

Protokollauszug

aus der

5. öffentliche Sitzung des Ausschusses für Klima, Umwelt und Mobilität vom 19.12.2019

öffentlich

Top 3.8 Seilfähre zwischen Hermannswerder und Kiewitt durch eine Solarfähre ersetzen
19/SVV/1250
vertagt

Herr Twerdy bringt den Antrag ein.

Der Änderungsantrag der CDU-Fraktion wird nicht kommentiert:

„Ausgehend vom Beschluss des Antrages DS 19/SVV/0311 vom 8.5.2019 und dem von der Verwaltung im KUM-Ausschuss am 24.10. 2019 gegebenen Zwischenbericht wird der Oberbürgermeister beauftragt, im Rahmen seiner Funktion als Gesellschafter beim Verkehrsbetrieb Potsdam darauf hinzuwirken, dass

1. die Seilfähre so bald als möglich durch ein frei fahrendes, und klimaneutrales Fahrgastschiff, z.B. mit Solarantrieb, ersetzt wird,
2. dass das dafür notwendige Personal dafür zur Verfügung gestellt wird, und
3. spätestens ab Juli 2020 auch für den übergangsweise noch vonstatten gehenden Betrieb der Seilfähre das Personal bereitgestellt und ausgebildet wird, damit der Fährbetrieb von Montag bis Freitag von 06:00 bis 24:00 Uhr und an den Wochenenden und Feiertagen von 07:00 bis 22:00 Uhr laufen kann.“

Herr Troche bringt den Änderungsantrag der SPD-Fraktion ein:

„Der Oberbürgermeister wird beauftragt, gegenüber zu stellen, welche Chancen und Risiken bei der Variante Brücke nach Hermannswerder, wie auch der Variante Solarfähre nach Hermannswerder gesehen werden. Dabei sind auch die Zeitleisten (Planung, Ausschreibung, Umsetzung) sowie die kurz-, mittel- und langfristigen Finanzbedarfe unter Berücksichtigung der Investitions-, Personal- und Unterhaltskosten sowie der Einnahmen darzustellen. Mögliche erforderliche Übergangsszenarien und Folgen sind dabei ebenso darzustellen und einzuberechnen.

Der Stadtverordnetenversammlung ist im April 2020 Bericht zu erstatten.“

Herr Niehoff (Bereich Verkehrsentwicklung) verweist auf die Mitteilungsvorlage 19/SVV/0350 "Brücke auf dem Kiewitt/ Hermannswerder", in der der Sachverhalt in dieser Angelegenheit dargestellt ist und dem aktuellen Sachstand entspricht. Hier ist gemäß Stadtverordnetenversammlungsbeschluss ein Variantenvergleich für die verschiedenen Möglichkeiten der Havelquerung zwischen dem Kiewitt und Hermannswerder angestellt worden, inklusive der jeweiligen Vor- und Nachteile. In Bezug auf die Errichtung einer Solarfähre wird hierin dargestellt, dass hierfür beträchtliche Investitionskosten erforderlich wären, zuzüglich Betriebskosten.

Die Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt Potsdam beinhaltet zudem bereits den Prüfauftrag, die Betriebszeiten der Fähre auszuweiten, nämlich gemäß Beschluss zu der Drucksache 19/SVV/0311 „Fährbetrieb der Fähre 1 zwischen Auf dem Kiewitt und Hermannswerder ertüchtigen“. Ein weiterer Beschluss in diese Richtung ist deshalb nicht notwendig.

Frau Lentz spricht sich wiederholt für eine Brückenlösung aus. Eine Brücke unterliegt unter anderem keinen Einschränkungen im Betrieb. Auch Personal wie bei einer Fähre entfällt. Diese Möglichkeit solle nochmals geprüft werden, eventuell ist hier eine Förderung über die Tourismus-schiene möglich.

Herr Berlin spricht sich vehement gegen eine Brücke an diesem Standort aus, aus mehreren Gründen: er sieht eine Beeinträchtigung des Stadtbildes sowie der Anwohner. Zudem weist er auf absehbare erhebliche Sanierungskosten hin. Eine Brücke erfüllt hier die Kosten-Nutzen-Rechnung nicht im Geringsten. Die Anwohner sind an dieser Stelle wichtig, nicht die Touristen.

Frau Dr. Laabs schließt sich den Argumenten von Herrn Berlin an und verweist zudem auf den zu erwartenden erheblichen Eingriff in das vorliegende Ökosystem. Sie folgt in dieser Sache der Argumentation der Verwaltung.

Herr Adler sieht sich an dieser Stelle in der Hauptsache den Menschen verpflichtet und die Fähre bedient deren Bedürfnisse nicht in ausreichendem Maße. Er erkundigt sich, welche Präferenzen die Stadt bezüglich einer Brückenlösung hat.

