



Protokollauszug

aus der
61. öffentliche Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Bauen
und Verkehr
vom 12.12.2017

öffentlich

Top 5.2 Ergebnis der Kordonerhebung 2016

Herr Niehoff (Bereich Verkehrsentwicklung) berichtet, dass 2016 mit der Kordonerhebung Potsdam und Potsdam-Mittelmark 2016 Fahrzeuge nach der Kennzeichenmethode auf den 13 wichtigsten Einfahrstraßen Potsdams entlang der Potsdamer Stadtgrenze einen Tag lang erfasst wurden. Ein zweiter „Kordonring“ wurde entlang bzw. innerhalb des Autobahnringes A10/115 gezogen, um die Verkehre aus den Nachbargemeinden vom weiteren Umland unterscheiden zu können. Zusätzlich wurden die Fahrzeuge auf zwei Innenquerschnitten in der Potsdamer Innenstadt auf den Havelbrücken ermittelt.

Herr Niehoff stellt anhand einer Präsentation die Ergebnisse vor (wird der Niederschrift als Anlage beigelegt). Ziel der Erfassung und Auswertung der Daten war, anhand der einfahrenden und ausfahrenden Verkehre an der Potsdamer Stadtgrenze pendelnde Verkehre und im Weiteren den Durchgangsverkehr sowie den rückfließenden Außenverkehr („Umfahrung“) zu bestimmen. Ein Rückschluss auf den Gesamtverkehr der Stadt Potsdam ist mittels einer Kordonzählung nicht möglich, da der Binnenverkehr (also der Verkehr innerhalb des Stadtgebietes) mit Ausnahme der Havelbrücken nicht erfasst worden ist.

Herr Niehoff ergänzt, dass der Mehrwert einer Kordonerhebung im Vergleich zu einer herkömmlichen Verkehrszählung darin bestehe, auch Daten für pendelnde Verkehre und den Durchgangsverkehr zu erfassen. Der pendelnde Verkehr zeichnet sich dadurch aus, dass ein Fahrzeug die Stadtgrenze an einem Messstandort quert und an dem gleichen Standort die Stadtgrenze ein zweites Mal in entgegengesetzter Richtung quert.

Auf Rückfragen verschiedener Ausschussmitglieder geht Herr Niehoff ein und stellt dar, dass der Fokus auf den Pendlerverkehr gelegt werden sollte, da dieser den größten Anteil darstellt.

Herr Rubelt macht aufmerksam, dass es sich hier um ein Instrument handelt, welches aktuell für die Zeppelinstraße und für den Potsdamer Norden genutzt werden könne. Er unterbreitet das Angebot, anlassbezogen die Wirkung zu diskutieren und diese Daten aufzubereiten.



