



Dokumentation

1. Verkehrsforum Potsdam

Wie weiter mit dem ÖPNV?



Landeshauptstadt
Potsdam

Dokumentation

1. Verkehrsforum Potsdam: Wie weiter mit dem ÖPNV?

Zeit: 14.10.2017, 15-18:30h

Ort: Humboldt-Gymnasium, Heinrich-Mann-Allee 103, 14473 Potsdam

*Besser mobil.
Besser leben.*





Impressum

Herausgeber:

Landeshauptstadt Potsdam
Der Oberbürgermeister

Geschäftsbereich Stadtentwicklung, Bauen und Umwelt
Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung
Bereich Verkehrsentwicklung
Ansprechpartner: Arvid Krenz

Friedrich-Ebert-Straße 79/81
14469 Potsdam

www.potsdam.de

Text und Bearbeitung:

Urbanizers – Büro für städtische Konzepte

Fotos:

Lange Brücke, Urbanizers – Büro für städtische Konzepte (Titelseite)
Workshop, Urbanizers – Büro für städtische Konzepte (Titel- und Rückseite)

Stand: November 2017

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Quellenangabe gestattet



Inhalt

Teil I: Wie fahren wir... in Zukunft?	3
Teil II: Workshop	3
Arbeitsgruppe I „Heute“ - Aktuelle Verkehrsprobleme in Potsdam	4
Arbeitsgruppe II „Morgen“ - Ziele für den Nahverkehrsplan	6
Arbeitsgruppe III „Übermorgen“ - Mobilität in Potsdam 2050	8
Teil III: Wie weiter?	10
Anhang 1: Kommentare aus der Motzbox	12
Anhang 2: Twitterwall	13

Abbildungen

Abbildung 1: Eindrücke vom 1. Verkehrsforum; Fotos: Urbanizers	2
Abbildung 2: Ergebnisse der Arbeitsgruppe I "Heute"; Foto: Urbanizers	4
Abbildung 3: Ergebnisse der Arbeitsgruppe II "Morgen"; Foto: Urbanizers	6
Abbildung 4: Ergebnisse der Arbeitsgruppe III "Übermorgen"; Foto: Urbanizers	8
Abbildung 5: Eindrücke aus den Arbeitsgruppen; Foto: Urbanizers	10

„Unterwegs in/nach Potsdam heute/morgen/übermorgen: Was brauchen wir, um mobil zu sein und wie prägt das unsere Stadt?“ Zur Diskussion dieser Leitfrage und der Zukunft nachhaltiger Mobilität lud die Landeshauptstadt Potsdam ihre Bürgerinnen und Bürger am 14.10.2017 zum 1. Verkehrsforum Potsdam zum Thema „Wie weiter mit dem ÖPNV?“ ein. Im Mittelpunkt dieses ersten Verkehrsforums standen der Öffentliche Nahverkehr und seine Nutzerfreundlichkeit. Kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen, die den sogenannten „Modal Split“ zugunsten von Tram, Bahn und Bus beeinflussen können, wurden gesammelt und geprüft.

Die Veranstaltung bestand aus einem Input- und einem Workshop-Teil. Nach der Begrüßung wurden zunächst Erfahrungen und Konzepte zum Thema urbane Mobilität aus München und Wien anhand eines Vortrages und eines kurzen Films präsentiert. Nach einer Kaffeepause wurden in drei Arbeitsgruppen mit den Titeln „Heute“, „Morgen“ und „Übermorgen“ Ideen für den Potsdamer ÖPNV der Zukunft gesammelt. Abschließend wurden die Ergebnisse dieser Arbeitsgruppen im Plenum vorgestellt und mit Experten der Landeshauptstadt Potsdam, des Begleitkreises und der Potsdamer Verkehrsbetriebe diskutiert. Zudem hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit ihre Beschwerden und Anregungen in einer „Motzbox“ an die Landeshauptstadt Potsdam zu richten, sich in einer Poster-Ausstellung über aktuelle Verkehrsentwicklungen zu informieren sowie sich über Twitter an einer in den Saal projizierten Twitterwall an der Diskussion zu beteiligen.



Abbildung 1: Eindrücke vom 1. Verkehrsforum; Fotos: Urbanizers



Teil I: Wie fahren wir... in Zukunft?

Die Moderatorin Frau Neumüllers begrüßte zu Beginn der Veranstaltung die Teilnehmenden mit einer kurzen Umfrage zum eigenen Verkehrsverhalten und erläuterte, dass unter anderem ein neu zu erarbeitender Nahverkehrsplan Anlass dafür war, das 1. Verkehrsforum zum Schwerpunktthema ÖPNV durchzuführen.

