



P+R-Konzept

für die Landeshauptstadt Potsdam



IMPRESSUM

Titel..... **P+R-Konzept**
für die Landeshauptstadt Potsdam

Auftraggeber..... **Landeshauptstadt Potsdam**
Bereich Verkehrsmanagement
Hegelallee 6 - 10
14467 Potsdam
www.mobil-potsdam.de

Bearbeitung..... **HOFFMANN-LEICHTER Ingenieurgesellschaft mbH**
Bundesallee 13 - 14
10719 Berlin
www.hoffmann-leichter.de

Ansprechpartner..... **Landeshauptstadt Potsdam**
Bereich Verkehrsentwicklung
Norman Niehoff
Hegelallee 6 - 10
14467 Potsdam
www.mobil-potsdam.de

Ort | Datum..... **Potsdam | 02. Dezember 2015**

INHALTSVERZEICHNIS

1	Ausgangssituation und Ziele	1
2	Grundlagen und Vorgehensweise.....	2
3	Bestandsanalyse	5
3.1	Darstellung der Korridore des Zielverkehrs nach Potsdam	5
3.2	Analyse der bestehenden P+R-Standorte.....	8
3.2.1	P+R-Standort Bhf. Marquardt.....	9
3.2.2	P+R-Standort Bhf. Golm.....	11
3.2.3	P+R-Standort Bhf. Potsdam-Pirschheide.....	13
3.2.4	P+R-Standort Griebnitzsee	15
3.2.5	P+R-Standort Bhf. Potsdam-Rehbrücke.....	16
3.2.6	Ehemaliger P+R-Standort Hbf. Potsdam.....	18
3.2.7	Resümee	20
3.3	Übersicht des ÖPNV-Angebots	23
4	Standortbestimmung	26
4.1	Kriterien zur Standortauswahl	26
4.2	Potenzialanalyse / Bedarfsermittlung.....	27
4.2.1	Betrachtung des Pendlerverkehrs nach Potsdam.....	27
4.2.2	Vergleich der MIV- und ÖPNV-Reisezeiten in das Potsdamer Stadtzentrum	31
4.2.3	Betrachtung der Verkehrsentwicklung in Potsdam	33
4.3	Darstellung der empfohlenen P+R-Standorte im Stadtgebiet	36
4.3.1	Übersicht der Standorte.....	36
4.3.2	P+R-/ P+M-Standort Wetzlarer Straße.....	37
4.3.3	P+R-Standort Alt Nowawes.....	39
4.3.4	P+R-/ B+R-Standort Bhf. Griebnitzsee	41
4.3.5	P+R-Standort Bhf. Potsdam-Rehbrücke.....	43
4.3.6	P+R-Standort Bhf. Potsdam-Pirschheide.....	45
4.3.7	P+R-/ B+R-Standort Bhf. Park-Sanssouci	47
4.3.8	P+R-/ B+R-Standort Bhf. Marquardt	49
4.3.9	P+R-/ B+R-Standort Bhf. Golm	51
4.3.10	P+R-/ B+R-Standort Kirschallee	53
4.3.11	P+R-/ B+R-Standort Nord - B 2	56
4.3.12	Zusammenfassung.....	59
4.4	Begleitende Maßnahmen	61
4.4.1	Möglichkeiten der Parkraumbewirtschaftung	61
4.4.2	Berücksichtigung der Ansprüche an das ÖV-Angebot	62
4.4.3	Integration von Bike and Ride (B+R)	63
4.4.4	Integration von Parken und Mitfahren (P+M)	64
4.4.5	Integration von öffentlichen Mietfahrradstationen / PotsdamRad	64
4.4.6	Optimierung der Kfz-Anbindung	65
4.4.7	Zusammenfassung	65
4.5	Herstellungskosten	66

4.6	Mögliche P+R-Standorte im Potsdamer Umland	68
4.6.1	Korridor I - Zufahrt von Nordosten aus Richtung Berlin.....	68
4.6.2	Korridor II - Zufahrt von Osten aus Richtung Stahnsdorf, Kleinmachnow und Teltow.....	68
4.6.3	Korridor III - Zufahrt von Südosten aus Richtung Nuthetal	70
4.6.4	Korridor IV - Zufahrt von Süden aus Richtung Michendorf und Caputh	70
4.6.5	Korridor V - Zufahrt von Südwesten aus Richtung Geltow und Werder (Havel).....	72
4.6.6	Korridor VI und VII - Zufahrt von Norden	75
4.7	Organisation und Betrieb von P+R-Anlagen	76
4.7.1	Betreiber	76
4.7.2	Tarifgestaltung.....	77
4.7.3	Informationsmanagement.....	78
4.7.4	Ausstattung von P+R-Standorten.....	79
5	Zusammenfassung und Prioritätensetzung.....	80
5.1	Gesamtübersicht	80
5.2	Handlungsprioritäten.....	82
	Anlagen.....	83

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 2-1	Allgemeiner Planungsablauf gemäß der »Hinweise zu P+R in Klein- und Mittelstädten« der FGSV	2
Abbildung 3-1	Übersicht des Straßennetzes der Landeshauptstadt Potsdam	5
Abbildung 3-2	Übersicht der Korridore des Pendlerverkehrs nach Potsdam	7
Abbildung 3-3	Übersicht der im Rahmen der Bestandsanalyse betrachteten P+R-Standorte	8
Abbildung 3-4	Lage des P+R-Standorts am Bhf. Marquardt	9
Abbildung 3-5	Tagesganglinie der Stellplatzbelegung am P+R-Standort Bhf. Marquardt (20.08.2013)	10
Abbildung 3-6	Lage des P+R-Standorts am Bhf. Golm	11
Abbildung 3-7	Tagesganglinie der Stellplatzbelegung am P+R-Standort Bhf. Golm (21.08.2013)	12
Abbildung 3-8	Lage des P+R-Standorts am Bhf. Potsdam-Pirschheide	13
Abbildung 3-9	Tagesganglinie der Stellplatzbelegung am P+R-Standort Bhf. Potsdam-Pirschheide (22.08.2013)	14
Abbildung 3-10	Lage des P+R-Standorts am Bhf. Griebnitzsee	15
Abbildung 3-11	Tagesganglinie der Stellplatzbelegung am P+R-Standort Bhf. Griebnitzsee (21.08.2013)	16
Abbildung 3-12	Lage des P+R-Standorts am Bhf. Potsdam-Rehbrücke	17
Abbildung 3-13	Tagesganglinie der Stellplatzbelegung am P+R-Standort Bhf. Potsdam-Rehbrücke (22.08.2013)	18
Abbildung 3-14	Lage des P+R-Standorts am Hauptbahnhof Potsdam	19
Abbildung 3-15	Tagesganglinie der Stellplatzbelegung am P+R-Standort Hauptbahnhof Potsdam (20.08.2013)	19
Abbildung 3-16	Übersicht der ÖPNV-Linien aus dem Umland zur Hauptverkehrszeit (06:00-09:00 Uhr)	24
Abbildung 4-1	Prognose der Entwicklung der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung in Potsdam 2012-2017	27
Abbildung 4-2	Darstellung der Pendlerverkehre pro Tag	29
Abbildung 4-3	Übersicht der Einwohnerentwicklung bis 2025 nach Stadtbezirken in Potsdam	30
Abbildung 4-4	Darstellung der mittleren IV-Reisezeiten im Bestand	32
Abbildung 4-5	Darstellung der mittleren ÖV-Reisezeiten im Bestand	32
Abbildung 4-6	Darstellung der prognostizierten Entwicklung des Modal Split im Binnenverkehr	33
Abbildung 4-7	Fahrten des Kfz-Verkehrs und im ÖV differenziert nach Binnen-, Quell-Ziel- und Durchgangs- verkehr (inkl. Wirtschaftsverkehr)	35
Abbildung 4-8	Übersicht der empfohlenen P+R-Standorte innerhalb des Stadtgebiets von Potsdam	36
Abbildung 4-9	Schematische Darstellung des P+R-Standorts Wetzlarer Straße	38
Abbildung 4-10	Schematische Darstellung des P+R-Standorts Alt Nowawes	40
Abbildung 4-11	Übersicht des bestehenden P+R-Standorts am Bhf. Griebnitzsee	42
Abbildung 4-12	Übersicht des bestehenden P+R-Standorts am Bhf. Potsdam-Rehbrücke	43
Abbildung 4-13	Übersicht des bestehenden P+R-Standorts am Bhf. Potsdam-Pirschheide	46
Abbildung 4-14	Schematische Darstellung des geplanten Umbaus des P+R-Standorts am Bhf. Park-Sanssouci	48
Abbildung 4-15	Schematische Darstellung des P+R-Standorts im Osten des Bhf. Marquardt	49
Abbildung 4-16	Übersicht des bestehenden P+R-Standorts am Bhf. Golm	52
Abbildung 4-17	Schematische Darstellung des P+R-Standorts Kirschallee	54
Abbildung 4-18	Ausschnitt des B-Plans Nr. 83 »Campus am Jungfernsee« der Stadt Potsdam	56
Abbildung 4-19	Variante einer zusätzlichen P+R-Stellplatzanlage am Campus Jungfernsee (ohne Maßstab)	58
Abbildung 4-20	Schematische Darstellung des geplanten B+R-Standorts Stahnsdorf Waldschänke	69
Abbildung 4-21	Schematische Darstellung der Umgestaltung des P+R-Standorts Bhf. Caputh Schwielowsee	72
Abbildung 4-22	Schematische Darstellung des P+R-Standorts Baumgartenbrück	74
Abbildung 5-1	Übersicht der vorgeschlagenen P+R-/ B+R-Standorte	81

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 3-1	Zusammenfassung der Bestandsanalyse vorhandener P+R-Standorte	21
Tabelle 4-1	Übersicht der einfahrenden Kfz pro 24h in das Potsdamer Stadtgebiet	28
Tabelle 4-2	Übersicht der bestehenden Pendler und der geplanten P+R-Kapazitäten je Zufahrtskorridor	60
Tabelle 4-3	Übersicht der notwendigen begleitenden Maßnahmen je P+R-Standort im Stadtgebiet.....	66
Tabelle 4-4	Übersicht der Herstellungskosten je P+R-Standort im Stadtgebiet.....	67
Tabelle 5-1	Übersicht der empfohlenen Handlungsprioritäten und Umsetzungszeiträume zur Stellplatzerweiterung	82

1 Ausgangssituation und Ziele

Die städtebauliche Entwicklung der Landeshauptstadt Potsdam und die zunehmende Bevölkerungsanzahl im Potsdamer Umland haben in den letzten Jahren zu einem kontinuierlichen Anstieg der Gesamtverkehrsbelastungen geführt. Jüngste Untersuchungen ergaben, dass an einem Werktag etwa 70.000 Kfz auf den Hauptzufahrtsstraßen in das Potsdamer Stadtgebiet als Zielverkehr einfahren (vgl. Landeshauptstadt Potsdam, Bereich Stadtentwicklung-Verkehrsentwicklung: Kordonerhebung 2011). Des Weiteren pendeln werktags etwa 27.300 Erwerbstätige aus dem Umland (ohne Berlin) nach Potsdam sowie etwa 10.500 Erwerbstätige mit Wohnsitz in Potsdam in das Umland (ohne Berlin).

Aufgrund des anhaltenden Bevölkerungsanstiegs der Landeshauptstadt Potsdam ist auch in den kommenden Jahren mit einem Anstieg der Gesamtverkehrsbelastung zu rechnen. Da die Kfz-Infrastruktur innerhalb des Stadtgebiets, insbesondere hinsichtlich der damit verbundenen Umweltbelastungen, an ihre Grenzen stößt, ist es unabdingbar, Alternativen für eine verträgliche Verkehrsabwicklung zu finden. Durch eine intelligente Verkehrssteuerung sollen dabei die bestehenden Kapazitäten des Potsdamer Gesamtverkehrssystems bestmöglich ausgenutzt werden.

Da der Kfz-Berufsverkehr einen maßgeblichen Anteil an den Kfz-Verkehrsspitzenzeiten hat und darüber hinaus aufgrund seiner Regelmäßigkeit gut für die Entwicklung und Kontrolle von verkehrsbeeinflussenden Maßnahmen geeignet ist, sollte für die Berufspendler der Stadt Potsdam ein »Park and Ride« (P+R)-Konzept erarbeitet werden.

Ziel des Konzepts sollte es sein, zum einen die bestehenden P+R-Standorte für Berufspendler zu optimieren und zum anderen die bereits im Stadtentwicklungskonzept (StEK) Verkehr aus dem Jahr 2014 vorgesehenen neuen Standorte zu bewerten. Dabei sollte auch die Thematik »Parken und Mitfahren« (P+M), welche dem Bilden von Fahrgemeinschaften dient, Berücksichtigung finden.

Zusätzlich wurde die Thematik der Errichtung von »Bike and Ride«-Anlagen (B+R) in das Konzept einbezogen. Mit der Förderung von B+R wird angestrebt, das Einzugsgebiet einzelner ÖPNV-Haltestellen zu erweitern und somit möglichst wohnortnah eine attraktive Alternative zur Nutzung des Kfz zu bieten.

2 Grundlagen und Vorgehensweise

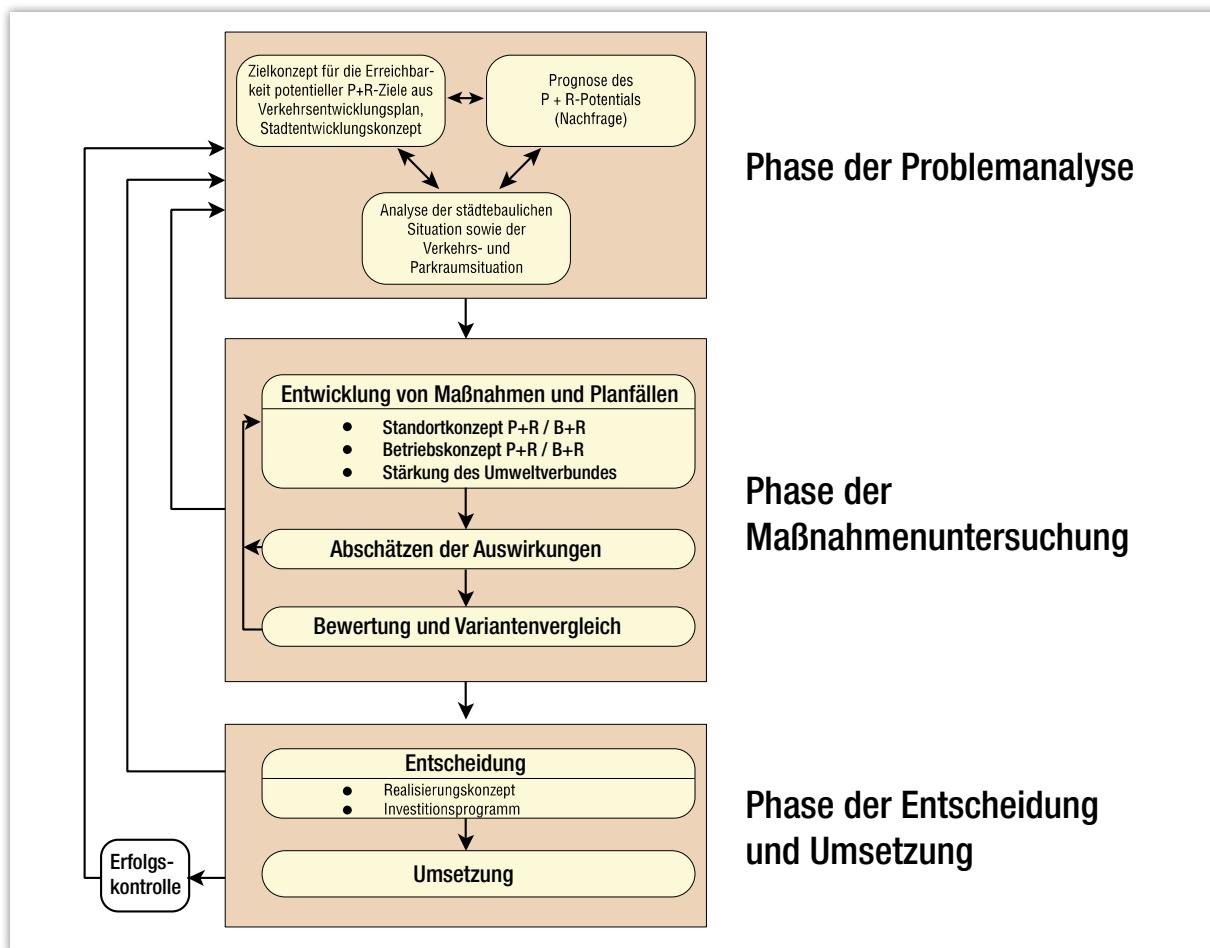


Abbildung 2-1 Allgemeiner Planungsablauf gemäß der »Hinweise zu P+R in Klein- und Mittelstädten« der FGSV¹

Gemäß der »Hinweise zu P+R in Klein- und Mittelstädten« der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), welche auch für Städte mit bis zu 250.000 Einwohnern (wie der Landeshauptstadt Potsdam) eine geeignete Planungshilfe darstellen, ist für die Planung eines P+R-Konzepts in erster Linie eine Analyse der Rahmenbedingungen und der bestehenden Verkehrssituation durchzuführen. Darauf aufbauend wurden dann im Rahmen der Maßnahmenuntersuchung einzelne Maßnahmen erarbeitet sowie deren Auswirkungen abgeschätzt und bewertet (siehe Abbildung 2-1).

¹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Hinweise zu P+R in Klein- und Mittelstädten, Ausgabe 1998, Köln 1998.

Derzeit sind insgesamt sechs P+R-Standorte innerhalb des Potsdamer Stadtgebiets vorhanden:

- ▶ Bhf. Potsdam-Pirschheide
- ▶ Bhf. Griebnitzsee
- ▶ Bhf. Potsdam-Rehbrücke
- ▶ Bhf. Golm
- ▶ Bhf. Marquardt (Westseite)
- ▶ Johannes-Kepler-Platz

Im Rahmen der Bestandsanalyse wurde für diese zunächst eine Übersicht mit den einzelnen Daten zur Lage im Verkehrsnetz, der bestehenden Stellplatzanzahl und der eventuell möglichen Erweiterungspotenziale erarbeitet. Dazu wurden sowohl die jeweiligen Auslastungen in der Zeit von 06:00 Uhr bis 18:00 Uhr im Tagesverlauf bestimmt sowie Angaben zur Herkunft der Nutzer (Einzugsbereich nach Landkreisen) gemacht. Des Weiteren wurden mit Hilfe einer Stichprobenbefragung an den Standorten Bhf. Potsdam-Pirschheide, Hbf. Potsdam und Bhf. Golm Aussagen zu den einzelnen Nutzergruppen getroffen.

Bereits mit den vorbereitenden Analysen wurde deutlich, dass der vorhandene P+R-Standort am Johannes-Kepler-Platz im Südosten der Stadt keine große Bedeutung für den Verkehr hat und dementsprechend kaum als P+R-Standort genutzt wird. Daher wurde dieser Standort bei der Bestandsanalyse und auch bei der Fortschreibung des P+R-Konzepts nicht weiter betrachtet.

Der bis zum Juli 2014 vorhandene P+R-Standort am Hauptbahnhof Potsdam widersprach aufgrund seiner Lage innerhalb des Stadtzentrums dem Grundziel der P+R-Konzeption und wurde daher auch nur vorübergehend auf einer Fläche im Norden des Bahnhofs betrieben. In dieser Zeit konnte allerdings eine hohe Auslastung der Stellplätze beobachtet werden, welche insbesondere für den Pendlerverkehr nach Berlin eine Möglichkeit zum Umstieg auf die Regional- oder S-Bahn darstellen. Um dahingehend eine geeignete Datengrundlage über die Nutzermotive und die tatsächlichen Nutzergruppen zu erhalten, wurde auch der Standort am Hauptbahnhof Potsdam noch zur Betriebszeit im Rahmen der Bestandsanalyse berücksichtigt.

Für die Betrachtung von weiteren Potenzialen für P+R-Standorte sollte der vorhandene Berufspendlerverkehr nach Potsdam betrachtet werden. Hierzu konnte auf die Ergebnisse der Kordonierhebung aus dem Jahr 2011 an den zwölf maßgebenden Einfahrtsstraßen nach Potsdam² zurückgegriffen werden.

Mit Hilfe der ermittelten Daten im Rahmen der Bestandsanalyse wurden schließlich die jeweiligen Potenziale der bestehenden und bislang geplanten P+R-Standorte ermittelt. Diese hängen zum

² SCHLOTHAUER & WAUER: Erfassung des LKW-Durchgangsverkehrs der Landeshauptstadt Potsdam«, Berlin, März 2011

einen von der potenziell möglichen Anzahl von P+R-Nutzern am jeweiligen Standort (gemäß der Analyse bestehende Fahrbeziehungen der Pendlerverkehre) und zum anderen von dem ÖV-Angebot als alternatives Verkehrsmittel ab.

In diesem Zusammenhang erfolgte eine Betrachtung der bestehenden Standorte hinsichtlich ihrer weiteren Optimierungsmöglichkeiten. Die bereits im Stadtentwicklungskonzept (StEK) Verkehr vorgesehenen P+R-Standorte:

- ▶ B 2 Nord (Nedlitzer Holz / Volkspark / Krampnitz)
- ▶ Bhf. Marquardt (Ostseite)
- ▶ Kirschalle
- ▶ Wetzlarer Straße

wurden zunächst hinsichtlich ihrer Lage und des damit verbundenen Einzugsbereichs überprüft. In Bezug auf die Umsetzung erfolgten eine Bemessung der jeweils notwendigen Kapazitäten und eine Darstellung der eventuell möglichen Erweiterungen. Ebenso wurden weitere P+R- bzw. P+M-Standorte erarbeitet und überprüft. Aufbauend auf den vorliegenden Verkehrsdaten aus der Bestandsanalyse sowie auf der Grundlage der aus den Gemeinden übergebenen Kennzahlen konnte zudem eine Voreinschätzung des jeweiligen P+R-Potenzials gegeben werden. Außerdem wurden die zur Verfügung stehenden Flächen für P+R-Standorte untersucht und die jeweiligen Herstellungskosten abgeschätzt.

In einer weiteren Detailuntersuchung erfolgte eine Betrachtung der jeweiligen Möglichkeiten für eine Integration von Bike and Ride (B+R) an den jeweiligen Standorten. Auch die Integration von Mietfahrradstationen von PotsdamRad wurde dabei geprüft.

Des weiteren erfolgte im Rahmen einer erweiterten Betrachtung auch eine Überprüfung von möglichen P+R-Standorten innerhalb des Potsdamer Umlands. Hierbei stand besonders die Herstellung von B+R- und P+M-Standorten im Vordergrund, um bereits frühzeitig die Möglichkeit von alternativen Mobilitätsangeboten zu schaffen.

3 Bestandsanalyse

Die Landeshauptstadt Potsdam stellt einen verkehrlichen Hotspot dar, welcher eine hohe Anzahl an Pendlerverkehren aus dem Brandenburger Umland sowie teilweise auch aus der angrenzenden Bundeshauptstadt Berlin verursacht. Insbesondere die dabei über den motorisierten Individualverkehr (MIV) abgewickelten Pendlerströme sollen im Folgenden betrachtet werden.

3.1 Darstellung der Korridore des Zielverkehrs nach Potsdam

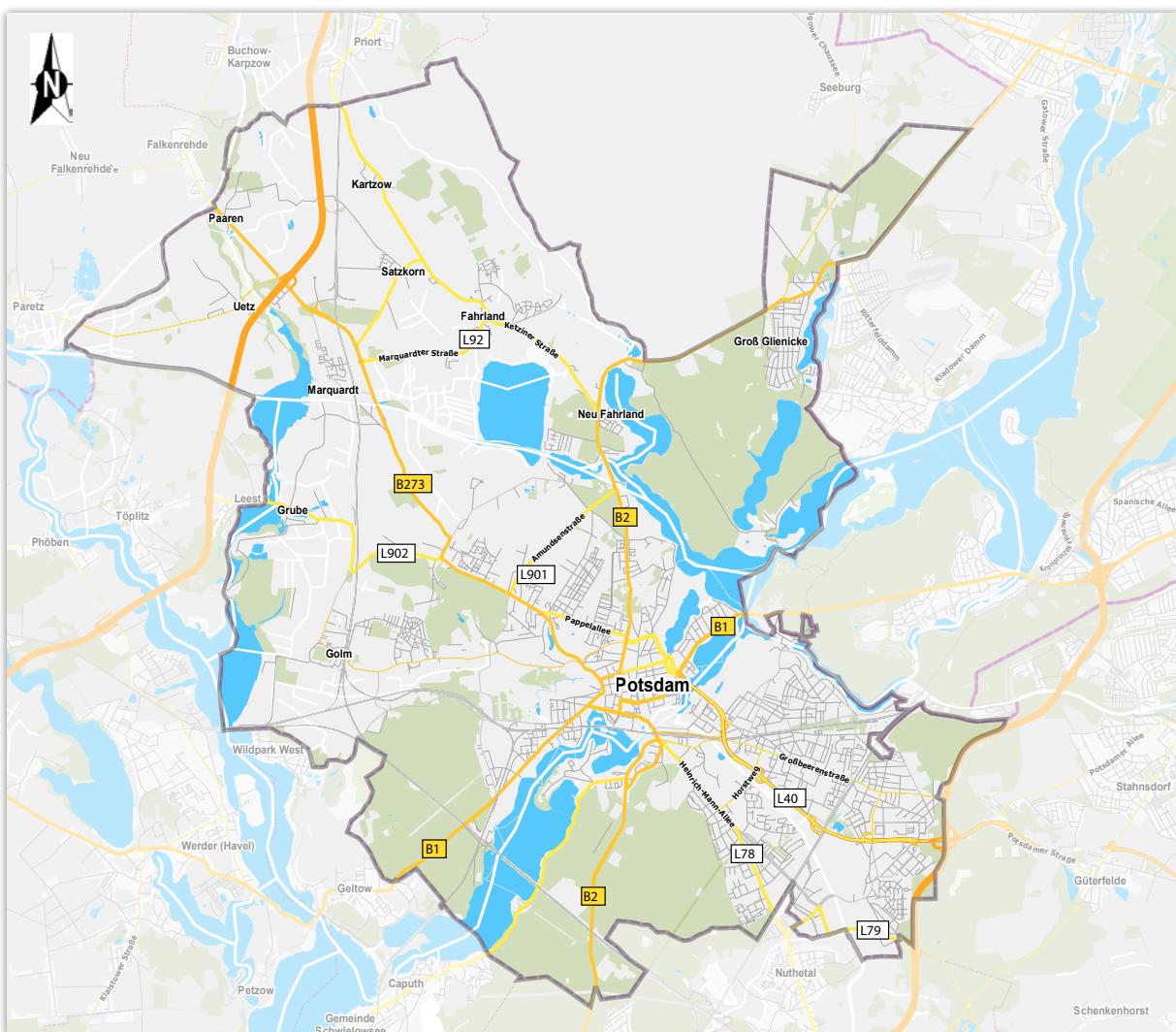


Abbildung 3-1 Übersicht des Straßennetzes der Landeshauptstadt Potsdam

Das Straßennetz der Stadt Potsdam ist geprägt von radial durch das Stadtgebiet verlaufenden Bundes- und Landesstraßen (siehe Abbildung 3-1). Besonders hervorzuheben sind dabei die Bundesstraßen B 1 und B 2, welche das Stadtgebiet in Nordost-Südwest-Richtung bzw. Nord-Süd-Richtung durchschneiden.

Die Bundesstraße B 1 war einst Teil der ehemaligen Königsstraße, welche mit einer Länge von über 1.000 km von Aachen bis Königsberg reichte und als wichtigste Ost-West-Trasse galt. Im westlichen Umland verläuft die B 1 aus nordöstlicher Richtung von Berlin-Mitte über Berlin-Zehlendorf nach Potsdam. Im Südwesten verbindet sie das Brandenburger Umland, insbesondere die Städte Werder (Havel) und Brandenburg an der Havel mit der Landeshauptstadt.

Die Bundesstraße B 2 bindet das südliche Umland, wie zum Beispiel die Gemeinde Michendorf oder die Städte Beelitz und Treuenbrietzen, an Potsdam an. Zudem stellt sie eine direkte Verbindung zwischen dem südlichen Berliner Ring A 10 und der Innenstadt von Potsdam dar. Aus Norden bindet die B 2 die Ortschaften Fahrland und Groß Glienike an das Stadtzentrum an.

Des Weiteren steht aus Norden die Bundesstraße B 273 als Anbindung der dort vorhandenen Ortschaften (z. B. Nauen und Ketzin) sowie der Potsdamer Ortsteile (z. B. Marquardt oder Satzkorn) an die Potsdamer Innenstadt zur Verfügung. Darüber hinaus stellt die B 273 eine direkte Anbindung an den westlichen Berliner Ring A 10 dar.

Als weiterer Zubringer nach Potsdam ist besonders die im Osten verlaufende Landesstraße L 40 zu nennen. Die L 40 stellt innerhalb des Stadtgebiets die am höchsten belastete Strecke dar. Sie dient vor allem der Anbindung der Gemeinden Stahnsdorf und Kleinmachnow sowie der Stadt Teltow an das Stadtgebiet Potsdam. Des Weiteren verbindet sie Potsdam mit dem Berliner Stadtzubringer A 115 sowie im weiteren Verlauf mit dem Flughafen Berlin-Brandenburg.

Für die Region im Südosten von Potsdam, insbesondere der Gemeinde Nuthetal, dient die Landesstraße L 79 als Zubringer. Zudem stellt auch diese eine Anbindung an die Bundesautobahn A 115 her.

Die maßgeblichen Radialverbindungen des Potsdamer Straßennetzes haben zur Folge, dass der in das Stadtgebiet einfahrende Verkehr aus allen Richtungen zwangsläufig in das Stadtzentrum geführt wird. Erst hier werden die maßgeblichen Zufahrtsstraßen zusammengeführt. Hinsichtlich der Einrichtung von P+R bedeutet dies, dass an nahezu allen Zufahrtsstraßen ein Angebot geschaffen werden muss. Die Bündelung von einzelnen Einfahrtsbeziehungen ist nur teilweise möglich.

Im Zuge der Erarbeitung einer P+R-Konzeption werden die in das Stadtgebiet einfahrenden Verkehre einzelnen Korridoren zugeordnet. Das Ziel ist es dabei, nicht ausschließlich einzelne Zufahrtsstraßen zu betrachten, sondern auch die ggf. mögliche Bündelung von Zielverkehren zu berücksichtigen. So kann ein attraktiver P+R-Standort durchaus auch Pendlerverkehre von parallel verlaufenden Zufahrtsstraßen bzw. Korridoren anziehen. Auf der Grundlage des vorhandenen Straßennetzes innerhalb und um die Stadt Potsdam ergeben sich die in der Abbildung 3-2 dargestellten sieben Einfahrtskorridore für den Kfz-Zielverkehr.

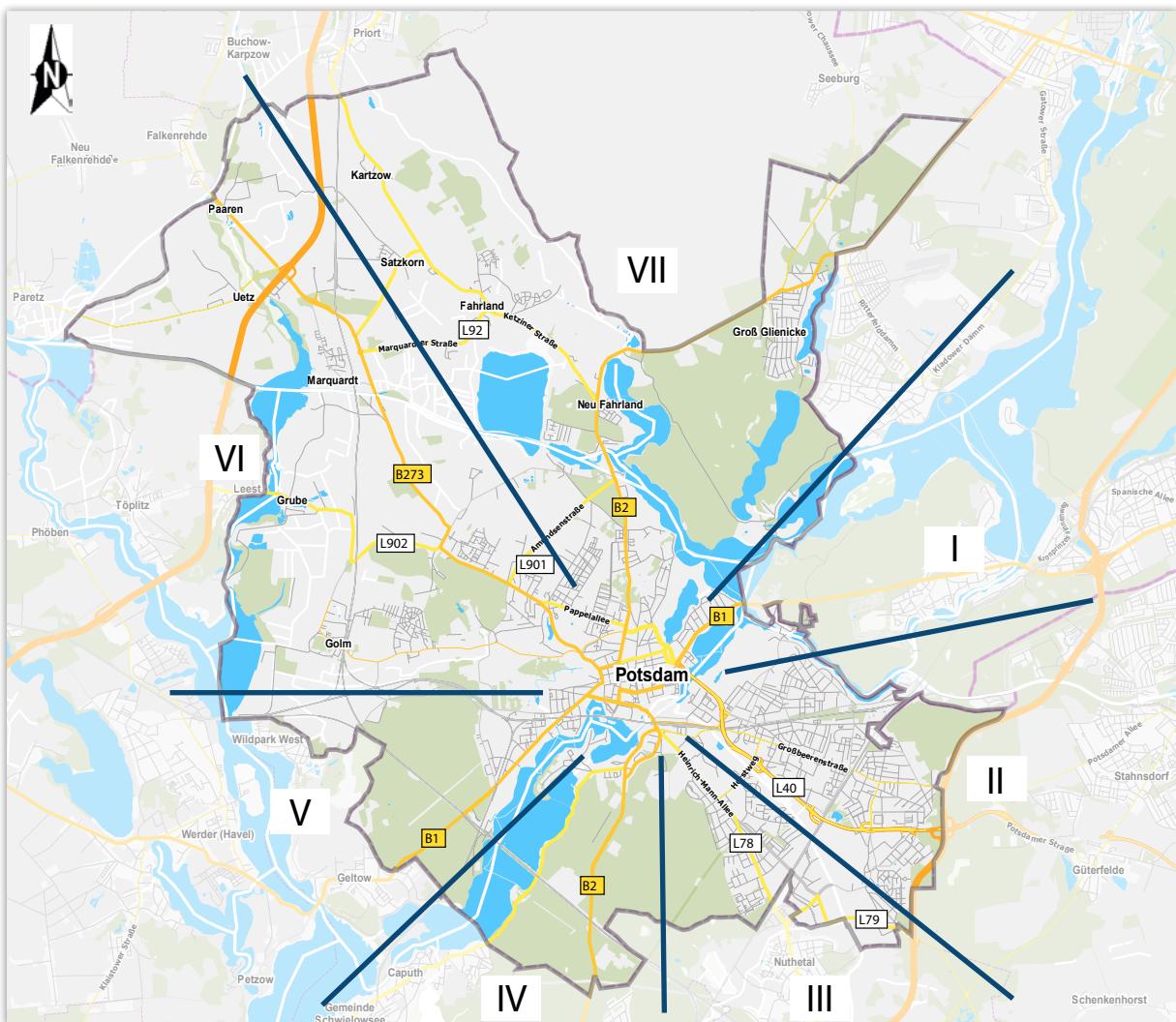


Abbildung 3-2 Übersicht der Korridore des Pendlerverkehrs nach Potsdam

- ▶ Korridor I umfasst die von Nordosten aus Richtung Berlin entlang der B 1 einfahrenden Pendlerverkehre
- ▶ Korridor II umfasst die von Osten aus Richtung A 115, Stahnsdorf, Kleinmachnow und Teltow einfahrenden Pendlerverkehre
- ▶ Korridor III umfasst die von Südosten aus Richtung Nuthetal einfahrenden Pendlerverkehre
- ▶ Korridor IV umfasst die von Süden aus Richtung Michendorf und Caputh einfahrenden Pendlerverkehre
- ▶ Korridor V umfasst die aus Südwesten aus Richtung Geltow und Werder (Havel) einfahrenden Pendlerverkehre
- ▶ Korridor VI umfasst von Nordwesten aus Richtung A 10, Töplitz und Wustermark einfahrenden Pendlerverkehre
- ▶ Korridor VII umfasst die aus dem nördlichen Potsdam aus Richtung Groß Glienicker und Fahrland einfahrenden Pendlerverkehre

3.2 Analyse der bestehenden P+R-Standorte

Wie bereits eingangs erwähnt, stehen derzeit sechs P+R-Standorte für die Abwicklung des vorhandenen Pendlerverkehrs zur Verfügung. Aufgrund dessen, dass der vorhandene P+R-Standort am Johannes-Kepler-Platz im Südosten der Stadt bereits heute unattraktiv für den Pendlerverkehr ist, wird dieser Standort bei der Bestandsanalyse und auch bei der Fortschreibung des P+R-Konzepts nicht weiter betrachtet. Demzufolge werden ausschließlich die in Abbildung 3-3 dargestellten P+R-Standorte Bhf. Potsdam-Pirschheide, Bhf. Griebnitzsee, Bhf. Potsdam-Rehbrücke, Bhf. Golm und Bhf. Marquardt betrachtet.

Darüber hinaus erfolgte im Rahmen der Bestandsanalyse auch eine Betrachtung des bis zum Juli 2014 betriebenen P+R-Standorts am Hauptbahnhof Potsdam, da dieser insbesondere für den Pendlerverkehr aus dem südlichen Umland als einziger Standort eine Möglichkeit für den Umstieg auf den ÖPNV innerhalb von Potsdam bot.

