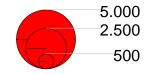






Anzahl der zugelassenen Privat-Pkw nach Statistischen Bezirken 2008

### **Anzahl Pkw**



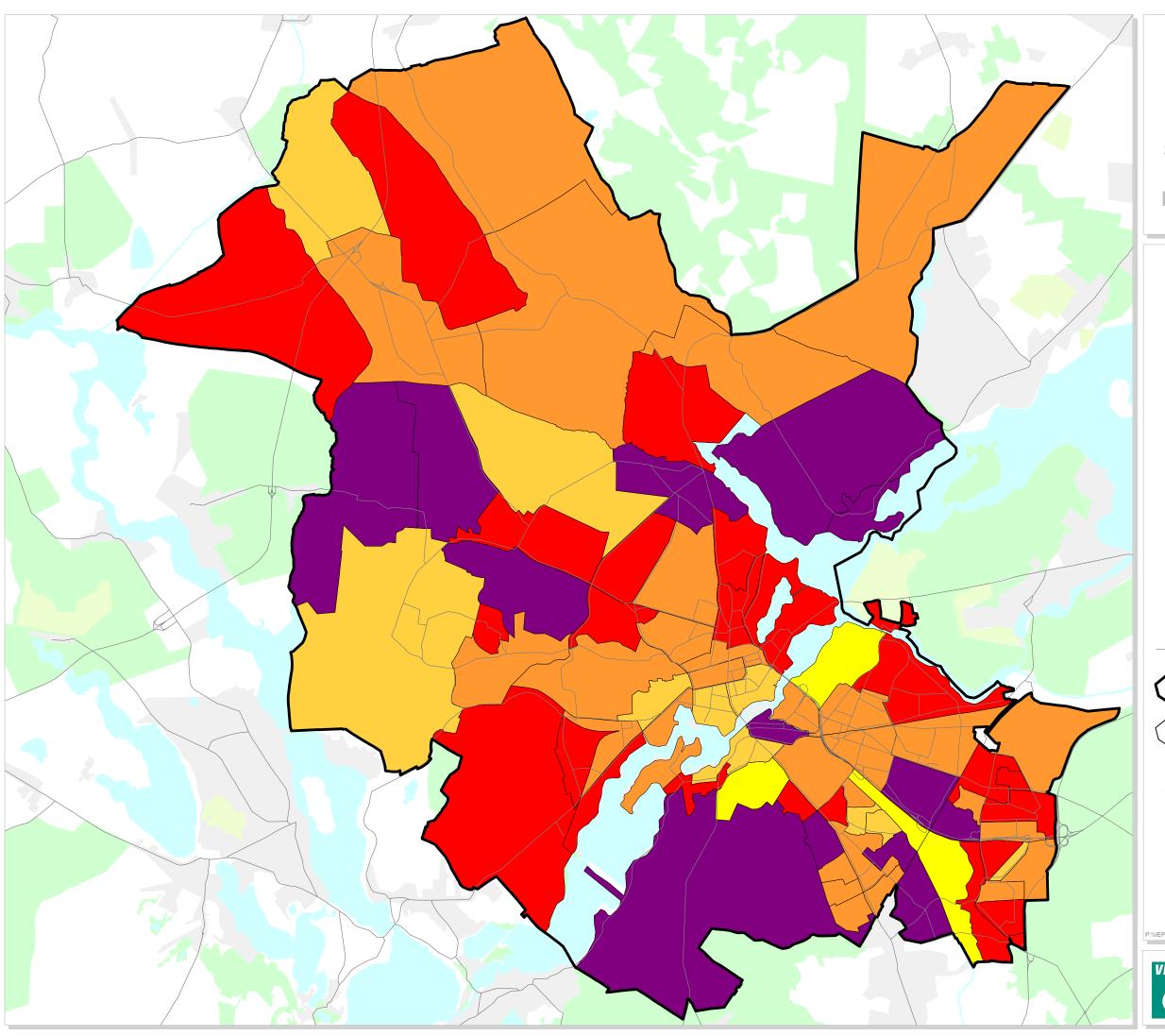
Stadtgrenze Potsdam

Landkreisgrenze

Statistische Bezirke

Grundlagen:
- Pkw 2008: Stadtverwaltung Potsdam









Motorisierungsgrad nach Statistischen Bezirken 2008

### Pkw pro 1.000 Einwohner

- 500 und mehr
- 400 bis unter 500
- 300 bis unter 400 200 bis unter 300
- unter 200

Hauptverkehrsstraßennetz

Stadtgrenze Potsdam

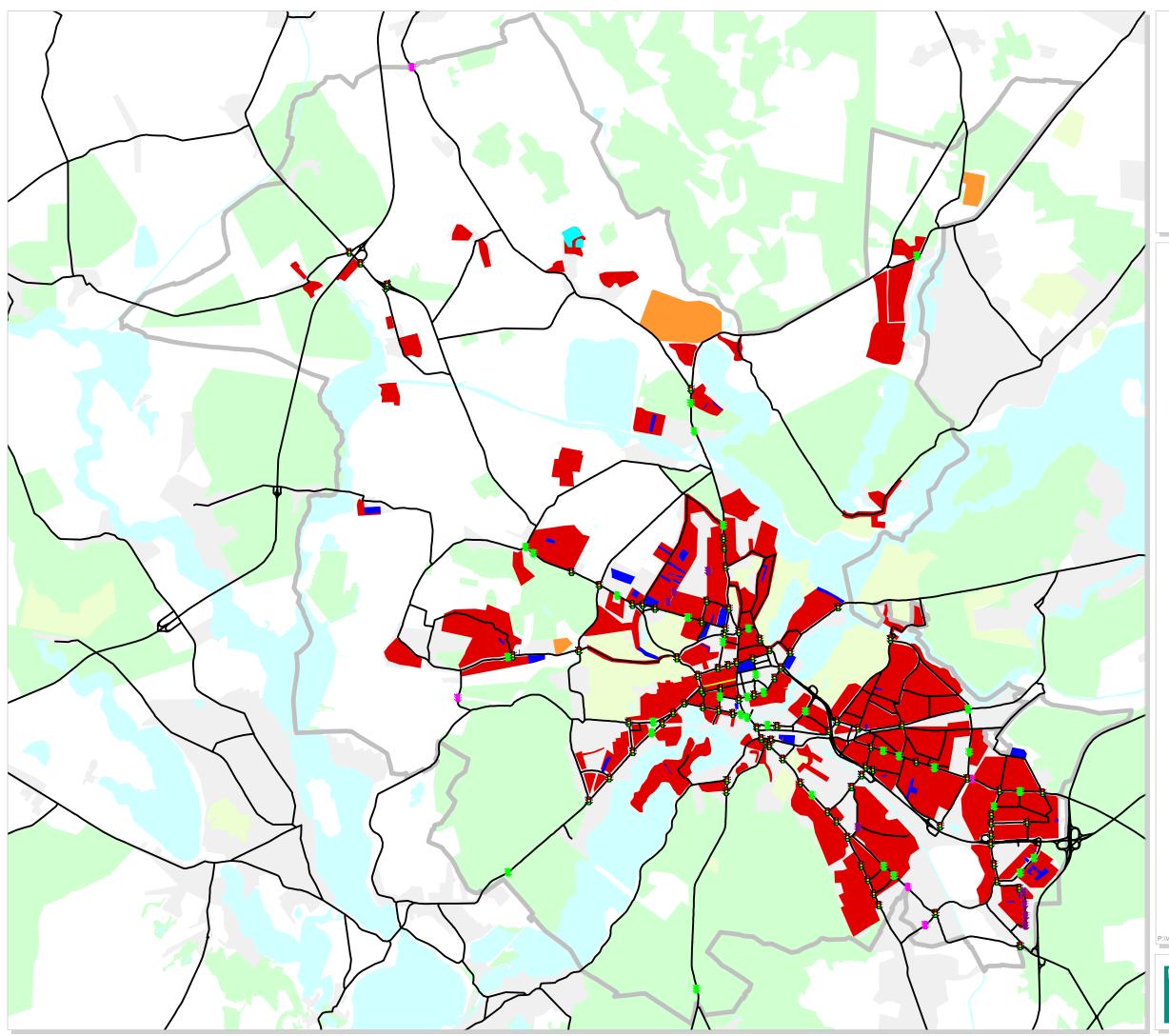
Statistische Bezirke

- Grundlagen:
   Einwohner 2008: Landeshauptstadt Potsdam,
- Bereich Statistik und Wahlen
   zugelassene private Pkw 2008: Stadtverwaltung Potsdam

Bearbeitungsstand: Oktober 2013





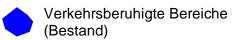


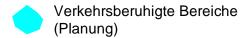


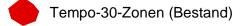


Tempo-30-Zonen, verkehrsberuhigte Bereiche und Lichtsignalanlagen

- Knotenpunkt-LSA
- Sonder-LSA
- ÖPNV-LSA
- Fußgänger-LSA







Tempo-30-Zonen (Planung)

Fußgängerzone

Stadtgrenze Potsdam

Untersuchungsnetz

Anmerkung: Das Tempo 30 bezieht sich auf die Nebennetzstraßen innerhalb der flächig ausgewiesenen Zonen.

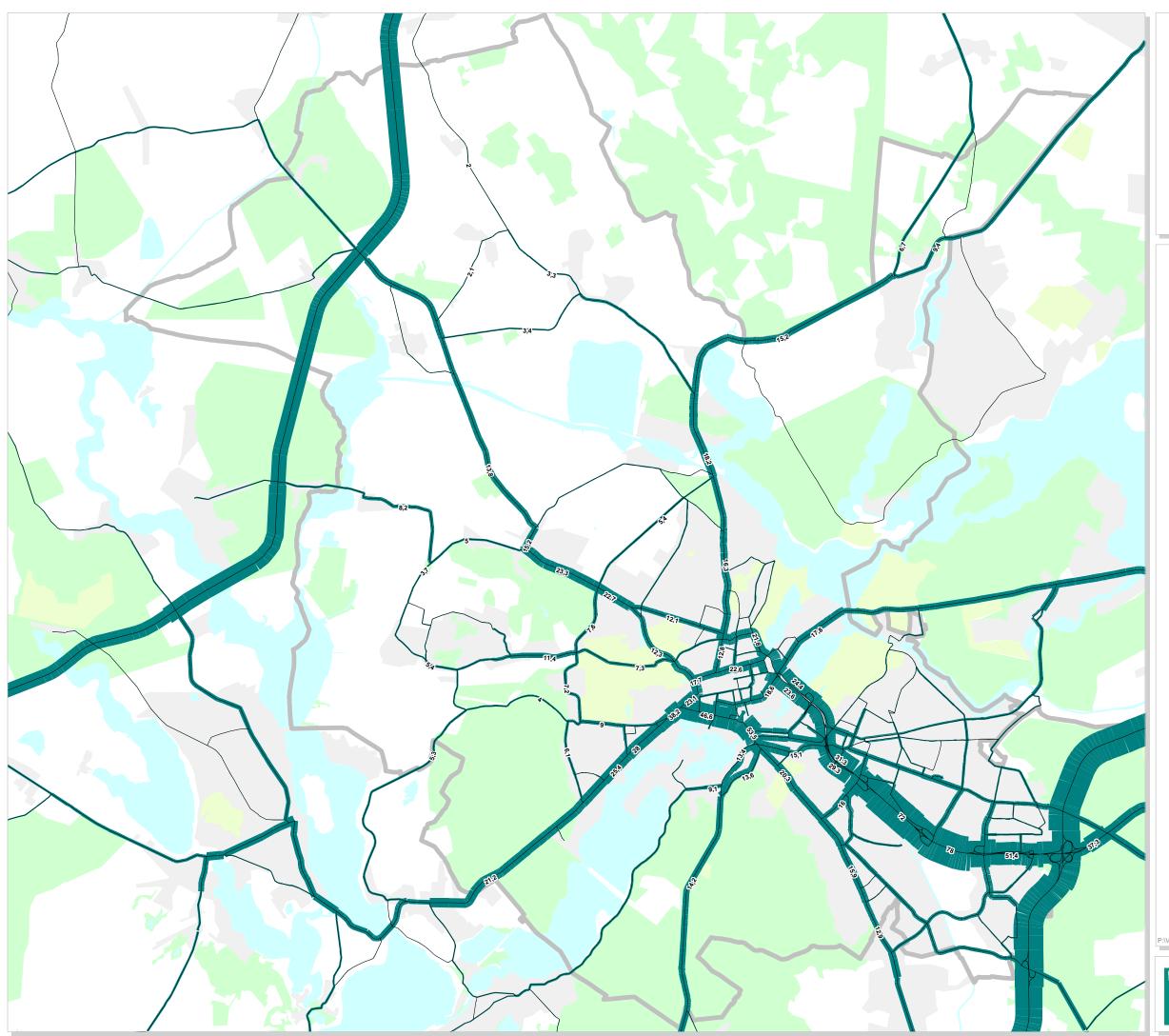
- Grundlagen:
   VMZ-Netz, 2009

- VMZ-Netz, 2009
   LSA, Luftbild 2009
   Tempo-30-Zonen 2010, Stadtverwaltung Potsdam
   Verkehrsberuhigte Bereiche 2010, Stadtverwaltung Potsdam

Bearbeitungsstand: Oktober 2013











Kfz-Verkehrsbelastung im Straßennetz 2010

Anzahl Kfz an einem durchschnittlichen Werktag [DTVw]

10.000 20.000 30.000 40.000

<sup>18,8</sup> Verkehrsstärke in 1.000 Kfz



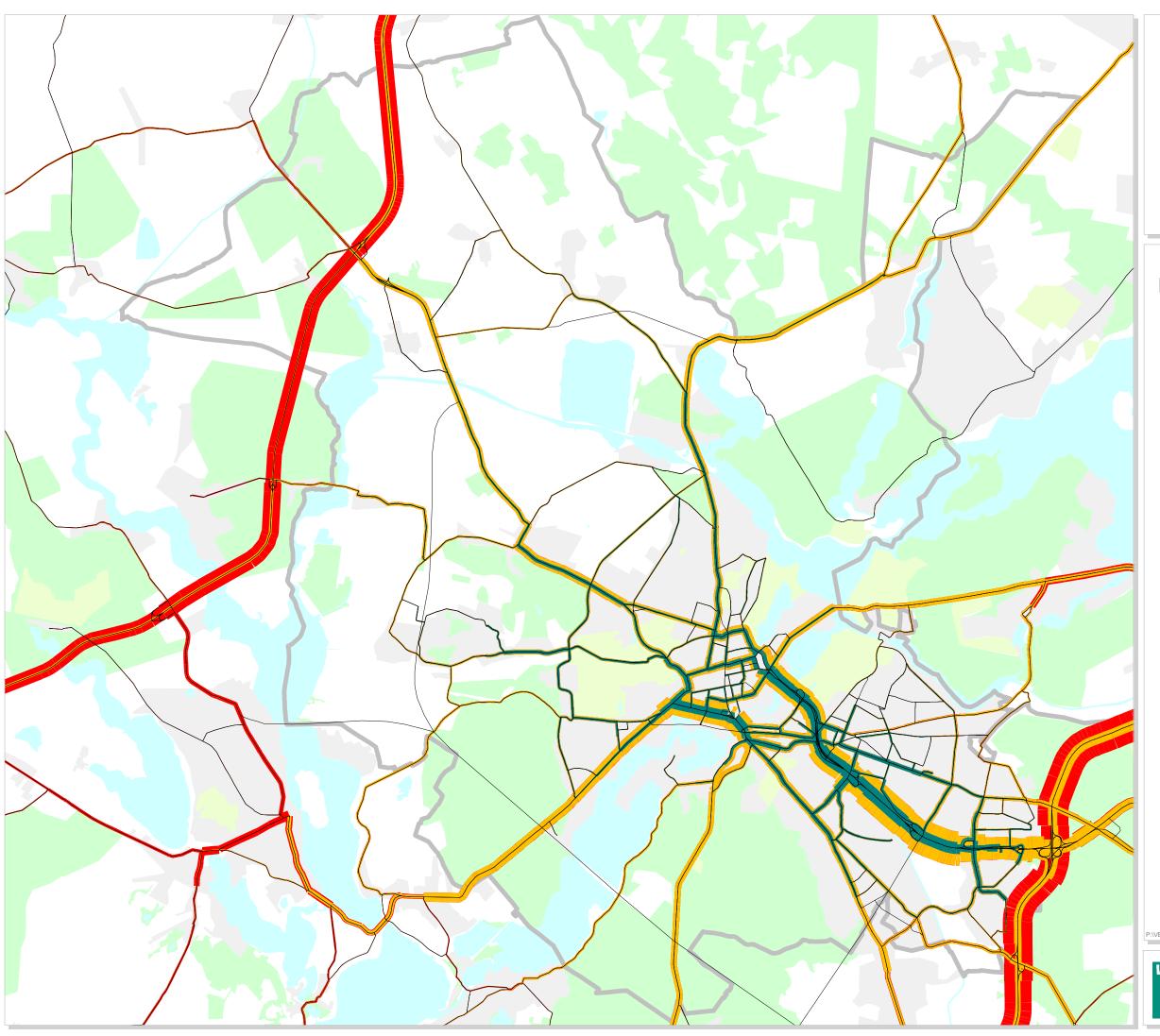
Stadtgrenze Potsdam

Grundlagen:
- VISUM-Netzmodell 2010













Kfz-Verkehrsbelastung nach räumlichen Verkehrsarten 2010

Anzahl Kfz an einem durchschnittlichen Werktag [DTVw]

