

## Der VCD Potsdam Forderungen zur Kommunalwahl 2024

Als Landeshauptstadt und Großstadt muss Potsdam Vorreiter für eine klimaneutrale Mobilitätswende werden. Da die Folgen des Klimawandels auch in Potsdam immer deutlicher spürbar werden und die Energie- und Spritpreise auch weiterhin steigen werden, brauchen sowohl die Bürger:innen als auch die Unternehmen in Potsdam einen verlässlichen Fahrplan, wie die Mobilität zukünftig klimaverträglich sichergestellt werden kann. Schnelles und konsequentes Handeln ist gefragt. In der nächsten Legislaturperiode müssen die Weichen gestellt werden, damit der Anteil der Wege, für die jetzt noch das Auto genutzt wird (32%), bis 2040 weitgehend mit dem Rad, zu Fuß oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden können. Die Innenstadt muss weitgehend autofrei, die Reststadt zumindest autoreduziert funktionieren, um Raum für Begrünung, Aktivitäten und Aufenthalt zu schaffen. Das muss oberste Priorität bei der Verkehrsplanung haben. Deshalb müssen sich die Stadtverordneten nach Ansicht des VCD Potsdam dafür engagieren, dass folgende Maßnahmen angegangen und umgesetzt werden.

### Verkehrsreduzierende Raumstrukturen

- Potsdam setzt sich mit der Frage auseinander, wieviel Wachstum unter der Prämisse einer nachhaltigen und klimagerechten Stadt noch möglich ist. Wachstum darf nicht per se als gut und notwendig bewertet werden.
- Neue Wohn- und Gewerbeflächen entstehen nur an Standorten, die optimal mit dem Umweltverbund erschlossen sind.
- Die Siedlungsentwicklung wird unter der Prämisse der autoarmen bzw. autofreien Stadt geplant. Potsdam nimmt dazu auch die Investor:innen konsequent in die Verantwortung.
- Potsdam entwickelt ein modulares Konzept zur Reduzierung der Parkplätze im öffentlichen Raum, um Flächengerechtigkeit im Straßenraum herzustellen und mehr Platz für den Radverkehr zu schaffen.
- Die Kosten für das Parken in Potsdam werden sukzessive erhöht. Für soziale Härtefälle, kleine Unternehmen und Menschen, die aufgrund von Einschränkungen auf ein eigenes Auto angewiesen sind, muss eine sozialverträgliche Lösung entwickelt werden.
- Parallel dazu entwickelt Potsdam auch für Bestandsquartiere ein Konzept für Mobilitätsstationen, die durch Sharing-Angebote die Notwendigkeit für ein eigenes Auto stark reduzieren.
- Neue Verkehrsflächen müssen auch unter Aspekten des Ressourcen- und Klimaschutzes geprüft werden. Sie orientieren sich am Prinzip Netto-Null. Das heißt die Dimension neuer Verkehrsflächen ist auf das erforderliche Mindestmaß zu reduzieren. Für Neuversiegelung wird an anderer Stelle zurückgebaut werden. Dazu entwickelt die Potsdam ein Konzept zum Rückbau von Parkplätzen im öffentlichen Raum s. oben.
- Zur Vermeidung von Kita-/Schulbringverkehren sollen Schulen und Kitas bei der Vergabe der Plätze die Wohnortnähe stärker berücksichtigen. Außerdem unterstützt Potsdam Konzepte wie Lauf- und Radl-Busse, um Kinder und Jugendliche zu ermächtigen, ihre Wege selbstständig zurück zu legen. Dafür ist in Kooperation mit den Einrichtungen, den Eltern- und Schülervertretungen auch ein Konzept für sogenannte Schulstraßen zu entwickeln.
- Das Konzept „Straßenräume neu denken“ muss für die Innenstadt konsequent und zügig umgesetzt werden und auf die Zentren der anderen Potsdamer Stadtteile ausgeweitet werden. Das Konzept muss schrittweise nachgeschärft und langfristig in Richtung autofreie Innenstadt weiterentwickelt werden. Potsdam übernimmt hierbei die Vorreiterrolle für Brandenburg.