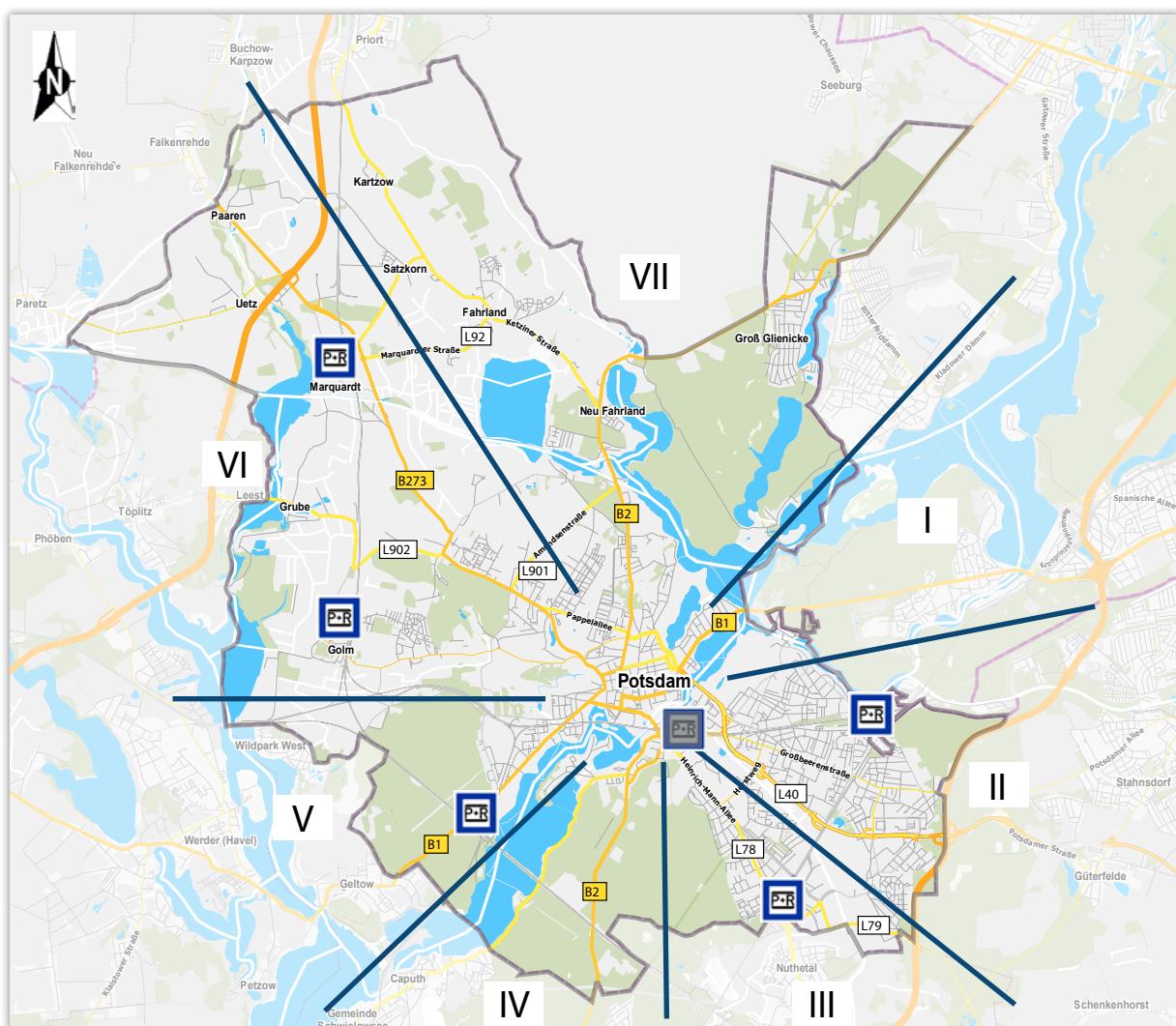


Abbildung 3-3 Übersicht der im Rahmen der Bestandsanalyse betrachteten P+R-Standorte

Die Betrachtung der vorhandenen ÖPNV-Verbindungen dient im Rahmen der Bestandsanalyse vorerst nur zur Übersicht. Eine detaillierte Darstellung der einzelnen Verbindungen und Taktfolgen erfolgt im Rahmen der Darstellung der empfohlenen P+R-Standorte (siehe Kapitel 4.3).

Für die dargestellten P+R-Standorte erfolgte im August 2013 eine Erhebung der jeweiligen Auslastungen in der Zeit von 06:00 Uhr bis 18:00 Uhr. Des Weiteren wurde durch eine Kennzeichenerfassung die Herkunft der Nutzer nach Landkreisen betrachtet. Für die Standorte Bhf. Potsdam-Pirschheide, Bhf. Golm und Hbf. Potsdam wurden darüber hinaus im Rahmen einer Stichprobenbefragung Aussagen zum Zweck der Nutzung erfasst.

3.2.1 P+R-Standort Bhf. Marquardt

Der P+R-Standort am Bhf. Marquardt im Nordosten der Stadt befindet sich zwar in unmittelbarer Nähe zur Bundesstraße B 273, ist aber nicht direkt an diese angebunden. Ein Erreichen des Parkplatzes ist ausschließlich über den Ort Marquardt möglich. Auch eine hinweisende Beschilderung zur Verdeutlichung des P+R-Standorts ist nicht vorhanden. Aktuell stehen 23 Stellplätze zur Verfügung. Diese sind westlich des Bahnhofs angeordnet (siehe Abbildung 3-4).



Eine Anbindung an die Potsdamer Innenstadt besteht stündlich über die Regionalbahn, wobei die Fahrtzeit bis zum Hauptbahnhof Potsdam etwa 16 Minuten beträgt. Des Weiteren besteht über die Regionalbahn eine direkte Anbindung an das Zentrum von Berlin. Darüber hinaus bestehen Busverbindungen nach Potsdam.

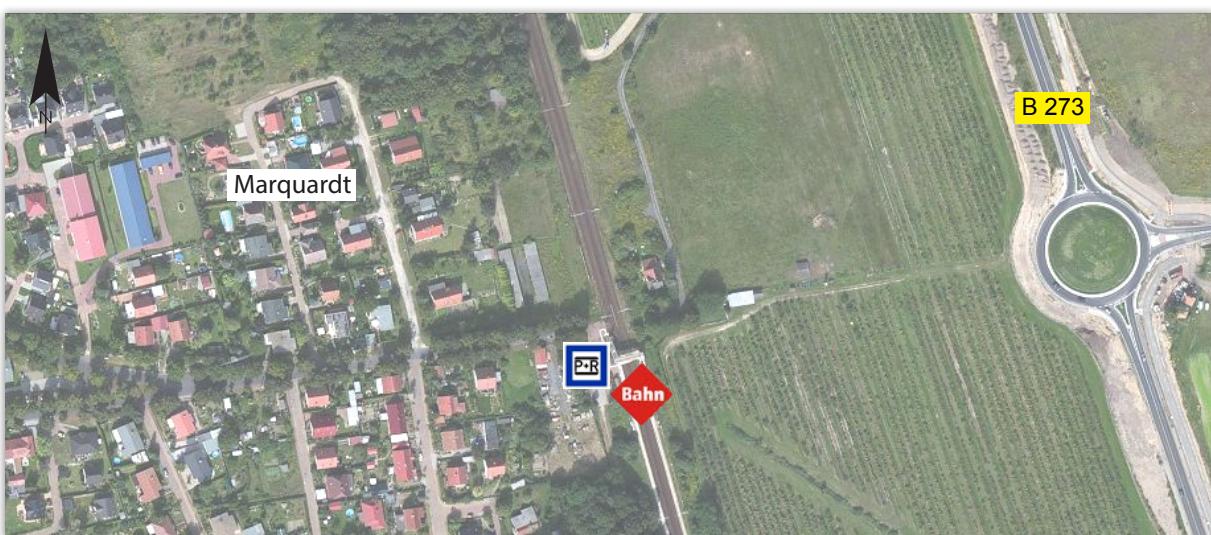


Abbildung 3-4 Lage des P+R-Standorts am Bhf. Marquardt

Trotz der direkten Anbindung durch den öffentlichen Verkehr an den Hauptbahnhof Potsdam ist die Auslastung der vorhandenen Stellplätze eher gering. Während die Auslastung von 18:00 Uhr bis 06:00 Uhr gegen Null tendiert, beträgt die Anzahl der genutzten Stellplätze zwischen 07:00 Uhr und 15:00 Uhr zwischen sieben bis neun (siehe Abbildung 3-5). Die Auslastung liegt demnach im Bestand bei maximal 39 %.

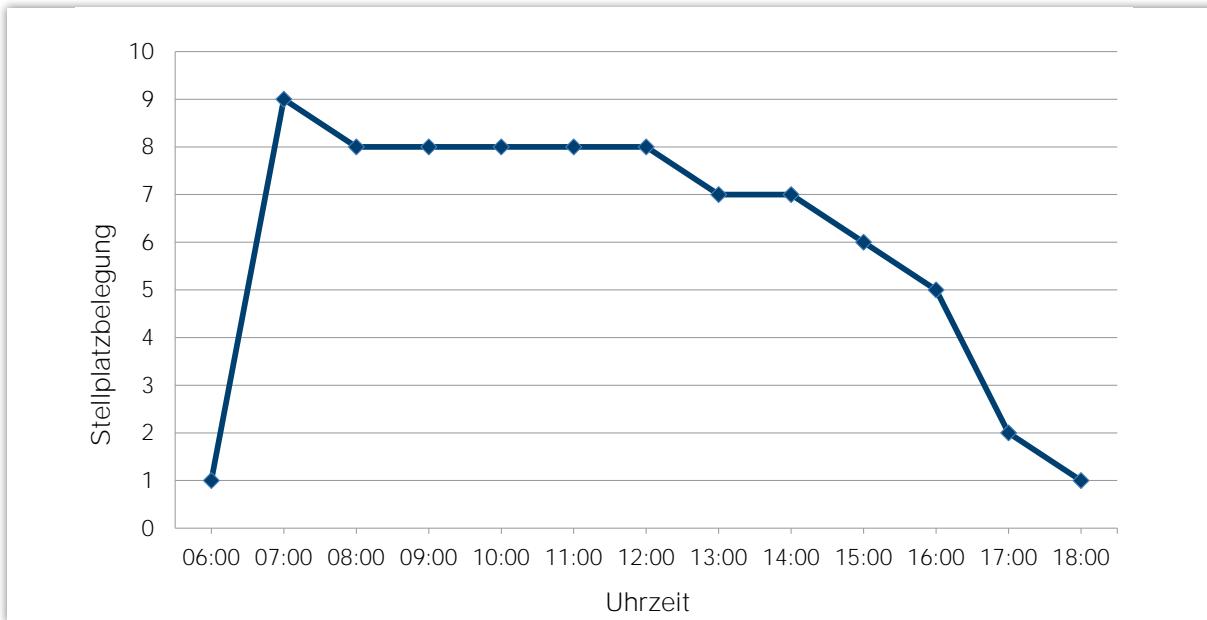


Abbildung 3-5 Tagesganglinie der Stellplatzbelegung am P+R-Standort Bhf. Marquardt (20.08.2013)

Eine Analyse der Kennzeichen zeigte, dass die Nutzer des P+R-Standorts in Wesentlichen aus dem Stadtgebiet Potsdam (ca. 55 %) und aus dem nördlich gelegenen Landkreis Havelland (ca. 25 %) stammen. Das lässt vermuten, dass die Benutzung vorrangig von Bewohnern des Ortsteils Marquardt bzw. des näheren Umfelds erfolgt. Durch die nur über Umwege zu erreichende Lage stellt der Standort keine hohe Attraktivität für den entlang der B 273 einfahrenden Pendlerverkehr nach Potsdam dar.

3.2.2 P+R-Standort Bhf. Golm

Der P+R-Standort am Bahnhof Golm liegt ebenfalls im nordwestlichen Zuflussbereich von Potsdam. Eine direkte Erreichbarkeit von einer der maßgeblichen Zufahrtsstraße nach Potsdam ist nicht gegeben. Auch hier ist keine hinweisende Beschilderung zur Erreichbarkeit bzw. zum Vorhandensein des P+R-Standorts vorhanden. Insgesamt stehen 52 Pkw-Stellplätze zur Verfügung, welche im Nordosten des Bahnhofs Golm gelegen sind. Unmittelbar östlich erstreckt sich der Teilkomplex Golm der Potsdamer Universität. Zudem haben sich in diesem Bereich einige Forschungseinrichtungen angesiedelt.



Abbildung 3-6 Lage des P+R-Standorts am Bhf. Golm

Eine Anbindung an die Potsdamer Innenstadt besteht stündlich über die Regionalbahn, wobei die Fahrtzeit bis zum Hauptbahnhof Potsdam etwa 9 Minuten beträgt. Des Weiteren besteht über die Regionalbahn eine direkte Anbindung an das Zentrum von Berlin. Darüber hinaus bestehen Busverbindungen nach Potsdam.

Die Auslastung des P+R-Standorts steigt in den Morgenstunden bis ca. 09:00 Uhr stetig an. In der Spitzenzzeit zwischen 09:00 Uhr und 15:00 Uhr sind ca. 35 bis 40 der vorhandenen Stellplätze belegt (siehe Abbildung 3-7). Demnach wird eine Auslastung von ca. 80 % erreicht.

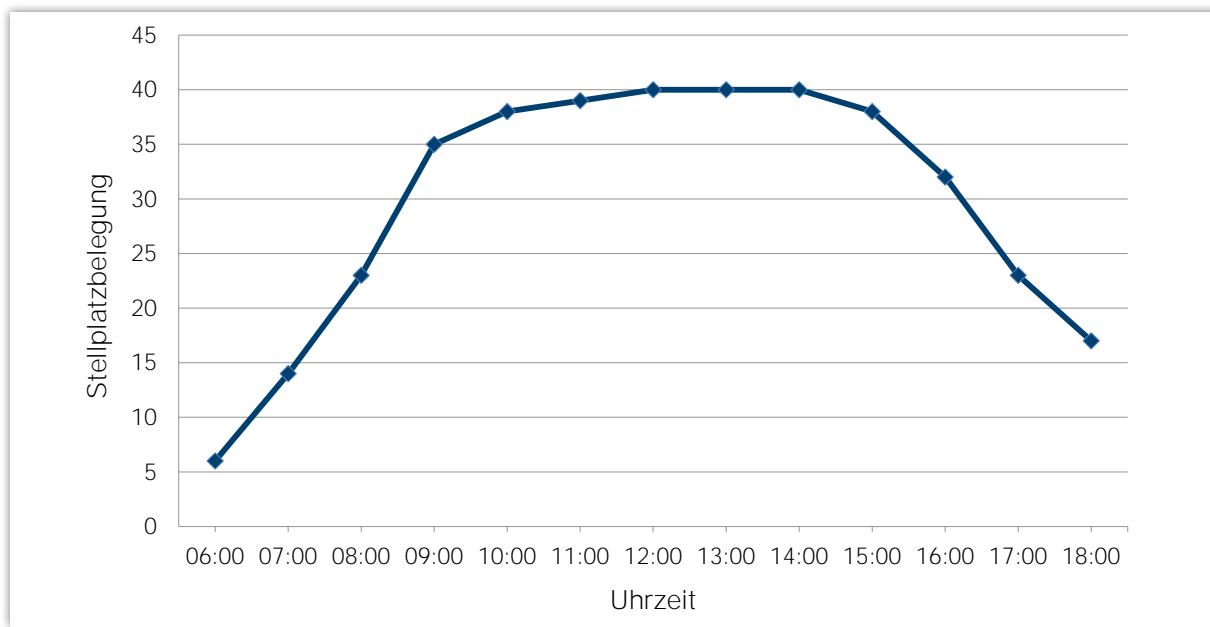


Abbildung 3-7 Tagesganglinie der Stellplatzbelegung am P+R-Standort Bhf. Golm (21.08.2013)

Den Kennzeichen der erfassten Kfz zufolge stammen die Nutzer des P+R-Standorts zu etwa 50 % aus dem Stadtgebiet Potsdam und zu etwa 19 % aus dem westlich gelegenen Landkreis Potsdam-Mittelmark. Mit geringeren Anteilen wurden zudem Berlin (ca. 6 %), der Landkreis Havelland (ca. 4 %) oder der Landkreis Oder-Spree (ca. 4 %) als Herkunftsgebiet erfasst. Zusätzlich wurde am P+R-Standort Bahnhof Golm eine Befragung der Nutzer in der Zeit von 06:00 Uhr bis 09:00 Uhr durchgeführt. Aufgrund der relativ geringen Auslastung während der Befragungszeit konnten allerdings nur 10 Nutzer befragt werden. Als Grund für das Abstellen des Fahrzeuges wurde dabei in neun Fällen der Umstieg auf die Regionalbahn angegeben. Nur ein Nutzer gab als Grund für den Parkvorgang einen Arbeitsplatz im nahen Umkreis an.

Entgegen dieser Ergebnisse geben die Verkehrsbeobachtungen vor Ort ein anderes Bild wieder. So konnte insbesondere bei den zufließenden Pkw nach 09:00 Uhr beobachtet werden, dass sich die Nutzer anstatt zum Bhf. Golm vorrangig nach Osten in Richtung Universitätskomplex orientieren.

Als Herkunft wurden im Rahmen der Befragung in sechs Fällen die Ortsteile Eiche, Golm oder Grube genannt. Das lässt darauf schließen, dass die P+R-Benutzung in den Morgenstunden vorrangig von Bewohnern aus dem näheren Umfeld erfolgt. Für Pendler aus dem weiteren Umland ist der P+R-Standort aufgrund der Lage scheinbar wenig attraktiv.

3.2.3 P+R-Standort Bhf. Potsdam-Pirschheide

Der P+R-Standort am Bhf. Potsdam-Pirschheide liegt an der stark vom Pendlerverkehr belasteten Zufahrtsstraße B 1 im Südwesten der Stadt. Eine Anbindung an die B 1 ist direkt gegeben. Darüber hinaus sind eine Ausschilderung sowie eine dynamische Anzeige der aktuellen Stellplatauslastung an der B 1 vorhanden.

Aktuell stehen etwa 160 Stellplätze zur Verfügung. Diese sind im Nordwesten des Bahnhofs bzw. der bestehenden Straßenbahnendhaltestelle angeordnet (siehe Abbildung 3-8).

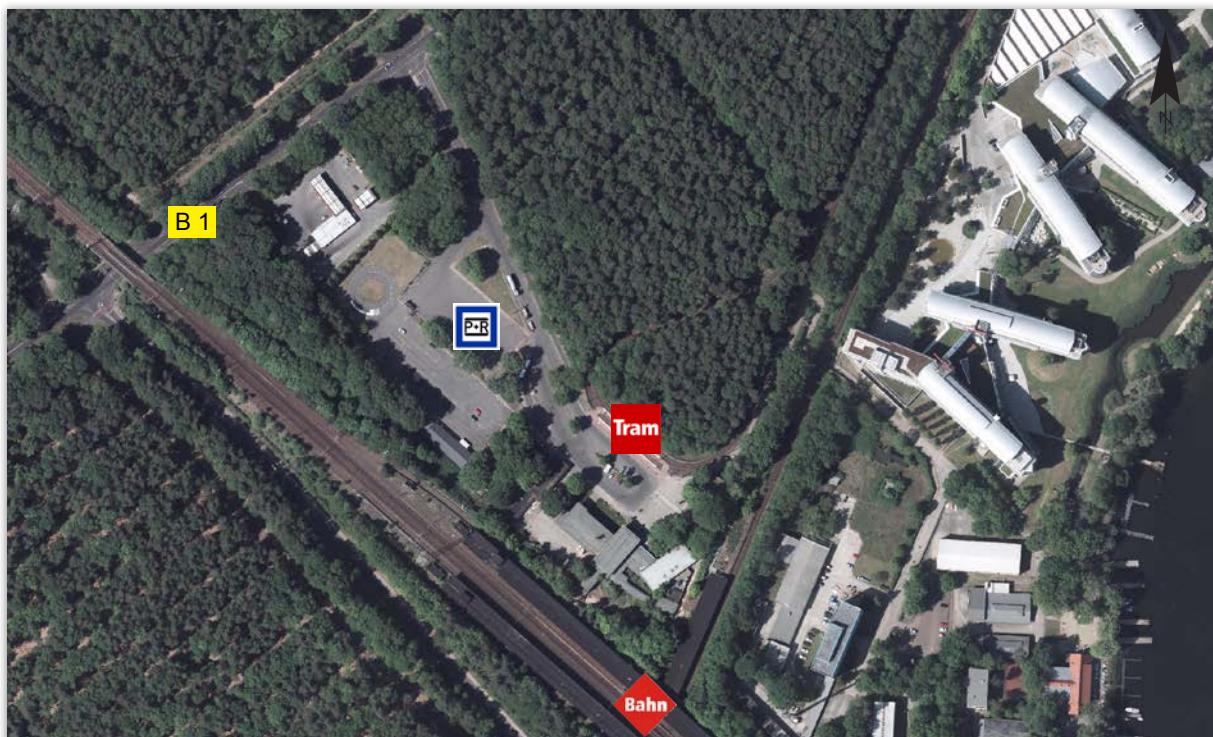


Abbildung 3-8 Lage des P+R-Standorts am Bhf. Potsdam-Pirschheide

Eine Anbindung an die Potsdamer Innenstadt besteht stündlich über die Regionalbahn, wobei die Fahrtzeit bis zum Hauptbahnhof Potsdam etwa 7 Minuten beträgt. Des Weiteren bestehen eine Straßenbahnanbindung mit einem 10-Minutentakt im Berufsverkehr und 13 Minuten Fahrzeit bis zum Platz der Einheit im Potsdamer Stadtzentrum sowie mehrere Busverbindungen.

Am Erhebungstag erreichte die Spitzenauslastung um 13:00 Uhr einen Wert von 142 belegten Stellplätzen (siehe Abbildung 3-9), was einer Auslastung von ca. 89 % entspricht.

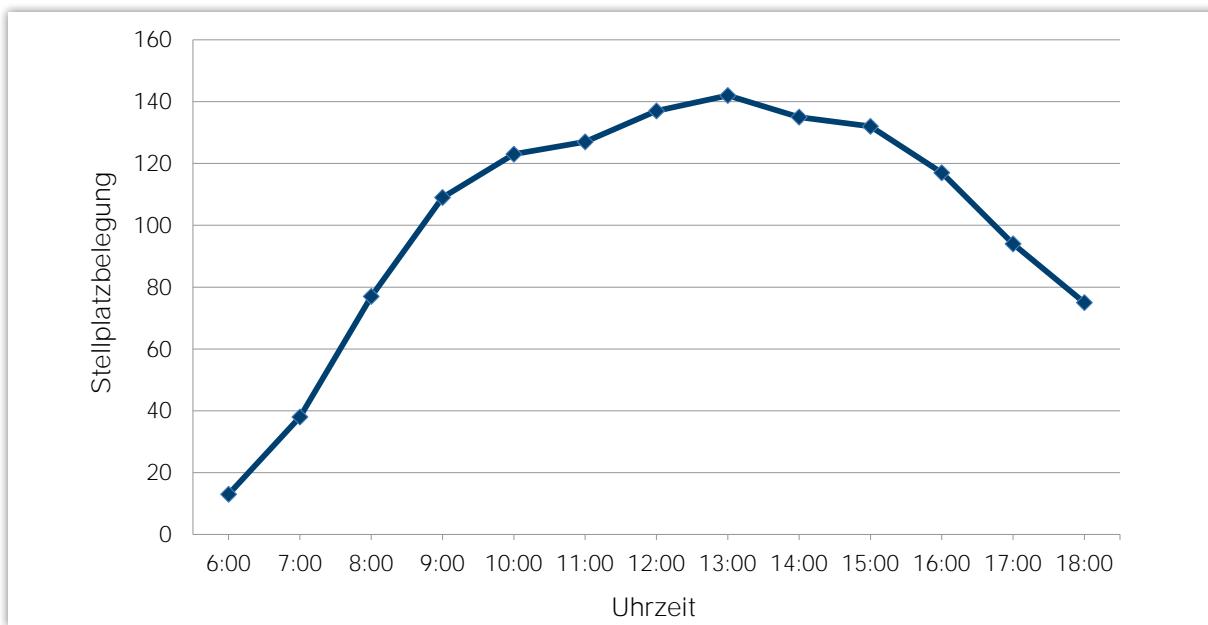


Abbildung 3-9 Tagesganglinie der Stellplatzbelegung am P+R-Standort Bhf. Potsdam-Pirschheide (22.08.2013)

Gemäß der erfassten Kennzeichen stammen die Nutzer des P+R-Standorts hauptsächlich aus dem westlich gelegenen Landkreis Potsdam-Mittelmark (ca. 38 %) und aus dem Stadtgebiet Potsdam (ca. 35%). Daneben konnten Nutzer unter anderem mit einem Anteil von etwa 6 % dem Landkreis Teltow-Fläming, mit ca. 5 % dem Landkreis Havelland und mit ca. 3 % der Stadt Brandenburg an der Havel zugeordnet werden. Zusätzlich wurde auch am P+R-Standort Bahnhof Potsdam-Pirschheide eine Befragung der Nutzer in der Zeit von 06:00 Uhr bis 09:00 Uhr durchgeführt. Insgesamt konnten dabei 28 Nutzer befragt werden. Der Großteil der Befragten (24 von 28) gab als Grund der Nutzung den Arbeitsplatz in unmittelbarer Nähe an, während die restlichen vier Teilnehmer den Umstieg auf die Straßenbahn als Grund angaben. Diese Ergebnisse decken sich mit den Verkehrsbeobachtungen vor Ort. Auch hier kann beobachtet werden, dass sich die Nutzer anstatt zu den ÖV-Haltestellen vorrangig nach Osten in Richtung der dort vorhandenen Bürostandorte orientieren.

Als Herkunft wurde im Rahmen der Befragung von etwa einem Drittel der Befragten die Region Werder (Havel) und Umgebung genannt. Ebenso wurde bei etwa einem Drittel Potsdam als Fahrtquelle genannt.

3.2.4 P+R-Standort Griebnitzsee

Der P+R-Standort am Bhf. Griebnitzsee liegt nicht im Bereich einer der maßgeblichen Zufahrtsstraßen nach Potsdam. Aufgrund der attraktiven S- und Regionalbahnanbindung nach Berlin dient dieser auch vorrangig der Abwicklung des Berliner Pendlerverkehrs.

Dazu sind ca. 80 Stellplätze im Süden der Bahntrasse entlang der Prof.-Dr.-Helmert-Straße angeordnet. Zudem befindet sich im direkten Umfeld der Teilkomplex Griebnitzsee der Potsdamer Universität (siehe Abbildung 3-10).

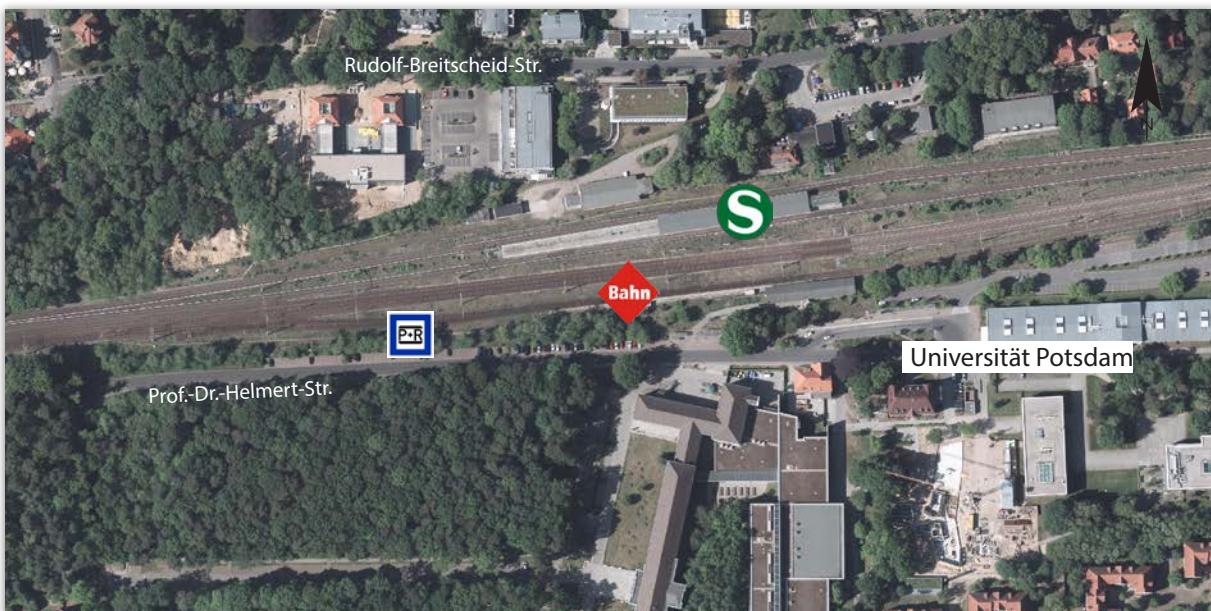


Abbildung 3-10 Lage des P+R-Standorts am Bhf. Griebnitzsee

Am Tag der Erhebung war die »Park-and-Ride«-Stellplatzanlage im Zeitbereich von 10:00 Uhr bis 16:00 Uhr zu 100 % ausgelastet (siehe Abbildung 3-11). Eine Befragung des tatsächlichen Grundes der Nutzung wurde an dieser Stelle nicht durchgeführt. Aufgrund der Nähe zum Universitätscampus ist eine Fremdnutzung durch Studenten bzw. Universitätsmitarbeiter durchaus denkbar. Auch die Verkehrsbeobachtungen vor Ort zeigten, dass sich die Nutzer nicht ausschließlich zum Bhf. Griebnitzsee, sondern auch in Richtung Universitätskomplex orientieren.

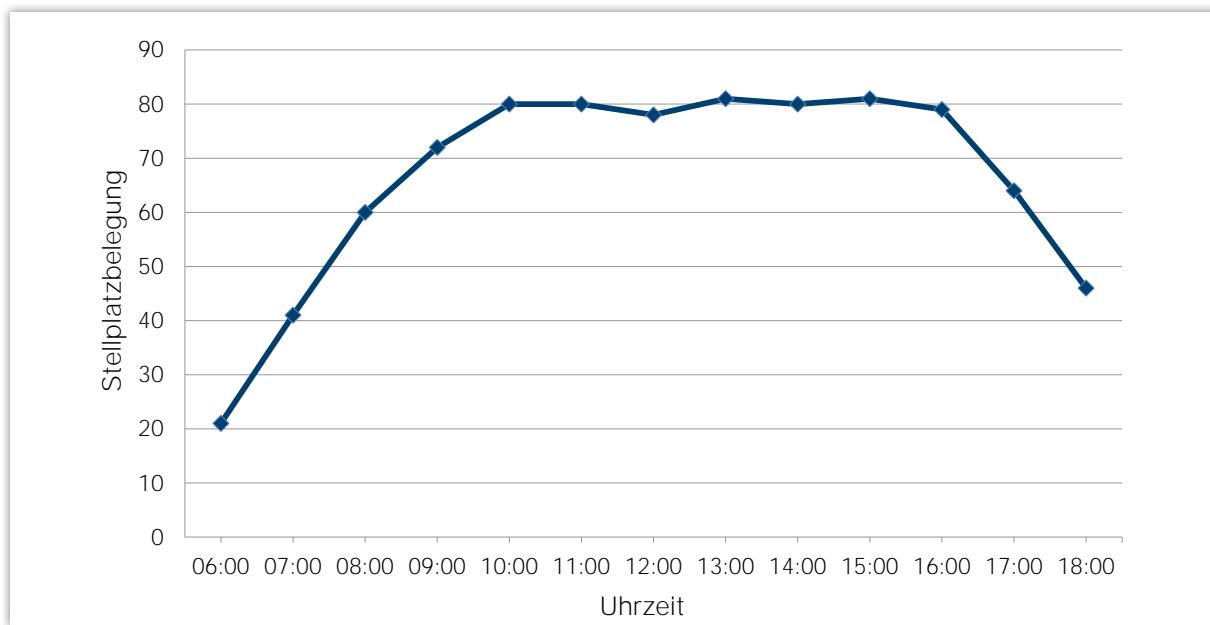


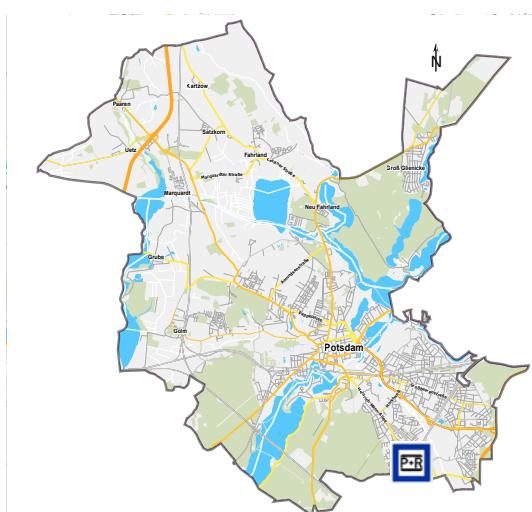
Abbildung 3-11 Tagesganglinie der Stellplatzbelegung am P+R-Standort Bhf. Griebnitzsee (21.08.2013)

Auf der Grundlage einer Kennzeichenauswertung konnte festgestellt werden, dass die Nutzer des P+R-Standorts zu etwa 55 % aus dem Stadtgebiet Potsdam, zu ca. 14 % aus dem Landkreis Potsdam-Mittelmark und zu knapp 10 % aus dem nördlich gelegenen Berlin kommen.

3.2.5 P+R-Standort Bhf. Potsdam-Rehbrücke

Der P+R-Standort am Bhf. Potsdam-Rehbrücke befindet sich im südöstlichen Einfahrtskorridor der Stadt Potsdam unmittelbar an der Landesstraße L 78. Damit besteht sowohl eine Anbindung aus der Gemeinde Nuthetal sowie auch von der Autobahn A 115 im Osten.

Der Standort selbst teilt sich in zwei Bereiche. Zum einen stehen auf dem Stadtgebiet Potsdam westlich der Bahntrasse ca. 25 Stellplätze zur Verfügung und zum anderen werden östlich der Bahntrasse etwa 100 Stellplätze auf dem Gebiet der Gemeinde Nuthetal angeboten. Grundsätzlich befinden sich alle Stellplätze nördlich der L 78, während der Bahnhof sowie die in dem Bereich gelegene Straßenbahnhaltstelle südlich der L 78 liegen (siehe Abbildung 3-12). Das heißt, dass zum Erreichen der ÖV-Haltestellen die Landesstraße gequert



werden muss. Dafür steht sowohl westlich als auch östlich des Bahnübergangs eine Mittelinsel als Querungshilfe bereit.

Über die vorhandene Straßenbahnabbindung ist die Potsdamer Innenstadt innerhalb von ca. 15 Minuten zu erreichen.

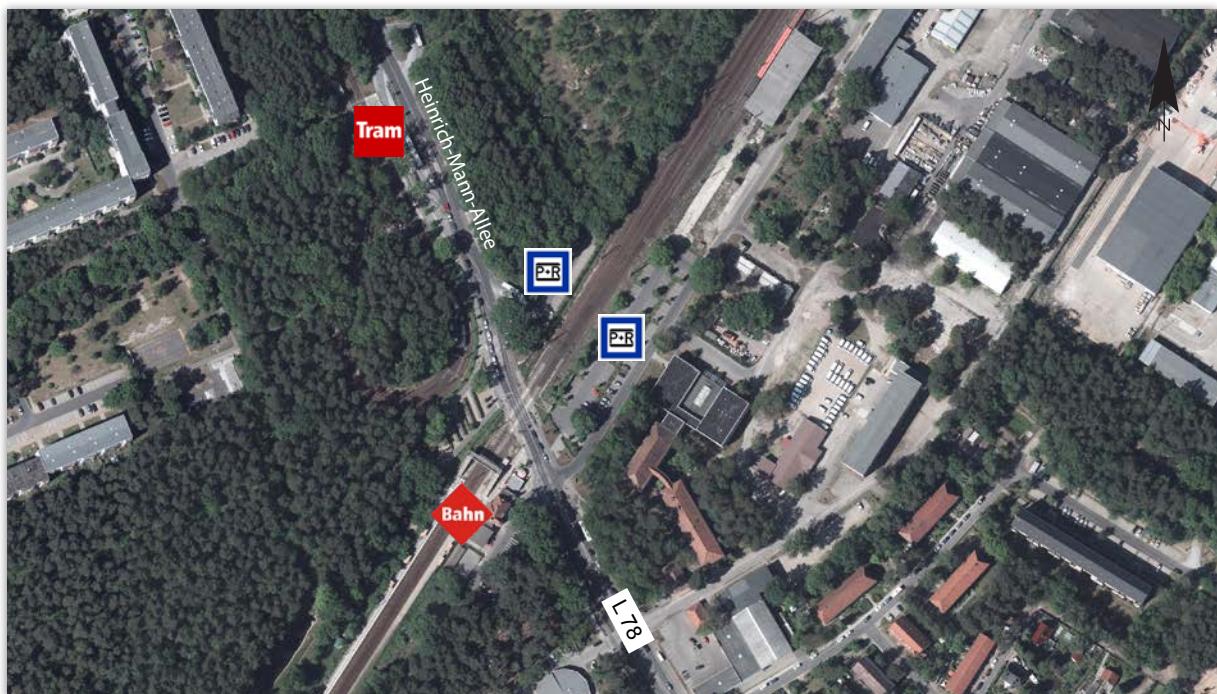


Abbildung 3-12 Lage des P+R-Standorts am Bhf. Potsdam-Rehbrücke

Eine Erhebung der Auslastung des P+R-Standorts erfolgte ausschließlich für den östlichen Teilbereich auf dem Gebiet der Gemeinde Nuthetal. Dazu wird angenommen, dass sich die Auslastung auf dem westlichen Teilbereich analog verhält. Dabei zeigte sich, dass die Belegung der Stellplätze in den Morgenstunden bis ca. 10:00 Uhr kontinuierlich ansteigt. In der Spitzenzzeit zwischen 12:00 Uhr und 16:00 Uhr waren etwa 75 der vorhandenen Stellplätze belegt (siehe Abbildung 3-13). Demnach wurde eine maximale Auslastung von ca. 75 % erreicht.

Gemäß den erfassten Kennzeichen kommen die Nutzer des P+R-Standorts mit ca. 60 % zum größten Teil aus dem östlich gelegenen Landkreis Potsdam-Mittelmark. Zudem kommen 28 % aus dem Stadtgebiet Potsdam und etwa 6 % aus Berlin.

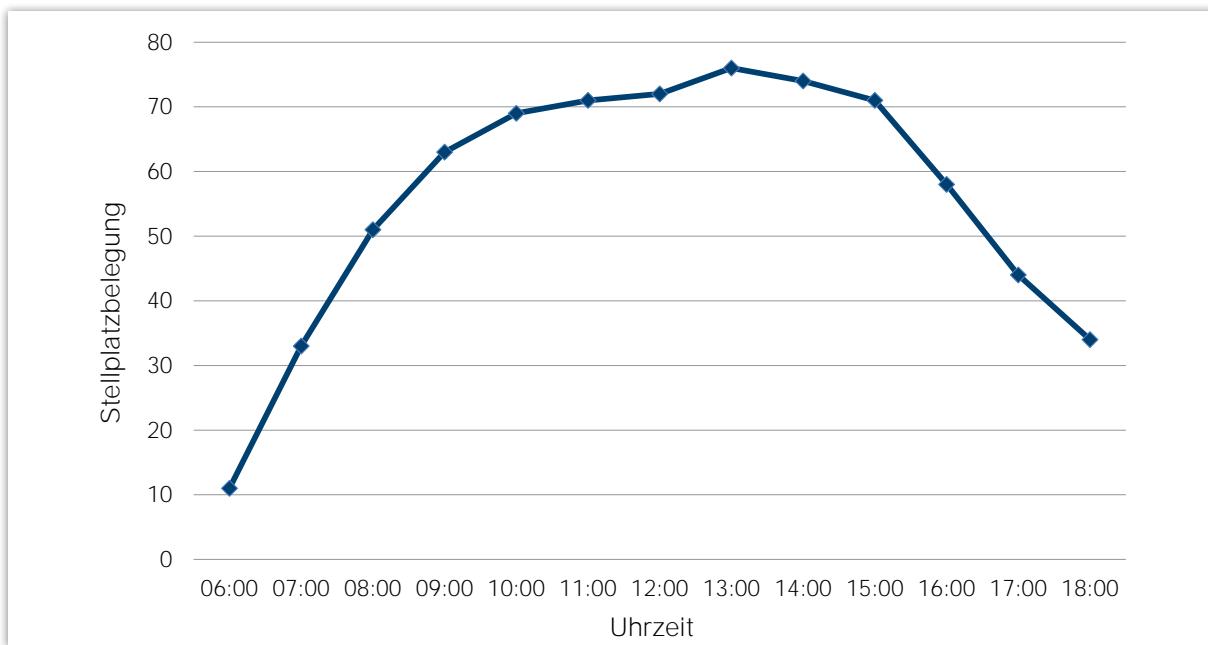


Abbildung 3-13 Tagesganglinie der Stellplatzbelegung am P+R-Standort Bhf. Potsdam-Rehbrücke (22.08.2013)

3.2.6 Ehemaliger P+R-Standort Hbf. Potsdam

Wie bereits eingangs erwähnt, widersprach der bis zum Juli 2014 vorhandene P+R-Standort am Hauptbahnhof Potsdam aufgrund seiner Lage innerhalb des Stadtzentrums dem Grundziel der P+R-Konzeption und wurde daher auch nur vorübergehend auf einer Fläche im Norden des Bahnhofs betrieben.