Anschließend begrüßte Herr Rubelt, Beigeordneter für Stadtentwicklung, Bauen und Umwelt der Landeshauptstadt Potsdam, die Teilnehmenden. Er betonte, dass in der wachsenden Stadt Potsdam die gezielte Steuerung des Verkehrswachstums von großer Bedeutung ist. Dabei stehen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in engem Zusammenhang und ein gut ausgebauter ÖPNV ist die wichtigste Möglichkeit Verkehr zu steuern und umzulenken. Wie sieht ein qualitätvoller ÖPNV aus? Wie können Menschen dazu bewegt werden, auf den ÖPNV umzusteigen? Das sind zentrale Fragen, mit denen sich die LH Potsdam sowie das 1. Verkehrsforum beschäftigten, um mit begrenzten Ressourcen eine gute Umwelt- und Lebensqualität in der Stadt dauerhaft zu erhalten.

Um zu verdeutlichen, dass viele Städte vor ähnlichen Herausforderungen in der Verkehrsplanung stehen, hielt Herr Mentz, ehemaliger Abteilungsleiter der Verkehrsplanung in München, einen Vortrag zu neuer Mobilität und aktuellen Münchener Planungen. Ähnlich wie Potsdam ist München eine wachsende und prosperierende Stadt, die von übergeordneten Dynamiken wie dem demographischen Wandel, steigenden Mobilitätskosten, Lärm- und Luftemissionen sowie der Notwendigkeit des Klimaschutzes geprägt sind. Zudem gelten als zentrale Herausforderungen die Barrierefreiheit des Mobilitätssystems sowie die fortschreitende Digitalisierung. Die Leitlinien für Verkehrsplanung sollten weiterhin sein, Verkehr zu vermeiden, zu reduzieren und verträglich zu gestalten. Intermodalität, Verknüpfung der Verkehrssysteme und die Stärkung des Umweltverbundes sind dabei zentrale Lösungsansätze. Um die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums zu stärken, sollten weiterhin Nahverbindungen, insbesondere Fuß- und Radverkehr gefördert werden. Außerdem stellte Herr Mentz heraus, dass heutige Verkehrsplanung als ein kontinuierlicher Prozess entlang sozialer, ökologischer, ökonomischer und partizipativer Leitlinien zu verstehen ist. Anhand von drei Modellprojekten in München erläuterte Herr Mentz abschließend dort verfolgte Ansätze der Stadt- und Verkehrsentwicklung. Abschließend machte er deutlich, dass für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung ein deutlich größerer finanzieller Rahmen in den Kommunen vorgesehen werden muss.

Zum Abschluss des ersten Teils der Veranstaltung wurde ein Animationsfilm zum „Fachkonzept Mobilität STEP 2025“ der Stadt Wien gezeigt. Dieser ist online verfügbar: https://www.youtube.com/watch?v=BevKmbN_qyo

Teil II: Workshop

Im Anschluss erhielten die Teilnehmenden die Möglichkeit zur Diskussion. In drei Arbeitsgruppen wurden aktuelle Verkehrsprobleme in Potsdam, Ziele für den neu aufzustellenden Nahverkehrsplan und Mobilität in Potsdam 2050 diskutiert. Nach der Hälfte der Zeit hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit die Arbeitsgruppe zu wechseln.

Arbeitsgruppe I „Heute“ – Aktuelle Verkehrsprobleme



Abbildung 2: Ergebnisse der Arbeitsgruppe I "Heute"; Foto: Urbanizers

Fehlende Attraktivität

In der Arbeitsgruppe wurden aktuelle Probleme im ÖPNV in Potsdam diskutiert und Verbesserungsvorschläge und Wünsche der Bürgerinnen und Bürger aufgenommen. Als Grundproblem wurde von den Diskutierenden die fehlende Attraktivität des ÖPNV angemahnt. In diesem Kontext wurden zu hohe Ticketpreise, lange Wartezeiten und die Dauer der Reisewege genannt. Auch für die Mitnahme des Fahrrads sei der ÖPNV aufgrund der Preise für Fahrradtickets und fehlender Stellplätze wenig attraktiv. Die Feinstaubbelastung in der Innenstadt durch das hohe Verkehrsaufkommen wurde ebenfalls als Problemfeld benannt.

