angabe gleich Null
- 0 = Zahl ist kleiner als die Hälfte der verwendeten Einheiten
- . = Angabe liegt nicht vor oder Veröffentl. ist aus Datenschutzgründen nicht möglich
- ... = Angabe lag bei Redaktionsschluss noch nicht vor
- r = berichtigte Angabe
- p = vorläufige Zahl
- s = geschätzte Zahl
- X = Tabellenfach gesperrt, Aussage nicht sinnvoll
- darunter = teilweise Ausgliederung einer Summe
- davon = vollständige Aufgliederung einer Summe
- () = Aussagewert eingeschränkt, da der Wert Fehler aufweisen kann

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Quellenangabe gestattet.

Der Straßenverkehr in Potsdam 1995-2000

Zusammenfassung von Ergebnissen

INHALTSVERZEICHNIS	SEITE
1. Informationsgewinnung	1
1.1 Amtliche Statistik	2
1.2 Verkehrszählungen	2
1.3 Verkehrsbefragungen	2
2 Zusammenfassung wesentlicher Ergebnisse	3
2.1 Kfz-Bestand und Verkehrsunfälle	3
2.2 Verkehrsaufkommen	3
2.2.1 Kfz-Verkehr	3
2.2.1.1 Auf den Havelbrücken und der Nuthestraße	3
2.2.1.2 Am Stadtrand	6
2.2.1.3 An Knotenpunkten	9
2.2.1.4 Spezielle Erfassungen	10
2.2.1.4.1 Modal-split-Erfassung	10
2.2.1.4.2 Bahnübergänge	12
2.2.1.5 Erhebungen zum Ruhenden Verkehr (Parkplätze u.ä.)	14
2.2.2 Erhebungen bei Tram und Bus	15
2.2.2.1 Haltestelle Waldstraße	15
2.2.2.2 Haltestelle Hauptbahnhof bzw. Bf. Potsdam-Stadt	17
2.2.2.3 Nauener Tor	18
2.2.2.4 Holzmarktstraße	18
2.2.2.5 Bf. Griebnitzsee	19
2.2.3 Radverkehr	19
2.2.4 Fußgänger-Aufkommen	20
2.3 Befragungsergebnisse zum Verkehrsverhalten	22
2.3.1 Mobilität	22
2.3.2 Motorisierung	23
2.3.3 Verkehrsmittelwahl	23
2.3.4 Quelle – Zielbeziehungen	24
2.3.5 Wegezwecke	24
2.3.6 Sonstige Ergebnisse	25
Verzeichnis der Abbildungen und Bilder	26
Allgemeine Begriffe und Abkürzungen	26

Der Straßenverkehr in Potsdam 1995 - 2000

Zusammenfassung von Ergebnissen

Diese Ausgabe stellt eine Fortsetzung und auch Ergänzung zu dem im Heft 1/1995 erschienenen Beitrag „Der Straßenverkehr in Potsdam“ dar.

1. Informationsgewinnung

Ziel der Verkehrsplanung in einer Stadt ist es, mittels Verkehrsanalysen ein Abbild des Verkehrszustandes zu schaffen und darauf aufbauend die Entwicklung des Stadtverkehrs so zu beeinflussen, dass die Belastung durch den Verkehr ohne Einschränkung der Mobilität reduziert und der Verkehr stadtverträglich gestaltet wird. Datengrundlagen hierfür sind

1. amtliche Statistiken (Kfz-Bestand, Verkehrsunfälle)
2. Verkehrszählungen (fließender und ruhender Verkehr) und
3. Verkehrsbefragungen (System repräsentativer Verkehrsbefragungen, KONTIV)

Die daraus gewonnenen Daten sind wesentliches Grundgerüst für die Verkehrsanalyse und -prognose im zur Zeit erarbeiteten Verkehrsentwicklungsplan.

1.1 Amtliche Statistik

Aus der amtlichen Statistik der Stadt Potsdam sind quartalsweise (Quartalsbericht) sowie aus dem Jahresbericht die aktuellen Zahlen zum Kfz-Bestand und den Verkehrsunfällen verfügbar.

Die Kfz-Bestandszahlen geben Auskunft über den Stand und die Entwicklung der Motorisierung der Bevölkerung.

1.2 Verkehrszählungen

Die seit 1968 anhaltende regelmäßige Erfassung des fließenden Verkehrs an bedeutenden Straßenquerschnitten und Kreuzungen ist Grundlage für die mengenmäßige Abbildung des Verkehrszustandes.

Darüber hinaus wurden durch die Abteilung Verkehrsplanung des Stadtplanungsamtes Sondererhebungen zum Durchgangsverkehr, Ruhenden Verkehr, Rad- und Fußgängerverkehr sowie zum öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) u.a. veranlaßt.

1.3 Verkehrsbefragungen

In Zusammenarbeit mit der TU Dresden werden seit 1977 in regelmäßigen Abständen Befragungen zum Verkehrsverhalten der Potsdamer Bevölkerung durchgeführt. Die aus der 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 1998 statt.

2. Zusammenfassung wesentlicher Ergebnisse

2.1 Kfz-Bestand und Verkehrsunfälle

Da diese Ergebnisse Bestandteile der regelmäßigen Veröffentlichungen des Amtes für Statistik sind, wird hier nur auf zusammenfassende Zahlen und die Trenddarstellung zurückgegriffen:

Tabelle1 Entwicklung des Pkw- Bestandes 1992 -1999

Potsdam	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
				Anzahl				
Einwohner	138 618	139954	137 322	135 600	133 563	130 958	128 113	127 653
Pkw	52 962	61 536	63 608	62 679	61 421	60 176	58 788	57 904
Pkw-Besatz je 1000 Einw.	382	439	463	462	460	460	459	454

Quelle: Amt für Statistik, Stadtforschung und Wahlen

Aus Tabelle 1 wird ersichtlich, dass nach starker Zunahme des Kfz-Bestandes anfangs der 90er Jahre der Höhepunkt 1994 erreicht wurde und sich danach ein leicht rückläufiger Trend abzeichnet. Betrachtet man diese Entwicklung im Zusammenhang mit der Einwohnerzahl stellt man fest, dass die Pkw-Motorisierung (Pkw-Besatz) mit der Abnahme der Einwohnerzahl trotzdem nahezu konstant geblieben ist.

Tabelle 2 Verkehrsunfälle 1991- 1999

Merkmal	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
					Anzahl				
Straßenverkehrsunfälle insgesamt	¹⁾ 7 512	5191	5947	5 733	5 945	6 073	6 035	5 684	5 877
Verunglückte insgesamt	1 552	676	698	700	678	736	771	643	738
Getötete	76	15	15	8	12	12	4	6	5

Quelle: siehe Tabelle 1 ¹⁾ Angaben beziehen sich auf Stadt-undLandkreis

Die Unfallzahlen in Tabelle 2 zeigen nach steigender Tendenz ab 1997 endlich wieder eine rückläufige Entwicklung an, die 1999 leider wieder endete (baustellenbedingt?...). Detaillierte Auswertungen zu dieser Thematik finden sich in folgenden Veröffentlichungen des Amtes für Statistik:

Quartalsbericht IV/95, IV 98; Statistischer Informationsdienst 4/ 96, 3/97.

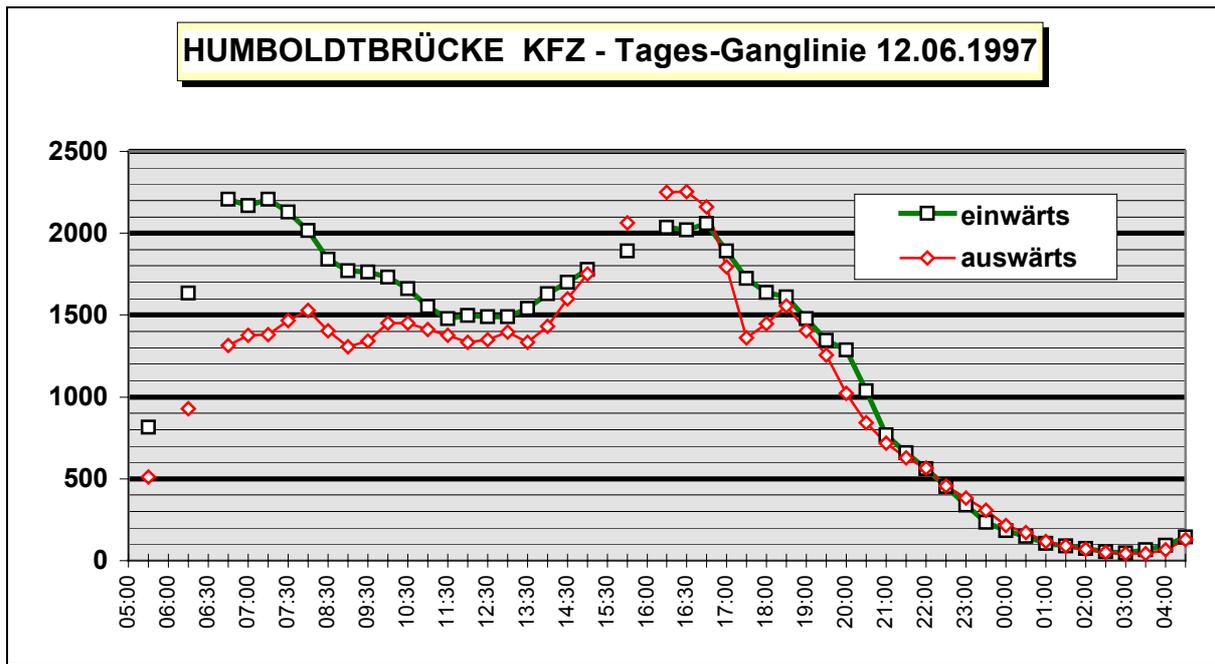
2.2 Verkehrsaufkommen

2.2.1 Kfz-Verkehr

2.2.1.1. Auf den Havelbrücken und der Nuthestraße

Das Verkehrsaufkommen lässt sich am eindeutigsten mittels der in **1.2** erwähnten Verkehrszählungen erfassen. Wichtige „Barometer des Verkehrs“ sind die Havelbrücken (Lange Brücke , Humboldtbrücke, Glienicker Brücke), die Ausfallstraßen (Nuthestraße, B1, B2, B273 usw.) und die Straßen innerhalb des Stadtzentrums. Dabei können die Kfz-Belastungen im Tages-, Wochen- und Jahresverlauf sowie in ihrer Entwicklung über die Jahre hinweg dargestellt werden. Ausgewählte Beispiele mögen dies belegen:

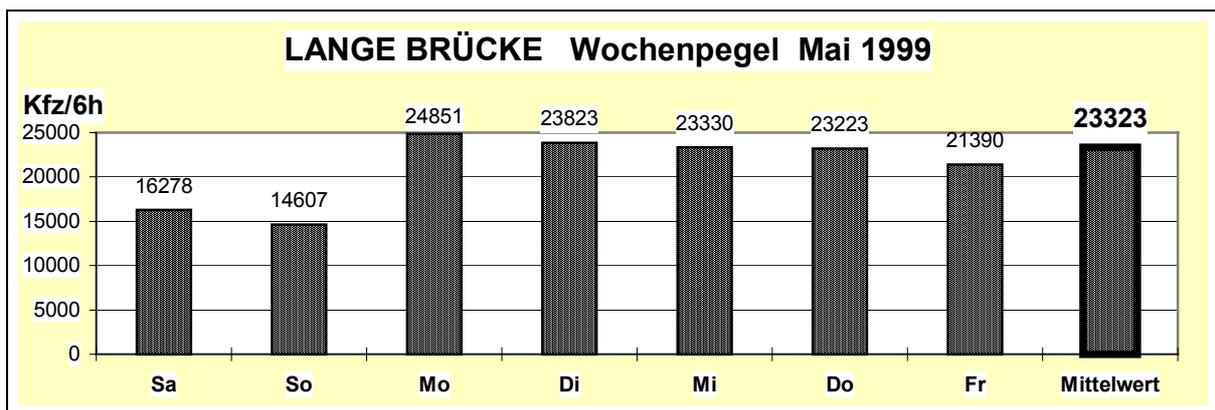
Abbildung 1



In **Abbildung 1** wird erkennbar, dass der Flutverkehr 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.). Nachmittags ist die Tendenz durch die Überlagerung von Einkaufs- und Freizeitverkehr nicht so extrem zu verzeichnen.

Weiterhin wird das starke Anwachsen des Kfz-Aufkommens ab 6.⁰⁰ Uhr deutlich, das „Tal“ zwischen 10.⁰⁰ Uhr und 15.⁰⁰ Uhr sowie das stetige Absinken nach 18.⁰⁰ Uhr unterhalb der „Tal“-Werte.

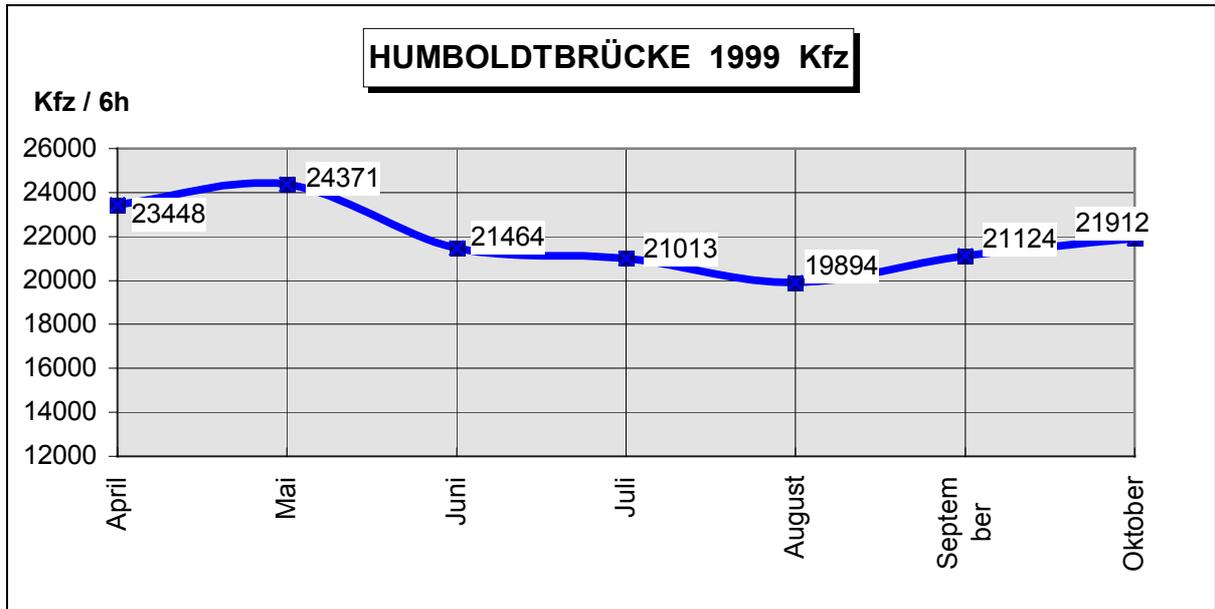
Abbildung 2



Der Wochenpegel in **Abbildung 2** verdeutlicht das nahezu identische Fahrzeugaufkommen von Montag bis Donnerstag, die fallende Tendenz bereits am Freitag zum Wochenende hin (!) sowie das um ca. 1/4 geringere Aufkommen am Samstag und um ca. 1/3 reduziert am Sonntag.