Kordonerhebung 2016 Potsdam und Potsdam-Mittelmark

Zusammenfassung ausgewählter Ergebnisse

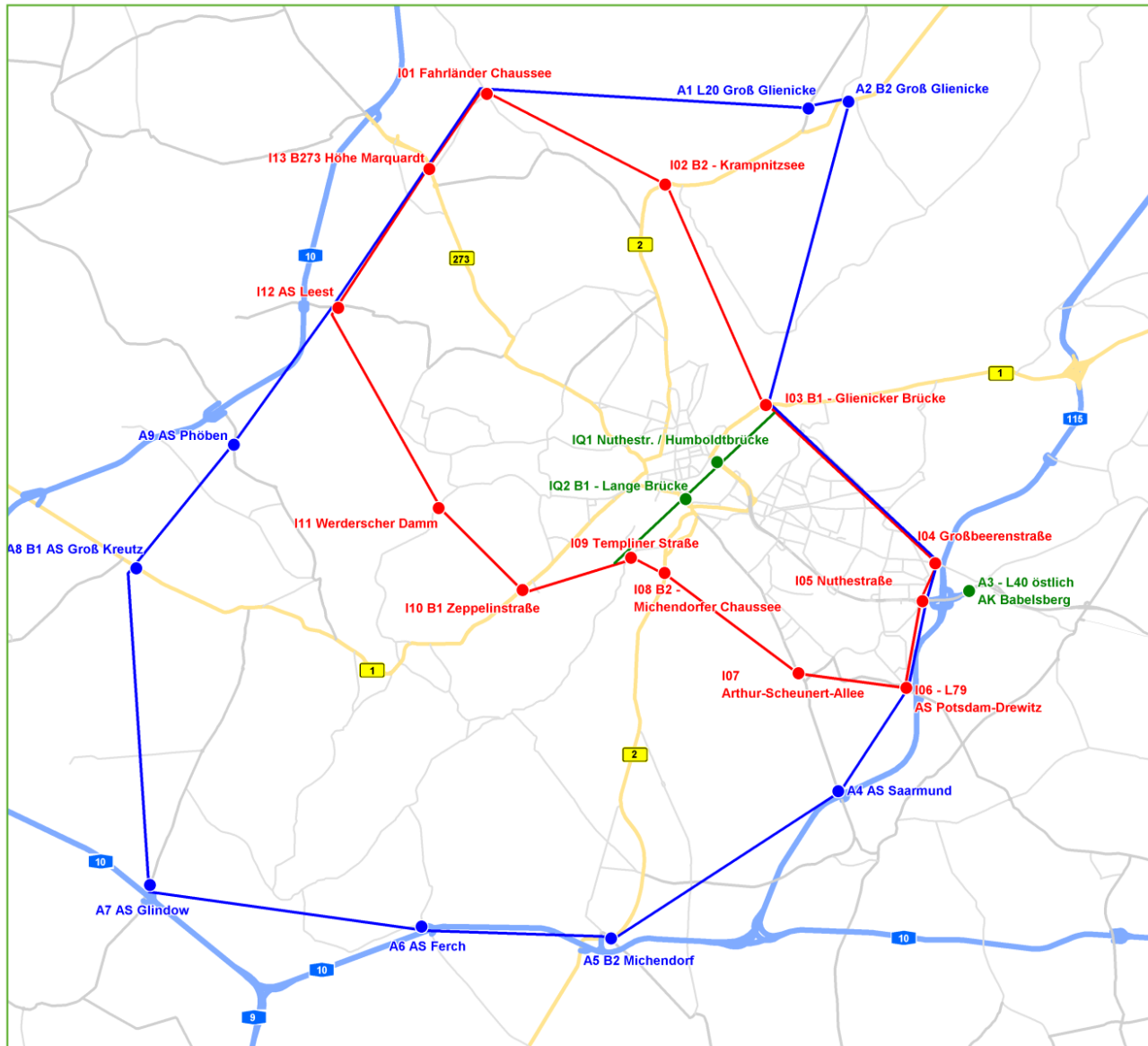
SBV – 12.12.2017



Bildquellen: Messtechnik Mehl GmbH



Gebietseinteilung und Erfassungsstandorte



- 24 Standorte der Erfassung mit Standort-Nummer
- Farbgebung lt. Gebietsabgrenzung s.u.
- IQ = Innenquerschnitte
- I = Innenring
- A = Außenring

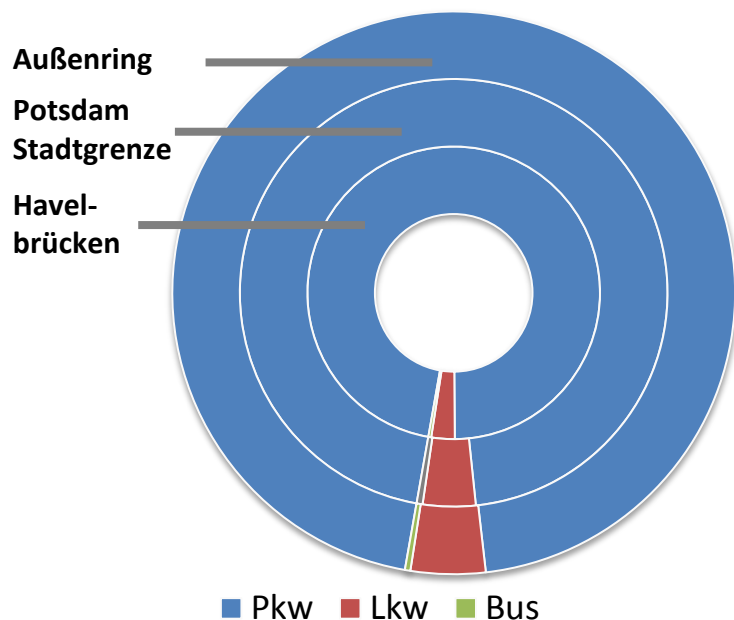
Gebietsabgrenzung

- Innenring
- Außenring
- Bereichstrennung des Innenrings in Nord-West-Raum und Süd-Ost-Raum sowie Stützdetektion

Straßenkategorie

- Bundesautobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- sonstige Straßenkategorie

Fahrzeugarten in den Gebieten auf Basis des erfassten Verkehrs



	Fahrzeugart	Außenring	Potsdam Stadtgrenze	Havelbrücken
Anzahl	Pkw	183.673	183.211	90.217
	Lkw	8.260	7.638	2.402
	Bus	600	859	290*
	Kfz insgesamt	192.533	191.708	92.909
Anteil	Pkw	95,4%	95,6%	97,1%
	Lkw	4,3%	4,0%	2,6%
	Bus	0,3%	0,4%	0,3%*
	Kfz insgesamt	100,0%	100,0%	100,0%

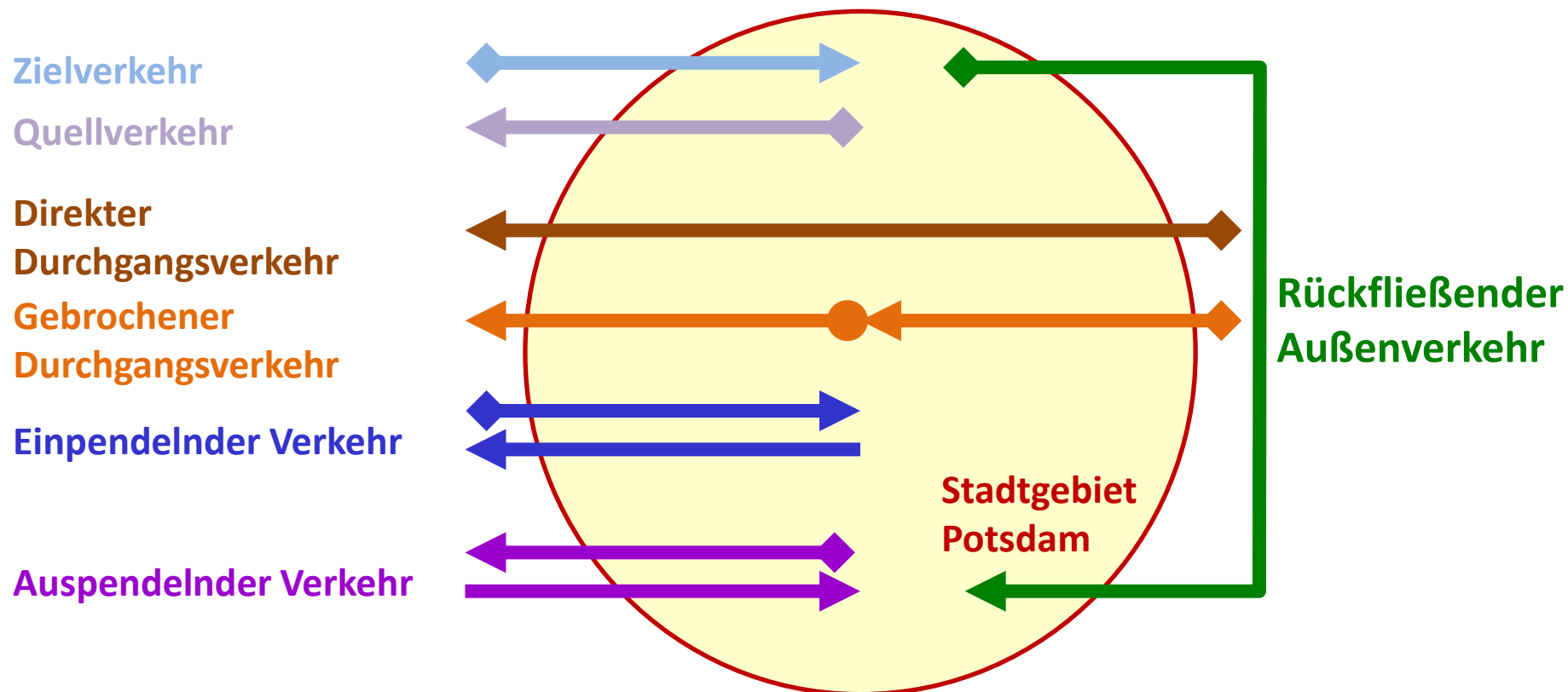
* ohne ÖPNV-Trasse auf der Langen Brücke

