

Wahlprüfsteine für die Kommunalwahlen 2024

In Vorbereitung auf die Wahl der Stadtverordneten am 9. Juni hat der ADFC Potsdam die Fraktionen nach ihren (rad-)verkehrspolitischen Zielen mittels sogenannter Wahlprüfsteine befragt. Neben den drei wichtigsten Zielen für die bevorstehende Legislatur haben uns die Positionen zu 15 verkehrspolitischen Themen interessiert. Hierzu haben wir je drei Antwortmöglichkeiten bereitgestellt, die durch eine optionale Anmerkung ergänzt werden konnten.

Abgesehen von der AfD haben alle aktuell vertretenen Fraktionen unsere Fragen beantwortet. Von der FDP haben wir sogar Antworten von zwei Kandidierenden erhalten, die in manchen Punkten voneinander abweichen und in unserer Bewertung gemittelt wurden. Die Antworten für die Partei „Die Partei“ ließen leider keine seriöse inhaltliche Bewertung zu.

Bewertung der Antworten

Frage	CDU	B90 - Die Grünen	Die Andere	Die Linke	FDP	SPD	AFD
Hauptziele der Fraktion	☹️	😊	😊	😊	☹️	☹️	🙋
Fahrrad-Stadt für Alle	😊	😊	😊	😊	😊 / 😊	😊	🙋
Aufenthaltsqualität Innenstadt	😊	😊	😊	😊	😊	😊	🙋
Übergangslösung Friedrich-Ebert-Str	😊	😊	😊	😊	😊 / ☹️	😊	🙋
Gleichberechtigte Vorfahrt	😊	😊	😊	😊	😊	😊	🙋
Bettelampeln	😊	😊	😊	😊	😊	😊	🙋
Anbindung Krampnitz	😊	😊	😊	😊	😊	😊	🙋
Radverkehrsbudget	😊	😊	😊	😊	😊	☹️	🙋
Tempo 30	☹️	😊	😊	😊	😊 / 😊	☹️	🙋
Flächenkonflikte	☹️	😊	😊	😊	😊 / ☹️	😊	🙋
Begehung von Problemstellen	☹️	😊	😊	😊	😊	😊	🙋
Veranstaltungen	😊	😊	😊	😊	😊	☹️	🙋
Umgestaltung Gefahrenstellen	☹️	😊	😊	😊	😊 / 😊	😊	🙋
Freie Rechtsabbieger	☹️	😊	😊	😊	😊 / 😊	😊	🙋
Konflikte Fuß/Rad	😊	😊	😊	😊	☹️	☹️	🙋
Marketing	😊	😊	😊	😊	😊 / ☹️	😊	🙋
Punkte	28	51	50	46	32,5	29	keine Antwort

Frage 1

Was sind die drei wichtigsten Ziele Ihrer Fraktion zur Entwicklung des Radverkehrs in der bevorstehenden Legislatur?

CDU

1. Gefahrenstellen identifizieren und minimieren
2. Streckenführung klarer darstellen
3. Gleisquerungen sicherer machen

Bewertung

Wir begrüßen es, dass die CDU die Sicherheit des Radverkehrs erhöhen möchte und sich auch die Gleisquerungen auf die Agenda schreibt. Leider bleiben die Ziele wenig konkret. Ein Ausbau und die Weiterentwicklung der Radwegeinfrastruktur vermissen wir hingegen auf der Prioritätenliste.

Wir vergeben zwei Punkte.

B90 - Die Grünen

1. Sichere Radwege, wenn mögliche durch bauliche Trennung vom übrigen Verkehr; konsequentes Vorgehen gegen KFZ auf Radwegen.
2. Lückenschlüsse im Radverkehrsnetz und Fortschritte bei Radschnellwegen.
3. Ampelschaltungen, die den Radverkehrsfluss optimieren.

Bewertung

Nach einigen Konflikten in der Stadtverordnetenversammlung freuen wir uns über das deutliche Bekenntnis zur baulichen Trennung besonders. Als einzige Partei machen Die Grünen deutlich, das Thema Radschnellwege wieder auf die Agenda rücken zu wollen, was die Anbindung von Krampnitz, Werder und Berlin betreffen könnte. Blockierte Radwege und unpassende Ampelschaltungen sind Punkte die regelmäßig für Frustration sorgen.

Daher vergeben wir 6 Punkte.

Die Andere

1. Bekenntnis der Stadt zur dringend nötigen Verkehrswende, bei der die Attraktivität und Sicherheit des Radverkehrs ein wesentlicher Bestandteil ist. Dazu gehört ein Umdenken bei Verkehrsplanung, Ampelschaltung und Radwegebau. Es benötigt dringend einen echten Vorrang des Radverkehrs gegenüber des MIV.
2. Herausnahme von parkenden Autos überall da, wo auch Straßenbahngleise das Radfahren sehr gefährlich machen – z.B. Charlottenstraße und Geschwister-Scholl-Straße.
3. Der ganze Bereich Zeppelinstr. (Feuerbachstraße bis Luisenplatz) und Schopenhauer Straße, und damit auch der Luisenplatz und Vorplatz vor dem Brandenburger Tor selber, müssen fahrradfreundlich umgestaltet werden. Dies muss eine der Hauptmaßnahmen in der Fortschreibung des RVK werden.

Bewertung

Die Andere macht mit ihren konkreten Antworten deutlich, dass sie sich mit dem Thema Radverkehr deutlich stärker als ihre Mitbewerber auseinandergesetzt hat. Sie möchte wichtige Punkte angehen und bekennt sich deutlich zum Radverkehr. Das Vorhaben zur Umgestaltung rund um den Luisenplatz sehen wir als spannendes und sinnvolles Projekt, auf dessen Ausgang wir gespannt sind.

Dafür vergeben wir die maximal erreichbaren sechs Punkte.

Die Linke

1. Erarbeiten einer Planungsgrundlage für die Etablierung von Velorouten in Potsdam.
2. Erhöhung der Sicherheit für Radfahrende an Kreuzungsstellen mit dem Kraftfahrzeugverkehr.
3. Weitere Verbreitung von öffentlichen Radabstellanlagen

Bewertung

Mit dem Vorschlag zu Velorouten macht die Linke deutlich, dass sie den Radverkehr weiterentwickeln möchte. Allerdings sind solche Routen im aktuellen Radverkehrskonzept bereits vorgesehen. Hierzu fehlt nicht die Planungsgrundlage zur Etablierung, sondern eine Qualitätsoffensive. Selbstverständlich sind Sicherheit und Abstellmöglichkeiten nicht zu beanstandende Punkte.

