



öffentlich

Betreff:

Busverbindungen im Potsdamer Nordwesten neu ordnen und attraktiver ausgestalten

Einreicher: Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen, SPD, Die Linke	Erstellungsdatum	25.09.2019
	Eingang 502:	

Beratungsfolge:		
Datum der Sitzung	Gremium	Zuständigkeit
06.11.2019	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, im Rahmen der Erarbeitung des neuen Nahverkehrsplans prüfen zu lassen, wie im Vorgriff auf

- die Entwicklung von Krampnitz und die geplante Tram-Anbindung dieses Stadtteils und von Fahrland
- und auf die neue Bahnlinie von Potsdam Hbf zum Bahnhof Spandau über Golm, Marquardt und Priort die Busverbindungen in den Neuen Ortsteilen nördlich des Sacrow-Paretzer-Kanals neu geordnet und attraktiver ausgestaltet werden können, und welche planerischen Voraussetzungen für deren Umsetzung geschaffen werden müssten.

Dabei sollten insbesondere geprüft werden:

- die Einbeziehung des Bahnhof Marquardts in die Linienführung aller durch Marquardt führenden oder Marquardt an der B273 streifenden Buslinien;
- die West-Anbindung des Bahnhofes Marquardt an die durch Marquardt führenden Buslinien inklusive der dafür ggf. erforderlichen baulichen Voraussetzungen (zusätzlich zur geplanten Ost-Anbindung des Bahnhofes Marquardt und der dort geplanten Einrichtung eines P+R-Platzes);
- die deutliche Verstärkung der Busverbindung zwischen dem stark gewachsenen Ortsteil Fahrland und dem Bahnhof Marquardt;
- das Ersetzen der fahrzeitverlängernden, sternförmigen Linienführungen nach Kartzow, Uetz. Paaren und Fahrland weitgehend durch einzelne, direkte Linien ersetzt werden; dabei in Zusammenarbeit mit dem Landkreis Havelland insbesondere

Fortsetzung des Beschlusstextes auf der Folgeseite

Janny Armbruster Gert Zöller Stefan Wollenberg Imke Eisenblätter Daniel Keller

Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen
auf der Rückseite

Beschlussverfolgung gewünscht:

Termin:

Demografische Auswirkungen:

Klimatische Auswirkungen:

Finanzielle Auswirkungen?

Ja

Nein

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

ggf. Folgeblätter beifügen

Fortsetzung Beschlusstext:

- die Einsetzung der Buslinie von Kartzow bis zur Tramendhaltestelle Jungfernsee bereits am Bahnhof Priort (durch Schaffung einer eigenständigen Buslinie könnte dabei auch die Liniensackgasse Richtung „Am Upstall“ durch eine durchgehende Linie ersetzt werden);
- die Schließung der Lücke im Busnetz zwischen Uetz und Paretz, Einsetzung der Buslinie möglichst bereits in Ketzin;
- die Verbesserung der Verbindung von Falkenrehde über Paaren nach Potsdam.

Dabei können bei zu niedrigem Fahrgastaufkommen auch kleinere Busse eingesetzt werden.

Gleichzeitig wird der Oberbürgermeister beauftragt, sich gegenüber dem Land, dem Bund und der Bahn für den barrierefreien Umbau des Bahnhofs Marquardt einzusetzen.

Begründung

Die Bewältigung der Pendlerverkehre aus dem wachsenden Ortsteil Fahrland und dem neu entstehenden Ortsteil Krampnitz nach Berlin wird nicht nur über die Potsdamer Innenstadt, sondern auch über Spandau erfolgen müssen.

Spätestens, wenn ab Dezember 2022 die Regionalbahn von Potsdam Hauptbahnhof über Spandau nach Berlin-Gesundbrunnen fahren wird, dürfte der Einstieg an den Bahnhöfen Priort oder Marquardt für viele Bewohner*innen des Potsdamer Nordens und des nördlichen Umlandes, die nach Berlin pendeln, an Attraktivität gewinnen, vor allem dann, wenn auch der bisher einstündlichen in einen mindestens halbstündlichen Takt umgewandelt wird. Dieser Bahnhof sollte also aufgewertet und in das Busnetz eingebunden und die Buslinien nach Marquardt verstärkt werden.

Für die Bewältigung dieser Pendlerverkehre wird eine Verlängerung der Tram vom Campus Jungfernsee über Fahrland vorbereitet und später eventuell sogar bis nach Marquardt diskutiert. Vor einer Realisierung sollten aber zunächst regelmäßig verkehrende Buslinien auf diesen Verbindungen eingerichtet werden, um den Bedarf für diese Tramverbindungen ermitteln zu können.