

## 04 | Mobilität, Bauen und Infrastruktur

377 **Antrag 04 | 4 | 2024:** Potsdam – eine Stadt, in der man gut und gerne Fahrrad fährt

378 **Antragsstellende Gliederung/AG:** JUSOS Potsdam

379 **Empfehlung der Antragskommission:** Annahme in geänderter Fassung

380 **Beschluss des Parteitages:**

381

382

383 **Der Unterbezirksparteitag möge beschließen:**

384 Die SPD Potsdam setzt sich mit Nachdruck für den Ausbau einer sicheren, durchdachten  
385 und gut vernetzten Radinfrastruktur ein, die einen wesentlichen Beitrag zu einer nachhal-  
386 tigen und “staufreieren” Mobilität in unserer Stadt leistet.

387

388 Hierfür ~~beauftragen~~ ~~fordern~~ wir die SPD-Stadtfraktion ~~in Zusammenarbeit mit dem und~~  
389 ~~den~~ Unterbezirksvorstand ~~dazu auf~~, sich dafür einzusetzen, die Rad-AG der Stadt zu einem  
390 stärkeren Impulsgeber für die Entwicklung der Radinfrastruktur weiterzuentwickeln. Die  
391 Zusammenarbeit mit den Akteur\*innen in der Rad-AG soll intensiviert werden.

392

393 Hierzu sollten folgende Punkte umgesetzt werden:

394 1) Einbindung der SPD: Stadtverordnete und/oder Vertreter\*innen der SPD  
395 Potsdam sollen in der Rad-AG mitwirken und den Input der dort aktiven  
396 Stadtgesellschaft in die politische Arbeit der SPD Potsdam einfließen las-  
397 sen.

398 2) Transparenz und Einbindung: Die Ergebnisse und Diskussionsthemen der  
399 Rad-AG sollen transparent im Ratsinformationssystem veröffentlicht und  
400 im Mobilitätsausschuss regelmäßig berichtet werden. Es sollte geprüft  
401 werden, wie die AG besser in die Entscheidungsprozesse der Stadtpolitik  
402 integriert werden kann.

403 3) Verstetigung der Onlineumfrage: Die temporäre Onlineumfrage zum Rad-  
404 verkehr in Potsdam sollte zu einem dauerhaften Instrument ausgebaut  
405 werden, um die Ideen der Bürger\*innen kontinuierlich zu sammeln und re-  
406 gelmäßig in der Rad-AG zu auswerten.

407 4) Evaluierung der personellen Kapazitäten: Es sollte evaluiert werden, inwie-  
408 weit die zuständige Stelle für den Radverkehr in Potsdam ausreicht, um die  
409 Weiterentwicklung des Radverkehrs effektiv umzusetzen und die Impulse  
410 aus der Rad-AG zu bearbeiten.

411

412 **Begründung:**

413 Zu 1) und 2): Bisher werden in der AG Rad hauptsächlich Informationen aus der Stadt-  
414 verwaltung an die Akteur\*innen der Stadtgesellschaft weitergegeben. Wir denken,  
415 dass die AG Rad eine aktivere Rolle einnehmen kann und hier wichtiger Input aufge-  
416 nommen werden sollte. Im Gespräch mit dem ADFC wurde uns widerspiegelt, dass  
417 sich die Akteur\*innen mehr Beteiligungsmöglichkeiten wünschen.

418

419 Zu 3): Die temporäre Onlinebefragung im Zuge der Entwicklung des Radverkehrskon-  
420 zeptes hat gezeigt, dass sich viele Bürger\*innen beteiligen wollen. Durch solche nied-  
421 rigschwellige Angebote ist es möglich die Ideen der Bürger\*innen einfach zu sammeln  
422 und auszuwerten. Die Bereitstellung einer dauerhaften Umfrage und eine regelmä-  
423 ßige Auswertung der Ergebnisse würde zusätzlich zum Informationsgewinn auch dem  
424 Ausbau der Fahrradinfrastruktur mehr Aufmerksamkeit geben.

425

426 Zu 4) Der ADFC hatte mitgeteilt, dass eine weitere Stelle in der Stadtverwaltung mglw.  
427 helfen könnte, um die Planung der Fahrradinfrastruktur zu verbessern. Mglw. müssen  
428 wir uns bei der Anzahl der zuständigen Personen an Fahrradstädten wie Münster ori-  
429 entieren, in welcher 6 Personen für das Fahrradbüro zuständig sind  
430 [[https://www.stadt-muenster.de/verkehrsplanung/mit-dem-rad/fahrradbuero-mu-](https://www.stadt-muenster.de/verkehrsplanung/mit-dem-rad/fahrradbuero-muenster)  
431 [enster](https://www.stadt-muenster.de/verkehrsplanung/mit-dem-rad/fahrradbuero-muenster)]. Da Münster 1,5 mal so viele Einwohner\*innen hat wären das auf Potsdam ge-  
432 rechnet vier zuständige Personen. Hier muss allerdings auch die finanzielle Lage der  
433 Landeshauptstadt berücksichtigt werden.

434

435 *Warum sollten wir einen Fokus auf Fahrradinfrastruktur legen?*

436

437 Die Herausforderungen des Klimawandels und die Notwendigkeit, unsere Städte zu-  
438 kunftsfähig zu gestalten, erfordern neue Konzepte für Mobilität und Stadtentwick-  
439 lung. Ein zentraler Baustein dafür ist der Ausbau der Fahrradinfrastruktur. Potsdam  
440 kann sich an erfolgreichen Beispielen aus europäischen Fahrradstädten wie Kopenha-  
441 gen, Amsterdam oder Münster orientieren, um den Radverkehr als zentrales Element  
442 einer nachhaltigen Mobilität zu fördern.

443

444 Eine gut ausgebaute Fahrradinfrastruktur leistet einen entscheidenden Beitrag zur Re-  
445 duzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes und ist damit ein wirksames Mittel im Kampf gegen die  
446 Klimakrise. Sie fördert nicht nur umweltfreundliche Mobilität, sondern steigert auch  
447 die Lebensqualität in unserer Stadt: Weniger Lärm, bessere Luft und ein sichererer Ver-  
448 kehrsraum schaffen ein attraktives, lebenswertes Umfeld für alle Bürgerinnen und  
449 Bürger.

450

451 Ein weiterer zentraler Aspekt ist die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Insbeson-  
452 dere unsichere und schlecht ausgebaute Radwege sind häufig der Grund, warum viele  
453 Menschen das Fahrrad nicht als tägliches Verkehrsmittel nutzen. Durch eine moderne,  
454 sichere Fahrradinfrastruktur können Unfälle vermieden und der Straßenraum insge-  
455 samt sicherer gestaltet werden – nicht nur für Radfahrende, sondern auch für Fußgän-  
456 gerinnen und Fußgänger sowie den motorisierten Verkehr. Mehr Sicherheit führt zu  
457 einer höheren Akzeptanz und Nutzung des Fahrrads, was letztlich den motorisierten  
458 Verkehr entlastet und den Verkehrsfluss in der gesamten Stadt verbessert.

459

460 Eine Fahrradinfrastruktur, die Sicherheit und Komfort bietet, wird dazu führen, dass  
461 sich mehr Menschen für das Rad entscheiden – unabhängig von Alter oder körperlicher  
462 Fitness. Das stärkt nicht nur die individuelle Mobilität, sondern fördert eine nachhal-  
463 tige Verkehrswende.