Mit 270 Stellplätzen wies der Standort am Hauptbahnhof eine sehr große Kapazität auf. Dazu wurden auf einer unbefestigten Fläche im Osten etwa 50 bis 60 weitere »wilde« Stellplätze genutzt (siehe Abbildung 3-14). Als Alternative für die weiterhin anfallenden Parkplatznutzer steht die in den Untergeschossen des Bahnhofsgebäudes gelegene Tiefgarage zur Verfügung. Auch nach der Schließung der Parkplatzfläche sind hier weiterhin etwa 600 Stellplätze im Tagesverlauf ungenutzt.



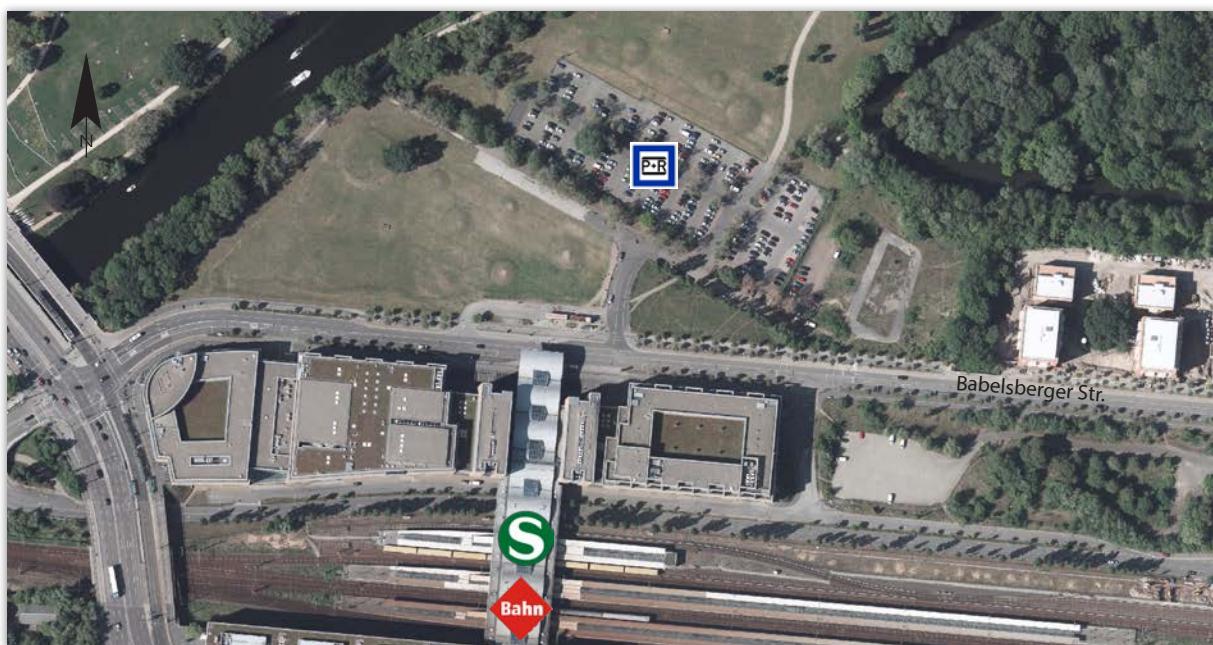


Abbildung 3-14 Lage des P+R-Standorts am Hauptbahnhof Potsdam

Die Auslastung der gesamten Stellplätze (einschließlich der unbefestigten Fläche im Osten) war am Erhebungstag in der Zeit zwischen 12:00 Uhr und 15:00 Uhr mit maximal bis zu 220 belegten Stellplätzen am höchsten (siehe Abbildung 3-15). Die Auslastung der P+R-Stellplatzanlage lag damit bei maximal ca. 65 %.

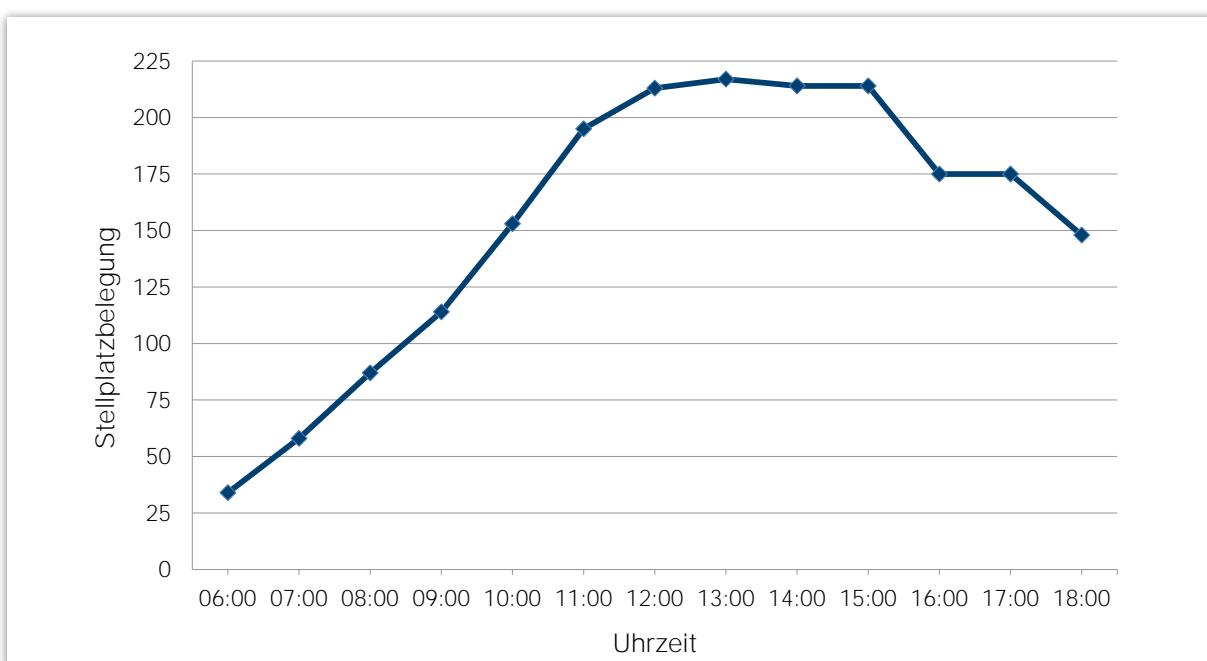


Abbildung 3-15 Tagesganglinie der Stellplatzbelegung am P+R-Standort Hauptbahnhof Potsdam (20.08.2013)

Eine Betrachtung der Kennzeichen hat gezeigt, dass die Nutzer des P+R-Standorts mit ca. 36 % zum größten Teil aus Potsdam kamen. Zudem kamen 25 % aus dem Landkreis Potsdam-Mittelmark, 8 % aus Berlin und 5 % aus dem Landkreis Teltow-Fläming.

Da die Gründe für den Parkvorgang in unmittelbarer Zentrumslage sehr vielfältig sein können, wurde auch an dieser P+R-Anlage eine Befragung bezüglich des Grundes für die Nutzung durchgeführt. Im Zeitraum von 06:00 Uhr bis 09:00 Uhr nahmen dabei insgesamt 40 Personen an der Befragung teil. 50 % der Befragten gaben als Grund den Umstieg auf Regional- und S-Bahnen an. 11 Befragte nannten den Arbeitsplatz in unmittelbarer Nähe als Grund, während vier der Teilnehmer als Grund das Einkaufen nannten. Somit kann man sagen, dass 50 % der Teilnehmer die Stellplatzanlage im Sinne des eigentlichen Gedankens von P+R-Konzepten nutzten. Aufgrund der Lage sowie der maßgeblichen ÖV-Beziehungen in Richtung Berlin ist dieser Standort allerdings vorrangig als P+R-Standort für die Stadt Berlin zu sehen.

Als Herkunft wurde im Rahmen der Befragung von über 60 % Potsdam als Fahrtquelle benannt. Etwa 10 % der Nutzer kamen aus der Region Stahnsdorf / Teltow und knapp 8 % aus dem südlichen Umland sowie ebenfalls knapp 8 % aus dem südwestlichen Umland Geltow / Werder (Havel).

3.2.7 Resümee

Im August 2013 wurden innerhalb des Potsdamer Stadtgebiets sechs P+R-Standorte hinsichtlich ihrer Lage, Auslastung und der jeweiligen Nutzergruppen betrachtet. Dabei wurde der vorhandene P+R-Standort am Johannes-Kepler-Platz im Südosten der Stadt nicht mit in die Bestandsanalyse einbezogen. Für diesen Standort wurde bereits im Vorfeld festgestellt, dass dieser keine hohe Bedeutung für den Verkehr hat und entsprechend auch keine Nutzung als P+R-Standort erfährt.

Auch der Standort am Hauptbahnhof Potsdam wird für das zukünftige P+R-Konzept der Landeshauptstadt keine weitere Rolle spielen, da er aufgrund seiner Lage innerhalb des Stadtzentrums dem Grundziel von P+R widerspricht und die genutzte Fläche im Norden des Bahnhofs daher ab dem 01.08.2014 nicht mehr als Parkplatz zur Verfügung steht. Um dennoch eine geeignete Datengrundlage über die jeweiligen Nutzermotive des stets gut ausgelasteten Parkplatzes zu erhalten, wurde auch dieser Standort im Rahmen der Bestandsanalyse berücksichtigt.

Tabelle 3-1 Zusammenfassung der Bestandsanalyse vorhandener P+R-Standorte

P+R-Standort	Relevanz für Pendlerverkehr nach Potsdam	P+R-fremde Nutzung	Kapazität / Auslastung	Anteil Nutzer aus dem Stadtgebiet
Bahnhof Marquardt	hohe Relevanz durch Lage an der B 273	keine	23 Stellplätze / 39 %	50 %
Bahnhof Golm	wenig, da abseits von maßgeblichen Zufahrtsrouten	mittel, durch angrenzende Universität	52 Stellplätze / 80 %	50 %
Bahnhof Potsdam-Pirschheide	hohe Relevanz durch Lage an der B 1	stark, durch angrenzende Bürostandorte	160 Stellplätze / 89 %	35 %
Bahnhof Potsdam-Rehbrücke	hohe Relevanz durch Lage an der L 78	keine	125 Stellplätze / 75 %	28 %
Bahnhof Griebnitzsee	wenig, da abseits von maßgeblichen Zufahrtsrouten	mittel, durch angrenzende Universität	81 Stellplätze / 100 %	56 %
ehem. Standort Hauptbahnhof Potsdam	wenig, da innerhalb des Stadtzentrums	mittel, durch angrenzende Bahnhofspassagen	270 Stellplätze (zus. 60 »Wilde«) / 80 %	36 %

Wie in der Tabelle 3-1 dargestellt wird, haben für den Potsdamer Kfz-Pendlerverkehr vor allem die Standorte am Bhf. Marquardt, Bhf. Potsdam-Pirschheide und Bhf. Potsdam-Rehbrücke eine hohe Relevanz. Diese befinden sich unmittelbar an einer Hauptzufahrtsstraße nach Potsdam und könnten somit über einen kurzen Weg erreicht werden. Die Standorte am Bhf. Golm und am Bhf. Griebnitzsee sind dagegen nur für einen kleinen Teil der nach Potsdam einfahrenden Kfz direkt zu erreichen. Maßgebende Zielverkehre entlang der Hauptzufahrtsrouten erreichen diese Standorte nur über Umwege.

Des Weiteren wurde in vielen Bereichen eine Fremdnutzung der zur Verfügung stehenden P+R-Stellplätze festgestellt. Insbesondere betrifft dies den Standort am Bhf. Potsdam-Pirschheide. Durch das angrenzende Bürogewerbe im Nordosten des P+R-Parkplatzes erfolgt hier eine überwiegende Nutzung der Stellplätze durch Beschäftigte und Besucher. Der Anteil an P+R-Nutzern ist dagegen sehr gering. Darüber hinaus wurde auch an den Standorten am Bhf. Golm und am Bhf. Griebnitzsee eine Fremdnutzung durch Studenten bzw. Mitarbeiter der jeweils angrenzenden Universitätsgebäude festgestellt.

Die Auslastung der einzelnen Standorte variiert stark nach Lage und ÖPNV-Anbindung. Beispielsweise ist der P+R-Standort am Bhf. Marquardt trotz der Nähe zur B 273 nicht direkt an diese angebunden und damit auch nur schwer zu erreichen. Eine Nutzung erfolgt vorwiegend von Bewohnern aus dem näheren Umfeld. Die Auslastung der Stellplätze ist mit 39 % gering. Die ebenfalls westlich gelegenen Standorte am Bhf. Golm und Bhf. Potsdam-Pirschheide sind mit 80 % bis 90 % gut ausgelastet, wobei hierbei auch die Fremdnutzung durch die Nutzer der jeweils angrenzenden Universitätsgebäude berücksichtigt werden muss. Betrachtet man ausschließlich die P+R-Nutzung, stehen auch hier deutliche Reserven zur Verfügung.

Auch am ehemaligen P+R-Parkplatz am Hauptbahnhof Potsdam konnten einige Nutzer nicht dem P+R zugeordnet werden. Aufgrund der Lage an den Bahnhofspassagen parkten dort auch viele Kfz zum Zweck des Einkaufens bzw. um Besorgungen zu erledigen, um jemanden am Hauptbahnhof abzuliefern bzw. abzuholen oder aufgrund eines Arbeitsplatzes innerhalb des Bahnhofgebäudes. Die Auslastung war mit bis zu 80 % gut. Allerdings steht innerhalb des Bahnhofs eine Tiefgarage zur Verfügung, welche auch nach der Schließung des P+R-Standorts weiterhin tagsüber etwa 600 freie Stellplätze aufweist. Zudem hat eine Befragung der Nutzer gezeigt, dass der P+R-Standort am Hbf. Potsdam vorrangig zur Abwicklung des Pendlerverkehrs nach Berlin dient, wobei ein großer Anteil der Nutzer als Herkunftsstadt Potsdam genannt hat. Durch die zentrale Lage hat der Standort für die Stadt Potsdam dagegen keine große Relevanz.

Auch der Standort am Bhf. Griebnitzsee dient vorrangig der Abwicklung von Pendlerverkehren in Richtung Berlin. Darüber hinaus wurde eine Fremdnutzung der vorhandenen Stellplätze infolge des angrenzenden Universitätscampus festgestellt. Die Auslastung der Stellplätze beträgt dadurch ab etwa 10:00 Uhr 100 %.

Der P+R-Standort am Bhf. Potsdam-Rehbrücke ist direkt an einer der maßgeblichen Zufahrtsstraßen nach Potsdam gelegen. Eine ÖPNV-Anbindung in die Innenstadt wird über die vorhandene Straßenbahnhaltestelle ermöglicht. Trotzdem kann beobachtet werden, dass die überwiegenden P+R-Nutzer sich vorrangig in Richtung Bahnhof orientieren. Das heißt, dass auch dieser Standort in erster Linie der Abwicklung von Pendlerverkehren in Richtung Berlin dient. Die Auslastung der Stellplätze beträgt ca. 75 %, wodurch noch Reserven zur Verfügung stehen.

Des Weiteren wurde festgestellt, dass ein großer Teil der P+R-Nutzer dem Kfz-Kennzeichen nach aus dem Stadtgebiet Potsdam kommen. An den Standorten am Bhf. Marquardt, Bhf. Golm und Bhf. Griebnitzsee beträgt dieser Anteil 50 % bis 56 %. Auch an den Standorten Bhf. Potsdam-Pirschheide und Hauptbahnhof wurde mit 35 % bzw. 36 % ein erhöhter Anteil festgestellt. Der Anteil am Bhf. Potsdam-Rehbrücke beträgt etwa 28 %. Daraus lässt sich schlussfolgern, dass hierbei entweder keine Nutzung durch Pendler nach Potsdam vorliegt oder der P+R-Standort auch von Nutzern aus sehr kurzer Entfernung mit dem Kfz angefahren wird.

Alle vorhandenen P+R-Standorte der Stadt Potsdam sind in unmittelbarer Nähe von S- oder Regionalbahnhöfen gelegen, wodurch grundsätzlich eine sehr gute Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr besteht. Allerdings stellen die Bahnverbindungen vorrangig eine alternative Anbindung in die angrenzende Bundeshauptstadt dar. Für den Pendlerverkehr zur Potsdamer Innenstadt haben diese dagegen nur wenig Relevanz. Anbindungen an den Potsdamer Hauptbahnhof bestehen lediglich aus westlicher Richtung vom Bahnhof Marquardt, Golm und Potsdam-Pirschheide. Darüber hinaus befindet sich der Hauptbahnhof ca. 900 m südlich des als tatsächliche Kernstadt³ zu bezeichnenden Gebiets. Das heißt, dass mit den Bahnbindungen aus dem Umland immer auch ein Umsteigevorgang oder ein längerer Fußweg zum eigentlichen Ziel verbunden ist.

Eine Umsteigemöglichkeit auf die Straßenbahn in Richtung Stadtzentrum ist lediglich an den Standorten Bhf. Potsdam-Pirschheide und Bhf. Potsdam-Rehbrücke gegeben. Eine direkte Busverbindungen zur Innenstadt steht nur an den Standorten Bhf. Golm und Bhf. Potsdam-Pirschheide zur Verfügung.

3.3 Übersicht des ÖPNV-Angebots

Im Zusammenhang mit dem ÖPNV-Angebot der Landeshauptstadt Potsdam wird zwischen drei Tarifbereichen A - C unterschieden. Der Bereich A ist als City-Bereich zu sehen, der Bereich B reicht bis an die Stadtgrenzen heran und der Bereich C liegt außerhalb des Potsdamer Stadtgebiets. Alle bestehenden P+R-Standorte liegen innerhalb des Tarifbereichs A - B.

Innerhalb des City-Bereichs (Tarifbereich A) bündeln sich sämtliche Verkehrsmittel. Als zentrale Verknüpfungspunkte sind dabei der Potsdamer Hauptbahnhof und der Platz der Einheit im südlichen Stadtzentrum zu nennen. Dabei bündeln sich am Hauptbahnhof vor allem die regionalen Buslinien. Des Weiteren besteht hier die Verknüpfung zum schienengebundenen Regional- und S-Bahnverkehr, vor allem in Richtung Berlin. Am Verknüpfungspunkt Platz der Einheit bündeln sich alle wichtigen Innenstadtlinien, insbesondere die Straßenbahnlinien. Das heißt, hier erfolgt eine Verteilung der innerstädtischen ÖPNV-Verkehre bis an die Ränder des Tarifbereichs B heran.

Der Bereich C reicht über die Stadtgrenzen hinaus. Neben zahlreichen Busverbindungen in das Potsdamer Umland verkehren hier auch wichtige Linien des Regionalbahnverkehrs wie der RE 1 Richtung Magdeburg und Brandenburg oder der RE 7 Richtung Dessau. Weitere wichtige Verbindungen im Bereich C verbinden Potsdam mit Berlin, Oranienburg, Wustermark, Jüterbog und dem Flughafen Berlin Schönefeld.

³ In Anlehnung an das Stadtentwicklungskonzept Verkehr wird als Potsdamer Kernstadt der Bereich südlich der Hegelallee - Kurfürstenstraße, nördlich der Charlottenstraße, östlich der Schopenhauerstraße und westlich der Hebbelstraße verstanden.

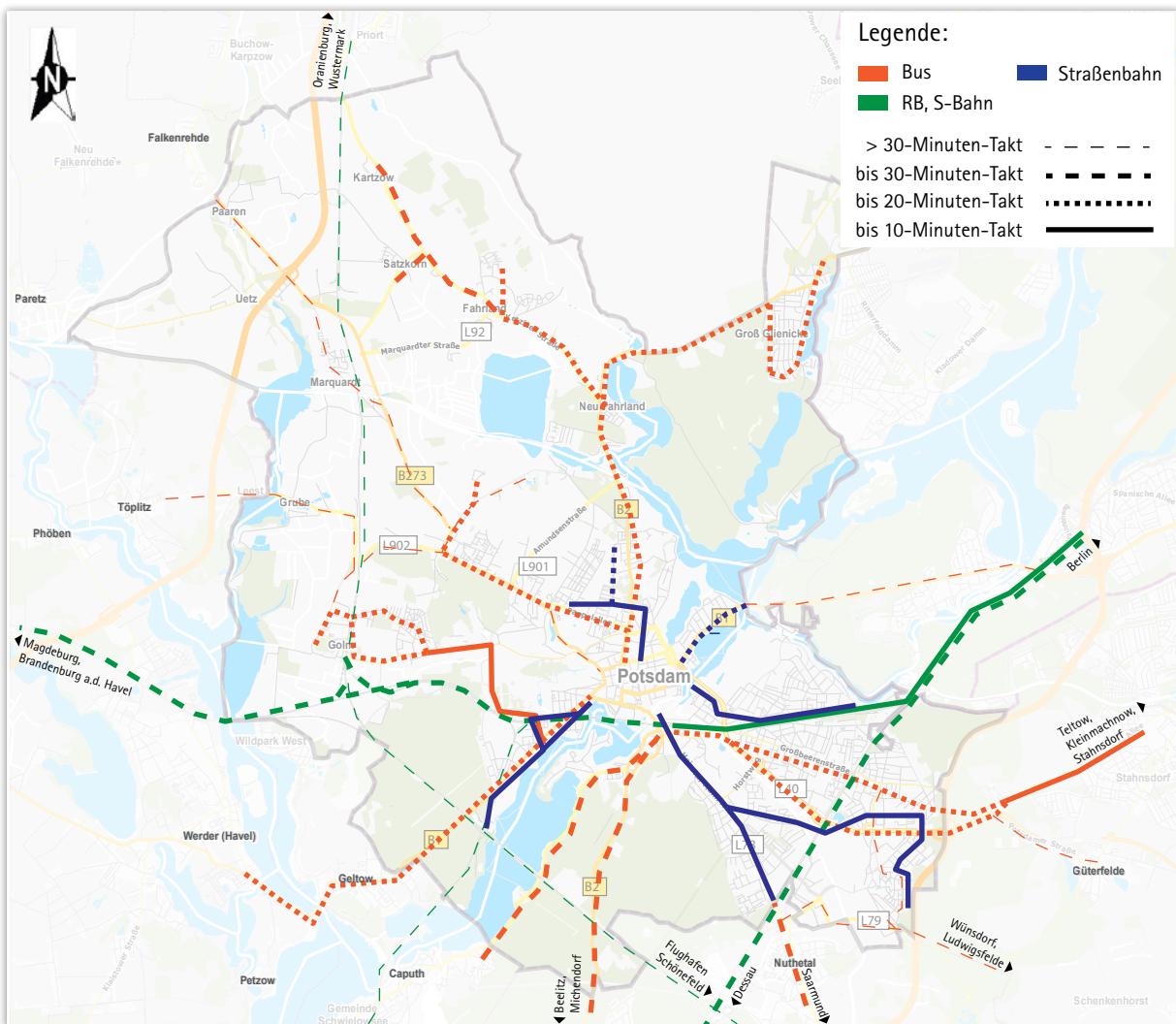


Abbildung 3-16 Übersicht der ÖPNV-Linien aus dem Umland zur Hauptverkehrszeit (06:00-09:00 Uhr)

Die einzelnen Taktfrequenzen der öffentlichen Verkehrsmittel aus dem Tarifbereich C zum Potsdamer Stadtzentrum variieren nach den jeweiligen Verkehrsbeziehungen. Aufgrund der allgemein hohen Pendlerströme von und nach Berlin besteht auf dieser Relation eine sehr leistungsfähige Bahnbindung. Zum einen verkehrt eine S-Bahnlinie im 10-Minuten-Takt und zum anderen verkehren in der Hauptverkehrszeit vier Regionalbahnen pro Stunde. Auch die stark vom Pendlerverkehr belasteten Beziehungen (siehe Kapitel 4.2.1) aus Richtung Stahnsdorf, Kleinmachnow und Teltow (10-Minuten-Takt) sowie aus Richtung Geltow und Werder (Havel) (20-Minuten-Takt) weisen sehr dichte Taktzeiten innerhalb der Hauptverkehrszeit auf. Zudem bestehen in der Zeit von 06:00 bis 09:00 Uhr Busverbindungen aus Richtung Groß Glienice und Fahrland im 20-Minuten-Takt sowie aus Richtung Michendorf, Caputh und Nuthetal im 30-Minuten-Takt. Entlang der weniger vom Pendlerverkehr belasteten Route aus Richtung Töplitz und Ketzin verkehrt zur Hauptverkehrszeit eine Buslinie im 60-Minutentakt (siehe Abbildung 3-16).

Zur weiteren Analyse des bestehenden ÖPNV-Angebots konnte auf eine Erhebung der Verkehrsbetriebe Potsdam GmbH (ViP) zwischen dem 01.08.2013 und dem 30.09.2013 zurückgegriffen werden. Dabei erfolgte für ausgewählte ÖPNV-Verbindungen innerhalb der Stadtgrenzen die Erfassung der mittleren Belegungsrate ausgewählter Verkehrslinien mit Zufahrt in das Potsdamer Stadtzentrum in der Zeit zwischen 05:00 und 09:00 Uhr an einem Werktag. Auf dieser Grundlage konnte die mittlere Belegung der Straßenbahnenlinien 91, 92, 93, 94, 96, 98 und 99 sowie der Buslinien 609, 612, 690, 692, 693, 695 und 699 betrachtet werden.

Das Ergebnis zeigt, dass mit einer zunehmenden Nähe zum Stadtzentrum auch die Belegung der einzelnen Verkehrsmittel zunimmt. Insbesondere im näheren Umfeld des Platz der Einheit sowie des Hauptbahnhofs ist eine spürbare Auslastung der Straßenbahnen und Busse zu verzeichnen. Es wird aber auch deutlich, dass sich die hohen Auslastungen auf einzelne Spitzenzeiten konzentrieren. Dadurch wird in der morgendlichen Hauptverkehrszeit eine mittlere Auslastung von 50 % nicht überschritten (siehe Anlage 1 bis Anlage 6). Im Mittel sind daher noch deutliche Kapazitätsreserven vorhanden.

Auf Belegungsdaten für die Regionalanbindungen von und bis zum Tarifbereich C konnte leider nicht zurückgegriffen werden. Auch für diese Bereiche zeichnet sich allerdings eine starke Auslastung innerhalb der Hauptverkehrszeiten ab.

4 Standortbestimmung

4.1 Kriterien zur Standortauswahl

Die Motive einer Benutzung des P+R-Angebots variieren stark mit den örtlichen Gegebenheiten. Nach einschlägigen Untersuchungen⁴ kann man fünf Hauptmotive zusammenfassen. Diese sind:

- ▶ Parkplatzmangel, womit eine geringe Wahrscheinlichkeit für das schnelle Auffinden eines freien Parkplatzes im Zielgebiet zu verstehen ist.
- ▶ Bequemlichkeit, wobei hauptsächlich die Gewissheit einer verlässlichen Ankunft an einem bestimmten Ziel / der Wunschhaltestelle gemeint ist.
- ▶ Zeitvorteile des öffentlichen Verkehrs (ÖV) gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV), welche besonders durch die Bevorrechtigung des ÖV im Verkehrsnetz erzielt werden. Auf parallel geführten Strecken nehmen Kfz-Insassen diesen Zeitvorteil des ÖV verstärkt wahr.
- ▶ Kostenvorteile durch Parkplatzgebühren im Zielbereich oder betriebliche Kosten (zum Beispiel Kraftstoff).
- ▶ Umweltschutz, womit das Bedürfnis nach einer umweltverträglichen Verhaltensweise gemeint ist.

Auf dieser Grundlage sowie der im Rahmen der Bestandsanalyse erlangten Erkenntnisse und Ergebnisse werden für die Erarbeitung von weiteren P+R- bzw. B+R-Standorten die folgenden Kriterien zur Standort-Entwicklung berücksichtigt:

- ▶ Flächenverfügbarkeit,
- ▶ Anbindung an den ÖPNV mit direkter Verbindung in die Potsdamer Innenstadt,
- ▶ ausreichende Kapazitäten des öffentlichen Personennahverkehrs im Bereich des P+R-Standorts sowie im weiteren Streckenverlauf in Richtung Innenstadt,
- ▶ schnelle Erreichbarkeit des P+R-Standorts für den Kfz-Verkehr, Vermeidung von Umwegen / Lage im Bereich von übergeordneten Zufahrtsstraßen,
- ▶ kurze Fußwege zwischen Pkw-Stellplatz und ÖPNV-Haltestelle,
- ▶ hohe Anzahl an Berufspendlern innerhalb des Einfahrtskorridors nach Potsdam / hohes Potenzial an P+R-Nutzern und
- ▶ Zeit- / Kostenvorteil der ÖPNV-Nutzung gegenüber der MIV-Nutzung.

⁴ HOLZ-RAU, WILKE, DÖRNEMANN, Institut für Landes- und Stadtentwicklung des Landes Nordrhein-Westfalen: Park+Ride und Bike+Ride, Konzepte und Empfehlungen, Dortmund 1996 sowie Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Hinweise zu P+R in Klein- und Mittelstädten, Ausgabe 1998, Köln 1998

4.2 Potenzialanalyse / Bedarfsermittlung

4.2.1 Betrachtung des Pendlerverkehrs nach Potsdam

Als Hauptnutzergruppe der P+R-Anlagen werden die täglichen Berufspendler betrachtet. Darunter wird der Verkehr verstanden, welcher auf dem Weg zur Arbeit in das Untersuchungsgebiet einfährt und dieses am selben Tag in entgegengesetzter Richtung wieder verlässt.

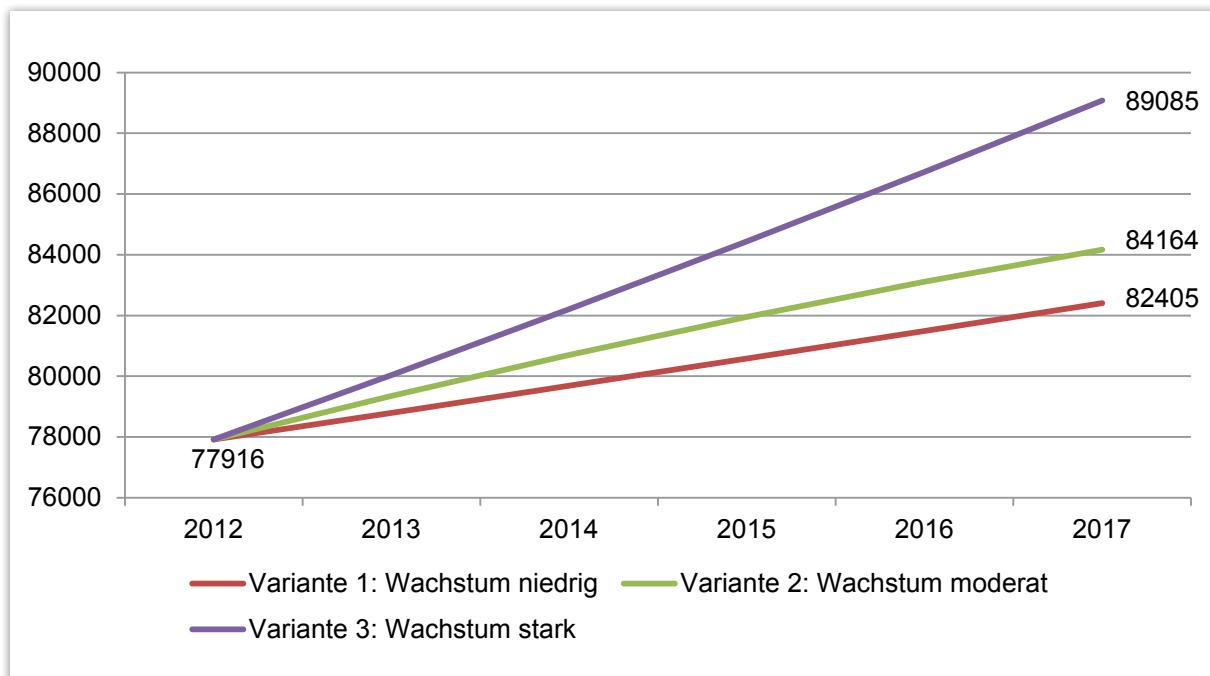


Abbildung 4-1 Prognose der Entwicklung der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung in Potsdam 2012-2017⁵

Bezieht man sich auf eine Studie der ZAB ZukunftsAgentur Brandenburg GmbH zum Arbeitsmarkt der Landeshauptstadt Potsdam, so wird Potsdam in der Region Berlin-Brandenburg als regionaler Beschäftigungsmonitor eingeschätzt. In Bezug auf den Pendlerverkehr ist dabei die Entwicklung der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung innerhalb der Stadt Potsdam ein wichtiger Aspekt. Die ZukunftsAgentur Brandenburg GmbH geht gegenüber dem Bezugsjahr 2012 von einem weiteren Wachstum bis zum Jahr 2017 aus. Je nach Intensität wird dabei von einem jährlichen Wachstum zwischen 1,13 % und 2,72 % ausgegangen. Damit geht auch eine steigende Pendlerverkehrsnachfrage einher.

Derzeit verteilen sich die Einpendler aus dem Potsdamer Umland wie folgt⁶:

- ▶ 31 % aus Potsdam-Mittelmark
- ▶ 29 % aus Berlin

⁵ Quelle: ZAB ZukunftsAgentur Brandenburg GmbH: »Der Arbeitsmarkt der Landeshauptstadt Potsdam«, Arbeitspapiere zur Fachkräftesicherung im Land Brandenburg, Potsdam, Februar 2014

⁶ Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit

- ▶ 7 % aus Teltow-Fläming
- ▶ 5 % aus Havelland
- ▶ 4 % aus Brandenburg an der Havel
- ▶ 2 % aus dem Kreis Oberhavel
- ▶ 11 % aus übrigem Brandenburg
- ▶ 11 % aus übrigem Bundesgebiet

Insgesamt führen zwölf Hauptverbindungen in das Potsdamer Stadtgebiet. Aufbauend auf einer 24-stündigen Kordonerhebung im März 2011 kann festgestellt werden, dass über diese etwa 81.400 Kfz/24h in das Stadtgebiet einfahren, wovon etwa ein Drittel dem Pendlerverkehr nach Potsdam zugeordnet werden kann. Der jeweilige Anteil der Pendlerverkehre beträgt je nach Himmelsrichtung und Funktion der einzelnen Straßenverbindungen zwischen 25 % und 43 % (siehe Tabelle 4-1).

Tabelle 4-1 Übersicht der einfahrenden Kfz pro 24h in das Potsdamer Stadtgebiet⁷

Straße	Richtung	Anzahl der in das Stadtgebiet einfahrenden Kfz	Anzahl Pendler	Anteil
B 1	Nordost	ca. 5.300 Kfz/24h	ca. 1.470 Kfz/24h	28 %
Großbeerstraße	Ost	ca. 5.250 Kfz/24h	ca. 1.930 Kfz/24h	37 %
L 40	Ost	ca. 26.300 Kfz/24h	ca. 8.030 Kfz/24h	31 %
L 79	Südost	ca. 5.950 Kfz/24h	ca. 1.910 Kfz/24h	32 %
L 78	Südost	ca. 6.550 Kfz/24h	ca. 2.340 Kfz/24h	36 %
B 2	Süd	ca. 6.150 Kfz/24h	ca. 2.300 Kfz/24h	37 %
Templiner Straße	Süd	ca. 1.950 Kfz/24h	ca. 790 Kfz/24h	40 %
B 1	Südwest	ca. 8.800 Kfz/24h	ca. 3.770 Kfz/24h	43 %
L 902	West	ca. 1.950 Kfz/24h	ca. 750 Kfz/24h	38 %
B 273	Nordwest	ca. 6.700 Kfz/24h	ca. 1.730 Kfz/24h	26 %
Fahrländer Chaussee	Nord	ca. 600 Kfz/24h	ca. 150 Kfz/24h	25 %
B 2	Nord	ca. 5.900 Kfz/24h	ca. 1.590 Kfz/24h	27 %
Gesamt		ca. 81.400 Kfz/24h	ca. 26.760 Kfz/24h	33 %

⁷ Datenquelle: SCHLOTHAUER & WAUER, Erfassung des LKW-Durchgangsverkehrs der Landeshauptstadt Potsdam, Berlin, März 2011

Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung ist besonders die L 40 aus Richtungen Osten zu nennen. Hier fahren an einem Werktag etwa 26.300 Kfz/24h in das Stadtgebiet ein. Davon fahren ca. 8.030 Kfz (31 %) auch am gleichen Tag wieder entlang der L 40 aus dem Stadtgebiet heraus. Zusammen mit dem einfahrenden Verkehr entlang der Großbeerenerstraße, wo etwa 1.930 Pendler-Kfz/24h in das Stadtgebiet einfahren, stellt der Korridor II aus Richtung Ost damit den bedeutendsten Einfahrtskorridor dar. Mit nahezu 10.000 Kfz/24h werden aus dieser Richtung fast 40 % des gesamten Pendlerverkehrs abgewickelt. Dazu gehören alle Pendler aus dem östlichen Umland wie Stahnsdorf, Kleinmachnow und Teltow sowie aus den weiter entfernten Regionen mit Anbindung an die Autobahn A 115 und die Landesstraße L 40. Daneben sind auch der Korridor III von Südosten aus Richtung Nuthetal sowie der Korridor V von Südwesten aus Richtung Geltow und Werder (Havel) mit ca. 4.250 bzw. 3.770 Pendler-Kfz/24h stark vom Pendlerverkehr belastet (siehe Abbildung 4-2).

