



11. (außerordentliche) öffentliche Sitzung des Ausschusses für Klima, Umwelt und Mobilität

Gremium: Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität
Sitzungstermin: Donnerstag, 13.08.2020, 18:00 Uhr
Ort, Raum: Plenarsaal, Stadtverwaltung Potsdam, Friedrich-Ebert-Str. 79/81,
14469 Potsdam

Tagesordnung

Öffentlicher Teil

- 1 Eröffnung der Sitzung
- 2 Feststellung der Anwesenheit sowie der ordnungsgemäßen Ladung / Entscheidung über eventuelle Einwendungen gegen die Niederschrift des öffentlichen Teils der Sitzung vom 18.06.2020 / Feststellung der öffentlichen Tagesordnung
- 3 Überweisungen aus der Stadtverordnetenversammlung
- 3.1 **Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) - AG Bürgerticket** **Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung**
- 3.1.1 Nahverkehrsplan 2019 für die Landeshauptstadt Potsdam
20/SVV/0222 Einreicher: Oberbürgermeister, Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung
alle OBR, KUM
- 3.1.2 Berichterstattung zur AG Bürgerticket
(gem. Beschluss zur DS 17/SVV/0612)
- 3.1.3 Berichterstattung zum Prüfergebnis
Bürgerhaushalt: Kostenloser ÖPNV für
Potsdam
(gem. Beschluss zur DS 17/SVV/0826)
- 3.1.4 Berichterstattung zum Prüfergebnis
Bürgerhaushalt: Fahrpreiserhöhung
Kurzstrecke Tram von 1,40 Euro auf 1,50 Euro
zurücknehmen oder Geltung des Tickets wieder
für 6 Stationen
(gem. Beschluss zur DS 17/SVV/0828)

- 3.1.5 Berichterstattung zum Prüfergebnis
Bürgerhaushalt: Modellversuch: 1 Euro für 30
Minuten-Ticket im öffentlichen Nahverkehr in
Potsdam
(gem. Beschluss zur DS 17/SVV/0833)
- 3.1.6 Berichterstattung zur DS 18/SVV/0061
Grundschüler für den ÖPNV begeistern
(gem. Festlegung in der
Stadtverordnetenversammlung vom 3.4.2019)
- 3.1.7 Berichterstattung zur DS 18/SVV/0139
Szenario für kostenlosen Nahverkehr in
Potsdam
(gem. Festlegung in der
Stadtverordnetenversammlung vom 3.4.2019)
- 3.1.8 Berichterstattung zur DS 18/SVV/0217
Kostenloses Jahresticket für Senioren, die
freiwillig den Führerschein abgeben
(gem. Festlegung in der
Stadtverordnetenversammlung vom 3.4.2019)
- 3.1.9 Berichterstattung zur DS 18/SVV/0218 Abo-
Tickets für den ÖPNV
(gem. Festlegung in der
Stadtverordnetenversammlung vom 3.4.2019)
- 3.1.10 VBB-Kombiticket für Potsdamer Erstligavereine
und publikumswirksamen Ligabetrieb
19/SVV/0572 Einreicher: Fraktion CDU
KUM, B/Sp., FA
(Wiedervorlage)
- 3.1.11 Kostenloses Schüler- und Azubi-Ticket
19/SVV/0597 Einreicher: CDU-Fraktion
KUM, B/Sp., FA
(Wiedervorlage)
- 3.1.12 Freie Fahrt im ÖPNV für die Mitglieder der
Freiwilligen Feuerwehr
19/SVV/0846 Einreicher: Fraktion DIE LINKE
(Wiedervorlage)
- 3.1.13 Bürgerhaushalt Potsdam 2020/21 'TOP 20 -
Liste der Bürgerinnen und Bürger', Nummer 6:
Kostenfreier öffentlicher Nahverkehr für alle in
Potsdam
20/SVV/0035 Einreicher: Stadtverordneter
Heuer als Vorsitzender der
Stadtverordnetenversammlung
- 3.1.14 "Potsdam360" Das Rundum-Potsdam-Ticket
20/SVV/0466 Einreicher: Fraktion CDU
KUM, KA
neue Fassung vom 26.05.2020
(Wiedervorlage)

3.2 Bürgerhaushalt der Landeshauptstadt Potsdam 2020/21

- 3.2.1 Bürgerhaushalt Potsdam 2020/21 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger', Nummer 4: Energie-Einsparung durch weniger Straßenbeleuchtung
20/SVV/0033 Einreicher: Stadtverordneter Heuer als Vorsitzender der Stadtverordnetenversammlung
- 3.2.2 Bürgerhaushalt Potsdam 2020/21 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger', Nummer 8: Klimanotstand: Schutzprogramm beschleunigen und Bäume pflanzen
20/SVV/0037 Einreicher: Stadtverordneter Heuer als Vorsitzender der Stadtverordnetenversammlung
- 3.2.3 Bürgerhaushalt Potsdam 2020/21 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger', Nummer 9: Feuerwerke einschränken oder verbieten
20/SVV/0038 Einreicher: Stadtverordneter Heuer als Vorsitzender der Stadtverordnetenversammlung
- 3.2.4 Bürgerhaushalt Potsdam 2020/21 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger', Nummer 10: Autofreie Innenstadt und verkehrsberuhigte Quartiere
20/SVV/0039 Einreicher: Stadtverordneter Heuer als Vorsitzender der Stadtverordnetenversammlung
- 3.2.5 Bürgerhaushalt Potsdam 2020/21 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger', Nummer 11: Entlastung des Potsdamer Nordens: 2. Nord-Süd-Verbindung Straßenbahn
20/SVV/0040 Einreicher: Stadtverordneter Heuer als Vorsitzender der Stadtverordnetenversammlung
- 3.2.6 Bürgerhaushalt Potsdam 2020/21 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger', Nummer 14: Walderhalt im Planungsverfahren 'Schul- und Sportstandort Waldstadt Süd'
20/SVV/0043 Einreicher: Stadtverordneter Heuer als Vorsitzender der Stadtverordnetenversammlung
- 3.2.7 Bürgerhaushalt Potsdam 2020/21 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger', Nummer 16: Fahrradwege in Potsdam ausbauen und sicherer gestalten
20/SVV/0045 Einreicher: Stadtverordneter Heuer als Vorsitzender der Stadtverordnetenversammlung

- 3.2.8 Bürgerhaushalt Potsdam 2020/21 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger', Nummer 17: Umgehungsstraße realisieren (Havelspange, 3. Havelübergang)
20/SVV/0046 Einreicher: Stadtverordneter Heuer als Vorsitzender der Stadtverordnetenversammlung
- 3.2.9 Bürgerhaushalt Potsdam 2020/21 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger', Nummer 18: Grüne Dächer und Fassaden für ein besseres Stadtklima
20/SVV/0047 Einreicher: Stadtverordneter Heuer als Vorsitzender der Stadtverordnetenversammlung
- 4 Sonstiges



**Landeshauptstadt
Potsdam**

Der Oberbürgermeister

Beschlussvorlage

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

20/SVV/0222

Betreff:

öffentlich

Nahverkehrsplan 2019 für die Landeshauptstadt Potsdam

Einreicher: Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung

Erstellungsdatum 17.02.2020

Eingang 502: 17.02.2020

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		
04.03.2020	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam		

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Zur Sicherstellung eines attraktiven Angebots im öffentlichen Personennahverkehr bildet das Basisszenario des anliegenden Nahverkehrsplans 2019 – 2023 die Grundlage für das weitere Handeln.

Darüber hinaus ist bis spätestens Dezember 2020 ein entsprechendes Finanzierungskonzept für den NVP und insbesondere für die im NVP enthaltenen Investitionen und den daraus resultierenden Betriebs- und Folgekosten für die LHP (inklusive mittelfristiger Finanzplanung) der Stadtverordnetenversammlung vorzulegen.

Dabei sind auch die Voraussetzungen für eine höhere Attraktivität des ÖPNV gemäß dem Entwicklungsszenario „Verkehrsverlagerung“ zu prüfen.

Überweisung in den Ortsbeirat/die Ortsbeiräte:

Nein

Ja, in folgende OBR:

Anhörung gemäß § 46 Abs. 1 BbgKVerf

zur Information

Finanzielle Auswirkungen? Nein JaDas **Formular** „Darstellung der finanziellen Auswirkungen“ ist als Pflichtanlage **beizufügen****Fazit Finanzielle Auswirkungen:**

siehe Anlage „Finanzielle Auswirkungen“

Oberbürgermeister

Geschäftsbereich 1

Geschäftsbereich 2

Geschäftsbereich 3

Geschäftsbereich 4

Geschäftsbereich 5

Berechnungstabelle Demografieprüfung:

Wirtschaftswachstum fördern, Arbeitsplatzangebot erhalten bzw. ausbauen Gewichtung: 30	Ein Klima von Toleranz und Offenheit in der Stadt fördern Gewichtung: 10	Gute Wohnbedingungen für junge Menschen und Familien ermöglichen Gewichtung: 20	Bedarfsgerechtes und qualitativ hochwertiges Betreuungs- und Bildungsangebot für Kinder u. Jugendl. anbieten Gewichtung: 20	Selbstbestimmtes Wohnen und Leben bis ins hohe Alter ermöglichen Gewichtung: 20	Wirkungsindex Demografie	Bewertung Demografie-relevanz
					0	keine

Begründung:

Auf der Grundlage des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) und des ÖPNV-Gesetzes des Landes Brandenburg vom 26. Oktober 1995, zuletzt geändert durch Gesetz vom 14. Dezember 2017, wurde durch die Landeshauptstadt Potsdam der Nahverkehrsplan 2019 aufgestellt.

Der Nahverkehrsplan skizziert ausgehend von der Analyse des ÖPNV unter Berücksichtigung der Stadt- und Verkehrsentwicklung die Ziele für die Entwicklung des städtischen Nahverkehrs bis 2023. Wesentliche Eckpunkte des Nahverkehrsplanes stellen die Erschließungs- und Qualitätsstandards dar. Darüber hinaus werden Investitionsvorhaben zur Weiterentwicklung des ÖPNV dargestellt.

In erster Linie ist die Erfüllung der Daseinsvorsorge in weiterhin hoher Qualität sicherzustellen. Diese Forderung wird mit den im Basisszenario dargestellten Maßnahmen und Anforderungen unter dem Blickpunkt einer umweltgerechten Verkehrsentwicklung gewährleistet.

Darüber hinaus werden mit dem Entwicklungsszenario „Verkehrsverlagerung“ auch weitere Optimierungsmöglichkeiten für eine konsequente Förderung des ÖPNV dargelegt.

Die Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Gesamtverkehr bildet neben der Förderung des Radverkehrs eine wesentliche Voraussetzung zur Stärkung des Umweltverbundes, um die Einhaltung der Grenzwerte für Luftschadstoffe, die Vorsorge beim Lärmschutz und die Erreichung des Klimaschutzzieles zu gewährleisten. Dabei wird davon ausgegangen, dass nur ein hochwertiger, attraktiver und innovativer aber auch bezahlbarer ÖPNV im Wettbewerb mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) bestehen kann.

Der Fortschreibung des Nahverkehrsplans ging eine intensive Beteiligung voraus, Hinweise wurden unter anderem auf Öffentlichkeitsveranstaltungen, über das Portal MaerkerPlus oder mittels Umfrage eruiert.

Auf die folgenden Drucksachen nimmt der Nahverkehrsplan Bezug:

- 18/SVV/0350 Barrierefreiheit im ÖPNV
- 18/SVV/0874 Erschließung von Krampnitz durch eine Buslinie
- 19/SVV/0035 Handlungskonzept zur Weiterentwicklung des ÖPNV in Potsdam
- 19/SVV/0202 Busschleife Golm-Eiche-Kaiserbahnhof-Golm
- 19/SVV/0311 Fährbetrieb der Fähre F1 zwischen Auf dem Kiewitt und Hermannswerder ertüchtigen
- 19/SVV/0451 Ringbuslinie zwischen Eiche, Golm und Campus Jungfernsee
- 19/SVV/0534 Von der Verwaltung eingeleitete Maßnahmen zur Weiterentwicklung des ÖPNV
- 19/SVV/0732 Anbindung des Bahnhofs Park Sanssouci verbessern
- 19/SVV/0748 Busverbindung zwischen Bahnhof Pirschheide und Campus Jungfernsee
- 19/SVV/0750 Institut für Agrartechnik direkt an den Hauptbahnhof anbinden
- 19/SVV/0907 Verlängerung der Buslinie 609 zum Bahnhof Priort
- 19/SVV/1025 Buslinien im Nordwesten neu ordnen
- 19/SVV/1250 Seilfähre zwischen Hermannswerder und Kiewitt durch eine Solarfähre ersetzen
- 19/SVV/1294 Konzept für alternative Antriebe

Anlagen

Darstellung finanzieller Auswirkungen
Nahverkehrsplan 2019 für die Landeshauptstadt Potsdam

Darstellung finanzieller Auswirkungen

Unter Punkt 5.5 des Nahverkehrsplans (NVP) werden die Maßnahmen und unter Punkt 6 die finanziellen Rahmenbedingungen der Leistungserbringung dargestellt.

Für den Zuschuss des Aufgabenträgers sind folgende Produktkonten relevant:

5470001.4141000	Zuweisung für laufende Zwecke vom Land
5470002.4141000	Zuweisung für laufende Zwecke vom Land
5470001.5316000	Zuschüsse für laufende Zwecke an öffentliche Sonderrechnungen
5470002.5315000	Zuschüsse für laufende Zwecke an verbundene Unternehmen
5470003.5315000	Zuschüsse für laufende Zwecke an verbundene Unternehmen

Mit dem Nahverkehrsplans 2019 soll eine spürbare Verbesserung des ÖPNV erreicht werden. Schwerpunkte bilden dabei:

- Behebung von Erschließungslücken
- Verbesserung vorhandener Angebote
- Empfehlungen zum Netzausbau
- Barrierefreiheit
- Alternative Antriebsformen

Der beschlossene „Strategische Eckwertebeschluss für die Planung des Doppelhaushaltes 2020/21“ (DS 20/SVV/1174) bildet den finanziellen Rahmen für die Umsetzung des NVP und der aufgeführten Maßnahmen innerhalb des NVP, welcher eine entsprechende Erhöhung des Betriebskostenzuschusses an die Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH (ViP) ermöglicht. Dazu werden stufenweise bis zum Jahr 2024 jährlich zusätzlich 4,1 Mio. € aus dem Ergebnishaushalt bereitgestellt.

Die städtischen Zuschüsse - auf Grundlage des Verkehrsleistungs- und Finanzierungsvertrages (VLFV) bis 30. Juni 2018 und auf Grundlage des öffentlichen Dienstleistungsauftrags (öDA) ab 1. Juli 2018 - an die ViP stellten sich von 2016 bis 2019 wie folgt dar:

IST 2016:	10.478 TEURO
IST 2017:	10.758 TEURO
IST 2018:	11.256 TEURO
IST 2019:	11.668 TEURO.

Für die Jahre 2020 bis 2024 sind auf Grundlage des öffentlichen Dienstleistungsauftrags (öDA), des Strategischen Eckwertebeschlusses für die Planung des Doppelhaushaltes 2020/21 und der mittelfristigen Finanzplanung folgende Zuschüsse vorgesehen:

Plan 2020:	13.669 TEURO
Plan 2021:	14.165 TEURO
Plan 2022:	14.901 TEURO
Plan 2023:	15.538 TEURO
Plan 2024:	16.058 TEURO.

Grundlage für die seitens der ViP erbrachten Leistungen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen bildet der öffentliche Dienstleistungsauftrag (öDA) an die ViP. Die mit dem Nahverkehrsplan 2019 aufgeführten Leistungen, welche von der LHP zur Anpassung an veränderte Verkehrsbedürfnisse und sonstige Rahmenbedingungen für eine ausreichende Verkehrsbedienung (§ 8 Abs. 3 PBefG, § 2 Abs. 1 ÖPNVG) für erforderlich angesehen werden, sollen mittels der Beschlussvorlage als Optionen in diesem Dienstleistungsauftrag eingeräumt werden. Sollten sich daraus im Weiteren Anpassung des öDA mit finanziellen Auswirkungen für die LHP ergeben, sind diese durch einen separaten Beschluss der SVV zu bestätigen.

In Bezug auf die anstehenden Investitionen in den ÖPNV-Infrastrukturausbau (z.B. Fahrzeugbestand oder Betriebsinfrastruktur) in der LHP bildet der NVP einen Rahmen und benennt unter Punkt 5.5 entsprechende Maßnahmen. Daraus resultierende Investitionsbedarfe werden mit den derzeit laufenden Planungen sowie den mit dem NVP empfohlenen Studien konkretisiert. Für die Umsetzung von Maßnahmen müssen Fördermittel des Landes Brandenburg sowie der Bundesrepublik Deutschland eingeworben werden. Aufgrund der derzeit noch nicht absehbaren Höhe von zukünftigen Fördermitteln – insbesondere in Bezug auf die laufende Fortschreibung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) – können konkrete Finanzierungskonzepte erst innerhalb der Jahre 2020 und 2021 erarbeitet werden. Für die Umsetzung von zusätzlichen Investitionsmaßnahmen mit finanziellen Auswirkungen für die LHP bedarf es einer gesonderten Beschlussfassung durch die SVV, sofern die entsprechenden Maßnahmen nicht bereits Bestandteil bestehender Vereinbarungen mit der LHP sind.

Der Beschlussvorschlag für den NVP nimmt Bezug auf die Drucksachen: 18/SVV/0350, 18/SVV/0874, 19/SVV/0035, 19/SVV/0202, 19/SVV/0311, 19/SVV/0451, 19/SVV/0534, 19/SVV/0732, 19/SVV/0748, 19/SVV/0750, 19/SVV/0907, 19/SVV/1025, 19/SVV/1250, 19/SVV/1294. Mögliche darüber hinaus gehende zukünftige Beschlüsse, die sich ggf. aus der AG Bürgerticket oder durch andere Rahmenbedingungen ergeben, sind weder im Basisszenario noch im Entwicklungsszenario 1 berücksichtigt und würden dementsprechend zu Kostensteigerungen im Ergebnishaushalt (inklusive der mittelfristigen Finanzplanung) der LHP und weiteren Anpassungsbedarfen ggf. zu Lasten anderer Maßnahmen führen.

Haushaltsvorbehalt

Die zu realisierenden Maßnahmen stehen mit den notwendigen Auszahlungen/Aufwendungen unter dem Vorbehalt des jeweils beschlossenen Haushalts für die entsprechenden Haushaltsjahre.

Nahverkehrsplan 2019 für die Landeshauptstadt Potsdam

Entwurf

Dezember 2019



Herausgeber:

**Landeshauptstadt
Potsdam**

Der Oberbürgermeister

Geschäftsbereich Stadtentwicklung,
Bauen, Wirtschaft und Umwelt

Fachbereich Stadtplanung und
Stadterneuerung

Bereich Verkehrsentwicklung

Ansprechpartner:

Torsten Scholz

Friedrich-Ebert-Straße 79/81
14469 Potsdam

www.potsdam.de

Text und Bearbeitung:

VCDB

**VerkehrsConsult Dresden-
Berlin GmbH**

Könneritzstraße 31
01067 Dresden

Tel.: +49 351 . 4 82 31 00

Fax: +49 351 . 4 82 31 09

E-Mail: dresden@vcdb.de

Web: <http://www.vcdb.de>

Ansprechpartner:

Heike Ikert

E-Mail: h.ikert@vcdb.de

Fotos: VCDB

Inhaltsverzeichnis

1	Grundlagen und Rahmenbedingungen	14
1.1	Ausgangssituation	14
1.2	Gesetzliche Rahmenvorgaben	15
1.3	Weitere Planungsgrundlagen.....	15
2	Verkehrspolitische Ziele der Landeshauptstadt.....	16
3	Analyse und Prognose	20
3.1	Bewertung des NVP 2012 – 2018	20
3.1.1	Leistungen und Maßnahmen	20
3.1.2	Kosten- und Zuschussentwicklung.....	23
3.1.3	Entwicklung der Infrastruktur und Fahrzeuge im städtischen ÖPNV	24
3.2	Beteiligungsprozesse	26
3.3	Entwicklung der strukturellen Rahmenbedingungen	27
3.3.1	Räumliche Einordnung	27
3.3.2	Gliederung der Stadt.....	27
3.3.3	Strukturdaten.....	29
3.3.4	Bestehende Infrastruktur-Planungen	38
3.4	ÖPNV-Angebotsstruktur	38
3.4.1	Schnittstellen zum Fernverkehr	38
3.4.2	Straßenbahn.....	39
3.4.3	Stadtbus.....	41
3.4.4	Fähre	44
3.4.5	Regionalbus	44
3.4.6	S-Bahn	47

Nahverkehrsplan 2019 für die Landeshauptstadt Potsdam

Entwurf

Inhaltsverzeichnis

3.4.7	Regionaler Bahnverkehr	47
3.5	Prognose der Verkehrsnachfrage bis 2023	50
3.5.1	Bisherige Nachfragesituation im ÖPNV	50
3.5.2	Nachfrageentwicklung bis 2023	51
4	Anforderungsprofil im ÖPNV und Bewertung	59
4.1	Verkehrsangebot	59
4.1.1	Gebietskategorisierung	60
4.1.2	Verkehrszeiten und Bedienzeitraum	62
4.1.3	Erschließungsqualität	64
4.1.4	Verbindungsqualität	67
4.2	Verknüpfung der Verkehrsträger	70
4.3	Fahrzeugauslastung	72
4.4	Infrastruktur und Fahrzeugpark	76
4.4.1	Haltestellen und Verknüpfungspunkte	76
4.4.2	Fahrwege und Betriebshof	78
4.4.3	Fahrzeugpark	79
4.5	Information, Marketing, Tarif und Vertrieb	80
4.5.1	Information und Marketing	80
4.5.2	Tarif und Vertrieb	81
5	Gestaltungskonzept für den ÖPNV 2019 – 2023	82
5.1	Schienenpersonennahverkehr	82
5.2	Entwicklung Streckennetz Straßenbahn	83
5.3	Angebotsstandards	84
5.4	Regionalbuslinien	86
5.5	Maßnahmenkonzeption	88
5.5.1	Basisszenario	89
5.5.2	Entwicklungsszenario 1	95
5.6	Barrierefreiheit	98
5.6.1	Haltestellen	99
5.6.2	Fahrzeuge	101

Inhaltsverzeichnis

5.7	Weitere qualitative Standards	102
5.7.1	Umwelt	103
5.7.2	Ausstattung der Haltestellen und Verknüpfungspunkte ..	104
5.7.3	Ausstattung der Fahrzeuge und Beförderungskomfort ...	106
5.7.4	Anforderungen an Fahrwege	108
5.7.5	Pünktlichkeit und Anschlusssicherung	108
5.7.6	Service und Fahrgastinformation	111
5.7.7	Anforderungen an das Fahr- und Servicepersonal	112
5.7.8	Tarif und Vertrieb	112
5.7.9	Störungs- und Beschwerdemanagement	115
5.7.10	Sicherheit	116
5.8	Neue Mobilitätsformen	117
5.8.1	Bedarfsverkehre	117
5.8.2	Multimodale Verknüpfung	117
5.8.3	Autonome Betriebsformen	118
5.8.4	Alternative Antriebssysteme	118
5.9	Maßnahmenprogramm	119
6	Finanzielle Rahmenbedingungen	122
	Anlagenverzeichnis	130

Abbildungsverzeichnis, Tabellenverzeichnis

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 3.1:	Betriebsleistung im Stadtgebiet (ViP)	23
Abbildung 3.2:	Beteiligungsprozesse zum Nahverkehrsplan	26
Abbildung 3.3:	Ortsteileinteilung Potsdam	28
Abbildung 3.4:	Einwohnerzahl 2017	29
Abbildung 3.5:	Bevölkerungsentwicklung Landeshauptstadt Potsdam	30
Abbildung 3.6:	Einwohnerentwicklung 2017 bis 2023 nach Ortsteilen ..	31
Abbildung 3.7:	Pendelverhalten Beschäftigte 2016	33
Abbildung 3.8:	Geplante Schulstandorte und -erweiterungen, Stand 2017/2018	37
Abbildung 3.9:	Modal Split (Wege) in der Landeshauptstadt Potsdam	50
Abbildung 3.10:	Basisszenario – Schema Einflussgrößen	52
Abbildung 3.11:	Basisszenario – Nachfrageentwicklung gegenüber Analyse	53
Abbildung 3.12:	Szenario 1 (Verkehrsverlagerung) – Schema Einflussgrößen	54
Abbildung 3.13:	Szenario 1 (Verkehrsverlagerung) – Nachfrageentwicklung gegenüber Analyse.....	55
Abbildung 3.14:	Entwicklung Modal Split (Wege) im Binnenverkehr im Szenario 1 und 2.....	56
Abbildung 3.15:	Szenario 2 (Verkehrsverlagerung + Wachstum) – Schema Einflussgrößen	57
Abbildung 3.16:	Szenario 2 (Verkehrsverlagerung + Wachstum) – Nachfrageentwicklung gegenüber Analyse.....	57
Abbildung 4.1:	Übersicht über die Verkehrszeiten in der Landeshauptstadt Potsdam	63
Abbildung 4.2:	Haltestelleneinzugsgebiete in der Landeshauptstadt Potsdam mit Erschließungslücken	66
Abbildung 4.3:	Bewertung Reisezeitverhältnis ÖPNV / MIV (werktags, morgendliche HVZ).....	69
Abbildung 4.4:	Auslastung im Straßenbahnnetz Ist-Zustand 2016, Frühspitze	73
Abbildung 4.5:	Auslastung im Busnetz Ist-Zustand 2016, Frühspitze ...	74
Abbildung 4.6:	Auslastung im Straßenbahnnetz Basisszenario 2023, Frühspitze	75

Abbildungsverzeichnis, Tabellenverzeichnis

Abbildung 4.7:	Auslastung im Busnetz Basisszenario 2023, Frühspitze	75
Abbildung 5.1:	Systemübersicht Elektrische Busse.....	119

Tabellenverzeichnis

Tabelle 3.1:	Umsetzungsstand Maßnahmen.....	22
Tabelle 3.2:	Zuschussentwicklung 2012-2018	24
Tabelle 3.3:	Umsetzungsstand Infrastruktur-Maßnahmen.....	25
Tabelle 3.4:	Entwicklung der Hochschulplätze (2012–2017).....	35
Tabelle 3.5:	Schulen und Anzahl von Schülerinnen und Schülern in Potsdam (2017/2018)	35
Tabelle 3.6:	Schulstandorte in Potsdam, geplante Neubauten und Erweiterungen	36
Tabelle 3.7:	Takt im Straßenbahnverkehr	40
Tabelle 3.8:	Takte im Stadtbusverkehr	43
Tabelle 3.9:	Fährlinie.....	44
Tabelle 3.10:	Takte im Regionalbusverkehr.....	46
Tabelle 3.11:	Regionalbahnhöfe in Potsdam.....	48
Tabelle 3.12:	Takte im SPNV	49
Tabelle 4.1:	Klasseneinteilung Ortsteilklassen	61
Tabelle 4.2:	Haltestelleneinzugsbereiche nach Klassen	64
Tabelle 4.3:	Bedienungshäufigkeit nach Klassen.....	65
Tabelle 4.4:	Vorgaben zur Verbindungsqualität.....	67
Tabelle 4.5:	Stufen der Angebotsqualität (SAQ) nach RIN.....	68
Tabelle 5.1:	Regionalbuslinien mit städtischer Erschließungsfunktion (Daseinsvorsorge).....	87
Tabelle 5.2:	Regionalbuslinien mit Verdichtung des städtischen Angebots.....	88
Tabelle 5.3:	Priorisierung der Haltestellen	100
Tabelle 5.4:	Vorgaben zur Anschlussqualität	110
Tabelle 5.5:	Beurteilungsmatrix	120
Tabelle 6.1:	geplante betriebliche Aufwendungen	124
Tabelle 6.2:	Aufwendungen für Planungen / Studien	125

Abkürzungsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis

Bf.	...	Bahnhof
BbgBGG	...	Brandenburgisches Behindertengleichstellungsgesetz
BbgFAG	...	Brandenburgisches Finanzausgleichsgesetz
DB	...	Deutsche Bahn
EG-VO	...	Europäische Verordnung
EW	...	Einwohnerinnen und Einwohner
FG	...	Fahrgast
GVFG	...	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
Hbf	...	Hauptbahnhof
HVZ	...	Hauptverkehrszeit
Kfz	...	Kraftfahrzeug
LEP	...	Landesentwicklungsplan
LNVP	...	Landesnahverkehrsplan 2018
LSA	...	Lichtsignalanlage
MIV	...	Motorisierter Individualverkehr
NaVZ	...	Nachtverkehrszeit
NVP	...	Nahverkehrsplan
NVZ	...	Normalverkehrszeit
ODEG	...	Ostdeutsche Eisenbahn GmbH
öDA	...	Öffentlicher Dienstleistungsauftrag
ÖPNV	...	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG	...	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr
PBefG	...	Personenbeförderungsgesetz
P+R	...	Park and Ride
RBL	...	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem

Abkürzungsverzeichnis

RegG	...	Gesetz zur Regionalisierung des ÖPNV
SAQ	...	Stufen der Angebotsqualität
SPNV	...	Schienenpersonennahverkehr
StEK-V	...	Stadtentwicklungskonzept Verkehr
SV-pflichtig	...	sozialversicherungspflichtig
SVZ	...	Schwachverkehrszeit
üÖPNV	...	Übriger öffentlicher Personennahverkehr
VBB	...	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg
VCDB	...	VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH
ViP	...	ViP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH

Zusammenfassung

Die Landeshauptstadt Potsdam schreibt in ihrer Funktion als Aufgabenträger des kommunalen öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) den bisherigen Nahverkehrsplan (NVP) fort.

Der vorliegende NVP baut auf einer vorangegangenen Netz- und Leistungsfähigkeitsuntersuchung des Potsdamer ÖPNV, einer Analyse der soziodemografischen, strukturellen und verkehrlichen Rahmenbedingungen, den Ergebnissen einer umfangreichen Bürgerbeteiligung sowie den zu erwartenden Mobilitätsbedürfnissen in den nächsten Jahren auf.

Dabei wird der bisher gültige NVP fortgeschrieben, was bedeutet, dass das bisherige Angebot fortgeführt und durch geeignete Maßnahmen ergänzt und ausgebaut wird. Aus den Analysen wurden Mängel und Handlungsbedarfe abgeleitet, die zu einer Vielzahl von Maßnahmen für die nächsten Jahre geführt haben. Des Weiteren fanden Beschlüsse der Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam zum ÖPNV-Angebot Eingang in die Maßnahmenkonzeption.

Die entwickelten Maßnahmen werden zwei Szenarien zugeordnet, wobei Maßnahmen des Basisszenarios als pflichtige Maßnahmen zur Erfüllung der Daseinsvorsorge verstanden werden. Das Entwicklungsszenario umfasst Maßnahmen, die über den gesetzlich geforderten Standard hinausgehen und der Erreichung des politischen Ziels der Verkehrsverlagerung auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes dienen.

Mit der Umsetzung des Nahverkehrsplans 2019 soll eine spürbare Verbesserung des ÖPNV gegenüber der Ist-Situation erreicht werden. Die dazu erarbeiteten Maßnahmen lassen sich fünf Schwerpunkten zuordnen.

Grundlagen und Rahmenbedingungen

Behebung von Erschließungslücken

Insbesondere im Babelsberger Süden sowie in Bornstedt sollen weitere Gebiete vom ÖPNV erschlossen werden. Zudem ist eine direkte Busanbindung für den Treffpunkt Freizeit vorgesehen.

Verbesserung vorhandener Angebote

Infolge der Bevölkerungszunahme und der angestrebten Steigerung der ÖPNV-Nutzenden sind verschiedene Angebotserweiterungen geplant. Unter anderem soll der Takt auf der Buslinie 693 verdichtet sowie die Betriebszeiträume der Fähre F1 ausgedehnt und der Nachtverkehr durch die Straßenbahnlinie 96 ergänzt werden. Durch eine Überarbeitung teilräumlicher Buskonzepte sollen außerdem neue Verbindungen geschaffen werden, beispielsweise zwischen Bornstedt und dem Bf. Park Sanssouci. Für eine höhere Zuverlässigkeit wird ein Ausbau der ÖPNV-Beschleunigung angedacht.

Empfehlungen zum Netzausbau

Die begonnenen Planungen zur Straßenbahnverlängerung in den Potsdamer Norden werden berücksichtigt und eine Anpassung des Liniennetzes entsprechend vorbereitet. Darüber hinaus sollen Machbarkeitsstudien für mögliche Straßenbahnstrecken nach Golm und Bornim sowie zwischen Babelsberg und Am Stern erarbeitet werden.

Barrierefreiheit

Zur Umsetzung der gesetzlich geforderten Barrierefreiheit werden entsprechende Handlungsfelder und Prioritäten dargestellt. Daraus resultierend soll einerseits eine Beschleunigung des Umbaus von unzureichenden Haltestellen erfolgen. Zum anderen wird eine Ersatzbeschaffung der noch vorhandenen Tatra-Züge für das Jahr 2025 angestrebt.

Alternative Antriebsformen

Für die Erreichung klimapolitischer Ziele wird die Umstellung der Busflotte auf eine umweltverträglichere Antriebsform vorbereitet. Dazu wird eine Machbarkeitsstudie zur Analyse der verschiedenen Antriebstechniken und

Grundlagen und Rahmenbedingungen

Darstellung der notwendigen Schritte einer stufenweisen Umstellung des Fuhrparks erstellt.

Entwurf

Grundlagen und Rahmenbedingungen

1 Grundlagen und Rahmenbedingungen

1.1 Ausgangssituation

Gemäß dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNVG) wird den kommunalen Aufgabenträgern die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs (üÖPNV)¹ einschließlich des Schülerverkehrs als freiwillige Aufgabe im eigenen Wirkungskreis zugewiesen. Danach haben diese auf ihrem Gebiet Planungen zur Sicherung und Verbesserung des ÖPNV durchzuführen.

Planungsinstrument zur Verbesserung des ÖPNV ist nach § 8 ÖPNVG der kommunale NVP. Dieser stellt einen Rahmenplan dar und soll – aufbauend auf einer Bestandsanalyse und der zu erwartenden strukturellen Entwicklung – vor allem Zielvorstellungen für den ÖPNV formulieren und mögliche Maßnahmen zur Erreichung dieser Ziele in den Folgejahren aufzeigen.

Der aktuelle NVP wurde 2013 von der Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam beschlossen.

Die Fortschreibung des NVP soll dazu dienen, im Aufgabenfeld des ÖPNV eine sichere und solide Planungsgrundlage zu erhalten, die sowohl den Aspekten der Verkehrs- als auch der Haushaltspolitik Genüge trägt. Des Weiteren dient die Fortschreibung des NVP dazu, die Anforderungen an den ÖPNV klar zu definieren, insbesondere auch im Hinblick auf auslaufende Liniengenehmigungen und deren möglicher Verlängerung.

¹ Gemäß ÖPNVG wird zwischen dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und dem ÖPNV im Verkehrsraum öffentlicher Straßen (üÖPNV) unterschieden. Im Weiteren wird dafür vereinfachend ÖPNV verwendet.

Grundlagen und Rahmenbedingungen

1.2 Gesetzliche Rahmenvorgaben

Der NVP der Landeshauptstadt Potsdam setzt den verbindlichen Rahmen für die weitere Gestaltung des ÖPNV-Angebots. Der Handlungs- und Gestaltungsspielraum für die Landeshauptstadt Potsdam wird dabei durch gesetzliche Rahmenvorgaben auf europäischer, Bundes- und Landesebene bestimmt.

Die wesentlichen gesetzlichen Grundlagen für die Fortschreibung des NVP sind:

- ▶ Europäische Verordnung 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (EG-VO 1370/2007) [1]
- ▶ Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNVG) [2]
- ▶ Personenbeförderungsgesetz (PBefG) [3]
- ▶ UN-Behindertenrechtskonvention [4]
- ▶ Brandenburgisches Behindertengleichstellungsgesetz (BbgBGG) [5]
- ▶ Gesetz zur Regionalisierung des ÖPNV (RegG) [6]
- ▶ Brandenburgisches Finanzausgleichsgesetz (BbgFAG) [7]

1.3 Weitere Planungsgrundlagen

Weitere Rahmenbedingungen bilden vorliegende überregionale und regionale sowie lokale Planungen.

Die wichtigsten Planungen mit Bezug und Auswirkungen auf den NVP sind:

- ▶ Landesnahverkehrsplan (LNVP) des Landes Brandenburg [8]
- ▶ Landesentwicklungsplan (LEP) Berlin-Brandenburg [9]
- ▶ Stadtentwicklungskonzept Verkehr für die Landeshauptstadt Potsdam (StEK-V) [10]
- ▶ Masterplan 100 % Klimaschutz Potsdam [11]
- ▶ Integriertes Klimaschutzkonzept 2010 [12]
- ▶ Lärmaktionsplan für den Ballungsraum Potsdam [13]
- ▶ Luftreinhalteplan für die Landeshauptstadt Potsdam [14]
- ▶ NVP des Landkreises Potsdam-Mittelmark [15]
- ▶ NVP des Landkreises Havelland [16]
- ▶ lokale Planungen, wie z. B. Planungen zur Straßenbahnanbindung des Entwicklungsgebietes Krampnitz [17], Verkehrsuntersuchung zur Straßenbahnführung im Zuge der Großbeerenstraße [18] etc.

Verkehrspolitische Ziele der Landeshauptstadt

2 Verkehrspolitische Ziele der Landeshauptstadt

Die Zielstellungen der Verkehrsentwicklung im Bedienungsgebiet des Aufgabenträgers werden in der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes 2025, Teilbericht Stadtentwicklungskonzept Verkehr (StEK-V) für die Landeshauptstadt Potsdam, im LNVP 2018 des Landes Brandenburg sowie im LEP Berlin-Brandenburg beschrieben.

Diese entsprechen dem unter Beteiligung der Potsdamerinnen und Potsdamern erstellten und von der Stadtverordnetenversammlung im September 2016 beschlossenen Leitbild der Landeshauptstadt Potsdam. Darin wird das Ziel einer umweltfreundlichen Mobilität formuliert, deren wesentliche Säulen ein attraktiver ÖPNV sowie der Fuß- und Radverkehr sind.

Gemäß StEK-V bestehen die verkehrspolitischen Zielstellungen der Landeshauptstadt Potsdam darin, den Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) am Modal Split so zu reduzieren, dass die klimapolitischen Zielstellungen zur Einhaltung der Grenzwerte für Luftschadstoffe, die Vorsorge beim Lärmschutz und die Einhaltung des Klimazieles zur CO₂-Reduzierung gewährleistet werden. Unter Modal Split wird die Aufteilung aller zurückgelegten Wege auf die verschiedenen Verkehrsträger verstanden.

Zur Erreichung dieser Ziele wurde die Umsetzung des Szenarios „Nachhaltige Mobilität“ festgelegt, welches eine nachhaltige Veränderung des Mobilitätsverhaltens in der Landeshauptstadt zugunsten einer stadt- und umweltverträglichen Mobilität beinhaltet. Im Rahmen dieses Szenarios soll der ÖPNV-Anteil am Gesamtverkehr erhöht, der Radverkehr gefördert und der MIV-Anteil durch restriktive Maßnahmen reduziert werden.

Des Weiteren ist gemäß dem „Masterplan 100 % Klimaschutz Potsdam“ für die Landeshauptstadt Potsdam die Zielstellung der Erreichung der Klimaneutralität u. a. durch

- ▶ eine Weiterentwicklung und maximal klimafreundliche Gestaltung des ÖPNV unter Berücksichtigung bestehender wirtschaftlicher Rahmenbedingungen sowie

 Verkehrspolitische Ziele der Landeshauptstadt

▶ die Verlagerung derzeitiger MIV-Verkehre auf den Umweltverbund festgeschrieben.

Im LNVP 2018 sind folgende für den NVP relevanten verkehrlichen Ziele verankert [8]:

- ▶ fahrplanmäßige Abstimmung von Anschlüssen zwischen dem SPNV und dem üÖPNV
- ▶ Abstimmung der Bedienung aller den Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers überschreitenden Linien
- ▶ Analyse von Gebieten mit Handlungserfordernissen bezüglich der Optimierung des Gesamtangebotes von Bus und Bahn
- ▶ Gestaltung der Berlin-Brandenburg-Verkehre (Straßenbahn und Bus) in Abstimmung mit dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB)

Zudem wird im LEP Berlin-Brandenburg auf die Stärkung des ÖPNV im Stadt-Umland-Zusammenhang von Berlin und Potsdam verwiesen.

Nachfolgend werden auf der Grundlage der benannten Dokumente und der aktuellen Entwicklungen die Ziele und Handlungsfelder für die Fortschreibung des NVP abgeleitet.

Der NVP bildet eine wichtige Grundlage zur Gewährleistung der Finanzierbarkeit und Wirtschaftlichkeit des ÖPNV.

Die Landeshauptstadt Potsdam als Aufgabenträger für den üÖPNV lässt sich bei dessen Gestaltung von folgenden Zielen leiten:

- ▶ Der Bevölkerung und den Gästen Potsdams ist eine Mobilität mit hoher Qualität zu ermöglichen, ohne dass sie auf ein eigenes Auto angewiesen sind.
- ▶ Zur Verwirklichung der anspruchsvollen Ziele der Landeshauptstadt Potsdam sind geringe Lärm-, Schadstoff- und CO₂-Belastungen sowie eine geringe Unfallgefährdung anzustreben.
- ▶ Bei möglichst wenig Flächenverbrauch und möglichst geringen Investitions- und Betriebskosten soll eine Belebung der Innenstadt und der Stadtquartiere erfolgen.
- ▶ Die vollständige Nutzbarkeit des ÖPNV für alle Fahrgäste im Sinne des § 8, Abs. 3 PBefG ist zu realisieren. Dies beinhaltet die besondere Berücksichtigung von in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen.

Verkehrspolitische Ziele der Landeshauptstadt

Die Erreichung dieser Ziele wird durch die in diesem NVP benannten Handlungsfelder gewährleistet. Die Aussagen des vorliegenden NVP beziehen sich dabei auf den Zeitraum 2019 bis 2023. Das Jahr 2023 ist das Prognosejahr, auf das sich alle Berechnungen beziehen. Es ist nicht zwingend das Ende des Gültigkeitszeitraums.

Folgende konkret auf die Landeshauptstadt Potsdam bezogene Handlungsfelder sind für den NVP relevant:

- ▶ Bei der konsequenten Förderung des ÖPNV sind Optimierungsmöglichkeiten voll auszuschöpfen, um die Finanzierung von Betrieb und Infrastruktur bei angemessenen Zuschüssen zu sichern.
- ▶ Komfort und Flexibilität sind ständig weiterzuentwickeln, um auf den nachfragestarken Relationen eine Alternative zur Pkw-Nutzung zu sichern. Das gilt auch für den Stadt-Umland-Verkehr. Für Schwachverkehrszeiten (SVZ) und zur Bedienung dünn besiedelter oder aus infrastrukturellen Gründen schwer erschließbarer Gebiete sind die Möglichkeiten des Einsatzes flexibler Bedienformen auszuloten.
- ▶ Mit Blick auf die Fahrgastströme ist eine optimale Abstimmung und Anschlusssicherung zwischen Regionalbahnverkehr, S-Bahn, Straßenbahn und Bus durch eine Verknüpfung der Betriebsleitsysteme herzustellen.
- ▶ Die Verkehrsbeziehungen von und nach Berlin und mit dem Umland sind zugunsten des ÖPNV größtmöglich zu beeinflussen.
- ▶ Hinsichtlich der Verkehrsinfrastruktur des ÖPNV ist der Schwerpunkt auf die Qualität der Bevorrechtigung und die Beschleunigung mittels abgestimmter Signalsteuerung und Infrastruktur-Elementen wie Bussonderfahrstreifen zu legen. Die Effizienz der Betriebsabläufe (vor allem des Störungsmanagements) ist durch das rechnergestützte Betriebsleitsystem (RBL) weiter zu erhöhen.
- ▶ Die Fahrgastinformation ist einschließlich der Nutzung neuer Medien weiterzuentwickeln und barrierefrei zu gestalten.
- ▶ Schnittstellen zwischen dem Individualverkehr mit Rad und Kfz und dem ÖPNV (B+R, P+R) sind entsprechend ihrer Bedeutung weiterzuentwickeln.

Verkehrspolitische Ziele der Landeshauptstadt

- ▶ Die Sicherung der Barrierefreiheit erfolgt durch Ausrichtung des ÖPNV auf den wachsenden Personenkreis mit Mobilitätseinschränkungen (Kap. 0).
 - ▶▶ Bei allen Planungen (Infrastruktur, Fahrzeugeinsatz, betriebliche Maßnahmen und andere Angebote) ist die vollständige Barrierefreiheit zu gewährleisten.
 - ▶▶ Für den Bestand ist im Bereich der Infrastruktur, des Fahrzeugeinsatzes, des Betriebes und anderer Angebote die weitreichende Barrierefreiheit zügig herzustellen.
- ▶ Maßnahmen zur nachhaltigen Veränderung des Mobilitätsverhaltens und zur sicheren und umweltverträglichen Abwicklung des Verkehrs sind durch den Aufbau einer Mobilitätsagentur im Rahmen eines Mobilitätsmanagements schrittweise umzusetzen.

Entwurf

3 Analyse und Prognose

3.1 Bewertung des NVP 2012 – 2018

3.1.1 Leistungen und Maßnahmen

Die Entwicklung der verkehrlichen Leistungen konzentrierte sich vor allem auf eine Verbesserung der Anbindung an Berlin durch eine Taktverdichtung auf den SPNV-Relationen (RE1 und RB21/22) sowie auf das Angebot auf den Straßenbahnlinien 92 und 96. Auf den Strecken Richtung Norden wurden die Takte verdichtet und die Neubaustrecke von der Viereckremise zum Campus Jungfernsee in Betrieb genommen. Mit der neuen Straßenbahnstrecke nach Campus Jungfernsee wurden die Straßenbahn- und Buslinien in großen Teilen des Netzes angepasst (12/2017).

Das Angebot im Busverkehr wurde weiter kontinuierlich und konsequent an den veränderten Bedürfnissen der Bevölkerung ausgerichtet bzw. an infrastrukturelle Veränderungen angepasst.

So wurde für die bessere Erschließung des Stadtteils Babelsberg eine neue Stadtteillinie eingeführt, welche über Babelsberg Nord und Stahnsdorfer Straße verkehrt mit Anschluss von und zur S-Bahn und zu den Bussen der Buslinien 693 und 694 am Rathaus Babelsberg. Das Busangebot in Babelsberg Nord auf der Buslinie 616 (S-Bf. Babelsberg – S-Bf. Griebnitzsee) wurde bis 01:00 Uhr ausgedehnt. Darüber hinaus wurden die Linienführungen der Buslinien 693 und 694 angepasst, um u. a. eine Direktverbindung zwischen den Standorten des Oberlinhauses zu schaffen.

Das Angebot auf den Buslinien 609 (Kartzow – Campus Jungfernsee) und 638 (S+U-Bf. Rathaus Spandau – Campus Jungfernsee) wurde auf einen 20-Minuten-Takt verdichtet und u. a. auf die Anforderungen des neuen Standortes der Gesamtschule an der Esplanade ausgerichtet. Des Weiteren wurden im Bereich Golm neue Linienführungen der Buslinien 606 und 612 umgesetzt, womit zum Beispiel eine neue durchgehende Verbindung

Analyse und Prognose

zwischen Golm und Sacrow/Kladow über Bornim/Bornstedt eingeführt wurde (12/2014).

Darüber hinaus wurde aufgrund einer erhöhten Verkehrsnachfrage zu den Einrichtungen auf dem Telegrafenberg die Buslinie 691 von Montag bis Freitag von einem 30-Minuten-Takt auf ein 20-Minuten-Takt verdichtet, am frühen Nachmittag zusätzlich drei Fahrtenpaare angeboten sowie die Anschlüsse zur Regionalexpresslinie RE1 verbessert (12/2016).

Zur Verbesserung der ÖPNV-Erschließung des Industriegebietes Potsdam Süd wurde die Buslinie 699 neu in der Hauptverkehrszeit via Drewitzer Straße und Handelshof geführt und eine zusätzliche Haltestelle „Zum Heizwerk“ eingerichtet (12/2016).

Auf der Buslinie 609 wurden Angebotsverdichtungen aufgrund gesteigerter Fahrgastnachfrage bis ca. 21:30 Uhr durchgeführt und die Anbindung der Schulen in Marquardt und Fahrland verbessert. Darüber hinaus wurde die Buslinie 697 in ihrer Linienführung angepasst. Es wurde eine neue Verbindung in Richtung Potsdamer Innenstadt via Schloss Sanssouci, Friedenskirche, Mauerstr., Rathaus, Reiterweg/Alleestr. geschaffen (12/2017).

Die Buslinie 698 in Bornim wurde auf Kundenwunsch über ihren bisherigen Endpunkt Weißer See hinaus zum neuen Verknüpfungspunkt mit der Straßenbahnlinie 96 am Campus Jungfernsee verlängert. Mit diesem Lückenschluss wurde für den Einzugsbereich Weißer See und Bornim eine zweite attraktive Anbindung an die Innenstadt geschaffen (12/2018).

Außerdem kam es auf den Regionalbuslinien 580 und 631 zu Taktverdichtungen, wobei auf der Zeppelinstraße damit ein Beitrag zur Luftreinhaltung geleistet wurde.

Mit der Einführung des elektronischen Zeitfahrausweises (VBB-fahrCard) für Abo-Kunden und des Handy-Tickets wurde der Nutzungskomfort des ÖPNV weiter erhöht.

In der folgenden Tabelle 3.1 ist der Umsetzungsstand der Maßnahmen zum ÖPNV-Leistungsangebot (L) sowie zu Information, Marketing und Vertrieb (M) zusammengefasst.

Eine grafische Übersicht zu den umgesetzten Maßnahmen ist in Anlage 1 enthalten.

Nahverkehrsplan 2019 für die Landeshauptstadt Potsdam

Entwurf

Analyse und Prognose

Nr.	Maßnahme	Umsetzungsstand
L.1	Taktverdichtung SPNV in Verantwortung des Landes	Taktverdichtung RE1 nach Berlin, Taktverdichtung RB21/22
L.2	Taktverdichtung auf Regionalbuslinien in Verantwortung der Landkreise	Taktverdichtung Buslinien 580 und 631 zur Luftreinhaltung Zepelinstraße
L.3	Taktverdichtung Busverkehr (Umsetzung Buskonzept Nord)	Buslinien 609, 638 gemäß dem NVP im 20-Minuten-Takt
L.4	Prüfung Straßenbahnangebot Nachtlinie	Qualifizierung Nachtbusangebot
L.5	Verkehrliche Anbindung neuer Schulstandorte	laufende Aufgabe
L.6	Einrichtung RufBus Babelsberg Nord	zwischenzeitlich umgesetzt, Integration in neue Buslinie 616 (seit 12/2014)
M.1	Ticketingverfahren „Touch & Travel“	zum 31.12.2016 eingestellt zugunsten des VBB-weiten E-Ticketings (vgl. M3, M4)
M.2	Aufbau einer Mobilitätsagentur	Umsetzung in 2020 vorgesehen
M.3	Prüfung und Einsatz E-Ticketing-Verfahren in Abstimmung mit VBB,	Handyticket seit 2016
M.4	Prüfung Rahmenbedingungen zur Teilnahme und Nutzung E-Ticket Deutschland	VBB-FahrCard seit 2013

Tabelle 3.1: Umsetzungsstand Maßnahmen

Im Zeitraum von 2012 bis 2018 stieg die Betriebsleistung der ViP insgesamt um ca. 5,7 % an (vgl. Abbildung 3.1), wobei die Steigerungen zum größeren Teil durch Mehrleistungen bei dem Stadtbus begründet sind [19].

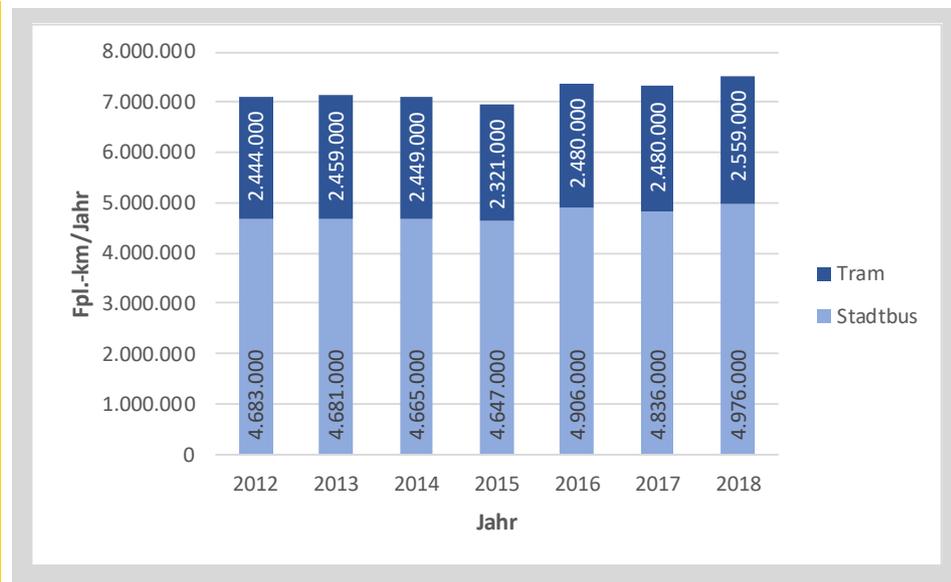


Abbildung 3.1: Betriebsleistung im Stadtgebiet (ViP)

Die Umsetzung der aufgeführten Investitionen und Maßnahmen zur Qualitätssteigerung sowie die kontinuierliche und konsequente Ausrichtung des Beförderungsangebotes auf die veränderten Bedürfnisse der Bevölkerung haben zu einer Verbesserung der Attraktivität geführt, die sich in steigenden Fahrgastzahlen widerspiegelt. Im Vergleich zum Jahr 2012 stieg die Zahl der beförderten Fahrgäste um 32 % von 27,7 auf 36,6 Mio. Unternehmensbeförderungsfälle der ViP (inkl. Fährverkehr) an [19].

3.1.2 Kosten- und Zuschussentwicklung

Die von der Landeshauptstadt Potsdam an die ViP gezahlten Zuschüsse haben sich in den Jahren 2012 bis 2018 wie in Tabelle 3.2 dargestellt entwickelt. Diese setzen sich zusammen aus städtischen Mitteln und den im steuerlichen Querverbund geleisteten Ausgleichszahlungen durch die Stadtwerke Potsdam GmbH.

Der Zuschussbedarf ist innerhalb dieses Zeitraums um durchschnittlich 1,5 % pro Jahr gestiegen, was verglichen mit den Fahrgastzahlen einer wesentlich geringeren Steigerung entspricht. Während der Zuschuss im Jahr 2018 9 % über dem Wert des Jahres 2012 lag, ist die Zahl der Fahrgäste im gleichen Zeitraum um 32 % gestiegen.

Nahverkehrsplan 2019 für die Landeshauptstadt Potsdam

Entwurf

Analyse und Prognose

Zuschussentwicklung ²	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
(in Tausend Euro)	20.721	21.748	20.822	18.748	18.924	20.090	22.645

Tabelle 3.2: Zuschussentwicklung 2012-2018

3.1.3 Entwicklung der Infrastruktur und Fahrzeuge im städtischen ÖPNV

Im Verlauf der letzten Nahverkehrsplanperiode konnten wichtige Infrastrukturvorhaben zur Stärkung des ÖPNV abgeschlossen werden. So wurde ein wichtiges Infrastrukturprojekt, die Verlängerung der vorhandenen Straßenbahnstrecke von der Viereckremise zum Campus Jungfernsee, umgesetzt. Des Weiteren konnte die ViP durch die Verlängerung von Straßenbahnen des Typs Combino und die Grundinstandsetzung von Tatra-Straßenbahnen die Kapazität der Fahrzeugflotte weiter steigern.

Die sukzessive Inbetriebnahme neuer Straßenbahnfahrzeuge des Typs Variobahn ab dem Jahr 2012 trug wesentlich zur Erhöhung des Anteils barrierefreier Fahrzeuge bei.

Als wesentliche Vorhaben aus dem Nahverkehrsplan 2012 - 2018 wurden die folgenden Infrastruktur-Maßnahmen (I) der Fahrwege, Haltestellen und Fahrzeuge umgesetzt bzw. befinden sich derzeit in Planung.

Nr.	Maßnahme	Umsetzungsstand
I.1	Straßenbahnstreckenerweiterung von Viereckremise nach Campus Jungfernsee inkl. Taktverdichtung im Tagesverkehr und Anpassung des Spätverkehrs	umgesetzt (Eröffnung 10.12.2017), 10-Minuten-Takt im Tagesverkehr, 20-Minuten-Takt im Spätverkehr und am Wochenende
I.2	Gleissanierung sowie Gleismittenerweiterung Heinrich-Mann-Allee (inkl. Straßenumbau)	derzeit Vorbereitung der Planfeststellung für Abschnitt Brauhausberg bis Abzweig Stern
I.3	Neugestaltung Wendeanlage Hauptbahnhof (Leipziger Dreieck)	im Bau
I.4	Verbesserung Erschließung zwischen H.-Meyer-Straße und Campus Fachhochschule (Einrichtung Haltestelle in der Kiepenheuerallee)	in Planung

² Quelle | ViP, Basis: testierte Jahresabschlüsse der ViP 2012 bis 2017 sowie prognostiziertes Jahresergebnis 2018 per Stand 03/2019.

Nahverkehrsplan 2019 für die Landeshauptstadt Potsdam

Entwurf

Analyse und Prognose

Nr.	Maßnahme	Umsetzungsstand
I.5	Fortführung barrierefreier Ausbau Straßenbahn- und Bushaltestellen, Leitsysteme Haltestellen, Fahrgastinformation	laufende Umsetzung
I.6	Grundinstandsetzung von 6 Tatra-Zugverbänden (12 Wagen)	seit Ende 2017 umgesetzt
I.7	Verlängerung von 8 Straßenbahnen des Typs Combino inkl. Anpassung der Werkstätten und Haltestellen	seit Ende 2018 umgesetzt
I.8	Ausbau Bike & Ride (inkl. Standorte PotsdamRad)	Fahrradparkhaus Hauptbahnhof, Bf. Charlottenhof, Bf. Babelsberg, Bf. Medienstadt Babelsberg, Campus Jungfersee, Rote Kaserne, Hannes-Meyer-Straße, Heinrich-Heine-Weg u. a.
I.9	Ausrüstung der Haltestellen mit DFI	Campus Jungfersee, Rote Kaserne, Viereckremise, Schloss Sanssouci und laufend nach Prioritätenliste
I.10	Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung, Verknüpfung mit städtischem Verkehrsmanagement	laufende Umsetzung, u. a. Implementierung eines LSA-Qualität-Tools
I.11	barrierefreier Ausbau von Haltestellen	Bf. Charlottenhof, Rathaus, Dorstr. und laufend nach Prioritätenliste
I.12	P+R-Maßnahmen	Bf. Pirschheide, Campus Jungfersee
I.13	zusätzlicher Bahnsteig	2. Bahnsteig für den Regionalverkehr am S-Bf. Griebnitzsee

Tabelle 3.3: Umsetzungsstand Infrastruktur-Maßnahmen

Eine grafische Übersicht zu den umgesetzten Maßnahmen ist in Anlage 1 enthalten.

Analyse und Prognose

3.2 Beteiligungsprozesse

Mit dem Ziel einer erfolgreichen Einbindung der Bürgerinnen und Bürger der Landeshauptstadt Potsdam sowie weiterer Interessenten wurden bei der Fortschreibung des NVP Beteiligungsprozesse durchgeführt (siehe Abbildung 3.2).

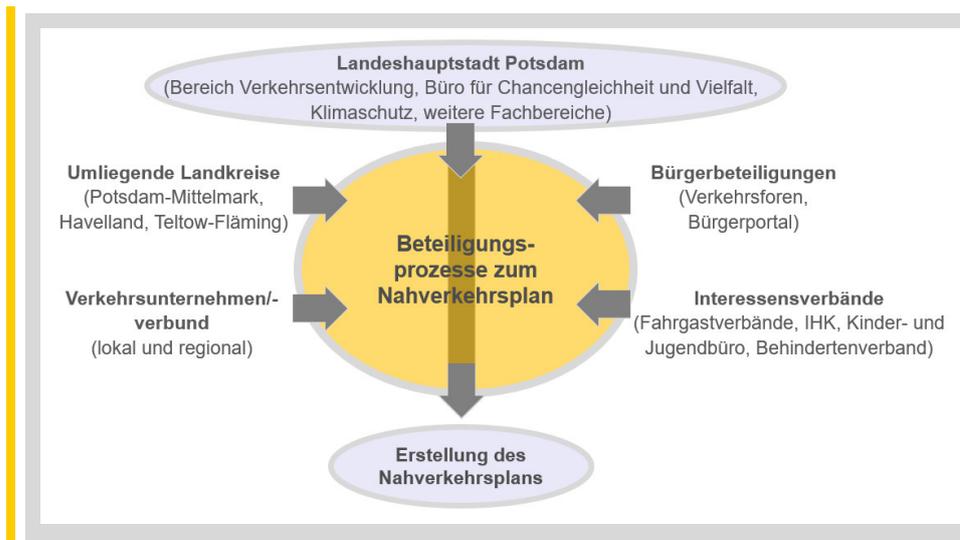


Abbildung 3.2: Beteiligungsprozesse zum Nahverkehrsplan

Zum einen erfolgte eine Beteiligung der benachbarten Landkreise Potsdam-Mittelmark und Havelland sowie der Verkehrsunternehmen (ViP, regio bus Potsdam Mittelmark und Havelbus). Zum anderen wurden verschiedene Fachbereiche der Potsdamer Stadtverwaltung bei der Erstellung des NVP einbezogen.

Ein weiterer wichtiger Bestandteil waren die Bürgerbeteiligungen. Dabei hatten Bürgerinnen und Bürger der Landeshauptstadt Potsdam die Möglichkeit, sich in drei Verkehrsforen, einer Bürgerinformationsveranstaltung zum NVP sowie online im Bürgerportal MaerkerPlus Potsdam zu beteiligen. Kinder und Jugendliche konnten bei der „Umfrage zu öffentlichen Verkehrsmitteln unter Kindern und Jugendlichen“ ihr Wissen und ihre Erfahrungen in die Analysearbeit einfließen lassen. Insgesamt wurden dabei rund 850 Anmerkungen, Wünsche und Ideen erfasst, kategorisiert, zusammengefasst und auf Relevanz für die Fortschreibung des NVP geprüft. In Kapitel 5 werden Maßnahmen zur Behebung von zum Teil durch Bürgerinnen und Bürger benannten Schwachstellen bzw. aus der Schwachstellenanalyse hervorgegangenen Engpässen abgeleitet.

3.3 Entwicklung der strukturellen Rahmenbedingungen

3.3.1 Räumliche Einordnung

In der Landesentwicklungsplanung wird die Landeshauptstadt Potsdam in der europäischen Metropolregion Berlin-Brandenburg als regionaler Wachstumskern definiert [9]. Die angrenzenden Gebietskörperschaften sind das Land Berlin (Bezirke Zehlendorf-Steglitz und Spandau) und die Landkreise Potsdam-Mittelmark und Havelland des Landes Brandenburg.

Als Oberzentrum stellt Potsdam einen Schwerpunkt mit überregionaler Bedeutung dar. Es versorgt die Bevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen des hochwertigen Bedarfs und wird u. a. durch eine Vielzahl von wissenschaftlichen Einrichtungen und Arbeitsplätzen charakterisiert.

Neben den Verflechtungen zur Metropole Berlin bestehen vor allem zu den Orten der umliegenden Landkreise Potsdam-Mittelmark und Havelland sowie zur kreisfreien Stadt Brandenburg an der Havel eine Vielzahl wirtschaftlicher und verkehrlicher Verbindungen.

3.3.2 Gliederung der Stadt

Potsdam ist in 34 Stadtteile gegliedert. Die Struktur der Gesamtstadt und der Stadtteile wird im Verkehrsmodell durch die Ortsteile widergespiegelt. Diese wurden anhand der Bebauung und Nutzungsstruktur festgelegt.

Die Analysen und Bewertungen im Rahmen des Nahverkehrsplans erfolgen auf Basis der räumlichen Abgrenzung der 48 Ortsteile (siehe Abbildung 3.3).

Nahverkehrsplan 2019 für die Landeshauptstadt Potsdam

Entwurf

Analyse und Prognose

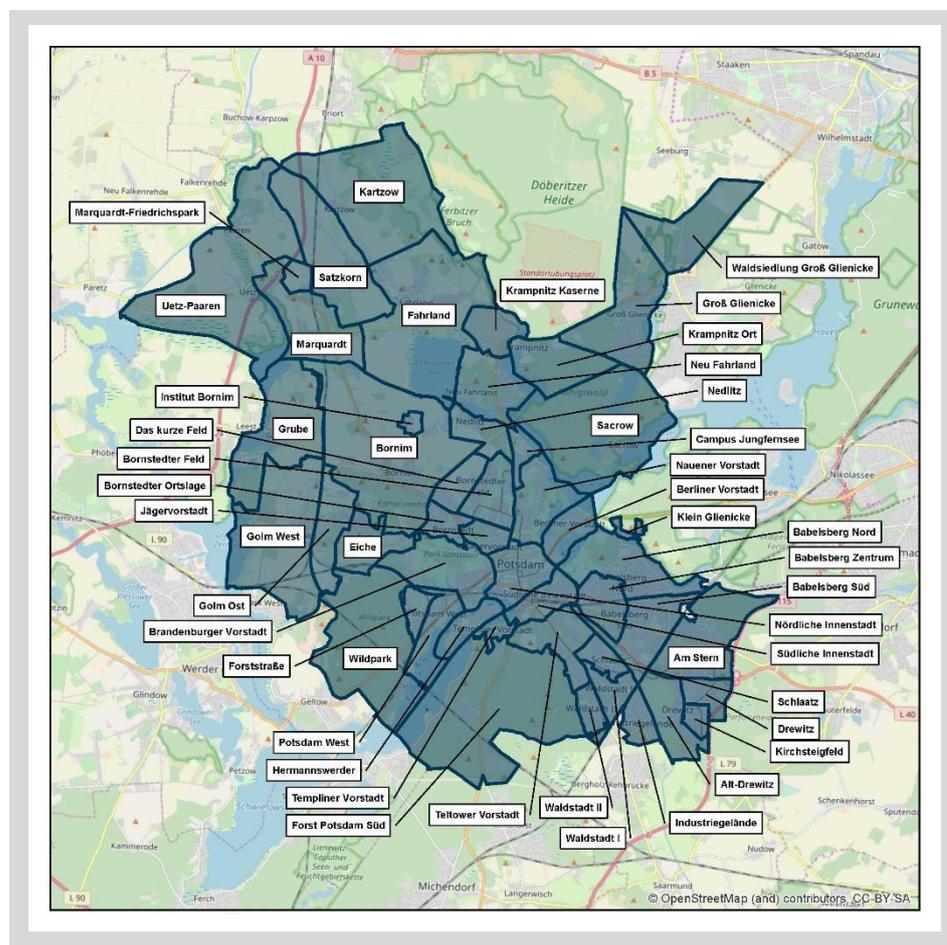


Abbildung 3.3: Ortsteileinteilung Potsdam

3.3.3 Strukturdaten

Bevölkerung

In der Landeshauptstadt Potsdam leben derzeit 175.702 Personen³ mit Hauptwohnsitz (Stand 31.12.2017). Bei einer Gesamtfläche von 188,2 km² ergibt dies eine Einwohnerdichte von ca. 934 Personen je Quadratkilometer.

Die meisten Personen bewohnen die innerstädtischen Ortsteile sowie die Gebiete südlich der Havel (Babelsberg, Schlaatz, Waldstadt, Drewitz, Stern, Kirchsteigfeld). Ebenso sind mit Eiche im Westen sowie dem Bornstedter Feld nördlich der Innenstadt weitere Ortsteile mit hohen Einwohnerzahlen vorzufinden (vgl. Abbildung 3.4).

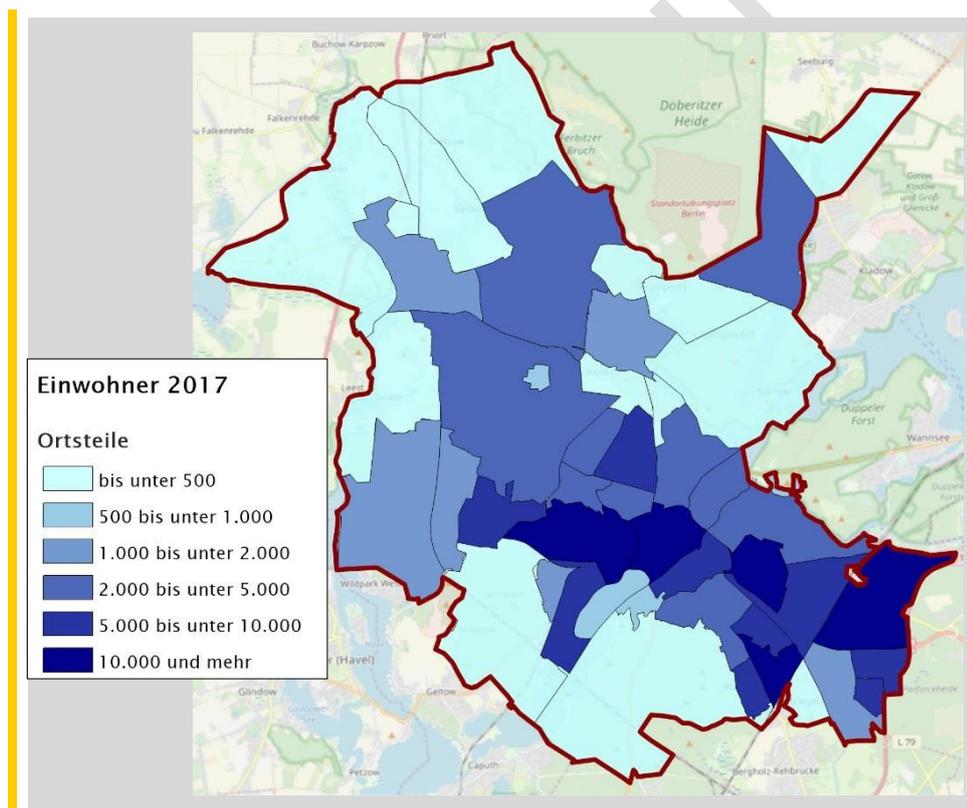


Abbildung 3.4: Einwohnerzahl 2017

³ Quelle | Landeshauptstadt Potsdam, Bereich Statistik und Wahlen [20]

Nahverkehrsplan 2019 für die Landeshauptstadt Potsdam

Entwurf

Analyse und Prognose

Die Einwohnerverteilung nach Ortsteilen im Jahr 2017 basiert auf den amtlichen Einwohnerdaten der Statistischen Bezirke der Landeshauptstadt Potsdam, welche in Anlage 2 eingesehen werden können. Dort sind auch die Einwohnerzahlen nach Hauptaltersgruppen abgebildet.

