

Wahlprüfsteine Bahnkundenverband (DBV)

Antworten DIE aNDERE

Finanzierung des ÖPNV

Statt den städtischen ÖPNV auszufinanzieren, wurden in der Vergangenheit die finanziellen Zuwendungen eingefroren bzw. gekürzt.

Welche Maßnahmen planen Sie, um die Finanzierung des städtischen Nahverkehrs allgemein zu verbessern bzw. zu sichern? Wie kann aus Ihrer Sicht trotz des Schulentwicklungsplanes die finanzielle Situation des ÖPNV in Potsdam verbessert werden?

Durch den Autoverkehr entstehen jährlich hohe gesellschaftliche Kosten (z.B. für Lärmschutz, Gesundheitswesen und Unterhalt des Straßennetzes). Die Stärkung des Öffentlichen Personennahverkehrs und des Radverkehrs führt zu Einsparungen bei diesen Kosten. Vor diesem Hintergrund müssen Ausgaben für den ÖPNV als Investition gesehen werden, die langfristig zur Entlastung der öffentlichen Kassen beiträgt. Der Bau neuer Schulen und der Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel darf nicht gegeneinander diskutiert werden, sondern muss parallel erfolgen.

Verbesserter Service und eine Kundenwerbeaktion können zu einer besseren Auslastung in verkehrsschwachen Zeiten beitragen. Gleichzeitig soll die geplante Mobilitätsagentur den klaren Auftrag erhalten, die Mobilität aller Potsdamer*innen zu verbessern ohne den Anteil des Autoverkehrs zu erhöhen. Der VIP soll die Erhöhung der Fahrgastzahlen durch einen besseren Service erreichen. Das heißt: (I) Takte verdichten, (II) die Kundenfreundlichkeit erhöhen, (III) die Pünktlichkeit verbessern, (IV) die Anschlusszeiten verkürzen, (V) den Komfort von Busfahrten ausbauen.

Die Stadt hat im Stadtentwicklungskonzept Verkehr auch die 12 Millionen teure Erweiterung der Wetzlarer Straße geplant. Diese Maßnahme ist unnötig, da die Ziele der Lärmreduktion des Schwerlastverkehrs und der besseren Anbindung des Industriegebietes billiger und schneller erreicht werden können, wenn der Schwerlastverkehr auf die Abfahrt Drewitz gelenkt wird. Außerdem würde die Straße durch das Flora-Fauna-Habitat-Gebiet in den Nuthewiesen führen.

Für die Erweiterung des Tram-Schienennetzes bis zum Jungferensee sind im städtischen Verkehrskonzept nur 6 Millionen Euro vorgesehen. Weitere Trambahn Projekte sind nur mit Planungsmitteln budgetiert. Es fehlt also am einen Ende dringend an Geld, das am anderen Ende unnütz verplempert wird. Deswegen will sich die DIE aNDERE in der nächsten SVV dafür stark machen, dass hier eine Umwidmung stattfindet. Das erfordert auch die Umbudgetierung von Fördermitteln auf Landesebene.

Der Autoverkehr beansprucht schon heute große innerstädtische Flächen und führt zu Lärm- und Abgasbelastungen. Durch konsequente Umsetzung und Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung können höhere Einnahmen erzielt werden. Diese Mittel sollen genutzt werden, um die Alternativen im ÖPNV zu verbessern. Dazu zählen auch die Verbesserungen für Pendler. Wenn städtische Stellplatzflächen aufgegeben werden können, stehen bei einem etwaigen Verkauf solcher Flächen finanzielle Mittel bereit, die in den ÖPNV fließen können. Die Wählergruppe DIE aNDERE wird sich in der nächsten SVV weiter für die Parkraumbewirtschaftung stark machen und die Reduzierung von Stellplatzflächen fordern.

Die Fraktion DIE aNDERE sieht die finanziellen Erfordernisse des Schulentwicklungsplanes. Andererseits sind für eine nachhaltige und ausgeglichene Entwicklung aber auch Investitionen in andere Infrastrukturbereiche dringend nötig. Die übertriebene Sparsamkeit der Stadt im Wachstumsprozess haben wir schon mehrfach kritisiert. Um Infrastruktur zu finanzieren ist auch die Verschuldung eine legitime Alternative, wenn nur so dauerhafte Fehlentwicklungen vermieden werden können.

Auslaufende Bundesmittel und die Änderung des Landes-ÖPNV-Gesetz verschärfen die Unterfinanzierung des Nahverkehrs.

Wie wollen Sie sich einsetzen, um diesem Trend entgegenzuwirken? Welche alternativen Finanzierungsmodelle können Sie sich vorstellen?

Die Stadt Potsdam wächst. Im föderalen System der Bundesrepublik Deutschland werden viele wichtige Infrastrukturinvestitionen von Bund und Land über Fördermittel finanziert, aber von den Kommunen umgesetzt. Potsdam braucht eine strategische Kommunikationspolitik mit Bund und Land, um klar zu machen welche Investitionsprojekte für eine nachhaltige Entwicklung entscheidend sind. Damit soll der Bedarf klar formuliert werden, so dass die Budgetierung auf höherer Ebene den tatsächlichen Erfordernissen entspricht.

