

## Beschluss Mobilität neu denken: Verkehrswende für Potsdam!

Gremium: KVM Potsdam

Beschlussdatum: 16.02.2019

### Text

1415 Potsdam wird immer noch vom Autoverkehr dominiert. Dies führt zu schlechter  
1416 Luft, hohen Treibhausgas-Emissionen, Lärm, langen Staus, zugeparkten Geh- und  
1417 Radwegen, zu wenig Investitionsmitteln für den öffentlichen Personennahverkehr  
1418 (ÖPNV) und vielen Unfallrisiken für Fußgänger und Radfahrer. Wir beobachten,  
1419 dass es zurzeit eine massive Verletzung der Flächengerechtigkeit gibt: Eine  
1420 Minderheit von Personen beansprucht mit dem PKW den größten Teil der Flächen im  
1421 Verkehrsraum; dies geschieht zulasten derer, die zu Fuß gehen oder das Rad  
1422 nutzen, im Verkehrsraum aber an den Rand gedrängt werden; Busse stehen zudem im  
1423 Stau.

1424 Wir wollen, dass Potsdam wieder eine Stadt für alle wird, in der das öffentliche  
1425 Leben von Menschen und nicht von Autos geprägt ist. Dazu müssen der motorisierte  
1426 Individualverkehr reduziert und der Umweltverbund (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr)  
1427 ausgebaut werden.

#### 1428 Auf dem Weg zur Fahrradstadt

1429 Fahrradfahren schont das Klima, fördert die Gesundheit, erzeugt keine Abgase  
1430 oder Lärm und verursacht keine Staus. Der Ausbau eines guten Radwegenetzes ist  
1431 deutlich preisgünstiger und nachhaltiger als Investitionen in den Autoverkehr.  
1432 Der positive Effekt des Radverkehrskonzeptes ist spürbar, aber noch nicht  
1433 durchgreifend genug.

1434 Dafür machen wir uns stark:

- 1435 • den Anteil des Fahrradverkehrs auf mindestens 40% des gesamten  
1436 Verkehrsaufkommens (Modal Split) erhöhen.
- 1437 • Förderung des Radverkehrs grundsätzlich nicht zu Lasten der  
1438 Fußgänger\*innen, sondern zu Lasten der Parkflächen und Fahrbahnen.
- 1439 • konsequente Umsetzung und Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes.
- 1440 • beschleunigte Realisierung der geplanten Radschnellwege nach Krampnitz,  
1441 Werder, Berlin, Stahnsdorf und Teltow.
- 1442 • Abstellanlagen für Fahrräder an geeigneten Haltestellen des ÖPNV und  
1443 insbesondere an Bahnhöfen, ggf. zulasten von PKW-Parkplätzen (Bike&Ride).
- 1444 • Mehr Abstellanlagen für Fahrräder anstelle von Autoparkplätzen vor  
1445 Einrichtungen und vor Mehrfamilienhäusern in Wohngebieten.
- 1446 • Das Angebot von Leihrädern, auch Lastenfahrräder, stadtweit  
1447 weiterentwickeln - nicht nur im Stadtzentrum
- 1448 • finanzielle Förderung der Anschaffung von Lastenrädern bei gleichzeitigem  
1449 Verzicht aufs Auto
- 1450 • Ausbau der Uferwege: Hauptbahnhof bis Zeppelinstraße, Hauptbahnhof bis  
1451 Hermannswerder
- 1452 • Mehr Öffentlichkeitsarbeit, z.B. 1 x pro Jahr kostenlose Fahrradklinik in  
1453 den Stadtteilen (gefördert durch die Stadt Potsdam).
- 1454 • Solarfahrradwege prüfen
- 1455 • Erhöhung der Fahrradfreundlichkeit auch von Natursteinpflasterstraßen

1456 Ausbau des städtischen ÖPNV

1457 Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist umweltverträglich, kostengünstig  
1458 und für viele Potsdamer\*innen bereits eine gute Alternative zum Auto. Auch für  
1459 Fußgänger\*innen und Fahrradfahrer\*innen ist er eine Ergänzung, wenn der Weg zu  
1460 weit oder das Wetter schlecht ist. Damit aber noch mehr Menschen bereit sind,  
1461 vom Auto auf den ÖPNV umzusteigen, ist ein Umdenken in der städtischen  
1462 Verkehrsplanung hin zu deutlich mehr Investitionen in den Ausbau des ÖPNV nötig.

