

**Besser mobil.
Besser leben.**

www.potsdam.de/besser-mobil



**Landeshauptstadt
Potsdam**

Verkehrsentwicklung im Potsdamer Norden



Entwicklung der Region

Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung 2016-2030



Landeshauptstadt
Potsdam

Bevölkerungswachstum (Prognose)

2016: 897.804

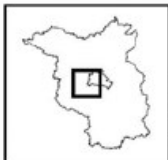
2030: 969.914

+72.137 Einwohner

Dieser Plan wurde erstellt im Maßstab: 1:170.000

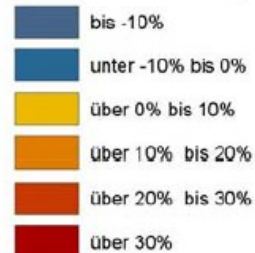
Geodaten: © GeoBasis-DE/LGB 2019

Statistische Daten: © Landesamt für Bauen und Verkehr;
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt;
Amt für Statistik Berlin-Brandenburg

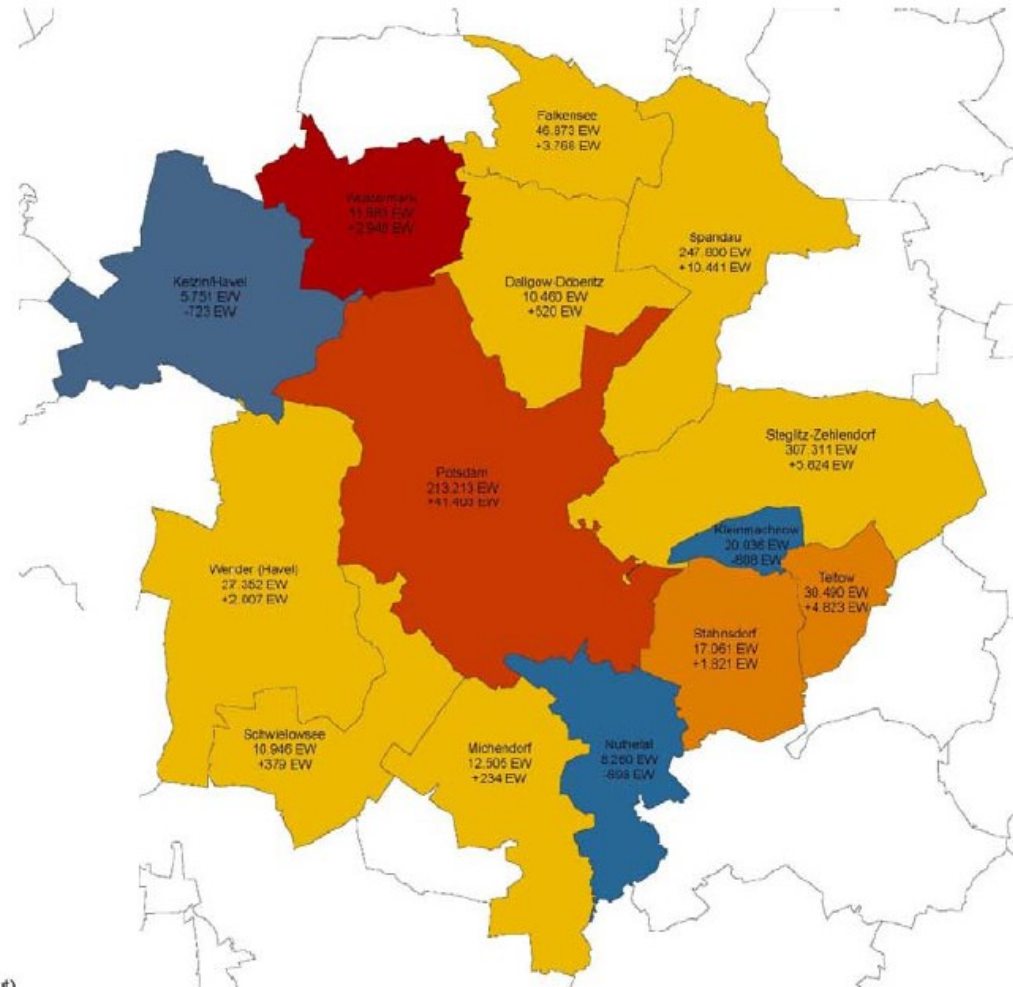


Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung
Bereich Stadtentwicklung
14461 Potsdam
E-Mail: Stadtentwicklung@Rathaus.Potsdam.de
www.potsdam.de/stadtentwicklung
Stand: 14.05.2019

Prozentuale Veränderung



Gemeinde/Stadt/Bezirk
Einwohner 2030
Entwicklung 2016 zu 2030 (absolut)