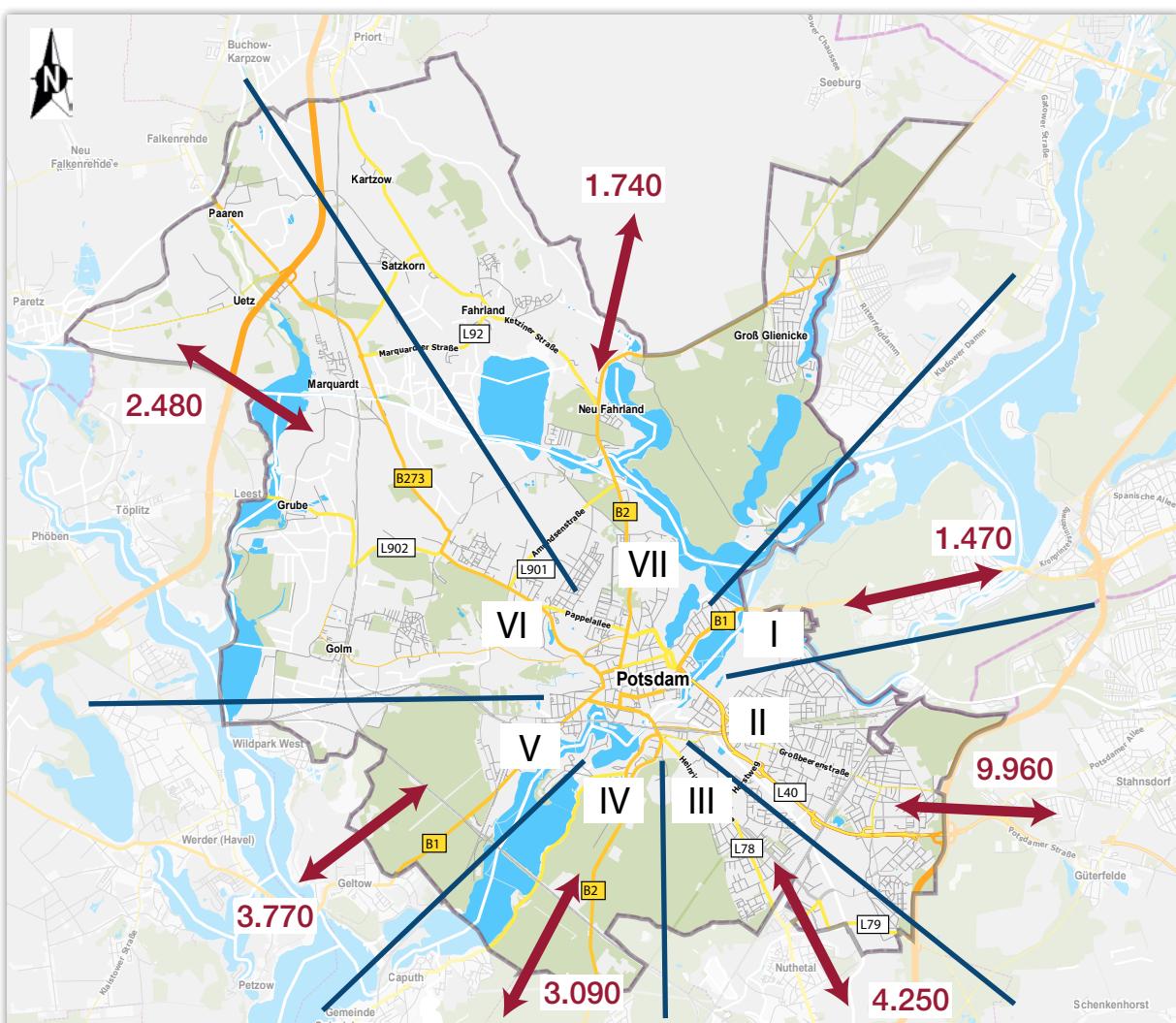


Abbildung 4-2 Darstellung der Pendlerverkehre pro Tag

Im Vergleich zum Pendlerverkehr aus dem südlichen Umland ist festzustellen, dass aus dem nördlichen Bereich (Korridor I, VI und VII) deutlich weniger Pendler in das Stadtgebiet einfahren. Trotzdem ist gerade für diesen Bereich ein attraktives P+R-Angebot zu schaffen, da mit der weiteren Stadtentwicklung von Potsdam Wohnbauvorhaben und damit eine Zunahme der Bevölkerung vor allem im Norden von Potsdam zu erwarten sind (siehe Abbildung 4-3). Zu nennen sind dabei die weitere Entwicklung des Bornstedter Felds sowie im Raum Fahrland und die Herstellung von Wohnungen am ehemaligen Kasernenstandort Krampnitz. Bezüglich der zukünftigen Verkehrsabwicklung sind auch diese Entwicklungen entsprechend zu berücksichtigen.

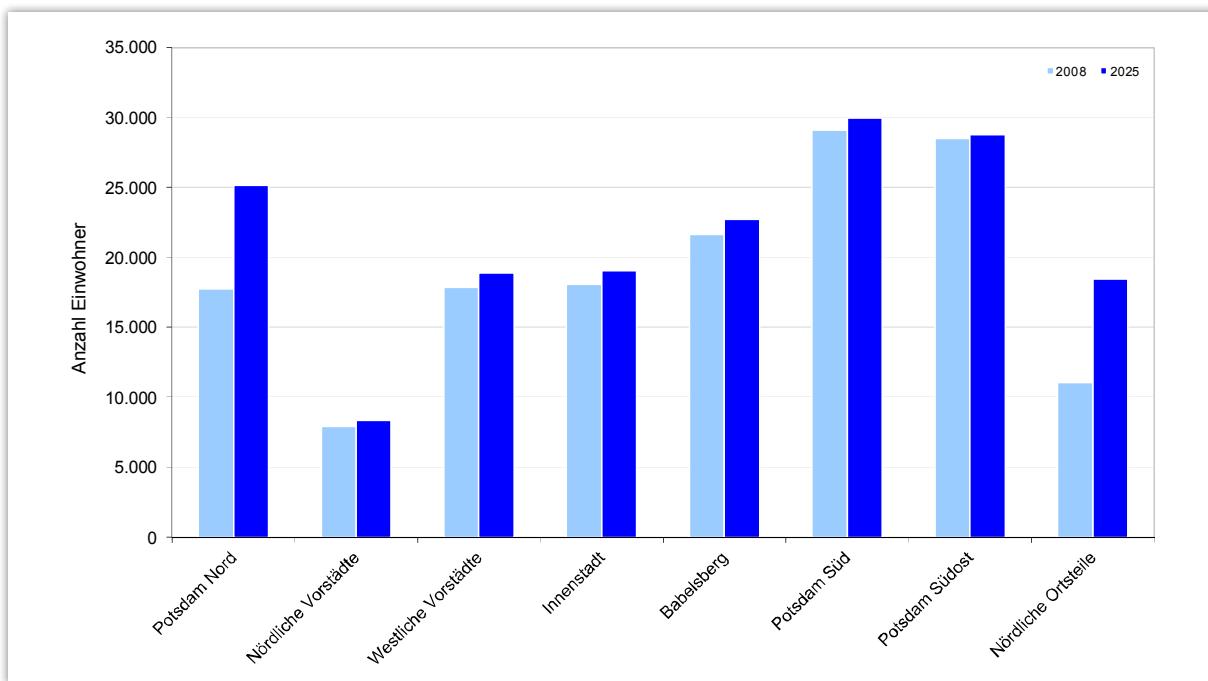


Abbildung 4-3 Übersicht der Einwohnerentwicklung bis 2025 nach Stadtbezirken in Potsdam⁸

Aufgrund der Nähe der Stadt Potsdam zur Bundeshauptstadt Berlin kommt es zu einer Überlagerung von Pendlerbewegungen. Die derzeit bestehenden P+R-Standorte sind grundsätzlich an Bahnhöfen mit Anbindung an das Stadtzentrum von Berlin gelegen. Im Rahmen der Bestandsanalyse wurde dazu gezeigt, dass die P+R-Nutzung auch vorwiegend von Pendlern nach Berlin erfolgt. Diese Verkehre gehören zwar nicht in erster Linie zur vorrangigen Nutzergruppe der zu erarbeitenden P+R-Konzeption für die Stadt Potsdam, trotzdem stellt die verträgliche Abwicklung dieser Pendler einen wichtigen Baustein der zukünftigen Verkehrsentwicklung dar. Aus diesem Grund müssen im Rahmen der Standortbetrachtung auch die Aspekte der Pendlerverkehre nach Berlin berücksichtigt werden.

Des Weiteren wurde bei der Bestandsanalyse der vorhandenen P+R-Standorte deutlich, dass Pendler nach Berlin zwar P+R nutzen, der mit dem Kfz zurückgelegte Weg zum jeweiligen Bahnhof

⁸ Quelle: VMZ BERLIN BETREIBERGESELLSCHAFT MBH, IVU UMWELT GMBH, LK ARGUS GMBH: »Stadtentwicklungskonzept Verkehr für die Landeshauptstadt Potsdam, Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans bis 2025«, Potsdam, Januar 2014

aber oftmals nur 1 bis 2 km beträgt. Das bedeutet, dass hierbei über die Thematik des P+R hinaus ein weiteres Potenzial zur nachhaltigen Verkehrsverlagerung besteht. Mit dem Ziel, diese Kfz-Verkehre auf den Fahrradverkehr zu verlagern, soll daher auch die Einrichtung von attraktiven Fahrradabstellanlagen zur Steigerung von B+R berücksichtigt werden.

4.2.2 Vergleich der MIV- und ÖPNV-Reisezeiten in das Potsdamer Stadtzentrum

Ein besonders hoher Anreiz für den Umstieg auf den ÖPNV besteht unter anderem dann, wenn dadurch ein Zeitvorteil bei der Weiterreise entsteht. Dazu erfolgt im Folgenden eine vergleichende Betrachtung der bestehenden Reisezeiten mit dem MIV und mit dem ÖV in die Potsdamer Innenstadt. In Anlehnung an das als Grundlage dienende Stadtentwicklungskonzept Verkehr wird der Bereich südlich der Hegelallee – Kurfürstenstraße, nördlich der Charlottenstraße, östlich der Schopenhauerstraße und westlich der Hebbelstraße als Potsdamer Innenstadt betrachtet.

Die Abbildung 4-4 stellt die durchschnittlichen Reisezeiten mit dem MIV im Hauptverkehrsstraßennetz in die Potsdamer Innenstadt dar⁹. Es zeigt sich, dass die Innenstadt vom westlichen, südlichen und östlichen Stadtrand aus innerhalb von 25 Minuten erreicht werden kann. Die benötigte Reisezeit aus den nördlichen Ortsteilen beträgt maximal 35 Minuten.

Auch durch die geplante Erweiterung der umweltorientierten Verkehrssteuerung sowie der vorgesehenen Umgestaltung des Leipziger Dreiecks werden sich diese Reisezeiten im Wesentlichen nicht verändern (vgl. Anlage 7).

Die durchschnittlichen Reisezeiten mit dem öffentlichen Verkehr in die Innenstadt werden in der Abbildung 4-5 dargestellt⁹. Dabei wird deutlich, dass in Richtung Norden und Süden ab einer Distanz von ca. 3 km und im Osten ab einer Distanz von ca. 5 km von der Innenstadt die Reisezeiten gegenüber dem MIV spürbar länger sind. Die benötigte Reisezeit vom Stadtrand bis zur Innenstadt beträgt hier 35 Minuten und mehr. Lediglich aus Richtung Südwesten entlang der B 1 – Zeppelinstraße entsprechen die Reisezeiten in die Potsdamer Innenstadt in etwa denen des MIV. Durch die Verlängerung der bestehenden nördlichen Straßenbahntrasse bis zum Entwicklungsgebiet Campus Jungfernsee, weitere ÖV-Beschleunigungen und weitere Taktverdichtungen, ist für das nördliche Stadtgebiet von einer Verringerung der Reisezeiten in die Innenstadt auszugehen (vgl. Anlage 8).

Insgesamt ist festzustellen, dass insbesondere im engeren Umkreis bis zu 2 km deutliche Reisezeitenvorteile beim ÖV liegen. Aus dem südwestlichen Stadtgebiet bestehen kaum Unterschiede bezüglich der Reisezeiten. Aus dem östlichen Stadtgebiet sind die Reisezeiten bis zur Bahntrasse

⁹ Quelle: VMZ BERLIN BETREIBERGESELLSCHAFT MBH, IVU UMWELT GMBH, LK ARGUS GMBH: »Stadtentwicklungskonzept Verkehr für die Landeshauptstadt Potsdam, Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans bis 2025«, Potsdam, Januar 2014

Dessau - Michendorf - Berlin vergleichbar mit denen des MIV. Darüber hinaus liegen die Vorteile diesbezüglich beim MIV. Aus dem nordöstlichen und nördlichen Stadtgebiet sind die Reisezeiten bis zu einer Distanz von etwa 3 km als gleich zu setzen. Mit Ausnahme der Bereiche um die Bahntrasse Potsdam - Marquardt - Oranienburg sind die Reisezeiten bei weiteren Entfernungen mit dem MIV kürzer.

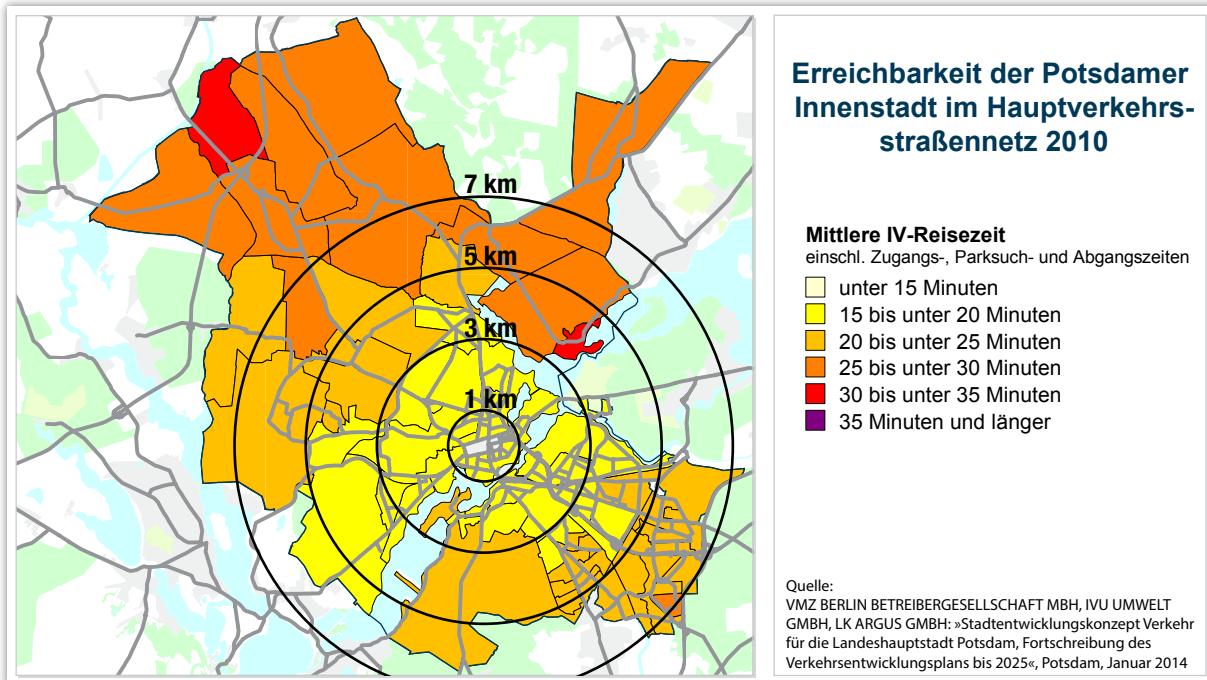


Abbildung 4-4 Darstellung der mittleren IV-Reisezeiten im Bestand

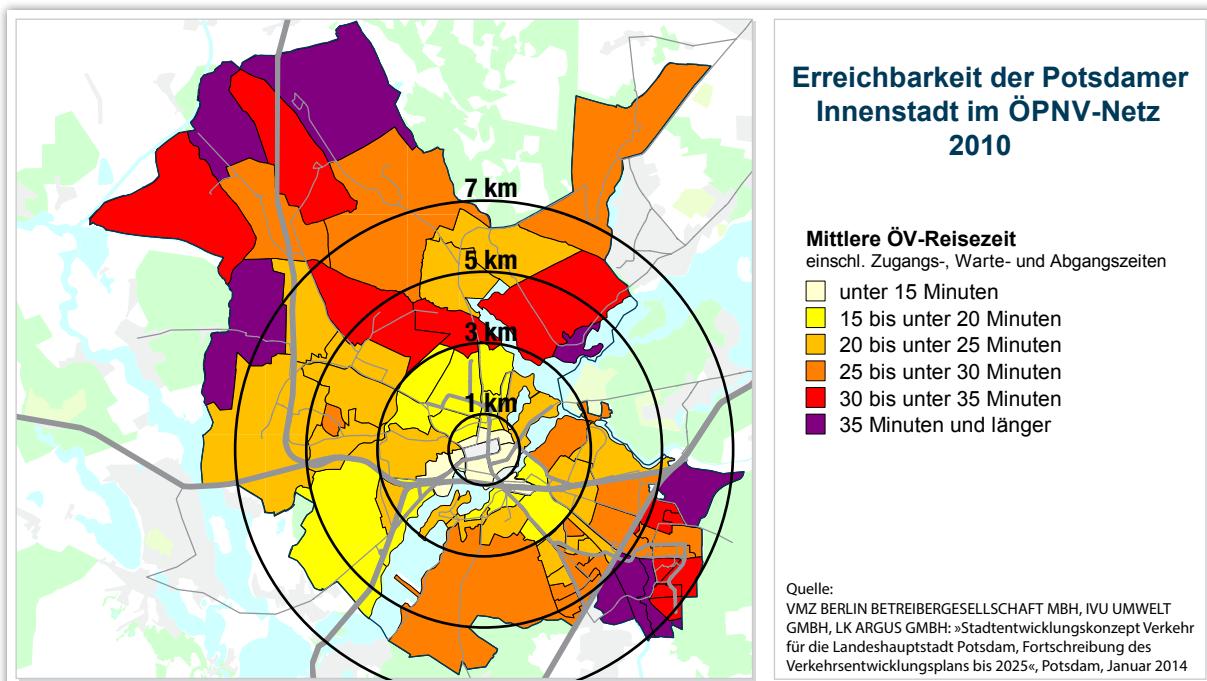


Abbildung 4-5 Darstellung der mittleren ÖV-Reisezeiten im Bestand

4.2.3 Betrachtung der Verkehrsentwicklung in Potsdam

Die Betrachtung der Verkehrsentwicklung der Stadt Potsdam basiert im Wesentlichen auf dem vorliegenden Nahverkehrsplan 2012 – 2018 und dem Stadtentwicklungskonzept Verkehr (StEK Verkehr), welches sich über einen Prognosezeitraum bis zum Jahre 2025 erstreckt.

Die städtebauliche Entwicklung der Landeshauptstadt Potsdam und die zunehmende Bevölkerungsanzahl im Potsdamer Umland haben in den letzten Jahren zu einem kontinuierlichen Anstieg der Gesamtverkehrsbelastungen geführt. Als eines der wesentlichen Ziele der zukünftigen Verkehrsentwicklung ist daher die Verlagerung von Anteilen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf umweltverträgliche Verkehrsmittel zu nennen. Durch die gezielte Steigerung der Attraktivität des Umweltverbundes soll langfristig eine dahingehend positive Veränderung des Modal Split erreicht werden.

Die Tendenz der vergangenen Jahre ist bereits als positiv zu bewerten. Während im Jahre 1998 noch 39,1 % der Wege im Binnenverkehr auf den motorisierten Individualverkehr entfielen, verringerte sich dessen Anteil bis zum Jahr 2008 bereits auf 32 %. Das ehrgeizige Ziel der Verkehrsentwicklung bis zum Jahr 2025 ist die weitere Reduzierung des MIV-Anteils im Binnenverkehr auf bis zu 24 % (siehe Abbildung 4-6). Um dieses zu erreichen, werden mit dem StEK Verkehr verschiedene Maßnahmen genannt, welche innerhalb der nächsten Jahre umzusetzen sind.

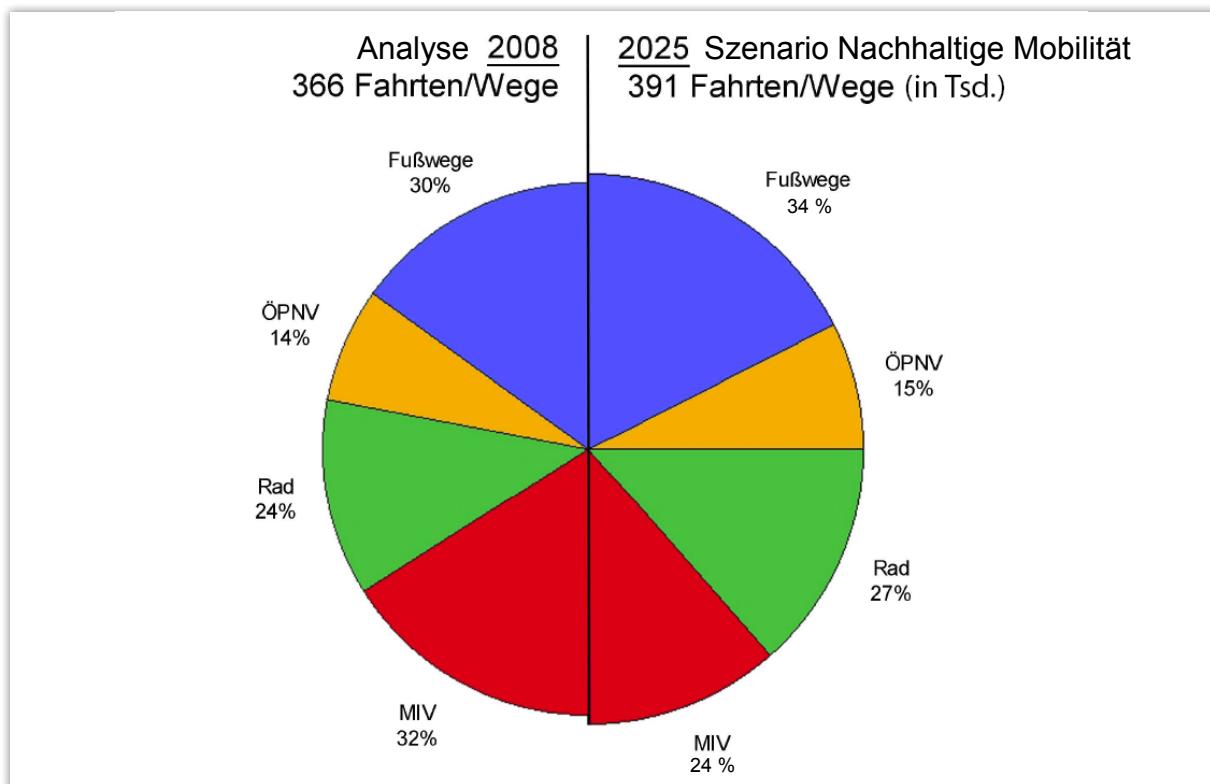


Abbildung 4-6 Darstellung der prognostizierten Entwicklung des Modal Split im Binnenverkehr¹⁰

¹⁰ Quelle: Präsentation zur Bürgerbeteiligung im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans der Stadt Potsdam, 13. Juni 2012

Die grundlegenden Ziele des Verkehrsentwicklungsplans 2025 decken sich mit denen des Nahverkehrsplans 2012 - 2018. Dabei steht im Vordergrund, den Kfz-Verkehrsanteil am Gesamtverkehrsaufkommen zu reduzieren. Der Ausbau des Straßennetzes soll lediglich in Aunahmefällen erfolgen. Dagegen sollen die vorhandenen Potenziale des Gesamtverkehrsnetzes der Stadt Potsdam besser ausgenutzt werden.

Hinsichtlich der ÖPNV-Entwicklung beziehen sich die angestrebten Handlungsmaßnahmen unter anderem auf die folgenden Bereiche:

- ▶ Verkehrsreduzierende Raumstrukturen (»Stadt der kurzen Wege«)
- ▶ Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur
- ▶ ÖPNV-Beschleunigung
- ▶ Verbesserung der ÖPNV-Qualität

In diesem Zusammenhang soll auch eine Verlängerung der bestehenden nördlichen Straßenbahntrasse bis zum Entwicklungsgelände Campus Jungfernsee erfolgen. Darüber hinaus soll eine Verlängerung des Nordastes bis nach Krampnitz, eine weitere Verbindung vom Wohngebiet Stern über die Großbeerenerstraße und Friedrich-Engels-Straße zur Innenstadt sowie eine Weiterführung der Straßenbahn im Westen bis nach Eiche geprüft werden.

Aufgrund der verfügbaren Angebote im Stadt- / Umlandverkehr ist der ÖPNV-Anteil im Quell- und Zielverkehr von und nach Potsdam deutlich geringer. Demgegenüber steht die anhaltende Zunahme der Einwohner insbesondere im Potsdamer Umland und der damit verbundenen Zunahme des Quell- und Zielverkehrs von und nach Potsdam. Bereits heute beträgt der Anteil des Quell- / Zielverkehrs am gesamten Kfz-Verkehr über 50 %. Ohne einschränkende Maßnahmen ist davon auszugehen, dass dieser in den kommenden Jahren auf etwa 60 % ansteigt (vgl. StEK Verkehr, Basisszenario und Szenario Fortschreibung).

Aus diesem Grund werden mit der nachhaltigen Verkehrsentwicklung auch Maßnahmen zur Dämpfung des Kfz-Verkehrs im Quell- und Zielverkehr vorgesehen, welche zu einer Verringerung der Kfz-Fahrten führen sollen (siehe Abbildung 4-7).

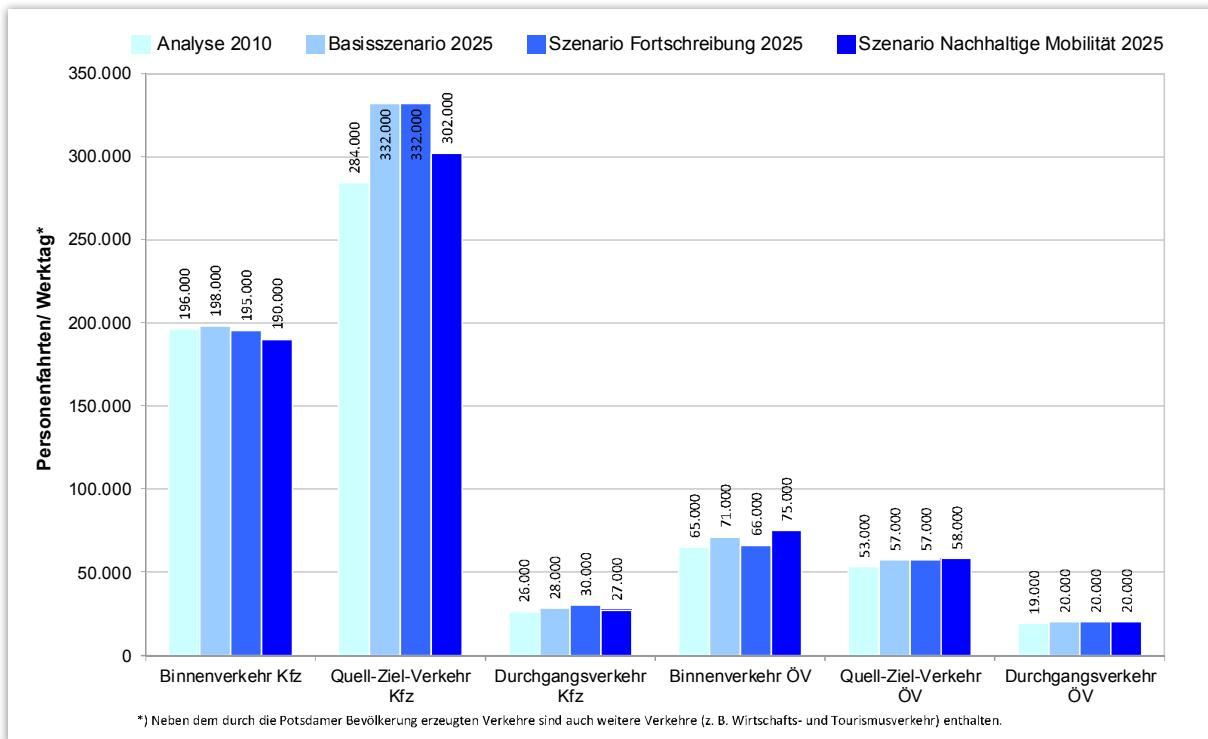


Abbildung 4-7 Fahrten des Kfz-Verkehrs und im ÖV differenziert nach Binnen-, Quell-Ziel- und Durchgangsverkehr (inkl. Wirtschaftsverkehr)¹¹

Vorrangig soll durch eine Regulierung des ruhenden Verkehrs erreicht werden, dass es zu einer Verlagerung von Fahrten auf alternative Verkehrsmittel wie dem Fahrrad oder dem ÖPNV kommt. Dazu erfolgt eine stufenweise Umsetzung des 2011 beschlossenen Parkraumbewirtschaftungskonzepts für die Stadt Potsdam. Bislang wurden dabei sowohl neue Bewirtschaftungszonen ausgewiesen als auch eine Erhöhung der Parkgebühren umgesetzt. Um demgegenüber weitere Alternativen für den Pendler-Verkehr zu schaffen, wurden mit der Erarbeitung des StEK Verkehr bereits die folgenden P+R-Maßnahmen vorgesehen:

- ▶ die Realisierung einer neuen P+R-Anlage Bornstedter Feld
- ▶ die Realisierung einer neuen P+R-Anlage Wetzlaer Straße/ Nuthestraße
- ▶ die Realisierung einer neuen P+R-Anlage am Bahnhof Marquardt
- ▶ der Ausbau der P+R-Anlage Kirschallee
- ▶ die Intensivierung der P+R-Anlage Bahnhof Potsdam-Pirschheide
- ▶ die Prüfung weiterer P+R-Anlagen an Hauptachsen in das Stadtgebiet zur Schaffung von ca. 800 zusätzlichen Stellplätzen

¹¹ Quelle: VMZ BERLIN BETREIBERGESELLSCHAFT MBH, IVU UMWELT GMBH, LK ARGUS GMBH: »Stadtentwicklungskonzept Verkehr für die Landeshauptstadt Potsdam, Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans bis 2025«, Potsdam, Januar 2014

Damit sind die ersten Grundsteine für die Entwicklung einer P+R-Konzeption bereits gelegt. So werden Anreize geschaffen, das Auto auf einer P+R-Anlage zu platzieren, um anschließend mit Regionalbahn, Straßenbahn oder Bus in das Zentrum zu gelangen.

4.3 Darstellung der empfohlenen P+R-Standorte im Stadtgebiet

4.3.1 Übersicht der Standorte

Auf der Grundlage der in Kapitel 4.1 dargestellten Kriterien zur Standortauswahl sowie der durchgeführten Bedarfsanalyse werden für die Fortschreibung des P+R-Konzepts der Landeshauptstadt Potsdam die in Abbildung 4-8 dargestellten zehn Standorte innerhalb des Stadtgebiets empfohlen.

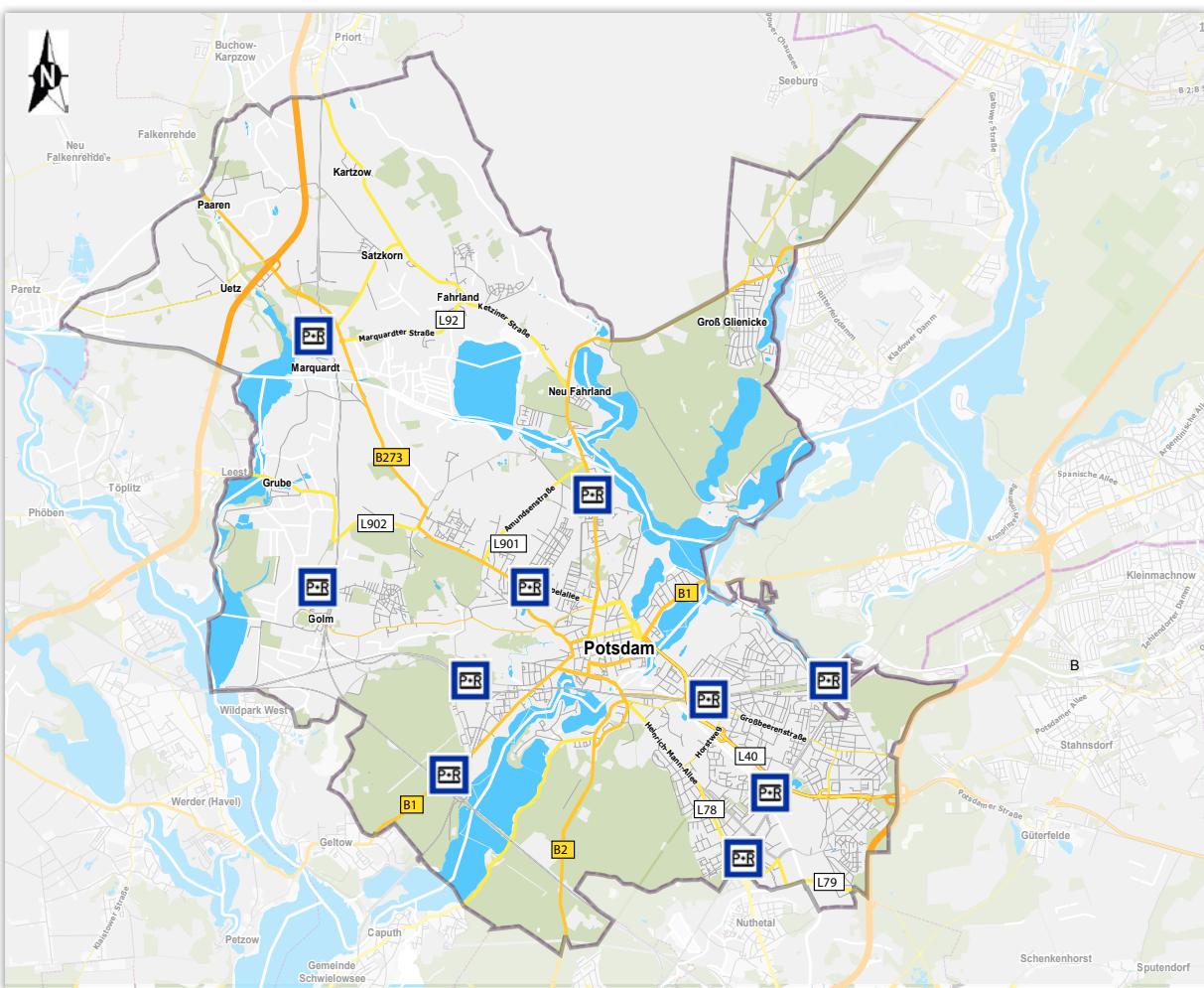


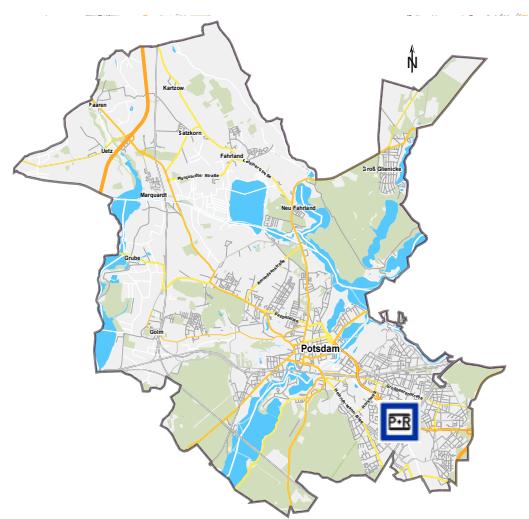
Abbildung 4-8 Übersicht der empfohlenen P+R-Standorte innerhalb des Stadtgebiets von Potsdam

Neben den bereits bestehenden P+R-Standorten Bhf. Marquardt (Westseite), Bhf. Golm, Bhf. Potsdam-Pirschheide, Bhf. Griebnitzsee und Bhf. Potsdam-Rehbrücke wurden mit dem Stadtentwicklungsplan Verkehr die vier Standorte Bhf. Marquardt (Ostseite), B2 Nord (Nedlitzer Holz / Volkspark / Krampnitz), Kirschallee und Wetzlarer Straße als mögliche Erweiterungen zur

Abwicklung der Pendlerverkehre in die Potsdamer Innenstadt beschlossen. Zudem wurde mit der Flächen- und Potenzialanalyse der Standort Alt Nowawes als eine mögliche Erweiterung aufgenommen, welche zusätzlich zum Standort Wetzlarer Straße der Abwicklung des starken Pendlerverkehrs aus Richtung Osten dienen soll. Für die Abwicklung des Pendlerverkehrs aus Richtung Südwesten wurde zudem der Standort am Bhf. Park-Sanssouci in die Betrachtung aufgenommen. Der ehemalige P+R-Standort am Hbf. Potsdam soll dagegen insbesondere wegen seiner zu innenstadtnahen Lage (siehe Kapitel 3.2.6) auch zukünftig nicht weiter zur Abwicklung des Pendlerverkehrs nach Potsdam genutzt werden und ist damit kein Bestandteil des P+R-Konzepts für die Landeshauptstadt Potsdam.

4.3.2 P+R-/ P+M-Standort Wetzlarer Straße

Mit dem Stadtentwicklungskonzept (StEK) Verkehr wurde bereits die Realisierung einer neuen P+R-Anlage im Bereich der Wetzlarer Straße als eine der notwendigen Maßnahmen für die weitere Verkehrsentwicklung der Stadt Potsdam beschlossen. Aufgrund der unmittelbaren Nähe zur L 40 - Nuthestraße und der Möglichkeit einer Straßenbahnlinienbindung in die Innenstadt sind bereits sehr wesentliche Voraussetzungen für die Abwicklung des Pendlerverkehrs gegeben.



Kfz-Anbindung

Wie in Abbildung 4-9 dargestellt wird, soll die Stellplatzanlage südlich der Nuthestraße mit direktem Anschluss an die Wetzlarer Straße hergestellt werden. Über die Wetzlarer Straße besteht ein direkter Anschluss an die L 40-Nuthestraße. Über diese gelangen Pendler aus dem östlichen Umland, wie zum Beispiel der Region Teltow - Kleinmachnow - Stahnsdorf oder von der östlich verlaufenden Autobahn A 115 in das Stadtgebiet.

ÖV-Anbindung

Unmittelbar südlich des geplanten P+R-Standorts befindet sich die Straßenbahnhaltestelle »Abzweig Betriebshof ViP«. Hier verkehren die Linien 92 und 96. Über diese besteht während der Tageszeit alle 10 Minuten eine Anbindung an die Potsdamer Innenstadt. Die Fahrtzeit beträgt etwa 15 Minuten.



Abbildung 4-9 Schematische Darstellung des P+R-Standorts Wetzlarer Straße

Gestaltung und Kapazität der Stellplatzanlage

Die herzustellenden Stellplätze sollen ebenerdig angelegt werden. Dabei können bis zu 140 Stellplätze geschaffen werden. Die Baukosten für die Herstellung werden auf der Grundlage der in Kapitel 4.5 dargestellten Kostenübersicht auf etwa 500.000 € geschätzt. Hinsichtlich einer späteren Erweiterung der Anlage sollte zudem bereits in der ersten Bauphase eine mögliche Erweiterung berücksichtigt werden.

