



Protokollauszug

aus der
91. öffentliche/nicht öffentliche Sitzung des Hauptausschusses
vom 13.03.2019

öffentlich

**Top 5.1 Prüfergebnis Verkehrsanalyse
gemäß Beschluss: 18/SVV/0536**

Hierzu trägt Herr Volkmann, Bereich Verkehrsentwicklung, das Ergebnis der Prüfung vor, ob es sinnvoll ist, ein Konzept in Auftrag zu geben, um den Verkehr insbesondere in den Zeiten zu analysieren, in denen sich in Potsdam und dem Umland Verkehrsstaus bilden. Im Ergebnis sei festzustellen, dass die Möglichkeiten einer flexiblen Tagesgestaltung, insbesondere in den Frühstunden bereits weitestgehend gegeben sind, die vorhandenen Möglichkeiten aufgrund individueller Bedürfnisse aber nur teilweise wahrgenommen (z.B. Freizeitaktivitäten nachmittags) werden. Einflussmöglichkeiten werden durch eine entsprechende Öffentlichkeitsarbeit und die Mobilitätsberatung gesehen.

Auf die Nachfrage von Herrn Anger zu den Aufgaben und zur Anzahl der Mitarbeitenden der Mobilitätsagentur wurde folgende Antwort im Nachgang der Sitzung gegeben:
Ziel ist es, mit der zukünftigen Mobilitätsagentur auch eine Bündelung von bereits vorhandenen Mobilitäts- und Serviceangeboten verschiedener Akteure zu erreichen. Derzeit werden dazu die einzelnen notwendigen Personalkapazitäten ermittelt. Es ist aber davon auszugehen, dass die Mobilitätsagentur im Ergebnis mehrere Mitarbeitende umfasst, die einzelne Schwerpunkte abdecken. Die genaue Anzahl ist derzeit noch nicht bekannt.



Berichterstattung zur DS 18/SVV/0536

„Analyse der Staubbildung in Verkehrspitzen/
Entzerrung der Hauptverkehrszeiten“

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, zu prüfen, ob es sinnvoll ist, ein Konzept in Auftrag zu geben, um den Verkehr insbesondere in den Zeiten zu analysieren, in denen sich in Potsdam und dem Umland Verkehrsstaus bilden. Dieses sollte Vorschläge enthalten, wie der Verkehr entzerrt werden kann. Dabei sind alle Akteure (u.a. Arbeitgeber, Arbeitnehmer, Verbände, Regelungen, ÖPNV-Anbieter, Verkehrslenkung) in Potsdam und dem Umland, die wesentlich Einfluss auf das Verkehrsverhalten nehmen können, einzubeziehen.

Das Ergebnis ist bis März 2019 dem Hauptausschuss und dem Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr vorzulegen.

- 1. Analyse von Handlungsfeldern**
- 2. Analyse von Einflussmöglichkeiten**
- 3. Analyse der zu erwartenden Effekte**
- 4. Fazit**

Ausgangssituation

SrV- Kenndaten 2013



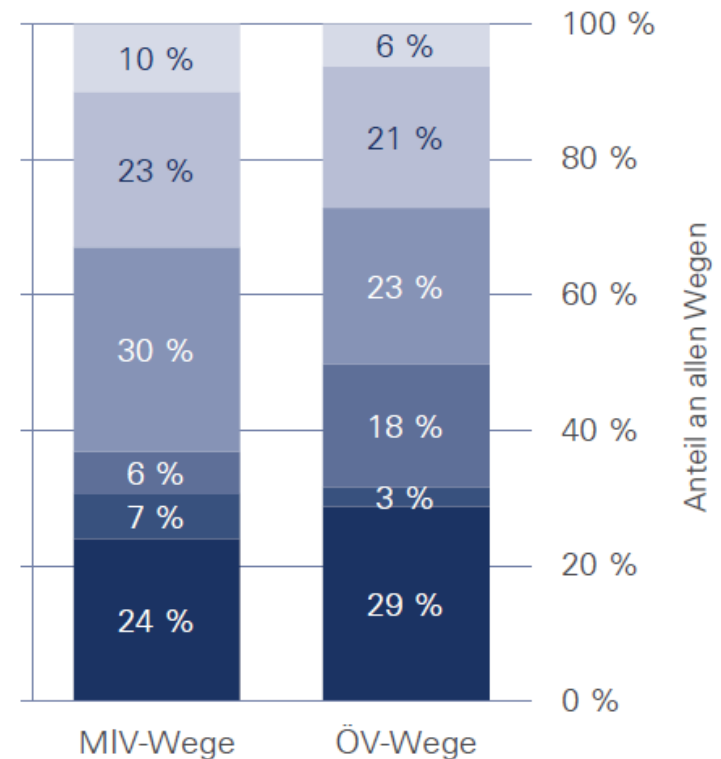
Landeshauptstadt
Potsdam

Unregelmäßige Wege

Alltagswege, vorrangig
zu Hauptverkehrszeiten

- Anderer Zweck
- Freizeit
- Einkauf/
Dienstleistung
- Schule/
Ausbildung
- Kita
- Eigener
Arbeitsplatz

Wege nach Zweck* und
Hauptverkehrsmittelgruppe



Analyseergebnisse



DS 18/SVV/0536

Handlungsfeld	relevante Verkehrsart	Verkehrsspitze	Einfluss der LH Potsdam	mögliche Maßnahmen
Kita	ÖV, MIV	früh	gering	flexible Betreuungszeiten
Grundschulen	ÖV, MIV	früh	gering	flexible Betreuungszeiten
weiterführende Schulen	ÖV	früh	gering	flexible Anfangszeiten
öffentliche Arbeitgeber	ÖV, MIV	früh	gering	Gleitzeitregelung
private Arbeitgeber	ÖV, MIV	früh	kein	Gleitzeitregelung
Schichtarbeitsplätze/ Sprechzeiten	ÖV, MIV	-	kein	-
Einzelhandel	ÖV, MIV	-	kein	-
Dienstleister	MIV	-	kein	-
Freizeit	ÖV, MIV	-	kein	-

- Möglichkeiten einer flexiblen Tagesgestaltung, insbesondere in den Frühstunden ist bereits weitestgehend gegeben.
(Kita, Hort, flexible Arbeitszeiten im Verwaltungs- und Dienstleistungssektor)
- Vorhandene Möglichkeiten werden aufgrund individueller Bedürfnisse nur teilweise wahrgenommen (z.B. Freizeitaktivitäten nachmittags).
- Ein dirigistisches Eingreifen auf diese individuellen Wege- und Zeitketten wird voraussichtlich nicht zum gewünschten Erfolg führen.

Weitere Möglichkeiten der Einflussnahme können durch
Mobilitätsberatung erfolgen:

- **Mobilitätsagentur:** Beratung zur Verkehrsmittelwahl und Hinweisen zu flexiblen Tagesgestaltungen. (Hierbei auch Beratung von Arbeitgebern)
- **Öffentlichkeitsarbeit:** z.B. Verkehrsforum als Plattform, um über Handlungsmöglichkeiten zu informieren.