10.000 20.000 30.000 40.000

Binnenverkehr
Quell-Ziel-Verkehr
Durchgangsverkehr

Stadtgrenze Potsdam

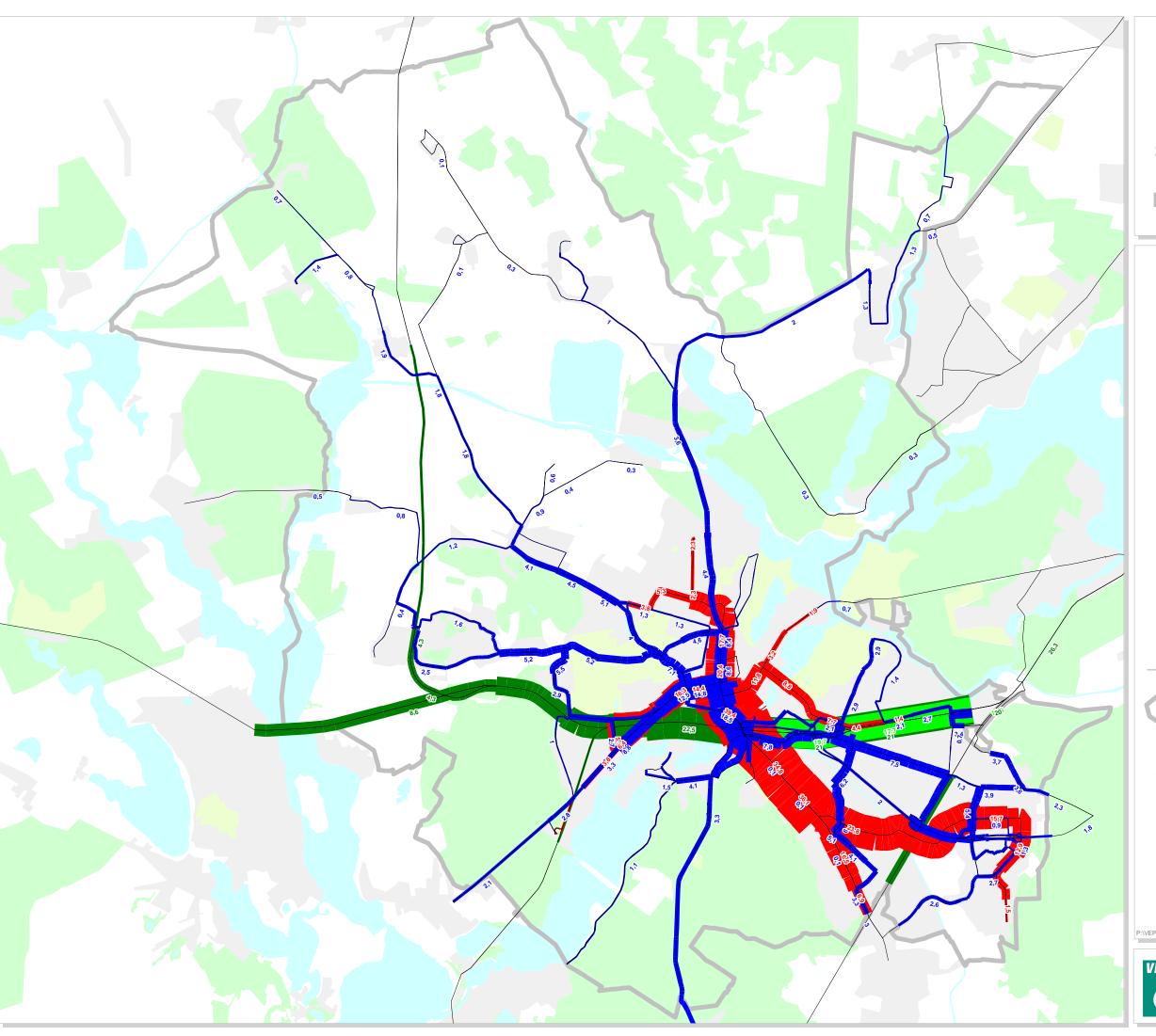
Grundlagen:
- VISUM-Netzmodell 2010, VMZ

Bearbeitungsstand: Oktober 2013

\VEP\_LRP-Potsdam.A10305.AKZ10147\Bearbeitung\mi\VIS\_DTVw10\_BQZD.WOR - bk











Belastung im ÖPNV-Netz 2010

Anzahl Personen an einem durchschnittlichen Werktag [DTVw]

2.500 5.000 7.500 10.000

Bus

Straßenbahn S-Bahn

Regionalbahn

Anzahl in 1.000 Personen

ÖPNV-Netz

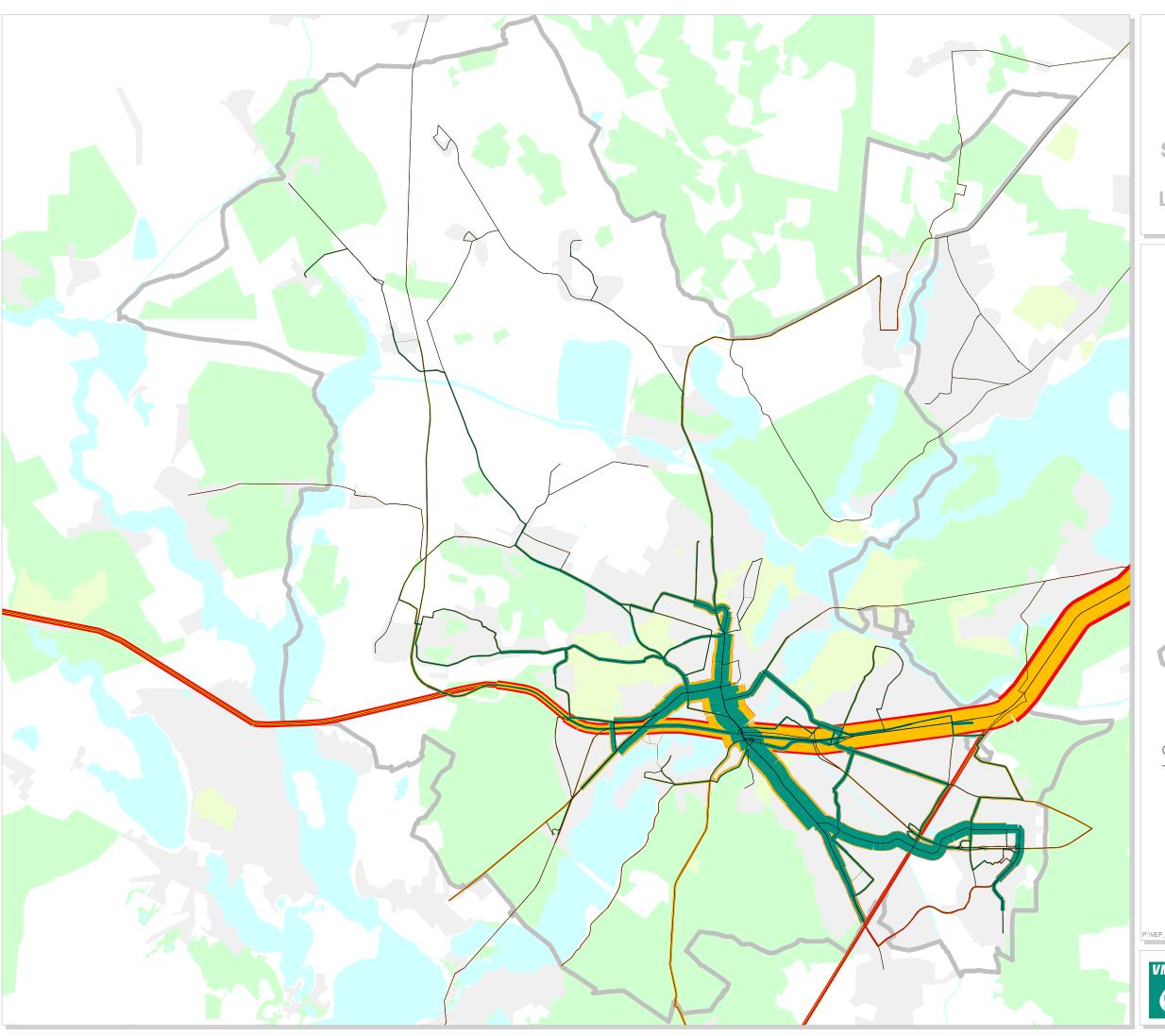
Stadtgrenze Potsdam

Grundlagen: - ÖPNV-Netz ViP, 2010













ÖPNV-Belastung nach räumlichen Verkehrsarten 2010

Anzahl Personen an einem durchschnittlichen Werktag [DTVw]