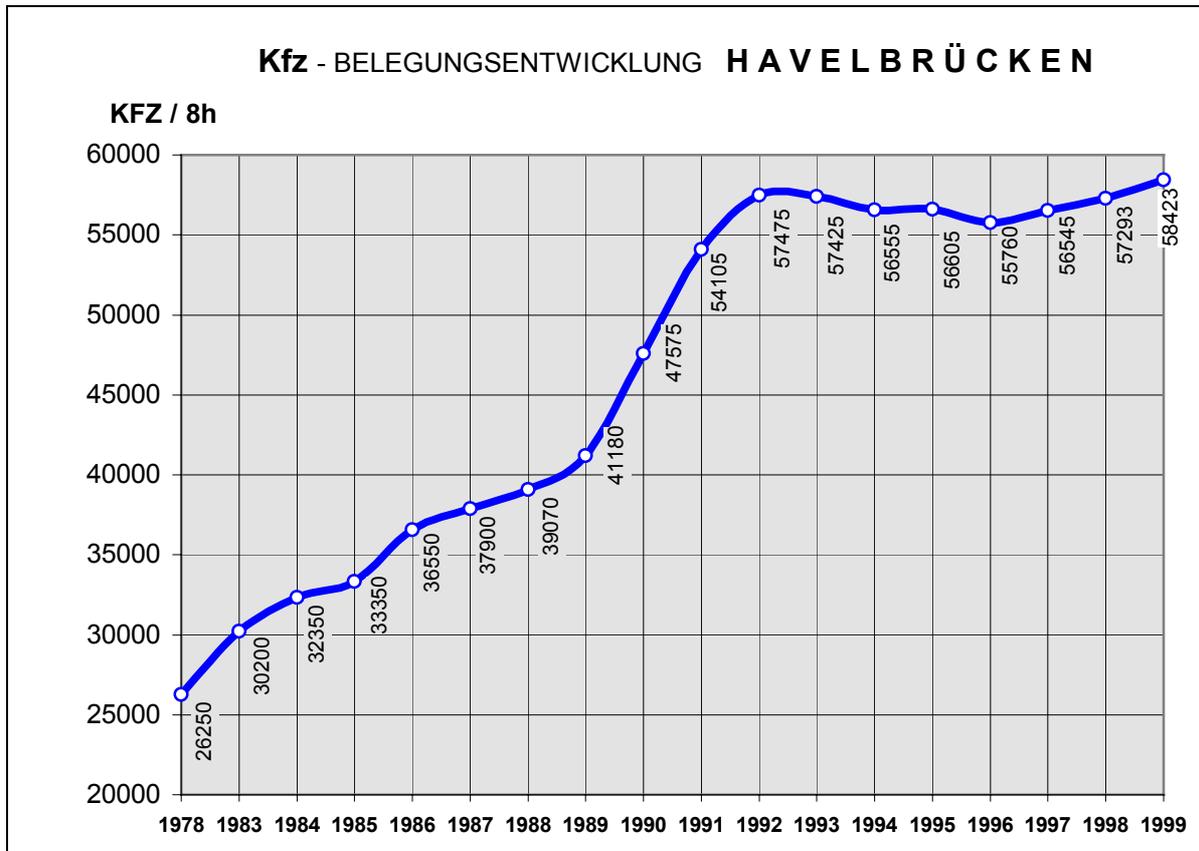
Da die Verkehrszählungen bislang noch manuell durchgeführt werden, ist die Jahreshanglinie in **Abbildung 3** (siehe folgende Seite) auf die Monate April bis Oktober beschränkt. Es wird hier deutlich, dass (trotz der etwas verzerrten Darstellung) der Kfz-Verkehr in den Ferienmonaten um mehr als 10% absinkt, vor allem im August, dem brandenburgischen Ferienmonat.

Abbildung 3



Wie sich der Kfz-Verkehr auf den Havelbrücken (Lange Brücke und Humboldtbrücke) insgesamt entwickelt hat macht die **Abbildung 4** deutlich:

Abbildung 4



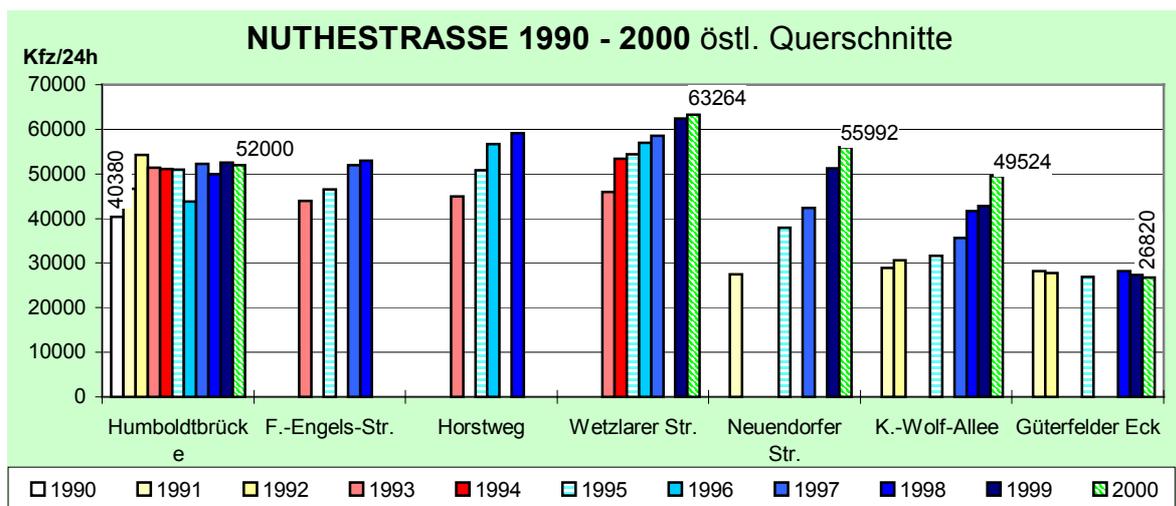
Bis zur Wende gab es eine durchschnittliche jährliche Steigerungsrate von 3,5%, dann ab 1990 bis 1992 eine jährliche Steigerung von ca. 15% die dann von 1993 bis 1996 stagnierte (zahlreiche Baustellen im Brückenbereich). Seit 1997 wächst das Aufkommen wieder um durchschnittlich 1,5%/Jahr.

Das sieht in anderen Stadtteilen ganz anders aus:

Starke Steigerungsraten im Bereich von neu gebauten Wohnvierteln (Altes Rad, Kirchsteigfeld) und Einkaufszentren aber rückläufige Tendenzen dort, wo ein Bevölkerungsrückgang und Arbeitsstättenabbau stattfand (Schlaatz, Waldstadt, Industriegebiet Rehbrücke).

Als eine der wichtigsten Verkehrsadern in der Stadt fungiert die Nuthestraße, deren Verkehrsaufkommen an den Einspeisungspunkten regelmäßig erfaßt wird. Interessant ist hierbei - und das verdeutlicht **Abbildung 5**, dass außer im Bereich der Humboldtbrücke eine stetige Zunahme des Kfz- Aufkommens registriert wird. Besonders deutlich zeigt sich dies zwischen Neuendorfer Straße und Konrad-Wolf-Allee nach dem im Oktober 1996 das Stern-Center und 1999 ein Teil sowie Anfang 2000 die gesamte neue Autobahnanschlussstelle der A115 / Nuthestraße in Betrieb genommen wurde. Die Verlegung dieser Anschlussstelle von der Großbeerenstraße zur Nuthestraße hat in diesem Gebiet die Verkehrsströme so gravierend verändert, dass im östlichen Abschnitt der Großbeerenstraße nur noch die Hälfte (12600 Kfz [2000] zu 25300 Kfz [1995]) des ursprünglichen Aufkommens anzutreffen ist. Rund 12 000 Kfz von der A115 kommend (75% aus Berlin, 25% vom Berliner Ring) haben Potsdam zum Ziel. Augenscheinlich wird auch, dass die Nuthestraße zwischen Neuendorfer Straße und Horstweg die höchste Verkehrsbelastung aufweist (rund 63 000 Kfz/Tag im Jahr 2000).

Abbildung 5



Auf Grund der zahlreichen Baumaßnahmen an der B1 (Zeppelinstraße) und der B2 (Nedlitzer Straße) und der damit verlagerten Verkehrsströme sind Aussagen zur Entwicklung bezüglich dieser Ausfallstraßen z.Z. nicht möglich!

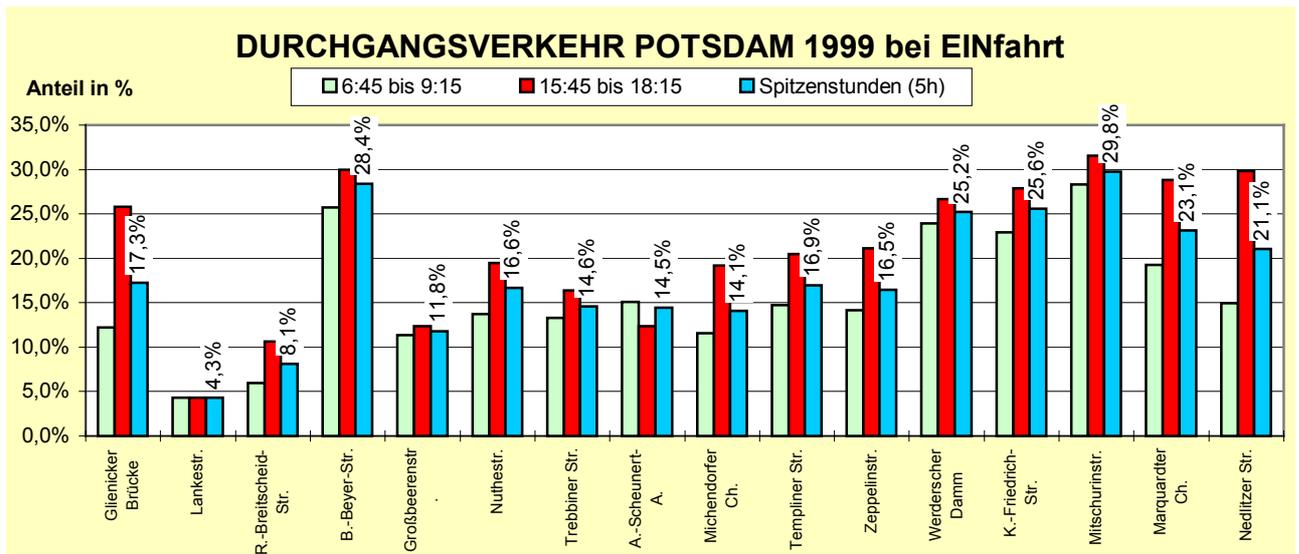
2.2.1.2 Am Stadtrand

Ein viel strapaziertes Thema in der Öffentlichkeit stellt die Frage nach der Größe des Durchgangsverkehrs dar. Dieser läßt sich einerseits mittels einer Befragung oder mit der Erfassung von Kennzeichen erheben. Letztere wurde in Zusammenarbeit mit der Fachhochschule Potsdam (FHP) im Sommer 1999 an 16 Ausfallstraßen der Stadt durchgeführt. Als Durchgangsverkehr werden alle Verkehrsströme verstanden, die die Stadt in Gänze durchfahren, das heißt deren Quellen und Ziele außerhalb der Stadt liegen. Aus Gründen des Datenschutzes wurden nur Buchstaben und Ziffern ohne Ortskennung per Tonbandprotokoll erfaßt (Wahrscheinlichkeit identischer Zeichenkombinationen gering!). Die Auswertung der

Kennzeichenerfassung wurde ebenfalls durch die FHP vorgenommen. Mittels dieser konnten auch die Verkehrsbeziehungen zwischen den einzelnen Erfassungsstellen ermittelt und dargestellt werden (vgl. **Anlage, Bild 1**).

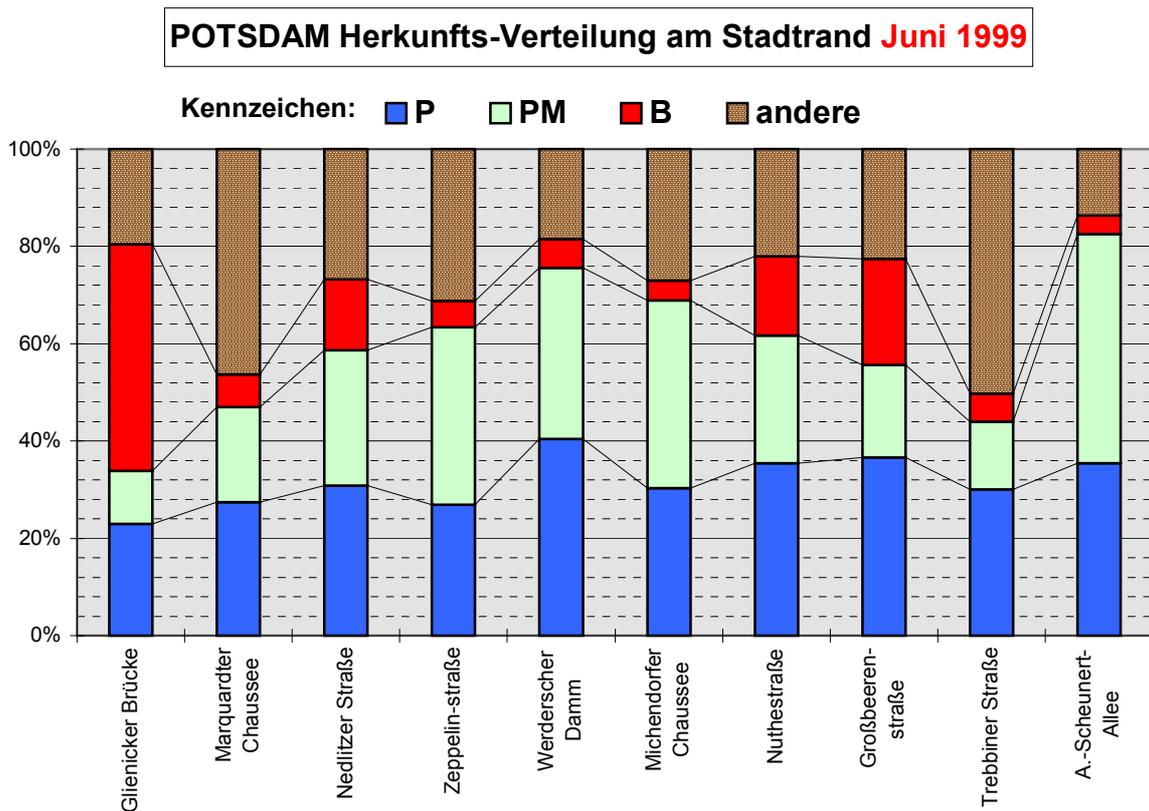
Als Ergebnis dieser Erhebung konnte bezüglich des an allen Zählstellen einfahrenden Verkehrs ein Durchgangsverkehrsanteil am Stadtrand von 17,7% festgestellt werden. Die Anteile an den einzelnen Zählstellen schwanken sehr stark um diesen Mittelwert (vgl. **Abbildung 6**).