Herr Walter erklärt, dass der Antrag deswegen gestellt worden sei, weil ab 2027 dort kein Fährbetrieb mehr angeboten werde. Dieser soll gesichert werden.

Herr Niehoff informiert, dass auch die Möglichkeit einer Brücke bereits geprüft worden ist. Hier würden selbst bei einer Förderung, die höchsten 75 Prozent beträgt, erhebliche Kosten - ein Millionenbetrag - auf die Stadt zukommen.

Auch nach 2027 wird es an dieser Stelle einen Fährbetrieb geben. Zu klären wird dann jedoch sein, ob die aktuelle Fähre Grundinstand gesetzt oder ersetzt werden soll. Dazu wird es entsprechende Prüfungen mit dem Verkehrsbetrieb geben.

Herr Adler möchte den Antrag (nach dem ersten Absatz) um den Satz ergänzen: „Dabei soll die Lösung einer Brücke nicht vorzeitig ausgeschlossen werden.“

Herr Finken hält den Antrag inklusive Änderungsanträge für durch Verwaltungshandeln erledigt, da sie im Nahverkehrsplan enthalten sind.

Herr Rubelt wirbt dafür, diese Untersuchung im Rahmen des Stadtentwicklungskonzeptes (StEK) Verkehr vorzunehmen.

Der Vorsitzende nimmt die Empfehlung von Herrn Rubelt auf und unterbreitet den Vorschlag, die geforderte Prüfung im Rahmen des StEK-Verkehr vorzunehmen. Alle Anträge (inklusive der Änderungsanträge der Fraktionen SPD und CDU sowie der Ergänzungsantrag von Herrn Adler) werden bis zum Vorliegen dieser Ergebnisse zurückgestellt.

Der Vorsitzende stellt das zuvor vorgeschlagene Vorgehen zur Abstimmung.

Abstimmungsergebnis: einstimmig **angenommen**.



- Änderungsantrag**
 Ergänzungsantrag
 Neue Fassung

zur Drucksache Nr.
19/SVV/1250

öffentlich

Einreicher: Fraktion CDU

Betreff: Seilfähre zwischen Hermannswerder und Kiewitt durch eine Solarfähre ersetzen

Erstellungsdatum 17.12.2019

Eingang 922:

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		
19.12.2019	KUM		X

Änderungsvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Ausgehend vom Beschluss des Antrages DS 19/SVV/0311 vom 8.5.2019 und dem von der Verwaltung im KUM-Ausschuss am 24.10. 2019 gegebenen Zwischenbericht wird der Oberbürgermeister beauftragt, im Rahmen seiner Funktion als Gesellschafter beim Verkehrsbetrieb Potsdam darauf hinzuwirken, dass

1. die Seilfähre so bald als möglich durch ein frei fahrendes, und klimaneutrales Fahrgastschiff, z.B. mit Solarantrieb, ersetzt wird,
2. dass das dafür notwendige Personal dafür zur Verfügung gestellt wird, und
3. spätestens ab Juli 2020 auch für den übergangsweise noch vorstatten gehenden Betrieb der Seilfähre das Personal bereitgestellt und ausgebildet wird, damit der Fährbetrieb von Montag bis Freitag von 06:00 bis 24:00 Uhr und an den Wochenenden und Feiertagen von 07:00 bis 22:00 Uhr laufen kann.

Begründung:

Der Umbau des Leipziger Dreiecks mit all seinen Verkehrsbeeinträchtigungen hat längst begonnen. Deshalb und auch prinzipiell aus Gründen der Praktikabilität und des Klimaschutzes ist es geboten, dass die Fähre 1 zwischen Auf dem Kiewitt und Hermannswerder eine leistungsfähige Alternative -auch zum Erreichen der vielfältigen ÖPNV-Angebote am Bahnhof Charlottenhof- ertüchtigt wird.

gez. G. Friederich
Fraktionsvorsitzender CDU

A. Lüdcke
Fraktionsvorsitzende CDU

Unterschrift

Änderungsantrag zu 19/SVV/1250

Betreff: Seilfähre zwischen Hermannswerder und Kiewitt durch eine Solarfähre ersetzen

Betreff: Verlässlichen Übergang zwischen Kiewitt und Hermannswerder schaffen

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt gegenüber zu stellen, welche Chancen und Risiken bei der Variante Brücke nach Hermannswerder, wie auch der Variante Solarfähre nach Hermannswerder gesehen werden. Dabei sind auch die Zeitleisten (Planung, Ausschreibung, Umsetzung) sowie die kurz-, mittel- und langfristigen Finanzbedarfe unter Berücksichtigung der Investitions-, Personal- und Unterhaltskosten sowie der Einnahmen darzustellen. Mögliche erforderliche Übergangsszenarien und Folgen sind dabei ebenso darzustellen und einzuberechnen.

Der Stadtverordnetenversammlung ist im April 2020 Bericht zu erstatten.

