

MOBILITÄT, LUFTQUALITÄT UND NACHHALTIGE STÄDTE: SICHTWEISEN DER ÖFFENTLICHKEIT

Ergebnisse aus der Begleitumfrage
zur Verkehrsmaßnahme in der
Potsdamer Zeppelinstraße

IASS
POTSDAM



*Besser mobil.
Besser leben.*



Inhaltsverzeichnis

Einleitung	4
Konzept und Methodik der Studie	6
Soziodemographische Daten	8
Die Verkehrsmaßnahme in der Zeppelinstraße	10
Geringe Zustimmung für die Verkehrsmaßnahme, aber Bereitschaft für Pkw-reduzierende Massnahmen	10
Unterschiedliche Zufriedenheitswerte für die Maßnahmenumsetzung	12
Qualitative Ergebnisse: Befürwortende und ablehnende Einstellungen	14
Kritische Einstellungen gegenüber den Zielen und zu erwartenden Auswirkungen der Maßnahmenumsetzung	18
Mobilitätsverhalten	20
Autos werden am häufigsten als Verkehrsmittel genutzt	20
Unveränderte Nutzung und geringe Bereitschaft, auf Alternativen umzusteigen	22
Umweltbewusstsein	24
Mehrheit bewertet Potsdams Luftqualität mit „gut“, Klimawandel ist die größere Sorge	24
Widerspruch zwischen wahrgenommenen Luftschadstoffquellen und Lösungsansätzen	26
Fazit	28
Ein Blick in die Zukunft	29
Anhang I-V	30

EINLEITUNG

In vielen deutschen Städten werden die Luftschadstoff-Grenzwerte für Stickstoffdioxid (NO₂) nicht eingehalten. Dies gilt besonders für Hauptverkehrsstraßen, denn der motorisierte Individualverkehr ist die Hauptquelle von NO₂. Um der Luftverschmutzung entgegenzuwirken und die Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger, die Ökosysteme und das Klima zu schützen, sind die Städte dazu aufgerufen, verkehrsbeschränkende Maßnahmen einzuführen. Es gibt verschiedene Ansatzpunkte auf lokaler und nationaler Ebene, die zu einer Verbesserung der Luftqualität beitragen könnten, gleichzeitig aber in der breiten Öffentlichkeit häufig umstritten sind. Dazu zählen neue Verkehrsregelungen wie zum Beispiel Pkw-Fahrspurreduzierungen, Umwandlungen von Autoverkehrsstraßen zu Fahrradstraßen, Ampelschaltungen, die den Rad- und Fußverkehr bevorzugen oder auch Diesel-Fahrverbote.

Im Juli 2017 hat die Stadt Potsdam auf der stark befahrenen Zeppelinstraße mit einer neuen Aufteilung des Straßenraums den Versuch unternommen, den Verkehr und damit verbunden die zu hohen NO₂-Werte zu senken. **Das Ziel dieses umweltorientierten Verkehrsmanagements ist ein verändertes Mobilitätsverhalten. Im Mittelpunkt steht insbesondere die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und die Förderung umweltfreundlicher Mobilität, also die Förderung vor allem von Fußgängern, Radfahrern und öffentlichen Verkehrsmitteln.**

Die Umsetzung solcher Maßnahmen wirft viele Fragen auf: Wie verändern sich die Einstellungen der Einwohnerinnen und Einwohner gegenüber der Verkehrsregelung vor und nach der Maßnahmenumsetzung? Wie ist das Mobilitätsverhalten und wie wird die Luftqualität von der Öffentlichkeit bewertet? **Wie die Bevölkerung die Maßnahmen wahrnimmt, bewertet und Ihre eigene Rolle in der Transformation einstuft, ist für eine erfolgreiche Umsetzung von umweltorientierten Maßnahmen von entscheidender Bedeutung.** Für das Gelingen einer nachhaltigen

Mobilität wird entscheidend sein, wie mit den öffentlichen Sichtweisen umgegangen wird.

Das Ziel dieser Studie besteht darin, die Perspektiven, die Akzeptanz und das Bewusstsein für die Verkehrsmaßnahme in der Zeppelinstraße zu ermitteln. Die Begleitumfrage will die gesellschaftlichen Bedürfnisse verschiedener Bevölkerungsgruppen verstehen und diese auf einem bürgernahen und zukunftsweisenden Weg in eine nachhaltige Politik einfließen lassen. Sie beschreibt die Fort- und Rückschritte in der Umsetzung der Verkehrsmaßnahme in der Zeppelinstraße und dient damit auch als eine Vergleichsstudie für andere Fälle, in denen entsprechende politische Maßnahmen erforderlich sind.

Zur Klärung dieser Fragen waren Potsdamer Bürgerinnen und Bürger sowie Einwohnerinnen und Einwohner der Umlandgemeinden dazu eingeladen, an der **internetbasierten, freiwilligen und anonymen Onlineumfrage** teilzunehmen. Die Studie wurde vom Institut für transformative Nachhaltigkeitsforschung (IASS) geleitet und gefördert. Die Bekanntmachung und inhaltliche Abstimmung der Umfrage erfolgte in Zusammenarbeit mit der Potsdamer Mobilitätsaktion „Besser Mobil. Besser Leben“. Die Onlinebefragung wurde **vor und nach der Umsetzung der Verkehrsmaßnahme** in zwei Erhebungswellen durchgeführt (Juni 2017 und Februar 2018). An beiden Umfragerunden haben rund 3500 Personen teilgenommen. Die Stichproben sind zwar in ihrer soziodemographischen Struktur fast identisch, nicht aber in Bezug auf die befragten Personen. Die Teilnehmerzahl liegt insgesamt bei ca. 7000, davon haben ca. 900 Personen sowohl an der ersten Umfrage- als auch an der zweiten Umfragerunde teilgenommen.

Zur Gewinnung unterschiedlicher Einsichten wurden in der Onlineumfrage **qualitative und quantitative Ansätze** kombiniert. In dem qualitativen Abschnitt haben sich die Teilnehmerinnen und Teilnehmer intensiv mit der Frage, ob sie die Maßnahme unterstützen oder ablehnen, befasst, und ihre jeweilige Begründung dazu abgegeben. Die Gestaltung der

Studie basiert auf einer Auswertung der bisherigen wissenschaftlichen Literatur, Diskussionen mit der Potsdamer Stadtverwaltung und inhaltlichen Feedbackgesprächen mit der „WerkStadt für Beteiligung“. Der Fragebogen beinhaltet 40 Fragen zu folgenden Themen: 1) Verkehrsmaßnahme in der Zeppelinstraße, 2) Mobilitätsentscheidungen, 3) Umweltbewusstsein, 4) Übermittlung von Luftqualitätsinformationen, und 5) sozioökonomische und demographische Informationen.

Den Teilnehmerinnen und Teilnehmern aus Potsdam und Umgebung möchten wir für ihre Beteiligung an dieser Studie ganz herzlich danken. Wir hoffen, dass die Begleitstudie eine wichtige Wissensbasis für zukünftige Entscheidungsprozesse hinsichtlich der Entwicklung nachhaltiger Städte und Mobilität bieten kann, weil sie die öffentliche Meinung mit einbezieht und soziale Rahmenbedingungen berücksichtigt. Denn der Weg zu einer sauberen Luft und einem gesunden Klima erfordert auch soziale Transformationen. Die Studie zeigt die damit verbundenen Chancen und Herausforderungen bei der Umsetzung von Umweltpolitik auf. Schließlich umfasst Nachhaltigkeit nicht nur ökologische und ökonomische Perspektiven, sondern hat auch eine soziale Dimension.



KONZEPT UND METHODIK DER STUDIE

Warum ist die Erforschung der Meinung der Bürgerinnen und Bürger relevant?

Die Umwelt, das Umweltbewusstsein und auch unsere Verhaltensweisen haben sich in vielerlei Hinsichten geändert. Um eine nachhaltige sozio-ökologische und -ökonomische Zukunft zu gestalten, müssen wir uns mit unserem Umwelt- und Mobilitätsverhalten auseinandersetzen. Zukunftsorientierte Umweltpolitik ist auf das Interesse, die Akzeptanz und das Engagement der Öffentlichkeit angewiesen. Eine nachhaltige Zukunft kann nicht ohne eine begleitende soziale Transformation und Verhaltensveränderung gelingen. Deshalb ist es wichtig, die Meinung der Bürgerinnen und Bürger zu verstehen und sowohl ihre Wahrnehmung als auch ihr Verhalten in die Forschung miteinzubeziehen.

Die Studie möchte die Einstellungen gegenüber der Verkehrsmaßnahme in der Zeppelinstraße abbilden und das Umweltbewusstsein sowie das Mobilitätsverhalten der Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus Potsdam und Umgebung ermitteln. Die vorliegende Untersuchung wurde vom Institut für transformative Nachhaltigkeitsforschung (IASS) gestaltet und durchgeführt. Die Ergebnisse der Studie dienen der weiteren Erforschung lokaler umweltpolitischer Maßnahmen und sollen anderen Städten in Deutschland und der EU, die ähnliche Maßnahmen implementieren werden, als Wissensgrundlage zu Gute kommen.

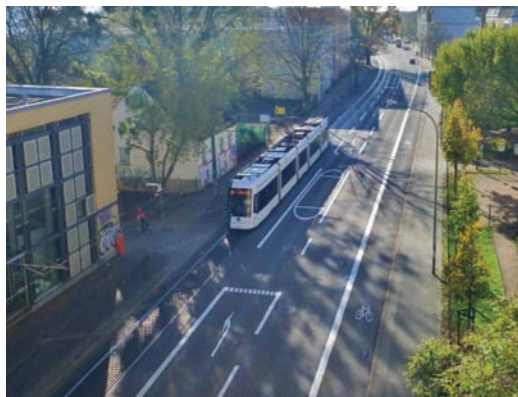
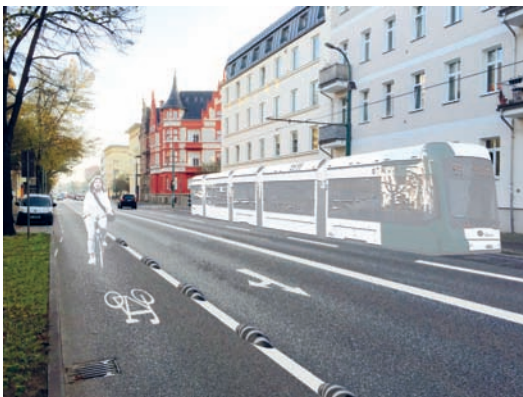
Fakten zur IASS-Begleitstudie:

- Zwei Erhebungswellen: um Zeitvergleiche und Analysen der unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen zu ermöglichen.
- Teilnehmeranzahl und Umfragedauer: Insgesamt wurden 8076 Fragebögen ausgefüllt. 890 Personen haben an der ersten sowie zweiten Umfragerunde teilgenommen. An der ersten Umfrage (1. bis 30. Juni 2017) haben 4662 Personen teilgenommen (3553 Personen haben den Fragebogen komplett ausgefüllt). An der zweiten Umfragerunde (12. Februar bis 12. März 2018) haben 3414 Personen teilgenommen (2855 Personen haben den Fragebogen komplett ausgefüllt).
- Methodik: quantitative und qualitative Auswertung.
- Forschungsdesign: da die Studie als freiwillig und anonyme Onlineumfrage, an der alle Interessierten teilnehmen konnten, durchgeführt wurde, erhebt sie keinen Anspruch darauf, die Bevölkerung Potsdams sowie der Nachbargemeinden repräsentativ abzubilden (keine gezielte Stichprobe).

DIE UMSETZUNG DER VERKEHRSMASSNAHME



Fotos: Landeshauptstadt
Potsdam/Barbara Plate/
Axel Dörrie, Montagen:
Landeshauptstadt
Potsdam/Karina Horn.



Stadtauswärts

Im Abschnitt Breite Straße und Geschwister-Scholl-Straße stand die rechte Fahrspur vor der Einmündung der Geschwister-Scholl-Straße ausschließlich dem Rechtsabbiegeverkehr zur Verfügung.

Auf dem Abschnitt zwischen Geschwister-Scholl-Straße und Nansenstraße sowie zwischen Nansenstraße und Kastanienallee wurde der Verkehr auf einen Kfz-Fahstreifen reduziert. Hier entstanden ein eigener Radfahstreifen sowie Haltebuchten für Lieferverkehre (Landeshauptstadt Potsdam, 2018).

Stadteinwärts

Auf dem Abschnitt zwischen Forststraße und Kastanienallee wurde der Verkehr auf einen Kfz-Fahstreifen am rechten Fahrbahnrand reduziert und ein Fahstreifen für Straßenbahn und Linienbusse geschaffen.

Auf dem Abschnitt zwischen Kastanienallee und Nansenstraße wurde der Verkehr auf einen gemeinsamen Fahstreifen für Tram, Bus und Kfz reduziert.

Die Abschnitte zwischen Nansenstraße und Breite Straße blieben unverändert (Landeshauptstadt Potsdam, 2018).

SOZIODEMOGRAPHISCHE DATEN: STARKE ÜBEREINSTIMMUNG IN BEIDEN ERHEBUNGSWELLEN

- Die überwiegende Mehrheit der Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus beiden Umfragerunden wohnen in Potsdam, insbesondere in der Brandenburger Vorstadt und Potsdam West (Tabelle 1). In Regionen außerhalb Potsdams wohnen die meisten Teilnehmenden in Schwielowsee und Werder (Havel) (Tabelle 2).
- Die Stichproben sind im Hinblick auf ihre Struktur fast identisch hinsichtlich der Zusammensetzung nach Geschlecht, Alter, Qualifikation und anderen soziodemographischen Merkmalen (Abb. 2–5).

Wegen ihres Forschungsdesigns erhebt diese Studie keinen Anspruch darauf, die Bevölkerung repräsentativ abzubilden. Reale Eckdaten zur Bevölkerung von Potsdam sind in Anhang V zu finden. Sie ermöglichen einen Vergleich mit den soziodemografischen Daten dieser Studie.

Im Anhang finden Sie zusätzliche Informationen über die Anzahl der „Kinder im Haushalt“ sowie „Personen im Haushalt“ (Anhang I).

