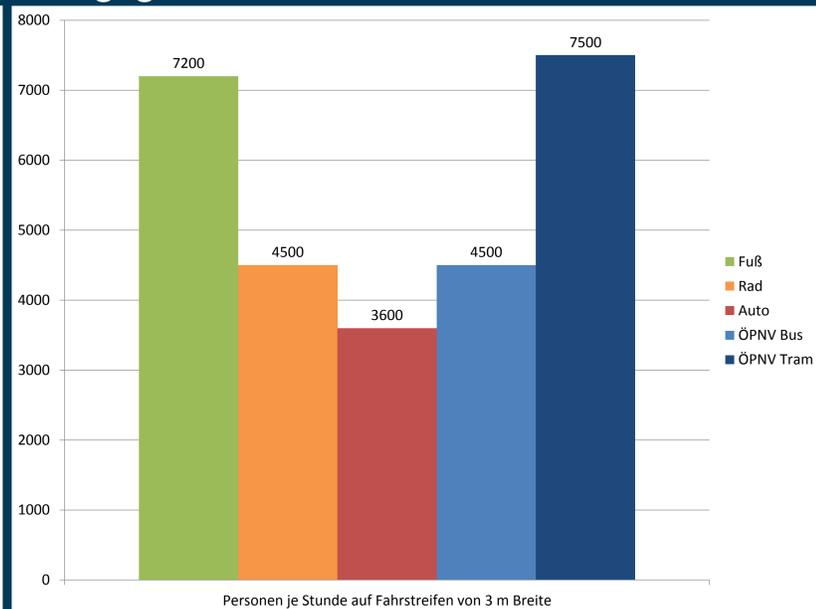
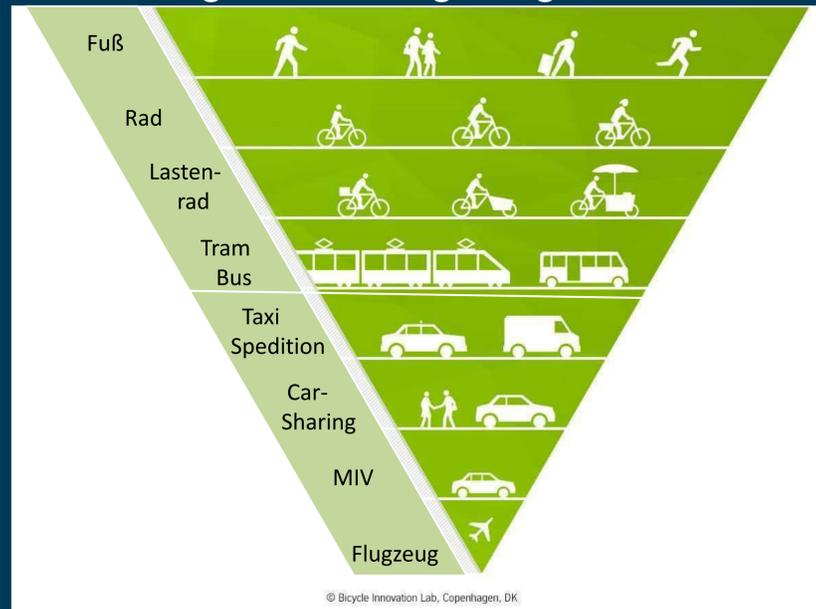


