

MOBILITÄT, LUFTQUALITÄT UND NACHHALTIGE STÄDTE: TEIL II: ERGEBNISSE UND ZUSAMMENFASSUNG EINER QUALITATIVEN INHALTSANALYSE

Ergebnisse aus der Begleitumfrage
zur Verkehrsmaßnahme in der
Potsdamer Zeppelinstraße

IASS
POTSDAM

*Besser mobil.
Besser leben.*



Impressum

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, Seán Schmitz, Sophia Becker und
Erika von Schneidemesser (Projekt Leiterin)

Kontakt:
Erika von Schneidemesser (evs@iass-potsdam.de)
Laura Weiand (Laura.Weiand@iass-potsdam.de)

Redaktion:
Scapha Translations

ViSdP: Prof. Dr. Patrizia Nanz,
Geschäftsführende Wissenschaftliche Direktorin

Einleitung

In vielen deutschen Städten werden die Grenzwerte für den Luftschadstoff 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.

Von Juli 2017 bis Februar 2018 hat die Stadt Potsdam auf der stark befahrenen Zeppelinstraße mit einer veränderten Aufteilung des Straßenraums den Versuch unternommen, den Verkehr und damit verbunden die zu hohen NO₂-Werte zu verringern. Das Ziel dieses umweltorientierten Verkehrsmanagements ist ein verändertes Mobilitätsverhalten. Im Mittelpunkt stehen insbesondere die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und die Förderung umweltfreundlicher Mobilität, also der Fortbewegung zu Fuß, mit dem Fahrrad und mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

Studienziel

Das Ziel dieser Studie besteht darin, die Perspektiven, die Akzeptanz und das Bewusstsein in Bezug auf die Verkehrsmaßnahme in der Zeppelinstraße zu ermitteln. Zur Klärung der Forschungsfragen waren Potsdamer Bürgerinnen und Bürger sowie Einwohnerinnen und Einwohner der Umlandgemeinden dazu eingeladen, an einer internetbasierten, freiwilligen und anonymen Online-Umfrage teilzunehmen. Das folgende Dokument ist eine Zusammenfassung der mithilfe einer qualitativen Inhaltsanalyse ausgewerteten Daten. Die Analyse bezieht sich auf den ersten Teil der Umfrage, der Fragen zur Unterstützung der Verkehrsmaßnahme enthielt. Zusätzlich wurde eine quantitative Analyse durchgeführt, die die Wahrnehmung der Luftqualität und anderer Umweltthemen sowie deren Verknüpfung zu eigenen Mobilitätsentscheidungen untersucht (siehe den Bericht „Mobilität, Luftqualität, und nachhaltige Städte: Sichtweisen der Öffentlichkeit unter <https://climpol.iass-potsdam.de/>).

Warum ist die Meinung der Bürgerinnen und Bürger relevant?

Die Umwelt, das Umweltbewusstsein und auch unsere Verhaltensweisen haben sich in vielerlei Hinsicht geändert. Wenn wir eine nachhaltige sozioökologische und -ökonomische Zukunft gestalten wollen, müssen wir uns mit unserem Umwelt- und Mobilitätsverhalten auseinandersetzen. Doch eine zukunftsorientierte Umweltpolitik ist auf das Interesse, die Akzeptanz und das Engagement der Öffentlichkeit angewiesen. Somit kann eine nachhaltige Zukunft 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 soll 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 Potsdam (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, als Wissensgrundlage dienen.

Fakten zur IASS-Begleitstudie

- Zwei Erhebungswellen: für Zeitvergleiche und Analysen der unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen
- Teilnehmeranzahl und Umfragedauer: Insgesamt wurden 8076 Fragebögen ausgefüllt. An der ersten Umfrage (1. bis 30. Juni 2017) nahmen 4662 Personen teil (3553 Personen füllten den Fragebogen vollständig aus). An der zweiten Umfragerunde (12. Februar bis 12. März 2018) nahmen 3414 Personen teil (2855 Personen füllten den Fragebogen vollständig aus).
- Methodik: quantitative und qualitative Auswertung
- Forschungsdesign: Da die Studie als freiwillige und anonyme Online-Umfrage durchgeführt wurde, erhebt sie keinen Anspruch darauf, die Potsdamer Bevölkerung hinsichtlich ihrer soziodemografischen Eigenschaften repräsentativ abzubilden (keine gezielte Stichprobe).

Forschungsmethode der qualitativen Inhaltsanalyse

Die Online-Befragung wurde vor und nach der Umsetzung der Verkehrsmaßnahme in zwei Erhebungswellen durchgeführt. An beiden Umfragerunden nahmen je rund 3500 Personen teil. Zur Gewinnung unterschiedlicher Einsichten wurden in der Online-Umfrage qualitative und quantitative Ansätze kombiniert. Im qualitativen Abschnitt befassten sich die Teilnehmerinnen und Teilnehmer intensiv mit der Frage, ob sie die Maßnahme unterstützen oder ablehnen, und gaben eine Begründung dafür ab.

Die Inhaltsanalyse der beiden 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.“**

Will man besser verstehen, welche unterschiedlichen Haltungen Menschen haben und wie sie Probleme wahrnehmen und lösen, 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 bildeten sich vier Gruppen mit den folgenden Profilen heraus:

- (1) Anwohnerinnen und Anwohner der Zeppelinstraße oder weniger als zwei Straßen entfernt, die die Maßnahme ablehnen**
- (2) Nicht-Anwohnerinnen und Nicht-Anwohner der Zeppelinstraße, die die Maßnahme ablehnen**
- (3) Nicht-Anwohnerinnen und Nicht-Anwohner der Zeppelinstraße, die die Maßnahme unterstützen**
- (4) Anwohnerinnen und Anwohner der Zeppelinstraße oder weniger als zwei Straßen entfernt, die die Maßnahme unterstützen**

Alle Kommentare, die zu den genannten Fragen abgegeben wurden, wurden anschließend kategorisiert, mittels einer Rückkopplungsschleife überarbeitet und einer Reliabilitätsprüfung unterzogen, um die endgültigen Kategorien zu bestimmen. 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. **Die ausführliche Liste, die zur Kodierung diente, sondiert das gesamte Einstellungsspektrum und ist in Anhang I zu finden.**

Tabelle 1. Anzahl der Teilnehmerinnen und Teilnehmer, die den Fragebogen vollständig ausfüllten, aus den verschiedenen Ortsteilen Potsdams. Die Tabelle bildet die 1. und 2. Umfragerunde ab.

