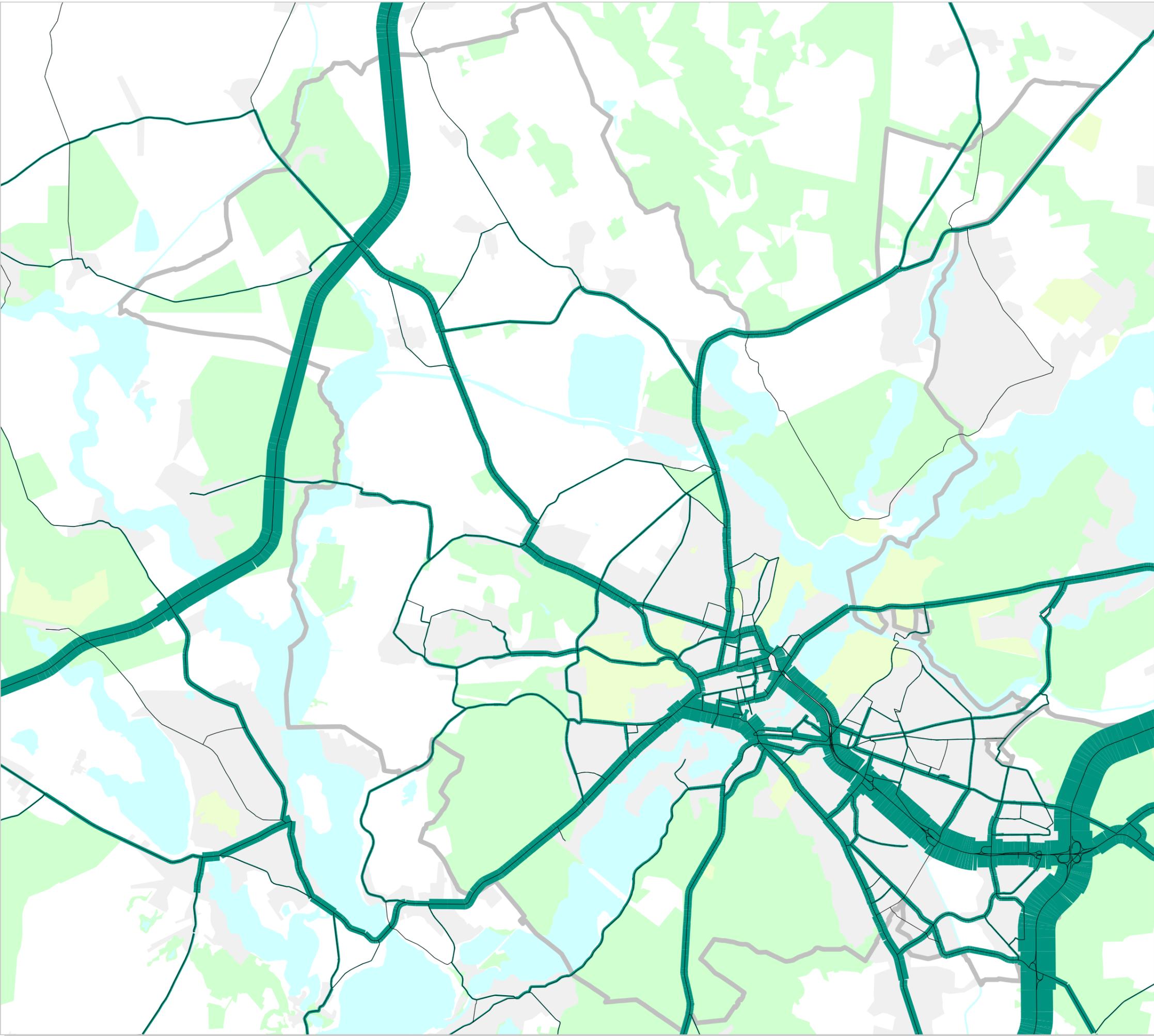


Kartenanhang Teil 2 (Karten 19 - 38)



Stadtentwicklungskonzept Verkehr für die Landeshauptstadt Potsdam

Stand Dezember 2011



Stadtentwicklungskonzept
Verkehr für die
Landeshauptstadt Potsdam

Kfz-Verkehrsbelastung im
Hauptverkehrsstraßennetz
2025
- Basisszenario -

Anzahl Kfz an einem durch-
schnittlichen Werktag [DTVw]