Wir vergeben vier Punkte für die genannten Antworten.

FDP

1. (a) Ausbau des Radwegenetzes
(b) Radverkehr als gleichberechtigtes Verkehrsmittel neben vielen anderen.
2. (a) Sicherstellung der Sicherheit der Fahrradfahrer
(b) Ausbau der Radwegenetze, insbesondere entlang der Einfallstraßen nach Potsdam
3. (a) Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV
(b) Schaffen von Lademöglichkeiten für E-Bikes

Bewertung

Auch die FDP möchte offenbar den Radverkehr weiterentwickeln und in Teilen sicherer machen. Leider bleiben die Antworten weitgehend oberflächlich. Insbesondere über das Ziel zur Errichtung von Lademöglichkeiten für E-Bikes sind wir etwas verwundert.

Bewertet werden die Antworten mit zwei Punkten.

SPD

1. Fortführung und Evaluierung Radverkehrskonzept
2. verbesserte Radwegeinfrastruktur u. Anbindung der Potsdamer Ortsteile
3. Sichere Verkehrsführung

Bewertung

Da sich das aktuelle Radverkehrskonzept bereits in der Fortführung befindet, sollte der Erreichung des ersten Ziels wenig im Wege stehen. Zu den weiteren Punkten hätten wir gerne detaillierte Vorstellungen gehört.

Wir vergeben 2 Punkte.

Die Partei

1. Radfahrende Personen sind auf die Druckvorgaben der Reifenhersteller zu verpflichten!
2. Für alle (m, w, d) radfahrende Personen ist eine Taglichtfahrpflicht zu erlassen.
3. Der Radverkehr ist auf den ursprünglichen Bereich der Straßenfahrbahnen zu versetzen und dort räumlich größtzügig vom Kraftverkehr zu trennen. Dies soll baulich erfolgen.

Bewertung

Die Partei zeigt große Regulierungswut und überschreitet ihre Kompetenzen dabei maßlos. Für Reifendruckvorgaben und Beleuchtungsvorschriften sind Änderungen der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) erforderlich, die in der Hand des Bundesverkehrsministeriums liegt. Im Herzen auf der größten politischen Bühne der Republik spielen und sich trotzdem nicht zu schade für die Stadtverordnetenversammlung sein. Damit verdient Die Partei zumindest Sympathiepunkte. Die Umbaupläne für die Straßenlandschaft werten wir zumindest als anregend. Entsprechend früheren Programmpunkten der Partei hoffen wir aber, dass die „größtzügig“e bauliche Trennung nicht als Scheinvorwand zur Errichtung einer neuen Mauer dienen soll.

Frage 2: Fahrrad-Stadt für Alle

Wollen Sie Potsdam zu einer Fahrrad-Stadt entwickeln, in der alle Menschen ihre Alltagswege sicher, schnell und komfortabel mit dem Rad erledigen können? Welche radverkehrspolitischen Ziele verfolgen Sie für Kinder als eine der vulnerablen Zielgruppen im Stadtverkehr?

Antwortmöglichkeiten

- *Spätestens ab einem Alter von zehn Jahren sollen Kinder sich selbstständig und sicher auf dem Fahrrad zur Schule und durch die Stadt bewegen können. [3 Punkte]*

CDU, B90 - Die Grünen, Die Andere, Die Linke, FDP(a)

- *Kinder sollen nur in Begleitung von Erwachsenen auf allen Wegen mit dem Fahrrad unterwegs sein. [2 Punkte]*

FDP(b), SPD

- *Kinder sollten lieber abseits der Fahrbahn auf getrenntem Weg mit dem Fahrrad fahren. Zum Beispiel auf freigegebenen Wegen in Park- und Grünanlagen. [1 Punkt]*

Keine Auswahl getroffen: Die Partei

Anmerkungen

B90 - Die Grünen

Voraussetzung ist das Vorhandensein sicherer Radwege, wenn möglich durch bauliche Abgrenzung.

Die Andere

Es müssen alle Voraussetzungen dafür geschaffen werden, dass Kinder sich sicher und eigenständig durch die Stadt bewegen können. Neben der Schaffung von Radwegen die breit genug und entsprechend geschützt sind, Kreuzungen die kindgerecht gestaltet werden und Tempo 30, benötigen wir zudem sichere Zonen vor Kitas und Schulen.

Außerdem sollten unterstützend Kampagnen Autofahrende zum Sicherheitsabstand von 1,50m sensibilisieren und weiterhin ein Radsicherheitstraining für Kinder angeboten werden.

Die Linke

Das wir für unsere Wege häufiger Straßenbahnen, das Fahrrad oder die eigenen Füße benutzen, ist nicht nur eine ökologische Frage. Es ist vor allem eine soziale Frage. Das Fahrrad ist in jungen Jahren die erste große Freiheit. Sofern mensch nicht zu Fuß gehen möchte, ist das Fahrrad das mit Abstand sozialverträglichste Verkehrsmittel. Und wenn wir Weglängen und Wegzwecke betrachten, ist das Fahrrad für die meisten Wege das beste Verkehrsmittel. In Potsdam ist es in den (wahrscheinlich) meisten Fällen sogar das

schnellste Verkehrsmittel. Untersuchungen zeigen, dass die Zuwächse im Radverkehr bislang eher zu Lasten des ÖPNV gehen. Straßenbahnen und Busse sind tagsüber voll und kaum schneller, als das eigene Rad. Autofahrer meiden eher den Wechsel auf das Rad, weil sie sich unsicher fühlen. Darin liegt unsere Chance. Ein hochwertiges Radverkehrsnetz würde Menschen eine Alternative zum Auto geben. Erfahrungen anderer Städte zeigen, dass Menschen dieses Angebot sehr gern annehmen.

Der Anteil des Radverkehrs in Potsdam liegt bei 28 Prozent und ist damit fast auf dem Niveau von Amsterdam. Und das ist, obwohl unsere Radwege um Dimensionen schlechter sind. Stellen wir uns vor, welche Marktanteile der Radverkehr gewänne, wenn es uns gelänge, ein hochwertiges Radverkehrsnetz aufzubauen.