Erweiterungsmöglichkeiten

Die verfügbaren Flächen sind in diesem Bereich begrenzt. Daher sind mit einer ebenerdigen Bauweise keine Erweiterungen möglich. Diese könnten bei einer erhöhten Nachfrage durch den Bau eines Parkhauses bzw. durch den Bau zusätzlicher Parkdecks erreicht werden. Somit könnte zum Beispiel eine Verdoppelung der Kapazität erreicht werden. Gemäß der in Kapitel 4.5 dargestellten Kostenübersicht würden die Baukosten für zusätzliche Parkdecks mit weiteren 150 Stellplätzen etwa 1,5 Mio € betragen.

Begleitende Maßnahmen

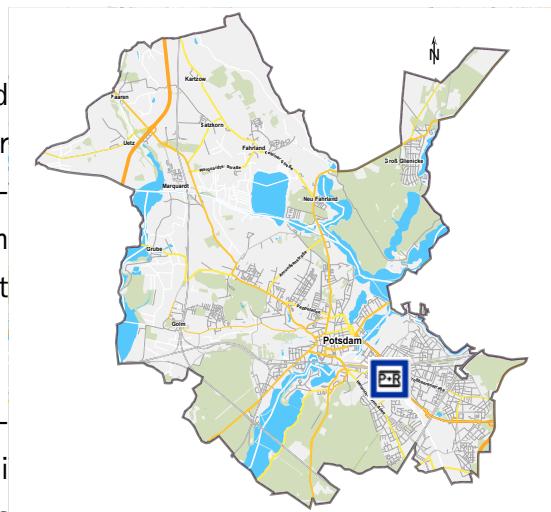
Da sich der Standort nicht im unmittelbaren Umfeld von Gewerbestandorten oder Wohngebieten befindet, ist von keiner nennenswerten Fremdnutzung auszugehen. Des Weiteren gilt als Grundsatz für die Planung auch die Schaffung eines Angebots für die Bildung von Fahrgemeinschaften. Daher soll der Standort auch für die Anwendung von Parken und Mitfahren (P+M) beworben werden (vgl. Kapitel 4.4.4). Die Umsetzung einer Parkraumbewirtschaftung (siehe Kapitel 4.4.1) wird in diesem Zusammenhang vorerst nicht empfohlen, kann bei Bedarf jedoch zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen.

Für eine zusätzliche Anbindung der Innenstadt oder des angrenzenden Stadtteils Babelsberg mit den dort gelegenen Gewerbestandorten entlang der Wetzlarer Straße, den Filmstudios Babelsberg dem Komplex des Oberlinkrankenhauses oder dem Universitätsstandort am Bhf. Griebnitzsee wird zudem die Integration einer öffentlichen Mietfahrradstation – PotsdamRad empfohlen. Damit kann zum einen ein weiteres Angebot für den individuellen Pendlerverkehr und darüber hinaus auch für den Tourismusverkehr geschaffen werden.

4.3.3 P+R-Standort Alt Nowawes

Als Ergänzung zum Standort Wetzlarer Straße und damit zu dem P+R-Angebot südöstlich des Potsdamer Stadtzentrums, besteht die Möglichkeit einer weiteren Stellplatzanlage am Alt Nowawes unmittelbar an der L 40. Eine ÖV-Anbindung zur Kernstadt besteht über die angrenzende Straßenbahlinie.

Aufgrund der Nähe zum Stadtzentrum und der integrierten Lage im Stadtteil Babelsberg muss bei der Herstellung eines P+R-Standorts ein großes Augenmerk auf die Vermeidung einer Fremdnutzung gerichtet werden.



Kfz-Anbindung

Eine Stellplatzanlage könnte östlich der Nuthstraße mit direktem Anschluss an die Friedrich-List-Straße hergestellt werden (siehe Abbildung 4-10). Über die Friedrich-List-Straße besteht ein direkter Anschluss an die L 40-Nuthstraße. Über die Nuthstraße gelangen Pendler aus dem östlichen Umland, wie zum Beispiel der Region Teltow - Kleinmachnow - Stahnsdorf, oder von der östlich verlaufenden Autobahn A 115 in das Stadtgebiet.

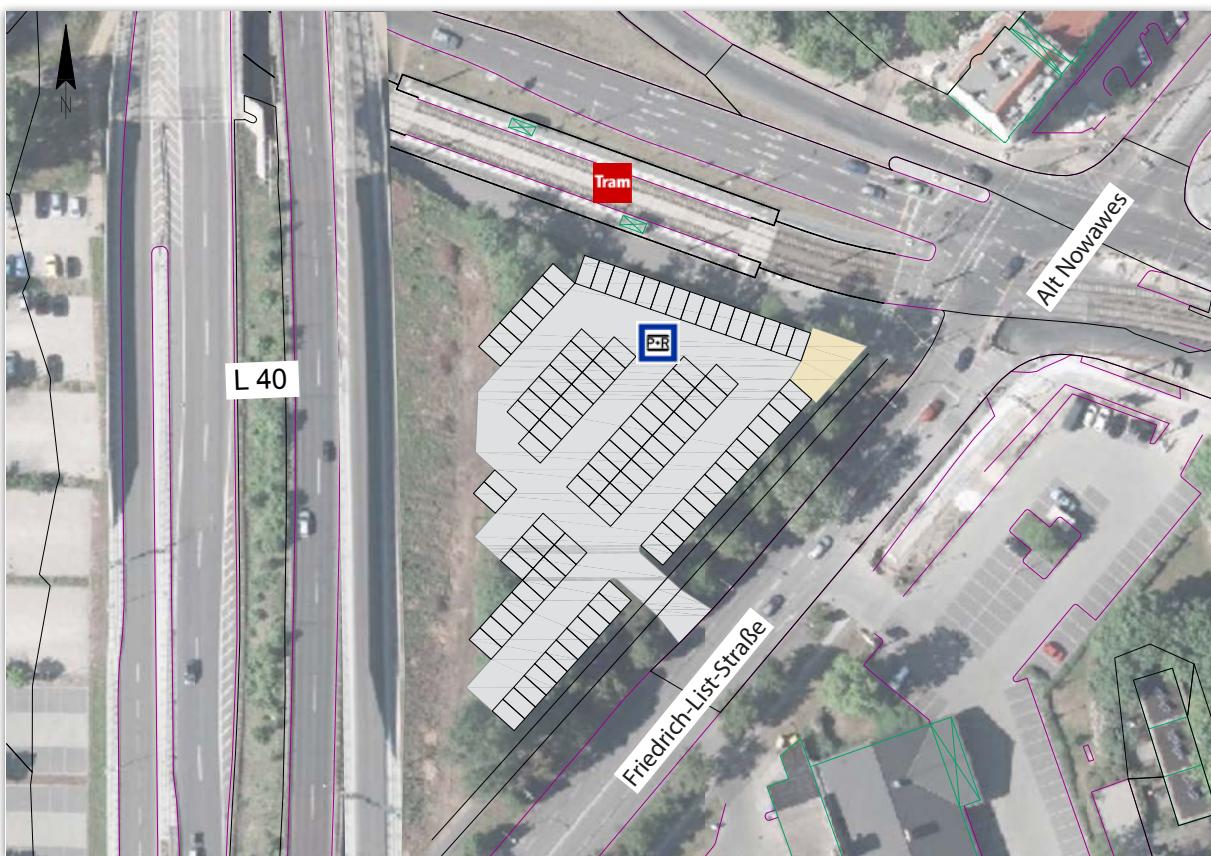


Abbildung 4-10 Schematische Darstellung des P+R-Standorts Alt Nowawes

ÖV-Anbindung

Durch die angrenzende Straßenbahnhaltestelle »Alt Nowawes« besteht Anschluss an die Straßenbahnlinien 94 und 99. Über diese besteht während der Tageszeit alle zehn Minuten eine Anbindung an die Potsdamer Innenstadt. Die Fahrzeit beträgt etwa fünf Minuten.

Gestaltung und Kapazität der Stellplatzanlage

Mit den verfügbaren Flächen könnten bei einer ebenerdigen Stellplatzanlage bis zu 100 Stellplätze hergestellt werden. Die Baukosten für die Herstellung werden auf der Grundlage der in Kapitel 4.5 dargestellten Kostenübersicht auf etwa 400.000 € geschätzt.

Erweiterungsmöglichkeiten

Die verfügbaren Flächen sind in diesem Bereich begrenzt. Daher sind mit einer ebenerdigen Bauweise keine Erweiterungen möglich. Diese könnten bei einer erhöhten Nachfrage durch den Bau einer zweiten Parkebene erreicht werden. Somit könnte zum Beispiel eine Verdoppelung der

Kapazität erreicht werden. Gemäß der in Kapitel 4.5 dargestellten Kostenübersicht würden die Baukosten für eine Anlage mit zwei Ebenen mit 200 Stellplätzen etwa 2 bis 2,5 Mio € betragen.

Begleitende Maßnahmen

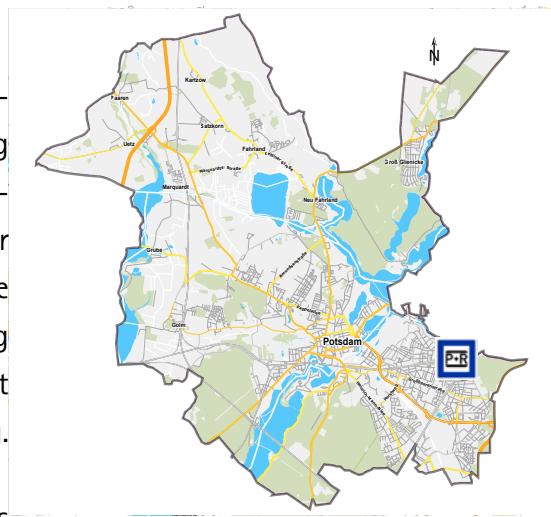
Aufgrund der angrenzenden Wohnbebauung sowie der verschiedenen Gewerbe- und Sozialeinrichtungen sollte eine ausschließliche Nutzung der Stellplätze durch P+R-Nutzer sicher gestellt werden. Aus diesem Grund muss auch die Einrichtung einer Parkraumbewirtschaftung (vgl. Kapitel 4.4.1) berücksichtigt werden.

Für eine zusätzliche Anbindung der Innenstadt oder des angrenzenden Stadtteils Babelsberg wird zudem die Integration einer öffentlichen Mietfahrradstation – PotsdamRad empfohlen. Damit kann zum einen ein weiteres Angebot für den individuellen Pendlerverkehr und darüber hinaus auch für den Tourismusverkehr geschaffen werden.

4.3.4 P+R-/ B+R-Standort Bhf. Griebnitzsee

Auch der bestehende P+R-Standort am Bhf. Griebnitzsee befindet sich im Zufahrtskorridor II aus Richtung Osten. Allerdings ist die Anbindung für den Pendlerverkehr in das Stadtzentrum von Potsdam nur über Umwege gegeben. Bereits mit der Bestandsanalyse wurde der Standort daher vorrangig der Abwicklung des Pendlerverkehrs nach Berlin zugeordnet. Derzeit stehen dafür etwa 80 Pkw-Stellplätze zur Verfügung.

Des Weiteren befindet sich im Bereich des Bahnhofs bereits eine öffentliche Mietfahrradstation – PotsdamRad, welche eine weitere Anbindung des Standorts für Pendler ermöglicht.



Kfz-Anbindung

Die Stellplätze am P+R-Standort sind entlang der Prof.-Dr.-Helmert-Straße angeordnet, welche in die August-Bebel-Straße einmündet. Etwa 1,2 km südlich befindet sich die Großbeerenerstraße und in einem Abstand von etwa 2,4 km die L 40-Nuthestraße. Lediglich über diese beiden Straßen gelangen Pendler aus dem östlichen Umland, wie zum Beispiel der Region Teltow - Kleinmachnow - Stahnsdorf oder von der östlich verlaufenden Autobahn A 115 in das Stadtgebiet.

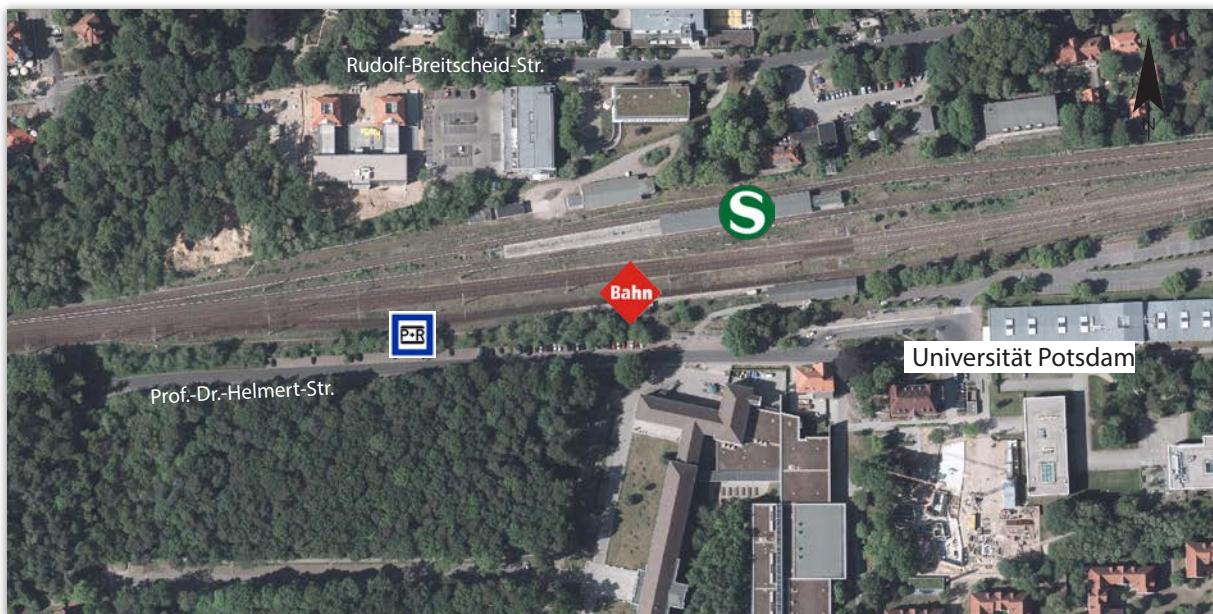


Abbildung 4-11 Übersicht des bestehenden P+R-Standorts am Bhf. Griebnitzsee

ÖV-Anbindung

Die Anbindungen an den öffentlichen Verkehr sind vorrangig in Richtung Berlin ausgelegt. Innerhalb der Hauptverkehrszeiten bestehen sowohl eine S-Bahn-Verbindung im 10-Minuten-Takt als auch eine Regionalbahnabbindung im 30-Minuten-Takt vom Potsdamer Hbf. über den Bhf. Griebnitzsee in die Bundeshauptstadt.

Weitere Maßnahmen

Im Rahmen der Bestandsanalyse wurde deutlich, dass der P+R-Standort teilweise auch durch Anlieger der angrenzenden Universitätseinrichtungen fremd genutzt wird. Daher sollten auch an diesem Standort Maßnahmen einer Parkraumbewirtschaftung geprüft werden. Entsprechende Möglichkeiten werden in Kapitel 4.4.1 beschrieben.

Aufgrund der geringen Relevanz des Standorts für den Pendlerverkehr aus dem Umland in das Potsdamer Stadtgebiet wird kein weiterer Ausbau des Standorts empfohlen. Darüber hinaus bietet der Standort auch für die Abwicklung des Pendlerverkehrs nach Berlin keine geeignete Lage. Aufgrund der großen Entfernung zu den Hauptverkehrsstraßen in das Umland erzeugt der Standort auch eine Verkehrsaufkommen innerhalb des Stadtgebiets. Daher sollten stattdessen vorrangig die Standorte außerhalb der Siedlungsbereiche entwickelt werden.

4.3.5 P+R-Standort Bhf. Potsdam-Rehbrücke

Der vorhandene P+R-Standort am Bhf. Potsdam-Rehbrücke befindet sich im südöstlichen Einfahrtskorridor der Stadt Potsdam.

Der Standort selbst teilt sich in zwei Bereiche. Zum einen stehen auf dem Stadtgebiet Potsdam westlich der Bahntrasse Berlin - Dessau ca. 25 Stellplätze zur Verfügung und zum anderen werden östlich der Bahntrasse etwa 100 Stellplätze auf dem Gebiet der Gemeinde Nuthetal angeboten. Alle Stellplätze befinden sich nördlich der L 78, während der Bahnhof sowie die in dem Bereich gelegene Straßenbahnhaltestelle südlich der L 78 liegen. Das heißt, dass zum Erreichen der ÖV-Haltestellen die Landesstraße gequert werden muss. Dafür steht sowohl westlich als auch östlich des Bahnübergangs eine Mittelinsel als Querungshilfe zur Verfügung.

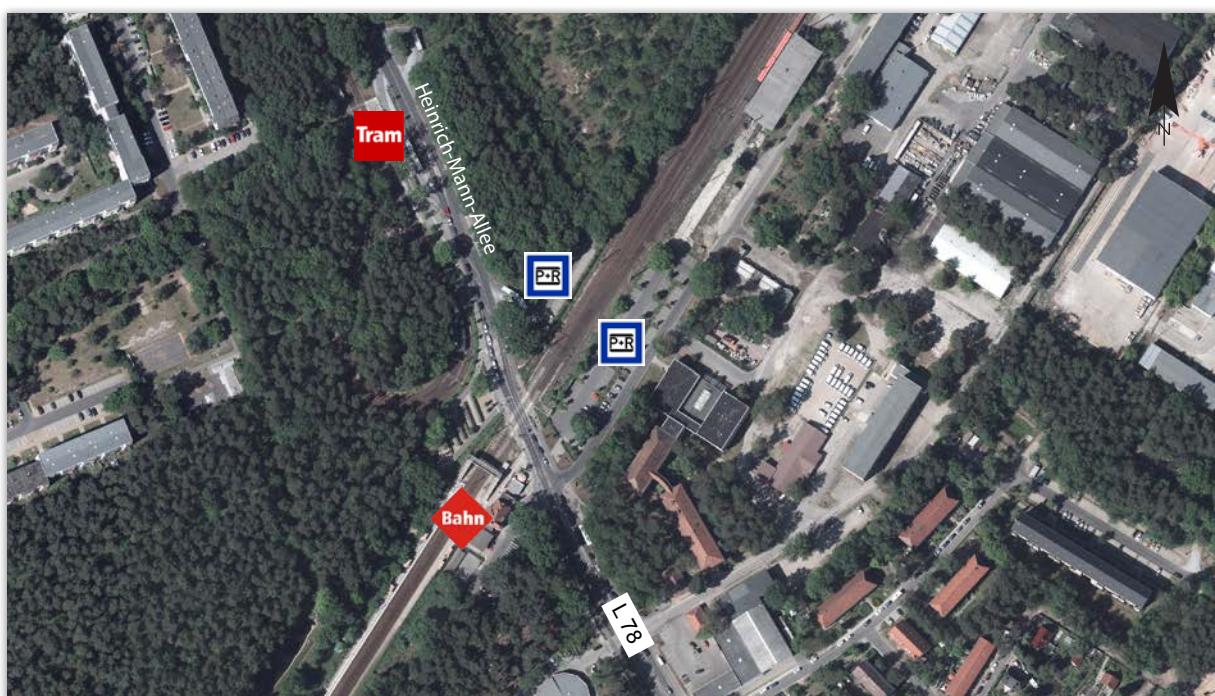


Abbildung 4-12 Übersicht des bestehenden P+R-Standorts am Bhf. Potsdam-Rehbrücke

Kfz-Anbindung

Der Standort befindet sich unmittelbar an der Landesstraße L 78 (siehe Abbildung 4-12). Über diese besteht eine Anbindung der südöstlich angrenzenden Gemeinde Nuthetal in das Stadtgebiet. Darüber hinaus besteht über die L 78 ein Anschluss an die östlich verlaufende Autobahn A 115.

ÖV-Anbindung

In unmittelbarer Nähe des P+R-Standorts befindet sich die Straßenbahnhaltestelle »Bahnhof Potsdam-Rehbrücke«. Hier verkehren die Linien 91 und 93. Über diese besteht während der Tageszeit alle zehn Minuten eine Anbindung an die Potsdamer Innenstadt. Die Fahrtzeit beträgt etwa 15 Minuten.

Darüber hinaus besteht für die Pendler nach Berlin innerhalb der Hauptverkehrszeiten zweimal pro Stunde eine Regionalbahnverbindung in die Bundeshauptstadt.

Gestaltung und Kapazität der Stellplatzanlage

Derzeit stehen am Bhf. Potsdam-Rehbrücke insgesamt 125 Stellplätze zur Verfügung. Wie die Bestandsanalyse gezeigt hat, bestehen werktags nur wenige Restkapazitäten an dem Standort (siehe Kapitel 3.2.5). Des Weiteren ist geplant, dass mit der Umsetzung einer Verlängerung der Wetzlarer Straße bis zur Heinrich-Mann-Allee die Stellplätze nordwestlich der Bahntrasse entfallen. Damit wären zukünftig noch 100 Stellplätze vorhanden.

Für einen weiteren Ausbau kann bislang auf keine geeigneten Flächen zurückgegriffen werden. Ggf. wäre eine Erweiterung im Norden möglich, sofern die Flächen im Eigentum der Deutschen Bahn dafür zur Verfügung gestellt werden können. Hier sind entsprechende Abstimmungen mit der Deutschen Bahn und der Gemeinde Nuthetal zu führen. Das Ziel ist es, die Anzahl der P+R-Stellplätze zu verdoppeln. Als eine weitere Möglichkeit kann auch der Bau eines Parkhauses in Erwägung gezogen werden. Gemäß der in Kapitel 4.5 dargestellten Kostenübersicht würden die Baukosten für ein Parkhaus mit 200 Stellplätzen etwa 2 bis 2,5 Mio € betragen. Demgegenüber würden die Kosten einer ebenerdigen nördlichen Erweiterung um zusätzliche 100 Stellplätze etwa 300.000 € betragen, wobei diese Form der Erweiterung auch im laufenden Betrieb mit geringen Einschränkungen auf die vorhandenen Stellplätze erfolgen könnte.

Begleitende Maßnahmen

Der Standort bietet insbesondere für Pendler aus dem Potsdamer Stadtteil Waldstadt und dem angrenzenden Ortsteil Bergholz-Rehbrücke ein hohes Potenzial für die Nutzung von Bike and Ride (B+R), da die zurückzulegenden Entfernung lediglich zwischen einem und drei Kilometer betragen. Derzeit stehen dazu bereits etwa 280 Fahrradabstellplätze zur Verfügung. Um eine weitere Steigerung der Attraktivität für B+R zu erreichen sollten zusätzlich Maßnahmen zur Aufwertung und zur nachfrageorientierten Erweiterung der vorhandenen Radabstellanlagen umgesetzt werden (siehe Kapitel 4.4.2).

Ebenso bietet sich für den Standort am Bhf. Potsdam-Rehbrücke eine Station des öffentlichen Mietfahrradsystems PotsdamRad an, wodurch ein weiteres Angebot für den individuellen Pendlerverkehr geschaffen werden. Mit einer zusätzlichen Erweiterung des Angebots von PotsdamRad bis in den Ortsteil Bergholz-Rehbrücke hinein könnte außerdem eine weitere Attraktivitätssteigerung von B+R erreicht werden.

4.3.6 P+R-Standort Bhf. Potsdam-Pirschheide

Der P+R-Standort am Bhf. Potsdam-Pirschheide liegt an der stark vom Pendlerverkehr belasteten Zufahrtsstraße B 1 im Südwesten der Stadt. Aktuell stehen etwa 160 Stellplätze zur Verfügung. Diese sind im Nord-westen des Bahnhofs angrenzend an die bestehende Straßenbahnendhaltestelle angeordnet (siehe Abbildung 4-13).



Kfz-Anbindung

Die Kfz-Anbindung des Standortes an das Hauptstraßenverkehrsnetz ist über die Bundesstraße B 1 gewährleistet. Dabei ist eine Ausschilderung sowie eine dynamische Anzeige der aktuellen Stellplatzauslastung an der B 1 vorhanden. Die B 1 dient maßgeblich der Anbindung des südwestlichen Umlands aus Richtung Geltow und Werder (Havel) an das Potsdamer Stadtgebiet. Im weiteren Verlauf besteht zudem ein Anschluss an den westlichen Berliner Ring – A 10.

ÖV-Anbindung

Angrenzend an den P+R-Standort befindet sich die Straßenbahnhaltestelle »Bahnhof Potsdam-Pirschheide«. Hier verkehren die Linien 91 und 98. Über diese besteht während der Tageszeit mindestens alle zehn Minuten eine Anbindung an die Potsdamer Innenstadt. Die Fahrtzeit beträgt etwa zehn Minuten.

Eine weitere Verbindung besteht über die Buslinie 631, welche zwischen Werder (Havel) und dem Hauptbahnhof Potsdam tagsüber im 20-Minuten-Takt verkehrt. Darüber hinaus besteht eine Regionalbahnverbindung, welche während der Hauptverkehrszeiten stündlich zwischen dem Bahnhof Michendorf und dem Hauptbahnhof Potsdam verkehrt (RB 23). Die Fahrtzeit bis zum Hauptbahnhof innerhalb der Innenstadt beträgt etwa fünf Minuten. Von dort aus besteht ein Anschluss nach Berlin. Zudem verkehrt die Regionalbahnlinie RB 22 stündlich zum Flughafen Schönefeld (RB 22).



Abbildung 4-13 Übersicht des bestehenden P+R-Standorts am Bhf. Potsdam-Pirschheide

Erweiterungsmöglichkeiten

Wie die Bestandsanalyse gezeigt hat, bestehen werktags nur wenige Restkapazitäten an dem Standort. Es wurde aber auch deutlich, dass der Parkplatz nur vereinzelt im Sinne von P+R genutzt wird. Der hauptsächliche Anteil der Nutzer arbeitet in unmittelbarer Umgebung des Standorts und steigt nicht auf den ÖPNV um. Das heißt, dass in erster Linie Maßnahmen zur Vermeidung von Fremdnutzung ergriffen werden sollten, bevor eine Erweiterung der Parkfläche angestrebt wird.

Eine Erweiterung des Standorts ist im Südosten möglich. In diesem Bereich wird derzeit ein Verkehrsübungsplatz betrieben. Die dazu genutzte Fläche umfasst etwa 3.000 m² und ist bereits entsprechend befestigt. Somit könnten mit einem sehr geringen baulichen Aufwand etwa 100 weitere Stellplätze hergestellt werden. Die Herstellungskosten werden auf etwa 20.000 € geschätzt.

Begleitende Maßnahmen

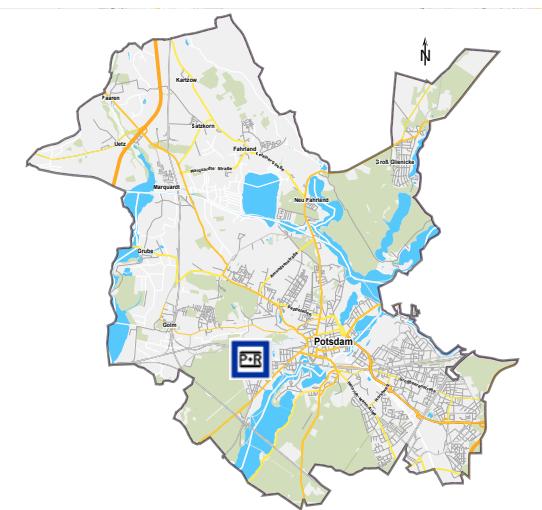
Im Rahmen der Bestandsanalyse wurde deutlich, dass der P+R-Standort in einem sehr hohen Maße fremd genutzt wird. Aus diesem Grund sollte kurzfristig eine Parkraumbewirtschaftung umgesetzt werden, um die vorhandenen Stellplätze wieder für P+R zur Verfügung zu stellen. Entsprechende Möglichkeiten werden in Kapitel 4.4.1 beschrieben.

Ein weiteres Hindernis bei der Nutzung des Standorts ergibt sich mit der Zuführung des Parkplatzes. Durch die vorhandene umweltorientierte Verkehrssteuerung am nördlich gelegenen Knotenpunkt Zeppelinstraße / Forststraße treten in der morgendlichen Hauptverkehrszeit regelmäßig Rückstaus auf, welche mitunter deutlich über die Zufahrt zum P+R-Standort hinaus reichen. Infolge dessen ist auch der Standort für den Kfz-Verkehr nicht frei zugänglich. Für eine weitere Attraktivitätssteigerung sollte daher geprüft werden, inwieweit eine Verlängerung des Abbiegestreifens zum Parkplatz umgesetzt werden kann, um eine bessere Zugänglichkeit zu erreichen.

Für eine zusätzliche Anbindung der Innenstadt wird zudem die Integration einer öffentlichen Mietfahrradstation – PotsdamRad empfohlen. Damit kann zum einen ein weiteres Angebot für den individuellen Pendlerverkehr und darüber hinaus auch für den Tourismusverkehr geschaffen werden.

4.3.7 P+R-/ B+R-Standort Bhf. Park-Sanssouci

Potenzial für eine neue P+R-Anlage bietet der Bahnhof Park-Sanssouci westlich des Potsdamer Stadtzentrums. Bereits heute kann in diesem Bereich beobachtet werden, dass die vorhandenen Stellplätze am Rande der angrenzenden Kleingärten von Pendlern nach Berlin genutzt wird.



Kfz-Anbindung

Zu erreichen ist der Standort aus Richtung Westen über den Werderschen Damm sowie über die B 1 - Zeppelinstraße und die Forststraße. Die vorhandenen Stellplätze im Bereich um den Bhf. Park-Sanssouci sind im Wesentlichen strassenbegleitend entlang der Straße Am Wildpark angeordnet.

ÖV-Anbindung

Eine Anbindung an die Potsdamer Innenstadt besteht mit der Regionalbahn während der Hauptverkehrszeiten alle 30 Minuten, wobei die Fahrtzeit bis zum Hauptbahnhof Potsdam etwa fünf Minuten beträgt. Des Weiteren besteht eine direkte Anbindung an das Zentrum von Berlin. Zudem ist die Potsdamer Innenstadt tagsüber mindestens alle zehn Minuten über die Buslinien 605 und 606 zu erreichen. Die Buslinie X 5 ergänzt das Busangebot, verkehrt allerdings maximal im 120-Minuten-Takt. Die Fahrtzeit beträgt etwa zehn Minuten.

Gestaltung und Kapazität der Stellplatzanlage

Derzeit stehen etwa 40 Stellplätze südwestlich des Bahnhofs Park-Sanssouci bereit, welche im Zusammenhang mit den angrenzenden Kleingärten genutzt werden. Die vorhandenen Stellplätze sind unbefestigt. Durch eine Befestigung der Flächen mit einer Optimierung der Anordnung könnten etwa 45 Stellplätze bereit gestellt werden (siehe Abbildung 4-14). Die Baukosten für die Herstellung werden auf der Grundlage der in Kapitel 4.5 dargestellten Kostenübersicht auf etwa 100.000 € geschätzt.

Aufgrund der geringen Relevanz des Standorts für den Pendlerverkehr aus dem Umland in das Potsdamer Stadtgebiet wird ein Ausbau des Standorts allerdings nicht als vorrangige Maßnahme betrachtet. Zudem bietet der Standort aufgrund seiner Lage nur für eine kleine Gruppe von Pendlern eine attraktive Verbindung.

Dem gegenüber ist davon auszugehen, dass der Bahnhof auch von einer größeren Anzahl an Pendlern aus Potsdam in die Bundeshauptstadt genutzt wird. Daher bietet der Standort insbesondere für diese Pendlergruppe ein hohes Potenzial für die Nutzung von Bike and Ride (B+R). Um eine höhere Attraktivität für B+R zu erreichen sollten dazu Maßnahmen zur Aufwertung und zur Erweiterung der vorhandenen Radabstellanlagen umgesetzt werden.



Abbildung 4-14 Schematische Darstellung des geplanten Umbaus des P+R-Standorts am Bhf. Park-Sanssouci

4.3.8 P+R-/ B+R-Standort Bhf. Marquardt

Mit dem Stadtentwicklungskonzept (StEK) Verkehr wurde bereits die Realisierung einer neuen P+R-Anlage östlich des Bhf. Marquardt als eine der notwendigen Maßnahmen für die weitere Verkehrsentwicklung der Stadt Potsdam beschlossen.

Aufgrund der Lage des Bahnhofs in einem Abstand von ca. 250 m zur Bundesstraße B 273 und der Regionalbahn anbindung an den Hauptbahnhof Potsdam sowie im weiteren Verlauf nach Berlin sind bereits sehr wesentliche Voraussetzungen für die Abwicklung des Pendlerverkehrs gegeben. Allerdings konnte trotz der Nähe zur B 273 bislang keine direkte Anbindung an die Bundesstraße umgesetzt werden.



Kfz-Anbindung

Mit dem Neubau eines P+R-Parkplatzes im Osten des Bahnhofs soll auch eine direkte Anbindung an die B 273 hergestellt werden. Dafür bieten sich zwei Erschließungsvarianten an. Zum einen kann eine Anbindung an den nordöstlich gelegenen Kreisverkehrsplatz mit Verbindung nach Satzkorn und zum anderen an den östlich gelegenen Kreisverkehrsplatz mit Verbindung an Fahrland und im weiteren Verlauf nach Krampnitz und Groß Glienice umgesetzt werden (siehe Abbildung 4-15).

Um auch einen Begegnungsfall zwischen einem Pkw und einem Bus oder Müllfahrzeug sicher gewährleisten zu können, sollte die Breite der Fahrbahn der Zufahrtsstraße mindestens 6 m betragen. Die Länge der neu zu schaffenden Straße bei einer Anbindung an den nordöstlichen Kreisverkehr würde etwa 400 bis 450 m betragen. Bei einer Anbindung an den östlichen Kreisverkehr würde die Länge der neuen Zufahrtsstraße etwa 200 m betragen, wodurch hierbei die Herstellungs- und Instandhaltungskosten deutlich geringer sind.

Da neben den geringeren Baukosten zudem auch die östlich gelegenen Ortsteile von Potsdam direkt an den P+R-Standort angebunden werden können, wird eine Erschließung des P+R-Standorts an den unmittelbar östlich gelegenen Kreisverkehrsplatz favorisiert. Trotzdem wäre ein direkter Fahrradweg vom nordöstlichen Kreisverkehr zum Bahnhof sinnvoll, damit Uetz-Paarener und Satzkorner Fahrradfahrer den Bahnhof direkt erreichen können.

ÖV-Anbindung

Am Bhf. Marquardt besteht über die Regionalbahn stündlich eine Anbindung an die Potsdamer Innenstadt. Um die Kernstadt zu erreichen, ist allerdings mindestens ein Umstieg auf den Straßenbahn- oder Busverkehr notwendig. Die Gesamtfahrtzeit beträgt damit etwa 30 Minuten. Darüber hinaus verkehren im Umfeld des Bahnhofs in unregelmäßigen Abständen die Buslinien 609, 614 und 650. Mit der Herstellung einer direkten Anbindung an die B 273 sollte auch eine regelmäßige Anfahrt des P+R-Standorts durch den Linienbusverkehr umgesetzt werden. Somit wäre die Potsdamer Innenstadt innerhalb von ca. 20 Minuten direkt zu erreichen. Zudem sollte in Abstimmung mit der Deutschen Bahn AG geprüft werden, ob eine Taktverdichtung der Regionalbahnanbindung auch nach Berlin umsetzbar ist.

Gestaltung und Kapazität

Die herzustellenden Stellplätze sollen ebenerdig angelegt werden. Dabei sollen vorerst 100 Stellplätze geschaffen werden. Die Baukosten für die Herstellung werden auf der Grundlage der in Kapitel 4.5 dargestellten Kostenübersicht auf etwa 700.000 € geschätzt.

Erweiterungsmöglichkeiten

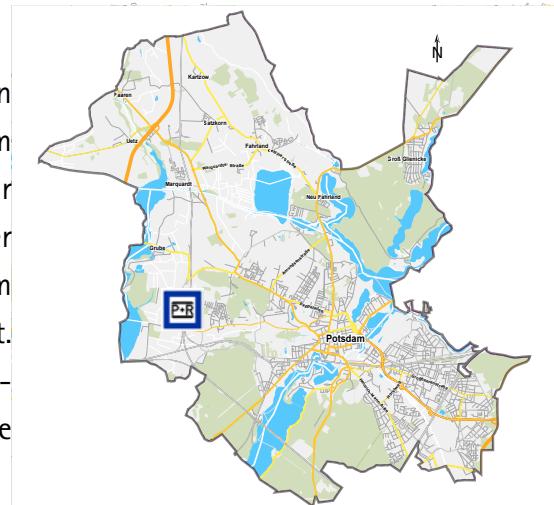
Unter Berücksichtigung der Verfügbarkeit der angrenzenden Flächen sind im direkten Umfeld weitere Flächen für eine ggf. notwendige Erweiterung vorhanden. Damit könnte der Standort bei einer erhöhten Nachfrage ohne spürbare Auswirkungen auf den laufenden Betrieb erweitert werden. Gemäß der in Kapitel 4.5 dargestellten Kostenübersicht würden die Baukosten für eine Verdoppelung der Kapazität auf 200 Stellplätze etwa 300.000 € betragen.

Begleitende Maßnahmen

Als weiterer Grundsatz für die Planung gilt auch die Schaffung eines Angebots für die Bildung von Fahrgemeinschaften in Form von Stellplätzen für Parken und Mitfahren (P+M, vgl. Kapitel 4.4.4). Zudem soll das Angebot von Fahrradabstellplätzen erweitert werden, um insbesondere für das nähere Umfeld auch ein attraktives Angebot für Bike and Ride (B+R) zu schaffen (vgl. Kapitel 4.4.2). Diese sollten sowohl westlich als auch östlich der Bahntrasse angelegt werden. Dringend notwendig ist der barrierefreie Ausbau des Bahnhofs Marquardt um z. B. älteren Menschen mit Gehbehinderung, Eltern mit Kinderwagen, Rollstuhlfahrern und Fahrradfahrern die Nutzung des Bahnhofs zu erleichtern bzw. erst zu ermöglichen. Denn bei der Rückfahrt kommt man am gegenüber liegenden Gleis an, will aber in sein Auto / seinen Bus auf der anderen Seite einsteigen.

4.3.9 P+R-/ B+R-Standort Bhf. Golm

Am vorhandenen P+R-Standort am Bhf. Golm stehen derzeit 52 Pkw-Stellplätze zur Verfügung, welche im Nordosten des Bahnhofs angeordnet sind. Unmittelbar östlich erstreckt sich der Teilkomplex Golm der Potsdamer Universität. Zudem haben sich in diesem Bereich einige Forschungseinrichtungen angesiedelt. Bereits im Rahmen der Bestandsanalyse hat sich gezeigt, dass aus den angrenzenden Einrichtungen eine nicht unerhebliche Fremdnutzung hervorgeht.