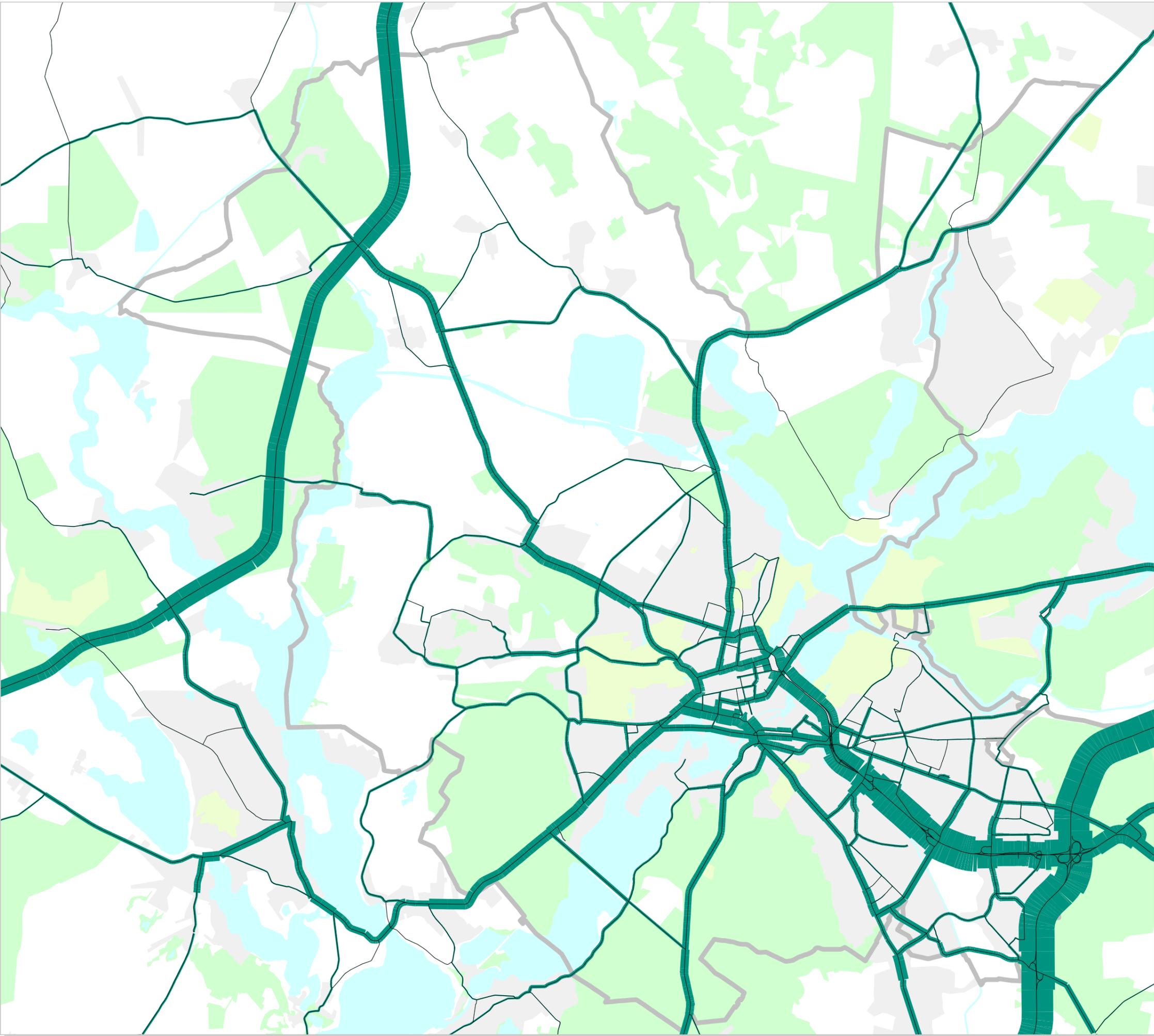
 Stadtgrenze Potsdam

Grundlagen:
- VMZ-Netz
- VISUM-Netzmodell 2025, VMZ

Bearbeitungsstand: Dezember 2011

P:\VEP_LRP-Potsdam_A10305_AKZ10147\Bearbeitung\mi\DTVw25_SzB.WOR - bk





Stadtentwicklungskonzept
Verkehr für die
Landeshauptstadt Potsdam

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

Anzahl Kfz an einem durch-
schnittlichen Werktag [DTVw]