Abbildung 6



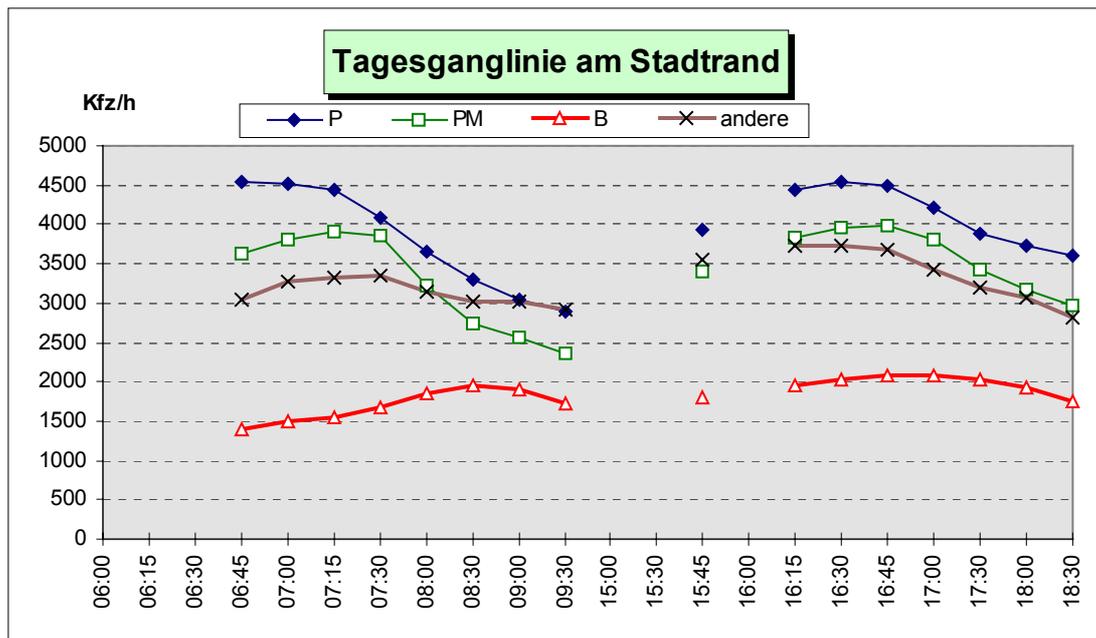
Da im Zuge dieser Erhebung der Binnenverkehr (das durch die Potsdamer innerhalb der Stadt erzeugte Verkehrsaufkommen entspricht ca. 45%) nicht erfaßt wurde, reduziert sich der Durchgangsverkehrsanteil bezüglich des Gesamtverkehrs in der Stadt auf 6%.

Abbildung 7



Durch eine gleichzeitig vorgenommene eigene Erhebung, bei der lediglich nach vier Herkunftskategorien unterschieden wurde (Kennzeichen P, PM, B und „andere“) kann als Ergebnis in **Abbildung 7** dargestellt werden, woher die erfaßten Fahrzeuge stammen. Erklärlich ist dabei, dass die Berliner an der Glienicker Brücke, Kfz mit „anderen“ Kennzeichen an der B273 (Marquardter Chaussee: „HVL“) und Trebbiner Straße („TF“), das „PM“-Kennzeichen an der B1 (Zeppelinstraße), der B2 (Michendorfer Chaussee) und A.-Scheunert-Allee (Rehbrücke!) dominieren. Der starke Potsdamer Anteil an der Großbeerenstraße und Nuthestraße deutet auf die vorherrschende Pendelbeziehung nach Berlin hin. Die Tagesganglinien am Stadtrand (vgl. **Abbildung 8**) machen den anderen Arbeitszeitrhythmus der („West“-)Berliner deutlich: Deren „Früh“-Spitzenstunde beginnt erst 8.30 Uhr (sonst 6.30 Uhr!).

Abbildung 8



Am Stadtrand insgesamt beträgt der Anteil Potsdamer („P“) rund 30%, der Landkreise 53% („PM“=27%) und der Berliner 15%.

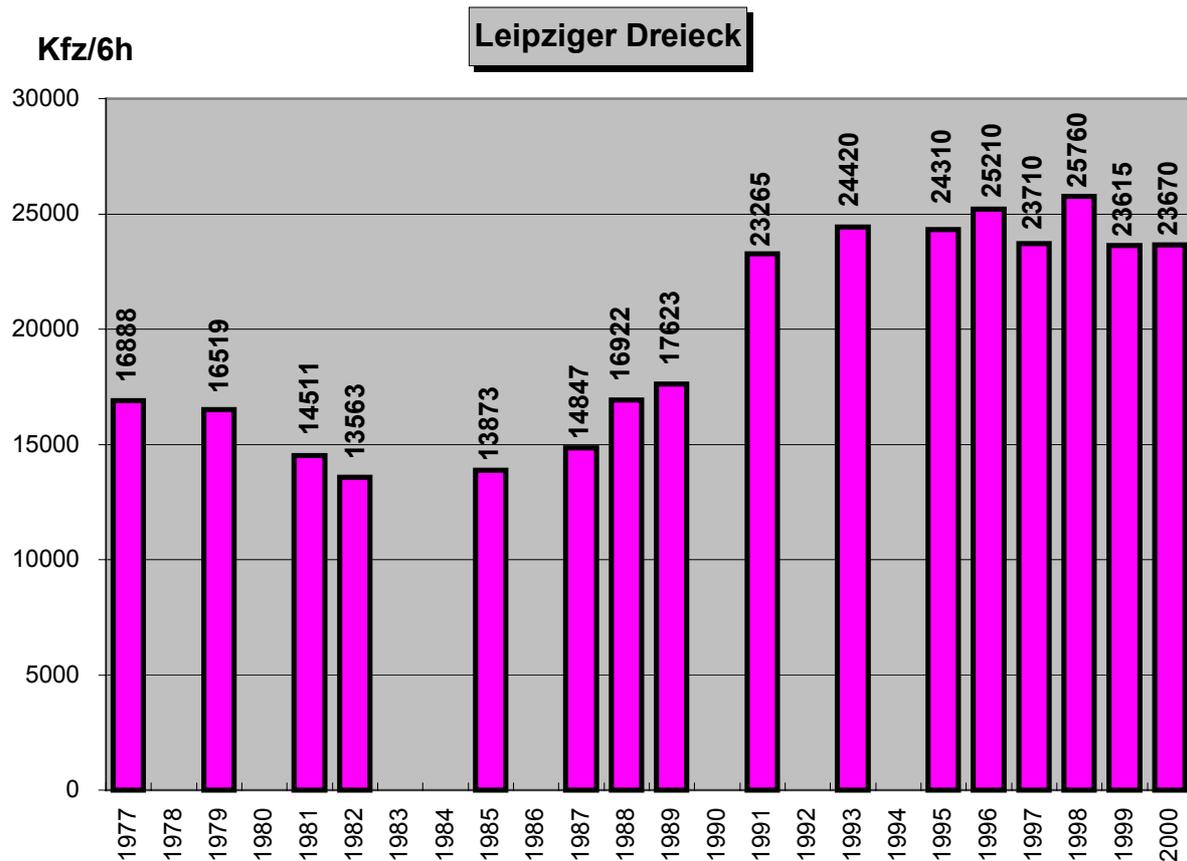
Mit dieser kurzgefaßten Darstellung der Erhebungsergebnisse wird nur ein Teil des umfangreich vorhandenen Datenmaterials wiedergegeben.

2.2.1.3. An Knotenpunkten

Für die wichtigsten Straßenkreuzungen der Stadt können Aussagen zur Kfz-Belastungsentwicklung über die vergangenen Jahre (vgl. **Abbildung 9**, Beispiel Leipziger Dreieck, *nächste Seite*) sowie zu Abbiegeströmen getroffen werden (vgl. Strombelastungsplan in der **Anlage, Bild 2**). Die Ergebnisse werden in einem Kfz-Belastungsplan für das Potsdamer Straßennetz zusammengefaßt, aus dem die durchschnittliche Tagesbelastung der wichtigsten Straßenzüge abgelesen werden kann (vgl. hierzu **Anlage, Bild 3**).

Informationen hierzu können in der Abteilung Verkehrsplanung des Stadtplanungsamtes eingeholt werden. Darüber hinaus werden Erhebungen zu speziellen Themenkomplexen durchgeführt.

Abbildung 9



2.2.1.4. Spezielle Erfassungen

2.2.1.4.1. Modal-split-Erfassung

Für die Verkehrsplanung sehr bedeutend ist die Aussage zum sogenannten MODAL-SPLIT (das heißt: wieviel Bürger benutzen welche Verkehrsmittel für bestimmte Zwecke, z.B. zur Arbeit, zum Einkauf usw.), um verkehrspolitische Entscheidungen vorbereiten zu helfen. Generell wird dabei nach den Anteilen der Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel (ÖPNV), des motorisierten Individualverkehrs (MIV), des Fahrradverkehrs sowie auch nach zu Fuß zurückgelegten Wegen unterschieden. Normalerweise werden diese Daten aus Befragungen gewonnen (zum Beispiel SrV, KONTIV), können aber auch an Querschnitten ausgesuchter Verkehrsachsen direkt erfaßt werden.

So wurde im Mai 1999 eine "Total"erhebung an der Langen Brücke (über 6 Stunden) vorgenommen: neben Fußgängern, Radfahrern, Kraftfahrzeugen wurde auch die Anzahl der Insassen in Straßenbahnen, Bussen und PKW ermittelt, die nachfolgend dargestellte Ergebnisse brachten (vgl. **Abbildungen 10,11, 12 auf der nächste Seite**):

Abbildung 10

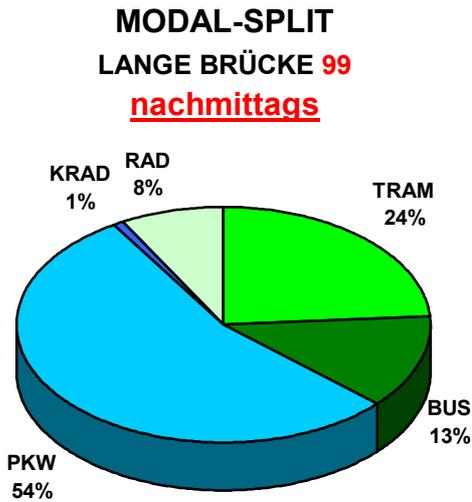
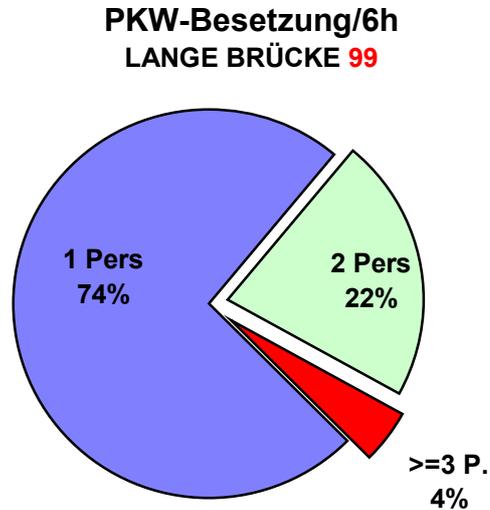


Abbildung 11



Der in **Abbildung 10** erkennbar ungewöhnlich hohe Anteil (37%) der mit Bus und Tram fahrenden Personen resultiert aus der Tatsache, dass sich auf der Lange Brücke die Linien des ÖPNV konzentrieren. Auf der Humboldtbrücke wäre solch hoher Anteil nicht erreichbar (nur 2 Tramlinien, keine Buslinie!). Auf Grund dessen ist dieser Modal-split nicht repräsentativ für das gesamte Stadtgebiet!

Bemerkenswert in **Abbildung 11** ist der sehr hohe Anteil von PKW, die nur mit einer Person besetzt sind (in 6 Stunden=74%), wobei dieser Anteil früh noch höher (80%) und nachmittags bei 68% liegt. Den höheren Besetzungsgrad am Nachmittag (Einkaufs- und Freizeitverkehr) veranschaulicht sehr plastisch die Tagesganglinie in **Abbildung 12**.