Einig war sich die Arbeitsgruppe darin, dass eine Steigerung des ÖPNV-Anteils am Gesamtverkehrsaufkommen nur durch eine höhere Attraktivität des ÖPNV und eine größere Nutzerfreundlichkeit erreicht werden könne. Durch die Berücksichtigung der Belange spezifischer Fahrgastgruppen, solle eine gleichberechtigte Nutzung für alle Bürgerinnen und Bürger gewährleistet werden. Hierzu wurden von den Teilnehmenden der Arbeitsgruppe zahlreiche Verbesserungsvorschläge gemacht.

Wartezeiten und Reisedauer

Als zentraler Punkt bei der Erhöhung der Nutzerfreundlichkeit wurde die Verbesserung der Reisegeschwindigkeit benannt. Um eine Verkürzung der Wartezeiten und Reisedauer zu erreichen, wünschten sich die Bürgerinnen und Bürger eine Verbesserung der Umsteigebeziehungen und mehr Pünktlichkeit der öffentlichen Verkehrsmittel. Um die Stadt-Umland Verbindungen zu verbessern und die Reisedauer für Nutzerinnen und Nutzer aus den Randbezirken und dem Umland zu optimieren, wurde der Ausbau der



Schnellbusstrecken, insbesondere zu den Berufszeiten, vorgeschlagen. Eine weitere Idee war es, durch Kooperationen mit großen Arbeitgebern die Uhrzeiten und Taktung der Verkehrsmittel besser am Bedarf der Fahrgäste zu orientieren. Eine Attraktivitätssteigerung von Jobtickets wurde in diesem Zusammenhang ebenfalls diskutiert. Der Ausbau des ÖPNV in den Nachtstunden wäre aus Sicht der Teilnehmerinnen und Teilnehmer wünschenswert, um die Nutzerfreundlichkeit zu erhöhen. Bürgerinnen und Bürger aus dem Potsdamer Norden verlangten mehr Haltestellen auf den Zugstrecken ins Zentrum.

ÖPNV und Fahrrad

Zahlreiche Anregungen gab es zum Themenfeld ÖPNV und Fahrrad. Im Sinne eines fahrradfreundlichen ÖPNV wurde vorgeschlagen, das Bike & Ride Konzept zu stärken, z.B. durch mehr überdachte Parkmöglichkeiten für Fahrräder an Haltestellen/Umsteigepunkten, eine Absenkung der Transportpreise für Fahrräder und durch mehr Platz für den Fahrradtransport in Zügen. Um den Radverkehr an kritischen Punkten besser zu regeln und Unfallgefahren zu minimieren, wurde eine verbesserte Markierung für Fahrradfahrer und Fußgänger angemahnt.

ÖPNV und Straßenraumgestaltung

In Bezug auf die Gestaltung des Straßenraums wurde der Wunsch geäußert die Spuren für Busse auszubauen, um dem Vorrang der öffentlichen Verkehrsmittel zu gewährleisten. In diesem Zusammenhang wurde auch vorgeschlagen, Taxis als Entlastungsvariante für öffentliche Verkehrsmittel zu unterstützen, etwa durch Sonderregelungen in der Verkehrsführung. Um die Nutzung des ÖPNV familienfreundlicher zu gestalten, wurde der Wunsch vorgebracht, in allen Sammeltaxis, die als Busersatz fungieren, Kindersitze standardmäßig mitzuführen.

Neben diesen gesamtstädtischen Vorschlägen wurden zahlreiche ortsspezifische Anregungen gemacht. Im Einzelnen:

- Straßenbahnlinie 93: Betriebszeiten ausweiten, Abends die Zuverlässigkeit der Bedienung der Haltestelle Glienicker Brücke verbessern
- Bus 693: Taktung verbessern
- Busse 692, 614: Die Anbindung und Taktung an die Betriebszeiten des Klinikums Ernst von Bergmann anpassen
- Ampelschaltung am Bahnübergang Bhf. Medienstadt verbessern
- Verkehrsführung für Fahrradfahrer vor dem Landtag und auf der Langen Brücke verbessern, um Unfälle zu vermeiden

Partizipation

Ergänzend zu diesen sehr konkreten Vorschlägen zur Verbesserung des ÖPNV in Potsdam wurden auch Anregungen zum weiteren Bürgerbeteiligungsprozess im Rahmen des Verkehrsforums gemacht. Um mehr Bürgerinnen und Bürger zu erreichen, wurde vorgeschlagen, zusätzlich zu den öffentlichen Diskussionsveranstaltungen, eine Webseite einzurichten, auf der Potsdamerinnen und Potsdamer ihre Ideen einbringen können. Um auch der Zielgruppe 70+ zu erreichen seien außerdem Sprechzeiten im Bürgerservicebüro sinnvoll.