Für die Landeshauptstadt Potsdam wird im Folgenden die aktuelle städtische Prognose⁴ zur Betrachtung der zukünftigen Bevölkerungsentwicklung herangezogen. Für das Jahr 2023 wird somit eine Einwohnerzahl von ca. 192.000 prognostiziert.

Die Einwohnerzahl der Landeshauptstadt soll sich nach Prognoseberechnungen der städtischen Bevölkerungsprognose entsprechend nachfolgender Grafik entwickeln: Dies entspricht einem Zuwachs von 5,5 % im Prognosezeitraum des Nahverkehrsplanes (siehe Abbildung 3.5).

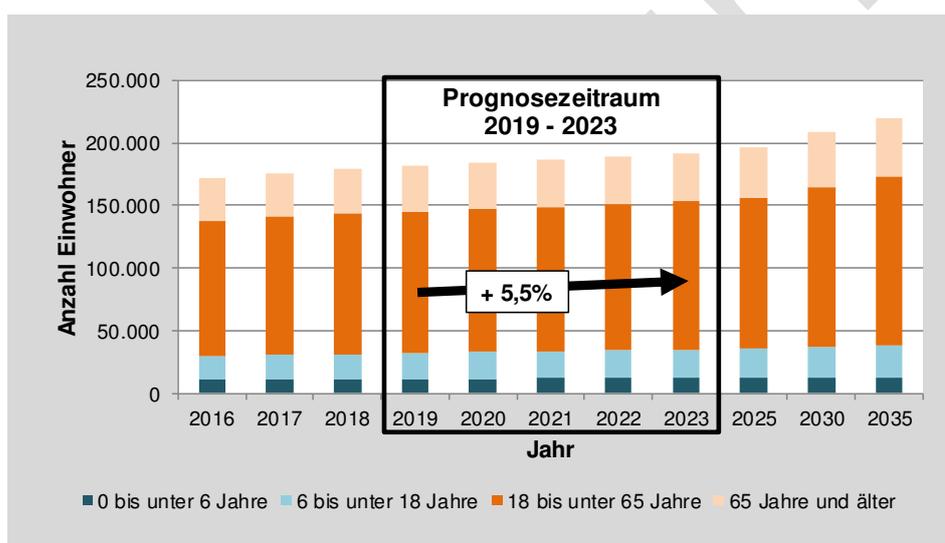


Abbildung 3.5: Bevölkerungsentwicklung Landeshauptstadt Potsdam

Große Wohnbauvorhaben sind in Krampnitz und Fahrland sowie in der Templiner und Teltower Vorstadt vorgesehen. Ebenso sind Bauvorhaben im Entwicklungsgebiet Bornstedter Feld mit der Entwicklung eines hochwertigen Wohn-, Gewerbe- und Dienstleistungsstandortes an den Roten Kasernen und am Campus Jungferensee in Planung. Darüber hinaus befinden sich in den westlich gelegenen Ortsteilen Eiche und Golm, im innenstadtnahen Bereich, am Hauptbahnhof und in der Speicherstadt Gebietsentwicklungen in Planung.

⁴ Quelle | Landeshauptstadt Potsdam, Bevölkerungsprognose 2016 bis 2035 [23]

Analyse und Prognose

Die größte Entwicklung bis zum Jahr 2023 ist im geplanten Neubaugebiet Krampnitz (ehemalige Kaserne) mit ca. 3.300 Personen zu verzeichnen, in welchem bis zum Jahr 2037 ca. 10.000 Menschen wohnen sollen. Weitere starke Einwohnerentwicklungen bis zum Jahr 2023 sind in Bornstedter Feld, Teltower Vorstadt, südliche Innenstadt und Babelsberg Süd zu erwarten (Abbildung 3.6).

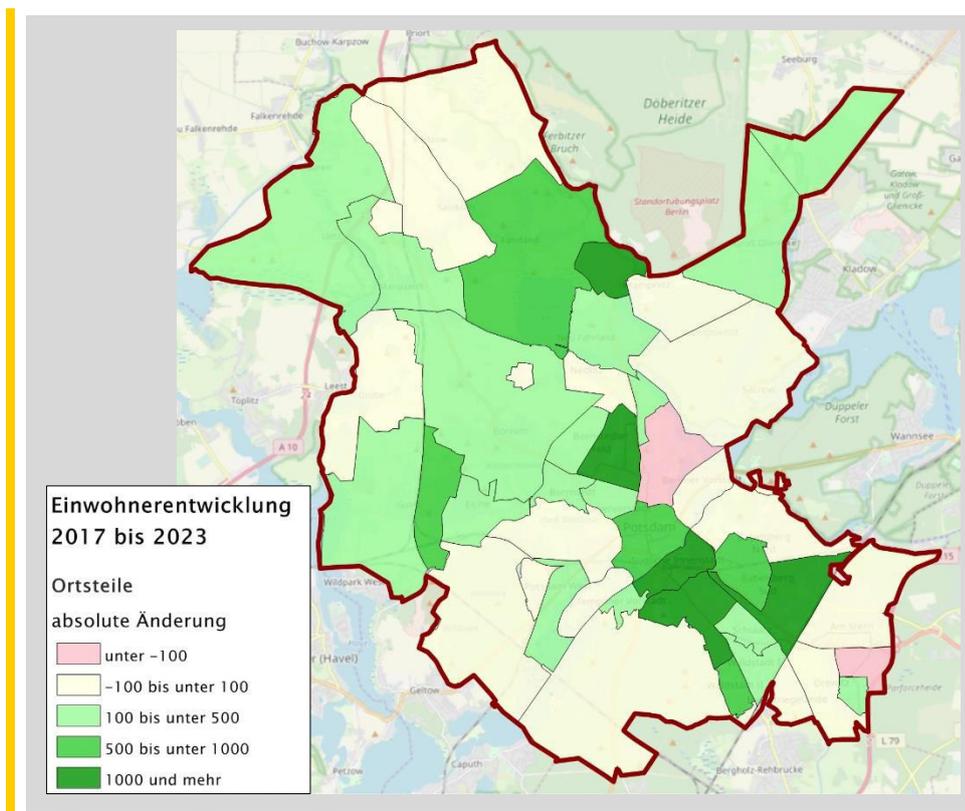


Abbildung 3.6: Einwohnerentwicklung 2017 bis 2023 nach Ortsteilen

Das Durchschnittsalter der Bevölkerung wird zwar von 42,3 im Jahr 2017 [20] auf 42,5 im Jahr 2023 steigen, liegt damit aber auch zukünftig unter dem des Landes Brandenburg (48,8 im Jahr 2023) [21]. Somit sind bezüglich der veränderten Rahmenbedingungen nicht nur die „Alterung“ der Bevölkerungsstruktur und der damit einhergehende höhere Anteil der über 65-Jährigen, sondern auch die jungen Menschen und Familien mit ihren Mobilitätsansprüchen an den ÖPNV zu berücksichtigen. Dabei muss Beachtung finden, dass insbesondere in den älteren Wohngebieten südlich der Havel der Anteil von über 65-Jährigen steigt, während im Norden und Westen mehr junge Familien leben.

Analyse und Prognose

Erwerbstätige und Arbeitsplätze

Vom Bereich Statistik und Wahlen der Landeshauptstadt Potsdam wurden für das Jahr 2016 folgende Angaben zu sozialversicherungspflichtig (SV-pflichtig) Beschäftigten veröffentlicht (Stand 30.06.2016)³:

- ▶ SV-pflichtig Beschäftigte am Wohnort: 65.787
- ▶ SV-pflichtig Beschäftigte am Arbeitsort: 81.440
- ▶ Einpendelnde/Tag: 47.734
- ▶ Auspendelnde/Tag: 32.126
- ▶ Pendlersaldo (Einpendelnde minus Auspendelnde): 15.608

Als Oberzentrum ist die Landeshauptstadt Potsdam ein attraktiver Arbeitsplatzstandort. Dies spiegelt sich beispielsweise im Pendlersaldo wider. Gemäß Beschäftigtenstatistik der Landeshauptstadt Potsdam beträgt dieser Saldo per 30.06.2016 ca. 15.608 bei den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten. Es überwiegen somit die Einpendelnden.

Zwischen dem Umland und Potsdam pendeln täglich ca. 79.900 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte. Die am stärksten nachgefragten Beziehungen bestehen von und nach Berlin mit ca. 30.400 Pendelnden sowie in die Region Teltow-Kleinmachnow-Stahnsdorf mit 5.700 Pendelnden und nach Werder (Havel) mit täglich 4.000 Pendelnden.

Außerdem muss Berücksichtigung finden, dass viele Pendlerbeziehungen zwischen Berlin und dem südwestlichen Umland (z. B. aus Werder oder Geltow) durch die Landeshauptstadt Potsdam verlaufen und teilweise über einbrechende Regionalbuslinien und die Bahnhöfe im Stadtgebiet abgewickelt werden.

Nahverkehrsplan 2019 für die Landeshauptstadt Potsdam

Entwurf

Analyse und Prognose

- ▶ der Handels- und Dienstleistungsstandort Stern-Center und Umfeld,
- ▶ die Entwicklungsgebiete Speicherstadt und Brauhausberg, Bornstedter Feld (Potsdamer Straße und Campus Jungfernsee), Kirchsteigfeld und Umfeld der Trebbiner Straße, Krampnitz, Friedrichspark, ehemaliges SAGO-Gelände,
- ▶ die Wissenschaftsstandorte im Zentrum (Forum Neuer Markt, Bildungsforum), in Golm (Universitäts-Campus und Wissenschaftspark Golm), am Neuen Palais (Universitäts-Campus), am Telegrafenberg (Wissenschaftspark Albert Einstein), in Babelsberg (Universitäts-Campus Griebnitzsee und Wissenschaftsstandort Babelsberg) und Bornstedter Feld (Campus Fachhochschule).

Als Landeshauptstadt ist Potsdam außerdem ein bedeutendes Zentrum der Verwaltung. Die Verwaltungszentren befinden sich in der Innenstadt, der Berliner Vorstadt, der Teltower Vorstadt und im östlichen Babelsberg.

Bildungseinrichtungen

Potsdam als Universitätsstadt besitzt acht verschiedene Hoch- bzw. Fachhochschulstandorte. Die größte Zahl an Studierenden ist am Campus Golm mit rund 8.300 Studierenden (Stand 2017) vorzufinden, gefolgt vom Campus Griebnitzsee mit rund 7.000 Studierenden und dem Campus Neues Palais mit rund 5.400 Studierenden (vgl. Tabelle 3.4). In Summe hat sich die Zahl der Studierenden zwischen 2012 und 2017 nicht wesentlich geändert. An der Universität Potsdam erfolgte lediglich eine leichte Verlagerung vom Standort Neues Palais zum Standort Griebnitzsee. Hinsichtlich der Anzahl an Hochschulplätzen wird prognostiziert, dass die Universität Potsdam um 3.000 Studierende wachsen wird. Die genaue Aufteilung auf die einzelnen Campus steht dabei noch nicht fest.

Nahverkehrsplan 2019 für die Landeshauptstadt Potsdam

Entwurf

Analyse und Prognose

Standort	2012	2015	2017/2018
Universität Potsdam Campus Golm	7.645	7.750	8.315
Universität Potsdam Campus Griebnitzsee	5.819	5.847	6.955
Universität Park Babelsberg	36	35	0
Universität Potsdam Campus Am Neuen Palais	7.500	7.619	5.339
Fachhochschule Potsdam	3.206	3.333	3.518
Filmuniversität Babelsberg	549	554	729
Fachhochschule für Sport & Management			249
Fachhochschule Clara Hoffbauer			175
Summe	24.755	25.138	25.280

Tabelle 3.4: Entwicklung der Hochschulplätze (2012–2017)

In der Landeshauptstadt Potsdam wurden im Schuljahr 2017/2018 22.599 Schülerinnen und Schüler an 61 Schulen unterrichtet. Die Besonderheit dabei ist, dass sich viele Schulplätze im Süden der Stadt befinden, wodurch viele Schülerinnen und Schüler aus den nördlichen in die südlichen Ortsteile pendeln.

Schuleinrichtung	Anzahl Schulen	Anzahl Schülerinnen und Schüler
Grundschule	31	9.626
Oberschule	4	1.343
Gesamtschule	10	5.117
Gymnasium	10	5.363
Förderschule	5	762
Schule des zweiten Bildungsweges	1	388
Summe	61	22.599

Tabelle 3.5: Schulen und Anzahl von Schülerinnen und Schülern in Potsdam (2017/2018)

Nahverkehrsplan 2019 für die Landeshauptstadt Potsdam

Entwurf

Analyse und Prognose

Gemäß Schulentwicklungsplanung [22] sind folgende zentrale Schulbauten und Erweiterungen vorgesehen.

Standort	Schultyp	Neubau	Erweiterung
Krampnitz II	Grundschule*	X	
Bornim	Grundschule	X	
Rote Kaserne Ost	Grundschule	X	
Sandscholle / Medienstadt	Grundschule	X	
Heinrich-Mann-Allee	Grundschule	X	
Schulzentrum Stern	Grundschule (Montessori)		X
Krampnitz I	Weiterführende Schule	X	
Schulzentrum Stern	Weiterführende Schule (Montessori)		X
Reiherweg	Weiterführende Schule	X	
Nuthetal (Landkreis Potsdam-Mittelmark)	Weiterführende Schule		X
Waldstadt Süd I	Gesamtschule	X	
Waldstadt Süd II	Förderschule	X	
* mehrere Standorte geplant			

Tabelle 3.6: Schulstandorte in Potsdam, geplante Neubauten und Erweiterungen

Die Verteilung der Schulstandorte und deren Entwicklung ist in Abbildung 3.8 dargestellt.

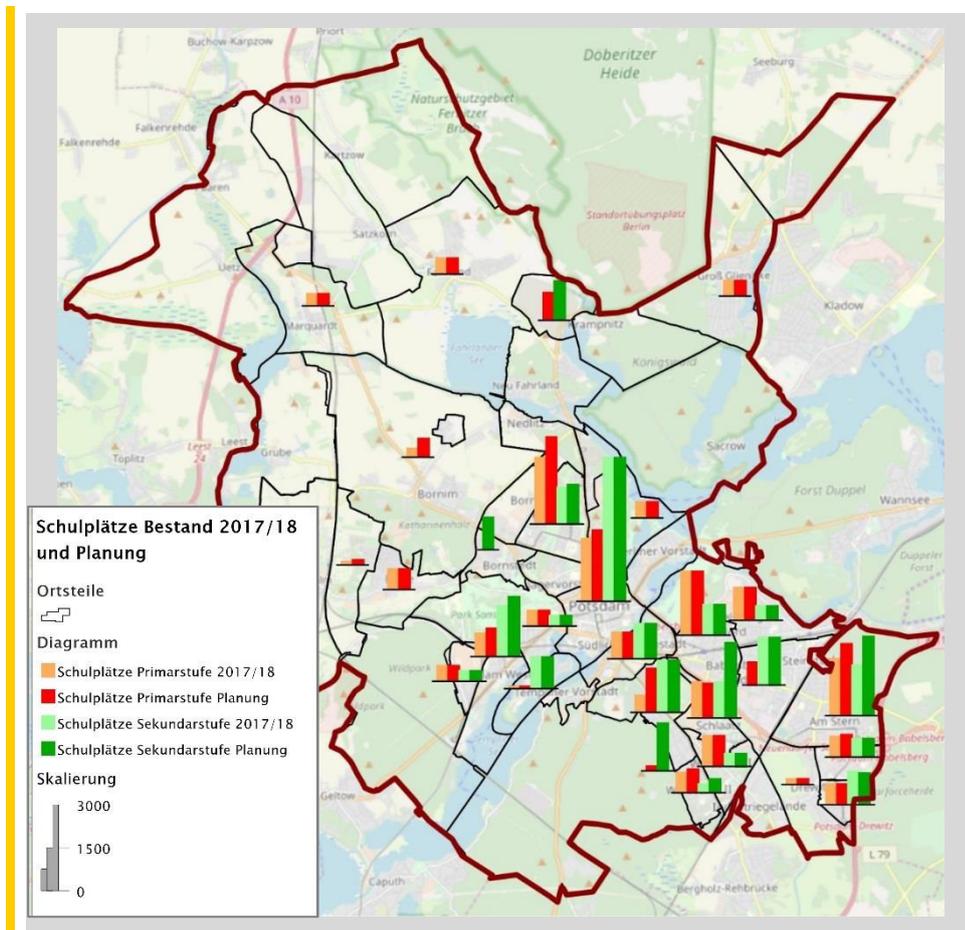


Abbildung 3.8: Geplante Schulstandorte und -erweiterungen, Stand 2017/2018

Einrichtungen mit besonderen Anforderungen an das ÖPNV-Angebot

In der Landeshauptstadt Potsdam existieren verschiedene Arbeitsplatzstandorte, die aufgrund ihrer Schichtwechselzeiten insbesondere in den Randzeiten (z. B. 06:00 Uhr oder 22:00 Uhr) spezielle Anforderungen an ein ausreichendes ÖPNV-Angebot stellen. Dazu zählen unter anderem die Krankenhäuser der Stadt sowie verschiedene Einrichtungen auf der Insel Hermannswerder oder in der Steinstraße.

Analyse und Prognose

3.3.4 Bestehende Infrastruktur-Planungen

In den nächsten Jahren sind in der Landeshauptstadt Potsdam die folgenden Maßnahmen zum Ausbau der verkehrlichen Infrastruktur geplant:

- ▶ Gleissanierung sowie Gleismittenerweiterung Heinrich-Mann-Allee (inkl. Straßenumbau)
- ▶ Neugestaltung der Wendeanlage am Hauptbahnhof (im Zusammenhang mit dem Umbau „Leipziger Dreieck“)
- ▶ Streckennetzerweiterung: Qualifizierung der Straßenbahn 96 zur Stadtbahn inkl. einer Streckenerweiterung nach Krampnitz und Fahrland
- ▶ Neugestaltung der Friedrich-Ebert-Straße zwischen Platz der Einheit und Nauener Tor sowie nördlich der Haltestelle Rathaus

3.4 ÖPNV-Angebotsstruktur

Die Grundlage zur Analyse der ÖPNV-Angebotsstruktur in der Landeshauptstadt Potsdam sind im folgenden Abschnitt die Fahrpläne 2018 für den SPNV und den ÖPNV.

Die Verkehrssysteme Straßenbahn und Stadtbus bilden das Grundgerüst des ÖPNV in der Landeshauptstadt Potsdam. Die ViP ist per öffentlichem Dienstleistungsauftrag (öDA) mit dem Betrieb des städtischen ÖPNV beauftragt. Dieser umfasst ebenfalls den Fährbetrieb.

Ergänzt wird das städtische Verkehrssystem durch Regionalbuslinien und den SPNV einschließlich der S-Bahn Berlin.

3.4.1 Schnittstellen zum Fernverkehr

Die Landeshauptstadt Potsdam ist nur über Einzelfahrten an den Fernverkehr der Bahn angebunden. Mit den Zügen des Regionalverkehrs können die wichtigen Fernverkehrsknoten Berlin Hauptbahnhof und Magdeburg Hauptbahnhof im Taktverkehr erreicht werden.

Durch einen stabilen Fahrplan-Takt des RE1 (alle 30 Minuten) und des RE7 (alle 60 Minuten) sowie einen dichten Takt der S-Bahn (alle 10 Minuten) besteht mit nur 26 Minuten Fahrzeit (S-Bahn: 35 bis 37 Minuten) eine attraktive Anbindung an den Eisenbahnknotenpunkt Berlin Hauptbahnhof mit seinen umfangreichen Fernverkehrsangeboten. Der Fernbahnhof Ber-

lin-Spandau ist insbesondere aus den nördlichen Ortsteilen schnell mit den Bussen der Linie 638 zu erreichen.

Für eine Verknüpfung zum Busfernverkehr ist eine Fernbushaltestelle am Potsdamer Hauptbahnhof vorhanden.

Die lagebezogen relevanten Flughäfen für die Landeshauptstadt Potsdam sind die Flughäfen Tegel und Schönefeld. Der Flughafen Schönefeld ist mit der Regionalbahn und Bussen und der Flughafen Tegel mit dem Flughafenbus und der S-Bahn oder Regionalbahn an den Potsdamer Hauptbahnhof angebunden.

3.4.2 Straßenbahn

Im ÖPNV-Binnenverkehr stellt die Straßenbahn das Hauptverkehrsmittel dar. Sie ist dabei nicht nur das leistungsfähigste Verkehrsmittel, sondern weist auch die höchste Zuverlässigkeit auf. Diese Rolle der Straßenbahn zur Bewältigung des innerstädtischen Verkehrs konnte in den letzten Jahren weiter ausgebaut werden.

Die Straßenbahn realisiert dabei:

- ▶ die Abwicklung der starken innerstädtischen Direktverbindungen wie sie zwischen den Wohngebieten im Süden und der Innenstadt oder zwischen Babelsberg und der Innenstadt existieren,
- ▶ die Zubringerfunktion zum Eisenbahn-Regionalverkehr und zur S-Bahn mit dem Schwerpunkt Hauptbahnhof,
- ▶ die Verbindung von gebrochenen Busverkehren, bspw. am Campus Jungferensee oder an der Kirschallee.

Das Potsdamer Straßenbahnnetz entspricht einem Verästelungsnetz mit sieben Linien und einer Linienlänge von ca. 68 km.

Die Streckenäste werden in der Normalverkehrszeit (NVZ) grundsätzlich im 10-Minuten-Takt bedient. Auf der Relation zwischen Campus Fachhochschule, Platz der Einheit und Hauptbahnhof verkehren die Straßenbahnlinien in der Hauptverkehrszeit durch Überlagerung der Linien 92 und 96 im 5-Minuten-Takt. Ausnahmen bilden die Teilstrecken Holzmarktstraße – Glienicker Brücke sowie Campus Fachhochschule – Kirschallee und Kastanienallee – Bf. Pirschheide mit einem Angebot im 20-Minuten-Takt.

Fast alle Streckenäste werden in der Zeit von 05:00 Uhr bis 01:00 Uhr bedient.

Nahverkehrsplan 2019 für die Landeshauptstadt Potsdam

Entwurf

Analyse und Prognose

Linie	Linienweg	Takt in Minuten				
		HVZ	NVZ	SVZ	Nacht	Sa/So
91	Bf. Pirschheide – Bf. Rehbrücke	20	20	20	-	20
92	Bornstedt, Kirschallee – Kirchsteigfeld, Marie-Juchacz-Straße	10 ¹	20 ²	20	-	20
93	Glienicker Brücke – Bf. Rehbrücke	20	20	-	-	20 ⁴
94	Bf. Pirschheide – Babelsberg, Fontanestraße	20	20	-	-	20 ⁵
96	Campus Jungferensee – Kirchsteigfeld, Marie-Juchacz-Straße	10	10	20	-	20
98	Schloss Charlottenhof – Bf. Rehbrücke ⁶	20	-	-	-	-
99	Babelsberg, Fontanestraße – Platz der Einheit ⁷	20	20	20	-	20

¹ Jede zweite Fahrt nur zwischen Kirschallee und Bisamkiez
² Nur zwischen Kirschallee und Bisamkiez
⁴ Samstag bis ca. 08:30 Uhr und Sonntag bis ca. 10:30 Uhr nur zwischen Glienicker Brücke und Hauptbahnhof
⁵ Samstag und Sonntag nur zwischen Fontanestraße und Schloss Charlottenhof
⁶ Nur an Schultagen und in der erweiterten HVZ (bereits ab ca. 13:00 Uhr)
⁷ Nach Abschluss der Baumaßnahme Leipziger Dreieck verkehrt die Linie 99 zwischen Fontanestraße und Hauptbahnhof

Tabelle 3.7: Takt im Straßenbahnverkehr

3.4.3 Stadtbus

Der Stadtbus stellt in Potsdam das ergänzende ÖPNV-Angebot zum Hauptverkehrsmittel Straßenbahn dar. Er übernimmt folgende Funktionen:

- ▶ die Zubringerfunktion zum Regionalbahnverkehr, zur S-Bahn und Straßenbahn
- ▶ die Erschließung dünner besiedelter Gebiete
- ▶ die kleinteilige Erschließung von Wohngebieten
- ▶ den Nachtverkehr
- ▶ die Herstellung von Tangentialverbindungen zwischen den Eisenbahn- und Straßenbahnstrecken

Im städtischen Busverkehr werden ausschließlich niederflurige Klein-, Standard- und Gelenkbusse eingesetzt (außer Linientaxi). Sie bieten mit den entsprechend ausgerüsteten Haltestellen ein zusammenhängendes, barrierefreies, innerstädtisches ÖPNV-Verkehrsangebot.

Das Potsdamer Busnetz entspricht einem Netz aus Radial- und Tangentiallinien, deren Ausgangspunkt vielfach der Hauptbahnhof ist. Die Linielänge beträgt derzeit ca. 305 km. Die innerstädtischen Linien werden in der Haupt- und Normalverkehrszeit grundsätzlich im 20-Minuten-Takt bedient. Durch die Überlagerung von Linien entstehen auf wichtigen Abschnitten dichtere Takte, während aufkommensschwache Strecken in größeren Abständen bedient werden. Das aktuelle Angebot ist in der folgenden Tabelle dargestellt.

Nahverkehrsplan 2019 für die Landeshauptstadt Potsdam

Entwurf

Analyse und Prognose

Linie	Linienweg	Takt in Minuten				
		HVZ	NVZ	SVZ	Nacht	Sa/So
X5	Bf. Golm – S Hauptbahnhof	120	120	-	-	-
X15 ¹	Schloss Sanssouci – S Hauptbahnhof	-	-	-	-	20
118	Rathaus Zehlendorf – Drewitz, Stern-Center	20	20	- ²	- ²	- ²
603	Höhenstraße – Platz der Einheit (– S Hauptbahnhof ¹)	20	20	60	-	20 ¹ bzw. 40
605	Wissenschaftspark Golm – S Hauptbahnhof	20	20	20 ³	-	20 ³
606	Alt-Golm – Bf. Charlottenhof – S Hauptbahnhof	20	20	60	-	60 ⁴
609 ⁵	(Paaren –) Kartow – Am Upstall – Campus Jungfersee (– S Hauptbahnhof ⁶)	20	30	60	-	20/40 ⁷
612	Grube, Schlänitzseer Weg – Kirschallee	60	60	60	-	120
616	S Babelsberg – S Griebnitzsee	20	40	60	-	60
638 ⁸	S+U Rathaus Spandau – Potsdam, Campus Jungfersee (– S Hauptbahnhof ⁵)	20	30	60	-	20/40 ⁷
639	Groß Glienicke, Waldsiedlung – Am Park – Am Anger	EF	-	-	-	-
690	S Hauptbahnhof – Am Stern, Johannes-Kepler-Platz	20	20	20	-	20
691	S Hauptbahnhof – Telegrafenberg	20	-	-	-	-
692	Institut für Agrartechnik – Klinikum	20	20	60	-	20 ⁷
693	Rathaus Babelsberg – Bf. Rehbrücke	20	20	20	-	20
694	Hermannswerder, Küsselstraße – Drewitz, Stern-Center	20	20	20	-	20
695	Bf. Pirschheide – S Hauptbahnhof	20	20	60	-	20 ^{7,9}
696	S Griebnitzsee – Drewitz, Robert-Baberske-Straße	20	20	-	-	-
697	(Bornstedt, Kirschallee –) Am Schragen – Berlin, Neukladower Allee	60	60	60 ¹⁰	-	60 ¹⁰
698	Nedlitz, Weißer See – Bornstedt, Kir-	40	60	60	-	60

Nahverkehrsplan 2019 für die Landeshauptstadt Potsdam

Entwurf

Analyse und Prognose

Linie	Linienweg	Takt in Minuten				
		HVZ	NVZ	SVZ	Nacht	Sa/So
	schallee					
699 ¹ 1	Bf. Rehbrücke – Am Stern, Johannes-Kepler-Platz	20	20	60	-	20 ⁷
N14	Am Stern, Johannes-Kepler-Platz – Bf. Golm/Universität	-	-	-	60	30 ¹²
N15	Groß Glienicke, Birkenweg / Am Upstall – S Hauptbahnhof	-	-	-	-	60 ¹²
N16	S Nikolassee – S Hauptbahnhof	-	-	60 ¹³	60	60 ^{13, 12}
N17	Bornim, Institut für Agrartechnik – Am Stern, Johannes-Kepler-Platz	-	-	-	60	60 ¹²

¹ nur von Ostern bis Ende der Oktoberferien

² kein Verkehr auf Potsdamer Gebiet

³ in SVZ nur zwischen Wissenschaftspark Golm und Bf. Charlottenhof

⁴ verkehrt nur zwischen Alt-Golm und Bf. Charlottenhof

⁵ Angaben beziehen sich auf den Abschnitt Am Upstall – Campus Jungfernsee, nach Kartzow und Paaren geringeres Angebot

⁶ einzelne Fahrten im Schülerverkehr werden bis zum Hauptbahnhof durchgebunden

⁷ in SVZ im 60-Minuten-Takt

⁸ aufgabenträgerübergreifende Linie

⁹ zwischen Bf. Pirschheide und Neues Palais nur im 60-Minuten-Takt

¹⁰ verkehrt nur zwischen Am Schragen und Neukladower Allee

¹¹ Hst. Zum Heizwerk wird nur während der HVZ bedient

¹² nur nachts

¹³ Von ca. 21:00 Uhr bis ca. 01:00 Uhr 60-Minuten-Takt zwischen S Hauptbahnhof und S Wannsee

EF – Einzelfahrten

Tabelle 3.8: Takte im Stadtbusverkehr

Durch die Linien 118, 316, 638 und 697 entsteht eine regelmäßige Verbindung mit dem Berliner ÖPNV-Netz.

In der Nacht wird ein separates, vom Tagesverkehr abweichendes Busnetz bedient, das veränderten Bedürfnissen Rechnung trägt.

Analyse und Prognose

3.4.4 Fähre

Im Rahmen des innerstädtischen ÖPNV wird die Fähre (F1) zwischen Hermannswerder auf der Ostseite der Havel und Auf dem Kiewitt auf dem Havel-Westufer betrieben. Sie ermöglicht auf kurzem Weg eine schnelle Verbindung zwischen der Insel Hermannswerder und Potsdam-West.

Linie	Linienweg	Takt in Minuten				
		HVZ	NVZ	SVZ	Nacht	Sa/So
F1 Fähre	Auf dem Kiewitt – Hermannswerder	15	15	-	-	15

Tabelle 3.9: Fährlinie

3.4.5 Regionalbus

Hauptaufgabe der Regionalbusse ist die qualitativ hochwertige Absicherung der Verkehre zwischen der Landeshauptstadt Potsdam und ihrem Umland. Auch die Anbindung des Umlandes an wichtige Verknüpfungspunkte mit übergeordneten Verkehrsmitteln auf dem Stadtgebiet wie den SPNV-Bahnhöfen gehört dazu.

Wegen der differenzierten Bedeutung der Regionalbusse für den innerstädtischen Verkehr weisen die Linien auch eine unterschiedliche Haltekonzeption auf. Während Linien, die in das innerstädtische Angebot integriert sind, an allen Haltestellen halten, werden von den übrigen Linien nur ausgewählte Umsteigehaltestellen bedient.

Nahverkehrsplan 2019 für die Landeshauptstadt Potsdam

Entwurf

Analyse und Prognose

Linie	Linienweg	Takt in Minuten				
		HVZ	NVZ	SVZ	Nacht	Sa/So
X1	S Hauptbahnhof – Teltow Bf.	20	20	60	-	60
X43	S Hauptbahnhof – Beelitz, Liebknechtspark	60	60	-	-	-
580	Bad Belzig – Lehnin – Werder (Havel) – S Hauptbahnhof	30	60	-	-	120
601	S Hauptbahnhof – Teltow, Sigridshorst	20	20	60	-	60
602	S Babelsberg/ Lutherplatz – Teltow ¹	EF	-	-	-	-
604	S Hauptbahnhof – Falkensee	60	60 ²	60 ²	-	60 ²
607	S Hauptbahnhof – Caputh – Ferch – Werder (Havel)	20	60	120	-	60 ³
608	S Hauptbahnhof – Michendorf – Dobbrikow	30	60	-	-	60 ⁴
610	Platz der Einheit/ West – Wildpark-West	60	60 ⁵	60 ⁵	-	EF ^{5,6}
611	(S Hauptbahnhof ⁷ –) Bf. Rehbrücke – Saarmund (– Trens Dorf)	20/40	20/40	60	-	60 ^{8,9}
614	S Hauptbahnhof – Ketzin – Gutenpaaren	60	60	60	-	120
619	S Hauptbahnhof – Ludwigsfelde	EF			-	-
631	S Hauptbahnhof – Werder (Havel)	15	30	60	-	Sa/So 30/60
634	Werder (Havel), Post – Neu Töplitz – Potsdam, Schlänitz-	60	60	60	-	120 ¹⁰

Nahverkehrsplan 2019 für die Landeshauptstadt Potsdam

Entwurf

Analyse und Prognose

Linie	Linienweg	Takt in Minuten				
		HVZ	NVZ	SVZ	Nacht	Sa/So
	seer Weg – Neu Töplitz					
643	S Hauptbahnhof – Neuseddin – Beelitz	30	60	60	-	120 ¹¹
650	S Hauptbahnhof – Nauen	EF			-	-
715	S Hauptbahnhof – Ludwigsfelde Bf.	60	60	60	-	120
750	S Hauptbahnhof – Luckenwalde	EF			-	EF
N13	S Hauptbahnhof – S Teltow Stadt	-	-	-	120	60 ¹³

¹ nur Hinrichtung
² verkehrt nur zwischen Campus Jungfersee und Falkensee
³ Verlängerung in NVZ im 120-Minuten-Takt bis Werder
⁴ verkehrt zwischen S Hauptbahnhof und Michendorf West im 60-Minuten-Takt und bis Stücken im 120-Minuten-Takt, keine Bedienung des Abschnitts Stücken – Dobbrikow am Wochenende
⁵ verkehrt nur zwischen Bf. Charlottenhof und Wildpark West
⁶ verkehrt nur am Samstag und als Linientaxi
⁷ einzelne Fahrten im morgendlichen Schülerverkehr
⁸ verkehrt nur Saarmund, Bergstraße - Bf. Rehbrücke
⁹ verkehrt am Wochenende nachts im 60-Minuten-Takt zwischen S Hauptbahnhof und Saarmund
¹⁰ verkehrt nur zwischen Schlänitzseer Weg und Neu Töplitz
¹¹ verkehrt am Wochenende nachts ebenfalls im 120-Minuten-Takt
¹³ nur nachts
 EF – Einzelfahrten

Tabelle 3.10: Takte im Regionalbusverkehr

Des Weiteren bestehen erhebliche Unterschiede in der Angebotskonzeption. Regionalbuslinien im engeren Verflechtungsbereich wie beispielsweise die Linien X1 und 601 (inkl. Nachtlinie N13) nach Teltow entsprechen vom Angebot her eher Stadtbuslinien. Sie verkehren rund um die Uhr im dichten Takt. Dagegen fahren Regionalbuslinien in ländlicheren, weniger besiedelten Gebieten in einem aufgelockerten Takt und bedienen diese teilweise nur mit Einzelfahrten. Die Buslinien werden überwiegend von der regiobus Potsdam Mittelmark GmbH betrieben. Weitere Betreiber sind die

Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH (Linien 604, 614 und 650) und die Verkehrsgesellschaft Teltow-Fläming mbH (Linien 715 und 750).

Auf einigen Verkehrsachsen fahren PlusBus-Linien. Diese verkehren ganztägig in einem dichten Takt mit kurzen Umstiegszeiten zum SPNV und verkehren auch am Wochenende überwiegend getaktet (Linien 580, 643 und 715).

3.4.6 S-Bahn

Die Leistungen der Berliner S-Bahn werden vom Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) im Auftrag der Länder Berlin und Brandenburg bestellt und von der S-Bahn Berlin GmbH betrieben.

Innerhalb des Potsdamer Stadtgebietes befinden sich mit dem Hauptbahnhof und den Stationen Babelsberg sowie Griebnitzsee drei Bahnhöfe mit S-Bahn-Anbindung.

Der Hauptbahnhof bildet den Ausgangs- bzw. Endpunkt der S-Bahn-Linie S7, die über die Berliner Stadtbahn (Berlin Hauptbahnhof) nach Ahrensfelde verkehrt. Gemeinsam mit der Regionalexpresslinie RE1 stellt sie die wichtigste Nahverkehrsverbindung an das Zentrum und den Hauptbahnhof Berlins dar. Mit der Verknüpfung zur S-Bahn-Linie S1 am Bahnhof Wannsee ergibt sich eine weitere attraktive Verbindung in den Südwesten Berlins.

Die S-Bahn-Linie S7 verkehrt tagsüber in einem 10-Minuten-Takt und abends im 20-Minuten-Takt. In den Nächten am Wochenende wird ein durchgehender Nachtverkehr im 30-Minuten-Takt angeboten.

3.4.7 Regionaler Bahnverkehr

Die Bestellung des Eisenbahn-Regionalverkehrs erfolgt ebenfalls durch den VBB im Auftrag der Länder Berlin und Brandenburg.

Der Verknüpfung des Regionalverkehrs mit dem Potsdamer ÖPNV kommt eine große Bedeutung zu, um in der Beziehung Stadt-Umland ein in seiner Gesamtheit attraktives System öffentlicher Verkehrsmittel als Alternative zum MIV anbieten zu können. Grundprinzip des Potsdamer ÖPNV ist deshalb die Ausrichtung der Straßenbahn und der Busse auf das SPNV-Angebot.

Nahverkehrsplan 2019 für die Landeshauptstadt Potsdam

Entwurf

Analyse und Prognose

Bedeutung für innerstädtische Nahverkehrsaufgaben haben im Wesentlichen die Regionalbahnlinien RB21 und RB22, die die Universitätsstandorte Golm, Neues Palais und Griebnitzsee miteinander verbinden, den Wissenschaftsstandort Golm anbinden sowie mit den Haltepunkten Potsdam Park Sanssouci und Charlottenhof die Brandenburger Vorstadt erschließen.

Das Bahnnetz zur Anbindung der Landeshauptstadt Potsdam besteht gemäß Fahrplan 2017/2018 im Regionalverkehr aus sieben SPNV-Linien, welche neun Regionalbahnhöfe bedienen (vgl. Tabelle 3.11). Die Verkehrsleistungen werden zum großen Teil durch die Deutsche Bahn AG (DB Regio) erbracht. Die Linie RB33 von Berlin-Wannsee über die Bahnhöfe Medienstadt Babelsberg und Rehbrücke wird von der Ostdeutschen Eisenbahn GmbH (ODEG) betrieben.

Zugangsstelle	DB Regio	ODEG
Hauptbahnhof	RE1, RB20, RB21, RB22, RB23	
Charlottenhof	RE1, RB20, RB21, RB22, RB23	
Golm	RB20, RB21, RB22	
Griebnitzsee	RB21, RB22	
Marquardt	RB21	
Medienstadt Babelsberg	RE7	RB33
Park Sanssouci	RE1, RB20, RB21, RB22	
Pirschheide	RB23	
Rehbrücke	RE7	RB33

Tabelle 3.11: Regionalbahnhöfe in Potsdam

Nahverkehrsplan 2019 für die Landeshauptstadt Potsdam

Entwurf

Analyse und Prognose

Das Stadtgebiet Potsdams wird in der Fahrplanperiode seit Dezember 2018 durch folgende Linien des SPNV bedient:

Linie	Relation	Takt in Minuten		
		Mo-Fr	Sa/So/F	
RE1	(Magdeburg –) Brandenburg – Potsdam Hbf – Berlin-Wannsee – Berlin Hbf – Fürstenwalde – Frankfurt (O.) – Cottbus Hbf ^{1,2}	30 ³	30 ³	
RE7	Dessau – Bad Belzig – Potsdam-Rehbrücke – Berlin-Wannsee – Berlin Hbf – Berlin-Schönefeld Flughafen – Wünsdorf-Waldstadt	60	60 ⁴	
RB20	Potsdam Hbf – Potsdam, Golm – Hennigsdorf – Oranienburg	60	-	
RB21	(Berlin Friedrichstraße – Griebnitzsee) – Potsdam Hbf – Potsdam, Golm – Wustermark ⁵	60	120	
RB22	(Berlin Friedrichstraße – Griebnitzsee) – Potsdam Hbf – Potsdam, Golm – Berlin-Schönefeld Flughafen – Königs Wusterhausen ⁵	60	60	
RB23	Potsdam Hbf – Michendorf	60	120	
RB33	Jüterbog – Beelitz Stadt – Potsdam-Rehbrücke – Berlin Wannsee	60	120	
¹ verkehrt zwischen Brandenburg und Magdeburg im 60-Minuten-Takt ² nur einzelne Fahrten zwischen Frankfurt (O.) Cottbus Hbf ³ hält an den Bahnhöfen Charlottenhof und Park Sanssouci im 60-Minuten-Takt ⁴ verkehrt zwischen Dessau Hbf und Bad Belzig im 120-Minuten-Takt ⁵ verkehrt zwischen Potsdam Hbf und Griebnitzsee nur montags bis freitags, weiter bis Berlin Friedrichstraße nur in der HVZ				

Tabelle 3.12: Takte im SPNV

Nahverkehrsplan 2019 für die Landeshauptstadt Potsdam

Entwurf

Analyse und Prognose

3.5 Prognose der Verkehrsnachfrage bis 2023

3.5.1 Bisherige Nachfragesituation im ÖPNV

Für die Landeshauptstadt Potsdam wurde im Rahmen der Verkehrserhebung SrV 2013 ein ÖPNV-Anteil in Höhe von ca. 21 % des Wegeaufkommens im Gesamtverkehr der Potsdamer Einwohnerinnen und Einwohner ermittelt (vgl. Abbildung 3.9) [23]. Dies entspricht ca. 132.000 Fahrgastbeförderungsfällen, welche mit dem ÖPNV bewältigt werden.

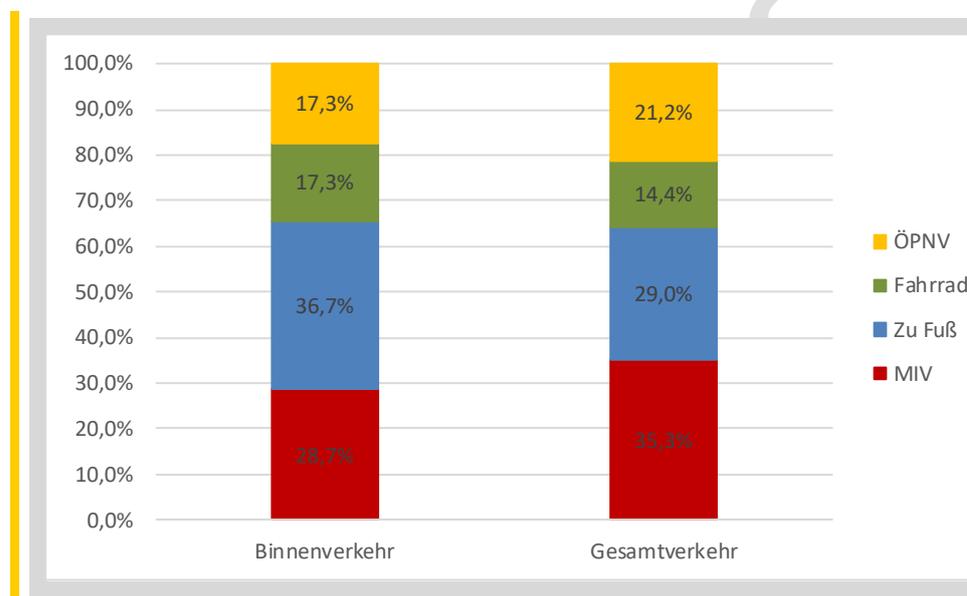


Abbildung 3.9: Modal Split (Wege) in der Landeshauptstadt Potsdam

Im Jahr 2017 wurden durch die ViP 34,7 Mio. Personen mit dem ÖPNV befördert. Dies entspricht einer Zunahme um 25 % der beförderten Personen gegenüber dem Jahr 2012 (27,7 Mio. Fahrgastbeförderungsfälle) [19].

Eine wesentliche Einflussgröße auf die ÖPNV-Nachfrage stellt das ÖPNV-Angebot dar. Im Nahverkehrsraum der Landeshauptstadt Potsdam ist die Betriebsleistung seit 2012 um 2,7 % gestiegen [19] (vgl. Abbildung 3.1).

Es ist somit festzustellen, dass im Zeitraum von 2012 bis 2017 die Anzahl der beförderten Personen wesentlich schneller gestiegen ist als die Betriebsleistung.

3.5.2 Nachfrageentwicklung bis 2023

Die Entwicklung der Fahrgastnachfrage im ÖPNV ist abhängig von den für die Verkehrsnachfrage relevanten Strukturgrößen und Kennziffern zum Verkehrsverhalten sowie der Qualität des vorgehaltenen Angebots. Die Entwicklung der Strukturdaten wurde bereits im Abschnitt 0 ausführlich beschrieben. Demnach ist im Prognosezeitraum bei den für die Verkehrsnachfrage bedeutsamen Strukturgrößen

- ▶ Einwohnerinnen und Einwohner
- ▶ Schülerinnen und Schüler
- ▶ Studierende
- ▶ Arbeitsplätze

in der Landeshauptstadt Potsdam von einem weiteren Wachstum auszugehen.

Eine weitere Einflussgröße der Verkehrsnachfrage und im Speziellen der Wahl des Verkehrsmittels stellt die Pkw-Verfügbarkeit dar, die mit Hilfe des Motorisierungsgrades abgebildet werden kann. Dieser Kennwert liegt in Potsdam per 31.12.2017 bei 417 Pkw je 1.000 Einwohnende [20]. In den Jahren 2012 bis 2017 blieb der Motorisierungsgrad mit einer mittleren jährlichen Zunahme von ca. 0,1 % (bezogen auf Pkw) nahezu konstant.

Angebotsveränderungen haben direkten Einfluss auf die Nachfrage. Durch gezielte Angebotsverbesserungen im ÖPNV kann eine Nachfragesteigerung erreicht werden, Leistungsreduktionen hingegen wirken nachfrage-senkend.

Um den verschiedenen Einflussgrößen und Entwicklungen Rechnung zu tragen, wurden drei Szenarien für die Abschätzung der Verkehrsnachfrage bis 2023 entwickelt, welche sich einerseits durch die prognostizierte soziodemografische Entwicklung als auch durch verschiedene Maßnahmen mit Einfluss auf die Verkehrsnachfrage unterscheiden.

Das Basisszenario orientiert sich dabei an der vorhandenen Bevölkerungsprognose, während die Entwicklungsszenarien ein stärkeres Bevölkerungswachstum sowie weitere verkehrliche Maßnahmen abbilden und damit die Grundlage für die Anpassung des ÖPNV-Angebotes bilden (vgl. Abschnitt 5).

Nahverkehrsplan 2019 für die Landeshauptstadt Potsdam

Entwurf

Analyse und Prognose

3.5.2.1 Basisszenario

Das Basisszenario stellt die Nachfrageentwicklung unter Berücksichtigung der veränderten soziodemographischen Strukturdaten aus der Bevölkerungsprognose 2016-2035 (Stand 2017) für das Prognosejahr 2023 dar. Neben der Bevölkerungsentwicklung werden in diesem Szenario keine verkehrlichen nachfragerlevanten Maßnahmen berücksichtigt, weshalb es auch als Prognose-Nullfall bezeichnet werden kann.

Mit der geplanten Umsetzung der Wohnbaupotenziale, der Berücksichtigung des demografischen Wandels und den prognostizierten Wanderungsbewegungen wird zwischen 2019 und 2023 von einem linearen Bevölkerungswachstum um rund 5,5 % auf eine Einwohnerzahl von rund 192.000 im Jahr 2023 ausgegangen (siehe Abbildung 3.10 und vgl. Abschnitt 0).

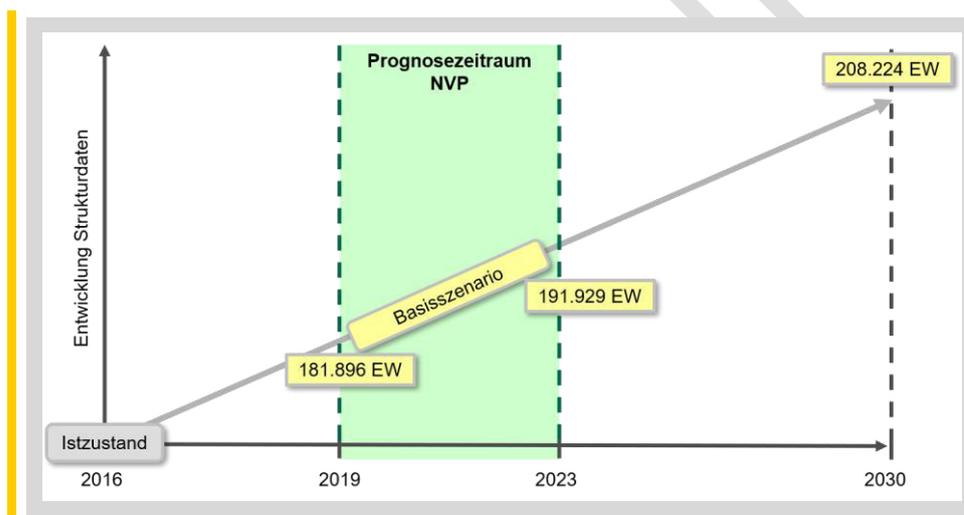


Abbildung 3.10: Basisszenario – Schema Einflussgrößen

Die nachfolgende Netzgrafik zeigt auf Basis der Ortsteile die Nachfrageänderungen des Basisszenarios gegenüber dem Analysejahr 2016, unterteilt nach Wachstumsklassen.

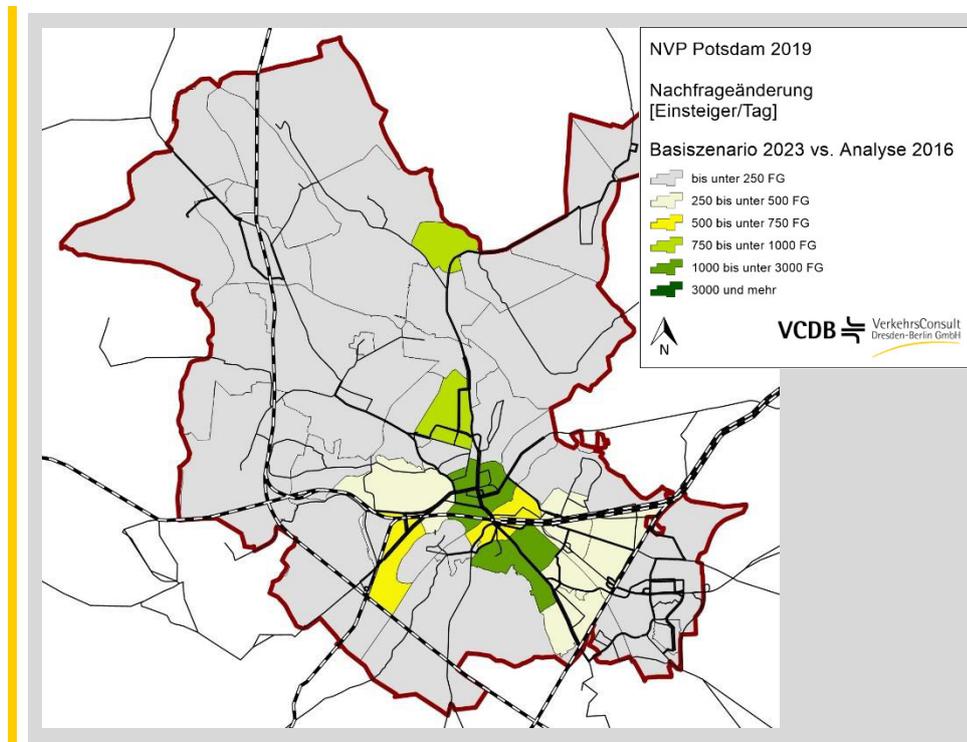


Abbildung 3.11: Basisszenario – Nachfrageentwicklung gegenüber Analyse

Es wird ersichtlich, dass die Nachfragesteigerungen mit den geplanten Gebietsentwicklungen korrespondieren. So sind hohe Zuwächse in der nördlichen Innenstadt, in der Teltower Vorstadt, in Krampnitz Kaserne sowie im Bornstedter Feld zu erwarten. Zudem gibt es mittlere Nachfragesteigerungen in folgenden Ortsteilen:

- ▶ Potsdam West
- ▶ Brandenburger Vorstadt
- ▶ südliche Innenstadt
- ▶ Babelsberg Zentrum
- ▶ Babelsberg Süd
- ▶ Schlaatz
- ▶ Waldstadt I und II

Geringe Zuwächse werden darüber hinaus im gesamten übrigen Stadtgebiet prognostiziert. Insgesamt steigt die Nachfrage im ÖPNV des Basisszenarios gegenüber der Analyse um ca. 8,4 % (~11.800 Fahrten pro Tag).

Nahverkehrsplan 2019 für die Landeshauptstadt Potsdam

Entwurf

Analyse und Prognose

3.5.2.2 Entwicklungsszenarien

Neben dem Basisszenario wurden zwei weitere Szenarien entwickelt, welche neben den soziodemographischen Entwicklungen verschiedene verkehrliche Maßnahmen mit Einfluss auf die Verkehrsnachfrage beinhalten.

Entwicklungsszenario 1 - Verkehrsverlagerung

Im Entwicklungsszenario 1 wird analog zum Basisszenario eine lineare Bevölkerungsentwicklung auf Basis der Bevölkerungsprognose für das Jahr 2023 zugrunde gelegt. Zusätzlich wird die Umsetzung sogenannter „Push-Maßnahmen“ mit Wirkung auf den MIV angenommen. Diese bewirken eine Verkehrsverlagerung zu den Verkehrsarten des Umweltverbundes (Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV). Für den ÖPNV bedeutet dies eine Modal Split-Änderung um 1,8 % auf 19,1 %⁵ in Bezug auf die von der Potsdamer Bevölkerung zurückgelegten Wege im Binnenverkehr (Abbildung 3.14).

Im Folgenden sind mögliche Maßnahmenbereiche zum Erreichen dieser gewünschten Verschiebung des Modal Splits aufgelistet, die jedoch in der Entwicklung der Szenarien nicht näher spezifiziert wurden.

- ▶ MIV-Infrastrukturmaßnahmen
- ▶ Maßnahmen der Parkraumbewirtschaftung
- ▶ Maßnahmen der Luftreinhalteplanung

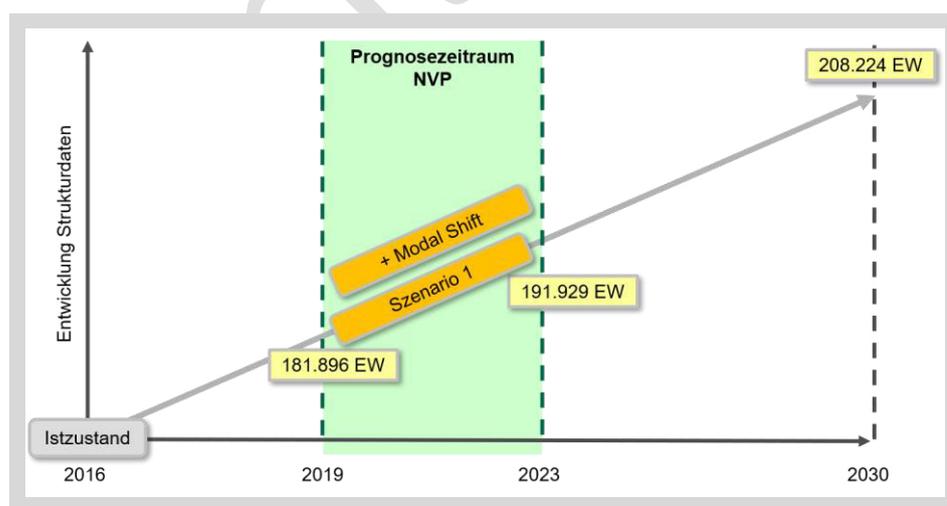


Abbildung 3.12: Szenario 1 (Verkehrsverlagerung) – Schema Einflussgrößen

⁵ Zielstellung der Landeshauptstadt Potsdam

Der folgende Netzausschnitt zeigt auf Basis der Ortsteile die Nachfrageänderungen des Szenarios 1 gegenüber dem Analysejahr 2016.

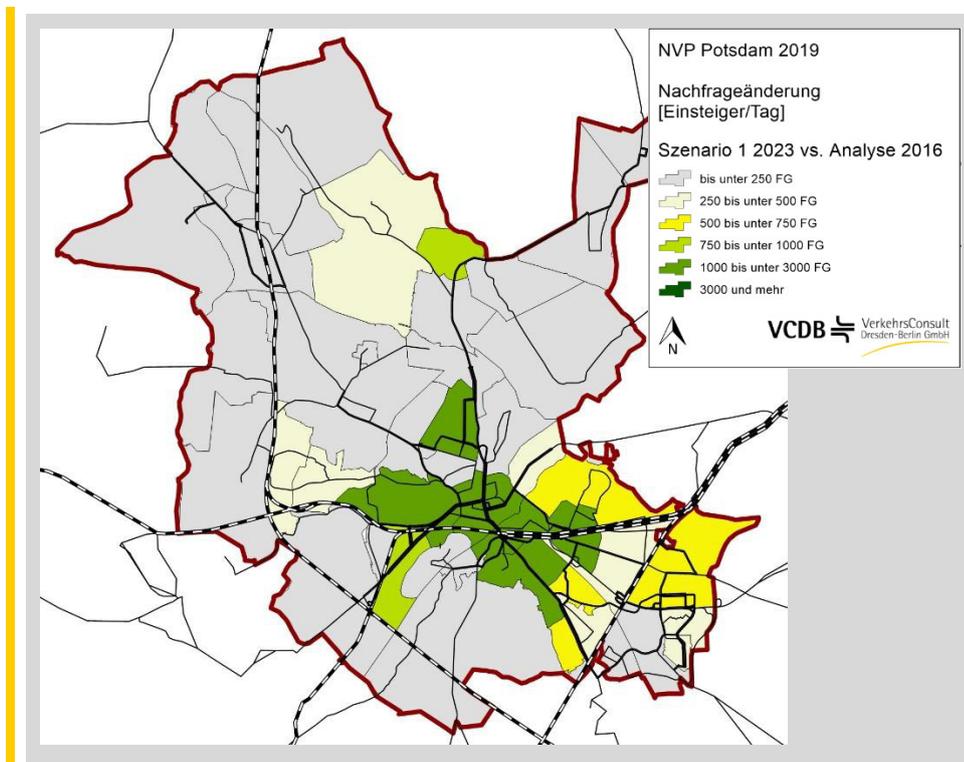


Abbildung 3.13: Szenario 1 (Verkehrsverlagerung) – Nachfrageentwicklung gegenüber Analyse

Zusätzlich zu den bereits im Basisszenario ermittelten Zuwächsen werden hohe Nachfragesteigerungen in der südlichen Innenstadt, in Potsdam West, in der Brandenburger Vorstadt und in Babelsberg Zentrum ausgewiesen.

Mittlere Steigerungen sind zudem in folgenden Ortsteilen zu verzeichnen:

- ▶ Fahrland
- ▶ Eiche
- ▶ Golm Ost
- ▶ Waldstadt II
- ▶ Stern
- ▶ Drewitz
- ▶ Kirchsteigfeld
- ▶ Babelsberg Nord
- ▶ Berliner Vorstadt

Nahverkehrsplan 2019 für die Landeshauptstadt Potsdam

Entwurf

Analyse und Prognose

Zusätzlich gibt es geringe Nachfragesteigerungen in allen weiteren Ortsteilen. Insgesamt steigt die Nachfrage im ÖPNV des Szenario 1 gegenüber der Analyse um ca. 14,9 % (~21.000 Fahrten pro Tag).

Entwicklungsszenario 2 – Verkehrsverlagerung + Wachstum

Das Entwicklungsszenario 2 baut auf dem Szenario 1 auf und berücksichtigt ebenfalls eine Verschiebung des Modal Split im Jahr 2023 zum ÖPNV (Abbildung 3.14).

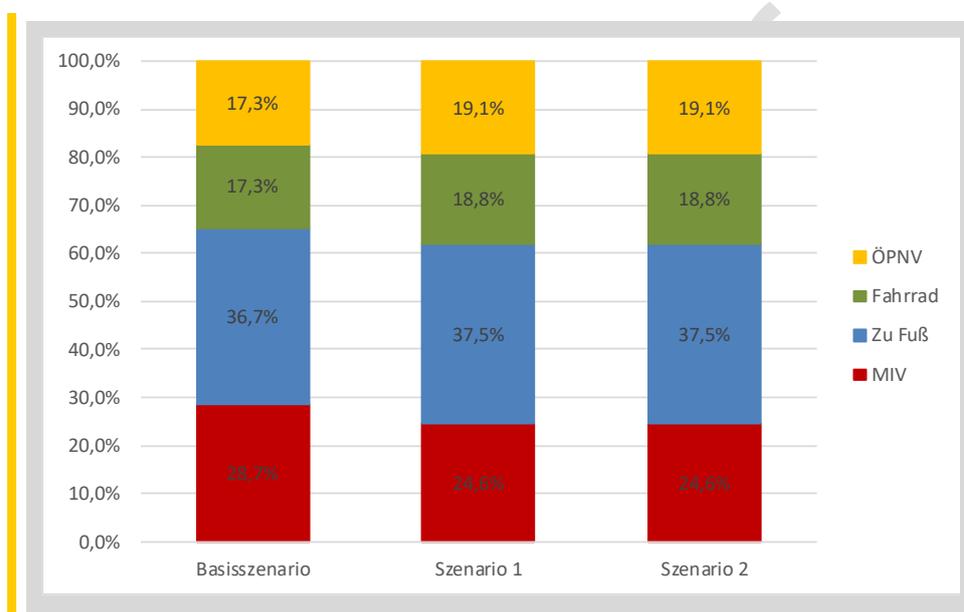


Abbildung 3.14: Entwicklung Modal Split (Wege) im Binnenverkehr im Szenario 1 und 2

Im Szenario 2 wird darüber hinaus von einem stärkeren Bevölkerungswachstum im Prognosehorizont 2023 und dem vorzeitigen Erreichen der für das Jahr 2025 prognostizierten Bevölkerungszahl aufgrund beschleunigter Gebietsentwicklung sowie von Wanderungsbewegungen ausgegangen.

Nahverkehrsplan 2019 für die Landeshauptstadt Potsdam

Entwurf

Analyse und Prognose

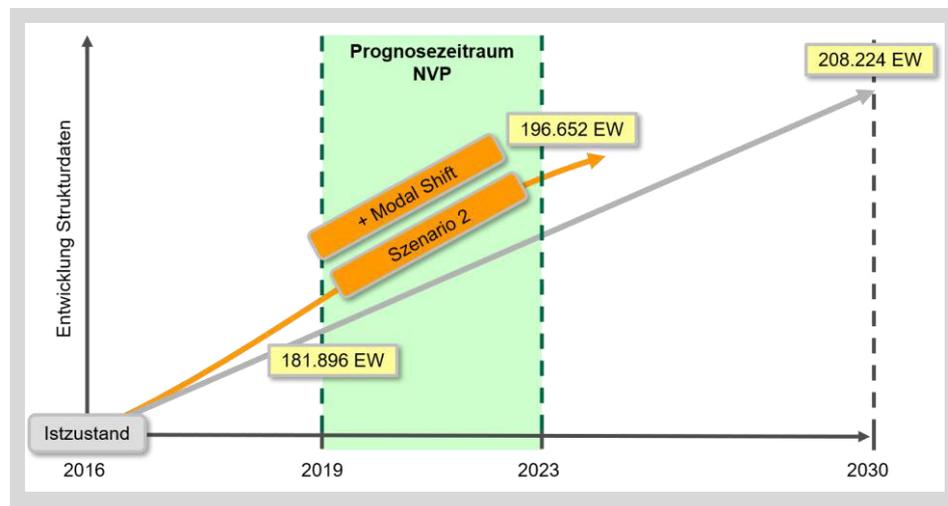


Abbildung 3.15: Szenario 2 (Verkehrsverlagerung + Wachstum) – Schema Einflussgrößen

Die nachfolgende Netzgrafik zeigt auf Basis der Ortsteile die Nachfrageänderungen des Szenarios 2 gegenüber dem Analysejahr 2016.

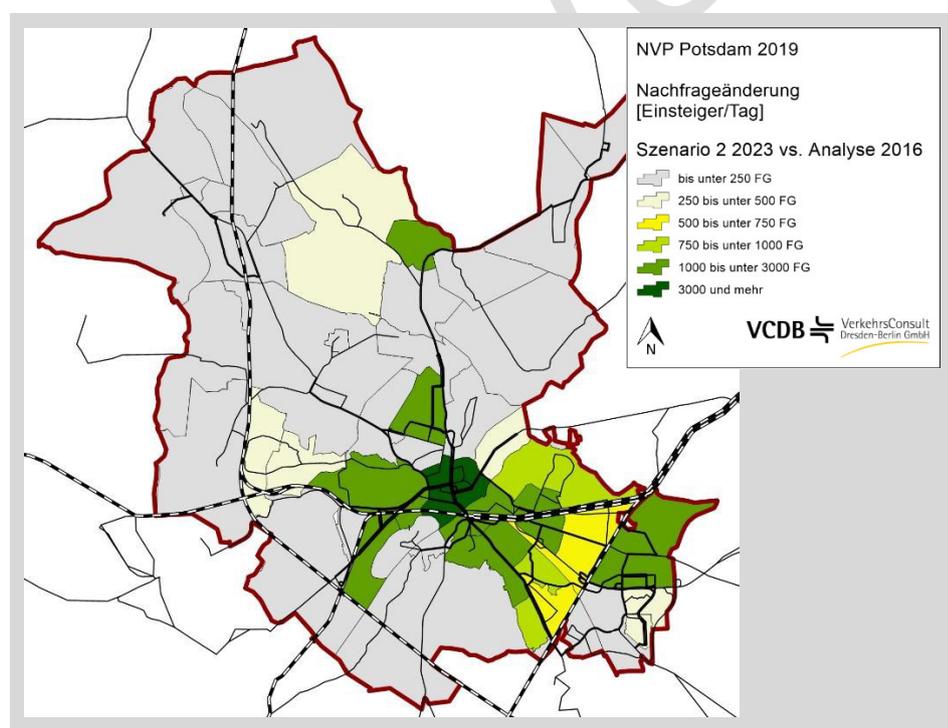


Abbildung 3.16: Szenario 2 (Verkehrsverlagerung + Wachstum) – Nachfrageentwicklung gegenüber Analyse

Analyse und Prognose

In diesem Szenario verstärken sich die Nachfragesteigerungen gegenüber dem Entwicklungsszenario 1 insbesondere in der nördlichen Innenstadt, am Stern, in Potsdam West und in Krampnitz Kaserne.

Die Nachfrage im ÖPNV des Szenarios 2 steigt gegenüber der Analyse um ca. 18,4 % (~26.000 Fahrten pro Tag).

Anforderungsprofil im ÖPNV und Bewertung

4 Anforderungsprofil im ÖPNV und Bewertung

4.1 Verkehrsangebot

Das hier definierte Anforderungsprofil umfasst die Vorgaben für den städtischen ÖPNV in der Landeshauptstadt Potsdam, für den die Stadt als Aufgabenträger unmittelbare Verantwortung trägt.

Auf die Gestaltung des Regionalbusangebotes in den an Potsdam angrenzenden Landkreisen kann die Landeshauptstadt entsprechend der im ÖPNVG fixierten Aufgabenverantwortung keinen direkten Einfluss nehmen. Jedoch legt sie als Aufgabenträger im Einvernehmen mit der Genehmigungsbehörde und den Aufgabenträgern der Landkreise fest, welche Angebote des ein- und ausfahrenden Regionalbusverkehrs integraler Bestandteil des ÖPNV-Angebotes in der Landeshauptstadt sind.

Bei der Angebotsgestaltung des SPNV ist die Einflussnahme der Stadt Potsdam eher begrenzt, da der Aufgabenträger hierfür das Land Brandenburg ist. Der im Rahmen der VBB-Mitgliedschaft gegebene Gestaltungsspielraum ist jedoch maximal auszunutzen.

Das Angebot des ÖPNV wird im Wesentlichen durch die räumliche und zeitliche Qualität der Erschließung aller Teilräume (Erschließungsqualität) sowie auf wichtigen Verbindungen (Verbindungsqualität) definiert.

Das nachstehende Anforderungsprofil ist sowohl Grundlage für die Bewertung des bestehenden ÖPNV-Angebotes als auch für die Ausgestaltung des ÖPNV in der Landeshauptstadt Potsdam im Zeitraum von 2019 bis 2023.

Nahverkehrsplan 2019 für die Landeshauptstadt Potsdam

Entwurf

Anforderungsprofil im ÖPNV und Bewertung

4.1.1 Gebietskategorisierung

Die Landeshauptstadt Potsdam weist eine heterogene Struktur mit ländlichen Bereichen im Norden und verdichteten Bereichen im Zentrum, im Südosten und im Südwesten auf.

Aus diesem Grund wurde zur Aufstellung und Bewertung von Angebotsstandards das Planungsgebiet auf Basis der Ortsteile betrachtet. Diese wurden anhand der Nutzungsdichte (Verhältnis der Anzahl der potenziellen ÖPNV-Nutzenden je bebauter Fläche) klassifiziert. Zielseitige Faktoren zur Erhöhung der Nutzungsdichte wie kulturelle Einrichtungen, Bildungseinrichtungen oder gewerbliche Flächen wurden dabei berücksichtigt.

Für die Landeshauptstadt Potsdam wurden folgende Klassen definiert:

- ▶ Klasse I: hohe Nutzungsdichte
- ▶ Klasse II: mittlere Nutzungsdichte
- ▶ Klasse III: niedrige Nutzungsdichte

Die Zuordnung der Ortsteile zu den Nutzungsdichten ist in nachfolgender Tabelle 4.1 dargestellt. Die Basis dafür bildet die aktuelle Einwohnerprognose für das Jahr 2023 [24] und die im Flächennutzungsplan der Landeshauptstadt Potsdam ausgewiesenen bebauten Flächen [25].