Die Erweiterung der Wetzlarer Straße ist ein unnötiges Projekt und die Umwidmung der Finanzmittel für die Verbesserung des ÖPNV verlangt eine klare Kommunikation mit Bund und Land. Die zukünftigen Stadtverordneten von DIE aNDERE werden eine verbesserte Kommunikationspolitik verlangen und den Stand kritisch hinterfragen.

Die finanziellen Auswirkungen von ÖPNV Investitionen auf den städtischen Haushalt sind in einem breiteren Rahmen zu erfassen. Wenn ÖPNV-Investitionen den Autoverkehr reduzieren, können Straßenräume verkleinert und die Unterhaltungskosten reduziert werden. Das muss bei den städtischen Investitionsrechnungen berücksichtigt werden. Die Straßenunterhaltungskosten können auch stark gesenkt werden, indem der Schwerlastverkehr konsequent aus der Stadt geleitet wird. Das hat außerdem eine Vielzahl von positiven Wirkungen auf die Gesundheit, das städtische Lebensgefühl und die Umwelt. Zu alternativen Finanzierungsmodellen haben wir oben schon unsere Gedanken ausgeführt.

Netzentwicklung des ÖPNV

Potsdam ist seit Jahren eine wachsende Stadt und dieser Trend wird sich wohl auch in den nächsten Jahren fortsetzen. Aus Sicht des DBV Potsdam-Mittelmark hinkt das Netz des Potsdamer Nahverkehrs dieser Entwicklung hinterher. Aber schon jetzt stößt das Potsdamer ÖPNV-Netz in Teilen an seine Kapazitätsgrenzen. Die VIP zählte von 2008 bis 2013 einen Zuwachs von 64.000 auf 87.000 Fahrgäste. Insbesondere die Straßenbahnlinien erfreuen sich wachsender Beförderungszahlen, was aus Sicht des DBV erfreulich ist.

Welche Maßnahmen planen Sie zur kurz-, mittelfristigen und langfristigen Verbesserung der Qualität des ÖPNV? Für wie realistisch halten Sie deren Umsetzung hinsichtlich der Budgetierung und eines eventuellen Planungsvorlaufes?

DIE aNDERE wird sich in den nächsten Jahren für folgende Strategien einsetzen:

Kurzfristig (bis 2 Jahre)

1. Taktverdichtung, besonders die Verbindung zwischen Potsdam und Babelsberg
2. Erhöhung der Pünktlichkeit und Verkürzung der Anschlusszeiten (Pünktlichkeit geht vor Geschwindigkeit.)
3. SMS-Service für Verbindungen nach dem Vorbild der Schweizer SBB: Man schickt eine SMS mit dem Start und dem Zielpunkt und erhält eine SMS mit den nächsten drei Verbindungen.
4. Fahrradmitnahme verbessern, besonders bei Regen und außerhalb der Stoßzeiten
5. Verbesserung der Nachtbusse, Ruf/Bereitschaftsbusse

Mittelfristig (bis 5 Jahre)

1. Einführung eines Mobilitätstickets mit weiteren Dienstleistungen
 - a. Verleih von Lastenfahrrädern
 - b. Car-Sharing in Verbindung mit ÖPNV
2. Besondere Angebote für Pendler (von der Mobilitätsagentur mit den Firmen zu entwickeln)

Langfristig (bis 10 Jahre)

1. Nulltarif im Potsdamer ÖPNV*
2. Erweiterung des Tramschienennetzes

*Zur Einführung des Nulltarifes ist aus unserer Sicht auch die Einführung einer Nahverkehrsabgabe denkbar, wenn diese die Kosten eines Jahrestickets nicht übersteigt und eine Härtefallklausel beinhaltet.

Neu entstandene Wohngebiete können nicht adäquat durch den Nahverkehr erschlossen werden. Im Falle der Neubebauung in Bornstedt ist wegen zu kleiner Straßen teils nicht mal die Bedienung mit Standardlinienbussen möglich. Die Diskussionen um eine Straßenbahn nach Golm und Eiche oder die Gartenstadt Drewitz haben gezeigt, was passiert, wenn Verkehrspolitik ohne Einbeziehung der Bürgerinnen und Bürger geschieht.

Wie planen Sie, solche Probleme in Zukunft zu vermeiden?

DIE aNDERE steht für die folgenden Punkte. Die Freihaltetrasse nach Kramnitz soll gesichert werden. Bei weiteren Planungen ist dem Aspekt der Mobilität von Anfang eine hohe Priorität zu geben. Um eine weitere Ausdehnung und Zersiedelung von Golm in Richtung Eiche zu vermeiden, soll die Havellandkaserne in eine zivile Nutzung überführt werden. Damit wird eine räumliche Erweiterung des ÖPNV unnötig.

DIE aNDERE setzt sich dafür ein, dass die Beteiligung von Bürger*innen von Anfang an bei den Planungsprozessen gewährleistet wird. Wir setzen uns aber auch dafür ein, dass die Bedürfnisse einzelner im Planungsprozess in einem angemessenen Rahmen zurückstehen müssen, wenn ansonsten sinnvolle und nützliche ÖPNV-Maßnahmen verunmöglicht werden.