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

Tabelle 2. Anzahl der Teilnehmerinnen und Teilnehmer, die den Fragebogen vollständig ausfüllten, aus den verschiedenen Ortschaften außerhalb Potsdams. Die Tabelle bildet die 1. und 2. Umfragerunde ab.

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

1. Umfrage: Einstellungen vor der Umsetzung der Maßnahme

I. Profil: Anwohnerinnen und Anwohner der Zeppelinstraße, die die Maßnahme ablehnen



Einige Befragte äußerten Verständnis und Zustimmung für das übergeordnete Ziel der Stadtverwaltung, die Luftqualität zu verbessern, indem der Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel angeregt wird: *„Es ist verständlich, dass die Stadt möchte, dass die Leute auf Bus/Bahn/Rad umsteigen, um die Schadstoffbelastung der Zeppelinstraße zu verringern.“*

Diese Befragten äußerten jedoch häufig starke Zweifel an der Wirksamkeit der Maßnahme für die Luftqualität, weil die Maßnahme zu einer Zunahme von Staus führen und dies wiederum die Luftqualität weiter verschlechtern werde. Außerdem nahmen einige Befragte ein gesteigertes Unfallrisiko für Fußgänger und eine Verschlechterung der Aufenthaltsqualität im Straßenraum wahr: *„Mehr Gefahrenquellen, Unfallrisiken!“*; *„Steht man an der Tramhaltestelle, ist es einfach laut und stinkt!“* Beklagt wurde auch eine häufigere Verspätung von Tram/Bus, was bei Nicht-Autofahrenden Frust auslöse. Wenn Vorschläge für alternative Maßnahmen gemacht wurden, dann wurden u. a. eine deutliche Fahrpreisreduzierung im ÖPNV oder eine neue Umgehungsstraße/Havelbrücke gefordert.

Viele der Befragten fühlten sich unverstanden und beklagten, dass *„die Politik“* ihre Lebenssituation nicht angemessen berücksichtige: *„Mancher Pendler kann sein Arbeitsziel gar nicht mit dem ÖPNV erreichen, weil die Arbeitszeiten nicht mit den Fahrplänen kompatibel sind, z. B. Schichtarbeiter bzw. Früh- und Nachtschicht“*. Sie offenbarten den Eindruck, dass *„die da oben“* keine Ahnung hätten, wie es tatsächlich vor Ort aussieht. Sie hielten die Maßnahme für eine Verschwendung von Steuergeldern oder für eine neue versteckte Form der Bereicherung durch die Kommune: *„Der 30er-Zonen-Quatsch war schon der Hammer und dient nur dem einen Zweck: Geldbeschaffungsmaßnahme für das Stadtsäckl.“*

Einige Befragten äußerten starkes Misstrauen gegenüber der Stadtverwaltung: *„Auch die sechsmonatige Testphase ist eine Lüge (wurde ja schon vor 2 Jahren mit der Baustelle getestet – bei 0 % Stickoxidreduzierung). Dumm nur, dass die Mitarbeiter der Stadt die Tests verraten und publik machen. So wissen alle, dass alles nur Volksverdummung ist.“*

Diese Menschen fühlen sich schikaniert und der politischen Entscheidung ausgeliefert. Sie sehen wenig Handlungsspielraum oder sind nicht willens, ihr eigenes Verkehrsverhalten (und dessen Auswirkungen) zu ändern oder zumindest zu hinterfragen. Es wurde eine integrative Verkehrspolitik mit den Umlandgemeinden gewünscht. Die Befragten äußerten außerdem die Sorge, dass die Maßnahme zu wirtschaftlichen Nachteilen führen könnte, wenn dadurch weniger Besucherinnen und Besucher (mit dem Auto) in die Stadt kommen.

Zusammenfassung der Handlungsempfehlungen dieser Gruppe

Im Allgemeinen zeigt diese Gruppe Misstrauen gegenüber der Maßnahme und den Entscheidungsträgern der Stadt Potsdam. Sie hat feste Fahrgewohnheiten und legt oft viel Wert auf Autofahren. Die Befragten meinen insbesondere, dass es mehr Alternativen zum Pendelverkehr geben sollte. Viele von ihnen stehen dem ÖPNV skeptisch gegenüber. Negative Erfahrungen animieren die Skeptiker nicht zum Umsteigen. Oft fragen sie sich, wieso keine alternativen Maßnahmen implementiert werden, z. B. eine Umgehungsstraße, eine Havelbrücke oder eine ÖPNV-Fahrpreisreduzierung, und wünschen sich mehr Transparenz vonseiten der Stadt.