- Der Straßenverkehr in und um Potsdam wird vom Pkw-Verkehr dominiert.
- Der Anteil des Lkw-Verkehrs sinkt absolut und anteilig von außen nach innen. Während der Lkw-Anteil am Außenring noch bei 4,3% liegt, ist dieser an der Potsdamer Stadtgrenze etwas geringer mit 4,0% und sinkt auf den Havelbrücken auf 2,6%,

Eckdaten und Anteile der Verkehrsarten für die Potsdamer Stadtgrenze – „Innenring“



Ziel ist es, anhand der erfassten **ein- und ausfahrenden Verkehre** an der Potsdamer Stadtgrenze **pendelnde Verkehre** und im weiteren den **Durchgangsverkehr** sowie den rückfließenden Außenverkehr **zu bestimmen**.

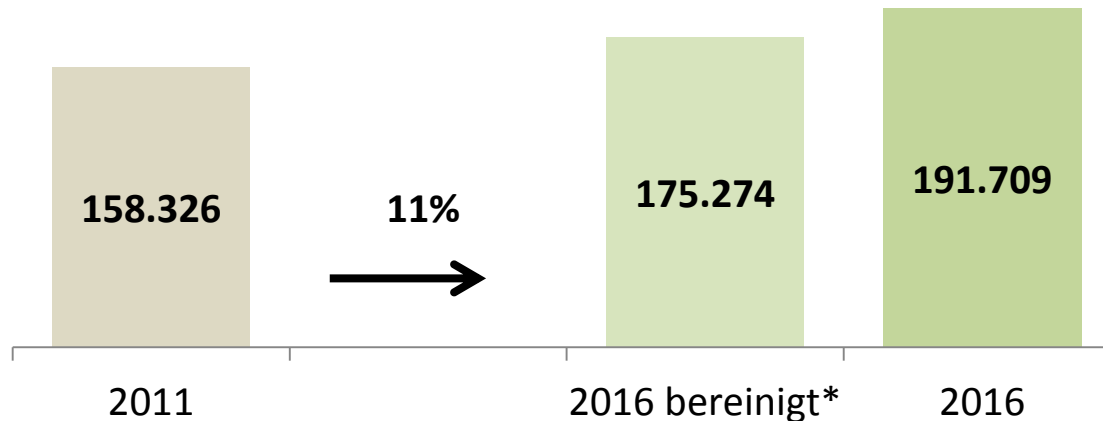


Verkehr an der Potsdamer Stadtgrenze

Veränderung 2011 bis 2016



Verkehr an der Potsdamer Stadtgrenze in Kfz



* ohne Werderschen Damm (I11) und Verflechtungstreifen an der Nuthestraße (I05)

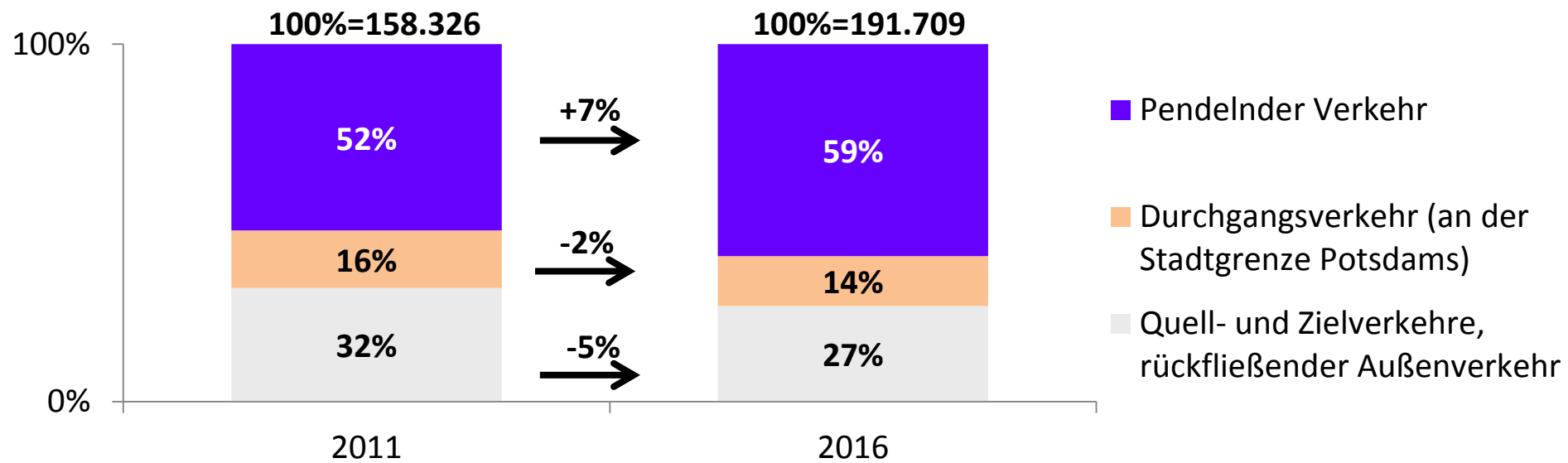
- 2011 wurden in die Erhebung weder der Werdersche Damm (I11) noch der Verflechtungstreifen auf der Nuthestraße (I05) einbezogen. Für den Vergleich zw. 2011 und 2016, wurde daher ein bereinigter Wert ohne die Verkehrsstärken von 4.820 Kfz am Werderschen Damm und 11.615 Kfz auf dem Verflechtungstreifen an der Nuthestraße für 2016 herangezogen.
- Im Ergebnis ist am jeweiligen Erhebungstag ein Anstieg der Verkehrsstärke um ca. 10 % von 158.326 Erfassungen in 2011 auf 175.274 Kfz in 2016 zu beobachten.

