



öffentlich

**Betreff:**

Verringerung des Ruhenden Verkehrs

**Einreicher:** Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Erstellungsdatum 04.08.2020

Eingang 502:

Beratungsfolge:		
Datum der Sitzung	Gremium	Zuständigkeit
19.08.2020	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam	Entscheidung

**Beschlussvorschlag:**

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, ein konkretes Konzept zur Verringerung des Ruhenden Verkehrs im öffentlichen Straßenraum vorzulegen.

In einem ersten Schritt sind insbesondere die Potsdamer Innenstadt als bestehender Stadtteil und Krampnitz als zukunftsweisende Neuplanung zu betrachten.

Darin sollen alle Mittel ausgeschöpft werden, um Fahrzeuge in bestehenden Parkhäuser bzw. Tiefgaragen zu bündeln und neue Mobilitätsformen (z.B. Lastenräder/e-Mobilität) zu fördern. Soweit die Errichtung von weiteren Parkhäusern oder Tiefgaragen betrachtet wird, ist dies nur mit einer entsprechenden Verringerung der Gesamtbilanz von Stellplätzen für den motorisierten Individualverkehr zu verbinden.

Ebenso ist der Betrieb von Parkhäusern oder Tiefgaragen in kommunaler Trägerschaft zu betrachten. Dazu ist die erforderliche strukturelle Verankerung im „Unternehmensverbund der Stadt“ zu definieren.

Der Stadtverordnetenversammlung ist im März 2021 Bericht zu erstatten.

gez. Janny Armbruster  
Fraktionsvorsitzende

gez. Gert Zöllner  
Fraktionsvorsitzender

Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen  
auf der Rückseite

**Beschlussverfolgung gewünscht:**



**Termin: März 2021**

Demografische Auswirkungen:

Klimatische Auswirkungen:

**Finanzielle Auswirkungen?**

Ja

Nein

(Ausführliche Darstellung der finanziellen Auswirkungen, wie z. B. Gesamtkosten, Eigenanteil, Leistungen Dritter (ohne öffentl. Förderung), beantragte/bewilligte öffentl. Förderung, Folgekosten, Veranschlagung usw.)

ggf. Folgeblätter beifügen

**Begründung**

Auch bei einer im Sinne des Umweltszenarios und der Stärkung von ÖPNV, Fuß- und Radverkehr erfolgreichen Verkehrsentwicklung wird es Bedarfe im MIV geben, die im privaten Sektor vor allem in ländlichen Bereichen erst nach und nach abnehmen sowie für mobilitätseingeschränkte Personen bestehen bleiben. Gleichzeitig beeinträchtigt der Ruhende Verkehr die Lebensqualität im öffentlichen Raum erheblich und verhindert die Neuaufteilung des Straßenraums zugunsten des Umweltverbundes, d.h. eines attraktiven Angebots, das den Umstieg anregt.

Solange das Parken im Straßenraum preiswerter ist als in den privatwirtschaftlich betriebenen Parkhäusern oder Tiefgaragen, wird keine Veränderung möglich sein. Um dieses Preisverhältnis umzukehren, soll die o.g. Prüfung erfolgen.

Das Ziel des Antrages besteht also nicht in der Vergrößerung von Parkplatzkapazitäten, sondern darin, möglichst bestehende Kapazitäten zu erwerben sowie bei größeren Neubaugebieten wie beispielsweise Krampnitz als Stadt zu investieren, um die og. Lenkungswirkung entfalten und so Straßenräume zugunsten nachhaltiger Mobilität aufteilen und die Lebensqualität erhöhen zu können.

Das Ziel der Verringerung des Ruhenden Verkehrs wurde bereits im Innenstadtverkehrskonzept von 2017 angesprochen, blieb allerdings ohne konkrete Lösungsansätze. Für Krampnitz sind entsprechend der herabgesetzten Anzahl der Stellplätze/WE Standorte für Quartiergaragen vorgesehen, ihre Trägerschaft ist aber noch nicht geklärt.

Mit beiden Stadtbereichen könnte ein neuer Weg beschritten werden, der im Folgenden auch für andere Stadtteile ausgebaut werden könnte.