1. Verkehrsforum Potsdam

Die Stadt und der ÖPNV



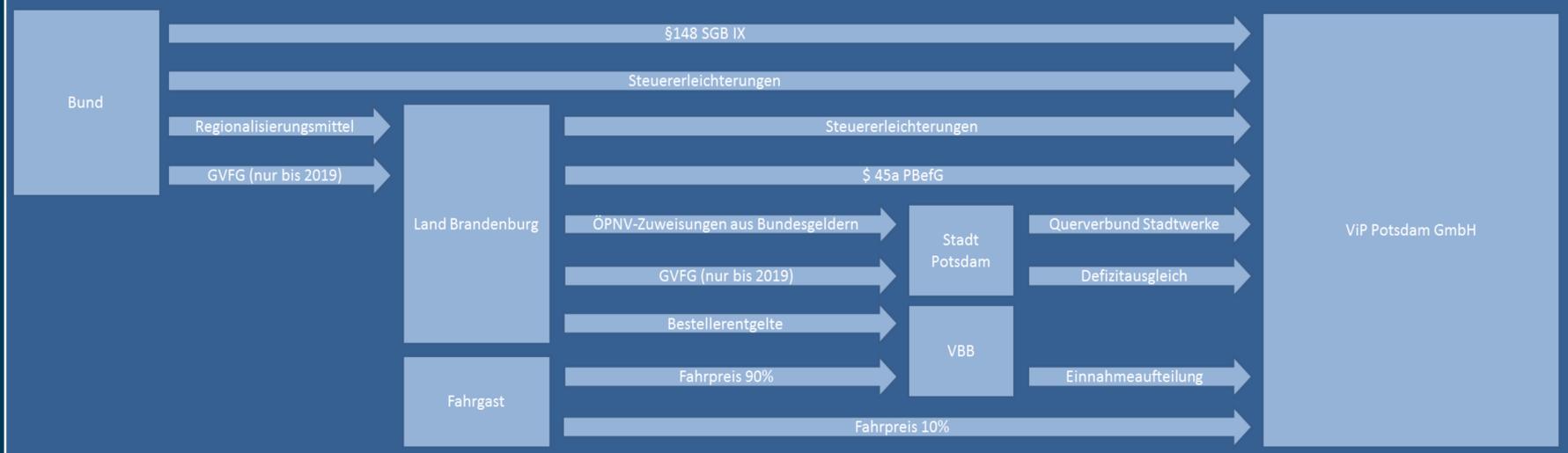
Priorisierung und Leistungsfähigkeit bei 50% Besetzungsgrad



Wichtige Bundesgesetze für Bau, Betrieb und Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs

PBefG	Das „Personenbeförderungsgesetz“ regelt die Beförderung von Personen mit Straßenbahnen und Bussen, sowie die Ausgleichszahlungen für rabattierte Zeitkarten im Ausbildungsverkehr.
BOKraft	Die „Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr“ formuliert Regeln für den Einsatz der Fahrzeuge und des Personals.
BOSTrab	Die „Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen“ schreibt die Randbedingungen für den Bau, Betrieb und Einsatz von Fahrzeugen und Personal fest.
GVFG	Das „Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz“ regelt „Finanzhilfen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden“ für den Bau und Ausbau von Verkehrsinfrastruktur. Die Gelder werden nach einem Schlüssel auf die Länder verteilt. Bislang ist vorgesehen, dass diese Gelder ab 2020 ersatzlos entfallen.
Regionalisierungsmittel	Das „Regionalisierungsgesetz“ regelt die Verteilung von Finanzhilfen für den Betrieb von Nahverkehren. Diese Mittel sind für die kommenden Jahre festgeschrieben.

Finanzierungsquellen des Öffentlichen Personennahverkehrs



Erhebungsdaten im Vergleich	MiD 2008 bundesweit	SrV 2013 stadtwweit	Ziel 2025
Anteil aller Menschen, die täglich unterwegs sind	89%	93%	
Anzahl der Wege pro Person und Tag	3,4	3,5	
Mittlere tägliche Zeit im Verkehr	79 min	82 min	
Mittlere Länge eines Weges	11,8 km	7,5 km	
Mittlere Dauer eines Weges	23,5 min	23,1 min	
Haushalte ohne Pkw	18,0%	23,1%	
Personen je Pkw und Fahrt	1,5	1,3	
Modal Split Basis Wege			
Fuß	23%	29%	34%
Rad	10%	14%	27%
MIV	47%	35%	24%
MIV-Mitfahrer	12%	<1%	
Öffentliche Verkehrsmittel	9%	21%	15%

Fahrgäste sind in Potsdam durchschnittlich 8 min in Straßenbahnen und 12 min in Bussen unterwegs. Dabei legen sie durchschnittlich 3,5 km zurück (2,7 km in Straßenbahnen und 4,9 km in Bussen).

Die Straßenbahnen sind durchschnittlich 21,1 km/h schnell, die Busse der ViP 23,9 km/h.

Die meisten Fahrgäste sind zwischen der nördlichen Innenstadt und dem Hauptbahnhof unterwegs.