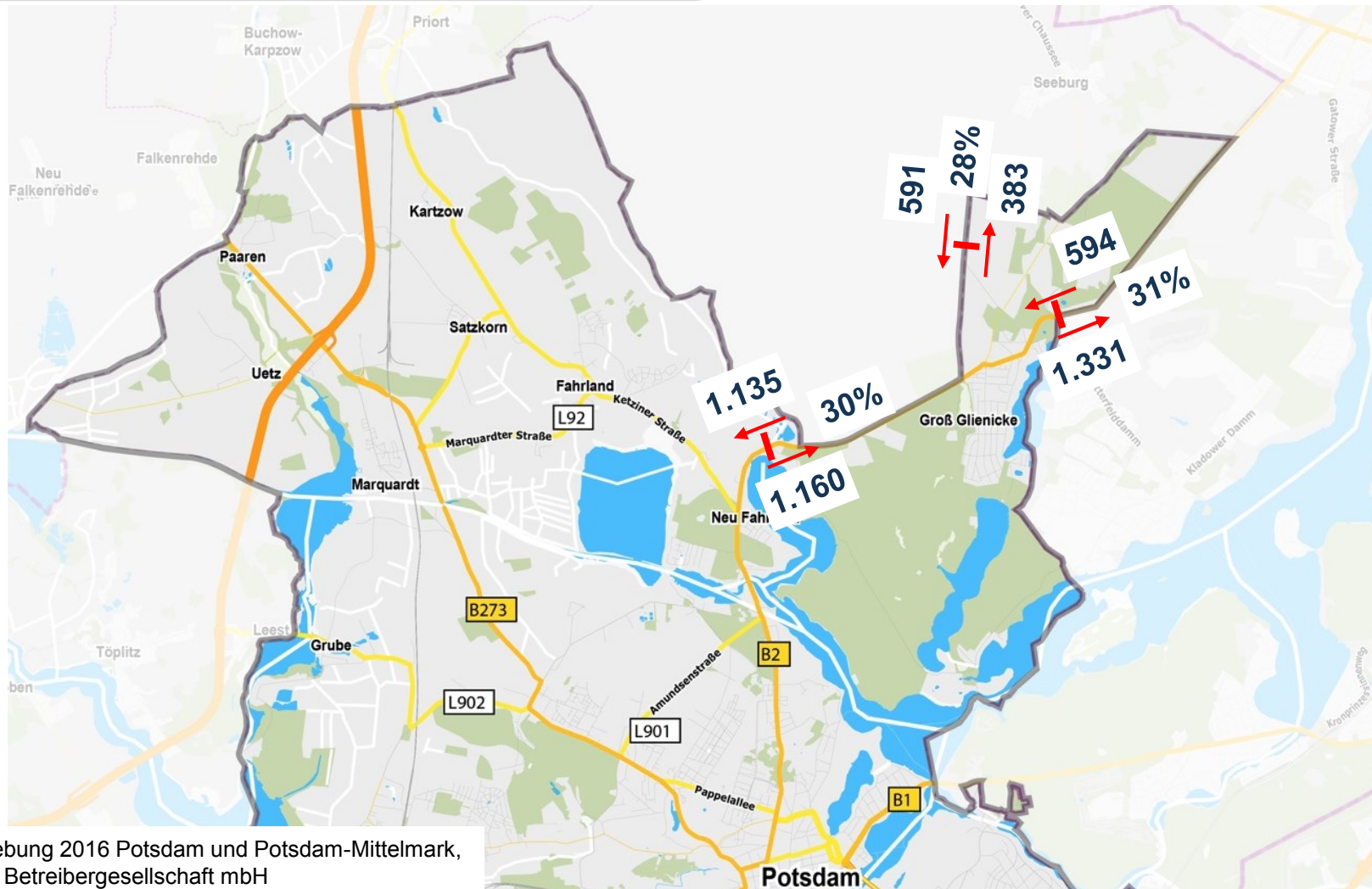


Kfz-Berufspendler 2016

[Kfz/24h] und Anteil am Querschnitt



Landeshauptstadt
Potsdam



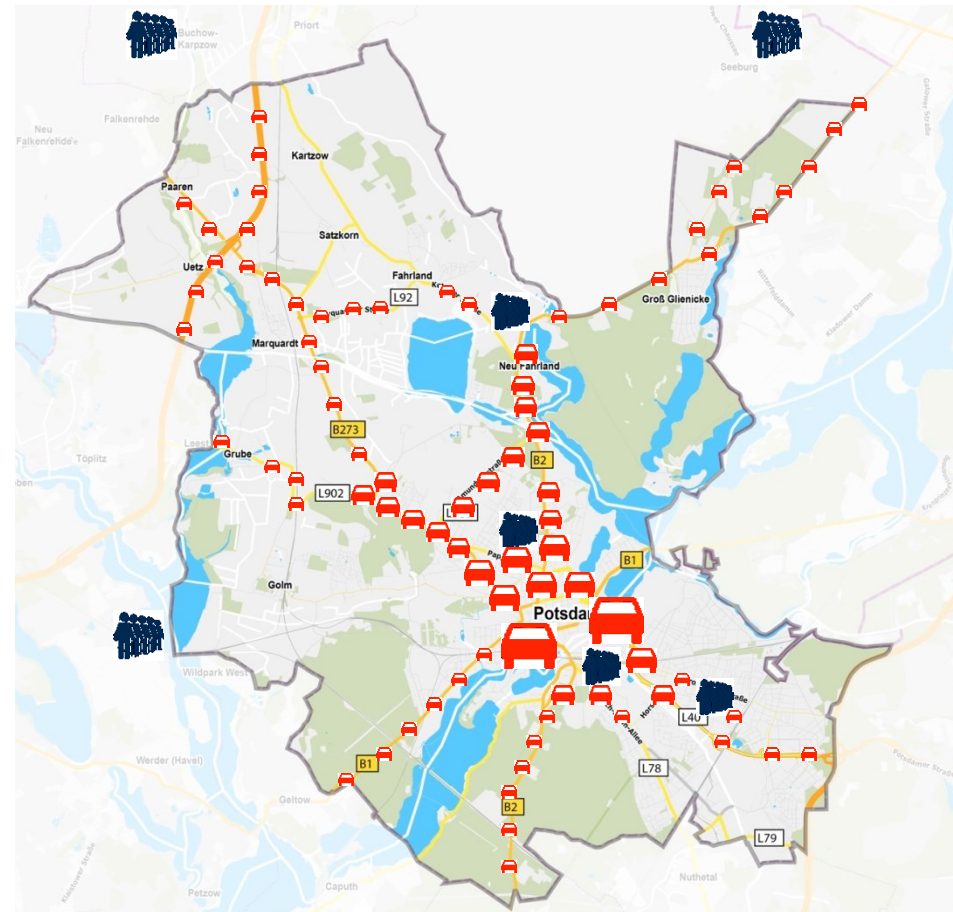
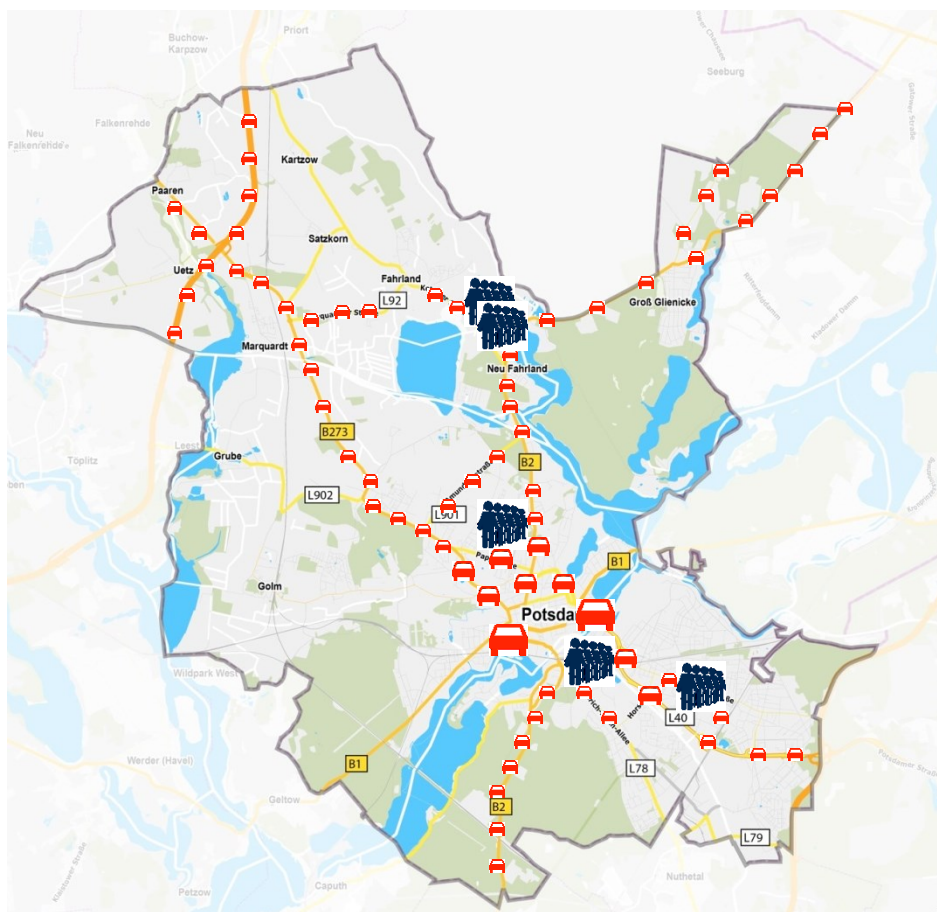
Quelle: Kordonenerhebung 2016 Potsdam und Potsdam-Mittelmark,
VMZ Berlin Betreibergesellschaft mbH

Zielstellung

Vergleich zu alternativen Entwicklungsszenarien

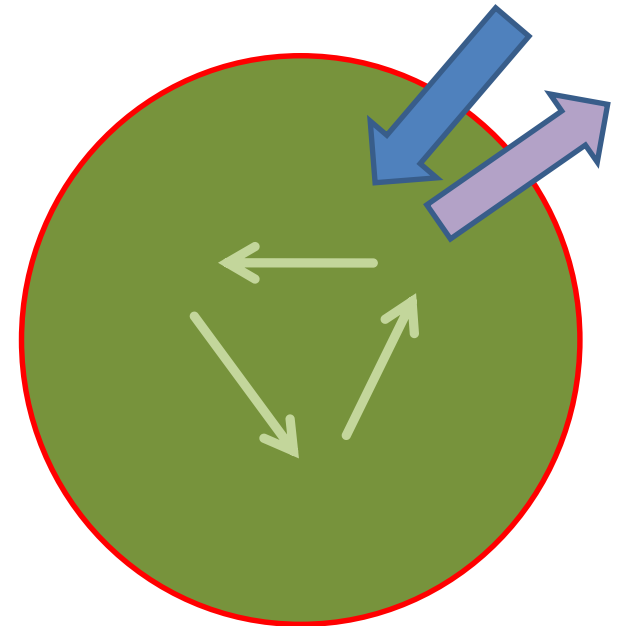


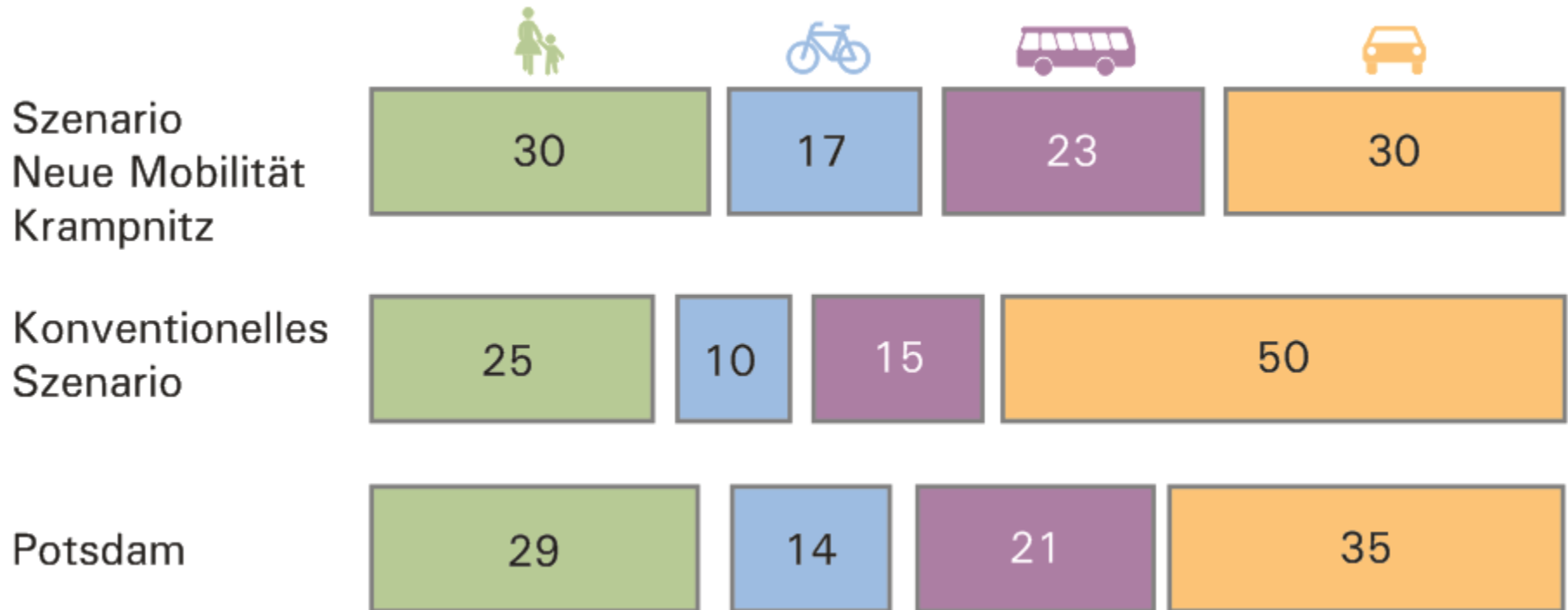
Landeshauptstadt
Potsdam



Schlussfolgerungen für Entwicklung von Krampnitz

1. Maximierung des Binnenverkehrsanteils zur Reduzierung resultierender Verkehre außerhalb von Krampnitz
 2. Minimierung des Kfz-Verkehrsaufkommens, Verträgliche Abwicklung des zusätzlichen Verkehrs außerhalb von Krampnitz
- **Vorgaben für das Mobilitätskonzept Krampnitz**





