



Betreff:
Taktverdichtung RE 1

öffentlich

bezüglich
DS Nr.: 17/SVV/0816

Erstellungsdatum	21.02.2018
Eingang 922:	21.02.2018

Einreicher: Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung

Gremium

07.03.2018 Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam

Inhalt der Mitteilung:

Die Stadtverordnetenversammlung nimmt zur Kenntnis:

Gemäß Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 08.11.2017 (DS 17/SVV/0816) ist der SVV vierteljährlich über den Stand der Bemühungen zur Taktverdichtung des RE 1 gegenüber dem Land zu berichten.

Der Oberbürgermeister wurde darin beauftragt, in der Stellungnahme der Landeshauptstadt Potsdam zum Entwurf des Landesnahverkehrsplans (LNVP) gemeinsam mit den Kommunen Brandenburg an der Havel, Lehnin, Groß Kreutz und Werder (Havel) die Forderung zur Taktverdichtung des RE 1 gegenüber dem Land Brandenburg als Besteller der Nahverkehrsleistungen zu vertreten. Diese Maßnahme soll zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 umgesetzt werden. Diese Forderung sowie die Anregung, die Bahnhöfe Bornim-Grube und Satzkorn zu reaktivieren, sind in der Stellungnahme der LHP zum LNVP vom Dezember 2017 enthalten (vgl. Anlage).

Nach Informationen des MIL soll voraussichtlich bis zum Ende des ersten Quartals die Auswertung des im Herbst 2017 stattgefundenen Beteiligungsverfahrens erfolgen, um anschließend den Entwurf zur Beschlussfassung im Landtag vorzulegen. Erst daran anschließend ist eine weitere Berichterstattung an die SVV möglich.



Landeshauptstadt Potsdam

Der Oberbürgermeister

Landeshauptstadt Potsdam, 14461 Potsdam

Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung
Frau Ministerin Schneider
Henning-von-Tresckow-Str. 2-8

14467 Potsdam

Dienststelle

Dienstgebäude

Zimmer

Auskunft erteilt

Telefon 0331 289

Fax 0331 289

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Mein Zeichen/E-Mail

Datum

Geschäftsbereich Stadtentwicklung,
Bauen und Umwelt
Bereich Verkehrsentwicklung
Hegelallee 6-10, 14467 Potsdam

Herr Pfefferkorn
2541
3013

verkehrsentwicklung@
rathaus.potsdam.de
01.12.2017

Landesnahverkehrsplan 2018 – 2022 Stellungnahme der Landeshauptstadt Potsdam

Sehr geehrte Frau Ministerin Schneider,

die zukünftige Mobilitätsentwicklung stellt das Land Brandenburg und die Kommunen vor große Herausforderungen. Mit der Mobilitätsstrategie 2030 hat die Landesregierung bereits die mobilitätspolitischen Ziele der nächsten Jahre herausgearbeitet. Gemeinsam wollen wir einen leistungsfähigen öffentlichen Nahverkehr für die Menschen in der Hauptstadtregion bieten und eine nachhaltige Mobilität für unsere Region ermöglichen.

Dabei hat die Landeshauptstadt Potsdam besondere Hoffnungen in den neuen Landesnahverkehrsplan (LNVP) gesteckt. Die Entwicklung der letzten Jahre und die Prognosen für die nächsten Jahre zeigen, dass wir uns in einem enormen Wachstumsprozess befinden. Für Potsdam bedeutet dies einerseits, das vorhandene Verkehrssystem im Stadtgebiet optimal auszunutzen, andererseits rückt aber auch der Pendlerverkehr von und nach Potsdam sowie auch durch Potsdam hindurch immer weiter in den Fokus unserer Arbeit. An dieser Stelle sind wir auf die Mitwirkung des Landes Brandenburg als Besteller des schienengebundenen Nahverkehrs angewiesen.