II. Profil: Nicht-Anwohnerinnen und Nicht-Anwohner der Zeppelinstraße, die die Maßnahme ablehnen



Die von den Befragten dieser Gruppe am häufigsten erwähnten Probleme sind mehr Verkehr, schlechtere Luftqualität, Zeitverlust und ein Mangel an Alternativen. Die Menschen bezweifeln, dass die Maßnahme die Luftqualität verbessern kann: *„Das Problem der erhöhten Schadstoffwerte wird so nicht gelöst, vielmehr werden durch häufigere Staus die Schadstoffemissionen eher noch gesteigert. Es gibt keine akzeptablen Alternativen für viele Berufspendler, die diese Strecke nutzen müssen.“* Viele der Befragten äußerten die Auffassung, die Probleme der Luftqualität würden nicht gelöst, sondern nur verlagert: *„Der Verkehr und die damit einhergehende Luftverschmutzung/Schadstoffbelastung wird nur auf andere Straßen (B273 bzw. Kaiser-Friedrich-Str./Maulbeerallee bzw. Werderscher Damm/Geschwister-Scholl-Str.) verlagert.“* Die Verkehrssicherheit wurde in Frage gestellt, weil frustrierte und aggressive Autofahrerinnen und Autofahrer vermehrt Unfälle verursachen könnten: *„Außerdem werden viele Leute schnell genervt, und es passieren mehr Unfälle durch das Reindrängen und die ständigen Rotphasen der Ampeln.“*

Die Befragten führten an, dass Alternativen für ihr eigenes Mobilitätsverhalten unattraktiv seien, die Fahrzeiten im Vergleich zum Auto wesentlich verlängerten und zu teuer seien, zudem sei das Netz zu schlecht ausgebaut. Viele wünschten sich mehr und *„sichere“* P+R-Möglichkeiten: *„Es gibt keine bzw. nicht genug Park+Ride-Möglichkeiten am Stadtrand!“* Andere fanden, dass das Nahverkehrsnetz erweitert werden müsste: *„Straßenbahnnetz bis Werder weiter ausdehnen“*, um mehr Leute zu erreichen. Es gab auch große Bedenken, dass die Busse im gleichen Verkehr steckenbleiben würden wie die Autos: *„Staus sind vorprogrammiert. Selbst der öffentliche Nahverkehr aus Werder und Geltow (Bus) steht im Stau.“* Einige andere teilten mit, dass sie zu weit von Bahnhöfen entfernt lebten.

Einige der Befragten machten Vorschläge, wie die Lage auf der Systemebene gelöst werden könnte. So wurde die Notwendigkeit einer *„grünen Welle“* und einer Umgehungsstraße betont: *„Mindestens eine Umgehung des Stadtzentrums für Transitfahrer ist dringend erforderlich.“* Weitere Vorschläge waren eine dritte Havelbrücke, eine verstärkte Zusammenarbeit zwischen Potsdam und den umliegenden Gemeinden sowie die Einführung einer *„Umweltzone“* in Potsdam, die bestimmte Diesel- und Lkw-Typen einschränkt: *„(Ich) bin immer noch der festen Überzeugung, dass eine dritte Havelbrücke das Verkehrsaufkommen (der Zeppelinstraße) um gut 50 % reduzieren würde. Oder das Straßenbahnnetz bis Werder weiter ausdehnen.“*

Zusammenfassung der Handlungsempfehlungen dieser Gruppe

Diese Gruppe besteht aus Menschen, die im Umland wohnen und durch die Zeppelinstraße fahren, um ihre täglichen Ziele zu erreichen. Sie zeigen eine starke Neigung zum Autofahren und sehen eine Mobilitätsumstellung oft nicht ein. Es werden mehr Park+Ride-Möglichkeiten am Stadtrand gefordert, aber auch Auskünfte zu den Kapazitäten, damit Pendlerinnen und Pendler besser informiert sind. Diese Gruppe meint, dass es nicht genügend alternative Angebote gebe, und bevorzugt Maßnahmen wie eine Umgehungsstraße oder eine weitere Havelbrücke. Sie fragt sich, wieso dies bisher nicht möglich war.

III. Profil: Anwohnerinnen und Anwohner der Zeppelinstraße, die die Maßnahme unterstützen



Diese Befragten äußerten deutliche Zustimmung für den neuen Radweg und die gleichberechtigte Behandlung der Verkehrsteilnehmenden: *„Es kann nicht sein, dass Autofahrer zwei Fahrspuren haben und Radfahrer keinen [...] Die Nutzung des Fußwegs ist [...] höchst gefährlich.“* Viele der Befragten brachten das Gefühl zum Ausdruck, dass es *„nahezu unmöglich [ist], ungefährdet auf der Zeppelinstraße Fahrrad zu fahren“*, und dass die Zeppelinstraße fahrradfreundlicher werden müsse, besonders mit Blick auf die Sicherheit der Kinder: *„Streckenweise gibt es keinen (eindeutigen) Fahrradweg, oder er fehlt komplett, was zu Gefahrensituationen mit Fußgängern und dem Straßenverkehr führt; v. a. wohnen in der Gegend sehr viele Familien mit Kindern.“*

Die Gleichberechtigung bezog sich auch auf den ÖPNV: *„Weil die Verteilung des Verkehrsraums bisher ungerecht zugunsten des Individualverkehrs mit Autos gestaltet ist“*, und generell solle deutlich mehr Raum für den Nahverkehr zur Verfügung gestellt werden, damit dieser nicht durch den Verkehrsstau behindert wird.

Viele der Befragten fanden, dass es zu viel Durchgangsverkehr gibt, dass der (nicht aus Potsdam stammende) Pendelverkehr reduziert werden muss und dass die Pendlerinnen und Pendler auf den ÖPNV umsteigen sollten: *„Die ganzen Pendler aus Werder und Umgebung [sollten] auf Bus und Bahn umsteigen“*; *„Weniger Raum für den motorisierten Individualverkehr (MIV) erhöht den Anreiz, auf Rad oder ÖPNV umzusteigen.“*

Obwohl die markierte Radspur vielen gefällt, gab es diesbezüglich auch Skeptiker. Manche von ihnen hatten das Gefühl, dass noch mehr gemacht werden müsste. Der Radweg sei besser als vorher, aber trotzdem *„nicht sicher genug“* für die Radfahrenden. Die eigene Sicherheit wird demnach bei vielen Menschen eine wichtige Rolle für den Umstieg auf Alternativen spielen.