Abbildung 12

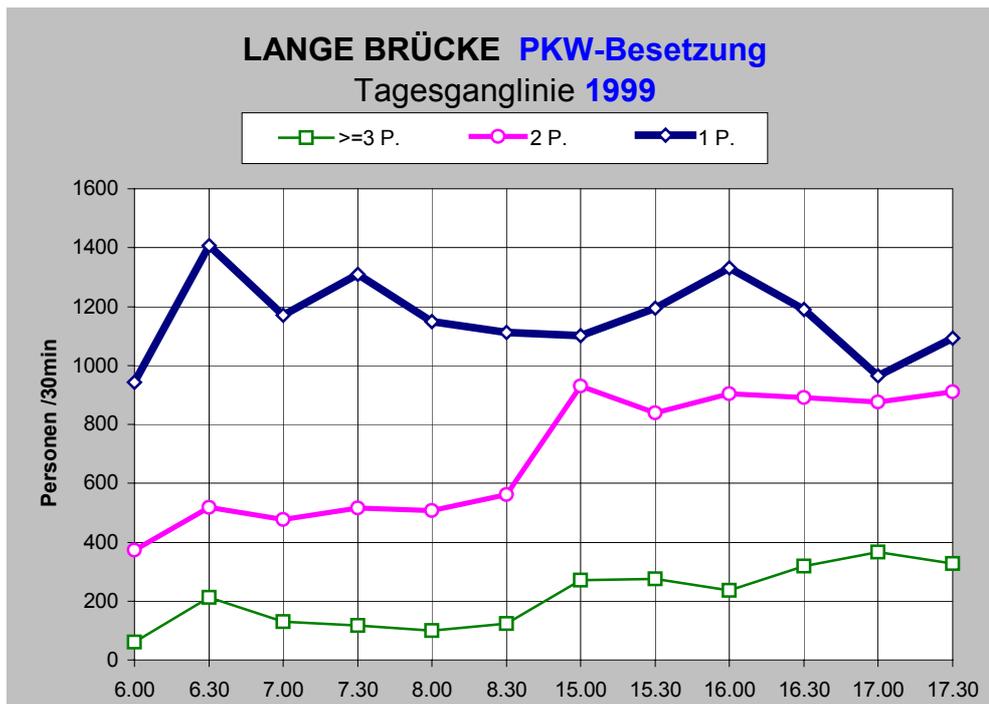
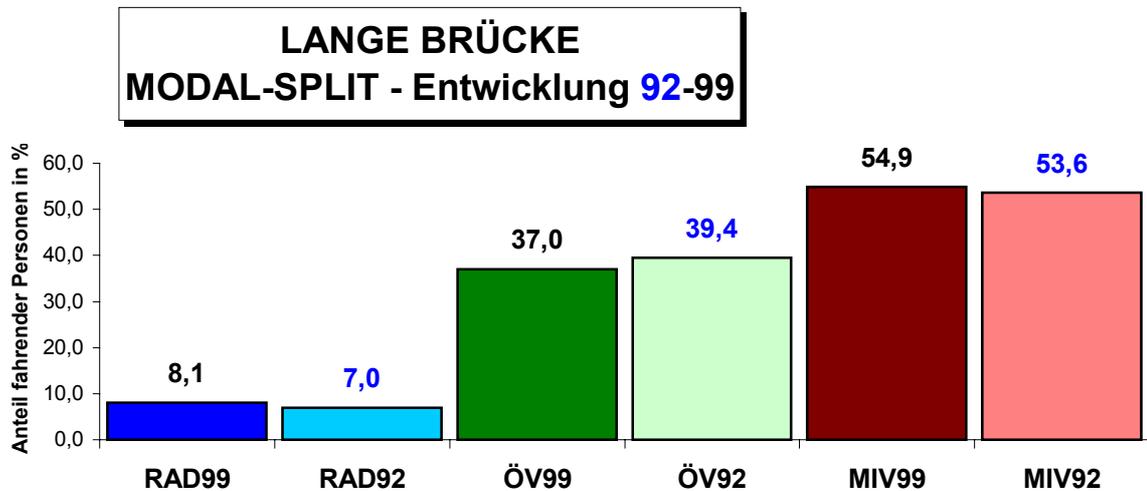


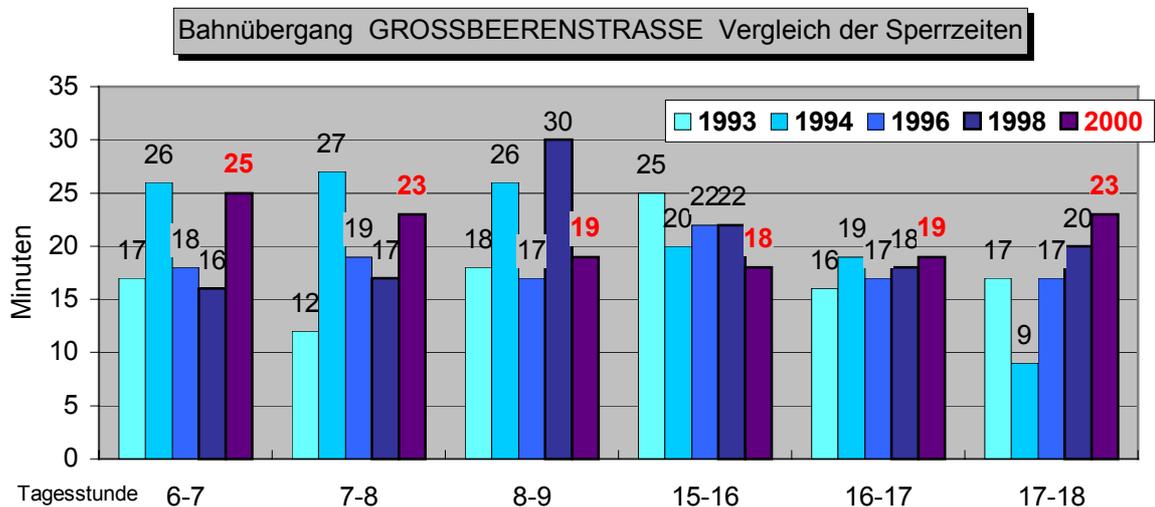
Abbildung 13



Da bereits 1992 nach Eröffnung der S-Bahnstrecke nach Potsdam eine gleichartige Erhebung vorgenommen wurde, können beide miteinander verglichen werden. Der aus **Abbildung 13** ablesbare Trend, dass die Anteile Radfahrer und MIV-Nutzer zuungunsten der ÖPNV-Nutzer zugenommen haben, bestätigt die Ergebnisse anderer Erhebungen (vgl. SrV-Befragung, Punkt 2.3.3. mit Abbildung 29 sowie BVG-Zählungen).

2.2.1.4.2. Bahnübergänge

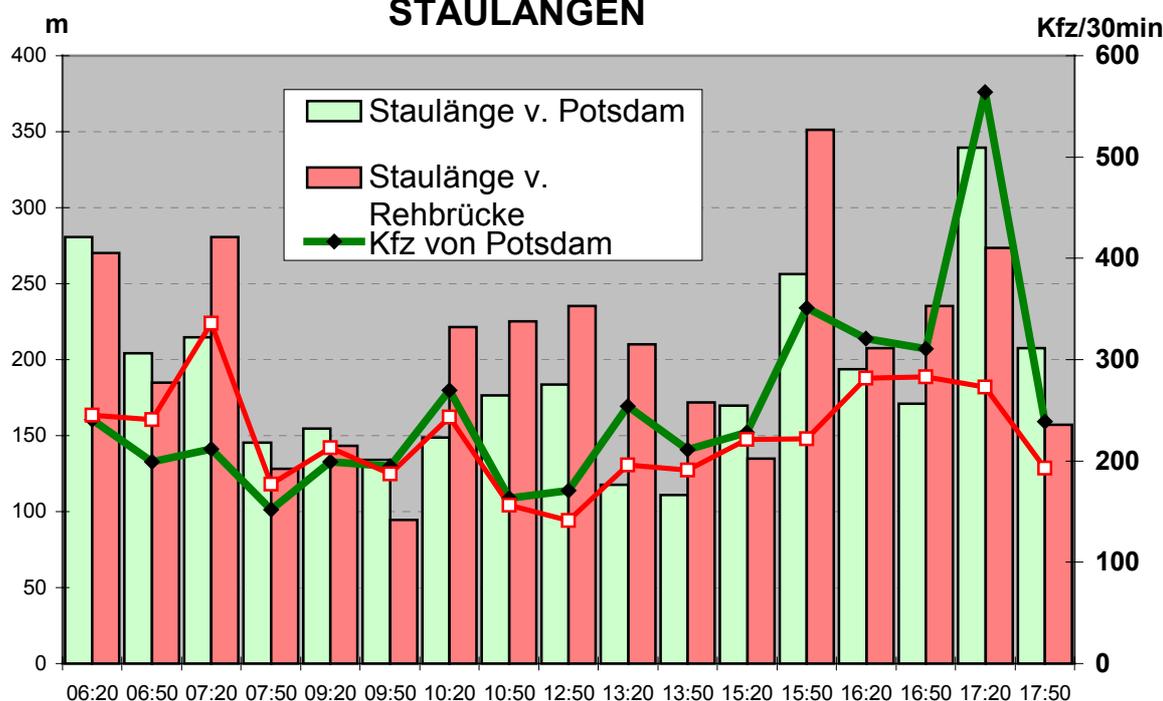
Das dichte Streckennetz der DBAG in und um Potsdam bietet eine hervorragende Erschließung, hat aber im Bereich der Wetzlarer Bahn (Strecke Berlin - Belzig) den Nachteil, dass 3 wichtige radiale Verkehrsachsen der Stadt (Großbeerenstraße, Heinrich-Mann-Allee, Drewitzer Straße) niveaugleich (sprich: Bahnübergang!) gekreuzt werden. Dies führt vor allem im Berufsverkehr zu erheblichen Rückstauerscheinungen, wobei dort verkehrende Buslinien besonders betroffen sind. Zählungen wurden vornehmlich am Bahnübergang Großbeerenstraße (Bahnhof Medienstadt) und Heinrich-Mann-Allee (Bahnhof Potsdam-Rehbrücke) durchgeführt. Am Bahnhof Medienstadt wurde besonderes Augenmerk auf die Schrankenschließzeiten gelegt. **Abbildung 14**



Wie in **Abbildung 14** (vorhergehende Seite) erkennbar, ist im Schnitt der Bahnübergang zu einem Drittel (20 min) einer Stunde gesperrt, was im Einzelfall sogar zu 30 min Sperrzeit/ Stunde geführt hat! Vor allem Fahrten in Richtung Berlin verursachen die extrem langen Sperrzeiten (4-6 min je Zugfahrt). In Richtung Rehbrücke wird der Bahnübergang „nur“ für 2 - 3 min gesperrt. In der Vergangenheit führte dies zu Staulängen, die morgens stadteinwärts bis zur Neuendorfer Straße (550m) anhielten und nachmittags stadtauswärts bis über die Kleine Straße (900 m) zurück reichten. Dadurch bedingt wurden bereits 1993 die Busspuren beidseitig angelegt. Die Verlegung der Autobahnanschlussstelle Babelsberg von der Großbeerenstraße zur Nuthestraße im Jahr 1999/2000 hat jedoch das Kfz-Aufkommen auf die Hälfte (!) sinken lassen (belegbar durch Erhebungen an der Steinstr.).

Am Bahnübergang Bf. Potsdam-Rehbrücke wurden im Zuge einer umfangreichen Erhebung im März 1999 Sperrzeiten, Kfz-Aufkommen mit Staulängen u.a. erfasst. **Abbildung 15**

BÜ Bf. REHBRÜCKE Kfz-Aufkommen und STAULÄNGEN



Die Sperrzeiten (Sperranteil = 29% / 6h) ähneln denen an der Großbeerenstraße - sind aber um ca. 4% geringer. Durchschnittlich lag die Staulänge etwas über 200 m (=33 PKW), die entsprechend des Kfz-Aufkommens und des Flutverkehrs auf der einen oder anderen Seite 350 m (=58 PKW) erreichten (vgl. **Abbildung15**).

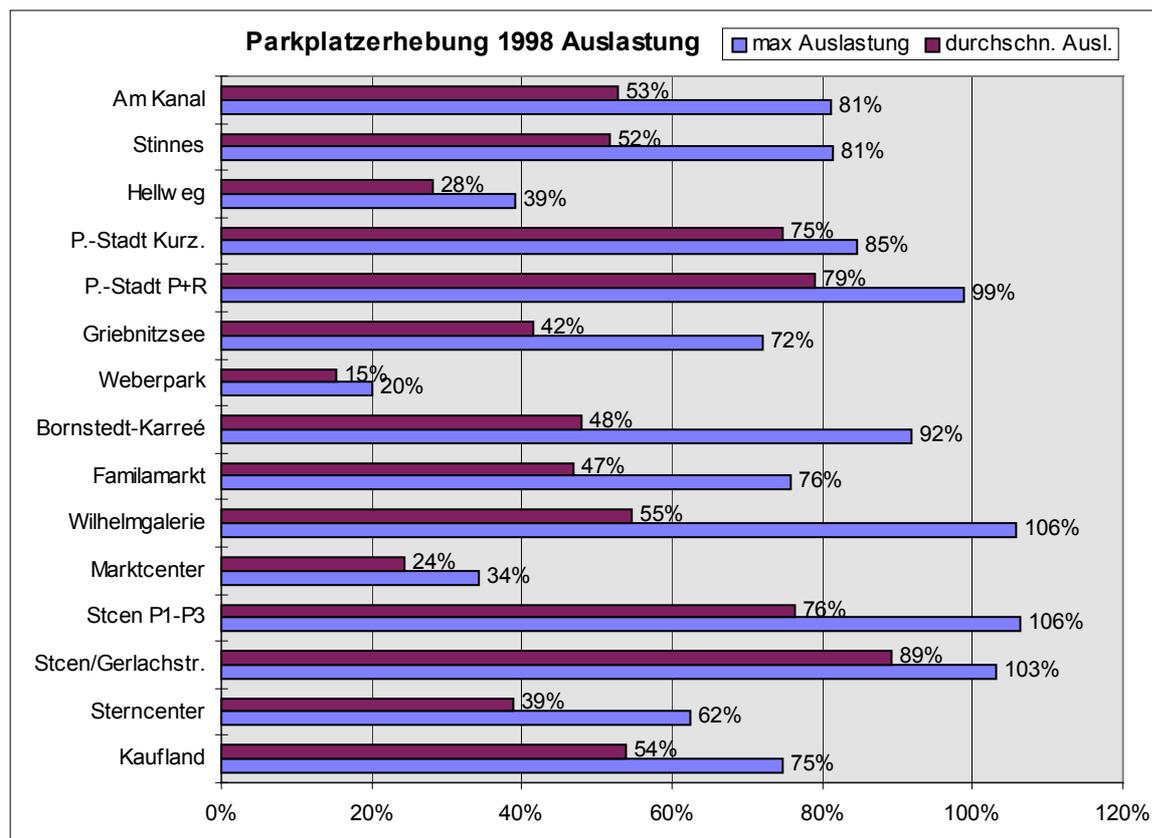
In Zusammenarbeit mit dem Landesumweltamt wurden an ausgewählten Querschnitten im Stadtgebiet (Konfliktpunkte bezüglich Lärm und Schadstoffbelastung) zeitweilig automatische Zählstellen eingerichtet, die das Verkehrsaufkommen ganztägig über 1 Woche ermittelten. Die Ergebnisse bestätigen die Wochenganglinie an der Lange Brücke (vgl. *Abbildung2 auf Seite 3*) sowie die angewendeten Umrechnungsfaktoren zur Ermittlung der Kfz-Tagesbelastung auf dem Straßennetz (Umrechnungsfaktor $\approx 2,4$ von gezählten 6-Stunden-Werten).

Mit dem Aufbau des Verkehrssystemmanagement zur BUGA werden weitere automatische Erfassungsstellen für den Kfz-Verkehr fest installiert, die es erlauben, eine hohen Aktualitätsgrad in der Datenerfassung zu erreichen. Dieses Datenmaterial kann dann kurzfristig und zielgerichtet für verkehrsorganisatorische Maßnahmen herangezogen werden - wobei die Änderungen der Verkehrsführung über ein Informationssystem (Infotafeln, Verkehrsfunk u.ä.) den Fahrzeugführer direkt erreichen.