Klasse I	Klasse II	Klasse III
Bornstedter Feld ^{WE II}	Bornim	Institut Bornim
Golm Ost ^{WE III}	Bornstedter Ortslage	Nedlitz
Golm West ^{WE III}	Eiche	Campus Jungfernsee
Brandenburger Vorstadt	Jägervorstadt	Sacrow
Potsdam West	Berliner Vorstadt	Grube
Nördliche Innenstadt	Babelsberg Nord	Nauener Vorstadt
Südliche Innenstadt	Templiner Vorstadt	Forststraße
Babelsberg Süd ^{WE II}	Hermannswerder	Klein Glienicke
Babelsberg Zentrum	Waldstadt I	Alt Drewitz
Teltower Vorstadt	Industriegelände ^{WE III}	Uetz-Paaren

Nahverkehrsplan 2019 für die Landeshauptstadt Potsdam

Entwurf

Anforderungsprofil im ÖPNV und Bewertung

Klasse I	Klasse II	Klasse III
Schlaatz	Fahrland	Marquardt
Waldstadt II	Kaserne Krampnitz	Marquardt-Friedrichspark
Am Stern ^{WE II}	Neu Fahrland	Satzkorn
Drewitz	Groß Glienicke	Kartzow
Kirchsteigfeld		Krampnitz Ort
		Waldsiedlung Groß Glienicke
		Das kurze Feld
<small>^{WE II} Aufgrund der Nutzungsstruktur wird der Ortsteil am Wochenende der Klasse II zugeordnet. ^{WE III} Aufgrund der Nutzungsstruktur wird der Ortsteil am Wochenende der Klasse III zugeordnet.</small>		

Tabelle 4.1: Klasseneinteilung Ortsteilklassen

Die Klasse I umfasst den dicht besiedelten Korridor von der Innenstadt mit den westlichen und südlichen Vorstädten über den südlichen Bereich von Babelsberg bis hin zum Gebiet Stern-Drewitz-Kirchsteigfeld und zur Waldstadt I sowie das Bornstedter Feld im Norden und den durch Universitäts- und Hochschulstandorte geprägten Bereich Golm im Westen.

In die Klasse II wurden die um den dicht besiedelten Korridor liegenden Bereiche sowie Fahrland, Neu Fahrland, die Kaserne Krampnitz und Groß Glienicke eingeordnet.

Aufgrund nicht vorhandener Strukturen wurden die Ortsteile Forst Potsdam Süd und Wildpark keiner Klasse zugeordnet und alle weiteren Ortsteile gehören der Klasse III an.

Nahverkehrsplan 2019 für die Landeshauptstadt Potsdam

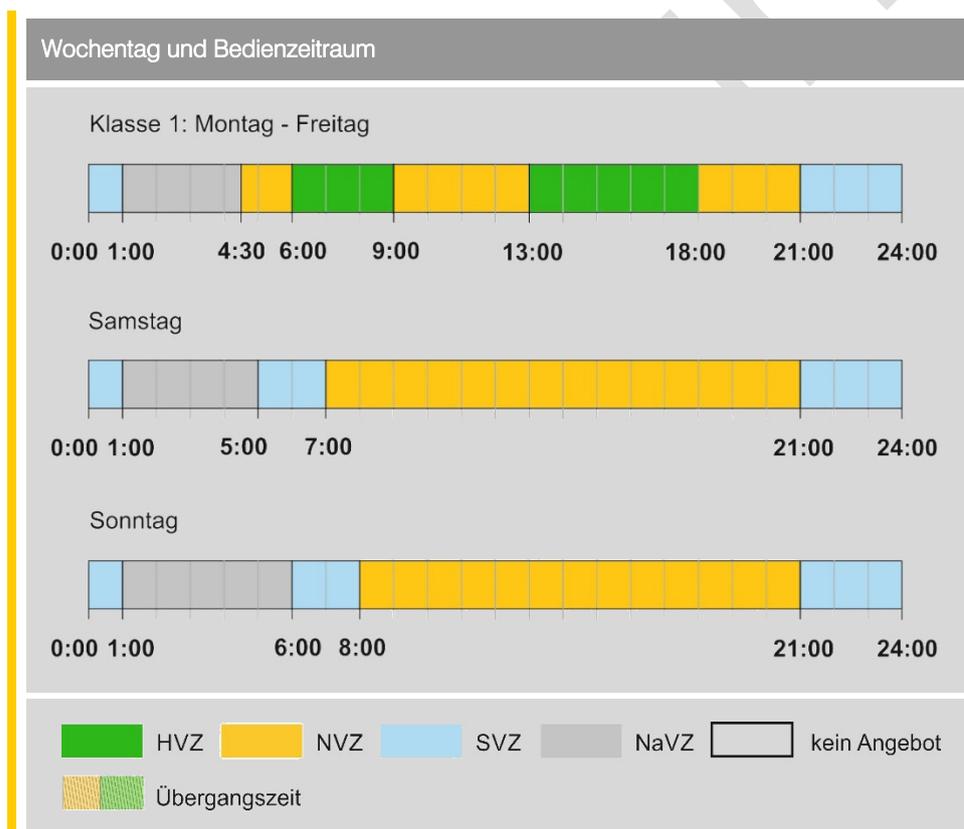
Entwurf

Anforderungsprofil im ÖPNV und Bewertung

4.1.2 Verkehrszeiten und Bedienzeitraum

Die Bedienung des Stadtverkehrsnetzes ist nach den in Abbildung 4.1 festgelegten Verkehrszeiten zu differenzieren. Diese orientieren sich an der Intensität der Verkehrsnachfrage innerhalb des Tages- und Wochenverlaufs.

Für die Klasse III wurden Übergangszeiten zwischen den Verkehrszeiten festgelegt. Diese ermöglichen einen gleitenden Beginn des Bedienungszeitraumes am Morgen, um beispielsweise den gebietsbezogen unterschiedlich beginnenden Berufsverkehr bzw. Ausrückvorgänge der öffentlichen Verkehrsmittel zu berücksichtigen.



Nahverkehrsplan 2019 für die Landeshauptstadt Potsdam

Entwurf

Anforderungsprofil im ÖPNV und Bewertung

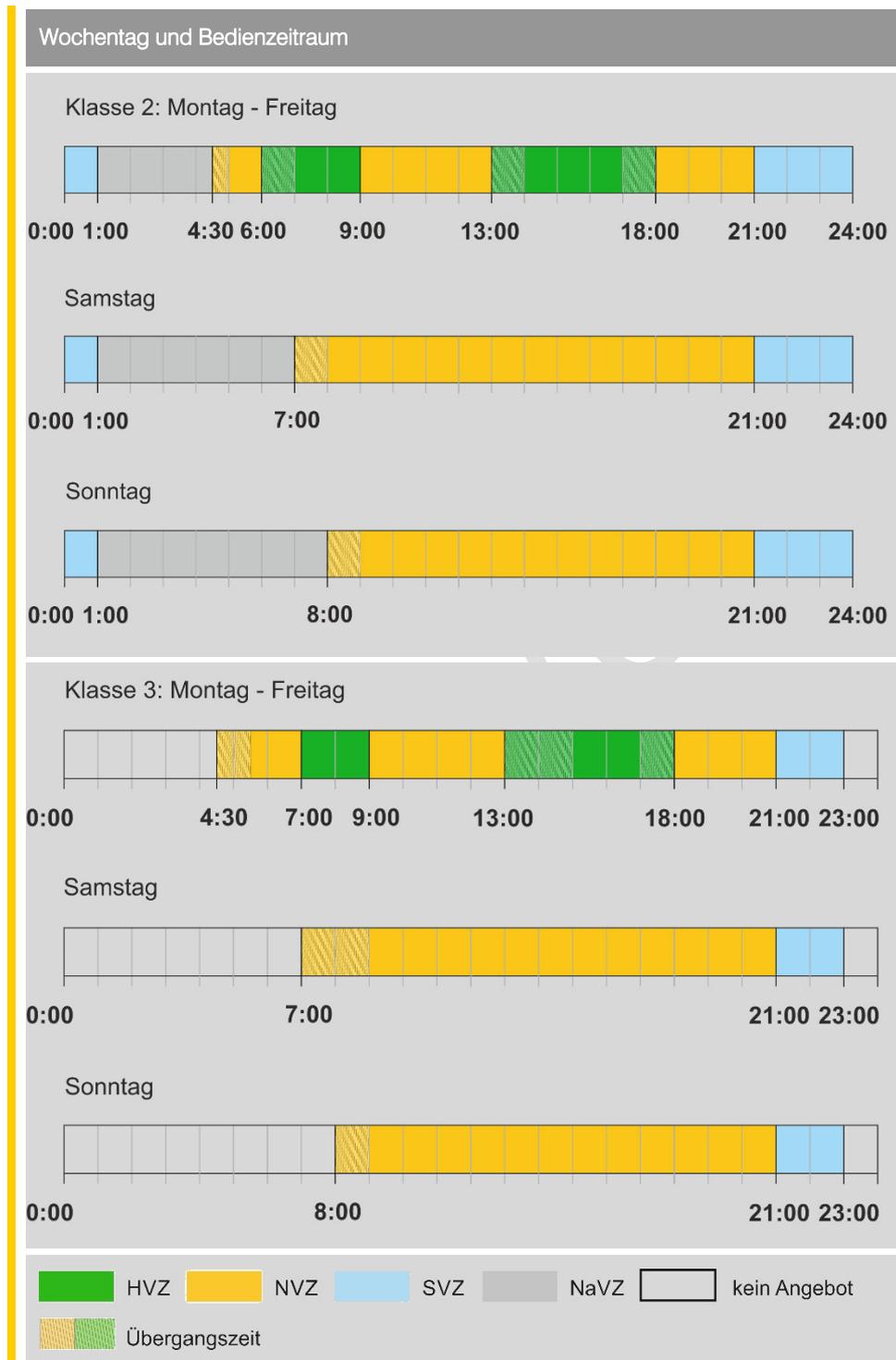


Abbildung 4.1: Übersicht über die Verkehrszeiten in der Landeshauptstadt Potsdam

Anforderungsprofil im ÖPNV und Bewertung

Bewertung der Bedienzeiträume

Die hier definierten Bedienzeiträume werden zu einem weit überwiegenderen Teil eingehalten. Aufgrund der schwachen Nachfrage sind für einige Haltestellen Abweichungen von den Vorgaben zum Bedienzeitraum zulässig. Diese sind in Anlage 3 dargestellt.

4.1.3 Erschließungsqualität

Die Qualität der Erschließung wird differenziert nach Gebietskategorien und Verkehrssystemen (räumlich) sowie nach Verkehrszeiten vorgegeben.

Dabei gilt, dass alle Teilflächen, die mehr als 200 Einwohner oder ein entsprechendes Quell-/ Zielpotenzial aufweisen, mit dem ÖPNV erschlossen werden sollen. Eine Teilfläche gilt als erschlossen, wenn sich 80 % der Einwohner bzw. anderer Potenziale in den fußläufigen Einzugsbereichen der Haltestellen von öffentlichen Verkehrsmitteln befinden [26].

Die Haltestellen dienen als Zugangspunkte zum ÖPNV-System. In Abhängigkeit der Bedienung durch die verschiedenen Verkehrsmittel sowie ihrer räumlichen Lage gelten folgende Einzugsbereiche (Luftlinienentfernung):

Verkehrsmittel	Klasse I	Klasse II	Klasse III
Straßenbahn	350 m	450 m	-
Bus	300 m	400 m	500 m

Tabelle 4.2: Haltestelleneinzugsbereiche nach Klassen

Die Bedienungshäufigkeit an den Haltestellen soll den in Tabelle 4.3 aufgeführten Vorgaben entsprechen, wobei die Abfahrten möglichst gleichmäßig auf eine Stunde verteilt werden sollen.

Anforderungsprofil im ÖPNV und Bewertung

Verkehrszeit	Fahrten pro Stunde und Richtung		
	Klasse I	Klasse II	Klasse III
HVZ	6 bis 12 Fahrten	2 bis 3 Fahrten	1 Fahrt
NVZ	3 bis 6 Fahrten	2 bis 3 Fahrten	0,5 bis 1 Fahrt
SVZ	3 Fahrten	1 Fahrt	0,5 bis 1 Fahrt
NaVZ	1 Fahrt 2 Fahrten am Wochenende	1 Fahrt am WE	-

Tabelle 4.3: Bedienungshäufigkeit nach Klassen

Die räumliche Erschließung ist gegeben, wenn für den überwiegenden Teil des Gebietes (bzw. für die Haltestellen, welche die wesentliche Erschließung innehaben) die Kriterien erfüllt sind.

Bewertung

In die Bewertung werden alle ÖPNV-Angebote sowie die in die Landeshauptstadt Potsdam einfahrenden Regionalverkehrslinien einbezogen.

Die derzeitige räumliche Erschließung der bebauten Gebiete der Landeshauptstadt Potsdam ist als gut einzuschätzen (vgl. Abbildung 4.2).

Folgende Bereiche befinden sich im Grenzbereich bzw. außerhalb der Haltestelleneinzugsgebiete:

- ▶ zwischen Rosa-Luxemburg-Straße und Virchowstraße (Babelsberg Nord)
- ▶ zwischen Gartenstraße und Nuthestraße (Babelsberg Süd)
- ▶ westlich der Erich-Mendelsohn-Allee (Bornstedter Feld)
- ▶ zwischen Katharinenstraße und Eichenallee (Bornstedter Ortslage)
- ▶ östliches Siedlungsgebiet (Fahrland)
- ▶ zwischen Fahrländer See und Weißem See (Neu Fahrland)
- ▶ Siedlung Schlänitzsee (Grube)
- ▶ südlich der Parzivalstraße (Groß Glienicke)
- ▶ nördlicher Bisamkiez (Schlaatz)
- ▶ westlich des Heidereiterwegs (Teltower Vorstadt)
- ▶ westlich Zum Jagenstern / Kiefernring (Waldstadt II)
- ▶ Zeppelin-Grundschule (Potsdam West)

Nahverkehrsplan 2019 für die Landeshauptstadt Potsdam

Entwurf

Anforderungsprofil im ÖPNV und Bewertung

In vereinzelt weiteren Bereichen sind ebenfalls Unterschreitungen der Zielwerte festzustellen. Die geringe Einwohnerzahl (weniger als 200 Einwohner) bzw. das geringe Nutzerpotenzial rechtfertigen dort jedoch kein Angebot.

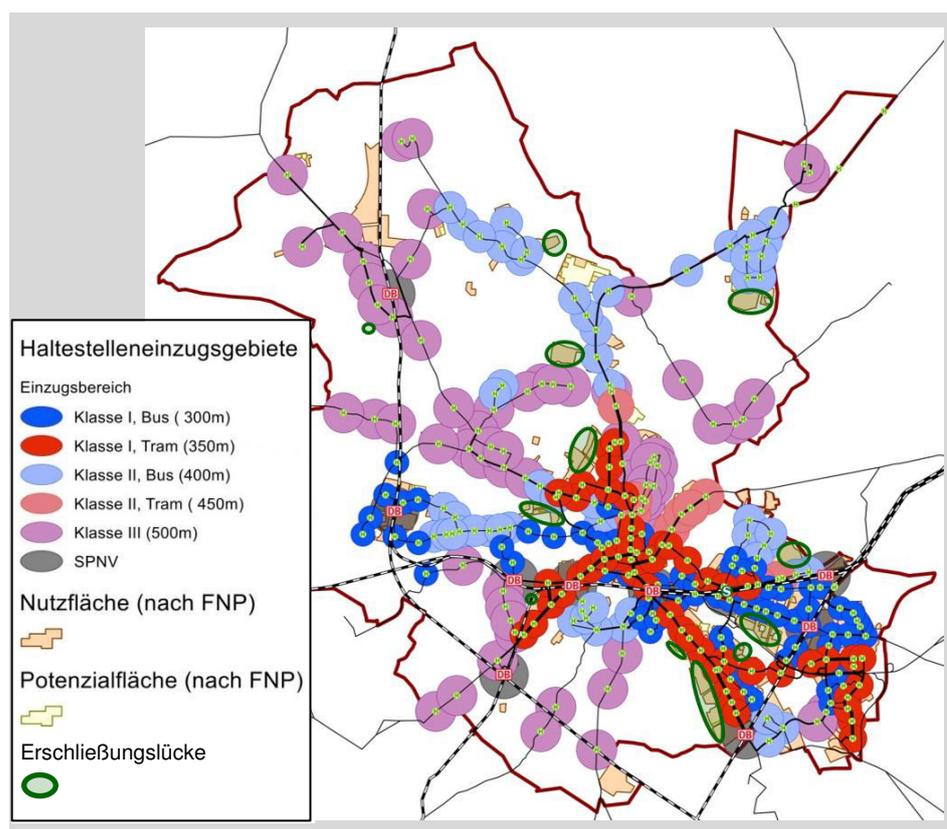


Abbildung 4.2: Haltestelleneinzugsgebiete in der Landeshauptstadt Potsdam mit Erschließungslücken

Die Vorgaben für die Bedienungshäufigkeiten (Anzahl der Haltestellenabfahrten) werden werktags zum großen Teil zu jeder Verkehrszeit erfüllt. Ausnahmen bestehen zu allen Verkehrszeiten an einigen Haltestellen in Golm, an den Haltestellen Schloss Sanssouci, Telegrafenberg und Karl-Liebknecht-Stadion sowie zur HVZ insbesondere an den Haltestellen Falkenhorst, Am Fenn, Drewitzer Straße/E.-Weinert-Straße, Unter den Eichen, Spindelstraße und Theodor-Fontane-Straße, welche eine zu geringe Bedienung aufweisen. Am Wochenende treten weitere Abweichungen auf. Die vorhandenen Unterschreitungen der geforderten Bedienstandards können jedoch aufgrund der Nachfragepotenziale toleriert werden.

Anforderungsprofil im ÖPNV und Bewertung

Die Bedienungsdefizite aller Verkehrstage und -zeiten je Ortsteil sind differenziert nach Haltestellen in Anlage 4 dargestellt.

4.1.4 Verbindungsqualität

Zur Einhaltung der Vorgaben für die Verbindungsqualität wird die Zielerreichbarkeit der Innenstadt (Haltestellen Platz der Einheit bzw. Hauptbahnhof) unter Beachtung der Verkehrszeiten anhand der Kriterien

- ▶ Beförderungszeit und
- ▶ Umsteigehäufigkeit

analysiert und bewertet.

Die folgende Tabelle 4.4 gibt einen Überblick über die Zielwerte der Verbindungsqualität aus den Ortsteilen in die Innenstadt, unterschieden nach Tag und Abend (ab ca. 19:00 Uhr).

Für die Beförderungszeit aus den Ortsteilen der Klasse III werden Richt- und Grenzwerte definiert, wobei die Grenzwerte Mindestanforderungen und die Richtwerte eine Zielstellung darstellen.

Für die Umsteigehäufigkeit wird in der Klasse II ein Umstieg vom Bus zur Straßenbahn zugelassen.

	Beförderungszeit	Umsteigehäufigkeit	
	Tag / Abend	Tag	Abend
Klasse I	30 min	0	0 / 1*
Klasse II	30 min	0 / 1*	1
Klasse III	Richtwert: 30 min Grenzwert: 60 min	1	1
* ein Umstieg vom Bus zur Straßenbahn zulässig			

Tabelle 4.4: Vorgaben zur Verbindungsqualität

Ein weiteres Kriterium zur Beurteilung der Verbindungsqualität bildet das Reisezeitverhältnis von ÖPNV zu MIV, welches anhand der in Tabelle 4.5 aufgeführten Stufen der Angebotsqualität (SAQ) gemäß Richtlinie für integrierte Netzgestaltung [27] bewertet wird.

Nahverkehrsplan 2019 für die Landeshauptstadt Potsdam

Entwurf

Anforderungsprofil im ÖPNV und Bewertung

SAQ	Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV
A	bis 1 - sehr gute Qualität
B	bis 1,6 - gute Qualität
C	bis 2,2 - befriedigende Qualität
D	bis 2,8 - ausreichende Qualität
E	bis 3,4 - mangelhafte Qualität
F	größer 3,4 - unzureichende Qualität

Tabelle 4.5: Stufen der Angebotsqualität (SAQ) nach RIN

Das Reisezeitverhältnis ÖPNV / MIV sollte auf den Verbindungen aus den Ortsteilen zur Innenstadt mindestens eine gute Qualität aufweisen. Das heißt, dass ÖPNV-Nutzende nicht mehr als die ca. eineinhalbfache Reisezeit eines Autofahrers benötigen sollte. Basis zur Ermittlung dieses Wertes ist die schnellste Verbindung von Montag bis Freitag im unbelasteten Netz in der Hauptverkehrszeit zwischen 7:00 und 8:00 Uhr von einer ausgewählten Haltestelle jedes Ortsteiles zur Innenstadt.

Bewertung

Die Vorgaben zur Zielerreichbarkeit und zur Umsteigehäufigkeit werden tagsüber von Montag bis Freitag auf allen betrachteten Relationen eingehalten.

Von einigen Haltestellen in Fahrland und Groß Glienicke werden an allen Verkehrstagen mehr als 30 min Beförderungszeit zur Innenstadt benötigt. Am Sonntag sind in der NVZ weitere Defizite in Bornim und Uetz-Paaren festzustellen.

Auf den werktags zur morgendlichen HVZ betrachteten Relationen werden überwiegend gute Reisezeitverhältnisse erzielt. Lediglich die Verbindungen aus den Ortsteilen östlich der Wetzlarer Bahn (aufgrund der L 40) und aus Nedlitz sind nicht konkurrenzfähig (vgl. Abbildung 4.3).

Nahverkehrsplan 2019 für die Landeshauptstadt Potsdam

Entwurf

Anforderungsprofil im ÖPNV und Bewertung

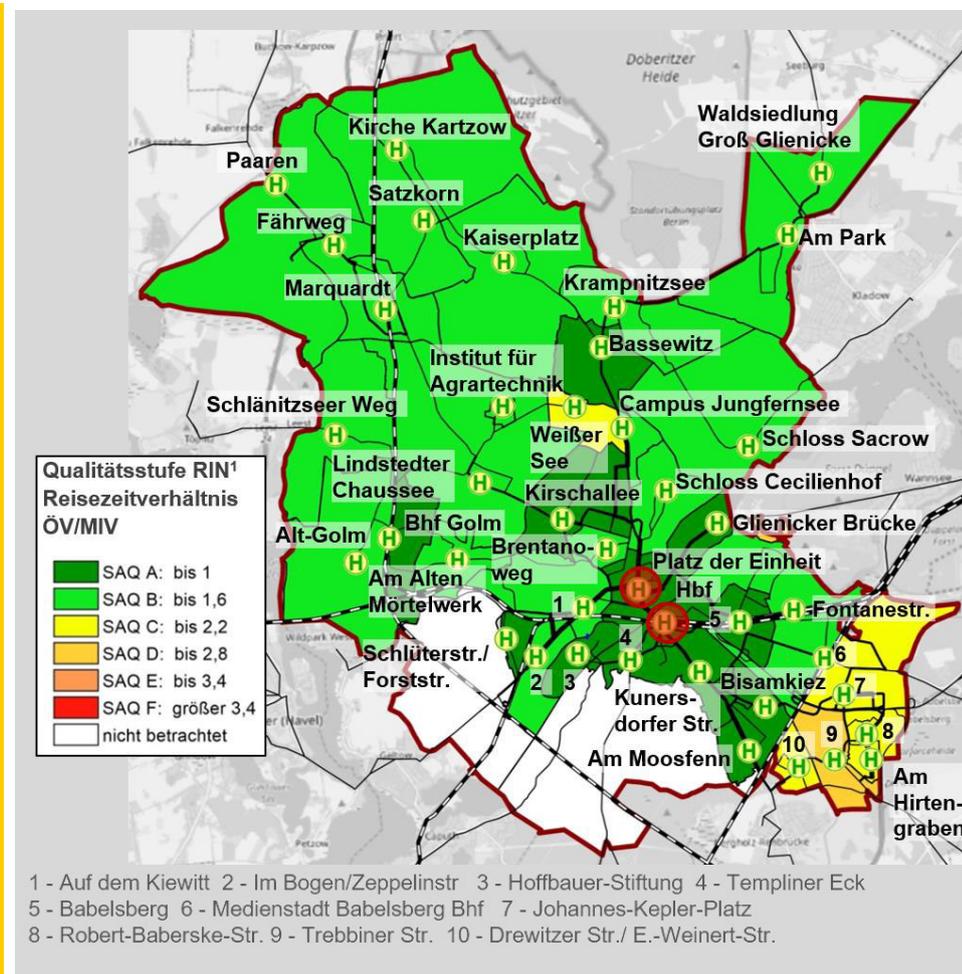


Abbildung 4.3: Bewertung Reisezeitverhältnis ÖPNV / MIV (werktags, morgendliche HVZ)

Anforderungsprofil im ÖPNV und Bewertung

4.2 Verknüpfung der Verkehrsträger

Zur Sicherung einer attraktiven Verbindungsqualität werden Verknüpfungspunkte als Schnittstellen zwischen Verkehrsträgern und Verkehrsarten im öffentlichen Verkehr sowie zwischen den Verkehrsmitteln des öffentlichen Verkehrs und individuellen Verkehrsmitteln definiert. Wichtige Anforderungen an Verknüpfungsstellen sind:

- ▶ leichte Zugänglichkeit zum ÖPNV / SPNV sowie zwischen den Verkehrsarten
 - ▶▶ SPNV
 - ▶▶ Stadtverkehr (Straßenbahn und Stadtbus)
 - ▶▶ Regionalbusverkehr
 - ▶▶ MIV (Park+Ride)
 - ▶▶ Fahrrad (Bike+Ride)
- ▶ kurze, barrierefreie Wege (z. B. bei Verknüpfung von Straßenbahn und Bus: bahnsteiggleicher Umstieg)
- ▶ Übersichtlichkeit und Sicherheit
- ▶ abgestimmte Fahrpläne
- ▶ übersichtliche und zuverlässige Fahrgastinformation
- ▶ Gewährleistung einer angemessenen Aufenthaltsqualität für wartende Fahrgäste (Sitzmöbel, Sauberkeit etc.)

Alle Verknüpfungsstellen sollen barrierefrei gestaltet werden.

Bewertung

Der Hauptbahnhof Potsdam bildet die Hauptverknüpfungsstelle zwischen allen SPNV-Linien und den Stadt- und Regionalbuslinien.

Derzeit werden sieben Straßenbahn-, zwölf Stadtbuslinien (davon zwei Wochenend- und vier Nachtlinien) sowie 18 Regionalbuslinien über den Hauptbahnhof geführt. Durch die vorhandenen Taxistände, Parkmöglichkeiten und Fahrradabstellanlagen ist auch eine individuelle An- und Abreise möglich.

Eine weitere wichtige Verknüpfungsstelle zwischen den Linien des Stadtverkehrs und den Regionalverkehrslinien befindet sich am Platz der Einheit, über den alle Straßenbahnlinien, zehn Stadtbus- und sechs Regionalbuslinien verkehren. Insgesamt drei Haltestellenanlagen sichern den Übergang zwischen den Stadtverkehrs- und Regionalverkehrslinien.

Anforderungsprofil im ÖPNV und Bewertung

Beide Verknüpfungspunkte sind barrierefrei ausgebaut und mit einem dynamischen Fahrgastinformationssystem ausgerüstet.

Die Bahnhöfe der S- und Regionalbahnlinien im übrigen Stadtgebiet von Potsdam sichern die Vernetzung zwischen dem SPNV und dem ÖPNV, wodurch kurze, sichere und schnelle Wege innerhalb von Potsdam sowie nach Berlin und ins Umland gewährleistet werden.

Weitere ÖPNV-Verknüpfungspunkte sind die Haltestellen:

- ▶ Johannes-Kepler-Platz
- ▶ Campus Jungfernsee
- ▶ Waldstraße/Horstweg
- ▶ Magnus-Zeller-Platz
- ▶ Holzmarktstraße
- ▶ Kirschallee
- ▶ Luisenplatz
- ▶ Heinrich-Heine-Weg
- ▶ Glienicker Brücke
- ▶ Horstweg/Großbeerenstraße
- ▶ Rathaus Babelsberg (Verknüpfungspunkt S-Bf. Babelsberg)

Eine Übersicht der in der Hauptverkehrszeit maßgeblichen Verknüpfungspunkte im Untersuchungsgebiet ist in Anlage 6 enthalten.

Wesentlich für die intermodale Verknüpfung in der Landeshauptstadt Potsdam sind Fahrradabstellanlagen. Überdachte Anlagen befinden sich z. B. an folgenden Verknüpfungsstellen:

- ▶ Hauptbahnhof (Fahrradparkhaus)
- ▶ S-Bf. Griebnitzsee
- ▶ Bf. Charlottenhof

Zusätzlich existiert das P+R-Konzept der Landeshauptstadt Potsdam [30]. Aus diesem leiten sich Maßnahmen zur Weiterentwicklung der bestehenden und neuer P+R-Standorte ab.

Anforderungsprofil im ÖPNV und Bewertung

4.3 Fahrzeugauslastung

Eine weitere wichtige Kenngröße zur Bewertung der Beförderungsqualität ist die Fahrzeugauslastung. Dafür wird der mittlere Besetzungsgrad ermittelt. Dieser ist definiert als die Auslastung in Lastrichtung über alle Fahrten in der Spitzenstunde und sollte zwischen 65 % (Richtwert, [26]) und 80 % (Grenzwert) liegen.

Hierfür wurden die Fahrzeugauslastungen in der Spitzenstunde getrennt nach den Verkehrsmitteln Straßenbahn und Stadtbus für den Ist-Zustand 2016, das Basis-Szenario und die beiden Entwicklungsszenarien untersucht.

Die nachfolgend ausgewiesenen Werte sind Mittelwerte über alle auf dem jeweiligen Abschnitt verkehrenden Fahrten.

Ist-Zustand⁶

Der Betrachtung liegt das ÖPNV-Angebot des Fahrplanjahres 2016 zugrunde. Dabei fließen die Linien der ViP (Verkehrssysteme Straßenbahn, Bus und Fähre) sowie die ein- und ausfahrenden Linien des SPNV (einschließlich S-Bahn) und des Regionalbusverkehrs in die Untersuchung ein. Es erfolgt eine Spitzenstundenbetrachtung für den Werktag (Mo-Fr). Dargestellt werden die Auslastungen im Stadtverkehr.

Die Auslastung der Straßenbahn in der Frühspitze (07:00 bis 08:00 Uhr) des Ist-Zustandes 2016 ist in Abbildung 4.4 dargestellt. Dazu wurde die mittlere Auslastung aller Fahrten in der Spitzenstunde in die jeweilige Richtung ermittelt. Einzelfahrten können stärker ausgelastet sein.

⁶ Grundlage | VCDB GmbH, Netz- und Leistungsfähigkeitsuntersuchungen des ÖPNV-Angebotes in der Landeshauptstadt Potsdam, 2017 [40]

Anforderungsprofil im ÖPNV und Bewertung

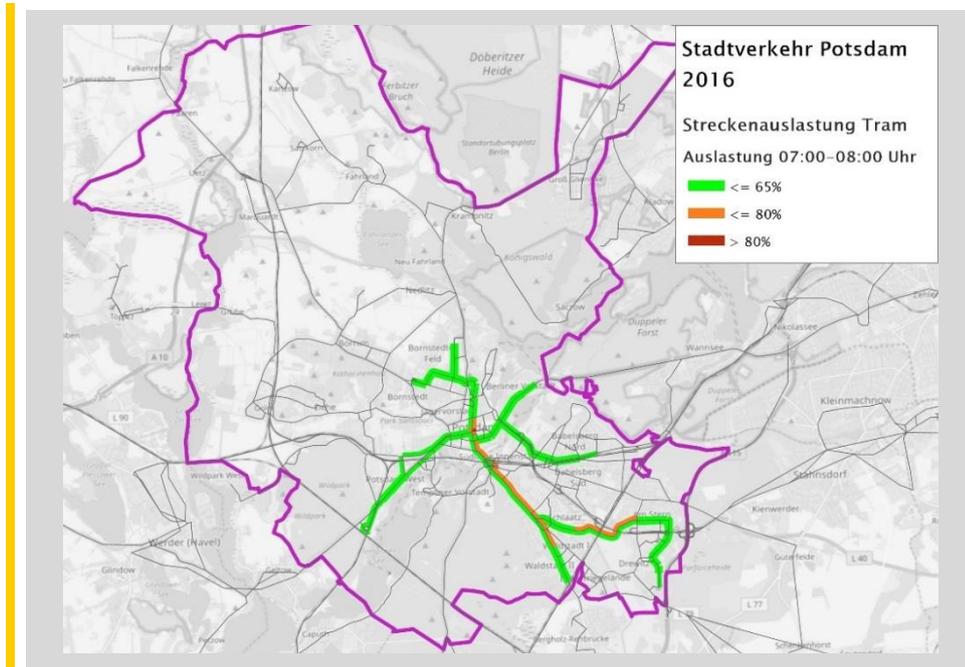


Abbildung 4.4: Auslastung im Straßenbahnnetz Ist-Zustand 2016, Frühspitze

Die höchsten Auslastungen treten stadteinwärts auf der Nord-Süd-Achse südlich der Innenstadt auf. Weiterhin wird auf der Sternstrecke zwischen Johannes-Kepler-Platz und Bisamkiez der Richtwert überschritten.

Im Stadtbusverkehr (Abbildung 4.5) ist insbesondere die Linie 609 zwischen Fahrland und Krampnitz überlastet (Grenzwertüberschreitung). Im weiteren Verlauf stadteinwärts weisen die Buslinien aus Norden sowie zwischen Groß Glienicke und Krampnitz hohe Auslastungen auf. Außerdem sind hohe Auslastungen auf der Wublitzstraße und Bornstedter Straße zu verzeichnen.

Nahverkehrsplan 2019 für die Landeshauptstadt Potsdam

Entwurf

Anforderungsprofil im ÖPNV und Bewertung

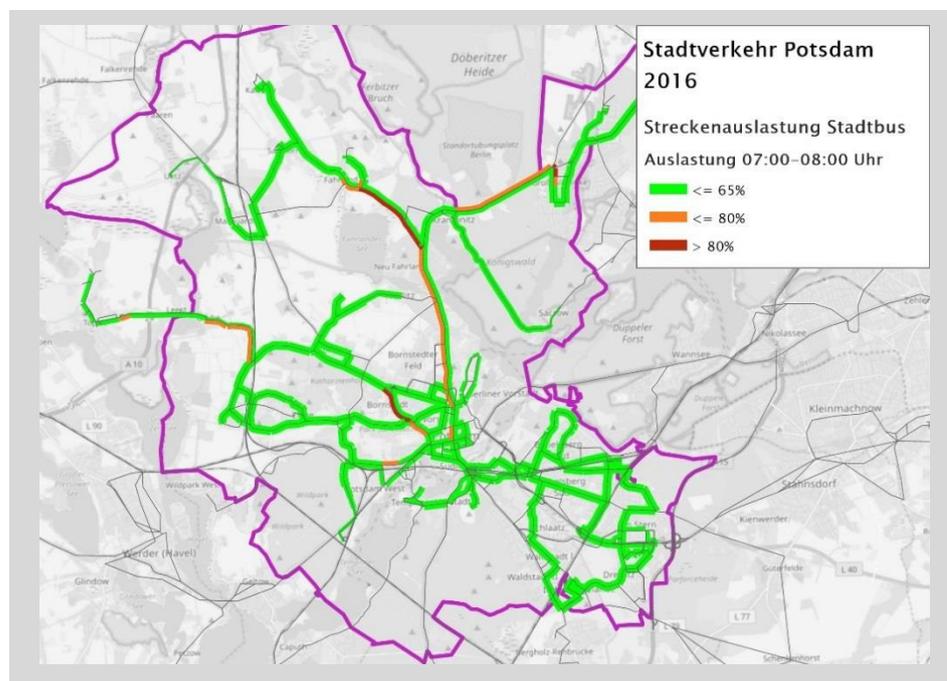


Abbildung 4.5: Auslastung im Busnetz Ist-Zustand 2016, Frühspitze

Basisszenario

Das Basisszenario (Prognose-Nullfall) enthält alle bis zum Prognosejahr 2023 in ihrer Umsetzung bereits beschlossenen Maßnahmen. Dazu zählen:

- ▶ Umbau der Gleisschleife am Hauptbahnhof (Linie 99 verkehrt wieder zum Hauptbahnhof)
- ▶ Umbau der Heinrich-Mann-Allee

Die Auswertung der Auslastung im Straßenbahnnetz zeigt, dass im Basisszenario keine Kapazitätsengpässe vorhanden sind. Dies ist vornehmlich auf den Fahrzeugeinsatz von acht verlängerten Combino-Straßenbahnen und der Taktverdichtung der Linie 96 zu einem 10-Minuten-Takt zurückzuführen. Lediglich auf der Heinrich-Mann-Allee wird im nördlichen Bereich stadteinwärts der Richtwert überschritten.

Nahverkehrsplan 2019 für die Landeshauptstadt Potsdam

Entwurf

Anforderungsprofil im ÖPNV und Bewertung

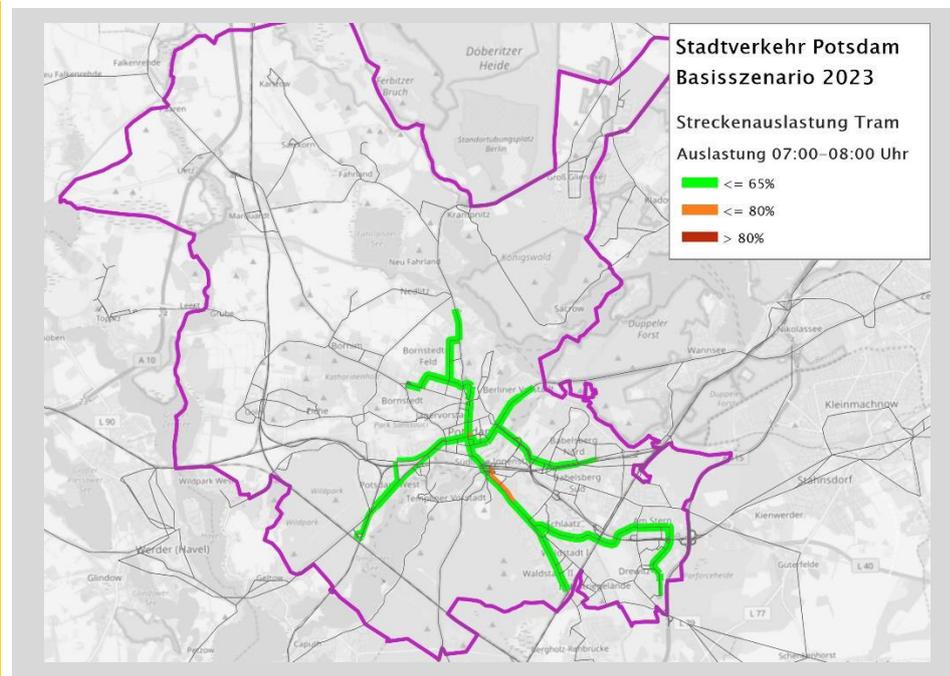


Abbildung 4.6: Auslastung im Straßenbahnnetz Basisszenario 2023, Frühspitze

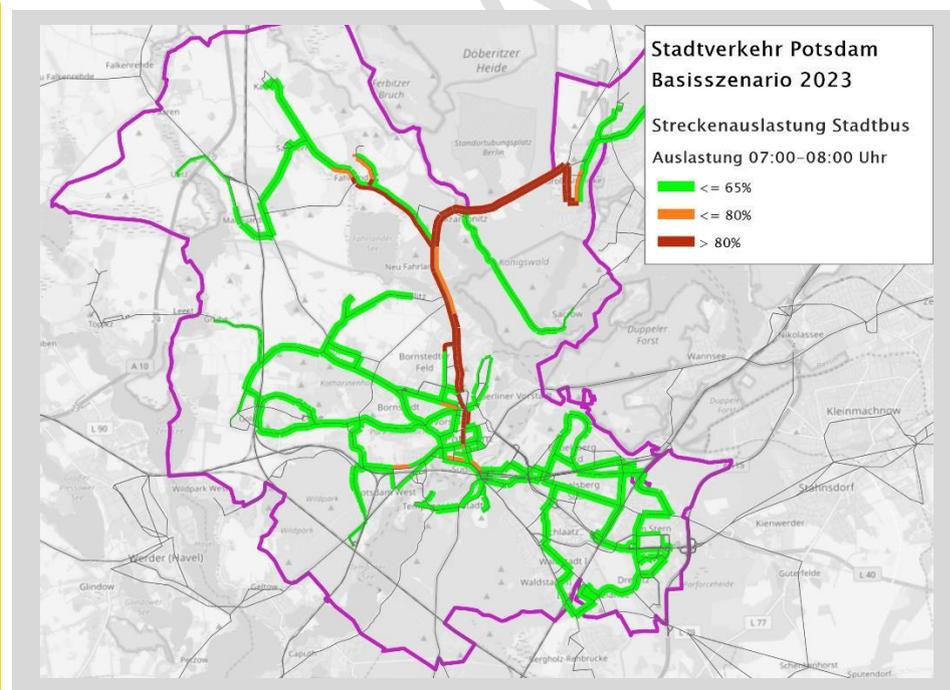


Abbildung 4.7: Auslastung im Busnetz Basisszenario 2023, Frühspitze

Anforderungsprofil im ÖPNV und Bewertung

Im Busnetz verstärken sich die bereits im Ist-Zustand aufgezeigten Defizite nördlich der Innenstadt sowie in und aus Richtung Groß Glienicke. Zusätzlich sind auf der Friedrich-Ebert-Straße nördlich des Platzes der Einheit die Buslinien überlastet.

Entwicklungsszenarien

In den Entwicklungsszenarien 1 und 2 entspricht der Fahrzeugeinsatz dem Basisszenario. Die erhöhte Nachfrage (vgl. Kapitel 3.5.2) verursacht weitere Kapazitätsengpässe, die vor allem im Busnetz zu Überlastungen führen.

Im Szenario 1 sind im Straßenbahnnetz erhöhte Auslastungen in stadteinwärtiger Richtung lediglich auf der Nuthestraße und auf der Heinrich-Mann-Allee festzustellen. Im Busnetz verstärken sich die Defizite nördlich der Innenstadt. Im Bereich Fahrland werden die Richtwerte überschritten.

Die Auslastungen im Szenario 2 entsprechen in etwa denen im Szenario 1. Die stark ausgelasteten Streckenabschnitte verlängern sich für die Straßenbahn auf der Heinrich-Mann-Allee sowie zwischen Hauptbahnhof und Platz der Einheit. Im Busbereich erhöht sich die Auslastung leicht in Fahrland.

Grafische Darstellungen zu den Auslastungen zu den Szenarien 1 und 2 sind in der Anlage 5 enthalten.

4.4 Infrastruktur und Fahrzeugpark

4.4.1 Haltestellen und Verknüpfungspunkte

Die Landeshauptstadt Potsdam verfügt über ein dichtes Haltestellennetz mit insgesamt ca. 500 Bus- und ca. 280 Straßenbahn-Richtungshaltestellen.

Gemäß PBefG ist bis zum Jahr 2022 eine umfassende Barrierefreiheit im ÖPNV herzustellen bzw. Ausnahmen zu begründen. In den letzten Jahren wurde im Zusammenspiel mit entsprechend hergerichteten Haltestellenanlagen die barrierefreie Nutzung von Straßenbahn und Bus schrittweise ermöglicht.

Anforderungsprofil im ÖPNV und Bewertung

Alle auszubauenden Haltestellen werden schrittweise entsprechend des Potsdamer Standards⁷ barrierefrei ausgestaltet. Insgesamt ca. 90 % der Straßenbahn-Richtungshaltestellen und ca. 30 % der Bus-Richtungshaltestellen sind bereits barrierefrei ausgebildet.

Weiterer Ausbaubedarf besteht in den nächsten Jahren beispielsweise an folgenden Straßenbahnhaltestellen:

Fehlende Barrierefreiheit

- ▶ Reiterweg/Alleestraße
- ▶ Nauener Tor
- ▶ Brandenburger Straße
- ▶ Im Bogen/Zeppelinstraße
- ▶ S-Bf. Babelsberg/Wattstraße (stadtauswärts)
- ▶ Bf. Pirschheide (Ausstieg)

Unzureichende Bahnsteiglänge für 40 m-Fahrzeuge

- ▶ Bf. Charlottenhof/G.-Scholl-Straße
- ▶ Auf dem Kiewitt (stadtauswärts)
- ▶ Abzweig Betriebshof ViP

Schmale Bahnsteige in Bezug auf Bewegungsfeld Rollstuhlfahrer und Fahrgastaufkommen

- ▶ Kastanienallee/Zeppelinstraße
- ▶ Schiffbauergasse/Berliner Straße
- ▶ Mangerstraße (stadtauswärts)
- ▶ Ludwig-Richter-Straße (stadtauswärts)
- ▶ Rathaus Babelsberg
- ▶ S-Bf. Babelsberg/Wattstraße (stadteinwärts)
- ▶ Anhaltstraße (stadtauswärts)
- ▶ Plantagenstraße (stadtauswärts)

Zudem ist geplant, den zentralen Umsteigepunkt Platz der Einheit anzupassen, um die Umsteigebedingungen für die Fahrgäste der Straßenbahnen (Platz der Einheit/ West und Platz der Einheit/Bildungsforum) zu

⁷ Als "Potsdamer Standard" wird eine Haltestelle bezeichnet, die gemäß der "Vorgaben zum Einbau behindertengerechter Bushaltestellen" des Fachbereichs Grün- und Verkehrsflächen, Arbeitsgruppe Straßenplanung und Entwurf, "MUSTERBLATT - BUSHALTESTELLEN Vorgaben zum Einbau" errichtet bzw. ertüchtigt wird. Dieses beinhaltet u. a. den Potsdamer Sonderbord A1.

Anforderungsprofil im ÖPNV und Bewertung

verbessern und die Leistungsfähigkeit der Anlage für Bus und Straßenbahn zu erhöhen.

Der Ausbaubedarf zur Herstellung der Barrierefreiheit an allen Haltestellen der Landeshauptstadt Potsdam in den nächsten Jahren wird diesem Nahverkehrsplan nach Erstellung der Haltestellendokumentation als Anlage beigefügt.

4.4.2 Fahrwege und Betriebshof

Das Straßenbahnnetz in der Landeshauptstadt Potsdam besitzt eine Länge von ca. 30 km, ist weitestgehend zweigleisig ausgebaut und verfügt über einen hohen Anteil an besonderem Gleiskörper. Damit verkehrt die Straßenbahn weitestgehend unabhängig vom MIV und es werden verglichen mit anderen Städten hohe Reisegeschwindigkeiten ermöglicht.

Derzeit befahren Bahnen und Busse im vorhandenen Streckennetz 87 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlagen (LSA). An 22 LSA sind nur Straßenbahnen, an 35 LSA nur Busse und an 30 LSA sind sowohl Busse als auch Straßenbahnen bevorrechtigt.

Hinzu kommen infrastrukturelle Maßnahmen in Form von Sonderfahrstreifen oder gemeinsam mit der Straßenbahn befahrene Bahnkörper, die eine weitere Beschleunigung des Busverkehrs ermöglichen.

Separierte Bussonderfahrstreifen sind in folgenden Bereichen vorhanden:

- ▶ nördliche Fahrbahn der Friedrich-Engels-Straße im Bereich des Hauptbahnhofs
- ▶ in der Zeppelinstraße stadteinwärts zwischen An der Pirschheide und Kastanienallee

Ausschließlich für Busse und ggf. den Radverkehr freigegebene Fahrbahnen sind:

- ▶ Durchfahrt Russische Kolonie
- ▶ Durchfahrt Luisenplatz
- ▶ Wendeschleife Kirschallee
- ▶ Haltestellenbereich am Stern-Center
- ▶ Karl-Liebknecht-Straße nördlich vom Stadion

Befahrbare Bahnkörperbereiche als kombinierte ÖPNV-Spuren sind auf folgenden Strecken eingerichtet:

Anforderungsprofil im ÖPNV und Bewertung

- ▶ im Bereich des Hauptbahnhofs von der Heinrich-Mann-Allee über die Lange Brücke, Alter Markt und Friedrich-Ebert-Straße bis zum Knotenpunkt Yorckstraße
- ▶ Am Kanal und in der Berliner Straße
- ▶ im Haltestellenbereich Glienicker Brücke
- ▶ in der Zeppelinstraße zwischen Auf dem Kiewitt und Luisenplatz
- ▶ an der Durchfahrt Nauener Tor
- ▶ zwischen der Robert-Baberske-Straße und Am Hirtengraben

Der Betriebshof der ViP befindet sich im Ortsteil Babelsberg Süd. Er verfügt auf einer Gesamtfläche von ca. 92.000 m² über eine vollständige Betriebshofausstattung einschließlich

- ▶ Werkstatt für Busse und Straßenbahnen
- ▶ Waschstraße
- ▶ Tankstelle
- ▶ Gleichrichterunterwerk
- ▶ Abstellanlagen
- ▶ Verwaltungsgebäude

4.4.3 Fahrzeugpark

Zum Einsatz kommen 34 Niederflurstraßenbahnen (16 des Typs Combino und 18 des Typs Variobahn). Hinzu kommen sechs Tatrazugverbände⁸.

Im Stadtbusverkehr sind derzeit 55 niederflurige Fahrzeuge, davon 14 Solobusse und 41 Gelenkbusse im Einsatz. Darüber hinaus werden auf den Stadtbuslinien Kleinbusse und Linientaxis eingesetzt.

Im Regionalbusverkehr werden von zwei Verkehrsunternehmen überwiegend Niederflurbusse eingesetzt. Spätestens Ende 2021 setzt auch der dritte Betreiber im Regelbetrieb nur noch Niederflurfahrzeuge ein.

Die Fähre F1 Auf dem Kiewitt – Hermannswerder ist barrierefrei nutzbar.

⁸ Die Tatrazugverbände werden nicht durchgängig eingesetzt. Werktags ab 20:00 Uhr und am Wochenende werden nur Niederflurfahrzeuge eingesetzt. Weitere drei Tatrazugverbände stehen als Reservezüge zur Verfügung.

Anforderungsprofil im ÖPNV und Bewertung

4.5 Information, Marketing, Tarif und Vertrieb

4.5.1 Information und Marketing

Die Liniennetz- und Fahrplaninformationen sind in der Landeshauptstadt Potsdam sowohl in Form von Printmedien als auch über telefonische Auskünfte (ViP-Infotelefon) sowie Informationsplattformen via Internet und App verfügbar. Die ViP-Kundenzentren am Hauptbahnhof und in der Friedrich-Ebert-Straße (Wilhelmgalerie) sowie die Service Agentur Clavis (Rudolf-Breitscheid-Straße) und die im Stadtgebiet vorhandenen ViP-Agenturen ergänzen die Informationskette durch persönliche und telefonische Auskünfte, Beratung und Fahrausweisverkauf.

In den Straßenbahnen und Stadtbussen wird sowohl optisch als auch akustisch die nächste Haltestelle bekannt gegeben. An größeren Haltestellen, Abzweigungen und Knotenpunkten werden zudem Außenansagen zu den Linien und Fahrtzielen getätigt.

In allen Fahrzeugen hängen Liniennetzpläne und Tarifinformationen aus. Bei integrierten Angeboten zwischen Stadt- und Regionalverkehr sollte sichergestellt werden, dass alle Fahrzeuge das gleiche Informationsniveau aufweisen.

In der Landeshauptstadt Potsdam sind derzeit 71 % der Straßenbahnhaltestellen und 14 % der Bushaltestellen mit einem dynamischen Fahrgastinformationssystem ausgestattet.

Die ViP präsentiert sich im Internet unter der Adresse <https://www.swp-potsdam.de/de/verkehr/>. Die Seite beinhaltet Fahrplan- und Tarifinformationen für den Stadtverkehr, eine Verlinkung zum Internetauftritt der VBB GmbH mit Fahrplan- und Tarifinformationen zum Regionalverkehr sowie weitere Service-Angebote und Informationen.

Zu barrierefreien Mobilitätsangeboten sind Informationen im Internetauftritt der ViP vorhanden. Ausnahmen bei barrierefreien Straßenbahnfahrten werden in einem Mobilitätsfahrplan (Flyer) zum Download bereitgestellt. In den Aushangfahrplänen der Haltestellen sind die nicht barrierefreien Fahrten ebenfalls gekennzeichnet.

Anforderungsprofil im ÖPNV und Bewertung

4.5.2 Tarif und Vertrieb

In der Landeshauptstadt Potsdam gilt der gemeinsame Tarif der im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg zusammenwirkenden Verkehrsunternehmen (VBB-Tarif). Dieser ist ein verkehrsträgerübergreifender Flächenzonentarif, der sich aus Tarifwaben und Tarifbereichen zusammensetzt. Der lokale Potsdamer Tarif mit seinen Tarifbereichen Potsdam A, B und C ist Bestandteil des VBB-Tarifs.

Der Vertrieb erfolgt über Ticketautomaten in allen Straßenbahnen und Bussen, an welchen der Ticketkauf mit Bargeld, Kredit- oder EC-Karte möglich ist. Die Bedienung ist in mehreren Sprachen möglich. An den Ticketautomaten ist das gesamte Ticketsortiment für den VBB-Tarif außer Jahreskarten, Abonnements, der Berlin WelcomeCard und Veranstaltungstickets erhältlich.

Zusätzlich ist der Erwerb des gesamten Fahrausweissortimentes in den personalbedienten Kundenzentren, in der Service Agentur Clavis sowie in den VIP-Agenturen möglich.

5 Gestaltungskonzept für den ÖPNV 2019 – 2023

Das Gestaltungskonzept für die Entwicklung des ÖPNV im aktuellen Gültigkeitszeitraum des NVP basiert auf den in Abschnitt 2 dargelegten verkehrspolitischen Zielen und Grundsätzen der Landeshauptstadt Potsdam und dient bzw. unterstützt deren Erreichung. Die Gestaltungsoptionen bewegen sich dabei neben diesen Zielen und Grundsätzen zusätzlich im Spannungsfeld zwischen wirtschaftlicher Effizienz und verkehrlicher Attraktivität.

5.1 Schienenpersonennahverkehr

Die Landeshauptstadt Potsdam strebt zur Erfüllung seiner Funktion als Oberzentrum eine bessere Vernetzung mit seinem Umland durch attraktive Schienenverkehrsverbindungen an.

Die Grundsätze zur Entwicklung des SPNV werden im Landesnahverkehrsplan Brandenburg 2018 [8] festgesetzt. Auf dieser Grundlage wird der SPNV in der Planungsregion weiterentwickelt. Folgende Entwicklungen sind im Gültigkeitszeitraum des Nahverkehrsplanes maßgebend:

- ▶ Infrastrukturmaßnahmen
 - ▶▶ Einrichtung des oberen Bahnsteiges in Potsdam Pirschheide
 - ▶▶ Errichtung eines zweigleisigen Begegnungsabschnitts zwischen Potsdam Hbf und dem S-Bahnhof Babelsberg

- ▶ Umsetzung des SPNV-Zielnetzes ab Dezember 2022
 - ▶▶ Taktverdichtung auf der Linie RE1 auf drei Fahrten pro Stunde zwischen Brandenburg Hbf und Frankfurt (O.) während der HVZ
 - ▶▶ Taktverdichtung auf der Linie RE7 auf zwei Züge pro Stunde zwischen Bad Belzig und Berlin-Wannsee (Mo-Fr)
 - ▶▶ RB21 als neue Direktverbindung zwischen Potsdam und Berlin Gesundbrunnen über Berlin-Spandau

Gestaltungskonzept für den ÖPNV 2019 – 2023

- ▶▶ RB23 verkehrt neu von Golm über Potsdam Hbf und die Berliner Stadtbahn zum Flughafen BER
- ▶▶ RB33 verkehrt neu von Jüterbog über Beelitz Stadt direkt nach Potsdam Hbf
- ▶▶ neue Linie RB37 Beelitz Stadt – Berlin-Wannsee (mit perspektivischer Weiterführung nach Berlin-Steglitz) als Ersatz für RB33
- ▶ Anbindung des Flughafens BER durch die Regionalbahnlinien
 - ▶▶ RB22 Potsdam Hbf – Golm – Flughafen BER – Königs Wusterhausen (60-Minuten-Takt)
 - ▶▶ RB23 Potsdam Hbf – Berlin Stadtbahn – Flughafen BER (60-Minuten-Takt)

Über den Prognosezeitraum hinausgehende Netzerweiterungen im Schienenverkehr umfassen gemäß „Rahmenvereinbarung über das Entwicklungskonzept für die Infrastruktur des Schienenverkehrs in Berlin und Brandenburg – i2030“ Untersuchungen zur Reaktivierung der Potsdamer Stammbahn (Regionalverkehr bzw. Express-S-Bahn), zur Verlängerung der Linie S25 von Teltow Stadt nach Stahnsdorf und zum zweigleisigen Ausbau des Streckenabschnittes Griebnitzsee – Wannsee (S-Bahn). Diese Entwicklungen sind in weiteren Planungen zu berücksichtigen und die dafür vorgesehenen ÖPNV-Trassen freizuhalten. Mit den benachbarten Aufgabenträgern sind unter Berücksichtigung des Regionalbusverkehrs Konzepte für eine sinnvolle und attraktive ÖPNV-Anbindung an diese Räume zeitnah weiterzuentwickeln.

5.2 Entwicklung Streckennetz Straßenbahn

Die Straßenbahn ist der Hauptträger der Verkehrsnachfrage im ÖPNV und bildet damit das Rückgrat des Stadtverkehrs. Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des ÖPNV und zur verbesserten Erschließung von Entwicklungsgebieten sind langfristig Streckennetzweiterungen geplant.

Im Potsdamer Norden ist neben der Verlängerung der Straßenbahnstrecke vom Campus Jungfernsee über Neu Fahrland nach Krampnitz die Verlängerung nach Fahrland geplant. Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Betriebsstabilität ist bis zu diesem Zeitpunkt auch die Errichtung eines zweiten Betriebsstützpunktes in Fahrland sowie eines zweiten Streckengleises zwischen den Haltestellen Rote Kaserne und Campus Jungfernsee vorgesehen.

Gestaltungskonzept für den ÖPNV 2019 – 2023

Langfristig ist eine Ergänzung des Straßenbahnnetzes in Babelsberg zur Angebotsverbesserung sowie zur Gewährleistung einer für die Betriebsstabilität erforderlichen zweiten Anbindung an den Betriebshof Wetzlarer Straße geplant. Weiterhin wird eine Straßenbahnverlängerung von Bornstedt nach Bornim angestrebt, entsprechende Trassen sind freizuhalten. Zudem soll zur verbesserten Erschließung des Wissenschaftsstandortes eine Streckenverlängerung nach Golm untersucht werden.

Bei allen Aus- und Neubauvorhaben ist ein Gleismittenabstand vorzusehen, der den Einsatz von Fahrzeugen mit einer Wagenkastenbreite von 2,65 m ermöglicht.

5.3 Angebotsstandards

Das ÖPNV-System der Landeshauptstadt Potsdam besteht aus einem sich ergänzenden und eng vernetzten Straßenbahn- und Stadtbusnetz.

Das Netz- und Bedienungskonzept basiert auf dem in Abschnitt 4 definierten Anforderungsprofil und den im Abschnitt 5 aufgeführten Maßnahmen.

Die Bedienung des Verkehrsnetzes der Landeshauptstadt Potsdam wird nach Verkehrszeiten differenziert. Die Bedienzeiträume wurden bezogen auf Wochentage definiert und sind in Abbildung 4.1 (Abschnitt 0) dargestellt. Im Gültigkeitszeitraum des Nahverkehrsplanes ist eine Anpassung der Bedienzeiträume in Abhängigkeit der demographischen und der Nachfrageentwicklung möglich. Das betrifft insbesondere den Beginn und das Ende der Schwachverkehrszeit an allen Wochentagen und die Bemessung und zeitliche Lage der Nebenverkehrszeit an Wochenenden und Feiertagen.

Die räumliche Erschließung ist nach den Anforderungen gemäß Abschnitt 4.1.3 zu gewährleisten. Bei Veränderungen der Nachfragestruktur sind ggf. neue Haltestellen einzurichten bzw. deren Lage anzupassen.

Als Mindestbedienungsstandards werden die in Abschnitt 4.1.4 definierten Anforderungsprofile zur Einhaltung der Bedienungshäufigkeit festgesetzt. Saisonal bedingte Schwankungen der Verkehrsnachfrage zwischen Sommer und Winter sowie zwischen Schul- und Ferienzeiten sind im Angebot der Verkehrsleistungen zu berücksichtigen. In nachfrageschwachen Zeiten (SVZ, NaVZ) und Räumen können die Vorgaben der Mindestbedienung an allen Verkehrstagen durch bedarfsgesteuerte Bedienformen erfüllt werden.

Gestaltungskonzept für den ÖPNV 2019 – 2023

Hinsichtlich der Zielerreichbarkeit der Innenstadt aus den Ortsteilen sind die Vorgaben zur Beförderungszeit und Umsteigehäufigkeit gemäß Abschnitt 4.1.4 einzuhalten.

Das Busliniennetz ist an die Stadtentwicklung und an die geplante Erweiterung des Straßenbahnnetzes anzupassen. In Übereinstimmung mit den Landkreisen Potsdam-Mittelmark und Havelland als Aufgabenträger des Busverkehrs im Potsdamer Umland ist zur Absicherung der Daseinsvorsorge in dünner besiedelten Potsdamer Ortsteilen die Integration der in die Stadt Potsdam hineinführenden Linien des Regionalbusverkehrs in das innerstädtische Busverkehrsangebot auf der Grundlage der festgelegten Angebotsstandards zu qualifizieren.

Der Nachtverkehr in Potsdam ist mit dem Berliner Nachtverkehr zu koordinieren. Insbesondere sind die Wohngebiete im Südosten und Norden, der Hauptbahnhof, die Innenstadt, Potsdam-West sowie bedeutende Standorte des kulturellen und studentischen Lebens mit dem Nachtverkehrsnetz zu erschließen.

Zur Vermeidung von Parallelverkehren sind die Stadt- und Regionalbusse weiterhin konsequent mit der Straßenbahn zu verknüpfen. Wichtigste ÖPNV-Schnittstellen sind der Hauptbahnhof Potsdam und der Platz der Einheit. Die Vernetzung zwischen den Straßenbahn- und Buslinien erfolgt darüber hinaus an den in Anlage 6 aufgeführten ÖPNV-Schnittstellen.

Die weiteren Verknüpfungsstellen im Stadtgebiet (siehe Anlage 6) sind beizubehalten und im Hinblick auf Umsteigevorgänge (Fahrplan, Wegweisung, Verkehrssicherheit) und Barrierefreiheit weiterzuentwickeln. Dabei sind Vorgaben zur Anschlussqualität gemäß Tabelle 5.4 einzuhalten.

Der mit der Umsetzung des P+R-Konzept der Landeshauptstadt Potsdam [28] geplante Weiterbetrieb bzw. Ausbau von P+R- sowie B+R-Anlagen ist voranzutreiben (vgl. Abschnitt 0).

5.4 Regionalbuslinien

Die auf dem Gebiet der Landeshauptstadt Potsdam verkehrenden Regionalbuslinien können je nach ihrer Funktion im städtischen Verkehr in folgende Kategorien unterteilt werden:

- ▶ Übernahme der städtischen Erschließungsfunktion (Daseinsvorsorge)
- ▶ Verdichtung des städtischen Angebots
- ▶ Keine Bedeutung für das städtische Angebot

Eine besondere Rolle wird die perspektivische Anbindung an den Flughafen BER für die Landeshauptstadt Potsdam einnehmen. Hier kann in Abhängigkeit der zukünftigen Nachfrageentwicklung eine zusätzliche Busverbindung zum bestehenden Regionalbahnangebot für den östlichen Teil der Stadt eine sinnvolle Ergänzung sein.

Die Regionalbuslinien, welchen im vorliegenden Nahverkehrsplan keine Funktionen für den innerstädtischen Verkehr zugeordnet werden, erbringen jedoch teilweise wichtige Leistungen im Stadt-Umland-Verkehr und tragen somit zur Erreichung der verkehrspolitischen Ziele der Landeshauptstadt Potsdam bei.

Übernahme der städtischen Erschließungsfunktion (Daseinsvorsorge)

Aufgrund der verflochtenen Verkehrsbeziehungen mit dem Umland und einer selbst geringen Nachfrage übernehmen an manchen Stellen Regionalbuslinien die Erschließungsfunktion. Eine separate Erschließung durch den Stadtbus wäre in diesen Fällen verkehrlich nicht sinnvoll und wirtschaftlich nicht vertretbar. Für Regionalbusse, die diese Funktion übernehmen, gelten die gleichen Standards wie für Stadtbusse. Die betroffenen Regionalbuslinien und Streckenabschnitte sind in der nachstehenden Tabelle dargestellt.

Nahverkehrsplan 2019 für die Landeshauptstadt Potsdam

Entwurf

Gestaltungskonzept für den ÖPNV 2019 – 2023

Linie	Verkehrsunternehmen	Abschnitt		Erforderliches Angebot: Takt in Minuten						
				Mo-Fr				Sa/So/F		
		von	bis	HVZ	NVZ	SVZ	Nacht	NVZ	SVZ	Nacht
604	Havelbus	Waldsiedlung Groß Glienicke	Campus Jung- fernsee	60	120	120	-	120	120	-
607	regiobus	Forsthaus Templin	Alter Tornow	60	60	120	-	120	120	-
608/643	regiobus	Nesselgrund	Templiner Eck	60	60	60	-	120	120	-
610	regiobus	Kuhfort	Bf. Park Sanssouci	60	60	120	-	240	240	-
611	regiobus	Bergholz- Rehbrücke, Verdistraße	Hauptbahnhof	-	-	-	-	-	-	60
614/650	Havelbus	Paaren	Platz der Ein- heit	60	120	120	-	120	120	-
631	regiobus	Bayrisches Haus	Luftschiffhafen	60	60	60	-	60	120	-
N13	regiobus	Otto-Hahn- Ring	Hauptbahnhof	-	-	-	120	-	-	60

Tabelle 5.1: Regionalbuslinien mit städtischer Erschließungsfunktion (Daseinsvorsorge)

Verdichtung des städtischen Angebots

Auf einigen Relationen bieten sich Regionalbuslinien als sinnvolle Ergänzung des städtischen Angebots an, weil die Nachfrage hier besonders hoch ist und die Führung der Regionalbuslinien nicht von denen des Stadtverkehrs abweicht. So ist es im Sinne der umwelt- und verkehrspolitischen Zielstellungen der Landeshauptstadt Potsdam, diese Verkehre in das städtische Angebot zu integrieren.

Die Verdichtung des städtischen Angebots durch Regionalbuslinien findet auf folgenden Streckenabschnitten statt.

Nahverkehrsplan 2019 für die Landeshauptstadt Potsdam

Entwurf

Gestaltungskonzept für den ÖPNV 2019 – 2023

Linie	Verkehrsunternehmen	Abschnitt		Erforderliches Angebot: Takt in Minuten						
				Mo-Fr				Sa/So		
		von	bis	HVZ	NVZ	SVZ	Nacht	NVZ	SVZ	Nacht
601	regiobus	Jagdhausstraße	Hauptbahnhof	20	20	60	-	60	60	-
607	regiobus	Alter Tornow	Hauptbahnhof	60	60	120	-	120	120	-
608/643	regiobus	Templiner Eck	Hauptbahnhof	60	60	60	-	120	120	-
631	regiobus	Luftschiffhafen	Platz der Einheit	15	30	60	-	30/60	60	-

Tabelle 5.2: Regionalbuslinien mit Verdichtung des städtischen Angebots

5.5 Maßnahmenkonzeption

Ausgehend von den Ergebnissen der in Abschnitt 4 vorgenommenen Bewertung des ÖPNV-Systems sowie unter Berücksichtigung der aus den Nachfrageszenarien erwachsenden Erfordernisse wurden Maßnahmen definiert, die dazu dienen, bestehende Defizite zu beseitigen und die Attraktivität des ÖPNV zu erhöhen. Dabei werden die Ergebnisse der Netz- und Leistungsfähigkeitsuntersuchung [29] berücksichtigt. Die Maßnahmen sind auf Basis von detailliert auszuarbeitenden Konzeptionen zu prüfen und ggf. zu modifizieren.

Des Weiteren erfolgt eine Zuordnung der Maßnahmen zu den Nachfrageszenarien. Dabei kann keine Maßnahme dem Entwicklungsszenario 2 zugeordnet werden, da die zusätzlichen Baupotenziale nicht zu einer für eine Angebotserweiterung entscheidenden Nachfragesteigerung führen. Die Maßnahmen des Basisszenarios sind grundlegender Bestandteil der Entwicklungsszenarien. Unterschieden werden sie in die Kategorien ÖPNV-Leistungsangebot (L), Infrastruktur (I) und Marketing (M). Maßnahmen, die Investitionen erfordern, können nur in Abhängigkeit der vorhandenen finanziellen Mittel – hier insbesondere Fördermittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) – umgesetzt werden. Aufgrund der nicht absehbaren Höhe von Fördermitteln kann eine Kostenschätzung an dieser Stelle nicht erfolgen.

Gestaltungskonzept für den ÖPNV 2019 – 2023

5.5.1 BasisszenarioL-1: Busvorlaufbetrieb Krampnitz / Fahrland / Marquardt

Bis zur Inbetriebnahme der Straßenbahnverlängerung in den Potsdamer Norden von Campus Jungfernsee nach Krampnitz ist ein Vorlaufbetriebskonzept mit Bussen zur attraktiven ÖPNV-Anbindung von Krampnitz umzusetzen (siehe Rahmenkonzept ÖPNV-Anbindung Krampnitz / Fahrland [30]). Dabei werden die Buslinien 609 und 638 durchgängig im 20-Minutentakt bedient. In der Hauptverkehrszeit sollen die Buslinien jeweils entsprechend des Bedarfs durch Einzelfahrten oder eine weitere Taktverdichtung verstärkt werden. Die Taktung der Straßenbahnlinie 96 wird entsprechend angepasst.

Nach der Realisierung der Erschließung des Bahnhofs Marquardt auf der Ostseite ist ein neues Linienkonzept der Buslinie 609 gemäß des Rahmenkonzepts ÖPNV-Anbindung Krampnitz / Fahrland entsprechend der Ausbaustufe der Straßenbahn und unter Einbeziehung der Buslinien 614 und 650 einzuführen.

Später – voraussichtlich nach 2023 – soll neben den Buslinien 609 und 638 eine Expressbuslinie X38 (Arbeitstitel) eingerichtet werden, die Krampnitz auf direktem Weg mit dem Bahnhof Berlin-Spandau und perspektivisch dem Bahnhof Marquardt verbindet (siehe Maßnahme L-2). Für den östlichen Ast dieser Expressbuslinie ist eine neue Haltestelle im südlichen Bereich des Dorfkerns Fahrland einzurichten.

Perspektivisch ist nach der Straßenbahnverlängerung in den Potsdamer Norden eine Tangentialverbindung zwischen Groß Glienicke - Krampnitz - Fahrland und Marquardt durch Verschmelzung der Buslinien 609 und 638 geplant.

Die Anbindung von Krampnitz ist gemäß den Phasen der Einwohnendenentwicklung in Krampnitz Kaserne vorzunehmen, die in Tabelle 6.1 dargestellten betrieblichen Aufwendungen fallen demnach erst nach mehreren Jahren der Besiedlung in voller Höhe an. Die Inbetriebnahme der Straßenbahnstrecke soll spätestens bei Erreichen von 5.000 Einwohnenden erfolgen.

Nahverkehrsplan 2019 für die Landeshauptstadt Potsdam

Entwurf

Gestaltungskonzept für den ÖPNV 2019 – 2023

L-4: Prüfung der Erschließung des Gewerbegebiets Friedrichspark

Es ist zu prüfen, inwiefern das Gewerbegebiet Friedrichspark in Marquardt durch den ÖPNV erschlossen werden kann. Dabei sind Anbindungen durch die Buslinie 609, 614 und 650 zu prüfen.