FDP

Jedes Kind sollte im Grundschulalter ein Fahrrad-Fahrsicherheitstraining absolviert haben.

SPD

"...sicher unterwegs sein."

Die Partei

Meine Realvision wird von keiner der drei Antwortmöglichkeiten wieder gegeben.

Das prangere ich an!

Kinder auf Fahrrädern, Rollern, Inlinern, Hoverboards, etc. sind immer auch Verkehrsteilnehmende, die dem Regelwerk (formell, informell) unterliegen. Dies impliziert, dass das Fahrradfahren einer Befähigungsinitiative bedarf.

Frage 3: Aufenthaltsqualität Innenstadt

Viele nationale und internationale Beispiele zeigen, dass sich attraktive und wirtschaftlich starke Stadtzentren nur durch eine möglichst hohe Aufenthaltsqualität erreichen lassen. Welches Ziel verfolgen Sie für die Potsdamer Innenstadt?

Antwortmöglichkeiten

- *weitgehend autofreie Innenstadt (Wirtschaftsverkehr, Patiententransport, etc. ausgenommen) [3 Punkte]*

B90 - Die Grünen, Die Andere

- *eine autoarme Innenstadt (Zufahrtsmöglichkeiten bleibt erhalten, Parkraum wird teilweise umgewidmet) [2 Punkte]*

CDU, Die Linke, FDP, SPD

- *keine weitere Reduzierung für den PKW-Verkehr [1 Punkt]*

Keine Auswahl getroffen: Die Partei

Anmerkungen

CDU

Anwohner und Gewerbetreibende müssen einbezogen und mitgenommen werden. Insbesondere beim Thema Parkraum besteht eine hohe Betroffenheit, der wir gerecht werden müssen.

B90 - Die Grünen

Neben der Erhöhung der Aufenthaltsqualität zeigen Studien, dass die weitestgehende Autofreiheit eine belebende Wirkung für den Handel in Innenstädten zur Folge hat (z.B. IASS-Studie von Dirk von Schneidmesser in Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung – 92. Ergänzungs-Lieferung 3/2022).

Die Andere

Wir setzen uns für weitere autofreie Stadtbereiche für mehr Aufenthaltsqualität ein, z.B. in der Brandenburger Vorstadt und Babelsberg.

Die Linke

Grundsätzlich streben wir eine Lösung an, bei der bspw. schwere Einkäufe weiterhin bis nah an die Haustür gefahren werden dürfen. Das Fahrzeug muss dann aber wieder fortgebracht werden. Die Fahrzeuge sollen zentral in Quartiersgaragen abgestellt werden. Kfz-Stellplätze

auf der Fahrbahn oder im Seitenraum sollen perspektivisch umgewidmet werden. Die Gestaltung der Straßen innerhalb der Quartiere soll bewusst derart sein, dass ein Auto dort als ein störender Fremdkörper wahrgenommen wird. Es soll so sein, dass ein abgestelltes Auto sichtbar allen im Wege steht. Querschnitte, Fahrbahneindeckung und Bepflanzungen sollen verdeutlichen, dass dies ein Ort für Menschen ist. Stellplätze in der Stadt möchten wir nach dem Modell der Gartenstadt Drewitz bewirtschaften. Dieses Modell würden wir gern auf die ganze Kernstadt übertragen und fortentwickeln. Dabei werden die Berechtigungskarten nicht einfach heraus gegeben. Es wird vorher geschaut, wie viele Stellplätze noch verfügbar sind. Die monatlichen Gebühren sollen die Kosten für den Bau des Stellplatzes reflektieren. Für soziale Härten gibt es Nachlässe. Für Bringe-, Paket und Pflegedienste sollen spezielle Stellplätze vorhanden sein.

FDP(a)

Eine Reduzierung des Durchfahrtsverkehrs durch Ausbau der Umfahrestrecken, bei gleichzeitiger Ermöglichung von Zielverkehr in die Innenstadt mit zentralen Parkmöglichkeiten.

FDP(b)

In erster Linie geht es um den Erhalt und Ausbau einer lebendigen und lebenswerten (Innen-)Stadt, die explizit auch Gewerbetreibende beherbergt und erreichbar bleiben muss.

Die Partei

Meine Realvision wird von zwei der drei Antwortmöglichkeiten wieder gegeben, die ich aber nicht auswählen kann. Das prangere ich erneut an!

Frage 4: Umbau Friedrich-Ebert-Straße

Der Umbau der Friedrich-Ebert-Straße sollte nach Verabschiedung des Konzepts durch die Stadtverordneten ursprünglich 2024 beginnen. Nach Aussage des Radverkehrsverantwortlichen in der AG Rad im September 2023 ist mit einem Beginn der Maßnahmen nicht vor 2026 zu rechnen.

Antwortmöglichkeiten

- *Für die entstandene Übergangszeit sollten ein geplanter Funktionsstreifen und Radfahrbereich temporär eingerichtet werden. [3 Punkte]*

B90 - Die Grünen, Die Linke

- *Vorerst soll lediglich das Parkverbot stärker kontrolliert und geahndet werden. [2 Punkte]*

CDU, Die Andere, FDP(a), SPD

- *Wir sehen keinen Maßnahmenbedarf für die Übergangszeit. [1 Punkt]*

FDP(b)

Keine Auswahl getroffen: Die Partei

Anmerkungen

Die Andere

2019 beantragte die Fraktion DIE aNDERE "Markierungen von Radstreifen" (DS 19/SVV/0067) als Sofortmaßnahme. Dafür gab es keine politische Mehrheit. Zum jetzigen Zeitpunkt ist es aus unserer Sicht nicht zielführend, die Verwaltung mit weiteren provisorischen Lösungen zu beschäftigen. Wir setzen auf schnellstmögliche Umsetzung.

Die Linke

Ganz grundsätzlich sollen bspw. Radfahrstreifen möglichst frühzeitig und auch in Form von provisorischen Maßnahmen umgesetzt werden. Einerseits kann damit sehr schnell der Nutzen dieser Maßnahmen simuliert und demonstriert werden. Und weiterhin gibt es damit einen gewissen Spielraum, um die Maßnahme weiter anzupassen. Es können verschiedene Lösungen durchprobiert werden. Abschließend können Radfahrende befragt werden, welche sie am besten fanden.