Begründung:

Die Aufrechterhaltung einer Verbindung zwischen Hermannswerder und dem Kiewitt ist verkehrspolitisch angebracht, um große Umwege von und nach Hermannswerder zu vermeiden. Diese Verbindung soll und muss als dauerhafter und verlässlicher Verkehrsweg zur Verfügung stehen. Um so wichtiger ist es, jetzt, mit Blick auf den endlichen Betrieb der bestehenden Verbindung über eine Seilfähre im Jahr 2027, die entsprechenden Maßnahmen zu ergreifen, um nicht Gefahr zulaufen, durch weitere Verzögerungen Lösungsoptionen zu verengen.



Betreff:
Brücke Auf dem Kiewitt / Hermannswerder

öffentlich

bezüglich
DS Nr.: 17/SVV/478

Einreicher: Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung	Erstellungsdatum	21.03.2019
	Eingang 922:	
		17/SVV/0478

Beratungsfolge:	
Datum der Sitzung	Gremium
03.04.2019	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam

Inhalt der Mitteilung: Die Stadtverordnetenversammlung nimmt zur Kenntnis:

Der o. g. Beschluss beinhaltet 2 Prüfaufträge, die die bestehende Fährverbindung zwischen Kiewitt und Hermannswerder betreffen:

1. Ersatz der Seilfähre durch eine Brücke für Fuß- u. Radverkehr
2. Ersatz der Seilfähre durch ein solar betriebenes Fahrgastschiff.

Potenzielle Fördermöglichkeiten für beide Varianten sollen geprüft werden.

Die vorliegende Untersuchung (Anlage) wurde verwaltungsbGK/0077intern durchgeführt. Dies erfolgte in Abstimmung mit dem Verkehrsbetrieb in Potsdam (ViP) als Betreiber der Fähre. Beim ViP wurden bereits 2017 interne Betrachtungen angestellt, die mit der vorliegenden Untersuchung noch weiter qualifiziert wurden.

Nach einem ersten groben Variantenvergleich hätte sowohl der Bau einer Brücke als auch der Einsatz eines frei fahrenden Solarschiffes Vorteile gegenüber dem Fortbestand der Seilfähre. Diese liegen vor allem in:

- der Zuverlässigkeit (keine bzw. kaum Havarien bei Brücke oder Schiff)
- der zeitlichen Nutzbarkeit der Verbindung, die bei einer Brücke quasi uneingeschränkt ist.

Wesentliche Nachteile sind:

- die höheren Investitionskosten (z.B. Brücke ca. 7 Mio € für Planung und Bau, siehe dazu auch Hinweise unter Punkt „finanzielle Auswirkungen“),
- der Eingriff durch eine Brücke in das Landschaftsbild (Schnittpunkt vieler Sichtachsen) und die denkmalgeschützte Gesamtanlage Schillerplatz
- die hohen Betriebskosten bei einem frei fahrenden Solarschiff (Besatzung mit 2 Personen und längere Betriebszeiten).

Um eine abschließende Entscheidung treffen zu können, sollte als nächster Schritt ein Vergleich der Varianten auf Basis einer qualifizierten Kosten-Nutzen-Analyse mit Aufkommensermittlungen u.a. durch Berücksichtigung von Verkehrsverlagerungseffekten und detaillierten Kostenermittlungen (Investition, Personal, Unterhalt, Einnahmen) erfolgen.

Finanzielle Auswirkungen?

Ja

Nein

Das **Formular** „Darstellung der finanziellen Auswirkungen“ ist als **Pflichtanlage** beizufügen.

Fazit finanzielle Auswirkungen:

Die Mitteilungsvorlage hat keine finanziellen Auswirkungen. Wird im weiteren Untersuchungsverfahren der Bau einer Brücke als Vorzugsvariante herausgearbeitet, muss darauf hingewiesen werden, dass für Planung und Bau einer Brücke in der Potsdamer Stadtverwaltung keine ausreichenden personellen und finanziellen Kapazitäten vorhanden sind. Die vorhandenen Kapazitäten sind durch andere Brückenbaumaßnahmen (Neubau, Ersatzneubau und Sanierung) bereits gebunden. D.h., dass der Bau einer Brücke nach Hermannswerder nur sehr langfristig geplant werden kann oder kurz- bzw. mittelfristig entsprechende Kapazitäten geschaffen werden müssten.

Die Realisierungskosten für diese Brücke sind förderfähig.

Die Fähre würde durch den ViP zu finanzieren sein, eine Fördermöglichkeit besteht dafür nicht. Da die ViP GmbH eine zuschussabhängige Tochtergesellschaft der Stadtwerke ist, wäre dies allerdings mit Investitionszuschüssen und mit Auswirkungen auf die Höhe des laufenden Zuschusses der Landeshauptstadt Potsdam verbunden.

Oberbürgermeister

Geschäftsbereich 1

Geschäftsbereich 2

Geschäftsbereich 3

Geschäftsbereich 4