## Radverkehr

Damit die Potsdamer:innen und auch die Pendler:innen vom Auto auf umweltverträgliche Verkehrsmittel umsteigen, muss Potsdam ein durchgängiges Radnetz entwickeln. Mit sicheren Radwegen, gut befahrbaren Straßenbelägen sowie einer klaren Führung und einer einheitlichen Markierung. Potsdam ist von seiner Größe her perfekt, um sich als „Radfahrerstadt“ zu entwickeln. Dafür müssen im Einzelnen folgende Maßnahmen umgesetzt werden:

- Das Radverkehrskonzept der Stadt muss zügig fortgeschrieben und mit ausreichenden Finanzmitteln hinterlegt werden, um ein durchgängiges Radnetz für Potsdam und gute Anschlüsse in die Nachbargemeinden zu realisieren. Dabei soll angebotsorientiert geplant werden und neben den Pendler:innen auch der Schüler:innen-Verkehr und der Alltagsverkehr berücksichtigt werden, um auch den Mobilitätsbedürfnissen von Menschen, die Sorge-Arbeit leisten, gerecht zu werden.
- Auf wichtigen Verbindungen soll die Ampelschaltung so eingestellt werden, dass sich eine grüne Welle für Radfahrende ergibt.
- Um die Sicherheit im Radverkehr zu fördern und Menschen zum Radfahren zu ermuntern, die sich bisher nicht aufs Rad trauen, sollen Radwege, wo möglich als protected bikelanes gestaltet werden. Dafür ist für alle mehrspurigen Straßen und an Straßen, die in größerem Umfang Abbiegespuren aufweisen, zu prüfen, wie mehr Platz fürs Rad geschaffen werden kann. Z.B. an der Potsdamer Straße, der Behlertstraße und Neuer Garten, der Breiten Straße (Landtag), dem Luisenplatz.
- Das neue Mobilitätsgesetz des Landes Brandenburg ermöglicht es, Radvorrangrouten und Radschnellwege unabhängig vom Ausbaustandard auszuweisen. Wenn es der Konsensfindung dient und empfindlicher Naturraum dadurch geschützt werden kann, soll Potsdam darauf hinwirken, in empfindlichen Landschaftsräumen abschnittsweise auch von den empfohlenen Ausbaustandards für Radschnellwege abzuweichen.
- Für die Innenstadt müssen Vorrangrouten für den Radverkehr ausgewiesen werden. Mindestens eine Nord-Süd und eine Ost-West-Verbindung zusätzlich zur Friedrich-Ebert-Straße und zur Charlottenstraße. Auf diesen Routen muss das historische Kopfsteinpflaster in der Fahrbahnmitte geschnitten werden, um ein sicheres und zügiges Radfahren zu gewährleisten. Siehe hierzu das VCD-Konzept für eine autofreie Innenstadt<sup>1</sup>.
- Potsdamer Parks und historische Bereiche dürfen keine Hindernisse für den Radverkehr darstellen. Gemeinsam mit dem Denkmalschutz und der Stiftung Schlösser und Gärten muss eine Lösung gefunden werden, wie gut ausgebaute Radwege und Fahrradabstellanlagen behutsam in die historischen Anlagen integriert werden können. Z.B. Zugang Ökonomieweg ab Lindenallee und ab Charlottenstraße. Durch eine Routenplanung kann der Radverkehr in diesen sensiblen Bereichen sinnvoll gelenkt werden.
- Auch im Herbst und Winter muss eine gute Befahrbarkeit der Radwege sichergestellt werden. Wie bei den Straßen muss Laub und Schnee auf den Rad- und Fußwegen zuverlässig und schnell beseitigt werden.
- Um auch für den Lastentransport eine gute Alternative zum Auto anzubieten, unterstützt Potsdam die fLotte Potsdam langfristig beim Ausbau des Angebotes an freien Lastenrädern.
- An Bahnhöfen, Park & Ride-Anlagen und zentralen Umsteigepunkten müssen ausreichend kostenlose und sichere Fahrradabstellanlagen zur Verfügung gestellt werden. Z.B. durch Teilnahme am DB Bike & Ride-Programm.
- Wo die Kapazitäten im ÖPNV es zulassen, soll die Fahrradmitnahme verbessert werden. Alternativ soll an Haltestellen der Fahrradverleih ausgebaut werden. Zur Entlastung der Stra-

<sup>1</sup> <https://brandenburg.vcd.org/potsdam/autofreie-innenstadt-potsdam-verbaendestellungnahme>

ßenbahnen und der Züge sollen VIP Abo-Kunden auch zukünftig täglich 120 Freiminuten bei Nextbike / Tier erhalten. Ergänzend dazu sollten auch Nutzende des Deutschlandtickets die Möglichkeit haben, die Fahrradausleihe kostengünstig zubuchen zu können.