Des Weiteren befindet sich im Haltestellenbereich bereits eine öffentliche Mietfahrradstation – PotsdamRad, welche eine weitere Variante der individuellen Weiterfahrt ermöglicht.

Kfz-Anbindung

Der P+R-Standort am Bahnhof Golm liegt im nordwestlichen Zuflussbereich von Potsdam. Eine direkte Erreichbarkeit von einer der maßgeblichen Zufahrtsstraße nach Potsdam ist allerdings nicht gegeben. Daher ist der Standort vorrangig für Pendler aus dem näheren Umfeld von Golm und Eiche sowie den Ortsteilen entlang der nördlich verlaufenden Landesstraße L 902 attraktiv. Über die L 902 besteht zudem ein Anschluss an den westlichen Berliner Ring - A 10.

ÖV-Anbindung

In der Hauptverkehrszeit besteht alle 30 Minuten eine Regionalbahn anbindung an die Potsdamer Innenstadt, wobei die Fahrtzeit bis zum Hauptbahnhof Potsdam etwa zehn Minuten beträgt. Des Weiteren besteht über die Regionalbahn eine direkte Anbindung an das Zentrum von Berlin. Darüber hinaus ist der Bahnhof Golm über die Buslinien 605 und 606 an die Potsdamer Innenstadt angebunden. Die Linien verkehren jeweils im 20-Minuten-Takt. Die Buslinie X 5 ergänzt das Busangebot, verkehrt allerdings maximal im 120-Minuten-Takt. Die Fahrtzeit mit dem Bus in die Innenstadt beträgt etwa 20 bis 25 Minuten.



Abbildung 4-16 Übersicht des bestehenden P+R-Standorts am Bhf. Golm

Erweiterungsmöglichkeiten

Wie die Bestandsanalyse gezeigt hat, sind die Stellplätze werktags bereits gut ausgelastet. Es wurde aber auch deutlich, dass der Parkplatz nur vereinzelt im Sinne von P+R genutzt wird. Ein weiterer Anteil der Nutzer konnte ebenso den angrenzenden Universitätseinrichtungen zugeordnet werden. Das heißt, dass in erster Linie Maßnahmen zur Vermeidung von Fremdnutzung ergriffen werden sollten, bevor eine Erweiterung der Parkfläche angestrebt wird.

Eine Erweiterung des Standorts wäre im Westen möglich. Zwischen den vorhandenen Stellplätzen und der Bahntrasse ist bereits eine unbefestigte Fläche zur Erweiterung vorgesehen (siehe Abbildung 4-16). Somit könnten etwa 50 weitere Stellplätze hergestellt werden. Gemäß der in Kapitel 4.5 dargestellten Kostenübersicht würden die Baukosten für die Erweiterung etwa 125.000 € betragen.

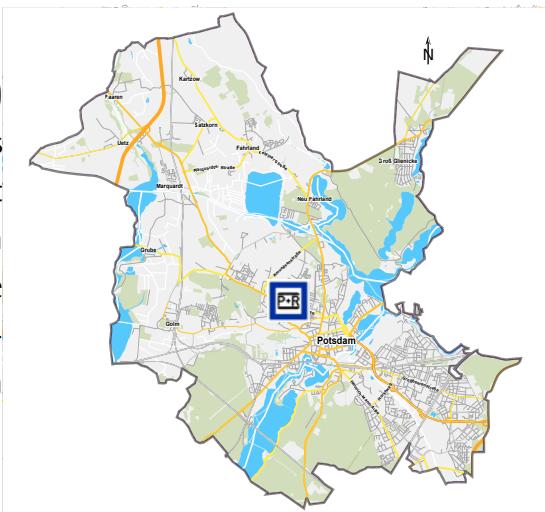
Begleitende Maßnahmen

Im Rahmen der Bestandsanalyse wurde deutlich, dass der P+R-Standort auch durch andere Einrichtungen fremd genutzt wird. Aus diesem Grund sollte eine Parkraumbewirtschaftung umgesetzt werden, um die vorhandenen Stellplätze wieder für P+R zur Verfügung zu stellen. Entsprechende Möglichkeiten werden in Kapitel 4.4.1 beschrieben.

Aufgrund der Lage des Standorts ist davon auszugehen, dass der Bahnhof hauptsächlich von Pendlern aus dem näheren Umfeld in die Bundeshauptstadt genutzt wird. Daher bietet der Standort insbesondere für diese Pendlergruppe ein hohes Potenzial für die Nutzung von Bike and Ride (B+R). Um eine höhere Attraktivität für B+R zu erreichen, sollten dazu Maßnahmen zur Aufwertung und zur Erweiterung der vorhandenen Radabstellanlagen umgesetzt werden (siehe Kapitel 4.4.2).

4.3.10 P+R-/ B+R-Standort Kirschallee

Im Rahmen des Stadtentwicklungskonzepts (StEK) Verkehr wurde unter anderem die Entwicklung des P+R-Standorts Kirschallee beschlossen. Der Standort befindet sich nordwestlich des Stadtzentrums. In diesem Bereich liegt die Straßenbahnhaltstelle Kirschallee. Der Standort würde somit eine direkte Verbindung aus Richtung Nordwesten zum Straßenbahnenetz der Stadt Potsdam schaffen.



Derzeit ist bereits eine unbefestigte Fläche südlich der Haltestelle vorhanden, welche Platz für etwa 45 Pkw bietet. Die Fläche wird allerdings ebenso von Beschäftigten und Besuchern der angrenzenden Kita sowie teilweise von Anliegern der umliegenden Wohnbebauungen genutzt.

Des Weiteren befindet sich im Haltestellenbereich bereits eine öffentliche Mietfahrradstation – PotsdamRad, welche eine weitere Variante der individuellen Weiterfahrt ermöglicht.

Kfz-Anbindung

Der Standort Kirschallee liegt im nordwestlichen Zuflussbereich von Potsdam. Eine Anbindung ist über die Pappelallee gewährleistet, welche in die B 273 - Potsdamer Straße einmündet. Insgesamt zählt der Standort zu einem der zentrumsnahsten P+R-Standorte, was bedeutet, dass die Nutzer bereits eine längere Strecke innerhalb des Stadtgebiets zurücklegen müssen, bevor sie auf den öffentlichen Verkehr umsteigen können.

ÖV-Anbindung

Angrenzend an den P+R-Standort befindet sich die Straßenbahnhaltestelle »Kirschallee«. Hier verkehrt die Linie 92. Über diese besteht während der Hauptverkehrszeiten eine Anbindung an die Potsdamer Innenstadt im 10-Minuten-Takt. Die Fahrtzeit beträgt etwa sieben Minuten.

Eine weitere Verbindung besteht über die Buslinie 692, welche tagsüber im 20-Minuten-Takt zwischen dem Institut für Agrartechnik in Bornim und dem Klinikum Ernst von Bergmann in der Potsdamer Innenstadt verkehrt. Die Fahrtzeit von der Haltestelle „Kirschallee“ bis in die Innenstadt beträgt ebenfalls ca. sieben Minuten.



Abbildung 4-17 Schematische Darstellung des P+R-Standorts Kirschallee

Gestaltung und Kapazität der Stellplatzanlage

Zurzeit stehen etwa 45 unbefestigte Stellplätze südlich der Pappelallee zur Verfügung. Für einen Zugang zum ÖPNV muss folglich die Pappelallee gequert werden. Dafür steht eine sichere Querungsmöglichkeit an dem signalisierten Knotenpunkt Pappelallee / Kirschallee bereit.

Durch eine Befestigung der Flächen kann eine deutliche Qualitätssteigerung erreicht werden. Die Baukosten für die Befestigung des vorhandenen Parkplatzes werden auf der Grundlage der in Kapitel 4.5 dargestellten Kostenübersicht auf etwa 150.000 € geschätzt.

Eine Erweiterung der verfügbaren Stellplätze südlich der Pappelallee kann aufgrund der begrenzten Fläche allerdings nicht erfolgen. Auch für den Bau eines Parkhauses ist die Fläche aufgrund ihrer Größe sowie der ungünstigen Zufahrtssituation durch den angrenzenden Knotenpunkt ungeeignet.

Eine Erhöhung der Kapazität könnte dagegen durch die Herstellung einer weiteren Stellplatzanlage innerhalb der Straßenbahn- und Buswendeschleife an der Endhaltestelle „Kirschallee erfolgen“ (siehe Abbildung 4-17). Dabei können zusätzlich etwa 34 Stellplätze entstehen, wodurch sich die Gesamtkapazität des Standorts auf etwa 80 Stellplätze erhöht. Darüber hinaus ist von den geplanten Stellplätzen ein direkter Zugang zu den ÖV-Haltestellen möglich.

Begleitende Maßnahmen

Im Rahmen der Bestandsanalyse wurde deutlich, dass der vorhandene Parkplatz auch durch andere Einrichtungen bzw. Anlieger genutzt wird. Aus diesem Grund sollte auch eine Parkraumbewirtschaftung umgesetzt werden, um die vorhandenen Stellplätze ausschließlich für P+R zur Verfügung zu stellen. Entsprechende Möglichkeiten werden in Kapitel 4.7.1 beschrieben.

Um insbesondere für die Bewohner der nordwestlich des Standorts gelegenen Stadtteile Bornstedt und Bornim eine attraktive Möglichkeit zur Nutzung der Straßenbahnenlinie zu geben, sollte auch das Thema Bike and Ride (B+R) Berücksichtigung finden. Um eine höhere Attraktivität für B+R zu erreichen, sollten dazu Maßnahmen zur Aufwertung und zur Erweiterung der vorhandenen Radabstellanlagen umgesetzt werden (siehe Kapitel 4.5.1). In diesem Zusammenhang könnte es sich auch anbieten, das Angebot der öffentlichen Mietfahrradstationen - PotsdamRad im Nordwesten der Stadt zu erweitern und somit eine weitere Radverkehrsverbindung zu der bereits bestehenden PotsdamRad-Station an der Haltestelle „Kirschallee“ herzustellen.

4.3.11 P+R-/ B+R-Standort Nord – B 2

Wie die Betrachtung der zukünftigen Entwicklung der Stadt Potsdam gezeigt hat, wird insbesondere für den Norden des Stadtgebiets von einer deutlichen Verkehrszunahme ausgegangen (siehe Kapitel 4.2.3).

Aus diesem Grund wurde bereits mit dem Stadtentwicklungskonzept (StEK) Verkehr die Realisierung einer neuen P+R-Anlage im Norden entlang der Bundesstraße B 2 – Nedlitzer Straße beschlossen. Um dabei eine ungehinderte Erreichbarkeit der Potsdamer Innenstadt mit dem ÖPNV zu gewährleisten, soll hierzu ein Umstieg auf den Tramverkehr erreicht werden. Dieser wird im weiteren Verlauf auf einer eigenen Trasse geführt und kann damit vom Kfz-Verkehr unbeeinflusst das Stadtzentrum erreichen.



Derzeit endet die Tramtrasse an der Haltestelle Viereckremise. Mit der Umsetzung des Bebauungsplans Nr. 83 »Campus am Jungfernsee« ist in den nächsten Jahren eine Verlängerung der Trasse in Richtung Norden bis zum Campus Jungfernsee vorgesehen. In diesem Zusammenhang ist auch die Herstellung eines P+R-Standorts im Bereich der zukünftigen Endhaltestelle geplant (siehe Abbildung 4-18).

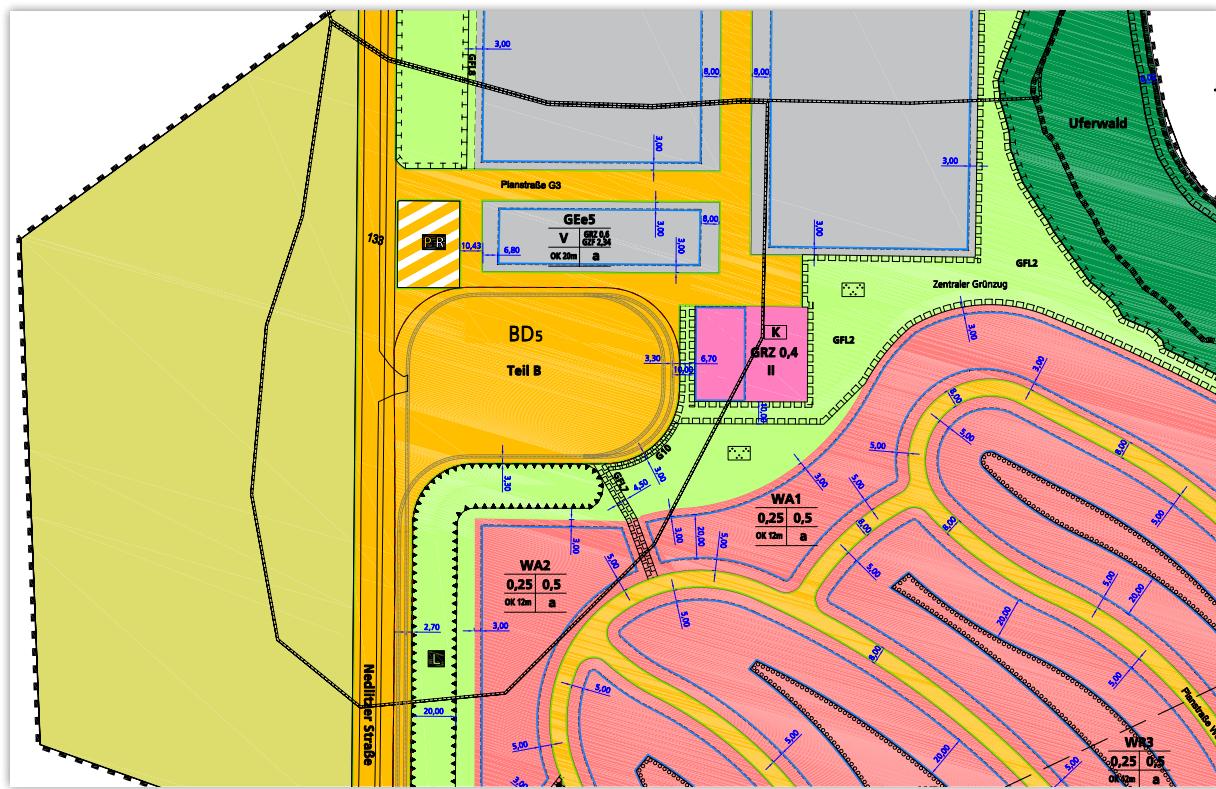


Abbildung 4-18 Ausschnitt des B.-Plans Nr. 83 »Campus am Jungfernsee« der Stadt Potsdam

Da es sich bei dem Standort an der Haltestelle »Viereckremise« folglich nur um eine vorübergehende Maßnahme handeln kann, wird der Neubau eines eigenständigen P+R-Parkplatzes in diesem Bereich nicht empfohlen. Dagegen sollte geprüft werden, inwiefern durch eine entsprechende P+R-Beschilderung auf die bereits zur Verfügung stehenden Parkstände entlang der Georg-Hermann-Allee hingewiesen werden kann. Somit könnte Kfz-Pendlern bereits kurzfristig eine geeignete Möglichkeit zum Umstieg auf den ÖPNV angeboten werden.

Kfz-Anbindung

Der geplante P+R-Standort an der zukünftigen Straßenbahnendhaltestelle im Bereich des Campus Jungfernsee soll unmittelbar an die Bundesstraße B 2 – Nedlitzer Straße angeschlossen werden. Die B 2 verbindet das Stadtzentrum von Potsdam mit den nördlichen Ortsteilen, wie zum Beispiel Fahrland oder Groß Glienicker. Darüber hinaus besteht eine Verbindung bis nach Berlin-Spandau.

ÖV-Anbindung

Der P+R-Standort am Campus Jungfernsee ist angrenzend an die Straßenbahnlinie 96 geplant. Die Fahrtzeit von der geplanten Endhaltestelle bis in die Innenstadt wird etwa zehn Minuten betragen. Die Linie 96 verkehrt derzeit im 20-Minuten-Takt, was im Mittel sehr lange Übergangszeiten vom Kfz auf den ÖPNV bedeutet und hinsichtlich eines P+R-Standorts nur bedingt ausreichend ist. Mit dem Ziel der Herstellung eines attraktiven P+R-Angebots sollte daher geprüft werden, inwiefern eine Taktverdichtung zur Gewährleistung eines 10-Minuten-Taktes während der Hauptverkehrszeiten umgesetzt werden kann. Die Fahrtzeit von der geplanten Endhaltestelle bis in die Innenstadt wird etwa zehn Minuten betragen.

Eine weitere Verbindung besteht über die Buslinien 638 und 609, welche tagsüber im 20-Minuten-Takt verkehren. Die Fahrtzeit von der geplanten Endhaltestelle bis in die Innenstadt wird voraussichtlich ebenfalls ca. zehn Minuten betragen.

Gestaltung und Kapazität der Stellplatzanlage

Die mit dem Bebauungsplans Nr. 83 »Campus am Jungfernsee« vorgesehene P+R-Stellplatzanlage soll ebenerdig ausgeführt werden. Dabei umfasst die geplante Fläche etwa 1.200 m². Auf dieser könnten somit bis zu 50 Stellplätze hergestellt werden. Die Baukosten für die Herstellung des geplanten Parkplatzes werden auf der Grundlage der in Kapitel 4.5 dargestellten Kostenübersicht auf etwa 150.000 € geschätzt.

Neben der im Bebauungsplan vorgesehen Fläche könnten innerhalb der zukünftigen Wendeschleife der Straßenbahn weitere Stellplätze zur Verfügung gestellt werden. Dazu sind bereits erste Variantenbetrachtungen erfolgt. Mit der in der Abbildung 4-19 dargestellten Variante einer Herstellung von ebenerdigen Stellplätzen könnten beispielsweise 70 weitere P+R-Stellplätze geschaffen werden. Die Baukosten für diese Erweiterung würden gemäß der in Kapitel 4.5 dargestellten Kostenübersicht etwa 200.000 € betragen.

Aufgrund der prognostizierten Entwicklung des Potsdamer Nordens wird empfohlen, dass diese Fläche bereits mit dem Bau der neuen Tramtrasse als P+R-Parkplatz hergestellt wird. Mit einer Gesamtkapazität von ca. 120 Stellplätzen könnte damit frühzeitig ein attraktives Angebot für den Umstieg auf den ÖPNV geschaffen werden.

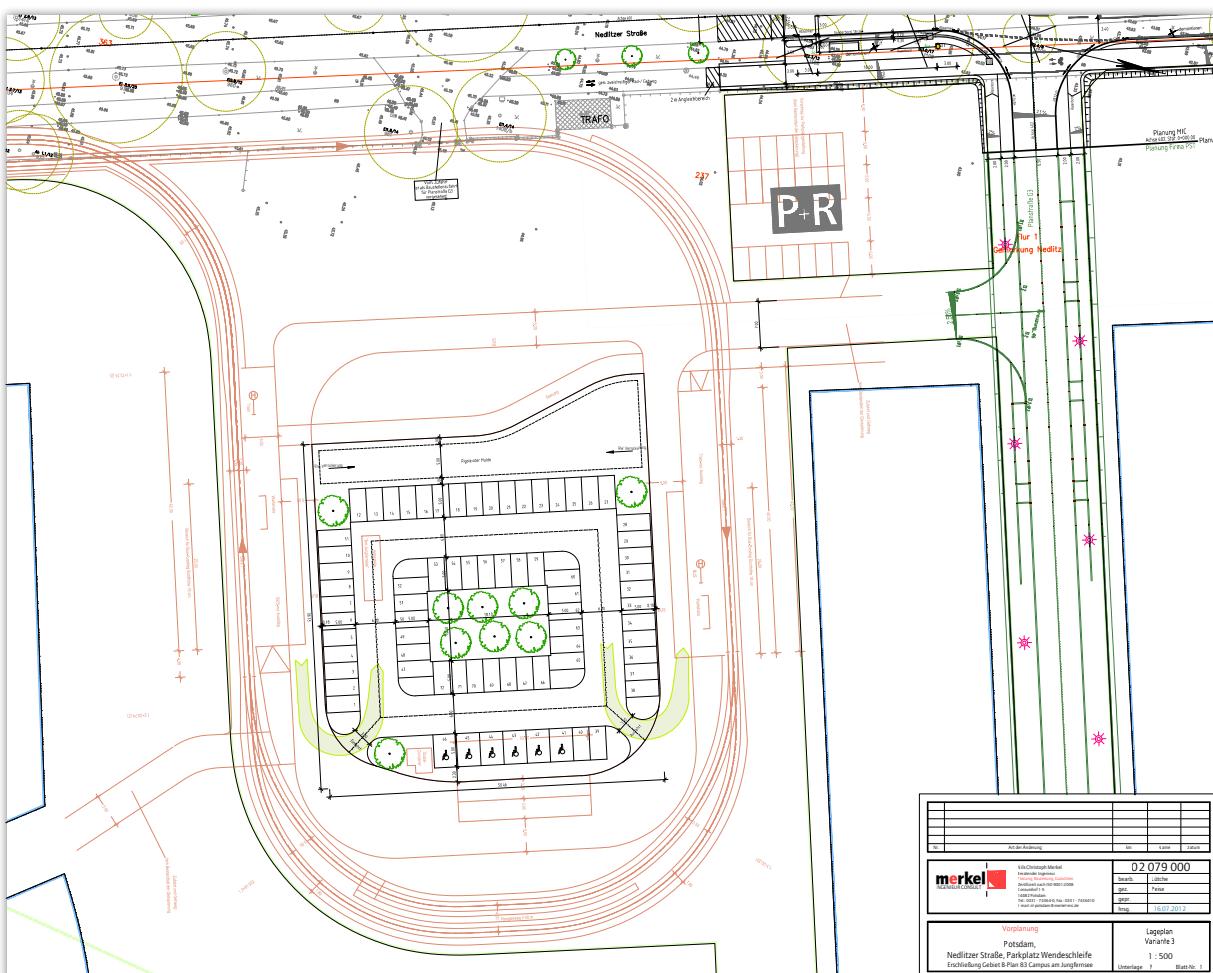


Abbildung 4-19 Variante einer zusätzlichen P+R-Stellplatzanlage am Campus Jungfernsee¹² (ohne Maßstab)

12 merkel Ingenieur Consult: Vorplanung eines Parkplatzes in der Wendeschleife am Campus Jungfernsee, Stand: 16.07.2012

Erweiterungsflächen

Neben den P+R-Stellplätzen am Campus Jungfernsee soll mit der Entwicklung der ehemaligen Kaserne Krampnitz ein zusätzliches P+R-Angebot im Entwicklungsgebiet geschaffen werden. Dieses soll vorrangig den Pendlern aus den nördlichen Ortsteilen von Potsdam sowie dem nördlichen Umland dienen. Vorgesehen sind dabei bis zu 250 P+R-Stellplätze in zentraler Lage mit unmittelbarem ÖV-Zugang.

Begleitende Maßnahmen

Da sich die allgemeine Nachfrage des ruhenden Verkehrs im Entwicklungsgebiet derzeit nicht abschätzen lässt, kann keine Aussage zur möglichen Fremdnutzung getroffen werden. Sollte sich mit der Gebietsentwicklung bereits ein erhöhter Stellplatzbedarf abzeichnen, sind mit der Umsetzung bzw. auch nach der Umsetzung Maßnahmen zur Nutzungsregulierung zu ergreifen. Entsprechende Möglichkeiten werden in Kapitel 4.7.1 beschrieben.

Aufgrund der Lage des Standorts ist davon auszugehen, dass eine Nutzung insbesondere von Pendlern aus dem näheren Umfeld und den nördlichen Ortsteilen von Potsdam erfolgt. Daher bietet der Standort auch ein hohes Potenzial für die Nutzung von Bike and Ride (B+R). Um eine höhere Attraktivität für B+R zu erreichen, sollten Maßnahmen zur Herstellung von entsprechenden Radabstellanlagen berücksichtigt werden (siehe Kapitel 4.4.2).

Für eine zusätzliche Anbindung der Innenstadt wird zudem die Integration einer öffentlichen Mietfahrradstation – PotsdamRad empfohlen. Damit kann zum einen ein weiteres Angebot für den individuellen Pendlerverkehr und darüber hinaus auch für den Tourismusverkehr geschaffen werden.

4.3.12 Zusammenfassung

Die Analyse der bestehenden P+R-Standorte hat gezeigt, dass es in einigen Bereichen zu einer Fremdnutzung der zur Verfügung stehenden P+R-Stellplätze kommt (vgl. Kap. 3.3.7). Aus diesem Grund sollten bei der Erweiterung der P+R-Kapazitäten in erster Linie Maßnahmen zur Nutzungsregulierung umgesetzt werden, bevor ein meist kostenintensiver Ausbau erfolgt. Dies betrifft die bestehenden P+R-Standorte am Bhf. Potsdam-Pirschheide und am Bhf. Golm.

Neben der Umsetzung von begleitenden Maßnahmen, wie zum Beispiel der Förderung von B+R und P+M sowie der Umsetzung von Maßnahmen zur Parkraumbewirtschaftung, wird für den Planfall durch etwa 450 zusätzliche Stellplätze eine Verdoppelung der P+R-Kapazitäten im

Stadtgebiet angestrebt. Zudem können durch Erweiterungen der Standorte langfristig etwa 760 weitere Stellplätze geschaffen werden (siehe Tabelle 4-2).

Tabelle 4-2 Übersicht der bestehenden Pendler und der geplanten P+R-Kapazitäten je Zufahrtskorridor

Korridor / Richtung	Pendler Kfz / Tag	P+R-Standort	Anzahl Stellplätze		
			Bestand	Ziel	mögl. Erweiterung
I - Nordost	ca. 1.470	-	-	-	-
II - Ost	ca. 9.960	Wetzlarer Straße	-	140	+ 160
		Alt Nowawes	-	100	+ 100
		Bhf. Griebnitzsee	80	80	-
III - Südost	ca. 4.250	Bhf. Potsdam-Rehbrücke			
		Stadtgebiet Potsdam (Gebiet Nuthetal)	25 (100)	- (200)	-
IV - Süd	ca. 3.090	-	-	-	-
V - Südwest	ca. 3.770	Bhf. Potsdam-Pirschheide	160	160	+ 100
		Bhf. Park-Sanssouci	40	45	-
VI - Nordwest	ca. 2.480	Bhf. Marquardt	25	100	+ 100
		Bhf. Golm	50	50	+ 50
		Kirschallee	40	80	-
VII - Nord	ca. 1.740	Campus Jungfernsee Krampnitz	-	120	+ 250
Gesamt	ca. 26.760		420	875	+ 760

Damit soll vor allem für den stark vom Pendlerverkehr belasteten Korridor von Osten aus Richtung Stahnsdorf, Kleinmachnow und Teltow eine deutliche Verbesserung des P+R-Angebots erreicht werden.

Da die Stadtgrenze in Richtung Süden nur unweit der Potsdamer Innenstadt liegt, bestehen für diesen Zufahrtskorridor keine geeigneten Möglichkeiten, einen P+R-Standort innerhalb des Stadtgebiets einzurichten. Ähnlich verhält es sich für den Pendlerverkehr entlang der B 1 aus Richtung Nordosten von Berlin. Aufgrund der geringen Anzahl an Kfz-Pendlern aus dieser Richtung ist das P+R-Potenzial allerdings deutlich geringer (vgl. Tabelle 4-2).

Dagegen zeigt die Gegenüberstellung der bestehenden Pendler und der möglichen P+R-Kapazitäten in Tabelle 4-2, dass in Bezug auf die Pendler von Osten und Süden auch weiterhin ein sehr großes Potenzial zur Verlagerung von Kfz-Fahrten auf die umweltorientierten Verkehrsmittel besteht. Da innerhalb des Stadtgebiets derzeit keine weiteren Flächen zur Abwicklung des P+R-Verkehrs geeignet sind, wurden im Rahmen einer erweiterten Analyse für diese Zufahrtskorridore auch Alternativen im Umland betrachtet. Die Darstellung der erweiterten Betrachtung erfolgt im Kapitel 4.6.

4.4 Begleitende Maßnahmen

4.4.1 Möglichkeiten der Parkraumbewirtschaftung

Die Möglichkeiten der Einrichtung einer Parkraumbewirtschaftung richten sich nach der Art der Widmung der Parkplatzfläche.

Öffentliche Stellplatzanlagen

Wie andere öffentlich gewidmete Parkplätze auch, unterliegen auch öffentlich gewidmete P+R-Anlagen dem Straßenverkehrsgesetz (StVG). Auf dessen Grundlage können weitere Rechtsverordnungen zur Regelung des Straßenverkehrs erlassen werden. Dazu gehört zum Beispiel die Straßenverkehrsordnung (StVO) oder in Bezug auf die Parkraumbewirtschaftung eine Parkgebührenordnung. Die Parkgebührenordnung regelt dabei unter anderem, in welchen Bereichen eine Parkgebühr erhoben werden kann und wie hoch die Gebühr in diesen Bereichen ist.

Die Einhaltung der entsprechenden Vorschriften wird durch die örtliche Ordnungsbehörde oder die Polizei überwacht. Zwar kann die Überwachung auch an Dritte übertragen werden, die Ausführung von hoheitlichen Aufgaben, wie die Anordnung zum Abschleppen eines Fahrzeugs, kann jedoch nicht durch diese erfolgen.

Es ist zwar grundsätzlich möglich, auf öffentlich gewidmeten Stellplatzanlagen eine Gebühr für das Abstellen eines Kfz zu erheben, allerdings ist es im Sinne der Gleichbehandlung nicht möglich, eine bestimmte Nutzergruppe zu bevorteilen. Somit ist jeder berechtigt, die P+R-Stellplätze zum Parken zu nutzen, ganz gleich, ob er dabei auf den ÖPNV umsteigt oder nicht.

Anders stellt sich der Sachverhalt dar, wenn die Parkplatzfläche einer beschränkten Widmung unterliegt. Hierbei kann die Nutzung auf eine bestimmte Nutzergruppe, wie zum Beispiel Anlieger, Lieferverkehr oder Linienverkehr, beschränkt werden. In einigen Städten bzw. Gemeinden wurde dazu auf P+R-Parkplätzen das Parken nur mit einer P+R-Berechtigungskarte erlaubt (vgl. Anlage 9).

Mit dieser Regelung könnte erreicht werden, dass auch auf öffentlichen Parkflächen eine beschränkte Nutzung zugunsten des P+R-Verkehrs gewährleistet wird. Die tatsächliche Umsetzbarkeit ist jedoch in Abhängigkeit der örtlichen Randbedingungen und für jeden Einzelfall zu prüfen.

Private Stellplatzanlagen

P+R-Anlagen können auch auf privatrechtlicher Grundlage betrieben werden. Als Betreiber kommen dabei entweder Verkehrsunternehmen oder eigene Betriebsgesellschaften in Frage (siehe Kapitel 4.7.1). In diesem Fall wird der Parkplatz zwar auch dem öffentlichen Verkehr zur Verfügung gestellt, jedoch ohne ein Widmungsverfahren.

Die Gewährleistung der Verkehrssicherheit liegt in der Zuständigkeit des Betreibers. Das heißt, die Unternehmen sind dann auch für Reinigung, Instandhaltung, Kontrolle und Ordnung des Betriebsablaufs etc. zuständig.

Durch die privatrechtliche Organisation kann die Benutzung so vorgeschrieben werden, dass nur einer bestimmten Nutzergruppe das Abstellen eines Fahrzeugs erlaubt ist. Darüber hinaus kann mit der Benutzungsordnung geregelt werden, dass nicht berechtigte Fahrzeuge kostenpflichtig entfernt werden bzw. bei wiederholten Verstößen ein »Hausverbot« erteilt wird.

Auf dieser Grundlage ist es effektiv möglich, eine beschränkte Nutzung zugunsten des P+R-Verkehrs zu gewährleisten.

Allgemeine Hinweise

Die entsprechende Benutzungsordnung und die Tarifübersicht sollten spätestens an der Einfahrt zum P+R-Parkplatz gut sichtbar angebracht werden. Darin sind der berechtigte Personenkreis, die zugelassenen Fahrzeugarten und andere Benutzungsbedingungen anzugeben.

Sollte eine Schrankenanlage zur Zufahrtskontrolle hergestellt werden, ist zu beachten, dass der Zufluss zu P+R-Anlagen hauptsächlich gebündelt in bestimmten Hauptverkehrszeiten erfolgt. Um in dieser Zeit keinen Rückstau und damit eine ungewollte Zeitverzögerung beim Umstieg auf den ÖPNV zu verursachen, ist bereits im Vorfeld die Leistungsfähigkeit der Zufahrt zu betrachten. Ggf. müssen hierbei auch mehrere Fahrstreifen in der Zufahrt eingerichtet werden.

4.4.2 Berücksichtigung der Ansprüche an das ÖV-Angebot

Insbesondere bei der Herstellung von P+R-Anlagen für den Berufsverkehr in die Innenstadt bietet sich eine Kombination mit dem bereits vorhandenen Linienverkehr an. Dadurch kann zumindest in der Anfangsphase ein Neubau bzw. eine Ergänzung des ÖPNV-Netzes vermieden werden. Darüber hinaus bietet der Linienverkehr aufgrund seiner Regelmäßigkeit ein verlässliches Verkehrsangebot.

Für eine attraktive ÖPNV-Anbindung in die Innenstadt sollten P+R-Standorte an Haltestellen gelegen sein, von denen diese auf direktem Weg und ohne Umsteigevorgänge erreicht werden können.

Da die Nachfrage vorrangig innerhalb bestimmter Zeitintervalle auftritt (in der Regel zwischen 06:00 und 09:00 Uhr am Morgen und zwischen 15:00 und 18:00 Uhr am Nachmittag), sollten in diesen Hauptverkehrszeiten entsprechende Kapazitäten zur Verfügung stehen. Diese können entweder durch den Einsatz von größeren Fahrzeugen oder durch eine Taktverdichtung erreicht werden.

Da insbesondere Berufstätige auf dem Arbeitsweg empfindlich auf Zeitverluste reagieren, sollte eine gewisse Taktdichte als Grundvoraussetzung gelten. Die Ansprüche an die Taktdichte variieren in Abhängigkeit des mit dem ÖPNV zurückzulegenden Weges. Während bei längeren Regionalverbindungen auch eine längere Taktfrequenz ausreicht, sollte an innenstadtnahen Stationen ein 10-Minuten-Takt nicht überschritten werden. Dadurch kann der mögliche Zeitverlust beim Umstieg auf den ÖPNV gegenüber der Weiterfahrt mit dem Kfz gering gehalten werden. Zur Unterstützung kann es sich auch anbieten, die Abfahrts- bzw. Taktzeiten auf Hinweistafeln entlang der Zufahrtsstraßen anzuzeigen.

4.4.3 Integration von Bike and Ride (B+R)

Besonders im Potsdamer Raum erfreut sich das Fahrrad einer steigenden Beliebtheit. Um der Zunahme des Fahrradverkehrs Rechnung zu tragen, soll auch die Thematik Bike and Ride (B+R) als wichtiger Baustein berücksichtigt werden.

Grundsätzlich sollen an jedem P+R-Standort auch Fahrradabstellplätze hergestellt werden, um somit ein gewisses Grundangebot zu schaffen. Bei einer erhöhten Nachfrage kann dieses dann auch zu einem späteren Zeitpunkt erweitert werden. Sollten hierfür keine weiteren Flächen zur Verfügung stehen, kann auch die Nutzung von Kfz-Stellplätzen in Frage kommen.

Für einige Standorte bietet sich aufgrund ihrer Lage bzw. ihres Umfelds der Ausbau eines B+R-Angebots besonders an. Aus diesem Grund sollte hierfür ein großzügiges und attraktives Angebot geschaffen werden, um eine Nutzung des Kfz zusätzlich zu vermeiden.

Bei der Herstellung der Abstellanlagen sind die Hinweise zur Gestaltung von Fahrradabstellanlagen der Stadt Potsdam zugrunde zu legen. Darin werden bereits allgemeine Anforderungen und Ausstattungsmerkmale beschrieben.

Grundsätzlich sind die B+R-Anlagen möglichst nah an den Zugängen zum ÖPNV zu errichten und entsprechend als B+R-Anlage zu beschildern. Hinsichtlich eines geeigneten Wetterschutzes ist zudem darauf zu achten, dass eine Überdachung oder sogar eine Integration in bestehende Bauwerke berücksichtigt wird. Auch eine entsprechende Ausleuchtung ist zu gewährleisten.

Darüber hinaus kann auch ein Angebot an abschließbaren Fahrradboxen bereitgestellt werden, welche vor Beschädigung oder Diebstahl schützen und B+R besonders für Pendler mit höherwertigen Fahrrädern attraktiv macht. Auch die Bereitstellung von Ladestationen für E-Bikes kann zu einer weiteren Akzeptanz beitragen. Ggf. kann hierfür auch eine Gebühr erhoben werden, wodurch sich auch eine Refinanzierung der teureren Anlagen erreichen lässt (siehe Kapitel 4.7.2).

4.4.4 Integration von Parken und Mitfahren (P+M)

Auf den P+R-Anlagen, auf denen weitere Kapazitäten zur Verfügung stehen, kann auch ein gewisses Kontingent an Stellplätzen für Parken und Mitfahren (P+M) vorgehalten werden. Dabei parkt ein Fahrer sein Kfz und fährt in einer Fahrgemeinschaft weiter zum Zielort. Das eigene Kfz bleibt kostengünstig außerhalb des Stadtzentrums stehen.

Da hierbei eine zusätzliche Anzahl an Stellplätzen in Anspruch genommen wird, bietet sich die Integration von P+M vorwiegend außerhalb der Siedlungsgebiete an, wo entsprechende Flächen zur Verfügung gestellt werden können. Des Weiteren ist darauf zu achten, dass P+M nur dann effektiv zur Anwendung kommen kann, wenn auf dem Parkplatz keine Parkraumbewirtschaftung erfolgt.

4.4.5 Integration von öffentlichen Mietfahrradstationen / PotsdamRad

Im Jahr 2010 wurde von der Stadtverwaltung Potsdam in Zusammenarbeit mit den Verkehrsbetrieben in Potsdam (ViP) ein Grundkonzept für die Herstellung eines öffentlichen Mietfahrradsystems entwickelt. Durch die sukzessive Umsetzung stehen mittlerweile an 24 Standorten im Stadtgebiet etwa 200 Leihfahrräder zur Verfügung. Darüber hinaus ist für das Jahr 2015 eine weiterer Ausbau vorgesehen.

Für ViP-Abonnenten besteht die Möglichkeit, täglich zwei Stunden gratis ein Fahrrad zu leihen. Für Studenten der Universität Potsdam stehen die Räder sogar drei Stunden pro Tag kostenlos zur Verfügung.