Ortsteile Potsdam	Umfrage	
	1.	2.
	48	24
Alt Drewitz, Kirchsteigfeld	76	44
Babelsberg Nord, Klein Glienicke	118	84
Babelsberg Süd	186	119
Bornim, Bornstedt, Nedlitz, Am Ruinenberg, Rote Kasernen	205	229
Brandenburg Vorstadt	33	23
Drewitz	126	105
Eiche, Grube, Golm	16	6
Groß Glienicke, Krampnitz, Sacrow	102	65
Hauptbahnhof, Brauhausberg, Templiner und Teltower Vorstadt	118	82
Innenstadt, Am Weinberg	65	58
Nauener und Berliner Vorstadt	51	38
Neu Fahrland, Fahrland, Satzkorn, Marquardt, Uetz-Paaren	629	629
Potsdam West	35	30
Schlaatz	99	55
Stern	57	27
Waldstadt I, Industriegelände	67	39
Waldstadt II	41	31
Zentrum Ost		
Gesamtzahl	2072	1688

Ortschaften außerhalb Potsdams	Umfrage	
	1.	2.
	24	18
Beelitz	35	29
Berlin	16	8
Brandenburg an der Havel	60	55
Groß Kreutz	16	11
Kleinmachnow/Stahnsdorf	40	33
Kloster Lehnin	9	4
Ludwigsfelde	38	19
Michendorf	31	14
Nuthetal	320	208
Schwielowsee	11	6
Seddiner See	11	5
Teltow	574	628
Werder (Havel)	78	36
andere Gemeinden		
Gesamtzahl	1263	1074

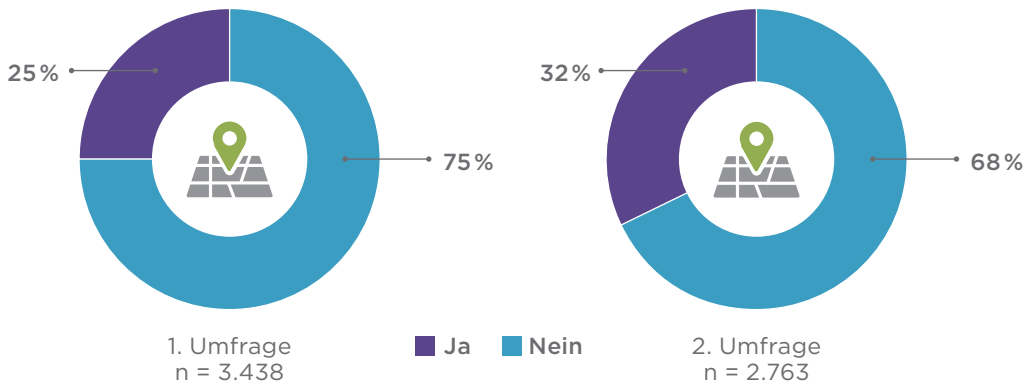
Tabelle 1 (links)/
Tabelle 2 (rechts)

Anzahl der
Teilnehmerinnen
und Teilnehmer

ZEPPELINSTRASSE

Sind Sie Anwohner der Zeppelinstraße oder wohnen Sie in der direkten Umgebung (weniger als zwei Straßen entfernt)?

Abbildung 1



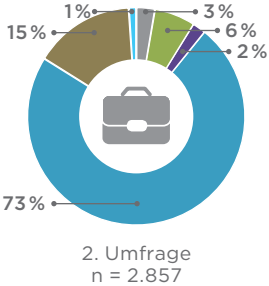
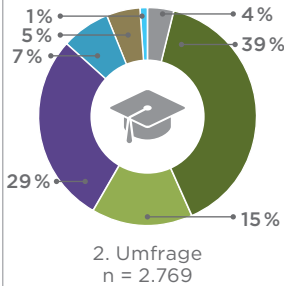
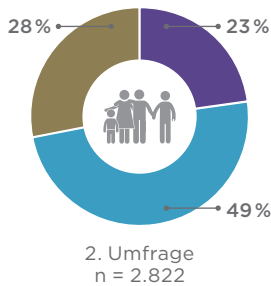
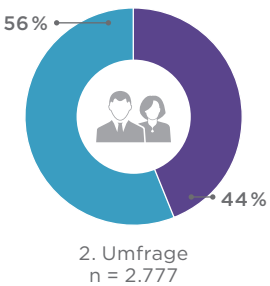
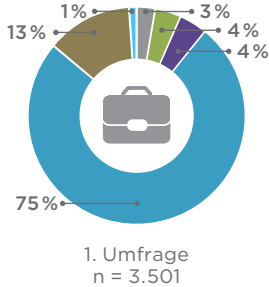
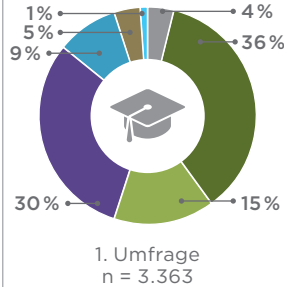
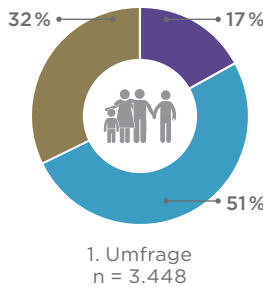
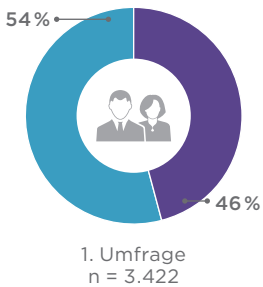
GESCHLECHT

ALTER

QUALIFIKATION

TÄTIGKEIT

Abbildung 2-5



■ männlich
■ weiblich

■ 18-34 Jahre
■ 35-54 Jahre
■ älter als 55 Jahre

■ Hauptschule
■ Realschule
■ Gymnasium
■ Berufsausbildung
■ Universität (Bachelor)
■ Universität (Master/Diplom)
■ Sonstige

■ nicht berufstätig
■ Teilzeit berufstätig
■ Vollzeit berufstätig
■ in Ausbildung
■ Rentner/in, Pensionär/in
■ Sonstiges

GERINGE ZUSTIMMUNG FÜR DIE VERKEHRSMASSNAHME, ABER BEREITSCHAFT FÜR PKW-REDUZIERENDE MASSNAHMEN

- Die Zustimmung für die verkehrspolitische Maßnahme in der Zeppelinstraße ist bei den Teilnehmerinnen und Teilnehmern aus beiden Umfragerunden gering.
- 86% der Befragten aus der ersten Umfragerunde lehnen die Maßnahme ab und nur 10% befürworten sie. In der zweiten Umfragerunde gibt es eine etwas höhere Zustimmung: 18% befürworten die Maßnahme und 78% unterstützen die Maßnahme nicht (Abb. 6). Trotz der geringen Unterstützung der verkehrspolitischen Maßnahme, würde fast die Hälfte der Befragten, Investitionen unterstützen, die den Pkw-Verkehr reduzieren, und das, obwohl sie die Maßnahme in der Zeppelinstraße ablehnen (Abb. 7).
- Die überwiegende Mehrheit spricht sich dafür aus, Gelder mit hoher oder sehr hoher Priorität für den Umweltschutz einzusetzen (n=3339), dazu gehören auch Befragte, die die Verkehrsmaßnahme ablehnen (Abb. 8).

UNTERSTÜTZUNG DER MASSNAHME

Unterstützen Sie die Verkehrsmaßnahme in der Zeppelinstraße?

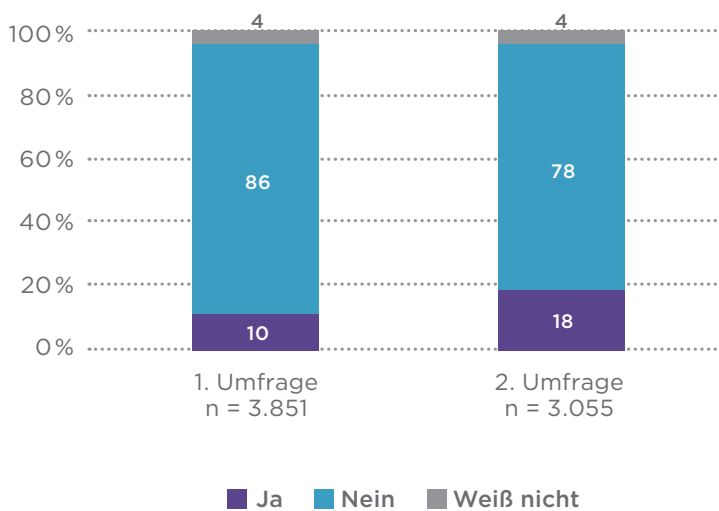
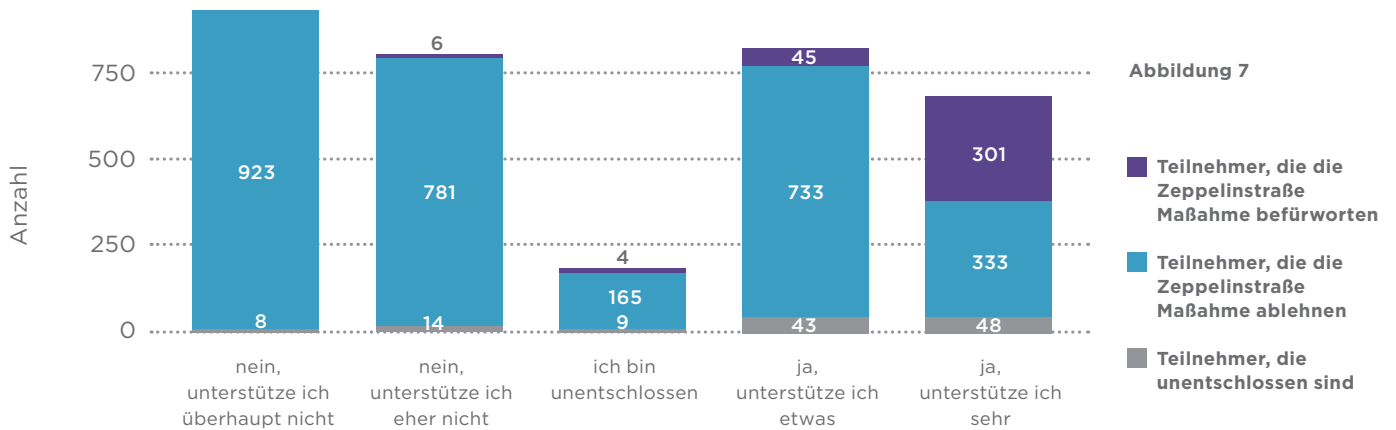


Abbildung 6

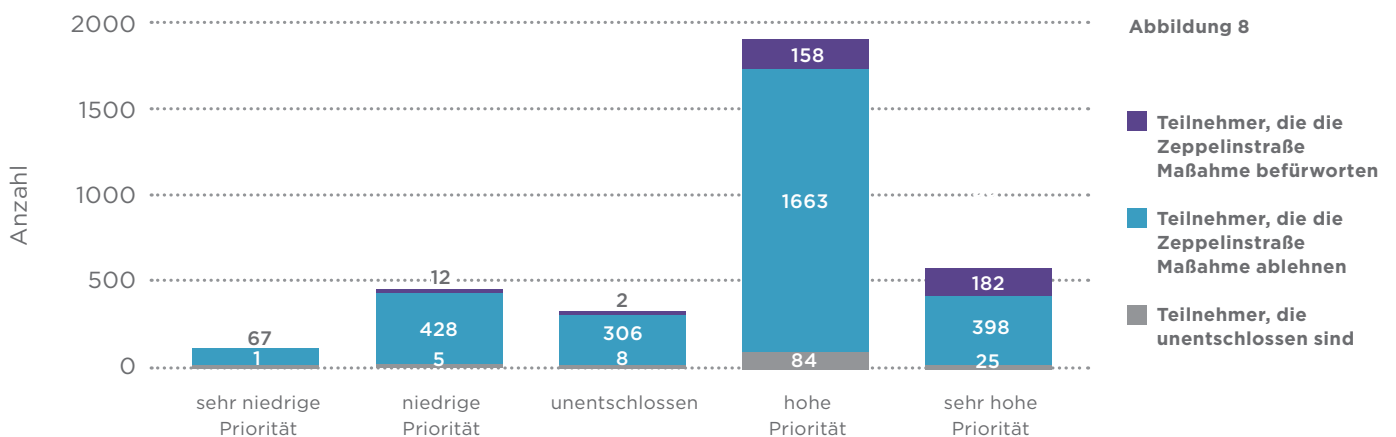
UNTERSTÜTZUNG DER PKW-REDUZIERUNG

Unterstützen Sie Investitionen in Maßnahmen, die den Pkw-Verkehr reduzieren?



GELDER FÜR DEN UMWELTSCHUTZ

Mit welcher Priorität sollen in Potsdam Gelder für den Umweltschutz eingesetzt werden?



UNTERSCHIEDLICHE ZUFRIEDENHEITSWERTE FÜR DIE MASSNAHMENUMSETZUNG

- In der zweiten Umfragerunde, die sieben Monate nach Umsetzung der durchgeführt wurde, wurden die Teilnehmenden dazu befragt, wie zufrieden sie mit den unterschiedlichen Aspekten der Maßnahmenumsetzung waren. Die Antworten sind hier als Durchschnittswert pro Stadtteil abgebildet. Stadtteile oder Bezirke mit weniger als 20 Teilnehmerinnen und Teilnehmern werden nicht angezeigt. Wegen der geringen Teilnehmerzahl werden die Ergebnisse aus Berlin ebenfalls nicht angezeigt (n = 29).
- Die Mehrheit der Befragten bewertet den Gehweg als zufriedenstellend, besonders positiv fällt hier die Bewertung bei den Potsdamer Bürgerinnen und Bürgern aus (Abb. 9).
- Die Kfz-Fahrstreifenreduzierung bewerten die Potsdamer, und vor allem die Befragten aus dem Umland, als sehr unzufriedenstellend (Abb. 10).
- Mit dem neuen abgetrennten Radweg sind die Potsdamer zufrieden. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus dem Potsdamer Umland hingegen bewerten den Radweg eher neutral oder als unzufriedenstellend (Abb. 11).

Anhang II: Kfz-Fahrstreifenreduzierung stadtauswärts; Überquerungsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer (neue Verkehrsinseln).