Verkehrsarten an der Potsdamer Stadtgrenze

Veränderung der Anteile 2011 bis 2016



Anteile der Verkehrsarten an der Potsdamer Stadtgrenze insgesamt = 100%



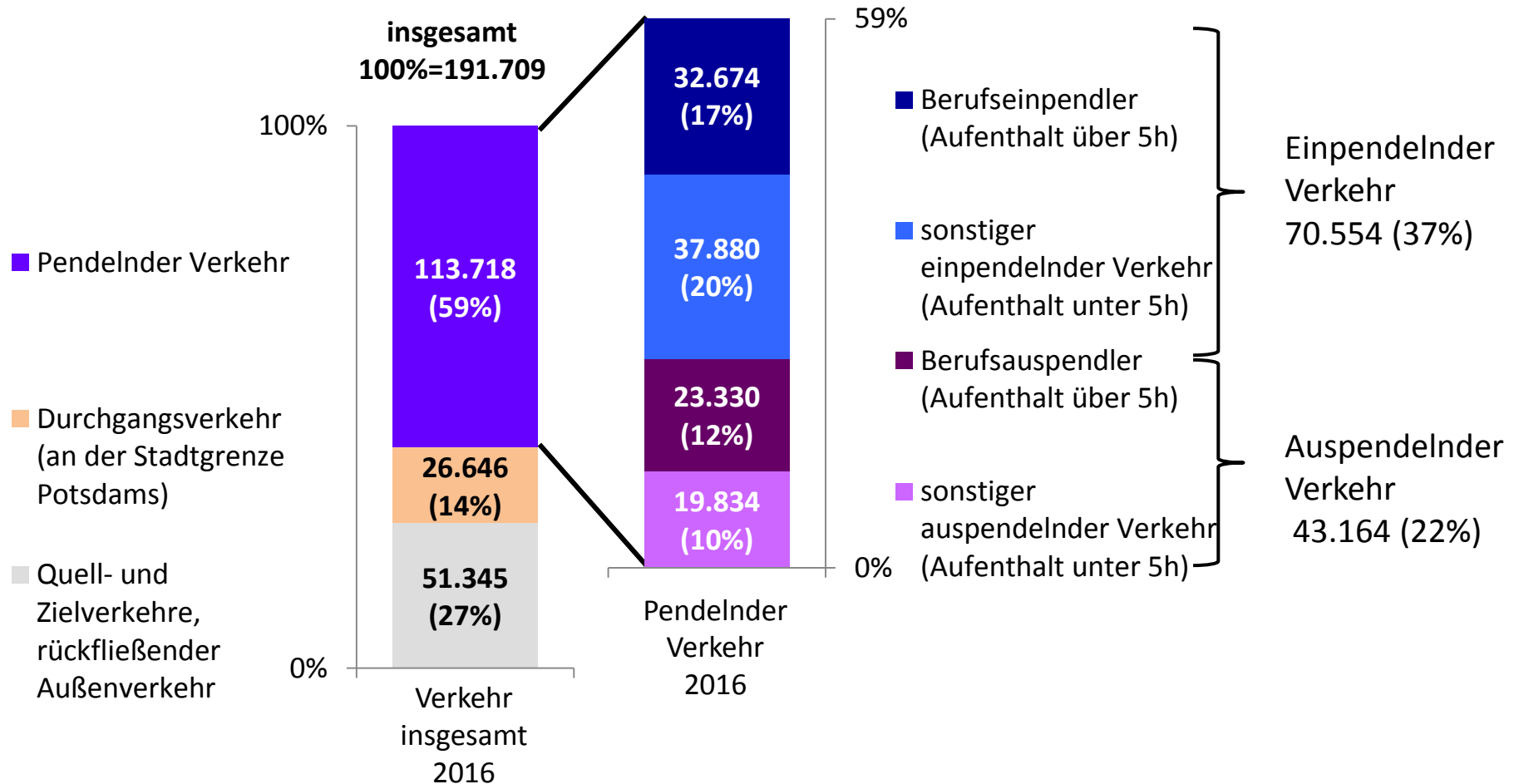
- Der Anteil der pendelnden Verkehre nimmt von 2011 zu 2016 um 7% zu.
- Der Anteil des Durchgangsverkehrs nimmt um 2% ab. Ebenso nimmt die Summe der Anteile der Quell,- Zielverkehre und der rückfließenden Außenverkehre um 5% ab.
 - Dies ist jeweils Ausdruck der absoluten Stagnation der genannten Verkehrsarten zwischen 2011 und 2016 im Vergleich zum pendelnden Verkehr.
- Die Messstelle Werderscher Damm und die Verflechtungstreifen auf der Nuthestraße spielen eine untergeordnete Rolle bei der Betrachtung der Verkehrsarten.