Durch eine Integration von PotsdamRad-Stationen in P+R-Anlagen könnte das Angebot der Mietfahrräder weiter gesteigert werden. Durch eine gezielte Ausweitung des Angebots bis in die

Ortsteile hinein könnte damit ein attraktives Angebot für B+R geschaffen werden, ohne dass dabei eine zwingende Notwendigkeit der Benutzung des Fahrrades entsteht.

Des Weiteren ist an einem P+R-Standort auch die Weiterfahrt mittels Fahrrad möglich, wodurch eine Unabhängigkeit von dem an Fahrpläne gebundenen ÖPNV-Angebot erreicht wird. Zudem können auch Zielorte angefahren werden, welche mit dem ÖPNV-Netz ungünstig erschlossen sind.

4.4.6 Optimierung der Kfz-Anbindung

Die Lage und Erreichbarkeit der P+R-Standorte für Kfz aus dem umliegenden Verkehrsnetz ist für die Attraktivität von großer Bedeutung. Dazu gehört zum einen, dass der Standort in unmittelbarer Nähe einer Hauptverkehrsstraße mit Verbindung zum Umland liegt und zum anderen, dass die einzelnen Stellplätze behinderungsfrei und schnell angefahren werden können. Behinderungen bei der Zufahrt können zum Beispiel durch Rückstaus an den Knotenpunkten entlang der Zufahrtsroute oder durch eine unterdimensionierte Schrankenanlage im Bereich der direkten Parkplatzzufahrt auftreten.

Des Weiteren sind die Stellplätze so anzurichten, dass ein schneller Zugang zur Haltestelle gewährleistet ist. Insgesamt muss es das Ziel sein, die Umsteigezeit einschließlich des Fußwegs zwischen Kfz und ÖPNV und dem Fahrscheinerwerb so gering wie möglich zu halten.

4.4.7 Zusammenfassung

Die Darstellung der empfohlenen P+R-Standorte innerhalb des Stadtgebiets (siehe Kapitel 4.3) hat gezeigt, dass die alleinige Bereitstellung von Kfz-Stellplätzen nicht ausreicht, um eine möglichst große Verlagerung von Kfz-Pendlern auf die umweltorientierten Verkehrsträger zu erreichen. Aus diesem Grund sind in Abhängigkeit der einzelnen Standorte weitere begleitende Maßnahmen zu berücksichtigen. Tabelle 4-3 gibt einen Überblick, an welchen P+R-Standorten begleitende Maßnahmen empfohlen werden.

Tabelle 4-3 Übersicht der notwendigen begleitenden Maßnahmen je P+R-Standort im Stadtgebiet

P+R-Standort	Nutzungs- beschränkung	Taktver- dichtung ÖV	B+R	P+M	PotsdamRad	Verbesserung Kfz-Anbindung
Wetzlarer Straße	-	-	X	X	X	-
Alt Nowawes	X	-	X	-	X	-
Bhf. Griebnitzsee	X	-	X	-	vorhanden	-
Bhf. Potsdam- Rehbrücke	-	-	X	-	X	-
Bhf. Potsdam- Pirschheide	X	-	X	-	X	X
Bhf. Park- Sanssouci	-	-	X	-	X	-
Bhf. Marquardt	-	X	X	X	-	X
Bhf. Golm	X	-	X	-	vorhanden	-
Kirschallee	X	-	X	-	vorhanden	-
Campus Jungfernsee	(X)	X	X	-	X	-

4.5 Herstellungskosten

Auf der Grundlage des im Auftrag des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung (MIL) erarbeiteten Leitfadens »Parken am Bahnhof im Land Brandenburg« - Abstellen von Fahrrad (B+R) und Auto (P+R) leicht gemacht – aus dem Jahr 2011 werden die voraussichtlichen Herstellungskosten für die geplanten P+R-Stellplätze im Stadtgebiet geschätzt.

Demnach werden die folgenden Kostenspannen angesetzt:

- ▶ Befestigter Stellplatz, straßenbegleitend: 1.800 – 3.000 €
- ▶ Befestigter Stellplatz, eigene Erschließung: 2.200 – 4.000 €
- ▶ Parkdeck / Parkhaus: 8.500 – 15.000 €

Die aufgeführten Werte sind Mittelwerte der tatsächlichen Kosten erstellter Anlagen aus den Jahren 2006 bis 2009 in Brandenburg. Die Kosten verstehen sich einschließlich Mehrwertsteuer. Nicht enthalten sind ggf. notwendige Kosten für Planung und Grunderwerb.

Des Weiteren ist zu beachten, dass mit dem Betrieb einer P+R-Anlage zusätzliche Folgekosten im Zusammenhang mit der Bestellung eines größeren ÖV-Angebots oder der generellen Instandhaltung

entstehen können. Diese Kosten sind vorab nur schwer abzuschätzen und werden daher vorerst nicht berücksichtigt.

Auf dieser Basis ergeben sich für die empfohlenen P+R-Standort innerhalb des Stadtgebiets die in der Tabelle 4-4 aufgeführten Herstellungskosten.

Tabelle 4-4 Übersicht der Herstellungskosten¹³ je P+R-Standort im Stadtgebiet

P+R-Standort	Planung		Erweiterungsmöglichkeit	
	Anzahl Stellplätze	Herstellungs-kosten	Anzahl Stellplätze	Herstellungs-kosten
Wetzlarer Straße	140	500.000 €	160 (Parkpalette)	ca. 1,5 Mio €
Alt Nowawes	100	400.000 €	100 (Neubau Parkhaus)	2 - 2,5 Mio €
Bhf. Griebnitzsee	-	-	-	-
Bhf. Potsdam-Rehbrücke				
Gebiet Potsdam	-	-	-	-
Gebiet Nuthetal	200 (Erweiterung oder Neubau Parkhaus)	300.000 € bzw. 2 - 2,5 Mio €	-	-
Bhf. Potsdam-Pirschheide	-	-	100 (Erweiterung)	20.000 €
Bhf. Park-Sanssouci	45	100.000 €	-	-
Bhf. Marquardt	100	700.000 €	100 (Erweiterung)	300.000 €
Bhf. Golm	-	-	50 (Erweiterung)	150.000 €
Kirschallee	80	250.000 €	-	-
Campus Jungfernsee	120	450.000 €		
Krampnitz			250 (Neubau Krampnitz)	500.000 - 750.000 €

¹³ Die Kosten verstehen sich einschließlich Mehrwertsteuer. Nicht enthalten sind ggf. notwendige Kosten für Planung und Grunderwerb.

4.6 Mögliche P+R-Standorte im Potsdamer Umland

Wie die Zusammenfassung der geplanten P+R-Standorte innerhalb des Stadtgebiets gezeigt hat, besteht vor allem hinsichtlich der Pendler von Osten und Süden weiterhin ein sehr großes Potenzial zur Verlagerung von Kfz-Fahrten auf die umweltorientierten Verkehrsmittel (siehe Kapitel 4.3.12). Da innerhalb des Stadtgebiets derzeit keine weiteren Flächen zur Abwicklung des P+R-Verkehrs geeignet sind, werden für diese Zufahrtskorridore im Rahmen einer erweiterten Analyse auch Alternativen im Umland betrachtet. Damit soll die grundsätzliche Zielstellung verfolgt werden, den Pendlerverkehr möglichst wohnortnah auf den Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV zu verlagern. Dies kann zum Beispiel durch ein verbessertes ÖPNV-Angebot außerhalb der Stadtgrenzen oder eine gezielte Förderung von Fahrradabstellanlagen im Bereich von ÖPNV-Haltestellen erreicht werden. Zum anderen sollen auch außerhalb des Stadtgebiets von Potsdam P+R-Anlagen hergestellt bzw. optimiert werden, um den Kfz-Nutzern bereits frühzeitig die Möglichkeit zum Umstieg auf den ÖPNV zu geben.

4.6.1 Korridor I – Zufahrt von Nordosten aus Richtung Berlin

Unmittelbar an der nordöstlichen Grenze von Potsdam beginnt das Stadtgebiet von Berlin. Zwischen den beiden Städten bestehen sowohl eine S-Bahn als auch eine Regionalbahnverbindung. Aus diesem Grund kann die vorhandene Nachfrage bereits gut abgedeckt werden. Im Rahmen der Konzeptumsetzung sollen in Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden der Stadt Berlin weitere Optimierungspotenziale entlang der Bahntrasse Potsdam–Berlin geprüft werden.

Die Herstellung von separaten P+R-Stellplätzen scheint für diese Relation wenig zielführend, da sowohl in Potsdam als auch in Berlin auf ein gut ausgebautes ÖPNV-Netz zurückgegriffen werden kann und eine Nutzung des Kfz grundsätzlich zu vermeiden ist.

4.6.2 Korridor II – Zufahrt von Osten aus Richtung Stahnsdorf, Kleinmachnow und Teltow

Mit fast 10.000 Kfz pro Tag ist der Korridor II mit Zufahrt von Osten aus Richtung Stahnsdorf, Kleinmachnow und Teltow der am stärksten vom MIV-Pendlerverkehr belasten Zufahrtskorridor. Über ihn gelangen etwa 40 % der gesamten MIV-Pendler in das Stadtgebiet.

Zwar könnte das P+R-Angebot mit dem Neubau eines P+R-Standorts an der Wetzlarer Straße bzw. am Alt Nowawes deutlich verbessert werden, trotzdem sollten auch Maßnahmen zur Verlagerung von MIV-Pendlern außerhalb des Stadtgebiets geprüft werden.

Hinsichtlich des ÖPNV-Angebots besteht durch die Busverbindungen, welche in den Hauptverkehrszeiten nahezu im 10-Minuten-Takt nach Potsdam verkehren (siehe Kapitel 3.3),

bereits ein sehr gutes Angebot. Die Linien verkehren entlang der Landesstraße L 76 – Potsdamer Straße von Teltow durch Stahnsdorf bis zum Hauptbahnhof Potsdam. Die Bushaltestellen sind aus der gesamten Region Teltow-Kleinmachnow-Stahnsdorf aus einer maximalen Entfernung von ca. drei Kilometern zu erreichen.

Nach einer ersten Einschätzung stehen im Bereich der Buslinien keine geeigneten Flächen zur Herstellung eines P+R-Standorts zur Verfügung. Dagegen könnte allerdings geprüft werden, inwiefern auf kleineren Flächen Bike and Ride (B+R) betrieben werden könnte. Die Entfernungen zu den einzelnen Bushaltestellen lassen die Nutzung des Fahrrads als eine sinnvolle Alternative erscheinen.

B+R-Standort Stahnsdorf Waldschänke

Als möglicher Standort sollte dazu in erster Linie der Umsteigepunkt Waldschänke geprüft werden. Die Lage ist sowohl für Pendler aus Kleinmachnow als auch aus Stahnsdorf für die Anfahrt mit dem Fahrrad geeignet. Bereits im Bestand kann beobachtet werden, dass die vorhandenen Fahrradabstellplätze die Nachfrage nicht mehr decken können.



Abbildung 4-20 Schematische Darstellung des geplanten B+R-Standorts Stahnsdorf Waldschänke

Aus diesem Grund sollte geprüft werden, inwiefern im Bereich der Haltestelle weitere Fahrradabstellanlagen hergestellt werden können. Durch den Hinweis auf B+R sollen diese in erster Linie den Pendlern nach Potsdam angeboten werden. Beispielsweise könnte dafür eine unbebaute Fläche nördlich der Bushaltestelle genutzt werden. Auf dieser könnten ca. 60 überdachte Fahrradabstellplätze hergestellt werden. Ggf. ist auch eine Erweiterung in diesem Bereich möglich (siehe Abbildung 4-20).

4.6.3 Korridor III – Zufahrt von Südosten aus Richtung Nuthetal

Mit ca. 4.250 MIV-Pendlern am Tag zählt auch der Korridor III mit einem Zufluss aus Richtung Südosten – Nuthetal zu einem am stärksten von Pendlerverkehr belasteten Korridor. Dabei gelangen die Pendler zu etwa gleichen Teilen entlang der Landesstraße L 78 – Heinrich-Mann-Allee und entlang der L 79 – Verkehrshof in das Stadtgebiet.

Aufgrund der weit gestreuten Siedlungsgebiete im Südosten von Potsdam kann nicht für alle Regionen eine dichte Taktfolge des ÖPNV angeboten werden. Entlang der L 79 verkehrt eine Buslinie im 30-Minuten-Takt. Entlang der L 79 kann nur eine Taktfolge von mindestens 60 Minuten angeboten werden (siehe Kapitel 3.3).

Potenzielle hinsichtlich der Förderung von Bike and Ride (B+R) werden hauptsächlich für die Pendlerbeziehung entlang der L 79 in den Ortschaften Bergholz-Rehbrücke und Saarmund gesehen. Der Weg zu den einzelnen Bushaltestellen beträgt hier maximal 1,5 km und kann somit gut mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Die Integration von gut ausgestatteten und sicheren Fahrradabstellplätzen kann dazu beitragen, dass der Weg zwischen Wohnung und Bushaltestelle bequemer mit dem Fahrrad zurückgelegt werden kann. Von dort aus ist die Weiterfahrt mit dem Bus möglich. Insgesamt ergeben sich dabei deutlich kürzere Reisezeiten als bei einem Fußweg zur Haltestelle. Die oftmals genannten Zeitvorteile der Kfz-Nutzung werden dadurch verringert.

Für die Pendler entlang der L 79 werden außerhalb des Stadtgebiets kaum Potenziale zur Herstellung von P+R- oder B+R-Anlagen gesehen. Da auch innerhalb von Potsdam keine P+R-Stellplätze entlang der L 79 vorgesehen sind, könnte lediglich mit der geplanten Verlängerung der Wetzlarer Straße eine Anbindung an den vorgesehenen Standort im Bereich der Wetzlarer Straße erreicht werden.

4.6.4 Korridor IV – Zufahrt von Süden aus Richtung Michendorf und Caputh

Die tägliche Anzahl der MIV-Pendlern entlang des Korridors IV aus Richtung Süden von Michendorf – Beelitz und Caputh beträgt etwa 3.100. Dazu ist zu beachten, dass die südliche

Stadtgrenze mit einem Abstand von lediglich 1,5 km nur unweit der Potsdamer Innenstadt liegt. Dies führt dazu, dass innerhalb des Stadtgebiets keine Möglichkeiten bestehen, einen geeigneten P+R-Standort herzustellen.

Bereits vorhandene P+R-Standorte im Umland befinden sich zum Beispiel am Bahnhof Michendorf oder am Bahnhof Caputh Schweißsee. Diese konzentrieren sich vorwiegend auf den Bahnverkehr, welcher nach Potsdam und nach Berlin verkehrt. Durch die ebenfalls starke Pendlerbeziehung nach Berlin sind die vorhandenen Kapazitäten allerdings bereits im Bestand stark ausgeschöpft.

Am Bahnhof Michendorf stehen derzeit bereits etwa 110 Pkw-Stellplätze zur Verfügung. Darüber hinaus werden durch eine Umgestaltung der Straße Am Bahnhof ab dem Jahr 2015 etwa 30 weitere Stellplätze angeboten. Am Bahnhof Caputh Schweißsee stehen lediglich 11 Pkw-Stellplätze zur Verfügung. Darüber hinaus sind die umliegenden Flächen beschränkt, sodass nur ein begrenzter Ausbau möglich ist.

Eine weitere Verbindung nach Potsdam besteht über den Busverkehr. Die Taktfrequenzen der Buslinien aus dem südlichen Umland betragen sowohl aus Richtung Michendorf und Wilhelmshorst als auch aus Richtung Caputh zur Hauptverkehrszeit 30 Minuten.

Potenzielle für die Förderung von Bike and Ride (B+R) werden hauptsächlich innerhalb der Ortschaften Michendorf und Caputh gesehen. Der Weg zu den einzelnen Bushaltestellen innerhalb der Ortschaften beträgt hier maximal 1,5 km und kann somit gut mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Die Integration von gut ausgestatteten und sicheren Fahrradabstellplätzen kann dazu beitragen, dass der Weg zwischen Wohnung und Bushaltestelle bequemer mit dem Fahrrad zurückgelegt werden kann. Von dort aus ist die Weiterfahrt mit dem Bus möglich. Insgesamt ergeben sich dabei deutlich kürzere Reisezeiten als bei einem Fußweg zur Haltestelle. Die oftmals genannten Zeitvorteile der Kfz-Nutzung werden dadurch verringert.

Darüber hinaus sollte auch eine Umgestaltung der P+R-Anlage am Bahnhof Caputh Schweißsee zur Erweiterung des B+R-Angebots geprüft werden. Durch den Umstieg auf die Regionalbahn ist der Potsdamer Hauptbahnhof innerhalb von elf Minuten zu erreichen. Dazu könnten östlich des Bahnhofsgebäudes zusätzlich zum bestehenden Angebot ca. 40 überdachte Fahrradabstellplätze hergestellt werden (siehe Abbildung 4-21), um somit die Anfahrt des Bahnhofs aus dem näheren Umfeld mit dem Fahrrad zu fördern.

Durch die vorgeschlagene Umgestaltung würden drei Pkw-Stellplätze entfallen. Zur Kompensation könnte ggf. eine weitere Fläche nördlich des Bahnhofs entwickelt werden. Mit der Herstellung einer zweiten Pkw-Parkplatzfläche könnten damit insgesamt etwa 25 P+R-Stellplätze angeboten werden.

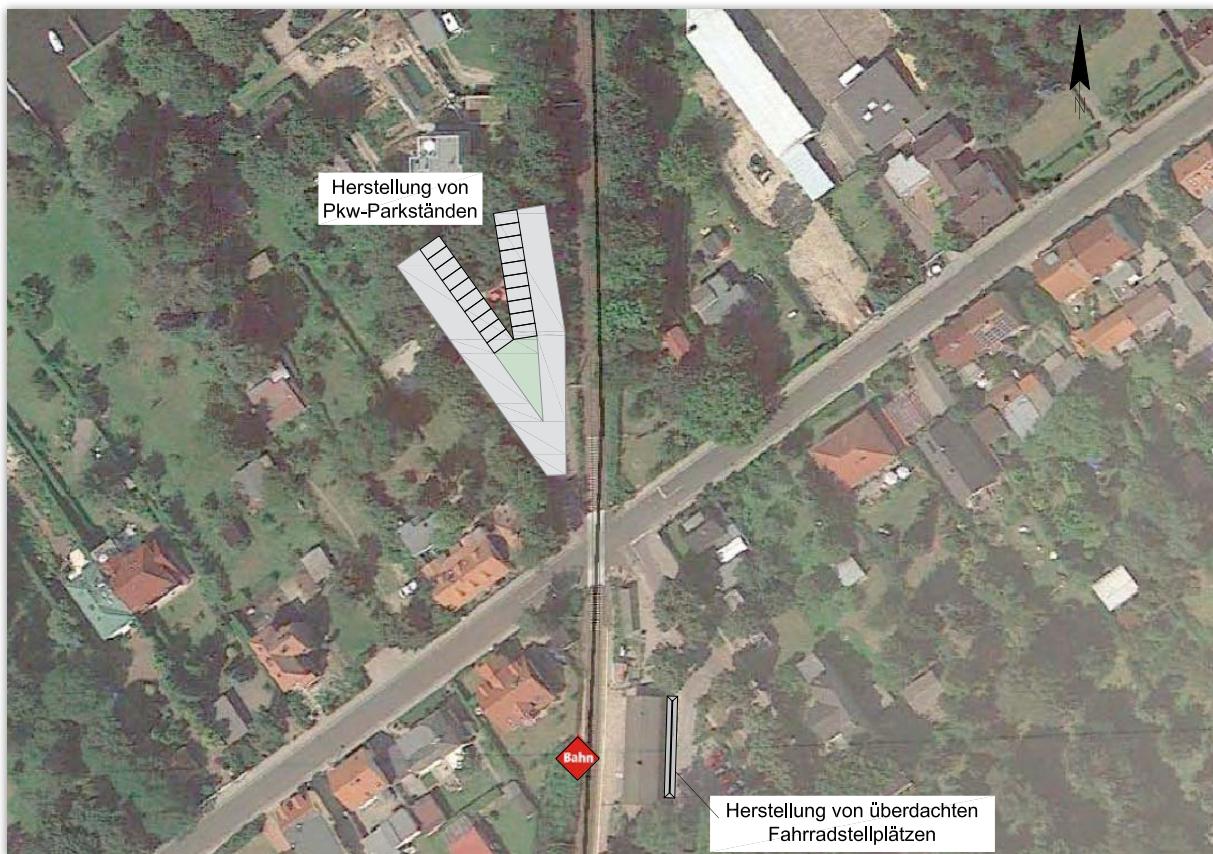


Abbildung 4-21 Schematische Darstellung der Umgestaltung des P+R-Standorts Bhf. Caputh Schivelowsee

4.6.5 Korridor V – Zufahrt von Südwesten aus Richtung Geltow und Werder (Havel)

Mit knapp 3.800 MIV-Pendlern am Tag zählt die Bundesstraße B 1 – Zeppelinstraße im Korridor V zusammen mit der Nuthestraße im Zuflusskorridor II zu dem am stärksten vom Pendlerverkehr belasteten Zufahrtsstraßen nach Potsdam. Dabei wickelt die Zeppelinstraße den Pendlerverkehr von Südwesten aus Richtung Geltow, Werder (Havel) und im weiteren Verlauf Groß Kreutz (Havel) sowie Brandenburg an der Havel ab.

Von Werder (Havel) verkehren in den Hauptverkehrszeiten Busse im 20-Minuten-Takt über Geltow in die Potsdamer Innenstadt. Darüber hinaus besteht vom Bahnhof Werder (Havel) eine Regionalbahnverbindung nach Potsdam und Berlin. Mit dieser Verbindung gelangt man innerhalb von ca. 15 Minuten in die Potsdamer Innenstadt.

P+R-/ B+R-Standort Bhf. Werder (Havel)

Im Bereich um den Bahnhof besteht bereits ein großes Angebot an P+R-Stellplätzen. Dazu gehören ein ebenerdiger Parkplatz mit ca. 100 Stellplätzen und ein Parkhaus mit ca. 150 Stellplätzen im Süden des Bahnhofs sowie weitere Parkflächen im Norden des Bahnhofs mit insgesamt ca. 100 Stellplätzen.

Durch die starke Pendlerbeziehung, insbesondere nach Berlin, sind die vorhandenen Kapazitäten allerdings bereits im Bestand stark ausgeschöpft. Hinzu kommt, dass besonders das Parkhaus stark von den anliegenden Gewerbe- und Wohnnutzungen mit beansprucht wird, wodurch nicht die gesamte Kapazität für P+R zur Verfügung steht.

Aus diesem Grund sollte geprüft werden, ob und welche Maßnahmen zur Parkraumbewirtschaftung ergriffen werden können (siehe Kapitel 4.4.1). Mit diesen kann zum einen eine Vermeidung von Fremdnutzung erreicht werden und zum anderen dient die Parkraumbewirtschaftung der Steuerung der Verkehrsmittelwahl im näheren Umfeld. Mit Letzterem soll das Ziel verfolgt werden, Pendler aus dem näheren Umfeld des Bahnhofs von einer bisherigen Kfz-Nutzung zur Fahrt zum Bahnhof auf das Fahrrad zu verlagern. Ein Entgelt für das Parken stellt hierbei die wirkungsvollste Maßnahme dar.

Im Gegenzug sollte das B+R-Angebot am Bahnhof Werder (Havel) deutlich ausgebaut werden. Bereits die bestehende Situation zeigt, dass die vorhandenen Fahrradabstellanlagen kaum der vorhandenen Nachfrage gerecht werden. Im Zusammenhang mit der oben vorgeschlagenen Einrichtung einer Parkraumbewirtschaftung sollten hierbei vorhandene Pkw-Stellplatzflächen für den Ausbau der Fahrradabstellplätze umgestaltet werden. Hinsichtlich einer attraktiven und sicheren Abstellanlage könnte hierbei auch erwogen werden, die unterste Etage des Parkhauses im Süden ausschließlich zum Abstellen von Fahrrädern freizugeben.

Herstellung von weiteren P+R-/ B+R-Standorten

Entlang der Bundesstraße B 1 sind zwischen Werder (Havel) und Potsdam mehrere Flächen vorhandenen, auf welchen gegebenenfalls zusätzliche P+R-Standorte hergestellt werden könnten. Um dabei eine Anbindung an das bestehende Busnetz zu berücksichtigen, sollten diese in der unmittelbaren Umgebung von vorhandenen Bushaltestellen liegen.

In diesem Zusammenhang sollte für das Gebiet von Werder (Havel) die Umsetzung eines P+R-Standorts am Knotenpunkt B 1 / Potsdamer Straße geprüft werden. In diesem Bereich sind südlich der B 1 größere Flächen vorhanden. Darüber hinaus ist der Standort sowohl an das Stadtgebiet Werder (Havel) als auch an die westlich gelegenen Ortschaften entlang der B 1 angebunden.

Die Integration von geeigneten Fahrradabstellplätzen kann darüber hinaus ein attraktives B+R-Angebot für die umliegenden Wohngebiete bieten.

Als ein weiterer P+R-Standort wird eine freie Fläche an der B 1 nördlich der Baumgartenbrück im Vorfeld der Ortschaft Geltow empfohlen. Dort ist bereits ein unbefestigter Parkplatz vorhanden, welcher weiter ausgebaut werden könnte sowie durch Informationstafeln Pendlern frühzeitig eine Möglichkeit zum Umstieg auf den ÖPNV bieten kann. Die Kapazität könnte bis zu 40 Stellplätze umfassen (siehe Abbildung 4-22). Auch ein Ausbau auf 100 Stellplätze wäre bei Bedarf möglich. Des Weiteren besteht über die angrenzende Haltestelle bereits eine Anbindung an den Busverkehr in Richtung Potsdam.



Abbildung 4-22 Schematische Darstellung des P+R-Standorts Baumgartenbrück

Förderung von Bike and Ride (B+R)

Potenzielle für die Förderung von Bike and Ride (B+R) werden hauptsächlich innerhalb der Siedlungsgebiete von Werder (Havel) und Geltow gesehen. Der Weg zu den einzelnen Bushaltestellen innerhalb der Ortschaften beträgt hier maximal 1,5 km und kann somit gut mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Die Integration von gut ausgestatteten und sicheren Fahrradabstellplätzen kann dazu beitragen, dass der Weg zwischen Wohnung und Bushaltestelle bequemer mit dem Fahrrad zurückgelegt werden kann. Von dort aus ist die Weiterfahrt mit dem Bus möglich.

Insgesamt ergeben sich dabei deutlich kürzere Reisezeiten als bei einem Fußweg zur Haltestelle. Die oftmals genannten Zeitvorteile der Kfz-Nutzung werden dadurch verringert.

Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung

Aufgrund der großen Verkehrsnachfrage entlang der B 1 – Zeppelinstraße kommt es zur morgendlichen Hauptverkehrszeit regelmäßig zum Rückstau am Ortseingang Potsdam. Da dem Busverkehr erst innerhalb des Stadtgebiets ein eigener Busfahrstreifen zur Verfügung steht, ist durch den auftretenden Rückstau B 1 auch der Linienverkehr betroffen.

Neben der Herstellung eines P+R-Angebots im Umland von Potsdam ist es für diese Verkehrsrelation daher auch notwendig, geeignete Maßnahmen zu prüfen, mit welchen eine staubedingte Verzögerung verhindert werden kann. Durch eine Bevorrechtigung des ÖPNV kann dabei ein deutscher Zeitvorteil gegenüber dem MIV erreicht werden, was letztlich auch zu einer wichtigen Attraktivitätssteigerung von P+R führt.

Erweiterung der ÖPNV-Kapazitäten

Die Buslinie 631 stellt für den Zufahrtskorridor die wichtigste ÖPNV-Verbindung der Stadt Werder (Havel) und Geltow in das Potsdamer Stadtzentrum dar. Derzeit verkehrt die Buslinie in den Hauptverkehrszeiten alle 20 Minuten. Dabei zeigt sich, dass die Auslastung besonders in der morgendlichen Spitzstunde nahezu erreicht wird. In diesem Zusammenhang sollte geprüft werden, inwiefern eine Taktverdichtung umgesetzt werden kann, um das Angebot zu erweitern. Ggf. kann auch über die Einrichtung einer Schnellverbindung (X-Linie) in die Innenstadt nachgedacht werden, welche nur ausgewählte Haltestellen bedient und damit eine deutlich kürzere Reisezeit erzielt.

4.6.6 Korridor VI und VII – Zufahrt von Norden

Durch die Eingliederung der Ortsteile Golm, Groß Glienicke, Fahrland, Marquardt, Neu Fahrland, Uetz-Paaren und Satzkorn im Rahmen der Gemeindereform Brandenburg 2003 erstreckt sich das Gebiet von Potsdam bis weit in den Norden. Eine zusätzliche Betrachtung von möglichen Standorten über die Grenzen hinaus erscheint daher nicht als zielführend. Zudem ist der Anteil der Pendler aus dem nördlichen Umland recht gering und kann mit dem ohnehin vorgesehenen Angebot im Potsdamer Norden abgedeckt werden.

4.7 Organisation und Betrieb von P+R-Anlagen

4.7.1 Betreiber

Betrieb als öffentlich gewidmete Parkplatzfläche

Da sich P+R-Parkplätze in der Regel auf öffentlich gewidmeten Flächen befinden, gilt der zuständige Straßenbaulastträger als Betreiber der P+R-Anlage. Grundsätzlich unterscheidet sich diese dabei nicht von anderen öffentlichen Parkplätzen im Stadtgebiet. Das heißt, der Betrieb des Parkplatzes unterliegt in erster Linie dem Straßenverkehrsgesetz (StVG). Auf dessen Grundlage können weitere Rechtsverordnungen zur Regelung des Straßenverkehrs erlassen werden. Dazu gehört zum Beispiel die Straßenverkehrsordnung (StVO) oder eine Parkgebührenordnung. Die Einhaltung der entsprechenden Vorschriften wird durch die örtliche Ordnungsbehörde oder die Polizei überwacht. Die Gewährleistung der Verkehrssicherheit liegt in der Zuständigkeit des Betreibers. Dazu gehört unter anderem die Reinigung und Instandhaltung der Stellplatzanlage.

Da der Betrieb von P+R-Anlagen im gesamten Aufgabenfeld einer kommunalen Verwaltung nur einen begrenzten Stellenwert hat, kann es von Vorteil sein, den Betrieb auf Dritte zu übertragen.

Betrieb durch eine eigene Betriebsgesellschaft

Bei einer großen Anzahl von zusammenhängenden P+R-Standorten kann es sich anbieten, eine eigene Betriebsgesellschaft zu gründen, welche sich mit den Aufgaben des P+R-Betriebs befasst und den Betrieb flächendeckend optimiert. Beispielsweise werden die P+R-Anlagen im Raum München durch die P+R Park & Ride GmbH München betrieben. Somit kann gewährleistet werden, dass die Belange des P+R gegenüber den weiteren Aufgaben einer Straßenverwaltung ausreichend berücksichtigt werden.

Des Weiteren kann es in einigen Regionen auch von Vorteil sein, überregionale P+R-Gesellschaften zu gründen. Diesen sollten dann Vertreter von Kommunen, Land, Bund, Verkehrsverbünden oder privaten Unternehmen angehören. Dadurch können spezifische Kompetenzen zusammengefasst werden und Synergien bei der Instandhaltung und dem Betrieb genutzt werden.

Die Gewährleistung der Verkehrssicherheit liegt in der Zuständigkeit des Betreibers. Das heißt, die Unternehmen sind dann auch für Reinigung, Instandhaltung, Kontrolle und Ordnung des Betriebsablaufs etc. zuständig.

Die Rechte und Pflichten einer Betriebsgesellschaft können im Rahmen einer Übertragungsvereinbarung festgelegt werden.

Betrieb durch ansässigen Verkehrsbetrieb bzw. Stadtwerke

Verkehrsbetriebe sind in einem besonderen Maße an dem reibungslosen Betrieb von P+R-Anlagen interessiert, da diese eine zusätzliche Anzahl an Fahrgästen generieren. Aus diesem Grund werden P+R-Anlagen in vielen Städten durch die ansässigen Verkehrsbetriebe oder die jeweiligen Stadtwerken betrieben. Analog zum Betrieb durch eine eigene Betriebsgesellschaft ist der Verkehrsbetrieb dann auch für die Verkehrssicherung der Anlage zuständig.

Der Vorteil dieser Betriebsform ergibt sich daraus, dass die Benutzung so vorgeschrieben werden kann, dass für das Verkehrsunternehmen der bestmögliche Betriebsablauf gewährleistet wird. Durch eine entsprechende Benutzungsordnung kann geregelt werden, dass nicht berechtigte Fahrzeuge kostenpflichtig entfernt werden. Zudem kann der Betreiber bei wiederholten Verstößen ein »Hausverbot« erteilen.

Die Rechte und Pflichten, die sich dabei für ein Verkehrsunternehmen ergeben, können im Rahmen eines Betriebsführungsvertrages festgelegt werden.

4.7.2 Tarifgestaltung

Kfz-Stellplätze

Durch die Einnahme von Parkentgelten für die P+R-Benutzung kann teilweise eine Refinanzierung von Herstellungs- und Instandhaltungskosten erreicht werden. Darüber hinaus bietet eine entsprechende Tarifgestaltung die Möglichkeit, verkehrslenkend zu wirken. Dazu könnten die Gebühren mit einer zunehmenden Nähe zum Stadtzentrum steigen, während die P+R-Standorte außerhalb des Stadtgebiets kostenlos angeboten werden. Auch zeitliche Differenzierungen sind möglich, wobei die Gebühren bei einem Eintreffen außerhalb der Hauptverkehrszeiten des ÖPNV günstiger sind als zu den Zeiten, in denen die Belegungen der öffentlichen Verkehrsmittel ohnehin sehr hoch sind.

Demgegenüber ist zu beachten, dass eine Gebührenerhebung einen deutlichen Attraktivitätsverlust für eine P+R-Anlage darstellt. Aus diesem Grund soll es zu den Zielen des P+R-Angebots in Potsdam gehören, den P+R-Nutzern eine kostenlose Möglichkeit zum Abstellen des Kfz zu bieten. Für Standorte, auf denen eine Parkraumbewirtschaftung zur Nutzungsbeschränkung notwendig

ist, soll eine Kombination von Parkentgelten und Beförderungstarifen vorgesehen werden. Ein so-nanntes P+R-Ticket könnte in dem entsprechenden Beförderungstarif ergänzt werden.

Fahrradabstellplätze

Auch die Nutzung von Fahrradabstellplätzen soll grundsätzlich ohne Entgelt geregelt werden. Eine Ausnahme kann dann erfolgen, wenn durch ein bestimmtes Angebot ein besonderes Maß an Komfort erreicht wird. Dies kann zum Beispiel durch ein bewachtes Fahrradparkhaus oder durch die Bereitstellung von abschließbaren Fahrradboxen erfolgen.

Da ein solches Angebot in der Regel auch mit höheren Betriebskosten verbunden ist, sollte durch die Einnahme von Parkentgelten eine teilweise Refinanzierung angestrebt werden. Zudem kann damit verhindert werden, dass die verfügbaren Kapazität zu schnell ausgeschöpft sind und damit Pendlern zu einer späteren Tageszeit nicht mehr zur Verfügung stehen.

4.7.3 Informationsmanagement

P+R-Beschilderung / P+R-Wegweisung

Entscheidend für die Erkennbarkeit eines P+R-Parkplatzes ist eine entsprechende Beschilderung. Aus diesem Grund ist jeder P+R-Standort auch gut sichtbar als solcher auszuweisen. Darüber hinaus sollten weitere Wegweisungen an den maßgeblichen Zufahrtsknotenpunkten berücksichtigt werden. Falls vorhanden, können diese in das Verkehrsleitsystem der Stadt aufgenommen werden. Dabei empfiehlt es sich auch, das Parkleitsystem flächendeckend bis an den Stadtrand auszuweiten und somit den einfahrenden Kfz-Verkehr frühzeitig auf die vorhandenen Möglichkeiten zum Umstieg auf den ÖPNV hinzuweisen.



Darüber hinaus ist auch die Qualität und der Informationsumfang der Leiteinrichtungen von großer Bedeutung. Daher sollten mit der Wegweisung auch Hinweise zu den freien Stellplätzen gegeben werden. In einigen Fällen bietet es sich auch an, die Taktfolge des ÖPNV oder die Reisezeit in das Stadtzentrum anzugeben.

Zur P+R-Beschilderung gehört auch, dass für Fußgänger entsprechende Wegweisungen zum ÖPNV-Zugang einschließlich Hinweisen zu ggf. vorhandenen Einrichtungen wie zum Beispiel Sanitäranlagen, Aufzügen oder Fahrkartautomaten berücksichtigt werden.

Marketingkonzept

Über die meist lokal wahrgenommene P+R-Beschilderung hinaus können durch eine gezielte Öffentlichkeitsarbeit weitere Kunden gewonnen werden. Hierbei bieten sich zum Beispiel Informationsveranstaltungen oder öffentliche Diskussionsrunden zum P+R an.

Je nach den finanziellen Möglichkeiten können auch größere Kampagnen erfolgen, welche die Vorteile von P+R verdeutlichen. Diese sollten auch durch die Mitarbeit von Printmedien, Funk- und Fernsehen bzw. den vorhandenen Onlineportalen begleitet werden.

In diesem Zusammenhang ist es auch wichtig, die Wirksamkeit von P+R regelmäßig zu kontrollieren und die Erfolge nach außen zu kommunizieren.

4.7.4 Ausstattung von P+R-Standorten

Sicherheit

Da sich P+R-Anlagen meist außerhalb von belebten Gebieten befinden, steht bei der Ausstattung die Gewährleistung der sozialen Sicherheit an erster Stelle. Dazu gehört in erster Linie, dass die Stellplätze gemäß der technischen Regelwerke gut ausgeleuchtet sind. Zudem ist es wichtig, dass die gesamte Anlage gut einsehbar und überschaubar ist. Dunkle bzw. versteckte Ecken sollten daher vermieden werden. Unter Umständen bietet es sich auch an, eine Videoüberwachung einzurichten oder die Anlage regelmäßig durch eine Polizeistreife kontrollieren zu lassen.

Wartung und Instandhaltung

Um die Attraktivität eines P+R-Standorts auch dauerhaft zu erhalten, ist es wichtig, dass dieser regelmäßig gereinigt und gewartet wird. Die Gewährleistung der Verkehrssicherheit liegt in der Zuständigkeit des Betreibers. Neben der Überwachung und Ahndung der Parkordnung gehört dazu unter anderem auch die Reinigung, die Wartung oder der Winterdienst.

Besonders bei zunehmend schlecht gepflegten Parkplätzen oder maroden ÖPNV-Haltestellen nimmt die Attraktivität zur Nutzung von P+R ab, wodurch letztendlich die Gefahr einer Zunahme des MIV-Pendlerverkehrs einhergeht.