ZUFRIEDENHEIT TRENNUNG GEHWEG VOM RADWAG

Wie zufrieden sind Sie mit der Umsetzung der folgenden Maßnahmen der Zeppelinstraße?
Stadtauswärts: Trennung des Gehwegs vom Radweg

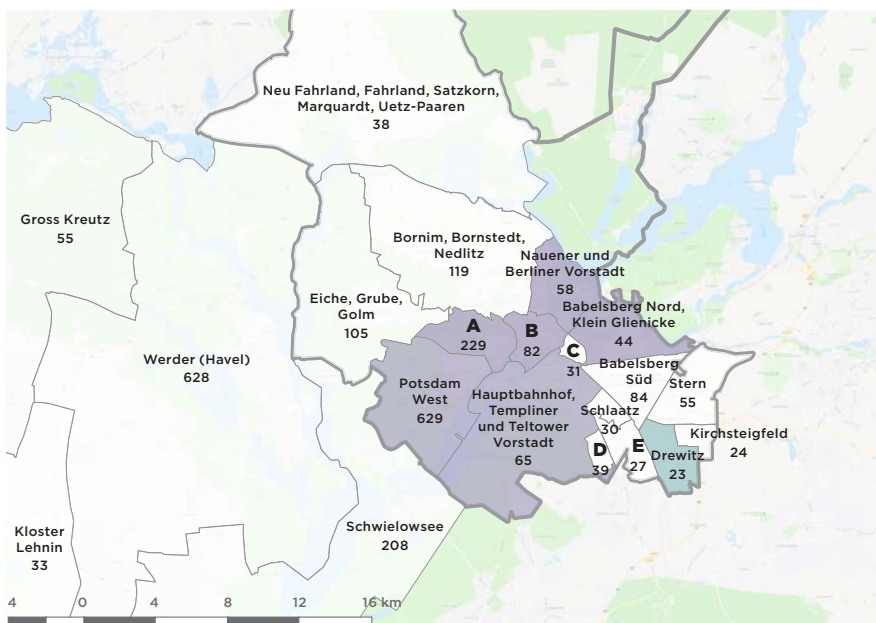


Abbildung 9

1 (sehr zufrieden)
 2
 3
 4
 5 (sehr unzufrieden)
 Landeshauptstadt Potsdam

Ortsteile Potsdam
 A = Brandenburg Vorstadt
 B = Innenstadt, Am Weinberg
 C = Zentrum Ost
 D = Waldstadt II
 E = Waldstadt I, Industriegelände

ZUFRIEDENHEIT KFZ-FAHRSTREIFENREDUZIERUNG

Wie zufrieden sind Sie mit der Umsetzung der folgenden Maßnahmen der Zeppelinstraße?
Stadteinwärts: Kfz-Fahrstreifenreduzierung

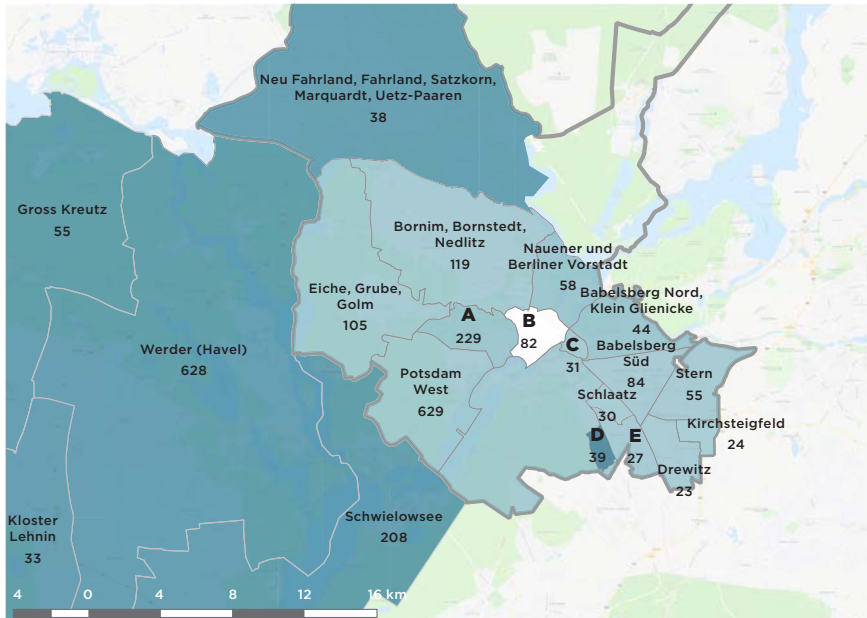


Abbildung 10

- 1 (sehr zufrieden)
- 2
- 3
- 4
- 5 (sehr unzufrieden)
- Landeshauptstadt Potsdam

Ortsteile Potsdam

- A = Brandenburg Vorstadt
- B = Innenstadt, Am Weinberg
- C = Zentrum Ost
- D = Waldstadt II
- E = Waldstadt I, Industriegelände

ZUFRIEDENHEIT NEUER RADWEG

Wie zufrieden sind Sie mit der Umsetzung der folgenden Maßnahmen der Zeppelinstraße?
Stadtauswärts: neuer getrennter Fahrradweg

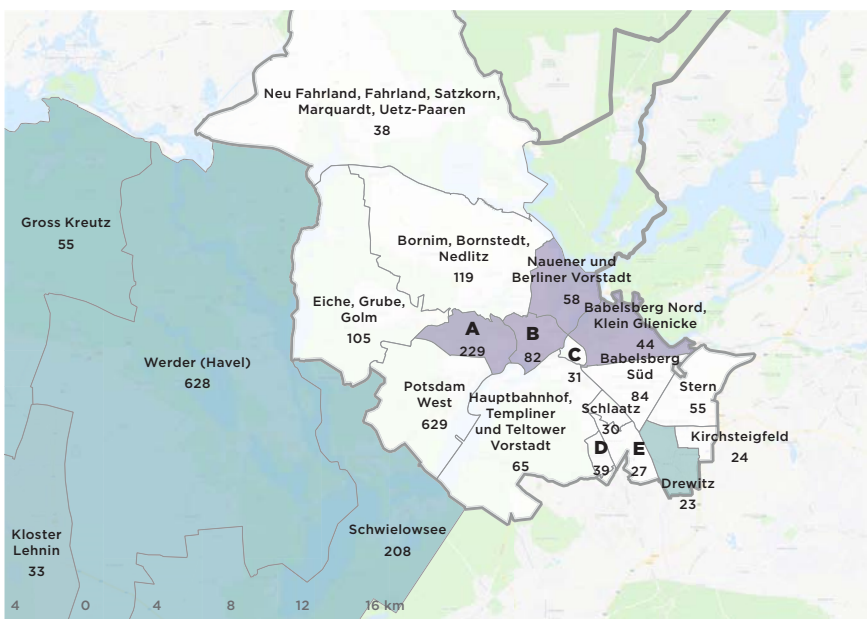


Abbildung 11

- 1 (sehr zufrieden)
- 2
- 3
- 4
- 5 (sehr unzufrieden)
- Landeshauptstadt Potsdam

Ortsteile Potsdam

- A = Brandenburg Vorstadt
- B = Innenstadt, Am Weinberg
- C = Zentrum Ost
- D = Waldstadt II
- E = Waldstadt I, Industriegelände

QUALITATIVE ERGEBNISSE: BEFÜRWORDENDE UND ABLEHNENDE EINSTELLUNGEN

Forschungsmethode:

Die Inhaltsanalyse für beide Umfragerunden wurde anhand der folgenden offenen Fragen durchgeführt:

- 1. Umfrage: „Unterstützen Sie die Umsetzung der Verkehrsmaßnahme in der Zeppelinstraße? Bitte geben Sie eine kurze Begründung, falls ‚Ja‘ oder ‚Nein‘.“
- 2. Umfrage: „Falls Sie Fragen oder Bedenken zu der Mobilität in der Zeppelinstraße haben, hinterlassen Sie bitte hier Ihren Kommentar.“

Um besser zu verstehen, welche unterschiedlichen Haltungen Menschen haben, wie sie Probleme und Lösungsansätze wahrnehmen, ist es hilfreich, sie innerhalb unterschiedlicher sozialer Gruppen und differenziert nach ihrem Wohnort und ihrer Einstellung zur Umsetzung der Maßnahme zu betrachten. In der

vorliegenden Studie werden vier Gruppen mit den folgenden Profilen herangezogen: (1) Anwohnerinnen und Anwohner der Zeppelinstraße, die die Maßnahme ablehnen, (2) Nicht-Anwohnerinnen und Anwohner der Zeppelinstraße, die die Maßnahme ablehnen, (3) Nicht-Anwohnerinnen und Anwohner der Zeppelinstraße, die die Maßnahme unterstützen, (4) Anwohnerinnen und Anwohner der Zeppelinstraße, die die Maßnahme unterstützen.

Eine zufällige Auswahl von 150 Antworten pro Gruppe wurde ausgewählt und kategorisiert. Die Kategorisierung basiert auf den Antworten zur offenen Frage, die sich inhaltlich oft wiederholen. Den ausführlichen Bericht zur Methode und Auswertung des qualitativen Teils beider Umfragen finden Sie unter <https://climpoli.iass-potsdam.de/de/aktivitaeten/aktuelle-projekte/mobilitaet-potsdam>. Hier können Sie auch die Kernergebnisse je Gruppe nachlesen.

1. Umfrage: Einstellungen vor Umsetzung der Verkehrsmaßnahme

1) Anwohnerinnen und Anwohner der Zeppelinstraße, die die Maßnahme unterstützen:



- Positive Einstellung gegenüber der Nutzung von nachhaltigen Mobilitätsangeboten; Forderung nach mehr Gleichberechtigung für Radfahrer und ÖPNV-Nutzer.
- Der Durchgangs- bzw. Pendlerverkehr soll reduziert werden und die Pendler sollen auf den ÖPNV umsteigen.
- Der Fahrrad- und ÖPNV-Verkehr soll erhalten und ausgebaut werden. Die Radwege sollen sicherer und besser ausgeschildert werden. Der ÖPNV soll leistungsfähiger, zuverlässiger und attraktiver gemacht werden.

„Weniger Raum für den motorisierten Individualverkehr erhöht den Anreiz, auf Rad oder ÖPNV umzusteigen.“

2) Anwohnerinnen und Anwohner der Zeppelinstraße, die die Maßnahme ablehnen:



- Diese Gruppe äußert sich grundsätzlich kritisch gegenüber der Maßnahme und den Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträgern der Stadt Potsdam.
- Es werden Vorschläge für alternative Maßnahmen formuliert, wie z. B. der Bau einer Umgehungsstraße über die Havelbrücke oder eine deutliche ÖPNV-Fahrpreisreduzierung.
- Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer sehen wenig Handlungsspielraum oder sind nicht motiviert, ihr eigenes Verkehrsverhalten zu ändern oder zu hinterfragen. Negative Erfahrungen animieren diese Gruppe nicht, auf ÖPNV umzusteigen.

„Mancher Pendler kann sein Arbeitsziel gar nicht mit dem ÖPNV erreichen, weil die Arbeitszeiten nicht mit den Fahrplänen kompatibel sind...“

3) Nicht-Anwohnerinnen und Nicht-Anwohner der Zeppelinstraße, die die Maßnahme unterstützen:



- Diese Gruppe fordert eine nachhaltigere Mobilität. Der Radverkehr und die ÖPNV-Nutzung sollen von der Politik erhalten und gefördert werden, besonders in der Siedlungsplanung. Gewünscht werden mehr Anreize für Alternativen zum Auto.
- Diese Gruppe bezweifelt, dass es eine gesteigerte Nutzung des ÖPNV geben wird, und das nicht nur aufgrund der Unzufriedenheit mit den Fahrplan-Taktungen und Verbindungen des ÖPNV.
- Eine Gleichberechtigung unter den Mobilitätsteilnehmerinnen und Mobilitätsteilnehmern wird gewünscht, genauso wie auch eine erhöhte Sicherheit für den Radverkehr.

„Weniger die Belange der Autofahrer berücksichtigen, um diese zum Umstieg zu animieren.“

„Die (Bewohner des Umlands) sorgen für den täglichen Stau in Potsdam und müssen endlich spüren, dass es so nicht weitergehen kann. Sie müssen sich Alternativen suchen.“

4) Nicht-Anwohnerinnen und Nicht-Anwohner der Zeppelinstraße, die die Maßnahme ablehnen:



- Diese Gruppe besteht generell aus Personen, die im Umland wohnen. Die Nutzung von Alternativen zum Auto wird wegen wesentlich längerer Fahrzeiten, einem schlecht ausgebauten ÖPNV-Netz und erhöhten Kosten abgelehnt.
- Gefordert werden noch weitere und sichere Park & Ride Möglichkeiten am Stadtrand, wie auch umfangreichere Auskünfte zu den Park & Ride Kapazitäten, um Pendler besser zu informieren.
- Einige Alternativen zur Maßnahme werden vorgeschlagen, darunter eine Umgehungsstraße, eine dritte Havelbrücke und eine Umweltzone für Potsdam.

„Straßenbahnnetz bis Werder weiter ausdehnen. Staus sind vorprogrammiert.“

„Selbst der öffentliche Nahverkehr aus Werder und Geltow (Bus) steht im Stau.“

Kernergebnisse aus der 1. Umfrage

- Viele Teilnehmerinnen und Teilnehmer sind skeptisch gegenüber den alternativen Mobilitätsangeboten sowie den Auswirkungen der Maßnahme auf den Verkehr und die Luftqualität.
- Die befragten Kritikerinnen und Kritiker der Maßnahme finden, dass es zu wenig Alternativen zum Auto gibt und hinterfragen die Wirkung der Maßnahme. Um den Verkehrsfluss zu verbessern, bevorzugen sie eine Umgehungsstraße oder eine Havelbrücke.
- Die befragten Unterstützerinnen und Unterstützer der Maßnahme begrüßen den Radweg mit einer hohen Zustimmung, weil sie insbesondere davon ausgehen, dass sich durch den Radweg die Sicherheit verbessern wird. Sie fordern mehr Gleichberechtigung unter den Mobilitätsteilnehmerinnen und Mobilitätsteilnehmern.

2. Umfrage: Einstellungen sieben Monate nach Umsetzung der Verkehrsmaßnahme

1) Anwohnerinnen und Anwohner der Zeppelinstraße, die die Maßnahme unterstützen:



- Trotz grundsätzlicher Unterstützung bezweifelt diese Gruppe die Wirksamkeit der Verkehrsmaßnahme. Die Anwohnerinnen und Anwohner nehmen eine Verlagerung des Problems auf die Nebenstraßen, vor allem hinsichtlich der Punkte Unfallrisiko, Lärmbelastung und Luftschadstoffe, wahr.
- Die Befragten geben an, deutlich wahrzunehmen, dass der öffentliche Nahverkehr, vor allem Bus und Tram, vom Auto-Stau beeinträchtigt wird. Sie wünschen sich einen Ausbau des ÖPNV-Netzes und mehr Anreize zum Umsteigen auf den ÖPNV.
- Der neue Radweg und besonders die Verkehrsinseln werden positiv begrüßt, allerdings werden stärkere Sicherheitskontrollen gefordert.

„Offenbar sinkt die Luftbelastung direkt in der Zeppelinstraße.“

„Kann man die Geschwindigkeiten auf den Nebenstraßen, z.B. Maybachstraße, Kantstraße, Haeckelstraße, Kastanienallee strafbewehrt kontrollieren?“

2) Anwohnerinnen und Anwohner der Zeppelinstraße, die die Maßnahme ablehnen:



- Die am häufigsten genannten Argumente dieser Gruppe sind verschlechterte Luftqualität, häufige Staus und die Verkehrsverlagerung auf die Nebenstraßen. Die Gruppe wünscht sich mehr Sicherheitskontrollen in den Nebenstraßen und der Zeppelinstraße.
- Als alternative Lösungen werden vorgeschlagen, das ÖPNV-Netz auszubauen und Fahrkarten kostenlos oder zumindest (erheblich) günstiger für Einwohnerinnen und Einwohner anzubieten.
- Diese Gruppe vertritt mehrheitlich die Auffassung, dass sich der Verkehrsfluss verbessern muss, um die Probleme der Luftqualität lösen zu können, u. a. mit Ampelregelungen und/oder mit einer grünen Welle für Autofahrer.

