

## A5 Mobilität neu denken: Verkehrswende für Potsdam!

Gremium: KVo Potsdam

Beschlussdatum: 16.01.2019

### Text

1245 Potsdam wird immer noch vom Autoverkehr dominiert. Dies führt zu schlechter  
1246 Luft, hohen Treibhausgas-Emissionen, Lärm, langen Staus, zugeparkten Geh- und  
1247 Radwegen, zu wenig Investitionsmitteln für den öffentlichen Personennahverkehr  
1248 (ÖPNV) und vielen Unfallrisiken für Fußgänger und Radfahrer. Wir beobachten,  
1249 dass es zurzeit eine massive Verletzung der Flächengerechtigkeit gibt: Eine  
1250 Minderheit von Personen beansprucht mit dem PKW den größten Teil der Flächen im  
1251 Verkehrsraum; dies geschieht zulasten derer, die zu Fuß gehen oder das Rad  
1252 nutzen, im Verkehrsraum aber an den Rand gedrängt werden; Busse stehen zudem im  
1253 Stau.

1254 Wir wollen, dass Potsdam wieder eine Stadt für alle wird, in der das öffentliche  
1255 Leben von Menschen und nicht von Autos geprägt ist. Dazu müssen der motorisierte  
1256 Individualverkehr reduziert und der Umweltverbund (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr)  
1257 ausgebaut werden.

#### 1258 Auf dem Weg zur Fahrradstadt

1259 Fahrradfahren schont das Klima, fördert die Gesundheit, erzeugt keine Abgase  
1260 oder Lärm und verursacht keine Staus. Der Ausbau eines guten Radwegenetzes ist  
1261 deutlich preisgünstiger und nachhaltiger als Investitionen in den Autoverkehr.  
1262 Der positive Effekt des Radverkehrskonzeptes ist spürbar, aber noch nicht  
1263 durchgreifend genug.

1264 Dafür machen wir uns stark:

- 1265 • den Anteil des Fahrradverkehrs auf mindestens 40% des gesamten  
1266 Verkehrsaufkommens (Modal Split) erhöhen.
- 1267 • Förderung des Radverkehrs grundsätzlich nicht zu Lasten der  
1268 Fußgänger\*innen, sondern zu Lasten der Parkflächen und Fahrbahnen.
- 1269 • konsequente Umsetzung und Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes.
- 1270 • beschleunigte Realisierung der geplanten Radschnellwege nach Krampnitz,  
1271 Werder, Berlin, Stahnsdorf und Teltow.
- 1272 • Abstellanlagen für Fahrräder an geeigneten Haltestellen des ÖPNV und  
1273 insbesondere an Bahnhöfen, ggf. zulasten von PKW-Parkplätzen (Bike&Ride).
- 1274 • Mehr Abstellanlagen für Fahrräder anstelle von Autoparkplätzen vor  
1275 Einrichtungen und vor Mehrfamilienhäusern in Wohngebieten.
- 1276 • Das Angebot von Leihrädern, auch Lastenfahrräder, stadtweit  
1277 weiterentwickeln - nicht nur im Stadtzentrum
- 1278 • finanzielle Förderung der Anschaffung von Lastenrädern bei gleichzeitigem  
1279 Verzicht aufs Auto
- 1280 • Ausbau der Uferwege: Hauptbahnhof bis Zeppelinstraße, Hauptbahnhof bis  
1281 Hermannswerder
- 1282 • Mehr Öffentlichkeitsarbeit, z.B. 1 x pro Jahr kostenlose Fahrradklinik in  
1283 den Stadtteilen (gefördert durch die Stadt Potsdam).
- 1284 • Solarfahrradwege prüfen
- 1285 • Erhöhung der Fahrradfreundlichkeit auch von Natursteinpflasterstraßen

1286 Ausbau des städtischen ÖPNV

1287 Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist umweltverträglich, kostengünstig  
1288 und für viele Potsdamer\*innen bereits eine gute Alternative zum Auto. Auch für  
1289 Fußgänger\*innen und Fahrradfahrer\*innen ist er eine Ergänzung, wenn der Weg zu  
1290 weit oder das Wetter schlecht ist. Damit aber noch mehr Menschen bereit sind,  
1291 vom Auto auf den ÖPNV umzusteigen, ist ein Umdenken in der städtischen  
1292 Verkehrsplanung hin zu deutlich mehr Investitionen in den Ausbau des ÖPNV nötig.