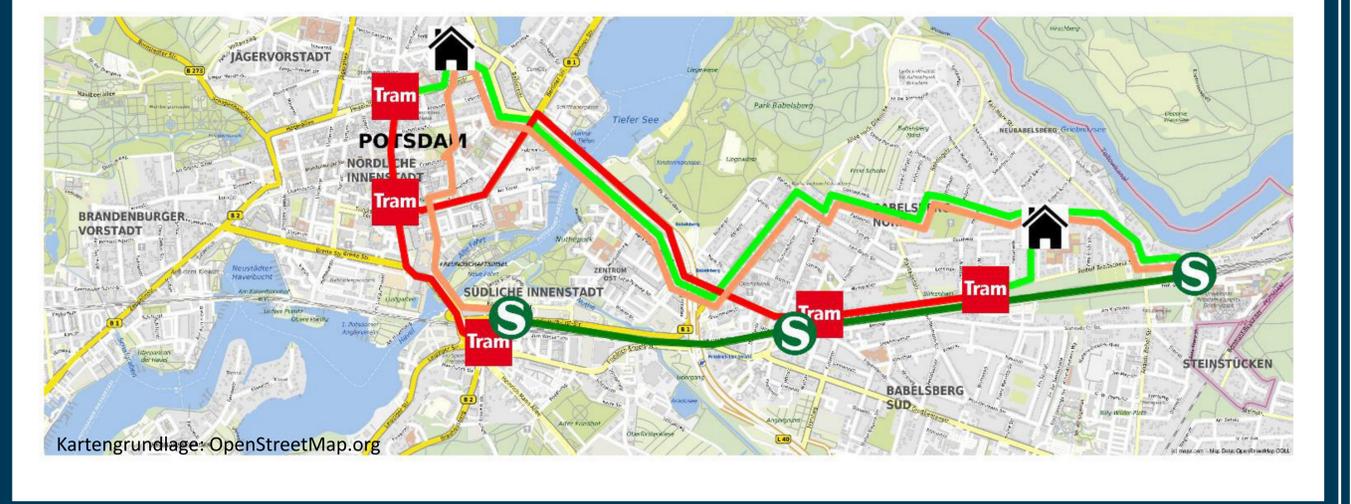
Quelle: ViP

Flächenverbrauch MIV und Straßenbahn bei gleicher Kapazität



Multimodale Wegeketten

Welcher Weg ist der schnellste? Und welches Verkehrsmittel ist das beste? Selten gibt es darauf eine eindeutige Antwort. Viel mehr ist es so, dass die Antwort abhängig davon ist, was der Zweck des Weges ist und zu welcher Tages- und Jahreszeit er bewältigt werden soll. Die Kombination der Verkehrsmittel, also sogenannte „multimodale Wegeketten“ eröffnet dabei viele Möglichkeiten. Nehmen Sie sich einen Augenblick Zeit und probieren Sie, für den untenstehenden Fall die schnellste Route zu finden. Berücksichtigen Sie dabei Witterung, Tageszeit und eventuelle Umsteigezeiten.



1. Verkehrsforum Potsdam

**Besser mobil.
Besser leben.**



Planungshorizonte der Verkehrsentwicklung

Rückblick	Operative Planung	Strategische Planung	Perspektivische Planung
Heute -3 Jahre	Heute +5 Jahre Ziel: Priorisierung Umweltverbund	Heute +15 Jahre Ziel: CO ₂ -neutraler Nahverkehr	Heute +30 Jahre Ziel: CO ₂ -neutrale Mobilität
Planungsinstrumente <ul style="list-style-type: none"> • Städtischer Haushalt • Nahverkehrsplan (xx-xx) 	Planungsinstrumente: <ul style="list-style-type: none"> • Städtischer Haushalt • Bürgerhaushalt • Nahverkehrsplan • Lärmaktionsplan • Luftreinhalteplan 	Planungsinstrumente <ul style="list-style-type: none"> • Stadtentwicklungskonzept Verkehr • Landesentwicklungsplan • Verkehrsverträge 	Planungsinstrumente <ul style="list-style-type: none"> • Klimaschutzplan 2050



50-Mio.-Paket



Inbetriebnahme einer neuen Straßenbahnstrecke





Aus dem Leitbild der Landeshauptstadt Potsdam

Die wachsende Stadt I

Potsdam ist eine Stadt, in der die Menschen vielfältig, umweltfreundlich und vernetzt mobil sein können.

Damit auch unter den Bedingungen städtischen Wachstums die Mobilität gesichert ist, werden die vorhandenen Verkehrssysteme schrittweise verbessert. Dabei wird die Tatsache respektiert, dass die Wahl des Verkehrsmittels auch von der persönlichen Lebenssituation abhängt. Eine vielfältige Stadt wie Potsdam bietet Raum für alle Mobilitätsbedürfnisse und Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer. Moderne Informationssysteme und -technologien unterstützen diese Entwicklung. Eine wachsende Stadt und der Klimawandel erfordern eine umweltfreundliche Mobilität. Daher gelten in Potsdam ein attraktiver öffentlicher Personennahverkehr sowie der Fuß- und Radverkehr als wesentliche Säulen des gesamtstädtischen Verkehrs. Zur Erhöhung des Anteils umweltfreundlicher Verkehrsmittel stellt die Stadt durch ein breites Angebot im öffentlichen Personennahverkehr und gut ausgebaute Fuß- und Radwegenetze Alternativen zum motorisierten Individualverkehr zur Verfügung.