Die Tempo-30-Strecke wurde allgemein begrüßt: *„Tempo 30 hat immerhin schon den Lärm etwas reduziert“*, die Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit müsse aber kontrolliert werden: *„Grundsätzlich [stimme ich zu], die Umsetzung ist schwierig, bspw. markierte Fahrradwege auf der Straße sind ein großes Risiko insbesondere für Kinder, Autos parken darauf etc. [Es gibt auch] zu wenig ÖPNV in kurzen Taktzeiten, besonders zu Randzeiten. Die Geschwindigkeitsbegrenzung wird nicht kontrolliert.“*

Zusammenfassung der Handlungsempfehlungen dieser Gruppe

Diese Gruppe zeigt eine positive Einstellung gegenüber der Nutzung von nachhaltigen Mobilitätsangeboten. Sie verlangt, dass der Radverkehr und der ÖPNV erhalten und ausgebaut werden. Die Radwege müssen demnach sicherer werden und besser ausgeschildert sein, damit auch andere Verkehrsteilnehmende (z. B. Autofahrende) mehr auf Sicherheit achten. Diese Gruppe meint, dass eine erhöhte Sicherheit für Radfahrerinnen und Radfahrer mehr Menschen zum Umstieg animieren würde. Der öffentliche Verkehr, besonders Busse, sollte ihrer Meinung nach leistungsfähig, zuverlässig und attraktiv sein, damit andere Verkehrsteilnehmende auf den ÖPNV umsteigen. Vor allem die Bustaktung und -anschlüsse werden als ungenügend empfunden und sind dieser Gruppe sehr wichtig.

IV. Profil: Nicht-Anwohnerinnen und Nicht-Anwohner der Zeppelinstraße, die die Maßnahme unterstützen



Die Mehrheit in dieser Gruppe legt großen Wert auf Umweltschutz und befürwortet die Umsetzung von umweltpolitischen Zielen. Die Gruppe schätzt Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität, findet aber auch Lärmreduzierung sehr wichtig. Eine „*verbesserte Luftqualität*“ und „*reduzierter Lärm*“ wurden oft gemeinsam erwähnt.

Dieser Gruppe ist daran gelegen, dass die Politik (und Siedlungsplanung) das Fahrradfahren unterstützt und fördert und Autofahrerinnen und Autofahrer zum Umstieg auf Alternativen bewegt: „*Weniger die Belange der Autofahrer berücksichtigen, um diese zum Umstieg zu animieren.*“ Viele empfinden den Autoverkehr als negativ und meinen, es solle ganz allgemein weniger Auto gefahren werden. Die Befragten befürworteten die Maßnahme auch besonders wegen des neuen Radwegs. Sie fanden, es sollte eine Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer geben, auch damit es im Allgemeinen sicherer für den Radverkehr wird: „*Die Situation für Radfahrer stadtauswärts ist bisher einfach untragbar.*“

Trotz der Unterstützung gibt es auch bei dieser Gruppe Zweifel an der Wirksamkeit der Maßnahme in Bezug auf die Luftqualität. Die Befragten sind der Meinung, dass mehr getan werden sollte, um den Autoverkehr zu minimieren und so die Luft- und Lebensqualität zu verbessern: „*Der Versuch, Pendler durch diese Maßnahme zum Verzicht auf das Auto und zum Umstieg auf den ÖPNV zu zwingen, ist die einzige erfolgversprechende Maßnahme. Den Modellversuch zu starten, ohne dass die begleitenden Infrastrukturmaßnahmen bereits ergriffen wurden (Radschnellwege, Bustaktung usw.), ist jedoch aberwitzig*“, „*Das Modellprojekt ist ein erster kleiner Schritt dazu!*“ Obwohl der Radweg sehr positiv bewertet wurde, fanden viele auch hier, dass zukünftig noch mehr getan werden sollte, z. B. ein durchgehender Fahrradweg auf beiden Seiten der Straße: „*Der Grundgedanke (Schadstoffe reduzieren) ist richtig und ich freue mich auf die neue Radspur. Allerdings fehlen der Umsetzung noch wesentliche Komponenten, besonders (pünktliche) Alternativen im ÖPNV.*“

Starke Bedenken gibt es hinsichtlich der Alternativen im Nahverkehr: Viele meinten, dass der ÖPNV besser ausgebaut werden und es mehr Anreize geben sollte, damit die Menschen auf umweltfreundliche Verkehrsmittel umsteigen: „*Es fehlen begleitende Maßnahmen: Umweltzone, bessere Anbindung P+R Pirscheide an VIP (kurze Wege, häufigere Abfahrtszeiten) [...] Parkhaus? [...] Regionalbahnverbindung nach Berlin?*“

Die Bewohnerinnen und Bewohner von Umlandgemeinden werden als Verursacher des Problems betrachtet; von ihnen wird verlangt, dass sie auf Alternativen umsteigen: „*Die [Menschen aus dem Umland] sorgen für täglichen Stau in Potsdam und müssen endlich spüren, dass es so nicht weitergehen kann. Sie müssen sich Alternativen suchen.*“ Eine gemeinsame Verkehrspolitik mit den Umlandgemeinden wird gewünscht: „*[Die Maßnahme] ist nicht abgestimmt mit: AB-Baustelle Michendorf, Tram-Baustelle Potsdam Nord.*“

Zusammenfassung der Handlungsempfehlungen dieser Gruppe

Auch diese Gruppe fordert nachhaltigere Mobilität. Sie spricht sich dafür aus, dass der Radverkehr und die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel gefördert werden sollten. Obwohl die Zustimmung zur Maßnahme stark ist, gibt es auch Zweifel, ob der ÖPNV wirklich häufiger genutzt wird, und daran, ob eine Veränderung der Lebensumstände zu einer Neuorientierung des Reiseverhaltens führen könnte. Damit die

Zahl der Autos auf den Straßen nicht noch weiter steigt, fordert diese Gruppe mehr Informationen über verfügbare Mobilitätsdienste, mit spezifischen Informationen über flexible Reisemöglichkeiten – z. B. Fahrkarten inklusive Fahrradmitnahme. Die Stadt wird aufgefordert, besser zu kommunizieren, was unternommen wird, um die Attraktivität des ÖPNV zu steigern und den Ausbau der Fahrradwege voranzubringen. Einige plädieren für eine integrative Verkehrspolitik und eine bessere Abstimmung mit den Umlandgemeinden.