 Stadtgrenze Potsdam

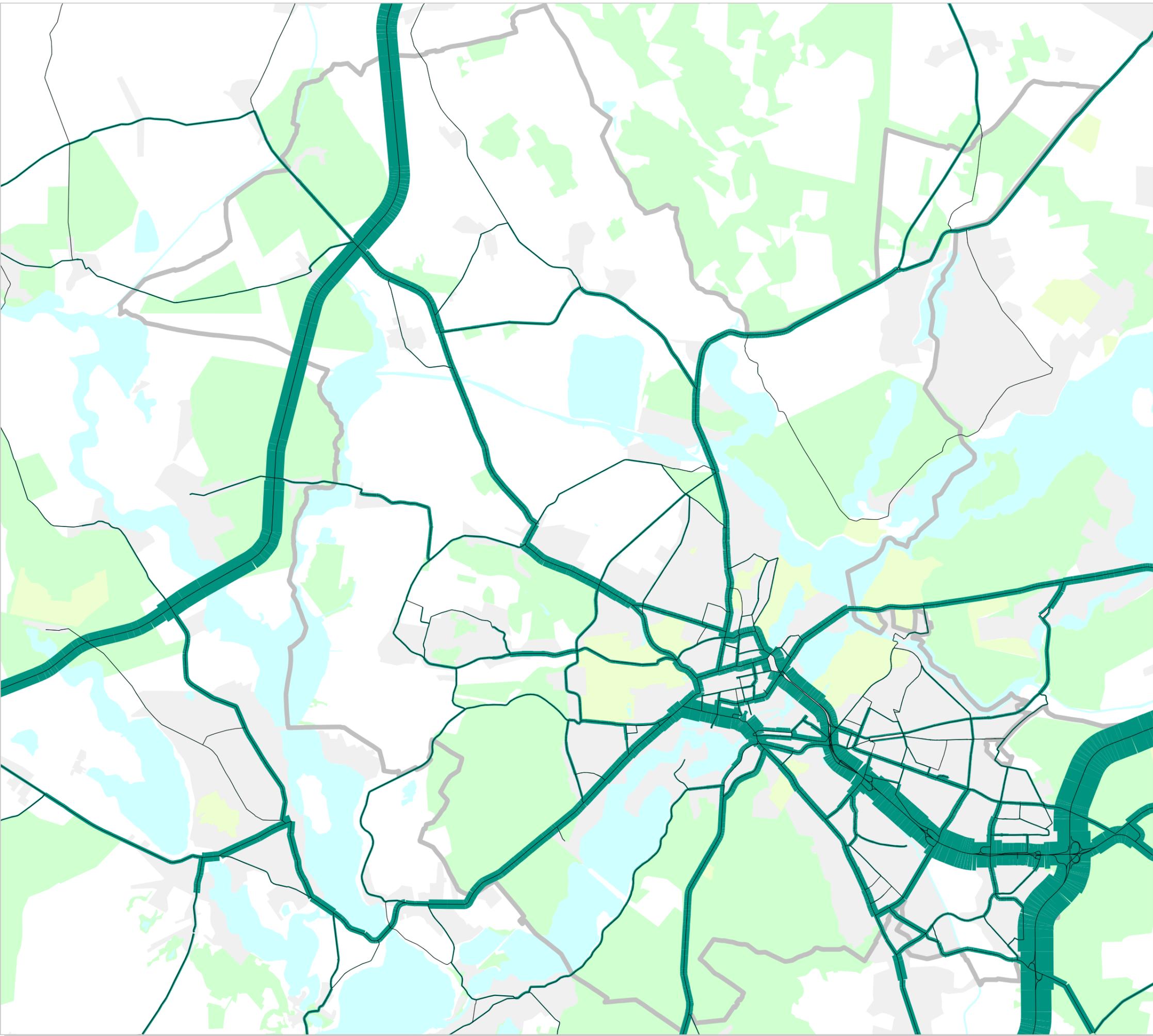
Grundlagen:
- VMZ-Netz
- VISUM-Netzmodell 2025, VMZ

Bearbeitungsstand: Dezember 2011

P:\VEP_LRP-Potsdam_A10305_AKZ10147\Bearbeitung\mi\DTVw25_SzU.WOR - bk



LK Argus
Berlin · Hamburg · Kassel



Stadtentwicklungskonzept
Verkehr für die
Landeshauptstadt Potsdam

Kfz-Verkehrsbelastung im
Hauptverkehrsstraßennetz
2025 - Szenario
Nachhaltige Mobilität -

Anzahl Kfz an einem durch-
schnittlichen Werktag [DTVw]



 Stadtgrenze Potsdam

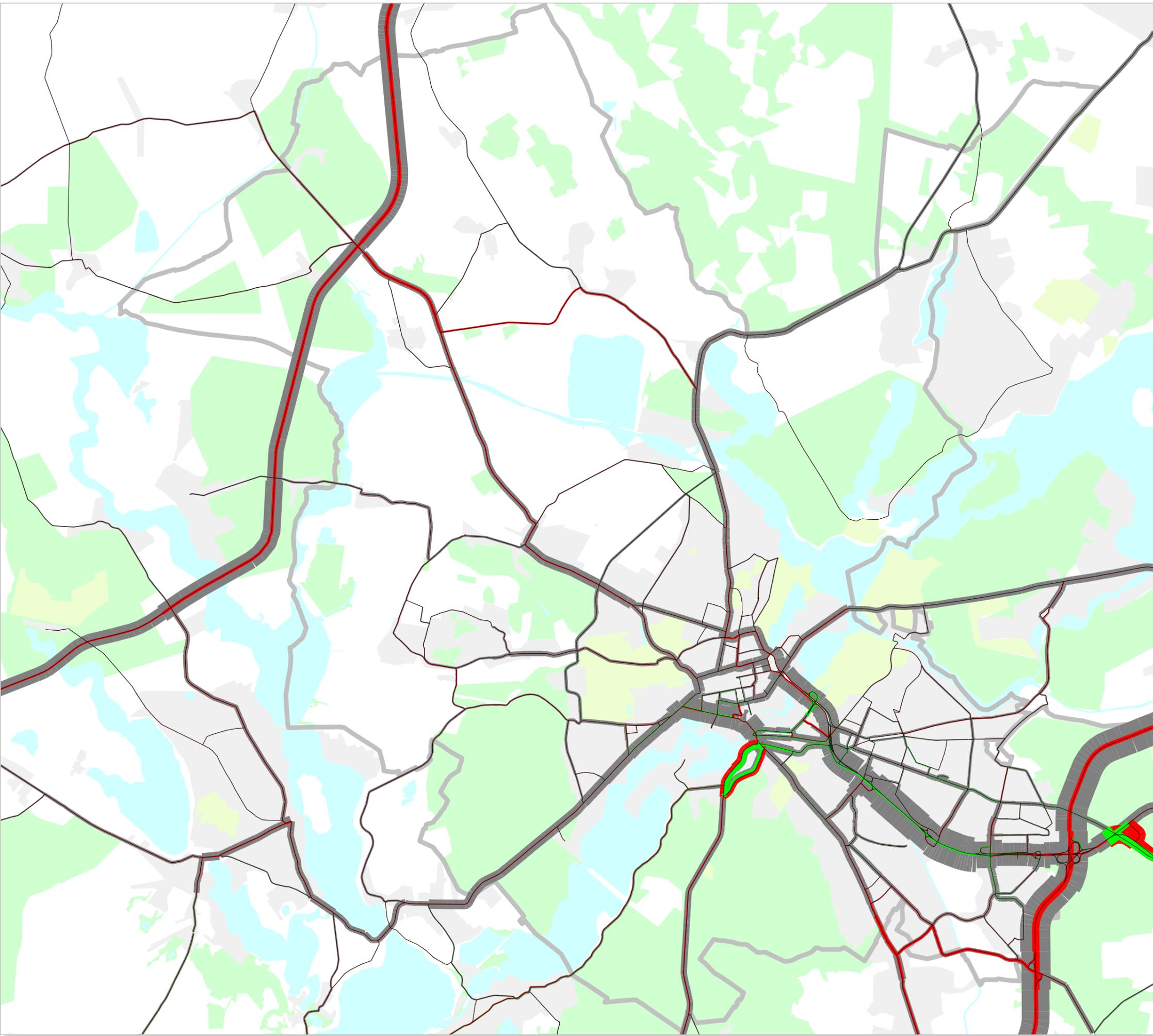
Grundlagen:
- VMZ-Netz
- VISUM-Netzmodell 2025, VMZ