Die wachsende Stadt II

Potsdam setzt sich für eine Verkehrsinfrastruktur ein, die regionale, nationale, internationale Vernetzung ermöglicht.

Potsdam ist eng mit seinen Nachbargemeinden verbunden und gleichzeitig eine Stadt, die Jahr für Jahr viele Besucher aus dem Ausland empfängt. Die Potsdamerinnen und Potsdamer zeichnen sich durch Weltoffenheit aus, die wissenschaftlichen Einrichtungen der Landeshauptstadt sind von globalem Rang. Die Stadt setzt sich daher für eine gute regionale Verkehrsinfrastruktur und eine dem Stellenwert der Landeshauptstadt Potsdam entsprechende Anbindung ein.



Bildquelle: Urbanizers

Die lebendige Stadt

Potsdam ist eine ökologische Stadt, die sich für Nachhaltigkeit, Klima- und Umweltschutz engagiert.

Potsdam ist eine weltzugewandte Stadt, in der alle ihren Anteil an der Verantwortung für die Welt übernehmen. Der Schutz von Klima und Umwelt sind wichtige Aufgaben der jetzigen und kommenden Generationen. Die Landeshauptstadt Potsdam verfolgt eine Umweltpolitik der Nachhaltigkeit.

Die produktive Stadt

Potsdam bekennt sich zu einer starken öffentlichen Daseinsvorsorge.

Gut geführte kommunale Unternehmen in den Bereichen Wohnen, Verkehr, Ver- und Entsorgung, Gesundheit und Kultur leisten einen wesentlichen Beitrag zur Entwicklung der Stadt. Die Daseinsvorsorge ist durch das Zusammenwirken dieser und vieler weiterer privater Partner gesichert.

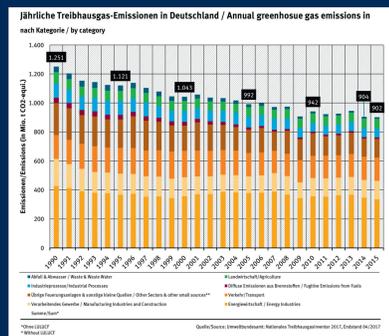
1. Verkehrsforum Potsdam

Verkehr, Umwelt & Lebensqualität

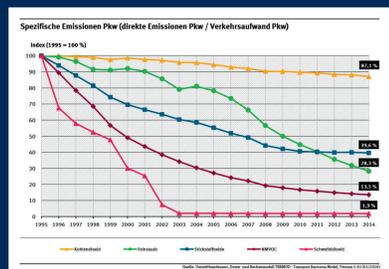


Wie wollen wir in Städten leben?

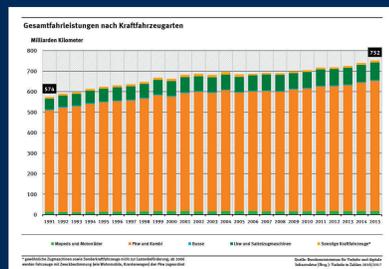
Schadet Verkehr der Umwelt?



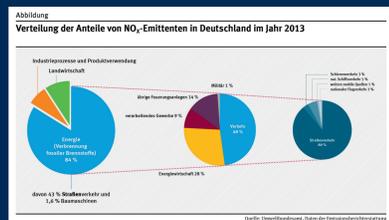
Verkehr verursacht eine Vielzahl von Emissionen. Insbesondere der Autoverkehr ist für eine erhebliche Luft- und Lärmbelastung verantwortlich.



Straßenverkehr ist für rund einen Sechstel der gesamten CO2-Belastung verantwortlich.

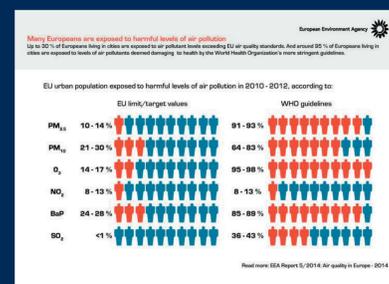


In den letzten 20 Jahren haben zwar die Emissionen pro Fahrzeug abgenommen. Dieser Fortschritt wird jedoch durch das höhere Verkehrsaufkommen zu nichte gemacht.



Insbesondere in dicht besiedelten Regionen schlägt die verkehrsbedingte Lärmbelastung auf das Wohlbefinden der Bevölkerung.

