Ä1 Position der GJ Potsdam zur autofreien Innenstadt

Antragsteller*in: Robert Funke

Änderungsantrag zu A1

Nach Zeile 11 einfügen:
Mit Blick auf das 1,5°-Ziel des Pariser Klimaabkommens, welches nur noch mit maximalen Anstrengungen auf allen Ebenen erreicht werden kann, fordern wir die Rathauskooperation auf, ihre Zielsetzung zu korrigieren und die zweite barocke Stadterweiterung bereits bis 2022 (anstatt bis 2024) autofrei zu gestalten.

Ä2 Position der GJ Potsdam zur autofreien Innenstadt

Antragsteller*in: Robert Funke

Änderungsantrag zu A1

Von Zeile 15 bis 17:
sichere, vom restlichen Verkehr getrennte und durchgehende Radwege, die die Durchkreuzung der barocken Innenstadt ermöglichen. ~~Hierzu soll geprüft werden, wie das Problem der fahrradunfreundlichen Pflastersteine gelöst werden kann.~~Wir fordern hierzu die Umsetzung des Bündnisgrünen Kommunalwahlprogramms:

"In der Innenstadt sind alle Straßen, besonders die Pflasterstraßen, zu Lasten der Parkplatzstreifen so umzugestalten, dass Barrierefreiheit gegeben und komfortabler Fahrradverkehr möglich ist."

Ä3 Position der GJ Potsdam zur autofreien Innenstadt

Antragsteller*in: Tammo Westphal

Änderungsantrag zu A1

Von Zeile 35 bis 36:
Als zusätzlichen Anreiz, um auf das Auto zu verzichten, fordern wir, die Nutzung des ÖPNV ~~günstiger~~kostenlos zu machen. Übergangsweise sollte ein 365 Euro Ticket als Jahreskarte für das Potsdamer Gesamtnetz ABC eingeführt werden. Besonders um die Anbindung mit dem Umland zu gewährleisten.

Ä4 Position der GJ Potsdam zur autofreien Innenstadt

Antragsteller*in: Antonius Naumann (KV Potsdam)

Änderungsantrag zu A1

Von Zeile 41 bis 43:
Abstellen und Ausleihen von (Lasten-)Fahrrädern etc. möglich ist. Hier sollen bereits bestehende Angebote integriert und ausgebaut werden. ~~Auch~~Wir wollen multimodale Mobilität auch durch digitale Tools erleichtern. Dafür braucht es vor allem leicht zugängliche und standardisierte offene Daten und Schnittstellen, damit Mobilitätsangebote in bestehende und zukünftige Apps ~~zur besseren Informierung über Angebote können unterstützen~~integriert werden können. Falls eigene Apps bereitgestellt werden, sollen diese als freie Open-Source-Software entwickelt werden und möglichst auf bereits existierenden ähnlichen Projekten aufbauen.

Begründung

Wenn wir Apps und andere digitale Angebote im Zusammenhang mit vernetzter Mobilität erwähnen, sollten wir uns nicht nur auf "bessere Information über Angebote" beschränken. Wir sollten das außerdem auch mit Forderungen verbinden, wie diese Angebote gestaltet werden sollen.

In erste Linie sollten wir sicherstellen, dass Mobilitätsangebote möglichst gut in Apps integriert sind, die bereits im Alltag genutzt werden. So wird vernetzte Mobilität (gerade für Nicht-Potsdamer*innen) einfacher und anbieterübergreifend zugänglich - ohne „Insider-Wissen", welche Apps ich brauche um in Potsdam mobil zu sein. Das erreichen wir durch einfach und standardisiert zugängliche Daten und Schnittstellen. (Der VBB ist hier schon gut dabei mit offenen Daten zu Fahrplänen, Haltestellen und Routen in einem standardisierten Format; Der Zugang zu Echtzeitdaten ist für Entwickler:innen zumindest relativ unkompliziert beantragbar. Bei E-Scootern und Bikesharing sieht es je nach Anbieter wesentlich schlechter aus.)

Sofern die Bereitstellung eigener Apps einen Mehrwert bringt, sollten diese möglichst gemeinwohlorientiert entwickelt werden. Das bedeutet:
- quelloffene Entwicklung
- Bereitstellung über eine übliche freie Lizenz
- Beteiligung an bereits bestehenden Open-Source Projekten mit ähnlichem Zweck

So werden Abhängigkeiten zu bestimmten Anbieter:innen vermieden und die einmal entwickelte Software lässt sich auf andere Städte und Gemeinden übertragen, in bestehende Systeme integrieren und gemeinsam mit der Zivilgesellschaft weiterentwickeln.

Ä5 Position der GJ Potsdam zur autofreien Innenstadt

Antragsteller*in: Gerrit Prange (KV Potsdam)

Änderungsantrag zu A1

Nach Zeile 56 einfügen:
Wir nehmen die Gesundheit von Anwohner*innen, Besucher*innen und in der Innenstadt arbeitenden Menschen sehr ernst. Inbesondere für Menschen mit Lungen-, Herz-, Kreislauf- und Atembeschwerden, sowie derzeit mit Covid-19 infizierte, ist eine besser Luftqualität unerlässlich. Luftverschmutzung durch Feinstaubpartikel ist ein Relikt des 19. Jahrhunderts und hat in unseren Innenstädten keine Zukunft!

Begründung

Immer noch sterben jährlich über 400.000 Menschen in Europa vorzeitig an den Folgen von Luftverschmutzung.
Der Großteil der vorzeitigen Todesfälle ist auf die Verschmutzung der Luft durch Feinstaubpartikel zurückzuführen. Sind Menschen diesen Partikeln über eine längere Zeit ausgesetzt, entwickeln sich Herz-Kreislauf- und Atemwegserkrankungen.

Ä7 Position der GJ Potsdam zur autofreien Innenstadt

Antragsteller*in: Hanna Große Holtrup (KV Potsdam)

Änderungsantrag zu A1

Von Zeile 4 bis 6 einfügen:
Wir begrüßen die Bemühungen der Bündnisgrünen Stadtfraktion zur Verringerung des ruhenden Verkehrs (z.B. parkende Autos) und zur Steigerung der Lebensqualität. Dies sind wichtige Schritte zur autofreien Innenstadt. Wir wünschen uns allerdings noch

Ä8 Position der GJ Potsdam zur autofreien Innenstadt

Antragsteller*in: Gerrit Alino Prange (KV Potsdam)

Änderungsantrag zu A1

Von Zeile 76 bis 82:
Neben dem Ausbau des geplanten Innenstadtbereichs braucht es aus unserer Sicht die Festlegung auf eine zügige Ausdehnung über die bisher gesetzten Grenzen hinaus. Zunächst einerseits in östliche Richtung bis zur Hans-Thoma-Straße und andererseits in südliche Richtung bis zur Breiten Straße. Die Hans-Thoma-Straße betreffend setzen wir die Erhaltung des Zugangs zur Kindernotaufname des Potsdam Klinikums Ernst von Bergmann voraus.

~~Neben dem beschriebenen Bereich der barocken Innenstadt~~Zusätzlich fordert die GJ Potsdam auch die Etablierung von autofreien und verkehrsberuhigten Kiezzentren in anderen Stadtteilen.

~~Dennoch sind autofreie~~Autofreie Stadtteile sind jedoch nur ein Schritt zur angestrebten Verkehrswende. Weitere Maßnahmen müssen folgen, um möglichst bald eine radikale Verringerung des motorisierten Individualverkehrs ~~auf ein Minimum~~ zu erreichen.

Begründung

Modifizierter ÄA