Bearbeitungsstand: Dezember 2011

P:\VEP_LRP-Potsdam_A10305_AKZ10147\Bearbeitung\m\DTVw25_SzZ.WOR - bk



LK Argus
Berlin · Hamburg · Kassel



Stadtentwicklungskonzept
Verkehr für die
Landeshauptstadt Potsdam

Änderung der Kfz-Belastung
im Hauptverkehrsstraßennetz
Basisszenario 2025
gegenüber 2010

Anzahl Kfz an einem durch-
schnittlichen Werktag [DTVw]



-  Kfz-Belastung 2010
-  Zunahme Basisszenario gegenüber Umlegung 2010
-  Abnahme Basisszenario gegenüber Umlegung 2010

 Stadtgrenze Potsdam

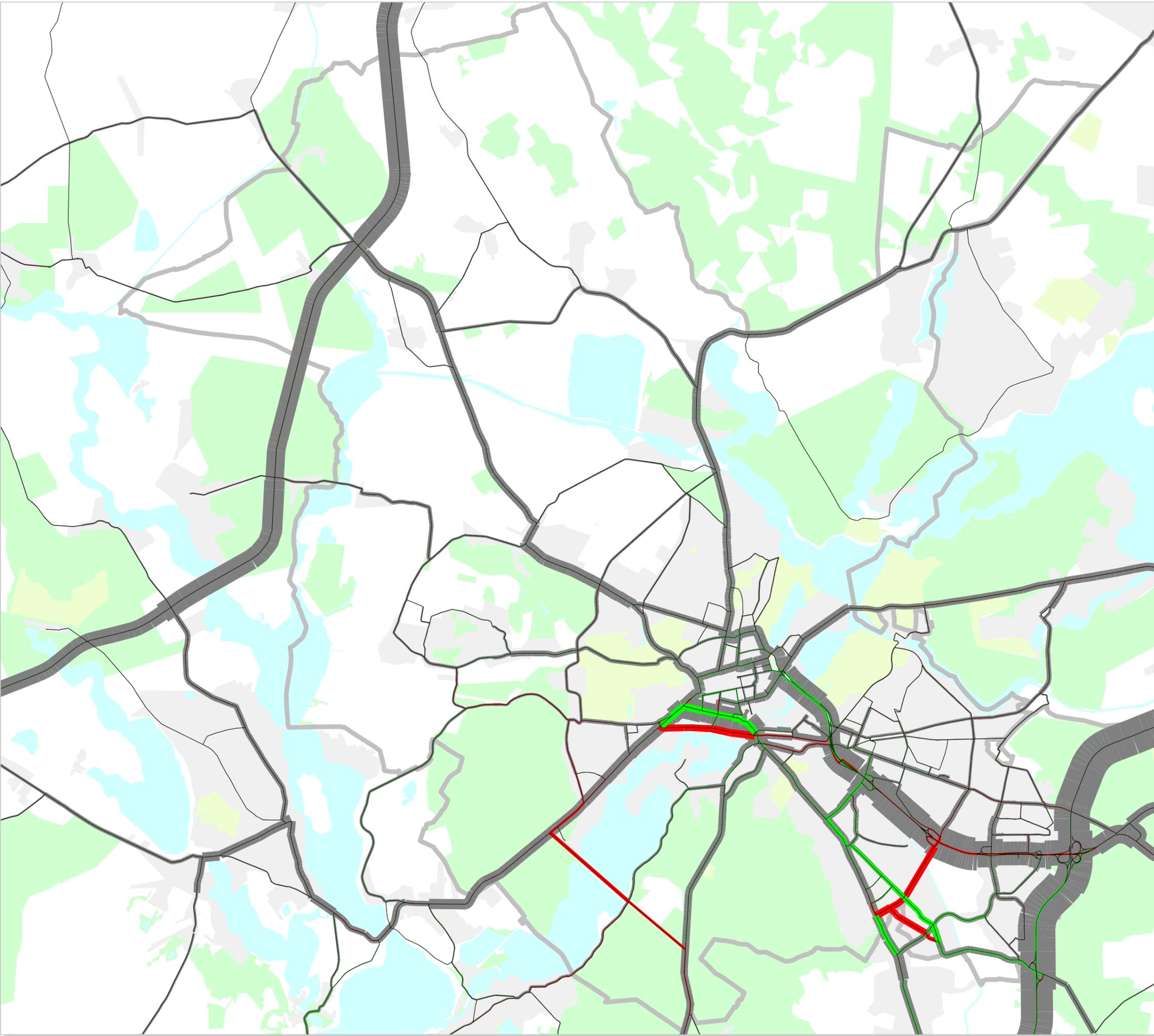
Grundlagen:
- VMZ-Netz
- VISUM-Netzmodell 2010, VMZ
- VISUM-Netzmodell 2025, VMZ