2.2.1.5. Erhebungen zum Ruhenden Verkehr (Parkplätze u.ä.)

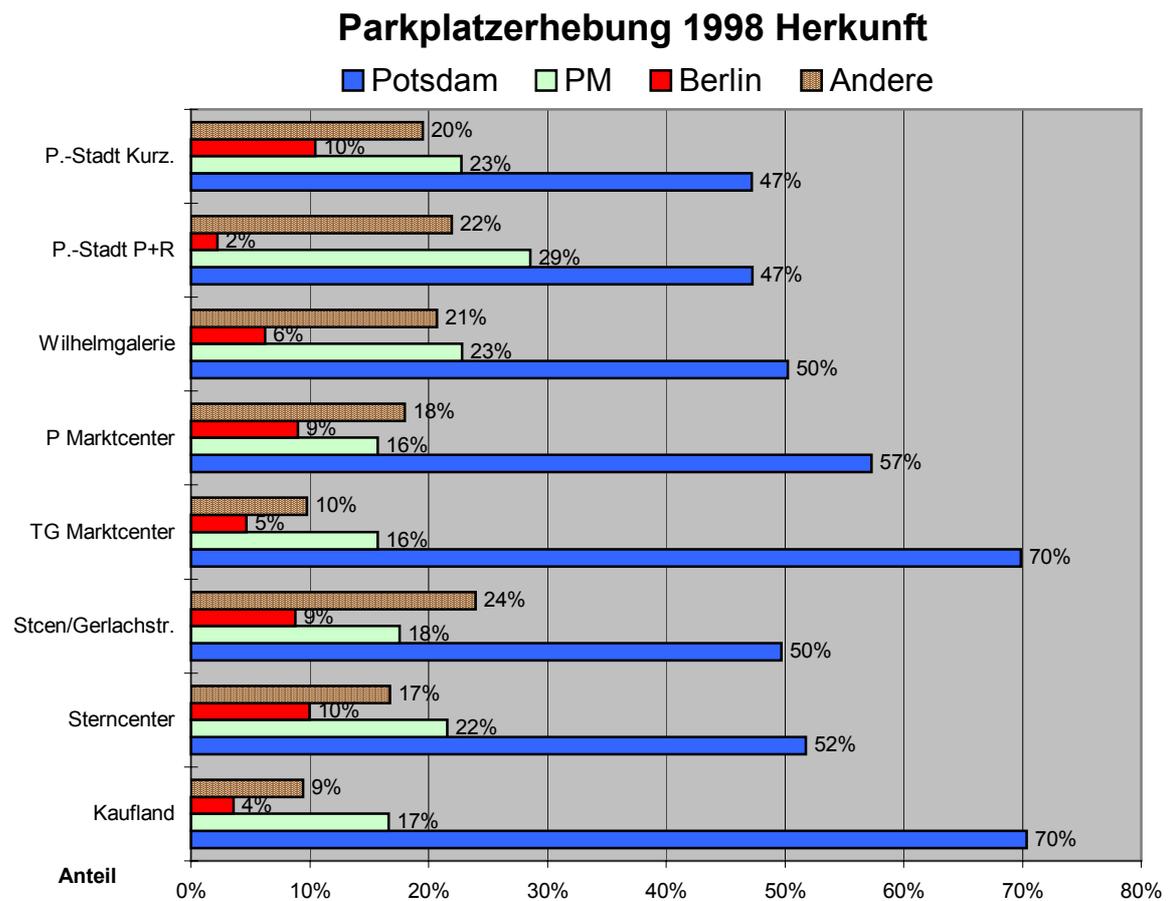
Nicht nur der in den vorangegangenen Punkten analysierte fließende Verkehr muss erfasst werden, sondern genauso wichtig sind Aussagen zum eigentlichen Hauptproblem: „Wo lasse ich mein Fahrzeug stehen?“ Die vorhandenen Flächenressourcen der Stadt lassen es nicht zu, unbeschränkt Stellplätze an jedem Ort der Stadt einzurichten. Zumal, wie bei einigen Erhebungen festgestellt werden konnte, vorhandene Stellplatzanlagen (zum Beispiel Tiefgaragen) nicht ausreichend ausgelastet sind. Auf Grund dessen wurden 1998 an ausgesuchten Stellplatzanlagen (Parkhäuser, P+R-Anlagen, Großparkplätze) Zählungen zur Auslastung über 6 Stunden durchgeführt.

Abbildung 16



In Auswertung der Ergebnisse (**Abbildung 16**) ist sehr bemerkenswert, dass vor allem zwei Parkhäuser äußerst gering ausgelastet waren (max. 20% am Weberpark, max. 34% am Markt-Center). Deutlich wird am Stern-Center auch die offensichtliche Diskrepanz zwischen den Parkebenen und den angrenzenden ebenerdigen Stellplatzanlagen (P1-P3, Gerlachstraße): Auf den Parkdecks eine maximale Auslastung von nur 62%, daneben ebenerdig jedoch über 100% (bedingt durch rechtswidriges Parken). Das deutet auf Bequemlichkeit oder „Angst“ vor den Parkdecks hin. Ergänzt werden muss, dass bei dieser Erfassung bewusst keine Schwerpunkttage („ALDI-Tag“ oder Freitag) ausgesucht wurden, denn dafür sind diese Parkieranlagen nicht dimensioniert worden. An einigen Parkbauten wurde ebenfalls die Herkunft der Fahrzeuge erhoben, die in **Abbildung 17** zusammengefasst dargestellt wurde. Nicht verwunderlich ist dabei der überwiegende Anteil Potsdamer PKW (47-70%)! Der überdurchschnittliche Anteil (10%) an Berlinern auf dem Kurzzeitparkplatz am Bahnhof Potsdam Stadt (heute Hauptbahnhof) ist doch überraschend. Dort, sowie auf dem P+R-Parkplatz haben die Fahrzeuge aus dem Landkreis Potsdam-Mittelmark (PM) ihren höchsten Anteil und der Potsdamer liegt sogar unter 50%. Dieser Fakt deutet auf die hohe Anziehungskraft des jetzigen Hauptbahnhofs für das Potsdamer Umland hin. Auch in den „Einkaufstempeln“ (Stern-Center, Markt-Center, Wilhelmgalerie) sind die übrigen Landkreise (andere = HVL, TF) stark vertreten (17-24%).

Abbildung 17



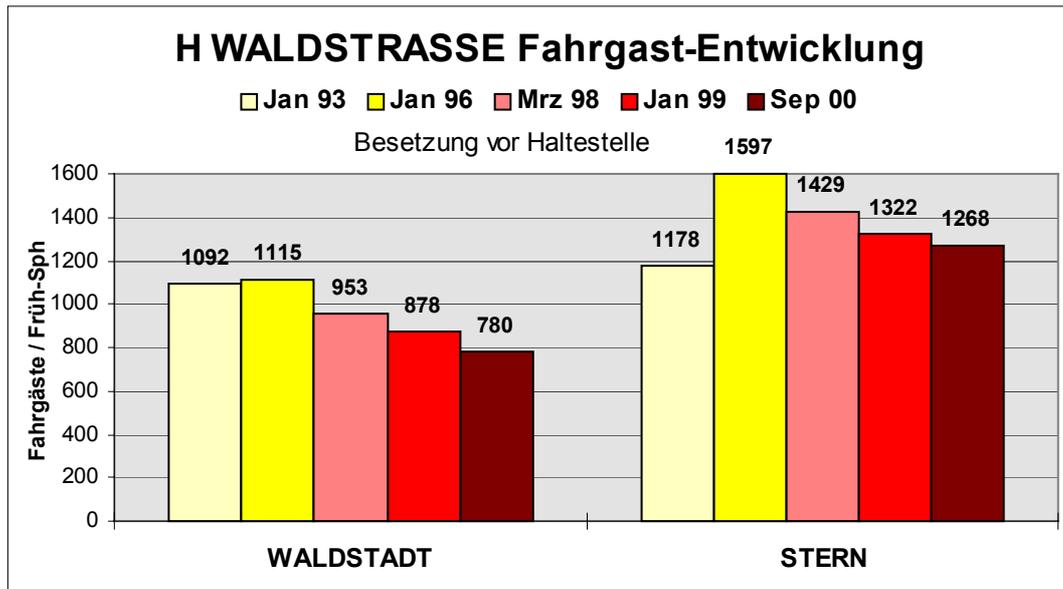
2.2.2. Erhebungen bei Tram und Bus

Mit relativ geringem Aufwand wurden in den vergangenen Jahren an ausgewählten Haltestellen Zählungen im Frühberufsverkehr durchgeführt. Um dabei der höheren Nachfrage in der kalten Jahreszeit Rechnung zu tragen („umgestiegene“ Radfahrer und Autofahrer) mußten diese Zählungen auch im Winter durchgeführt werden! Dabei wurde vor allem der am stärksten frequentierte Streckenabschnitt in der Heinrich-Mann-Allee an der Waldstraße betrachtet. Auch auf der Lange Brücke (am Hauptbahnhof) wurden im Frühjahr umfangreiche Erhebungen (über 6 Stunden) durchgeführt, die teilweise den Regionalbusverkehr einschlossen. Ebenso fanden nach Einführung des „Taktes 2000“ Stichprobenzählungen an bereits früher erfaßten Vergleichshaltestellen statt.

2.2.2.1 Haltestelle Waldstraße

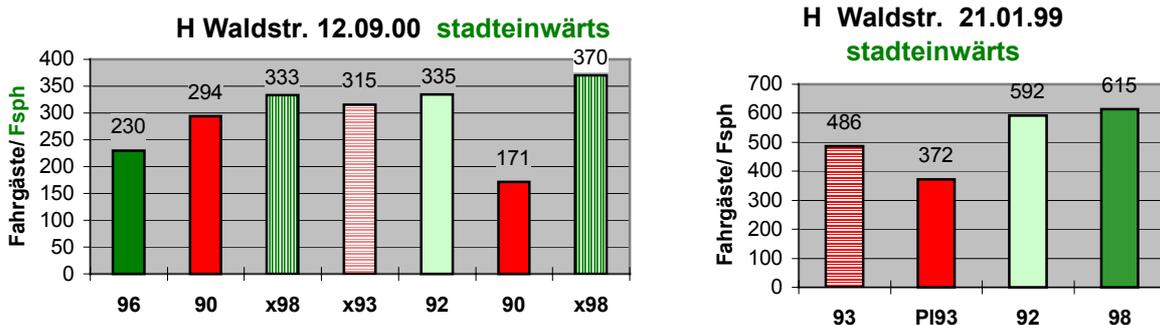
Interessant ist immer wieder festzustellen, das seit 1993 das Verhältnis von Fahrgästen aus der Waldstadt (40%) und denen vom Schlaatz, Stern, Drewitz (60%) konstant geblieben ist, obwohl das Wohngebiet Kirchsteigfeld hinzugekommen ist. Die Abnahme der Wohnbevölkerung in allen südöstlichen Platten-Neubaugemeinden widerspiegelt sich in der fallenden Fahrgastzahl seit 1996 (vgl. **Abbildung 18**, auf der nächste Seite).

Abbildung 18



Somit kann das derzeitige - dem o.g. Verhältnis nicht entsprechende - Fahrtenangebot (12 Tram/Stunde vom Kirchsteigfeld, 9 Tram/Stunde von Bahnhof Rehbrücke) für die Waldstädter als ausgesprochen günstig angesehen werden. Dieser Umstand spiegelt sich in der durchschnittlichen Auslastung der Bahnen wieder: Der Besetzungsgrad beträgt von der M.-Juchacz-Straße her durchschnittlich 70% und vom Bahnhof Rehbrücke nur 62% (inklusive der Stehplätze!). Nicht überraschend für einen Verkehrsplaner ist der Vergleich der Zählungen von 1999 und der nach Einführung von „Takt 2000“ hinsichtlich der Fahrgastverteilung auf die einzelnen Linien: **Abbildung 19** macht deutlich, daß sich 1999 die Linie 92 und 98 das Fahrgastaufkommen teilten - also nahezu gleichmäßig ausgelastet waren. Im September 2000 jedoch die „X-Bahnen“ auf der 98 zu 84% ausgelastet waren - die 96 in gleicher Relation aber nur zu 55%!

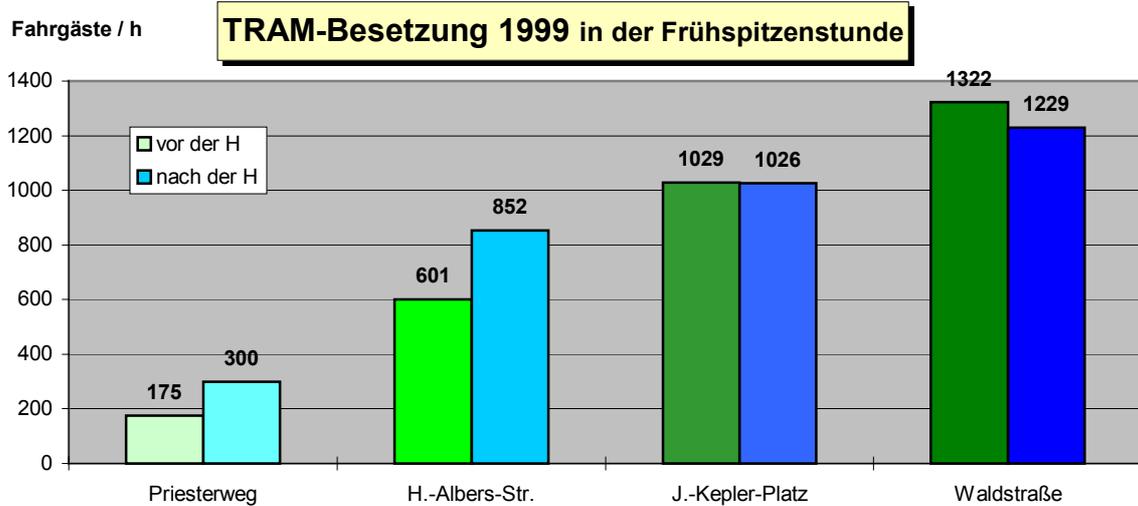
Abbildung 19



Auch wird ersichtlich, dass die längeren Linienführungen (Innenstadterschließung) höhere Anziehungskraft auf die Fahrgäste ausüben (weniger Umsteigen!). Beispiele sind die Linie 93 und die nur zum Platz der Einheit fahrende 93 (1999).

Die Strecke vom Kirchsteigfeld kommend wurde 1999 an einigen Zwischenhaltestellen umfangreicher erfaßt. Die **Abbildung 20** (siehe nächste Seite) zeigt deutlich das unterschiedliche Fahrgastaufkommen zwischen Kirchsteigfeld (Priesterweg) und Drewitz (Hans-Albers-Straße), dass in Drewitz fast doppelt so hoch ist. Am J.-Kepler-Platz fällt durch die geringen Besetzungsunterschiede die fast identische Ein- und Aussteigerzahl auf (ca. 25%), die einerseits aus dem Schüleranteil und andererseits den Umsteigern zu den Buslinien resultiert. Ebenso wird die Haltestelle Waldstraße als Umsteigepunkt zur (bzw. von) Waldstadt deutlich erkennbar (ca.10% der Fahrgäste).