Verkehrsarten an der Potsdamer Stadtgrenze

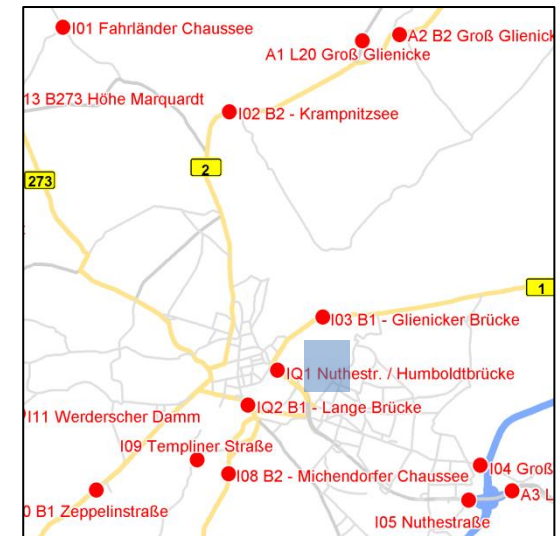
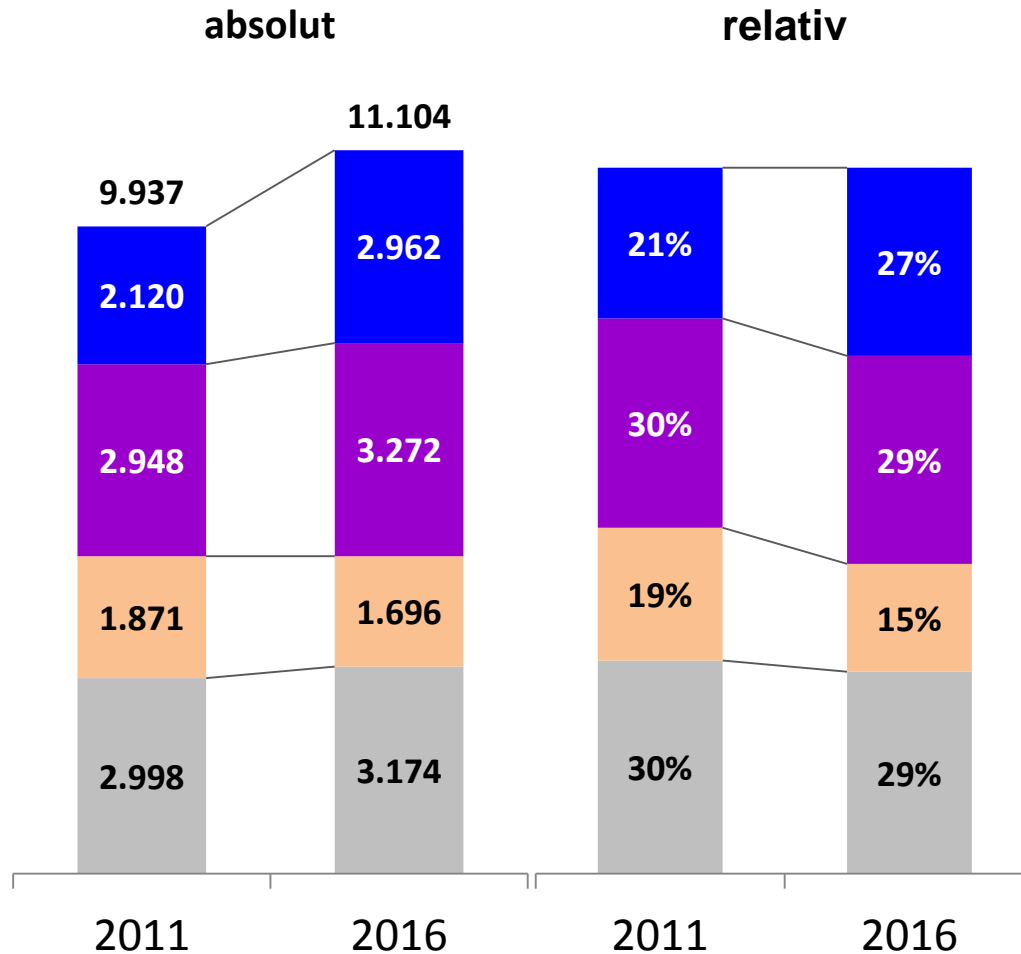
Anteile der pendelnden Verkehre 2016