L-5: Dauerhafte Umsetzung der Querverbindung Bornim – Campus Jungfernsee (Buslinie 698) nach Auswertung des Testbetriebs

Die Buslinie 698 wurde zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 nach Campus Jungfernsee verlängert. Hierbei handelt es sich zunächst um einen testweisen Betrieb im Vorgriff zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans. Die durch den Testbetrieb ermittelte Nachfrage ist für die Prüfung einer dauerhaften Umsetzung der Querverbindung heranzuziehen.

L-6: Erstellung und Umsetzung eines Buskonzeptes zur Behebung der Erschließungslücke Bornstedter Feld / Bornstedter Ortslage und zur Schaffung neuer Verbindungen zwischen Golm / Eiche / Potsdam West und Bornstedt

Zur Schaffung neuer Tangentialverbindungen zwischen Bornstedt / Golm / Potsdam West ist ein Buskonzept zu erarbeiten. Verbindungen zwischen Campus Jungfernsee und Potsdam West über Bornstedt bzw. Eiche und Golm sind zu prüfen.

An der Haltestelle Kirschallee und ggf. an einer neuen Haltestelle auf der Amundsenstraße (Höhe Katharinenholzstraße) ist eine B+R-Station einzurichten.

L-7: Anbindung Treffpunkt Freizeit durch Buslinie 603

Die Freizeiteinrichtung Treffpunkt Freizeit ist über die Straße Am Neuen Garten anzubinden. Dazu ist eine neue Haltestelle "Treffpunkt Freizeit" einzurichten und zur Bedienung dieser Haltestelle der Linienverlauf der Buslinie 603 anzupassen.

L-8: Erstellung eines Buskonzeptes zur Optimierung der Linienführung der Buslinien 605, 606 und 612 in Golm

Die Linienführungen der Buslinien im Bereich Golm sind unter Berücksichtigung der Anschlüsse zwischen Bus und Bahn am Bf. Golm zu optimieren. Ziel ist es, die Haltestelle Weinmeisterstraße wieder zu bedienen.

Gestaltungskonzept für den ÖPNV 2019 – 2023

L-9: Überarbeitung des Nachtliniennetzes mit Nachtverkehr Tram

Nach Prüfung der Auslastung im Nachtverkehr sind ggf. die Fahrzeugkapazitäten in den Nachtstunden zu erhöhen und Anschlüsse zwischen Regionalbahn/S-Bahn und Straßenbahn/Bus weiter zu verbessern. Zusätzlich zum Busangebot im Nachtverkehr ist das Nachtverkehrsangebot an Wochenenden durch die Straßenbahnlinie 96 zwischen Campus Jungfernsee und Marie-Juchacz-Straße im 30-Minuten-Takt zu ergänzen.

L-10: Erstellung und Umsetzung eines Buskonzeptes zur Behebung der Erschließungslücke Fritz-Zubeil-Straße

Die Erschließungslücke zwischen der Nuthestraße und der Großbeerstraße ist zu schließen. Das Gebiet ist über eine neue oder zu verlängernde Buslinie an die Medienstadt und den S-Bahnhof Griebnitzsee anzubinden.

L-12: Angebotsausweitung auf der Linie F1

Zur Verbesserung der Attraktivität der Fährverbindung nach Hermannswerder ist der Bedienzeitraum an Wochentagen auf 6:00 Uhr bis 20:00 Uhr auszuweiten.

L-1: Weiterführende Vorbereitung einer Straßenbahnverlängerung in den Potsdamer Norden

Die Straßenbahnlinie 96 ist von Campus Jungfernsee nach Krampnitz / Fahrland zu verlängern. Diese Streckenerweiterung wird jedoch erst nach dem Gültigkeitszeitraum des Nahverkehrsplans fertiggestellt.

Auf dem neuen Streckenabschnitt von Campus Jungfernsee nach Fahrland über Krampnitz sind folgende Haltestellen vorgesehen:

- ▶ Insel Neu-Fahrland
- ▶ Heinrich-Heine-Weg
- ▶ Bassewitz
- ▶ Hannoversche Straße
- ▶ Krampnitz Ost
- ▶ Krampnitz Mitte
- ▶ Krampnitz West
- ▶ Eisbergstücke
- ▶ Am Upstall
- ▶ Fahrland Schule

Gestaltungskonzept für den ÖPNV 2019 – 2023

An den Haltestellen Krampnitz West und Fahrland Schule sind dabei Wendeschleifen für die Straßenbahn geplant, des Weiteren ist perspektivisch ein Betriebsstützpunkt zur Abstellung von Fahrzeugen im Bereich der Endhaltestelle Fahrland Schule vorzusehen.

Mit diesem Neubau gehen Anpassungen im Bestandsnetz einher. Zum einen wird der eingleisige Abschnitt in der Nedlitzer Straße zwischen den Haltestellen Rote Kaserne und Campus Jungfernsee zweigleisig ausgebaut und zum anderen wird am Knotenpunkt Georg-Hermann-Allee / Kiepenheuerallee die Gleisverbindung von der Kiepenheuerallee (westliche Knotenpunktzufahrt) in die Georg-Hermann-Allee hergestellt.

Die Umsetzung dieser Maßnahme ist von der Verfügbarkeit entsprechender Fördermittel abhängig.

I-2: Grundsaniierung sowie Gleismittenerweiterung Heinrich-Mann-Allee

Die Heinrich-Mann-Allee mit ihrem Streckenabschnitt zwischen der Staatskanzlei und dem Abzweig Waldstraße ist der am stärksten frequentierte Streckenabschnitt im Straßenbahnnetz. Werktäglich verkehren hier über 270 Zugpaare.

Die Gleisanlagen müssen nach 25 Jahren Nutzungszeit aufgrund des Verschleißzustandes zeitnah auf kompletter Länge erneuert werden. Darüber hinaus bestehen zwischen der Staatskanzlei und der Waldstraße zwei Begegnungsverbote aufgrund zu geringer Gleisachsabstände. (Es darf nur weitergefahren werden, wenn das Gegengleis frei ist.) Weiterhin ist die Haltestelle Friedhöfe stadteinwärts aufgrund ihrer geringen Tiefe nur bedingt barrierefrei.

Um die Infrastruktur auf die Bedürfnisse und wachsenden Anforderungen kommender Jahre auszurichten, ist der Gleisachsabstand auf 3,15 m (je nach Platzverhältnissen min. 3,05 m) aufzuweiten. Damit können die Begegnungsverbote beseitigt und perspektivisch 2,65 m breite Straßenbahnwagen eingesetzt werden (mind. 2,40 m). Zudem sind die Haltestellen entlang der Heinrich-Mann-Allee vollständig barrierefrei zu gestalten.

Die Finanzierung dieser Maßnahme ist gemäß dem Beschluss DS 14/SW/1044 (ÖPNV-Infrastrukturpaket) gesichert.

Gestaltungskonzept für den ÖPNV 2019 – 2023

I-3: Planung des Umbaus der Friedrich-Ebert-Straße inkl. Gleismittenerweiterung und barrierefreier Ausbau der Haltestellen

Die im Konzept zur verkehrlichen Umgestaltung der Friedrich-Ebert-Straße in einem Werkstattverfahren erarbeitete gestalterische Lösung „Boulevard“ bildet die Grundlage für die weiteren, die Friedrich-Ebert-Straße betreffenden baulichen und verkehrsorganisatorischen Maßnahmen und Planungen. Unter anderem sollen barrierefreie Haltestellen für Straßenbahn und Bus geschaffen werden.

Bei der Grundsanierung der Friedrich-Ebert-Straße sollen zudem Versorgungsleitungen erneuert, Gleise ersetzt und damit eine Gleismittenerweiterung durchgeführt werden.

Die Umsetzung dieser Maßnahme ist von der Verfügbarkeit entsprechender Fördermittel abhängig.

I-5: Durchführung einer Machbarkeitsstudie zur Erweiterung des Straßenbahnnetzes nach Bornim und Golm

Für eine Straßenbahnrandienung von Bornim und Golm ist eine Machbarkeitsstudie zu möglichen Trassen durchzuführen. Dabei sind u. a. die Wirtschaftlichkeit und die notwendigen Maßnahmen zur Realisierung zu prüfen.

I-6: Ersatz der Tatrazugverbände durch Niederflurstraßenbahnen

Der vollständige Ersatz der neun Tatrazugverbände durch Niederflurstraßenbahnen ist bis 2025 zu vollziehen.

I-7: Beschaffung Niederflurstraßenbahnen für die Straßenbahnverlängerung in den Potsdamer Norden

Für den Betrieb der Straßenbahn im Potsdamer Norden werden voraussichtlich bis zu elf zusätzliche Niederflurstraßenbahnen benötigt.

I-9: Einrichtung einer neuen Straßenbahnhaltestelle am westlichen Ende der Kiepenheuerallee

Zwischen den Haltestellen Campus Fachhochschule und Hannes-Meyer-Straße ist zur Verbesserung der Erschließung eine zusätzliche Haltestelle am westlichen Ende der Kiepenheuerallee vorzusehen.

 Gestaltungskonzept für den ÖPNV 2019 – 2023

Die Finanzierung dieser Maßnahme ist gemäß dem Beschluss DS 17/SVV/0260 (Inbetriebnahme der Tramhaltestelle am westlichen Ende der Kiepenheuerallee) gesichert.

I-10: Fortführung barrierefreier Ausbau Straßenbahn- und Bushaltestellen

Als laufende Aufgabe ist der barrierefreie Ausbau der Straßenbahn- und Bushaltestellen fortzusetzen.

I-11: Erarbeitung eines Konzeptes zur Verbesserung der Umsteigesituation am Platz der Einheit

Es ist geplant, den zentralen Umsteigepunkt Platz der Einheit anzupassen, um die Umsteigebedingungen für die Fahrgäste zwischen den Haltestellen Platz der Einheit/West und Platz der Einheit/Bildungsforum zu verbessern und die Leistungsfähigkeit der Anlage für Bus und Bahn zu erhöhen. Für den Umbau (als Teil der Straßenbahnverlängerung in den Potsdamer Norden) ist ein Konzept zur Verbesserung der Umsteigesituation zu erarbeiten.

I-12: Einrichtung einer Busspur zwischen Geltow und Potsdam

Zwischen Geltow und Potsdam ist eine Busspur zur ÖPNV-Beschleunigung in Richtung Potsdam zu ergänzen.

Für 2020 ist die vorgezogene Realisierung eines kurzen Stückes beginnend ca. 300 m vor dem Bahnhof Pirschheide geplant. Die Umsetzung der gesamten Maßnahme ist von der Verfügbarkeit entsprechender Fördermittel abhängig.

I-16: Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung, Verknüpfung mit städtischem Verkehrsmanagement

Die Umsetzung der ÖPNV-Beschleunigung wird fortgeführt. Dabei sind Modernisierungen an Lichtsignalanlagen z. B. im Zuge der Heinrich-Mann-Allee und Knotenumgestaltungen mit Neubau von Lichtsignalanlagen wie am Bf. Park Sanssouci enthalten. Die Verbesserung der Gesamtverkehrssteuerung (regionales Verkehrsmanagement) wird im Rahmen eines Förderprojekts fortgeführt und vom Land Brandenburg unterstützt.

Die AG ÖPNV sowie der Einsatz von Verkehrsmanagement-Software sind fortzuführen.

 Gestaltungskonzept für den ÖPNV 2019 – 2023
I-17: Machbarkeitsstudie zum Einsatz alternativer Antriebe im ÖPNV

Es ist eine Machbarkeitsstudie zum Einsatz alternativer Antriebe im ÖPNV zu erarbeiten.

I-18: Untersuchung zum Ersatz des Fährschiffes der F1 durch ein modernes Fahrzeug

Für die Fährverbindung (F1) zwischen Hermannswerder und Auf dem Kiewitt ist der möglichst kurzfristige Ersatz des Fährschiffes durch ein modernes Fahrzeug zu untersuchen. Dabei ist auch eine Variante, die die diskutierte Errichtung einer Fuß- und Radverkehrsbrücke berücksichtigt, zu entwickeln. Die Barrierefreiheit ist zu gewährleisten.

M-1: Einrichtung einer Mobilitätsagentur im Hauptbahnhof

Anfang 2020 ist die Eröffnung einer Mobilitätsagentur im Potsdamer Hauptbahnhof mit gebündelten Beratungsleistungen zur ViP, DB Regio und DB sowie zur Touristik unter Einbindung der Serviceleistungen des heutigen DB Reisezentrums geplant. Bis 2020 sollen weitere Dienstleistungen (z. B. in Kooperation mit CarSharing-Angeboten) integriert werden. Eine Erweiterung auf quartiersbezogene Beratungsleistungen und der Betrieb von Außenstellen ist zu prüfen. Diese Maßnahme wird aus Mitteln des Mobilitätsmanagements finanziert.

5.5.2 Entwicklungsszenario 1L-2: Prüfung weiterer Express-Buslinien

Auf stark nachgefragten Relationen ist die Einführung weiterer Express-Buslinien zum Beispiel zwischen Krampnitz und Marquardt (siehe Maßnahme L-1) oder Potsdam und Berlin-Spandau zu prüfen.

L-3: Erstellung und Umsetzung eines Buskonzeptes für eine verbesserte Erschließung von Groß Glienicke und Anbindung von Seeburg

Das ÖPNV-Angebot in Groß Glienicke ist im Zusammenhang mit der Anbindung des Ortsteils Seeburg der Gemeinde Dallgow-Döberitz in Kooperation mit dem Landkreis Havelland zu optimieren. Dazu ist ein Buskonzept unter Berücksichtigung der Linienführungen der Buslinien 338, 604, 638 und 639 zu erstellen und die Behebung der Erschließungslücke

Gestaltungskonzept für den ÖPNV 2019 – 2023

(südliche Spitze) der Siedlung Groß Glienicke im Zusammenhang mit der Bedienung der Waldsiedlung durch einen Quartierbus zu prüfen. Diese Maßnahme ist im Zusammenhang mit der Maßnahme L-1 umzusetzen.

Es ist noch nicht absehbar, ob und wie viele Haltestellen für das Buskonzept neu eingerichtet werden müssen. Dementsprechend kann hierfür noch keine Kostenschätzung erfolgen.

L-9: Überarbeitung des Nachtliniennetzes mit Nachtverkehr Tram

Der Nachtverkehr der Straßenbahnlinie 96 wird auf alle Tage ausgedehnt. Perspektivisch wird die Ausweitung auf weitere Straßenbahnlinien angestrebt.

L-11: Taktverdichtung der Buslinie 693 bei wachsender Nachfrage

Gemäß Anforderungsprofil bestehen im Ortsteil Schlaatz / Waldstadt I aufgrund der Klasse I auf der Drewitzer Straße / An der alten Zauche Defizite in der Bedienungshäufigkeit. Aufgrund der derzeitigen Nachfrage ist kein Bedarf einer Taktverdichtung erkennbar. Im Falle einer steigenden Nachfrage in den Entwicklungsszenarien ist zur HVZ die Buslinie 693 auf einen 10-Minuten-Takt zu verdichten.

I-4: Durchführung einer Machbarkeitsstudie für eine Straßenbahnerweiterung Babelsberg / Am Stern

Zur Angebotsverbesserung in Babelsberg / Am Stern und zur Schaffung einer zweiten Anbindung des Betriebshofes mit dem Ziel einer erhöhten Betriebsstabilität ist eine Streckenerweiterung des Straßenbahnnetzes zu untersuchen. Für die Führung der Straßenbahn zwischen Platz der Einheit und Johannes-Kepler-Platz durch Babelsberg existieren mehrere Varianten (z. B. über Großbeerenstraße oder August-Bebel-Straße). Eine Vorzugsvariante ist mittels Machbarkeitsstudie zu ermitteln. Dabei sind u. a. die Wirtschaftlichkeit und die notwendigen Maßnahmen zur Realisierung zu prüfen.

I-8: Prüfung einer Optimierung der Linienführungen im Bereich der Haltestelle Stern-Center/Gerlachstraße

Zur Optimierung des Betriebsablaufs bei der Bedienung des Stern-Centers sind neue Linienführungen im Bereich der Haltestelle Stern-

Gestaltungskonzept für den ÖPNV 2019 – 2023

Center/Gerlachstraße zu prüfen. Ziel dieser Maßnahme ist eine größere Flexibilität im Betriebsablauf vor dem Hintergrund, dass dort Linien enden und die Busse während ihrer Wendezeit die anderen Linien nicht blockieren.

I-10: Fortführung barrierefreier Ausbau Straßenbahn- und Bushaltestellen

Für eine stärkere Förderung des ÖPNV ist die Umsetzungsgeschwindigkeit des barrierefreien Ausbaus der Bushaltestellen so zu erhöhen, dass die barrierefreie Herstellung der Bushaltestellen der ersten Priorität innerhalb der nächsten Jahre einer ersten Abschätzung nach weitestgehend realistisch ist.

I-13: Einrichtung einer Busspur auf der Potsdamer Straße

Auf der Potsdamer Straße stadteinwärts zwischen Florastraße und Amundsenstraße ist eine Busspur zur ÖPNV-Beschleunigung einzurichten.

Die Umsetzung dieser Maßnahme ist von der Verfügbarkeit entsprechender Fördermittel abhängig.

I-14: Einrichtung einer Busspur zwischen Groß Glienicke und Krampnitz

Zwischen Groß Glienicke und Krampnitz ist eine Busspur zur ÖPNV-Beschleunigung in Richtung Krampnitz vorzusehen.

Die Umsetzung dieser Maßnahme ist von der Verfügbarkeit entsprechender Fördermittel abhängig.

I-15: Prüfung einer Busspur auf der Michendorfer Chaussee

Auf der Michendorfer Chaussee ist zwischen der Haltestelle Deutscher Wetterdienst und dem Knotenpunkt Michendorfer Chaussee / Brauhausberg eine Busspur zur ÖPNV-Beschleunigung zu prüfen.

Gestaltungskonzept für den ÖPNV 2019 – 2023

5.6 Barrierefreiheit

In der seit dem 01.01.2013 gültigen Fassung des PBefG wird in § 8, Absatz 3 ab Satz 3 zur Durchsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV festgelegt:

„Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern im Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.“

Unter dem Begriff der vollständigen Barrierefreiheit wird im vorliegenden Nahverkehrsplan Folgendes verstanden:

Für Menschen, die in ihrer Mobilität dauerhaft oder zeitweilig eingeschränkt sind, müssen folgende Einrichtungen ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sein:

- ▶ Bauliche Anlagen
- ▶ Fahrzeuge
- ▶ Informationsquellen
- ▶ Kommunikationseinrichtungen

Als in ihrer Mobilität eingeschränkte Menschen gelten Personen, die aufgrund einer motorischen, sensorischen, geistigen, seelischen oder sonstigen Behinderung oder Einschränkung beeinträchtigt sind.

Die Anforderung zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit gilt nicht nur in baulicher Hinsicht, sondern bezieht sich auch auf alle infrastrukturellen und informativen Bereiche des ÖPNV-Angebots, im Einzelnen:

- ▶ Haltestelleninfrastruktur einschließlich Zuwegung
- ▶ Gestaltung und Ausstattung der Fahrzeuge
- ▶ Information und Kommunikation
- ▶ Betrieb und Dienstleistungen

Insbesondere beim Thema Information und Kommunikation ist das sogenannte „Zwei-Sinne-Prinzip“ zu berücksichtigen. Dieses sagt aus, dass

Gestaltungskonzept für den ÖPNV 2019 – 2023

sämtliche wichtigen Informationen mit mindestens zwei der drei Sinne „Sehen“, „Hören“ und „Tasten“ wahrgenommen werden können.

Die barrierefreie Weiterentwicklung des Potsdamer ÖPNV-Angebots erfolgt in Abstimmung mit dem Beirat für Menschen mit Behinderung.

5.6.1 Haltestellen

Die Landeshauptstadt Potsdam hat den barrierefreien Ausbau der Haltestellen in den letzten Jahren konsequent vorangetrieben.

Um das bisherige Ausbautempo zu steigern, sind in der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans bei den Straßenbulasträgern die erforderlichen personellen, fachlichen und finanziellen Voraussetzungen zu schaffen. Als erste Maßnahme soll eine Haltestellendokumentation erstellt werden, mit deren Hilfe die weitere Planung erfolgen kann.

Die Haltestellendokumentation wird eine detaillierte Übersicht zum Stand der Barrierefreiheit aller Haltestellen und deren Zuwegung sowie der Haltestellenausstattung liefern. Nach Erarbeitung der Dokumentation ist eine Prioritätenliste zu erstellen, anhand derer das weitere Vorgehen abgebildet wird. Die Priorisierung ist nach den in der Tabelle 5.3 dargestellten Prioritäten vorzunehmen. Dabei wird eine Haltestelle einer bestimmten Priorität zugeordnet, sobald sie mindestens eines der aufgeführten Merkmale innehat.

Priorität	Merkmale
Priorität 1	<ul style="list-style-type: none"> ▶ mehr als 1.000 Ein- und Aussteiger in Summe pro Werktag ▶ Haltestelle dient der Erschließung von Behördenstandorten, Behinderteneinrichtungen, Pflegeheimen, Krankenhäusern, bedeutenden Bildungsstandorten ▶ Haltestelle ist ein Verknüpfungspunkt (siehe Übersicht in Anlage 6)
Priorität 2	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 500 bis 1.000 Ein- und Aussteiger in Summe pro Werktag ▶ Haltestelle befindet sich in einem Ortsteil, der bisher noch keinen barrierefreien Zugang zum ÖPNV hat ▶ Haltestellen an medizinischen Einrichtungen mit örtlicher Bedeutung (z. B. Arztpraxen)

Nahverkehrsplan 2019 für die Landeshauptstadt Potsdam

Entwurf

Gestaltungskonzept für den ÖPNV 2019 – 2023

Priorität	Merkmale
Priorität 3	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 100 bis 500 Ein- und Aussteiger in Summe pro Werktag ▶ Haltestellen, die mehr als eine Haltestelle vom nächsten barrierefreien Zugang entfernt sind (gleiche Linie)
Priorität 4	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 15 bis 100 Ein- und Aussteiger in Summe pro Werktag
Priorität 5	<ul style="list-style-type: none"> ▶ weniger als 15 Ein- und Aussteiger in Summe pro Werktag ▶ Haltestelle kann nicht ohne Weiteres barrierefrei an das Umfeld angeschlossen werden

Tabelle 5.3: Priorisierung der Haltestellen

Bei temporären Haltestellen (Schienenersatzverkehr, Schulbus, Umleitungsverkehr, ...) ist die Realisierung einer barrierefreien Lösung zu untersuchen. Es ist die Anschaffung einer mobilen barrierefreien Haltestelle zu prüfen. Eine solche Haltestelle kann bei Bedarf an Umleitungsstrecken aufgestellt werden und somit vorübergehend die Barrierefreiheit herstellen.

Die Prioritätenliste ist in Zusammenarbeit mit dem Beauftragten für Menschen mit Behinderung der Landeshauptstadt Potsdam sowie Vertretern der entsprechenden Verbände und des Beirats für Menschen mit Behinderung zu erstellen und zu aktualisieren.

Nach § 8 PBefG sind im Nahverkehrsplan Ausnahmen zu benennen und begründen, in denen von der Forderung nach vollständiger Barrierefreiheit dauerhaft oder temporär abgewichen wird. Folgende Ausnahmen werden hiermit definiert:

- ▶ S-Bf. Babelsberg/Wattstraße (stadtauswärts)
- ▶ Im Bogen/Zeppelinstraße
- ▶ Haltestellen der Priorität 5

Die Haltestellen S-Bf. Babelsberg/Wattstraße und Im Bogen/Zeppelinstraße sind aufgrund baulicher Einschränkungen derzeit nicht barrierefrei umzubauen. Des Weiteren ist ein barrierefreier Umbau von Haltestellen der Priorität 5 aufgrund ihrer nicht barrierefreien Zuwegung oder der kaum vorhandenen Fahrgastnachfrage wirtschaftlich nicht vertretbar.

Gestaltungskonzept für den ÖPNV 2019 – 2023

Nach Auswertung des Projektes „Fahrgastinformation akustisch – 2-Sinne-Prinzip bei Bus und Straßenbahn“ der BVG ist die Implementierung der dort vorgeschlagenen und in Berlin umzusetzenden Lösung in Potsdam zu prüfen. Ziel ist es, Sehbehinderte und Blinde an den Haltestellen akustisch über die nächsten Abfahrten zu informieren. Dabei ist auf ein einheitliches Vorgehen in Berlin und Potsdam zu achten.

Zu einer barrierefreien Haltestelle gehören verschiedene Ausstattungsmerkmale, wie z. B.:

- ▶ fester, erschütterungsarmer und rutschhemmender Oberflächenbelag
- ▶ Blindenleitsystem mit Auffindestreifen und Einstiegsfeld
- ▶ Sitzgelegenheiten, die auch für ältere und gehbehinderte Menschen geeignet sind
- ▶ Witterungsschutz mit ausreichender Bewegungsfläche für auf den Rollstuhl Angewiesene
- ▶ ausreichende und blendfreie Beleuchtung

Bei der Wahl der Ausstattung ist der Denkmalschutz zu beachten.

5.6.2 Fahrzeuge

Aktuell ist die gesamte Busflotte der ViP barrierefrei. Die auf dem Gebiet der Landeshauptstadt Potsdam eingesetzten Regionalbusse werden bis zum 01.01.2022 ebenfalls vollständig barrierefrei sein. Auch die Fähre auf der Linie F1 ist barrierefrei nutzbar.

Im Bereich der Straßenbahn sind bereits 34 Züge barrierefrei. Derzeit sind noch sechs Züge im Einsatz, die die barrierefreien Standards nicht erfüllen. Bis zu deren Ablösung, die für das Jahr 2025 geplant ist, werden diese Züge überwiegend auf Verstärkerfahrten eingesetzt. Der Fahrzeugeinsatz am Wochenende erfolgt zu 100 % barrierefrei. Fahrten, die mit einem nicht barrierefreien Fahrzeug durchgeführt werden, sind im Fahrplan als solche gekennzeichnet und außerdem in der Online-Fahrplanauskunft kenntlich gemacht. Bis zur Auslieferung der neuen Züge müssen ggf. noch drei alte nicht barrierefreie Züge reaktiviert werden, um auf zusätzliche Nachfrage reagieren zu können. Beim Fahrzeugeinsatz wird durch die ViP sichergestellt, dass auf einer Linie nie zwei aufeinanderfolgende Fahrten mit nicht barrierefreien Fahrzeugen durchgeführt werden.

Gestaltungskonzept für den ÖPNV 2019 – 2023

Wichtige Fahrzeuganforderungen für die Barrierefreiheit sind unter anderem eine kontrastreiche und taktil erfasste Gestaltung des Einstiegsbereichs und des Fahrzeuginnenen. Insbesondere Anforderungstaster, Türöffnung, Einstiegkante, Handgriffe und -stangen sowie Podeste und Möblierung sind zu berücksichtigen. Bei neu anzuschaffenden Straßenbahnfahrzeugen ist außerdem ein akustisches Signal an sich öffnenden Türen vorzusehen, um die Auffindbarkeit zu verbessern. Türen müssen sich kontrastreich vom restlichen Fahrzeug abheben. Dies ist insbesondere bei der Vermarktung von Werbeflächen an Fahrzeugen zu berücksichtigen.

Bei der Beschaffung von Neufahrzeugen ist das Lastenheft mit der Landeshauptstadt Potsdam, dem Kundenbeirat des Verkehrsunternehmens sowie dem Beirat für Menschen mit Behinderungen abzustimmen. Hierbei darf von einem Niederflur-Anteil von 100 % abgewichen werden, solange sichergestellt ist, dass alle Anforderungen an die barrierefreie Nutzung erfüllt sind.

5.7 Weitere qualitative Standards

Die ÖPNV-Leistungen in der Landeshauptstadt Potsdam erfolgen auf einem hohen Qualitätsniveau. Um den ÖPNV auch weiterhin als sinnvolle Alternative zum MIV zu positionieren, ist das derzeitige Qualitätsniveau aufrechtzuerhalten und darauf aufbauend im Interesse der Fahrgäste weiterzuentwickeln.

Durch den Aufgabenträger sind die konkreten qualitativen Anforderungen und Kriterien an die zu erbringende ÖPNV-Leistung detailliert, eindeutig und erschöpfend vorzugeben.

Die Grundlage der Anforderungen für den ÖPNV in der Landeshauptstadt Potsdam bilden die im jeweils aktuellen Qualitätsleitfaden des VBB [31] enthaltenen Empfehlungen.

Konkretisiert werden diese mittels Qualitätsvereinbarung im Rahmen des öDA zwischen dem Stadtverkehrsunternehmen und dem Aufgabenträger. Für den Linienverkehr der einfahrenden Regionalbusunternehmen erfolgt diese Konkretisierung mittels Vereinbarungen der Aufgabenträger untereinander.

Die Sicherung der gesetzten Qualitätsstandards für den Stadtverkehr beinhaltet die Kontrolle zur Einhaltung der Standards bzw. ein eventuelles

Gestaltungskonzept für den ÖPNV 2019 – 2023

Nachsteuern. Unterstützende Instrumente dafür können in der Zertifizierung der Verkehrsunternehmen nach

- ▶ ISO 9001 (mit regelmäßiger Überprüfung des Qualitätsmanagementsystems durch externe Auditoren) sowie
- ▶ ISO 14001 (mit regelmäßiger Überprüfung des Umweltmanagementsystems durch externe Auditoren)

bestehen.

Die von der Landeshauptstadt Potsdam geforderten Qualitätsparameter werden in einem Kennzahlensystem des Stadtverkehrsunternehmens erfasst. Die Erfüllung der Anforderungen wird pro Quartal in einem Qualitätsbericht nachgewiesen.

Dieses Vorgehen wird durch Sitzungen des Kundenbeirats sowie Fahrgastbefragungen ergänzt.

5.7.1 Umwelt

Die Landeshauptstadt Potsdam hat sich im Rahmen des Masterplan-Konzepts „100 % Klimaschutz Potsdam 2050“ das Ziel gesetzt, ihre Treibhausgas-Emissionen um 95 % sowie ihren Energieverbrauch um 50 % zu reduzieren (Vergleichsjahr 1990). Der Verkehr zeichnete sich in Potsdam im Jahr 2014 für 28 % des gesamten Energieverbrauchs sowie 27 % der Treibhausgas-Emissionen verantwortlich, wodurch in diesem Sektor enorme Einsparpotenziale vorhanden sind [11]. Eine der wichtigsten Säulen für das Erreichen der Ziele ist der Modal Shift zum Umweltverbund, also eine Reduzierung des Anteils der Verkehrsleistungen des motorisierten Individualverkehrs am Gesamtverkehr zugunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr). Der ÖPNV spielt hierbei eine zentrale Rolle. Er muss zum einen als attraktive Alternative zum privaten Pkw wahrgenommen werden und zum anderen leistungsfähig genug sein, um die Herausforderungen in der wachsenden Landeshauptstadt zu meistern. Das Erreichen der gesteckten Ziele kann nur mit einem attraktiven ÖPNV gelingen, weshalb der Ausbau und die Weiterentwicklung des bestehenden Systems unverzichtbar sind.

Beim Ausbau des Potsdamer ÖPNV sind außerdem stets die Anforderungen aus den folgenden Plänen für eine nachhaltige Stadt zu berücksichtigen:

Gestaltungskonzept für den ÖPNV 2019 – 2023

- ▶ Integriertes Klimaschutzkonzept
- ▶ Lärmaktionsplan
- ▶ Luftreinhalteplan

Mit dem Masterplan „100 % Klimaschutz Potsdam 2050“ nimmt sich die Landeshauptstadt vor, den ÖPNV in Zukunft noch stärker auszubauen. Sie schafft somit eine wesentliche Grundlage für den vorliegenden Nahverkehrsplan.

Maßgabe bei der Beschaffung von Bussen ist die Einhaltung der höchsten Umweltstandards. Dabei sind stets die Möglichkeiten alternativer Antriebe zu prüfen (vgl. Kapitel 5.8.4). Bei der bestehenden Dieselflotte ist die Nachrüstung von Abgasnachbehandlungssystemen zur Reduzierung der Stickstoffoxidemissionen zu veranlassen, sofern hierzu Fördermöglichkeiten bestehen.

5.7.2 Ausstattung der Haltestellen und Verknüpfungspunkte

Haltestellen und Verknüpfungspunkte sind ein Teil der Systemidentität des ÖPNV. Demzufolge dienen sie als Qualitätsmaßstab für die Verkehrssysteme sowie als Visitenkarte der Verkehrsunternehmen. Die Haltestellenausstattung erfolgt auf Basis der im Qualitätsleitfaden des VBB definierten Qualitätsvorgaben.

Wesentliche Bereiche der Qualitätsziele und -standards für den ÖPNV sind:

- ▶ Sicherstellung des barrierefreien Zugangs zum ÖPNV bei der Gestaltung und beim Umbau von Haltestellen und Verknüpfungspunkten
- ▶ Barrierefreier Zugang zum Fahrausweiserwerb an wichtigen Schnittstellen (Kundencenter, personalbediente Vertriebsstelle)
- ▶ Barrierefreier Zugang zu Informationen (Fahrplan und Liniennetzplan an allen wichtigen Haltestellen)

Haltestellen müssen immer funktionstüchtig sein und je nach Klassifizierung (Verknüpfungs-, Umstiegs- oder Standardhaltestelle) über Grund- und Zusatzausstattungen verfügen.

Das Verkehrsunternehmen ist für die Ausstattung und Aufrechterhaltung der gesetzlichen Kennzeichnungspflicht zuständig. Bei Gemeinschaftshaltestellen mehrerer Betreiber stimmen sich diese über die entsprechenden

 Gestaltungskonzept für den ÖPNV 2019 – 2023

Zuständigkeiten, Nutzungs- und Kostenregelungen ab und dokumentieren diese.

Bei der Mindestausstattung von Haltestellen wird gemäß Qualitätsleitfaden des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg zwischen fünf Haltestellentypen unterschieden:

- ▶ Typ A: Verknüpfungshaltestelle mit hohem Fahrgastaufkommen
- ▶ Typ B: Umsteigehaltestellen mit regionaler Bedeutung
- ▶ Typ C1: Standardhaltestelle mit lokaler Umsteigefunktion oder besonderer Angebotsqualität (Haltestellen des Stadt-, Orts- oder Nachbarortsverkehrs mit mind. 60 min Taktintervall und mind. 50 Ein- und Aussteigern pro Tag bzw. nach Fahrplan definierte Umstiegshaltestellen zwischen Straßenbahn und Bus oder Bus und Bus)
- ▶ Typ C2: Standardhaltestelle ohne Umsteigefunktion, mit ausschließlich lokaler Bedeutung, mäßiger Nachfrage und ohne besondere Angebotsqualität (Aufkommen mehr als 15 Ein- und Aussteiger pro Tag)
- ▶ Typ C3: Aufkommensschwache Standardhaltestelle ohne Umsteigefunktion, mit ausschließlich lokaler Bedeutung und ohne besondere Angebotsqualität (Aufkommen bis zu 15 Ein- und Aussteiger pro Tag)

Zu den Verknüpfungshaltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen (Typ A) zählen:

- ▶ Haltestellen an einer Zugangsstelle zum Bahn-Fernverkehr bzw. Haltestelle an einer SPNV-Zugangsstelle mit mehr als 1.000 Ein- und Aussteigern (Bahn) pro Tag sowie
- ▶ ZOB mit mehr als 250 Ein- und Aussteigern pro Tag.

Für Potsdam sind diesem Haltestellentyp die Haltestellen Hauptbahnhof, Bf. Charlottenhof, Bf. Park Sanssouci, Bf. Golm, Bf. Rehbrücke, Bf. Medienstadt Babelsberg, S-Bf. Griebnitzsee und S-Bf. Babelsberg zuzuordnen.

Zu den Umsteigehaltestellen mit regionaler Bedeutung (Typ B) zählen:

- ▶ SPNV-Zugangsstellen mit einem Aufkommen zwischen 250 und 1.000 Ein- und Aussteigern (Bahn) pro Tag und
- ▶ ZOB mit bis zu 250 Ein- und Aussteigern pro Tag.

Gestaltungskonzept für den ÖPNV 2019 – 2023

Dem Haltestellentyp B ist in Potsdam die Haltestelle Bf. Pirschheide zuzuordnen.

Die funktionale und übersichtliche Gestaltung der Haltestellen hat dem Sicherheitsempfinden der Fahrgäste (Sehen und Gesehen werden) zu entsprechen.

Die Grundausrüstung der Haltestellen aller Kategorien umfasst Haltestellenmast und -schild nach den Vorschriften der BOKraft / BOStrab sowie folgende weitere Ausstattungselemente:

- ▶ Haltestellenname
- ▶ das betreibende Verkehrsunternehmen mit Logo
- ▶ Fahrplan mit Linienband
- ▶ die Angabe des Tarifbereichs
- ▶ das VBB-Logo
- ▶ Hinweis auf Erreichbarkeit des Verkehrsunternehmens, VBB-Tarif-Info und spezielle Tarifhinweise, Beförderungsbedingungen, Servicehinweise

Für die Grundausrüstung der Haltestellen sind die Verkehrsunternehmen verantwortlich. Für die bauliche Ausstattung der Straßenbahnhaltestellen ist die ViP verantwortlich, die bauliche Ausstattung der Bushaltestellen sowie die Sauberkeit aller Haltestellen (auch unter winterlichen Bedingungen) liegen im Aufgabenbereich der Landeshauptstadt Potsdam.

Die Gestaltung von Haltestellen basiert auf technischen Vorschriften und Richtlinien in der jeweils neuesten Fassung, insbesondere auf den Regelwerken BOStrab [32], BOKraft [33], DIN 18040 [34], RAST 06 [35], H BVA [36] sowie EAÖ [37].

5.7.3 Ausstattung der Fahrzeuge und Beförderungskomfort

Grundsätzlich gelten für die im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge die jeweils aktuellen gesetzlichen Regelungen und Vorgaben sowie relevanten Richtlinien / Empfehlungen der EU und des VDV.

Darüber hinaus gelten die Empfehlungen gemäß Qualitätsleitfaden des VBB sowie die Anforderungen an die barrierefreie Gestaltung der Fahrzeuge gemäß PBefG.

Die für bestellte Leistungen im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge sollen folgende grundsätzliche Anforderungen erfüllen:

Gestaltungskonzept für den ÖPNV 2019 – 2023

- ▶ Ermöglichen der Beförderung von behinderten und mobilitätseingeschränkten Personen, Rollstühlen, Kinderwagen und schwerem Gepäck auch in den bedarfsorientiert angepassten Fahrzeugen (Kleinbusse, Großraum-Pkw)
- ▶ Das Durchschnittsalter der eingesetzten Busflotte soll 10 Jahre nicht überschreiten
- ▶ RBL-Komponenten zur vollen Integration in das Beschleunigungs- und Bevorrechtigungsprogramm des ÖPNV der Landeshauptstadt Potsdam
- ▶ RBL-Komponenten zur akustischen und optischen Haltestelleninformation
- ▶ Fahrausweisautomaten (ausgenommen Fahrzeuge des Regionalverkehrs) zum Erwerb des VBB-Fahrausweissortimentes im Bartarif
- ▶ ausreichende Anzahl an Haltestellenwunschtasten sowie Haltestangen und Haltegriffen für alle Körpergrößen der Fahrgäste

Eine angemessene Anzahl von Fahrzeugen ist mit automatischen Zählsystemen auszustatten, die eine kontinuierliche und statistisch gesicherte Fahrgastzählung ermöglichen. Die Daten sind dem Aufgabenträger in elektronischer Form zu übergeben. Neu anzuschaffende Fahrzeuge sind ausnahmslos mit solchen Zählsystemen auszustatten.

Generell ist bei der Neuanschaffung von Fahrzeugen auf Umweltstandards und deren Entwicklung zu achten (z. B. Einsatz emissionsarmer oder alternativ angetriebener Busse), um Schadstoffemissionen gering zu halten und Anforderungen des Klimaschutzes zu erfüllen.

Neben der Ausstattung der Fahrzeuge ist deren innere und äußere Sauberkeit als ein wesentliches Qualitätsmerkmal zum gepflegten Gesamteindruck sicherzustellen. Werbung in und an den Fahrzeugen soll auf Kunden nicht belästigend wirken.

Darüber hinaus sind die Qualitätsanforderungen an die Fahrzeugausstattung sowie die Beförderungsqualität gemäß Qualitätsvereinbarung im Rahmen des öDA einzuhalten.

Gestaltungskonzept für den ÖPNV 2019 – 2023

5.7.4 Anforderungen an Fahrwege

Bedienungsqualität und Pünktlichkeit können durch fahrwegseitige Störquellen negativ beeinflusst werden. Derartige Störquellen erzeugen Fahrzeitverluste, welche Attraktivitätseinbußen nach sich ziehen und unwirtschaftliche Fahrzeugeinsätze zur Folge haben. Geeignete Maßnahmen für einen schrittweisen Abbau der Störquellen sind:

- ▶ Realisierung der ÖPNV-Bevorrechtigung an ausgewählten signal-geregelten Knoten
- ▶ Gewährleistung der Durchlassfähigkeit bei ÖPNV-Trassen durch Restriktionen im MIV, z. B. Einrichtung von Halte- oder Parkverboten, Linksabbiegeverboten u. ä.
- ▶ Einrichtung von Busspuren; Genehmigung von Abbiegesonderregelungen für den Bus
- ▶ Vermeidung von Umleitungsführungen bei Veranstaltungen und Baustellen
- ▶ Beseitigung von Fahrbahnmängeln im Zuge des Busnetzes
- ▶ Prüfung von Sonderregelungen für Busse in Baustellen, wie Einrichten von Busspuren oder Befahren von Einbahnstraßen in entgegengesetzter Fahrtrichtung sowie die Bevorrechtigung an LSA

Der für einen störungsfreien Betrieb des Busnetzes bestehende Handlungsbedarf an Fahrwegen ist in Anlage 7 enthalten. Die vom Verkehrsunternehmen erkannten Handlungsbedarfe sind dem Aufgabenträger quartalsweise schriftlich zukommen zu lassen. Außerdem bietet die AG ÖPNV als Arbeitsgruppe mit Vertretern der Landeshauptstadt Potsdam und den Verkehrsunternehmen einen geeigneten Rahmen, Mängel an Fahrwegen zu besprechen und das entsprechende Vorgehen abzustimmen.

5.7.5 Pünktlichkeit und Anschlusssicherung

Die mit der ÖPNV-Leistungserbringung beauftragten Verkehrsunternehmen sind zur zuverlässigen und fahrplantreuen Erbringung der Linienverkehrs verpflichtet.

Ausgewiesene Anschlüsse sind gemäß Tabelle 5.4 zu sichern. Als Zielwert ist die Sicherung von 88 % aller Anschlüsse zu erreichen. Der Anschluss gilt als nicht gesichert, wenn wegen Verspätung oder vorzeitiger Abfahrt Verknüpfungen mit Anschlussverkehrsmitteln nicht sichergestellt werden konnten. Die zu sichernden Anschlüsse werden jährlich im Rahmen des

Gestaltungskonzept für den ÖPNV 2019 – 2023

Fahrplanwechsels zwischen Landeshauptstadt Potsdam und ViP abgestimmt.

Die Einhaltung des Fahrplans ist eine grundlegende Anforderung an einen qualitativ hochwertigen ÖPNV. Fahrpläne sind so zu konstruieren, dass pünktliches Fahren möglich ist. Es ist sicherzustellen, dass alle Fahrten gemäß Fahrplan stattfinden und mindestens 88 % aller Fahrten pünktlich durchgeführt werden. Eine Fahrt gilt als pünktlich, wenn die Verspätung nicht mehr als 3 Minuten beträgt und die Abfahrt nicht früher als 30 Sekunden vor der planmäßigen Abfahrtszeit erfolgt. Dabei sind alle unpünktlichen Fahrten, d. h. sowohl die durch das Verkehrsunternehmen zu vertretenden als auch die nicht zu vertretenden unpünktlichen Fahrten (z. B. höhere Gewalt) zu berücksichtigen.

Die Auswertung der Pünktlichkeit und Anschlussicherung erfolgt im Rahmen der vierteljährlichen Abrechnung der Qualitätsvereinbarung gemäß des öDA mit dem Verkehrsunternehmen, um unterjährige Schlussfolgerungen bei nicht Erreichen der Zielstellung ziehen zu können.

Die optimale Verknüpfung der einzelnen Angebote gilt als ein wesentliches Qualitätskriterium des ÖPNV. Anschlüsse sind deshalb zeit- und relationsorientiert zu definieren und zu priorisieren. Dabei sind das übrige Verkehrsangebot, die Verkehrsnachfrage und die betrieblichen Konsequenzen exakt zu berücksichtigen.

Bei der Priorisierung sind insbesondere folgende Aspekte einzubeziehen:

- ▶ die tatsächliche Inanspruchnahme
- ▶ die Orientierung der Anschlussicherung auf das höherwertige bzw. überregionale Verkehrsmittel
- ▶ der vorhandene Takt
- ▶ die Tageszeit

Wichtige Anschlüsse sind bei der Angebotsgestaltung zu berücksichtigen und im laufenden Betrieb technisch über ein RBL zu sichern. Dabei sind zur unternehmensübergreifenden Anschlussicherung verstärkt die Möglichkeiten der Kopplung der RBL-Systeme verschiedener Unternehmen zu nutzen.

Zur Anschlussicherung gehören z. B.:

- ▶ definierte Verkehrs- und Taktzeiten sowie die Einhaltung des Fahrplans

Nahverkehrsplan 2019 für die Landeshauptstadt Potsdam

Entwurf

Gestaltungskonzept für den ÖPNV 2019 – 2023

- ▶ Pünktlichkeit
- ▶ kurze Wege und Umsteigebeziehungen
- ▶ Anschlusssicherung (Kommunikation wichtiger Anschlüsse im Fahrplan und in der Fahrplanauskunft)
- ▶ Ermöglichung barrierefreier Umstiege (Anschlusssicherheit)

Neben den linien- und fahrplanmäßigen Verknüpfungen entscheiden besonders auch die örtlichen und / oder baulichen Bedingungen an den Verknüpfungspunkten über die tatsächlich erreichte Nutzerqualität. Dabei sind die Bedürfnisse der in ihrer Mobilität eingeschränkten Fahrgäste zu berücksichtigen.

Geplante Anschlüsse sollen innerhalb einer vorgeschriebenen Pufferzeit zwischen Zu- und Abbringer liegen. Die Pufferzeit ist als Wartezeit an der Haltestelle zur Abfederung von möglichen Verspätungen zu definieren. Die eventuell vorhandene Wegezeit zwischen zwei Abfahrtsorten ist in der Pufferzeit nicht enthalten.

Takt Anschlussfahrzeug	Pufferzeit zum Anschlussfahrzeug		
	bis 5 min	6 min bis 10 min	ab 11 min
0 min – 20 min	Anschluss	kein Anschluss	kein Anschluss
30 min / 40 min	Anschluss	Anschluss	kein Anschluss
60 min	Anschluss	Anschluss	kein Anschluss
über 60 min	Anschluss	Anschluss	kein Anschluss

Tabelle 5.4: Vorgaben zur Anschlussqualität

Die Anschlusssicherung kann limitiert oder garantiert erfolgen. Im Falle einer limitierten Anschlusssicherung wartet das Anschlussfahrzeug bis zu einer vorher definierten Zeit, so dass keine oder nur geringe Nachteile für die durchfahrenden Fahrgäste durch die Verzögerung entstehen.

Gestaltungskonzept für den ÖPNV 2019 – 2023

5.7.6 Service und Fahrgastinformation

Service und Information sind grundlegende Bestandteile des ÖPNV-Angebotes. Die Verkehrsunternehmen sichern die Bereitstellung und kontinuierliche Aktualisierung der Fahrplandaten für im Rahmen der verbundweiten Fahrgastinformation im VBB herauszugebende Informationsprodukte.

Grundsätzlich gelten die im Qualitätsleitfaden des VBB formulierten Standards. Dazu zählen z. B.:

- ▶ die zielgerichtete Information über das ÖPNV-Regelangebot
- ▶ die Bereitstellung von Informationen zur Verknüpfung mit dem SPNV (Abfahrts- und Ankomstafeln sowie die Darstellung wichtiger Übergangs- und Anschlussbeziehungen an den Potsdamer Zugangsstellen zum SPNV und zur barrierefreien Nutzbarkeit)
- ▶ an den Zugangspunkten zum ÖPNV das Vorhandensein aktueller und relevanter Informationen über geltende Tarifangebote, Fahrpreise, Ticketerwerbsmöglichkeiten und vom Fahrgast verlangte Handlungen (Ticketkauf, Entwertung)
- ▶ die rechtzeitige Information (sieben Kalendertage vor Inkrafttreten bzw. zehn Minuten nach Störungseintritt) über geplante und ungeplante Fahrplanabweichungen
- ▶ barrierefreie Fahrgastinformation an den Haltstellen sowie in und an den Fahrzeugen
- ▶ dynamische Fahrgastinformations-Anzeigen an Schwerpunkthaltestellen und wichtigen Verknüpfungspunkten

Auf die Verfügbarkeit von elektronischen Medien (z. B. die gemeinsamen Fahrplanauskunftssysteme innerhalb des VBB) und von Printmedien soll gleichermaßen Wert gelegt werden. Bei allen Informationsträgern (Printdruck, App, Internet, Personal) ist den Ansprüchen mobilitätseingeschränkter Personen Rechnung zu tragen, z. B.:

- ▶ Abruf von barrierefreien und fahrplangebundenen Kleinbussen und Linientaxis auch über mobile Endgeräte
- ▶ barrierefreies Routing bei Fahrgastinformationen gemäß der Vorgaben im LNVP Brandenburg [8]
- ▶ leicht verständliche und kontrastreiche Information für Menschen mit einer Lernbehinderung und sehbehinderte Personen (z. B. durch Orientierungshilfen)

Gestaltungskonzept für den ÖPNV 2019 – 2023

5.7.7 Anforderungen an das Fahr- und Servicepersonal

Das Auftreten des Personals ist ein wesentlicher Faktor für die öffentliche Wahrnehmung des Produktes ÖPNV. Die Verkehrsunternehmen tragen dafür Sorge, dass folgende Anforderungen erfüllt werden:

- ▶ fachliche Kompetenz und Motivation, nachgewiesene Qualifikationen für das entsprechende Tätigkeitsfeld, sichere Beherrschung der Fahrzeuge und betrieblichen Einrichtungen
- ▶ Verantwortungsbewusstsein und Kundenorientierung (Kommunikationsbereitschaft, rücksichtsvolles, freundliches und gepflegtes Auftreten, Beherrschung der deutschen Sprache in Wort und Schrift, soziale Kompetenz)
- ▶ Kenntnisse über das gesamte ÖPNV-Angebot im Nahverkehrsraum, um einheitlich über das komplette Tarifangebot zu informieren, Befähigung des Fahrpersonals, auf Fahrplanabweichungen hinzuweisen und Anfragen von Fahrgästen sachkundig zu beantworten
- ▶ Hilfestellung beim Ein- und Ausstieg von Fahrgästen mit Mobilitätseinschränkungen und Behinderungen zur Unterstützung der Barrierefreiheit
- ▶ Durchführung von Schulungen des Fahrpersonals zur Gewährleistung einer angemessenen Fahrweise (insbesondere hinsichtlich der Beachtung stehender Fahrgäste sowie von Rollstuhlfahrenden und Kinderwagen), jährliche Diensts Schulung für Mitarbeitende im Service

5.7.8 Tarif und Vertrieb

Tarif

In der Landeshauptstadt Potsdam gilt der gemeinsame Tarif der im VBB zusammenwirkenden Verkehrsunternehmen (VBB-Tarif).

Grundsätzliches Ziel der Tarifgestaltung und des Tarifs ist es, den Zugang zum ÖPNV zu erleichtern und Zugangsbarrieren zu senken. Neben einem bedarfsgerechten Verkehrs- und Dienstleistungsangebot stellt die Preisgestaltung ein wichtiges Kriterium zur Sicherung der Zugänglichkeit zum öffentlichen Nahverkehr dar. Dabei sind die divergierenden Ziele im Rahmen der Tarifpolitik zu berücksichtigen.

Die Entwicklung der Tarife ist so zu gestalten, dass ein möglichst hoher spezifischer Ertrag pro Beförderungsfall bzw. Personenkilometer erlöst und

Gestaltungskonzept für den ÖPNV 2019 – 2023

somit eine Steigerung der Tarifergiebigkeit realisiert wird. Dies soll im Umkehrschluss jedoch nicht zu Fahrgastverlusten führen.

Auf der Grundlage der Festlegungen des VBB und der Vorgaben des LNVP Brandenburg [8] werden folgende Vorgaben festgeschrieben, um die Interessen von verschiedenen Nutzendengruppen, den Verkehrsunternehmen sowie des Aufgabenträgers in einem ausgeglichenen Verhältnis münden zu lassen:

- ▶ Realisierung von angemessenen Fahrpreisen für alle
- ▶ Sicherstellung von ausreichenden Einnahmen und hoher Tarifergiebigkeit
- ▶ einfache Zugänglichkeit des ÖPNV, Tarifgerechtigkeit, Verkehrsverlagerung und damit Entlastung des Straßennetzes
- ▶ klare Struktur und Übersichtlichkeit des Tarifs
- ▶ Entwicklung und ggf. Beibehaltung von für einzelne Nutzendengruppen spezifischen Tarifangeboten
- ▶ Beteiligung an der Entwicklung und Umsetzung der E-Ticket-Lösung des VBB

Um diese Vorgaben zu erreichen, sind regelmäßig Tarifanpassungen vorzunehmen. Die Entwicklung des Tarifniveaus soll in einem Tarifindex manifestiert werden, der neben dem Verbraucherpreisindex für Berlin und Brandenburg die tatsächlichen Kostenentwicklungen bei Rohstoffpreisen (z. B. Diesel und Strom) sowie bei den Personalkosten der Verkehrsunternehmen berücksichtigt. Somit ist eine transparente Tarifgestaltung möglich.

In den nächsten Jahren ist auf eine Anpassung des VBB-Tarifs hinzuwirken, die die Eignung des Tarifs für digitale Vertriebsformen erhöht. Bei Tarifanpassungen ist außerdem multimodalen Wegeketten Rechnung zu tragen. Dabei soll die Integration von Sharing-Angeboten (Verleihsysteme für Fahrräder, Autos und Elektro-Roller) Berücksichtigung finden.

Vertrieb

Der Vertrieb dient der Einnahmensicherung ebenso wie dem Abbau oder der Vermeidung von Zugangshemmnissen für die Kundinnen und Kunden. Die Vertriebswege unterliegen der Verantwortung der Verkehrsunternehmen.

Nahverkehrsplan 2019 für die Landeshauptstadt Potsdam

Entwurf

Gestaltungskonzept für den ÖPNV 2019 – 2023

Die Landeshauptstadt Potsdam setzt sich dafür ein, dass in Abstimmung mit der VBB GmbH die Vertriebsstrukturen nach einheitlichen Qualitätsstandards weiterentwickelt werden.

Neben einer wirtschaftlichen Aufrechterhaltung der bisherigen Vertriebsstrukturen sollen perspektivisch elektronische Lösungen vorangetrieben werden. Die Vertriebskonzepte und -ansätze sind den zu befördernden Personen durch geeignete Kommunikationsmaßnahmen zu vermitteln.

Es ist eine optimale Vertriebsinfrastruktur nach Abwägung von Anforderungen der Kundschaft, Daseinsvorsorge und Wirtschaftlichkeit zur Verfügung zu stellen.

Unter Berücksichtigung der Vorgaben des LNVP Brandenburg [8] werden folgende Mindestanforderungen an den Vertrieb in Potsdam festgeschrieben:

- ▶ lokale barrierefreie Präsenz an den Schwerpunkthaltestellen Hauptbahnhof und Platz der Einheit
- ▶ mindestens eine Verkaufsstelle in jedem Ortsteilzentrum
- ▶ Ticketautomaten in allen Fahrzeugen mit dem Fahrausweissortiment des VBB-Tarifs, Teil B (außer Jahreskarten, Abonnements, Berlin WelcomeCard und Veranstaltungstickets), Akzeptanz von Bargeld (Münzen, Scheine) und bargeldlosen Zahlungsmitteln
- ▶ Weiterentwicklung der elektronischen Chipkarte (VBB-fahrCard)

Die personalbedienten Verkaufsstellen sollen das komplette Fahrausweissortiment des VBB-Tarifs zu allen Zielen im VBB-Gebiet anbieten.

Perspektivisch ist unter Federführung der VBB GmbH das Ziel zu verfolgen, den digitalen Vertrieb weiter auszubauen, um den Nutzenden den Zugang zum ÖPNV zu erleichtern.

Mobilitätsagentur

Als Maßnahme M-1 dieses NVP ist die Einrichtung einer Mobilitätsagentur im Hauptbahnhof vorgesehen. Die Mobilitätsagentur ist das Premiumprodukt der personalbedienten Vertriebsstellen in Potsdam. In dieser Agentur werden neben dem Verkauf von Fahrausweisen des VBB- auch Tickets des DB-Tarifs angeboten. Weiterhin spielt die Beratungsleistung zur Verbesserung der individuellen Mobilität eine entscheidende Rolle.

Gestaltungskonzept für den ÖPNV 2019 – 2023

Die klassische Beratung im Kundenzentrum soll zu einer umfassenden Mobilitätsberatung weiterentwickelt werden. Diese bezieht das individuelle Mobilitätsverhalten, Bedürfnisse und Optionen der Kundinnen und Kunden mit ein. Neben der üblichen Verbindungsauskunft, der Tarifberatung und dem Ticketverkauf ist die hier vorgesehene, vielseitigere Beratung arbeitsintensiver. Aus den Beschäftigten eines Kundenzentrums werden Mobilitätsberater, welche konkrete Impulse für ein verändertes Mobilitätsverhalten geben – eine Interaktionsarbeit, welche besondere Anforderungen stellt: Die Beratenden müssen für das neue Tätigkeitsfeld inhaltlich wie methodisch qualifiziert werden. Die potentielle Kundschaft führt man in die Mobilitätsagentur, indem z. B. die Beratung im Rahmen der Neubürgerpakete und andere Dienste, wie der Bürgerservice, in die Mobilitätsagentur integriert werden.

Zudem soll das Portfolio zukünftig um das Angebot weiterer Mobilitätsdienstleistungen wie Bike- oder Carsharing erweitert werden. Dazu zählen u. a. Informationen zu Standorten von Ladesäulen oder Beratung zu einem umweltgerechteren Mobilitätsverhalten. Dabei handelt es sich auch um die Planung von gesamthaften Reiseketten, Buchungen und Abrechnungen von Dienstleistungen anderer Kooperationspartner (Carsharing, nextbike, etc.) oder Beratung von Unternehmen zur Nutzung des ÖPNV und anderer Alternativen zum MIV.

Weiterer personenbedienter Verkauf

Neben der Mobilitätsagentur ist am Platz der Einheit ein VIP-Kundenzentrum vorzuhalten, das ergänzend zum Vertrieb des gesamten VBB-Sortiments sowie dem Abo-Service Auskünfte zu Fahrplänen und deren Änderungen sowie Störungen erteilt. Ergänzt werden die Mobilitätsagentur und das Kundenzentrum durch ein Netz aus privaten Verkaufsstellen und Agenturen, deren Aufgabe im Wesentlichen im Vertrieb von VBB-Fahrausweisen und dem Abo-Service besteht.

5.7.9 Störungs- und Beschwerdemanagement

Die Verkehrsunternehmen haben durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass der Regelbetrieb sowohl personell als auch technisch abgesichert ist. Die Anforderungen gemäß Qualitätsleitfaden des VBB sind dabei zu berücksichtigen.

Das Störungs- und Beschwerdemanagement umfasst u. a:

Gestaltungskonzept für den ÖPNV 2019 – 2023

- ▶ Information der Fahrgäste
 - ▶▶ über die Störung (Art, Auswirkung, voraussichtliche Dauer), den Grund und ggf. alternative Fahrtmöglichkeiten
 - ▶▶ unter Nutzung des jeweils zweckmäßigsten Kommunikationskanals (wie Fahrzeugansagen durch die Leitstelle, DFI-Texte oder soziale Medien)
 - ▶▶ unter Gewährleistung des 2-Sinne-Prinzips
- ▶ Anbieten von Ersatzlösungen oder alternativen Reisemöglichkeiten bei Verspätungen und Ausfall des Regelangebotes
- ▶ Weitergabe von Störinformationen an andere Verkehrsunternehmen im Nahverkehrsraum (insbesondere bei Gewährleistung der Anschlusssicherung)
- ▶ regelmäßige systematische Erfassung und Auswertung von Störungen
- ▶ erste Reaktion auf Kundenanliegen spätestens nach fünf Werktagen (sieben Wochentage), endgültige Beantwortung nach zehn Werktagen
- ▶ Möglichkeit des Einreichens von Kundenanliegen über ein Info-Telefon, die Kundenzentren, den Postweg und das Internet

5.7.10 Sicherheit

Die Verkehrsunternehmen sind für Wohlbefinden und Sicherheit des Fahrgastes zu jeder Zeit während der Benutzung ihrer Verkehrsmittel und Anlagen verantwortlich. Durch das Fahrpersonal muss eine ständige Verbindung vom Fahrzeug zur Betriebsleitstelle (Sicherheitszentrale) gesichert sein. Mittels geeigneter Maßnahmen ist dafür Sorge zu tragen, dass grundsätzlich kein Gefühl der Hilflosigkeit und / oder der Handlungsunfähigkeit aufkommt. Bei der Umsetzung fahrgastorientierter Sicherheitsmaßnahmen ist das VBB-Leitbild Fahrgastsicherheit zu berücksichtigen.

Alle im regulären Spätverkehr eingesetzten Fahrzeuge sind mit Videokameras auszustatten.

Gestaltungskonzept für den ÖPNV 2019 – 2023

5.8 Neue Mobilitätsformen

Neue Ideen und Konzepte bedürfen in der Regel tiefgehender Analysen und gegebenenfalls eines Probetriebs. Die Landeshauptstadt Potsdam ist bei entsprechenden Forschungsprojekten offen für Kooperationen mit externen Instituten und Unternehmen. Der öffentliche Raum in der Stadt dient dabei als „Labor“ und die Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger ist Ziel.

5.8.1 Bedarfsverkehre

Die im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD der 19. Legislaturperiode [38] festgeschriebene Modernisierung des PBefG wird die rechtliche Grundlage für sogenannte On-Demand-Verkehre als Teil des ÖPNV schaffen. Als On-Demand-Verkehre werden Bedarfsverkehre bezeichnet, welche Fahrgäste mit ähnlichen Routen mit Hilfe eines Algorithmus automatisch zu Fahrgemeinschaften bündeln und eine gemeinsame Beförderung ermöglichen. Nach Verabschiedung der Modernisierung des PBefG sind die Möglichkeiten einer Umsetzung in Potsdam zu prüfen. Im Falle einer positiven Prüfung können solche Bedarfsverkehre auch bei den Maßnahmen L-3, L-6 und L-10 (Behebung von Erschließungslücken) Berücksichtigung finden.

5.8.2 Multimodale Verknüpfung

Sharing-Angebote (Ride-, Bike- und Carsharing), Bedarfsverkehre und der klassische liniengebundene ÖPNV sollen zukünftig über eine Mobilitätsplattform angeboten werden. Diese Plattform enthält eine integrierte Mobilitätsplanung und ein integriertes Tarifmodell. Den Kundinnen und Kunden werden Dienste u. a. über eine App bereitgestellt, die diskriminierungsfrei alle Mobilitätsangebote darstellt und ggf. kombiniert und die zugehörigen Tarifinformationen angibt.

Im Hintergrund sollte eine solche Plattform die Betriebssteuerung unterstützen und die Abrechnung unter den teilnehmenden Unternehmen vornehmen.

In einem ersten Schritt ist hierzu eine Studie zu den verschiedenen Handlungsmöglichkeiten zu erarbeiten. Die Ergebnisse dieser Studie stellen dann die Entscheidungsgrundlage für das weitere Vorgehen bezüglich der Überführung in einen Regelbetrieb dar.

Gestaltungskonzept für den ÖPNV 2019 – 2023

5.8.3 Autonome Betriebsformen

Im Jahr 2018 konnte in Potsdam anlässlich der Messe „InnoTrans“ die erste autonom fahrende Straßenbahn präsentiert werden. Dabei wurden mit einem Fahrer begleitete Testfahrten im Stadtverkehr erfolgreich durchgeführt.

Im Busbereich gibt es andernorts erste erfolgreiche Tests autonomer Fahrzeuge. Autonome Fahrzeuge eröffnen neue Möglichkeiten, bisher aus Kostengründen schlecht angebundene Gebiete mit dem ÖPNV besser zu erschließen. In nachfrageschwachen Gebieten wie in den nördlichen Potsdamer Ortsteilen könnten durch autonom fahrende Fahrzeuge zusätzliche Kapazitäten bereitgestellt werden. Gleichzeitig könnten die autonom fahrenden Fahrzeuge kleiner als herkömmliche Busse sein und somit für Gebiete interessant sein, die mit den bisher eingesetzten Bussen nicht erreicht werden können. Bevor es dazu kommt, sind technische Tests der Fahrzeuge an sich als auch der Infrastruktur notwendig und auch inwiefern diese Fahrzeuge in die bestehenden Betriebsabläufe integriert werden können, ist zu prüfen.

In einem ersten Schritt ist hierzu eine Studie zu den verschiedenen Handlungsmöglichkeiten zu erarbeiten. Die Ergebnisse dieser Studie stellen dann die Entscheidungsgrundlage für das weitere Vorgehen bezüglich der Überführung in einen Regelbetrieb dar.

5.8.4 Alternative Antriebssysteme

Der ÖPNV nimmt als Mitglied des Umweltverbundes seit jeher eine Vorreiterrolle bei umwelt- und klimafreundlicher Mobilität ein. Derzeit verkehren in Potsdam neben den elektrisch betriebenen Straßenbahnen ausschließlich dieselbetriebene Stadt- und Regionalbusse. Vor dem Hintergrund einer klimafreundlichen und zukunftsorientierten Gestaltung der Mobilität wird der Einsatz von alternativen Antriebskonzepten eine immer größere Rolle spielen. Aktuell stellen elektrifizierte Mobilitätsangebote die praktikabelste Lösung hierfür dar. Die konsequente Förderung von elektrifizierten Mobilitätsangeboten im ÖPNV stellt für den Aufgabenträger in Potsdam daher eine geeignete Möglichkeit dar, das Mobilitätsverhalten seiner Bürgerinnen und Bürger aktiv und zukunftsorientiert mitzugestalten.

Dafür sind sowohl die konzeptionellen als auch die infrastrukturellen Voraussetzungen zu schaffen. Zur Einführung alternativer Antriebskonzepte sind in einem ersten Schritt im Rahmen einer Machbarkeitsstudie das ge-

Gestaltungskonzept für den ÖPNV 2019 – 2023

samte Einsatzspektrum von Elektrobussen (Batteriebus, Brennstoffzellenbus; Plug-In Hybridbus, Oberleitungsbus, vgl. Systemübersicht in Abbildung 5.1) inklusive der erforderlichen Ladeinfrastruktur sowie die wirtschaftlichen Folgekosten zu betrachten. Hierbei sollten Synergieeffekte mit anderen Verkehrsarten (bspw. Nutzfahrzeuge) berücksichtigt werden, um ein einheitliches Ladeinfrastruktursystem zur Verfügung zu stellen.

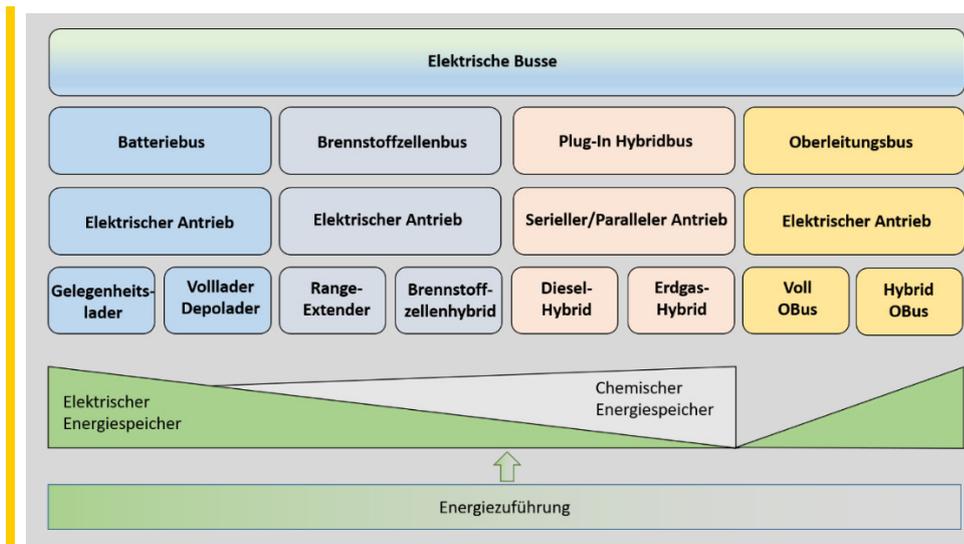


Abbildung 5.1: Systemübersicht Elektrische Busse

Dies stellt die Entscheidungsgrundlage für ein nachgelagertes Umsetzungskonzept zur Einführung von Elektrobussystemen in Potsdam sowohl für den Aufgabenträger als auch für die Verkehrsunternehmen dar.

5.9 Maßnahmenprogramm

Im Folgenden werden alle Maßnahmen hinsichtlich ihrer Auswirkungen bewertet und ihre Umsetzungspriorität eingeordnet.

Anhand einer Gegenüberstellung der verkehrlichen Vorteile und der betriebswirtschaftlichen Folgen wird eine Vergleichbarkeit der Maßnahmen untereinander hergestellt. Diese erfolgt unter den Prämissen:

- ▶ beste verkehrliche Wirkung
- ▶ leichte Durchführbarkeit bzw. Umsetzbarkeit
- ▶ geringste benötigte Finanzmittel

Nahverkehrsplan 2019 für die Landeshauptstadt Potsdam

Entwurf

Gestaltungskonzept für den ÖPNV 2019 – 2023

Zur Bewertung der Wirkung und Kosten wird eine Skala von „gering“ über „mittel“, „hoch“ und „sehr hoch“ angewandt. Dabei ist zu beachten, dass Nutzen und Kosten von Maßnahmen in Abhängigkeit von deren konkreter Realisierung und den hinter den einzelnen Maßnahmen stehenden Mengengerüsten noch stark variieren können. Bei der Detailplanung ist deshalb unter Berücksichtigung der finanziellen Möglichkeiten und nach einer genauen Prüfung der Wirkungen ein Optimum zu entwickeln.

Durch Kombination der Urteile über Nutzen und Kosten wurden die einzelnen Maßnahmen mit Hilfe der nachfolgenden Beurteilungsmatrix (Tabelle 5.5) von 1 (bestes Nutzen-Kosten-Verhältnis) bis 5 (schlechtestes Nutzen-Kosten-Verhältnis) benotet.