Arbeitsgruppe II „Morgen“ – Ziele für den Nahverkehrsplan



Abbildung 3: Ergebnisse der Arbeitsgruppe II "Morgen"; Foto: Urbanizers

Potsdams Nahverkehrsplan wird im nächsten Jahr fortgeschrieben. Damit werden die Weichen für den ÖPNV in der Landeshauptstadt bis zum Jahr 2025 gestellt. Die Arbeitsgruppe diskutierte Anregungen für diesen neuen Nahverkehrsplan. Dabei wurden in einer mittelfristigen Zeitperspektive folgende Fragen diskutiert: Was soll am Potsdamer ÖPNV erhalten, ausgebaut und verändert werden?

Stadtrand und Umland

Großen Bedarf sahen die Teilnehmenden an einer besseren ÖPNV-Anbindung des Stadtrandes, des Umlandes und Berlins an die Potsdamer Innenstadt. Die bestehenden Linien und Verbindungen decken die Nachfrage nicht bedarfsgerecht ab. Teilweise seien sie so unattraktiv, dass auf das eigene Auto zurückgegriffen werden müsse. Ein Ausbau des Liniennetzes wird für ebenso erforderlich gehalten wie eine höhere Taktfrequenz.

Tarif

Preiswerter – das sollte der Nahverkehr nach Auffassung vieler Teilnehmender werden. Der weitest gehende Vorschlag in diese Richtung war die Einführung eines sogenannten Bürgertickets. Ein solches sollte jeder Bürgerin und jedem Bürger zur Verfügung gestellt werden. Dies würde die Bedeutung von Mobilität als wichtigen Teil der Daseinsvorsorge anerkennen.

Barrierefreiheit

Der ÖPNV muss für alle nutzbar sein, Barrierefreiheit sollte hergestellt werden. Das bedeutet nicht nur stufenfreie Wege. Barrierefreiheit sollte umfassend gedacht werden. Zum Beispiel sollte die Lesbarkeit von Displays in den Verkehrsmitteln und an Automaten verbessert werden.



Information

Was fährt wann wo ab? Wo kann ich umsteigen? Welches Verkehrsmittel bringt mich am schnellsten ans Ziel? Informationen zur Nutzung des ÖPNV sollten schnell, aktuell und einfach abzurufen sein. Digitale Informationsportale bieten sich dafür an. Die Diskussion machte deutlich: Die Erfahrungen der Teilnehmenden mit bereits existierenden Apps sind sehr unterschiedlich. Grundsätzlich sollte auf eine hohe Nutzerfreundlichkeit geachtet werden, auch Erklärungen wie die Apps zu handhaben sind, werden für hilfreich erachtet.

Investitionen

Angesichts der Wünsche und Vorschläge, die zur Verbesserung des ÖPNV formuliert wurden, waren sich die Teilnehmenden einig: Das sind keine kleinen Veränderungen. Umfassende Verbesserungen des ÖPNV erfordern erhebliche Investitionen. Dies um so mehr, als der Potsdamer ÖPNV nach Meinung Vieler schon heute an der Grenze der Auslastung angelangt ist.

Siedlungsentwicklung und ÖPNV-Entwicklung: integrierte Konzepte

An die vielen Hinweise zu einer besseren Anbindung der Stadtrandgebiete und des Umlands anknüpfend wurde die Siedlungsentwicklung insgesamt in der Arbeitsgruppe thematisiert. Gerade in der wachsenden Stadt sei es erforderlich, bei der Entwicklung neuer Gebiete den ÖPNV von vornherein mitzudenken. Mit Sorge wird die Entwicklung in Krampnitz betrachtet, bei der die ÖPNV-Erschließung hinten angestellt sei. Frühzeitige und integrierte Planung des ÖPNV im Zusammenhang mit Siedlungsentwicklung werden für äußerst wichtig erachtet.

Miteinander reden

Über die einzelnen inhaltlichen Themen hinweg diskutierten die Teilnehmenden, wie der Prozess zur Erstellung des Nahverkehrsplans aussehen könnte. Generell wird mehr und intensiverer Dialog mit Bürgerinnen und Bürgern gefordert. Manche Beteiligte äußerten ihre Enttäuschung, dass bisherige Versuche über Themen des ÖPNV ins Gespräch zu kommen auf wenig Resonanz seitens der Verwaltung gestoßen sind. Ein Vorschlag wie dies in Zukunft zu ändern sei: Mit kostenlosen Probetagen Anreize schaffen, den ÖPNV zu nutzen und bei dieser Gelegenheit, Umfragen zur Vorschlägen für den Nahverkehrsplan durchführen. Auf diese öffentlichkeitswirksame Weise würden mehr Menschen – auch solche, die den ÖPNV bisher meiden – für das Thema sensibilisiert.