Quelle: Mobilitätskonzept Krampnitz
SHP Ingenieure GbR

- **Attraktive Bedingungen schaffen**

Ziel: Vermeidung von Fahrten durch das Quartier

- **Nutzung für Bewohner, Besucher, Kunden und Beschäftigte, CarSharing**

- **Stärkung der Fahrradmobilität**

- Attraktive Radverbindungen
- Angemessenes Angebot an Fahrradstellplätzen
- Ladestationen E-Bikes/ Pedelecs
- Bikesharingangebote an Mobilitätspunkten/ Quartiersgaragen
- Flankierende Infrastrukturen (Werkstatt, Schließfächer, Luftpumpe)

- **Stärkung der Aufenthaltsqualität der Straßenräume**
 - Stellplätze im Straßenraum für Mobilitätseingeschränkte Personen (Flächenreserven vorsehen)
 - Car-Sharing, Flächen für Laden, Liefern, Ver- und Entsorgung, Kurzzeitparken entlang Sammelstraße

Mobilitätskonzept Krampnitz

Fuß, Rad, ÖPNV, Sharing



Landeshauptstadt
Potsdam



-  Tramlinie
-  Buslinie
-  Fuß- und Radverbindung
-  untergeordnetes Netz
-  Tramhaltestelle
-  Bushaltestelle
-  Nachtbushaltestelle
-  Quartiersgarage
-  Sharingangebote

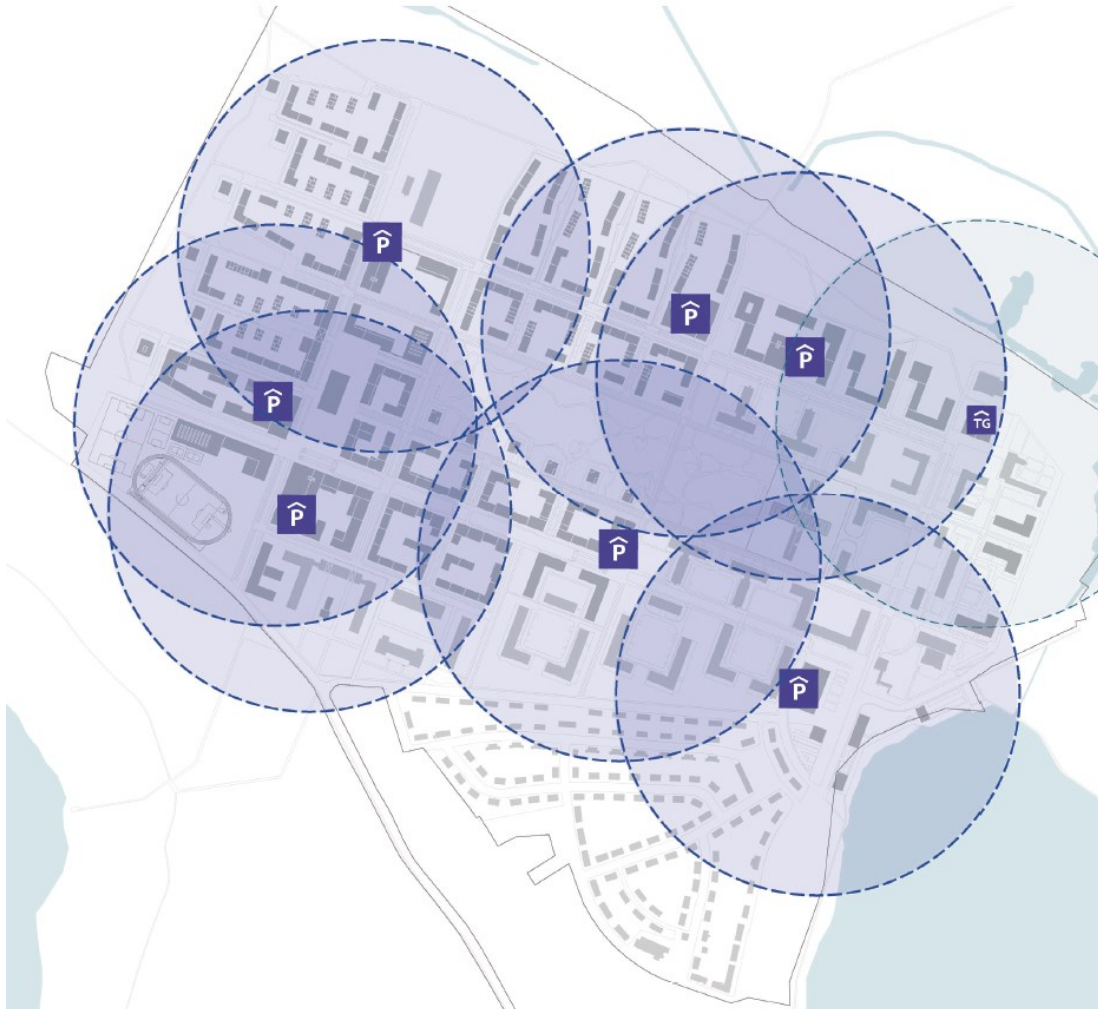
Quelle: Masterplan Krampnitz
Machleidt GmbH | SHP Ingenieure GbR

Mobilitätskonzept Krampnitz

Ruhender Verkehr



Landeshauptstadt
Potsdam



- 0,5 Stellplätze je Wohneinheit
- ca. 3.500 Stpl für rund 10.000 Bewohner, Besucher, Gewerbe und Einzelhandel
- Insgesamt 7 Quartiersgaragen
- Kapazität von etwa 350 - 600 Stellplätzen je Garage
- Quartiersgaragen auch für Einzelhandel
- Option Sammelteiefgarage südlich des Heizhauses
- Gute Anbindung der Quartiersgaragen durch direkten Anschluss an den Erschließungsring
- Kopplung mit Gewerbestandorten
- Verknüpfung Mobilpunkte und ÖPNV Haltestellen
- Fußläufige Erreichbarkeit max. 300 m Luftlinie

Quelle: Masterplan Krampnitz
Machleidt GmbH | SHP Ingenieure GbR

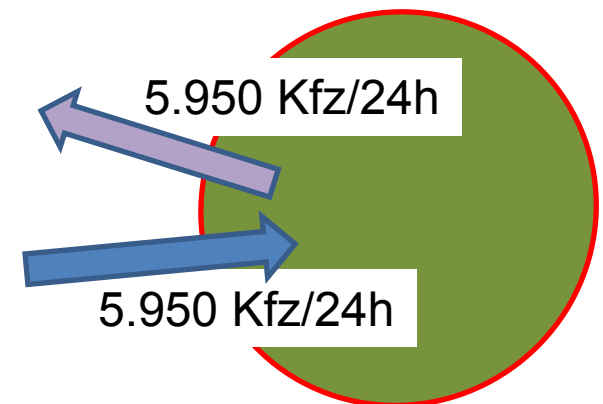
Ausgangspunkt:

Bei separater Entwicklung der einzelnen Nutzungen entstehen etwa 75.000 Wege pro Tag

Förderung einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung durch:

- Mobilitätskonzept Krampnitz
- integrierten Planungsansatz

➤ **11.900 Kfz/24h im
Quell- und Zielverkehr**



Entwicklungsstufe	Verkehr		
	Tagesverkehr Gesamt	Binnenverkehr	Quell- & Zielverkehr
	[Kfz/24h]	[Kfz/24h]	[Kfz/24h]
Entwicklungsstufe 1 (3.800 EW)	4.900	1.300	3.600
Entwicklungsstufe 2 (5.000 EW)	7.350	1.750	5.600
Entwicklungsstufe 3 (10.290 EW)	15.000	3.100	11.900