6.250 12.500 18.750 25.000

Binnenverkehr
Quell-Ziel-Verkehr
Durchgangsverkehr

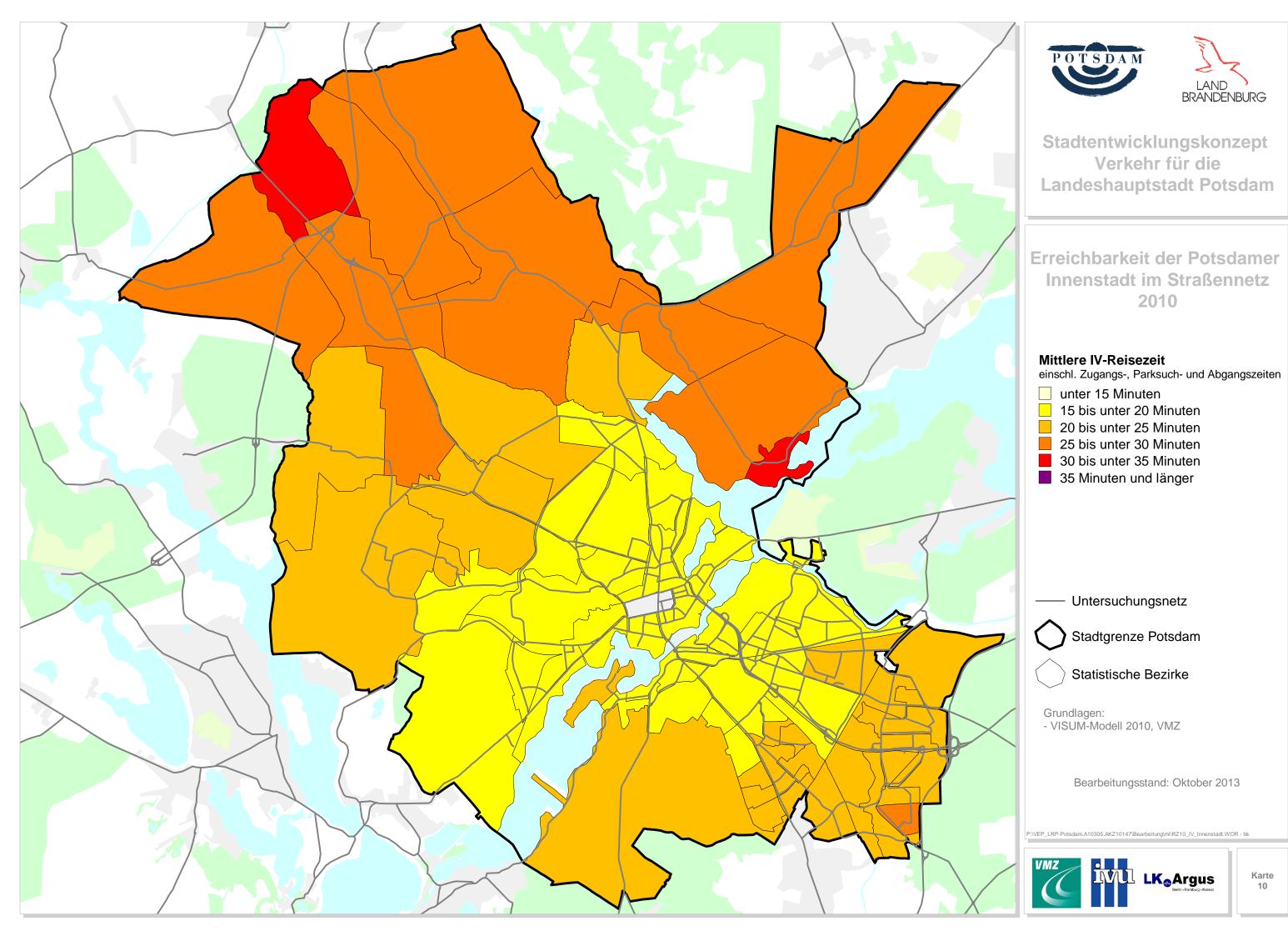
Stadtgrenze Potsdam

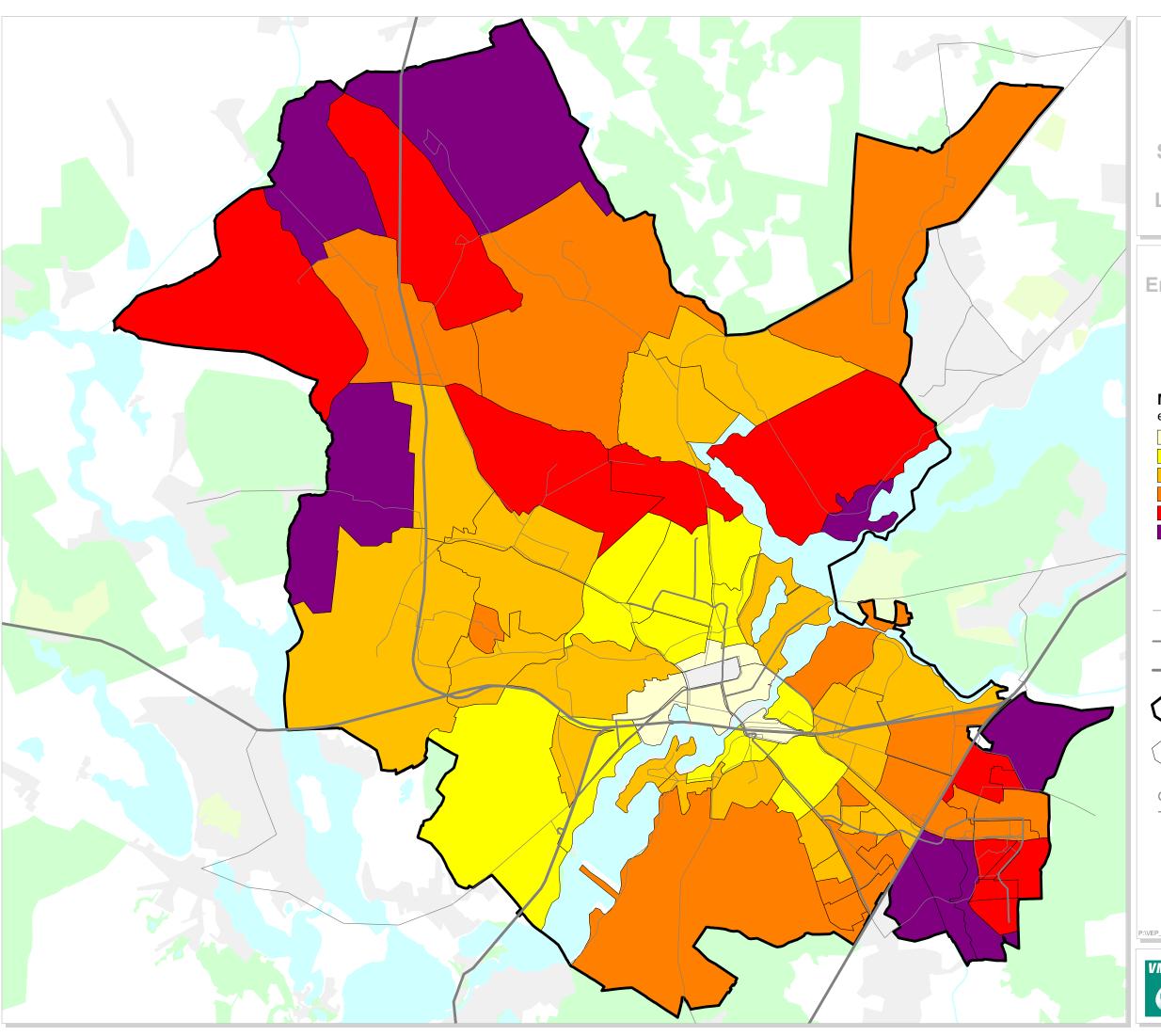
Grundlagen: - ÖPNV-Netz ViP, 2010

Bearbeitungsstand: Oktober 2013

:\VEP\_LRP-Potsdam.A10305.AKZ10147\Bearbeitung\mi\Bel10\_OV\_BQZD.WOR - bk











**Erreichbarkeit der Potsdamer** Innenstadt im ÖPNV-Netz 2010

### Mittlere ÖV-Reisezeit

einschl. Zugangs-, Warte- und Abgangszeiten

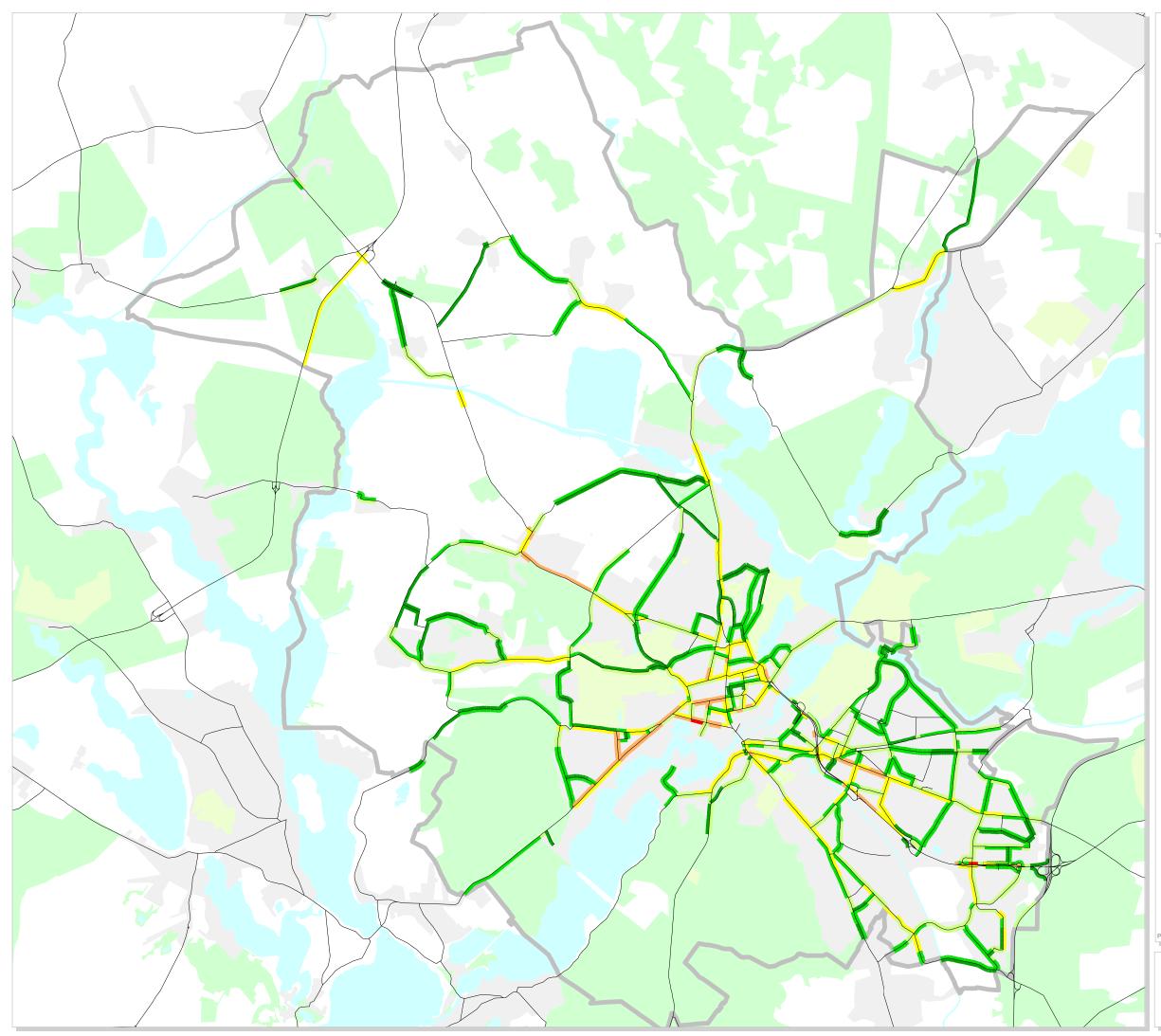
- unter 15 Minuten
- 15 bis unter 20 Minuten
- 20 bis unter 25 Minuten
- 25 bis unter 30 Minuten
- 30 bis unter 35 Minuten
- 35 Minuten und länger
- Busnetz
- Straßenbahnnetz
- Schnellbahnnetz
- Stadtgrenze Potsdam
- Statistische Bezirke

Grundlagen:
- VISUM-Modell 2010, VMZ













Lärmbelastung Tag im Straßennetz 2010 - Kfz und Straßenbahn -

### Lärmmittelungspegel an der Bebauung

- bis 55 dB(A)
- über 55 bis 60 dB(A)
- über 60 bis 65 dB(A)
- über 65 bis 70 dB(A)
- über 70 bis 75 dB(A)
- über 75 bis 80 dB(A)
- über 80 dB(A)

### Untersuchungsnetz

- Erläuterungen:

  1. Dargestellt sind die durch den Kfz- und Straßenbahnverkehr eines Straßenabschnittes an den vorhandenen straßenbegleitenden Gebäudefassaden verursachten Mittelungspegel in Farbklassen von 5 dB(A).
- 2. Im Nahbereich (bis 100 m Abstand) von lichtzeichengeregelten Kreuzungen und Einmündungen errechnet sich der Beurteilungspegel aus dem dargesteilten Mittelungspegel und einem entfernungsabhängigen "Ampelzuschlag" von 1...3 dE(A) gemäß RLS 90. In den übrigen Bereichen ist der Beurteilungspegel gleich dem Mittelungspegel.
- 3. Der dargestellte Mittelungspegel stellt einen repräsentativen Mittel-wert der Lärmbelastung für den jeweiligen Straßenabschitt differen-ziert nach Straßenseite dar.
- Die Geräuschbelastung wurde auf der Grundlage der durchschnitt-lichen täglichen Verkehrsstärken (Kf2) im Sinne der RLS 90 und der Schall 03 berechnet.
- Schall 03 berechnet.

  5. Die Mittelungspegel an einer Straße enthalten keine Immissionsanteile anderer Straßen oder weiterer relevanter Lärmqueilen.

  6. Im Bereich von Einmündungen oder Kreuzungen sind die Immissionsanteile der einmündenden bzw. kreuzenden Straße nicht enthalten. Bis zu einer Tiefe, die etwa dem Bebauungsabstand der betrachteten Straße entspricht, ist zu prüfen, ob die Immissionsanteile der kreuzenden bzw. einmündenden Straße den Mittelungspegel erhöhen.

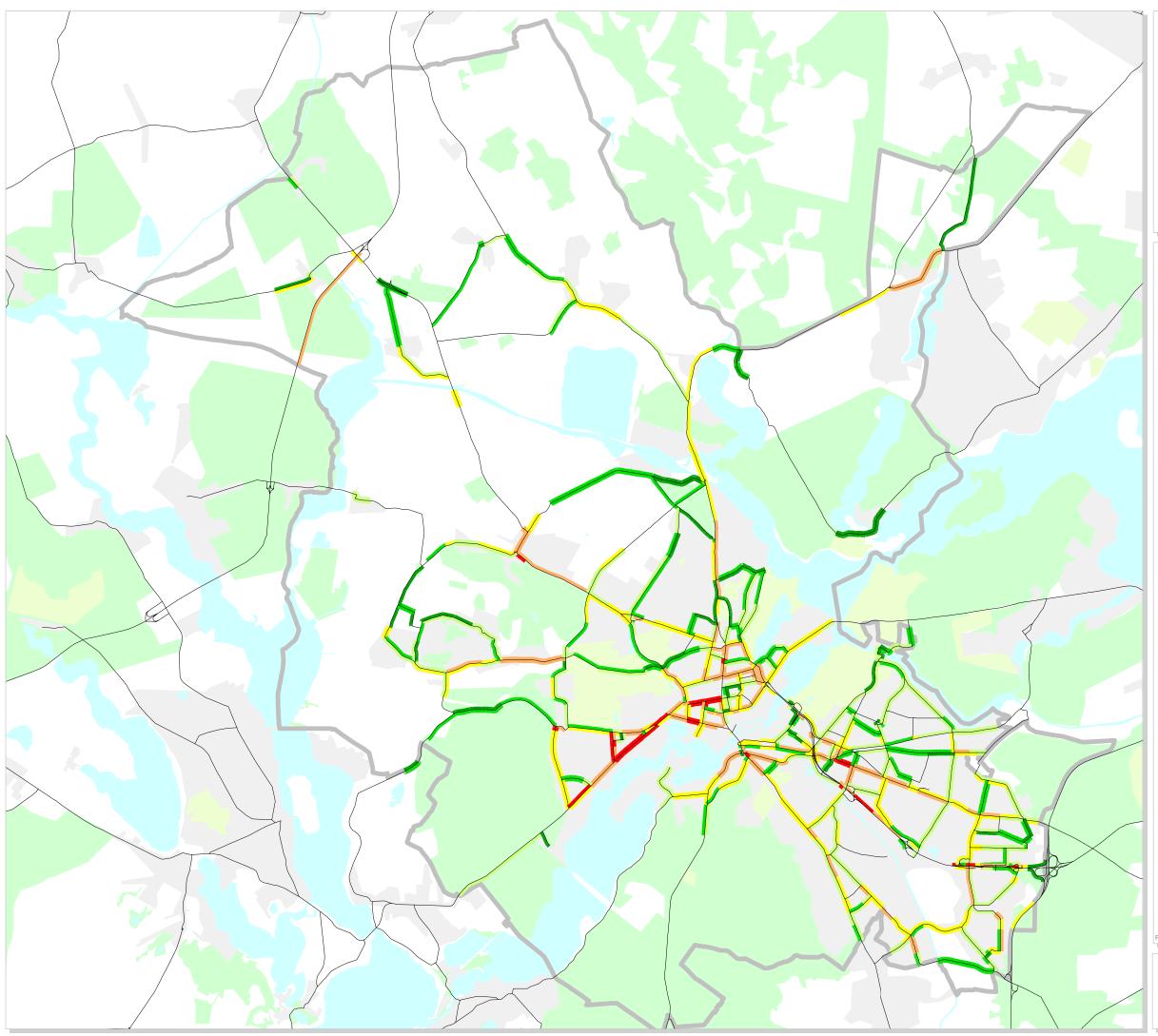
- VMZ-Netz, VISUM-Netzmodell 2010, VMZ
- Lärmberechnung VMZ

Bearbeitungsstand: Oktober 2013

P:\VEP\_LRP-Potsdam.A10305.AKZ10147\Bearbeitung\mi\Lr\_T\_10.WOR - bk











Lärmbelastung Nacht im Straßennetz 2010 - Kfz und Straßenbahn -

### Lärmmittelungspegel an der Bebauung

- bis 45 dB(A)
- über 45 bis 50 dB(A)
  - über 50 bis 55 dB(A)
- über 55 bis 60 dB(A)
- über 60 bis 65 dB(A)
- über 65 bis 70 dB(A)
- über 70 dB(A)

### Untersuchungsnetz

- Erläuterungen:

  1. Dargestellt sind die durch den Kfz- und Straßenbahnverkehr eines Straßenbaschnittes an den vorhandenen straßenbegleitenden Gebäudefassaden verursachten Mittelungspegel in Farbklassen von 5 disch.
- von b dB(A).

  2. Im Nahbereich (bis 100 m Abstand) von lichtzeichengeregelten Kreuzungen und Einmündungen errechnet sich der Beurteilungspegel aus dem dargesteilten Mittelungspegel und einem entfernungsabhängigen "Ampelzuschlag" von 1...3 dB(A) gemäß RLS 90. In den übrigen Bereichen ist der Beurteilungspegel gleich dem Mittelungspegel.
- pegel.

  3. Der dargestellte Mittelungspegel stellt einen repräsentativen Mittelwert der Lärmbelastung für den jeweiligen Straßenabschitt differenziert nach Straßenseite dar.

  4. Die Geräuschbelastung wurde auf der Grundlage der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken (Kf2) im Sinne der RLS 90 und der Schall 03 berechnet.
- Schall 03 berechnet.

  5. Die Mittelungspegel an einer Straße enthalten keine Immissionsanteile anderer Straßen oder weiterer relevanter Lärmquellen.

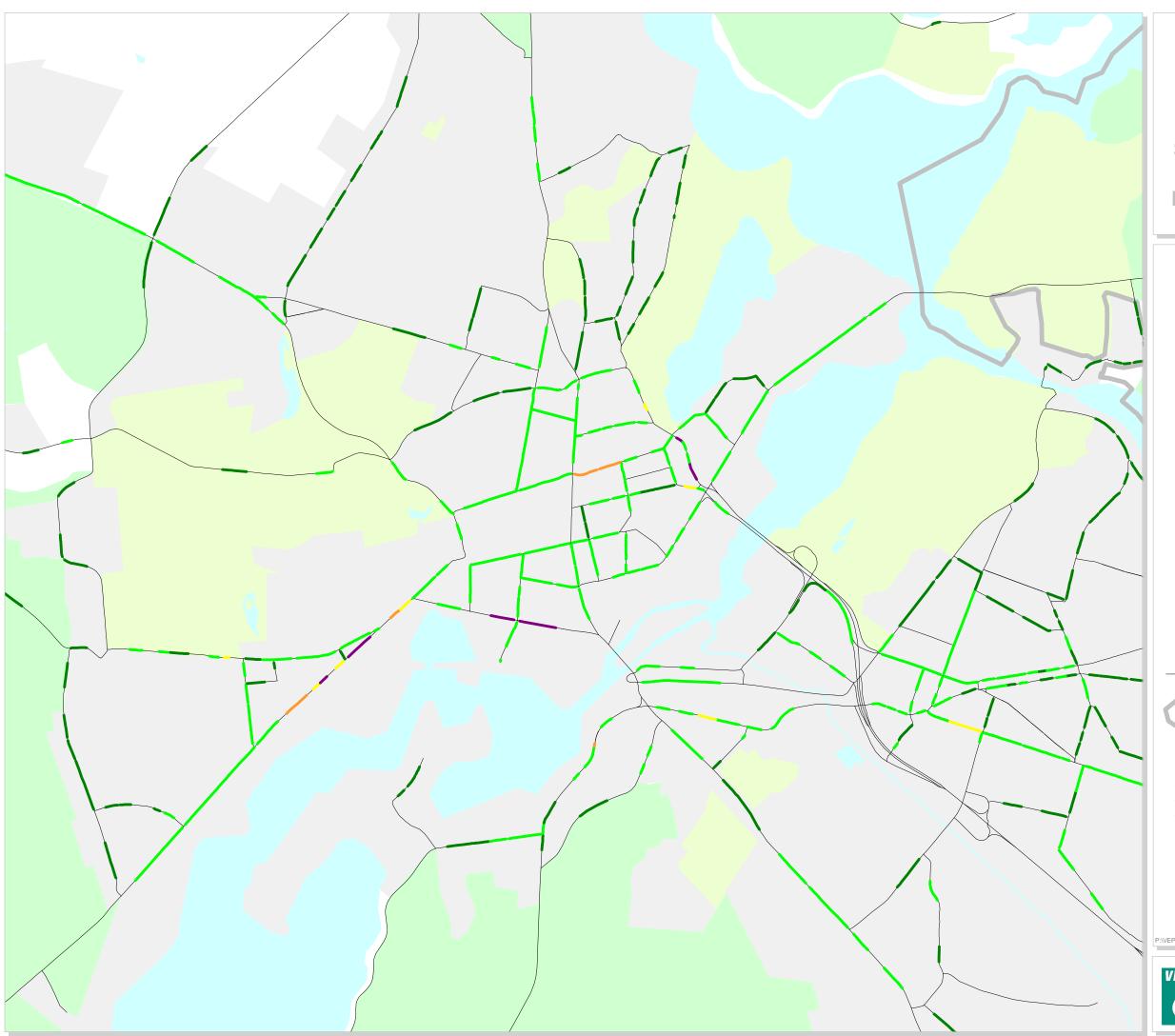
  6. Im Bereich von Einmündungen oder Kreuzungen sind die Immissionsanteile der einmündenden bzw. kreuzenden Straße nicht enthalten. Bis zu einer Tiefe, die etwa dem Bebauungsabstand der betrachteten Straße entspricht, ist zu prüfen, ob die Immissionsanteile der kreuzenden bzw. einmündenden Straße den Mittelungspegel erhöhen.

- VMZ-Netz, VISUM-Netzmodell 2010, VMZ
- Lärmberechnung IVU Umwelt GmbH

Bearbeitungsstand: Oktober 2013

P:\VEP\_LRP-Potsdam.A10305.AKZ10147\Bearbeitung\mi\Lr\_N\_10.WOR - bk









Zahl der Tage mit Grenzwertüberschreitung für Feinstaub (PM10) im Straßennetz 2010

### **Anzahl Tage**

- 35 und mehr 30 bis unter 35 25 bis unter 30 12 bis unter 25 weniger als 12

Untersuchungsnetz



Stadtgrenze Potsdam

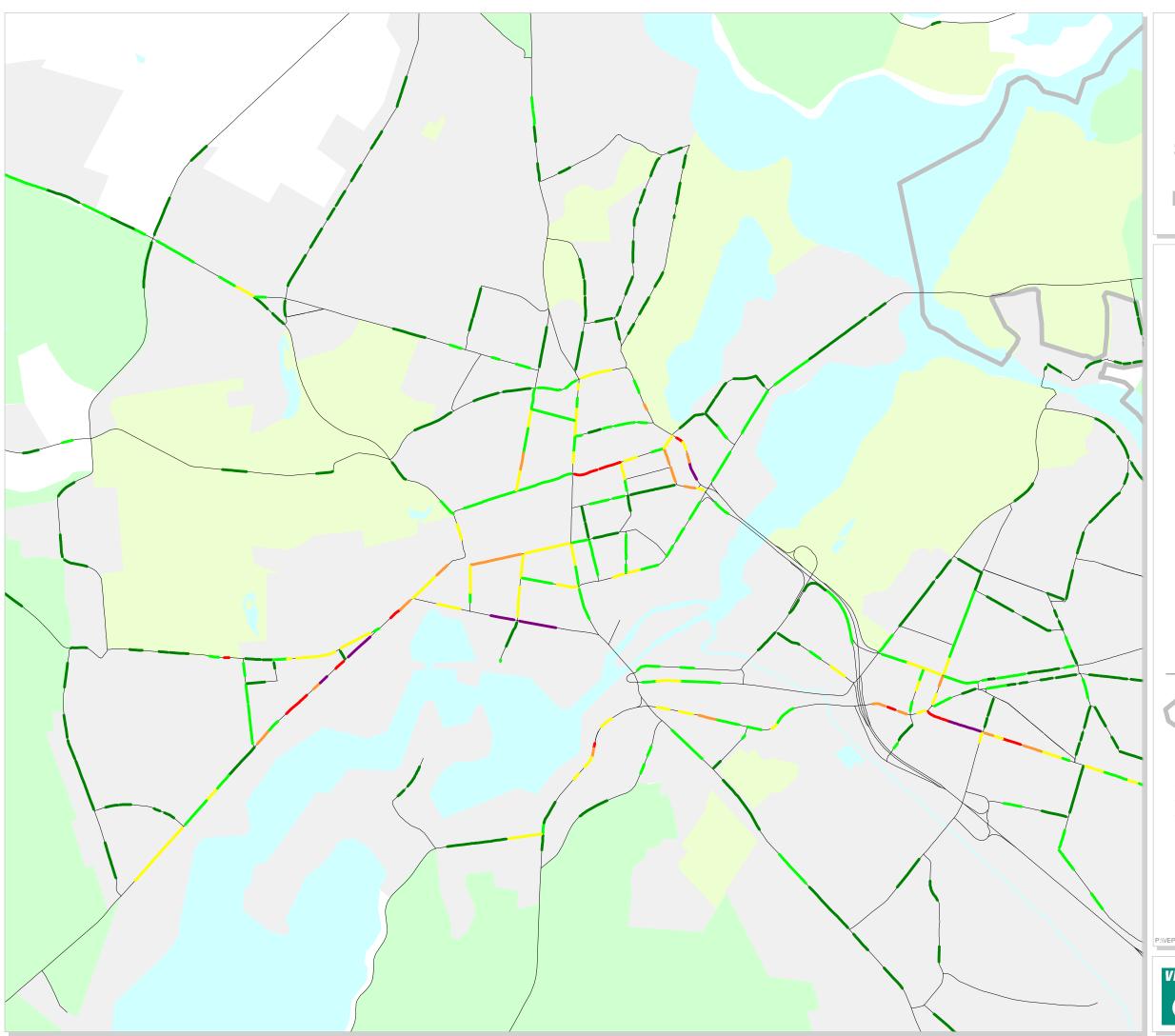
- Grundlagen:
   VISUM-Netzmodell 2010, VMZ
   Luftschadstoffberechnung IVU Umwelt GmbH