Arbeitsgruppe III „Übermorgen“ – Mobilität in Potsdam 2050



Abbildung 4: Ergebnisse der Arbeitsgruppe III "Übermorgen"; Foto: Urbanizers

In 2050 soll der Potsdamer ÖPNV mehr sein als ein Netz aus starrem Linienverkehr. Dieses soll als Basis fungieren, mit einer engen Fahrzeittaktung, ergänzt durch flexible, multimodale Verkehrsangebote und gut aufeinander abgestimmte Schnittstellen, die einfaches Umsteigen zwischen den Verkehrsmitteln ermöglichen. Kern des Systems ist die Kombination von statischen ÖPNV Angeboten wie Bus und Bahn einerseits und individuelleren Angeboten wie Car- und Bike-Sharing, Mitfahrgelegenheiten und Ruf-Bussen andererseits, die beispielsweise Bedarfe in dünner besiedelten Gegenden, die nicht an das Hauptliniennetz angeschlossen sind, abdecken können.

Vernetzung, Kommunikation, Koordination

Um dies zu erreichen, wünschten sich die Teilnehmer unterschiedliche niedrigschwellige Nutzungsangebote für den ÖPNV. Beispielweise sollte es ein Ticket für alle Verkehrsmodi geben, mit dem man Straßenbahn und Bus fahren, aber auch Fahrräder und Autos leihen kann. Kinder und Jugendliche bis 18 Jahre sollten den ÖPNV gratis nutzen können. Insbesondere Fahrradmobilität sollte durch Fahrradverleihsysteme und die Entwicklungen in der eMobilität gestärkt werden und flächendeckend Stadtbezirke erschließen. Als zentral wurde die effektive Nutzung von Kommunikations- und Wegeplanungsprogrammen empfunden: Verbindungssuche, Verspätungs- und Baustelleninformation etc. machen die Nutzung des ÖPNV attraktiver. Diese sollten digital auf App-Basis funktionieren, aber auch – um das nicht-internetaffine Publikum zu erreichen – lokal an allen Stationen verfügbar sein.

Autonomes Fahren

Ein zentrales Thema der Arbeitsgruppe war das autonome Fahren, das insbesondere im ÖPNV stärker gefördert und als Verkehrsträger etabliert werden soll. Selbstfahrende Busse und Straßenbahnen sollen beispielsweise die Pünktlichkeit erhöhen und engere Taktungen



ermöglichen. In die Kategorie „Vermeiden“ dagegen sortierten die Teilnehmenden ein allzu hohes Aufkommen an autonom fahrenden Individualfahrzeugen ein. Diese lösen - ähnlich wie elektronisch betriebene PKWs - das Platzproblem in der Stadt und auf der Straße nicht, sondern verändern lediglich die Antriebsart der individuellen Mobilität. Zur Reduktion des Autoverkehrs wurde beispielsweise vorgeschlagen, in Zukunft beim Autokauf einen Nachweis einzufordern, dass jemand tatsächlich auf ein Auto angewiesen sei. Auch eine autofreie Innenstadt stieß auf breite Zustimmung in der Arbeitsgruppe.

Vorhandene Ansätze

Zwar gibt es bereits Ansätze zu dieser Vision in der Potsdamer Verkehrsplanung, diese sind in der bestehenden Form jedoch noch zu zaghaft. Daher wurde die Kategorie „erhalten“ in der Zielstellungsmatrix schnell in „weiterentwickeln“ umbenannt. Die Bürgerinitiative, die Mitfahrgelegenheiten zur Reduzierung des Verkehrsaufkommens organisiert, das Fahrradverleihsystem von Next-Bike, generell Sharing-Angebote sowie die zentrale Stellung der Bürgerbeteiligung wurden als gute Ansätze herausgestellt. 2050 sollten sie jedoch in der Stadt- und Verkehrsentwicklung noch zentraler positioniert und in das Verkehrssystem integriert sein.

Neue Denkmuster - Integrierte Planung

In die Rubrik „beseitigen“ sortierten die Beteiligten insbesondere vorherrschende Denkmuster der sektoralen Verkehrsplanung sowie einer allgemeinen Vermeidungshaltung gegenüber Veränderung in Richtung der Nachhaltigkeit ein. Stattdessen wurden ein konsequent integrierter Ansatz, der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung zusammendenkt, mehr Geld und Offenheit gegenüber der Bedarfe der Bevölkerung gefordert.