„Aufgrund der Maßnahmen in der Zeppelinstr. verlagert sich der Autoverkehr in die Nebenstraßen. Trotz Tempo-30-Zonen in der Kastanienallee, Maybach- und Geschw.-Scholl-Str. quälen sich insb. in den Hauptverkehrszeiten die Autoschlangen durch diese Straßen. Es gibt keine Kontrollen hinsichtlich Geschwindigkeit, Parkverhalten, gegenseitige Rücksichtnahmen, Sicherheit für die Schulkinder, gestiegene Luftverschmutzung.“



3) Nicht-Anwohnerinnen und Nicht-Anwohner der Zeppelinstraße, die die Maßnahme unterstützen:



- Die Maßnahme wird insgesamt positiv bewertet, begrüßt werden insbesondere der neue Fahrradweg, die Verkehrsinseln und die Reduktion des Autoverkehrs in der Stadt.
- Diese Gruppe äußert allerdings Bedenken hinsichtlich der Maßnahmenumsetzung, vor allem im Hinblick auf die Verkehrsverlagerung in die Nebenstraßen und die Verkehrssicherheit dort. Die Befragten wünschen sich eine separate, durchgehende Busspur.
- Der Radweg wird zwar positiv bewertet, allerdings fühlen sie sich als Radfahrerinnen und Radfahrer häufig gefährdet. Sie finden, dass politisch mehr getan werden sollte, um den Radweg sicherer zu gestalten, z. B. Falschparkerinnen und Falschparker auf Radwegen kontrollieren, Geschwindigkeitskontrollen durchführen, und/oder den Auto-Verkehr mit Hilfe von Pollern deutlich trennen.

„Nach wie vor weichen Autos auf die Fahrradspur aus und gefährden sinnlos die Radfahrer.“

„Straßenbahn, Bus und PKW sind auf eine Spur angewiesen, hier kommt es zu den größten Verzögerungen.“

4) Nicht-Anwohnerinnen und Nicht-Anwohner der Zeppelinstraße, die die Maßnahme ablehnen:



- Die Befragten dieser Gruppe zweifeln an der Wirksamkeit der Maßnahme, die Luftqualität zu verbessern. Sie sind der Meinung, dass der Verkehr und damit auch die Luftschadstoffe nur verlagert. Die Luftgütemessungen werden deshalb ebenfalls eher in Zweifel gezogen. Außerdem nehmen die Befragten wegen der Staus persönliche Zeitverluste wahr.
- Sie geben an, stark auf das Auto angewiesen zu sein und sehen nur wenige Möglichkeiten, um auf den ÖPNV umzusteigen, insbesondere aufgrund unzureichender Taktungs-Angebote des ÖPNV. Die Befragten befürworten eine Testphase zur Gratis-Nutzung des Nahverkehrs.
- Anstelle der durchgeführten Maßnahme schlagen die Befragten mehrheitlich eine Umgehungsstraße oder den Bau einer Havelbrücke sowie Ampelschaltungen mit grüner Welle vor.

„Um werktäglich durch die Zeppelinstraße zu kommen, benötige ich ungefähr die doppelte Zeit im Vergleich zu vorher. Sollte das einen geringeren Schadstoffausstoß ausmachen?“

Kernergebnisse aus der 2. Umfrage

- Die Befragten bezweifeln, dass sich mit der Maßnahme in der Zeppelinstraße die Luftqualität verbessert hat. Ihrer Einschätzung nach haben sich die Luftschadstoffe jetzt auf die Nebenstraßen verlagert.
- Sieben Monate nach Durchsetzung der Maßnahme sehen die Befragten zusätzlich entstandene Probleme bei der Verkehrssicherheit in den Nebenstraßen. Sie wünschen sich mehr Sicherheitskontrollen (z. B. Geschwindigkeitskontrollen bei Autofahrern, Kontrollen von „aggressivem“ Verkehrsverhalten, etc.).
- Insgesamt wird eine striktere Trennung des Auto- und ÖPNV-Verkehrs gefordert. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer denken, dass attraktivere ÖPNV-Angebote die Bindung ans Auto reduzieren könnten.

KRITISCHE EINSTELLUNGEN GEGENÜBER DEN ZIELEN UND ZU ERWARTENDEN AUSWIRKUNGEN DER MASSNAHMENUMSETZUNG

- Die Stadt Potsdam setzt bestimmte Ziele ein, um die Mobilität inklusiver, sicherer und umweltfreundlicher zu gestalten. Wir haben die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Umfrage nach ihrer Meinung dazu befragt, welche Ziele die Stadt mit der Verkehrsmaßnahme in der Zeppelinstraße verfolgt und wie hoch oder niedrig die Prioritäten der jeweiligen Ziele ihrer Auffassung nach sind.
- 74% sind der Meinung, dass die „Behinderung des Kfz-Verkehrs“ eine hohe oder sehr hohe Priorität hat. Im Vergleich dazu geben 46% an, dass die „Reduzierung der Umweltbelastung“ eine hohe oder sehr hohe Priorität hat (Abb. 12).
- Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer geben an, dass sowohl eine „Verbesserung der Erreichbarkeit der Stadt- und Ortsteile“ (93%) als auch die „Herstellung gleicher Mobilitätschancen“ (84%) entweder eine niedrige oder sehr niedrige Priorität in der Umsetzung der Maßnahme haben. (Abb. 12).

PRIORITÄTENSETZUNG DER VERKEHRSMASSNAHME

Was denken Sie, mit welcher Priorität die Verkehrsmaßnahme die aufgelisteten Ziele verfolgt?

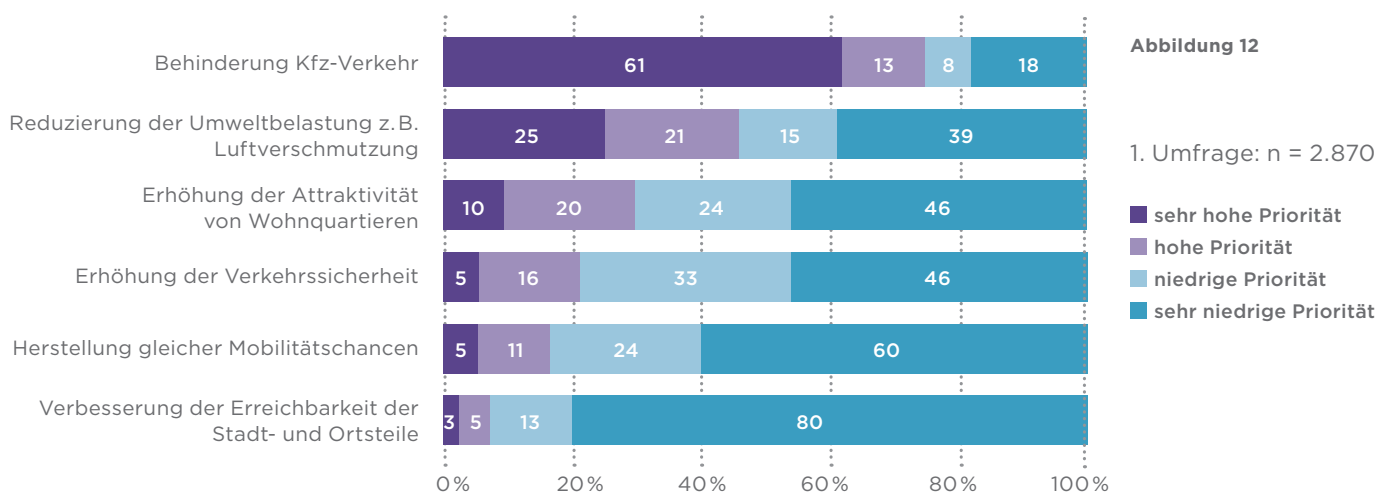


Abbildung 12

1. Umfrage: n = 2.870

- Bei der Frage, ob sich die Situation in der Zeppelinstraße nach Durchführung der Maßnahme beispielsweise in den Bereichen Luftqualität oder Verkehrssicherheit voraussichtlich verbessern oder verschlechtern werde, haben in der ersten Umfrage mehr als 50% der Befragten bei fast allen Antwortmöglichkeiten mit „verschlechtern“ oder „sehr verschlechtern“ geantwortet. Nur wenige glauben, dass die Verkehrsmaßnahme die aufgelisteten Optionen, darunter vor allem die „Verkehrssicherheit“ und den „Verkehrsbedingten Lärm“ (am häufigsten genannt) verbessern würde (Abb. 13).
- In der zweiten Umfragerunde, die sieben Monate nach Umsetzung der Maßnahme durchgeführt wurde, haben sich die Einstellungen zur Maßnahmenwirkung im Vergleich zur ersten Umfrage nur wenig geändert: Alle Kategorien (außer „Lebensqualität“ und „Gesundheit der Anwohner“) werden von einem etwas größeren Anteil der Befragten als verbessert eingeschätzt (Abb. 14).
- In der ersten und zweiten Umfragerunde gehen 9% bzw. 13% der Teilnehmerinnen und Teilnehmer davon aus, dass sich die Luftqualität durch Umsetzung der Verkehrsmaßnahme verbessern würde bzw. sich verbessert hat.

EINSCHÄTZUNG ZUR AUSWIRKUNGEN DER VERKEHRSMASNAHME

1. Umfrage: Wie schätzen Sie die Wirkung der Verkehrsmaßnahme auf die folgenden Bereiche ein?

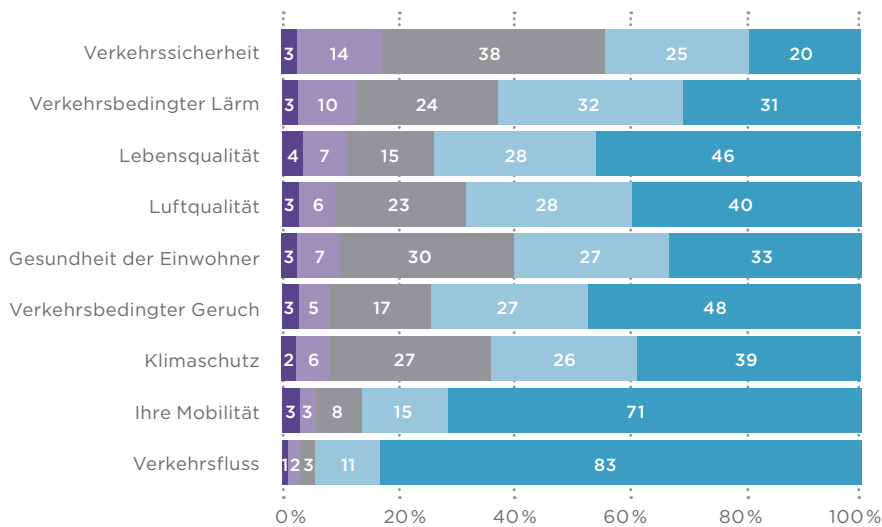


Abbildung 13

1. Umfrage: n = 3.210

- sehr verbessern
- verbessern
- keine Wirkung
- verschlechtern
- sehr verschlechtern

2. Umfrage: Wie schätzen Sie die Wirkung der Verkehrsmaßnahme auf die folgenden Bereiche ein?

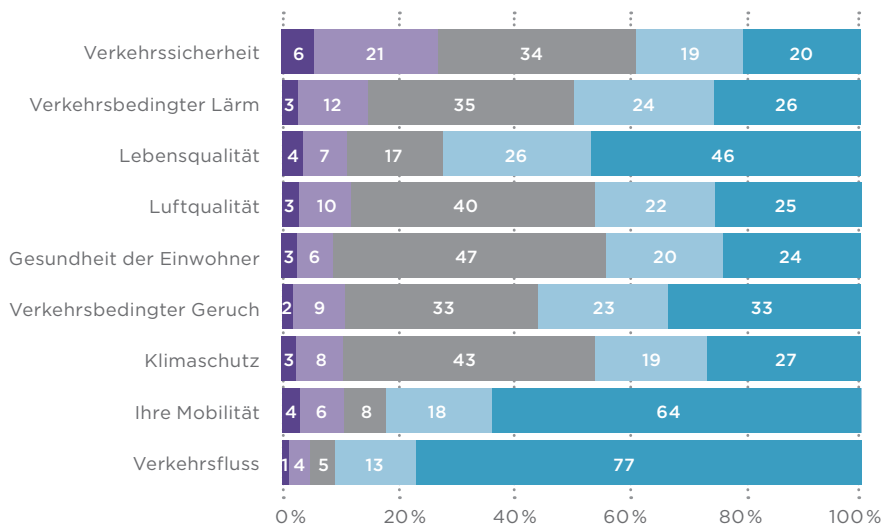


Abbildung 14

2. Umfrage: n = 1.910

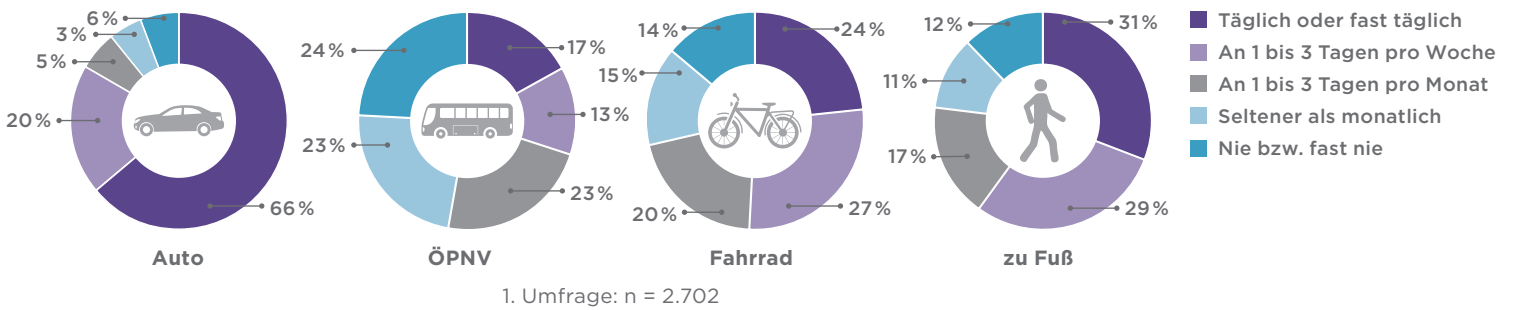
- sehr verbessert
- verbessert
- keine Wirkung
- verschlechtert
- sehr verschlechtert

AUTOS WERDEN AM HÄUFIGSTEN ALS VERKEHRSMITTEL GENUTZT

MOBILITÄT (IM ALLTAG)

Wie häufig nutzen Sie die folgenden Verkehrsmittel?