Hierzu hat die Landeshauptstadt Potsdam zusammen mit ihren benachbarten Gemeinden bereits seit Jahren auf einen Ausbau des Regionalbahnverkehrs gedrängt. Insofern bleibt der Entwurf des LNVP hinter den fachlichen Erwartungen zurück und ist als Instrument zur Bewältigung des derzeitigen Wachstums in der Region um Potsdam unzureichend geeignet. Für die Laufzeit des Landesnahverkehrsplans bis zum Jahr 2022 sind lediglich kleinere Anpassungen vorgesehen. Zu den für die Region Potsdam wichtigen Themen der Taktverdichtung auf den Linien RE1, RE7 sowie der Verbindung von Potsdam-Golm nach Berlin-Spandau wird konkret nur auf einen Horizont ab 2022/23 und damit auf den nächsten LNVP verwiesen. Hier sollte unbedingt eine Untersetzung des Punktes 6.2.2. „Angebotsnachsteuerung ab 2018“ erfolgen. Bislang wird darin lediglich auf eine kurzfristige Kapazitätserhöhung verwiesen, die an keiner Stelle vertiefend dargestellt ist.

Die Landeshauptstadt Potsdam unterstützt die Initiative der Kommunen Brandenburg an der Havel, Lehnin, Groß Kreutz und Werder (Havel) zur Taktverdichtung des RE1. Es kann nur wiederholt werden, dass die Landeshauptstadt dringend die kurzfristig erforderliche Taktverdichtung des RE1



Landeshauptstadt Potsdam
Stadtkasse
Konto-Nr.: 350 222 153 6
Bankleitzahl: 160 500 00
IBAN: DE85 1605 0000 3502 2215 36
BIC: WELADED1PMB
Mittelbrandenburgische Sparkasse

Öffentliche Sprechzeit:
Dienstag
9 bis 12 Uhr und
13 bis 18 Uhr
Donnerstag
9 bis 12 Uhr und
13 bis 18 Uhr

Zentrale Servicenummer: 0331 289-0
Zentrales Fax: 0331 289-1156

E-Mail: poststelle@rathaus.potsdam.de
Internet: www.potsdam.de

Die Abwicklung rechtsverbindlichen Schriftverkehrs über unsere E-Mail-Adresse ist nicht möglich.

spätestens zum Fahrplanwechsel 2018/19 fordert. Diese sollte verbindlich in den LNVP aufgenommen werden. Zudem vermisse ich die während der Regionaldialoge 2017 angekündigten zusätzlichen Halte des RE1 an den Bahnhöfen Potsdam-Charlottenhof und Park Sanssouci in der Hauptverkehrszeit. Ich gehe davon aus, dass diese Angebotsverbesserung weiterhin Bestandteil des Fahrplans ab 2018 ist und bitte dies entsprechend im LNVP zu ergänzen.

Positiv bewerte ich die Planung einer Regionalbahnverbindung zwischen Potsdam über Golm und Marquardt nach Berlin-Spandau bis Berlin Gesundbrunnen. Die Notwendigkeit dieser Verbindung bringt die Landeshauptstadt seit einigen Jahren zum Ausdruck, wie Beschlüsse ihrer Gremien immer wieder dokumentieren. Diese Bahnverbindung gehört mit zu den prioritären verkehrspolitischen Maßnahmen für den regionalen Wachstumskern Potsdam. Mit dieser Maßnahme wird eine attraktive Alternative für Pendler aus dem Potsdamer Norden in den Westen und Norden Berlins geschaffen. Gleichzeitig können damit im Hinblick auf die Entwicklung des Potsdamer Nordens gute Voraussetzungen für die weitere Entwicklung des Bahnhofs Marquardt zur „Mobilitätsdreh-scheibe“ geschaffen werden. Dazu sollte dieser Bahnhof in den Darstellungen des LNVP ergänzt werden. Der Bahnhof Marquardt hat eine herausragende Rolle für eine verkehrliche Entlastung und bessere Anbindung des dynamisch wachsenden Potsdamer Nordens.

Bedauerlicherweise sind Ihre Planungen im LNVP hierzu nicht konkret und sollen erst in etwa fünf Jahren umgesetzt werden. Nicht nur das Wachstum des Potsdamer Nordens sondern auch die rasante Entwicklung des Wissenschaftsstandortes Golm zu einem international anerkannten Forschungszentrum verlangt hier ebenfalls nach kurzfristigen Lösungen für die bestehenden Linien RB20, RB21 und RB22. Dabei muss auch berücksichtigt werden, dass durch das Wachstum des gesamten Berliner Umlands nicht nur die Pendlerverkehre in Richtung Berlin zunehmen. Auch für die Relationen von und nach Potsdam müssen geeignete Angebote geschaffen werden, um das zukünftige Pendlerverkehrsaufkommen verträglich abwickeln zu können.