Kernergebnisse der 1. Umfragerunde:

- **Anwohnerinnen und Anwohner der Zeppelinstraße (oder weniger als zwei Straßen entfernt) zeigen eine etwas höhere Unterstützung als Nicht-Anwohnerinnen und Nicht-Anwohner der Zeppelinstraße (20 % bzw. 7 % Unterstützung) (Abb. 1a).**
- **Viele Teilnehmerinnen und Teilnehmer sind skeptisch gegenüber den alternativen Mobilitätsangeboten und bezweifeln positive 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 weitere Havelbrücke.**
- **Die befragten Unterstützerinnen und Unterstützer der Maßnahme begrüßen den Radweg mit einer hohen Zustimmung, insbesondere, weil sie davon ausgehen, dass sich durch den Radweg die Verkehrssicherheit allgemein verbessern wird. Sie fordern mehr Gleichberechtigung für die verschiedenen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer.**

2. Umfrage: Einstellungen sieben Monate nach Umsetzung der Maßnahme

I. Profil: Anwohnerinnen und Anwohner der Zeppelinstraße, die die Maßnahme ablehnen



Diese Gruppe bewertet die Durchsetzung der Maßnahme weiterhin negativ. Die am häufigsten genannten Aspekte waren schlechtere Luftqualität, häufigere Staus und die Verlagerung des Verkehrs und somit auch der Probleme auf die Nebenstraßen: **„Ich kann diese Entscheidung absolut nicht nachvollziehen. Denn die Luftqualität und ganz besonders die Verkehrssituation haben sich seit Beginn dieser Maßnahme extrem verschlechtert.“** **„Das Problem der hohen Verkehrsbelastung hat sich von der Zeppelinstraße nun in die umliegenden Straßen verlagert.“**

Auch die Tatsache, dass der ÖPNV ebenfalls im Stau steckt, wird als Problem wahrgenommen. Viele Anwohnerinnen und Anwohner befürworten einen Ausbau des Bus- und Tram-Netzes. Der ÖPNV wird oft als zu teuer und generell unangenehm und langsamer (als das Auto) bewertet. Einige Teilnehmerinnen und Teilnehmer schlugen vor, den ÖPNV als Anreiz für die Nutzung kostenlos oder zumindest (viel) billiger zu machen, vor allem für die Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt: **„Einführung einer Umweltpauschale zur preiswerten oder kostenlosen Nutzung des ÖPNV im Bereich Potsdam ABC.“**

Die überwiegende Mehrheit der Befragten dieser Gruppe hat Zweifel an der Wirksamkeit der Maßnahme und empfindet auch eine verschlechterte Sicherheit in den Nebenstraßen, wo oft zu schnell und aggressiv gefahren werde. Es wird mehr Kontrolle gewünscht **„hinsichtlich Geschwindigkeit, Parkverhalten, gegenseitiger Rücksichtnahme, Sicherheit für die Schulkinder, gesteigener Luftverschmutzung“**.

Einige Menschen machten Vorschläge für alternative Lösungen, die darauf abzielen, den Verkehrsfluss zu verbessern, u. a. die Ampelregelung mit einer grünen Welle: **„Alle Ampelschaltungen so berechnen, dass der Verkehr besser fließen kann (grüne Welle)!“** Auch ein dritter Havelübergang als Umgehungsstraße wurde gefordert. Manche Befragte finden es sinnvoll, den Individualverkehr einzuschränken, betrachten aber die aktuelle Maßnahme als kontraproduktiv.

Zusammenfassung der Handlungsempfehlungen dieser Gruppe

Diese Gruppe hat überwiegend das Gefühl, dass die Maßnahme den Verkehr verlagert hat und die Luftqualität nur direkt an der Messstation verbessert, was bei ihnen Misstrauen gegenüber der Maßnahme und der Stadt insgesamt auslöst. Die Teilnehmenden bemerken ein erhöhtes Stauaufkommen in der Zeppelinstraße. In den Nebenstraßen wird die Verkehrssituation als besonders gefährlich beschrieben. Einige Teilnehmerinnen und Teilnehmer befürworten Maßnahmen, die den Verkehrsfluss verbessern, auch als Lösungsansätze, um die Luftqualität zu verbessern. Weitere Forderungen: Der ÖPNV sollte attraktiver und billiger sein und vom Autoverkehr bzw. Autostau getrennt werden. Demnach sollte es auch mehr Verkehrskontrollen für den Autoverkehr in den Nebenstraßen geben.