Nutzen	Kosten					
	gering	gering bis mittel	mittel	mittel bis hoch	hoch	sehr hoch
sehr hoch	1	1	1	1,5	2	3
hoch	1	1,5	2	2,5	3	4
mittel bis hoch	1,5	2	2,5	3	3,5	4,5
mittel	2	2,5	3	3,5	4	5
gering bis mittel	2,5	3	3,5	4	4,5	5
gering	3	3,5	4	4,5	5	5

Tabelle 5.5: Beurteilungsmatrix

In Fällen, in denen bei der Nutzen- oder Kostenbewertung keine Festlegung auf eine höhere oder niedrigere Stufe möglich war, wurden teilweise auch Zwischenwerte verwendet. Darüber hinaus wurde bei der Gesamtbeurteilung berücksichtigt, in wie weit bestimmte Maßnahmen voneinander abhängig sind.

Vor dem Hintergrund der Kosten-Nutzen-Zusammenhänge sowie anhand der Abhängigkeiten von Maßnahmen untereinander erfolgte die Bewertung der empfohlenen Maßnahmen. Mithilfe der Beurteilungsmatrix kann eine Priorisierung der Maßnahmen erfolgen.

Gestaltungskonzept für den ÖPNV 2019 – 2023

Die Zuordnung der Maßnahmen zu den einzelnen Zeithorizonten erfolgte unter Beachtung von

- ▶ erwarteten verkehrlichen Wirkungen und des Zusammenhangs zwischen Kosten und Nutzen
- ▶ erkennbaren Abhängigkeiten und Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen
- ▶ den Auswirkungen aus den Nachfrageszenarien
- ▶ planerischen Vorläufen zur Vorbereitung und Umsetzung
- ▶ erkennbaren Abstimmungsbedarfen mit Dritten

Die zeitliche Einordnung der Maßnahmen umfasst zum einen den Beginn der Planungen der jeweiligen Maßnahme und zum anderen den Realisierungshorizont. Dabei wird eine dreistufige Skala angewandt:

- ▶ kurzfristig: bis ca. ein Jahr
- ▶ mittelfristig: bis ca. fünf Jahre
- ▶ langfristig: länger als fünf Jahre

Der Schwerpunkt der entwickelten Maßnahmen liegt bei kurz- bis mittelfristigen Maßnahmen, die bei einer konsequenten Herangehensweise in einem Zeitraum bis 2023 umgesetzt werden können. Dadurch wird die Realisierung der verkehrlichen Ziele im Nahverkehrsraum in einem absehbaren Zeitrahmen vorangetrieben.

Die hinsichtlich ihrer Auswirkungen bewerteten und ihrer Umsetzungspriorität eingeordneten Maßnahmen sind in Anlage 8 enthalten.

6 Finanzielle Rahmenbedingungen

Für die Finanzierung des ÖPNV in der Landeshauptstadt Potsdam gilt der Grundsatz des Vorranges der auf dem Verkehrsmarkt erwirtschafteten Erträge vor Leistungen der öffentlichen Hand. Bei Leistungen der öffentlichen Hand sind diese so zu gestalten, dass ein wirksamer Anreiz besteht, die Fahrgastzahlen zu erhöhen. Der Landeshauptstadt Potsdam obliegt als Aufgabenträger die Finanzverantwortung für den übrigen öffentlichen Personennahverkehr sowie für das Betreiben der Fähre F1. Das Land Brandenburg gewährt den Aufgabenträgern zweckgebundene Zuwendungen gemäß §10 ÖPNVG für eine bedarfsgerechte Verkehrsbedienung und ÖPNV-Investitionen.

In Bezug auf die anstehenden Investitionen in den ÖPNV-Infrastrukturausbau (z. B. Fahrzeugbestand oder Betriebsinfrastruktur) in der Landeshauptstadt Potsdam bildet der NVP einen Rahmen und benennt unter Punkt 5.5 entsprechende Maßnahmen. Die resultierenden Investitionsbedarfe werden mit den derzeit laufenden Planungen sowie den mit dem NVP empfohlenen Studien konkretisiert. Für die Umsetzung von Maßnahmen müssen Fördermittel des Landes Brandenburg sowie der Bundesrepublik Deutschland eingeworben werden. Aufgrund der nicht absehbaren Höhe von zukünftigen Fördermitteln – insbesondere in Bezug auf die laufende Fortschreibung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) – können konkrete Finanzierungskonzepte erst innerhalb der Jahre 2020 und 2021 erarbeitet werden.

Es folgt eine Aufstellung der aus den vorangegangenen Maßnahmen resultierenden betrieblichen Mehraufwendungen.

Die Finanzierung der betrieblichen Leistungen des ÖPNV in der Landeshauptstadt Potsdam basiert auf den Säulen:

Finanzielle Rahmenbedingungen

- ▶ Unternehmenseinnahmen
 - ▶▶ Umsatzerlöse (Fahrgeldeinnahmen)
 - ▶▶ sonstige betriebliche Erträge (z. B. Werbung)
- ▶ Gesetzliche Ausgleichsleistungen
 - ▶▶ Schwerbehindertenbeförderung (§ 148 SGB IX)
- ▶ Ausgleichsleistungen des ÖPNV-Aufgabenträgers unter Verwendung von ÖPNV-Landesmitteln (§ 10 ÖPNVG Brandenburg)
- ▶ Zuwendungen zur Förderung des Ausbildungsverkehrs in der Landeshauptstadt Potsdam
- ▶ Ausgleichsleistungen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen auf der Grundlage eines öDA

Der ÖPNV-Aufgabenträger unterstützt das mit Linienkonzessionen tätige Verkehrsunternehmen bei der Umsetzung der Anforderungen und Ziele des vorliegenden Nahverkehrsplanes und dient damit der Sicherung einer quantitativ angemessenen und qualitativ hochwertigen ÖPNV-Bedienung.

Der ÖPNV-Aufgabenträger strebt die Bereitstellung von Finanzmitteln an. Diese Mittel werden für die Erbringung der Verkehrsleistungen des ÖPNV in Potsdam sowie für das Betreiben der Fähre F1 zur Verfügung gestellt.

Die Höhe der Mittel orientiert sich an den ÖPNV-Landeszuweisungen der vergangenen Jahre. Änderungen können sich nach Maßgabe des Landshaushalts ergeben.

Die Finanzierung von Schülerfahrausweisen, die nach der Schülererstattungs- und Schülerbeförderungssatzung der Landeshauptstadt Potsdam gewährt werden, erfolgt anteilig aus Mitteln des Finanzausgleichsgesetzes.

Bei der Betriebsdurchführung ist ein Höchstmaß an Wirtschaftlichkeit anzustreben. Diese bewegt sich im Spannungsfeld zwischen Kostenerhöhungen (Personalkosten, hohes Qualitätsniveau der Infrastruktur zur Herstellung der Barrierefreiheit, neue Erschließungsaufgaben infolge der Stadtentwicklung), effizienter Betriebsorganisation (Optimierung der Fahr- und Dienstplanung) und Einnahmesteigerungen (Gewinnung zusätzlicher Fahrgastpotenziale, nutzerfreundliche Tarifgestaltung, angemessene Fahrpreisentwicklung).

Für die zusätzlichen betrieblichen Maßnahmen des ÖPNV in der Landeshauptstadt Potsdam ist mit zusätzlichen Aufwänden gemäß Tabelle 6.1 zu rechnen.

Nahverkehrsplan 2019 für die Landeshauptstadt Potsdam

Entwurf

Finanzielle Rahmenbedingungen

Maßnahmen Betrieb		Kosten pro Betriebsjahr* in Tsd. Euro	
		Basis- szenario	Entwicklungs- szenario „Verkehrs- verlagerung“
L-1	Busvorlaufbetrieb Krampnitz / Fahrland / Marquardt	1.285**	
L-3	Erstellung und Umsetzung eines Buskonzeptes für eine verbesserte Erschließung von Groß Glien- cke und Anbindung von Seeburg		275
L-5	Dauerhafte Umsetzung der Quer- verbindung Bornim - Campus Jungfernsee (Buslinie 698) nach Auswertung des Testbetriebs	51	
L-6 L-8	Erstellung und Umsetzung eines Buskonzeptes zur Behebung der Erschließungslücke Bornstedter Feld / Bornstedter Ortslage und zur Schaffung neuer Verbindun- gen zwischen Golm / Eiche / Potsdam West und Bornstedt sowie zur Optimierung der Linien- führung der Buslinien 605, 606 und 612 in Golm	270	
L-9	Überarbeitung des Nachtlinien- netzes mit Nachtverkehr Tram	145	430
L-10	Erstellung und Umsetzung eines Buskonzeptes zur Behebung der Erschließungslücke Fritz-Zubeil- Straße	660	
L-11	Taktverdichtung der Buslinie 693 bei wachsender Nachfrage		75
L-12	Angebotsausweitung auf der Li- nie F1	50	
	Summe	2.411	790

* Kostenaufwand ohne ggf. notwendige Fahrzeugbeschaffung
 ** Kosten fallen erst nach vollständiger Umsetzung der Maßnahme (vgl. im Jahr 2026) an

Tabelle 6.1: geplante betriebliche Aufwendungen

Nahverkehrsplan 2019 für die Landeshauptstadt Potsdam

Entwurf

Finanzielle Rahmenbedingungen

Tabelle 6.2 zeigt die geschätzten Aufwendungen für Planungen und Studien.

Maßnahmen Planungen / Studien		Kosten pro Betriebsjahr in Tsd. Euro	
		Basis- szena- rio	Entwicklungs- szenario „Verkehrs- verlagerung“
I-4	Durchführung Machbarkeitsstudie für Straßenbahnerweiterung Babelsberg / Am Stern		60
I-5	Durchführung Machbarkeitsstudie zur Erweiterung Straßenbahnnetz nach Bornim und Golm	100	
I-8	Prüfung Optimierung Linienführungen im Bereich der Haltestelle Stern-Center/Gerlachstraße		5
I-11	Erarbeitung Konzept zur Verbesserung der Umsteigesituation Platz der Einheit	40	
I-15	Prüfung Busspur auf der Michendorfer Chaussee		20
I-17	Machbarkeitsstudie zum Einsatz alternativer Antriebe im ÖPNV	80	
I-18	Untersuchung zum Ersatz des Fäherschiffes der F1 durch ein modernes Fahrzeug	15	
L-2	Prüfung weiterer Express-Buslinien		20
L-4	Prüfung Erschließung des Gewerbegebiets Friedrichspark	5	
Summe		240	105

Tabelle 6.2: Aufwendungen für Planungen / Studien

Literaturverzeichnis

- [1] Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates, 23.10.2007.
- [2] Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNVG), Fassung vom 26.10.1995, zuletzt geändert 14.03.2014.
- [3] Personenbeförderungsgesetz (PBefG), Fassung vom 08.08.1990, zuletzt geändert 29.08.2016.
- [4] UN-Behindertenrechtskonvention, „Gesetz zu dem Übereinkommen der Vereinten Nationen vom 13. Dezember 2006 über die Rechte von Menschen mit Behinderungen“, 2008.
- [5] Gesetz des Landes Brandenburg zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (BbgBGG), Fassung vom 11.02.2013, zuletzt geändert 11.03.2013.
- [6] Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (RegG), Fassung vom 27.12.1993, zuletzt geändert 23.12.2016.
- [7] Gesetz über den allgemeinen Finanzausgleich mit den Gemeinden und Gemeindeverbänden im Land Brandenburg (BbgFAG), Fassung vom 29.06.2004, zuletzt geändert 15.03.2016.
- [8] Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg, Landesnahverkehrsplan 2018, Potsdam, 28.08.2018.
- [9] Senat für Stadtentwicklung Berlin, Ministerium des Landes Brandenburg für Infrastruktur und Raumentwicklung, Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP B-B),

Literaturverzeichnis

Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg, Berlin, Potsdam, 2009.

- [10] Stadtentwicklungskonzept Verkehr für die Landeshauptstadt Potsdam, Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans bis 2025, Potsdam, 2014.
- [11] Landeshauptstadt Potsdam, Koordinierungsstelle Klimaschutz, Gutachten Masterplan 100% Klimaschutz Potsdam 2050, Potsdam, 2017.
- [12] Landeshauptstadt Potsdam, Gutachten zum Integrierten Klimaschutzkonzept 2010, Potsdam, 2010.
- [13] Landeshauptstadt Potsdam, Lärmaktionsplan 2016 für den Ballungsraum Potsdam, Potsdam, 2017.
- [14] Ministerium für Ländliche Entwicklung, Umwelt und Landwirtschaft des Landes Brandenburg, Luftreinhalteplan für die Landeshauptstadt Potsdam, Fortschreibung 2015 - 2016, Potsdam, 2016.
- [15] Landkreis Potsdam-Mittelmark, Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Landkreis Potsdam-Mittelmark 2015 - 2019, 2014.
- [16] Landkreis Havelland, Nahverkehrsplan des Landkreises Havelland, Fortschreibung für den Zeitraum 2012 bis 2016, 2012.
- [17] ViP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH, Straßenbahn Krampnitz, Potsdam, 2017.
- [18] Filmpark Babelsberg GmbH, Verkehrsuntersuchung zur Straßenbahnführung im Zuge der Großbeerenstraße, 1. Zwischenbericht, Potsdam, 2017.
- [19] Landeshauptstadt Potsdam, Beförderungsleistung und Unternehmensbeförderungsfälle der ViP GmbH.
- [20] Landeshauptstadt Potsdam, Statistik und Wahlen, Statistischer Jahresbericht 2017, Potsdam, 2018.
- [21] Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, Landesamt für Bauen und Verkehr, Bevölkerungsprognose 2014 - 2035, Potsdam, 2015.

Nahverkehrsplan 2019 für die Landeshauptstadt Potsdam

Entwurf

Literaturverzeichnis

- [22] Landeshauptstadt Potsdam, Schulplanung in Potsdam / Waldstadt Süd, Potsdam, 2018.
- [23] Technische Universität Dresden, Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“ Institut für Verkehrsplanung und Straßenverkehr, Mobilität in Städten – SrV 2013, Dresden, 2015.
- [24] Landeshauptstadt Potsdam, Bevölkerungsprognose 2016 bis 2035, Potsdam, 2018.
- [25] Landeshauptstadt Potsdam, Flächennutzungsplan, Potsdam, 2013.
- [26] Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Verkehrserschließung, Verkehrsangebot und Netzqualität im ÖPNV, VDV-Schriften 4 (01/2019), Köln, 2019.
- [27] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Richtlinien für integrierte Netzgestaltung, Köln, 2009.
- [28] Landeshauptstadt Potsdam, P+R-Konzept für die Landeshauptstadt Potsdam, Potsdam, 2015.
- [29] VCDB VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH, Netz- und Leistungsfähigkeitsuntersuchungen des ÖPNV-Angebotes in der Landeshauptstadt Potsdam, 2017.
- [30] ViP Verkehrsbetrieb Potsdam, Rahmenkonzept ÖPNV-Anbindung Krampnitz / Fahrland, 2018.
- [31] VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, „Qualitätsstandards im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, Leitfaden, 4. Aktualisierung,“ 2015.
- [32] Bundesministerium für Verkehr, BOStrab - Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung, 1987, zuletzt geändert 2016.
- [33] Bundesministerium für Verkehr, BOKraft - Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr, 1975, zuletzt geändert 2015.
- [34] Deutsches Institut für Normung, DIN 18040 Barrierefreies Bauen -

Literaturverzeichnis

Planungsgrundlagen, 2013.

- [35] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V.,
Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Köln, 2006.
- [36] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V.,
Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen, Köln, 2011.
- [37] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V.,
Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs,
Köln, 2013.
- [38] Bundesregierung Deutschland, „Koalitionsvertrag zwischen CDU,
CSU und SPD, 19. Legislaturperiode,“ Berlin, 2018.
- [39] Landeshauptstadt Potsdam, Bereich Statistik und Wahlen,
Statistischer Jahresbericht 2016, Potsdam, 2017.

Anlagenverzeichnis

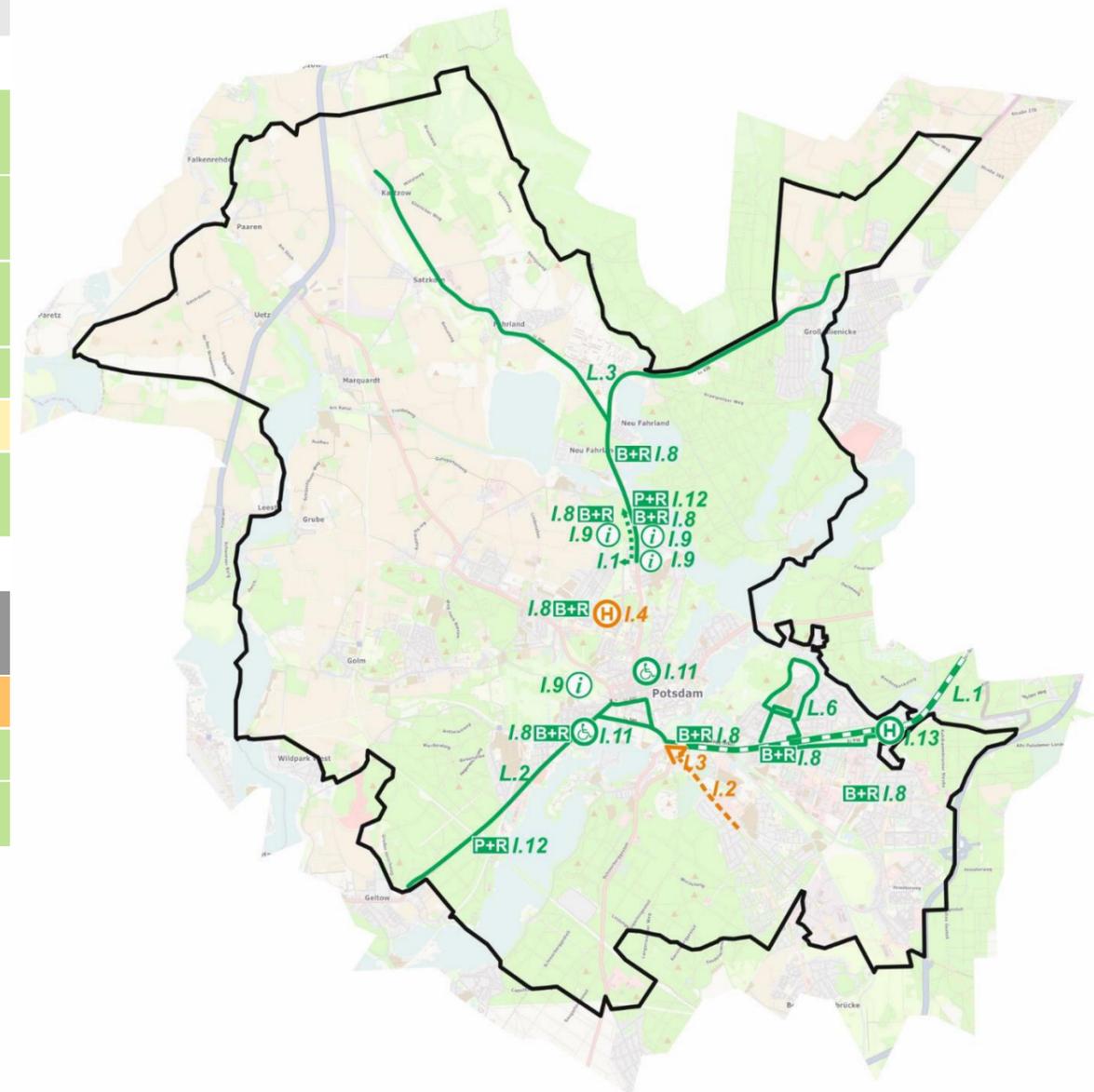
Anlagenverzeichnis

Anlage 1	Übersicht Maßnahmenumsetzung
Anlage 2	Einwohnerzahlen nach Ortsteilen und Altersklassen
Anlage 3	Bewertung Bedienzeitraum
Anlage 4	Bewertung Bedienungshäufigkeit
Anlage 5	Streckenauslastung Szenario 1 und 2
Anlage 6	Verknüpfungspunkte in Potsdam
Anlage 7	Übersicht zu Fahrwegen mit Handlungsbedarf
Anlage 8	Maßnahmenliste

Anlage 1

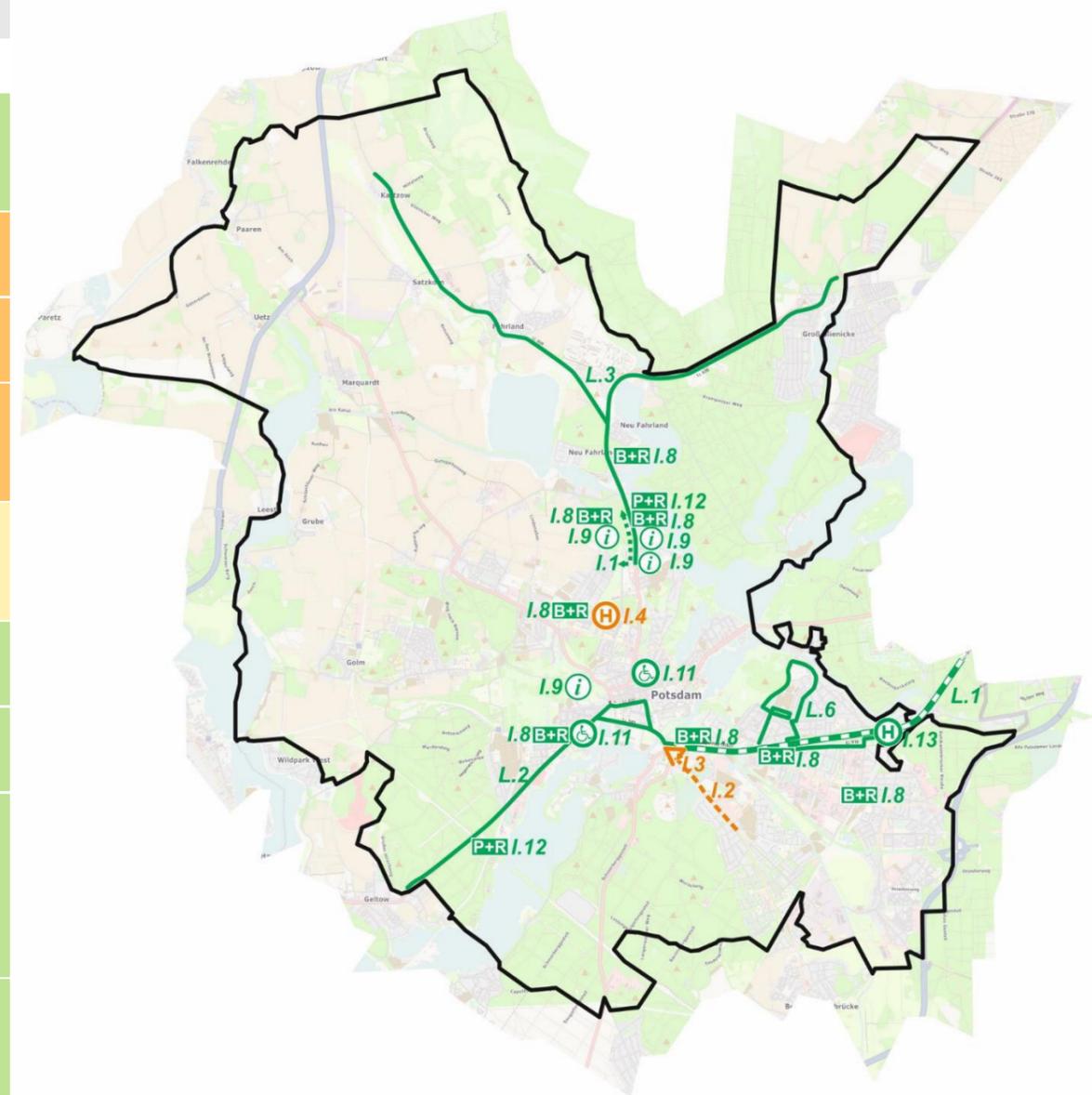
Umsetzungsstand Maßnahmen des NVP 2012-2018

Nr.	Maßnahme	Umsetzungsstand
Maßnahmen zum ÖPNV-Leistungsangebot (L):		
L.1	Taktverdichtung SPNV in Verantwortung des Landes	Taktverdichtung RE1 nach Berlin, Taktverdichtung RB 21/22
L.2	Taktverdichtung auf Regionalbuslinien in Verantwortung der Landkreise	Buslinien 580 und 631 zur Luftreinhaltung Zeppelinstraße
L.3	Taktverdichtung Busverkehr (Umsetzung Buskonzept Nord)	Buslinien 609, 638 gemäß NVP 20-Min-Takt
L.4	Prüfung Tramangebot Nachtlinie	Qualifizierung Nachtbusangebot
L.5	Verkehrliche Anbindung neuer Schulstandorte	laufende Aufgabe
L.6	Einrichtung RufBus Babelsberg Nord	Zwischenzeitlich umgesetzt, Integration in neue Buslinie 616 (seit 12/2014)
Maßnahmen zu Information, Marketing und Vertrieb (M):		
M.1	Ticketingverfahren „Touch & Travel“	zum 31.12.2016 eingestellt zugunsten des VBB-weiten E-Ticketings (vgl. M3, M4)
M.2	Aufbau einer Mobilitätsagentur	Umsetzung in 2019 vorgesehen
M.3	Prüfung und Einsatz E-Ticketing-Verfahren in Abstimmung mit VBB, Prüfung Rahmenbedingungen zur Teilnahme und Nutzung E-Ticket Deutschland	Handyticket seit 2016
M.4		VBB-FahrCard seit 2013

**Umsetzungsstand Maßnahmen**

- umgesetzt
- im Bau / in Umsetzung
- in Planung

Nr.	Maßnahme	Umsetzungsstand
Infrastruktur-Maßnahmen (I) für Fahrwege, Haltestellen und Fahrzeuge:		
I.1	Straßenbahnstreckenerweiterung von Viereckremise zum Campus Jungfernsee inkl. Taktverdichtung im Tagesverkehr und Anpassung Spätverkehr	Umgesetzt (Eröffnung 10.12.2017), 10-Min.-Takt im Tagesverkehr, 20-Min.-Takt am Wochenende
I.2	Gleissanierung sowie Gleismittenerweiterung Heinrich-Mann-Allee (inkl. Straßenumbau)	derzeit Vorbereitung der Planfeststellung für Abschnitt Brauhausberg bis Abzweig Stern
I.3	Neugestaltung Wendeanlage Hauptbahnhof (Leipziger Dreieck)	Baubeginn 2019
I.4	Verbesserung Erschließung zwischen H.-Meyer-Straße und Campus Fachhochschule (Einrichtung Haltestelle Horst-Bieneck-Straße)	in Planung
I.5	Fortführung barrierefreier Ausbau Tram- und Bushaltestellen, Leitsysteme Haltestellen, Fahrgastinformation	läuft
I.6	Grundinstandsetzung von 6 Tatra-Zugverbänden (12 Wagen)	bis Ende 2017 umgesetzt
I.7	Verlängerung von 8 Combino Straßenbahnen inkl. Anpassung der Werkstätten und Haltestellen	bis Ende 2018 umgesetzt
I.8	Ausbau Bike+Ride (inkl. Standorte PotsdamRad)	Fahrradparkhaus Hauptbahnhof, Bf. Charlottenhof, S-Bf. Babelsberg, Bf. Medienstadt Babelsberg, Campus Jungfernsee, Rote Kaserne, Hannes-Meyer-Straße, Heinrich-Heine-Weg u. a.
I.9	Ausrüstung der Haltestellen mit DFI	Campus Jungfernsee, Rote Kaserne, Viereckremise, Schloss Sanssouci + laufend nach Prioritätenliste
I.10	Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung, Verknüpfung mit städtischem Verkehrsmanagement	laufende Umsetzung
I.11	behindertengerechter Ausbau der Haltestellen	Bf. Charlottenhof, Haltestelle Rathaus
I.12	P+R-Maßnahmen	Pirschheide, Campus Jungfernsee
I.13	zusätzlicher Bahnsteig	2. Bahnsteig Griebnitzsee

**Umsetzungsstand Maßnahmen**

- umgesetzt
- im Bau / in Umsetzung
- in Planung

Anlage 2

Einwohnerzahlen nach Hauptaltersgruppen in den Statistischen
Bezirken am 31.12.2017

Nahverkehrsplan 2019 für die Landeshauptstadt Potsdam

Anlage 2

Statistischer Bezirk	Kinder und Jugendliche (0 bis < 18 Jahre)	Erwerbsfähige (18 bis < 65 Jahre)	Rentner (≥ 65 Jahre)	Einwohner 2017 (gesamt)
111 Bornim Nord	113	393	75	581
112 Bornim Ortslage	595	1.704	419	2.718
113 Katharinenholz	7	30	17	54
114 Schlangenbruch	x	22	13	36
120 Nedlitz	29	107	45	181
131 Das Kurze Feld	390	1.310	369	2.069
132 Bornstedter Feld	1.941	5.551	1.427	8.919
133 Bornstedter Ortslage	449	1.120	369	1.938
141 Sacrow Ortslage	25	81	32	138
142 Königswald	x	x	x	4
151 Eiche Ortslage	346	2.237	522	3.105
152 Altes Rad	533	1.412	364	2.309
160 Grube	95	266	71	432
170 Golm	561	2.054	416	3.031
211 Kapellenberg	736	1.907	602	3.245
212 Neuer Garten	7	32	11	50
213 Pfingstberg	75	125	39	239
214 An der Roten Kaserne	273	1.072	234	1.579
221 Am Ruinenberg	336	1.385	291	2.012
222 Am Weinberg	199	560	186	945
230 Berliner Vorstadt	474	1.637	674	2.785
311 Zimmerplatz	1.733	5.103	837	7.673
312 Kiewitt	325	2.075	1.724	4.124
313 Park Sanssouci	11	38	19	68
321 Potsdam West Zentrum	1.068	3.667	1.361	6.096
322 Luftschiffhafen	68	319	166	553
323 Forststraße	233	722	250	1.205
330 Wildpark	4	20	4	28
411 Barocke Stadterweiterung	651	2.648	258	3.557
412 Stadthausviertel	478	1.875	624	2.977
413 Neuer Markt	516	2.158	458	3.132
414 Alter Markt	354	1.951	1.374	3.679
421 Brauhausberg Nord	417	1.612	323	2.352
422 Hauptbahnhof	31	819	352	1.202
423 Zentrum Ost	687	2.963	1.459	5.109
510 Klein Glienicke	139	365	61	565
521 Park Babelsberg	4	167	6	177
522 Neu Babelsberg	1.017	2.775	973	4.765
523 Weberplatz	1.364	4.395	688	6.447

Nahverkehrsplan 2019 für die Landeshauptstadt Potsdam

Anlage 2

Statistischer Bezirk	Kinder und Jugendliche (0 bis < 18 Jahre)	Erwerbsfähige (18 bis < 65 Jahre)	Rentner (≥ 65 Jahre)	Einwohner 2017 (gesamt)
531 Lutherplatz	1.354	4.797	661	6.812
532 Medienstadt	653	2.987	1.164	4.804
533 Gewerbegebiet Babelsberg	227	818	136	1.181
534 Nuthewiesen Babelsberg	x	x	x	x
611 An der Vorderkappe	140	472	190	802
612 Hermannswerder	104	371	160	635
621 Brauhausberg Süd	x	5	x	6
622 Teltower Vorstadt Nord	385	1.284	152	1.821
623 Kunersdorfer Straße	199	896	531	1.626
624 Siedlung Eigenheim	149	497	334	980
631 Gartenanlage Am Schlaatz	30	147	74	251
632 Schlaatz Nord	406	1.665	421	2.492
633 Schlaatz Zentrum	510	1.973	384	2.867
634 Schlaatz Süd	668	2.902	307	3.877
641 Waldstadt I Nord	452	2.352	1.628	4.432
642 Stadtrandsiedlung	48	289	177	514
643 Waldstadt I Süd	28	266	197	491
651 Waldstadt II Nord	452	1.793	685	2.930
652 Waldstadt II Zentrum	349	1.430	513	2.292
653 Waldstadt II Süd	774	2.986	987	4.747
660 Industriegelände	48	68	x	119
670 Forst Potsdam Süd	x	53	5	61
711 Musikerviertel	285	929	442	1.656
712 Schäferfeld	58	265	150	473
713 Sternfeld I	359	1.757	825	2.941
714 Glückstraße	227	1.362	722	2.311
715 Sternfeld II	429	2.033	1.197	3.659
716 Physikerviertel	965	2.993	1.215	5.173
717 Parforceheide	89	329	80	498
721 Drewitz Ortslage	217	728	197	1.142
722 Gewerbegebiet Drewitz	43	284	154	481
723 Drewitz I	378	1.262	557	2.197
724 Drewitz II	640	2.051	327	3.018
731 Kirchsteigfeld Nord	587	1.906	307	2.800
732 Kirchsteigfeld Süd	437	1.431	403	2.271
811 Uetz	34	151	39	224
812 Paaren	50	159	16	225
820 Marquardt	213	752	225	1.190
830 Satzkorn	57	280	78	415

Nahverkehrsplan 2019 für die Landeshauptstadt Potsdam

Anlage 2

Statistischer Bezirk	Kinder und Jugendliche (0 bis < 18 Jahre)	Erwerbsfähige (18 bis < 65 Jahre)	Rentner (≥ 65 Jahre)	Einwohner 2017 (gesamt)
841 Fahrland Ortslage	953	3.273	602	4.828
842 Krampnitz	4	47	21	72
843 Kartzow	23	119	23	165
850 Neu Fahrland	289	956	327	1.572
860 Groß Glienicke	970	2.712	887	4.569
Gesamt	30.571	110.512	34.619	175.702

Anlage 3

Bewertung Bedienzeitraum

Nahverkehrsplan 2019 für die Landeshauptstadt Potsdam

Anlage 3

				Mo-Fr nach 4:30	Sa nach 5:00/ So nach 6:00	Mo-Fr vor 24:00	Sa/So vor 24:00
Klasse I	Nördliche Innenstadt	603	Hebbelstr.		-/x		
		692, 695	Mauerstr., Jägertor/ Justiz- zentrum		x/x		
	Brandenburger Vor- stadt	695	Drachenhau, Orangerie, Schloss Sanssouci	x	x/x	x	x/x
	Golm-West (Mo-Fr)	606, 612	Alt-Golm, Kirche Golm, Geiselberg	x			
		606, 612	Alt-Golm, Kirche Golm			x	
	Teltower Vorstadt	691	Am Havelblick, Zum Telegra- fenberg, Telegrafenberg	x	x/x	x	x/x
	Waldstadt I	693	Unter den Eichen, Am Fenn, Drewitzer Str./ E.-Weinert- Str.		-/x		
	Babelsberg Zentrum	616	Karl-Liebknecht-Stadion		x/x		
		616,694	Spindelstr.		x/x		
		694	Kreuzstr.		x/x		

				Mo-Fr nach 5:00	Sa nach 7:00/ So nach 8:00	Mo-Fr vor 24:00	Sa/So vor 24:00
Klasse II	Jägervorstadt	695	Brentanoweg	x	x/-		x/x
	Groß Glienicke	604, 638, 639	Am Park	x			
	Fahrland	609	Schule Fahrland, Kaiser- platz, Kienhorststr.	x			x/x
		609	Am Upstall, Eisbergstücke	x			
		609	Ketziner Str../Königsweg, An der Windmühle				x/x
	Hermannswerder	694	Hofbauer-Stiftung, Tor- nowstr., Küsselstr.	x			x/-
	Templiner Vorstadt	607, 694	Alter Tornow	x			x/-

x = Abweichung vom vorgegebenen Bedienzeitraum

Nahverkehrsplan 2019 für die Landeshauptstadt Potsdam

Anlage 3

			Mo-Fr nach 5:30	Sa/So nach 9:00	Mo-Fr vor 23:00	Sa/So vor 23:00	
Klasse III	Bornim	614		-/x			
	Uetz-Paaren	614		-/x			
	Groß Glienicke Waldsiedlung	604				-/x	
	Nauener Vorstadt (Schloss Cecilienhof)	603	x			x/x	
	Marquardt	614	Schloss Marquardt, Eisenbahnbrücke Marquardt				-/x
		614	Fährweg, Am Wald		-/x		
		RB20/RB21	Marquardt Bahnhof				x/x
	Sacrow	697	Zedlitzberg, Sacrower See, Schloss Sacrow, Weinmeisterweg, Am Hämphorn				x/x
	Krampnitz Ort	697	Rotkehlchenweg				x/x
Satzkorn	609	Kienheide	x	x/x	x	x/x	

x = Abweichung vom vorgegebenen Bedienzeitraum

Anlage 4

Bewertung Bedienungshäufigkeit

Klasse I:

Ortsteil	Linie	Haltestelle	Mo-Fr				Sa				So			
			HVZ ¹	NVZ ⁵	NVZ ⁶	SVZ ⁷	NVZ ²	NVZ ⁵	NVZ ⁶	SVZ ⁷	NVZ ³	NVZ ⁵	NVZ ⁶	SVZ ⁷
Teltower Vorstadt	691	Am Havelblick, Zum Telegrafenberg, Telegrafenberg	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	
	601, 690, 715	Schlaatzstr.			x									
Golm-West (Mo-Fr)	606	Alt-Golm, Kirche Golm	x	x	x	x								
	612	Geiselberg	x	x	x	x								
Golm-Ost (Mo-Fr)	606	Am Urnenfeld, Kuhforter Damm	x		x	x								
	605	Zum Großen Herzberg, Golmer Fichten	x			x								
Brandenburger Vorstadt	695, X15	Schloss Sanssouci	x		x	x	x			x	x		x	
	695	Drachenhaus, Orangerie	x		x	x	x		x	x	x		x	
	614, 697, X15	Friedenskirche									x			
Schlaatz	693, 715	Falkenhorst	x											
Waldstadt I	693	Am Fenn, Drewitzer Str./E.-Weinert-Str., Unter den Eichen	x											
Babelsberg Zentrum	616	Karl-Liebknecht-Stadion		x	x	x	x	x	x		x	x	x	
	616, 694	Spindelstr.	x											

- 1 Bewertung für den Zeitraum 6:00 bis 8:00 Uhr
2 Bewertung für den Zeitraum 7:00 bis 9:00 Uhr
3 Bewertung für den Zeitraum 8:00 bis 10:00 Uhr
4 Bewertung für den Zeitraum 9:00 bis 11:00 Uhr
5 Bewertung für den Zeitraum 11:00 bis 13:00 Uhr
6 Bewertung für den Zeitraum 19:00 bis 21:00 Uhr
7 Bewertung für den Zeitraum 21:00 bis 23:00 Uhr

x = Defizit in der Bedienungshäufigkeit

Klasse II:

Ortsteil	Linie	Haltestelle	Mo-Fr				Sa				So			
			HVZ ²	NVZ ⁵	NVZ ⁶	SVZ ⁷	NVZ ³	NVZ ⁵	NVZ ⁶	NVZ ⁷	NVZ ⁴	NVZ ⁵	NVZ ⁶	NVZ ⁷
Fahrland	609	An der Windmühle, Schule Fahrland, Kaiserplatz, Kienhorststr.		x	x		x	x	x		x	x	x	
	609	Am Upstall, Eisbergstücke,					x		x		x		x	
Babelsberg Nord	616	Sternwarte, Schloss Babelsberg, Karl-Marx-Str./ Behringstr., Hermann-Maaß-Str., Scheffelstr.		x	x		x	x	x		x	x	x	
Groß Glienicke	638	Birkenweg, Hechtsprung, Sacrower Allee/ R.-Wagner-Str., Friedrich-Günther-Park, Am Anger, Kirche Groß Glienicke, Am Schlahn, Bullenwinkel					x				x			
	604	Theodor-Fontane-Straße	x	x	x		x	x	x		x	x	x	
Kramnitz Kaserne	609	Fahrländer See			x		x		x		x		x	

Klasse III:

Ortsteil	Linie	Haltestelle	Mo-Fr				Sa				So			
			HVZ ²	NVZ ⁵	NVZ ⁶	SVZ ⁷	NVZ ³	NVZ ⁵	NVZ ⁶	NVZ ⁷	NVZ ⁴	NVZ ⁵	NVZ ⁶	NVZ ⁷
Satzkorn	609	Kienheide	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Uetz-Paaren	614, 650	Paaren, Kirche Uetz					x	x	x		x	x	x	
Marquardt	614, 650	Fährweg, Am Wald					x	x	x		x	x	x	
Bornim	614, 650	Sacrow-Paretzer-Kanal, Heineberg					x	x	x		x	x	x	

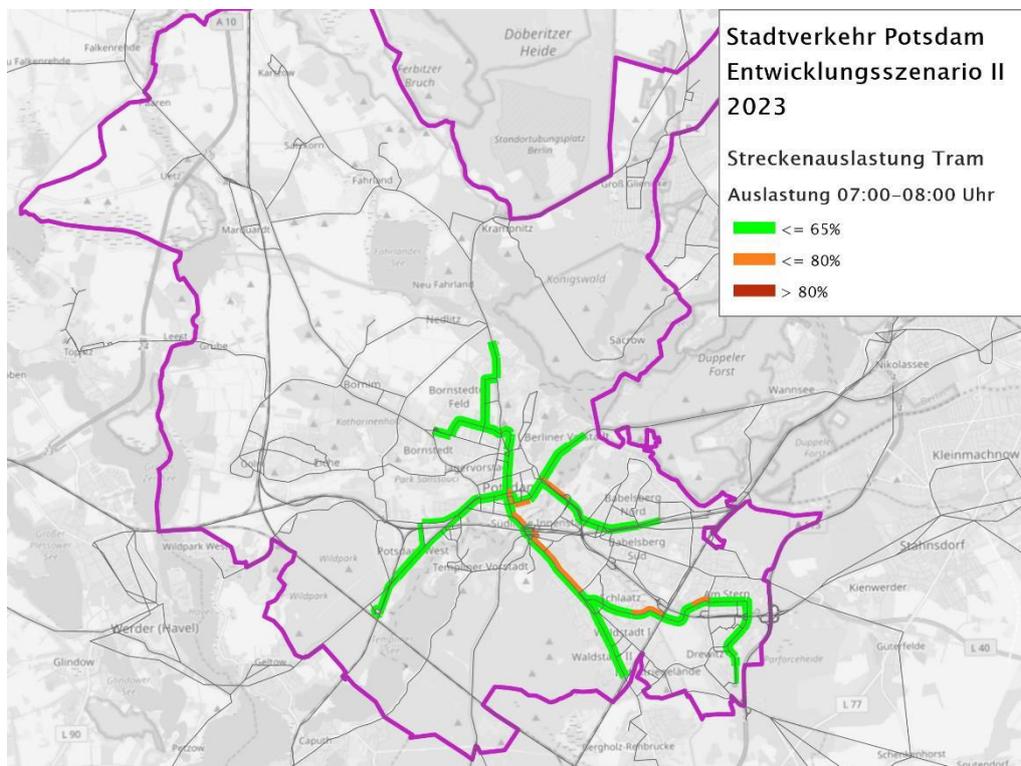
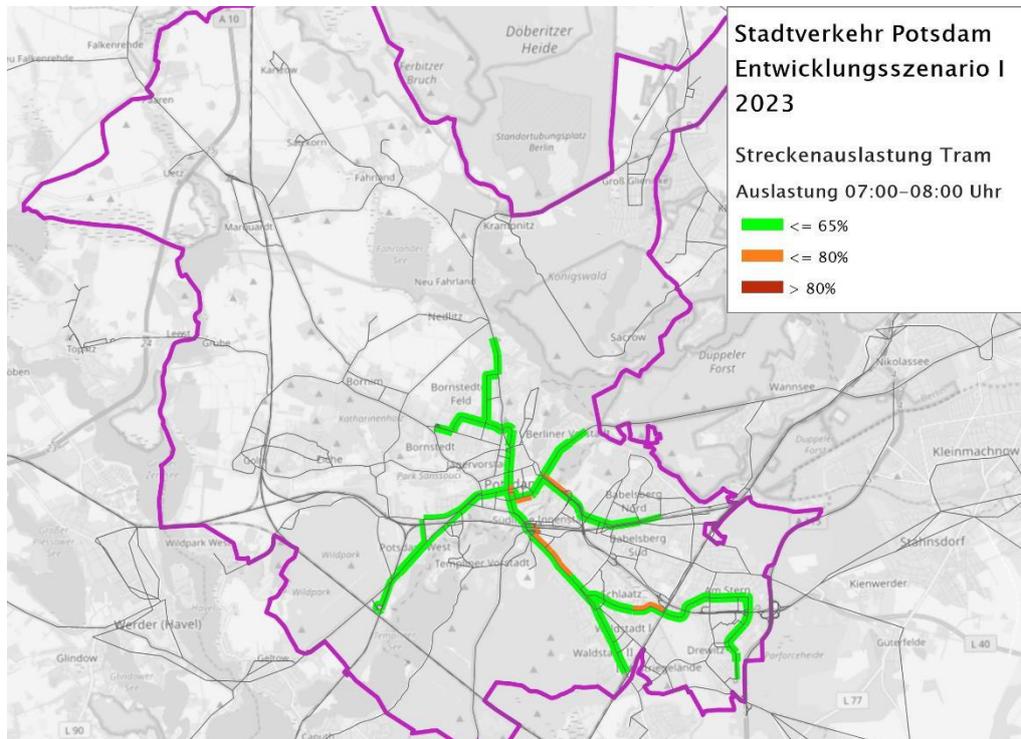
- 1 Bewertung für den Zeitraum 6:00 bis 8:00 Uhr
- 2 Bewertung für den Zeitraum 7:00 bis 9:00 Uhr
- 3 Bewertung für den Zeitraum 8:00 bis 10:00 Uhr
- 4 Bewertung für den Zeitraum 9:00 bis 11:00 Uhr
- 5 Bewertung für den Zeitraum 11:00 bis 13:00 Uhr
- 6 Bewertung für den Zeitraum 19:00 bis 21:00 Uhr
- 7 Bewertung für den Zeitraum 21:00 bis 23:00 Uhr

x = Defizit in der Bedienungshäufigkeit

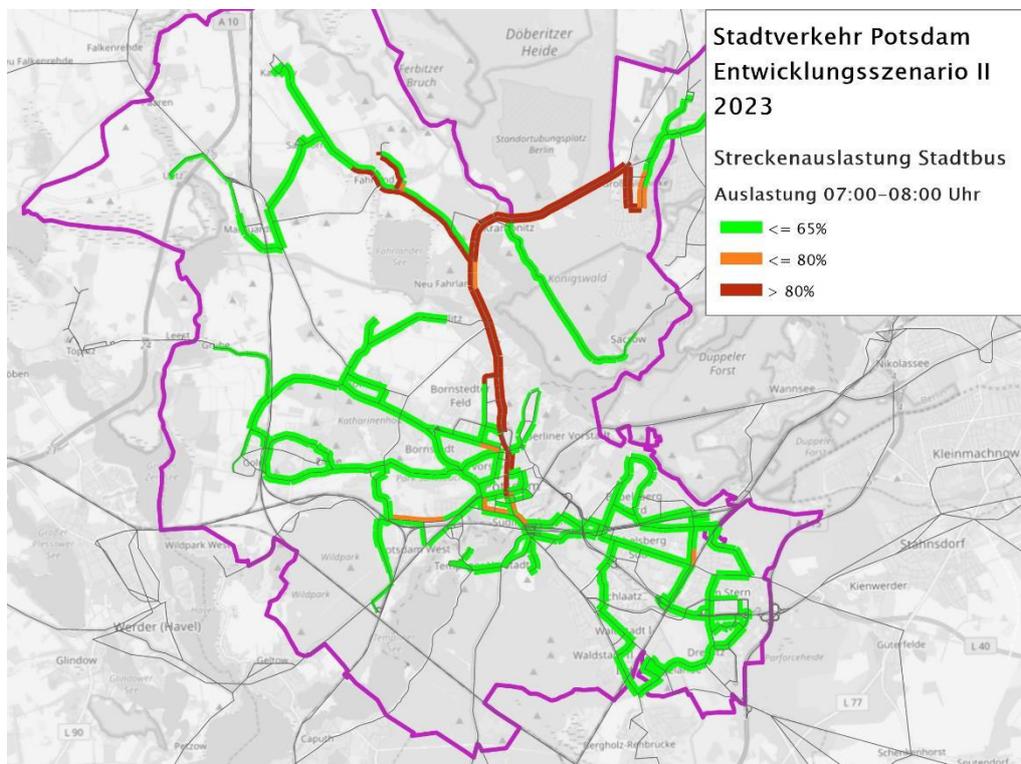
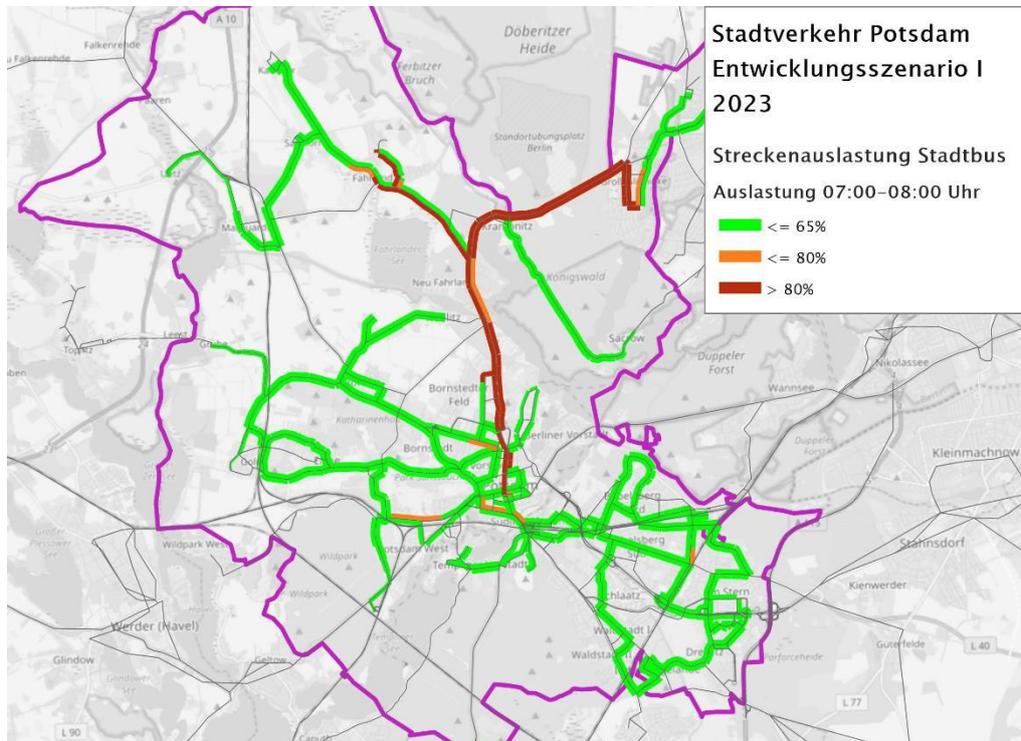
Anlage 5

Streckenauslastung Szenario 1 und 2

Streckenbelastung Tram 7:00 – 8:00 Uhr



Streckenbelastung Stadtbus 7:00 – 8:00 Uhr



Eine Fahrt der Linie 609 wird morgens vom Campus Jungferensee über die Georg-Hermann-Allee zur Haltestelle Am Schragen verlängert.

Anlage 6

Verknüpfungspunkte in Potsdam

Nahverkehrsplan 2019 für die Landeshauptstadt Potsdam

Anlage 6

Verknüpfungspunkt	Linienarten							weitere Merkmale			
	Tram	Stadtbus ¹	Regionalbus ¹	Nachtbus ²		S-Bahn	Regionalbahn	Taxi	P+R	B+R	B+R überdacht
				So/Mo bis Do/Fr	Fr/Sa und Sa/So						
Hauptbahnhof	6	6	15	4	9	1	5	ja	nein ³	ja	ja
S-Bf. Babelsberg	2	4	4	3	3	1		ja	nein	ja	ja
S-Bf. Griebnitzsee		3		1	1	1	2	ja	ja	ja	ja
Bf. Rehbrücke	3	2	1	1	2		2	nein	ja	ja	ja
Bf. Medienstadt Babelsberg		2	2	1	1		2	ja	nein	ja	ja
Bf. Park Sanssouci		4	1	1	1		4	ja	nein	ja	ja
Bf. Charlottenhof	3	3	3	1	2		5	nein	nein	ja	ja
Bf. Marquardt							1	nein	ja	ja	ja
Bf. Golm		4		1	1		3	nein	ja	ja	ja
Bf. Pirschheide	2	1	2		1		1	ja	ja	nein	nein
Platz der Einheit	7	5	5	3	5			im Umfeld	nein	im Umfeld	nein
Campus Jungfernssee ⁴	1	3	1		1			nein	ja	ja	ja
Johannes-Kepler-Platz	2	4	2	3	3			nein	ja	ja	nein
Waldstr./Horstweg	6		1		1			nein	nein	ja	nein
Magnus-Zeller-Platz	2	1		1	1			ja	nein	ja	nein
Holzmarktstr.	3			1	1			nein	nein	nein	nein
Kirschallee	1	4	1	1	1			ja	nein	ja	nein
Luisenplatz Süd/ Park Sanssouci	3	5	3	1	2			ja	nein	ja	nein
Heinrich-Heine-Weg		3	1		1			nein	nein	ja	ja
Glienicker Brücke	1	1		1	1			ja	nein	nein	nein
Horstweg/Großbeerenstr.		2	2	2	2			nein	nein	nein	nein

¹ alle Linien mit mind. 4 werktäglichen Abfahrten berücksichtigt

² inkl. Regionalbuslinien mit Nachtfahrten

³ kostenpflichtiges Parkhaus vorhanden

⁴ Stand Fahrplan 2018; im Fahrplan 2019 zusätzlich Bus 698

Anlage 7

Übersicht zu Fahrwegen mit Handlungsbedarf

Anlage 7

Die dargestellten Mängel wurden von den Verkehrsunternehmen gemeldet. Sie dienen im Rahmen des Nahverkehrsplans vornehmlich der Information. Ursachen, Lösungen und Prioritäten sind zum Teil noch herauszuarbeiten. Die Bearbeitung erfolgt in Arbeitsgruppen bestehend aus Vertretenden der Verwaltung und der Verkehrsunternehmen. Dementsprechend sind noch keine Kostenschätzungen oder eine Zuordnung, ob es sich um Investitionsvorhaben handelt oder ob eine Behebung der Mängel aus den bestehenden Haushaltsmitteln erfolgen kann, möglich. In der Regel sind die notwendigen finanziellen Mittel im Haushalt separat einzustellen.

Nr.	Straße/ Fahrweg	Abschnitt	Mangel
1	Am Kanal	gesamte Länge	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Gefahrensituationen durch in das Profil der Tram fahrende Kfz ▶ Unfälle aufgrund über die Gleise linksabbiegender Kfz
2	Am Neuen Garten	zwischen Große Weinmeisterstr. und Leistikowstr.	<ul style="list-style-type: none"> ▶ schlechter Straßenbelag
3	Auf dem Kiewitt/ Zeppelinstr.	LSA 300	<ul style="list-style-type: none"> ▶ stadteinwärts hohe Verlustzeiten beim ÖPNV in der HVZ ▶ stadtauswärts hohe Verlustzeiten beim ÖPNV in der HVZ [Anpassung der LSA ist erfolgt; Wirkung wird zurzeit geprüft]
4	Babelsberger Str./Lange Brücke (KP 400)	KP in Babelsberger Str.	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Rückstau vom Knotenpunkt in Babelsberger Str. stellt Behinderung für Bus 694 dar ▶ Bus-Abbiegestreifen am KP 400 zu kurz
5	Bahnübergang Heinrich-Mann-Allee am Bf. Rehbrücke		<ul style="list-style-type: none"> ▶ führt zu nicht kalkulierbaren Behinderungen und hoher Unregelmäßigkeit im Busverkehr
6	Berliner Str.	gesamte Länge	<ul style="list-style-type: none"> ▶ häufig Gefahrensituationen und Unfälle aufgrund über die Gleise linksabbiegender Kfz
7	Bf. Park Sanssouci	Bereich rund um den Bahnhof	<ul style="list-style-type: none"> ▶ fehlende Wendemöglichkeit für von Norden kommende Busse auf der Straße Am Neuen Palais. Linie 695 muss heute zeitweise an der Haltestelle „Am Neuen Palais“ und damit nur eine Haltestelle vor dem Bahnhof wenden. Wendemöglichkeit würde auch eine Linienführung von Bornim zum Bf. Park Sanssouci ermöglichen

Nahverkehrsplan 2019 für die Landeshauptstadt Potsdam

Anlage 7

Nr.	Straße/ Fahrweg	Abschnitt	Mangel
8	Breite Str.	gesamte Länge	▶ hohe Verspätungsanfälligkeit im Busverkehr aufgrund von Verkehrsstaus
9	Daimlerstr.	gesamte Länge	▶ schlechter Straßenbelag ▶ enger Straßenquerschnitt problematisch für Begegnung Bus/Bus
10	Geschwister-Scholl-Str.	zwischen Kastanienallee und Am Neuen Palais	▶ enger Straßenquerschnitt problematisch für Begegnungen zwischen Bus/Bus und Bus/übriger Verkehr
11	Hügelweg	gesamte Länge	▶ Beschränkung auf Midibusse aus ÖV-Sicht wäre der Ausbau für den Einsatz von Solobussen wünschenswert
12	Jägerallee	stadteinwärts	▶ Rückstau in der HVZ und hohe Verspätungsanfälligkeit
13	Karl-Gruhl-Str.	gesamte Länge	▶ schlechte Durchlassfähigkeit wegen des ruhenden Verkehrs, somit Verspätungsanfälligkeit
14	Karl-Lieb-knecht-Str. (Babelsberg)	gesamte Länge	▶ schlechte Durchlassfähigkeit wegen des ruhenden Verkehrs, somit Verspätungsanfälligkeit
15	Kastanienallee	gesamte Länge	▶ schlechter Straßenbelag ▶ unzureichende Straßenbreite, weswegen der Platz für 3 Fahrspuren nicht ausreicht. Daher können Busse nicht auf den Gleisbereich der Straßenbahn fahren. ▶ Busse nutzen Fahrstreifen des restlichen Verkehrs und sind von Staus betroffen
16	Kirschallee	gesamte Länge	▶ eingeschränkte Bustauglichkeit. Erschließung aufgrund der Haltestelleneinzugsbereiche erforderlich
17	Nauener Tor		▶ begrenzte Leistungsfähigkeit wegen einspuriger bzw. eingleisiger Tordurchfahrt
18	Nedlitzer Str.	zwischen Campus Jungfernsee und Russische Kolonie	▶ Verkehrsstaus, hohe Verspätungsanfälligkeit im Busverkehr, insbesondere für Ein- und Aussetzfahrten
19	Nedlitzer Str./ Konrad-Zuse-Ring	KP 228	▶ Ein- und ausfahrende Busse haben Störhalte von im Mittel 42-44 Sekunden ▶ Begegnungen von Bussen in der Einmündung Konrad-Zuse-Ring sind schwierig und meist nur mit Überfahren des abgeflachten Bordsteins möglich

Nahverkehrsplan 2019 für die Landeshauptstadt Potsdam

Anlage 7

Nr.	Straße/ Fahrweg	Abschnitt	Mangel
20	Ortsdurchfahrt Kartzow		▶ schlechter Straßenbelag
21	Ortsdurchfahrt Kuhfort		▶ schlechter Straßenbelag
22	Potsdamer Str.	gesamte Länge	▶ Verkehrsstaus, hohe Verspätungsanfälligkeit im Busverkehr
23	Reiterweg/ Alleestr./ Fried- rich-Ebert-Str.	LSA 173	▶ relativ hohe Verlustzeiten beim ÖPNV im Berufsverkehr
24	Seepromenade	Zwischen Ernst- Thälmann-Straße und Bergstraße	▶ Im Sommer häufig Behinderungen durch Falschparker, die teilweise zur Einstellung des Busverkehrs durch den Ortsteil Groß Glienicke führen
25	Stahnsdorfer Str.	gesamte Länge	▶ schlechte Durchlassfähigkeit wegen des ruhenden Verkehrs, somit hohe Verspätungsanfälligkeit
26	Steinstr.	Kurve nördlich der Haltestelle „In der Aue“	▶ enger Straßenquerschnitt, problematisch für Begegnungen Gelenkbus mit übrigem Verkehr
27	Zeppelinstr.	vorrangig zwischen Kastanienallee und Auf dem Kiewitt	▶ Verkehrsstaus und damit hohe Verspätungsanfälligkeit im Straßenbahn- und Busverkehr wegen Mischverkehr im Berufsverkehr
28	Zeppelinstr./ Breite Str.	LSA 106	▶ hohe Verlustzeiten beim ÖPNV [Anpassung der LSA ist erfolgt; Wirkung wird zurzeit geprüft]

Anlage 8

Maßnahmenliste

Nahverkehrsplan 2019 für die Landeshauptstadt Potsdam

		Nr.	Maßnahme	Abhängigkeiten	Nutzen	Kosten	Note	Beginn der Planung	Realisierungs-horizont	Basis-szenario	Entwicklungsze-nario "Verkehrsverlag-erung"	Inbetrieb-nahme nach Ablauf des NVP
ÖPNV-Leistungsangebot (L)	Kramnitz, Fahrland, Marquardt, Groß Glienicke	L-1	Busvorlaufbetrieb Kramnitz / Fahrland / Marquardt	Zusammenhang mit I-1	hoch	mittel	2	sofort	kurz- bis mittelfristig	x		
		L-2	Prüfung weiterer Express-Buslinien	resultiert z.T. aus L-1 und ggf. aus L-9	mittel	mittel	3	sofort	mittelfristig		x	
		L-3	Erstellung und Umsetzung eines Buskonzeptes für eine verbesserte Erschließung von Groß Glienicke und Anbindung von Seeburg		gering bis mittel	gering bis mittel	3	kurzfristig	mittelfristig		x	
		L-4	Prüfung der Erschließung des Gewerbegebiets Friedrichspark		gering bis mittel	gering bis mittel	3	kurzfristig	mittelfristig	x		
	Bornstedt, Bornim, Golm, Nedlitz, Nauener Vorstadt	L-5	Dauerhafte Umsetzung der Querverbindung Bornim – Campus Jungfersee (BL 698) nach Auswertung des Testbetriebs		mittel bis hoch	gering bis mittel	2	sofort	kurzfristig	x		
		L-6	Erstellung und Umsetzung eines Buskonzeptes zur Behebung der Erschließungslücke Bornstedter Feld/Bornstedter Ortslage und zur Schaffung neuer Verbindungen zwischen Golm/Eiche/Potsdam West und Bornstedt		mittel bis hoch	mittel	2,5	sofort	kurzfristig	x		
		L-7	Anbindung Treffpunkt Freizeit durch BL 603		gering bis mittel	gering	2,5	sofort	kurzfristig	x		
		L-8	Erstellung eines Buskonzeptes zur Optimierung der Linienführung der BL 605, 606 und 612 in Golm		mittel	gering	2	mittelfristig	langfristig	x		
	Nacht	L-9	Überarbeitung des Nachtliniennetzes mit Nachtverkehr Tram		mittel bis hoch	mittel bis hoch	3	kurzfristig	mittelfristig	x	x	
	Potsdam Süd/Ost	L-10	Erstellung und Umsetzung eines Buskonzeptes zur Behebung der Erschließungslücke Fritz-Zubeil-Straße		mittel bis hoch	mittel	2,5	kurzfristig	mittelfristig	x		
		L-11	Taktverdichtung der BL 693 bei wachsender Nachfrage		mittel bis hoch	mittel	2,5	mittelfristig	mittelfristig		x	
		L-12	Angebotsausweitung auf der Linie F1		gering bis mittel	gering bis mittel	3	kurzfristig	kurzfristig	x		

Legende
kurzfristig... bis ca. 1 Jahr
mittelfristig... bis ca. 5 Jahre
langfristig... länger als 5

Nahverkehrsplan 2019 für die Landeshauptstadt Potsdam

		Nr.	Maßnahme	Abhängigkeiten	Nutzen	Kosten	Note	Beginn der Planung	Realisierungs-horizont	Basis-szenario	Entwicklungsze-nario "Verkehrsverlag-erung"	Inbetrieb-nahme nach Ablauf des NVP
Infrastruktur (I)	Straßenbahninfrastruktur	I-1	Weiterführende Vorbereitung einer Straßenbahnverlängerung in den Potsdamer Norden	Zusammenhang mit L-1	sehr hoch	sehr hoch	3	sofort	langfristig	x		x
		I-2	Grundsanierung sowie Gleismittenerweiterung Heinrich-Mann-Allee		sehr hoch	sehr hoch	3	sofort	mittelfristig	x		
		I-3	Planung des Umbaus der Friedrich-Ebert-Straße inkl. Gleismittenerweiterung und barrierefreier Ausbau der Haltestellen		sehr hoch	sehr hoch	3	sofort	langfristig	x		x
		I-4	Durchführung einer Machbarkeitsstudie für eine Straßenbahnerweiterung Babelsberg/Am Stern		sehr hoch	sehr hoch	3	mittelfristig	langfristig		x	x
		I-5	Durchführung einer Machbarkeitsstudie zur Erweiterung des Straßenbahnnetzes nach Bornim und Golm		sehr hoch	sehr hoch	3	kurzfristig	mittelfristig	x		x
		I-6	Ersatz der Tatrazugverbindungen durch Niederflurstraßenbahnen		hoch	hoch	3	sofort	mittel- bis langfristig	x		
		I-7	Beschaffung Niederflurstraßenbahnen für die Straßenbahnverlängerung in den Potsdamer Norden		hoch	hoch	3	sofort	mittel- bis langfristig	x		
	Haltestellen	I-8	Prüfung einer Optimierung der Linienführungen im Bereich der Haltestelle Stern-Center/Gerlachstr.		gering	gering	3	kurzfristig	mittelfristig		x	
		I-9	Einrichtung einer neuen Straßenbahnhaltestelle am westlichen Ende der Kiepenheuerallee		gering bis mittel	mittel	3,5	sofort	kurz- bis mittelfristig	x		
		I-10	Fortführung barrierefreier Ausbau Straßenbahn- und Bushaltestellen		hoch	hoch	3	fortlaufend	fortlaufend	x	x	
		I-11	Erarbeitung eines Konzepts zur Verbesserung der Umsteigesituation am Platz der Einheit		hoch	hoch	3	kurzfristig	mittel- bis langfristig	x		
	weitere Maßnahmen	I-12	Einrichtung einer Busspur zwischen Geltow und Potsdam		gering bis mittel	mittel	3,5	sofort	kurz- bis mittelfristig	x		
		I-13	Einrichtung einer Busspur auf der Potsdamer Straße		gering bis mittel	mittel	3,5	kurzfristig	mittel- bis langfristig		x	
		I-14	Einrichtung einer Busspur zwischen Groß Glienicke und Krampnitz		gering bis mittel	mittel	3,5	kurzfristig	mittel- bis langfristig		x	
		I-15	Prüfung einer Busspur auf der Michendorfer Chaussee		gering bis mittel	mittel	3,5	kurzfristig	mittel- bis langfristig		x	
		I-16	Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung, Verknüpfung mit städtischem Verkehrsmanagement		mittel	gering bis mittel	2,5	fortlaufend	fortlaufend	x		
		I-17	Machbarkeitsstudie zum Einsatz alternativer Antriebe im ÖPNV		hoch	mittel	2	sofort	kurz- bis mittelfristig	x		
		I-18	Untersuchung zum Ersatz des Fährschiffes der F1 durch ein modernes Fahrzeug		gering bis mittel	mittel bis hoch	4	kurzfristig	mittelfristig	x		
Marke-ting (M)	M-1	Errichtung einer Mobilitätsagentur im Hauptbahnhof		mittel	mittel	3	sofort	kurzfristig	x			

Legende
kurzfristig... bis ca. 1 Jahr
mittelfristig... bis ca. 5 Jahre
langfristig... länger als 5



Stadtverordnetenversammlung
der
Landeshauptstadt
Potsdam

- Änderungsantrag
 Ergänzungsantrag
 Neue Fassung

zur Drucksache Nr.

DS 20/SVV/0222

 öffentlichEinreicher: **Fraktion DIE LINKE**Betreff: **Nahverkehrsplan 2019 für die LH Potsdam**

Erstellungsdatum 13.08.2020

Eingang 502:

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		
13.08	KUM	X	
19.08	SVV		X

Änderungs-/Ergänzungsvorschlag:

Die SVV möge beschließen:

Im Nahverkehrskonzept sind folgende Ergänzungen einzufügen:

- Auf Seite 82 im Kapitel 5.1 **Schienerpersonenverkehr** ist zu ergänzen:
 - Taktverdichtung bzw. mehr als 1 Halte pro Stunde der RE 1 an den Bahnhöfen Charlottenhof und Park Sanssouci.
 - Taktverdichtung in der Relation Golm – Potsdam – Berlin auf 30 Minuten.
- Auf Seite 90 im Kapitel 5.5.1 **Maßnahmenkonzeption Basiszenario** ist zu ergänzen:
 - Überschrift L – 6 Erstellung und Umsetzung eines Buskonzeptes zur Behebung der Erschließungslücke Bornstedter Feld/Bornstedter Ortslage und zur Schaffung neuer Verbindungen zwischen Golm/Eiche/ (Potsdam-West)/Bornim – Bornstedt und Campus Jungferensee.
- Auf Seite 104 im Kapitel 5.7.2 **Ausstattung der Haltestellen und Verknüpfungspunkte** ist zu ergänzen:
 - Der Fahrplan des Busverkehrs ist am Anknüpfungspunkt Bahnhof Park Sanssouci besser an den Fahrplan der Regionalbahnen anzupassen.

Begründung:

Die innerstädtischen Bahnhöfe Charlottenhof, Park Sanssouci und der Ortsteilbahnhof Golm haben besondere Bedeutung für die Verbesserung der Angebote im ÖPNV. Verbesserte Angebote an diesen Bahnhöfen sind geeignet, einen größeren Verkehrsanteil im umweltfreundlichen Personenverkehr zu erzielen, weil dortige Schienenverkehrsangebote attraktiv und wettbewerbsfähig sind im Vergleich zum Autoverkehr.

Wenn man einen höheren Anteil ÖPNV-Nutzung erreichen möchte, bewirkt man das wirksam mit Schaffung attraktiver Takte an diesen Bahnhöfen.

Die fehlende Querverbindung Golm/Eiche/Bornim – Bornstedt/Campus Jungfernsee erschwert für viele Fahrgäste dieser Relation die Nutzung des ÖPNV erheblich durch umständlich lange Fahrwege und Fahrtzeiten und belastet unnötig die bereits überlasteten Abschnitte des ÖPNV in der Innenstadt von Potsdam. Durch Schaffung dieser Querverbindung kann die Netzauslastung des ÖPNV optimiert werden.

Alle genannten Punkte wurden im Ortsbeirat Eiche ausdrücklich befürwortet.

gez. Dr. Sigrid Müller, Stefan Wollenberg
Fraktionsvorsitzende

Unterschrift



Stadtverordnetenversammlung
der
Landeshauptstadt
Potsdam

Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

19/SVV/0572

öffentlich

Betreff:

VBB-Kombiticket für Potsdamer Erstligavereine und publikumswirksamen Ligabetrieb

Einreicher: CDU-Fraktion

Erstellungsdatum 12.06.2019

Eingang 922:

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung Gremium

Zuständigkeit

14.08.2019

Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam

Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, zu prüfen, ob die Kosten des Kombitickets im VBB für Dauerkartenbesitzer von Potsdamer Sportvereinen (Erstligavereine und publikumswirksamer Ligabetrieb) durch die Landeshauptstadt Potsdam als Beitrag zum Klimaschutz übernommen werden können.