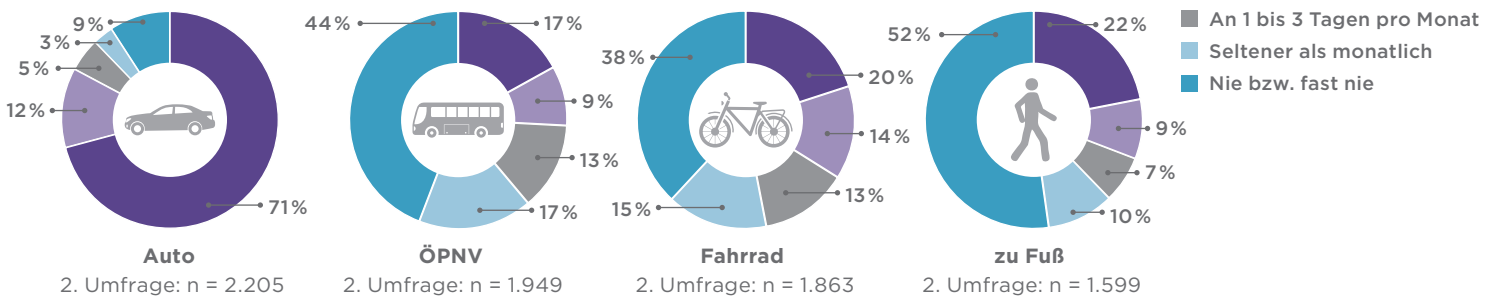
Abbildung 15



MOBILITÄT (STRECKE ZUR ARBEITSSTELLE)

Abbildung 16

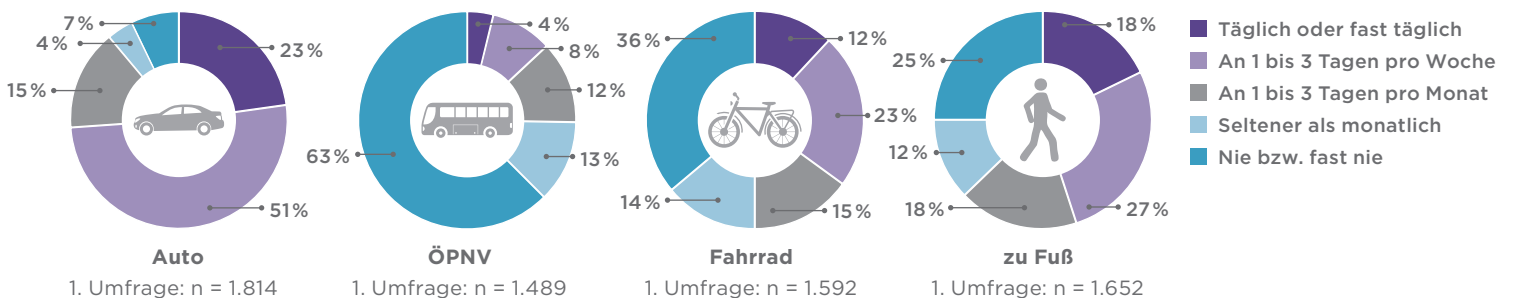
Wie häufig nutzen Sie die folgenden Verkehrsmittel?



MOBILITÄT (EINKAUFSTRECKE)

Wie häufig nutzen Sie die folgenden Verkehrsmittel?

Abbildung 17



- In beiden Umfragerunden wurde die Nutzungshäufigkeit verschiedener Verkehrsmittel für diverse Fahrtrouten abgefragt. Das Auto wird von etwa zwei Drittel der Befragten täglich oder fast täglich genutzt. Im Vergleich dazu wird der ÖPNV von etwa der Hälfte der Befragten seltener als monatlich bis fast nie genutzt (Abb. 15).
 - In der zweiten Umfragerunde wurde die Nutzung zu spezifischen Fahrtrouten abgefragt (z.B. Weg zur Arbeitsstelle oder Weg zum Einkaufsort). Für alle Wege wird das Auto am häufigsten genutzt. 83% bzw. 74% der Befragten legen ihren Weg zur Arbeit bzw. zum Einkaufsort täglich, fast täglich, oder an ein bis drei Tagen pro Woche mit dem Auto zurück (Abb. 16 und 17).
 - Auch bei der Erreichbarkeit von täglich anzusteuern den Zielen wird das Auto mehrheitlich mit gut bewertet, den ÖPNV bewerten weniger als die Hälfte mit gut. Mit dem Auto können 85% der Befragten entweder gut oder sehr gut Ihre Ziele erreichen. Beim ÖPNV und zu Fuß ist mit 43% bzw. 31% dieser Anteil deutlich geringer (Abb. 18).
 - Die Hälfte aller Befragten ist der Meinung, dass sie gut oder sehr gut Ihre Ziele mit dem Fahrrad erreichen können (Abb. 18).
- Im Anhang (IV) finden Sie weitere Ergebnisse zur Frage „Wie häufig nutzen Sie die folgenden Verkehrsmittel?“ (Weg zur Schule/Kita der Kinder; Weg zur Schule/Ausbildung/Studium; Sonstige Wege).

ERREICHBARKEIT

Wie gut können Sie von Ihrer Wohnung aus mit den folgenden Verkehrsmitteln Ihre Ziele erreichen?

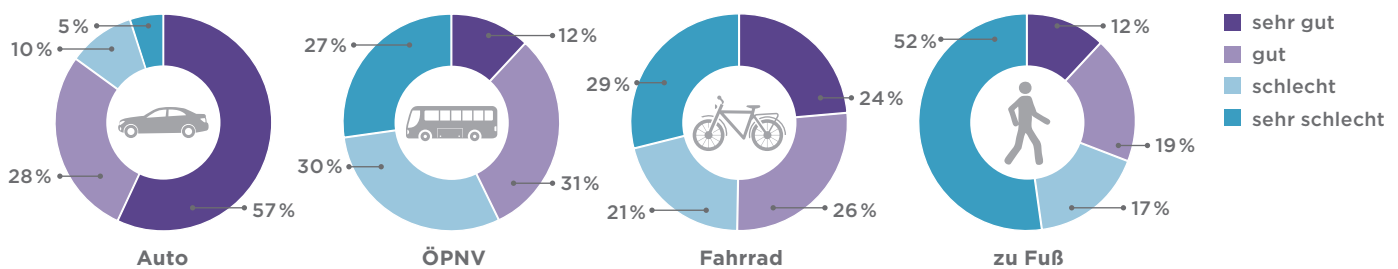


Abbildung 18

1. Umfrage: n = 2.231

UNVERÄNDERTE NUTZUNG UND GERINGE BEREITSCHAFT AUF ALTERNATIVEN UMZUSTEIGEN

■ Vor der Maßnahmen-Umsetzung hat die Mehrheit der Teilnehmerinnen und Teilnehmer die Zeppelinstraße täglich fast täglich, oder ein bis drei Mal pro Woche das Auto für ihren Berufsweg genutzt. Im Vergleich dazu wurden der ÖPNV und das Fahrrad viel seltener genutzt. Fast drei Viertel der Befragten haben die Zeppelinstraße mit dem

ÖPNV und dem Fahrrad für ihre Berufswege nur seltener als monatlich oder nie genutzt (74% bzw. 70%) (Abb. 19).

Weitere Informationen und Ergebnisse finden Sie im Anhang (III).

NUTZUNG DER ZEPPELINSTRASSE FÜR BERUFSWEGE

Wie oft nutzen Sie in der Regel die Zeppelinstraße für Ihre Berufswege mit den hier genannten Verkehrsmitteln?

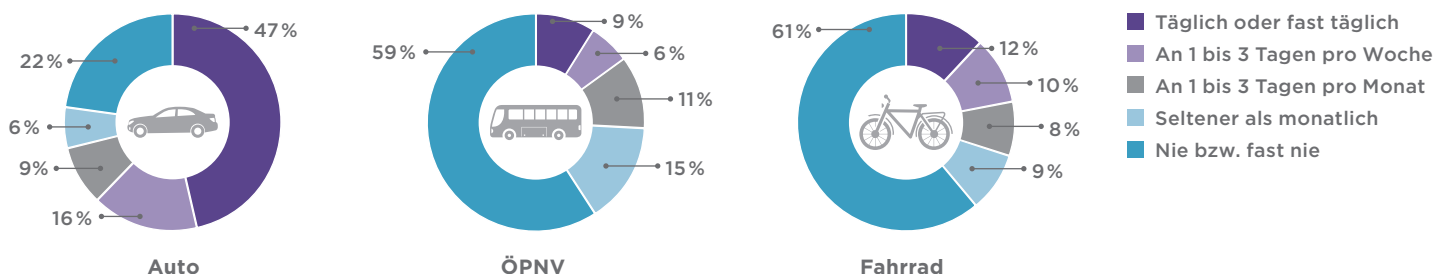


Abbildung 19

1. Umfrage: n = 2.170

ERKENNTNIS DER MOBILITÄTSANGEBOTE

Welche der folgenden Informationen zum Mobilitätsangebot in Potsdam sind Ihnen bekannt?

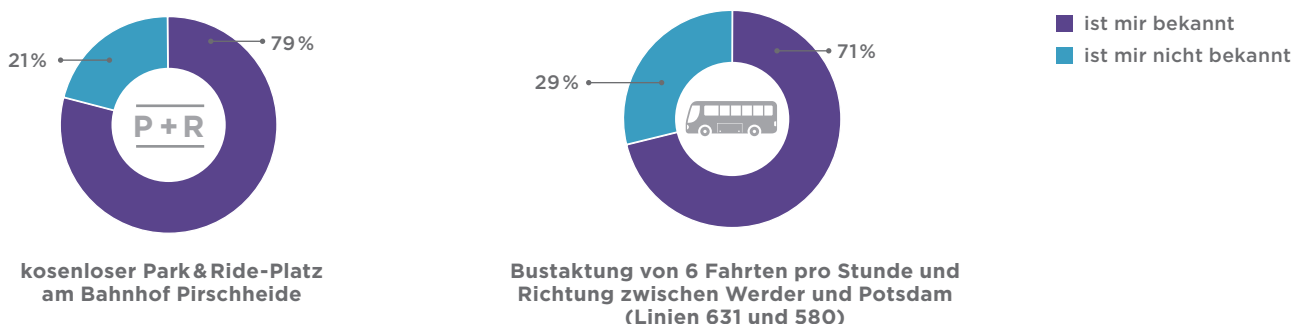


Abbildung 20

2. Umfrage: n = 2.618

- Bei der Frage nach der Bereitschaft, zukünftig andere Mobilitätsangebote zu nutzen, fallen die Antworten unterschiedlich aus: So können sich beispielsweise 85% der Befragten nicht vorstellen, künftig Carsharing-Angebote zu nutzen (Abb. 22). Bei der Frage nach der Bereitschaft, in Zukunft

häufiger ÖPNV-Angebote oder das Fahrrad zu nutzen, haben 39% bzw. 49% der Befragten mit „Ja“ oder „Vielleicht“ geantwortet. Die Bildung von künftigen Fahrgemeinschaften ist hingegen auf wenig Bereitschaft gestoßen (Anhang 3).

GEÄNDERTE NUTZUNG

Hat sich Ihre Nutzung der folgenden Verkehrsmittel aufgrund der Verkehrsmaßnahme geändert?

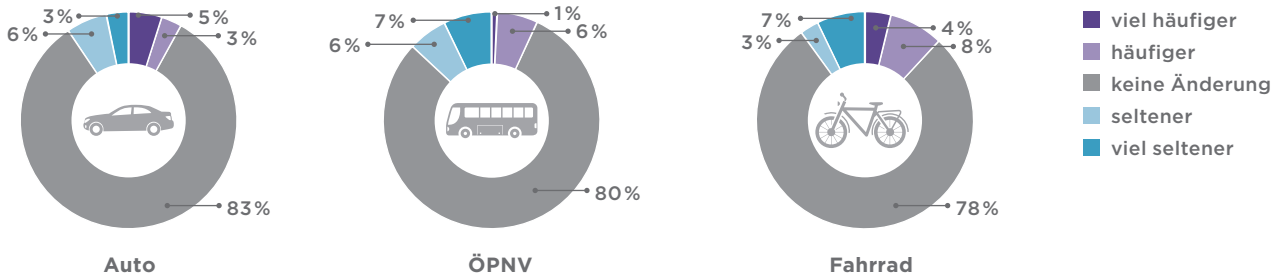


Abbildung 21

2. Umfrage: n = 2.553

- Die Ergebnisse aus der 2. Umfragerunde zeigen, dass 83%, 80% bzw. 78% der Befragten ihr Nutzungsverhalten beim Auto, ÖPNV und Fahrrad nicht geändert haben (Abb. 21).
- 79% bzw. 71% der Befragten haben angegeben, über die Park & Ride Angebote sowie über die höhere

Frequenz der Linien zwischen Werder und Potsdam informiert zu sein (Abb. 20).

Im Anhang (III) finden Sie Ergebnisse zu der Frage „Können Sie sich zukünftig vorstellen“, „Fahrgemeinschaften zu bilden“ bzw. „häufiger zu Fuß zu gehen“.

KÜNFTIGE NUTZUNG

Können Sie sich zukünftig vorstellen ...

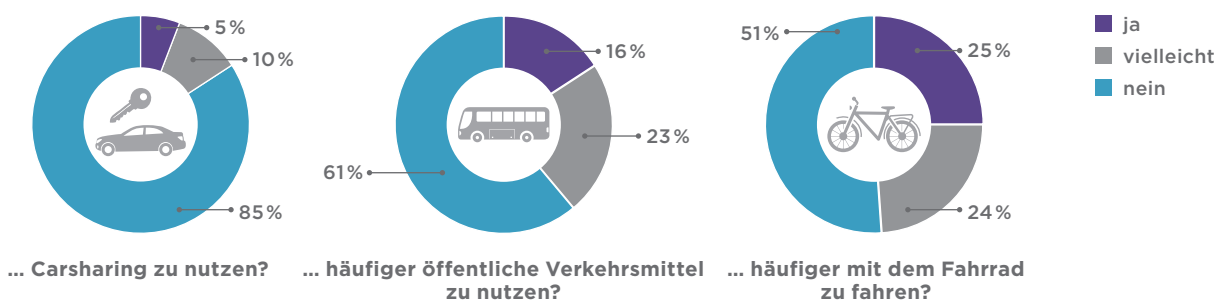


Abbildung 22

1. Umfrage: n = 3.070

MEHRHEIT BEWERTET POTSDAMS LUFTQUALITÄT MIT „GUT“, KLIMAWANDEL IST DIE GRÖSSERE SORGE

- Die Befragten sind um den Klimawandel stärker besorgt als um die Potsdamer Luftqualität. Auf einer Antwortskala von 1 (sehr unbesorgt) bis 6 (sehr besorgt) haben 56% der Teilnehmerinnen und Teilnehmer ihre Besorgtheit über den Klimawandel bei 4 bis 6 („besorgt“ bis „sehr besorgt“) eingestuft. Im Vergleich dazu haben nur 28% der Befragten auf derselben Antwortskala ihre Besorgtheit über die Potsdamer Luftqualität bei 4 bis 6 eingeordnet (Abb. 23).
- Allgemein wird die Luftqualität als „gut“ eingeschätzt (Abb. 24).
- 81% der Befragten aus der 1. Umfrage schätzen die Luftqualität „gut“ bis „sehr gut“ ein (Kategorien 1 – 3), in der 2. Umfrage ist die Anzahl auf 67% gesunken (Abb. 24).
- Im Vergleich zu den Bewertungen aus der 1. Umfragerunde haben die Teilnehmerinnen und Teilnehmer in der 2. Umfragerunde die Luftqualität schlechter bewertet (Kategorien 4– 6) (Abb. 24).

SORGEN UM LUFTQUALITÄT UND KLIMAWANDEL

Wie besorgt sind Sie um...