1293 Dafür machen wir uns stark:

- 1294 • gemeindeübergreifende Konzepte, bessere Abstimmungen mit dem Umland, einen  
1295 gemeinsamen Verkehrsbetrieb.
- 1296 • Erweiterung des Tramnetzes (Bsp.: Verlängerung vom Campus Jungferensee nach  
1297 Krampnitz und Fahrland und evtl. später weiter nach Marquardt, Verknüpfung  
1298 von Babelsberg und Stern, Verlängerung vom Endpunkt Kirschallee nach

1299 Bornim, Anbindung von Eiche-Golm, Verlängerung nach Bergholz-Rehbrücke in  
1300 Kooperation mit Potsdam-Mittelmark)

1301 • Erweiterung des Busliniennetzes: dabei wollen wir eine stärkere Vernetzung  
1302 des Liniennetzes durch Lückenschlüsse, eine bessere Einbindung von  
1303 Bahnhöfen und mehr Querverbindungen zu den sternförmigen Strecken in die  
1304 Innenstadt, bisher nicht angeschlossene Gebiete wie das Industriegebiet  
1305 Potsdam-Süd von Waldstadt aus anschließen, Fahrzeitverkürzungen durch  
1306 Buslinien in möglichst gerader Linie statt Schlangenlinien und in weiten  
1307 Bögen – dadurch nicht mehr erreichte Haltestellen müssen durch andere,  
1308 parallel führende Linien angefahren werden.

1309 • zusätzliche Regionalbahnlinien gemeinsam mit den Umlandgemeinden  
1310 schaffen:

1311 ◦ Stammbahn von Brandenburg HBF über Potsdam HBF über Griebnitzsee,  
1312 Dreilinden, Kleinmachnow nach Zehlendorf, dann parallel zur S1 zum  
1313 Potsdamer Platz und weiter nach Berlin HBF.

1314 ◦ Spandau-Bahn von Potsdam HBF über Golm und Marquardt nach Berlin-  
1315 Spandau.

1316 • in jedem Stadtteil städtische Mobilitätsstationen zur Anmietung von  
1317 (Lasten-) Fahrrädern, (Elektro-) Rollern und (Elektro-) Autos mit Umstieg  
1318 auf ÖPNV aufbauen – inkl. eines integrierten Tarifsystems (Kombi-Tarife)

1319 • günstige Jobtickets fördern (dabei sollte die Stadt als Vorbild für andere  
1320 Arbeitgeber vorangehen).

1321 • Einführung des 365 Euro-Jahresticket, auch für Pendler\*innen. Nach  
1322 Schaffung der landesgesetzlichen Grundlagen: Bürgerticket einführen.

1323 • Park&Ride-Konzept aktualisieren und konsequent umsetzen (z.B. am Havel-  
1324 Nuthe-Center).

1325 • erste Schritte zum autonomen Fahren testen (Kramnitz/Bornstedter Feld),  
1326 Einsatzmöglichkeiten auf der „letzten Meile“, d.h. von Wohngebieten zu  
1327 Haltestellen des ÖPNV.

## 1328 Mobilitätswende für Klima- und Gesundheitsschutz

1329 Der Autoverkehr ist in Potsdam für ca. 30% des CO<sup>2</sup>-Ausstoßes verantwortlich und  
1330 verbraucht gleichzeitig einen überproportionalen Anteil der Gesamtinvestitionen  
1331 in die Mobilität. Hier gibt es ein Gerechtigkeitsdefizit zulasten  
1332 umweltfreundlicher Verkehrsmittel sowie des Klimaschutzes. Motorisierter  
1333 Individualverkehr ist auch die Quelle für gesundheitsschädlichen Feinstaub,  
1334 Stickoxide und Lärm. Stadtplanung und Investitionen müssen daher eine  
1335 Mobilitätswende zum Ziel haben. Der Neubau einer Umgehungsstraße mit drittem  
1336 Havelübergang (Havelspange/Westtangente) würde Umwelt zerstören, neue Verkehre  
1337 anziehen und keine Entlastungswirkung haben. Er steht damit einer  
1338 zukunftsorientierten nachhaltigen Mobilität unvereinbar entgegen und wird von  
1339 uns vehement abgelehnt.

1340 Dafür machen wir uns stark:

- 1341 • mehr Gerechtigkeit bei Investitionen in den Verkehr: Diese sollen sich  
1342 zukünftig an den Anteilen der jeweiligen Mobilitätsformen am  
1343 Gesamtverkehrsaufkommen orientieren (Modal Split).
- 1344 • Anteil des Autoverkehrs durch umweltverträgliche Mobilitätsformen  
1345 verringern.
- 1346 • Elektro- und Hybridbusse (ÖPNV, Tourismusbusse) sowie Umrüstung älterer  
1347 Dieselmotoren auf Elektroantrieb.
- 1348 • Ausbau stadtweiter E-Tankstellen.
- 1349 • Konzept und Förderung für umweltfreundlichen Wirtschaftsverkehr  
1350 (Lastenfahrräder, gebündelter Lieferverkehr), Förderung von Lieferverkehr  
1351 mit E-Lastenrädern (z.B. Paketdienste).
- 1352 • Reduzierung des innerstädtischen LKW-Verkehrs durch geeignete Maßnahmen,  
1353 insbesondere an stark belasteten Straßen, z.B. Behlertstraße und Potsdamer  
1354 Straße.
- 1355 • verstärkte Öffentlichkeitsarbeit, z.B. „Tag des ÖPNV“ in Potsdam  
1356 etablieren. Stärkere Bewerbung der flexiblen Nutzung und Kombination  
1357 umweltfreundlicher Verkehrsmittel.
- 1358 • innovative Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel des  
1359 Umweltverbundes.
- 1360 • Prüfung zum Einsatz von Oberleitungsbussen auf einzelnen Strecken.