Bearbeitungsstand: Oktober 2013





Karte







Luftschadstoffimmission Stickstoffdioxid (NO2) im Straßennetz 2010

### **Jahresmittelwert** in µg/m³

- 40 und mehr 35 bis unter 40 30 bis unter 35 25 bis unter 30 20 bis unter 25 unter 20

Untersuchungsnetz

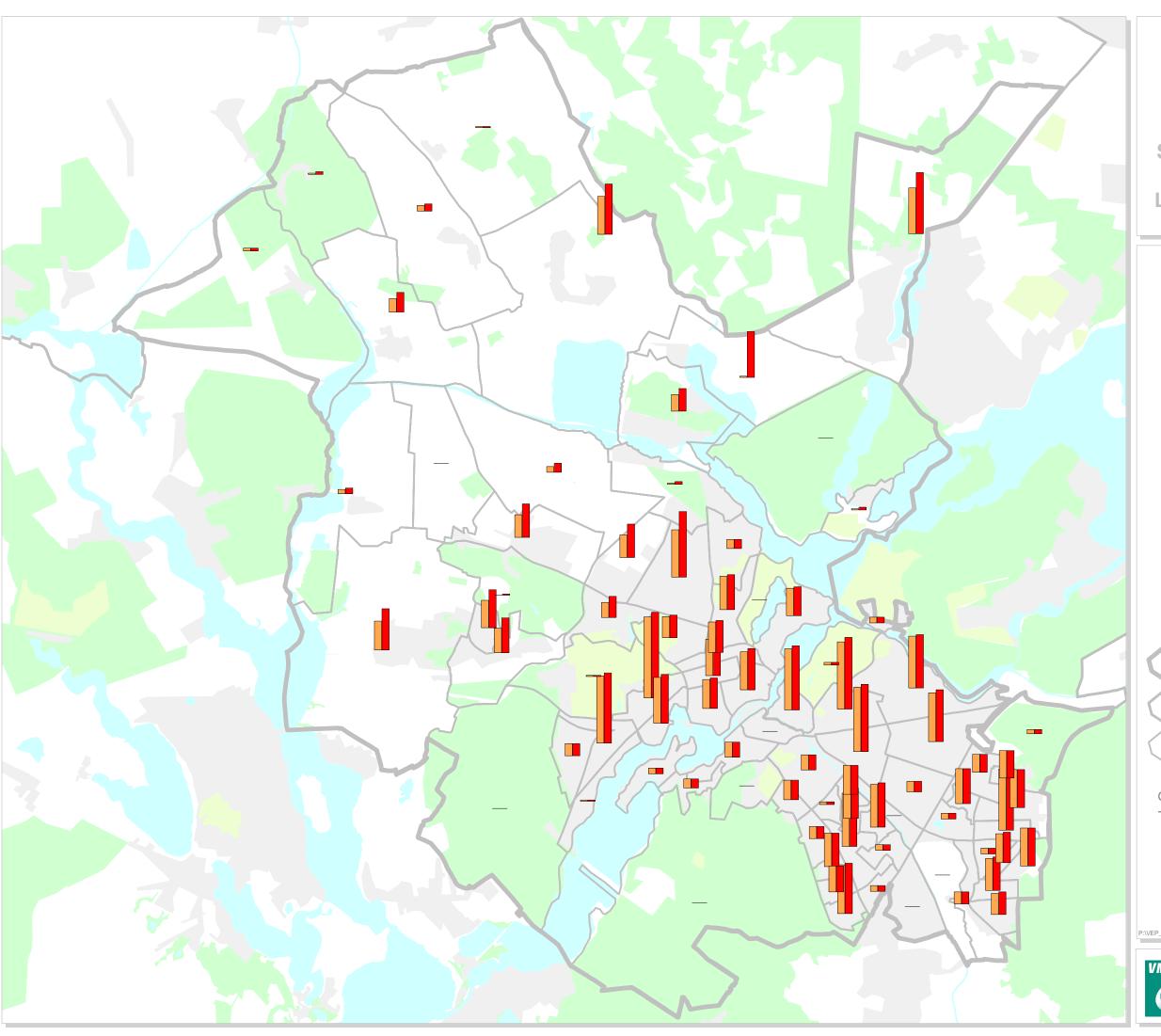


Stadtgrenze Potsdam

- Grundlagen:
   VISUM-Netzmodell 2010, VMZ
   Luftschadstoffberechnung IVU Umwelt GmbH











Einwohnerentwicklung nach Statistischen **Bezirken 2008 bis 2025** 



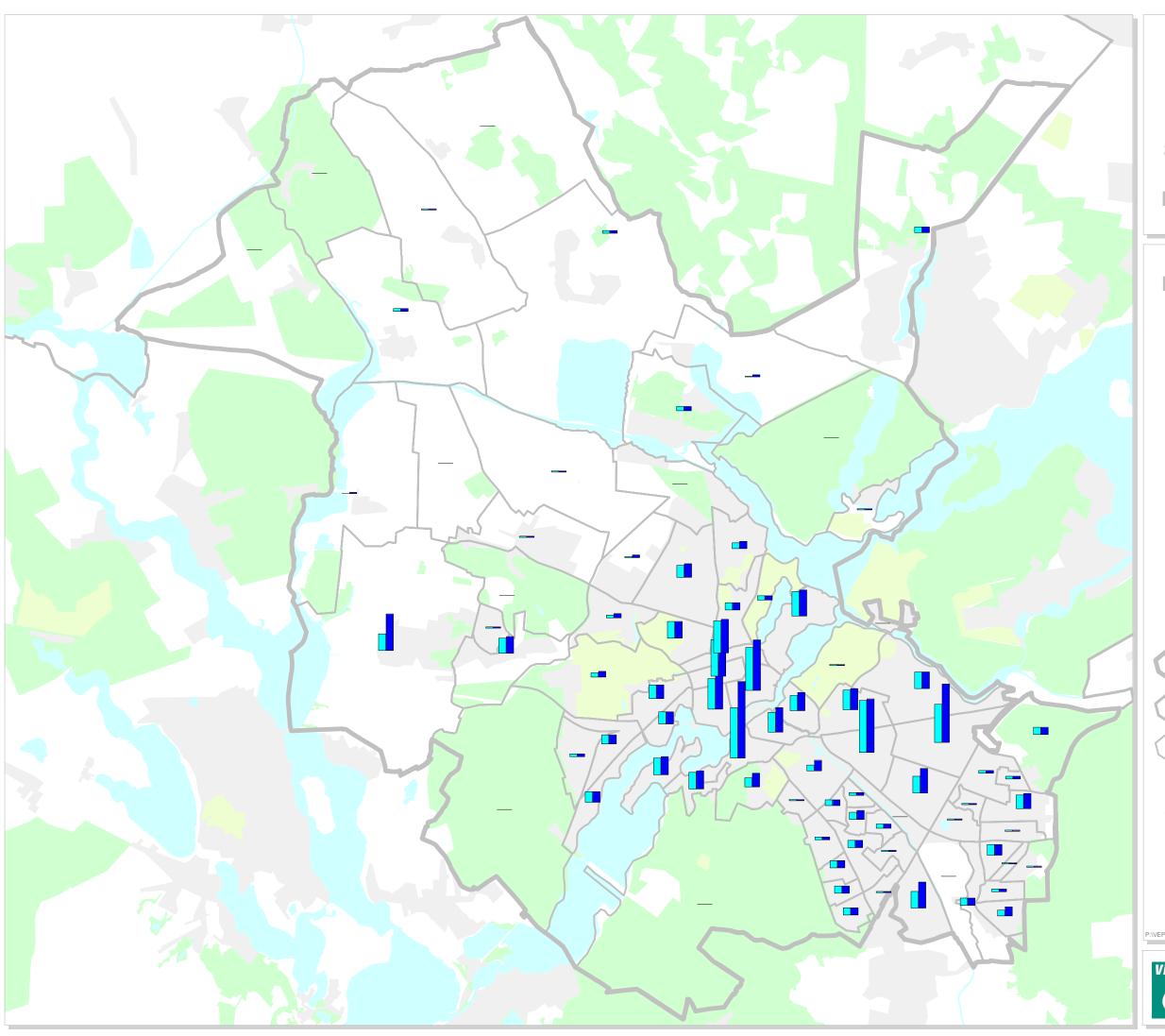
Stadtgrenze Potsdam

Landkreisgrenze

Statistische Bezirke

Grundlagen:
- Einwohner 2008/2025: Landeshauptstadt Potsdam, Bereich Statistik und Wahlen

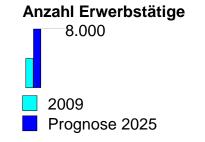








Erwerbstätigenentwicklung am Arbeitsort nach Statistischen Bezirken 2009 bis 2025



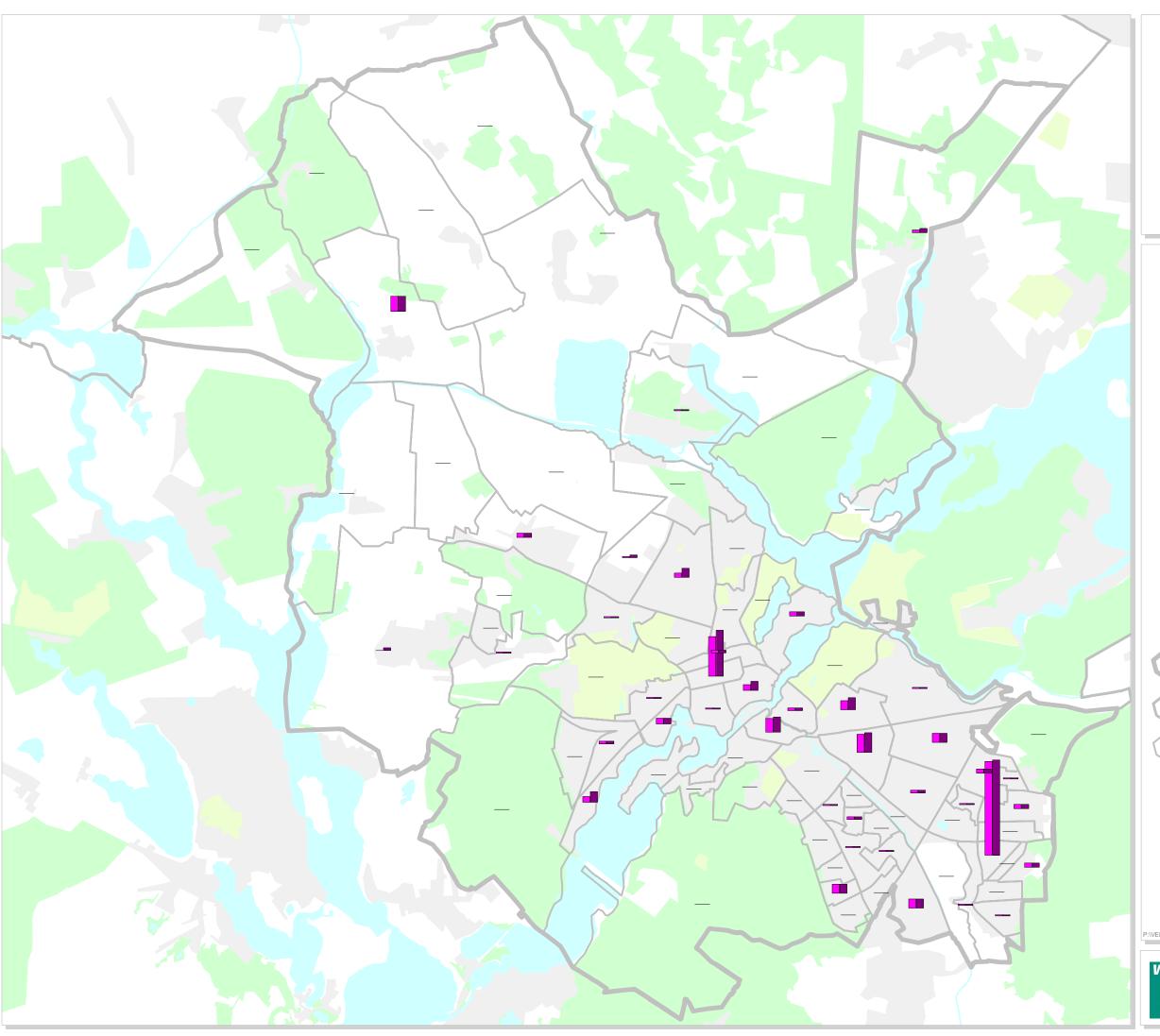
Stadtgrenze Potsdam

Landkreisgrenze

Statistische Bezirke

Grundlagen:
- Erwerbstätige 2009/2025: Stadtverwaltung Potsdam

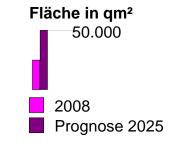








Entwicklung der Einzelhandelsflächen nach Statistischen Bezirken 2008 bis 2025



Stadtgrenze Potsdam

Landkreisgrenze

Statistische Bezirke

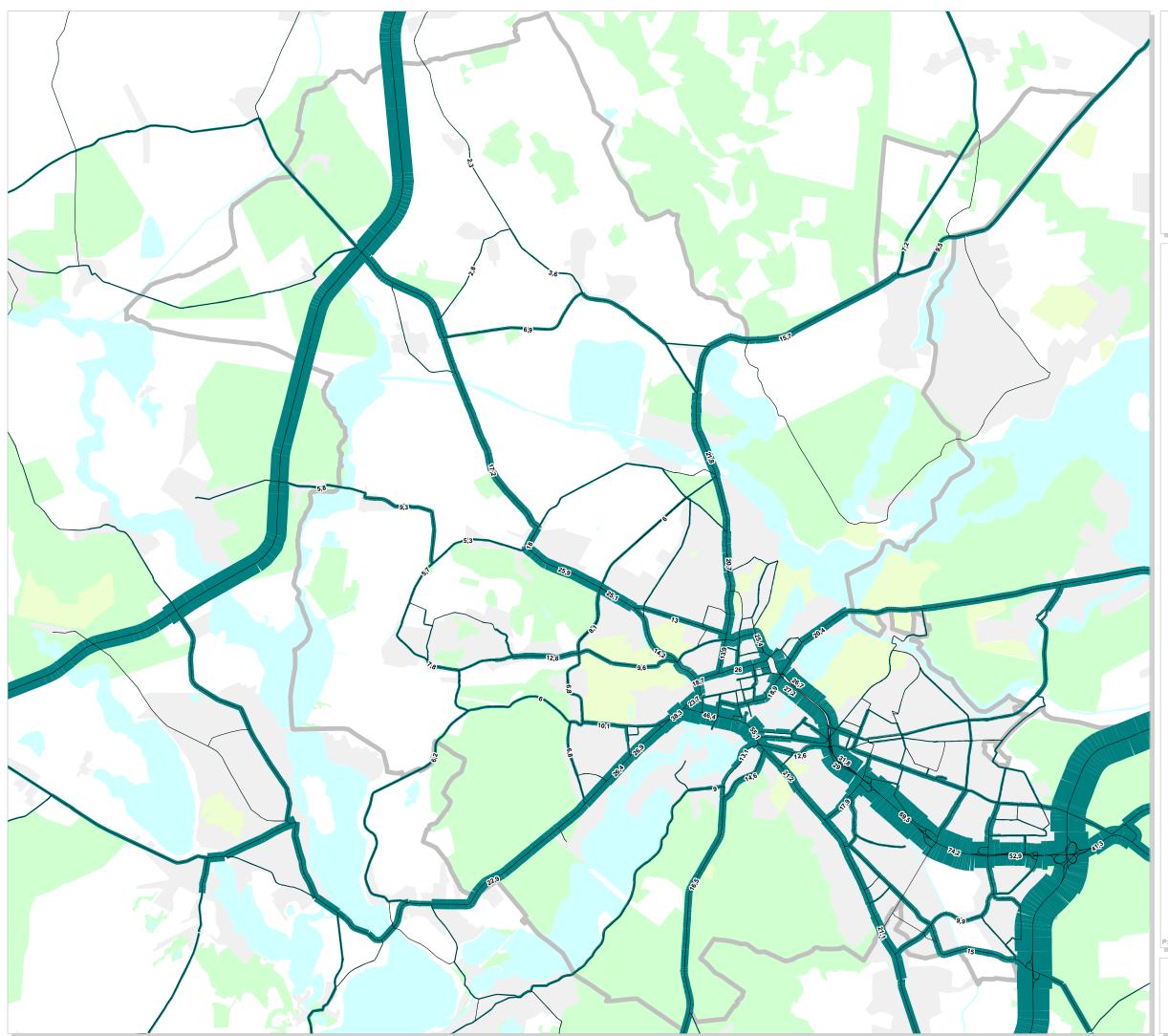
### Grundlagen:

- Einzelhandelsflächen 2008/2025: Stadtverwaltung Potsdam

Bearbeitungsstand: Oktober 2013

\VEP\_LRP-Potsdam.A10305.AKZ10147\Bearbeitung\mi\EH\_Flaechen\_09\_25\_SB.WOR - bk









Kfz-Verkehrsbelastung im Straßennetz 2025 - Basisszenario -

Anzahl Kfz an einem durchschnittlichen Werktag [DTVw]

10.000 20.000 30.000 40.000

<sup>18,8</sup> Verkehrsstärke in 1.000 Kfz

Untersuchungsnetz



Stadtgrenze Potsdam

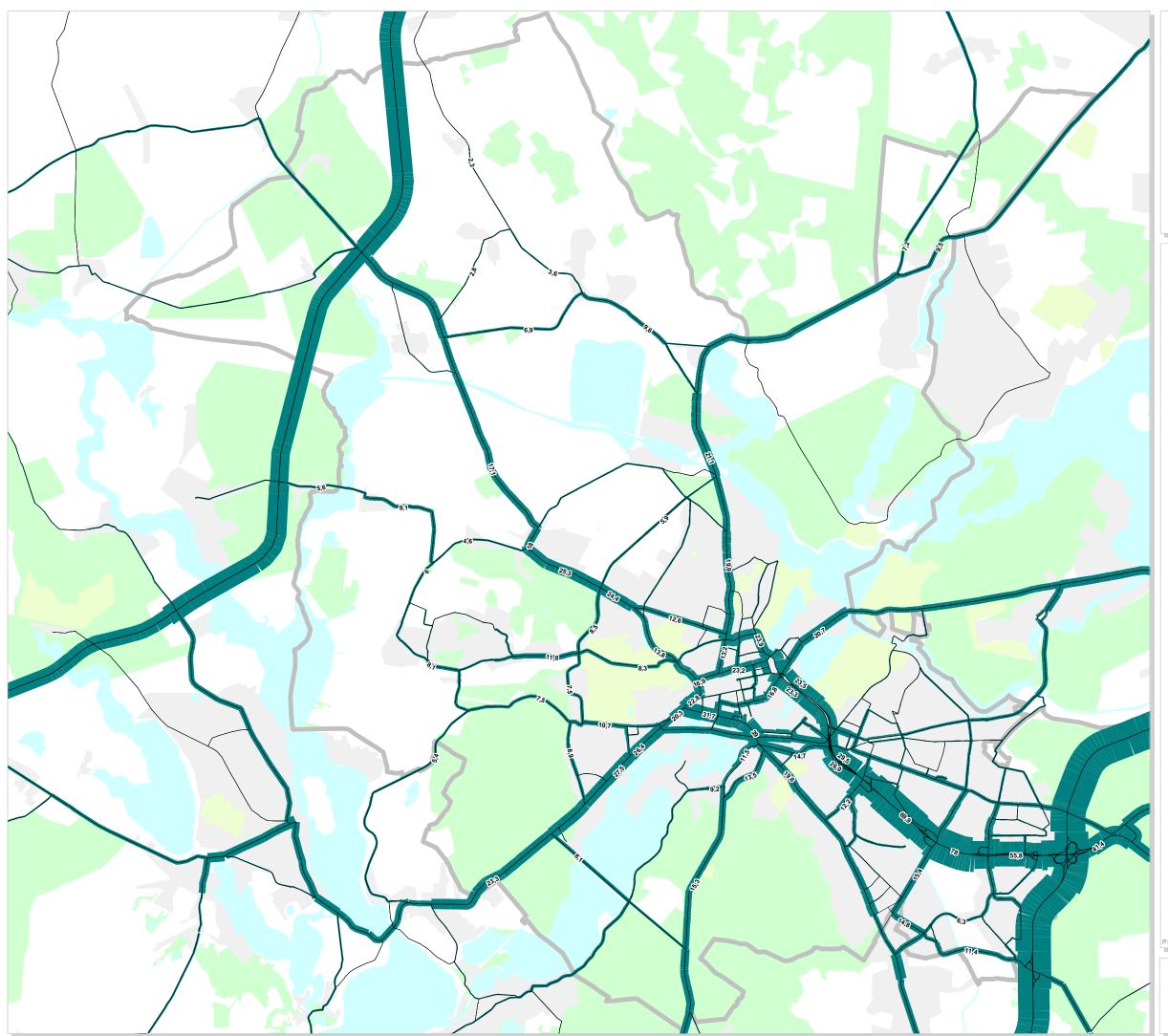
Grundlagen:
- VMZ-Netz

- VISUM-Netzmodell 2025, VMZ

Bearbeitungsstand: Oktober 2013











Kfz-Verkehrsbelastung im Straßennetz 2025 - Szenario Fortschreibung VEP 2001 -

Anzahl Kfz an einem durchschnittlichen Werktag [DTVw]

10.000 20.000 30.000 40.000

<sup>18,8</sup> Verkehrsstärke in 1.000 Kfz

Untersuchungsnetz



Stadtgrenze Potsdam

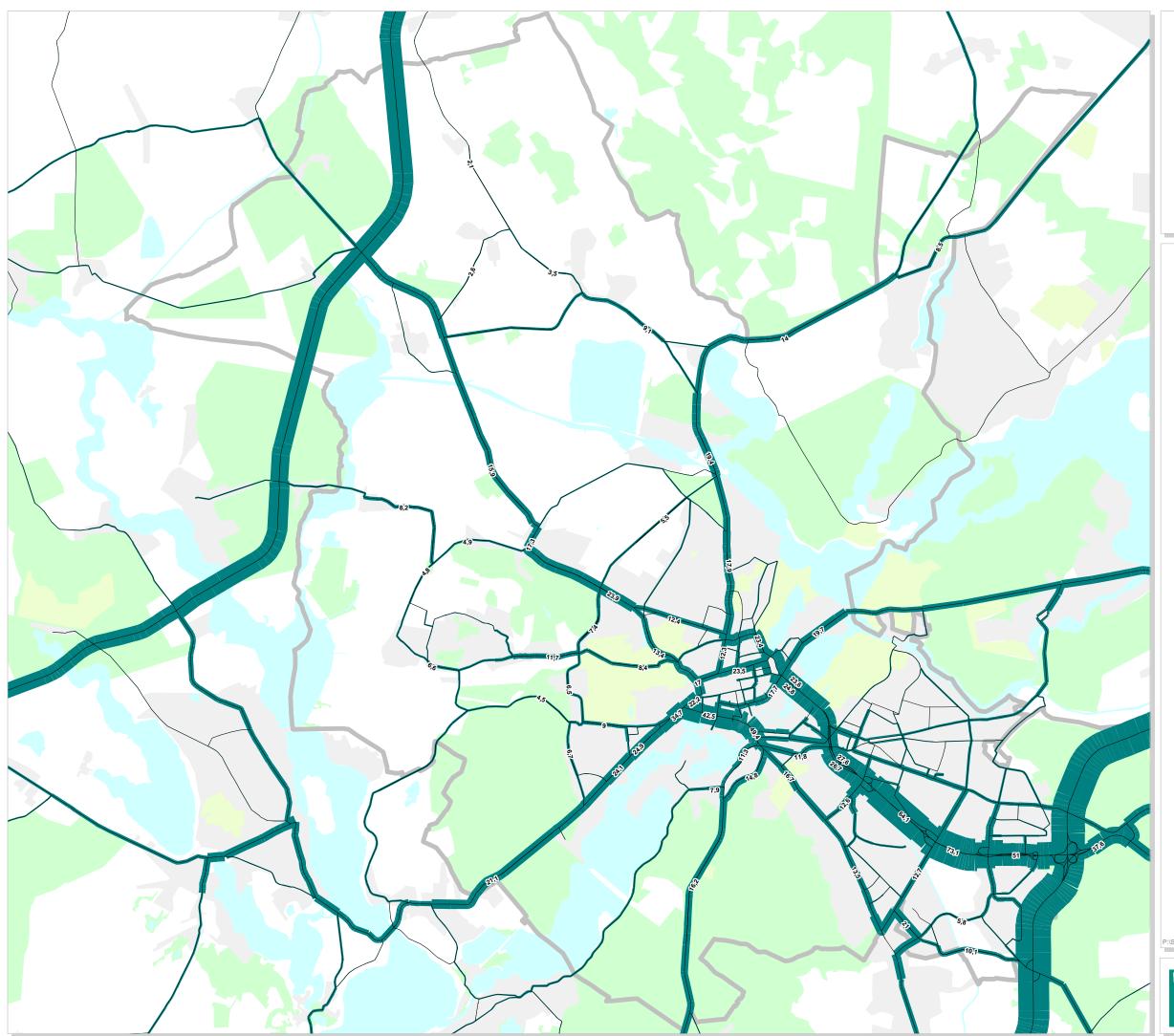
Grundlagen:
- VMZ-Netz

- VISUM-Netzmodell 2025, VMZ

Bearbeitungsstand: Oktober 2013











Kfz-Verkehrsbelastung im Straßennetz 2025 - Szenario Nachhaltige Mobilität -

Anzahl Kfz an einem durchschnittlichen Werktag [DTVw]

10.000 20.000 30.000 40.000

<sup>18,8</sup> Verkehrsstärke in 1.000 Kfz

Untersuchungsnetz



Stadtgrenze Potsdam

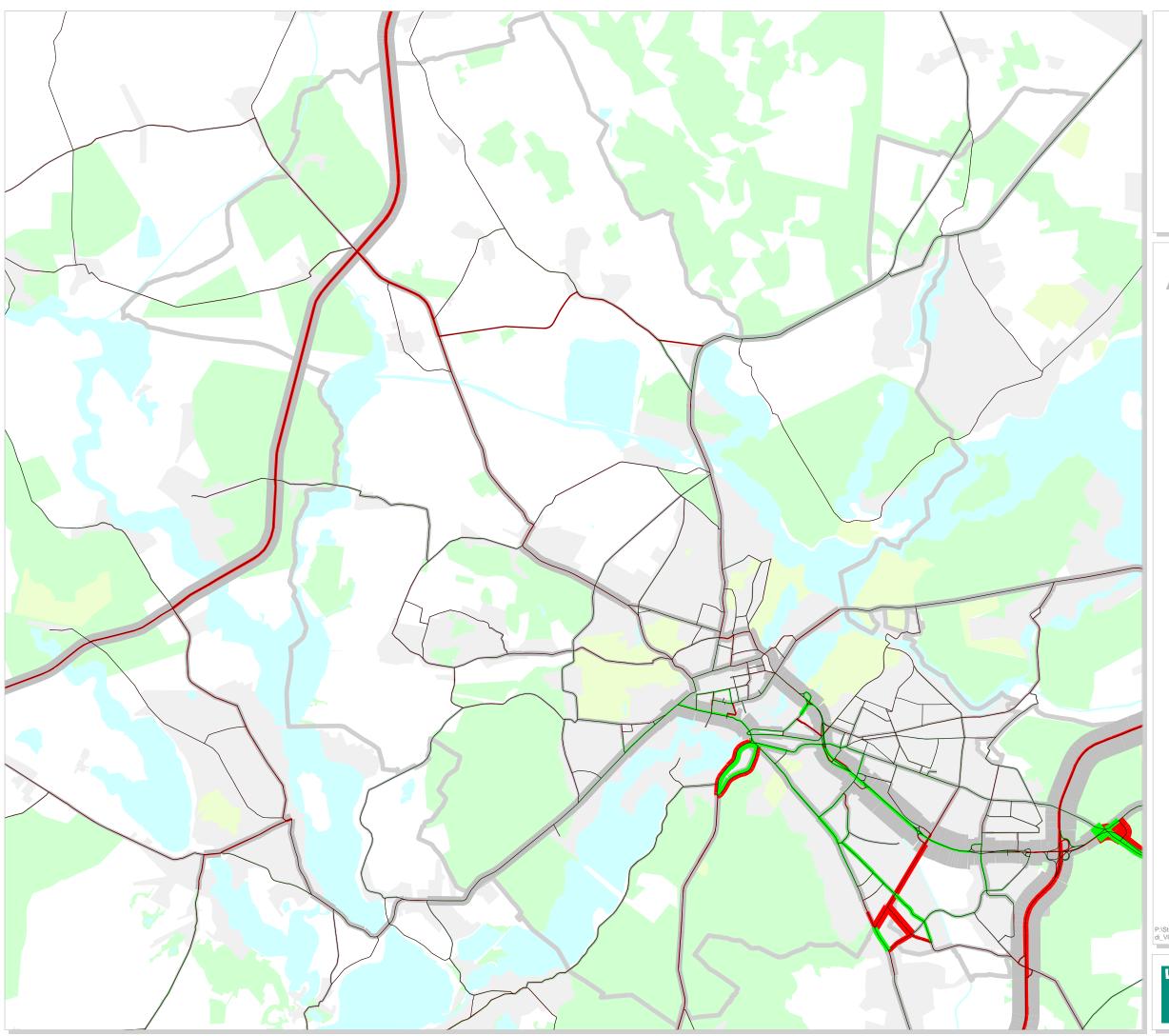
# Grundlagen: - VMZ-Netz

- VISUM-Netzmodell 2025, VMZ

Bearbeitungsstand: Oktober 2013











Änderung der Kfz-Belastung im Straßennetz 2025 - Szenario Nachhaltige Mobilität gegenüber Analyse 2010 -

### Anzahl Kfz an einem durchschnittlichen Werktag [DTVw]

10.000 20.000 30.000 40.000

- Analyse 2010
- Zunahme Szenario Nachhaltige Mobilität gegenüber Analyse 2010
- Abnahme Szenario Nachhaltige Mobilität gegenüber Analyse 2010
- Untersuchungsnetz
- Stadtgrenze Potsdam

Grundlagen:
- VMZ-Netz

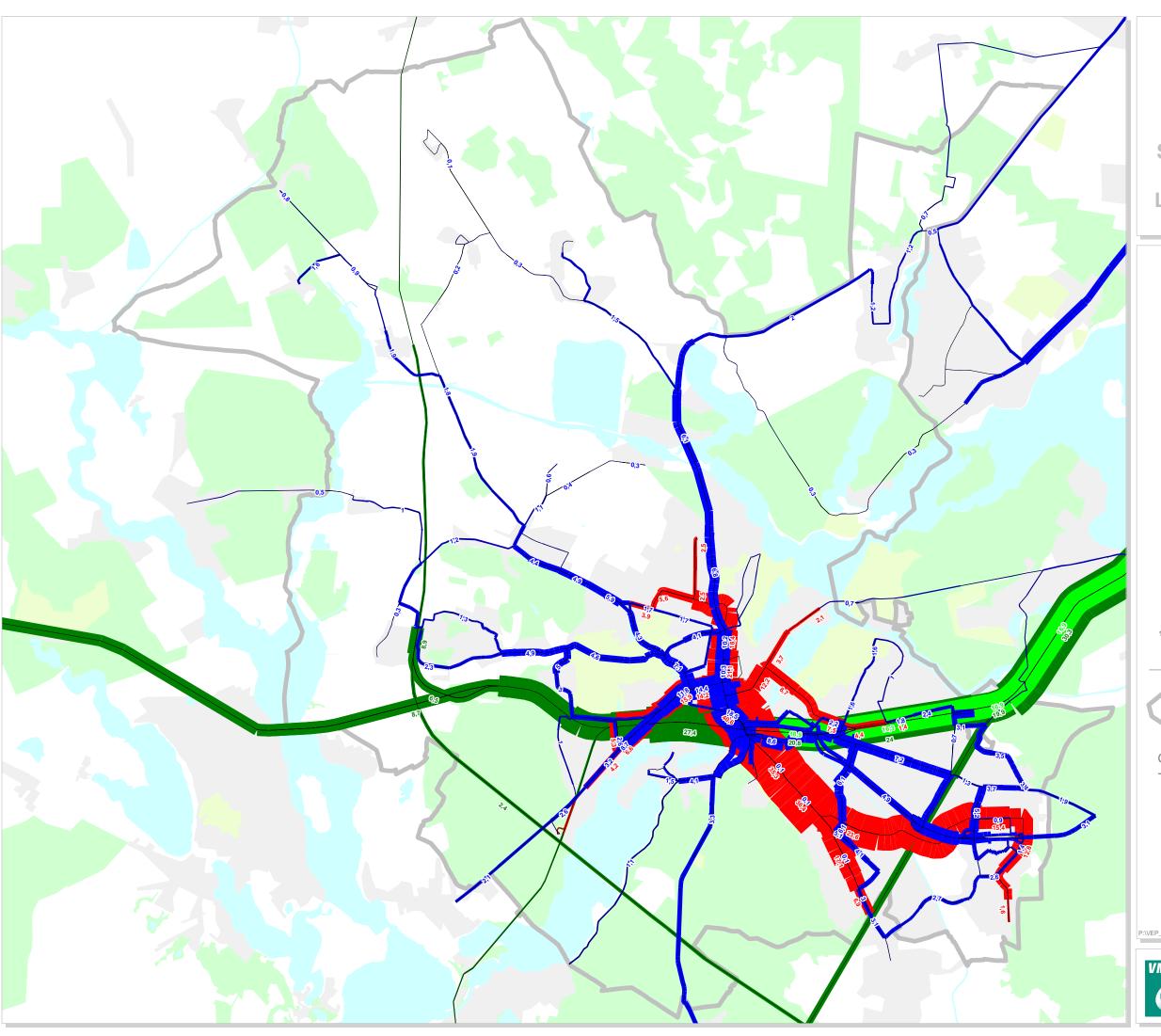
- VISUM-Netzmodell 2025, VMZ

Bearbeitungsstand: Oktober 2013

P:\StEK\_Zielszenario\_Potsdam.A-10527\_AKZ10256\Bearbeitung\Mi\di\_VIS\_SzNaMob\_2\_Ana\_10.WOR - pk