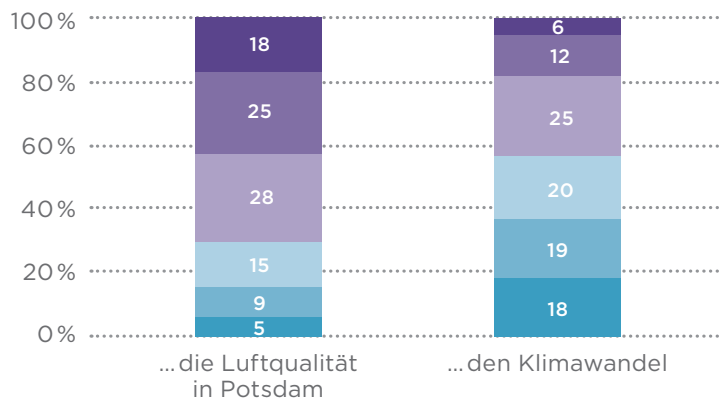


Abbildung 23

- 1 = sehr unbesorgt
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6 = sehr besorgt

1. Umfrage
n = 3.300

WAHRNEHMUNG LUFTQUALITÄT

Wie schätzen Sie die Luftqualität in Potsdam ein?

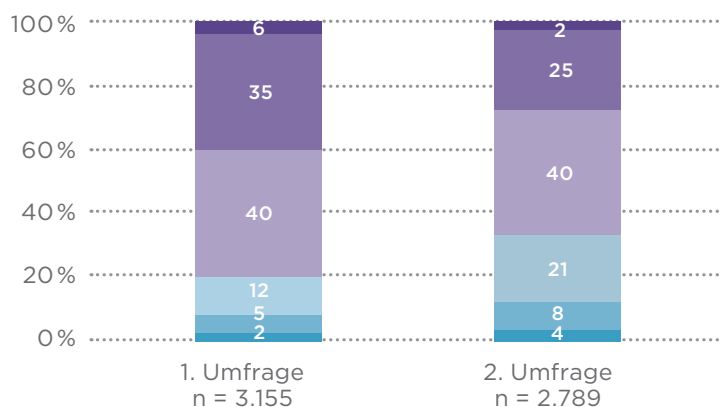


Abbildung 24

- 1 = sehr gut
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6 = sehr schlecht

INFORMATIONSTAND LUFTQUALITÄT

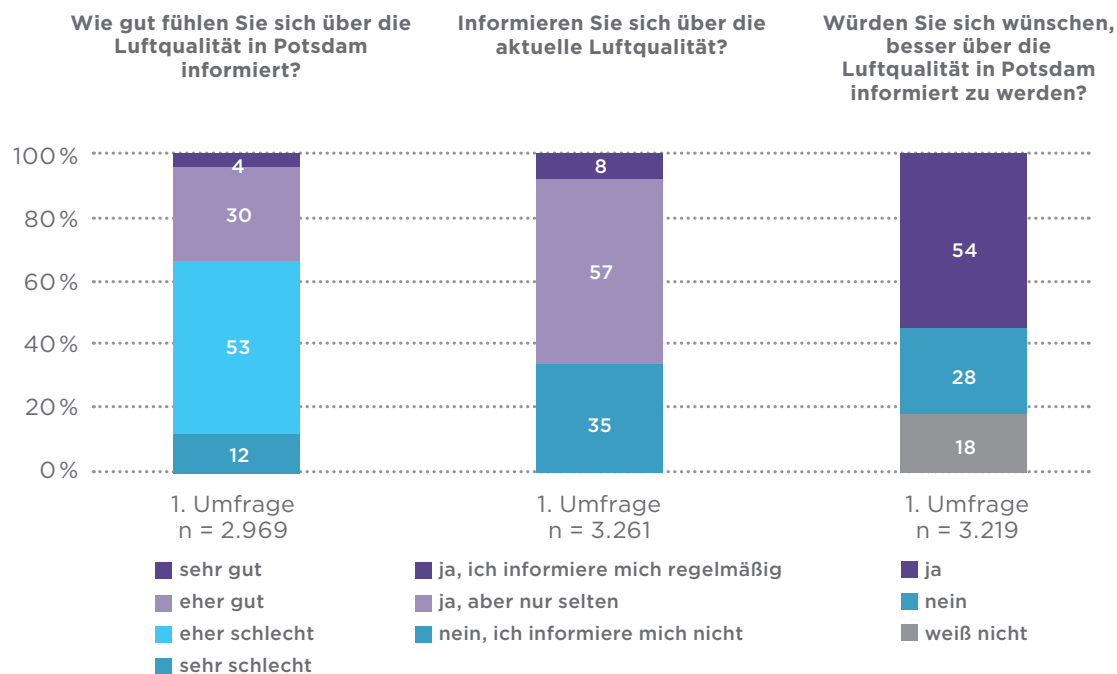


Abbildung 25

INFORMATIONSQUELLEN LUFTQUALITÄT

Welche Informationsquelle bevorzugen Sie, um über die Luftqualität informiert zu werden?

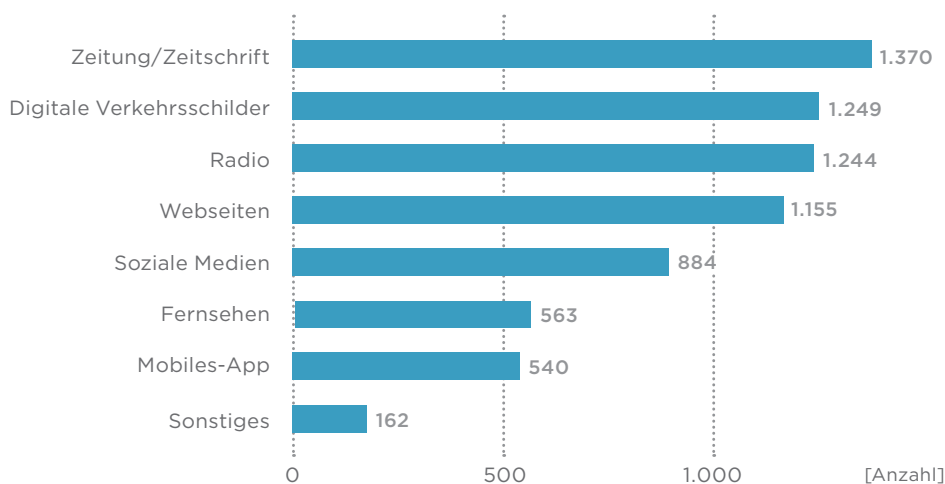


Abbildung 26

1. Umfrage
n = 3.413

- 65% der Teilnehmerinnen und Teilnehmer geben an, „eher schlecht“ oder „sehr schlecht“ über die Luftqualität informiert zu sein (Abb. 25).
- Die Mehrheit der Befragten würde sich gerne stärker mit dem Thema auseinandersetzen. Mehr als die Hälfte (57%) geben an, sich nur selten über die aktuelle Luftqualität zu informieren, und 35% informieren sich überhaupt nicht. 54% wünschen sich, besser über die Luftqualität informiert zu werden (Abb. 25).
- Als Informationsquelle bevorzugen die Befragten Zeitungen oder Zeitschriften, Digitale-Verkehrsschilder sowie Radio und Webseiten (Abb. 26).

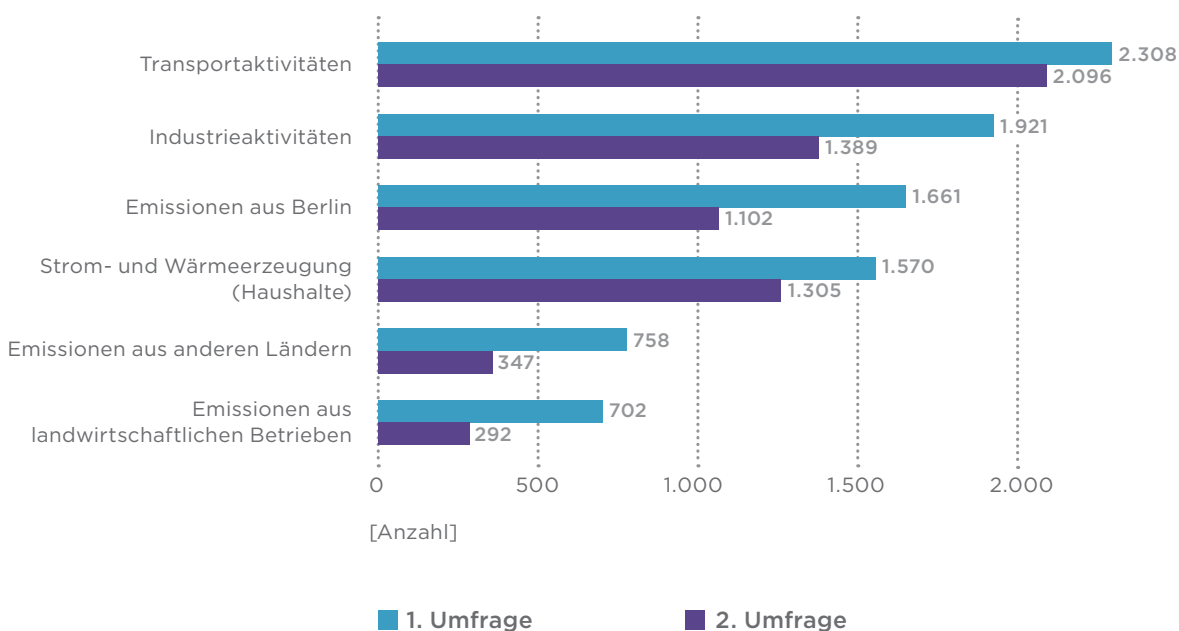
WIDERSPRUCH ZWISCHEN WAHRENGENOMMENEN LUFTSCHADSTOFFQUELLEN UND LÖSUNGSANSÄTZEN

- Die „Transportaktivität“ wird in beiden Umfragen als größte Bedrohung für die Luftqualität in Potsdam angegeben. „Industrieaktivität“ als größte Quelle von Luftschadstoffen ist in beiden Umfragen am zweithäufigsten genannt (Abb. 27).
- Diese Ergebnisse können mit den Angaben zu den Emissionswerten verglichen werden. In 2014 wurden in Potsdam ca. 70% der Emissionen von NO_x vom Kfz-Verkehr verursacht, und bei PM₁₀ und PM_{2,5} liegt dieser Anteil bei ca. 60%. Für NO_x ist die Industrie die zweitgrößte Quelle, trägt aber nur mit 15% zu den Emissionen bei. Kleinf Feuerungsanlagen (Haushalte) sind die zweitgrößten Verursacher von PM₁₀ und PM_{2,5} mit 20% bzw. 28% der Emissionen¹.

QUELLEN VON LUFTVERSCHMUTZUNG

Welche der folgenden Quellen sind ihrer Meinung nach die drei größten Bedrohungen für die Luftqualität in Potsdam?

Abbildung 27

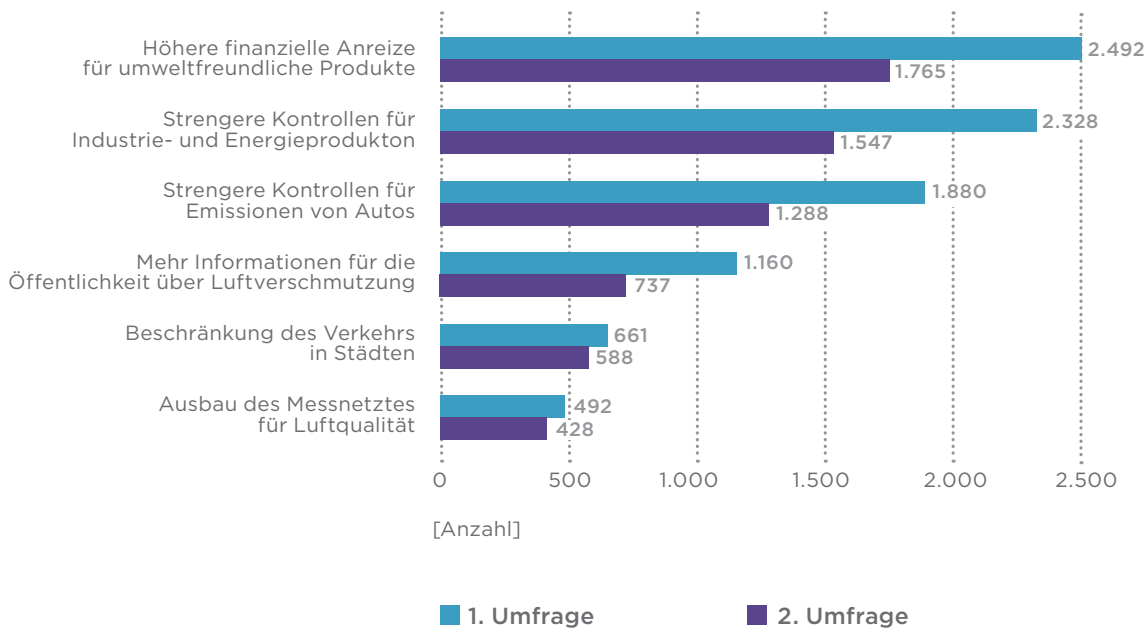


¹ Luftreinhalteplan für die Landeshauptstadt Potsdam (LRP), 2016, S. 40 (https://mlul.brandenburg.de/cms/media.php/lbm1.a.3310.de/LRP_Potsdam_Abschlussbericht2016.pdf)

MASSNAHMEN ZUR VERBESSERUNG DER LUFTQUALITÄT

Was wären, Ihrer Meinung nach, die drei effektivsten Maßnahmen, um die Luftqualität zu verbessern?

Abbildung 28



- Bei der Frage, mit welcher Maßnahme die Luftqualität am effektivsten verbessert werden kann, hat die Mehrheit der Befragten in beiden Umfragen „höhere finanzielle Anreize für umweltfreundliche Produkte“ benannt (Abb. 28). Und das, obwohl „Transportaktivität“ als größte Quelle von Luftschadstoffen wahrgenommen wird.
- In beiden Umfragen hat nur ein ganz geringer Teil der Befragten die Maßnahme „Beschränkung des Verkehrs in Städten“ als effektive Maßnahme angegeben (Abb. 28). Dies stimmt überein mit der negativen Wahrnehmung der Umsetzung der Verkehrsmaßnahme in der Zeppelinstraße.

FAZIT

1. Insgesamt geringe Unterstützung für die Verkehrsmaßnahme, aber Unterschiede in der Zufriedenheit mit der Umsetzung:

Alles in allem lässt sich festhalten, dass nur ein Bruchteil der Befragten von der Verkehrsmaßnahme in der Zeppelinstraße grundsätzlich überzeugt ist. So werden die verschiedenen infrastrukturellen Auswirkungen der Maßnahme, wie beispielsweise der neue Fuß- und Radweg, auf der Zufriedenheitsskala ganz unterschiedlich bewertet (Abb. 9 – Abb. 11). Besonders die Potsdamer Einwohnerinnen und Einwohner schätzen die neue Trennung des Geh- und Radwegs. Die Einschränkung des Pkw-Verkehrs durch die Maßnahme ist zum Beispiel ein Punkt, der von den Einwohnerinnen und Einwohnern der Umlandgemeinden besonders schlecht bewertet wird.