Bearbeitungsstand: Dezember 2011

P:\VEP_LRP-Potsdam.A10305.AKZ10147\Bearbeitung\m\di_VIS_DTVw10_SzB.WOR - bk



LK Argus
Berlin · Hamburg · Kassel



**Stadtentwicklungskonzept
Verkehr für die
Landeshauptstadt Potsdam**

**Änderung der Kfz-Belastung
im Hauptverkehrsstraßennetz
2025 - Szenario Fort-
schreibung VEP 2001
gegenüber Basisszenario -**

**Anzahl Kfz an einem durch-
schnittlichen Werktag [DTVw]**



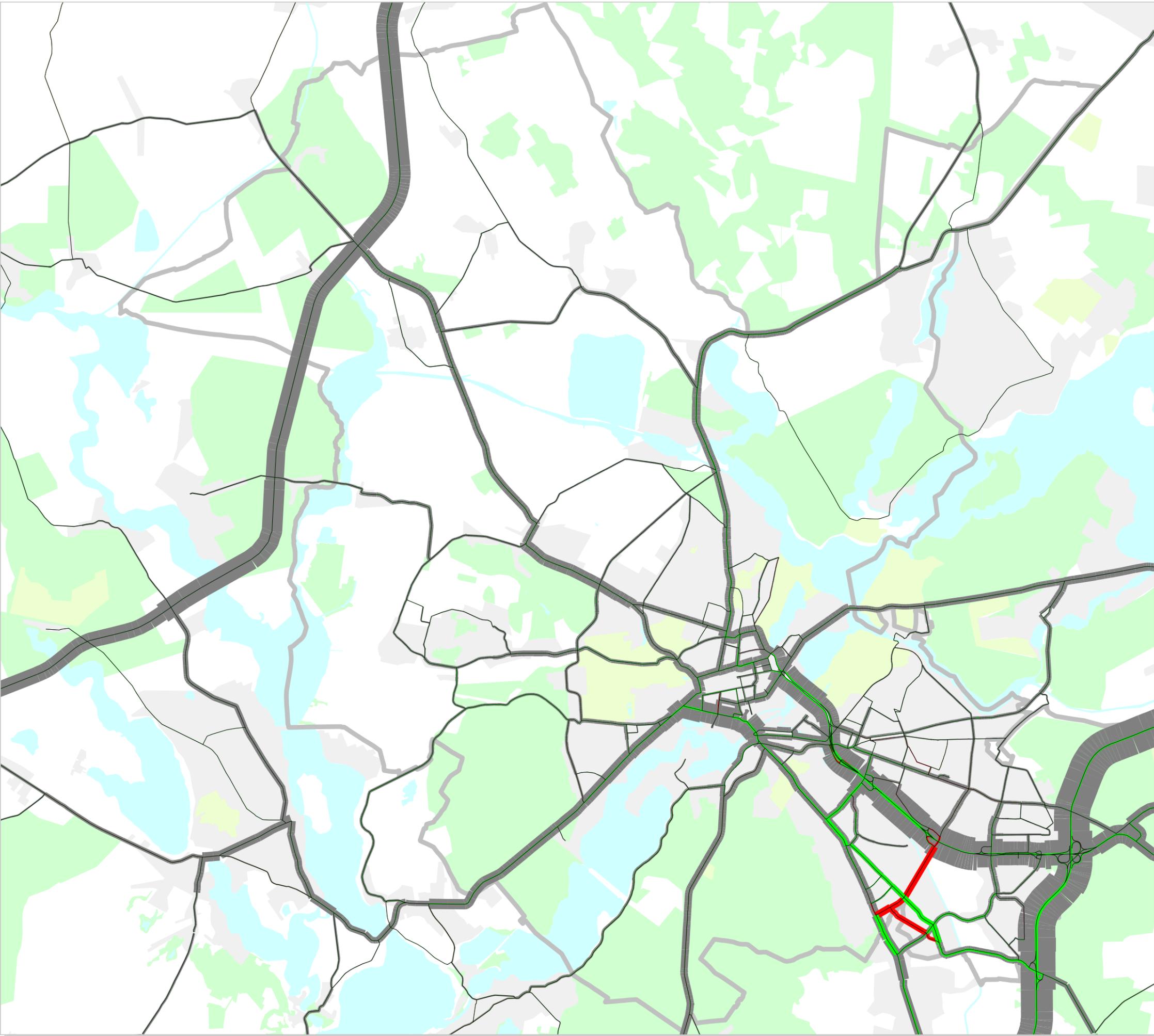
-  Basisszenario
-  Zunahme Szenario Fortschreibung VEP 2001 gegenüber Basisszenario
-  Abnahme Szenario Fortschreibung VEP 2001 gegenüber Basisszenario