Verkehrsarten an der Potsdamer Stadtgrenze



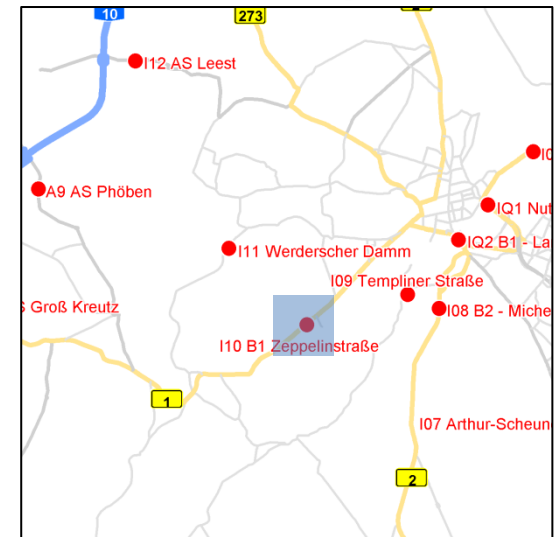
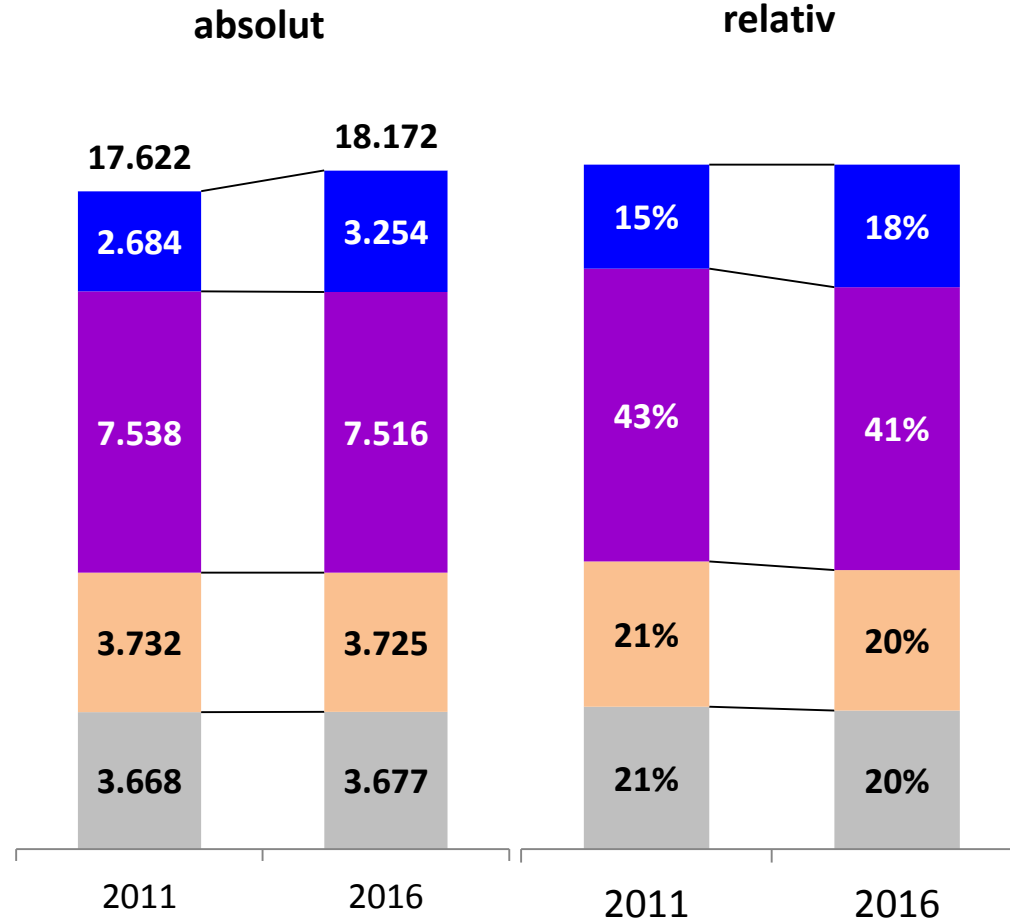
Verkehrsarten – Beispiel B1 Glienicker Brücke



- Auspendler
- Einpendler
- Durchgangsverkehr (an der Stadtgrenze Potsdams)
- Quellverkehr, Zielverkehr, rückfl. Außenverkehr

Anteile gerundet; Durchgangsverkehr und rückfließender Außenverkehr Änderung in der Definition hinsichtlich des Zeitkriteriums

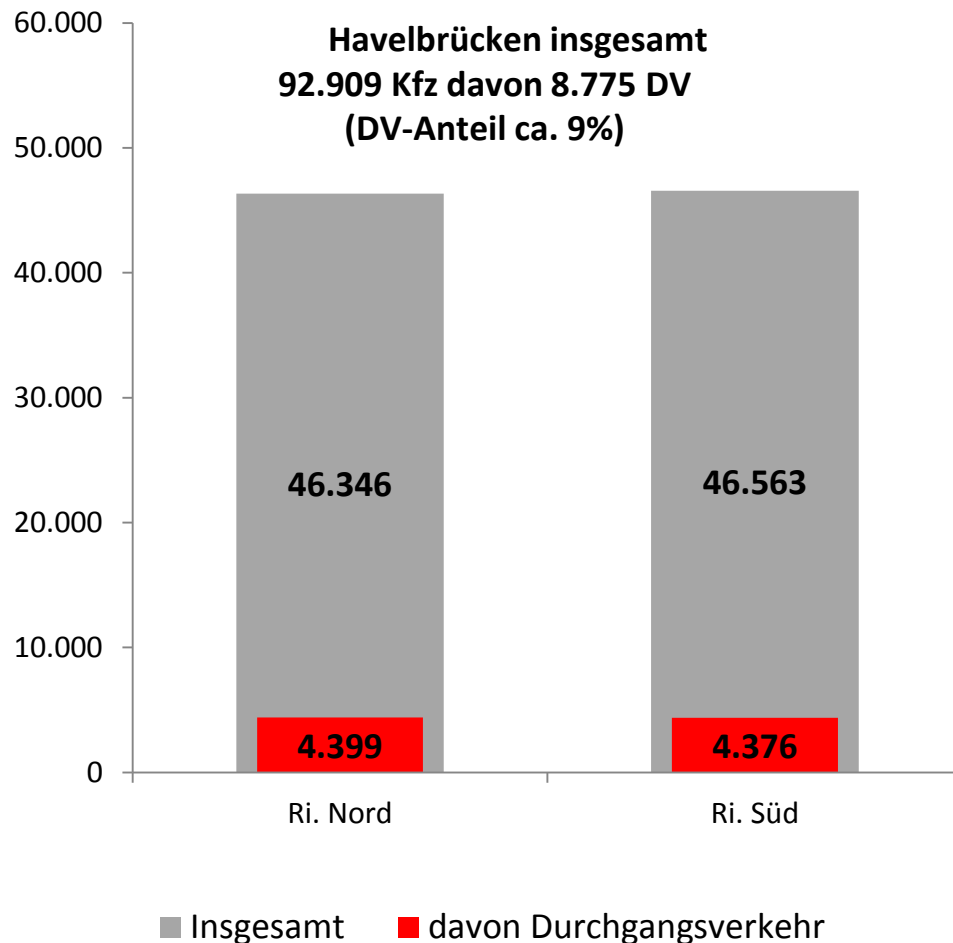
Verkehrsarten – Beispiel B1 Zeppelinstraße