Abbildung 20



2.2.2.2. Haltestelle Hauptbahnhof bzw. Babelsberger Straße/Bhf Potsdam-Stadt

Die jeweils über einen Zeitraum von 6 Stunden durchgeführten Zählungen 1992 und 1999 zeigen im Vergleich (**Abbildung 21**) einerseits ein insgesamt um rund 18% niedrigeres Fahrgastaufkommen noch 1999, andererseits einen enormen Anstieg der Einsteiger und -etwas geringfügiger - der Aussteiger. Unübertroffen ist jedoch die hohe Ein- und Aussteigerzahl nach Inbetriebnahme des neuen Hauptbahnhof-Vorplatzes im Jahr 2000! Darin zeigt sich eindeutig die hohe Attraktivität und Akzeptanz dieses neuen zentralen Verknüpfungspunktes von Eisenbahn, Tram und Bus. In der morgendlichen Frühspitzenstunde ist gegenüber 1999 die Zahl der Einsteiger um fast das 2,5-fache gestiegen, nachmittags sogar um das 3-fache! Erfreulich bleibt festzustellen, dass die Fahrgastzahlen in 2000 ungefähr den Wert von 1992 erreichen, wobei schon deutlich wird, dass die Zahl der Fahrgäste in Richtung Stadtzentrum (durchfahrende Fahrgäste) stark abgenommen hat, die Anziehungskraft des Hauptbahnhofes diesen Verlust jedoch wieder ausgeglichen hat.

Abbildung 21

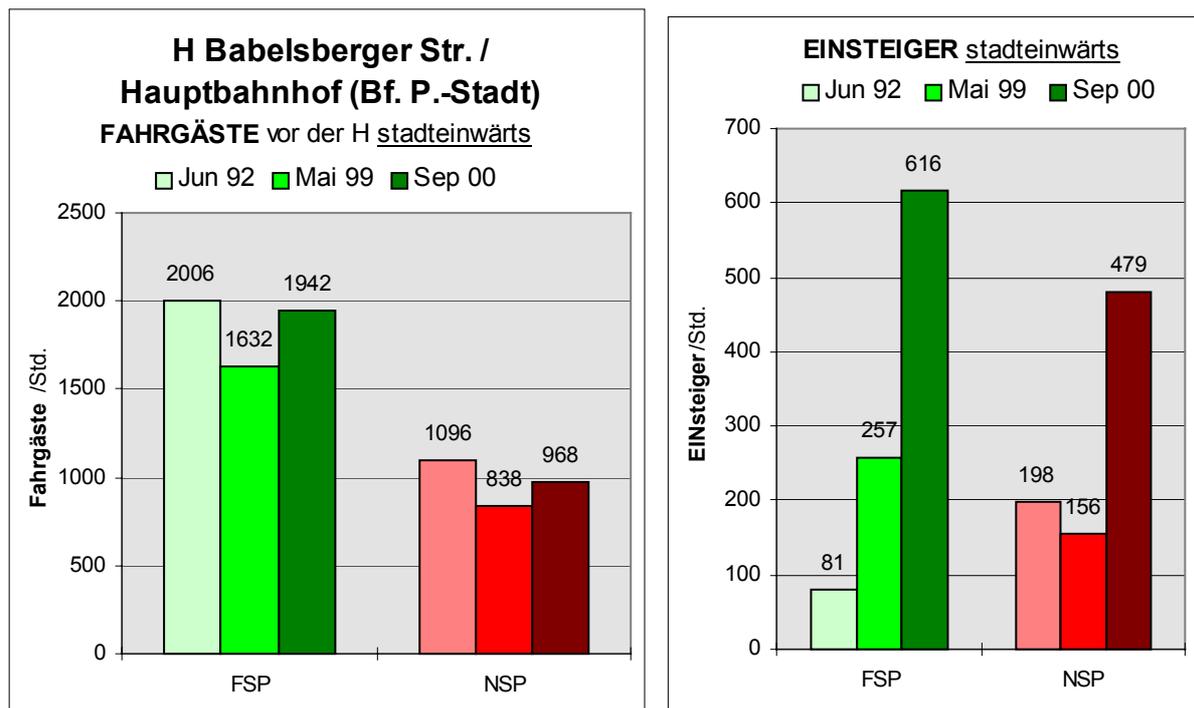
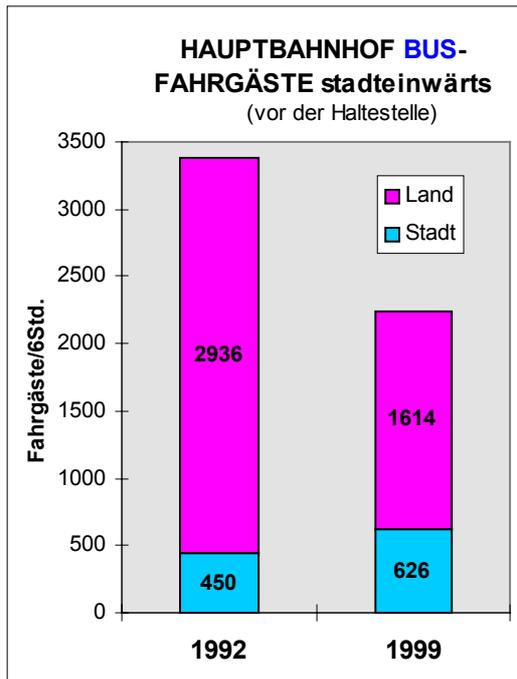


Abbildung 22



Der Stadt- und Regionalbusverkehr wurde lediglich 1992 und 1999 (vgl. **Abbildung 22**) erfasst. Obwohl sich der Anteil des Busverkehrs insgesamt enorm verringert hat (1992 vor der Haltestelle 3386 Fahrgäste, 1999 nur noch 2240 Fahrgäste in 6 Stunden), konnten die Stadtbusse ihre Fahrgastzahlen erhöhen (ohne Buslinie 695). Die Dominanz der aus der Teltower Region kommenden Buslinien (601, 602, 603) ist 1999 mit nur noch 466 Fahrgästen in 6 Stunden (1992 = 1293 Fahrgäste!) verlorengegangen und haben den 1. Platz im Fahrgastaufkommen an die Michendorf-Beelitzer-Region abgegeben (1992 → 1999: 732 → 493).

2.2.2.3. Nauener Tor

Gemeinsam mit der Tram wurde am Nauener Tor *auch der Regionalbusverkehr* erfasst. Hier wird morgens stadteinwärts deutlich, dass sich Tram und Regionalbusse das Fahrgastaufkommen im Verhältnis 50 : 50 teilen (!), in der Gegenrichtung die Tram aber rund 80% des Aufkommens befördert. Nachmittags dreht sich dieses Verhältnis fast um: stadteinwärts rund 80 % und stadtauswärts 65 % mit der Tram. Von den beiden Tramlinien 92 und 95 nutzen mehr als 60 % der Fahrgäste die Linie 92.

In den jeweiligen Lastrichtungen (morgens: *einwärts*, nachmittags: *auswärts*) fahren mit der *Linie 638/639* mehr als 50 % der Regionalbusfahrgäste. Im Vergleich mit der Frühspitzen-Erhebung im März 1999 (Tram nur bis Kapellenberg) erkennt man, dass sich das stadteinwärtige Fahrgastaufkommen morgens mehr als verdoppelt hat, wenn man die jahreszeitlichen Unterschiede berücksichtigt. Da seit Einführung von "Takt 2000" keine Stadtbuslinie diese Strecke befährt, haben Tram und Regionalbus mehr Fahrgäste zu befördern. In stadtauswärtiger Richtung hat scheinbar nicht die gleiche Verlagerung von Stadtbus - Fahrgästen auf die anderen Verkehrsmittel stattgefunden (vgl. *Tabelle*).

Nauener Tor

FSP		Fahrgäste einwärts				Fahrgäste auswärts			
Zeit	Verkm.	ein	aus	vor H	nachH	ein	aus	vor H	nach H
3/99	Summe	34	67	577	544	17	252	878	643
	Tram	14	10	143	147	8	228	481	261
	Stadtbus	20	11	156	165	2	24	293	271
	R-Bus	0	46	278	232	7	0	104	111
9/00	Summe	16	120	925	821	10	219	654	445
	Tram	15	35	466	446	4	197	527	334
	R-Bus	1	85	459	375	6	22	127	111

FSP = Frühspitzenstunde

2.2.2.4. Holzmarktstraße

Die Zählung an dieser Haltestelle verdeutlicht das Schwergewicht des Fahrgastaufkommens auf den Babelsberger Tram-Linien 94 / 95: 80 % der einwärtsfahrenden Fahrgäste benutzen diese Linien (wie auch im Vergleich zu 1999).

Auffallend ist jedoch, dass die Berliner Vorstadt mehr Ziel- als Quellgebiet darstellt, da in stadtauswärtiger Richtung morgens die 3-fache Anzahl Personen befördert wird und in dieser Relation 46 % der Fahrgäste die Linie X93 benutzen (54 % die Linien 94 und 95). Wei-

terhin ist bemerkenswert, dass nach erfolgter Rekonstruktion der Medizinischen Fachschule in der Berliner Str. die stadtauswärtige Tram-Besetzung um fast 75 % gegenüber 1999 angewachsen ist. Die morgendlichen Verteilungen kehren sich am Nachmittag um: stadteinwärts fahren 44 % mit der X 93 aber stadtauswärts sogar nur 15 % (d. h., nur 16%ige Auslastung der Bahnen!).

Die Fahrgastverteilung auf dem Babelsberger Streckenast zeigt - wie auch bereits am Nauener Tor - eine geringere Belastung der Linie 95 (transportiert nur 40 % der Fahrgäste, vergleiche folgende Tabelle).

Holzmarktstraße

FSP		Fahrgäste einwärts				Fahrgäste auswärts					
Zeit	Linie	ein	aus	vor H	nach H	ein	aus	vor H	nach H		
3/99	93	13	22	129	20 %	120	4	36	232	200	33 %
	94	18	86	508	80 %	440	37	47	420	410	67 %
	Summe	31	108	637		560	41	83	652	610	
9/00	x93	13	21	120	20 %	112	34	47	359	346	46 %
	94	8	63	282	60 %	227	24	40	240	224	55 %
	95	11	42	192	40 %	161	12	22	192	182	45 %
	94+95	19	105	474	80 %	388	36	62	432	406	54 %
	Summe	32	126	594		500	70	109	791	752	

FSP = Frühspitzenstunde

2.2.2.5. Bf. Griebnitzsee

Den Bf. Griebnitzsee erreichen morgens 82 % der Fahrgäste mit der Linie 696 (mit 2/3 des Fahrtenangebotes). Bevorzugte - aber nur gering frequentierte - Durchfahrrelation ist morgens vom Bus 696 zum 694. Die Einsatzwagen auf der Linie 696 befördern auch ca. 50 % des gesamten Linienaufkommens. Nicht erwartet wurde, dass das Fahrgastaufkommen zum Bahnhof nachmittags höher ist und der Durchfahreranteil fast doppelt so groß ist (27 zu 15). Für die Linie 694 gilt ähnliches wie bei der Straßenbahn zur und von der Glienicker Brücke: sie fährt durch ein Gebiet, das mehr Ziel- als Quellverkehr hervorbringt. Nachmittags sieht die Verteilung der Fahrgäste vom Bahnhof so aus, dass 88 % (!) die Linie 696 nutzen. Zur Linie 694 muss allerdings angemerkt werden, dass die Zählung noch in den Semesterferien stattgefunden hat und somit von einer "Studentenlinie" nicht gesprochen werden kann (vgl. Tabelle).

Bf. Griebnitzsee

FSP	vor [H]	aus	(Durchfahrer)	ein	nach [H]
694	26 18 %	20	X (9)	24	33 32 %
696	61	52	(6)	28	34
696E	59	59	(0)	35	35
	146	131	(15)	87	102
NSP					
694	38 21 %	21	X (8)	7	15 12 %
696	65	57	(17)	38	55
696E	75	73	(2)	51	53
	178	151	(27)	96	123

FSP = Frühspitzenstunde;

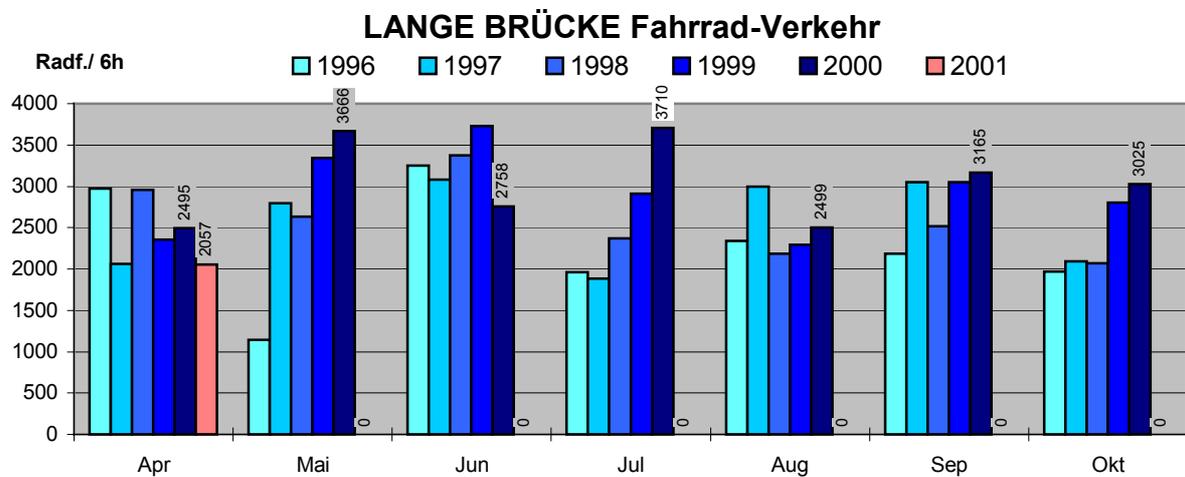
NSP = Nachmittagsspitzenstunde ; Pfeil bedeutet Linienwechsel

2.2.3. Radverkehr

Die Erfassung der Radfahrer 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 vom radfahrenden Volk kreierte werden. Dadurch bedingt sowie infolge der Witterungsabhängigkeit sind Erhebungen des Radverkehrs untereinander schwer vergleichbar und Entwicklungen lediglich an den Pegelzählstellen, wie den Havelbrücken erkennbar. Auf

jeden Fall lassen sich durch die Zählungen stark frequentierte Fahrradrelationen quantitativ belegen.