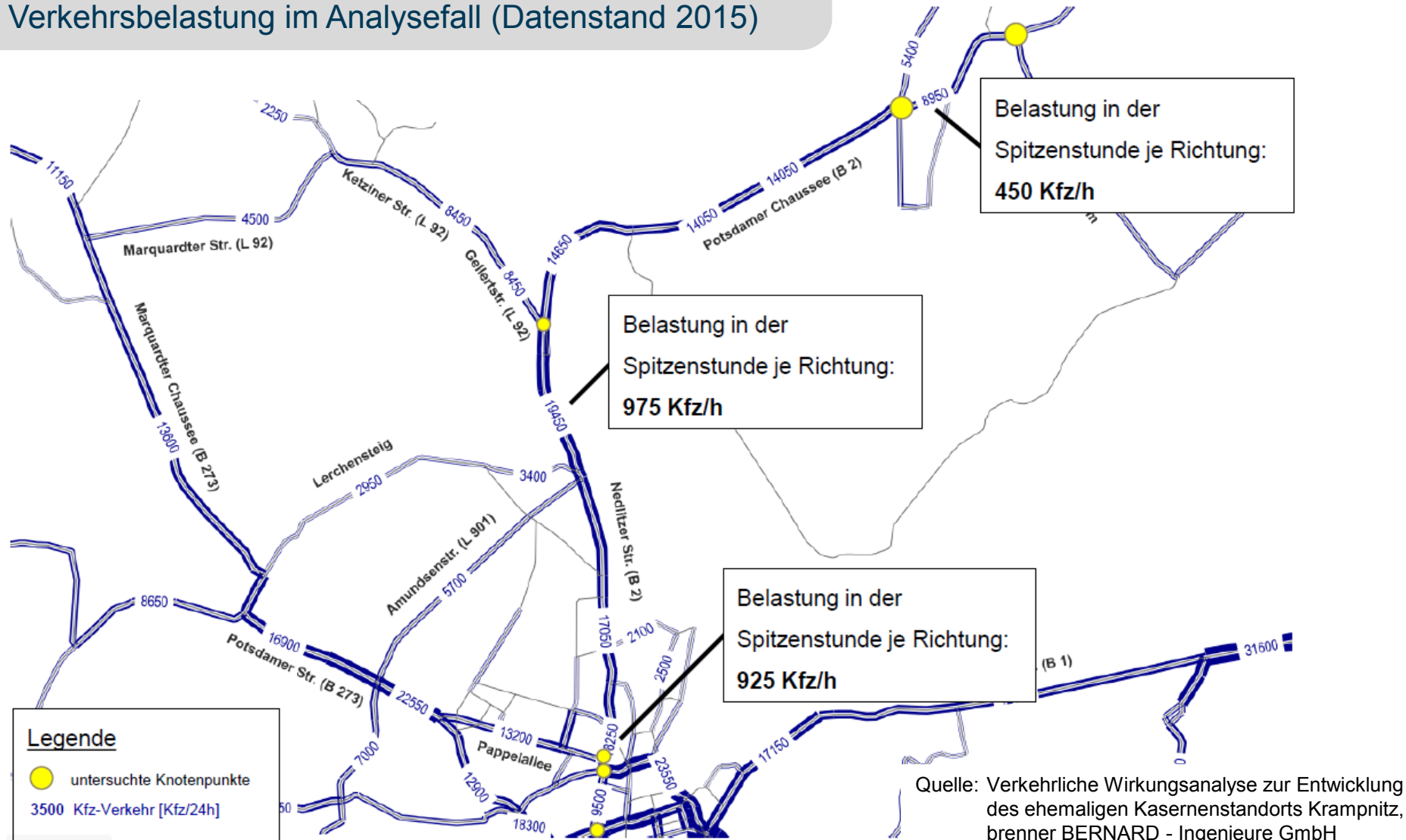
Quelle: Verkehrswirkungsanalyse zur Entwicklung des ehemaligen Kasernenstandorts Krampnitz,
brenner BERNARD - Ingenieure GmbH

Verkehrsentwicklung im Potsdamer Norden



Landeshauptstadt
Potsdam

Verkehrsbelastung im Analysefall (Datenstand 2015)