- Das Ordnungsamt sollte regelmäßige Kontrollen zur Vermeidung von Radwegeparkern durchführen.
- An Einfahrten sollte die Querpflasterung über Rad- und Fußwege hinweg perspektivisch zu Gunsten einer durchgehenden Pflasterung der Rad- und Fußwege rückgebaut werden.
- Gullideckel auf Radwegen sind zu vermeiden.

### Fußverkehr

Viele Entfernungen in Potsdam lassen sich gut zu Fuß erledigen. Um den Fußverkehr in der Stadt zukünftig noch stärker zu fördern, sollten folgende Maßnahmen umgesetzt werden:

- Bei Hauptverbindungen muss der Fuß- und Radverkehr getrennt geführt werden, um den Fußverkehr sicher und attraktiv zu machen. Wir erwarten, dass Potsdam im Sinne einer gerechteren Flächenverteilung, ausreichend Platz für den Rad- und Fußverkehr schafft, um Konflikte zu vermeiden.
- In Kreuzungsbereichen sollen Auto- zu Fahrradstellplätzen umgebaut werden. Das erhöht nicht nur die Anzahl der Fahrradstellplätze, sondern trägt auch zur Sicherheit des Fußverkehrs bei, weil Kreuzungsbereiche nicht mehr zugeparkt werden können und die Sichtbarkeit beim Queren der Straße erhöht wird.
- Bei wichtigen Querungen vor allem im Bereich von Schulen sowie Kinder- und Jugendeinrichtungen sind außerdem Gehwegvorstreckungen zu planen, um die Sichtbarkeit für Fußgänger:innen zwischen parkenden Autos zu erhöhen.
- Fußgängerampeln sind so zu schalten, dass die Grünphase ausreicht, damit auch mobilitätsingeschränkte Personen die Straße sicher und entspannt queren können.
- Druckknopf-Ampeln (Bettelampeln) sollten abgeschafft werden. Es sei denn sie bevorzugen den Fußverkehr.
- Der Verkehr und vor allem das Abstellen von E-Scoutern muss zügig geregelt werden, um die Sicherheit des Fußverkehrs, vor allem von sehbehinderten und blinden Menschen nicht zu gefährden, und um Kinderwagen, Rollstühle etc. nicht zu behindern.
- An Hauptwegen für Fußgänger:innen müssen die Grünpfeile für Autos aus Sicherheit abgeschafft werden, z.B. Jägerallee.

### Öffentlicher Verkehr

Der öffentliche Verkehr muss stufenweise ausgebaut werden. Der VDV hat mit dem Konzept Faktor 2<sup>2</sup> einen Weg aufgezeigt, wie die Kapazitäten ausgebaut werden müssten, um den Anteil des öffentlichen Verkehrs von 21 % (2018) sukzessive zu verdoppeln. Dafür wären folgende Maßnahmen nötig:

- Zügige Realisierung der Straßenbahn nach Krampnitz,
- Verlängerung der Straßenbahn nach Fahrland und Golm/ Eiche,
- Es ist zu begrüßen, dass die Stadt zusätzlich zu den 13 neuen Trams, die dieses Jahr geliefert werden, beim Hersteller eine Option auf 10 weitere Fahrzeuge verhandelt hat, denn perspektivisch müssen alle Tram-Fahrzeuge auf XL-Größe umgestellt und weitere Fahrzeuge angeschafft werden, um die Kapazitäten zu erhöhen,
- Eine Optimierung des Tram-Liniennetzes,
- Anpassung der Buslinien an die Straßenbahnerweiterungen.

