

Wahlprüfsteine des Deutschen Bahnkundenverband Potsdam Mittelmark für die Stadt Potsdam vorab 2024

Antworten der Wählergruppe DIE aNDERE / 30.05.2024

1 — Wie schätzen Sie die Finanzierung des ÖPNV in Potsdam vor dem Hintergrund der wachsenden Stadt ein?

Selbstverständlich können die Stadtwerke Potsdam die entstandene Finanzkluft nicht schließen. Ein flächendeckender ÖPNV für alle Menschen ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe zur Angleichung der Lebensverhältnisse in Stadt und Land und eine klimapolitische Notwendigkeit. Die Finanzierung hat steuerfinanziert durch den Staat (Bund und Länder) zu erfolgen. Dieser Ausbau des ÖPNV sollte unter drei Prämissen erfolgen:

- Tariflohn für Beschäftigten der Verkehrsunternehmen,
- Nulltarif für die Fahrgäste (setzt alle Ausgaben für Tarifsysteme, Automaten, Kontrollen u.v.a. auf Null),
- Abbau von Subventionen des motorisierten Individualverkehrs (z.B. Dienstwagenprivileg, Dieselsubvention).

2 — Setzen Sie sich für bessere Attraktivität der Arbeit bei der ViP als Beitrag zur Gewinnung und Halten von Mitarbeitern ein?

Ja, das haben wir in den vergangenen Jahren mehrfach gemacht und werden dies auch weiterhin tun. Die Zahlung von Tariflohn ist wichtig, aber auch die Neugestaltung von Arbeitszeiten und der Vergütung (speziell der Ruhezeiten bzw. Bei Teildiensten). Die unterschiedlichen Tarifsystem von Berlin und Brandenburg sollten abgeschafft werden, um so die Abwanderung von Beschäftigten zu verhindern. Ein defizitäres ÖPNV-System kann keine Grundlage für attraktive Beschäftigungsverhältnisse sein. Leider hat die Stadt wenig Möglichkeiten das strukturelle und finanzielle Defizit, welches für falsche politische Schwerpunktsetzung in Bund und Land entsteht, auszugleichen.

3 — Durch welche Maßnahmen wollen Sie die Tram beschleunigen und Finanzierung der notwendigen Maßnahmen an der Infrastruktur des ViP sicherstellen?

Wir müssen bezüglich der Finanzierung auf die Antwort zu Frage 1 verweisen. Dies gilt auch für die Infrastruktur. Der Ausbau des ÖPNV ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe. Die Verkehrs- bzw. Mobilitätswende kann finanz- und flächenbezogen nur zu Lasten des motorisierten Individualverkehrs erfolgen. Zeitgleich muss der Radverkehr als Partner des ÖPNV im Umweltverbund gestärkt werden.

Die Trambeschleunigung kann nur erfolgen, wenn sie einen separaten Gleiskörper hat oder durch strenge Vorrangregeln im Straßenverkehr bevorzugt wird. In Einzelfällen sind bauliche Hindernisse zur Diskussion zu stellen, wie z.B. das Nauener Tor.

4 — Setzen Sie sich dafür ein die Situation im Fahrgastinteresse in den nächsten Jahren zu verbessern und dies auch zu finanzieren?

Selbstverständlich setzen wir uns für die stärkere Berücksichtigung der Fahrgastinteressen ein. Dazu gehört u.E. auch die Verbesserung des Angebotes bei Bussen und Bahnen, klare Taktzeiten mit gesichertem Anschlussverkehr, gute Umsteigemöglichkeiten. Dies alles ist mehrheitlich nur möglich, wenn das finanzielle Defizit des VIP seitens des Landes und Bundes langfristig und gesichert ausgeglichen wird. Eine Quersubventionierung durch die EWP im Stadtwerkeverbund ist keine Lösung, sondern verlagert Probleme auf andere Geschäftsbereiche und erschwert die Erledigung der Energie- und Wärmewende.

5 — Setzen Sie sich für eine Lösung der Konfliktpunkte ÖPNV und Fahrradverkehr ein mit Überprüfung Ampelanlagen sowie eine farbliche Kenntlichmachung von Konfliktpunkten ein? Unterstützen Sie unsere Forderung nach einer Erarbeitung eines B&R-Konzeptes unter Beteiligung der Potsdamer und dessen Umsetzung?

Alle Bereiche des Umweltverbundes (Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV) sollten möglichst ihre eigenen „Fahrspuren“ haben. In Konfliktbereich sollte eine deutliche Kennzeichnung erfolgen, auch farblich. Die Verbesserung von Umsteigemöglichkeiten von Fuß- oder Radverkehr zum ÖPNV sind zu begrüßen. Wenn diesbezüglich ein B&R-Konzept notwendig ist und erarbeitet wird, dann sollte dies selbstverständlich unter Beteiligung der Potsdamer:innen erfolgen.

6 — Setzen Sie sich für eine schnelle Lösungsfindung und Realisierung einer Querungsmöglichkeit für den Bereich der jetzigen Fähre ein?

Ja, da dies eine wichtige ÖPNV-Verbindung darstellt und unnötig motorisierten Einzelverkehr überflüssig macht.