Neue Infrastruktur

Zu guter Letzt stellten sich die Teilnehmenden auch neue Infrastrukturen vor, die den ÖPNV attraktiver gestalten: Hier wurden beispielsweise Hochbahnen und Seilbahnen, die die zweite Ebene auf viel befahrenen Straßen oder über die zahlreichen Potsdamer Gewässer erschließen, aber auch stromerzeugende Fahrradwege genannt.



Abbildung 5: Eindrücke aus den Arbeitsgruppen; Foto: Urbanizers

Teil III: Wie weiter?

Zum Abschluss des 1. Verkehrsforums wurden die Ergebnisse der Arbeitsgruppen im Plenum präsentiert und anschließend von einem Experten-Podium diskutiert: unter der Leitung der Moderatorin Frau Neumüllers skizzierten Herr Oliver Glaser (Geschäftsführer ViP), Frau Anja Hänel (VCD Brandenburg), Herr Jörg Becker (ADAC), Herr Norman Niehoff (Leiter Verkehrsentwicklung Landeshauptstadt Potsdam) und Herr Prof. Michael Ortgiese (FH Potsdam) aus ihrer Sicht zentrale Fragestellungen und Herausforderungen der Verkehrsplanung in Potsdam.

In Zusammenhang mit dem derzeitigen Bevölkerungswachstum der Stadt Potsdam erläuterte Norman Niehoff, dass die Planungsprozesse und die Anpassung der Verkehrsinfrastruktur für den ÖPNV der Bevölkerungsentwicklung „hinterherhinken“. Ein Grund hierfür sei die Trägheit in der Umsetzung von Anpassungsmaßnahmen. So seien etwa für die Verbesserung der Taktung von Bahnlinien die Anschaffung neuer Züge und die Anpassung von Bahnhöfen notwendig. Oliver Glaser ergänzte in diesem Zusammenhang, dass die Ende der 1990er Jahre erstellten Prognosen zur Bevölkerungsentwicklung sich als falsch erwiesen haben. So ist von einem viel geringeren Bevölkerungswachstum ausgegangen worden. Daraus haben sich Fehlplanungen ergeben, die vor dem Hintergrund der langwierigen Umsetzungsdauer nur langsam wieder korrigiert werden könnten.

Michael Ortgiese betonte, dass es angesichts der Trägheit von Infrastruktursystemen wichtig sei, sich nicht nur mit aktuellen Problemlagen des ÖPNV zu befassen, sondern auch zukünftige Entwicklungen in die Planung mit einzubeziehen. Dies sei allerdings nur auf der Grundlage quantifizierter Daten möglich. Als eine wesentliche Herausforderung für die



kommenden Jahre benannte Herr Ortgiese die Synchronisierung von Verkehrsinfrastruktur mit Zukunftstechnologien.

Die Podiumsteilnehmer waren sich darin einig, dass ein qualitativ hochwertiger ÖPNV nur durch eine entsprechende Finanzierung realisierbar sei. Allerdings sei zu klären, wie diese Finanzierung sichergestellt werden kann und welche Kosten die Fahrgäste dabei zu tragen haben. Nach Einschätzung von Herrn Ortgiese würden die individuellen Kosten des PKWs subjektiv unterschätzt, während die Kosten für den ÖPNV eher überschätzt würden. Aus seiner Sicht sollten die Nutzer des ÖPNV bereit sein, für mehr Qualität auch mehr zu bezahlen. Anja Hänel vom VCD forderte, angesichts der aus ihrer Sicht fehlenden Finanzierung für Investitionen im ÖPNV, eine Umverteilung von Geldern aus anderen Verkehrsinfrastrukturbereichen. Herr Niehoff merkte hierzu an, dass er größere öffentliche Investitionen in den ÖPNV begrüßen würde. Gleichzeitig sehe er auch, dass im Kontext der wachsenden Stadt Investitionen in anderen Bereichen wie etwa der sozialen Infrastruktur (z.B. Schulen und Kitausbau) notwendig seien. Die Entscheidung zur Finanzierung des ÖPNV liege letztendlich bei der Stadtverordnetenversammlung und sei eine politische Entscheidung.