1361 Verkehrssicherheit erhöhen

1362 Verkehrsunfälle haben besonders für Fußgänger\*innen und Fahrradfahrer\*innen  
1363 ernste Folgen. Eine Verkehrsplanung die sich vorrangig an Fußgänger\*innen und  
1364 Fahrradfahrer\*innen orientiert, stellt damit die Sicherheit der Menschen und  
1365 nicht das Recht des Stärkeren in den Mittelpunkt.

1366 Dafür machen wir uns stark:

- 1367 • eine Stadt ohne Verkehrstote und Verletzte („Vision Zero“).
- 1368 • Grundsätzlich Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit im bebauten Stadtgebiet;  
1369 Tempo 20-Zonen in Kita- und Schulbereichen.
- 1370 • Ampelregelungen zugunsten Rad, Fuß und ÖPNV stärken. Grüne Welle für  
1371 Radfahrer und ÖPNV statt für Autos.
- 1372 • LKWs der Stadt und der städtischen Betriebe mit Abbiegewarnsystem  
1373 ausstatten
- 1374 • Stärkere Förderung von Verkehrsunterricht in den Schulen
- 1375 • mehr Sicherheit für Radfahrer: wenn möglich Radwege baulich trennen, sonst  
1376 farbliche Kennzeichnung und Rubbelstreifen, Tempolimits für Autos,  
1377 Schutzstreifen (Radfahrstreifen auf der Fahrbahn) mit angemessener Breite  
1378 einrichten.

1379 **Dominanz des Autoverkehrs verringern - Lebensqualität**  
1380 **erhöhen**

1381 Die Potsdamer\*innen leiden täglich unter Abgasen und verstopften Straßen. Die  
1382 Potenziale zur Reduzierung von Fahrzeugzahlen im täglichen Verkehr sollten  
1383 ausgeschöpft werden, um den Verkehr zu verflüssigen und Abgase zu vermeiden.

1384 Ein großer Teil der Flächen in Potsdam wird vom Autoverkehr (Straßen und  
1385 Parkplätze) in Anspruch genommen. Wir wollen, dass insbesondere in der  
1386 Innenstadt und in anderen Wohnquartieren qualitätsvolle Freiräume zur Entfaltung  
1387 urbanen Lebens ohne Autoverkehr entstehen.

1388 Dafür machen wir uns stark:

- 1389 • die Innenstadt und die Kieze autofrei entwickeln: In der Innenstadt  
1390 umgehend mit den Abschnitten zwischen Gutenberg- und Charlottenstraße  
1391 beginnen. In den Kiezen autofreie Stadtteilzentren schaffen. Dabei ist  
1392 aber auch den Bedürfnissen von mobilitätseingeschränkten Personen und  
1393 Einzelhändler\*innen durch Ausnahmeregelungen (ggf. zeitlich beschränkt)  
1394 Rechnung zu tragen.
- 1395 • Durchgangsverkehre verringern.
- 1396 • Erhöhung der Parkkosten: Kosten für Anwohnerparken, Ausweitung der  
1397 Parkraumbewirtschaftung.
- 1398 • Verringerung der vorhandenen PKW-Parkplätze bei gleichzeitigem Ausbau von  
1399 Park&Ride.
- 1400 • Bebauungspläne nur noch mit einem Parkplatzangebot von 0.5 Fahrzeugen pro  
1401 Wohneinheit (nach dem Vorbild von Krampnitz).
- 1402 • Abschaffung der Stellplatzsatzung, nach der die Zahl der Stellplätze beim  
1403 Neubau eines Gebäudes vorgeschrieben wird. Dadurch werden Stellplätze

1404 auch dann gefordert, wenn sich die Bewohner eines Hauses gegen ein eigenes  
1405 Auto entscheiden oder eine gute ÖPNV-Anbindung keine/wenige Stellplätze  
1406 nötig macht. Die Baukosten werden unnötig erhöht und führen damit auch zu  
1407 höheren Mieten.

1408 • flexible Verkehrsregelungen an den Stadträndern, um einfließenden Verkehr  
1409 auf ein hinsichtlich Lebensqualität und Verkehrsfluss günstiges Maß zu  
1410 drosseln (z.B. Pfortnerampeln, LKW-Leitsystem).

1411 • Reduzierung von Fahrzeugzahlen durch Carsharing-Initiativen, insbesondere  
1412 mit Elektrofahrzeugen, ggf. städtisches Carsharing einführen.

1413 • Förderung von Mitfahrinitiativen (z.B. durch Kennzeichnung von Fahrzeugen,  
1414 die über Mitnahmekapazitäten verfügen).