II. Profil: Nicht-Anwohnerinnen und Nicht-Anwohner der Zeppelinstraße, die die Maßnahme ablehnen



Viele der Befragten dieser Gruppe zweifeln daran, dass die Maßnahme die Luftqualität verbessern kann. Sie bemerken eine Verlagerung des Autoverkehrs auf die Nebenstraßen und damit auch eine Verlagerung der Luftschadstoffe. Die Messungen der Luftgüte werden deswegen ebenfalls angezweifelt und Luftschadstoffmessungen in den Nebenstraßen gewünscht. Außerdem beklagten die Befragten persönliche Zeitverluste wegen der Verkehrsstaus: *„Um werktäglich durch die Zeppelinstraße zu kommen, benötige ich ungefähr die doppelte Zeit im Vergleich zu vorher. Sollte das einen geringeren Schadstoffausstoß ausmachen?“*

Sie fühlen sich stark auf das Auto angewiesen und empfinden die Angebote und Taktung des ÖPNV als nicht ausreichend, um auf den ÖPNV umzusteigen: *„Die einzige Lösung, die ich/wir sehe/-n, ist, das ÖPNV-Netz weiter zu verdichten und die Taktung zu erhöhen, und das zu einem Minimum an Preis!“* Sie würden mindestens eine Testphase zur Gratis-Nutzung des Nahverkehrs befürworten: *„Wenn der ÖPNV kostenlos wäre ... Das wäre mal ein Pilotprojekt, statt die wichtigste Zufahrtsstraße zu verengen.“*

Statt dieser Maßnahme forderten die Befragten oft eine Umgehungsstraße oder Havelbrücke sowie Ampelschaltungen mit grüner Welle, damit der Verkehr fließen könne. Eine Trennung zwischen Bus- und Individualverkehr wurde ebenfalls gewünscht, außerdem mehr und bessere Kooperation mit den Umlandgemeinden.

Zusammenfassung der Handlungsempfehlungen dieser Gruppe

Diese Gruppe besteht zum Großteil aus Pendlerinnen und Pendlern, die sich auf das Auto angewiesen fühlen. Sie befürworten eher Maßnahmen, die den Verkehrsfluss verbessern. Park+Ride-Parkplätze werden als nicht attraktiv angesehen, da der ÖPNV zu teuer und langsam und nicht gut genug ausgebaut sei, um ihre täglichen Ziele (auch außerhalb Potsdams) zu erreichen. Als positive Anreize für den ÖPNV sollten laut diesen Antworten alternative Mobilitätsangebote ausgebaut und billiger werden. Oft wurden eine weitere Straße oder Havelüberquerung sowie grüne Wellen für Autos als Lösungsbeispiele genannt.

III. Profil: Anwohnerinnen und Anwohner der Zeppelinstraße, die die Maßnahme unterstützen



Die Befragten äußerten Verständnis für das übergeordnete Ziel der Stadtverwaltung, die Luftqualität zu verbessern, besonders in der Zeppelinstraße: *„Offenbar sinkt die Luftbelastung direkt in der Zeppelinstraße.“* Die Befragten haben aber trotzdem Zweifel an der Wirksamkeit dieser Maßnahme und bemerken eine Verlagerung auf Nebenstraßen. Das wird als Problem empfunden, besonders in Bezug auf Sicherheit, Lärmbelastung und Luftschadstoffe: *„In der gegebenen Form handelt es sich um ein Modell zur Verkehrsverlagerung in und durch angrenzende Wohnquartiere, inkl. Verlagerung von Lärm und Luftschadstoffen.“* Außerdem nehmen einige Befragte ein gestiegenes Unfallrisiko für Radfahrerinnen und Radfahrer und Fußgängerinnen und Fußgänger (besonders Kinder) sowie eine Verschlechterung der Aufenthaltsqualität im Straßenraum der Nebenstraßen wahr: *„Es ist gefährlich geworden für Kinder, Erwachsene, Behinderte und Senioren mit Hilfsmitteln.“*

Viele der Befragten merkten an, dass der öffentliche Nahverkehr, besonders Bus und Tram, von Staus beeinträchtigt werde. Es wurde ein Ausbau des ÖPNV-Netzes gewünscht. Viele der Befragten

befürworteten eine Preisreduzierung oder kostenlose Nutzung des ÖPNV: **„Ein neues Modell wäre der Versuch, dass es kostenlose Fahrten mit den öffentlichen Verkehrsmitteln gäbe. Wenigstens sollten sich die Fahrpreise stark reduzieren.“**

Der neue Radweg und besonders die Verkehrsinseln werden begrüßt, aber viele Befragte sehen trotz der neuen Verkehrsordnung Probleme bei der Sicherheit, besonders mit Blick auf Autofahrerinnen und Autofahrer, die sich nicht an die Geschwindigkeitsbegrenzung halten. In der Zeppelinstraße wie auch in den Nebenstraßen werden verstärkte Kontrollen gewünscht. **„Kann man die Geschwindigkeit auf den Nebenstraßen, z. B. Maybachstraße, Kantstraße, Haeckelstraße, Kastanienallee, strafbewehrt kontrollieren?“**

Zusammenfassung der Handlungsempfehlungen dieser Gruppe

Diese Gruppe befürwortet im Allgemeinen eine verkehrsberuhigte Stadt und sieht die Maßnahme als einen Schritt in die richtige Richtung an, der aber teilweise wenig zielführend umgesetzt werde. Viele glauben, dass Lösungen auf der Systemebene notwendig sind, z. B. Ausbau des ÖPNV-Netzes, Trennung der Bus- und Tram-Spur vom Autoverkehr oder Einführung eines kostenlosen Bürgertickets für den ÖPNV. Der neue Radweg wird positiv gesehen, besonders für die Sicherheit von Radfahrenden und Fußgängerinnen und Fußgängern sowie Kindern. Die Gleichstellung der Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer wird angestrebt. Laut den Befragten besteht weiter Handlungsbedarf, den Radweg sicherer zu gestalten, z. B. durch Poller und stärkere Kontrollen von falsch parkenden Autos. Das Radverkehrsnetz sollte demnach auch ausgebaut und durch weitere Verkehrsverbindungen für den Radverkehr ergänzt werden.