 Stadtgrenze Potsdam

Grundlagen:
- VMZ-Netz
- VISUM-Netzmodell 2025, VMZ

Bearbeitungsstand: Dezember 2011

P:\VEP_LRP-Potsdam.A10305.AKZ10147\Bearbeitung\m\di_VIS_SzB_SzU.WOR - bk



Stadtentwicklungskonzept
Verkehr für die
Landeshauptstadt Potsdam

Änderung der Kfz-Belastung
im Hauptverkehrsstraßennetz
2025 - Szenario Nachhaltige
Mobilität gegenüber
Basisszenario -

Anzahl Kfz an einem durch-
schnittlichen Werktag [DTVw]



-  Basisszenario
-  Zunahme Szenario Nachhaltige
Mobilität gegenüber Basisszenario
-  Abnahme Szenario Nachhaltige
Mobilität gegenüber Basisszenario

 Stadtgrenze Potsdam

Grundlagen:
- VMZ-Netz
- VISUM-Netzmodell 2025, VMZ

Bearbeitungsstand: Dezember 2011

P:\VEP_LRP-Potsdam_A10305_AKZ10147\Bearbeitung\m\di_VIS_SzB_SzZ2.WOR - bk





Stadtentwicklungskonzept
Verkehr für die
Landeshauptstadt Potsdam

Belastung im ÖPNV-Netz
2025
- Basisszenario -

Anzahl Personen an einem durchschnittlichen Werktag [DTVw]



-  Bus
-  Straßenbahn
-  S-Bahn
-  Regionalbahn

-  ÖPNV-Netz
-  Stadtgrenze Potsdam

Grundlagen:
- VISUM-Netzmodell ÖPNV 2025, VMZ

Bearbeitungsstand: Dezember 2011

P:\VEP_LRP-Potsdam_A10305_AKZ10147\Bearbeitung\mi\Bel25_SzB_OV.WOR - bk



LK Argus
Berlin - Hamburg - Kassel



Stadtentwicklungskonzept
Verkehr für die
Landeshauptstadt Potsdam

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

Anzahl Personen an einem durchschnittlichen Werktag [DTVw]



- █ Bus
- █ Straßenbahn
- █ S-Bahn
- █ Regionalbahn

- ÖPNV-Netz
- Stadtgrenze Potsdam

Grundlagen:
- VISUM-Netzmodell ÖPNV 2025, VMZ

Bearbeitungsstand: Dezember 2011

P:\VEP_LRP-Potsdam_A10305_AKZ10147\Bearbeitung\mi\Bel25_SzU_OV_WOR - bk



LK Argus
Berlin - Hamburg - Kassel



Stadtentwicklungskonzept
Verkehr für die
Landeshauptstadt Potsdam

Belastung im ÖPNV-Netz
2025 - Szenario
Nachhaltige Mobilität -

Anzahl Personen an einem durchschnittlichen Werktag [DTVw]



-  Bus
-  Straßenbahn
-  S-Bahn
-  Regionalbahn

-  ÖPNV-Netz
-  Stadtgrenze Potsdam

Grundlagen:
- VISUM-Netzmodell ÖPNV 2025, VMZ

Bearbeitungsstand: Dezember 2011

P:\VEP_LRP-Potsdam_A10305_AKZ10147\Bearbeitung\mi\Bel25_SzZ_OV.WOR - bk



LK Argus
Berlin - Hamburg - Kassel



Stadtentwicklungskonzept
Verkehr für die
Landeshauptstadt Potsdam

Belastungsänderung im
ÖPNV-Netz
Basisszenario 2025
gegenüber 2010

Anzahl Personen an einem durch-
schnittlichen Werktag [DTVw]



- Basisszenario
- Zunahme Basisszenario gegenüber 2010
- Abnahme Basisszenario gegenüber 2010

- ÖPNV-Netz
- Stadtgrenze Potsdam

Grundlagen:
- VISUM-Netzmodell ÖPNV 2025, VMZ

Bearbeitungsstand: Dezember 2011

P:\VEP_LRP-Potsdam_A10305_AKZ10147\Bearbeitung\m\di_Bel10_SzB_OV.WOR - bk





Stadtentwicklungskonzept
Verkehr für die
Landeshauptstadt Potsdam

Belastungsänderung im
ÖPNV-Netz 2025 - Szenario
Fortschreibung VEP 2001
gegenüber Basisszenario -