Belastung im ÖPNV-Netz 2025 - Basisszenario -

Anzahl Personen an einem durchschnittlichen Werktag [DTVw]

2.500 5.000 7.500 10.000

Bus

Straßenbahn

S-Bahn

Regionalbahn

Anzahl in 1.000 Personen

ÖPNV-Netz

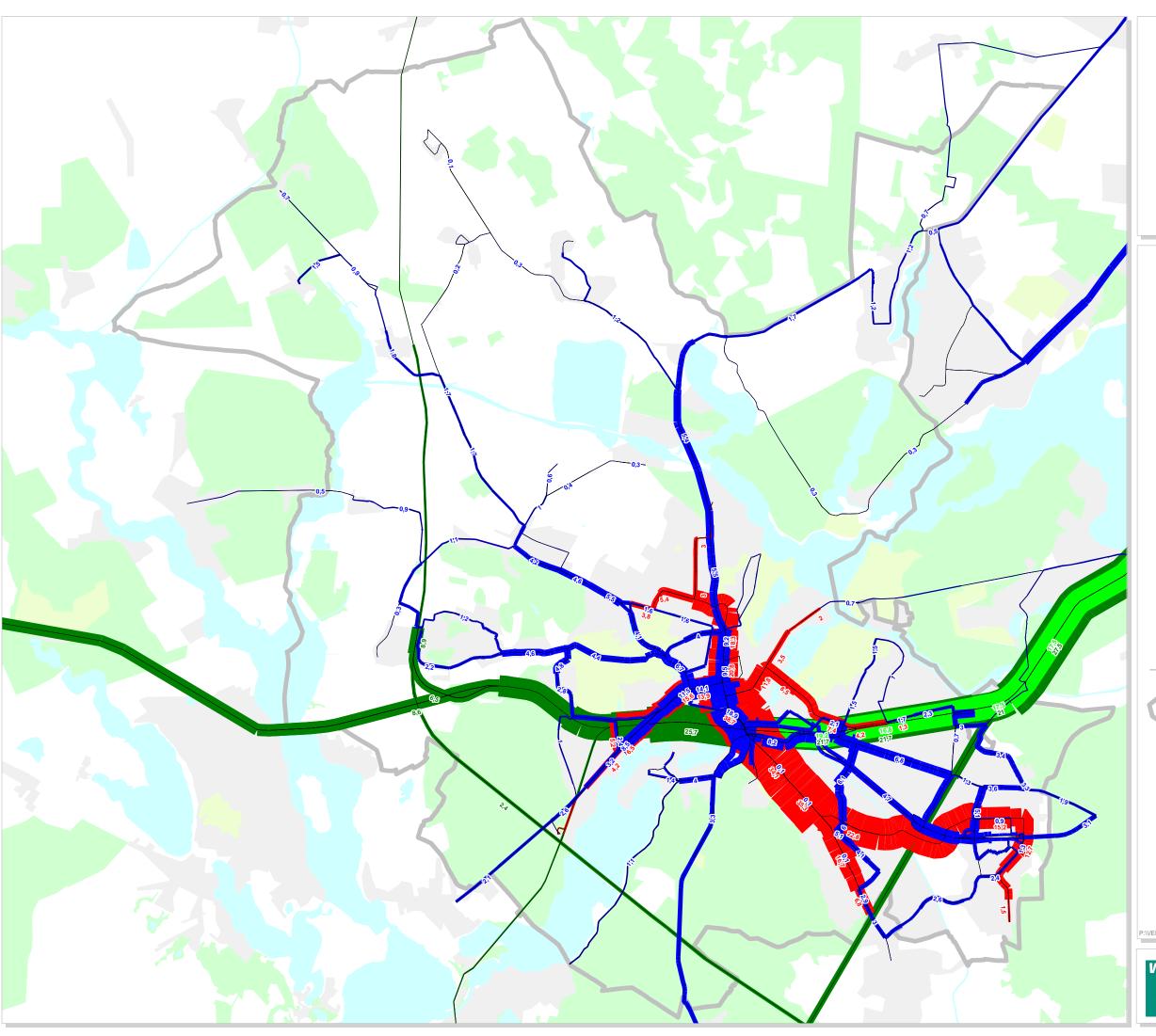
Stadtgrenze Potsdam

Grundlagen:
- VISUM-Netzmodell ÖPNV 2025, VMZ













Belastung im ÖPNV-Netz 2025 - Szenario Fortschreibung VEP 2001 -

Anzahl Personen an einem durchschnittlichen Werktag [DTVw]

2.500 5.000 7.500 10.000

Bus

Straßenbahn

S-Bahn

Regionalbahn

Anzahl in 1.000 Personen

ÖPNV-Netz

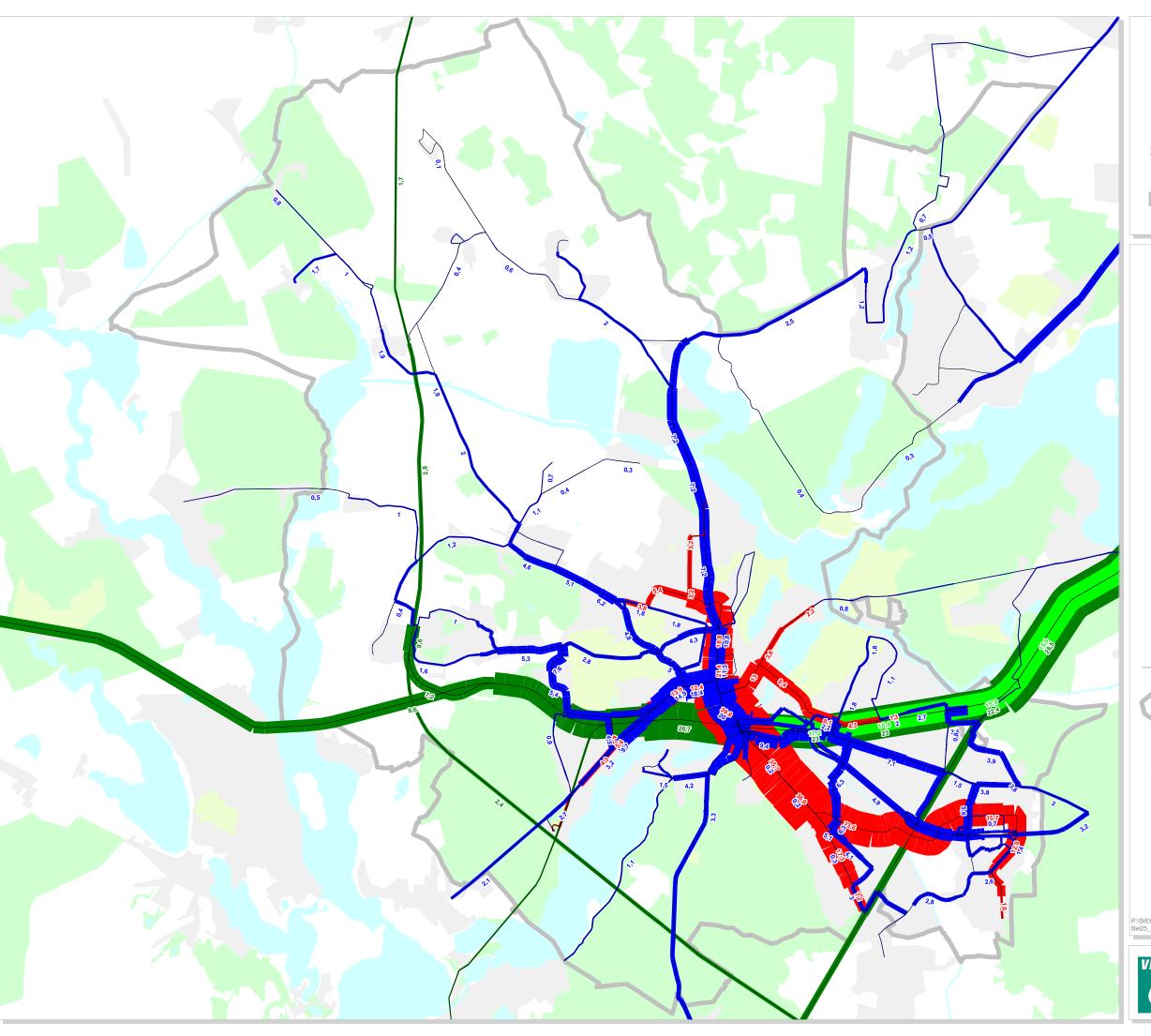
Stadtgrenze Potsdam

Grundlagen:
- VISUM-Netzmodell ÖPNV 2025, VMZ













Belastung im ÖPNV-Netz 2025 - Szenario Nachhaltige Mobilität -

Anzahl Personen an einem durchschnittlichen Werktag [DTVw]

2.500 5.000 7.500 10.000

Bus

Straßenbahn

S-Bahn

Regionalbahn

Anzahl in 1.000 Personen

ÖPNV-Netz

Stadtgrenze Potsdam

Grundlagen: - VISUM-Netzmodell ÖPNV 2025, VMZ

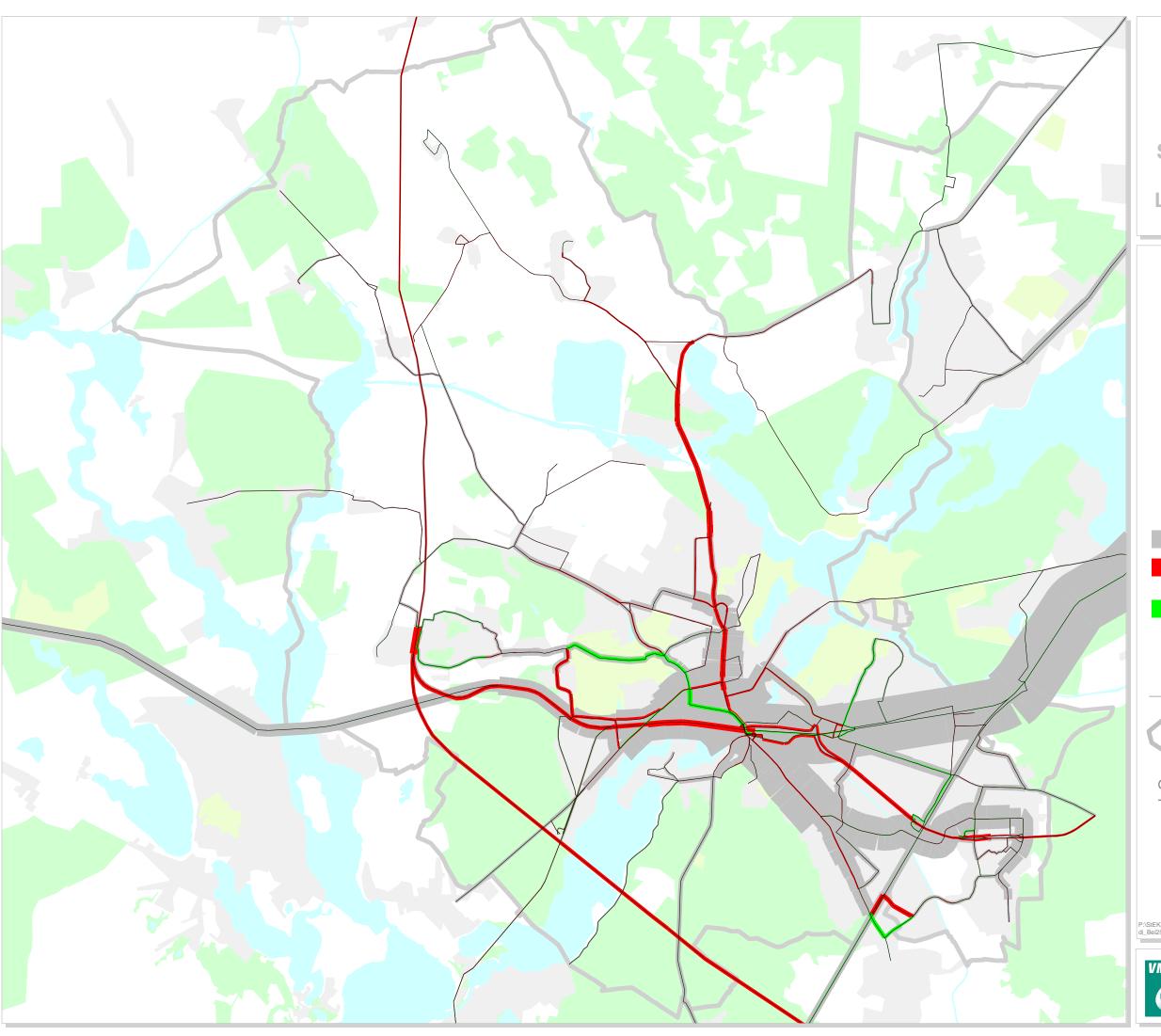
Bearbeitungsstand: Oktober 2013

P:\StEK\_Zielszenario\_Potsdam.A-10527\_AKZ10256\Bearbeitung\Mi\Bel25\_Sz\_NaMob\_II\_OV.WOR













Belastungsänderung im ÖPNV-Netz 2025 - Szenario Nachhaltige Mobilität gegenüber **Analyse 2010 -**

Anzahl Personen an einem durchschnittlichen Werktag [DTVw]

2.500 5.000 7.500 10.000

Analyse 2010

Zunahme Nachhaltige Mobilität ggü. Analyse 2010

Abnahme Nachhaltige Mobilität ggü.Analyse 2010

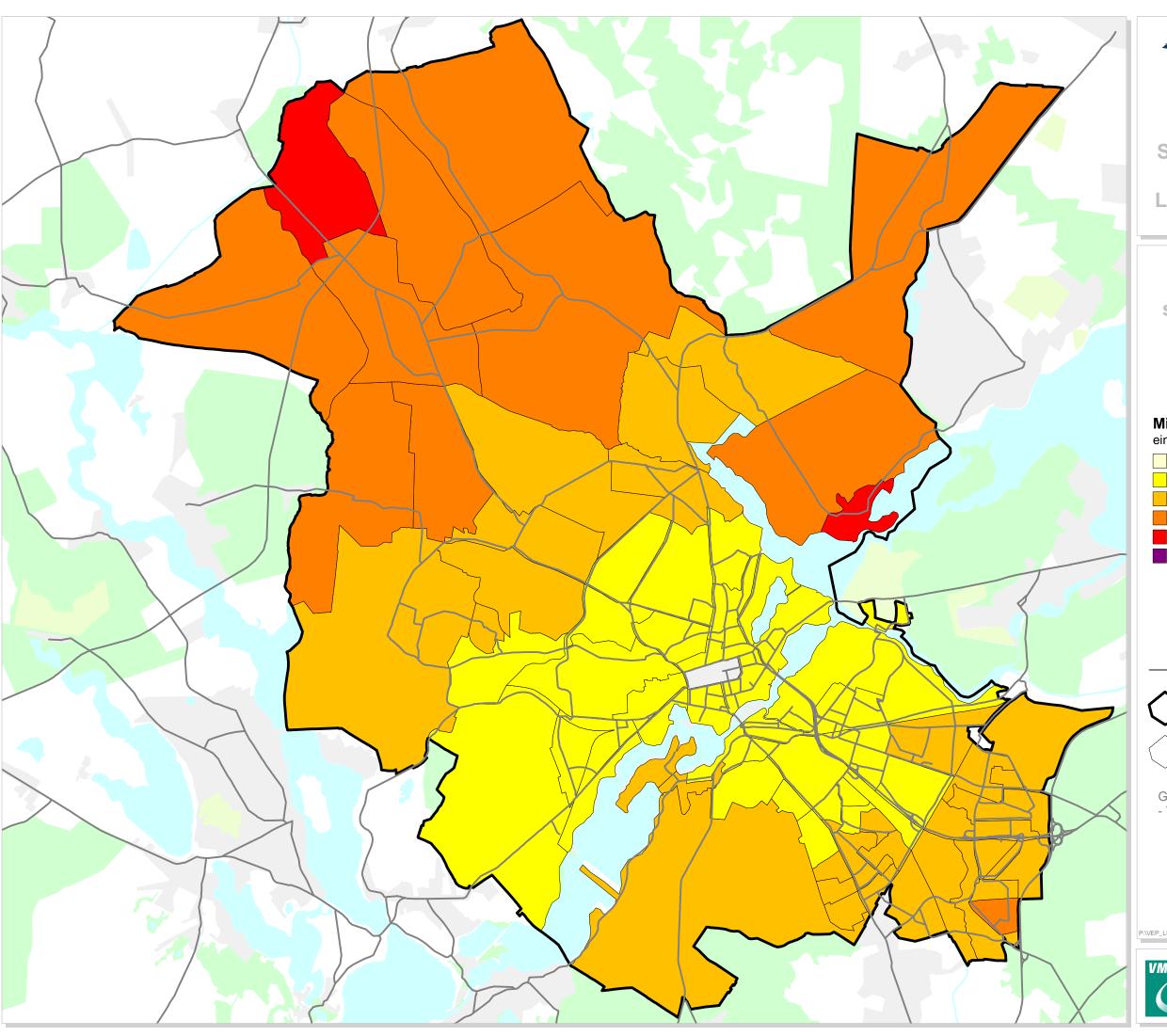
ÖPNV-Netz

Stadtgrenze Potsdam

Grundlagen:
- VISUM-Netzmodell ÖPNV 2025, VMZ











Erreichbarkeit der Innenstadt im Straßennetz 2025 - Szenario Nachhaltige Mobilität -