Als weiteres zentrales Thema benannten die Podiumsteilnehmer die Notwendigkeit, Verkehrsplanungsprozesse und Siedlungsentwicklung zusammen zu denken. Während die Steuerung des Siedlungswachstums und der Verkehrsplanung bei Zuzügen ins Stadtgebiet durch die Stadt Potsdam steuerbar sei, führten Zuzüge ins Umland zu einer Zunahme des Pendlerverkehrs und einem stärkeren Abstimmungsbedarf mit den Umlandgemeinden, so Herr Niehoff. Hier sei auch das Land Brandenburg im Kontext der Fortschreibung des Landesnahverkehrsplans gefragt. Jörg Becker stimmte ihm darin zu und betonte, dass Insellösungen für den Verkehr nicht praktikabel seien und eine stärkere Zusammenarbeit mit den Umlandgemeinden und Berlin notwendig sei. Zusammenfassend hielt die Moderatorin Marie Neumüllers fest, dass Potsdam einen Großteil der Probleme beim ÖPNV nicht aus eigener Kraft und nicht im Alleingang lösen könne. Interkommunale Zusammenarbeit und die Unterstützung durch das Land Brandenburg seien ebenso gefragt wie neue Gesetzesinitiativen auf Bundesebene, um eine zukunftsorientierte, integrierte Stadtentwicklung zu ermöglichen.

Abschließend bedankte sich Herr Niehoff bei den Teilnehmenden für die engagierte Diskussion. Er wertete das Verkehrsforum als wichtige Austauschplattform zwischen Bürgerinnen und Bürgern und Politik und Verwaltung. Herr Niehoff betonte in diesem Zusammenhang, dass das Verkehrsforum eine gute Gelegenheit biete, um miteinander ins Gespräch zu kommen und die Ideen und Anregungen der Bürgerinnen und Bürger in den Planungsprozess einzubringen. Er lud alle Teilnehmenden zur Fortsetzung der Gespräche beim nächsten Verkehrsforum ein.



Anhang 1: Kommentare aus der Motzbox

Es wurden acht Karten mit Kommentaren zum Potsdamer ÖPNV in die Motzbox geworfen. Die Kommentare im Einzelnen:

- „Straßenbahnen so Takten das sie sich an manche Züge der DB richten. Umsteigen ohne Wartezeit.“
- „Wie soll die Nahverkehrsentwicklung, speziell, der ÖPNV, weiter finanziert werden. Es stellen sich für die Zukunft schwierige Finanzierungsaufgaben in Hinsicht auf technische und personelle Ausstattung der Verkehrsbetriebe“
- „Schleichwege stoppen! Babelsberg Potsdamer Norden“
- „Öffi-Flat in Potsdam ernsthaft diskutieren.“
- „Die Stern Schleife häufiger nutzen auch hier können mal Züge wenden. Es muss nicht nur Bisamkiez oder Marie-Juchacz-Straße sein.“
- „Den Platz der Einheit bitte wie früher wieder als Straßenbahnumsteigepunkt nutzen. Das eine Bahn nach Babelsberg hin zum Hbf. bzw. eine Richtung Volkspark Eine Richtung Potsdam West fährt. Schade dass man das aufgegeben hat. (2 Bahnen hintereinander)“
- „Möglichst durchgehende Verbindungen 638 + 604 bis Bahnhof nicht nur bis Jungfernsee“
- „Die geplante Kappung der Buslinie 638, die bisher eine direkte Verbindung zwischen Berlin-Spandau bzw. dem Potsdamer Norden und dem Potsdamer Hbf darstellte, trägt nicht zur Attraktivität des ÖPNV bei.“

Anhang 2: Twitterwall

urbanizers_de @urbanizers_de
 #bessermobil Erste Presseresonanz klingt etwas nach Wunschkonzert maz-online.de/Lokales/Potsda... Danke an die Gäste für die vielen Ideen!
 2 days ago Reply

urbanizers_de @urbanizers_de
 RT: @meneumuellers #bessermobil pic.twitter.com/6aaDUczp4q
 2 days ago Reply

meneumuellers Marina
 Wie wird #LHPotsdam #bessermobil? Erste Vorschläge aus den Arbeitsgruppen. pic.twitter.com/5JH59vveQA
 2 days ago Reply

meneumuellers Marina
 #bessermobil pic.twitter.com/6aaDUczp4q
 2 days ago Reply

meneumuellers Marina
 #bessermobil Input für das 1. Verkehrsforum pic.twitter.com/qNFMmYUbgH
 2 days ago Reply

ericsturm Eric Sturm
 RT: @urbanizers_de #bessermobil Passendes Bild zum 1. Verkehrsforum. Ist in Deutschland und auch in der #LHPotsdam nicht anders. twitter.com/VCOE_AT/status...
 3 days ago Reply

urbanizers_de @urbanizers_de
 #bessermobil Passendes Bild zum 1. Verkehrsforum. Ist in Deutschland und auch in der #LHPotsdam nicht anders. twitter.com/VCOE_AT/status...
 3 days ago Reply

