

Beschluss Position der GJ Potsdam zur autofreien Innenstadt

Gremium: Mitgliederversammlung der GJ Potsdam
Beschlussdatum: 02.12.2020
Tagesordnungspunkt: 3 Anträge

Antragstext

1 Die Grüne Jugend Potsdam fordert die Befreiung der Innenstadt vom motorisierten
2 Individualverkehr. Konkret geht es um den Bereich, der begrenzt wird durch die
3 Charlottenstr., Hebbelstr., Hegelallee/Kurfürstenstr. und die Schopenhauerstr.
4 Wir begrüßen die Bemühungen der Bündnisgrünen Stadtfraktion zur Verringerung des
5 ruhenden Verkehrs (z.B. parkende Autos) und zur Steigerung der Lebensqualität.
6 Dies sind wichtige Schritte zur autofreien Innenstadt. Wir wünschen uns
7 allerdings noch weitreichendere Maßnahmen, die den Prozess schneller
8 vorantreiben.

9 Die autorfeie Innenstadt dient dabei nicht nur dem Selbstzweck einer schöneren
10 Innenstadt, sondern ist im größeren Kontext der Klimakrise zu betrachten, in dem
11 sie einen Beitrag zu mehr Gesundheit, zur Verkehrswende und zum Klimaschutz
12 insgesamt leistet.

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

17 1. Radfahrer*innen

18 Bei den Bemühungen die Innenstadt autofrei zu gestalten dürfen alternative
19 Verkehrsmittel wie das Fahrrad nicht außer Acht gelassen werden. Es braucht
20 sichere, vom restlichen Verkehr getrennte und durchgehende Radwege, die die
21 Durchkreuzung der barocken Innenstadt ermöglichen. Wir fordern hierzu die
22 Umsetzung des Bündnisgrünen Kommunalwahlprogramms:

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

26 Außerdem fordert die GJ Potsdam mehr Stellplätze für Fahrräder und Lastenräder
27 und auch darüber hinaus soll die Nutzung von Lastenrädern durch die Gestaltung
28 der Innenstadt aktiv gefördert und attraktiv gemacht werden.

29 2. Fußgänger*innen

30 Die Sicherheit von Fußgänger*innen wird durch eine autobefreite Innenstadt
31 erhöht. Verkehrskonflikte zwischen Fußgänger*innen und Radfahrer*innen sollen
32 durch eine sichere Straßenführung und eine Trennung von Fuß- und Radwegen
33 vermieden werden.

34 Fußgänger*innen soll auch in den Nebenstraßen der Brandenburger Straße mehr
35 Platz zum stressfreien und sicheren Flanieren eingeräumt werden.

36 3. ÖPNV

37 Durch die vorhandenen Haltestellen ist die Potsdamer Innenstadt bereits gut
38 erschlossen und angebunden. Bezüglich der Sicherheit und Barrierefreiheit der
39 Haltestellen gibt es allerdings große Defizite. Haltestellen (insbesondere
40 solche, die sich auf der Straße befinden) sollen befestigt und barrierefrei
41 gestaltet werden. Zudem braucht es eine bessere Ausschilderung der einzelnen
42 Haltestellen.

43 Als zusätzlichen Anreiz, um auf das Auto zu verzichten, fordern wir, die Nutzung
44 des ÖPNV kostenlos zu machen. Übergangsweise sollte ein 365 Euro Ticket als
45 Jahreskarte für das Potsdamer Gesamtnetz ABC eingeführt werden. Besonders um die
46 Anbindung mit dem Umland zu gewährleisten.

47 4. Förderung Multimodaler Mobilität

48 Die Gestaltung der Innenstadt soll es Menschen ermöglichen, nach Bedarf zwischen
49 verschiedenen Verkehrsmitteln zu wechseln bzw. sie zu kombinieren. Eine
50 Möglichkeit könnten Kontaktpunkte sein, an denen ein Umstieg auf den ÖPNV, das
51 Abstellen und Ausleihen von (Lasten-)Fahrrädern etc. möglich ist. Hier sollen
52 bereits bestehende Angebote integriert und ausgebaut werden. Wir wollen
53 multimodale Mobilität auch durch digitale Tools erleichtern. Dafür braucht es
54 vor allem leicht zugängliche und standardisierte offene Daten und
55 Schnittstellen, damit Mobilitätsangebote in bestehende und zukünftige Apps
56 integriert werden können. Falls eigene Apps bereitgestellt werden, sollen diese
57 als freie Open-Source-Software entwickelt werden und möglichst auf bereits
58 existierenden ähnlichen Projekten aufbauen.