- Auspendler
- Einpendler
- Durchgangsverkehr (an der Stadtgrenze Potsdams)
- Quellverkehr, Zielverkehr, rückfl. Außenverkehr

Anteile gerundet; Durchgangsverkehr und rückfließender Außenverkehr Änderung in der Definition hinsichtlich des Zeitkriteriums

Havelbrückenquerung



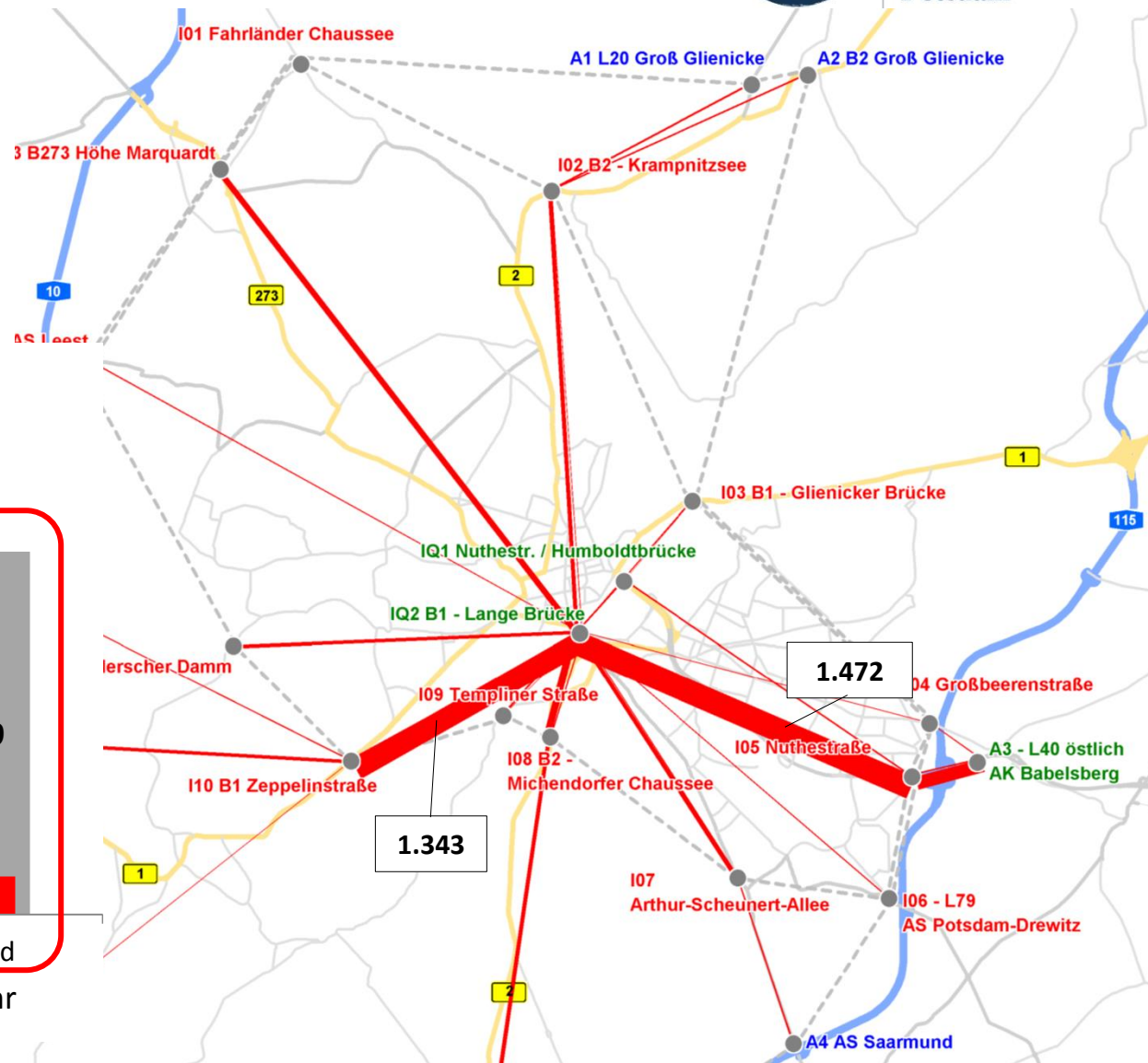
- Insgesamt ist der Anteil des Durchgangsverkehrs am Gesamtverkehr sehr gering.
- Der Schwerpunkt auf der Humboldtbrücke liegt stärker auf der Fahrtrichtung Nord, auf der Lange Brücke in Fahrtrichtung Süd.
- Die Lange Brücke wird mit 4.568 Kfz (DV-Anteil 10%) etwas stärker vom Durchgangsverkehr beansprucht als die Humboldtbrücke mit 4.207 Kfz (DV-Anteil 9%).