SPD

Neuzeichnung/ Neukennzeichnung der Wegführung

Die Partei

Für diese Übergangszeit sollen Fahrradhochstraßen errichtet werden, die durch die Trennung von Kraftfahrzeug- und Fahrradverkehr sofort für mehr Sicherheit und Komfort sorgen werden.

Frage 5: Gleichberechtigte Vorfahrt

Entlang einiger städtischer Hauptachsen wird der Radverkehr zugunsten der Flüssigkeit des motorisierten Verkehrs vorfahrtsrechtlich benachteiligt. Beispiele hierfür sind die Querungen auf der Hegelallee oder die Heinrich-Mann-Allee nordwestlich der Straßenbahntrasse.

Antwortmöglichkeiten

- *Wir machen uns dafür stark sämtliche Benachteiligungen für den Radverkehr abzuschaffen. [3 Punkte]*

B90 - Die Grünen, Die Andere, Die Linke

- *Wir streben an, diese Benachteiligungen teilweise abzuschaffen. [2 Punkte]*

CDU, FDP, SPD

- *Der motorisierte Verkehr hat hier Priorität. [1 Punkt]*

Keine Auswahl getroffen: Die Partei

Anmerkungen

CDU

über objektiv vorhandene Benachteiligungen muss man reden. Generell ist uns die Gleichbehandlung aller Verkehrsarten wichtig.

B90 - Die Grünen

Die bündnisgrüne Stadtfraktion hat für die Breite Straße die Umsetzung der grünen Welle für Radfahrende beantragt und will dies auch auf weitere Straßen ausweiten.

Die Andere

Beide Beispiele sind nicht miteinander verknüpfbar. Bei der Fahrradstraße in der Heinrich-Mann-Allee sind die Querungen aufgrund der parallelen Straßenbahntrasse hochkomplex. Einfache Lösungen gibt es hier nicht, wie mehrere Vor-Ort-Termine gezeigt haben.

Die Linke

An solchen Details wird offensichtlich, dass der Radverkehr in Potsdam meist noch durch eine Windschutzscheibe geplant wird. Zu erwähnen seien hier vergleichbare Zustände. Während des Umbaus des Leipziger Dreieckes musste mensch als Radfahrender auf dem Weg aus der Friedrich-Engels-Straße vorbei am Busbahnhof hoch zur Langen Brücke 5 Ampeln passieren. Die Abfolge der Grünphasen war derart, dass es nicht gelang, mehr als zwei Ampeln ohne Anhalten zu passieren. Im Regelfall musste mensch an jeder der letzten drei Ampeln anhalten und neu anfahren – am Berg.

Bei Bauarbeiten enden Radsonderstreifen oder Schutzstreifen üblicherweise unvermittelt vor dem Bauzaun. Der Radfahrende soll auf die Fahrbahn wechseln. Dort fährt er dann zwischen Bauzaun und Kraftfahrzeugverkehr. Es ist klar, dass solche Details künftig dezidiert mit berücksichtigt werden müssen. Und es wird okay sein müssen, dass manche der Lösungen zu Lasten des Kraftfahrzeugverkehrs gehen. Der übliche Verweis auf den Verkehrsfluss ist dabei völliger Käse. Zum einen ist das eine Frage der Würde. Es würde zeigen, dass jemand auf einem 600€-Rad die gleiche Wertschätzung erfährt, wie jemand in einem 60.000€-Auto. Wenn es wirklich um den Verkehrsfluss ginge, sollten ÖPNV und Radverkehr das Primat der Verkehrsplanung werden. Eine Fahrstreifen für Autos bewegt etwa 2.000 Menschen pro Stunde. Ein gleich breiter Radweg bewegt locker 3.000 Menschen. Auf einer Busspur sind es 9.000 Menschen, in einer Straßenbahn 15.000 Menschen pro Stunde.

SPD

Wir streben eine gleichberechtigte und für alle sichere Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr an.

Die Partei

Da der Radverkehr auch zu Benachteiligungen führt, sind für weniger konfrontativer Kommunikation. Für den motorisierten Verkehr stellen wir uns solarbetriebene Kreuzungsumsetzer vor, die mit samtbezogenen Magneten, die Fahrzeuge an den kritischen Punkten über den Radverkehr hinweg heben. Da diese Umsetzer durch den Betrieb Geräusche erzeugen, kann es dadurch auch zu weniger gegenseitigen Beleidigungen führen.

Frage 6: Bettelampeln

Einige Straßenquerungen verfügen über sogenannte „Bettelampeln“, an denen eine Querung durch händische Betätigung angefordert werden muss. In vielen Fällen sind die Tasten für Radfahrende nur schwer erreichbar und nicht unmittelbar nach dem Anhalten in Reichweite. Alternativ steht ein breites technisches Portfolio an berührungsloser Sensortechnik (Induktions-, Radar-, Infrarot- oder optische Sensorik) zur Verfügung, wie sie bereits teilweise eingesetzt wird.

Antwortmöglichkeiten

- *Bedarfsgerechte Verkehrssteuerung soll für den Radverkehr zukünftig ausschließlich berührungslos geregelt werden. [3 Punkte]*

B90 - Die Grünen, Die Andere, Die Linke, FDP [2 Punkte]

- *Bettelampeln sollen zumindest so umgestaltet werden, dass die Querungstasten unmittelbar nach dem Anhalten in Reichweite sind.*

CDU, SPD

- *Wir sehen keinen Bedarf für eine Umgestaltung. [1 Punkt]*

Keine Auswahl getroffen: Die Partei

Anmerkungen

B90 - Die Grünen

Ein Antrag für radverkehrsfreundliche Ampeln unter Nutzung berührungsloser Technik wurde seitens der bündnisgrünen Fraktion bereits gestellt.

Die Andere

Immerhin haben wir es schon geschafft, dass der Begriff "Bettelampeln" als negatives Framing sogar in Verkehrskonzepten der LHP genutzt wird.

Die Linke

Es gibt Anlagen, bei denen der sich annähernde Radfahrer detektiert und dessen Geschwindigkeit erfasst wird. Die Ampel wird dann sekundengenau für den Radfahrer auf Grün geschaltet. Es gibt aus unserer Sicht keinen rationalen Grund, auf solche zeitgemäßen Lösungen künftig weiter zu verzichten – außer sie einfach nicht zu wollen.

SPD

Bedarfsgerechte berührungslose Verkehrssteuerung für den Radverkehr sollte dort, wo sinnvoll geprüft werden.