Abbildung 23



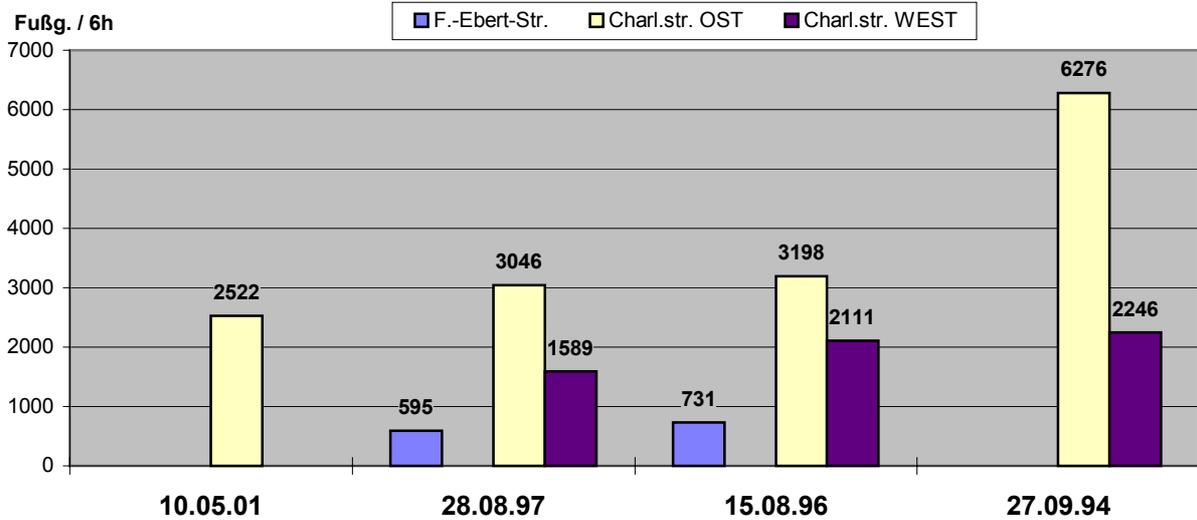
Aus den regelmäßigen Erhebungen an der Pegelzählstelle Lange Brücke (vgl. **Abbildung 23**) ist seit 1996 trotz unterschiedlichster Bedingungen (Witterung, Bauzustände) - eine rund 9%-ige Zunahme von Radfahrern pro Jahr festzustellen. Dieser Querschnitt ist logischerweise auch der in der Stadt am stärksten von Radfahrern frequentierte Straßenabschnitt (in 2000 rund 6700 Radfahrer durchschnittlich pro Tag!). dagegen passieren die Humboldtbrücke nur rund 2200 Radfahrer pro Werktag. Die in etwa gleiche Anzahl Radfahrer konnte in der Großbeerstraße, Heinrich-Mann-Allee und Friedrich-Ebert-Straße (zwischen Charlottenstraße und Nauener Tor) registriert werden. Starke Radfahrerströme bewegen sich auch in der Zeppelinstraße (in Höhe Breite Straße 2700 Radfahrer/Tag) sowie in der Breiten Straße (zwischen Dortustraße und Lange Brücke rund 3900 Radfahrer/Tag). Diese Sachverhalte verdeutlicht auch die Karte zur Darstellung des Radfahrer-Aufkommens (vgl. **Anlage, Bild 4**).

2.2.4 Fußgänger-Aufkommen

Resultierend aus verschiedensten Anforderungen heraus (Sicherheit für Fußgänger, Einrichtung von Fußgänger“ampeln“ u.a.) wurden in den vergangenen 5 Jahren verstärkt Erhebungen zum Fußgänger-Aufkommen an ausgewählten Querungsstellen im städtischen Straßennetz durchgeführt. Nebenbei erfährt man dabei auch interessante Details zur Akzeptanz von Fußgängerlichtsignalanlagen (zum Beispiel „Rotlichtsünder“). Auf Grund der innerstädtischen Bedeutung und Brisanz fanden die meisten Erhebungen am Knotenpunkt Fr.-Ebert-Str. /Charlottenstraße statt. Die Erhebungen machen zahlenmäßig deutlich, dass auf der Seite der Wilhelmgalerie ca. doppelt soviel Fußgänger die Charlottenstraße queren als auf der Seite des Hauses der Handwerkskammer sowie im Sommer mehr Fußgänger unterwegs sind (vgl. **Abbildung 24** auf der nächsten Seite).

Abbildung 24

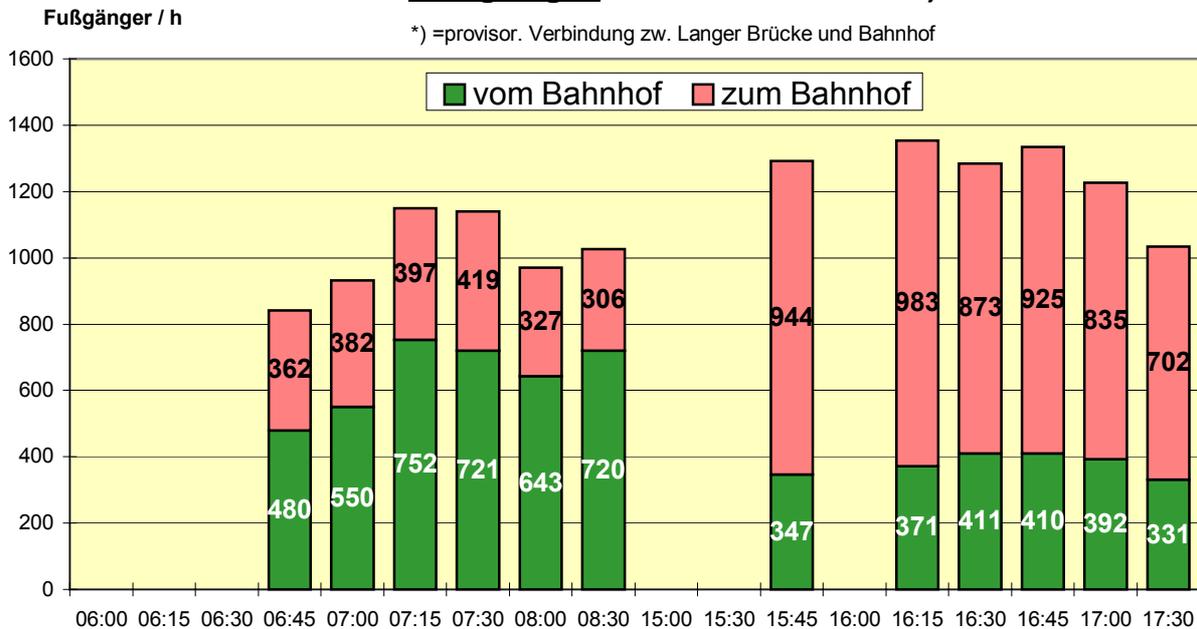
F.-Ebert-Str./Charlottenstr. Fußgänger-Querungen



Auch einmalig durchgeführte Erhebungen fördern interessante Ergebnisse zu Tage: So wurden im Mai 1999 die „Holzbrückenpendler“ (= Fahrgäste) zum Hauptbahnhof (vor dessen Fertigstellung) gezählt. Wenn die dabei festgestellten rund 7000 Fußgänger und 700 Radfahrer (= 10% in 6 Stunden) über den Tag hochgerechnet werden, passierten täglich ca. 20.000 Fußgänger und rund 1.500 Radfahrer den Potsdamer Hauptbahnhof (vgl. **Abbildung 25**).

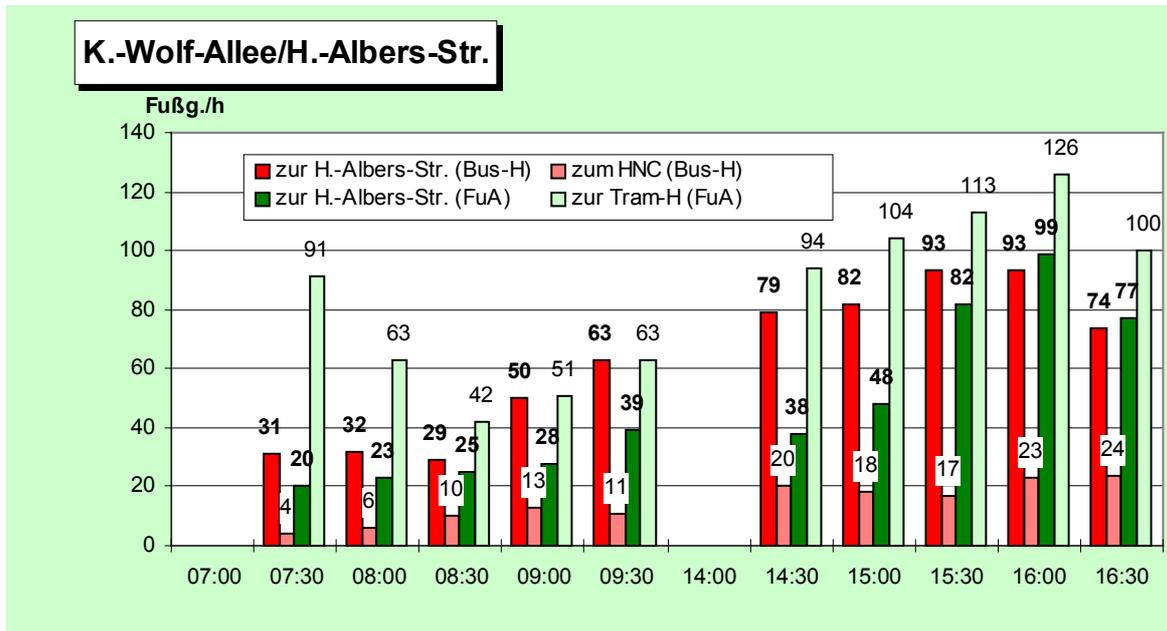
Abbildung 25

Fußgänger über Holzbrücke *)



Weiterhin ergab 1997 eine Erhebung in der K.-Wolf-Allee (in Höhe des Havel-Nuthe-Centers), dass von den in 6 Stunden gezählten 1284 Fußgängern fast 40% (=480 Fußg.) die Fußgänger“Ampel“ (=FuA) nicht zur Querung der Straße nutzten! Nur 2% gingen über die neugebaute Verkehrsinsel (vgl. **Abbildung 26**).

Abbildung 26



Auch die „Rotsünder“ unter den Fußgängern wurden erfaßt:

12% (= 95) von 784 in 6 Stunden die „Ampel“ nutzende Fußgängern liefen bei Rot über die K.-Wolf-Allee. Diese Beispiele ließen sich beliebig fortsetzen. Sie zeigen jedoch die Vielfalt der Erhebungsmöglichkeiten.

2.3 Befragungsergebnisse zum Verkehrsverhalten

Zur Betrachtung der Entwicklung wichtiger Mobilitätskennziffern der Bevölkerung wurde in den Monaten April bis Juni 1998 die 6. Verkehrsbefragung (SrV = System repräsentativer Verkehrserhebungen) in zufällig ausgewählten Potsdamer Haushalten (Zufallsstichprobe) durchgeführt. Die kontinuierliche Anwendung des SrV in den Jahren 1977, 1982, 1987, 1991, 1994 und 1998 führte zu einer aussagekräftigen Zeitreihe, die eine unentbehrliche Voraussetzung für tragfähige verkehrsplanerische Entscheidungen - wie zum Beispiel im Verkehrsentwicklungsplan - darstellt. Zu den wichtigsten Kennziffern zählen:

- Mobilität,
- Motorisierung,
- Verkehrsmittelwahl sowie
- Quelle-Ziel-Beziehungen und Wegezwecke.

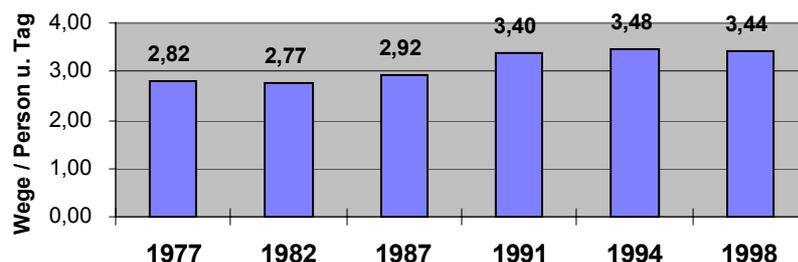
Die Ergebnisse bzw. die Entwicklung werden nachfolgend kurz dargestellt:

2.3.1 Mobilität

Abbildung 27

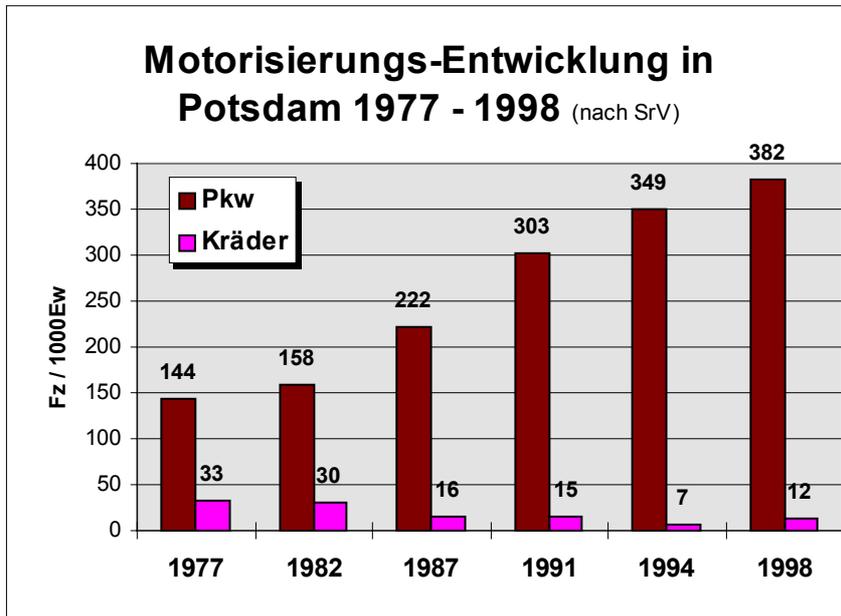
Ausdruck für die Mobilität der Potsdamer ist das sogenannte „spezifische Verkehrsaufkommen“, das heißt die Anzahl der Wege pro Person und Werktag, die sich wie abgebildet entwickelten (vgl. **Abbildung 27**):

Entwicklung der Mobilität in Potsdam 1977 - 1998 (nach SrV)



2.3.2 Motorisierung

Die private Motorisierung der Bevölkerung wird mit der Motorisierungskennziffer verdeutlicht, die 1998 einen Wert von 382 privat-PKW/1000 EW erreichte. Diese Motorisierung ist



nicht mit der PKW-Bestandszahl aus Punkt 2.1 (1998 = 459 PKW/1000EW) vergleichbar, da darin auch die gewerblich gemeldeten PKW enthalten sind. **Abbildung 28** verdeutlicht die Motorisierungsentwicklung von PKW (geringer werdende Steigerungsraten gegenüber 1991) und Krädern! Auffallend ist der langsam wieder ansteigende Besitz an Krafträdern!