Dem Ausschuss für Bildung und Sport, ist im Dezember 2019 zu berichten.

gez.

Fraktionsvorsitzende/r

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

Begründung:

Die Sportveranstaltungen Potsdamer Sportvereine sind gut besucht, werden vielfach jedoch noch nicht durch die Nutzung des ÖPNV erreicht. Verschiedene Vereine haben bereits Kombiticket-Modell erprobt oder genutzt, konnten sich die laufenden Kosten jedoch nicht leisten. Als Beitrag zum Klimaschutz sowie zur Attraktivitätssteigerung sollte die Landeshauptstadt Potsdam in Kooperation mit den Potsdamer Sportvereinen (Erstligavereine und publikumswirksamer Ligabetrieb) die Kosten eines Kombitickets für Dauerkartenbesitzer übernehmen.

Gemeinsam mit den Sportvereinen sollte eine transparente Regelung zur Abrechnung der anfallenden Kosten erarbeitet werden



Stadtverordnetenversammlung
der
Landeshauptstadt
Potsdam

Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

19/SVV/0597

öffentlich

Betreff:

Kostenloses Schüler- und Azubi-Ticket

Einreicher: CDU-Fraktion

Erstellungsdatum 24.06.2019

Eingang 922:

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung Gremium

Zuständigkeit

14.08.2019 Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam

Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, zeitnah ein kostenloses Schüler- und Azubi-Ticket in der Landeshauptstadt Potsdam einzuführen. Der Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität ist im Dezember 2019 über Möglichkeiten und einen konkreten Umsetzungszeitplan zu informieren.

gez.
Fraktionsvorsitzende/r

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

Begründung:

Die Einführung eines kostenlosen Schüler- und Azubi-Tickets ist eine Möglichkeit die umweltfreundliche Mobilität zu fördern. Berlin und Rostock haben es vorgemacht. Hier können Schülerinnen und Schüler zum Schuljahr 2019/20 ein kostenloses Schülerticket nutzen. Auch Auszubildenden soll diese Unterstützung zuteil werden, um den Wert einer Ausbildung weiter zu stärken. Langfristig ist damit u. a. auch eine Stärkung des ökologischen Bewusstseins verbunden und wir entlasten vor allem Schülerinnen und Schüler, Auszubildende und deren Familien.



Stadtverordnetenversammlung
der
Landeshauptstadt
Potsdam

- Änderungsantrag
 Ergänzungsantrag
 Neue Fassung

zur Drucksache Nr.

19/SVV/0597

 öffentlichEinreicher: **Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen**Betreff: **Kostenloses Schüler- und Azubi-Ticket**

Erstellungsdatum 25.08.2020

Eingang 922:

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		
02.09.2020	Finanzausschuss		X
16.09.2020	Stadtverordnetenversammlung		

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, für die Einführung eines kostenlosen Schüler-Tickets für den Tarifbereich Potsdam AB für Schülerinnen und Schüler mit Wohnsitz in der Landeshauptstadt Potsdam (inklusive der Anschaffung der erforderlichen zusätzlichen Fahrzeuge) bis spätestens 2. Quartal 2021 ein Umsetzungskonzept inkl. Zeitplan vorzulegen.

Begründung:

- Aus dem Prüfauftrag soll ein klarer Auftrag werden, ein Konzept vorzulegen. Die SVV würde so den klaren Willen zum Ausdruck bringen, dass das kostenlose Schülerticket umgesetzt werden soll. Zu klären bleibt aber, mit welchem Zeitplan das umsetzbar ist und wie und wann es finanziert werden kann. Dabei reicht es auch nicht, nur das Ticket zu finanzieren, sondern es muss auch die Anschaffung der nötigen zusätzlichen Fahrzeuge eingeplant werden.
- Für Azubis hat der VBB mit dem 365-Euro-Ticket für den gesamten VBB-jüngst ein attraktives Angebot eingeführt. Eine Azubi-Ticket für den Tarif Bereich Potsdam AB gibt es hingegen nicht. Die Stadt müsste daher für Azubis ein reguläres Ticket für Potsdam AB finanzieren, was schlecht zusammenpasst. Da Azubis anders als Schüler auch bereits ihr eigenes Geld verdienen, während sie zumeist noch zu Hause wohnen, benötigen sie die Reduzierung des Ticketpreises auf null Euro auch nicht unbedingt. Die Streichung entspricht auch der Diskussion in der AG Bürgerticket. Allerdings hat sie es versäumt, dies im Beschlussvorschlag umzusetzen.
- Die Beschränkung auf Schüler aus Potsdam ist angebracht, da es für die Potsdamer Steuerzahler nicht erklärbar wäre, warum die Stadt Potsdam für Schüler aus dem Potsdamer Umland ein kostenloses Schülerticket finanzieren soll. Mit dieser Einschränkung würden auch die von der Verwaltung kalkulierten laufenden Kosten entsprechend reduziert.
- Die Beschränkung auf den Tarifbereich Potsdam AB ist eine konkretisierende Klarstellung. Sie ist angebracht, weil die Stadt Potsdam nicht Verkehre außerhalb Potsdams finanzieren sollte.

 Unterschrift



Stadtverordnetenversammlung
der
Landeshauptstadt
Potsdam

Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

19/SVV/0846

öffentlich

Betreff:

Freie Fahrt im ÖPNV für die Mitglieder der Freiwilligen Feuerwehr

Einreicher: Fraktion DIE LINKE

Erstellungsdatum 20.08.2019

Eingang 502:

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung

Gremium

Zuständigkeit

11.09.2019

Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam

Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt zu prüfen, wie für alle aktiven Mitglieder der Freiwilligen Feuerwehr freie Fahrt mit den Verkehrsmitteln des ÖPNV ermöglicht werden kann.

Dazu ist der Stadtverordnetenversammlung im April 2020 zu berichten

gez. Stefan Wollenberg
Fraktionsvorsitzender

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

Begründung:

Die Kameradinnen und Kameraden der Freiwilligen Feuerwehr leisten einen wichtigen persönlichen Beitrag zum Gemeinwohl. Es ist angemessen, ihnen dafür mit der Möglichkeit der unentgeltlichen Nutzung des ÖPNV entgegenzukommen.

In der weiteren Perspektive erscheint es sinnvoll, solche Regelungen für das gesamte Gebiet des VBB anzustreben. In einer ersten Phase ist zu prüfen, wie das für die Potsdamer Kameradinnen und Kameraden auf dem Gebiet der Landeshauptstadt Potsdam realisiert werden kann.



Stadtverordnetenversammlung
der
Landeshauptstadt
Potsdam

Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

20/SVV/0035

öffentlich

Betreff:

Bürgerhaushalt Potsdam 2020/21 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger', Nummer 6: Kostenfreier öffentlicher Nahverkehr für alle in Potsdam

Einreicher: Stadtverordneter Heuer als Vorsitzender der Stadtverordnetenversammlung

Erstellungsdatum 09.01.2020

Eingang 502:

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung Gremium

Zuständigkeit

29.01.2020

Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam

Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

In Potsdam wird der kostenlose/ticketfreie öffentliche Nahverkehr für alle eingeführt.

P. Heuer
Vorsitzender
Stadtverordnetenversammlung

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

Begründung:

Der Vorschlag wurde im Bürgerhaushalt 2020/21 der Landeshauptstadt Potsdam eingereicht. Er erhielt von den Potsdamerinnen und Potsdamern bei der abschließenden Votierung insgesamt 12.004 Punkte, wurde unter der Nummer 6 in die "Top 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger" aufgenommen und am 29. Januar 2020 der Stadtverordnetenversammlung übergeben.

Einschätzung der Landeshauptstadt Potsdam (Stand September 2019):

Auf Grundlage der Stadtverordnetenbeschlüsse DS 17/SVV/0612 (Bürgerticket) und DS 17/SVV/0826 (Kostenloser öffentlicher Nahverkehr) der Stadtverordnetenversammlung wurde die AG Bürgerticket ins Leben gerufen, die sich mit Themen der zukünftigen ÖPNV-Finanzierung beschäftigt. Die AG Bürgerticket muss in diesem Zusammenhang prüfen, 1) wie viele zusätzliche Fahrgäste zu erwarten sind, 2) ob für die Bewältigung der zusätzlichen Fahrgäste das Angebot erweitert werden müsste und 3) wie hoch der finanzielle Aufwand für die Angebotserweiterungen und die Einnahmeverluste sind. Die erhofften verkehrlichen Effekte lassen sich nicht prognostizieren bzw. wurden in allen Städten, in denen es versucht wurde, nicht erreicht. Darüber hinaus ist zu beachten, dass die für den öffentlichen Nahverkehr zur Verfügung stehenden Mittel dringend für Angebotsausweitungen, neue Fahrzeuge und neue Strecken benötigt werden, bevor dem System mehr Fahrgäste auf Grund von Vergünstigungen oder Freifahrten zugeführt werden. Zudem müssen alle Tarifänderungen mit den Gremien des Verkehrsverbundes (VBB) abgestimmt werden. Der finanzielle Aufwand ist nicht bezifferbar.

Originalvorschläge:

179. Kostenloser ÖPNV

Für eine konsequente Klimapolitik sollte in Potsdam der kostenlose öffentliche Nahverkehr eingeführt werden.

492. Bürgernaher und umweltfreundlicher ÖPNV

Die Potsdamer Innenstadt autofrei machen zu wollen, ist illusorisch. Aber attraktive Angebote an Bewohner und Besucher sollten machbar sein, um den Straßenverkehr in Potsdam zu entlasten...

301. Kostenloser ÖPNV für alle

In Potsdam sollte ein kostenloser Nahverkehr für alle realisiert werden.

778. Kostenloser Nahverkehr für saubere Luft

Ich bin für den kostenlosen öffentl. Nahverkehr zur Entlastung der Straßen und für sauberere Luft.

903. Kostenlose Bus und Bahn für Zone AB

Kostenloser Nahverkehr im Stadtgebiet, Zone AB bzw. für alle Bürger oder nur für Bürger 60+ oder 65+ (wie zB in Prag).

1143. Ticketloser ÖPNV

Massive Förderung eines ticketlosen ÖPNV

730. Bus und Bahn kostenlos

Öffentliche Verkehrsmittel sollten für Potsdamer Kinder und eventuell auch für Erwachsene kostenlos sein.495. Kostenlose Nutzung von Bus und Bahn Ich bin für die kostenlose Nutzung von Bus und Bahn, bzw. Einführung einer Pauschale, die für alle Teilnehmenden bezahlbar ist.

407. Unentgeltlicher Ort-Nah-Verkehr

Man könnte damit die Verkehrsdichte mindern. Es wäre ein Beitrag für die Umwelt und für die Mobilität der immer mehr werdenden Armen und würde für Fairness, Gerechtigkeit und Friedfertigkeit innerhalb des Gesellschaftsgefüges sorgen.

1066. Straßenbahn- und Busverkehr umsonst

In anderen Städten ist der Straßenbahn- und Busverkehr umsonst. Der Bus fährt sowieso, ob leer oder voll.



Stadtverordnetenversammlung
der
Landeshauptstadt
Potsdam

Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

20/SVV/0466

öffentlich

Betreff:

"Potsdam360" Das Rundum-Potsdam-Ticket

Einreicher: Fraktion CDU

Erstellungsdatum 04.05.2020

Eingang 502:

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung Gremium

Zuständigkeit

20.05.2020 Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam

Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, ein ÖPNV Familienticket „Potsdam360“ zu entwickeln. Mit dem Ticket soll eine Familie mit Kindern oder eine vergleichbare Lebensgemeinschaft (2 Erwachsene mit eigenen Kindern unter 18 Jahre) für möglichst nicht mehr als 150 Euro / ggf. in Verbindung mit einem 365 Euro Ticket pro Jahr den Potsdamer ÖPNV nutzen dürfen. Das Ticket soll den Eintritt in möglichst viele städtische Einrichtungen und sich ggf. beteiligenden nicht städtischen Einrichtungen beinhalten. Die Nutzung von Fördermitteln des Landes und des Bundes sind zu prüfen. Die Einführung soll mit der Einstellung von coronabedingten Einschränkungen beginnen und ggf. stufenweise erweitert werden. Die Prüfung ist entsprechend durchzuführen. Dem Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität ist spätestens im Oktober ein Bericht / Zwischenbericht vorzustellen.

gez.

Fraktionsvorsitzende/r

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

Begründung:

Das Ticket soll helfen, coronabedingte Einschränkungen, Belastungen und Traumata in unserer Stadt aufzuarbeiten, das soziale, gesellschaftliche, kulturelle und wirtschaftliche Leben anzukurbeln und darüber hinaus einen klimabewussten und umweltverträglichen Wiedereinstieg in ein normales Leben zu fördern.



Stadtverordnetenversammlung
der
Landeshauptstadt
Potsdam

- Änderungsantrag
 Ergänzungsantrag
 Neue Fassung

zur Drucksache Nr.

20/SVV/0466

 öffentlichEinreicher: **CDU Fraktion**

Betreff:
Potsdam 360“ Das Rundum-Potsdam-Ticket
„Kultur für alle“

Erstellungsdatum 26.05.2020

Eingang 502:

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		
03.06.2020	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam		X

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Die Stadtverordnetenversammlung beschließt aufgrund der durch die Corona - Krise entstandenen besonderen sozialen Situation zusätzlich zumindest in den Jahren 2020 und 2021 mit Eintrittskarten, möglichst verbunden mit freier Benutzung des ÖPNV, in Einrichtungen der Stadt und der städtischen Betriebe sowie deren Veranstaltungen zu unterstützen. Die Finanzierung erfolgt durch wegen der Corona - Krise nicht benötigte sowie durch die zusätzlich durch die Überwachung der Coronamaßnahmen eingenommenen Mittel.

Die Umsetzung könnte auf der Grundlage eines mit einem Träger wie z.B. Kultür erarbeiteten bedarfsorientierten Konzepts, in dem auch die Vergabekriterien festgelegt werden, erfolgen.

Dem Ausschuss für Kultur ist bis Oktober 2020 zu berichten.

Begründung:

Durch die Corona - Krise reduziert sich das Einkommen vieler Potsdamer Familien, sodass sie sich Ausgaben z.B. für kulturelle zumindest vorübergehend nicht leisten können. Das Projekt Kultür verfügt über gute Voraussetzungen, das Programm umzusetzen. Die Tickets soll helfen, Corona bedingte Einschränkungen, Belastungen und Traumata in unserer Stadt aufzuarbeiten, das soziale, gesellschaftliche, kulturelle und wirtschaftliche Leben anzukurbeln und darüber hinaus einen klimabewussten und umweltverträglichen Wiedereinstieg in ein normales Leben zu fördern.

gez. Anna Lüdcke
Fraktionsvorsitzende

gez. Götz Friederich
Fraktionsvorsitzender

Unterschrift



Stadtverordnetenversammlung
der
Landeshauptstadt
Potsdam

Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

20/SVV/0033

öffentlich

Betreff:

Bürgerhaushalt Potsdam 2020/21 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger', Nummer 4: Energie-Einsparung durch weniger Straßenbeleuchtung

Einreicher: Stadtverordneter Heuer als Vorsitzender der
Stadtverordnetenversammlung

Erstellungsdatum 09.01.2020

Eingang 502:

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung Gremium

Zuständigkeit

29.01.2020 Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam

Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Die Ausleuchtung öffentlicher Gebäude und die Beleuchtung durch Straßenlaternen wird eingeschränkt. Dazu werden zunächst Straßenabschnitte identifiziert, bei denen eine Reduzierung der nächtlichen Beleuchtung in Frage kommt (u.a. Fliederweg).

P. Heuer
Vorsitzender
Stadtverordnetenversammlung

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

Begründung:

Der Vorschlag wurde im Bürgerhaushalt 2020/21 der Landeshauptstadt Potsdam eingereicht. Er erhielt von den Potsdamerinnen und Potsdamern bei der abschließenden Votierung insgesamt 4.577 Punkte, wurde unter der Nummer 4 in die "Top 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger" aufgenommen und am 29. Januar 2020 der Stadtverordnetenversammlung übergeben.

Einschätzung der Landeshauptstadt Potsdam (Stand September 2019):

Die Landeshauptstadt Potsdam betreibt bereits energiesparende Straßenlaternen mit Natriumdampf-Hochdrucklampen. Diese Technik erfüllt die neuesten EU-Umweltstandards und zieht mit ihrem orangefarbenem Licht Insekten deutlich weniger an als herkömmliche Straßenbeleuchtung.

Seit einigen Jahren wird verstärkt bei Neubauvorhaben in der Straßenbeleuchtung LED-Technik - seit kurzem auch dimmbar - eingesetzt. Der Bau und Betrieb öffentlicher Straßenbeleuchtung erfolgt auf der Grundlage deutschlandweit gültiger Normen. Eine Unterschreitung dieser Normen (bspw. Abschalten jeder zweiten Leuchte, starke Dimmung oder ganzes Abschalten) geht zu Lasten der Verkehrssicherheit und reduziert zudem das soziale, teils subjektiv empfundene, Sicherheitsgefühl der Bürgerinnen und Bürger. Es kann daher nur im Einzelfall geprüft werden, ob und wie weit die betreffende Beleuchtungsanlage tatsächlich gedimmt werden kann.

Kosten der Umsetzung:

Da der Fliederweg eine Privatstraße ist, wird die dortige Straßenbeleuchtung nicht von der Landeshauptstadt Potsdam bestellt und so können hier auch keine speziellen Aussagen zum Einsparpotential getroffen werden. Das allgemeine Einsparpotential ist jedoch von vielen Faktoren und damit auch vom Einzelfall abhängig. Deutlich höheren Investitionskosten steht eine Stromeinsparung von durchschnittlich etwas über 50% gegenüber. Eine Amortisation dieser höheren Anschaffungskosten kann bei optimalen Bedingungen bei knapp 11 Jahren liegen.

Originalvorschläge:**1203. Reduzierung Beleuchtung**

Weiterhin sollten auch Straßenabschnitte identifiziert werden, bei der eine Reduzierung der nächtlichen Beleuchtung infrage kommt (Lichtkonzept). [Teilhinhalt vom Redaktionsteam gestrichen, da hierbei kein Spar-Effekt verfolgt: Optimierung der Pflege öffentlicher Grünflächen mit den Zielen: a) Förderung des Insektenschutzes und finanzielle Einsparungen. Das kann gelingen durch eine Reduzierung der Mähhäufigkeit auf ausgewählten, geeigneten Flächen und durch die Modifizierung bestehender Aufträge/Verträge bzw. Berücksichtigung des zu verringernden Pflegeaufwands bei

Neuvergaben/Neuabschluss von Aufträgen/Verträgen. Zudem können ausgewählte Kleinstflächen als Rückzugsgebiete für Insekten weitgehend naturbelassen erhalten bleiben.]

278. Schluss mit der Lichtverschmutzung

Potsdam sollte Vorreiter und Vorbild für andere Städte sein - Schluss mit der nächtlichen Lichtverschmutzung! Die Stadtverwaltung könnte nachts die Ausleuchtung öffentlicher Gebäude und die Beleuchtung durch Straßenlaternen einschränken. So kann man mit geringem Aufwand sehr viel gegen das Insektensterben machen.

1244. Energieeinsparung durch weniger Straßenbeleuchtung

Energieeinsparung ab 23/24 Uhr: Jede 2./3. Straßenlaterne abschalten. Evtl. könnte mal ein Versuch in einem Stadtteil durchgeführt werden.

401. Strom sparen (Reduzierung Straßenbeleuchtung)

Prüfen, in welchen Straßen jede zweite Straßenlaterne abgeschaltet werden kann, Bsp. Fliederweg



Stadtverordnetenversammlung
der
Landeshauptstadt
Potsdam

Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

20/SVV/0037

öffentlich

Betreff:

Bürgerhaushalt Potsdam 2020/21 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger', Nummer 8:
Klimanotstand: Schutzprogramm beschleunigen und Bäume pflanzen

Einreicher: Stadtverordneter Heuer als Vorsitzender der
Stadtverordnetenversammlung

Erstellungsdatum 09.01.2020

Eingang 502:

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung Gremium

Zuständigkeit

29.01.2020

Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam

Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Die Landeshauptstadt Potsdam berücksichtigt bei allen Entscheidungen ökologische Gesichtspunkte und setzt sich gegen klimaschädliche und ressourcenverbrauchssteigernde Investitionen ein. Zudem werden die Umsetzung des Potsdamer Klimaschutzprogramms beschleunigt und weitere Maßnahmen entwickelt (Stärkung Fuß-/Rad-/öffentlicher Nahverkehr, ökologische Gebäudesanierung, Vorsorge gegen Starkregen und Extremhitze). Auch wird der Baumbestand nicht nur erhalten, sondern in den kommenden Jahren deutlich erhöht.

P. Heuer
Vorsitzender
Stadtverordnetenversammlung

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

Begründung:

Der Vorschlag wurde im Bürgerhaushalt 2020/21 der Landeshauptstadt Potsdam eingereicht. Er erhielt von den Potsdamerinnen und Potsdamern bei der abschließenden Votierung insgesamt 5.173 Punkte, wurde unter der Nummer 8 in die "Top 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger" aufgenommen und am 29. Januar 2020 der Stadtverordnetenversammlung übergeben.

Einschätzung der Landeshauptstadt Potsdam (Stand September 2019):

Gemäß dem Beschluss 19/SVV/0543 werden bei Beschlussvorlagen die klimapolitischen Auswirkungen berücksichtigt. Einen konkreten Verfahrensvorschlag erarbeitet die Landeshauptstadt Potsdam bis März 2020. Mit Beschluss werden eine Reihe weiterer Maßnahmen aus den genannten Bereichen umgesetzt oder geprüft, die über die vorhergehende Beschlusslage zur Umsetzung des Masterplans Klimaschutz hinausgehen. Die Aktionspläne zum Masterplan Klimaschutz werden zudem alle zwei Jahre fortgeschrieben. Der erste Teil des Vorschlags wird daher bereits umgesetzt.

Zur Unterstützung des Baumbestandes wird derzeit eine Stadtklimakarte mit Planungshinweisen erstellt. Weiterhin werden Baum- und Grünflächen bei Planungsverfahren verstärkt gutachterlich bewertet. Aus Sicht des reinen Klimaschutzes ist die Erhöhung des Baumbestandes aufgrund der geringen Treibhausgasreduzierung (Ein Hektar Wald bindet gemäß Bundeswaldinventur jährlich ca. 13t CO₂) nicht prioritär im Vergleich zu Maßnahmen in den Bereichen Energieversorgung, Gebäude, Verkehr und Konsum.

In der Charlottenstraße befinden sich zwei offene Baumstandorte, deren Neubepflanzung durch den Bereich Grünflächen in der nächsten Pflanzsaison vorgesehen ist. Eine durchgängige Bepflanzung der Charlottenstraße ist jedoch aufgrund denkmalpflegerischer Aspekte bzw. aufgrund der dichten Medienlage stellenweise nicht möglich.

Baumpatenschaften für eine Neupflanzung oder einen bestehenden Altbaum können gern übernommen werden.

Der Bereich Grünflächen führt eine Gesamtübersicht freier Baumstandorte und ist grundsätzlich bemüht, diese zeitnah mit Nachpflanzungen zu besetzen. Zudem erfolgen fortlaufend Nachpflanzungen im Zuge von Straßenbaumaßnahmen. Für die kommende Pflanzsaison Winter 2019/Frühjahr 2020 sind ca. 300 Neupflanzungen vorgesehen.

Im Zuge von Baumpflanzungen erfolgt eine Prüfung des Medienbestands, woraus sich mancherorts Ausschlüsse der Umsetzung von Baumnachpflanzungen ergeben. Zudem schließen ungünstige Standortbedingungen wie zu schmale Straßenbegleitgrünstreifen und zu umfangreiche Verdichtung eine nachhaltige Entwicklung eines Baumbestandes mancherorts aus. Bei vorgesehenen Planungen

zum Ausbau von Straßen mit Verbreiterung ihrer Nebenanlagen werden Baumpflanzungen zudem vorerst zurückgestellt und im Zuge des Bauvorhabens nach Fertigstellung der Straße umgesetzt. Daher kann es auch zu Verzögerungen in der Umsetzung von Nachpflanzungen kommen.

Originalvorschläge:

46. Klimanotstand für Potsdam ausrufen

Ich fordere den Klimanotstand auszurufen. Damit es endlich Pflicht wird, bei allen Entscheidungen die ökologischen Gesichtspunkte zu beachten und nicht nur rein nach der Ökonomie zu entscheiden. Wir haben keine Zeit mehr für Abwarten. Wir müssen jetzt zu drastischen Maßnahmen greifen. Im Übrigen können wir so ein Vorbild für anderen Kommunen und Städte werden, indem wir aufzeigen, dass man trotz Klima- und Umweltschutz den hohen Standard halten kann.

837. Beschleunigte Umsetzung des Potsdamer Klimaschutzprogramms

- Beschleunigte und konkrete Umsetzung des Potsdamer Klimaschutzprogramms (Masterplan 100% Klimaschutz bis 2050)
- Weitere Stärkung der aktiven Mobilität (Fuß- und Radverkehr) und forcierter Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs (incl. neues Tarifsysteem)
- Verstärkung der Maßnahmen zur ökologischen Gebäudesanierung (Verwaltungsgebäude der Stadt, ProPotsdam, andere Wohnungsgesellschaften, private Gebäudeeigentümer/-innen), bessere Ausnutzung der bestehenden Förderprogramme und bessere Nutzung der vorhandenen Wohnflächen, um Neubau zu vermeiden
- Beschleunigte Umsetzung der Maßnahmen zur Klimaanpassung (Anpassungsstrategie an den Klimawandel in der Landeshauptstadt Potsdam)
- Zusätzliche Maßnahmen zur besseren Vorsorge gegen Starkregen- und Extremhitzeereignisse
- Entwicklung von Ansätzen, die Umsetzung des Masterplans 100% Klimaschutz bis 2050 sozialverträglich zu gestalten
- Entwicklung von Maßnahmen, die es erlauben, den Masterplan 100% Klimaschutz bis 2050 ressourcenschonend umzusetzen
- Abbau von klimaschädlichen und ressourcenverbrauchssteigernden laufenden Ausgaben und Investitionen

469. Mehr Bäume für die Innenstadt

Um die nationale Klimaschutzinitiative (Masterplan 100% Klimaschutz bis 2050) in Potsdam zu erfüllen, sollten umfangreiche Baumpflanzungen in der Innenstadt durchgeführt werden. Beispiele: Nachpflanzung der eingegangenen Straßenbäume in der Charlottenstraße oder vor den Holländerhäusern in der Charlottenstraße sowie in der Französischen Straße. Hierbei könnten Mieter in nahegelegenen Wohnhäusern „Baumpatenschaften“ übernehmen.

716. Klimaschutz durch Bäume

Der Schutz des Klimas ist eines der bestimmenden Themen unserer Zeit. Die Erhöhung des Baumbestandes ist im Sinne der Verminderung von CO₂ erstrebenswert. Baumschäden durch Unwetter nehmen zu und dezimieren die Baumbestände. Bislang überlässt die Stadt Potsdam den Baumschutz weitgehend den Forstbehörden, Waldbesitzern und nicht zuletzt den Besitzern von Grundstücken. Wäre es nicht erstrebenswert, Verantwortung und auch Lasten des Baum- und damit Klimaschutzes auf mehr Schultern zu verteilen? Ich schlage zur Entlastung der Stadtkasse einerseits und der Grundstücksbesitzer andererseits folgendes vor:

1. Die Stadt Potsdam erhebt für jeden Neu-Zuzug nach Potsdam eine "Baumsteuer", mit der jede/r Neu-Potsdamer/in mit der Pflanzung eines Baumes beansprucht wird. Hierzu könnte wahlweise das eigene Grundstück gewählt, ein von der Stadt bestimmter Ort zur Selbst-Pflanzung zugewiesen werden oder ersatzweise die zweckgebundene Zahlung eines entsprechenden Betrages in die Stadtkasse vorgesehen werden. Bei einem durchschnittlichen Zuzug von jährlich ca. 4000 Personen (nach Daten des Statistischen Landesamtes zum Einwohnerbestand der Jahre 2015/2016/2017) ergibt sich so ein guter Zuwachs an innerstädtischem Grün für Parks, Alleen oder anderen Grünanlagen. Die Stadtkasse wird indirekt um den entsprechenden Betrag (Kosten eines Baumes) entlastet oder erhält die entsprechende Einnahme. Der Attraktivität Potsdams als neuer Wohnort ist dies sicher nicht abträglich und die Stadt gewinnt neben vielen neuen Bäumen auch ein zusätzlich positives Image als "grüne" Stadt. Die Wichtigkeit von Bäumen für uns alle wird so auch vermehrt in das Bewusstsein aller Bürger gerückt. Organisatorisch ließe sich diese Maßnahme durch die Zusammenarbeit der Meldebehörde und der Naturschutzbehörde umsetzen.
2. Die Stadt Potsdam gestaltet die bestehende Baumschutzverordnung um. Obstbäume sowie alle durch Sturmschäden stark beschädigten Bäume auf Privatgrundstücken sollten ohne weitere

Auflagen gefällt werden dürfen. Diese Maßnahme würde wahrscheinlich langfristig nicht zu einer Verminderung des Bestandes an Bäumen führen (denn die alten beschädigten Bäume fallen ja naturgemäß alsbald weg) sondern würde dem Ziel der Erhöhung des Baumbestandes einen guten Dienst erweisen. Denn die bestehende Verordnung verhindert eher das Pflanzen von Bäumen, als dass sie es fördert. Warum? Bei der Frage, ob man als Grundbesitzer einen Baum pflanzt, den man in einigen Jahren nicht mehr problemlos fällen darf (sondern einen gefälltten Baum durch mehrere neue ersetzen soll) entscheidet man sich aktuell dann doch eher dagegen. Und pflanzt dann z.B. statt einem Kirschbaum lieber ein paar Beerensträucher. Schaffen Sie eine Baumschutzverordnung weg von einseitiger Belastung hin zu Anreiz.

810. Mehr Bäume für Potsdam

Der Baumbestand in Potsdam besonders in den Straßen ist nicht nur zu erhalten, sondern in kommenden Jahren deutlich zu erhöhen. Dies ist nicht nur aus ästhetischen Gründen erstrebenswert, sondern verbessert auch das Kleinklima in Potsdam und stabilisiert den Wasserhaushalt. Ein besonderes Augenmerk soll den Alleen in und um Potsdam gelten. Sie sind nicht nur landschaftsprägender Bestandteil der Kulturgeschichte, sondern auch als wichtige Luftreiniger zu erhalten und zu erneuern.

388. Neue Bäume pflanzen

Für jede Baumfällung sollten unbedingt mehrere zeitnahe Neupflanzungen im Stadtgebiet erfolgen. Dies sollte wenn möglich nicht auf weit entfernten Ausgleichsflächen und nicht erst in zig Jahren geschehen.

732. Grün in der Innenstadt erhalten

Potsdams Innenstadt sollte nicht mit Neubauten „zubetoniert“ werden. Das Grün macht unsere Stadt gerade aus.



Stadtverordnetenversammlung
der
Landeshauptstadt
Potsdam

Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

20/SVV/0038

öffentlich

Betreff:

Bürgerhaushalt Potsdam 2020/21 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger', Nummer 9: Feuerwerke einschränken oder verbieten

Einreicher: Stadtverordneter Heuer als Vorsitzender der Stadtverordnetenversammlung

Erstellungsdatum 09.01.2020

Eingang 502:

Beratungsfolge:		
Datum der Sitzung	Gremium	Zuständigkeit
29.01.2020	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Silvesterfeuerwerk wird nur noch an zentralen, festgelegten Orten erlaubt. Es werden böllerfreie Zonen eingerichtet. Feuerwerke die anlässlich bestimmter Anlässe durchgeführt werden, sind rechtzeitig öffentlich anzukündigen.

P. Heuer
Vorsitzender
Stadtverordnetenversammlung

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

Begründung:

Der Vorschlag wurde im Bürgerhaushalt 2020/21 der Landeshauptstadt Potsdam eingereicht. Er erhielt von den Potsdamerinnen und Potsdamern bei der abschließenden Votierung insgesamt 4.340 Punkte, wurde unter der Nummer 9 in die "Top 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger" aufgenommen und am 29. Januar 2020 der Stadtverordnetenversammlung übergeben.

Einschätzung der Landeshauptstadt Potsdam (Stand September 2019):

Für ein Verbot sämtlicher Silvesterfeuerwerke im gesamten Stadtgebiet gibt es derzeit keine gesetzliche Grundlage. § 24 Abs. 2 der 1. SprengV (Erste Verordnung zum Sprengstoffgesetz) eröffnet lediglich die Möglichkeit, Silvesterfeuerwerk in der Nähe von brandempfindlichen Gebäuden oder Anlagen (z.B. Reetdächer und Tankstellen) zu verbieten. Außerdem ist es rechtlich möglich, Silvesterfeuerwerke mit ausschließlicher Knallwirkung (Böllern) in dichtbesiedelten Gemeinden oder Teilen von Gemeinden zu verbieten. Aus ordnungsrechtlicher Sicht gibt es keine weiteren Regelungen zum Umgang mit Feuerwerken. Auch die Möglichkeit, eine Allgemeinverfügung wegen einer akuten Gefahr zu erlassen, ist nicht gegeben.

Die Landeshauptstadt Potsdam selbst hat in den letzten Jahren keine kommunalen Feuerwerke durchgeführt. Die wahrgenommenen Großfeuerwerke wurden von gewerblichen Veranstaltern in Auftrag gegeben und finanziert. Alle Genehmigungen von Feuerwerken enthalten unabhängig von deren Größe bereits die Auflage, Anwohner über das bevorstehende Feuerwerk zu informieren. Rein private Feuerwerke außerhalb von Silvester werden für das Stadtgebiet Potsdam nur sehr wenige zu ganz besonderen Anlässen genehmigt (ca. 10 Feuerwerke pro Jahr).

Um großflächige Gebiete flächendeckend zu kontrollieren, müssten bei der Stadtverwaltung Potsdam und bei der Polizei personelle Kapazitäten erhöht werden. Die Ahndung von etwaigen Ordnungswidrigkeiten ist zudem oft nicht möglich, da dafür die konkrete Person, die das Feuerwerk/den Böllern angezündet hat, bekannt sein muss. Die bloße Anwesenheit ist nach der geltenden Rechtsprechung nicht ausreichend.

Originalvorschläge:

272. Silvesterfeuerwerk nur an definierten Orten zulassen, sonst Ordnungsgelder verhängen
 Durch das unregelmäßige Silvesterfeuerwerk kommt es zu Umweltverschmutzungen und Lärmbelästigungen. Z. B. ist das Wohngebiet Am Stern zu Silvester stundenlang wie im Nebel. Der Lärm durch viele Raketen ist so stark, dass man sich so Krieg vorstellt. Für Leute, die unbedingt ein

Feuerwerk brauchen, könnte das an definierten Orten, wie z. B. im Lustgarten stattfinden. Durch Feuerwerk in Wohngebieten entsteht eine starke Lärm- und Staubbelastung. Dafür könnte Ordnungsgeld erhoben werden.

692. Böllerfreie Zonen zu Silvester

Sylvester-Feuerwerk nur noch an festgelegten (zentralen) Plätzen erlauben. Böllerfreie Zonen, wo das "knallen" verboten ist, schaffen.

564. Lärmreduktion: Keine Feuerwerke, mehr Kontrollen

Unnötiger Lärm entsteht in Potsdam durch einzelne oder Verbände von Motorradfahrern, die bereits im Frühjahr beim ersten Sonnenstrahl die Einfallstraßen der Stadt - und nicht nur diese - mit ihren absichtlich auf Laut getrimmten Fahrzeugen passieren, durch private und öffentliche Feuerwerke und durch private und öffentliche Konzertveranstaltungen, bei denen die Lautsprecher so aufgedreht werden, dass die Anwohner sich genötigt sehen, ihre Zeit im Hochsommer bei geschlossenen Fenstern und Türen mit dem nur wenig helfenden Ohropax zu verbringen. Lärm macht krank - Mensch und Tier!, Auf Feuerwerke (die besonders für Tiere eine Qual sind) kann man ganz verzichten, auch des Gestanks und Mülls wegen, der dadurch entsteht. Konzerte kann man für normal hörende Leute in normaler Lautstärke aufführen (nicht normal hörende Leute sollten auch im Allgemeinen über die Anschaffung einer Hörhilfe nachdenken). Und was die allgegenwärtigen lauten Motorräder angeht, so hoffe ich auf die Schaffung entsprechender gesetzlicher Rahmenbedingungen, wenn es diese nicht schon gibt, und auf die feste Einplanung und flächendeckende Installation von Lärm-Blitzgeräten (s. Gedanken aus der Schweiz <https://www.suedostschweiz.ch/aus-dem-leben/2019-01-14/blitzt-es-bald-be...>) zumindest an allen Ortseingängen. Nach den Investitionen für Anschaffung und Aufbau der Geräte hätte die Stadt eine neue Einnahmequelle.

393. Private Feuerwerke verbieten

Alle privaten Feuerwerke sollten mit Rücksicht auf die in Potsdam lebenden Tiere verboten werden, mit Ausnahme des traditionellen Sylvesterfeuerwerks. Feuerwerke die anlässlich bestimmter Feiern von der Stadt durchgeführt werden sind rechtzeitig öffentlich auf allen Medien anzukündigen. Grund: In den letzten Jahren nimmt die Anzahl der nicht öffentlich bekanntgegebenen ständig zu, was alle Tierbesitzer verunsichert und ärgert.

533. Feuerwerksverbot an Silvester

In Potsdam sollte es zu Silvester ein allgemeines Feuerwerksverbot geben. Der viele Dreck, die Reinigung und auch die Umweltverschmutzung sind nicht vertretbar.



Stadtverordnetenversammlung
der
Landeshauptstadt
Potsdam

Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

20/SVV/0039

öffentlich

Betreff:

Bürgerhaushalt Potsdam 2020/21 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger', Nummer 10: Autofreie Innenstadt und verkehrsberuhigte Quartiere

Einreicher: Stadtverordneter Heuer als Vorsitzender der Stadtverordnetenversammlung

Erstellungsdatum 09.01.2020

Eingang 502:

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung Gremium

Zuständigkeit

29.01.2020 Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam

Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Bereich zwischen Hegelallee und Charlottenstraße, Luisenplatz und dem Holländischen Viertel wird zum verkehrsberuhigten und für LKW gesperrten Bereich erklärt (unter Beibehaltung der Fußgängerzone und Ausnahmen für Handwerker und Lieferverkehr). Die hierbei gewonnenen Erfahrungen werden städteplanerisch ausgewertet und in die Planung der Entwicklung von autofreien Quartieren in Potsdam mit einfließen. Dabei soll der bisherige ÖPNV um attraktive Angebote erweitert und eine Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung vorgenommen werden.

P. Heuer
Vorsitzender
Stadtverordnetenversammlung

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. Folgebblätter beifügen

Begründung:

Der Vorschlag wurde im Bürgerhaushalt 2020/21 der Landeshauptstadt Potsdam eingereicht. Er erhielt von den Potsdamerinnen und Potsdamern bei der abschließenden Votierung insgesamt 4.020 Punkte, wurde unter der Nummer 10 in die "Top 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger" aufgenommen und am 29. Januar 2020 der Stadtverordnetenversammlung übergeben.

Einschätzung der Landeshauptstadt Potsdam (Stand September 2019):

Zur Verkehrsentwicklung der Potsdamer Innenstadt hat die Stadtverordnetenversammlung am 7. Juni 2017 das Innenstadtverkehrskonzept beschlossen. Im Vorfeld sind viele Vorschläge unter breiter Beteiligung der Öffentlichkeit gesammelt und bewertet worden, u. a. auch der Vorschlag einer autofreien Innenstadt. Dieser wurde im Rahmen des Beteiligungsprozesses jedoch nicht in das Konzept übernommen, da bestimmte Autoverkehre (u. a. Bewohner, Lieferung, Rettungsdienste, Handwerker, Entsorgung und PKW von Personen mit außergewöhnlicher Gehbehinderung) weiterhin möglich sein sollten. Stattdessen wurde gefordert, den Durchgangsverkehr entlang der Gutenbergstraße zu unterbinden, was zu einer deutlichen Verkehrsberuhigung beitragen wird. Eine Sperrung für den Lkw-Verkehr (außer Anlieger und Lieferverkehr) ist somit nicht mehr nötig, weil dann die Anreize für eine Nutzung durch ortsfremden Lkw-Verkehr fehlen. Diese Maßnahme befindet sich derzeit in Vorbereitung.

Für eine Ausweisung weiter Teile der Innenstadt als verkehrsberuhigten Bereich fehlen zurzeit die rechtlichen Voraussetzungen. Neben einem entsprechenden Beschluss der Stadtverordnetenversammlung ist für die geforderte Beschilderung auch die Umgestaltung der Straßenräume entsprechend der Anforderungen an verkehrsberuhigte Bereiche notwendig. Dazu gehören insbesondere die Beseitigung von Hochborden und die einheitliche Belagsgestaltung zur Verdeutlichung der dann allumfassenden Aufenthaltsbereiche, welche im Widerspruch zu den Sanierungszielen für die 2. Barocke Stadterweiterung stehen. Auch fehlen bislang Lösungen zum Umgang mit den bestehenden Kfz-Parkplätzen der Anwohnerinnen und Anwohner.

Originalvorschläge:

1029. Verkehrsberuhigte Innenstadt und Kozeptentwicklung autofreie Quartiere

Die Stadt Potsdam möge den Bereich zwischen Hegelallee und Charlottenstraße, Luisenplatz und dem Holländischen Viertel zügig zum verkehrsberuhigten Bereich erklären (natürlich unter Beibehaltung der Fußgängerzone). Begleitend mögen Konzepte für autofreie Quartiere in Potsdam entwickelt werden, hier können die Erfahrungen aus der verkehrsberuhigten Innenstadt hinzugezogen

werden. Begründung: Der Bereich zwischen Hegelallee und Charlottenstraße ist größtenteils durch enge, grob gepflasterte Straßen gekennzeichnet, die zumeist kein Aneinandervorbeifahren von PKW erlauben, auf beiden Seiten der Straßen sind Parkflächen. Der Bereich ist zwar teils als Tempo-20-Zone ausgeschildert, dies wird jedoch größtenteils ignoriert. Die hohen Geschwindigkeiten auf dem groben Kopfsteinpflaster führen einerseits zu sehr hoher Lärmentwicklung zu jeder Tageszeit, andererseits führt die Erwartung eines schnellen Verkehrsflusses schon früh morgens zu Hupkonzerten, wenn PKW und der Lieferverkehr sich blockieren. Außerdem führt der unangepasste Fahrstil in Verbindung mit der hohen Dichte an parkenden PKW regelmäßig zu unschönen Situationen für Fußgänger. Ein verkehrsberuhigter Bereich mit Schrittgeschwindigkeit würde den Lärm- und Stresspegel deutlich senken, aber gleichzeitig den effektiven Verkehrsfluss - auch für den Lieferverkehr - nicht wirklich reduzieren. Hieraus würde sich auch ein großer Vorteil für Handel und Gastronomie 'in der zweiten Reihe', also zum Beispiel der Gutenbergstraße, ergeben, da sich auch deutlich mehr Laufkundschaft auf die Nebenstraßen verteilen würde. Die hierbei gewonnenen Erfahrungen sollten städteplanerisch ausgewertet werden und in die Planung der Entwicklung von autofreien Quartieren in Potsdam mit einfließen.

765. Umweltfreundliche autofreie Stadt

Es sollte ein weiterer Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs bis in die Randgebiete und das Umland von Potsdam und eine Einschränkung des Individualverkehrs mit dem Auto in der Stadt geben. Eine Finanzierung kann durch die City Maut und intensive Parkraumbewirtschaftung (wie z.B. im Prenzlauer Berg) realisiert werden.

130. Verkehrsberuhigte Innenstadt

Die nördliche Innenstadt und das Holländer Viertel sollten vollständig zum verkehrsberuhigten Bereich werden. Ausschließlich ÖPNV und Anwohner (mit ausgestellter Magnetkarte o.ä.) sollten dort fahren dürfen. Hierfür sollten weitere Park&Ride-Parkhäuser zur Verfügung gestellt und der ÖPNV kostenlos gestaltet werden. Finanzierung sollte durch eine Umweltsteuer ansässiger Unternehmen sowie pro Kfz erhoben werden (siehe Vorschlag Nr. 129).

775. Autofreie Innenstadt entwickeln

Endlich die autofreie Innenstadt sichtbar für uns Bürger entwickeln. Geredet wurde darüber schon viel zu lange. Ich bin zudem für die Sperrung der Stadt für die Durchfahrt von LKW, die nur Maut sparen möchten. Zufahrt nur für jene, die in der Stadt zu tun haben, Ent- oder Aufladen. Oder zumindest die Sperrung für Brummis. Was sich täglich an der Kreuzung Zeppelinstraße/Breite Straße abspielt ist unverantwortlich, waghalsig und gefährlich für Auto- und Radfahrer und auch für uns Fußgänger.

373. Autofreie Innenstadt

In Potsdam sollte es eine autofreie Innenstadt geben.

253. Autofreie Innenstadt und attraktives Bus/Bahn-Angebot

Ich bin dafür, dass es in Potsdam eine autofreie Innenstadt gibt, außer für Handwerker und Lieferverkehr. Damit es auch Alternativen gibt, sollte der öffentliche Nahverkehr in diesem Bereich zudem attraktiver gestaltet werden.

211. Autofreie Innenstadt + P&R-Plätze

Eine zumindest teilweise autofreie Innenstadt wäre auch ein tolles Pilotprojekt, das zeigen könnte, wie man mit Kreativität und Zielstrebigkeit eine Tourismusstadt mit vielen historischen Bauten mit moderner Stadtplanung verbinden kann, die sowohl Anwohnern als auch Touristen zugute kommen würde. Unterstützend könnten am Stadtrand ausreichend P&R-Möglichkeiten mit Umstiegsmöglichkeiten zu kleinen E-Autos angeboten werden.

477. Parkraumbewirtschaftung statt City-Maut

Der Autoverkehr in Potsdam wird seit Jahren dichter, die Infrastruktur ist jedoch nicht mitgewachsen. Laut Studien handelt es sich beim Großteil des Verkehrs um Pendel- und nicht um Durchgangsverkehr. Appelle und Konzepte, die Autofahrer freiwillig auf den Umstieg auf den ÖPNV motivieren sollen, gab es immer wieder. Der Erfolg blieb aus. Veränderungen benötigen offenbar sanften Druck.

Um die Fahrt in die Stadt unattraktiver zu machen, schlage ich deshalb die massive Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung in den aktuellen Beobachtungsgebieten (1. Stufe) und darüber hinaus (2. Stufe) vor. Das Bewirtschaftungsgebiet ist so großflächig zu wählen, dass es für Pendler nicht lohnenswert ist, bis an die Bewirtschaftungsgrenze zu fahren, dort kostenlos zu parken und dann den letzten Rest der Strecke zu Fuß zurückzulegen. Aber auch Einwohner der Stadt, die in anderen Zonen nicht als Anwohner parkberechtigt sind, würden sich so überlegen, ob sie für innerstädtische Wege tatsächlich auf das Auto setzen müssen. Gegenargumente, wonach zunächst die ÖPNV-Infrastruktur geschaffen sein muss, sollten nicht mehr gelten. Diese werden seit Jahren vorgebracht, ohne das sich etwas geändert hat. Zeit, das Henne-Ei-Problem von der anderen Seite zu denken und zu schauen, wie sich die Pendler auf die Situation einstellen.

Vergleichbar ist der Vorschlag somit mit den hier bereits eingereichten Vorschlägen zur City-Maut, hat jedoch nicht den Nachteil, dass Fragen zur Erhebung geklärt werden müssen (Videoüberwachung der Zufahrtsstraßen, Schrankenanlagen, Vignetten?). Anwohnerparkausweise, Parkscheinautomaten und Kontrolldruck durch das Ordnungsamt würden ausreichen.

Vorteile des Vorschlags für die Einwohner: Weniger Autos im Stadtzentrum bedeuten weniger Lärm, weniger Luftverschmutzung, weniger Belastung der Straßeninfrastruktur und damit geringere Instandhaltungskosten. Weniger Autos bedeuten auch mehr Platz für alle Verkehrsteilnehmer und weniger Konfliktpotenzial auf den Straßen. Weniger Autos leisten einen Beitrag zum Ziel der Stadt: Klimaneutralität



Stadtverordnetenversammlung
der
Landeshauptstadt
Potsdam

Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

20/SVV/0040

öffentlich

Betreff:

Bürgerhaushalt Potsdam 2020/21 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger', Nummer 11: Entlastung des Potsdamer Nordens: 2. Nord-Süd-Verbindung Straßenbahn

Einreicher: Stadtverordneter Heuer als Vorsitzender der Stadtverordnetenversammlung

Erstellungsdatum 09.01.2020

Eingang 502:

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung

Gremium

Zuständigkeit

29.01.2020

Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam

Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Die Landeshauptstadt Potsdam nimmt Planungen für eine zweite Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn (Luisenplatz-Schopenhauerstr.-Voltaireweg-Schlegelstr.-G.Hermann Allee-Fachhochschule) auf. Die Eröffnung soll bis spätestens 2035 erfolgen und auch den Umbau der Haltestelle Platz der Einheit/West zur 4-gleisigen Zentralhaltestelle berücksichtigen.

P. Heuer
Vorsitzender
Stadtverordnetenversammlung

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

Begründung:

Der Vorschlag wurde im Bürgerhaushalt 2020/21 der Landeshauptstadt Potsdam eingereicht. Er erhielt von den Potsdamerinnen und Potsdamern bei der abschließenden Votierung insgesamt 3.297 Punkte, wurde unter der Nummer 11 in die "Top 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger" aufgenommen und am 29. Januar 2020 der Stadtverordnetenversammlung übergeben.

Einschätzung der Landeshauptstadt Potsdam (Stand September 2019):

Für die Vorbereitung einer solchen Maßnahme ist zunächst eine Nachfrageanalyse und Machbarkeitsstudie durchzuführen. Gemäß einer im Jahr 2016 durchgeführten Leistungsfähigkeitsbetrachtung für das Potsdamer ÖPNV-Netz werden folgende Streckennetzerweiterungen der Straßenbahn als dringlicher eingeschätzt:

- Verlängerung der Straßenbahn von Campus Jungfernsee über Kramprnitz nach Fahrland
- Erweiterung Straßenbahn-Streckennetz in Babelsberg / Am Stern
- Erweiterung des Straßenbahn-Streckennetzes nach Golm und
- Verlängerung der Straßenbahn von Bornstedt nach Bornim.

Die drei letztgenannten Streckenerweiterungen können auf Grund der personalintensiven Planungen und der hohen Kosten nur nacheinander abgearbeitet und realisiert werden. Dementsprechend ist die vorgeschlagene 2. Nord-Süd-Trasse bis 2035 nicht realisierbar.

Kosten der Umsetzung:

Für eine Machbarkeitsstudie sind rund 60.000 Euro anzusetzen. Eine grobe Kostenschätzung der Planungen und der Realisierung der Straßenbahnverlängerung wäre Ergebnis einer Machbarkeitsstudie.

Originalvorschlag:

54. Planungen für 2. Nord-Süd-Verbindung Straßenbahn aufnehmen

Potsdam soll bis 2035 ca. 220 000 Einwohner haben und somit um 40 000 weitere Einwohner wachsen. Daher muss auch in neue Infrastruktur investiert werden. Die Stammstrecke der Straßenbahn durch die Friedrich-Ebert-Straße kommt schon bei einem 5-Minuten-Takt an seine Grenzen. Bei weiterer Erhöhung der Taktfrequenz kann es besonders im eingleisigen Abschnitt am Nauener Tor zu Verzögerungen kommen. Sobald es eine Störung in der Innenstadt gibt, wie eine

Demo, ein Straßenfest oder einen Unfall, wird der gesamte Straßenbahnverkehr im Norden Potsdams nicht mehr funktionieren.

Durch eine neue 2. Nord-Süd-Verbindung würde nicht nur die besagte Strecke entlastet werden, sondern auch die komplette westliche Nauener Vorstadt sowie das Schloss Sanssouci, der Ruinenberg und die Friedenskirche an ein leistungsfähiges und durchgehendes Netz der Straßenbahn angebunden. Zusätzlich bestünden neue Direktverbindungen, etwa von Krampnitz zum Schloss Sanssouci. Diese Strecke könnte zwischen Luisenplatz und Campus Fachhochschule geplant werden und würde auch eine Umleitung im Fall von besagten Störungen bieten.

Der Streckenverlauf könnte ungefähr folgendermaßen aussehen (auch in Karte eingezeichnet):

Am Luisenplatz verlässt die 2. Nord-Süd-Verbindung die bestehende Strecke. Weiter geht es straßenbündig am Brandenburger Tor vorbei. Hier bedarf es einer gut funktionierenden Ampelsteuerung, da die Grünflächen der Verbreiterung der Straße garantiert nicht weichen dürften. Die Haltestelle „Friedenskirche“ entsteht in Mittellage an der Position der heutigen Haltestelle. Anschließend geht es straßenbündig weiter bis südlich der Kreuzung Schopenhauerstr./Reiterweg. Dort schwenkt die Bahn nach Osten ab, um dort auf besonderem Bahnkörper die Haltestelle „Schloss Sanssouci“ zu bedienen. Denkmalschützer und Gegner der Trasse werden nun argumentieren, dass eine Straßenbahn das historische Sichtfeld zerstöre. Das stimmt aber nur bedingt, da die Tram in Höhe der Schopenhauerstr. nur straßenbündig geplant werden kann, wo nicht mehr Sichtbehinderungen als beim heutigen Autoverkehr bestehen. Staugefahr dürfte nicht bestehen, soweit es ein sinnvolles ÖPNV-Angebot und funktionierende Ampelsteuerungen gibt.

Vom Schloss Sanssouci geht es auf Rasengleis weiter bis zur Schlegelstraße, wo die Trasse links abbiegt und direkt die Haltestelle „Brentanoweg“ entsteht. Weiter geht es nun bis zur Pappelallee, südlich dieser entsteht die Haltestelle Schlegelstraße/Pappelallee, wo zum Bus umgestiegen werden kann. Anschließend führt die Trasse durch die Georg-Hermann-Allee zum „Campus Fachhochschule“. Diese Haltestelle entsteht südlich der Kreuzung neu.

Die Strecke könnte zum Beispiel durch eine neue Linie 97 zwischen Krampnitz, Campus Jungfernsee und Hauptbahnhof und die Linie 99 im Berufsverkehr zwischen Kirschallee und Babelsberg bedient werden. Die Eröffnung sollte für 2035 geplant werden.

Mit in die Planungen sollte auch der 4-gleisige Ausbau der Hst. Platz der Einheit West zur Zentralhaltestelle aufgenommen werden.



Stadtverordnetenversammlung
der
Landeshauptstadt
Potsdam

Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

20/SVV/0043

öffentlich

Betreff:

Bürgerhaushalt Potsdam 2020/21 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger', Nummer 14: Walderhalt im Planungsverfahren 'Schul- und Sportstandort Waldstadt Süd'

Einreicher: Stadtverordneter Heuer als Vorsitzender der Stadtverordnetenversammlung

Erstellungsdatum 09.01.2020

Eingang 502:

Beratungsfolge:		
Datum der Sitzung	Gremium	Zuständigkeit
29.01.2020	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Beim Planungsverfahren „Schul- und Sportstandort Waldstadt Süd“ wird aus Gründen des Klimaschutzes das Landschaftsschutzgebiet aus dem Baugebiet ausgeschlossen. Für die Sportfläche werden Alternativflächen (vorrangig vorgenutzte Standorte, nachrangig alternative Standorte z.B. Bebauungsplan 163) genutzt. Auf den Neubau einer Förderschule in Waldstadt Süd wird verzichtet.

P. Heuer
Vorsitzender
Stadtverordnetenversammlung

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. Folgebblätter beifügen

Begründung:

Der Vorschlag wurde im Bürgerhaushalt 2020/21 der Landeshauptstadt Potsdam eingereicht. Er erhielt von den Potsdamerinnen und Potsdamern bei der abschließenden Votierung insgesamt 2.772 Punkte, wurde unter der Nummer 14 in die "Top 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger" aufgenommen und am 29. Januar 2020 der Stadtverordnetenversammlung übergeben.

Einschätzung der Landeshauptstadt Potsdam (Stand September 2019):

Am Standort Waldstadt Süd sollen eine Gesamtschule, eine Förderschule, wettkampftaugliche Sportanlagen und eine Kita entstehen. Eine entsprechende Leitentscheidung zum Bebauungsplan Nr. 142 haben die Stadtverordneten am 06.06.2018 beschlossen (18/SVV/0186). Da das damals vorgesehene städtebauliche Konzept wegen Einwendungen des Ministeriums für Ländliche Entwicklung, Umwelt und Landwirtschaft des Landes Brandenburg (MLUL) nicht mehr umgesetzt werden kann, wurde ein neuer städtebaulicher Entwurf erarbeitet. Dieser wurde in einer Bürgerversammlung am 22.08.2019 vorgestellt und in den Fachausschüssen beraten. Entsprechende Fraktionsanträge befinden sich noch im Geschäftsgang (19/SVV/0193, 19/SVV/0691). Eine Entscheidung dazu ist erst in der Stadtverordnetenversammlung am 06.11.2019 zu erwarten.

Der Verzicht auf die Inanspruchnahme des Landschaftsschutzgebietes würde nach aktuellem städtebaulichen Entwurf bedeuten, auf die wettkampftauglichen Sportanlagen zu verzichten. Ein Verzicht auf den Neubau der Förderschule würde erfordern, für eine weitere weiterführende Schule, die im jetzigen Gebäude der Förderschule Am Nuthetal vorgesehen ist, einen Ersatzstandort zu finden.

Kosten der Umsetzung:

Beim Verzicht auf den Neubau der Förderschule sind keine Einsparungen zu erwarten, da dann eine weitere weiterführende Schule, die derzeit im Schulgebäude der Schule Am Nuthetal vorgesehen ist, in einem Neubau entstehen müsste.

Originalvorschlag:

853. Klimaschutz: Walderhalt im Planungsverfahren "Schulstandort Waldstadt Süd"

Aus Klimaschutzgründen müssen die städtischen Wälder erhalten bleiben. Im „Masterplan 100% Klimaschutz bis 2050“ der Landeshauptstadt Potsdam und im Zwischenbericht zum „Handlungskonzept Hitzeschutz für Potsdam“ wird Klimaschutz durch Walderhalt in Planungsverfahren gefordert. Gemäß Bebauungsplan 142 "Schulstandort Waldstadt Süd" sollen u.a. zwei wettkampffähige Sportplätze in einem Landschaftsschutzgebiet und eine Förderschule

(Schwerpunkt Lernen) gebaut werden. Sämtliche Bauten befinden sich im städtischen Waldgebiet, das dem Land Brandenburg gehört.

1. Vorschlag: Ausschluss des Landschaftsschutzgebietes aus dem Baugebiet, Es gibt für die Sportplätze eine Alternativfläche ohne Inanspruchnahme von Wald und Schutzgebieten, für die bereits ein Bebauungsplan aufgestellt wurde (Bebauungsplan 163). Eine Vorhaltung der Bauflächen im Landschaftsschutzgebiet ist damit nicht mehr notwendig.
2. Vorschlag: Verzicht auf den Neubau einer Förderschule. Durch verstärkte Anstrengungen zur Inklusion (Ausschöpfung der städtischen Möglichkeiten und Einforderung von Landesmitteln) kann der Neubaubedarf entfallen. Der Beirat für Menschen mit Behinderung spricht sich in seinem Positionspapier vom 29.04.2019 ebenfalls gegen den Bau der neuen Förderschule in Waldstadt Süd aus und fordert die Stadt Potsdam auf, entschieden für die Umsetzung von inklusiven Schulen einzutreten!?

Einsparung: Nach Zeitungsmeldungen (z. B. MAZ-Online vom 06.07.2019) steht das Großprojekt in Waldstadt „vor dem Aus“, weil entsprechend der Landeshaushaltsordnung für Waldflächen des Landes wesentlich höhere Preise gezahlt werden müssen, als für einfachen Wald. Durch die Verringerung der Baufläche im Wald werden weniger finanzielle Mittel zum Erwerb der Fläche benötigt. Ein mehrfacher Millionenbetrag kann dadurch eingespart werden.



Stadtverordnetenversammlung
der
Landeshauptstadt
Potsdam

Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

20/SVV/0045

öffentlich

Betreff:

Bürgerhaushalt Potsdam 2020/21 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger', Nummer 16:
Fahrradwege in Potsdam ausbauen und sicherer gestalten

Einreicher: Stadtverordneter Heuer als Vorsitzender der
Stadtverordnetenversammlung

Erstellungsdatum 09.01.2020

Eingang 502:

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung	Gremium	Zuständigkeit
29.01.2020	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Das Radwegenetz in Potsdam wird ausgebaut und sicherer gestaltet. Konkrete Maßnahmen sind: eine Radverbindung von der Kaiser-Friedrich-Straße zur Lindenallee, ein durchgehender Radweg am Havelufer von der Glienicker Brücke bis zur Neustädter Havelbucht, die Sanierung des für Fuß- und Radfahrer gemeinsam nutzbaren Weges entlang des Schafgrabens, eine Radverbindung durch den Schlaatz, ein durchgehender Radweg an/auf der Maulbeerallee und mehr Sicherheit für Radfahrer in der großen Weinmeisterstraße sowie vor dem Landtagsgebäude.

P. Heuer
Vorsitzender
Stadtverordnetenversammlung

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

Begründung:

Der Vorschlag wurde im Bürgerhaushalt 2020/21 der Landeshauptstadt Potsdam eingereicht. Er erhielt von den Potsdamerinnen und Potsdamern bei der abschließenden Votierung insgesamt 16.854 Punkte, wurde unter der Nummer 16 in die "Top 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger" aufgenommen und am 29. Januar 2020 der Stadtverordnetenversammlung übergeben.

Einschätzung der Landeshauptstadt Potsdam (Stand September 2019):

Die Radverkehrsförderung wird bereits seit Jahren erfolgreich betrieben, was sich in guten Platzierungen im ADFC-Fahrradklimatest 2018 widerspiegelt. Das Radverkehrskonzept 2017 wurde von den Stadtverordneten beschlossen und bildet die Grundlage des weiteren Verwaltungshandelns. Ziel der Landeshauptstadt Potsdam ist es, auch weiterhin den Radverkehrsanteil zu erhöhen. Das Radverkehrskonzept Potsdam stellt hierfür die wesentliche Grundlage dar. Die Radverbindungen zwischen der Kaiser-Friedrich-Straße und der Lindenallee wurden bereits 2014 erneuert. Die Nebenanlage am Otto-Braun-Platz soll umgebaut werden. Alle weiteren vorgeschlagenen Maßnahmen sind im Radverkehrskonzept bisher nicht berücksichtigt und damit auch nicht finanziell untersetzt.

Kosten der Umsetzung:

Derzeit stehen durchschnittlich 950.000 Euro pro Jahr (ohne Fördermittel) für die Realisierung des Radverkehrskonzepts zur Verfügung. Für eine deutliche Steigerung der Radverkehrsanteile wird mit dem Radverkehrskonzept 2017 (siehe www.potsdam.de/radverkehrskonzept-2017, S.41) und in Anlehnung an den nationalen Radverkehrsplan, eine Gesamtaufwendung von 18 Euro je Einwohner/in pro Jahr empfohlen. Damit würden dann ca. 3 Mio. Euro jährlich inklusive Fördermittel für die Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen bereitstehen.

Originalvorschläge:

360. Fahrradwege ausbauen

Es sollte ein weiterer Ausbau von sicheren Fahrradwegen in Potsdam stattfinden.

816. Fahrradfahren sicherer gestalten

Das Fahrradfahren in Potsdam ist oft todesmutig. Es gibt keine vernünftigen Wege und auf den Straßen werden die Fahrradstreifen von den Autos missachtet. Bei Baustellen auf der Straße werden die Radfahrer abgedrängt, beim Abbiegen wird gar nicht erst nach ihnen geschaut. Alles Dinge, die

sich vermeiden lassen, wenn es vernünftige Fahrradstraßen, Radwege und durchdachte, sinngemäße Streckenführungen für Auto, Rad und Fußgänger gebe. Ich fahre jeden Tag vom Bornstedter Feld in den Süden ins Industriegebiet mit Fahrrad. Ich weiß nicht wie viele Nahtoderlebnisse ich inzwischen schon hatte, aber Fahrradfahren in Potsdam ist eine absolute Zumutung. Man möchte die Stadt CO₂-neutral entwickeln und fördert aus meiner Sicht kaum den Wechsel vom Auto auf das Fahrrad. Die Fahrradnetze müssen besser gestaltet werden, sicherer gemacht werden, Ampelschaltungen ähnlich wie in Kopenhagen müssen eingerichtet werden, sodass man nicht ständig an jeder Ampel wieder warten muss. Man kann einiges tun, um Fahrradfahren attraktiver zu machen.

844. In Radwege investieren

Die Radwege in Potsdam sind alle zu schmal und vielfach nicht vom Straßenverkehr bauseitig abgegrenzt. Die Unfallzahlen 2018 sprechen eine eindeutige Sprache. Die Stadt ist schlecht auf den zunehmenden Radverkehr vorbereitet! Das Motto muss lauten: Wer aus Klimagründen mehr Radverkehr will, muß auch die dafür notwendige Infrastruktur schaffen.

961. Besseres Radwegenetz: Sichere Radwege

Sichere Radwege, die getrennt von der Auto-Fahrbahn sind. Investitionen in neue Radwege neben den Fahrbahnen.

303. Bessere Radwege

Fahrradwege sollten in Potsdam verbessert und sicherer gestaltet werden.

723. Fahrradwege sanieren

Fahrradwege sanieren

103. Infrastruktur für Rad- und Fußverkehr

Infrastruktur für Rad- und Fußverkehr entwickeln. Rad- und Fußverkehr strikt trennen, da ein gemeinsamer Rad- und Fußverkehr für beide Seiten meist belastend ist. Schaffung von ausreichend Autoparkplätzen am Stadtrand ist für dieses Vorhaben unerlässlich. Absenken der Bordsteinkanten ist für Rollstuhlfahrer wichtig. Stufen durch Rampen ersetzen, ist auch für Kinderwagen und Rollatoren wichtig. Überquerungshilfen sind vermehrt einzubauen, in der Innenstadt sollte auf Ampeln verzichtet werden mit Ausnahme für Straßenbahn und Bus. Es sollte nach einem Masterplan vorgegangen werden

706. Potsdam muss fahrradfreundlicher werden

Wichtig ist, dass Potsdam fahrradfreundlicher werden muss und daher sollte man den Radfahrern umweltfreundliche und schadstoffarme Alternativen anbieten. Aufgemalte Radwege sind generell keine Radwege und ständig kommen vorbeifahrende Busse und PKWs den Radfahrern schwindelerregend und gefährlich nahe! ,

71. Radwege ausbauen / Radnutzung ermöglichen

Verkehrskonzept mehr auf Rad umstellen und Möglichkeiten schaffen, trotz historischer Pflasterung die Stadt für die Nutzung des Rades möglich zu machen.

883. Öffentliches Verkehrsnetz und Radwege ausbauen

Das öffentliche Verkehrsnetz sollte ausgebaut werden. Im den Verkehr aus der Stadt heraus zu holen, sollten auch die Fahrradwege ausgebaut werden.

803. Fahrradfreundlichkeit spürbar erhöhen

Fahrradstellplätze in Innenstadt und Bahnhöfen erhöhen. Radwege endlich einheitlich gestalten. Ampeln für Radfahrer einheitlich gestalten, nicht einmal vor und einmal hinter der Kreuzung. Sicherheit für Fahrradfahrer erhöhen. Bessere Kontrollen und Strafen für falsch fahrende Radfahrer,

Konkrete Maßnahmen, mit mehr als 10 Punkten bei der Vorauswahl/Priorisierung:

595. Radverbindung Kaiser-Friedrich-Str. zur Lindenallee

Vor einigen Jahren wurde das Verbindungsstück von der Kaiser-Friedrich-Str. (Kreuzung Grüner Weg) zum Radschnellweg in der Lindenallee deutlich verbreitert und mit einer wassergebundenen Decke versehen. Das war sehr erfolgreich, dieser Weg wird seither als autofreie Verbindungsstrecke zur Innenstadt von Radfahrern aus Eiche und Golm stark genutzt. Leider wurden dabei die letzten 200-300 m an der Kaiser-Friedrich-Str. nicht saniert. Die zahlreichen Flickstellen mit losem Kies und Sand sind inzwischen zu einer echten Gefahrenstelle mit Sturzgefahr geworden. Das gut begonnene Werk sollte auch gut zuende gebracht werden.

41. Durchgehender Radweg: Havelufer zw. Glienicker Brücke und Neustädter Havelbucht

Der Ufer-Rad- und Spazierweg zwischen Glienicker Brücke und Neustädter Havelbucht ist mehrfach unterbrochen, gleich hinter der Brücke durch das Sportgelände, später durch Privatgrundstücke, hinter der Langen Brücke vor allem durch die Kleingartenanlagen, die für Radfahrer ausdrücklich gesperrt sind. Ziel des Vorschlag ist, durch entsprechende Planvorgaben, Verhandlungen und Baumaßnahmen zu einer Durchgängigkeit dieses Uferwegs zu kommen.

1023. Fuß- und Radweg am Schafgraben sanieren

Zwischen Zeppelinstraße und Geschwister-Scholl-Straße "fließt" der Schafgraben. Entlang diesem gibt es einen Weg, der sowohl als Fuß- und auch Radweg ausgewiesen ist. Dieser Weg ist jedoch von der Beschaffenheit eigentlich eine Katastrophe. Es ist dringend erforderlich, diesen zu sanieren, einschließlich des Geländers. Ich habe 2007 bereits darauf hingewiesen. Viele Menschen wären froh und dankbar, wenn dieses Problem endlich gelöst werden könnte.

644. Fußweg am Schafgraben sanieren

Der Fußweg am Schafgraben in Potsdam West ist in einem sehr schlechten Zustand. Dort wurden mehrere Beläge übereinandergelegt und zum Wassergraben hin ist er stark abfallend. Hier sollte es dringend eine Verbesserung geben und der Weg saniert werden. Dabei sollten auch die Grünflächen am Graben verbessert und bestenfalls eine Beleuchtung ergänzt werden. Das wichtigste ist jedoch zunächst die Sanierung des Weges zwischen Geschwister-Scholl und Zeppelinstraße.

1110. Erneuerung des Schafgrabens

Der Weg ist sehr schmal und fällt an einigen Stellen steil ab. Wenn es eng wird, sind dies gefährliche Stellen für Rad- oder Gehwagenfahrer bzw. Kinderwägen. Der Belag ist zudem sehr uneben und das Gelände am Graben recht alt.