Die Partei

Für die sogenannten Bettelampeln verfolgen wir seit Jahren die Forderung, dass die Bettelampeln auch und in gleichem Maße für den Kraftfahrzeugverkehr einzurichten sind.

Frage 7: Anbindung Krampnitz

Welches Vorgehen planen Sie für die bevorstehende Legislatur zur Anbindung des neuen Stadtteils Krampnitz.

***Zu Radvorrangrouten verweisen wir auf die Beschreibung Landesbetriebs Straßenwesen aus NRW**

Antwortmöglichkeiten

- *Abschluss der Planungen und Baubeginn für eine Radschnellverbindung abseits der B2 mit separater Brückenführung über den Weißen See, wie im Radverkehrskonzept vorgesehen. [3 Punkte]*

B90 - Die Grünen, Die Andere, Die Linke, FDP(a)

- *Errichtung einer Radvorrangroute* in Nähe der B2. [2 Punkte]*

CDU, SPD

- *Partielle Verbesserungen der bestehenden Radwegführung entlang der B2. [1 Punkt]*

FDP(b)

Keine Auswahl getroffen: Die Partei

Anmerkungen

CDU

Das Prüfergebnis mit einer realisierbaren Lösung liegt vor.

B90 - Die Grünen

Die Radschnellverbindung ist die Vorzugsvariante. Angesichts naturschutzrechtlicher Bedenken, hoher Planungskosten (neues Brückenbauwerk) und Risiken beim Grundstückserwerb ist aber auch die unlängst vorgestellte Route, die teilweise parallel zur B2 verläuft, ein tragbarer Kompromiss.

Die Linke

Untersuchungen zeigen, dass Menschen naturnahe Wegführungen bevorzugen. Sie sind dann sogar bereit, auch längere Wege zu gehen oder zu radeln. Hierbei sollen aber unbedingt weitere Details mit bedacht werden:

- Die Wege müssen zu hundert Prozent frei von Angsträumen sein. Dabei muss die Wirkung veränderlicher Vegetation entlang des Weges in Kombination mit künstlicher Beleuchtung muss sorgfältig betrachtet werden.
- Die Breite des Weges soll derart sein, dass pro Richtung zwei Räder ungehindert nebeneinander fahren können.

- Es genügt nicht, diese Wege zu bauen. Eine aktive Wartung und Instandhaltung mit vorgesehen werden. Dazu gehört auch ein Winterdienst.
- Entlang der Strecke soll es überdachte Sitzgruppen zur Rast geben.

SPD

Für die bevorstehende Legislatur zur Anbindung des neuen Stadtteils Krampnitz.
(Nicht für alle Zeit.)

Die Partei

Hier verweisen wir auf die Fahrradhochstraßen und den von uns geforderten U-Bahnring Potsdam Nord-West-Süd-Mitte-Ost, der viele Fragen der Verkehrsplanung lösen wird.

Frage 8: Radverkehrsbudget

Wie hoch soll das Budget für den Radverkehr pro Einwohner und Jahr sein?

Antwortmöglichkeiten

- *Über 25 € [3 Punkte]*

B90 - Die Grünen, Die Andere, Die Linke
- *22 – 25 € (Entspricht der inflationsbereinigten Empfehlung des Radverkehrskonzeptes) [2 Punkte]*

CDU, FDP
- *Unter 22 € [1 Punkt]*

Keine Auswahl getroffen: SPD, Die Partei

Anmerkungen

CDU

Letztlich ist hierfür die Haushaltslage ggf. nach einer Priorisierung ausschlaggebend.

Die Andere

Die Stadt Kopenhagen stellt z.B. für ihre Einwohner*innen ein Budget von ca. 35 € pro Jahr für den Radverkehr zur Verfügung. Das könnte auch eine Größenordnung für Potsdam sein.

Die Linke

Wir tun uns schwer damit, einen Wert zu nennen. Als Daumenwert ist das gut. Wichtiger ist eine andere Rechnung. Wir wünschen uns von der Stadt eine Aufstellung, die Aufwand und Nutzen gegenüberstellt. Sinnvoll wäre es, dem Budget für die einzelnen Verkehrsmittel deren Leistungsfähigkeit entgegenzustellen. Die Frage soll sein, wie viele Menschen ich für einen Euro befördern kann. Es würde dann sehr schnell offensichtlich, dass die in den Autoverkehr fließenden Mittel völlig im Missverhältnis zur Zahl beförderter Menschen ist.

SPD

keine Vorstellungen/ Tendenz: anlassbezogen und zeitgemäß

Die Partei

Das Budget soll sich in einer Spanne von unter 22 € bis über 25 € bewegen.

Frage 9: Tempo 30

Setzen Sie sich für Tempo 30 in Potsdam ein?

Antwortmöglichkeiten

- *Ja, um die Verkehrssicherheit zu steigern, überall wo der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt wird. [3 Punkte]*

B90 - Die Grünen, Die Andere, Die Linke, FDP(a)

- *Nur wenn es sich um eine Radhaupttroute handelt und der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt wird. [2 Punkte]*

FDP(b)

- *Tempo 30 wird abseits von Schulen, Betreuungsstätten und offiziellen Unfallhäufungsstellen abgelehnt. [1 Punkt]*

SPD

Keine Auswahl getroffen: CDU, Die Partei

Anmerkungen

CDU

Die angebotenen Antworten berücksichtigen nicht die Gesamtverkehrssituation. Es gibt Straßen, auf denen Tempo 50 sinnvoll ist, ebenso gibt es Straßen, auf denen Tempo 30 richtig ist.

B90 - Die Grünen

Unbedingt! Die bündnisgrüne Fraktion hat per Beschlussantrag bewirkt, dass Potsdam der Initiative "Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten" des Deutschen Städtetages beigetreten ist, die u.a. Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts fordert.

Die Andere

Bereits 2017 haben wir die Forderung nach Tempo 30 bei Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn im Mischverkehr oder mit Schutzstreifen bei der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes gefordert. Dieser Prüfauftrag wurde aber mit Stimmen von CDU, SPD und DIE Linke abgelehnt.