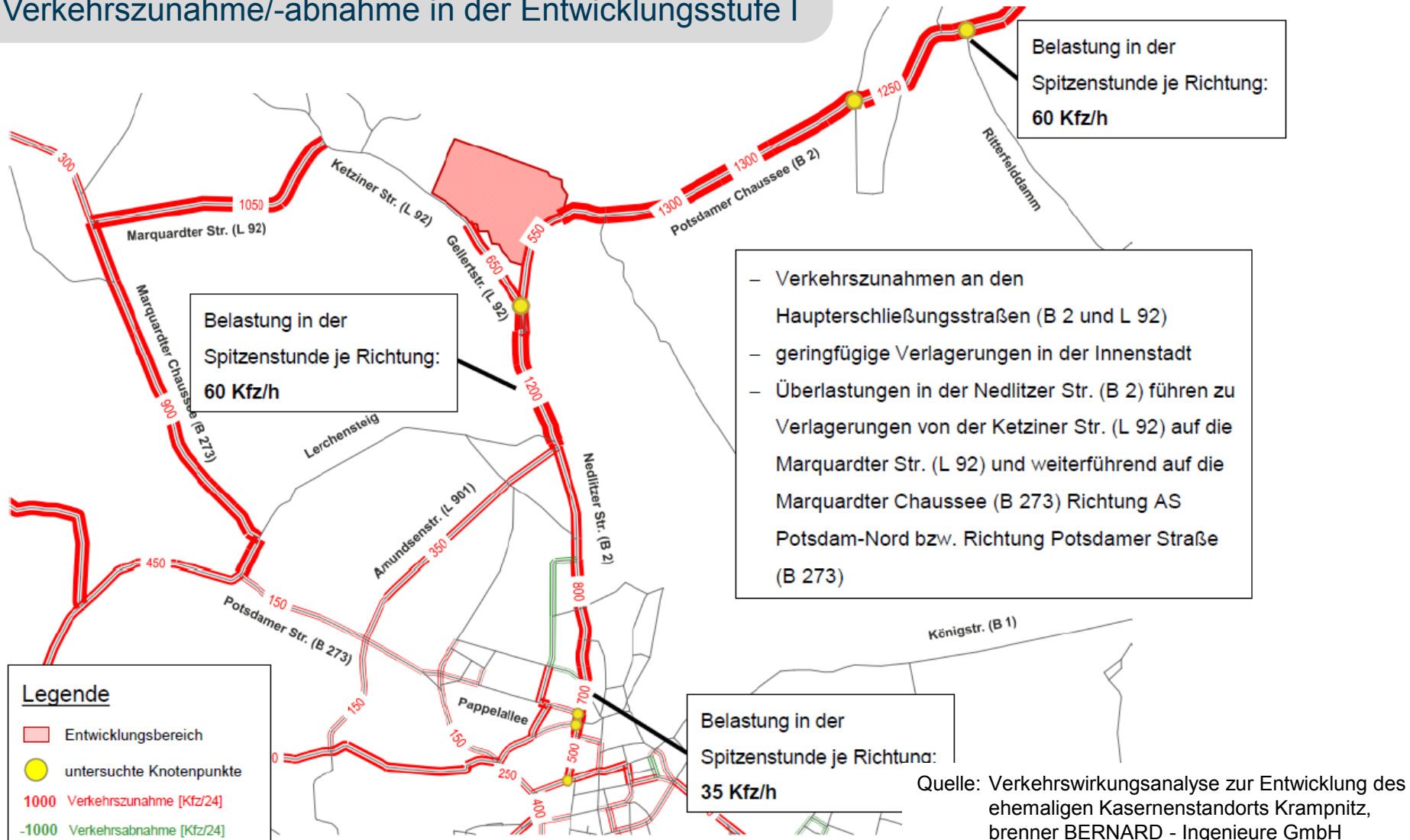


Verkehrsentwicklung im Potsdamer Norden



Landeshauptstadt
Potsdam

Verkehrszunahme/-abnahme in der Entwicklungsstufe I

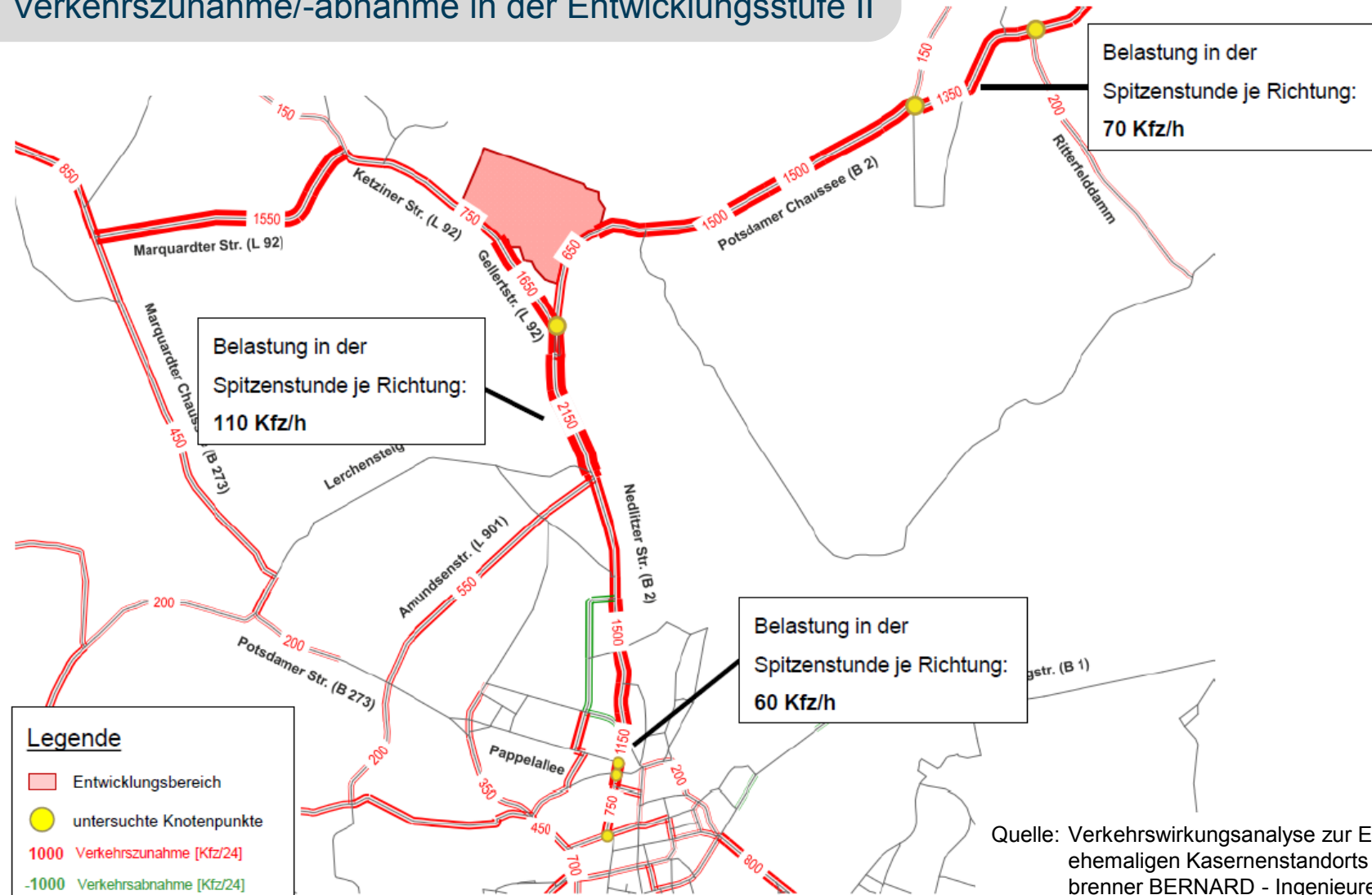


Verkehrsentwicklung im Potsdamer Norden



Landeshauptstadt
Potsdam

Verkehrszunahme/-abnahme in der Entwicklungsstufe II



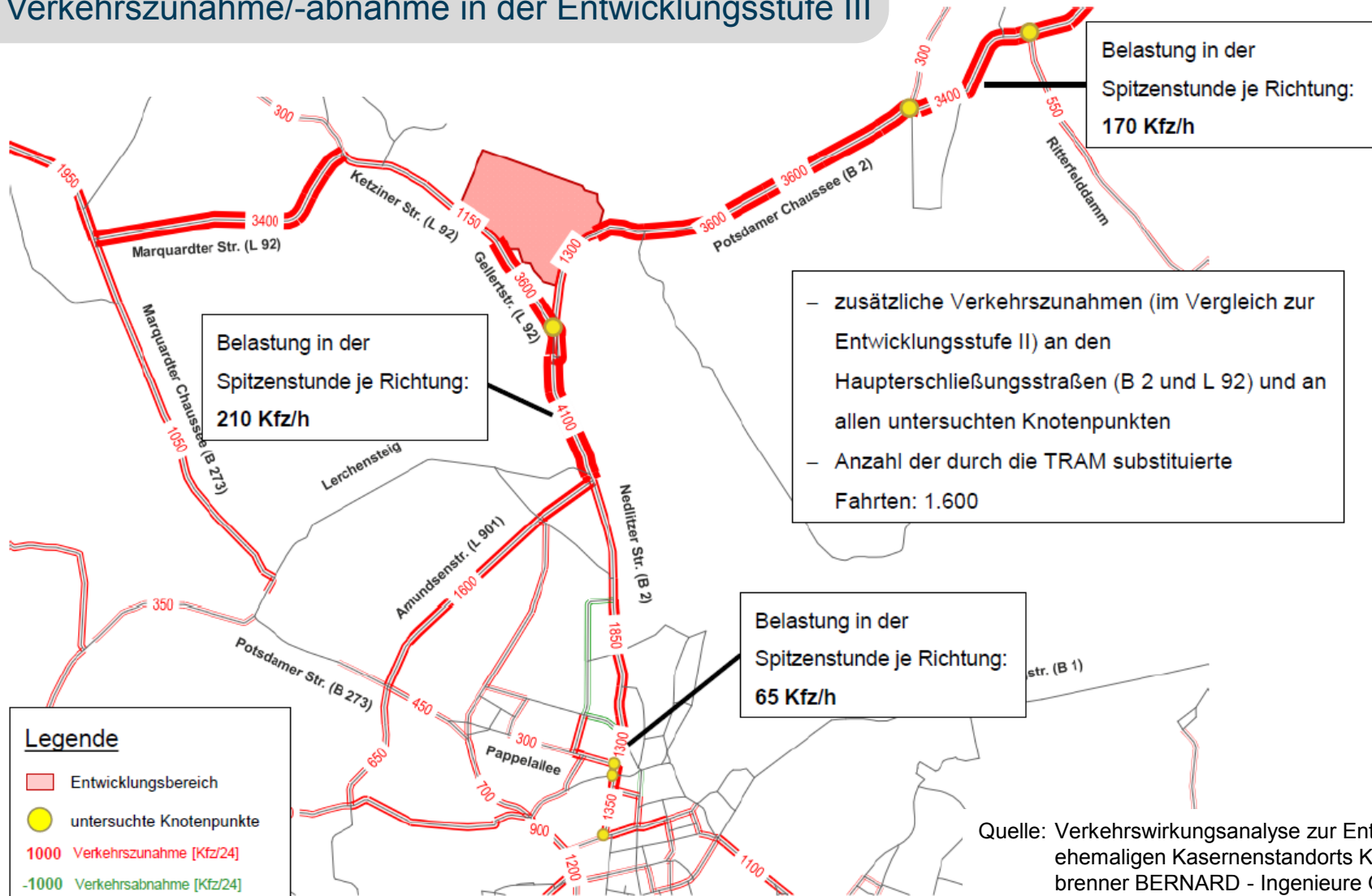
Quelle: Verkehrswirkungsanalyse zur Entwicklung des ehemaligen Kasernenstandorts Krampnitz, brenner BERNARD - Ingenieure GmbH

Verkehrsentwicklung im Potsdamer Norden



Landeshauptstadt
Potsdam

Verkehrszunahme/-abnahme in der Entwicklungsstufe III



Verkehrsentwicklung im Potsdamer Norden



Landeshauptstadt
Potsdam

Kfz-Leistungsfähigkeitsanalyse

QSV	Mittlere Wartezeit t_w	Beschreibung
	KP mit LSA	
A	für Kfz ≤ 20 s	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer sehr kurz.
B	für Kfz ≤ 35 s	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer kurz. Alle während der Sperrzeit auf dem betrachteten Fahrstreifen ankommenden Kraftfahrzeuge können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren.
C	für Kfz ≤ 50 s	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer spürbar. Nahezu alle während der Sperrzeit auf dem betrachteten Fahrstreifen ankommenden Kraftfahrzeuge können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit nur gelegentlich ein Rückstau auf.
D	für Kfz ≤ 70 s	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer beträchtlich. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit häufig ein Rückstau auf.
E	für Kfz > 70 s	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer lang. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit in den meisten Umläufen ein Rückstau auf.
F	- *	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer sehr lang. Auf dem betrachteten Fahrstreifen wird die Kapazität im Kfz-Verkehr überschritten. Der Rückstau wächst stetig. Die Kraftfahrzeuge müssen bis zur Weiterfahrt mehrfach vorrücken.