### Mittlere IV-Reisezeit

einschl. Zugangs-, Parksuch- und Abgangszeiten

- unter 15 Minuten
- 15 bis unter 20 Minuten
  - 20 bis unter 25 Minuten
  - 25 bis unter 30 Minuten
- 30 bis unter 35 Minuten
- 35 Minuten und länger
- Untersuchungsnetz
  - Stadtgrenze Potsdam
- Statistische Bezirke
- Grundlagen:
   VISUM-Modell 2025, VMZ

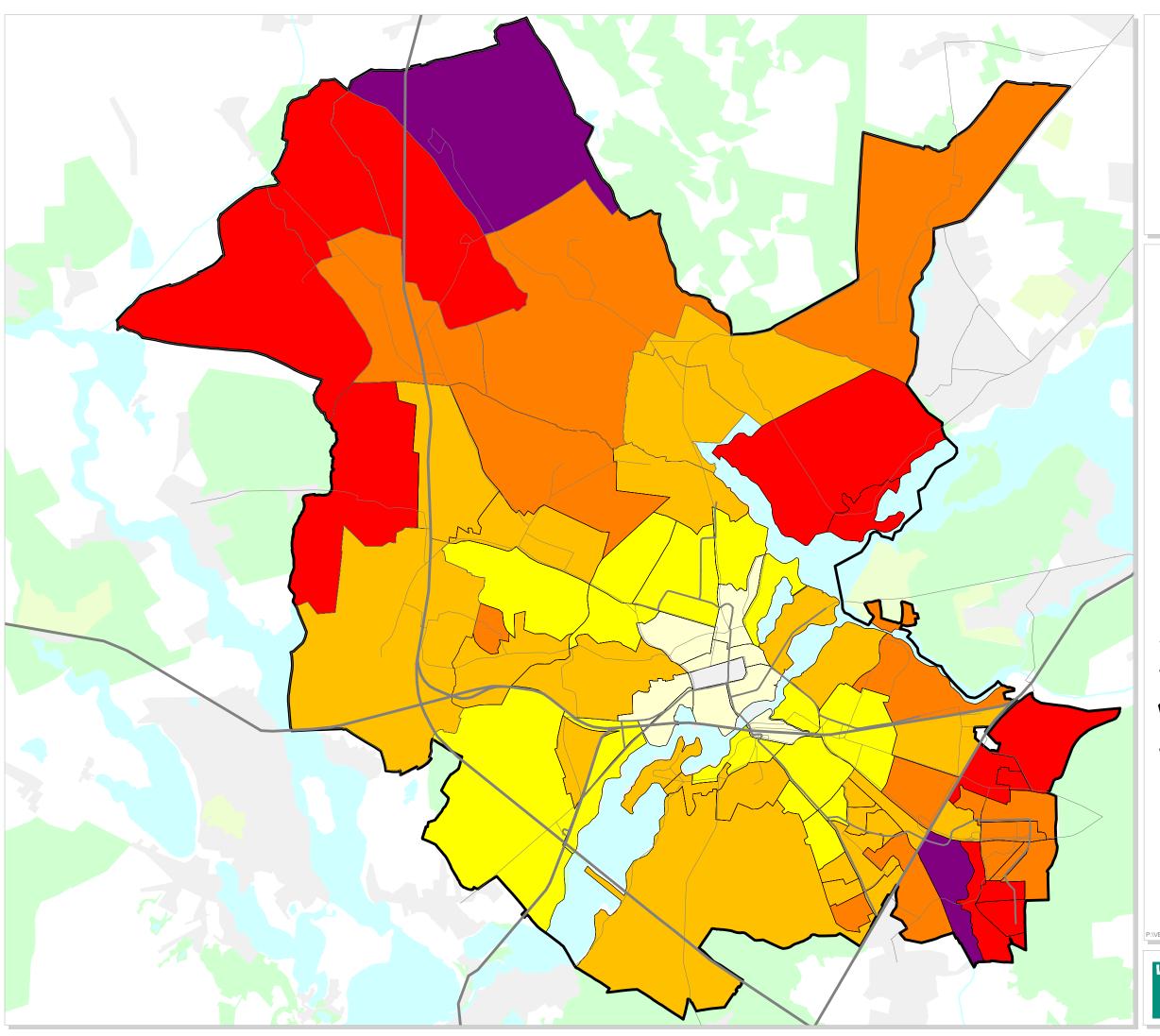
Bearbeitungsstand: Oktober 2013





**LK**Argus

Karte 27







Erreichbarkeit der Innenstadt im ÖPNV-Netz 2025 - Szenario Nachhaltige Mobilität -

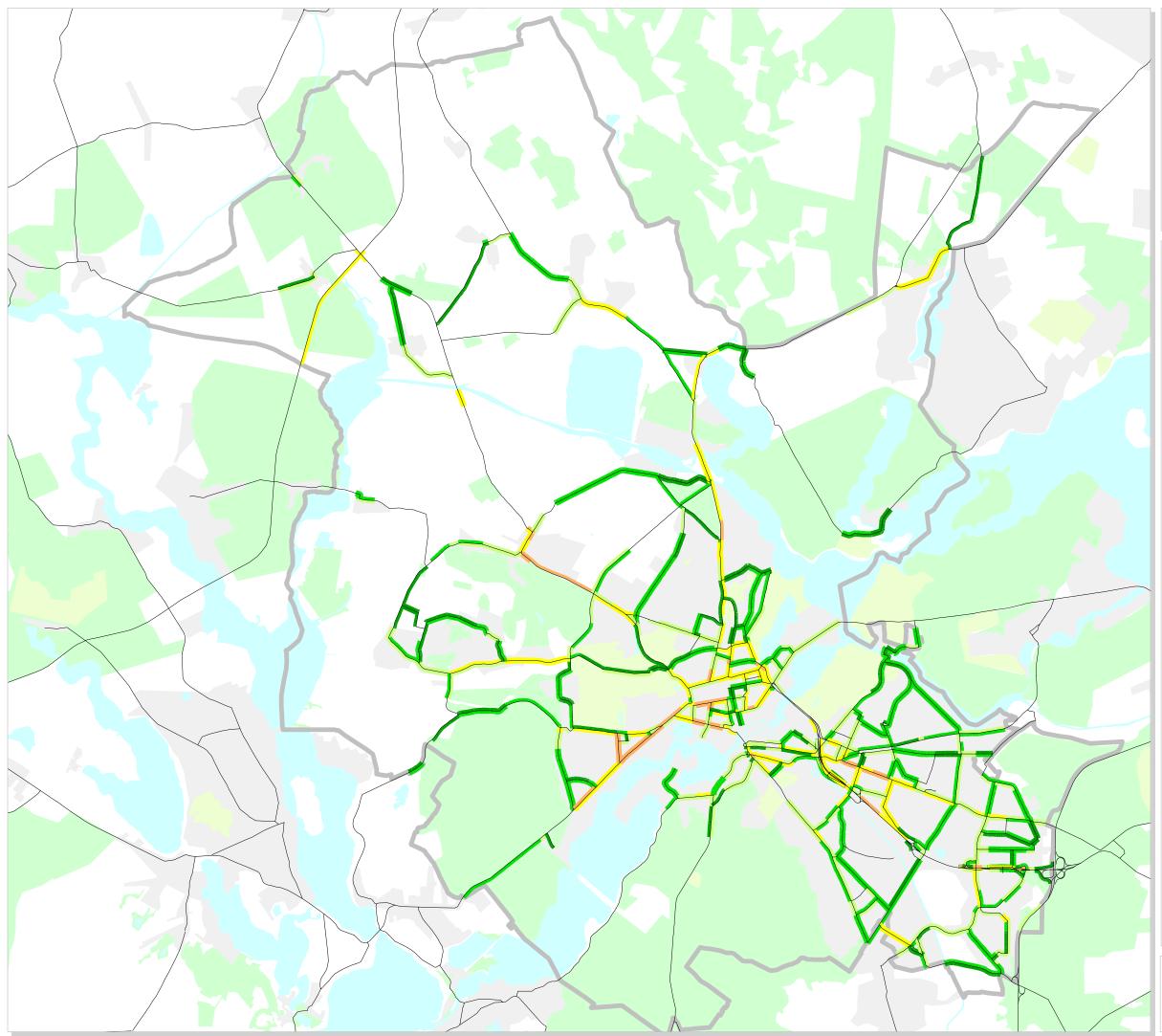
**Mittlere ÖV-Reisezeit** einschl. Zugangs-, Warte- und Abgangszeiten

- unter 15 Minuten
- 15 bis unter 20 Minuten
- 20 bis unter 25 Minuten
- 25 bis unter 30 Minuten
- 30 bis unter 35 Minuten
- 35 Minuten und länger
- Busnetz
- Straßenbahnnetz
- Schnellbahnnetz
- Stadtgrenze Potsdam
- Statistische Bezirke

Grundlagen:
- VISUM-Netzmodell ÖPNV 2025, VMZ











Lärmbelastung Tag im Straßennetz 2025 - Szenario Nachhaltige Mobilität -(Kfz und Straßenbahn)

### Lärmmittelungspegel an der Bebauung

- bis 55 dB(A)
- über 55 bis 60 dB(A)
- über 60 bis 65 dB(A)
- über 65 bis 70 dB(A)
- über 70 bis 75 dB(A)
- über 75 bis 80 dB(A)
- über 80 dB(A)

### Untersuchungsnetz

- Erläuterungen:

  1. Dargestellt sind die durch den Kfz- und Straßenbahnverkehr eines Straßenabschnittes an den vorhandenen straßenbegleitenden Gebäudefassaden verursachten Mittelungspegel in Farbklassen von 5 dB(A).
- Von 5 de(A).

  2. Im Nahbereich (bis 100 m Abstand) von lichtzeichengeregelten Kreuzungen und Einmündungen errechnet sich der Beurteilungspegel aus dem dargesteilten Mittelungspegel und einem entfernungsabhängigen "Ampelzuschlag" von 1...3 dE(A) gemäß RLS 90. In den übrigen Bereichen ist der Beurteilungspegel gleich dem Mittelungs-
- Der dargestellte Mittelungspegel stellt einen repräsentativen Mittel-wert der Lärmbelastung für den jeweiligen Straßenabschitt differen-ziert nach Straßenseite dar.
- Die Geräuschbelastung wurde auf der Grundlage der durchschnitt-lichen t\u00e4gilichen Verkehrsst\u00e4rken (Kfz) im Sinne der RLS 90 und der Schall 03 berechnet.
- Die Mittelungspegel an einer Straße enthalten keine Immissionsan teile anderer Straßen oder weiterer relevanter Lärmquellen.
- reine anderer straßen oder weiterer relevanter Lärmquellen.

  6. Im Bereich von Einmündungen oder Kreuzungen sind die Immissionsanteile der einmündenden bzw. kreuzenden Straße nicht enthalten. Bis zu einer Tiefe, die etwa dem Bebauungsabstand der betrachteten Straße entspricht, ist zu prüfen, ob die Immissionsanteile der kreuzenden bzw. einmündenden Straße den Mittelungspegel erhöhen.

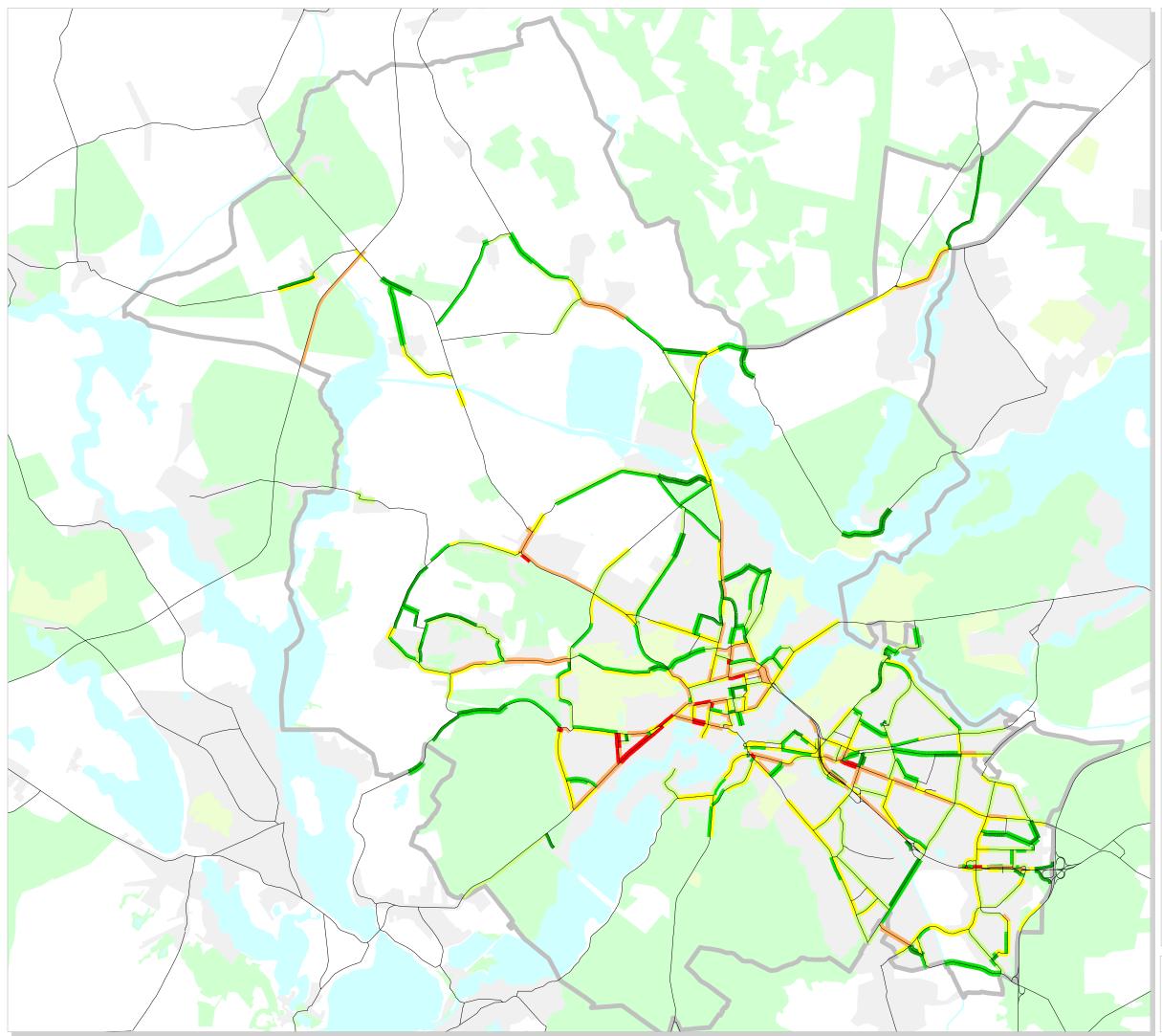
- VMZ-Netz, VISUM-Netzmodell 2025, VMZ
- Lärmberechnung IVU Umwelt GmbH

Bearbeitungsstand: Oktober 2013

P:\VEP\_LRP-Potsdam.A10305.AKZ10147\Bearbeitung\mi\Lr\_T\_25SzZ.WOR - bk











Lärmbelastung Nacht im Straßennetz 2025 - Szenario Nachhaltige Mobilität -(Kfz und Straßenbahn)

### Lärmmittelungspegel an der Bebauung

- bis 45 dB(A)
- über 45 bis 50 dB(A)
- über 50 bis 55 dB(A)
- über 55 bis 60 dB(A)
- über 60 bis 65 dB(A)
- über 65 bis 70 dB(A) über 70 dB(A)
- Untersuchungsnetz

- Erläuterungen:

  1. Dargestellt sind die durch den Kfz- und Straßenbahnverkehr eines Straßenabschnittes an den vorhandenen straßenbegleitenden Gebaudefassaden verursachten Mittellungspegel in Farbklassen von 5 dB(A).
- Voll 3 Ge(A).
  2. Im Nahbereich (bis 100 m Abstand) von lichtzeichengeregelten Kreuzungen und Einmündungen errechnet sich der Beurteilungspegel aus dem dargesteilten Mittelungspegel und einem entfernungsabhängigen "Ampeizuschlag" von 1...3 dB(A) gemäß RLS 90. In den übrigen Bereichen ist der Beurteilungspegel gleich dem Mittelungspegel.
- Der dargestellte Mittelungspegel stellt einen repräsentativen Mittel-wert der Lärmbelastung für den jeweiligen Straßenabschitt differen-ziert nach Straßenseite dar.
- Die Geräuschbelastung wurde auf der Grundlage der durchschnitt-lichen täglichen Verkehrsstärken (Kfz) im Sinne der RLS 90 und der Schall 03 berechnet.
- Die Mittelungspegel an einer Straße enthalten keine Immissionsanteile anderer Straßen oder weiterer relevanter Lärmquellen.
- 6. Im Bereich von Einmündungen oder Kreuzungen sind die Immissionsanteile der einmündenden bzw. kreuzenden Straße nicht enthalten. Bis zu einer Tiefe, die etwa dem Bebauungsabstand der betrachteten Straße entspricht, ist zu prüfen, ob die Immissionsanteile der Kreuzenden bzw. einmündenden Straße den Mittelungspegel erhöhen.