Die Linke

Wir begrüßen Tempo 30 in der gesamten Stadt. Einige Fragen weiter oben ging es um den vorfahrtsrechtlich benachteiligten Radverkehr und dass dies aus Sicht der Stadt notwendig wäre, um den Verkehrsfluss zu sichern. Die Herabsenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h böte nicht nur mehr Verkehrssicherheit. Es würde auch

den Verkehrsfluss deutlich verbessern. Das Problem des innerstädtischen Fahrzeugverkehrs sind die dicht folgenden Knotenpunkte. Ein Fahrzeugpulk, der statt 50 km/h nur noch 30 km/h fährt, ist homogener. Die Geschwindigkeitsdifferenzen innerhalb des Pulks sind geringer. Die Abstände zwischen den Fahrzeugen sind geringer. Die Fahrzeuge im Pulk sind insgesamt enger bei einander. Das erleichtert die Planung grüner Wellen an Knotenpunkten

SPD

temporär und belastungsbezogen zu ermitteln, ich präferiere überhaupt nicht, eine Streckenführung Radverkehr auf der Fahrbahn (Dort gehört das Fahrrad nicht hin. Es braucht den erkennbar abgegrenzten "Schutzraum" Fahrradweg

Die Partei

Wir fordern ausdrücklich ein Tempo 30 für den Radverkehr!

Frage 10: Flächenkonflikte

Halten Sie eine eigene und sichere Führung des Radverkehrs für wichtiger als Parkflächen für den motorisierten Verkehr?

Antwortmöglichkeiten

* Bei Radhaupttrouten bezieht sich der ADFC auf die im Radverkehrskonzept 2017 als solche für den Fahrradverkehr vorgesehenen Wege.

- *Ja, zumindest wenn es sich um Radhaupttrouten* handelt. [3 Punkte]*

B90 - Die Grünen, Die Andere, Die Linke, SPD

- *Nur entlang der Radhaupttrouten*, wenn die Straße über Straßenbahngleise verfügt oder Radfahrende regelmäßig zu dicht überholt werden. [2 Punkte]*

FDP(b)

- *Nein oder nur wenn es sich um einen Unfallschwerpunkt handelt. [1 Punkt]*

FDP(a)

Keine Auswahl getroffen: CDU, Die Partei

Anmerkungen

CDU

Pauschal kann diese Frage nicht beantwortet werden. Hier ist eine individuelle Betrachtung notwendig.

B90 - Die Grünen

Wenn möglich: getrennte Führung des Radverkehrs, am besten baulich getrennt (Poller, Schwellen, o.ä.).

Die Linke

Wenn der Straßenquerschnitt die gleichzeitige Anlage von Radwegen und Kfz-Stellplätzen ausschließt, soll die Entscheidung immer zu Gunsten des Radverkehrs gehen.

Die Partei

Radfahrende sind Fahrzeugführende mit zusätzlichen Rädern, sie sind in ihrer Gesamtheit dann Fahrzeuge mit Antrieb. Der verfügbare und gesellschaftlich gewidmete Straßenraum ist dementsprechend aufzuteilen! Wenn es sinnvoll ist, auch mit Schieberegler für wechselnde Bedarfe.

Frage 11: Begehungen von Problemstellen

Setzen Sie sich für eine regelmäßige, gemeinsame Begehungen von Konflikt- und Gefahrenstellen durch die Stadt und Verkehrsverbände ein?

Antwortmöglichkeiten

- *Ja, dabei sollen Verbände verbindliche Vorschläge für entsprechende Stellen einbringen. [3 Punkte]*

B90 - Die Grünen, Die Andere, Die Linke

- *Ja, dabei können Vorschläge von Verbänden berücksichtigt werden. [2 Punkte]*

FDP, SPD

- *Die Durchführung solcher Begehungen liegt im Ermessen der Verwaltung. [1 Punkt]*

CDU

Keine Auswahl getroffen: Die Partei

Anmerkungen

CDU

Aufgezeigte Gefahrenstellen werden, soweit ich es im zuständigen Ausschuss erlebt habe, immer geprüft.

Die Linke

Hierbei geht es nicht nur um mögliche Unfallschwerpunkte. Von hoher Relevanz ist auch das subjektive Sicherheitsempfinden unter dem Aspekt der sozialen Kontrolle. Das betrifft insbesondere Frauen*. Sogenannte „Angsträume“ sollen gefunden und nach Möglichkeit beseitigt werden.

SPD

Sofern dies durch Dritte gewünscht, angezeigt o. als erforderlich angesehen wird

Die Partei

Wir fordern Beobachtungskabinen an jeder Kreuzung, die mit Deeskalationspersonal zu besetzen sind, das parallel verschiedenen Aufgaben im Bereich telefonische Verwaltungsdienstleistungen übernehmen können.

Der hier entstehende Überblick über die tatsächliche Situation im öffentlichen Verkehrsraum kann schnell zu signifikanten Erkenntnissen und Verbesserung führen.

Frage 12: Veranstaltungen

Regelmäßig behindern Märkte und Veranstaltungen den Radverkehr überproportional stark. Beispiele hierfür sind der Weihnachtsmarkt oder das Wein-/Bierfest auf dem Luisenplatz. Während des Tags des Bevölkerungsschutzes wurde sogar die Querung der Langen Brücke und des Alten Marktes für den Radverkehr verboten und somit die Verbindung zwischen Hauptbahnhof und den nordwestlichen Stadtteilen gekappt.

Antwortmöglichkeiten

- *Märkte und Veranstaltungen sollen auf Radverkehrsflächen zukünftig nur noch genehmigt werden, wenn eine gleichwertige Ausweichmöglichkeit geschaffen wird, beispielsweise durch eine temporäre geschützte Radspur auf der Fahrbahn. [3 Punkte]*

B90 - Die Grünen, Die Andere, Die Linke

- *In den Wintermonaten sind geringe Einschränkungen für den Radverkehr vertretbar. Die Befahrbarkeit soll aber stets gewährleistet und Konflikte mit Besucherströmen besser vermieden werden. [2 Punkte]*

CDU, FDP

- *Radfahrende sollen in solchen Situationen absteigen und schieben oder auf die Fahrbahn ausweichen. [1 Punkt]*

Keine Auswahl getroffen: SPD, Die Partei

Anmerkungen

B90 - Die Grünen

Es sollte eine Selbstverständlichkeit sein, dass die Sicherheit des Radverkehrs auch bei öffentlichen Festen oder Märkten gewährleistet sein muss. Hierfür gibt es sicher auch intelligentere und bürgerfreundlichere Lösungen, als die Aufforderung, abzustiegen und das Fahrrad durch den Festbereich zu schieben.