2. Befürwortung politischer Maßnahmen, die den Pkw-Verkehr reduzieren und umweltschützende Investitionen einsetzen:

Trotz der sehr geringen Unterstützung der Verkehrsmaßnahme insgesamt, begrüßt fast die Hälfte der Befragten Investitionen in Maßnahmen, die den Pkw-Verkehr reduzieren. Hierzu zählen auch Teilnehmerinnen und Teilnehmer, die sich gegen die Maßnahme in der Zeppelinstraße ausgesprochen haben (Abb. 7). Der überwiegende Teil der Befragten ist der Auffassung, dass die Stadt Potsdam stärker in den Umweltschutz investieren sollte (Abb. 8). Einerseits befürworten also die Teilnehmerinnen und Teilnehmer verschiedene Maßnahmen zum Umweltschutz, andererseits bezweifeln sie aber, dass die Implementierung der Verkehrsmaßnahme in der Zeppelinstraße zu einer Verbesserung der Luftqualität beitragen könnte.

3. Zweifel an einer Verbesserung der Luftqualität:

Die Bürgerinnen und Bürger wollen mehr Umweltschutz und eine bessere Luftqualität. Gleichzeitig

stehen sie der Verkehrsmaßnahme in der Zeppelinstraße skeptisch gegenüber. Sie gehen davon aus, dass sich der Verkehr durch die Maßnahme selbst in die Nebenstraßen verlagert und es deshalb zu keiner Verbesserung der Luftqualität kommt (siehe dazu den qualitativen Abschnitt, S. 12 – 15). Genau aus diesem Grund fordern insbesondere die Potsdamer Einwohnerinnen und Einwohner strengere Park- und Geschwindigkeitskontrollen für den Autoverkehr, eine sicherere Fahrradinfrastruktur sowie kontinuierliche Messungen der Luftschadstoffwerte in den Nebenstraßen.

4. Große Anzahl an „potenziellen“ Radfahrern und Nutzern des öffentlichen Nahverkehrs:

Obwohl das Auto immer noch das bevorzugte Verkehrsmittel ist, gibt es eine große Anzahl von „potenziellen“ Radfahrern (49%) und Nutzern des öffentlichen Nahverkehrs (39%) (Abb. 22). Hier besteht ein deutlicher Handlungsbedarf, genau diese Zielgruppe in ihrem Nutzungsverhalten politisch zu unterstützen und weiter zu fördern. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Umfrage wünschen sich bei der Umsetzung von alternativen Mobilitätsangeboten verständliche und klar kommunizierte Maßnahmenziele, welche die Menschen dazu ermutigen, auf umweltfreundliche Mobilität umzusteigen.

5. Mehr Information über die aktuelle Luftqualität erwünscht:

Die Bürgerinnen und Bürger fühlen sich über die aktuelle Luftqualität schlecht informiert und möchten über dieses Thema besser aufgeklärt werden (Abb. 25). Die objektiven Luftschadstoffmesswerte der aktuellen Luftqualität weichen von der subjektiven Bewertung der Luftqualität ab. Bei der Kommunikation der Luftqualität besteht also Handlungsbedarf.

EIN BLICK IN DIE ZUKUNFT

Seit Jahren ist die beeinträchtigte Luftqualität in Deutschland ein großes Thema, weil sie die Gesundheit tausender Bürgerinnen und Bürger gefährdet und die Ökosysteme und das Klima negativ beeinflusst. Städte, also Orte, wo Menschen und Emissionen hoch verdichtet sind, weisen häufig die höchsten Konzentrationen von Luftschadstoffen wie Feinstaub (PM) und Stickstoffdioxid (NO₂) aus. Gerade NO₂ ist vor allem aufgrund der Emissionen von Diesel-Pkws in europäischen Städten ein großes Problem. Im Jahr 2016 wurden bei 57% aller verkehrsnahen Luftqualitätsmessstationen in Deutschland, die von der EU geforderten Luftschadstoffgrenzwerte für NO₂ überschritten².

Deutschlands Verstoß gegen die von der EU vorgeschriebenen Luftqualitätsgesetze ist nicht folgenlos geblieben. Die EU-Kommission hat der deutschen Bundesregierung bereits im Juni 2015 ein Aufforderungsschreiben zur Überschreitung der NO₂-Grenzwerte übermittelt. Im Januar 2018 hat die EU mehrere Umweltminister großer Mitgliedstaaten, darunter auch aus Deutschland, mit der Einleitung rechtlicher Schritte konfrontiert, für den Fall, dass keine wesentlichen Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität ergriffen werden. Da nach Auffassung der EU im Anschluss keine geeigneten Maßnahmen ergriffen worden sind, hat die Kommission beim Gerichtshof der Europäischen Union gegen Deutschland und fünf weitere EU-Länder im Mai 2018 Klage eingereicht.

Der Druck dieser Entscheidungen, wie auch des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts zu Luftreinhalteplänen in Düsseldorf und Stuttgart³, ist in Deutschland spürbar. Diesel-Fahrverbote sind jetzt

zur Einhaltung des EU-Luftqualitätsgesetzes legal und dürfen (und in manchen Fällen müssen) in naher Zukunft in deutschen Städten häufiger angewandt werden, wenn die Luftreinhaltepläne der Städte nicht ausreichen, um die Luftqualität schnell und nachweislich zu verbessern.

Um langfristig Luftschadstoffgrenzwerte einzuhalten und Klimaziele zu erreichen, sollten Städte optima-lerweise umfassende Strategien entwickeln, die die Verkehrsinfrastruktur erneuern und eine Verlagerung hin zu einer umweltfreundlichen und sozial inklusiven Mobilität bewirken: Wir brauchen also eine „Verkehrswende“. Kurzfristig müssen Städte aber, laut Gerichtsentscheidungen, Maßnahmen umsetzen, die das Problem der Überschreitungen der Luftschadstoffgrenzwerte so schnell wie möglich adressieren. Wo kurzfristiger politischer Handlungsbedarf besteht, müssen auch umstrittene Maßnahmen wie die Einschränkung des motorisierten Individual-Verkehrs (MIV) bis hin zu Fahrverboten implementiert werden. Die Verkehrsmaßnahme in der Potsdamer Zeppelinstraße ist dafür ein gutes Beispiel.

Wie könnte diese Verkehrswende aussehen? Wie können wir sie einleiten und durchsetzen? Diese Fragen sind schwer zu beantworten, denn die Verkehrswende bleibt eine große Herausforderung. Mit einem von Transparenz und Ehrlichkeit geprägten Diskurs zwischen Bürgerinnen und Bürgern, politischen Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträgern und Expertinnen und Experten unterschiedlicher Bereiche, kann aber die Verkehrswende erfolgreicher um- und durchgesetzt werden.

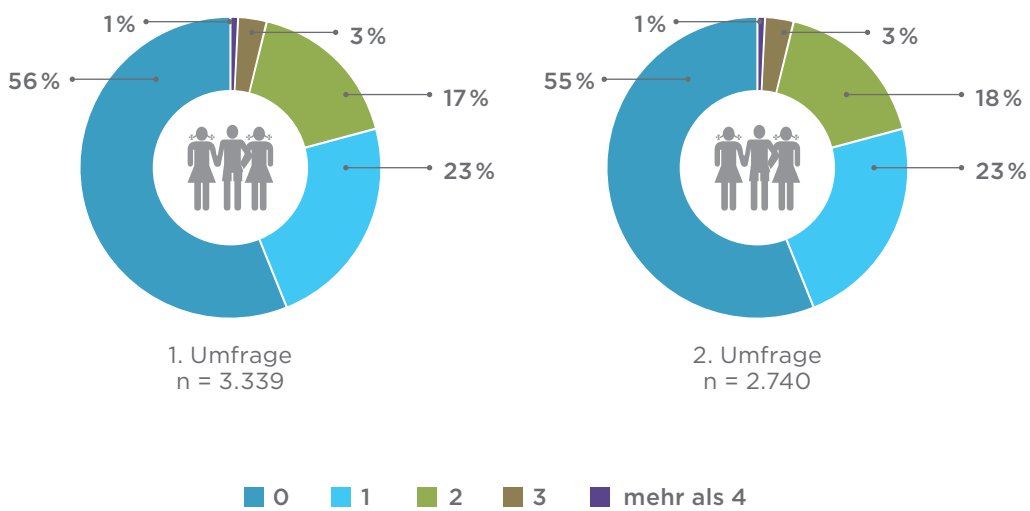
² Laut der EU Grenzwerte und Weltgesundheitsorganisation (WHO) Richtwerte, dürfen die NO₂-Jahresmittelwerte 40 Qg/m³ (Mikrogramm NO₂ pro Kubikmeter Luft im Normzustand) zum Schutz der menschlichen Gesundheit nicht überschreiten werden.

³ Bundesverwaltungsgericht: „Luftreinhaltepläne Düsseldorf und Stuttgart: Diesel-Verkehrsverbote ausnahmsweise möglich“, Pressemitteilung vom 27.02.2018 (<https://www.bverwg.de/pm/2018/9>).

ANHANG I

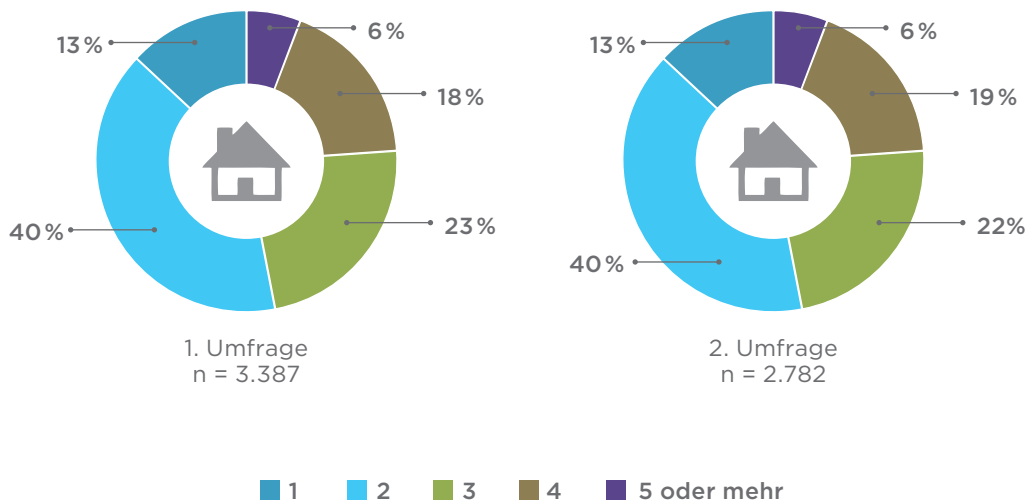
KINDER IM HAUSHALT

Wie viele Kinder leben in Ihrem Haushalt (18 Jahre oder jünger)?



PERSONEN IM HAUSHALT

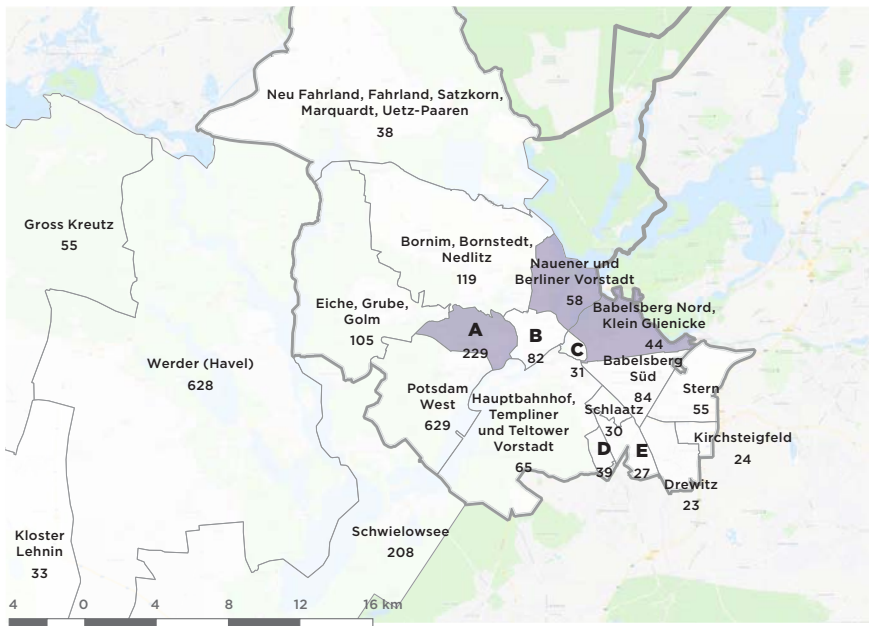
Wie viele Personen leben aktuell in Ihrem Haushalt, Sie selbst eingeschlossen?



ANHANG II

ZUFRIEDENHEIT VERKEHRSINSELN

Wie zufrieden sind Sie mit der Umsetzung der folgenden Maßnahmen der Zeppelinstraße?
Überquerungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer (neue Verkehrsinseln)

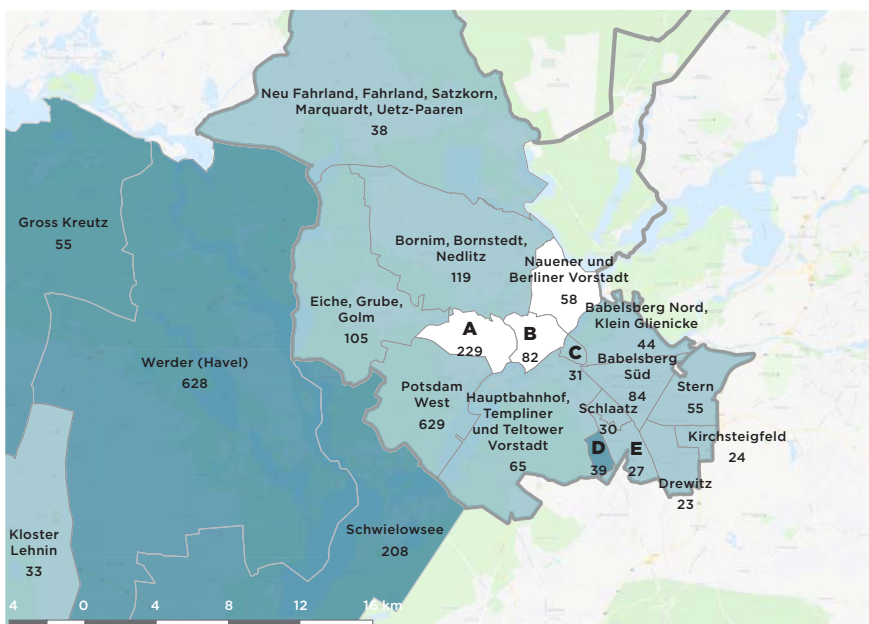


- 1 (sehr zufrieden)
- 2
- 3
- 4
- 5 (sehr unzufrieden)
- Landeshauptstadt Potsdam

- Ortsteile Potsdam
- A = Brandenburg Vorstadt
 - B = Innenstadt, Am Weinberg
 - C = Zentrum Ost
 - D = Waldstadt II
 - E = Waldstadt I, Industriegelände

ZUFRIEDENHEIT STADTAUSWÄRTS: KFZ-FAHRSTREIFENREDUZIERUNG

Wie zufrieden sind Sie mit der Umsetzung der folgenden Maßnahmen der Zeppelinstraße?
Stadtauswärts: Kfz-Fahrstreifenreduzierung



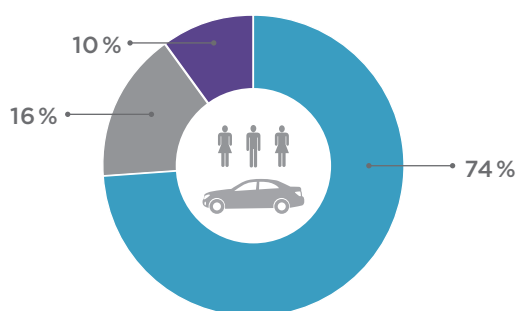
- 1 (sehr zufrieden)
- 2
- 3
- 4
- 5 (sehr unzufrieden)
- Landeshauptstadt Potsdam

- Ortsteile Potsdam
- A = Brandenburg Vorstadt
 - B = Innenstadt, Am Weinberg
 - C = Zentrum Ost
 - D = Waldstadt II
 - E = Waldstadt I, Industriegelände

ANHANG III

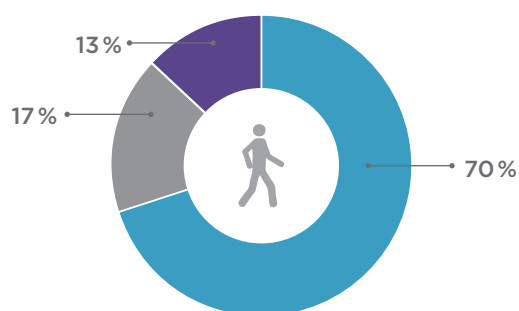
KÜNFTIGE NUTZUNG

Können Sie sich zukünftig vorstellen...