<sup>2</sup> <https://www.vdv.de/bericht-faktor-2.pdf>

## VCD Landesverband Brandenburg

Darüber hinaus hält der VCD noch folgende Maßnahmen für wichtig, um den öffentlichen Verkehr zu optimieren:

- Beschleunigung des ÖPNV
  - Die Vorrangschaltung für Bus/Tram soll weiter ausgebaut werden, um deren Zuverlässigkeit zu erhöhen,
  - die Ausweitung der Busspuren muss überprüft werden, um die Zuverlässigkeit der Busverbindungen erhöhen.
- Im Sinne eines integralen Taktfahrplans muss die Anschlusssicherheit an wichtigen Umsteigepunkten sichergestellt werden. Das erhöht auch die Attraktivität des ÖPNVs für Menschen in den Stadtrandgebieten und aus den benachbarten Kommunen.
- Ausweitung der Spät- und Nachtverkehre zumindest an Freitag- und Samstagabenden in die Stadtrandgebiete und ins Potsdamer Umland
- Zügige Prüfung der im INSEK vorgesehenen Straßenbahnerweiterung auf der Großbeerensstraße/ Medienstadt
- Wir erwarten Potsdam ein Konzept, wie dem Personalmangel mit kreativen Maßnahmen begegnet werden kann.
- Potsdam ist weitgehend vom Fernverkehr abgehängt. Die Stadt muss sich aktiv für eine getaktete IC-Verbindung in Richtung Hannover einsetzen mindestens (zwei Stundentakt).
- Aus Sicherheitsgründen sollte mit der DB geklärt werden, ob am Bahnhof Potsdam ein weiterer Ausgang in Richtung Babelsberg eingerichtet werden kann.
- Außerdem sollte für Potsdam in Autobahnnähe ein geeigneter Standort für Fernbusse gesucht werden, der gut mit dem öffentlichen Verkehr erreichbar sein muss und über ein Mindestmaß an Infrastruktur (Toilette, überdachte Wartemöglichkeit, Beleuchtung) verfügen sollte. z.B. Stern / Drewitz

### **Mobilitätsmanagement / Förderung klimaverträgliche Mobilität / Verkehrssicherheit**

- Potsdam geht mit gutem Beispiel voran und entwickelt ein Konzept für das betriebliche Mobilitätsmanagement. Gemeinsam mit der Wirtschaftsförderung und der IHK wird die Beratung von Unternehmen zum betrieblichen Mobilitätsmanagement ausgeweitet.
- Potsdam vermarktet sich offensiv bei allen neuen Bauprojekten als autoarme / autofreie Stadt und bietet für Neubürger:innen eine Mobilitätsberatung an (hierbei kann der VCD gerne unterstützen)
- Potsdam unterstützt ehrenamtliches Engagement für eine nachhaltige Mobilität z.B. von Initiativen wie Stadtteil-Auto in Potsdam West, um Lücken zu schließen, in denen kommerzielle Angebote nicht funktionieren.
- Spiegel erhöhen in unübersichtlichen Situationen die Verkehrssicherheit. Dieses Instrument sollte, wo sinnvoll, genutzt werden.
- Potsdam führt für die Kurier-, Express- und Paketdienstleistungen ein Unternehmensübergreifendes Modellprojekt zum Lastenradtransport für die letzte Meile durch.

Zur Umsetzung der aufgeführten Maßnahmen ist eine ausreichende Finanzierung sicherzustellen. Potsdam schöpft hierzu alle verfügbaren Instrumente aus, wie Anwohnerparkgebühren, Parkplatzmanagement, städtebauliche Verträge mit Investoren, etc. Darüber hinaus führt Potsdam eine öffentliche Diskussion darüber, wie sich Bürger:innen, Investor:innen und Unternehmer:innen sinnvoll an den notwendigen Investitionen für eine klimaverträgliche Transformation beteiligen können. Die Finanzierung der Mobilitätswende ist eine dringend erforderliche Investition in die Zukunft. Wird sie verzögert, werden die Kosten steigen, nicht nur für die Mobilität, sondern auch als Reaktion auf die schon jetzt deutlich spürbaren Klimafolgen.