Daher sollten auch hierzu Prüfungen und Maßnahmen bezüglich eines Ausbaus der Westtangente innerhalb der Laufzeit des nächsten LNVP umgesetzt werden. Dazu gehört insbesondere die Ausweitung des Angebots in die Abendstunden und am Wochenende, um den Pendlern eine attraktive Alternative zur Nutzung des Pkw zu geben. In diesem Zusammenhang sollte auch eine Reaktivierung der Potsdamer Bahnhöfe Bornim-Grube und Satzkorn geprüft werden, welche mit dem weiteren Wachstum der Landeshauptstadt die Erschließung durch den schienengebundenen Nahverkehr gewährleisten.

Hinsichtlich der Schaffung von zukünftigen Mobilitätsdreh-scheiben sieht die Landeshauptstadt Potsdam auch große Potentiale bei der Attraktivierung des Bahnhofs Pirschheide. Daher wird ausdrücklich begrüßt, dass bis 2023 die oberen Bahnsteige des Bahnhofs Pirschheide auf der Strecke zwischen Potsdam und Flughafen BER in Schönefeld wieder errichtet werden.

Im Abschnitt „6.1.1 Anschlussmanagement Bahn-Bus“ wurden in der Abbildung 6-1 nicht alle Verknüpfungspunkte zwischen Bahn und Bus aus dem Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Potsdam berücksichtigt: Bahnhof Potsdam-Medienstadt, Bahnhof Griebnitzsee, Bahnhof Charlottenhof, Bahnhof Potsdam-Sanssouci und bis ca. 2022 auch Bahnhof Marquardt, die jeweils mit mehreren Buslinien verknüpft sind. Diese sollten in das Abschlussdokument aufgenommen werden.

Auf Grund der weiter wachsenden Pendlerströme aus dem Umland und Potsdam im Berlinverkehr ist für eine Steigerung des ÖPNV-Anteils sowie einer Entlastung der Berliner Stadtbahn die vorge-sehene Wiederinbetriebnahme der Stammbahn sehr zu begrüßen. Da auch diese Forderung bereits seit Jahrzehnten auf der Agenda der Kommunen südwestlich Berlins steht, ist hier eine unverzüglich einsetzende Planung mit hoher Priorität voranzutreiben.

Von Vorteil für diesen Betrachtungsraum ist erstens, dass damit eine alternative Fahrbeziehung zum Berliner Hauptbahnhof geschaffen wird, die die Stadtbahn entlasten kann. Zweitens kann somit ohne weitere Belastung der Stadtbahn gleichzeitig eine Taktverdichtung für die stetig wachsende Pendlerzahl ermöglicht werden, die wiederum durch die Einbeziehung des Raumes Teltow-Kleinmachnow-Stahnsdorf sowie der südwestlichen Berliner Stadtbezirke zusätzliche Fahrgastpotenziale erschließt.

Weiterhin muss der durchgehend zweigleisige Ausbau der S-Bahn zwischen Berlin-Wannsee und Potsdam Hauptbahnhof intensiv verfolgt werden, um der S-Bahn mehr Fahrplanstabilität zu verhelphen. Im LNVP findet sich hierzu lediglich der Hinweis auf den Streckenabschnitt zwischen Griebnitzsee und Berlin-Wannsee.

Im Interesse der Mobilitätsziele des Landes Brandenburg und der Landeshauptstadt Potsdam bitte ich Sie, die hier dargelegten Themen mit höchster Priorität hinsichtlich einer zügig umzusetzenden Taktverdichtung auf den wesentlichen Pendlerstrecken und einer unverzüglich einsetzenden Infrastrukturplanung für die genannten Maßnahmen in Angriff zu nehmen.

Mit freundlichen Grüßen



Jann Jakobs