5 Zusammenfassung und Prioritätensetzung

5.1 Gesamtübersicht

Die Landeshauptstadt Potsdam stellt einen verkehrlichen Hotspot dar, welcher eine hohe Anzahl an Pendlerverkehren aus dem Brandenburger Umland sowie teilweise auch aus der angrenzenden Bundesstadt Berlin verursacht. Darüber hinaus ist das Straßennetz der Stadt Potsdam geprägt von radial durch das Stadtgebiet verlaufenden Bundes- und Landesstraßen, welche sich weitestgehend innerhalb der Innenstadt bündeln. Die Abwicklung des Kfz-Verkehrs stößt daher zunehmend an seine Grenzen.

Mit der Aktualisierung des P+R-Konzepts Potsdam aus dem Jahr 1996 soll daher eine zunehmende Verlagerung von Pendler-Verkehrsanteilen des motorisierten Individualverkehr (MIV) auf die öffentlichen Verkehrsmittel erreicht werden. Dabei konzentriert sich das vorliegende Konzept in erster Linie auf den Pendlerverkehr aus dem Potsdamer Umland in das Stadtzentrum. Wie mit der Abbildung 5-1 dargestellt wird, werden für diese Pendlerbeziehungen die folgenden P+R-Standorte innerhalb des Potsdamer Stadtgebiets vorgeschlagen:

- ▶ Wetzlarer Straße
- ▶ Alt Nowawes
- ▶ Bhf. Potsdam-Rehbrücke
- ▶ Bhf. Potsdam-Pirschheide
- ▶ Bhf. Marquardt
- ▶ Bhf. Golm
- ▶ Kirschallee
- ▶ Nord - B 2, Campus Jungfernsee

Darüber hinaus soll mit der Fortschreibung des P+R-Konzepts auch weiterhin eine verträgliche Abwicklung der P+R-Pendler nach Berlin gewährleistetet bleiben. Im Wesentlichen erfolgt dies über die vorhandenen Potsdamer Bahnhöfe:

- ▶ Bhf. Marquardt
- ▶ Bhf. Golm
- ▶ Bhf. Park-Sanssouci

- ▶ Bhf. Potsdam-Pirschheide
- ▶ Bhf. Griebnitzsee
- ▶ Bhf. Potsdam-Rehbrücke

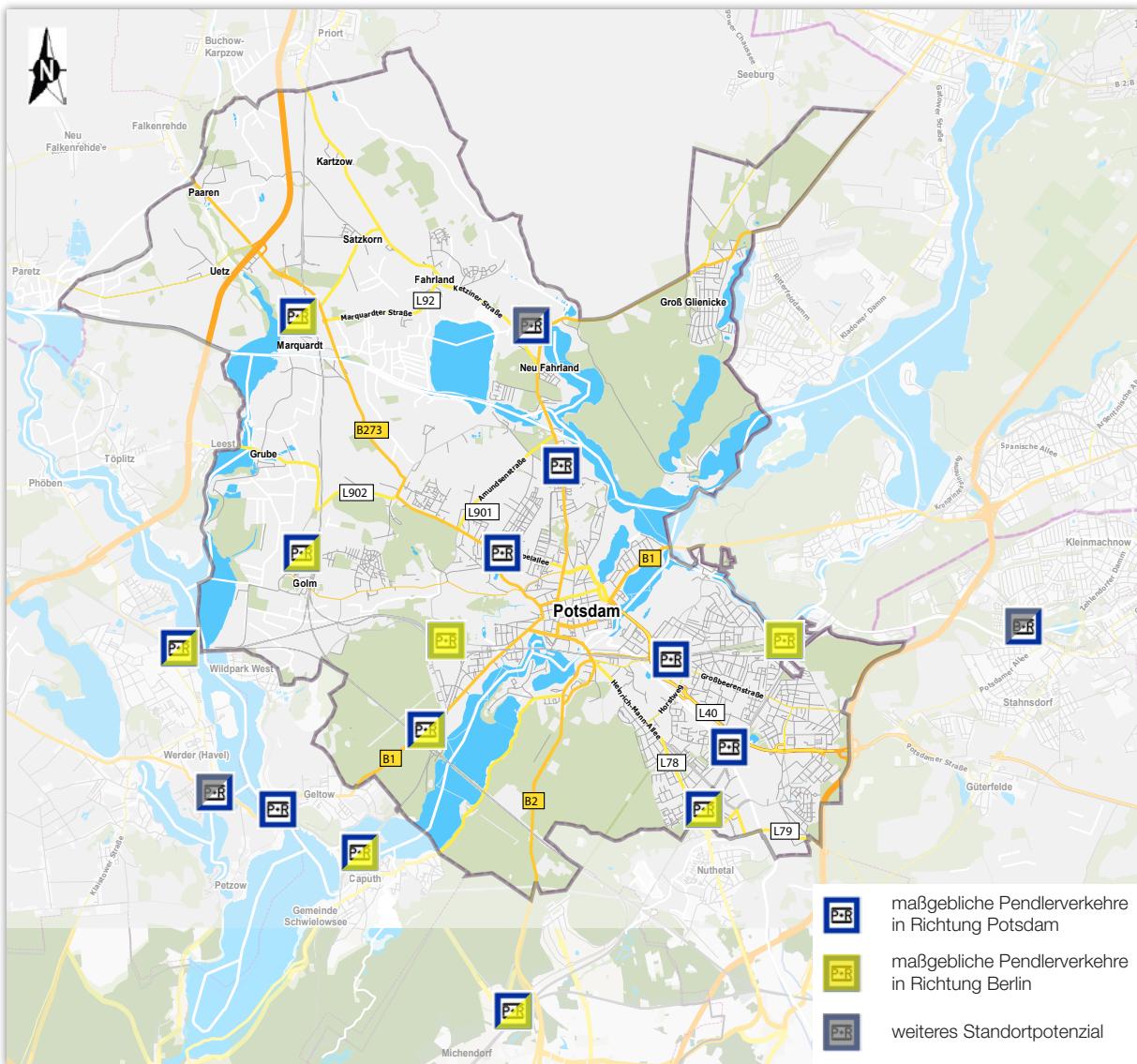


Abbildung 5-1 Übersicht der vorgeschlagenen P+R-/ B+R-Standorte

Im Rahmen einer erweiterten Betrachtung wurden zudem mögliche P+R-Standorte im Potsdamer Umland geprüft. Hierbei wurde auch die mögliche Herstellung von B+R-Standorten betrachtet, um bereits frühzeitig die Möglichkeit von alternativen Mobilitätsangeboten zu schaffen. Nach einer ersten Abstimmung mit den Umlandgemeinden wurde dazu eine Vorauswahl getroffen, welche im weiteren Abstimmungsprozess zu konkretisieren ist. Bei der Standortbetrachtung wurden für ausgewählte Standorte Hinweise und Empfehlungen für den Ausbau bzw. die weitere Optimierung gegeben. Eine nähere Betrachtung erfolgt für die Standorte:

- ▶ Bhf. Werder (Havel)
- ▶ Werder (Havel) - Einmündung B 1 / Potsdamer Straße
- ▶ Baumgartenbrück
- ▶ Bhf. Caputh-Schwielowsee
- ▶ Bhf. Michendorf
- ▶ Stahnsdorf, Waldschänke

5.2 Handlungsprioritäten

Für die Umsetzung der zusätzlichen P+R-Stellplatzkapazitäten innerhalb des Stadtgebiets werden die in der Tabelle 5-1 dargestellten Handlungsprioritäten sowie die zugehörigen Umsetzungszeiträume empfohlen. Hinsichtlich der Umsetzungszeiträume gelten dazu die folgenden Jahresangaben:

- ▶ kurzfristige Umsetzung: bis zu 2 Jahre
- ▶ mittelfristige Umsetzung: 2 bis 7 Jahre
- ▶ langfristige Umsetzung: mehr als 7 Jahre

Darüber hinaus wird an allen bestehenden Standorten eine kurzfristige Umsetzung der begleitenden Maßnahmen empfohlen.

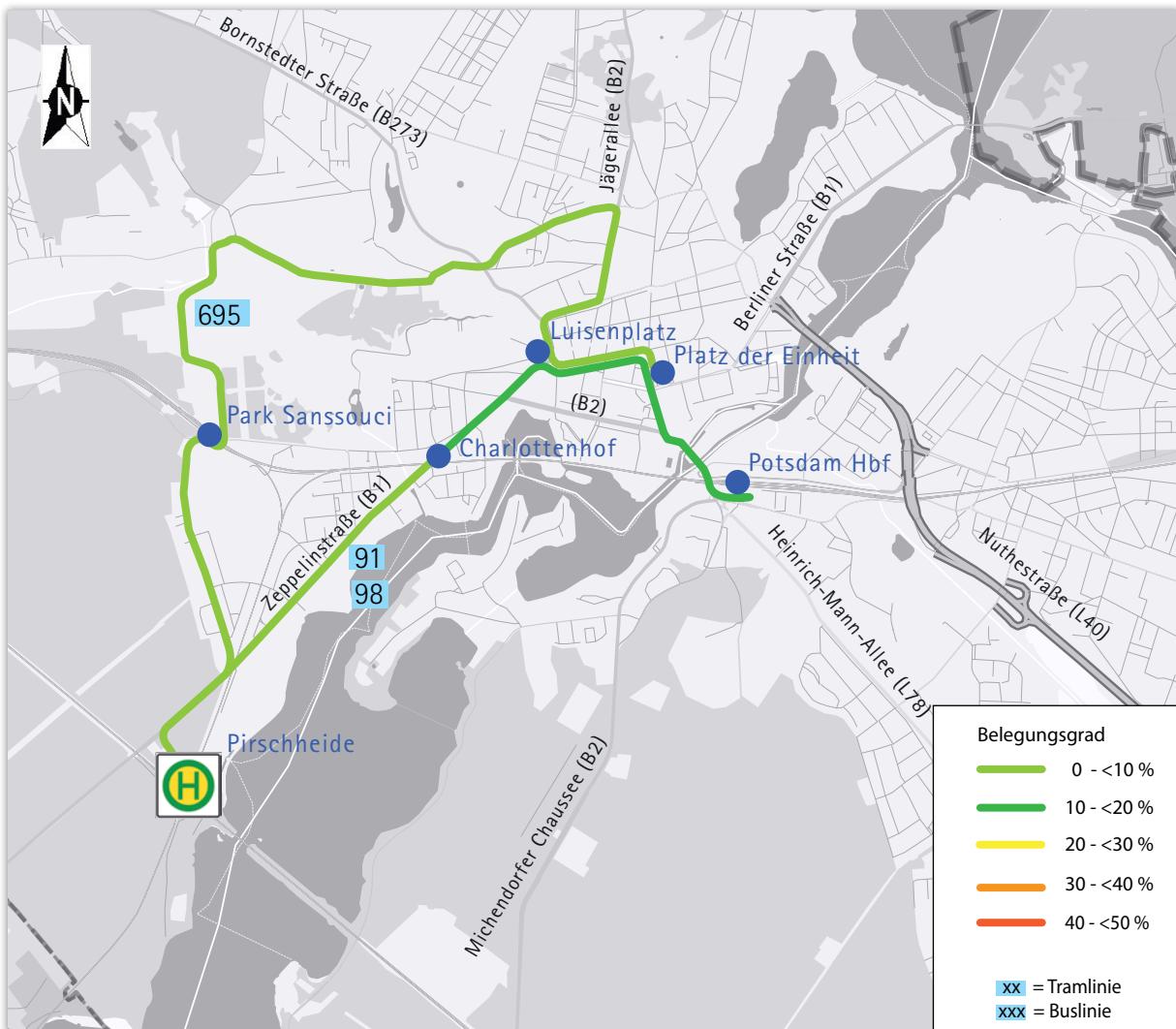
Tabelle 5-1 Übersicht der empfohlenen Handlungsprioritäten und Umsetzungszeiträume zur Stellplatzerweiterung

P+R-Standorte innerhalb von Potsdam	Priorität	Ausbau / Neubau	Umsetzungszeitraum
Wetzlarer Straße	A		mittelfristig
Alt Nowawes	B		langfristig
Bhf. Griebnitzsee	-		-
Bhf. Potsdam-Pirschheide	B		langfristig
Bhf. Park-Sanssouci	C		langfristig
Bhf. Marquardt	B		langfristig
Bhf. Golm	C		langfristig
Kirschallee	A		mittelfristig
Campus Jungfernsee	A		kurzfristig

Anlagen

ANLAGENVERZEICHNIS

Anlage 1	Darstellung der mittleren ÖPNV-Auslastung (05:00 - 09:00 Uhr) am Standort Bhf. Pirscheide.....	85
Anlage 2	Darstellung der mittleren ÖPNV-Auslastung (05:00 - 09:00 Uhr) am Standort Kirschallee.....	86
Anlage 3	Darstellung der mittleren ÖPNV-Auslastung (05:00 - 09:00 Uhr) am Standort Viereckremise.....	87
Anlage 4	Darstellung der mittleren ÖPNV-Auslastung (05:00 - 09:00 Uhr) am Standort Alt Nowawes.....	88
Anlage 5	Darstellung der mittleren ÖPNV-Auslastung (05:00 - 09:00 Uhr) am Standort Wetzlarer Straße.....	89
Anlage 6	Darstellung der mittleren ÖPNV-Auslastung (05:00 - 09:00 Uhr) am Standort Bhf. Rehbrücke.....	90
Anlage 7	Darstellung der mittleren IV-Reisezeiten in der Verkehrsprognose 2025	91
Anlage 8	Darstellung der mittleren ÖV-Reisezeiten in der Verkehrsprognose 2025	91
Anlage 9	Beispiel einer Satzung und Gebührenordnung über P+R-Stellplätze in der Gemeinde Brechen.....	92

Anlage 1 Darstellung der mittleren ÖPNV-Auslastung (05:00 - 09:00 Uhr) am Standort Bhf. Pirschheide


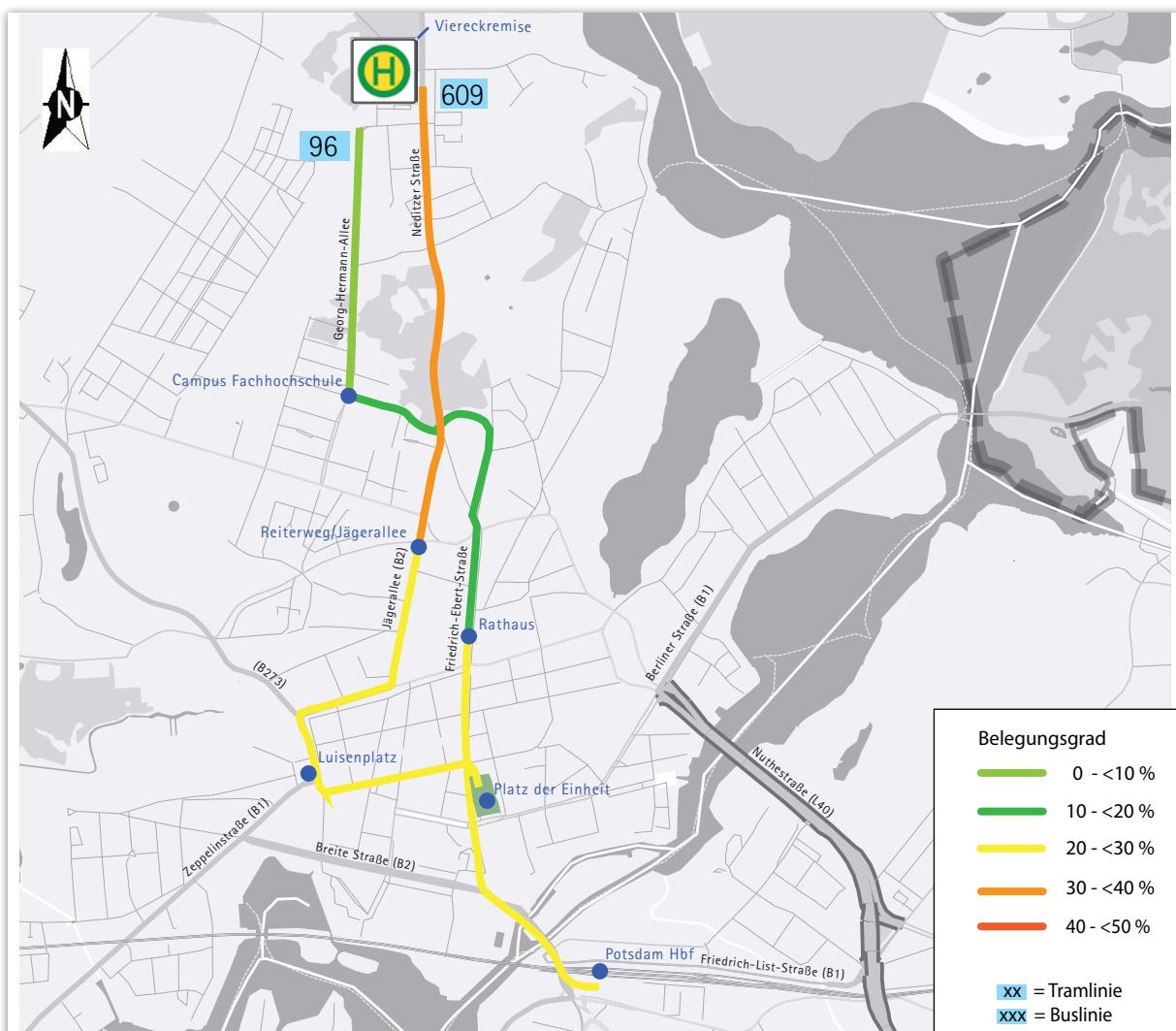
Datenquelle: Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH (ViP)

Anlage 2 Darstellung der mittleren ÖPNV-Auslastung (05:00 - 09:00 Uhr) am Standort Kirschallee



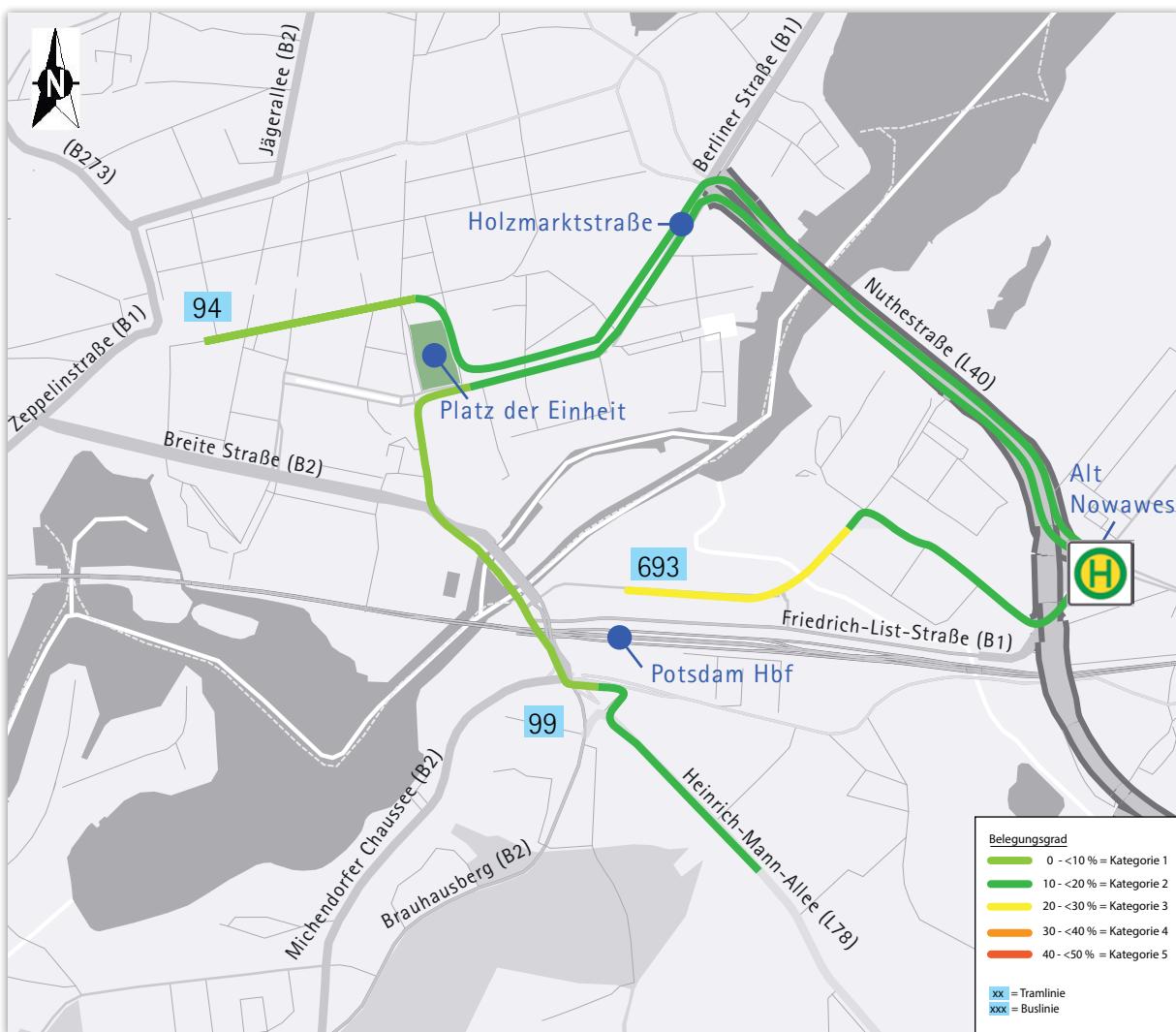
Datenquelle: Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH (ViP)

Anlage 3 Darstellung der mittleren ÖPNV-Auslastung (05:00 - 09:00 Uhr) am Standort Viereckremise

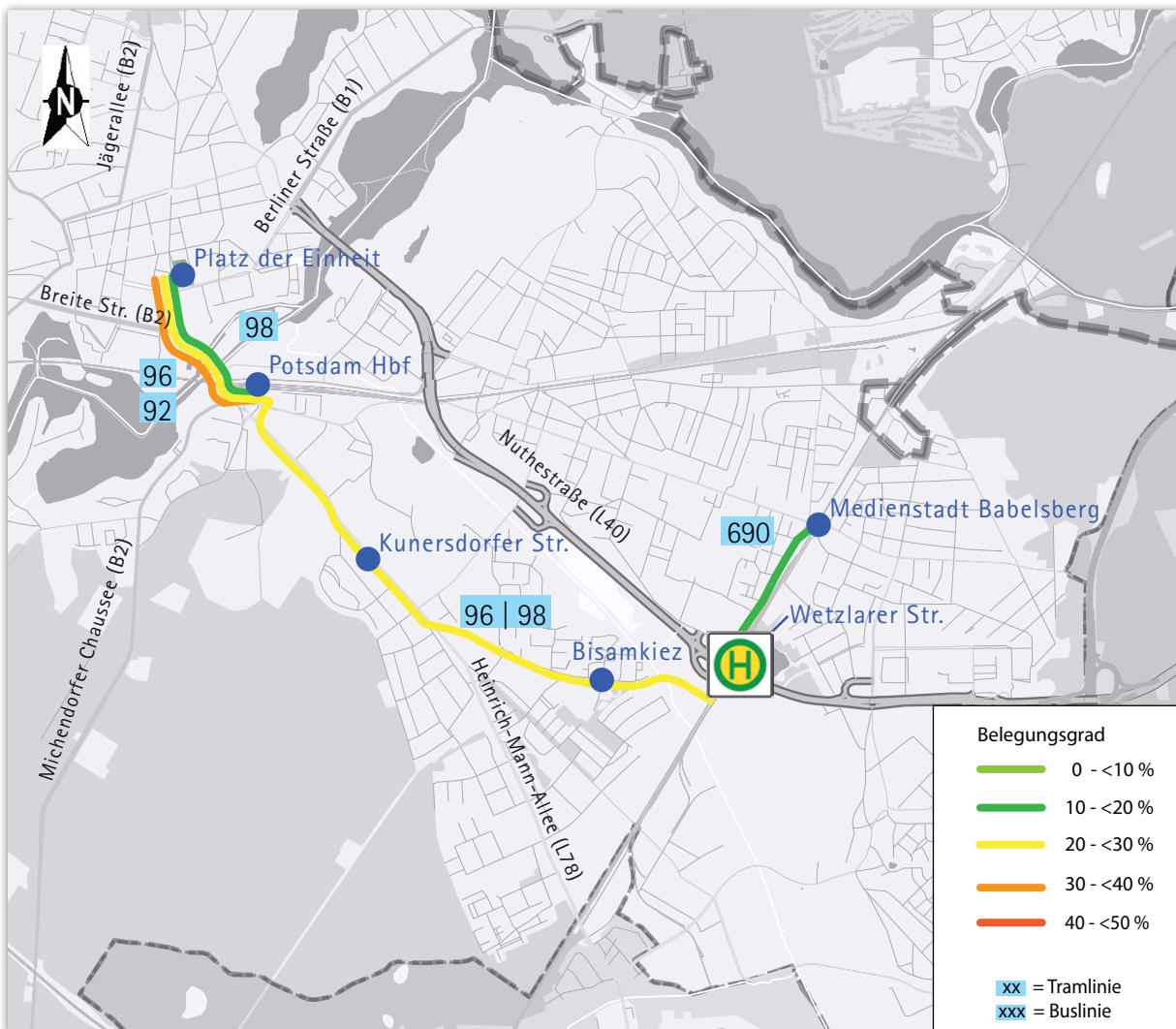


Datenquelle: Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH (ViP)

Anlage 4 Darstellung der mittleren ÖPNV-Auslastung (05:00 - 09:00 Uhr) am Standort Alt Nowawes

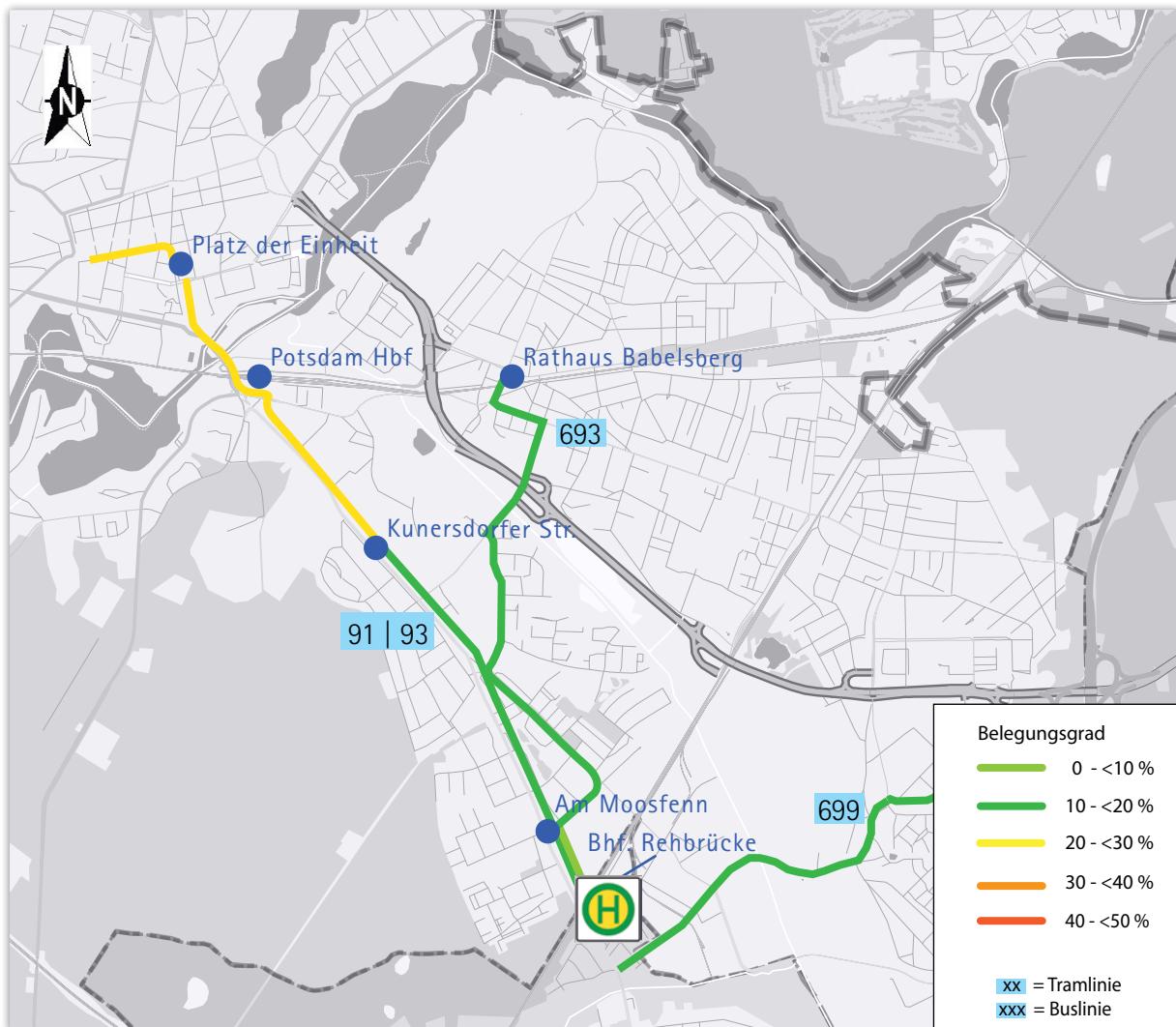


Datenquelle: Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH (ViP)

Anlage 5 Darstellung der mittleren ÖPNV-Auslastung (05:00 - 09:00 Uhr) am Standort Wetzlarer Straße


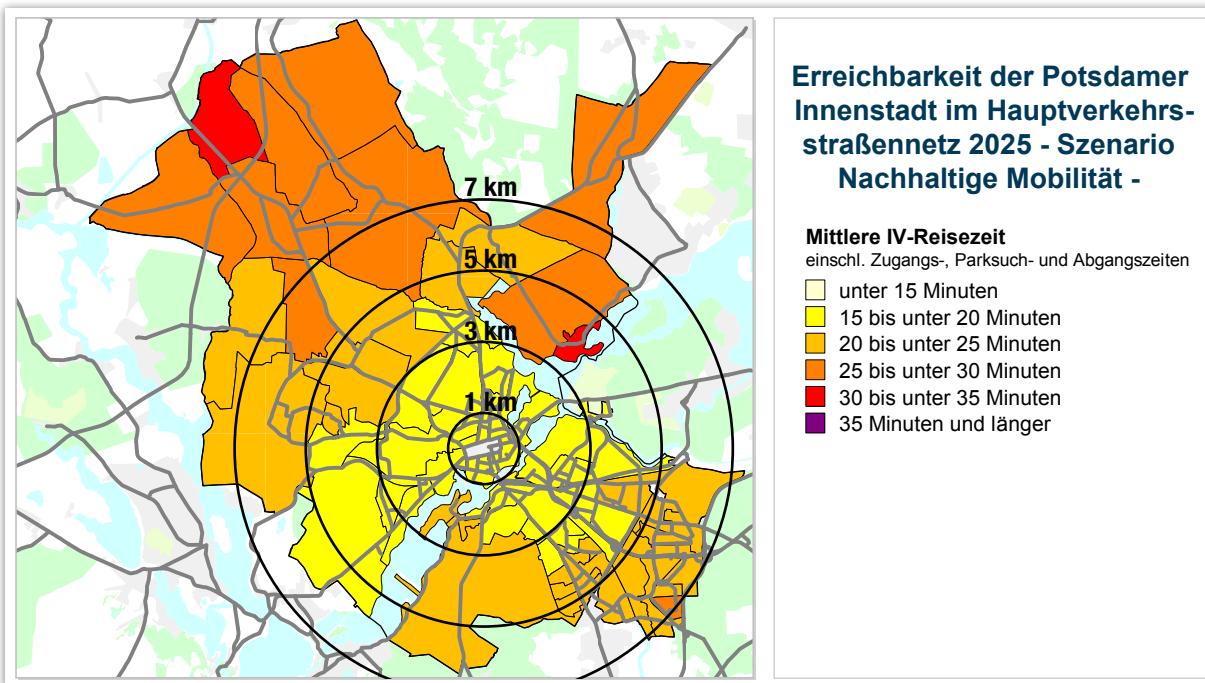
Datenquelle: Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH (ViP)

Anlage 6 Darstellung der mittleren ÖPNV-Auslastung (05:00 - 09:00 Uhr) am Standort Bhf. Rehbrücke

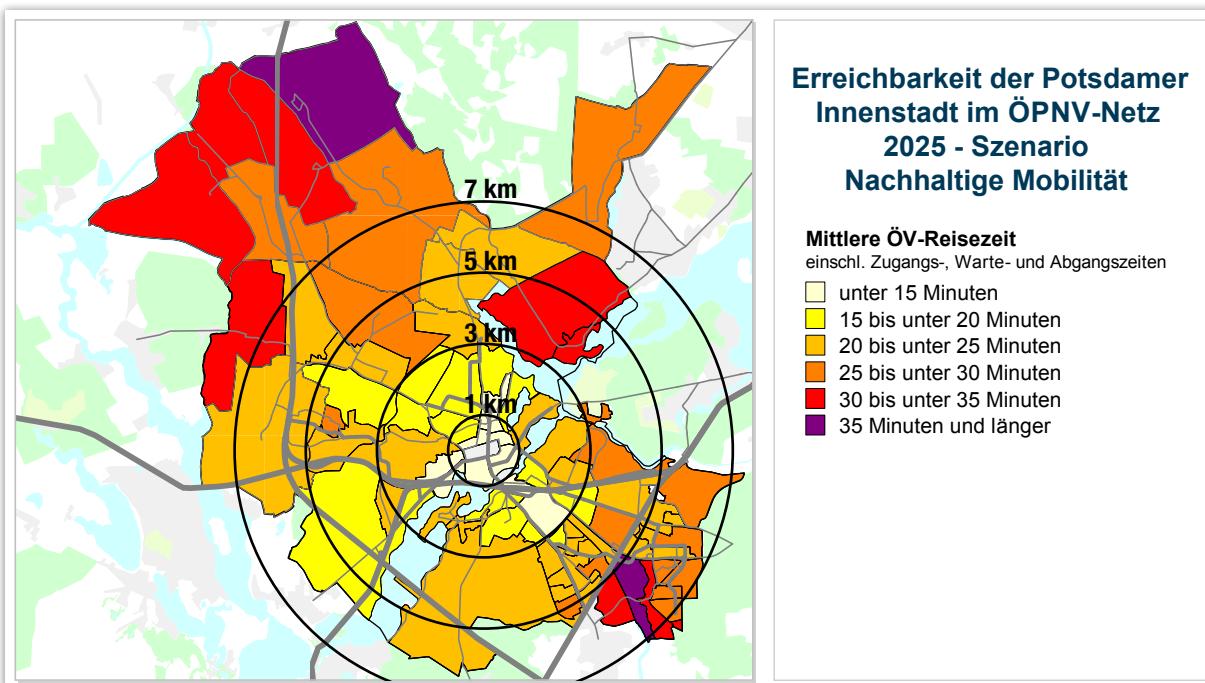


Datenquelle: Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH (ViP)

Anlage 7 Darstellung der mittleren IV-Reisezeiten in der Verkehrsprognose 2025



Anlage 8 Darstellung der mittleren ÖV-Reisezeiten in der Verkehrsprognose 2025



Quelle: VMZ BERLIN BETREIBERGESELLSCHAFT MBH, IVU UMWELT GMBH, LK ARGUS GMBH: »Stadtentwicklungs-konzept Verkehr für die Landeshauptstadt Potsdam, Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans bis 2025«, Potsdam, Januar 2014

Anlage 9 Beispiel einer Satzung und Gebührenordnung über P+R-Stellplätze in der Gemeinde Brechen

**Satzung und Gebührenordnung
über die P+R-Stellplätze in der Gemeinde Brechen
vom 06. Juli 1990**

**Aktuelle Fassung unter Berücksichtigung der bisherigen 2 Änderungssatzungen
(§ 4 letzte Änderung wirksam zum 01.01.2002)**

§ 1

(1) Die Gemeinde Brechen überläßt Benutzern der Deutschen Bundesbahn die auf den Park+Ride-Anlagen (P+R-Anlagen) geschaffenen Parkplätze zum Abstellen ihrer Personenkraftwagen.

(2) Die Widmung der P+R-Parkplätze ist auf die Benutzer der Deutschen Bundesbahn, die über eine Parkberechtigungskarte verfügen, beschränkt.

§ 2

Die durch diese Satzung und Gebührenordnung erfaßten PKW-Stellplätze befinden sich bei den Bahnhöfen Niederbrechen und Oberbrechen.

§ 3

(1) Die P+R-Parkplätze werden wie folgt besonders gekennzeichnet:

P+R-ANLAGE
Parkplatz für Benutzer
der Deutschen Bundesbahn
mit Parkberechtigungskarte

Widerrechtlich abgestellte Fahrzeuge werden kostenpflichtig abgeschleppt

(2) Auf den für die Benutzer der Deutschen Bundesbahn gewidmeten P+R-Parkplätzen gelten die Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung.

§ 4

(1) Die Parkberechtigungskarte für die Überlassung eines Stellplatzes ist im Voraus durch den Gebührenpflichtigen bei der Kartenausgabe der Deutschen Bahn AG zu erwerben.

(2)

Es können folgende Karten zu folgenden Gebühren erworben werden:

Jahreskarte	50,00 Euro
Monatskarte	5,00 Euro
Wochenkarte	1,50 Euro
Tageskarte	1,00 Euro

(3)

Die Parkberechtigungskarte ist gut sichtbar im Bereich hinter der Windschutzscheibe des PKW offenzulegen.

§ 5

(1)

Das Abstellen eines PKW ohne Parkberechtigungskarte kann gemäß § 5 Abs. 2 HGO in Verbindung mit § 17 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten (OWiG) in der Fassung vom 19.02.1987 (BGBl. I S. 602) mit einer Geldbuße in Höhe von 5,00 DM bis 1.000,00 DM geahndet werden. Zuständige Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 OWiG ist der Gemeindevorstand.

(2)

Die Vollstreckung der nach dieser Satzung ergangenen Verwaltungsverfügungen erfolgt nach dem Hessischen Verwaltungsvollstreckungsgesetz (HessVwVG) vom 04.07.1966 (GVBl. I S. 151).

§ 6

Die Rechtsbehelfe gegen Maßnahmen aufgrund dieser Satzung und Gebührenordnung regeln sich nach den jeweils gültigen Bestimmungen über den Verwaltungsrechtsweg.

§ 7

Der Gemeindevorstand wird ermächtigt, zur Durchführung der Satzung und Gebührenordnung über die P+R-Stellplätze in der Gemeinde Brechen entsprechende Richtlinien zu erlassen.

§ 8

Die Satzung und Gebührenordnung tritt am 01. September 1990 in Kraft.

Brechen, den 06. Juli 1990

Der Gemeindevorstand

Königstein – Bürgermeister