IV. Profil: Nicht-Anwohnerinnen und Nicht-Anwohner der Zeppelinstraße, die die Maßnahme unterstützen



Die Maßnahme wird als positiv empfunden, vor allem wegen dem Ziel die Luftqualität zu verbessern, der Schaffung des neuen Fahrradwegs und der Verkehrsinseln und der Reduzierung des Autoverkehrs in der Stadt. Allerdings findet auch diese Gruppe die Umsetzung der Maßnahme nicht gelungen, besonders wegen des Ausweichens des Verkehrs auf Nebenstraßen, der als geringer wahrgenommenen Sicherheit und der fehlenden Trennung des ÖPNV vom Autoverkehr. Obwohl der Radweg begrüßt wird, fühlen sich die Radfahrerinnen und Radfahrer oft gefährdet. Ihnen zufolge sollte mehr getan werden, um den Radweg sicherer zu gestalten, z. B. durch eine deutliche Trennung vom Verkehr: **„Außerdem sollten die Fahrradwege an der Zeppelinstraße deutlich abgetrennt werden (mit Pollern oder dergleichen)“**. Auch Geschwindigkeitskontrollen und die Kontrolle von Falschparkern auf Radwegen wurden verlangt: **„Nach wie vor weichen Autos auf die Fahrradspur aus und gefährden sinnlos die Fahrradfahrer.“** **„Halten von Fahrzeugen auf den Fahrradstreifen in beiden Richtungen gefährdet Fahrradfahrer.“**

Starke Bedenken wurden geäußert, weil es keine Trennung zwischen dem Individualverkehr und dem öffentlichen Nahverkehr gibt. Eine separate, durchgehende Busspur wird gewünscht, damit der ÖPNV nicht vom Stau betroffen ist: **„Im Abschnitt Kastanienallee bis Nansenstraße sind Straßenbahn, Bus und PKW auf eine Spur angewiesen, hier kommt es zu den größten Verzögerungen.“** Die Mehrheit der Befragten wünscht sich einen konsequenteren Ausbau und eine deutlichere Förderung des ÖPNV: **„Hierbei ist nachdenkenswert, inwiefern man den Potsdamer Einwohnern als Anreiz einen günstigen oder Gratis-Zugang zum ÖPNV anbietet.“**

Zusammenfassung der Handlungsempfehlungen dieser Gruppe

Diese Gruppe fordert verkehrspolitische Maßnahmen, die die Luftqualität verbessern und den Autoverkehr reduzieren, trotz gewisser Zweifel an diesen Maßnahmen. Sie glaubt, dass mehr getan werden sollte, um Menschen zu überzeugen, umweltfreundliche Mobilitätsangebote zu nutzen (z. B. Carsharing). Diese Gruppe fordert, mehr Parkplätze am Stadtrand zu schaffen bzw. den ÖPNV auf dem Land stark auszubauen, den Takt des ÖPNV weiter zu verbessern und die Preise zu reduzieren. Auch blaue Plaketten für Dieselfahrzeuge sowie Umweltzonen werden von einigen der Befragten als Handlungsempfehlung genannt.

Kernergebnisse der 2. Umfragerunde:

- **In der zweiten Umfragerunde gibt es eine etwas höhere Zustimmung als zuvor: 29 % der Anwohnerinnen und Anwohner der Zeppelinstraße (oder weniger als zwei Straßen entfernt) befürworten die Maßnahme und 65 % unterstützen die Maßnahme nicht (Abb. 1b).**
- **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 im Autoverkehr, Kontrolle 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.**