... Fahrgemeinschaften zu bilden?

1. Umfrage
n = 3.070



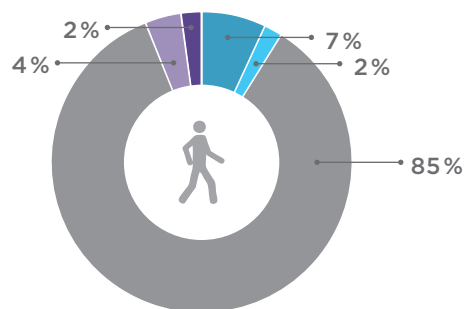
... häufiger zu Fuß zu gehen?

1. Umfrage
n = 3.070

■ ja ■ vielleicht ■ nein

GEÄNDERTE NUTZUNG

Hat sich Ihre Nutzung der folgenden Verkehrsmittel aufgrund der Verkehrsmaßnahmen geändert?



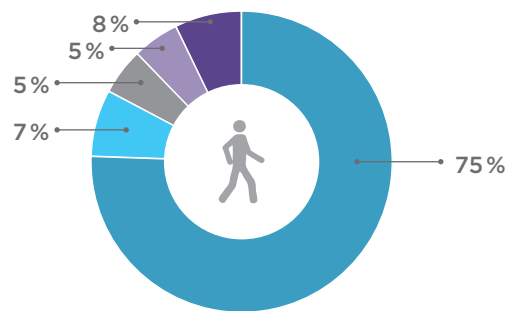
zu Fuß

2. Umfrage
n = 2.553

■ viel häufiger
■ häufiger
■ keine Änderung
■ seltener
■ viel seltener

NUTZUNG DER ZEPPELINSTRASSE FÜR BERUFSWEGE

Wie oft nutzen Sie in der Regel die Zeppelinstraße für Ihre Berufswege mit den hier genannten Verkehrsmitteln?



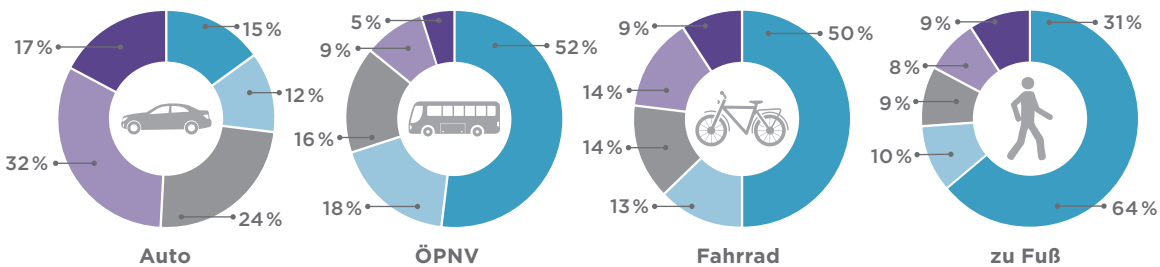
zu Fuß

2. Umfrage
n = 2.170

- Täglich oder fast täglich
- An 1 bis 3 Tagen pro Woche
- An 1 bis 3 Tagen pro Monat
- Seltener als monatlich
- Nie bzw. fast nie

NUTZUNG DER ZEPPELINSTRASSE FÜR PRIVATE WEGE

Wie oft nutzen Sie in der Regel die Zeppelinstraße für Ihre privaten Wege mit den hier genannten Verkehrsmitteln?



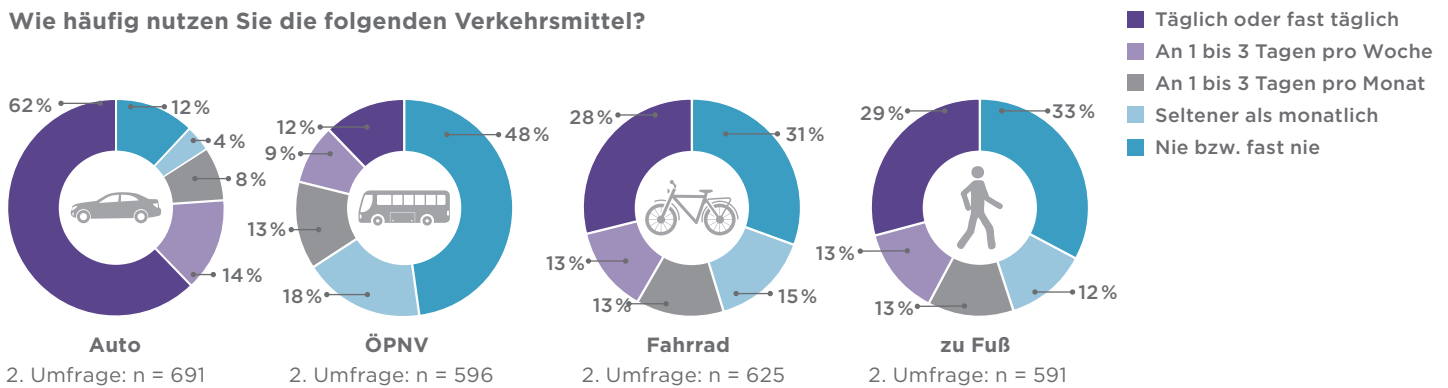
1. Umfrage
n = 2.314

- Täglich oder fast täglich
- An 1 bis 3 Tagen pro Woche
- An 1 bis 3 Tagen pro Monat
- Seltener als monatlich
- Nie bzw. fast nie

ANHANG IV

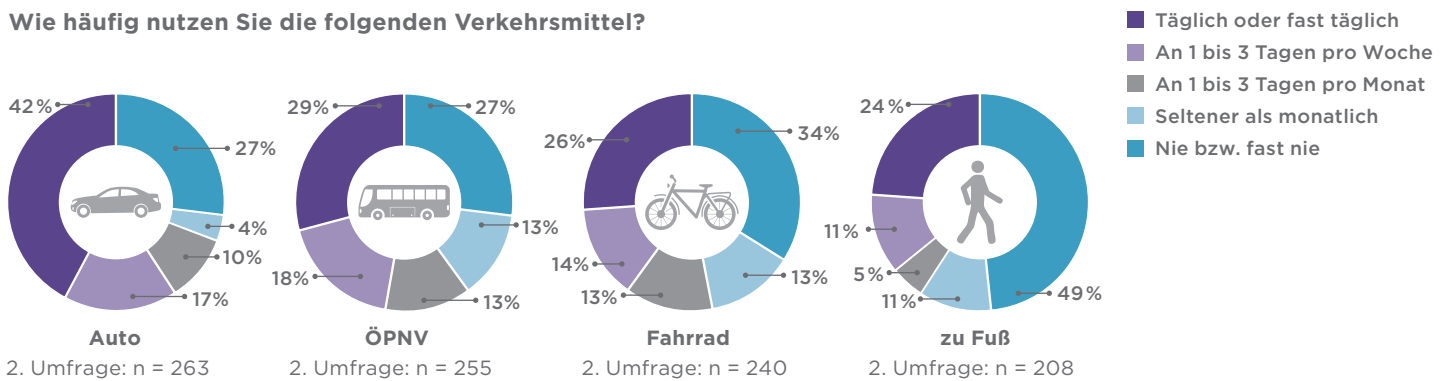
MOBILITÄT (WEG ZUR KITA/SCHULE DER KINDER)

Wie häufig nutzen Sie die folgenden Verkehrsmittel?



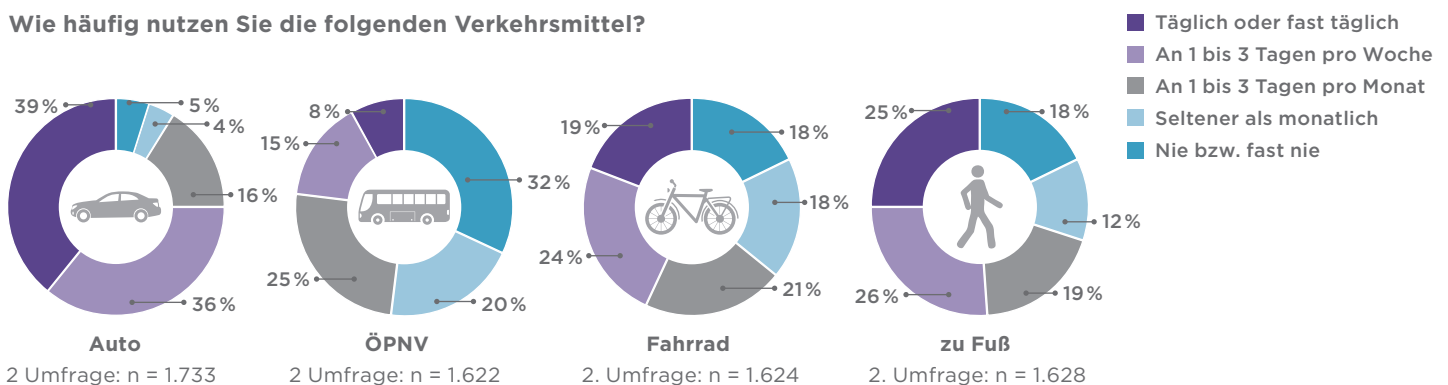
MOBILITÄT (WEG ZUR SCHULE/AUSBILDUNG/STUDIUM)

Wie häufig nutzen Sie die folgenden Verkehrsmittel?



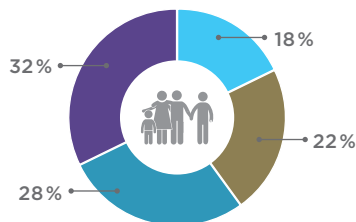
MOBILITÄT (SONSTIGE WEGE)

Wie häufig nutzen Sie die folgenden Verkehrsmittel?



ANHANG V

ALTERSGRUPPEN



- unter 18 Jahre
- 18-34 Jahre
- 35-54 Jahre
- älter als 55 Jahre

Datenquelle: Bereich Bürgerservice
Zeitbezug: 2017

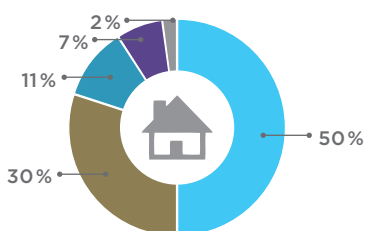
GESCHLECHT



- männlich
- weiblich

Datenquelle: Bereich Bürgeramt
Zeitbezug: 2017

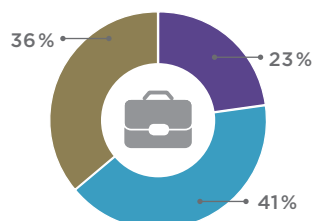
HAUSHALTE IN POTSDAM



- 1-Personenhaushalt
- 2-Personenhaushalt
- 3-Personenhaushalt
- 4-Personenhaushalt
- 5 u.m.-Personenhaushalt

Datenquelle: Bereich Bürgerservice
Zeitbezug: 2017

ERWERBSTÄTIGKEIT



- Erwerbstätige
- Nichterwerbspersonen
- Erwerbsquote

Datenquelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, Mikrozensus
Zeitbezug: 2017



**Besser mobil.
Besser leben.**



Institute for Advanced Sustainability Studies (IASS) e. V.

Das IASS forscht mit dem Ziel, Transformationsprozesse hin zu einer nachhaltigen Gesellschaft aufzuzeigen, zu befördern und zu gestalten, in Deutschland wie global. Der Forschungsansatz des Instituts ist transdisziplinär, transformativ und ko-kreativ: Die Entwicklung des Problemverständnisses und der Lösungsoptionen erfolgen in Kooperationen zwischen den Wissenschaften, der Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Gesellschaft. Ein starkes nationales und internationales Partnernetzwerk unterstützt die Arbeit des Instituts. Zentrale Forschungsthemen sind u.a. die Energiewende, aufkommende Technologien, Klimawandel, Luftqualität, systemische Risiken, Governance und Partizipation sowie Kulturen der Transformation. Gefördert wird das Institut von den Forschungsministerien des Bundes und des Landes Brandenburg.

MOBILITÄT, LUFTQUALITÄT UND NACHHALTIGE STÄDTE: SICHTWEISEN DER ÖFFENTLICHKEIT

Institute for Advanced Sustainability Studies Potsdam (IASS) e. V.

Berliner Straße 130

14467 Potsdam

Tel: +49 (0) 331-28822-300

Fax: +49 (0) 331-28822-310

E-Mail: media@iass-potsdam.de

www.iass-potsdam.de

Mit freundlicher Unterstützung der Landeshauptstadt Potsdam -

Bereich Verkehrsentwicklung

Tel: +49 (0) 331-289 2541

E-Mail: verkehrsentwicklung@rathaus.potsdam.de

Autoren:

Laura Weiand, Sean Schmitz und Erika von Schneidemesser (Projekt Leiterin)

Kontakt:

Erika von Schneidemesser (evs@iass-potsdam.de)

Laura Weiand (Laura.Weiand@iass-potsdam.de)

Redaktion:

Gordana Zečić-Fehren

ViSdP:

Prof. Dr. Patrizia Nanz,

Geschäftsführende Wissenschaftliche Direktorin