841. Radverbindung durch den Schlaatz

Eine Radverbindung von der Innenstadt (Hauptbahnhof) bzw. Babelsberg (über Horstweg) durch den Schlaatz in die Waldstadt bzw. nach Bergholz-Rehbrücke. Die Radverbindung existiert bereits: Schlaatzweg - vorbei am Sperberhorst und Basketballplatz - entlang der Wiese am Friedrich-Reinsch-Haus - ein kurzes Stück über die Straße Milanhorst - über den Boulevard zum Magnus-Zeller-Platz - weiter zur Drewitzer Straße. Sie müsste nur ausgeschildert und eventuell an manchen Stellen auf der Fahrbahn markiert werden. Deswegen dürften keine allzu großen Kosten anfallen. Die Radverbindung würde eine attraktive Fernverbindung innerhalb der Stadt bzw. nach Bergholz-Rehbrücke sein, die zum größten Teil abseits des Autoverkehrs mit seiner Lärm und Schadstoffbelastung führt. Gleichzeitig würde möglicherweise der zentrale Markt im Schlaatz belebt. Vielleicht steigt sogar die Kaufkraft im Stadtteil, wenn Radler*innen auf dem Weg nach Hause noch Einkäufe tätigen oder eine Erfrischung kaufen. Dadurch wird das Mehrwertsteuer- bzw. Gewerbesteueraufkommen erhöht, insbesondere wenn Auswärtige (aus den Nachbargemeinden/ Tourist*innen) einkaufen, aber auch, wenn Potsdamer*innen mehr Geld als bisher in ihrer eigenen Stadt ausgeben.

439. Radweg für die Maulbeerallee

Die Radverkehrssituation auf der Maulbeerallee ist derzeit sehr schlecht. Radler müssen mehrfach die Straßenseite wechseln, um vernünftig fahren zu können. Zuerst muss man stadtauswärts an den Neuen Kammern auf den Seitenstreifen/Gehweg wechseln, da das Straßenpflaster zu holprig für Radler ist und dann am Botanischen Garten wieder zurück auf die neue Straße, da der Seitenstreifen/Gehweg dann zu sandig ist bzw. beim letzten großen Regen sichtbar weggespült wurde. Ich bin für eine historisch vereinbare Lösung. Entweder könnte auf der Straße ein beidseitig

befahrbarer Radweg hergestellt oder auf dem Gehweg ein durchgehender und klar abgetrennter Radweg gebaut werden.

279. Sicherung der Radfahrer in der Großen Weinmeisterstraße

Sicherung der Radfahrer in der Großen Weinmeisterstraße (Abschnitt Kleine Weinmeisterstraße, Glumestraße), Hintergrund: Starke Zunahme des Verkehrs – diese Strecke seit den letzten 2 Jahren verstärkt frequentiert – insbesondere Große Busse sowie auch Bewohner des nördlichen Potsdams. In Teilstücken können abwechselnd auch noch Autos parken. Die Straße weist hohe Unebenheiten auf! Die Straße kann in 2 Richtungen befahren werden. Dabei ergeben sich oftmals Engpässe insbesondere für Fahrradfahrer besteht dort ein im Vergleich erhöhtes Gefährdungspotential. Wir fahren täglich mehrmals diesen Straßenabschnitt und werden als Fahrradfahrer häufig abgedrängt (von Bussen und oftmals für die Straße nicht angepassten zu schnelle Verkehr (Rechts vor Links – aus der Persiusstr. kommend – wird nur in seltenen Fällen vom Verkehr beachtet). Durch die Neigung des Straßenrandes hatten nicht nur wir schon einige brenzlige Situationen. Ausweichen auf dem Bürgersteig (z.B. vor der Botschaft von Venezuela) ist auch schwierig, da der Fußweg oftmals gut besucht ist und aufgrund der schlechten Oberflächenstruktur auch keine Alternative.

Wunsch: Verstärkter Schutz der Fahrradfahrer, da an diesem Straßenabschnitt durch ein erhöhtes Verkehrsaufkommen und der engen sowie schlecht ausgebauten Fahrbahnoberfläche ein erhöhtes Gefährdungspotential besteht.

Vorschläge: 1. Kurzfristig: Parken an den Seiten stärker einschränken oder gar verbieten (Kostenneutral – lediglich sind Schilder zu versetzen) 2. Kurzfristig: den Abschnitt als Einbahnstraße umzufunktionieren (Kostenneutral – lediglich sind Schilder zu versetzen) 3. Kurzfristig: Geschwindigkeit drosseln 4. Kurzfristig: Durchfahrts-Verbot von Bussen aussprechen 5. Kurzfristig: Schild Rechts vor Links – von Glumestraße aus gesehen vor der T-Kreuzung zur Persiusstr. anbringen (die Ausfahrt Persiusstr. ist für viele Autofahrer nicht gut einsehbar) 6. Mittelfristig: Ausbau der Straße mit einem Fahrradfahrer-Schutzbereich Gerne lade ich Sie zu einem gemeinsamen Fahrradfahren ein, damit Sie sich einen Eindruck von der Situation vor Ort verschaffen können.

1097. Gefahrenstelle für Radfahrer und Fußgänger am Landtag entschärfen

An der Vorderseite des Landtagsschlusses kommt es nach wie vor zu gefährlichen Situationen zwischen Radfahrern, Fußgängern und Straßenbahnen sowie Bussen. Wobei Radfahrer aus Richtung Lange Brücke meist noch mit hohem Tempo "angeschossen" kommen. Dort könnte eine Markierung (Sperrlinie) oder Ampel die Gefahrenstelle entschärfen.

269. Sicherung des Fußweges im Bereich Landtag/Haltestelle

Für Fußgänger ist die Benutzung des Weges zwischen dem Landtag und der Haltestelle wegen der gleichzeitigen und ungeordneten Nutzung durch Radfahrer (lebens-)gefährlich.



Stadtverordnetenversammlung
der
Landeshauptstadt
Potsdam

Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

20/SVV/0046

öffentlich

Betreff:

Bürgerhaushalt Potsdam 2020/21 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger', Nummer 17:
Umgehungsstraße realisieren (Havelspange, 3. Havelübergang)

Einreicher: Stadtverordneter Heuer als Vorsitzender der
Stadtverordnetenversammlung

Erstellungsdatum 09.01.2020

Eingang 502:

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung Gremium

Zuständigkeit

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Die Landeshauptstadt Potsdam setzt sich für die Wiederaufnahme des Projekts Umgehungsstraße (Havelspange, 3. Havelübergang) ein, auf Grundlage der bereits vorhandenen Projektierungen zur Entlastung des innerstädtischen Verkehrs (B2 bis Wetzlarer Straße).

P. Heuer
Vorsitzender
Stadtverordnetenversammlung

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

Begründung:

Der Vorschlag wurde im Bürgerhaushalt 2020/21 der Landeshauptstadt Potsdam eingereicht. Er erhielt von den Potsdamerinnen und Potsdamern bei der abschließenden Votierung insgesamt 13.051 Punkte, wurde unter der Nummer 17 in die "Top 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger" aufgenommen und am 29. Januar 2020 der Stadtverordnetenversammlung übergeben.

Einschätzung der Landeshauptstadt Potsdam (Stand September 2019):

Mit dem Beschluss der Stadtverordnetenversammlung „Verkehrsentlastung durch Umgehungsstraße bzw. weiteren Havelübergang“ (DS 17/SVV/0837) sowie zum Antrag „Prüfung einer Umgehungsstraße für Potsdam“ (DS 18/SVV/0748) wurde festgelegt, dass die Betrachtung mit der nächsten Fortschreibung des Stadtentwicklungskonzepts (StEK) Verkehr erfolgen soll. Die Fortschreibung des Konzepts ist voraussichtlich ab 2020 vorgesehen (DS 17/SVV/0837). In diesem Rahmen kann eine solche Maßnahme erneut fachlich fundiert und mit allen Auswirkungen auf das Verkehrsnetz der Landeshauptstadt Potsdam und der Gemeinden im Umland betrachtet werden. Eine vorherige, insbesondere eine isolierte, Betrachtung ist fachlich nicht sinnvoll und entspräche auch nicht den vorliegenden Beschlüssen.

Kosten der Umsetzung:

Die Kosten für die Prüfung der Ortsumgehung im Rahmen der Erarbeitung des StEK Verkehr sind im Einzelnen nicht bezifferbar.

Originalvorschläge:

567. Umgehungsstraße (3.Havelübergang, Havelspange)

Dieser Vorschlag erreichte im Bürgerhaushalt 2018/19 bei der abschließenden Votierung insgesamt mit 12.453 Punkten das zweithöchste Ergebnis. In einer Forsa-Umfrage votierten 2019 über 70 % der Befragten Potsdamer für eine entsprechende Lösung. Auf Beschluss der Stadtverordnetenversammlung soll das Thema bei der Überarbeitung der StEK Verkehr 2020 erneut beraten werden. Entgegen der von einer Mehrheit der Potsdamer zum Ausdruck gebrachten Unterstützung dieser Maßnahme wird von der Stadtverordnetenversammlung, von fast allen Parteien und der Stadtverwaltung neuerdings davon kaum Notiz genommen, obwohl sich die diesbezügliche Verkehrssituation weiter zugespitzt hat und von den besonders Betroffenen allmählich erkannt wird (z.B. Ortsdurchfahrt Grube oder Golm mit dem Vorschlag, eine Seilbahn zu errichten! oder Verkehrslösungen für Krampnitz). Leider war vor 15 Jahren der Ortsteil Golm der Hauptgegner des in

der Versenkung verschwundenen Projektes. Damit das Projekt „Umgehungsstraße“ nicht in Vergessenheit gerät, sollte im Bürgerhaushalt 2020/21 dieses Thema unverändert, weil weiter aktuell, aufgenommen werden. Wiederaufnahme der Planungen für eine Umgehungsstraße (Havelspange, 3. Havelübergang) auf der Grundlage bereits vorhandener Projektierungen zur Entlastung des innerstädtischen Verkehrs (B 2 bis Wetzlarer Straße). Für die künftigen Bewohner des Krampnitzer Kasernengeländes und des Bornstedter Feldes würde eine schnelle Verbindung zur A 10 und den Bundesstraßen B 1 und B 2 ohne Durchfahrt durch die Innenstadt geschaffen und die Bewohner von Fahrland könnten von einer Ortsumfahrung profitieren. Die Einpendler aus dem Umland und der A 10-Abfahrt Potsdam-Nord, die südliche und westliche Stadtteile ansteuern, würden die Belastung der B 273 in Bornim und Bornstedt verringern. Golm mit Wissenschaftspark und Universität wäre der größte Nutznießer einer solchen Umfahrung. Die Zufahrtsmöglichkeit zu diesen Einrichtungen von überregionaler Bedeutung reicht gegenwärtig nicht aus (Leest - Grube, Kaiser-Friedrich-Straße oder Bornim). Weitere Wohnbauten, Gewerbeansiedlungen und Erweiterungen des Wissenschaftsparks haben in Golm zu der Erkenntnis geführt, dass sich damit zunehmende Verkehrsbelastungen ergeben, und der Golmer Ortsbeirat setzt sich jetzt für einen zusätzlichen Anschluss an die bereits überlastete Straße nach Bornim ein. Obwohl auf Beschluss der Stadtverordneten das Projekt aus dem Bundesverkehrswegeplan gestrichen wurde, werden Potsdam und betroffene Anliegergemeinden nicht ohne eine Umgehungsstraße die künftigen Verkehrsprobleme lösen.

1227. Umgehungsstraße über die Havel Richtung Brandenburg

Dringlich ist die Umgehungsstraße über die Havel Richtung Brandenburg. Damit wäre der Innenstadtverkehr und der CO₂-Austritt in Potsdam stark reduzierbar. Das Vorhaben sollte schon vor vielen Jahren realisiert werden und lag auch bei der letzten Bürgerbefragung an 1. Stelle. Wagen Sie es endlich.

37. Verkehrsführung: Ortsumfahrung

Tatsache ist, dass sich täglich Unmengen von Autos durch die Innenstadt quälen, um diese in Richtung Norden oder Westen wieder zu verlassen. Große LKWs und Sattelschlepper benutzen besonders die B273, um Richtung Autobahn zu gelangen. Die Staus an der Langen- und Humboldtbrücke und Behlertstraße sind unerträglich. Blechlawinen quälen sich am Neuen Garten entlang. Das ist eine der schönsten Ecken unserer Stadt und ein Aushängeschild des Tourismus. Es stinkt und ist unerträglich laut. Als Radfahrer lebt man in Lebensgefahr, da die Enge der Straße kaum ein Überholen zulässt. In unseren Augen ist eine vernünftige ORTSUMFAHRUNG wie bereits in vielen Gemeinden üblich, unabdingbar. Eine Optimierung der Radwege ist ja gut und schön. Die Mengen an Autos und LKWs werden deshalb jedoch nicht weniger!, Selbstverständlich ist die Finanzierung ein gewaltiges Projekt und als "normale" Potsdamerin Anfang 40, kann ich die Komplexität dieses Vorhabens nur erahnen. Es ist jedoch für mich und VIELE Potsdamer absolut unerklärbar, warum Schlösser und Kirchen wiederaufgebaut werden. Das Geld für den Aufbau der Garnisonskirche und auch des Stadtschlusses hätte wunderbar dafür verwendet werden können. Kultur und Erinnerung sind wichtig. Das steht nicht zur Diskussion. Dennoch:, Die (Steuer-) Gelder nicht für den Wiederaufbau sondern für die Menschen und das Leben im Hier und Jetzt verwenden. Es ist auch denkbar, einen Teil der Gelder durch freiwillige Spenden zu sammeln. Bei Aktionen, Konzerten, Festen. Bekanntmachung in den sozialen Netzwerken etc. Man findet so viele Stände auf der Brandenburger Straße. Warum nicht einen Stand von der Stadt? Information über die aktuelle Situation.... Möglicherweise wäre eine Sammelaktion eine Idee, bspw. beim Kauf von.... gehtCent / Euro, Oder vielleicht ein Thema für eine Diplom- oder Doktorarbeit im Rahmen eines Ingenieurstudiums (Straßenbau oder oder...)

917. Umgehungsstraße von Babelsberg zum Norden

Folgende Investition ist mir besonders wichtig: Dritter Havelübergang von der Wetzlarer Straße über den Templiner See bis hin zur B273.

481. Innenstadt entlasten: 3. Havelübergang

Ich bin für einen 3. Havelübergang: Dieses Anliegen seit Jahren hat die Stadt verpatzt: Es ist bekanntlich ein Chaos für die Innenstadt. Problem der Luftbelastung, Arbeitszeit ect. man kann die Reihe stark erweitern. Es macht die Pendler, Berufsfahrer und Touristen wütend, wenn man von A nach B will/muss.

1151. Endlich den dritten Havelübergang schaffen

Die Stadt sollte endlich den dritten Havelübergang schaffen, um einen Teil des Verkehrs der Stadt zu entlasten. Dieser Vorschlag wurde schon seit längerer Zeit gemacht, er wird aber einfach ignoriert, ohne eine adäquate Alternative zu bieten.

1009. Deutliche Verkehrsentlastung durch 3. Havelübergang

Dieser Vorschlag wird seit mindestens 25 Jahren diskutiert, findet aber leider keine Umsetzung: Der 3. Havelübergang! Das hätte bzw. das würde der Potsdamer Innenstadt eine deutliche Verkehrsentlastung gebracht bzw. bringen. Das will aber in der heutigen Zeit keiner hören, denn es geht um Verkehrsvermeidung mit völlig unbrauchbaren Mitteln: Fahrspurwegnahme, Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 30 km/h sogar auf Bundesstraßen, ggf. LKW-Fahrverbote. Lieferverkehr mit Lastenrädern, immer teurer werdender ÖPNV. Wenn an einer Potsdamer Havelbrücke gebaut wird, ist Stau unausweichlich. Er wäre interessant zu berechnen, wie viel Tonnen CO2 dadurch mehr ausgestoßen werden.

963. Havelübergang

Ein Dritter Havelübergang / Havelspange würde die Stadt um mindestens 25% vom Durchfahrtsverkehr entlasten. Dann müssten nicht weiterhin die Lastwagen und KFZ Verkehr durch die Stadt fahren und könnte diese umgehen.

476. Umgehungsstraße / 3. Havelübergang

Zur Entlastung der katastrophalen Verkehrssituation schlage ich Umgehungsstraßen insbesondere einen 3. Havelübergang vor.

703. Dritter Havelübergang an der Templiner Brücke

Ich fordere einen dritten Havelübergang an der Templiner Brücke. Dieser war schon in der DDR in den 80er Jahren geplant. Er wäre die beste und kostengünstigere Lösung gegenüber Seilbahnen oder Tunneln.

733. Verkehr entlasten durch Umgehungsstraße

Potsdams Verkehrsplanung ist eine Katastrophe. Die Stadt kann Autos nicht verteufeln, indem sie eine einzige Baustelle ist: Stau, Stau, Stau. Eine Umgehungsstraße sollte gebaut werden. Denn je mehr Einwohner die Stadt hat, desto mehr Autos gibt es auch.

77. 3. Havel-Übergang

In einer Attraktiven Stadt steht man nicht im Stau. Die Stadtverwaltung löst Probleme mit dem Verkehr vorausschauend.

299. 3. Havel-Übergang

Ich finde, ein dritter Havelübergang sollte für Potsdam ökologisch sinnvoll gestaltet realisiert werden.

800. Verkehrslösung: Havelspange

Verkehrslage in den Griff bekommen und Havelspange planen und bauen!,

1214. 3. Havelspange

Entlastung Verkehrssituation durch die „3. Havelspange“

466. Dritter Havelübergang am Templiner See

Die Stadt sollte sich endlich auf den dritten Havelübergang am Templiner See konzentrieren. Wir brauchen diese sehr wichtige Verbindung von der B1 zur B2 beim Nesselgrund. Handel und Wirtschaft funktionieren nur, wenn die Infrastruktur mitwächst und gleichzieht. Die Straße am Bahnhof Pirschheide ist doch schon vorhanden. Ein berühmter Mann sagte einmal: Manchmal muss das Dorf niederbrennen, wenn ich eine Stadt errichten will.? Baut gleich die Verlängerung von B1 zur B273 über die Forststraße und baut die Zepelinstraße wieder zurück.

754. Innerstädtischen Verkehr entlasten: ISES / 3. Havelübergang

Ein dritter Havelübergang und die Weiterführung des Projekts ISES sind wichtig. Beide Investitionen entlasten nachhaltigst den innerstädtischen Verkehr. Zu glauben, dass der Individualverkehr

zurückgedrängt werden kann (z. B. durch Erhöhung der Parkraumbewirtschaftung) halte ich für illusorisch.

84. Endlich 3. Havelspanne für Potsdam

Potsdams Verkehr braucht dringend eine dritte Havelspanne, um den Verkehr durch die Innenstadt zu entlasten. Jedes Jahr wird Potsdam größer, mit immer mehr Einwohnern. Und jedes Jahr ziehen mehr Menschen in die umliegenden Orte. Aber die Verkehrslage, die immer schlimmer wird, wird nicht beachtet.



Stadtverordnetenversammlung
der
Landeshauptstadt
Potsdam

Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

20/SVV/0047

öffentlich

Betreff:

Bürgerhaushalt Potsdam 2020/21 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger', Nummer 18: Grüne Dächer und Fassaden für ein besseres Stadtklima

Einreicher: Stadtverordneter Heuer als Vorsitzender der Stadtverordnetenversammlung

Erstellungsdatum 09.01.2020

Eingang 502:

Beratungsfolge:		
Datum der Sitzung	Gremium	Zuständigkeit
29.01.2020	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Die Landeshauptstadt Potsdam prüft, wo Dächer und Fassaden begrünt werden können. Städtische Gebäude wie Schulen, Behörden, die Stadtbibliothek oder kommunale Wohnungsblöcke werden als Aushängeschild und Vorbild für eine erfolgreiche Begrünung dienen. Zudem werden Dächer von Bus- und Bahnhaltestellen nach dem Vorbild der niederländischen Stadt Utrecht mit bienenfreundlichen Blumen bepflanzt.

P. Heuer
Vorsitzender
Stadtverordnetenversammlung

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

Begründung:

Der Vorschlag wurde im Bürgerhaushalt 2020/21 der Landeshauptstadt Potsdam eingereicht. Er erhielt von den Potsdamerinnen und Potsdamern bei der abschließenden Votierung insgesamt 8.935 Punkte, wurde unter der Nummer 18 in die "Top 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger" aufgenommen und am 29. Januar 2020 der Stadtverordnetenversammlung übergeben.

Einschätzung der Landeshauptstadt Potsdam (Stand September 2019):

Die Landeshauptstadt Potsdam erarbeitet derzeit eine Stadtklimakarte und wird daraus eine Gründach- und Fassadenstrategie entwickeln. Die Entwurffassung der Stadtklimakarte wird im Sommer 2020 erwartet, die Ableitung einer Dach- und Fassadenstrategie Ende 2020.

Mit dem Beschluss Nr. 19/SVV/0709 („Bushaltestellen zu Oasen für Insekten machen“) wurde der Oberbürgermeister beauftragt zu prüfen, inwieweit und unter welchen Voraussetzungen es möglich ist, bei der Neuerrichtung oder der Sanierung die Dächer der Haltestellen von Bus und Tram mit einem Gründach auszustatten. Das Ergebnis der Prüfung ist der Stadtverordnetenversammlung in ihrer Sitzung im Dezember 2019 vorzulegen.

Kosten der Umsetzung:

Für die vollumfängliche Umsetzung einer Gründach- und Fassadenstrategie werden zusätzliche personelle Kapazitäten benötigt, geschätzt im Umfang einer halben Personal-Stelle zuzüglich Sach- und Gemeinkosten, entsprechend etwa 50.000 Euro/Jahr.

Originalvorschläge:

118. Grüne Dächer und Fassaden für besseres Stadtklima

Grüne Dächer und Fassaden kühlen im Sommer, spenden Feuchtigkeit, dämpfen den Lärm, filtern Schadstoffe und Feinstaub aus der Luft und wirken im Winter auch wärmedämmend. Außerdem die Pflanzen Insekten und Vögeln Nahrung und Lebensraum. Im gesamten Potsdamer Stadtgebiet wird dieses Potenzial viel zu wenig genutzt. Es sollte geprüft werden, wo Dächer und Fassaden begrünt werden können, um die heißen Sommer abzumildern und ein besseres Stadtklima zu schaffen. Grüne Dächer und Fassaden verbrauchen praktisch keinen zusätzlichen Raum, verbessern aber die Lebensqualität in einer Stadt ähnlich gut wie Bäume oder Parks. Städtische Gebäude wie Schulen, Behörden, die Stadtbibliothek oder kommunale Wohnungsblöcke könnten als Aushängeschild und Vorbild für eine erfolgreiche Bergünung dienen. Bei privaten Eigentümern könnte ein

Förderinstrument für die Begrünung entwickelt werden. Auch bei Neubauten sollte von vornherein eine Begrünung mitgedacht und in der Planung berücksichtigt werden.

980. Bienenfreundliche Dächer für Bushaltestellen

Nach dem Vorbild der niederländische Stadt Utrecht soll sich die Landeshauptstadt Potsdam in ein Bienenparadies verwandeln: Um den Insekten möglichst viel Nahrung zu bieten, sollen möglichst viele Dächer von Bus- und Bahnhaltstellen nach und nach mit bienenfreundlichen Blumen bepflanzt werden. In Utrecht wurde z.B. Mauerpfeffer (der zu den Sedum-Pflanzen gehört) gepflanzt. Die genügsame Pflanze braucht nur wenig Wasser und bloß ein paar Zentimeter Erde oder Steine. Die begrünten Dächer bieten nicht nur neuen Lebensraum, sondern sorgen auch für Abkühlung an heißen Tage, binden Feinstaub aus den Autoabgasen und verbessern so die Luftqualität. Die bienenfreundlichen Dächer sollen Teil eines ganzheitlichen Konzepts für ein insektenfreundlicheres Potsdam sein. Maßgeblicher und kostengünstigster Teil dessen soll die Reduzierung der Mähhaufigkeit von öffentlichen Grünflächen sein. Die zusätzlich frei gewordene Arbeitskraft soll zur Pflege der neuen Haltestellendächer und zur Müllbeseitigung auf den zu mähenden Flächen eingesetzt werden, um Plastikmüll im Mahdgut zu vermeiden.

807. Begrünung von Bus/Bahn-Haltestellen

In Utrecht haben 316 Bushaltestellen ein Blumendach erhalten. Das wäre auch eine gute Idee für Potsdam: Bus- und Bahnhaltstellen sollten begrünt werden. Das kühl während des Sommers und ist noch dazu attraktiv für Bienen und Hummeln



Niederschrift

11. (außerordentliche) öffentliche Sitzung des Ausschusses für Klima, Umwelt und Mobilität

Sitzungstermin: Donnerstag, 13.08.2020
Sitzungsbeginn: 18:00 Uhr
Sitzungsende: 21:08 Uhr
Ort, Raum: Plenarsaal, Stadtverwaltung Potsdam, Friedrich-Ebert-Str. 79/81, 14469
Potsdam

Anwesend sind:

Ausschussvorsitzender

Herr Andreas Walter	Bündnis 90/Die Grünen	Leitung der Sitzung
---------------------	--------------------------	---------------------

Ausschussmitglieder

Frau Tina Lange	DIE LINKE	
Herr Uwe Adler	SPD	
Herr Leon Troche	SPD	
Herr Fabian Twerdy	Bündnis 90/Die Grünen	
Herr Matthias Finken	CDU	
Frau Dr. Anja Laabs	DIE aNDERE	ab 18:15 Uhr
Herr Sebastian Olbrich	AfD	

stellv. Ausschussmitglieder

Herr Ralf Jäkel	DIE LINKE
-----------------	-----------

sachkundige Einwohner

Frau Dr. Sophie Haebel	Bündnis 90/Die Grünen
Herr Dr. Matthias Kretschmer	Freie Demokraten
Herr Jan Kuppert	DIE aNDERE
Frau Elke Lentz	SPD
Herr Klaus Rietz	BürgerBündnis

Beigeordnete

Herr Bernd Rubelt	Geschäftsbereich 4
-------------------	--------------------

Tagesordnung:

Öffentlicher Teil

- 1 Eröffnung der Sitzung
- 2 Feststellung der Anwesenheit sowie der ordnungsgemäßen Ladung /
Entscheidung über eventuelle Einwendungen gegen die Niederschrift des
öffentlichen Teils der Sitzung vom 18.06.2020 / Feststellung der öffentlichen
Tagesordnung
- 3 Überweisungen aus der Stadtverordnetenversammlung
 - 3.1 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) - AG Bürgerticket
Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung
 - 3.1.1 Nahverkehrsplan 2019 für die Landeshauptstadt Potsdam
Vorlage: 20/SVV/0222
Einreicher: Oberbürgermeister, Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung
alle OBR, KUM
 - 3.1.2 Berichterstattung zur AG Bürgerticket
(gem. Beschluss zur DS 17/SVV/0612)
 - 3.1.3 Berichterstattung zum Prüfergebnis Bürgerhaushalt: Kostenloser ÖPNV für
Potsdam
(gem. Beschluss zur DS 17/SVV/0826)
 - 3.1.4 Berichterstattung zum Prüfergebnis Bürgerhaushalt: Fahrpreiserhöhung
Kurzstrecke Tram von 1,40 Euro auf 1,50 Euro zurücknehmen oder Geltung des
Tickets wieder für 6 Stationen
(gem. Beschluss zur DS 17/SVV/0828)
 - 3.1.5 Berichterstattung zum Prüfergebnis Bürgerhaushalt: Modellversuch: 1 Euro für
30 Minuten-Ticket im öffentlichen Nahverkehr in Potsdam
(gem. Beschluss zur DS 17/SVV/0833)
 - 3.1.6 Berichterstattung zur DS 18/SVV/0061 Grundschüler für den ÖPNV begeistern
(gem. Festlegung in der Stadtverordnetenversammlung vom 3.4.2019)
 - 3.1.7 Berichterstattung zur DS 18/SVV/0139 Szenario für kostenlosen Nahverkehr in
Potsdam
(gem. Festlegung in der Stadtverordnetenversammlung vom 3.4.2019)
 - 3.1.8 Berichterstattung zur DS 18/SVV/0217 Kostenloses Jahresticket für Senioren,
die freiwillig den Führerschein abgeben
(gem. Festlegung in der Stadtverordnetenversammlung vom 3.4.2019)
 - 3.1.9 Berichterstattung zur DS 18/SVV/0218 Abo-Tickets für den ÖPNV
(gem. Festlegung in der Stadtverordnetenversammlung vom 3.4.2019)

- 3.1.10 VBB-Kombiticket für Potsdamer Erstligavereine und publikumswirksamen Ligabetrieb
Vorlage: 19/SVV/0572
Einreicher: Fraktion CDU
KUM, B/Sp., FA
(Wiedervorlage)
- 3.1.11 Kostenloses Schüler- und Azubi-Ticket
Vorlage: 19/SVV/0597
Einreicher: CDU-Fraktion
KUM, B/Sp., FA
(Wiedervorlage)
- 3.1.12 Freie Fahrt im ÖPNV für die Mitglieder der Freiwilligen Feuerwehr
Vorlage: 19/SVV/0846
Einreicher: Fraktion DIE LINKE
(Wiedervorlage)
- 3.1.13 Bürgerhaushalt Potsdam 2020/21 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger',
Nummer 6: Kostenfreier öffentlicher Nahverkehr für alle in Potsdam
Vorlage: 20/SVV/0035
Einreicher: Stadtverordneter Heuer als Vorsitzender der
Stadtverordnetenversammlung
- 3.1.14 "Potsdam360" Das Rundum-Potsdam-Ticket
Vorlage: 20/SVV/0466
Einreicher: Fraktion CDU
KUM, KA
neue Fassung vom 26.05.2020
(Wiedervorlage)
- 3.2 Bürgerhaushalt der Landeshauptstadt Potsdam 2020/21
- 3.2.1 Bürgerhaushalt Potsdam 2020/21 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger',
Nummer 4: Energie-Einsparung durch weniger Straßenbeleuchtung
Vorlage: 20/SVV/0033
Einreicher: Stadtverordneter Heuer als Vorsitzender der
Stadtverordnetenversammlung
- 3.2.2 Bürgerhaushalt Potsdam 2020/21 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger',
Nummer 8: Klimanotstand: Schutzprogramm beschleunigen und Bäume
pflanzen
Vorlage: 20/SVV/0037
Einreicher: Stadtverordneter Heuer als Vorsitzender der
Stadtverordnetenversammlung
- 3.2.3 Bürgerhaushalt Potsdam 2020/21 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger',
Nummer 9: Feuerwerke einschränken oder verbieten
Vorlage: 20/SVV/0038
Einreicher: Stadtverordneter Heuer als Vorsitzender der
Stadtverordnetenversammlung
- 3.2.4 Bürgerhaushalt Potsdam 2020/21 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger',
Nummer 10: Autofreie Innenstadt und verkehrsberuhigte Quartiere
Vorlage: 20/SVV/0039
Einreicher: Stadtverordneter Heuer als Vorsitzender der
Stadtverordnetenversammlung

- 3.2.5 Bürgerhaushalt Potsdam 2020/21 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger', Nummer 11: Entlastung des Potsdamer Nordens: 2. Nord-Süd-Verbindung Straßenbahn
Vorlage: 20/SVV/0040
Einreicher: Stadtverordneter Heuer als Vorsitzender der Stadtverordnetenversammlung
- 3.2.6 Bürgerhaushalt Potsdam 2020/21 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger', Nummer 14: Walderhalt im Planungsverfahren 'Schul- und Sportstandort Waldstadt Süd'
Vorlage: 20/SVV/0043
Einreicher: Stadtverordneter Heuer als Vorsitzender der Stadtverordnetenversammlung
- 3.2.7 Bürgerhaushalt Potsdam 2020/21 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger', Nummer 16: Fahrradwege in Potsdam ausbauen und sicherer gestalten
Vorlage: 20/SVV/0045
Einreicher: Stadtverordneter Heuer als Vorsitzender der Stadtverordnetenversammlung
- 3.2.8 Bürgerhaushalt Potsdam 2020/21 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger', Nummer 17: Umgehungsstraße realisieren (Havelspange, 3. Havelübergang)
Vorlage: 20/SVV/0046
Einreicher: Stadtverordneter Heuer als Vorsitzender der Stadtverordnetenversammlung
- 3.2.9 Bürgerhaushalt Potsdam 2020/21 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger', Nummer 18: Grüne Dächer und Fassaden für ein besseres Stadtklima
Vorlage: 20/SVV/0047
Einreicher: Stadtverordneter Heuer als Vorsitzender der Stadtverordnetenversammlung
- 4 Sonstiges

Niederschrift:

Öffentlicher Teil

zu 1 Eröffnung der Sitzung

Der Ausschussvorsitzende, Herr Walter, begrüßt die Mitglieder und eröffnet die Sitzung.

zu 2 Feststellung der Anwesenheit sowie der ordnungsgemäßen Ladung / Entscheidung über eventuelle Einwendungen gegen die Niederschrift des öffentlichen Teils der Sitzung vom 18.06.2020 / Feststellung der öffentlichen Tagesordnung

Der Vorsitzende stellt die ordnungsgemäße Ladung sowie die Beschlussfähigkeit mit 8 von 9 stimmberechtigten Mitgliedern fest.

Zur Niederschrift der Sitzung vom 18.06.2020 gibt es keine Hinweise. Sie wird mit 7:0:1 bestätigt.

Zur Tagesordnung gibt es folgende Hinweise:

- Die Behandlung des Nahverkehrsplanes 2019 für die Landeshauptstadt Potsdam (Tagesordnungspunkt 3.1.1) erfolgt heute in 1. Lesung und wird in der nächsten Sitzung erneut aufgerufen
- Die unter dem Tagesordnungspunkt Sonstiges angekündigte Vorstellung der Verkehrswirkungsanalyse Krampnitz erfolgt in der Sitzung am 3.9.2020

Die so geänderte Tagesordnung wird einstimmig angenommen.

Antrag auf Rederecht:

- zu TOP 3.2.6 Bürgerhaushalt Potsdam 2020/21 Nr. 14 Walderhalt im Planungsverfahren Schul- und Sportstandort Waldstadt Süd von der Bürgerinitiative „Bürger für WALDstadt“ für Frau Woller

Dem Antrag auf Rederecht wird einstimmig zugestimmt.

zu 3 Überweisungen aus der Stadtverordnetenversammlung

zu 3.1 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) - AG Bürgerticket Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung

zu 3.1.1 Nahverkehrsplan 2019 für die Landeshauptstadt Potsdam **Vorlage: 20/SVV/0222**

Einreicher: Oberbürgermeister, Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung
alle OBR, KUM

Herr Niehoff (Bereich Verkehrsentwicklung) stellt den Nahverkehrsplan 2019 anhand einer Präsentation vor (die dem Protokoll beigelegt ist) und macht Ausführungen unter anderem zu:

- Inhalt
- Anforderungsprofil
- Netz und Leistungsfähigkeit
- Attraktivitätssteigerung des Potsdamer Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)

Auf Nachfragen geht Herr Niehoff ein.

Die Ortsbeiräte haben sich alle abschließend mit dem Nahverkehrsplan 2019 befasst. Herr Niehoff stellt jeden ihrer Änderungsanträge (40 Stück) inklusive der jeweiligen Empfehlung der Verwaltung vor (siehe angelegte Präsentation).

Zu den Änderungsanträgen Nummer 24 und 38 gibt es Nachfragen von Herrn Troche und Herrn Adler, auf die Herr Niehoff eingeht.

Herr Jäkel bittet um die Ausreichung der Änderungsanträge der Ortsbeiräte. Da diese sehr umfangreich sind, könne er heute noch nicht über sie befinden, eine Abstimmung soll nach der 2. Lesung erfolgen.

Diesem Vorschlag zum Vorgehen schließt sich Herr Adler an.

Herr Jäkel stellt den Antrag zur Geschäftsordnung, den Änderungsantrag der Fraktion DIE LINKE heute einzubringen, diskutiert werden solle er in der 2. Lesung.

Dem Geschäftsordnungsantrag wird einstimmig zugestimmt.

Herr Jäkel bringt den folgenden Ergänzungsantrag der Fraktion DIE LINKE ein:

„Im Nahverkehrskonzept sind folgende Ergänzungen einzufügen:

1. Auf Seite 82 im Kapitel 5.1 **Schiene** ist zu ergänzen:
 - Taktverdichtung bzw. mehr als 1 Halte pro Stunde der RE 1 an den Bahnhöfen Charlottenhof und Park Sanssouci.
 - Taktverdichtung in der Relation Golm – Potsdam – Berlin auf 30 Minuten.
2. Auf Seite 90 im Kapitel 5.5.1 **Maßnahmenkonzeption Basiszenario** ist zu ergänzen:
 - Überschrift L – 6 Erstell. ung und Umsetzung eines Buskonzeptes zur Behebung der Erschließungslücke Bornstedter Feld/Bornstedter Ortslage und zur Schaffung neuer Verbindungen zwischen Golm/Eiche/ (Potsdam-West)/Bornim – Bornstedt und Campus Jungfernsee.
3. Auf Seite 104 im Kapitel 5.7.2 **Ausstattung der Haltestellen und Verknüpfungspunkte** ist zu ergänzen:
 - Der Fahrplan des Busverkehrs ist am Anknüpfungspunkt Bahnhof Park Sanssouci besser an den Fahrplan der Regionalbahnen anzupassen.“

Dem Vorsitzenden liegt eine kurzfristig übermittelte Stellungnahme des Energieforums Potsdam zum Nahverkehrsplan 2019 bis 2023 vor, die dem Protokoll zur Kenntnis beigefügt wird und in der 2. Lesung Berücksichtigung finden kann.

Der Vorsitzende schließt die 1. Lesung. Den Mitgliedern werden im Nachgang zur Sitzung die gezeigten Präsentationen zur Verfügung gestellt. Die Vorlage wird in der kommenden Sitzung des Ausschusses für Klima, Umwelt und Mobilität in 2. Lesung aufgerufen.

zu 3.1.2 Berichterstattung zur AG Bürgerticket (gem. Beschluss zur DS 17/SVV/0612)

Herr Weber (Bereich Verkehrsentwicklung) berichtet anhand einer Präsentation

(die diesem Protokoll beigelegt ist) aus der Arbeitsgruppe (AG) Bürgerticket vom 18.6.2020.

Die AG spricht sich gegen Insellösungen aus, stattdessen sei ein Ziel anzuzustreben, das breite Zustimmung findet. Die Finanzierung eines stufenweise umzusetzenden Bürgertickets ist noch ungeklärt. Zur ersten Stufe, kostenfreier Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) für Potsdamer Schülerinnen und Schüler, stellt Herr Weber die entsprechende Bilanzierung vor.

Er thematisiert weiter Allgemeines zur kostenlosen Nutzung des ÖPNV, Änderungen VBB-Tarif / Einführung neuer Produkte und führt zu den Anträgen zum kostenfreien ÖPNV in Potsdam aus. Anschließend stellt er die Empfehlungen zu den zur Prüfung in die AG überwiesenen Anträgen vor.

Herr Twerdy nimmt Stellung zu dem Vortrag der Verwaltung und kündigt einen separaten Antrag zum kostenfreien ÖPNV für Schüler an.

Frau Dr. Laabs ist mit der aufgezeigten Bilanzierung zum kostenlosen Schülerticket nicht einverstanden. Sie hält sie für fehlerhaft und nicht verwendbar. Beispielsweise fehlt ihr die Einbeziehung der Einsparungen im PKW-Verkehr und eine CO²-Bilanz. Zudem sollte gleichzeitig aufgezeigt werden, wie Nicht-ÖPNV-Verkehr belastet werden kann.

Herr Niehoff gibt Frau Dr. Laabs Recht, muss aber klarstellen, dass die Verwaltung mehr als die aufgezeigte Bilanz leisten kann. Sie unterliegt hier einem sehr engen Rahmen und dieser Rahmen der Verwaltung ist die reine Finanzierung.

Herr Finken weist darauf hin, dass man sich auf kommunaler Ebene befindet. Entscheidungen sind dort zu treffen, wo sie getroffen werden können, daher ist für ihn die vorgelegte Rechnung der Verwaltung hilfreich.

Herr Kuppert weist darauf hin, dass auch ÖPNV negative Auswirkungen hat. Lärm und Abgase seien hier unter anderem genannt. Deswegen ist der Rad- und Fußverkehr mindestens genauso wichtig und entsprechend zu thematisieren. Der Umstieg vom Rad auf den ÖPNV ist nicht gewollt und sollte nicht unnötig gefördert werden.

Herr Jäkel hält die Einführung kostenfreier Fahrten für Schülerinnen und Schüler sehr wohl für umsetzbar. Die aufgezeigte Rechnung ist für ihn nicht schlüssig. Er verweist auf die Seite 30 des Nahverkehrsplans und regt an, alte Tatra-Bahnen für Schülerfahrten zu verwenden. Auch wenn sie nicht barrierefrei sind, sollte deren Nutzung für diese Verbrauchergruppe unproblematisch sein. Er verweist auf Berlin, das auch freie Fahrten für Schülerinnen und Schüler ermöglicht. Auch den Mitgliedern der Freiwilligen Feuerwehr soll dies ermöglicht werden, da es sich hier um Menschen handelt, die Besonderes leisten. Sicher kann nicht für alle ein kostenfreier ÖPNV eingerichtet werden, aber einzelnen, besonderen Gruppe sollte er ermöglicht werden.

Herr Rubelt teilt auf die Frage von Herrn Adler, ob die Verkehrsbetrieb Potsdam

GmbH (ViP) Gewinne macht, mit, dass dies nicht der Fall ist. Es werde mit Verlustausgleich gearbeitet.

Zu der bisherigen Debatte äußert Herr Rubelt, dass Potsdam einen guten und leistungsfähigen ÖPNV besitzt, was einen nicht zu unterschätzenden Gewinn für die Stadtgesellschaft darstellt. Dies sollte das Hauptaugenmerk bei diesen Überlegungen sein und eventuelle Umgestaltungen mit maßvollem Blick betrachtet werden.

Wenn Berlin als Land freie Fahrten für Schülerinnen und Schüler ermöglicht, müsse auch mit dem Land Brandenburg verglichen werden und nicht mit Potsdam als Kommune.

Er erinnert zudem, dass jede Maßnahme auch im Haushalt abgebildet sein muss.

Frau Dr. Laabs spricht sich nochmals explizit für ein kostenloses ÖPNV-Angebot für Schülerinnen und Schüler aus. Diese Möglichkeit sollte aktiviert werden, auch vor dem Hintergrund der Schulpflicht und der Zuweisung von Schulen, woraus oftmals lange Wege resultieren. Die Bevorzugung sonstiger einzelner Gruppen kann sie jedoch nicht befürworten.

Herr Finken schlägt vor, solche Maßnahmen künftig immer im Zusammenhang mit der Behandlung des Haushaltes zu diskutieren. So wäre direkt sichtbar, welche Mittel zur Verfügung stehen.

Herr Twerdy erkundigt sich nach dem Stand bezüglich des Förderprogramms des Bundes „365 Euro-Ticket“.

Herr Niehoff informiert, dass das Förderprogramm noch nicht freigegeben ist, eine Bewerbung ist daher noch nicht möglich. Wenn die Freigabe erteilt ist, erfolgt auch die Bewerbung. Er weist jedoch darauf hin, dass die Förderung 2023 endet und danach die Kommunen selbst für die Finanzierung aufkommen müssen.

Der Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität nimmt die Berichterstattung zur Kenntnis.

zu 3.1.3 Berichterstattung zum Prüfergebnis Bürgerhaushalt: Kostenloser ÖPNV für Potsdam (gem. Beschluss zur DS 17/SVV/0826)

Vergleiche Anlage / Debatte siehe Tagesordnungspunkt 3.1.2

Antrag:

Die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs in der Landeshauptstadt Potsdam ist kostenlos

Votum der AG Bürgerticket: einstimmige Ablehnung

Der Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität nimmt die Berichterstattung zur

Kenntnis.

zu 3.1.4 Berichterstattung zum Prüfergebnis Bürgerhaushalt: Fahrpreiserhöhung Kurzstrecke Tram von 1,40 Euro auf 1,50 Euro zurücknehmen oder Geltung des Tickets wieder für 6 Stationen (gem. Beschluss zur DS 17/SVV/0828)

Vergleiche Anlage / Debatte siehe Tagesordnungspunkt 3.1.2

Antrag:

Die Fahrpreiserhöhung für eine Kurzstrecke der Tram von 1,40 € auf 1,90 € wird zurück genommen. Das Kurzfahrticket gilt für 6 Stationen

Votum der AG Bürgerticket: einstimmige Ablehnung

Der Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität nimmt die Berichterstattung zur Kenntnis.

zu 3.1.5 Berichterstattung zum Prüfergebnis Bürgerhaushalt: Modellversuch: 1 Euro für 30 Minuten-Ticket im öffentlichen Nahverkehr in Potsdam (gem. Beschluss zur DS 17/SVV/0833)

Vergleiche Anlage / Debatte siehe Tagesordnungspunkt 3.1.2

Antrag:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, im Rahmen eines dreimonatigen Modellversuchs, die Einführung eines 30-Minuten-Tickets für den Preis von 1 € im öffentlichen Nahverkehr zu prüfen

Votum der AG Bürgerticket: einstimmige Ablehnung

Der Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität nimmt die Berichterstattung zur Kenntnis.

zu 3.1.6 Berichterstattung zur DS 18/SVV/0061 Grundschüler für den ÖPNV begeistern (gem. Festlegung in der Stadtverordnetenversammlung vom 3.4.2019)

Vergleiche Anlage / Debatte siehe Tagesordnungspunkt 3.1.2

Antrag:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, gemeinsam mit dem ViP ein „Begrüßungspaket für Grundschüler“ zu schnüren. Damit soll die Entscheidung der Eltern, ihre Kinder mit öffentlichen Verkehrsmitteln von und zur Schule fahren zu lassen, erleichtert werden. Denkbar wären zwei Wochen kostenlose Testfahrt für Grundschüler zu Schulbeginn, die Erstellung eines individuellen Fahrplans für jeden Schüler, der Hinweis auf geringe Kriminalitätsraten in öffentlichen

Verkehrsmitteln u. v. m. in Verbindung mit den bereits bestehenden Trainingsangeboten für das Bus- und Bahnfahren.
Das „Begrüßungspaket“ für Schüler und Eltern sollte zum Beginn des Schuljahres 2018/2019 vorliegen.

Keine Behandlung in der AG Bürgerticket. Vorschlag der Verwaltung in geänderter Form:

„Im Rahmen der Mobilitätsinitiative gibt der ViP ein „Begrüßungspaket für Grundschüler“ ab dem Schuljahr 2021 / 2022 aus. Damit soll die Entscheidung der Eltern, ihre Kinder mit öffentlichen Verkehrsmitteln von und zur Schule fahren zu lassen, erleichtert werden.“

Der Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität nimmt die Berichterstattung zur Kenntnis.

zu 3.1.7 Berichterstattung zur DS 18/SVV/0139 Szenario für kostenlosen Nahverkehr in Potsdam (gem. Festlegung in der Stadtverordnetenversammlung vom 3.4.2019)

Vergleiche Anlage / Debatte siehe Tagesordnungspunkt 3.1.2

Antrag:

Der Oberbürgermeister wird aufgefordert, ein mögliches Szenario für die Einführung eines kostenlosen Nahverkehrs in Potsdam zu erarbeiten. Dazu sollen insbesondere die Kosten, Finanzierungsmöglichkeiten, technische Voraussetzungen und zeitliche Schritte aufgezeigt werden. Das schließt ein gestaffeltes Vorgehen ein, in dem in einem ersten Schritt Kinder und Jugendliche bis 18 Jahre den ÖPNV kostenlos nutzen können.

Votum der AG Bürgerticket: mehrheitliche Ablehnung

Der Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität nimmt die Berichterstattung zur Kenntnis.

zu 3.1.8 Berichterstattung zur DS 18/SVV/0217 Kostenloses Jahresticket für Senioren, die freiwillig den Führerschein abgeben (gem. Festlegung in der Stadtverordnetenversammlung vom 3.4.2019)

Vergleiche Anlage / Debatte siehe Tagesordnungspunkt 3.1.2

Antrag:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, Seniorinnen und Senioren über 65 Jahre für die freiwillige Abgabe ihres Führerscheins ein kostenloses Jahresticket für den ÖPNV Potsdam AB zur Verfügung zu stellen

Votum der AG Bürgerticket: einstimmige Ablehnung

Der Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität nimmt die Berichterstattung zur Kenntnis.

**zu 3.1.9 Berichterstattung zur DS 18/SVV/0218 Abo-Tickets für den ÖPNV
(gem. Festlegung in der Stadtverordnetenversammlung vom 3.4.2019)**

Vergleiche Anlage / Debatte siehe Tagesordnungspunkt 3.1.2

Antrag:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, erwerbsgeminderte Rentner den Altersrentnern beim Bezug eines Abo-Tickets für den ÖPNV gleichzustellen

Votum der AG Bürgerticket: einstimmige Zustimmung, wie folgt geändert:

„Der Oberbürgermeister wird beauftragt, sich in den Gremien des VBB dafür einzusetzen, dass erwerbsgeminderte Rentner den Altersrentnern beim Bezug eines Abo-Tickets für den ÖPNV gleichgestellt werden.“

Der Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität nimmt die Berichterstattung zur Kenntnis.

zu 3.1.10 VBB-Kombiticket für Potsdamer Erstligavereine und publikumswirksamen Ligabetrieb

Vorlage: 19/SVV/0572

Einreicher: Fraktion CDU

KUM, B/Sp., FA

(Wiedervorlage)

Vergleiche Anlage / Debatte siehe Tagesordnungspunkt 3.1.2

Antrag:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, zu prüfen, ob die Kosten des Kombitickets im VBB für Dauerkartenbesitzer von Potsdamer Sportvereinen (Erstligavereine und publikumswirksamer Ligabetrieb) durch die Landeshauptstadt Potsdam als Beitrag zum Klimaschutz übernommen werden können

Votum der AG Bürgerticket: mehrheitliche Ablehnung

Herr Twerdy bekräftigt nochmals, dass das Anliegen sicherlich gut gedacht ist, aber die Förderung einzelner Gruppen nicht zielführend.

Der Vorsitzende stellt den Antrag zur Abstimmung.

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, zu prüfen, ob die Kosten des Kombitickets im VBB für Dauerkartenbesitzer von Potsdamer Sportvereinen (Erstligavereine und publikumswirksamer Ligabetrieb) durch die

Landeshauptstadt Potsdam als Beitrag zum Klimaschutz übernommen werden können.

Dem Ausschuss für Bildung und Sport, ist im Dezember 2019 zu berichten.

Abstimmungsergebnis:

Zustimmung:	2
Ablehnung:	5
Stimmenthaltung:	2

Der Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung, den Antrag abzulehnen.

zu 3.1.11 Kostenloses Schüler- und Azubi-Ticket

Vorlage: 19/SVV/0597

Einreicher: CDU-Fraktion
KUM, B/Sp., FA
(Wiedervorlage)

Vergleiche Anlage / Debatte siehe auch Tagesordnungspunkt 3.1.2

Herr Jäkel unterstützt den Antrag, weist aber auf eine nötige Anpassung des Termins hin.

Herr Niehoff (Bereich Verkehrsentwicklung) informiert, dass sich die AG Bürgerticket mit diesem Antrag auch befasst hat und eine geänderte Fassung vorschlägt:

„Der Oberbürgermeister wird beauftragt, die Einführung eines kostenlosen Schüler- und Azubi-Ticket in der Landeshauptstadt Potsdam zu prüfen und einen Zeitplan für eine mögliche Realisierung vorzulegen.“

Die Mitglieder einigen sich unter Abstimmung mit der Verwaltung auf die Terminstellung „bis spätestens 2. Quartal 2021“.

Herr Finken übernimmt für den Antragsteller den geänderten Antragstext der Verwaltung inklusive Terminsetzung bis spätestens 2. Quartal 2021 als neue Fassung.

Der Vorsitzende stellt die neue Fassung des Antrags zur Abstimmung.

Der Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung wie folgt zu beschließen:

~~Der Oberbürgermeister wird beauftragt, zeitnah ein kostenloses Schüler- und Azubi-Ticket in der Landeshauptstadt Potsdam einzuführen. Der Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität ist im Dezember 2019 über Möglichkeiten und einen konkreten Umsetzungszeitplan zu informieren.~~

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, die Einführung eines kostenlosen Schüler- und Azubi-Ticket in der Landeshauptstadt Potsdam zu prüfen und bis spätestens 2. Quartal 2021 einen Zeitplan für eine mögliche Realisierung vorzulegen.

Abstimmungsergebnis:

Zustimmung:	6
Ablehnung:	1
Stimmenthaltung:	2

zu 3.1.12 Freie Fahrt im ÖPNV für die Mitglieder der Freiwilligen Feuerwehr

Vorlage: 19/SVV/0846

Einreicher: Fraktion DIE LINKE

(Wiedervorlage)

Vergleiche Anlage / Debatte siehe auch Tagesordnungspunkt 3.1.2

Herr Jäkel bringt den Antrag ein und ändert den Termin zur Berichterstattung auf Oktober 2020.

Er weist nochmals darauf hin, dass es sich hier um einen Prüfauftrag handelt und sich die Mitglieder der begünstigten Gruppe durch besondere Leistungen und Verdienste auszeichnen. In die Prüfung soll auch einbezogen werden, dass eine Umsetzung nicht zwangsläufig über gesonderte Tickets erfolgen muss, sondern diese Zuwendung auch über pauschalere Lösungen geregelt werden kann.

Frau Dr. Laabs findet die Idee an sich gut, spricht sich aber erneut gegen eine Bevorzugung einzelner Gruppen aus.

Auch Herr Walter schließt sich der Meinung von Frau Dr. Laabs an, auch wenn er die Leistungen der Mitglieder der Freiwilligen Feuerwehr in besonderem Maße schätzt.

Herr Adler plädiert dafür, nicht nur zu prüfen wie, sondern auch ob hier freie Fahrt mit dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ermöglicht werden kann.

Herr Jäkel übernimmt die Änderung von Herrn Adler.

Der Vorsitzende stellt den geänderten Antrag zur Abstimmung.

Der Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung wie folgt zu beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt zu prüfen, **ob und** wie für alle aktiven Mitglieder der Freiwilligen Feuerwehr freie Fahrt mit den Verkehrsmitteln des ÖPNV ermöglicht werden kann.

Dazu ist der Stadtverordnetenversammlung im April **Oktober** 2020 zu berichten.

Abstimmungsergebnis:

Zustimmung:	5
Ablehnung:	4
Stimmenthaltung:	0

**zu 3.1.13 Bürgerhaushalt Potsdam 2020/21 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger', Nummer 6: Kostenfreier öffentlicher Nahverkehr für alle in Potsdam
Vorlage: 20/SVV/0035**

Einreicher: Stadtverordneter Heuer als Vorsitzender der Stadtverordnetenversammlung

Vergleiche Anlage / Debatte siehe Tagesordnungspunkt 3.1.2

Es erfolgen diverse Überlegungen, wie der Antrag richtigerweise abzustimmen ist.

Herr Twerdy weist darauf hin, dass bereits bekannt ist, dass diese Maßnahme nicht finanzierbar ist und daher der Antrag ehrlicherweise abgelehnt werden sollte. Denn in der AG Bürgerticket ist, wie im Tagesordnungspunkt 3.1.2 berichtet, eine entsprechende Prüfung bereits vorgenommen worden, mit dem Ergebnis, dass dieses Anliegen nicht finanzierbar und daher abzulehnen ist.

Auch Herr Jäkel plädiert dafür, den Antrag abzulehnen mit einem entsprechenden Hinweis im Protokoll, dass diese Maßnahme bereits geprüft wurde und aufgrund ihrer Nichtfinanzierbarkeit abzulehnen ist.

Der Vorsitzende stellt den Antrag zur Abstimmung.

In Potsdam wird der kostenlose/ticketfreie öffentliche Nahverkehr für alle eingeführt.

Abstimmungsergebnis:

Zustimmung:	6
Ablehnung:	0
Stimmenthaltung:	3

Der Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung, den Antrag abzulehnen.

zu 3.1.14 "Potsdam360" Das Rundum-Potsdam-Ticket

Vorlage: 20/SVV/0466

Einreicher: Fraktion CDU

KUM, KA

neue Fassung vom 26.05.2020

(Wiedervorlage)

Behandelt wird die neue Fassung des Antrages vom 26.5.2020:

„Die Stadtverordnetenversammlung beschließt aufgrund der durch die Corona – Krise entstandenen besonderen sozialen Situation zusätzlich zumindest in den Jahren 2020 und 2021 mit Eintrittskarten, möglichst verbunden mit freier Benutzung des ÖPNV, in Einrichtungen der Stadt und der städtischen Betriebe sowie deren Veranstaltungen zu unterstützen. Die Finanzierung erfolgt durch wegen der Corona - Krise nicht benötigte sowie durch die zusätzlich durch die Überwachung der Coronamaßnahmen eingenommenen Mittel. Die Umsetzung könnte auf der Grundlage eines mit einem Träger wie z.B. Kultur erarbeiteten bedarfsorientierten Konzepts, in dem auch die Vergabekriterien festgelegt werden, erfolgen.

Dem Ausschuss für Kultur ist bis Oktober 2020 zu berichten.“

Es ergeht der Hinweis, dass der Ausschuss für Kultur hierüber zuerst votieren müsste, um dann im hiesigen Ausschuss über die Bezuschussung zum Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) entscheiden zu können.

Der Ausschuss für Kultur hat in seiner Sitzung vom 18.6.2020 über den Ursprungsantrag vom 4.5.2020 befunden und diesen abgelehnt.

Der Vorsitzende stellt die neue Fassung des Antrags vom 26.5.2020 zur Abstimmung.

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, ein ÖPNV Familienticket „Potsdam360“ zu entwickeln. Mit dem Ticket soll eine Familie mit Kindern oder eine vergleichbare Lebensgemeinschaft (2 Erwachsene mit eigenen Kindern unter 18 Jahre) für möglichst nicht mehr als 150 Euro / ggf. in Verbindung mit einem 365 Euro Ticket pro Jahr den Potsdamer ÖPNV nutzen dürfen. Das Ticket soll den Eintritt in möglichst viele städtische Einrichtungen und sich ggf. beteiligenden nicht städtischen Einrichtungen beinhalten. Die Nutzung von Fördermitteln des Landes und des Bundes sind zu prüfen. Die Einführung soll mit der Einstellung von coronabedingten Einschränkungen beginnen und ggf. stufenweise erweitert werden. Die Prüfung ist entsprechend durchzuführen. Dem Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität ist spätestens im Oktober ein Bericht / Zwischenbericht vorzustellen.

Abstimmungsergebnis:

Zustimmung: **2**

Ablehnung: **6**

Stimmenthaltung: **0**

Der Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung, den Antrag abzulehnen.

zu 3.2 Bürgerhaushalt der Landeshauptstadt Potsdam 2020/21

Der Tagesordnungspunkt 3.2.6 wird vorgezogen

zu 3.2.6 Bürgerhaushalt Potsdam 2020/21 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger', Nummer 14: Walderhalt im Planungsverfahren 'Schul- und Sportstandort Waldstadt Süd'

Vorlage: 20/SVV/0043

Einreicher: Stadtverordneter Heuer als Vorsitzender der Stadtverordnetenversammlung

Frau Woller nimmt ihr Rederecht für die Bürgerinitiative „Bürger für WALDstadt“ wahr. Mit Verweis auf vorherige Redebeiträge in verschiedenen Gremien zum Schulstandort Waldstadt Süd bleibt die Überzeugung, dass die geplante Schule sowie die Sportfläche auch an anderer Stelle umgesetzt werden kann. Sie bittet zu prüfen, wie es mit der Theodor-Fontane-Schule weitergeht und schlägt vor, auf die geplante Bebauung in der Waldstadt Süd zu verzichten.

Frau Böhme spricht sich ebenfalls gegen eine Bebauung aus, aus verschiedenen Gründen. Zum einen bittet sie das Areal nochmals hinsichtlich einer Beheimatung von Fledermäusen zu überprüfen. Zum anderen seien mögliche Schulwege auf ihre Sicherheit zu kontrollieren, hier hat sie erhebliche Zweifel.

Der Vorsitzende stellt den Antrag zur Abstimmung.

Beim Planungsverfahren „Schul- und Sportstandort Waldstadt Süd“ wird aus Gründen des Klimaschutzes das Landschaftsschutzgebiet aus dem Baugebiet ausgeschlossen. Für die Sportfläche werden Alternativflächen (vorrangig vorgenutzte Standorte, nachrangig alternative Standorte z.B. Bebauungsplan 163) genutzt. Auf den Neubau einer Förderschule in Waldstadt Süd wird verzichtet.

Abstimmungsergebnis:

Zustimmung:	2
Ablehnung:	5
Stimmenthaltung:	2

Der Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung, den Antrag abzulehnen.

**zu 3.2.1 Bürgerhaushalt Potsdam 2020/21 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger', Nummer 4: Energie-Einsparung durch weniger Straßenbeleuchtung
Vorlage: 20/SVV/0033**

Einreicher: Stadtverordneter Heuer als Vorsitzender der Stadtverordnetenversammlung

Der Vorsitzende stellt den Antrag zur Abstimmung.

Die Ausleuchtung öffentlicher Gebäude und die Beleuchtung durch Straßenlaternen wird eingeschränkt. Dazu werden zunächst Straßenabschnitte identifiziert, bei denen eine Reduzierung der nächtlichen Beleuchtung in Frage kommt (u.a. Fliederweg).

Abstimmungsergebnis:

Zustimmung:	3
Ablehnung:	4
Stimmhaltung:	1

Der Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung, den Antrag abzulehnen.

zu 3.2.2 Bürgerhaushalt Potsdam 2020/21 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger', Nummer 8: Klimanotstand: Schutzprogramm beschleunigen und Bäume pflanzen

Vorlage: 20/SVV/0037

Einreicher: Stadtverordneter Heuer als Vorsitzender der Stadtverordnetenversammlung

Herr Finken weist darauf hin, dass sich der Antrag bereits in Umsetzung befindet.

Der Vorsitzende stellt den Antrag als bereits in Umsetzung befindlich zur Abstimmung.

Der Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung wie folgt zu beschließen:

Der Antrag, Bürgerhaushalt Potsdam 2020/21 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger', Nummer 8: Klimanotstand: Schutzprogramm beschleunigen und Bäume pflanzen befindet sich bereits in Umsetzung.

Abstimmungsergebnis:

Zustimmung:	8
Ablehnung:	1
Stimmhaltung:	0

zu 3.2.3 Bürgerhaushalt Potsdam 2020/21 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger', Nummer 9: Feuerwerke einschränken oder verbieten

Vorlage: 20/SVV/0038

Einreicher: Stadtverordneter Heuer als Vorsitzender der Stadtverordnetenversammlung

Der Vorsitzende stellt den Antrag zur Abstimmung.

Silvesterfeuerwerk wird nur noch an zentralen, festgelegten Orten erlaubt. Es werden böllerfreie Zonen eingerichtet. Feuerwerke die anlässlich bestimmter Anlässe durchgeführt werden, sind rechtzeitig öffentlich anzukündigen.

Abstimmungsergebnis:

Zustimmung:	3
Ablehnung:	4
Stimmhaltung:	2

Der Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung wie folgt zu beschließen:

zu 3.2.4 Bürgerhaushalt Potsdam 2020/21 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger', Nummer 10: Autofreie Innenstadt und verkehrsberuhigte Quartiere

Vorlage: 20/SVV/0039

Einreicher: Stadtverordneter Heuer als Vorsitzender der Stadtverordnetenversammlung

Die Mitglieder verständigen sich auf einen Prüfauftrag.

Der Vorsitzende stellt den Antrag als Prüfauftrag zur Abstimmung.

Der Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung wie folgt zu beschließen:

Der Antrag, Bürgerhaushalt Potsdam 2020/21 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger', Nummer 10: Autofreie Innenstadt und verkehrsberuhigte Quartiere

„Der Bereich zwischen Hegelallee und Charlottenstraße, Luisenplatz und dem Holländischen Viertel wird zum verkehrsberuhigten und für LKW gesperrten Bereich erklärt (unter Beibehaltung der Fußgängerzone und Ausnahmen für Handwerker und Lieferverkehr). Die hierbei gewonnenen Erfahrungen werden städteplanerisch ausgewertet und in die Planung der Entwicklung von autofreien Quartieren in Potsdam mit einfließen. Dabei soll der bisherige ÖPNV um attraktive Angebote erweitert und eine Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung vorgenommen werden.“

wird als Prüfauftrag angenommen.

Abstimmungsergebnis:

Zustimmung: 7
Ablehnung: 1
Stimmenthaltung: 1

zu 3.2.5 Bürgerhaushalt Potsdam 2020/21 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger', Nummer 11: Entlastung des Potsdamer Nordens: 2. Nord-Süd-Verbindung Straßenbahn

Vorlage: 20/SVV/0040

Einreicher: Stadtverordneter Heuer als Vorsitzender der Stadtverordnetenversammlung

Die Mitglieder diskutieren die Prüfung der Maßnahme, die vor einer Umsetzung nötig wäre (Nachfrageanalyse und Machbarkeitsstudie) sowie deren möglichen Umfang.

Frau Dr. Laabs spricht sich für Annahme des Antrages als Prüfauftrag aus.

Herr Finken erkundigt sich, ob die Möglichkeit besteht, nur die Nachfrageanalyse durchzuführen.

Herr Niehoff (Bereich Verkehrsentwicklung) macht deutlich, dass die Nachfrageanalyse nur ein Teil der Prüfung sei und sie allein für ein fundiertes Ergebnis nicht ausreicht. Er betont nochmals, dass diese Prüfung extrem aufwendig und von der Verwaltung kaum zu leisten sei. Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen, Wirtschaft und Entwicklung des ländlichen Raumes habe den Antrag abgelehnt.

Herr Rubelt bekräftigt Herr Niehoffs Aussagen nochmals.

Der Vorsitzende stellt den Antrag als Prüfauftrag zur Abstimmung.

Abstimmungsergebnis: mit 1:8:0 abgelehnt.

Der Vorsitzende stellt den Antrag zur Abstimmung.

Die Landeshauptstadt Potsdam nimmt Planungen für eine zweite Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn (Luisenplatz-Schopenhauerstr.-Voltaireweg-Schlegelstr.-G.Hermann Allee-Fachhochschule) auf. Die Eröffnung soll bis spätestens 2035 erfolgen und auch den Umbau der Haltestelle Platz der Einheit/West zur 4-gleisigen Zentralhaltestelle berücksichtigen.

Abstimmungsergebnis:

Zustimmung: 0
Ablehnung: 8
Stimmenthaltung: 1

Der Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung, den Antrag abzulehnen.

zu 3.2.7 Bürgerhaushalt Potsdam 2020/21 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger', Nummer 16: Fahrradwege in Potsdam ausbauen und sicherer gestalten

Vorlage: 20/SVV/0045

Einreicher: Stadtverordneter Heuer als Vorsitzender der Stadtverordnetenversammlung

Herr Jäkel empfiehlt die Annahme des Antrages, weil hier sinnvolle Forderungen enthalten seien. Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen, Wirtschaft und Entwicklung des ländlichen Raumes hat dem Antrag ebenfalls zugestimmt.

Der Vorsitzende stellt den Antrag zur Abstimmung.

Der Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung wie folgt zu beschließen:

Das Radwegenetz in Potsdam wird ausgebaut und sicherer gestaltet. Konkrete Maßnahmen sind: eine Radverbindung von der Kaiser-Friedrich-Straße zur Lindenallee, ein durchgehender Radweg am Havelufer von der Glienicker Brücke bis zur Neustädter Havelbucht, die Sanierung des für Fuß- und Radfahrer gemeinsam nutzbaren Weges entlang des Schafgrabens, eine Radverbindung durch den Schlaatz, ein durchgehender Radweg an/auf der Maulbeerallee und mehr Sicherheit für Radfahrer in der großen Weinmeisterstraße sowie vor dem Landtagsgebäude.

Abstimmungsergebnis:

einstimmig angenommen.

zu 3.2.8 Bürgerhaushalt Potsdam 2020/21 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger', Nummer 17: Umgehungsstraße realisieren (Havelspange, 3. Havelübergang)

Vorlage: 20/SVV/0046

Einreicher: Stadtverordneter Heuer als Vorsitzender der Stadtverordnetenversammlung

Der Vorsitzende stellt den Antrag zur Abstimmung.

Die Landeshauptstadt Potsdam setzt sich für die Wiederaufnahme des Projekts Umgehungsstraße (Havelspange, 3. Havelübergang) ein, auf Grundlage der bereits vorhandenen Projektierungen zur Entlastung des innerstädtischen Verkehrs (B2 bis Wetzlarer Straße).

Abstimmungsergebnis:

Zustimmung: 3
Ablehnung: 6
Stimmenthaltung: 0

Der Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung, den Antrag abzulehnen.

zu 3.2.9 Bürgerhaushalt Potsdam 2020/21 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger', Nummer 18: Grüne Dächer und Fassaden für ein besseres Stadtklima

Vorlage: 20/SVV/0047

Einreicher: Stadtverordneter Heuer als Vorsitzender der Stadtverordnetenversammlung

Es ergeht der Vorschlag, den Antrag als bereits in Umsetzung befindlich zu beschließen.

Frau Dr. Laabs empfiehlt das nicht, da der Antrag spezieller sei, als das, was bereits auf dem Weg ist.

Herr Jäkel merkt an, dass der Antrag auch als Prüfauftrag beschlossen werden könne.

Herr Walter erinnert unter anderem an den Beschluss zur Dach- und Fassadenbegrünung.

Auch Herr Rubelt bekräftigt nochmals, dass eine dem Antrag entsprechende Prüfung bereits in Umsetzung ist.

Frau Dr. Laabs plädiert für die Annahme des Antrages als Prüfauftrag, der in die aktuellen Prüfungen integriert werden soll.

Der Vorsitzende stellt den Antrag als Prüfauftrag zur Abstimmung.

Abstimmungsergebnis: mit 4:5:0 abgelehnt.

Der Vorsitzende stellt den Antrag als bereits in Umsetzung zur Abstimmung.

Der Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung wie folgt zu beschließen:

Der Antrag, Bürgerhaushalt Potsdam 2020/21 'TOP 20 - Liste der Bürgerinnen und Bürger', Nummer 18: Grüne Dächer und Fassaden für ein besseres

Stadtklima befindet sich bereits in Umsetzung.

Abstimmungsergebnis:

Zustimmung:	7
Ablehnung:	0
Stimmenthaltung:	2

zu 4 Sonstiges

Herr Jäkel erkundigt sich, wann die geplanten und zugesagten Wassersäcke in Eiche (Am Alten Mörtelwerk) umgesetzt werden.

Im Nachgang zur Sitzung teilt die Verwaltung folgendes mit:

Im Stadtgebiet konnten 562 Baumbewässerungssäcke gehängt werden, die über die nächsten Wochen mit einem weiterführenden Monitoring betraut sind. Aus den zu erwartenden Erkenntnissen, bezüglich möglicher Folgekosten durch z.B. Vandalismus, Zweckentfremdung oder im Umgang bezüglich der Handhabung/ Bestückung, ist bei einem positiven Verlauf sowie der Akzeptanz seitens der Bürgerinnen und Bürger mit einem weiteren Aufstocken der Quantitäten in 2021 zu rechnen.