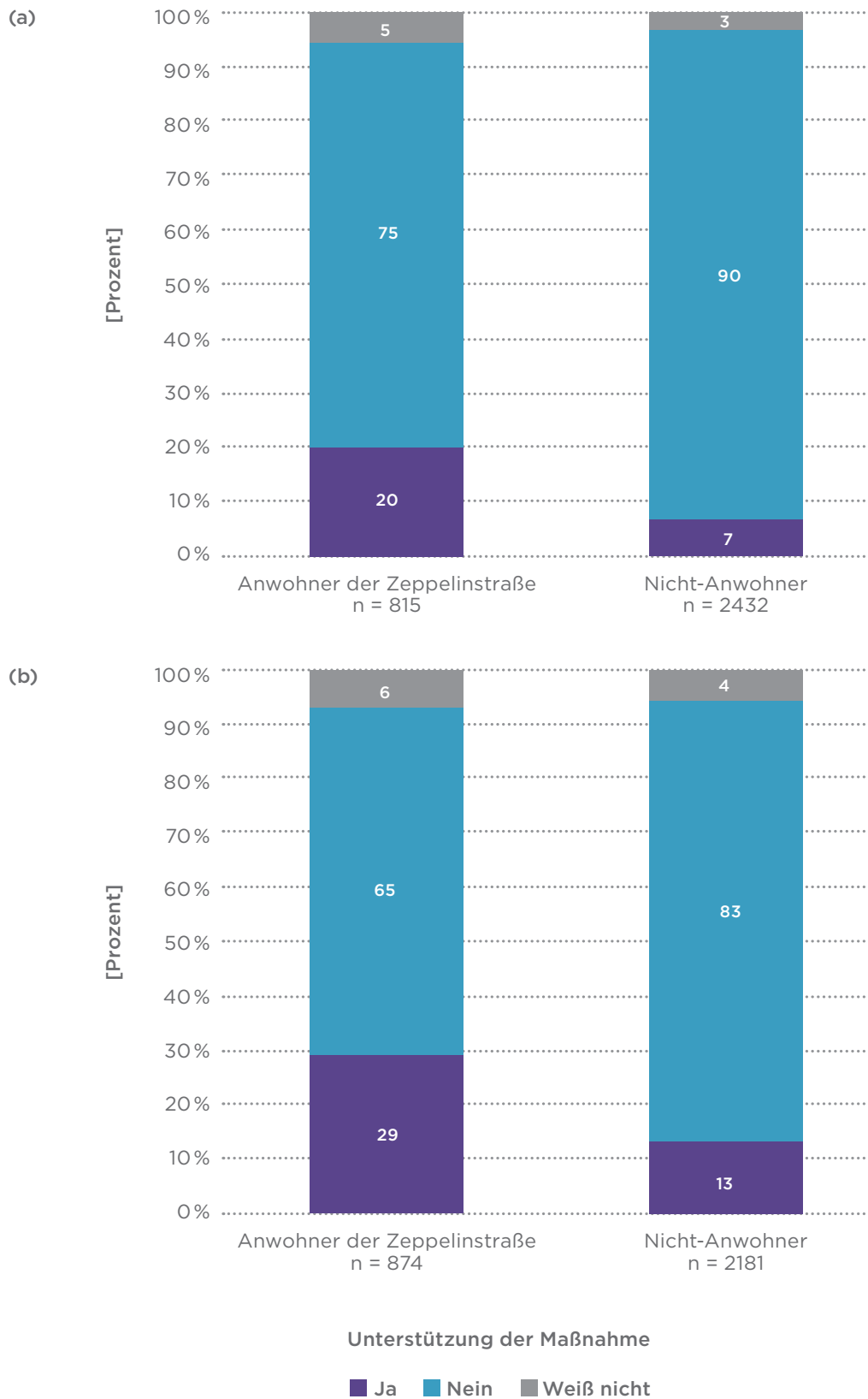


Abbildung 1. Prozentualer Anteil der Antworten auf die offene Frage in der (a) ersten und (b) zweiten Umfragerunde ob die Teilnehmenden die Maßnahme unterstützen. Unterschieden wird zwischen Teilnehmenden, die in der Zeppelinstraße oder in der direkten Umgebung (weniger als zwei Straßen entfernt) wohnen, und Teilnehmenden, die außerhalb der direkten Umgebung wohnen.

ANHANG I

Tabelle A1: Kodierungstabelle für die qualitative Inhaltsanalyse. Die Kategorisierung basiert auf den Antworten zu den offenen Fragen, die sich inhaltlich oft wiederholen, und sondiert das ganze Einstellungsspektrum. Die Kodierung wurde in drei Kategorien unterteilt: „Was halten Sie von der Verkehrsmaßnahme?“, „Warum nutzten Sie keine Alternativen in Ihrem eigenem Mobilitätsverhalten?“, und „Wie soll das Problem auf einer Systemebene gelöst werden?“.

Kategorie	Einstellung		
Was halten Sie von der Verkehrsmaßnahme?	Maßnahme macht es noch Schlimmer...	Ich erleide dadurch persönlich Nachteile	Schlechtere Erreichbarkeit (Aktivitäten eingeschränkt)
			Stau (ohne Begründung)
			Stau (Zeitverlust)
			Stau (Geld, mehr Benzinverbrauch)
			Weniger Aufenthaltsqualität
			Stärkere Gesundheitsbelastung (Luft)
		Die Umwelt erleidet dadurch Nachteile	Mehr Lärm
			Schlecht für Luftqualität (inkl. Abgase)
			Schlecht für das Klima
		Die Stadt Potsdam als Wirtschaftsstandort erleidet dadurch Nachteile	Ausweichverkehr auf Nachbarstraßen
			Verkehrssicherheit
			Schlechte Durchsetzung der Verkehrsrecht
			Ampelschaltung nicht ausreichend *
Generell keine andere Alternativen (Routen)			
Sonstige Ablehnung			
Was halten Sie von der Verkehrsmaßnahme?	Zweifel an der Wirksamkeit der Maßnahme ...	Das Verkehrsproblem wird nur verlagert, nicht gelöst	
		Die Messung liefert durch ihren Standort keine brauchbaren Ergebnisse	
		Behindert auch Nichtverursacher, "unschuldige" Pendler (eigentliches Problem Städter)	
		Schlechte Erfahrung mit vorherigen ähnlichen Maßnahmen zum Verkehr (z. B. Großbeerenstr.)	
		Schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis	
		Zweifel an Verbesserung der Luftqualität Sonstige Zweifel	
		Ich weiß gar nicht (so genau) was überhaupt getan wurde	
		Das Thema interessiert mich nicht	

	Maßnahme war notwendig ...	Mehr Lebensqualität Verbesserte Luftqualität Klimaschutz-relevant Reduzierung des Verkehrs Guter Anfang, aber es muss noch mehr gegen MIV getan werden Der Verkehrslärm ist zu laut Fahrradspur war notwendig Erhöhte Verkehrssicherheit auf der Zeppelinstraße * Bessere Überquerungsmöglichkeiten * Recht auf Gesundheit Sonstige Zustimmung
Warum nutzen Sie keine Alternativen in Ihrem eigenen Mobilitätsverhalten?	Fahrrad nicht möglich ... Der ÖPNV ist unattraktiv ... Ich MUSS Auto fahren	wetterabhängig (Winter) Zu weite Strecke/ zu lange Nicht sicher genug (Radwege fehlen) Zu viel zu transportieren Zu teuer Netz ist schlecht ausgebaut Fahrzeit zu lange oder länger als Auto Zu unpünktlich/ zu unverlässlich Zu voll (zu wenig Komfort) Steht selbst im Stau (Busspur) Mehr/besseres Park+Ride
Wie soll das Problem Auf einer Systemebene gelöst werden?	Zusammenarbeit mit Gemeinden erwünscht Es muss eine Umgehungsstraße gebaut werden Pendeln verhindern (bessere soziale Infrastruktur vor Ort!) Positive Anreize Tempo 30 ausreichend Will mehr ÖPNV Angebote und Verbindungen Will Trennung * Dritte Havelbrücke Grüne Welle für Autofahrer (Tempo 50 überall) Umweltzone/ Dieselfahrverbot LKW-Maut Es sollten allgemein weniger Autos in der Stadt fahren Symptombekämpfung (Moos-Wände, Straßenreinigung+Wasser....) Sonstige alternative Lösungen (konkret genannt)	

* Kategorien, die in der zweiten Analyserunde hinzugefügt wurden.