Die Andere

Im Bereich Luisenplatz muss eine grundsätzlich neue Regelung für Radfahrende geschaffen werden.

Die Linke

Wir unterstellen hier reine Gedankenlosigkeit. Wir erwarten diesbezüglich mehr Feingefühl seitens der Verwaltung.

FDP(a)

Bei den von Ihnen genannten Beispielen (Weihnachtsmarkt und Feste auf dem Luisenplatz)

ist das Fahrradfahren auch ohne Veranstaltungen nur eingeschränkt oder in Rücksichtnahme auf Fußgänger, mit denen der Fußweg geteilt wird notwendig. Somit ist der Fahrradverkehr auch ohne Veranstaltungen nicht fließend, wenn Sie mit der Frage darauf hinaus wollen.

SPD

Einzelfallbezogen mit den jeweiligen konkreten Vorschlägen und ggf. Ausweisung von Alternativrouten

Die Partei

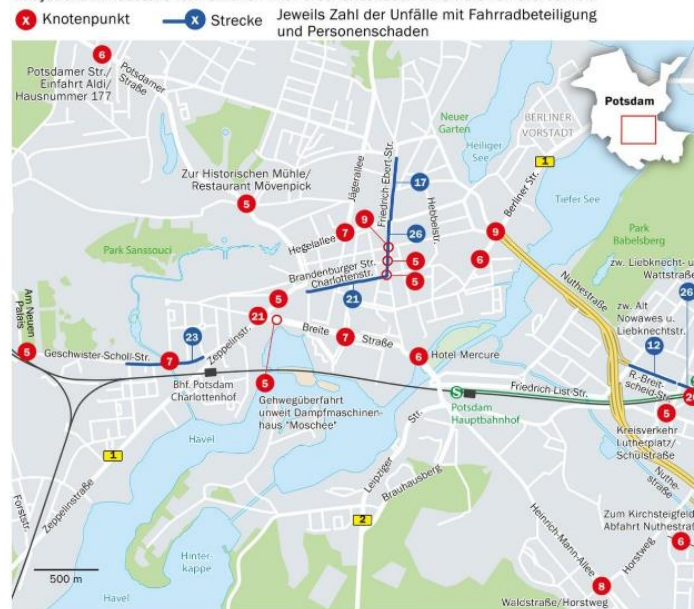
Auch hier der Verweis auf die Fahrradhochstraßen, oder der Betrieb der Märkte oder Veranstaltungen auf Stelzen in den betreffenden Bereich!

Frage 13: Umgestaltung Gefahrenstellen

Unterstützen Sie die Umgestaltung bekannter Konflikt- und Gefahrenstellen, wie sie in folgender Übersicht der PNN zusammengefasst sind?

Unfallsschwerpunkte mit Fahrradbeteiligung und Personenschaden 2020 bis 2022

Als Unfallhäufungspunkt gelten Knotenpunkte/Kreuzungen sowie Straßenstrecken bis 500 Meter mit jeweils mindestens fünf Unfällen mit Personenschaden innerhalb von drei Jahren.



Unfallsschwerpunkte mit Fahrradbeteiligung und Personenschaden 2020 bis 2022

© Auswertung Unfallatlas.statistikportal.de durch den ADFC Potsdam | Stand: Oktober 2023 | Grafik: PNN/Rita Böttcher

Antwortmöglichkeiten

- Wir wollen den Umbau aller genannten Stellen prüfen lassen, die Umbaumaßnahmen werden in eine Prioritätenliste aufgenommen. Diese Ergebnisse werden transparent kommuniziert. [3 Punkte]

B90 - Die Grünen, Die Andere, Die Linke, FDP(a)

- Wir wollen zumindest die Hälfte der gezeigten Stellen prüfen. Dafür werden wir eine Prioritätenliste erstellen. [2 Punkte]

FDP(b)

- Die bisher vorgesehene Prüfung nach Auftreten von mindestens 5 Unfällen des gleichen Unfalltyps innerhalb eines Kalenderjahres am gleichen Ort oder mindestens 3 Unfälle des gleichen Unfalltyps mit schwerem Personenschaden oder Toten am gleichen Ort in 3 Kalenderjahren genügt vollkommen. [1 Punkt]

Keine Auswahl getroffen: CDU, SPD, Die Partei

Anmerkungen

CDU

Die Prüfung aller Unfallschwerpunkte sollte nach und nach in der Reihenfolge des Unfallgeschehens erfolgen

Die Andere

Am realistischsten sollte es sein, dass bei der Fortschreibung des RVK nicht nur auf Zeitungsartikel zurückgegriffen wird, sondern alle interessierten Bürger*innen die Möglichkeiten bekommen, Problemstellen zu melden. Diese sind dann von der Verwaltung zu berücksichtigen.

SPD

Priorisieren, eine Prioritätenliste, Umsetzung prüfen, bei Umsetzbarkeit und Finanzierbarkeit ggf. ausführen, es gilt für alle Verkehrsteilnehmer und überall §1 StVO

Die Partei

Hier fehlen viele Stellen, weshalb wir auf Basis dieser Punkte keine Aussage treffen können. Wir fordern aber konsequent das Verbot von Unfällen!

Frage 14: Freie Rechtsabbieger

Laut Radverkehrskonzept sollen freie Rechtsabbieger in Potsdam nicht mehr vorgesehen werden. Aktuell gehören der freie Rechtsabbieger in der Berliner Straße/Humboldtbrücke sowie der freie Rechtsabbieger von der Breiten Straße in die Zeppelinstraße zu den Problemstellen mit den häufigsten Abbiegeunfällen. Durch eine konfliktfreie (zeitlich getrennte) Ampelschaltung für rechts abbiegende KFZ und geradeaus fahrende Radfahrende lassen sich diese Unfälle nachweislich auf null senken.

Antwortmöglichkeiten

- *Halten wir für eine gute Sache und sollte unbedingt an jeder Ampelkreuzung umgesetzt werden. [3 Punkte]*

B90 - Die Grünen, Die Andere, Die Linke, FDP(a), Die Partei

- *Das macht nur an solch problematischen Stellen unbedingt Sinn. [2 Punkte]*

FDP(b), SPD

- *Das behindert nur den Verkehrsfluss. Daher lehnen wir die Maßnahme ab. [1 Punkt]*

Keine Auswahl getroffen: CDU

Anmerkungen

CDU

Man sollte Probefahrten durchführen und aufgrund der Auswertungen und Erfahrungen entscheiden.