GruenePotsdam Grilino in Potsdam
 RT: @urbanizers_de Die Motzbox für das 1. Verkehrsforum #Potsdam ist bereit #bessermobil pic.twitter.com/dxiDR4vcqy
 3 days ago Reply

dansstachura Dana Flebig
 RT: @urbanizers_de Die Motzbox für das 1. Verkehrsforum #Potsdam ist bereit #bessermobil pic.twitter.com/dxiDR4vcqy
 3 days ago Reply

Modus	Verkehrsmittel	CO ₂ -Emissionen (g/kWh)
1	ÖPNV (Bus, Straßenbahn, U-Bahn)	~100
15	Auto (Benzin)	~180
647	Auto (Benzin, Diesel)	~175 kg

1. Verkehrsforum Potsdam: Wie weiter mit dem ÖPNV?



danestachura Dana Fiebig
Verkehrsforum Potsdam zum ÖPNV: WLAN in Bussen und Straßenbahnen würde ÖPNV attraktiver machen @LH_Potsdam @urbanizers_de #bessermobil
3 days ago Reply

fwdGUC LS
RT: @LH_Potsdam #Verkehrsforum zum ÖPNV: Diskussion, #Motzbox und #Twitterwall zum Mitmachen #bessermobil
tinyurl.com/y74kb22y
3 days ago Reply

LH_Potsdam Potsdam
#Verkehrsforum zum ÖPNV: Diskussion, #Motzbox und #Twitterwall zum Mitmachen #bessermobil tinyurl.com/y74kb22y
3 days ago Reply

LH_Potsdam Potsdam
RT: @urbanizers_de Die Motzbox für das 1. Verkehrsforum #Potsdam ist bereit #bessermobil
pic.twitter.com/dxiDR4vcqy
4 days ago Reply

urbanizers_de @urbanizers_de
Die Motzbox für das 1. Verkehrsforum #Potsdam ist bereit #bessermobil pic.twitter.com/dxiDR4vcqy
4 days ago Reply

urbanizers_de @urbanizers_de
Was #Berlin und die #LHPotsdam alles gemeinsam haben... #bessermobil mit #sharing und #ÖPNV twitter.com/SenUVKBerlin/s...
5 days ago Reply

GruenePotsdam Grüne in Potsdam
RT: @LH_Potsdam Wie weiter mit dem ÖPNV? Beim ersten Verkehrsforum Potsdam geht es um nachhaltige Mobilität #bessermobil
tinyurl.com/y8rv7mfy
6 days ago Reply

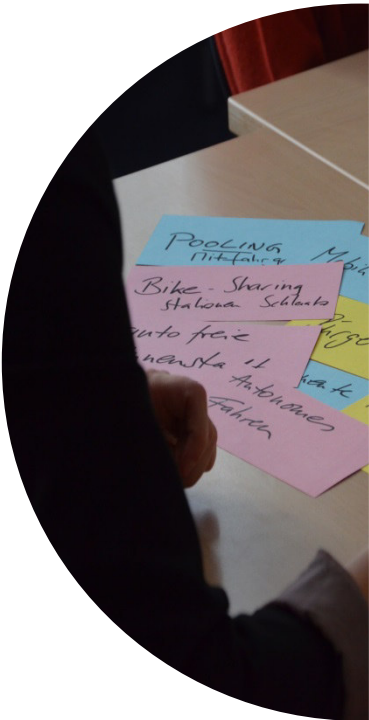
urbanizers_de @urbanizers_de
#bessermobil mobilisiert hoffentlich auch die Potsdamer! potsdam.de/699-wie-weiter... twitter.com/meneumuellers/...
6 days ago Reply

LH_Potsdam Potsdam
Wie weiter mit dem ÖPNV? Beim ersten Verkehrsforum Potsdam geht es um nachhaltige Mobilität #bessermobil tinyurl.com/y8rv7mfy
7 days ago Reply

meneumuellers Marino
#bessermobil Reges Interesse beim Pressegespräch zum #Verkehrsforum #LHPotsdam pic.twitter.com/ZrvWT33W94
7 days ago Reply

IASS_Potsdam IASS
RT: @urbanizers_de Wer will wie in der @LH_Potsdam unterwegs sein? Zeit zur Debatte potsdam.de/event/verkehrs... #bessermobil
7 days ago Reply





Poolina
Mikol
Bike - Sharing
stasiun Sabtu
Auto feiz
menaka st
Arbuanes
Fahra