59 Damit alle Bürger*innen flexibel mobil sind, sollte es solche Angebote auch
60 außerhalb der Innenstadt geben.

61 5. Anwohner*innen

62 Eine Besonderheit der Potsdamer Innenstadt ist, dass viele Menschen dort ihr
63 Zuhause haben, es sich also nicht nur um eine reine Einkaufsinnenstadt handelt.
64 Diese heterogene Struktur sollte Potsdam unbedingt erhalten bleiben. Dies
65 bedeutet, dass Anwohner*innen in den Prozess der Autobefreiung der Innenstadt
66 miteinbezogen werden müssen.

67 Die Umstellung zu einer autofreien Innenstadt soll in jedem Fall sozial
68 verträglich gestaltet werden. Das heißt, dass Lösungen für Anwohner*innen mit
69 Autos und bei größeren Transporten gefunden werden müssen. Gleichzeitig
70 profitieren Anwohner*innen von der geringeren Lärmbelastung und der besseren
71 Luftqualität.

72 Wir nehmen die Gesundheit von Anwohner*innen, Besucher*innen und in der
73 Innenstadt arbeitenden Menschen sehr ernst. Insbesondere für Menschen mit Lungen-
74 , Herz-, Kreislauf- und Atembeschwerden, sowie derzeit mit Covid-19 infizierte,
75 ist eine besser Luftqualität unerlässlich. Luftverschmutzung durch
76 Feinstaubpartikel ist ein Relikt des 19. Jahrhunderts und hat in unseren
77 Innenstädten keine Zukunft!

78 6. Einzelhandel und Tourismus

79 Tourismus und Einzelhandel sind für die Potsdamer Innenstadt von großer
80 Bedeutung. Der Besuch der Potsdamer Innenstadt soll durch eine gute Anbindung

81 mit dem ÖPNV, Park and Ride Angebote und weitere Maßnahmen für Besucher*innen
82 ohne Auto attraktiv gemacht werden. Zudem bedeutet die autofreie Innenstadt für
83 Tourist*innen und Einkäufer*innen auch einen deutlich entspannteren Besuch.
84 Erstrebenswert ist eine Förderung des gänzlich autofreien Tourismus.

85 Für Anlieferungen im Einzelhandel braucht es transparente und leicht
86 kontrollierbare Ausnahmeregelungen, doch auch beim Waren- und Gütertransport
87 sollte perspektivisch eine Reduzierung des motorisierten Verkehrs angestrebt
88 werden.

89 7. Flächennutzung

90 Die durch die autofreie Innenstadt entstandenen Freiflächen sollen einerseits
91 für die anderen Verkehrsteilnehmenden (Fußgänger*innen und Radfahrer*innen) in
92 Form von besseren Wegen und Fahrradstellplätzen verwendet werden. Andererseits
93 kann die Innenstadt auch durch mehr Grünflächen, Begegnungsräume und mehr Raum
94 für Kultur und Gastronomie verbessert und belebt werden.

95 Bei allen ergriffenen Maßnahmen ist zu beachten, dass diese transparent
96 kommuniziert und begründet werden.

97 8. Abschluss

98 Neben dem Ausbau des geplanten Innenstadtbereichs braucht es aus unserer Sicht
99 die Festlegung auf eine zügige Ausdehnung über die bisher gesetzten Grenzen
100 hinaus. Zunächst einerseits in östliche Richtung bis zur Hans-Thoma-Straße und
101 andererseits in südliche Richtung bis zur Breiten Straße. Die Hans-Thoma-Straße
102 betreffend setzen wir die Erhaltung des Zugangs zur Kindernotaufnahme des Potsdam
103 Klinikums Ernst von Bergmann voraus.

104 Zusätzlich fordert die GJ Potsdam auch die Etablierung von autofreien und
105 verkehrsberuhigten Kiezzentren in anderen Stadtteilen.

106 Autofreie Stadtteile sind jedoch nur ein Schritt zur angestrebten Verkehrswende.
107 Weitere Maßnahmen müssen folgen, um möglichst bald eine radikale Verringerung
108 des motorisierten Individualverkehrs zu erreichen.