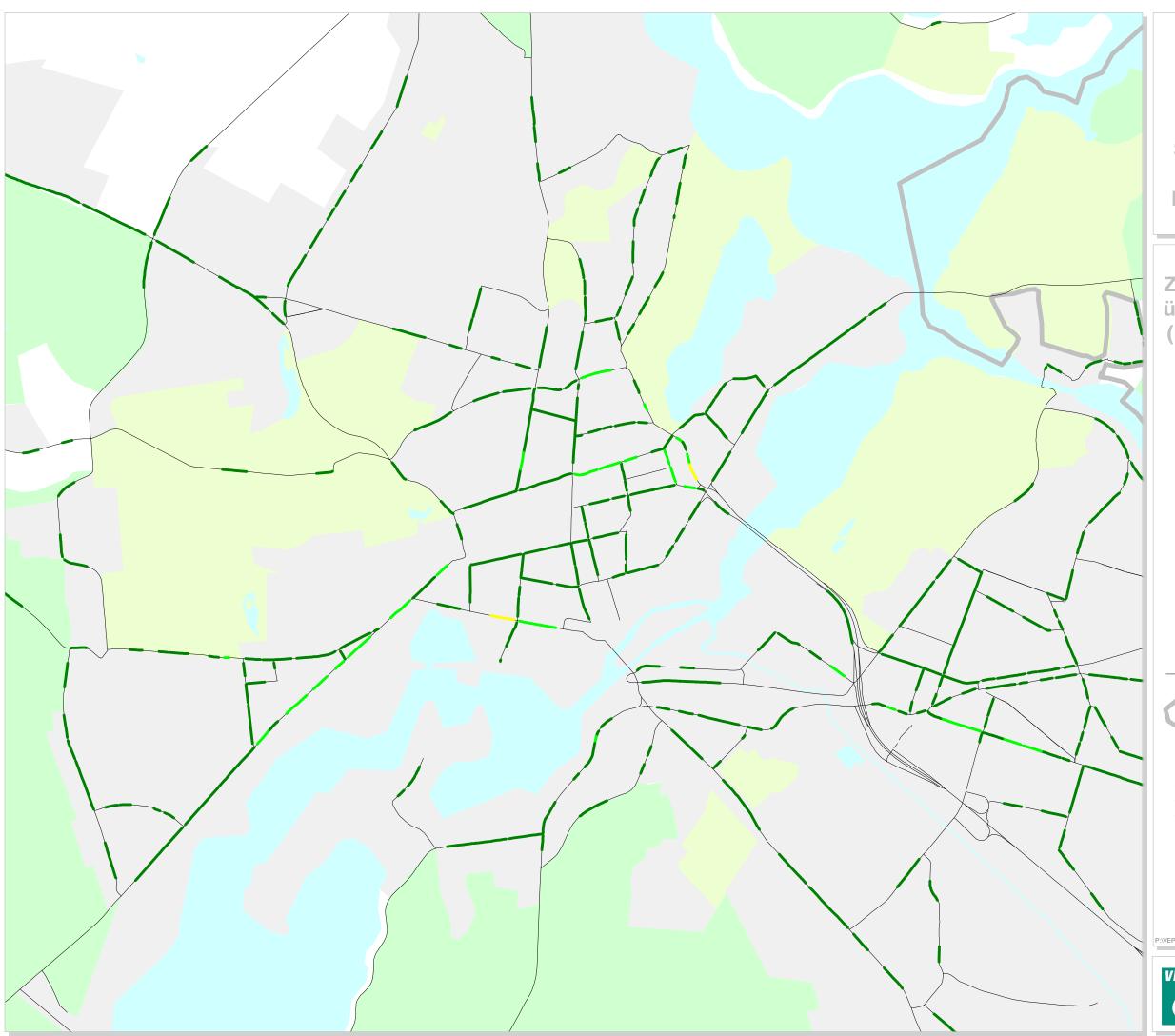
- VMZ-Netz, VISUM-Netzmodell 2025, VMZ Lärmberechnung IVU Umwelt GmbH

Bearbeitungsstand: Oktober 2013

P:\VEP\_LRP-Potsdam.A10305.AKZ10147\Bearbeitung\mi\Lr\_N\_25SzZ.WOR - bk











Zahl der Tage mit Grenzwertüberschreitung für Feinstaub (PM10) im Straßennetz 2025 - Szenario Nachhaltige Mobilität -

### **Anzahl Tage**

- 35 und mehr 30 bis unter 35 25 bis unter 30 - 12 bis unter 25 unter 12

Untersuchungsnetz

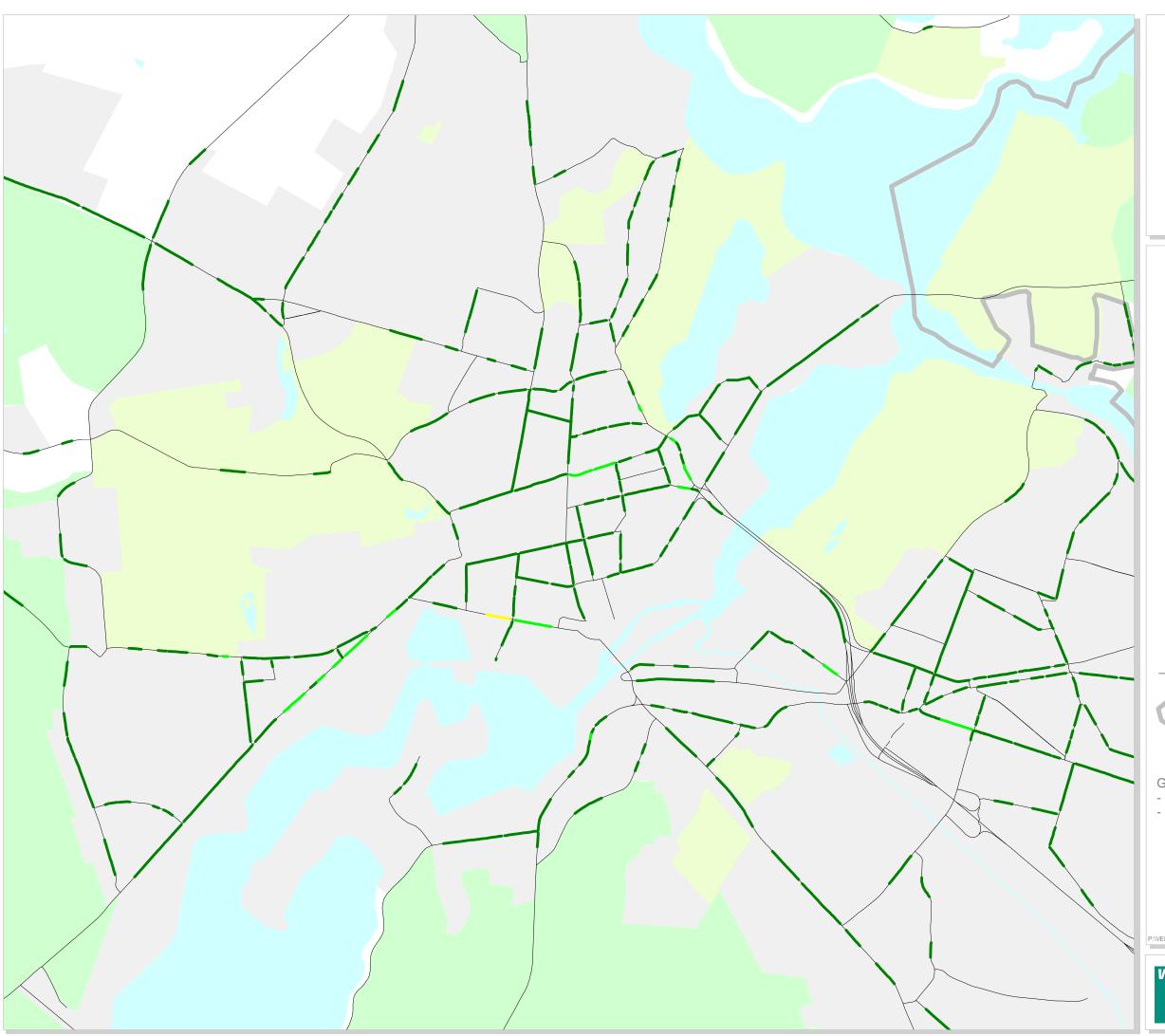


Stadtgrenze Potsdam

- Grundlagen:
   VISUM-Netzmodell 2025, VMZ
   Luftschadstoffberechnung IVU Umwelt GmbH











Luftschadstoffimmission Stickstoffdioxid (NO2) im Straßennetz 2025 - Szenario Nachhaltige Mobilität-

### **Jahresmittelwert** in µg/m³

- 40 und mehr 35 bis unter 40 30 bis unter 35 25 bis unter 30 20 bis unter 25 - unter 20

Untersuchungsnetz



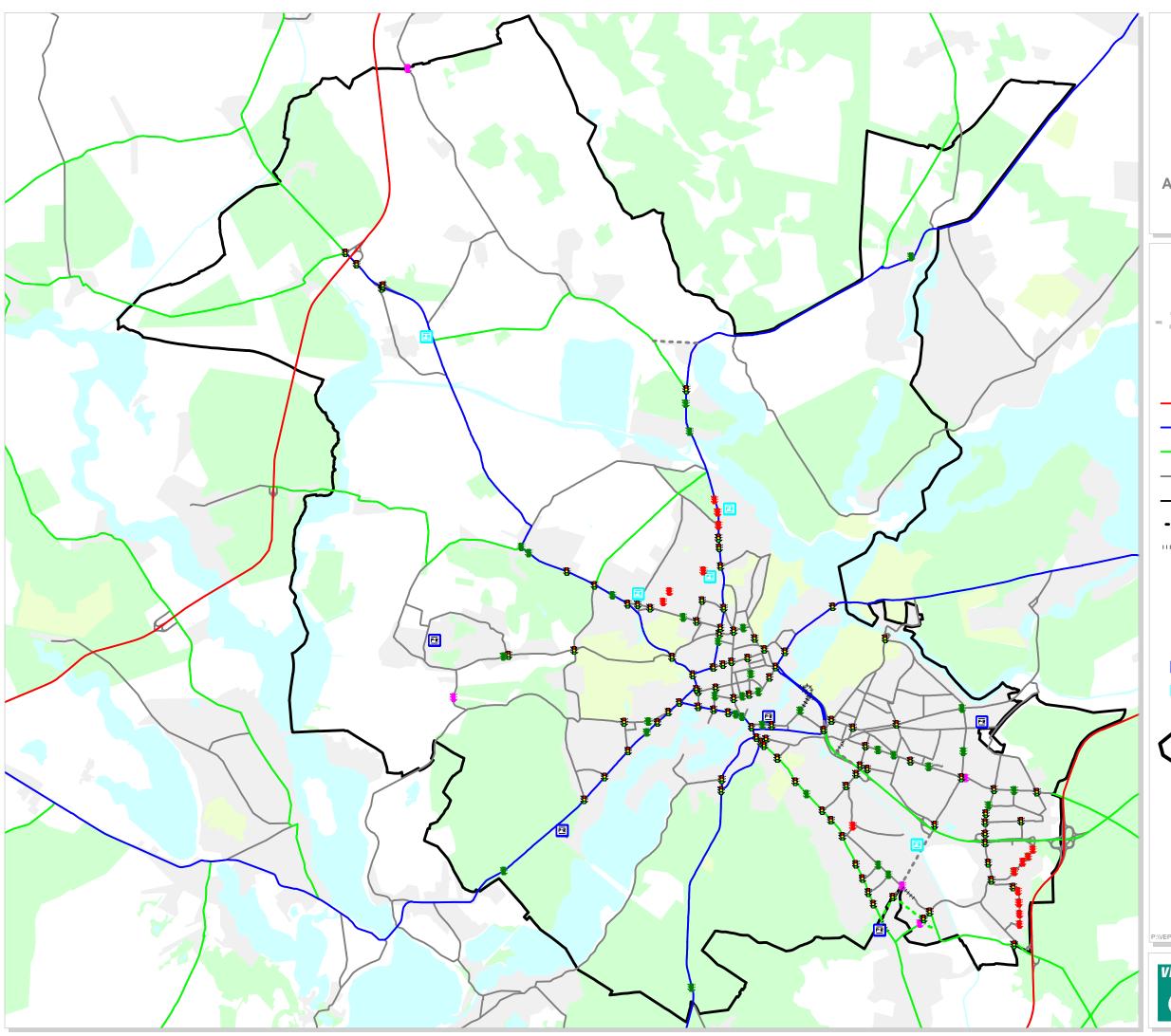
Stadtgrenze Potsdam

- Grundlagen:
   VISUM-Netzmodell 2025, VMZ
   Luftschadstoffberechnung IVU Umwelt GmbH













Fortschreibung des Stadtentwicklungskonzepts Verkehr und Aktualisierung des Luftreinhalteplans für die Landeshauptstadt Potsdam

# **Szenario Nachhaltige** Mobilität 2025 - Zielnetz Straßenverkehr -

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- übriges Straßennetz
- Bestand
- ---- Planung
- Rückbau bzw. Abhängung
  - Knoten-LSA
  - Fußgänger-LSA
  - ÖPNV-LSA
  - signalisierte Bahnübergänge
  - P+R-Parkplatz Bestand
  - P+R-Parkplatz Planung



Stadtgrenze Potsdam

- Grundlagen:
   Netzmodell VMZ
   Maßnahmen Stadtverwaltung Potsdam

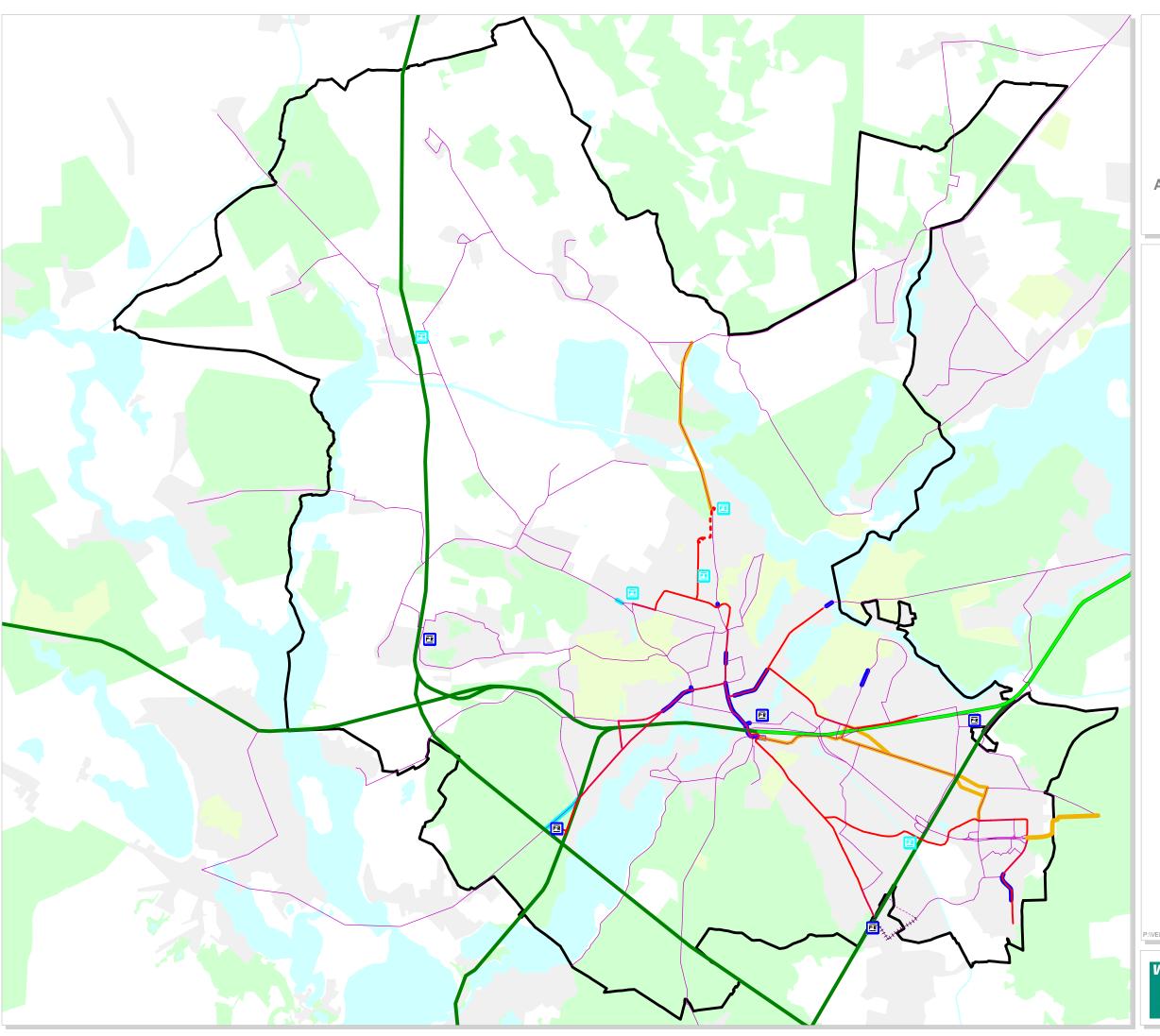
Bearbeitungsstand: Oktober 2013





**LK**Argus

Karte







Fortschreibung des Stadtentwicklungskonzepts Verkehr und Aktualisierung des Luftreinhalteplans für die Landeshauptstadt Potsdam

## **Szenario Nachhaltige** Mobilität 2025 - Zielnetz ÖPNV -

- **Bus Bestand**
- Straßenbahn Bestand
- Straßenbahn Planung (einschl. Varianten)
- S-Bahn Bestand
- Regionalbahn Bestand
- ÖPNV-Spuren Bestand
- ÖPNV-Spuren Planung
- Trassenfreihaltung ÖPNV/ weiterer Untersuchungsbedarf
- Umverlegung Buslinie
- P+R-Parkplatz Bestand
- P+R-Parkplatz Planung
- Stadtgrenze Potsdam

- Grundlagen:
   ÖPNV-Netz ViP, 2008
- Maßnahmen VIP

Bearbeitungsstand: Oktober 2013





**LK**Argus

Karte