Beispiel Durchgangsverkehr 2016 auf der Langen Brücke Richtung Süden



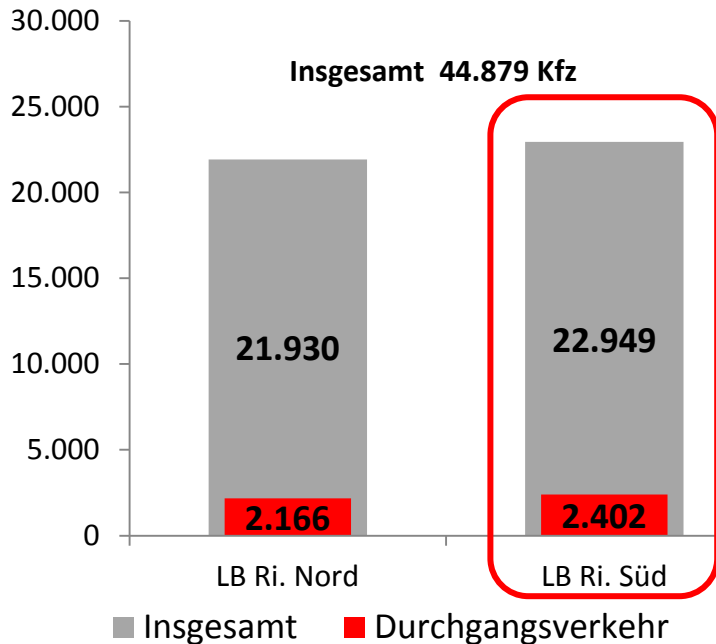
Landeshauptstadt
Potsdam

Durchgangsverkehr auf der Langen Brücke Richtung Süd wird maßgeblich von der Relation **Zeppelinstraße – Nuthestraße** mit **1.057** Fahrten bestimmt.

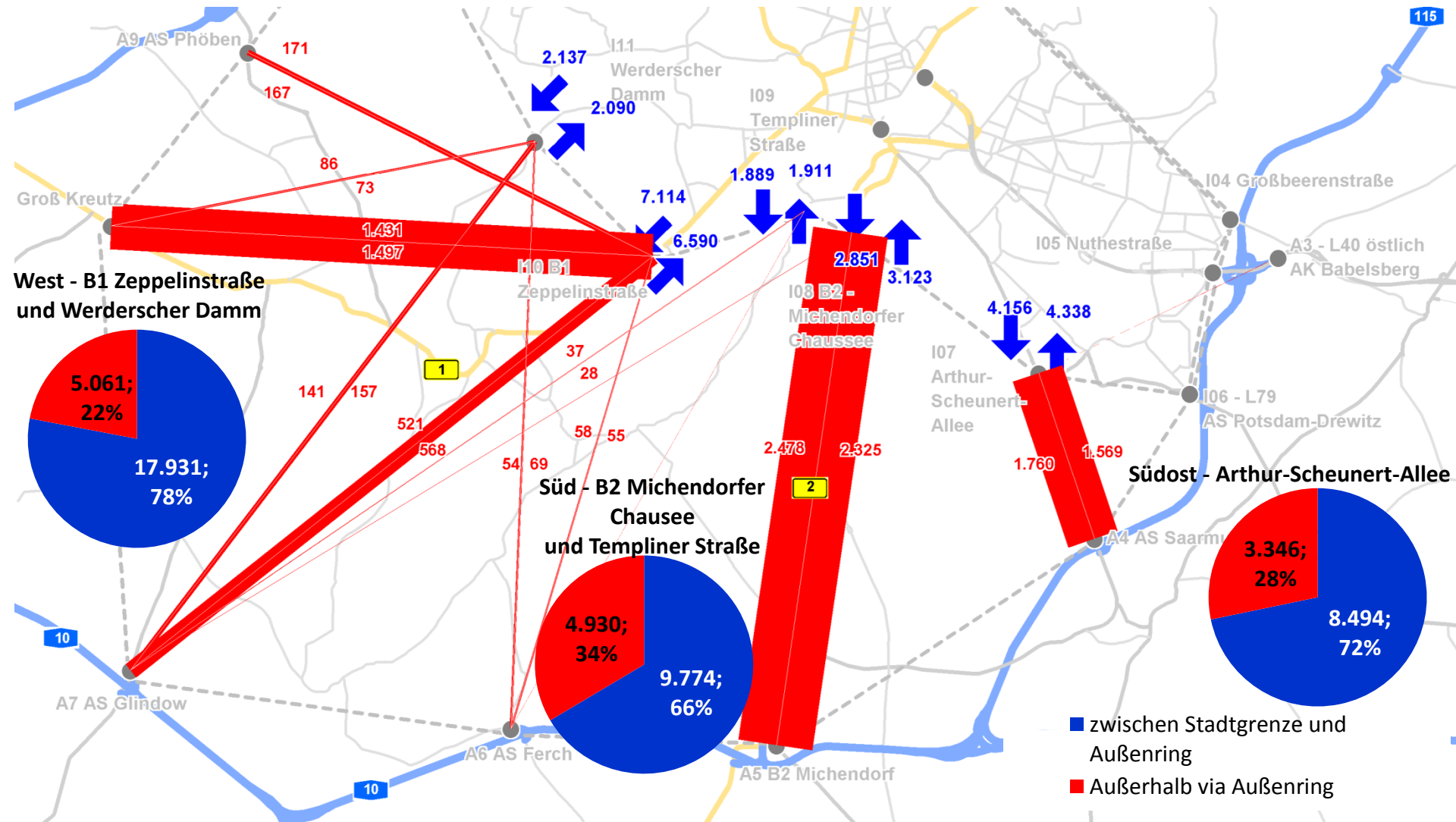


Querung LANGE BRÜCKE

Insgesamt 44.879 Kfz



Verflechtung Potsdams mit den Nachbargemeinden



- zwischen Stadtgrenze und Außenring
- Außerhalb via Außenring



Kordonerhebung 2016 Potsdam und Potsdam-Mittelmark



Bildquellen: Messtechnik Mehl GmbH