Seit Jahren gibt es immer wieder Kritiken der Nutzer am Zustand der Haltestellenanlagen am Potsdamer Hauptbahnhof. Durch die Stadtverwaltung, die Verkehrsbetriebe und unserem Verband wurde nach Lösungen gesucht Mängel zu beseitigen. Hier passiert aber in Hinblick auf eine geplante Umgestaltung des Leipziger Dreiecks wenig. Leider ist ein Baubeginn des Umbaus nicht absehbar. Daher sollten mindestens kleine Maßnahmen umgesetzt werden.

Unterstützen Sie ein kurzfristiges Umbauprogramm der ÖPNV-Anlagen am Potsdamer Hauptbahnhof? Wenn ja, in welchem Rahmen?

DIE aNDERE unterstützt das in folgenden Punkten:

1. Ausbau der Fahrradstellplätze
 2. Verbesserung der Fahrradverbindung im Bahnhofsbereich
 3. Verlegung der Ampel über die Friedrich Engels Strasse nach Westen, damit nicht alle immer über die Grünfläche Richtung Heinrich-Mann Allee gehen
 4. Verkleinerung des östlich gelegenen Parkplatzes
 5. Baumpflanzungen und Begrünung
 6. Verschönerung des Areals um den alten Wasserturm herum
-

In der Innenstadt ist man bemüht, sich dem historischen Stadtgrundriss anzunähern. Die Situation am Platz der Einheit ist städtebaulich und für den Nahverkehr gleichermaßen unbefriedigend.

Ist es aus Ihrer Sicht vertretbar, hierfür Mittel der Neugestaltung des Alten Marktes zu verwenden?

Der Sanierungsträger kann Geld in diesem Bereich sehr nützlich verwenden. Der Fußgängerübergang vom Platz der Einheit zur Post kann verbessert werden. Die Grünanlage am Staudenhof kann wieder in Schuss gebracht werden und mit einem guten Fußweg und (endlich) einem vernünftigen Radweg kombiniert werden. Das würde die Anbindung des Sanierungsgebietes an die Tram deutlich verbessern.

Nachhaltigkeit des ÖPNV

Mit Blick auf den volkswirtschaftlichen Nutzen ist der städtische Nahverkehr schon jetzt deutlich im Vorteil. Mit der Straßenbahn steht uns in Potsdam darüber hinaus ein Verkehrsmittel zur Verfügung, was gleichermaßen leistungsfähig, stadtbildverträglich und ökologisch gerecht ist. Die derzeit propagierte Elektromobilität leistet sie serienmäßig seit über hundert Jahren.

Welche Maßnahmen planen bzw. unterstützen Sie, um auch im Busverkehr die Abkehr von fossilen Brennstoffen zu forcieren?

DIE aNDERE bedauert es außerordentlich, dass in Babelsberg die Oberleitungsbusse abgeschafft wurden. Die Schweizer Städte zeigen deutlich, dass diese Form des ÖPNV auch weiterhin eine Zukunft hat, wenn sie anständig weitergeführt wird. Das hat Potsdam leider verpasst. Eine weitere Elektrifizierung des ÖPNV macht aus unserer Sicht am meisten Sinn. Der Auf- und Ausbau des Elektrobussystems ist anzustreben (Hybridbusse). Durch dezentrale Ladestationen und Wechselbatterien können Überschüsse aus dem Stromsystem effizient genutzt werden. Die Wiedereinrichtung eines O-Bus-Systems ist zu teuer. Die Effizienzverbesserung der bestehenden Busse ist ebenso notwendig.

Verknüpfung ÖPNV und Autoverkehr

Mit Einführung der umweltorientierten Verkehrssteuerung in Potsdam hat sich die städtische Luftqualität deutlich verbessert. Leider stehen dem Staus vor den Stadtgrenzen gegenüber. Abhilfe kann hier mit dem Ausbau bestehender bzw. der Schaffung neuer P+R-Anlagen geleistet werden. Diese sind zwar geplant aber bisher noch nicht realisiert.

In welchem Umfang unterstützen Sie neue P&R-Angebote? Welchen Anreiz wollen Sie zu deren Nutzung liefern? Wie kann die Verknüpfung zwischen Autoverkehr und ÖPNV im Stadtgebiet aus Ihrer Sicht verbessert werden?

Park-and-Ride macht aus unserer Sicht sehr viel Sinn, um die Verkehrsbelastung in der Innenstadt zu verringern. Park-and-Ride könnte von den Anreizen her verbessert werden. Das Parkraumangebot an den ÖPNV-Achsen ist auf P&R auszurichten. Die beste Verbindung zwischen ÖPNV und Auto besteht unserer Ansicht nach in einem Mobilitätsticket, welches die individuellen Kosten für Park-and-Ride attraktiv macht. Die Kombination von P&R und Car-Sharing sind zu fördern, um neue nachhaltige Lösungen zu ermöglichen (Nebeneffekt: Minderung des Stellplatzbedarfes).