Die Folgen

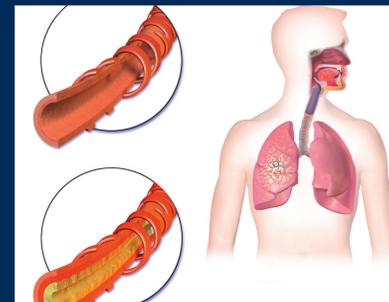


Sowohl die von der Europäischen Union, als auch die von der WHO festgesetzten Grenzwerte für Abgas- und Feinstaubbelastung werden in Städten regelmäßig überschritten.

Unmittelbar sichtbar sind die Verkehrsfolgen als Smog.



Die versteckten Folgen sind jedoch deutlich gravierender. Das Klima der Erde leidet unter den massiven verkehrsbedingten Emissionen. Zunehmende Extremwetterlagen stellen ein Risiko für Städte dar.



Auch die Bewohner leiden darunter. Die Abgase sind eine starke Belastung für die Atemwege.

Neue Lebensqualität in der Zukunft



Durch die Verringerung des Straßenverkehrsaufkommens verringert sich auch die dadurch verursachte Umweltbelastung.



Eine veränderte Mobilität bedeutet bessere Luft, weniger Lärm und mehr Platz für alle.



Die Gesundheit der Bevölkerung profitiert durch den Verzicht aufs Auto. Dank der besseren Luftqualität und einer aktiveren Fortbewegung.



Eine veränderte Mobilität bedeutet auch mehr Freiraum. Der Straßenraum kann umgestaltet und für andere Zwecke als Autoverkehr benutzt werden.

1. Verkehrsforum Potsdam

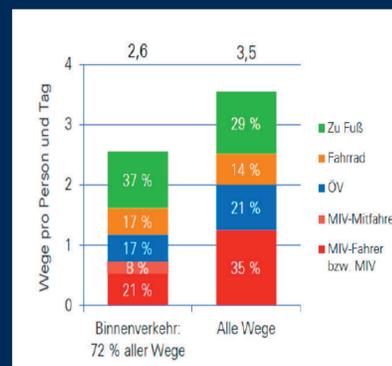
Die Zukunft des Verkehrs

Besser mobil.
Besser leben.



Innovative Mobilitätssysteme erfordern das Zusammenwachsen von Straßenraum, Verkehrstechnik, digitalen Services und Energietechnik

Multi-Modalität



Jede Person legt pro Tag durchschnittlich drei Wege zurück.

Die Verkehrsmittelwahl ist jedoch je nach Präferenz, Wegezweck und Ziel unterschiedlich.

Ziel ist die zukünftige Mobilität so zu gestalten, dass sich der Modal Split, also die Verkehrsmittelwahl, zugunsten des Umweltverbundes verschiebt.



Dazu sollen die umweltfreundlichen Verkehrsmittel so verknüpft werden, dass ein nahtloser Übergang zwischen Verkehrsmitteln möglich wird.



Im MIV soll der Besetzungsgrad erhöht werden. Über neue Medien werden Mitfahrer vermittelt.

E-Mobilität & Autonomes Fahren



Emissionsfreie Fahrzeuge wie beispielsweise Elektroautos ersetzen Verbrennungsmotoren.

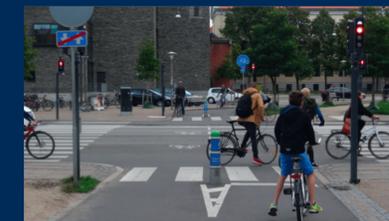


Sowohl im Individual-, als auch im öffentlichen Verkehr werden immer mehr Fahrzeuge autonom unterwegs sein.

Radverkehr



Das Fahrrad ist ein überaus flexibles, ökologisches und preiswertes Verkehrsmittel.



Fahrradfahrer brauchen Raum: attraktive, sichere Radwege und Abstellmöglichkeiten sind wichtige Voraussetzungen.

Sharing & Apps



Bei Bedarf ein Fahrrad, Auto oder Scooter fahren ohne die Fahrzeuge zu besitzen, dank Sharing.



Durch Apps erkennt man welche Fahrzeuge sich in der Nähe befinden und kann seinen Weg spontan planen.

Visionen



Wandel erfordert neue Denkansätze und den Mut Visionen umzusetzen.



Rolltreppen und Aufzüge, Seilbahnen oder Tunnelbusse bieten neue Möglichkeiten für einen attraktiven ÖPNV in städtischen Räumen.