* Die Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs F ist erst erreicht, wenn die nachgefragte Verkehrsstärke q über der Kapazität C liegt ($q > C$)

Verkehrsentwicklung im Potsdamer Norden



Landeshauptstadt
Potsdam

Kfz-Leistungsfähigkeitsanalyse

Frühspitzenstunde

Knotenpunkt	Gesamt QSV			
	Analysefall	Analyse - Planfall (Entwicklungsstufe (ES))		
		ES I	ES II	ES III
KP Wilhelmstraße / Heerstraße (KP 2133)	D	D	D	E
KP Gatower Straße / Heerstraße (KP 2134)	F	F	F	F
KP Potsdamer Chaussee / Landstraße L 20 (KP 290)	A	A	A	B
KP Potsdamer Chaussee / Ritterfelddamm (KP 297)	B	C	C	E

Nachmittagsspitzenstunde

Knotenpunkt	Gesamt QSV			
	Analysefall	Analyse - Planfall (Entwicklungsstufe (ES))		
		ES I	ES II	ES III
KP Wilhelmstraße / Heerstraße (KP 2133)	F	F	F	F
KP Gatower Straße / Heerstraße (KP 2134)	E	E	E	E
KP Potsdamer Chaussee / Landstraße L 20 (KP 290)	A	B	B	D
KP Potsdamer Chaussee / Ritterfelddamm (KP 297)	E	E	E	F

Quelle: Verkehrswirkungsanalyse zur Entwicklung des ehemaligen Kasernenstandorts Krampnitz,
brenner BERNARD - Ingenieure GmbH

Verkehrsentwicklung im Potsdamer Norden

Kfz-Leistungsfähigkeitsanalyse Krampnitz Ost



Landeshauptstadt
Potsdam

Wartezeit | Spätspitze | KP1 - Zufahrt B2 Ost

Umsetzung einer verkehrsabhängigen Verkehrssteuerung
mit variablen Umlaufzeiten (TU)

Mittlere Wartezeit [s]

120,0
100,0
80,0
60,0
40,0
20,0
0,0

nicht leistungsfähiger Verkehrsablauf

leistungsfähiger Verkehrsablauf

Umlaufzeitvariante

■ TU = 90s ■ TU = 100s ■ TU = 110s ■ TU = 120s

Quelle: Leistungsfähigkeitsanalyse für die Anbindung des
Entwicklungsbereichs Krampnitz an die B2
mittels Verkehrssimulation,
HOFFMANN LEICHTER Ingenieurgesellschaft mbH

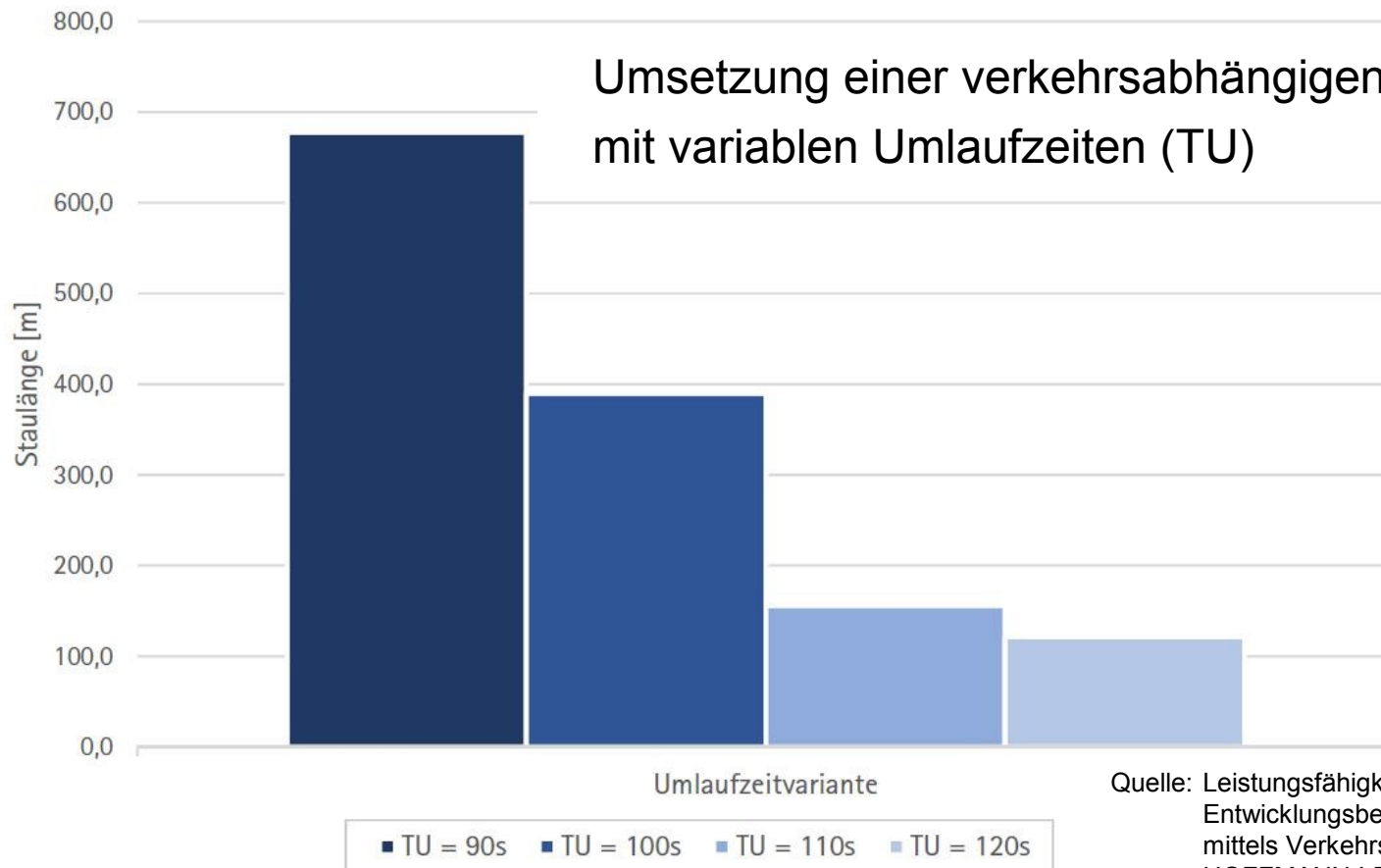
Verkehrsentwicklung im Potsdamer Norden

Kfz-Leistungsfähigkeitsanalyse Krampnitz Ost



Landeshauptstadt
Potsdam

Rückstaulänge | Spätspitze | KP1 - Zufahrt B2 Ost



Quelle: Leistungsfähigkeitsanalyse für die Anbindung des Entwicklungsbereichs Krampnitz an die B2 mittels Verkehrssimulation, HOFFMANN LEICHTER Ingenieurgesellschaft mbH

- Kfz-Verkehrsabwicklung bereits im Bestand hoch belastet
- Für einzelne Knotenpunkte im ländlichen Bereich Umbau möglich
- Verkehrszunahme im Stadtzentrum nur durch Verkehrsverlagerung verträglich abwickelbar
- Verkehrsreduzierende Maßnahmen:
 - Schaffung von Angeboten (Schule, Freizeit etc.)
 - Parallelangebot schaffen
 - Stärkung der Nahmobilität (Fuß- & Radverkehr)
 - Stärkung des Umweltverbundes

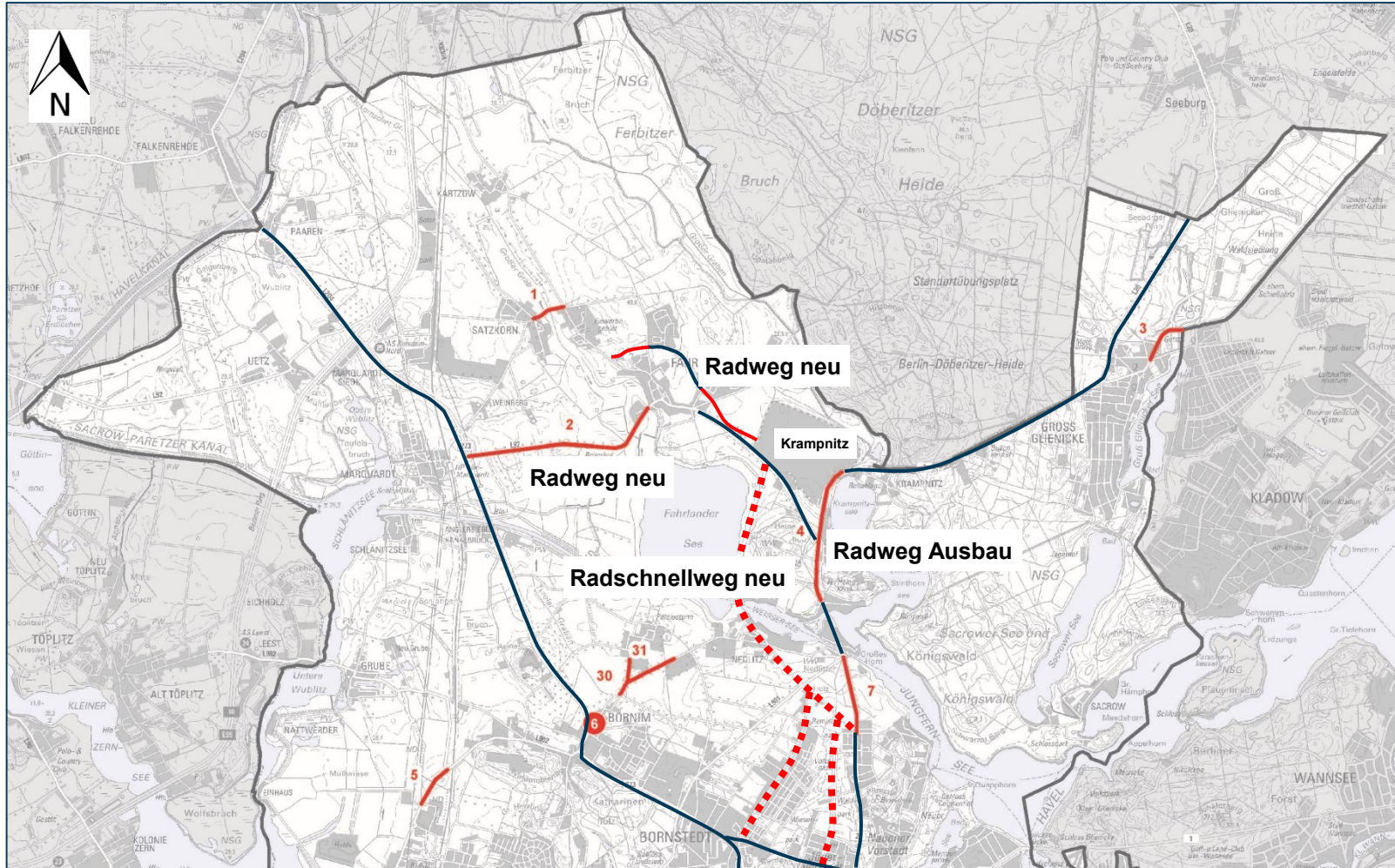
Quelle: Verkehrswirkungsanalyse zur Entwicklung des ehemaligen Kasernenstandorts Krampnitz, brenner BERNARD - Ingenieure GmbH