1463 Dafür machen wir uns stark:

- 1464 • gemeindeübergreifende Konzepte, bessere Abstimmungen mit dem Umland, einen  
1465 gemeinsamen Verkehrsbetrieb.
- 1466 • Erweiterung des Tramnetzes (Bsp.: Verlängerung vom Campus Jungferensee nach  
1467 Krampnitz und Fahrland und evtl. später weiter nach Marquardt, Verknüpfung  
1468 von Babelsberg und Stern, Verlängerung vom Endpunkt Kirschallee nach

1469 Bornim, Anbindung von Eiche-Golm, Verlängerung nach Bergholz-Rehbrücke in  
1470 Kooperation mit Potsdam-Mittelmark)

1471 • Erweiterung des Busliniennetzes: dabei wollen wir eine stärkere Vernetzung  
1472 des Liniennetzes durch Lückenschlüsse, eine bessere Einbindung von  
1473 Bahnhöfen und mehr Querverbindungen zu den sternförmigen Strecken in die  
1474 Innenstadt, bisher nicht angeschlossene Gebiete wie das Industriegebiet  
1475 Potsdam-Süd von Waldstadt aus anschließen, Fahrzeitverkürzungen durch  
1476 Buslinien in möglichst gerader Linie statt Schlangenlinien und in weiten  
1477 Bögen – dadurch nicht mehr erreichte Haltestellen müssen durch andere,  
1478 parallel führende Linien angefahren werden.

1479 • zusätzliche Regionalbahnlinien gemeinsam mit den Umlandgemeinden  
1480 schaffen:

1481 ◦ Stammbahn von Brandenburg HBF über Potsdam HBF über Griebnitzsee,  
1482 Dreilinden, Kleinmachnow nach Zehlendorf, dann parallel zur S1 zum  
1483 Potsdamer Platz und weiter nach Berlin HBF.

1484 ◦ Spandau-Bahn von Potsdam HBF über Golm und Marquardt nach Berlin-  
1485 Spandau.

1486 • in jedem Stadtteil städtische Mobilitätsstationen zur Anmietung von  
1487 (Lasten-) Fahrrädern, (Elektro-) Rollern und (Elektro-) Autos mit Umstieg  
1488 auf ÖPNV aufbauen – inkl. eines integrierten Tarifsystems (Kombi-Tarife)

1489 • günstige Jobtickets fördern (dabei sollte die Stadt als Vorbild für andere  
1490 Arbeitgeber vorangehen).

1491 • Einführung des 365 Euro-Jahresticket, auch für Pendler\*innen. Nach  
1492 Schaffung der landesgesetzlichen Grundlagen: Bürgerticket einführen.

1493 • Park&Ride-Konzept aktualisieren und konsequent umsetzen (z.B. am Havel-  
1494 Nuthe-Center).

1495 • erste Schritte zum autonomen Fahren testen (Kramnitz/Bornstedter Feld),  
1496 Einsatzmöglichkeiten auf der „letzten Meile“, d.h. von Wohngebieten zu  
1497 Haltestellen des ÖPNV.

## 1498 Mobilitätswende für Klima- und Gesundheitsschutz

1499 Der Autoverkehr ist in Potsdam für ca. 30% des CO<sup>2</sup>-Ausstoßes verantwortlich und  
1500 verbraucht gleichzeitig einen überproportionalen Anteil der Gesamtinvestitionen  
1501 in die Mobilität. Hier gibt es ein Gerechtigkeitsdefizit zulasten  
1502 umweltfreundlicher Verkehrsmittel sowie des Klimaschutzes. Motorisierter  
1503 Individualverkehr ist auch die Quelle für gesundheitsschädlichen Feinstaub,  
1504 Stickoxide und Lärm. Stadtplanung und Investitionen müssen daher eine  
1505 Mobilitätswende zum Ziel haben. Der Neubau einer Umgehungsstraße mit drittem  
1506 Havelübergang (Havelspange/Westtangente) würde Umwelt zerstören, neue Verkehre  
1507 anziehen und keine Entlastungswirkung haben. Er steht damit einer  
1508 zukunftsorientierten nachhaltigen Mobilität unvereinbar entgegen und wird von  
1509 uns vehement abgelehnt.

1510 Dafür machen wir uns stark:

- 1511 • mehr Gerechtigkeit bei Investitionen in den Verkehr: Diese sollen sich  
1512 zukünftig an den Anteilen der jeweiligen Mobilitätsformen am  
1513 Gesamtverkehrsaufkommen orientieren (Modal Split).
- 1514 • Anteil des Autoverkehrs durch umweltverträgliche Mobilitätsformen  
1515 verringern.
- 1516 • Elektro- und Hybridbusse (ÖPNV, Tourismusbusse) sowie Umrüstung älterer  
1517 Dieselnissen auf Elektroantrieb.
- 1518 • Ausbau stadtweiter E-Tankstellen.
- 1519 • Konzept und Förderung für umweltfreundlichen Wirtschaftsverkehr  
1520 (Lastenfahrräder, gebündelter Lieferverkehr), Förderung von Lieferverkehr  
1521 mit E-Lastenrädern (z.B. Paketdienste).
- 1522 • Reduzierung des innerstädtischen LKW-Verkehrs durch geeignete Maßnahmen,  
1523 insbesondere an stark belasteten Straßen, z.B. Behlertstraße und Potsdamer  
1524 Straße.
- 1525 • verstärkte Öffentlichkeitsarbeit, z.B. „Tag des ÖPNV“ in Potsdam  
1526 etablieren. Stärkere Bewerbung der flexiblen Nutzung und Kombination  
1527 umweltfreundlicher Verkehrsmittel.
- 1528 • innovative Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel des  
1529 Umweltverbundes.
- 1530 • Prüfung zum Einsatz von Oberleitungsbussen auf einzelnen Strecken.