B90 - Die Grünen

Unbedingt! Das Zusammentreffen geradeausfahrender Radfahrer und abbiegenden Autos ist ein enormer Unsicherheitsfaktor, der immer wieder zu Unfällen und Fast-Unfällen führt.

Die Andere

Dazu zählt auch das Verkehrszeichen 720 (grüner Pfeil), welches generell abgeschafft werden sollte.

Die Linke

Diese abgesetzten Rechtsabbiegestreifen ergeben sich aus den fahrgeometrischen Eigenschaften schnell rechtsabbiegender Fahrzeuge. Jedoch sehen wir einen gewissen Spielraum. Uns wäre lieber, diese abgesetzten Fahrstreifen würden gänzlich verschwinden.

Die Partei

Bei Rot bleibe stehn, bei Grün kannst Du gehn oder fahrn!

Frage 15: Konflikte Fuß/Rad

An einigen Stellen in der Stadt (u.a. B2 - Höhe Landtag, am Luisenplatz) kommt es durch die gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr immer wieder zu Konflikten zwischen diesen Verkehrsteilnehmenden. Welche Verbesserungen dieser Situationen streben Sie an?

Antwortmöglichkeiten

- *Der Radverkehr soll auf die Fahrbahn verlegt werden und durch eine geschützte Radspur gesichert werden. Dazu soll die Fahrbahn anders aufgeteilt werden (Konzept „von außen nach innen“), nur im Notfall soll der dafür benötigte Platz vom Bord geliefert werden. [3 Punkte]*

B90 - Die Grünen, Die Andere

- *Die gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr soll an diesen Stellen in eine getrennte Führung umgebaut werden. Die Radverkehrsführung wird dabei als solche deutlich erkennbar sein. [2 Punkte]*

CDU, Die Linke

- *Es sollen größere Schilder für ein achtsames Miteinander von Fußgängern und Radfahrenden aufgestellt werden. [1 Punkt]*

FDP, SPD

Keine Auswahl getroffen: Die Partei

Anmerkungen

B90 - Die Grünen

Hier müssen sicher individuelle Lösungen (z.B. abhängig von der vorhandenen Breite der Fahrbahn und des Gehwegs) gefunden werden; die Trennung von Rad- und Fußverkehr ist immer sinnvoll.

Die Partei

Vertikale Trennung!

Frage 16: Marketing

Viele der aktuellen Marketingmaßnahmen (Tag der Verkehrssicherheit, Tag der Sichtbarkeit, Plakatkampagnen) beschränken sich auf die Gefahren der Verkehrsteilnahme, machen aber wenig Lust aufs Radfahren und sind in ihrer Wirksamkeit zumindest fragwürdig. Unterstützen Sie unseren Vorschlag für einen jährlichen Fahrrad-Tag mit einem familienfreundlichen Event, wie es in anderen brandenburgischen Städten (z. B. Angermünde) bereits etabliert ist?

Antwortmöglichkeiten

- *Ja, diese Anregung wollen wir umsetzen. [3 Punkte]*

B90 - Die Grünen, Die Andere

- *Wir werden eine Reform der aktuellen Marketingaktivitäten prüfen und die Ergebnisse dieses Prozesses offenlegen. [2 Punkte]*

CDU, FDP(b), SPD

- *Wir sehen keinen Bedarf aktiv Änderungen anzuregen. [1 Punkt]*

FDP(a)

Keine Auswahl getroffen: Die Linke, Die Partei

Anmerkungen

B90 - Die Grünen

Natürlich! Radfahren macht Spaß und ist mehr als die Vermeidung von Unfällen.

Die Linke

Grundsätzlich befürworten wir den Fahrrad-Tag. All diese Bemühungen sind aber nutzlos, wenn Potsdamer Radwege nicht substantiell modernisiert, ausgebaut und aufgewertet werden. Wir möchten keine Alibi-Veranstaltungen. Die Veranstaltung muss sich einbetten in einen städtischen Aktionsplan, um die Situation des Radverkehrs in Potsdam zu verbessern.

Die Partei

Wir fordern 12 fahrradfreundliche Events pro Jahr, die als fahrradfreundliche Monate verbindlicher Teil der städtischen Verkehrskonzepte und -strategien werden.

Frage 17 (optional): Abschließende Anmerkungen

CDU

Wir wollen die Stärken jedes Verkehrsmittels fördern und Schwachstellen beheben.

B90 - Die Grünen

Das Fahrrad muss endlich ein "normales Verkehrsmittel" werden. Dazu muss dem Radverkehr ausreichend Platz im Straßenraum zur Verfügung gestellt werden und nötigenfalls dem Autoverkehr entzogen werden. Auch die Optimierung von Ampelschaltungen für den motorisierten Individualverkehr ist nicht mehr hinnehmbar. Schließlich sollten bei Maßnahmen zur Attraktivierung des Radverkehrs alle Stadtteile berücksichtigt werden. Die Diskussion ist zuweilen ein wenig auf bestimmte Bereiche (z.B. Innenstadt, Krampnitz) verengt.

Die Linke

Anstelle von „Radhaupttrouten“ möchten wir den Begriff der Velorouten als Begriff in die Gesellschaft tragen. Dieser beginnt sich innerhalb Europas für Radverkehrsnetze zu etablieren. Entlang dieser werden Radfahrende sicher durch die Stadt geführt. Idealerweise sind das naturnah geführte Wege. Die Breite soll es gestattet, dass in jede Richtung zwei Räder nebeneinander fahren können. Sie sollen bei Dunkelheit ausgeleuchtet sein. Bei Schnee und Glätte werden sie vom Winterdienst bedient. Straßen werden mit Hilfe von Unterführungen unterquert. Dort wo eine Kreuzung des Autoverkehrs unvermeidbar ist, soll der Radverkehr Vorrang haben. Perspektivisch wünschen wir uns, dass der Kraftfahrzeugverkehr, der ÖPNV und der Radverkehr ihre eigenen Netze bekommen. So wie es heute einen Netzplan für den ÖPNV gibt, soll es dann einen Netzplan für die Velorouten geben

SPD

DANKE für Ihr Engagement! (Das meine ich ernst.)