Anzahl Personen an einem durch-
schnittlichen Werktag [DTVw]



- Basisszenario
- Zunahme Umsetzungs-
gegenüber Basisszenario
- Abnahme Umsetzungs-
gegenüber Basisszenario

- ÖPNV-Netz
- Stadtgrenze Potsdam

Grundlagen:
- VISUM-Netzmodell ÖPNV 2025, VMZ

Bearbeitungsstand: Dezember 2011

P:\VEP_LRP-Potsdam_A10305_AKZ10147\Bearbeitung\m\di_Bel25_SzB_SzU_OV.WOR - bk





Stadtentwicklungskonzept
Verkehr für die
Landeshauptstadt Potsdam

Belastungsänderung im
ÖPNV-Netz 2025 - Szenario
Nachhaltige Mobilität
gegenüber Basisszenario

Anzahl Personen an einem durch-
schnittlichen Werktag [DTVw]



- Basisszenario
- Zunahme Szenario Nachhaltige Mobilität gegenüber Basisszenario
- Abnahme Szenario Nachhaltige Mobilität gegenüber Basisszenario

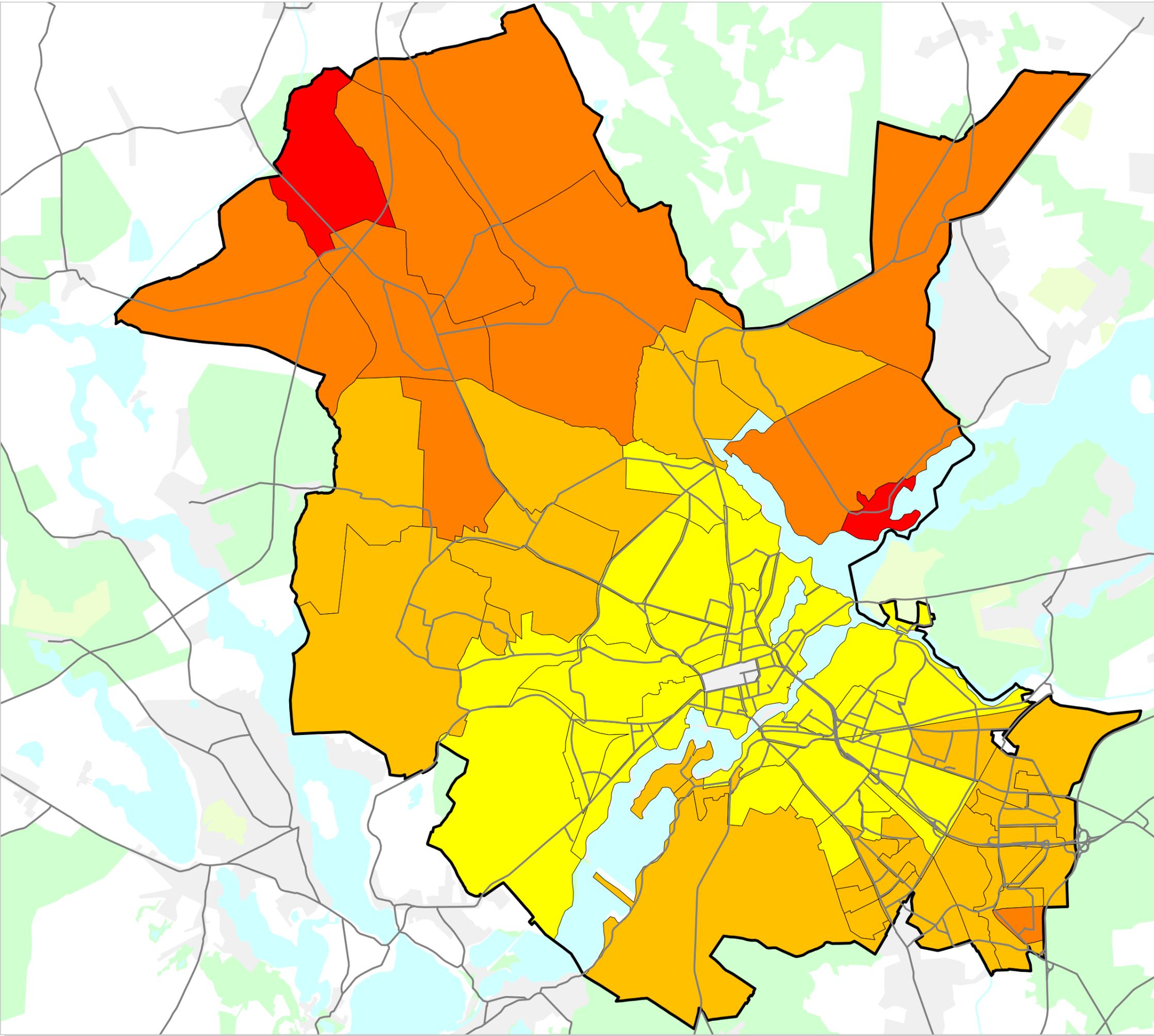
- ÖPNV-Netz
- Stadtgrenze Potsdam

Grundlagen:
- VISUM-Netzmodell ÖPNV 2025, VMZ

Bearbeitungsstand: Dezember 2011

P:\VEP_LRP-Potsdam_A10305_AKZ10147\Bearbeitung\m\di_Bel25_SzB_SzZ_OV.WOR - bk





Stadtentwicklungskonzept
Verkehr für die
Landeshauptstadt Potsdam

Erreichbarkeit der Potsdamer
Innenstadt im Hauptverkehrs-
straßennetz 2025 -Szenario
Nachhaltige Mobilität -