Abbildung 28

2.3.3 Verkehrsmittelwahl

Mit der Grenzöffnung hat sich der Anteil des MIV (PKW-Fahrer, Mitfahrer, Moped, Krad) nochmals gravierend erhöht (vgl. **Abbildung 29**), wobei aber auch deutlich wird, dass seit 1991 dieser Anteil nahezu konstant geblieben ist (rund 40%).

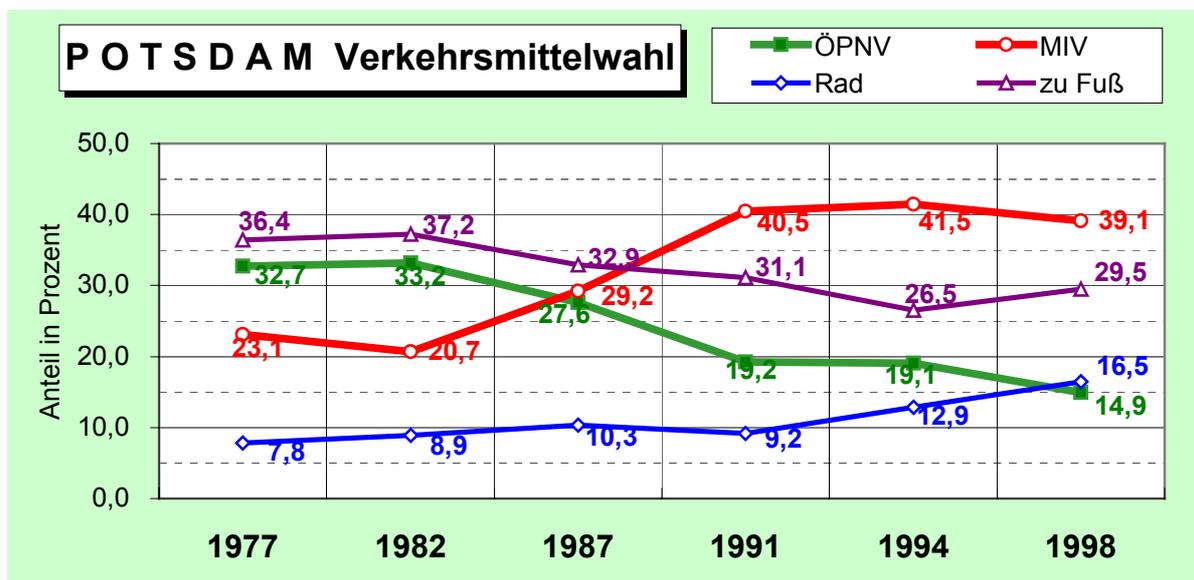


Abbildung 29

Entgegengesetzt verlief die Entwicklung beim ÖPNV-Anteil (Tram-, Bus- bzw. Bahnfahrergäste):

Von rund 33%-Anteil vor der Einigung Deutschlands ist dessen Anteil bis auf 15% gesunken - konnte aber seinen Anteil stabilisieren.

Bemerkenswert ist vor allem, dass fast die Hälfte (46%) aller Wege der Potsdamer Bevölkerung an einem mittleren Werktag zu Fuß (30%) oder mit dem Fahrrad (16%) durchgeführt werden. Dabei wurden Fußwege unter 5 Minuten sogar noch vernachlässigt.

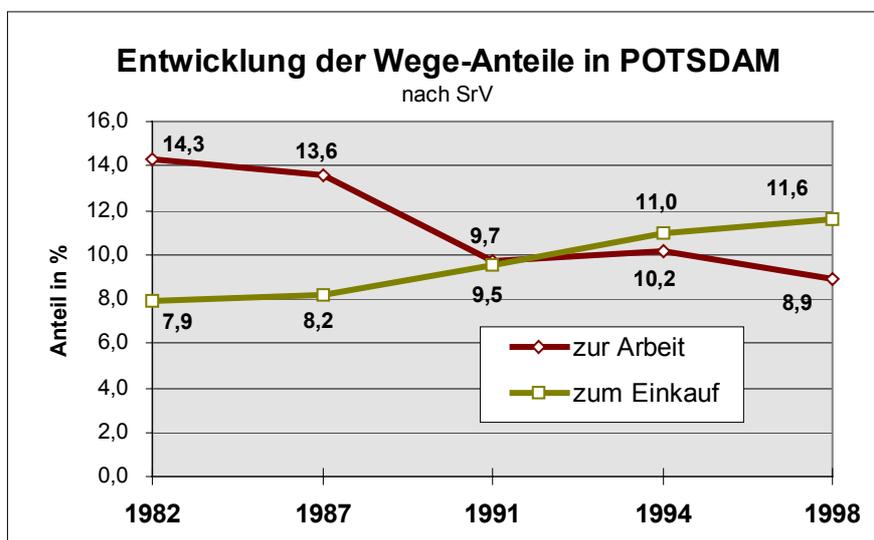
Der kontinuierliche Anstieg des Radverkehrs sowohl im Hinblick auf seinen Umfang als auch seinen Anteil am gesamten Personenverkehr ist beeindruckend! Dieser Trend dürfte einerseits mit gewandelten Einstellungen und Gewohnheiten (Wandel zur Dienstleistungs- und Forschungsstadt, Schulsystem) zusammenhängen - andererseits mit Problemen bei den anderen Verkehrsmitteln (Fahrpreise, Stau). Diese aus den Befragungen im Frühjahr ermittelten Werte schwanken natürlich 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).

2.3.4 Quelle - Zielbeziehungen

Aufbauend auf die Verkehrsbefragungen und anteiliger Hochrechnungen (bezüglich Einwohnerverteilung, Altersstruktur) lassen sich die Verkehrsbeziehungen je Verkehrsmittel und insgesamt in der Stadt zwischen den Stadtteilen, wie im Verkehrsentwicklungsplan praktiziert darstellen (vgl. **Bild 5 im Anhang** mit Beispiel ÖPNV). In dem dargestellten Beispiel kristallisieren sich neben einer Vielzahl von Direktverbindungen einige wenige Hauptachsen der Verkehrsströme heraus, die sich vor allem aber auf das Stadtzentrum orientieren. Bezüglich des Aufkommens einzelner Stadtteile spiegelt sich auch hier die Einwohner- und Beschäftigtenverteilung mit einem deutlich höheren Verkehrsaufkommen im Südosten und Osten der Stadt wieder.

2.3.5 Wegezwecke

In der Analyse der Wegezwecke (zur Arbeit, nach Hause, zum Einkauf, Freizeit, Schule / Ausbildung u.a.) sind die verkehrlichen Auswirkungen des gesellschaftlichen Wandels nach 1990 deutlich erkennbar - besonders dann, wenn Berufs-, Einkaufs- und Freizeitverkehr miteinander verglichen werden. **Abbildung 30** zeigt deutlich den starken Rückgang des Anteils der Wege zur Arbeit und dessen Stabilisierung zum Ende der neunziger Jahre sowie die



entgegengesetzte Entwicklung bei den Wegen zum Einkauf und für Freizeit-zwecke.

Die wesentlich erweiterten Einkaufsmöglichkeiten haben nach 1989 in Verbindung mit der dezentralen Lage neuer Einkaufszentren (Stern-Center, Baumärkte, Kaufland u.a.) einen deutlichen Anstieg dieses Verkehrsanteils gebracht.

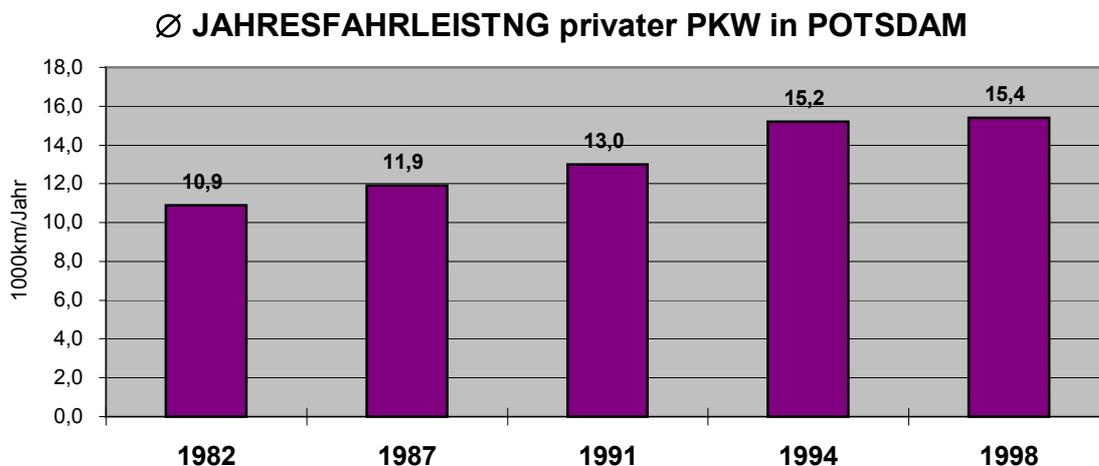
Abbildung 30

2.3.6 Sonstige Ergebnisse

Neben diesen Kennziffern liefern die Befragungen des SrV weitere interessante Aussagen zur PKW-Nutzung:

- a) Nutzung der PKW pro Tag = 71%
- b) PKW-Fahrten = 3 Fahrten pro Tag
- c) Ø Entfernung pro PKW-Fahrt = 14,2 km
- d) Ø Besetzungsgrad pro PKW-Fahrt = 1,2 Personen/PKW
- e) Garagenanteil pro PKW = 30%
- f) Garagennutzung = 78%
- g) Ø Fahrleistung der PKW = 15.400 km /Jahr (vgl. **Abbildung 31**)

Abbildung 31



zum ÖPNV:

- h) durchschnittliche Haltestellenentfernung = ~ 5 min
- i) Beurteilung der Erreichbarkeit der Haltestellen = 73% günstig,
= 23 % normal,
= 4% ungünstig erreichbar

Ebenso sind nachfolgende Ergebnisse der Befragung erwähnenswert:

83% der Männer, aber nur 56 % der Frauen sind im Besitz eines Führerscheines. Bemerkenswert ist dabei jedoch, dass 72% der Führerschein-Inhaberinnen diesen in den letzten 25 Jahren erworben haben; jedoch nur 54% der Männer. Daraus wird ersichtlich, dass die Frauen diesbezüglich aufholen.

In der Zusammenfassung aller am Tage durchgeführten Wege wurde eine Tagesganglinie über die zeitliche Verteilung der Wege an einem durchschnittlich mittleren Werktag ermittelt (**Anhang, Bild 6**). Diese zeigt deutlich die Spitzenstunden auf (früh 7.00 - 8.00 Uhr und nachmittags 15.30 -16.30 Uhr), die gemeinsam fast 20% des Tagesverkehrs abbilden. (früh 8,5% und nachmittags 9,6% aller Wege am Tag).

Verzeichnis der Abbildungen und Bilder

Abb. 1	KFZ-Tagesganglinie Humboldtbrücke
Abb. 2	KFZ-Wochenpegel Lange Brücke
Abb. 3	KFZ-Jahresganglinie Humboldtbrücke
Abb. 4	KFZ-Belegungsentwicklung der Havelbrücken (Summe)
Abb. 5	Nuthestraße: Belegungsentwicklung an verschiedenen Querschnitten
Abb. 6	KFZ-Durchgangsverkehr am Stadtrand
Abb. 7	KFZ-Herkunft am Stadtrand
Abb. 8	Herkunfts-Tagesganglinie am Stadtrand
Abb. 9	KFZ-Belegungsentwicklung am „Leipziger Dreieck“
Abb. 10	Modal-split auf der Langen Brücke
Abb. 11	PKW-Besetzung auf der Langen Brücke
Abb. 12	Tagesganglinie der PKW-Besetzung auf der Langen Brücke
Abb. 13	Modal-split-Entwicklung auf der Langen Brücke
Abb. 14	Tagesganglinie der Sperrzeiten am Bahnübergang Großbeerenstr.
Abb. 15	Tagesganglinie der Staulängen am Bahnübergang H.-Mann-Allee
Abb. 16	Parkplatz-Auslastung ausgewählter Parkeinrichtungen 1998
Abb. 17	Herkunft der parkenden PKW 1998
Abb. 18	Fahrgast-Entwicklung an der Haltestelle Waldstraße
Abb. 19	Fahrgast-Verteilung auf die Linien im Vergleich 1999 - 2000
Abb. 20	Fahrgast-Aufkommen (morgens) zwischen Kirchsteigfeld und Waldstr.
Abb. 21	Fahrgast-Aufkommen und Einsteiger (Tram) am Hauptbahnhof
Abb. 22	Fahrgast-Aufkommen (Bus) am Hauptbahnhof
Abb. 23	Entwicklung des Fahrradverkehrs auf der Langen Brücke
Abb. 24	Fußgänger-Querungen an der F.-Ebert-Str./ Charlottenstr.
Abb. 25	Fußgänger-Tagesganglinie am Hauptbahnhof (ehem. „Holzbrücke“)
Abb. 26	Fußgänger-Tagesganglinie an der K.-Wolf-Allee /H.-Albers-Str.
Abb. 27	Entwicklung der Mobilität in Potsdam (nach SrV)
Abb. 28	Entwicklung der Motorisierung (nach SrV)
Abb. 29	Entwicklung der Verkehrsmittelwahl (nach SrV)
Abb. 30	Entwicklung der Wege-Anteile „zur Arbeit / zum Einkauf“ (nach SrV)
Abb. 31	Entwicklung der Jahresfahrleistung privater PKW (nach SrV)

im Anhang:

Bild 1	Durchgangsverkehr in Potsdam am Stadtrand (Zielspinne)
Bild 2	KFZ-Stromplan vom „Leipziger Dreieck“
Bild 3	KFZ-Tagesbelastung auf dem Potsdamer Straßennetz
Bild 4	Radfahrer-Aufkommen (in 6Std.) auf dem Potsdamer Straßennetz
Bild 5	ÖPNV-Verkehrsbeziehungen zwischen den Stadtteilen
Bild 6	Tagesganglinien der Verkehrsarten (nach SrV)

Allgemeine Begriffe und Abkürzungen:

ÖPNV	= Öffentlicher Personennahverkehr (Eisenbahn, Straßenbahn, Bus, Fähre)
MIV	= Motorisierter Individualverkehr (PKW, PKW-Mitfahrer, Krad, Moped)
NMV	= Nichtmotorisierter Individualverkehr (Radfahrer, Fußgänger)
Modal-split	= Verkehrsverteilung auf die einzelnen Verkehrsarten
Binnenverkehr	= Beginn und Ende des Weges liegen innerhalb der Stadt
Quellverkehr	= Beginn des Weges in der Stadt, das Ende außerhalb
Zielverkehr	= Das Ende des Weges liegt in der Stadt, der Beginn außerhalb
Durchgangsv.	= Beginn und Ende des Weges liegen außerhalb der Stadt
SrV	= „System repräsentativer Verkehrsbefragungen“
FSP	= Frühspitzenstunde
NSP	= Nachmittagsspitzenstunde