1531 **Verkehrssicherheit erhöhen**

1532 Verkehrsunfälle haben besonders für Fußgänger\*innen und Fahrradfahrer\*innen  
1533 ernste Folgen. Eine Verkehrsplanung die sich vorrangig an Fußgänger\*innen und  
1534 Fahrradfahrer\*innen orientiert, stellt damit die Sicherheit der Menschen und  
1535 nicht das Recht des Stärkeren in den Mittelpunkt.

1536 Dafür machen wir uns stark:

- 1537 • eine Stadt ohne Verkehrstote und Verletzte („Vision Zero“).
- 1538 • Grundsätzlich Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit im bebauten Stadtgebiet;  
1539 Tempo 20-Zonen in Kita- und Schulbereichen.
- 1540 • Ampelregelungen zugunsten Rad, Fuß und ÖPNV stärken. Grüne Welle für  
1541 Radfahrer und ÖPNV statt für Autos.
- 1542 • LKWs der Stadt und der städtischen Betriebe mit Abbiegewarnsystem  
1543 ausstatten
- 1544 • Stärkere Förderung von Verkehrsunterricht in den Schulen
- 1545 • mehr Sicherheit für Radfahrer: wenn möglich Radwege baulich trennen, sonst  
1546 farbliche Kennzeichnung und Rubbelstreifen, Tempolimits für Autos,  
1547 Schutzstreifen (Radfahrstreifen auf der Fahrbahn) mit angemessener Breite  
1548 einrichten.

1549 **Dominanz des Autoverkehrs verringern - Lebensqualität**  
1550 **erhöhen**

1551 Die Potsdamer\*innen leiden täglich unter Abgasen und verstopften Straßen. Die  
1552 Potenziale zur Reduzierung von Fahrzeugzahlen im täglichen Verkehr sollten  
1553 ausgeschöpft werden, um den Verkehr zu verflüssigen und Abgase zu vermeiden.

1554 Ein großer Teil der Flächen in Potsdam wird vom Autoverkehr (Straßen und  
1555 Parkplätze) in Anspruch genommen. Wir wollen, dass insbesondere in der  
1556 Innenstadt und in anderen Wohnquartieren qualitätsvolle Freiräume zur Entfaltung  
1557 urbanen Lebens ohne Autoverkehr entstehen.

1558 Dafür machen wir uns stark:

- 1559 • In der Innenstadt den Bereich zwischen Schopenhauerstraße,  
1560 Hegelallee/Kurfürstenstraße, Hebbelstraße und Charlottenstraße autofrei  
1561 gestalten. Gutenbergstraße und Friedrich-Ebert-Straße sollen somit im  
1562 Innenstadtbereich autofrei und deutlich fahrradfreundlicher werden.
- 1563 • In den Kiezen autofreie Stadtteilzentren schaffen. Dabei ist aber auch den  
1564 Bedürfnissen von mobilitätseingeschränkten Personen und

- 1565 Einzelhändler\*innen durch Ausnahmeregelungen (ggf. zeitlich beschränkt)  
1566 Rechnung zu tragen.
- 1567 • Durchgangsverkehre verringern.
- 1568 • Erhöhung der Parkkosten: Kosten für Anwohnerparken, Ausweitung der  
1569 Parkraumbewirtschaftung.
- 1570 • Verringerung der vorhandenen PKW-Parkplätze bei gleichzeitigem Ausbau von  
1571 Park&Ride.
- 1572 • Bebauungspläne nur noch mit einem Parkplatzangebot von 0.5 Fahrzeugen pro  
1573 Wohneinheit (nach dem Vorbild von Krampnitz).
- 1574 • Abschaffung der Stellplatzsatzung, nach der die Zahl der Stellplätze beim  
1575 Neubau eines Gebäudes vorgeschrieben wird. Dadurch werden Stellplätze  
1576 auch dann gefordert, wenn sich die Bewohner eines Hauses gegen ein eigenes  
1577 Auto entscheiden oder eine gute ÖPNV-Anbindung keine/wenige Stellplätze  
1578 nötig macht. Die Baukosten werden unnötig erhöht und führen damit auch zu  
1579 höheren Mieten.
- 1580 • flexible Verkehrsregelungen an den Stadträndern, um einfließenden Verkehr  
1581 auf ein hinsichtlich Lebensqualität und Verkehrsfluss günstiges Maß zu  
1582 drosseln (z.B. Pfortnerampeln, LKW-Leitsystem).
- 1583 • Reduzierung von Fahrzeugzahlen durch Carsharing-Initiativen, insbesondere  
1584 mit Elektrofahrzeugen, ggf. städtisches Carsharing einführen.
- 1585 • Förderung von Mitfahrinitiativen (z.B. durch Kennzeichnung von Fahrzeugen,  
1586 die über Mitnahmekapazitäten verfügen).