Mittlere IV-Reisezeit

einschl. Zugangs-, Parksuch- und Abgangszeiten

- unter 15 Minuten
- 15 bis unter 20 Minuten
- 20 bis unter 25 Minuten
- 25 bis unter 30 Minuten
- 30 bis unter 35 Minuten
- 35 Minuten und länger

— Hauptverkehrsstraßennetz

⬡ Stadtgrenze Potsdam

⬡ Statistische Bezirke

Grundlagen:
- VISUM-Modell 2025, VMZ

Bearbeitungsstand: Dezember 2011

P:\VEP_LRP-Potsdam_A10305_AKZ10147\Bearbeitung\mi\RZ25_SzZ_IV_Innenstadt.WOR - bk



LK Argus
Berlin · Hamburg · Kassel



Stadtentwicklungskonzept Verkehr für die Landeshauptstadt Potsdam

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

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

- unter 15 Minuten
- 15 bis unter 20 Minuten
- 20 bis unter 25 Minuten
- 25 bis unter 30 Minuten
- 30 bis unter 35 Minuten
- 35 Minuten und länger

- Busnetz
- Straßenbahnnetz
- Schnellbahnnetz
- Stadtgrenze Potsdam
- Statistische Bezirke

Grundlagen:
- VISUM-Netzmodell ÖPNV 2025, VMZ

Bearbeitungsstand: Dezember 2011

P:\VEP_LRP-Potsdam_A10305_AKZ10147\Bearbeitung\mi\RZ25_SzZ_OV_Innenstadt.WOR - bk





Stadtentwicklungskonzept Verkehr für die Landeshauptstadt Potsdam

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

Lärmittelungspegel an der Bebauung

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

— Hauptverkehrsstraßennetz

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

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

Bearbeitungsstand: Dezember 2011

P:\VEP_LRP-Potsdam_A10305.AKZ10147\Bearbeitung\im\lr_T_25SzZ.WOR - bk



LK Argus
Berlin · Hamburg · Kassel

Stadtentwicklungskonzept Verkehr für die Landeshauptstadt Potsdam

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

Lärmittelungspegel an der Bebauung

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

— Hauptverkehrsstraßennetz

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

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

Bearbeitungsstand: Dezember 2011

P:\VEP_LRP-Potsdam_A10305_AKZ10147\Bearbeitung\m\lr_N_25SzZ.WOR - bk



**Stadtentwicklungskonzept
Verkehr für die
Landeshauptstadt Potsdam**

**Zahl der Tage mit Grenzwert-
überschreitung für Feinstaub
(PM10) im Hauptverkehrs-
straßennetz 2025 - Szenario
Nachhaltige Mobilität -**

Anzahl Tage

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

-  Hauptverkehrsstraßennetz
-  Stadtgrenze Potsdam

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

Bearbeitungsstand: Dezember 2011

P:\VEP_LRP-Potsdam_A10305_AKZ10147\Bearbeitung\mi\PM10_25_SzB_TMW.WOR - pk





Stadtentwicklungskonzept Verkehr für die Landeshauptstadt Potsdam

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

Jahresmittelwert in µg/m³

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

- Hauptverkehrsstraßennetz
- Stadtgrenze Potsdam

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

Bearbeitungsstand: Dezember 2011

P:\VEP_LRP-Potsdam_A10305_AKZ10147\Bearbeitung\mi\NO2_25_SzB_JMW.WOR-pk



Szenario Nachhaltige Mobilität 2025 - Zielnetz ÖPNV -

- Bus Bestand
- Straßenbahn Bestand
- Straßenbahn Planung (einschl. Varianten)
- S-Bahn Bestand
- Regionalbahn Bestand
- ÖPNV-Spuren Bestand
- ÖPNV-Spuren Planung
- Trassenfreihaltung ÖPNV
- P+R-Parkplatz Bestand
- P+R-Parkplatz Planung
- Stadtgrenze Potsdam

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

Bearbeitungsstand: Dezember 2011

P:\VEP_LRP-Potsdam_A10305_AKZ10147\Bearbeitung\mi\Zielnetz25_OV.WOR - bk

Szenario Nachhaltige Mobilität 2025 - Zielnetz Straßenverkehr -

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

Grundlagen:
- Netzmodell VMZ
- Maßnahmen Stadtverwaltung Potsdam

Bearbeitungsstand: Dezember 2011

P:\VEP_LRP-Potsdam_A10305_AKZ10147\Bearbeitung\mi\Zielnetz25_IV.WOR - bk