Verkehrsentwicklung im Potsdamer Norden



Landeshauptstadt
Potsdam

Maßnahmen Radverkehr

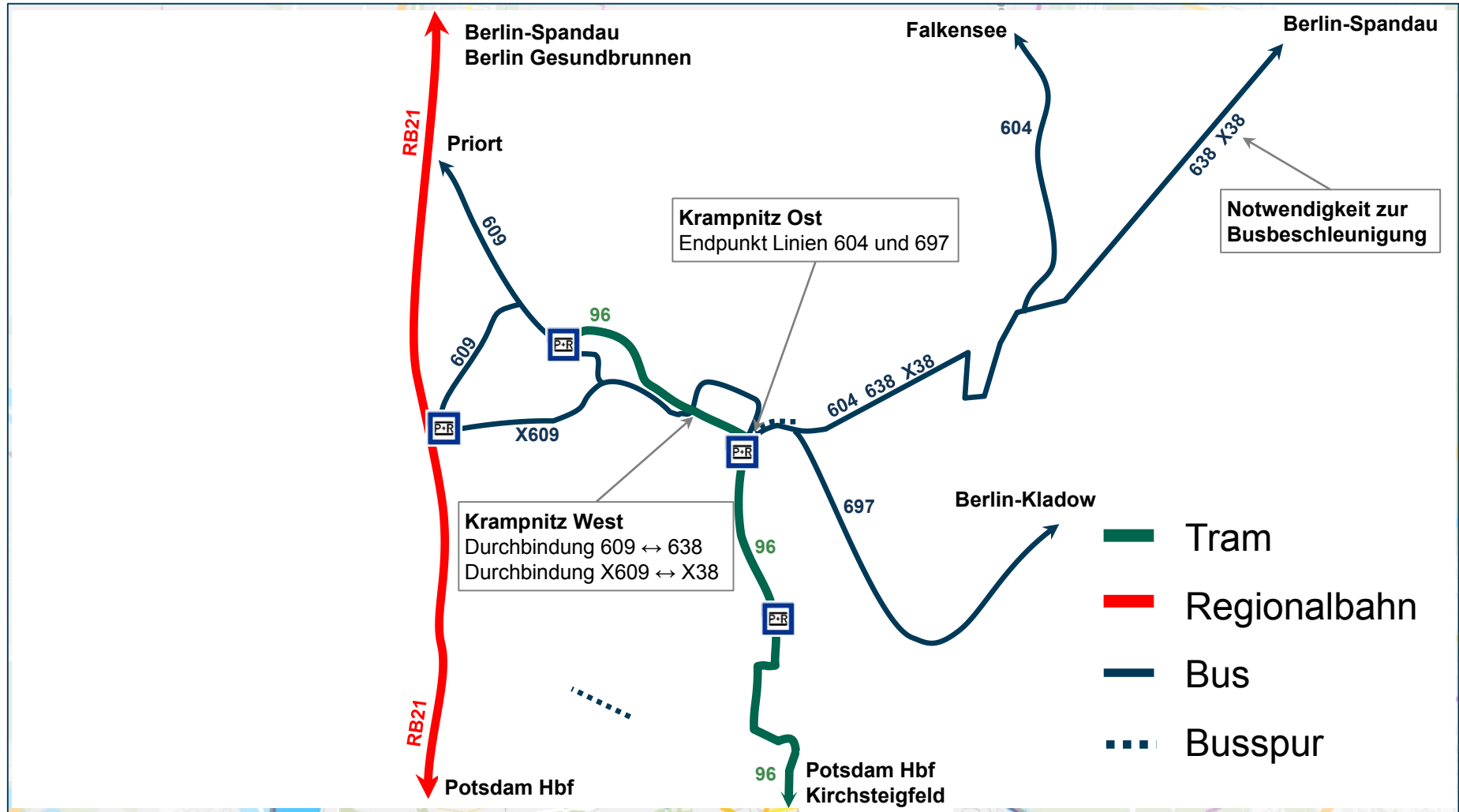


Verkehrsentwicklung im Potsdamer Norden

Maßnahmen ÖPNV



Landeshauptstadt
Potsdam

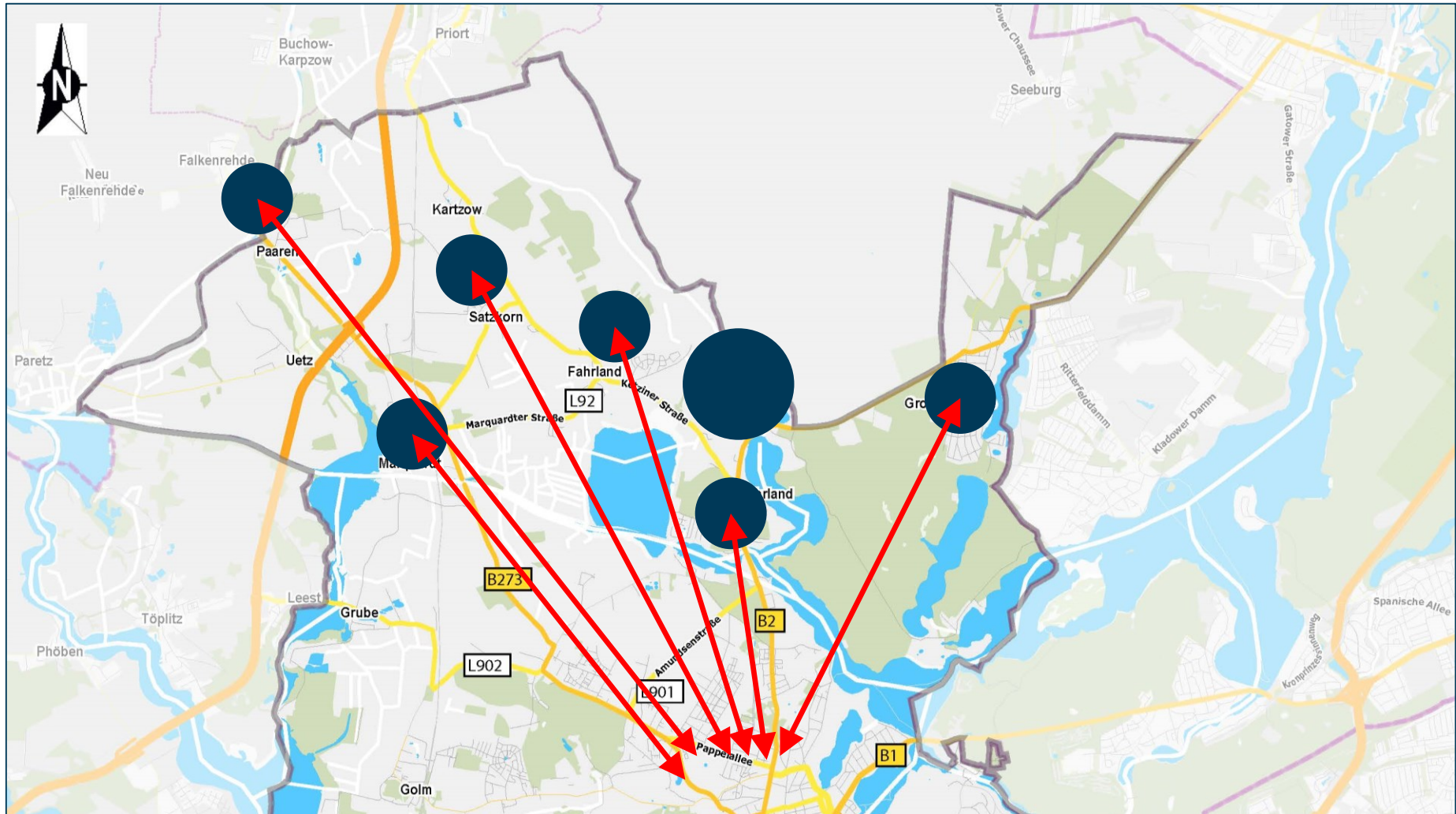


Veränderung von Verkehrsbeziehungen

derzeitige Quell-Ziel-Beziehungen



Landeshauptstadt
Potsdam

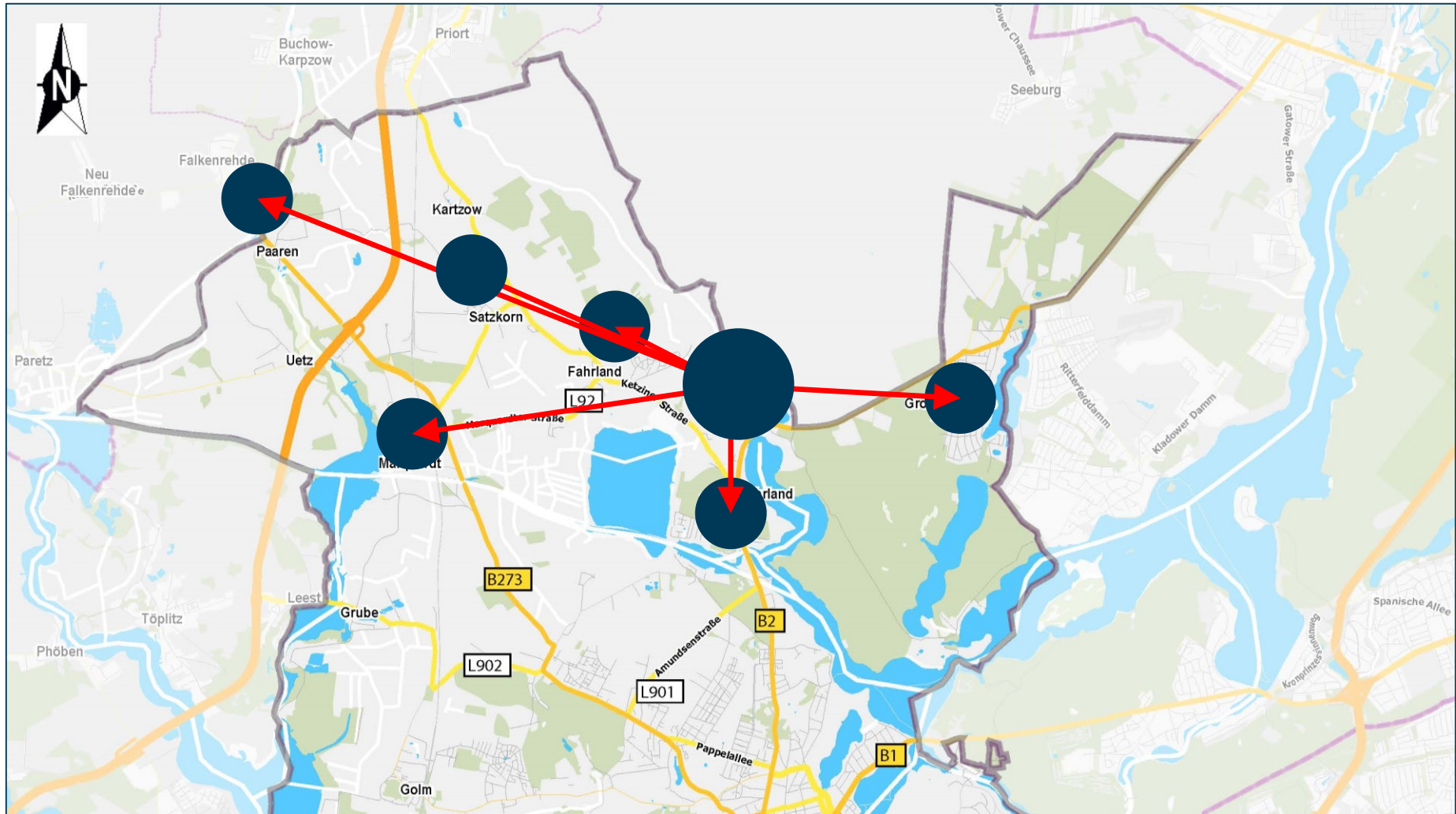


Veränderung von Verkehrsbeziehungen

neue Quell-Ziel-Beziehungen durch Krampnitz



Landeshauptstadt
Potsdam



Verschiedene Effekte bestimmen die Mobilitätsentwicklung im Potsdamer Norden:

- Schrittweise Zunahme des Kfz-Verkehrs durch Entwicklung von Krampnitz
- Krampnitz als neuer Anziehungspunkt und Ziel für den Verkehr

daher notwendig:

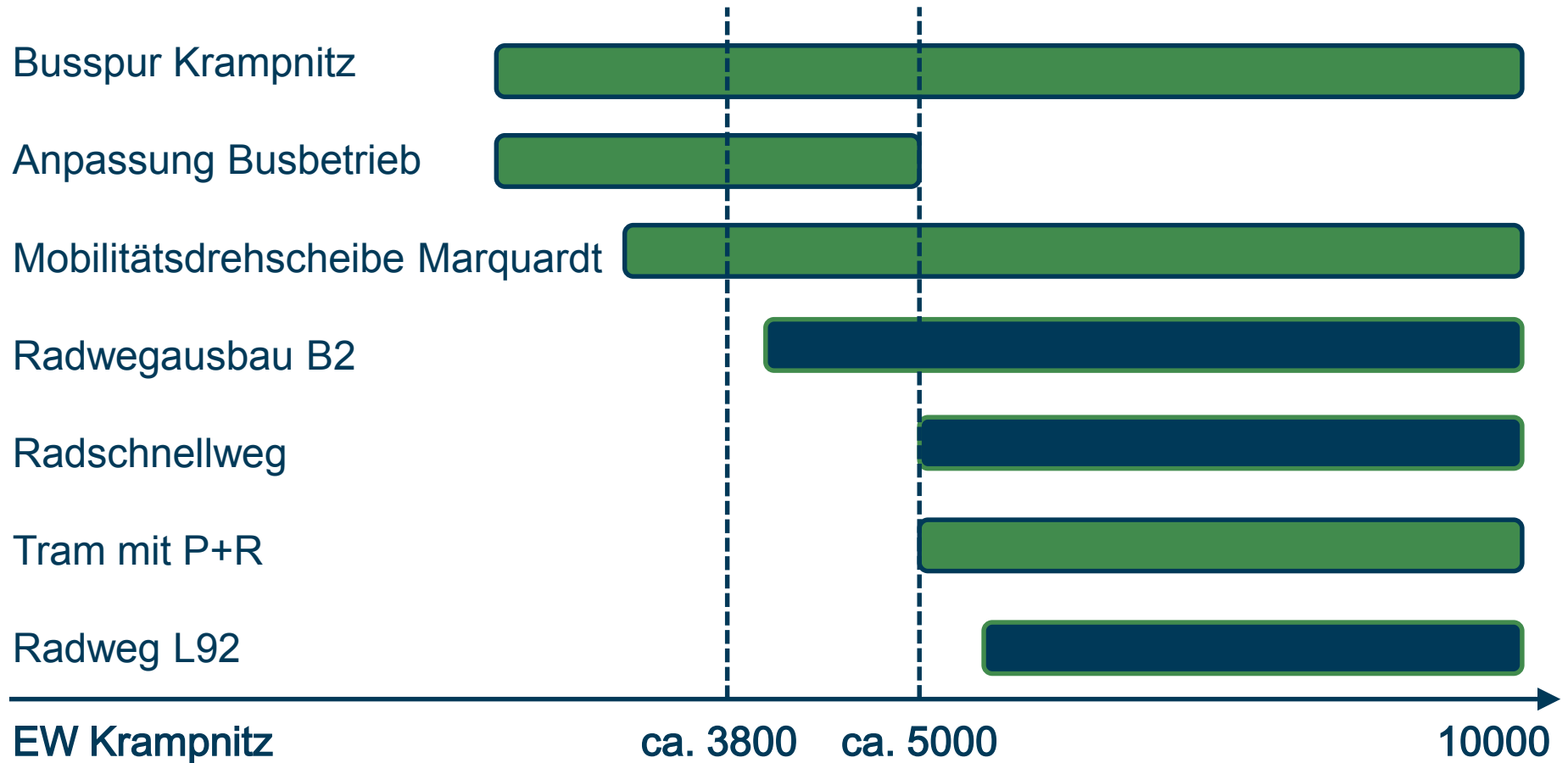
- Reduzierung des bestehenden Kfz-Verkehrs durch Ausbau der Radverkehrsanlagen
- Reduzierung des bestehenden Kfz-Verkehrs durch Ausbau des ÖPNV-Angebots

Maßnahmen - Überblick

ÖPNV und Radverkehr



Landeshauptstadt
Potsdam



**Besser mobil.
Besser leben.**

www.potsdam.de/besser-mobil



**Landeshauptstadt
Potsdam**

Verkehrsentwicklung im Potsdamer Norden