Frau Dr. Laabs erkundigt sich nach dem Servicepoint der Deutschen Bahn, der sich nicht mehr an der gewohnten Stelle befindet und ob Tickets jetzt nur noch online erhältlich sind.

Mehrere Mitglieder, darunter Herr Finken und Herr Jäkel, erläutern, dass dies nicht der Fall sei. Herr Jäkel weist darauf hin, dass sich der Servicepoint mit zwei Ticketschaltern wieder an seiner ursprünglichen Stelle befindet.

Auch Herr Niehoff (Bereich Verkehrsentwicklung) bestätigt, dass Tickets nach wie vor direkt erhältlich seien.

Andreas Walter
Ausschussvorsitzender

Franziska Anhoff
Niederschrift

**Besser mobil.
Besser leben.**

www.potsdam.de/besser-mobil



Landeshauptstadt
Potsdam



Fortschreibung Nahverkehrsplan



Inhalte des Nahverkehrsplans



Instrument zur Steuerung des ÖPNV-Angebots

**Nahverkehrsplan
für Gültigkeitszeitraum 2019-2023**
politisch beschlossen



**Instrument zur inhaltlichen Ausgestaltung
des ÖPNV-Angebots**
(Bedienungsstandards/Leistungsumfang)



**Maßnahmenkatalog
für die nächsten Jahre
inkl. Kostenschätzung**

Was leistet ein NVP nicht: **Fahr-/ Betriebs- und Dienstplanung** ➔ **Fahrplan**

Inhalte des Nahverkehrsplans



Landeshauptstadt
Potsdam

Ziele

Den **Bewohnern und Besuchern** Potsdams ist eine **hohe Mobilität und Qualität** zu ermöglichen, ohne dass sie auf ein eigenes Auto angewiesen sind.

Die **vollständige Nutzbarkeit des ÖPNV** für alle **Fahrgäste** im Sinne des PBefG ist zu realisieren.

Zur Verwirklichung der anspruchsvollen Ziele der Stadt Potsdam sind **geringe Lärm-, Schadstoff- und CO₂-Belastungen** sowie eine **geringe Unfallgefährdung** anzustreben.

Bei möglichst wenig Flächenverbrauch und möglichst geringen Investitions- und Betriebskosten soll eine **Belebung der Innenstadt und der Stadtquartiere** erfolgen.



Inhalte des Nahverkehrsplans



Komponenten des ÖPNV-Angebots



Anforderungsprofil



Bedienungshäufigkeit nach Klassen

Verkehrszeit	Abfahrten pro Stunde und Richtung		
	Klasse I	Klasse II	Klasse III
HVZ	6 bis 12 Fahrten	2 bis 3 Fahrten	1 Fahrt
NVZ	3 bis 6 Fahrten	2 bis 3 Fahrten	0,5 bis 1 Fahrt
SVZ	3 Fahrten	1 Fahrt	0,5 bis 1 Fahrt
NaVZ	1 Fahrt 2 Fahrten am Wochenende	1 Fahrt am Wochenende	-

Anforderungsprofil

Verbindungsqualität nach Klassen



Landeshauptstadt
Potsdam

Klasse	Beförderungszeit	Umsteigehäufigkeit	
	Tag / Abend	Tag	Abend
Klasse I	30 min	0	0 / 1*
Klasse II	30 min	0 / 1*	1
Klasse III	Richtwert: 30 min Grenzwert: 60 min	1	1

*ein Umstieg vom Bus zur Tram zulässig

Anforderungsprofil

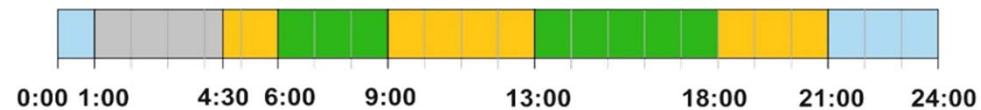


Landeshauptstadt
Potsdam

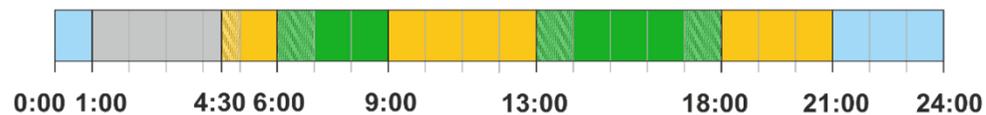
Bedienungszeiträume nach Klassen

Beispiel: Montag bis Freitag

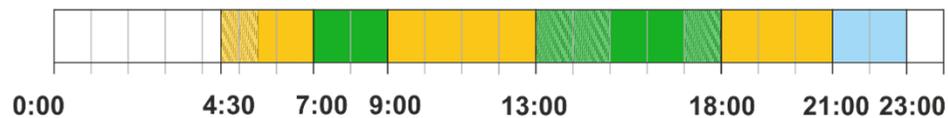
Klasse I



Klasse II



Klasse III

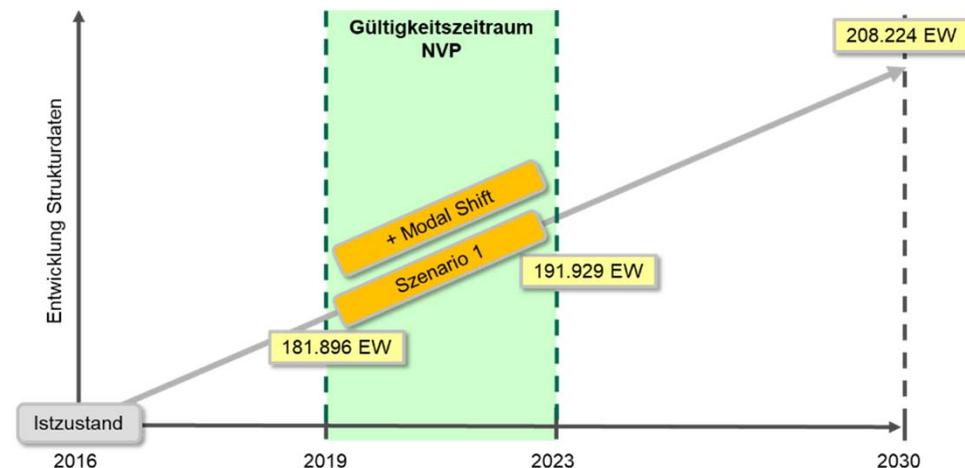


Szenarien für die Nachfrageentwicklung



Basisszenario + Entwicklungsszenario Verkehrsverlagerung

- **Basis:** Bevölkerungsprognose 2016-2035 (Stand 2017) mit 191.900 Einwohnenden in 2023
- **Verkehrsverlagerung** durch Beeinflussung des Modal Splits, z. B.:
 - Parkraumbewirtschaftung
 - Maßnahmen aus Lärmaktionsplanung
 - Maßnahmen aus Luftreinhalteplan

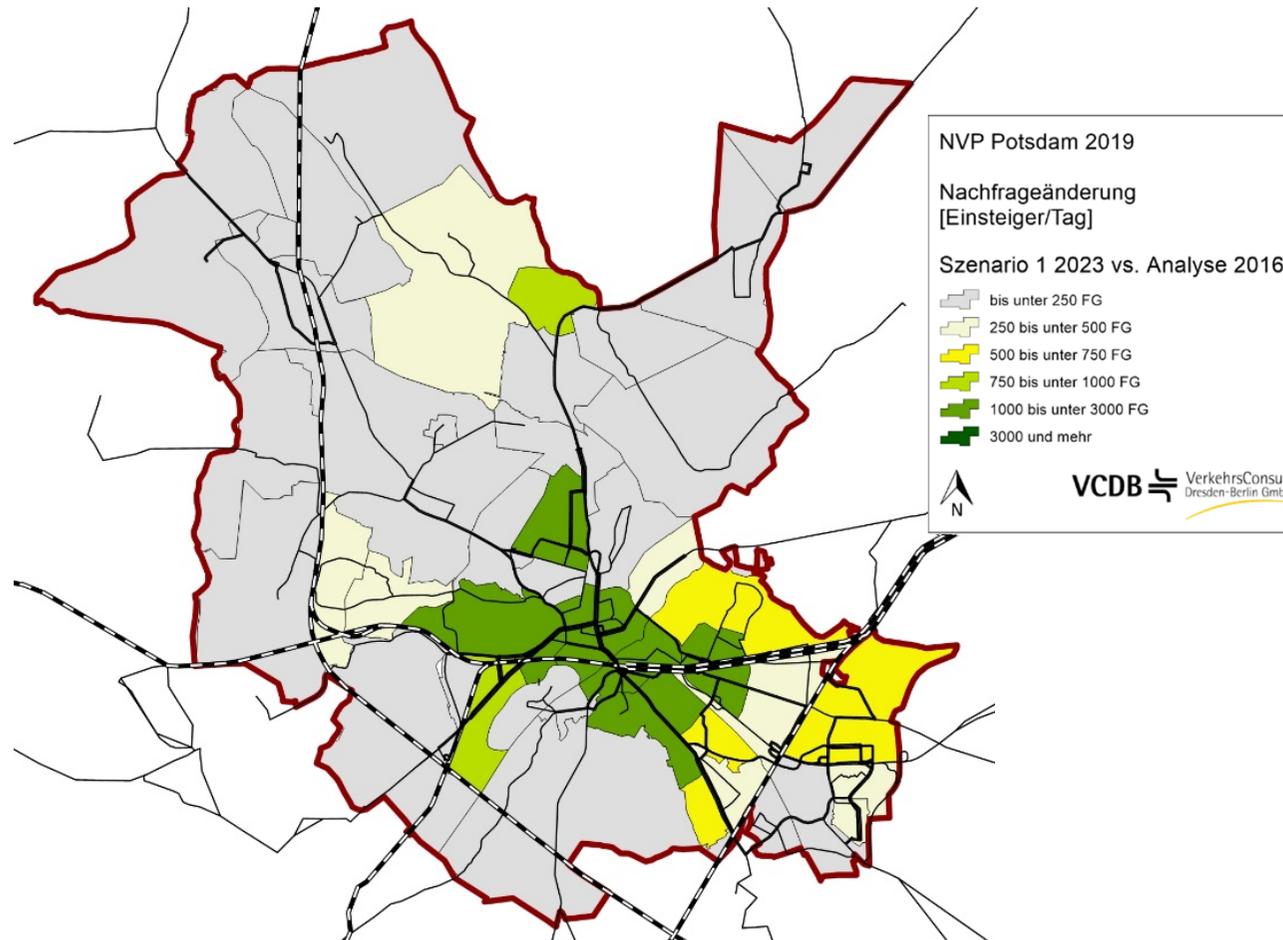


Szenarien für die Nachfrageentwicklung



Landeshauptstadt
Potsdam

Entwicklungsszenario – Verkehrsverlagerung



Überdurchschnittlicher Zuwachs an Fahrgästen in folgenden Ortsteilen:

Basisszenario

- Innenstadt
- Bornstedter Feld
- Krampnitz
- Babelsberg Zentrum
- Babelsberg Süd
- Brandenburger Vorstadt
- Potsdam West

Entwicklungsszenario

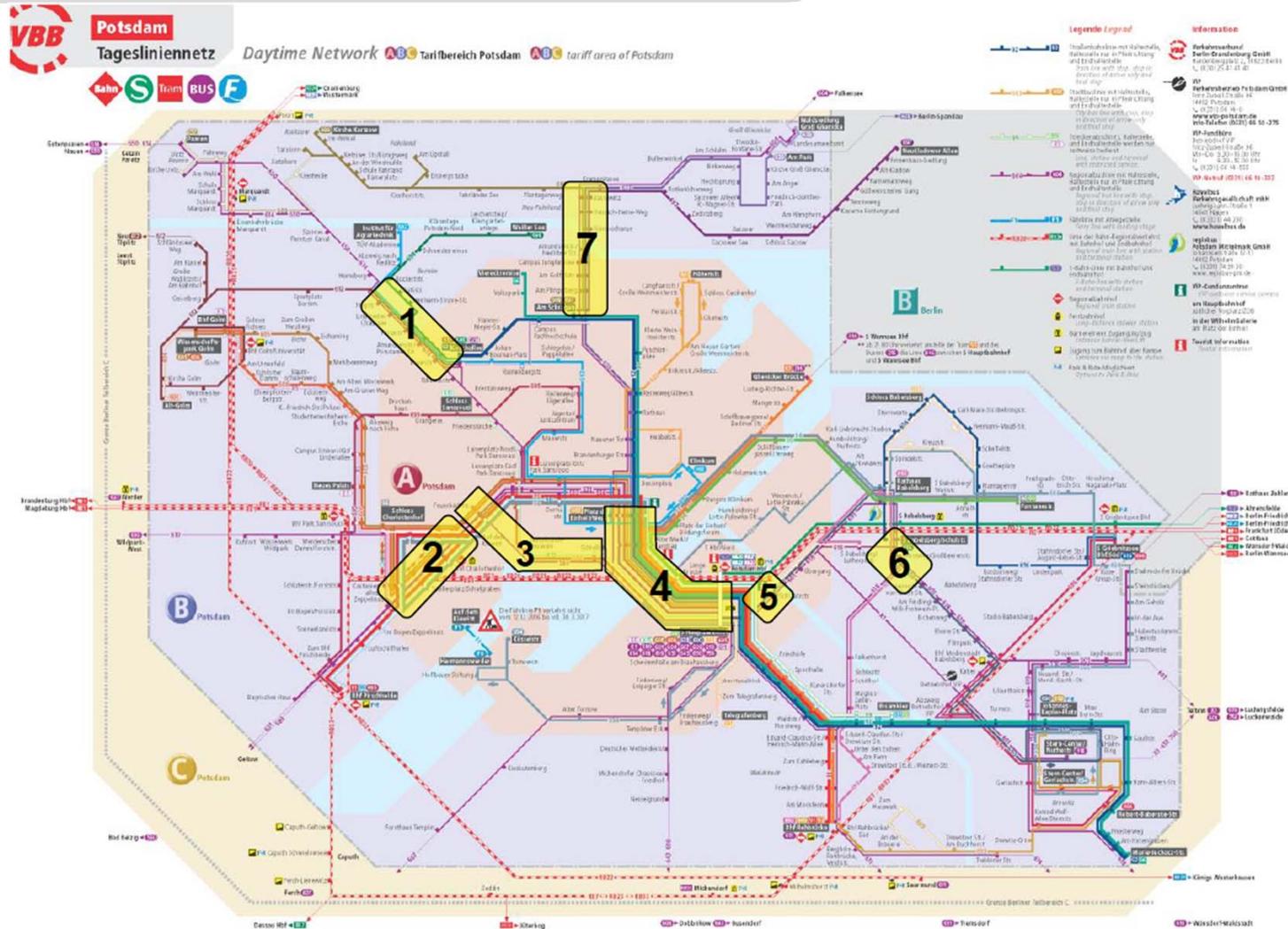
- Babelsberg Nord
- Brandenburger Vorstadt
- Nauener Vorstadt
- Waldstadt I+II
- Stern
- Kirchsteigfeld
- Eiche
- Golm

Netz- und Leistungsfähigkeitsuntersuchung



Landeshauptstadt
Potsdam

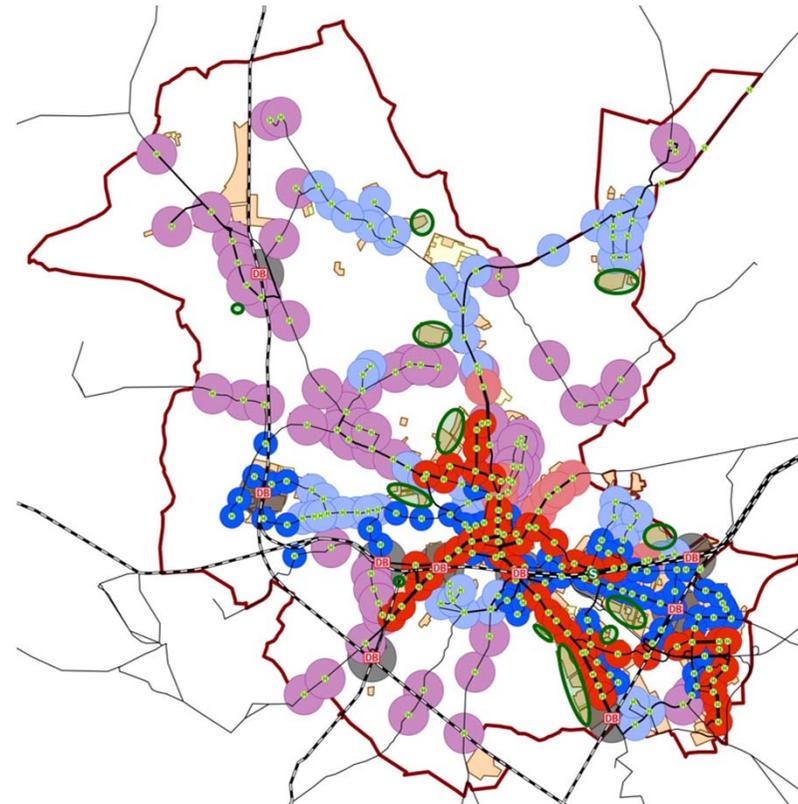
Identifizierte Schwachstellen des Potsdamer ÖPNV-Netzes



Schwerpunkte

Behebung von Erschließungslücken

- Babelsberg Süd (Fritz-Zubeil-Straße)
- Bornstedt
- Treffpunkt Freizeit



Schwerpunkte

Verbesserung vorhandener Angebote

- Taktverdichtung Buslinie 693
- Nachtverkehr Tramlinie 96
- Angebotsausweitung Fähre F1
- Buskonzept für Babelsberg Süd
- Buskonzept für den Nordwesten mit neuen Tangentialverbindungen
- ÖPNV-Beschleunigung

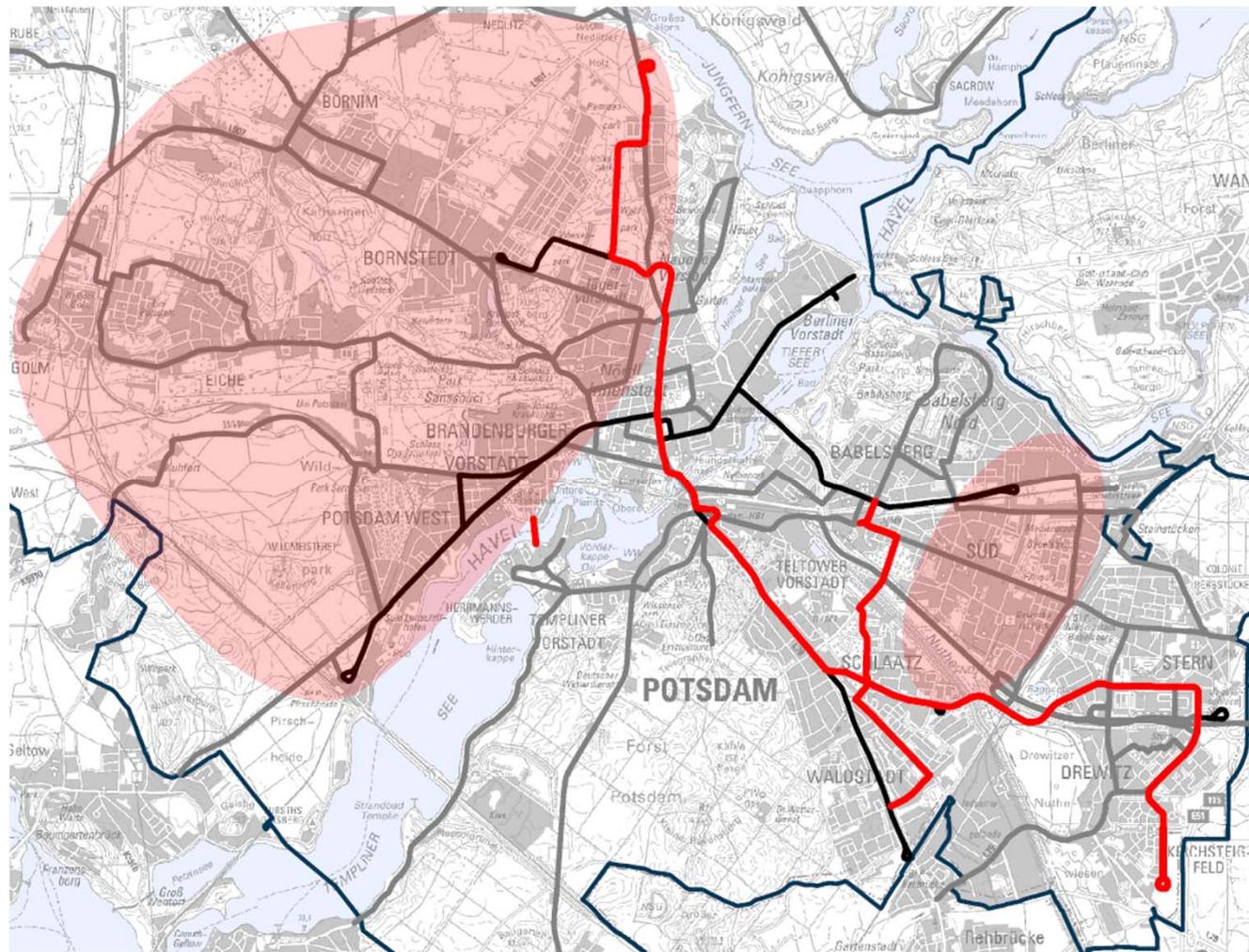


Attraktivitätssteigerung des Potsdamer ÖPNV



Landeshauptstadt
Potsdam

Schwerpunkte



● Neue
Buskonzepte

— Angebots-
ausweitungen

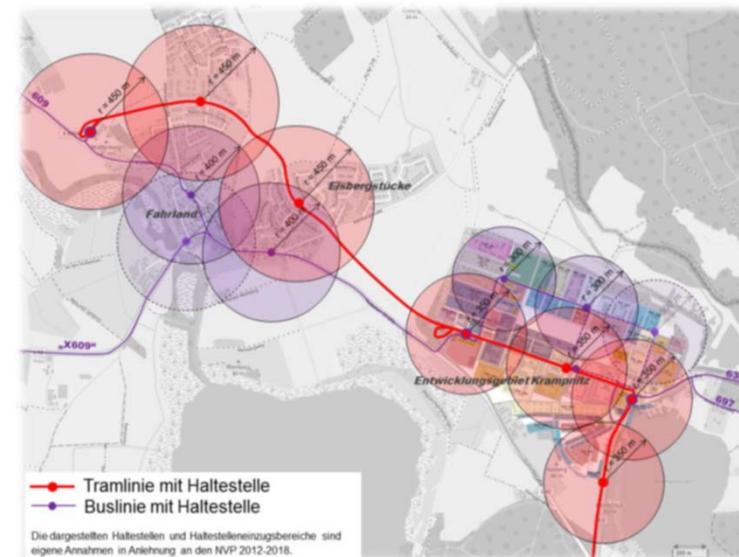
— Tramnetz

— Busnetz

Schwerpunkte

Empfehlungen zum Netzausbau

- Straßenbahnverlängerung in den Potsdamer Norden
- Machbarkeitsuntersuchungen für mögliche Straßenbahnstrecken:
 - Babelsberg – Am Stern
 - Bornim
 - Golm



Schwerpunkte

Alternative Antriebsformen

- Vorbereitung der Umstellung der Busflotte auf alternative Antriebe

Barrierefreiheit

- barrierefreier Umbau von Haltestellen
- Beschaffung neuer Straßenbahnfahrzeuge (Tatra-Ersatz)



**Besser mobil.
Besser leben.**

www.potsdam.de/besser-mobil



Landeshauptstadt
Potsdam



Fortschreibung Nahverkehrsplan



**Besser mobil.
Besser leben.**

www.potsdam.de/besser-mobil



Landeshauptstadt
Potsdam



Fortschreibung Nahverkehrsplan Voten der Ortsbeiräte



Ortsbeirat	Votum
Groß Glienicke	geändert beschlossen
Neu Fahrland	mit Anmerkungen zur Kenntnis genommen
Satzkorn	geändert beschlossen
Grube	zur Kenntnis genommen
Marquardt	ungeändert beschlossen
Fahrland	ungeändert beschlossen
Eiche	geändert beschlossen
Golm	ungeändert beschlossen
Uetz-Paaren	zur Kenntnis genommen

Anmerkung, dass zum ersten die Modalen Splits (die Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel) nicht in der Vorlage dargestellt seien.

Empfehlung: keine Änderung

Begründung:

Der Modal Split ist auf Seite 50 der Vorlage sowohl für den Binnen- als auch für den Gesamtverkehr dargestellt.

Änderungsanträge der Ortsbeiräte



Landeshauptstadt
Potsdam

Neu Fahrland

2 von 40

Vor allem die Mitnahme von Fahrrädern in öffentlichen Verkehrsmitteln sei interessant und optimierungsbedürftig.

Empfehlung: keine Änderung

Begründung:

Die Mitnahme von Fahrrädern in öffentlichen Verkehrsmitteln wird bei SrV-Befragungen nicht explizit abgefragt und kann somit als Messgröße nicht herangezogen werden. Grundsätzlich sind Mehrzweckbereiche für Rollstühle, Kinderwagen und sperriges Gepäck und somit auch für Fahrräder vorzuhalten. Diese können jedoch nicht prioritär befördert werden. Stattdessen wird ein Ausbau von Bike + Ride fokussiert.

Änderungsanträge der Ortsbeiräte

Neu Fahrland

3 von 40



Landeshauptstadt
Potsdam

Zum zweiten fehle auch ein Ridesharing-Konzept in der Vorlage.

Empfehlung: keine Änderung

Begründung:

Ride-Sharing geht über die Inhalte eines Nahverkehrsplans hinaus.

Der Ortsbeirat bittet um redaktionelle Änderung in der Maßnahmenliste Anlage 8 – L-8 Erstellung eines Buskonzeptes zur Optimierung der Linienführung der Buslinien 605, 606 und 612 in Golm, wie folgt:

Beginn der Planung: kurzfristig

Realisierungshorizont: mittelfristig

Empfehlung: übernehmen

Begründung:

Die Maßnahme soll im Zusammenhang mit der Maßnahme L-6 und somit früher als ursprünglich geplant umgesetzt werden.

Änderungsanträge der Ortsbeiräte

Groß Glienicke

5 von 40



Landeshauptstadt
Potsdam

In den Nahverkehrsplan 2019 – 2023 ist weiterhin aufzunehmen:

- **durchgängiger Verkehr des Busses 638 einmal pro Stunde bis zum HBF**
- **sowie im Falle einer Einrichtung einer X-Buslinie Durchfahrt bis zum HBF**
- **durchgängiger Verkehr des Busses 638 in den Abendstunden (nach 20:00 Uhr) bis zum HBF, gemäß Forderung der Stadtverordnetenversammlung.**

Empfehlung: nicht übernehmen

Begründung:

Die Verlängerung der Buslinie 638 wurde in der Vergangenheit wiederholt in der SVV erörtert. Zuletzt wurde seitens der SVV ein Beschluss (DS 17/SVV/0979) gefasst, der eine Reihe von Verbesserungen fordert. Diese wurden bereits umgesetzt bzw. befinden sie sich in der Umsetzung.

Seite 38f: ~~„Der Fernbahnhof Berlin-Spandau ist insbesondere aus den nördlichen Ortsteilen schnell mit den Bussen der Linie 638 zu erreichen.~~
aus Neu Fahrland in ca. 30 min, aus Satzkorn in einer Stunde und aus Marquardt 1:15 h zu erreichen.

Empfehlung:

„Der Fernbahnhof Berlin-Spandau ist insbesondere aus den nördlichen Ortsteilen **entlang der Bundesstraße B 2** schnell mit den Bussen der Linie 638 zu erreichen. **Für Fahrgäste aus den anderen nördlichen Ortsteilen wird die Erreichbarkeit des Bahnhofs Berlin-Spandau vom Bahnhof Marquardt mit der neuen Linienführung der Linie RB 21 ab Dezember 2022 verbessert.**“

Begründung:

Dieser Absatz soll verdeutlichen, dass Fahrgäste aus den nördlichen Ortsteilen mit der Buslinie 638 eine Alternative geboten bekommen, um nicht über Potsdam Hauptbahnhof den Fernverkehr in Berlin zu erreichen. Er soll keine Aufzählung von Fahrzeiten darstellen.

Seiten 61; 90: Die Gebietskategorisierung Marquardt-Friedrichspark ist einseitig dargestellt. Der Friedrichspark befindet sich auf den Ortslagen Satzkorn, Marquardt und Uetz-Paaren. Eine Fokussierung des Friedrichsparkes auf Marquardt schadet sowohl der Wahrnehmung der Entscheidungsträger, als auch bei der Öffentlichkeit. Der Friedrichspark befindet sich größtenteils auf Satzkorner Gemarkung. Insofern ist eine Prüfung des gesamten Friedrichsparkes und seiner unmittelbaren Umgebung erforderlich.

Empfehlung:

Seite 61, Tabelle 4.1: statt „Marquardt-Friedrichspark“ heißt es „**Friedrichspark**“

Seite 90, Maßnahme L-4: statt „Friedrichspark in Marquardt“ heißt es „**Friedrichspark**“

Begründung:

Der Zusatz „Marquardt“ diene einer besseren Orientierung des Lesenden. Da der Friedrichspark aber auf Gebieten beider Ortsteile liegt, kann der Zusatz entfallen.

Tabelle Seite 63: Freitag muss zum Wochenendfahrplan gezählt werden. Bei Klasse 3 am Wochenende (Fr-So) Ausdehnung der SVZ bis 24:00 Uhr. (Begründung: Auch die Bewohner der Ortsteile wollen die Kulturangebote der Innenstadt am Abend nutzen. Bisher war das oft nicht möglich ohne den letzten Bus zu verpassen)

Tabelle Seite 63: Anmerkung zu Klasse III: Durch die weiten Entfernungen zu den Ortsteilen im Nordwesten wird in den Abendstunden die Nutzungszeit noch mal eingeschränkt! Die längere Fahrzeit wird hier offensichtlich vernachlässigt.

Empfehlung: In der Beschreibung zur Maßnahme L-1 (Busvorlauf Krampnitz) nach dem zweiten Absatz Folgendes ergänzen:

„Es ist außerdem eine Verlängerung des Bedienzeitraums der Linie 609 auf dem Abschnitt Fahrland – Satzkorn an Wochenenden zu prüfen, sodass die letzte Fahrt gegen 1 Uhr in Satzkorn ankommt.“

Seite 82 Infrastrukturmaßnahmen: Weiteren Punkt ergänzen: Ausbau und Inbetriebnahme des Bahnhofs Marquardt zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 u. a. mit der Planung folgender Maßnahmen: Taktverdichtung RB21, Halt der RB20 in Marquardt, Trassenvorhaltung TRAM-Anschluss

Umsetzung des SPNV-Zielnetzes ab Dezember 2022: RB21 als neue Direktverbindung zwischen Potsdam und Berlin Gesundbrunnen über Berlin-Spandau > Keine Abschaffung der Direktverbindung über Potsdam in der HVZ als Gegenmaßnahme!

Im Kapitel 5.1 – Schienenpersonennahverkehr (Seite 82) ist zu ergänzen:

- Taktverdichtung bzw. mehr Halte pro Stunde der Linie RE 1 an den Bahnhöfen Charlottenhof und Park Sanssouci
- Taktverdichtung in der Relation Golm – Potsdam – Berlin auf 30 Minuten

Empfehlung: Auf Seite 83 nach der Aufzählung folgenden Absatz ergänzen:

„Darüber hinaus setzt sich die Landeshauptstadt Potsdam beim Land Brandenburg für weitere Verbesserungen im Schienenpersonennahverkehr ein. Dazu zählen beispielsweise zusätzliche Halte der Linie RE 1 an den Bahnhöfen Park Sanssouci und Charlottenhof sowie der Halt der Linie RB 20 in Marquardt.“

Seite 90: Ergänzung: Es ist zu prüfen, inwiefern das Gewerbegebiet Friedrichspark ~~in Marquardt~~ durch den ÖPNV erschlossen werden kann. Dabei sind Anbindungen durch die Buslinie 609, 614 und 650 **sowie der Bedarfshalt Bahnhof Satzkorn** zu prüfen.

Empfehlung: übernehmen

Begründung:

Die Streichung des Zusatzes „in Marquardt“ wurde bereits empfohlen. Der Prüfauftrag eines Bedarfshalts am Bahnhof Satzkorn kann mit aufgenommen werden.

Seite 90: ergänzen Maßnahmenkonzeption (L-13?): Untersuchung, durch welche Maßnahme eine direkte Verbindung zwischen Fahrland/Satzkorn und Bornim/Bornstedt (Potsdamer Straße) geschaffen werden kann.

Empfehlung: Ergänzung folgender Maßnahme auf Seite 91 vor der Maßnahme I-1:

„L-13: Prüfung einer Direktverbindung zwischen Fahrland/Satzkorn und Bornim/Bornstedt

Es ist der Bedarf einer Direktverbindung zwischen den Ortsteilen Fahrland und Satzkorn sowie Bornstedt und Bornim zu überprüfen und im Falle einer positiven Prüfung die wirtschaftliche und betriebliche Machbarkeit zu untersuchen.“

Seite 93: I-5: Durchführung einer Machbarkeitsstudie zur Erweiterung des Straßenbahnnetzes nach Bornim und Golm: Alternativen prüfen:

1. Einsatz von E-Bussen
2. Busspur (für E- oder D-Busse) evtl. mit dem Angebot, dass E-Autos diese Spur mit nutzen können.

Empfehlung: Ergänzung am Ende der Beschreibung der Maßnahme I-5 (Machbarkeitsstudie Tram Golm):

„Des Weiteren sollen andere Möglichkeiten wie der Einsatz von Bussen mit alternativen Antrieben auf eigenen Bussonderfahrstreifen in die Untersuchung einbezogen werden.“

Seite 97: I-13: Einrichtung einer Busspur auf der Potsdamer Straße
Auf der Potsdamer Straße stadteinwärts zwischen ~~Florastraße~~ Grundschule Bornim und Amundsenstraße ist eine Busspur zur ÖPNV-Beschleunigung einzurichten. ~~Die Umsetzung dieser Maßnahme ist von der Verfügbarkeit entsprechender Fördermittel abhängig.~~

Empfehlung: Formulierung offener gestalten, Hinweis auf Fördermittel ist bei allen Investitionsmaßnahmen obligatorisch. Maßnahme I-13 wie folgt fassen:

I-13: Einrichtung einer Busspur auf der Potsdamer Straße

Auf der Potsdamer Straße stadteinwärts ~~zwischen Florastraße und~~ **ist vor dem Knotenpunkt** Amundsenstraße ~~ist~~ eine Busspur zur ÖPNV-Beschleunigung einzurichten. Die Umsetzung dieser Maßnahme ist von der Verfügbarkeit entsprechender Fördermittel abhängig.

Seite 118f: Machbarkeitsstudie alternative Antriebe: Außerdem muss untersucht werden, inwieweit der Ausbau des TRAM-Netzes und die Einführungen von E-Bussen einander sinnvoll ergänzen bzw. ausschließen (auch in Abhängigkeit von möglichen konkreten Strecken).

Empfehlung: Ergänzen vor Abbildung 5.1:

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie soll zudem untersucht werden, inwiefern die Weiterentwicklung des Straßenbahnnetzes und die Einführung alternativer Antriebe im Busnetz einander sinnvoll ergänzen können.

Änderungsanträge der Ortsbeiräte



Anlage 7/Seite 152 ergänzen:

Nr. 29 Reiherbergstr – schlechter Straßenbelag

Nr. 30 Tulpenweg – enger Straßenquerschnitt, problematisch für Begegnungen mit übrigen Verkehr

Nr. 31 Kaiser-Friedrich-Str. – Rückstau durch zu kurzen Abbiegefahrstreifen, Gefahr für Fahrgäste durch fehlende Haltebuchten und Querungsmöglichkeiten

Empfehlung: Anlage 7 (Fahrwege mit Handlungsbedarf) wird um folgende Zeilen ergänzt:

Nr.	Straße/Fahrweg	Abschnitt	Mangel
29	Reiherbergstr.	Zwischen Karl-Liebknecht-Str. und Kuhforter Damm	Schlechter Straßenbelag
30	Tulpenweg	Gesamte Länge	Enger Straßenquerschnitt, problematisch für Begegnungen mit übrigen Verkehr
31	Kaiser-Friedrich-Str.	Gesamte Länge	Rückstau durch zu kurzen Abbiegefahrstreifen am KP Kaiser-Friedrich-Str./Amundsenstr. Gefahr für Fahrgäste durch Mangel an Querungsmöglichkeiten

S. 91 ergänzen:

Die Anknüpfungsbedingungen am Bahnhof Park Sanssouci an den Busverkehr sind zu optimieren

Empfehlung: Beschreibung der Maßnahme L-6 (Buskonzept Nordwest) ergänzen:

„Zur Schaffung neuer Tangentialverbindungen zwischen Bornstedt / Golm / Potsdam West ist ein Buskonzept zu erarbeiten. Verbindungen zwischen Campus Jungferensee und Potsdam West über Bornstedt bzw. Eiche sind zu prüfen **und nach Möglichkeit Anschlüsse am Bahnhof Park Sanssouci zu den Linien des Schienenpersonennahverkehrs herzustellen.**“

An der Haltestelle Kirschallee und ggf. an einer neuen Haltestelle auf der Amundsenstraße (Höhe Katharinenholzstraße) ist eine B+R-Station einzurichten.“

Tabelle Seite 60: Anhebung Campus Jungfernsee auf Klasse II.

Empfehlung: übernehmen

Begründung:

Die Klassen der Ortsteile werden auf Basis der Nutzungsdichte (Anzahl potentieller ÖPNV-Nutzender je bebauter Fläche) unter Berücksichtigung besonderer Standortfaktoren (kulturelle Einrichtungen, Bildungseinrichtungen, Gewerbeflächen) festgelegt. Der Campus Jungfernsee hat dabei als wichtiger Verknüpfungspunkt eine besondere Bedeutung.

Seiten 64; 90; Pkt. 4.1.3 und 5.5.1: Die Erschließungsqualität entsprechend der Klasse III wird auch durch die Satzkorner Bahnhofssiedlung und den Gesamtbereich des Friedrichsparkes erfüllt. Hier ist eine Überprüfung/Bedarfsanalyse erforderlich.

Empfehlung: keine Änderung notwendig

Begründung:

Maßnahme L-4 beinhaltet die Prüfung einer Erschließung des Friedrichsparkes. Aufgrund der in Klasse III angesetzten Haltestelleneinzugsbereiche würde dies auch eine Erschließung der Bahnhofssiedlung bedeuten.

Seite 33: Als Schwerpunktbereich für die Arbeitsplatzentwicklung für die Zukunft ist der Friedrichspark nicht erwähnt, obwohl sich ein Bebauungsplan im Verfahren befindet. Das ist zu ergänzen.

Empfehlung: nicht übernehmen

Begründung:

Die Aufzählung setzt sich auf Seite 34 fort. Dort ist der Friedrichspark aufgezählt.

Seiten 43; 84; 85: Der Nachtbus N 15 wird nur bis zum Upstall in Fahrland verkehren. Zu der DS 18/OBR/0034 wurde mit der Antwort DS 17/OBR/0129 eine erneute Prüfung in Aussicht gestellt. Ein Ergebnis ist bisher nicht bekannt. In Fahrland beträgt die Wendezeit 7 Minuten. Eine Weiterfahrt nach Satzkorn, nur im Bedarfsfall mit vorheriger Anmeldung, würde 9 Minuten dauern. Falls in Fahrland kein Aussteigebedarf besteht, würde sich der zeitliche Aufwand ausgleichen. Bei einer Fahrt nur nach Groß Glienicke wäre die Fahrtzeit wesentlich unterschritten! Es besteht somit Prüfungsbedarf.

Empfehlung: nicht übernehmen

Begründung:

Die Prüfung fand im Rahmen der Erarbeitung des Nahverkehrsplans statt. Zum einen sind Nachtbusverbindungen für Ortsteile der Klasse III nicht vorgesehen und zum anderen reicht die Fahrzeit nicht für eine Verlängerung nach Satzkorn aus. Die Busse aus Fahrland haben an der Haltestelle Heinrich-Heine-Weg einen direkten Anschluss an die Busse Richtung Innenstadt, welche wiederum am Hauptbahnhof den Sammelanschluss zur vollen Stunde (alle anderen Nachtlinien und Linie S7) erreichen müssen und daher nicht früher oder später verkehren können.

Seite 59ff: Zusätzlicher Abschnitt unter „Anforderungsprofil im ÖPNV und Bewertung“ → „Corona-Pandemie“
Risiken und Chancen für eine nachhaltige Verkehrslandschaft (Untersuchungen und in der Folge mögliche neue Strategien/Konzepte entwickeln)

Empfehlung: nicht übernehmen

Begründung:

Nach dem derzeitigen Stand ist nicht erkennbar, dass die Corona-Pandemie neue Strategien oder Konzepte in der Potsdamer Verkehrsentwicklung erfordert. Übergeordnete wissenschaftliche Analyse liegen bislang nicht vor.

Tabelle Seite 61: Anhebung Marquardt auf Klasse II.

Empfehlung: nicht übernehmen

Begründung:

Die Klassen der Ortsteile werden auf Basis der Nutzungsdichte (Anzahl potentieller ÖPNV-Nutzender je bebauter Fläche) unter Berücksichtigung besonderer Standortfaktoren (kulturelle Einrichtungen, Bildungseinrichtungen, Gewerbeflächen) festgelegt. Dieses standardisierte Verfahren hat sich als zielführend erwiesen und wurde gleichermaßen für alle Stadt- und Ortsteile angewendet.

Tabelle Seite 65: NaVZ/Klasse III: kein Nachtverkehr! Diese Benachteiligung der Ortsteile darf nicht erfolgen. Wenigstens: 1 Fahrt am WE

Empfehlung: nicht übernehmen

Begründung:

Die Tabelle stellt das von der Landeshauptstadt Potsdam geforderte Mindestangebot dar. Eine Forderung von Nachtverkehr für alle Ortsteile der Klasse III lässt sich wirtschaftlich nicht abbilden. Die Verkehrsunternehmen können in Abstimmung mit der Landeshauptstadt Potsdam ein über die Mindestforderung hinausgehendes Fahrplanangebot vorhalten, wenn die Nachfrage es im entsprechenden Fall erfordert.

Seite 68: „Basis zur Ermittlung dieses Wertes ist die schnellste Verbindung von Montag bis Freitag im unbelasteten Netz in der Hauptverkehrszeit zwischen 7:00 und 8:00 Uhr von einer ausgewählten Haltestelle jedes Ortsteiles zur Innenstadt.“ Die Berechnungsgrundlage ist unrealistisch. In der Hauptverkehrszeit gibt es kein unbelastetes Netz.

Empfehlung: nicht übernehmen

Begründung:

Für einen aussagekräftigen Vergleich zwischen MIV und ÖPNV wurde für beide Verkehrsmodi das jeweilige Optimum (ÖPNV in der 7 Uhr-Stunde = das dichteste Fahrplanangebot, MIV im unbelasteten Netz = die kürzesten im Netz realisierbaren Reisezeiten) gewählt. Nur so kann ein transparenter und nachvollziehbarer Vergleich stattfinden.

Seite 68 Bewertung: „Von einigen Haltestellen in Fahrland und Groß Glienicke werden an allen Verkehrstagen mehr als 30 min Beförderungszeit zur Innenstadt benötigt.“ Ergänzen: Satzkorn (45 min)

Empfehlung: nicht übernehmen

Begründung:

Der Verweis auf die Haltestellen in Groß Glienicke und Fahrland (Klasse II, Grenzwert 30 Minuten) soll auf das Defizit hinweisen, dass der Grenzwert überschritten wird. Für Satzkorn (Klasse III, Grenzwert 60 Minuten) trifft dies nicht zu.

Seite 89: Ergänzung Basisszenario: Auch in Satzkorn muss der Bus 609 öfter fahren (Takt):
Begründung: In Satzkorn gibt es Bedarf von Schülern, die in weiterführende Schulen bereits gehen oder kurz davorstehen. Durch Zuzug und demnächst fertiggestellte Neubauten wird sich der Bedarf noch erhöhen.

Der Ortsbeirat spricht sich für eine Erweiterung der Fördergebietskulisse für sozialen Wohnungsbau aus. Auch deshalb ist eine gute ÖPNV-Anbindung wichtig. Bei der Vergabe von Schulplätzen für weiterführende Schulen ist die Nähe zum Wohnort und eine gute ÖPNV-Anbindung mit zu beachten, z.B. mittels einer digitalen Lösung (Datenerhebung). Auswertung nutzen, um ggf. ÖPNV-Angebot zu optimieren.

Empfehlung: nicht übernehmen

Begründung:

Die Notwendigkeit zusätzlicher Schülerfahrten oder geänderter Abfahrtszeiten der Busse im Schülerverkehr ist durch die Verkehrsunternehmen dauerhaft zu prüfen, der Nahverkehrsplan legt keine genauen Fahrpläne fest. Auf zukünftige Nachfrageentwicklungen kann jederzeit reagiert werden, da hier lediglich das Mindestangebot definiert wird.

Seiten 89/90; Pkt. 5.5.1: Eine Erschließung des Bahnhofs Marquardt auf der Ostseite ist schon heute teilweise gegeben. Es besteht eine Wegeverbindung vom Kreisverkehr auf der B 273 aus Richtung Satzkorn kommend direkt zum Bahnhof. Dieser Weg befindet sich im Eigentum der Landeshauptstadt Potsdam. Unmittelbar am Bahnhof befindet sich ein Wohnhaus, welches auch durch die STEP befahren wird. Diese Bus-Bahnanbindung ist kürzer und effektiver, als eine in Richtung Bahnhof Priort, da keine Behinderungen der Fahrzeit durch eine geschlossene Schranke bestehen. Diese Wegeverbindung kann mit relativ geringem Aufwand als Übergangslösung hergestellt werden. Die aufzuwendenden finanziellen Mittel werden somit auch in der LHP ausgegeben und fließen nicht teilweise in den Landkreis Havelland ab.

Empfehlung: nicht übernehmen

Begründung:

Im Landkreis Havelland sind keine Investitionen von Seiten der Landeshauptstadt Potsdam geplant. Während sich die Verlängerung der Buslinie 609 nach Priort derzeit noch in der Prüfung befindet, ist die Verlängerung nach Marquardt bereits Bestandteil der Planungen.

Seite 103, 5.7.1: Ergänzung: - Förderung von "Mobility-Hubs" auch auf privaten Flächen; idealerweise direkt an den wichtigsten Haltestellen des ÖPNV. Mit Ladesäulen und elektrifizierten Sharing- und Pool-Fahrzeugen und wenn sinnvoll mit Solarstromerzeugung und Speicherung vor Ort. Standardisierung von Planung, Errichtung und Betrieb der Mobility-Hubs, auch bei Ausschreibungsverfahren und Bauüberwachung

Empfehlung: nicht übernehmen

Begründung:

Die Förderung von sogenannten „Mobility-Hubs“ geht über die Inhalte eines Nahverkehrsplans hinaus.

Ergänzung: Der Strom der Stadtwerke wird zukünftig aus neuen Anlagen regenerativer Energiequellen bezogen. Begründung: Strom aus Wasserkraft (wie aktuell) kommt aus bestehenden Anlagen. Das führt nicht zur Einsparung von CO₂-Emissionen.

Empfehlung: nicht übernehmen

Begründung:

Die Energiequellen des von den Stadtwerken angebotenen Stroms gehen über die Inhalte eines Nahverkehrsplans hinaus.

Seite 112: Tarif: Ergänzen: „Umweltbewusstes Verhalten Potsdamer Firmen soll gefördert werden, z. B. indem bei gleichzeitiger Abschaffung von Dienstwagen stark vergünstigte ÖPNV-Jahrestickets oder Gutscheine für Car- und/oder Rollersharing angeboten werden.“

Empfehlung: nicht übernehmen

Begründung:

Der Vorschlag geht über die Inhalte eines Nahverkehrsplans hinaus.

Ergänzen: Schülerverkehr optimieren: Freier ÖPNV für Kinder und Jugendliche sowie freie Mitfahrt für begleitendes Elternteil für direkte Fahrten zwischen Wohnung und Schule oder Kita. Schulbescheinigung als Ausweis.

Empfehlung: nicht übernehmen

Begründung:

Der Vorschlag geht über die Inhalte eines Nahverkehrsplans hinaus.

Seite 117, 5.8.2 Multimodale Verknüpfung: „Sharing-Angebote (Ride-, Bike- und Carsharing), Bedarfsverkehre und der klassische liniengebundene ÖPNV sollen zukünftig über eine Mobilitätsplattform angeboten werden.“ Ergänzen um: „Mitfahrvermittlung im privaten Pkw“

Empfehlung: nicht übernehmen

Begründung:

Mitfahrgelegenheiten in privaten Pkw werden durch den Begriff „Ride-Sharing“ beschrieben und sind somit bereits Bestandteil der Aufzählung. Zudem gehen diese Entwicklungen über die Inhalte eines Nahverkehrsplans hinaus.

Ergänzung am Ende des 1. Absatzes: Die digitale Plattform soll Tür-zu-Tür-Angebote des ÖPNV an jedem Ort und zu jeder Zeit ermöglichen

Empfehlung: nicht übernehmen

Begründung:

Tür-zu-Tür-Angebote an jedem Ort zu jeder Zeit stellen werden durch den ebenfalls öffentlichen Taxiverkehr erbracht. ÖPNV muss wenigstens im Ansatz wirtschaftlich bleiben und kann nicht jederzeit für jeden Einwohnenden individuelle Lösungen anbieten. Die hier vorgeschlagene Ergänzung hätte enorme finanzielle Auswirkungen.

Seite 118: 5.8.3 Autonome Betriebsformen: „Autonome Fahrzeuge eröffnen neue Möglichkeiten, bisher aus Kostengründen schlecht angebundene Gebiete mit dem ÖPNV besser zu erschließen.“ Alternativ sollte auch der Einsatz von Kleinbusse mit Fahrer geprüft werden, um die Ortsteile besser anzubinden (aus Kostengründen und weil das ÖPNV-Angebot schnell verbessert werden muss).

Empfehlung: nicht übernehmen

Begründung:

Der Einsatz von Kleinbussen wird in Potsdam bereits praktiziert. Da diese von Fahrerinnen und Fahrern gesteuert werden, ist ein Verweis darauf im Kapitel „Autonome Betriebsformen“ nicht zielführend.

S.119 Maßnahmenprogramm: folgende Prämissen ergänzen: Umweltverträglichkeit, Zukunftsfähigkeit, Flexibilität, Stadtgestaltung

Empfehlung: nicht übernehmen

Begründung:

Bei der Bewertung der Maßnahmen wurden auch die hier genannten Kriterien berücksichtigt. Aus Gründen der besseren Lesbarkeit und Übersichtlichkeit werden im Text jedoch nur die ausschlaggebendsten Kriterien benannt.

S.143 Tabelle Klasse III: Satzkorn: Defizite in der Bedienhäufigkeit zu allen Zeiten! Daraus folgt: Dringender Verbesserungsbedarf!

Empfehlung: nicht übernehmen

Begründung:

Die Zeile bezieht sich, wie in Spalte 3 ersichtlich, nur auf die Haltestelle Kienheide (nur Schülerfahrten). Die Haltestelle Satzkorn wird dem Anforderungsprofil des Nahverkehrsplans entsprechend bedient.

**Besser mobil.
Besser leben.**

www.potsdam.de/besser-mobil



Landeshauptstadt
Potsdam



Fortschreibung Nahverkehrsplan Voten der Ortsbeiräte





Stadtverordnetenversammlung
der
Landeshauptstadt
Potsdam

- Änderungsantrag
 Ergänzungsantrag
 Neue Fassung

zur Drucksache Nr.

DS 20/SVV/0222

 öffentlichEinreicher: **Fraktion DIE LINKE**Betreff: **Nahverkehrsplan 2019 für die LH Potsdam**

Erstellungsdatum 13.08.2020

Eingang 502:

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		
13.08	KUM	X	
19.08	SVV		X

Änderungs-/Ergänzungsvorschlag:

Die SVV möge beschließen:

Im Nahverkehrskonzept sind folgende Ergänzungen einzufügen:

- Auf Seite 82 im Kapitel 5.1 **Schienerpersonenverkehr** ist zu ergänzen:
 - Taktverdichtung bzw. mehr als 1 Halte pro Stunde der RE 1 an den Bahnhöfen Charlottenhof und Park Sanssouci.
 - Taktverdichtung in der Relation Golm – Potsdam – Berlin auf 30 Minuten.
- Auf Seite 90 im Kapitel 5.5.1 **Maßnahmenkonzeption Basiszenario** ist zu ergänzen:
 - Überschrift L – 6 Erstellung und Umsetzung eines Buskonzeptes zur Behebung der Erschließungslücke Bornstedter Feld/Bornstedter Ortslage und zur Schaffung neuer Verbindungen zwischen Golm/Eiche/ (Potsdam-West)/Bornim – Bornstedt und Campus Jungferensee.
- Auf Seite 104 im Kapitel 5.7.2 **Ausstattung der Haltestellen und Verknüpfungspunkte** ist zu ergänzen:
 - Der Fahrplan des Busverkehrs ist am Anknüpfungspunkt Bahnhof Park Sanssouci besser an den Fahrplan der Regionalbahnen anzupassen.

Begründung:

Die innerstädtischen Bahnhöfe Charlottenhof, Park Sanssouci und der Ortsteilbahnhof Golm haben besondere Bedeutung für die Verbesserung der Angebote im ÖPNV. Verbesserte Angebote an diesen Bahnhöfen sind geeignet, einen größeren Verkehrsanteil im umweltfreundlichen Personenverkehr zu erzielen, weil dortige Schienenverkehrsangebote attraktiv und wettbewerbsfähig sind im Vergleich zum Autoverkehr.

Wenn man einen höheren Anteil ÖPNV-Nutzung erreichen möchte, bewirkt man das wirksam mit Schaffung attraktiver Takte an diesen Bahnhöfen.

Die fehlende Querverbindung Golm/Eiche/Bornim – Bornstedt/Campus Jungfernsee erschwert für viele Fahrgäste dieser Relation die Nutzung des ÖPNV erheblich durch umständlich lange Fahrwege und Fahrtzeiten und belastet unnötig die bereits überlasteten Abschnitte des ÖPNV in der Innenstadt von Potsdam. Durch Schaffung dieser Querverbindung kann die Netzauslastung des ÖPNV optimiert werden.

Alle genannten Punkte wurden im Ortsbeirat Eiche ausdrücklich befürwortet.

gez. Dr. Sigrid Müller, Stefan Wollenberg
Fraktionsvorsitzende

Unterschrift

Stellungnahme des Energieforums Potsdam zum Entwurf des Nahverkehrsplans Potsdam 2019-2023

Das Energieforum Potsdam sieht ein erhebliches Einsparpotential an Treibhausgasemissionen, wenn deutlich mehr Menschen als bisher den ÖPNV nutzen und auf ihren privaten PKW verzichten. Dieses Ziel ist auch im Entwurf des Nahverkehrsplans auf Seite 103 klar formuliert: „Die Landeshauptstadt Potsdam hat sich im Rahmen des Masterplan-Konzepts „100 % Klimaschutz Potsdam 2050“ das Ziel gesetzt, ihre Treibhausgas-Emissionen um 95 % sowie ihren Energieverbrauch um 50 % zu reduzieren (Vergleichsjahr 1990). Der Verkehr zeichnete in Potsdam im Jahr 2014 für 28 % des gesamten Energieverbrauchs sowie 27 % der Treibhausgas-Emissionen verantwortlich, wodurch in diesem Sektor enorme Einsparpotenziale vorhanden sind. Eine der wichtigsten Säulen für das Erreichen der Ziele ist der Modal Shift zum Umweltverbund, also eine Reduzierung des Anteils der Verkehrsleistungen des motorisierten Individualverkehrs am Gesamtverkehr zugunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr). Der ÖPNV spielt hierbei eine zentrale Rolle. Er muss zum einen als attraktive Alternative zum privaten Pkw wahrgenommen werden und zum anderen leistungsfähig genug sein, um die Herausforderungen in der wachsenden Landeshauptstadt zu meistern. Das Erreichen der gesteckten Ziele kann nur mit einem attraktiven ÖPNV gelingen, weshalb der Ausbau und die Weiterentwicklung des bestehenden Systems unverzichtbar sind.“

Die im Entwurf des Nahverkehrsplans bisher vorgeschlagenen konkreten Maßnahmen bleiben weit unter diesem hohen Anspruch. Das Energieforum sieht hier noch großen Verbesserungsbedarf.

Um die Attraktivität des ÖPNV in Potsdam deutlich zu erhöhen, ist es erforderlich, das Angebot spürbar zu verbessern. Wegen des starken Bevölkerungszuwachses im Potsdamer Norden sind insbesondere dort Takte zu erhöhen und Fahrzeiten in den Abendstunden und am Wochenende auszudehnen sowie neue Streckenverbindungen zu prüfen. Der aktuelle Stand der Pläne für die Errichtung des neuen Stadtteils Krampnitz mit den entsprechenden Konsequenzen für den ÖPNV muss in den Nahverkehrsplan einfließen.

Stellungnahme und Vorschläge zu den einzelnen Kapiteln und Abschnitten im Entwurf des Nahverkehrsplans:

3 Analyse und Prognose

Bildungseinrichtungen

Seite 35: „Die Besonderheit ist, dass sich viele Schulplätze im Süden der Stadt befinden, wodurch viele Schülerinnen und Schüler aus den nördlichen in die südlichen Ortsteile pendeln.“ Eine zusätzliche weiterführende Schule im Potsdamer Norden neben der DaVinci-Gesamtschule und der Gesamtschule am Schloss (bisher ohne eigenes Schulgebäude) ist dringend notwendig. Schülerverkehr in die Innenstadt und zu den Schulen im Süden wird dann eingespart. Wenn die weiterführende Schule in Krampnitz in absehbarer Zeit nicht gebaut werden kann, muss ein anderer Standort im Potsdamer Norden gefunden werden.

4 Anforderungsprofil im ÖPNV - Bewertung

Zuordnung Ortsteile nach Nutzungsdichte

Tabellen Seite 60/61: Wegen des bereits erhöhten Verkehrsaufkommens und dessen in den kommenden Jahren zu erwartenden weiteren Erhöhung an den Haltestellen Campus Jungfersee und Marquardt (Umsteigebahnhöfe) müssen diese Haltestellen in die Klasse II aufgenommen werden (mittlere Nutzungsdichte). Momentan sind sie in Klasse III (niedrige Nutzungsdichte) gelistet.

Bedienzeitraum

Tabelle Seite 63: Am Freitagabend muss das ÖPNV-Angebot gegenüber den anderen Wochentagen verbessert werden (Takt und Zeitraum), damit die Bewohner der von der Innenstadt weiter entfernt liegenden Ortsteile das Kulturangebot der Stadt nutzen können ohne auf das eigene

Auto angewiesen zu sein. Bei Klasse III (Fr-So) muss die SVZ (Schwachverkehrszeit) von 23 auf 24 Uhr ausgedehnt werden.

Erschließungsqualität

Tabelle Seite 65: Fahrten pro Stunde und Richtung müssen bei Klasse III angehoben werden:
 HVZ (Hauptverkehrszeit): 2 Fahrten statt einer Fahrt
 NVZ (Nebenverkehrszeit): 1 bis 2 Fahrten statt 0,5 bis 1 Fahrt
 NaVZ (Nachtverkehrszeit): 1 Fahrt am WE statt gar keiner

Verbindungsqualität

Seite 68: „Basis zur Ermittlung dieses Wertes ist die schnellste Verbindung von Montag bis Freitag im unbelasteten Netz in der Hauptverkehrszeit zwischen 7:00 und 8:00 Uhr von einer ausgewählten Haltestelle jedes Ortsteiles zur Innenstadt.“ Die Berechnungsgrundlage ist unrealistisch. In der Hauptverkehrszeit gibt es kein unbelastetes Netz. Durchschnittliche Stauzeiten müssen in die Berechnung einfließen.

5 Gestaltungskonzept für den ÖPNV 2019 – 2023

Infrastrukturmaßnahmen

Seite 82: Weiteren Punkt ergänzen: „Ausbau des Bahnhofs Marquardt mit Inbetriebnahme zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022, u.a. mit der Planung folgender Maßnahmen: Taktverdichtung RB21, Halt der RB20 in Marquardt, Trassenvorhaltung Tram-Anschluss“.
 Begründung: Die Inbetriebnahme des ausgebauten Bahnhofs Marquardt ist für den Fahrplanwechsel im Dezember 2022 vorgesehen.

Umsetzung des SPNV-Zielnetzes ab Dezember 2022

Seite 82: „RB21 als neue Direktverbindung zwischen Potsdam und Berlin Gesundbrunnen über Berlin-Spandau.“ Die Direktverbindung über Potsdam in der HVZ darf im Gegenzug zu dieser Maßnahme nicht abgeschafft werden. Denn viele Potsdamer und Menschen aus dem Umland arbeiten im Zentrum von Berlin und verlorren damit ihre Pendler-Direktverbindung dorthin. Eine weitere Überlastung des RE1 muss vermieden werden.

Maßnahmenkonzeption

Seite 91: Als weitere Maßnahme (L-13) ist zu untersuchen, wie eine direkte Bus-Verbindung zwischen Fahrland/Satzkorn und Bornim/Bornstedt (Potsdamer Straße) geschaffen werden kann. Denn viele Bewohner dieser Ortsteile nutzen die Angebote (Ärzte/Apotheke/Post/Einkaufen/Schule) in Bornim und Bornstedt, die es bei ihnen nicht gibt, können diese Stadtteile aber per ÖPNV nur mit großen Umwegen bzw. mehreren Umstiegen erreichen. Deshalb fahren bisher alle, denen es überhaupt möglich ist, mit dem Auto dorthin.

Seite 93: I-5: Durchführung einer Machbarkeitsstudie zur Erweiterung des Straßenbahnnetzes nach Bornim und Golm: Hier sind folgende Alternativen zu prüfen: 1. Busspur (siehe I-13), 2. Einsatz von Bussen mit Wasserstoff-Antrieb.

Seite 97: I-13: Einrichtung einer Busspur auf der Potsdamer Straße:
 Die Busspur sollte schon auf Höhe der Grundschule Bornim beginnen und die Umsetzung nicht abhängig von der Verfügbarkeit entsprechender Fördermittel gemacht werden.

Haltestellen

Seite 99: Die Beleuchtung an Haltestellen ist von der Prioritätensetzung für den Ausbau der Barrierefreiheit abzukoppeln. Denn Beleuchtung ist an allen Haltestellen wichtig, auch an denen mit weniger Fahrgästen. Ausreichende Beleuchtung dient der allgemeinen Sicherheit und muss deshalb an allen Haltestellen gewährleistet sein.

Um die Verknüpfung der Verkehrsträger zu fördern, müssen an den Haltestellen mehr Fahrradstellplätze geschaffen werden. Das ist besonders in den ländlich geprägten Ortsteilen wichtig, wo viele Haltestellen aufgrund der Entfernung für manche Einwohner nur schwer oder gar

nicht zu Fuß zu erreichen sind.

Tarif und Vertrieb

Seite 113 ergänzen: Der Schülerverkehr muss nach dem Vorbild von Berlin optimiert werden: Freier ÖPNV für Kinder und Jugendliche sowie freie Mitfahrt für begleitendes Elternteil für direkte Fahrten zwischen Wohnung und Schule oder Kita. Die Schulbescheinigung dient als Ausweis.

Sicherheit & Hygiene

Seite 116 ergänzen: „Corona-Pandemie“ – Risiken und Chancen für eine nachhaltige Verkehrslandschaft (Untersuchungen und in der Folge mögliche neue Strategien/Konzepte/Hygienevorschriften für mögliche Gefährdungslagen entwickeln)

Multimodale Verknüpfung

Seite 117: Ergänzung am Ende des 1. Absatzes: Die digitale Plattform soll Tür-zu-Tür-Angebote des ÖPNV an jedem Ort und zu jeder Zeit ermöglichen.

„Sharing-Angebote (Ride-, Bike- und Carsharing), Bedarfsverkehre und der klassische liniengebundene ÖPNV sollen zukünftig über eine Mobilitätsplattform angeboten werden.“
Ergänzen um: „Mitfahrvermittlung im privaten PKW“.

Ergänzung neuer Absatz: Die wichtigsten Haltestellen des ÖPNV sollen zu Mobilitätsstationen ("Mobility-Hubs") entwickelt werden, z.B. mit Ladesäulen, elektrifizierten Sharing- und Pool-Fahrzeugen und, wenn sinnvoll, mit Solarstromerzeugung und Speicherung vor Ort. Begründung: Lassen sich Verkehrsmittel unkompliziert und schnell kombinieren, stärkt dies den Bus-, Bahn-, Rad- und Fußverkehr als Ganzes und erleichtert den Abschied vom eigenen Auto. Das breite Angebot an Mobilitätsstationen ermöglicht, dass jederzeit ein passendes Verkehrsmittel für den konkreten Bedarf zur Verfügung steht.

Eine Standardisierung von Planung, Errichtung und Betrieb der Mobilitätsstationen, auch bei Ausschreibungsverfahren und Bauüberwachung, wäre sinnvoll.

Autonome Betriebsformen

Seite 118: „Autonome Fahrzeuge eröffnen neue Möglichkeiten, bisher aus Kostengründen schlecht angebundene Gebiete mit dem ÖPNV besser zu erschließen.“ Alternativ oder ergänzend sollte der verstärkte Einsatz von Kleinbussen mit Fahrer geprüft werden, um die Ortsteile besser anzubinden. Das lässt sich deutlich schneller und kostengünstiger realisieren als die autonomen Fahrzeuge. Für die Nachtstunden wäre ein Rufbussystem denkbar.

Alternative Antriebssysteme

Seite 118f: Zu der Machbarkeitsstudie zu ergänzen: Außerdem muss untersucht werden, inwieweit der Ausbau des Tram-Netzes und die Einführung von Bussen mit grünem Wasserstoff-Antrieb einander sinnvoll ergänzen bzw. ausschließen (auch in Abhängigkeit von möglichen konkreten Strecken).

Maßnahmenprogramm

S.119: Die Vergleichbarkeit der Maßnahmen untereinander darf nicht nur unter den Prämissen beste verkehrliche Wirkung, leichte Durchführbarkeit bzw. Umsetzbarkeit und geringste benötigte Finanzmittel hergestellt werden. Die folgenden Prämissen müssen bei der Bewertung der Maßnahmen ebenfalls eine Rolle spielen: Umweltverträglichkeit, Klimaschutz, Stadtgestaltung,

**Besser mobil.
Besser leben.**

www.potsdam.de/besser-mobil



Landeshauptstadt
Potsdam

Bericht aus der AG Bürgerticket vom 18.06.2020



- viele Anträge mit Vorschlägen zur Tarifgestaltung im ÖPNV
- Gebündelte Behandlung in AG Bürgerticket
- Aufgabenträgerverpflichtung zu einheitlichen Beförderungstarifen, Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen im VBB (§ 5 Abs. 2 ÖPNV-Gesetz des Landes Brandenburg)
- keine Insellösungen, stattdessen ein Ziel, das breite Zustimmung findet
- Bürgerticket stufenweise umsetzen, Finanzierung noch ungeklärt
- Erste Stufe: ÖPNV für Potsdamer Schülerinnen und Schüler kostenfrei

Kostenloses Schülerticket Potsdam AB



Landeshauptstadt
Potsdam

Ausgangsdaten

Anzahl Schülerinnen und Schüler in Potsdam			
	2017	2018	2019
Grundschule	9.626	9.775	9.856
Oberschule	1.343	1.307	1.237
Gesamtschule	5.117	5.302	5.681
Gymnasium	5.363	5.355	5.425
Förderschule	762	783	787
Gesamt	22.211	22.522	22.986

Kostenloses Schülerticket Potsdam AB



Landeshauptstadt
Potsdam

Ausgangsdaten

ÖPNV-Nutzende je Schulstufe		
	ÖPNV	Gesamt
Grundschule	472	9.856
Sekundarstufe I	1.062	6.918
Sekundarstufe II	2.953	5.425
Förderschule	0	787
Gesamt	4.487	22.986

Kostenloses Schülerticket Potsdam AB



Landeshauptstadt
Potsdam

Mindereinnahmen bei der ViP

Einnahmen der ViP im Schülerverkehr Potsdam AB

Einnahmen der ViP im Bartarif	432.969,50 €
Einnahmen der ViP im Zeitkartentarif	523.010,92 €
Einnahmen der ViP im Abo-Vertrieb	1.245.406,90 €
Summe	2.201.387,32 €

Kostenloses Schülerticket Potsdam AB

Mehrausgaben der Landeshauptstadt Potsdam



Landeshauptstadt
Potsdam

Notwendige Ausgaben der Landeshauptstadt Potsdam für kostenloses Schülerticket

Preis für Jahreskarte Schüler Potsdam AB	249,60 € pro Jahr
Anzahl Schülerinnen und Schüler in Potsdam	22.986,00 pro Jahr
Zahlung an die ViP für Schülertickets	5.737.305,60 € pro Jahr

Kostenloses Schülerticket Potsdam AB



Betriebliche Mehraufwendungen bei der ViP

Schulstandorte	zusätzlicher Aufwand							
	75 % ÖPNV-Nutzung				50 % ÖPNV-Nutzung			
	Tram		Bus		Tram		Bus	
	Fahrzeuge	km	Fahrzeuge	km	Fahrzeuge	km	Fahrzeuge	km
Montessori-Oberschule			0,6				0	
Eisenhart-Schule	0				0			
Goethe-Schule			2,3				0,8	
Oberschule Theodor-Fontane	0				0			
Humboldt-Gymnasium	3				1,5			
Leibniz-Gymnasium	0				0			
Einstein-Gymnasium	0				0			
Herrmann-von-Helmholtz-Gymnasium	3,2				1,6			
Voltaire-Gesamtschule	0				0			
Gesamtschule Peter-Josef-Lenné			1				0	
Friedrich-Wilhelm-von-Steuben-Gesamtschule	0				0			
Käthe-Kollwitz-Oberschule	1,2				0,6			
Waldorfschule Potsdam			0,1				0	
Neues Gymnasium Potsdam			0				0	
Evangelisches Gymnasium			2,2				0,1	
Katholisches Gymnasium Marienschule			1,4				0,8	
Schiller Gymnasium	1,2				0,7			
Da Vinci Gesamtschule	2,1				1			
Summe	11	644.000	8	437.000	5	395.000	2	46.000

Anträge in der AG Bürgerticket

Allgemeines zur kostenlosen ÖPNV-Nutzung



- Kann nicht auf kommunaler Ebene beschlossen werden
 - Die Angebote aller acht Verkehrsunternehmen überschreiten die Grenze zu anderen Aufgabenträgern
 - Schienenpersonennahverkehr in Aufgabenträgerschaft der Länder
 - finanzielle Auswirkungen auf viele Unternehmen und Gebietskörperschaften
- ⇒ Keine Einsparungen für Nutzende mit Fahrtziel außerhalb Potsdams
- ⇒ keine Einsparungen bei Vertriebsstruktur durch Aufrechterhaltung für Verkehre von und nach Potsdam
- ⇒ Fahrgastzuwachs mit derzeitigen Kapazitäten nicht verkraftbar

Anträge in der AG Bürgerticket

Änderungen VBB-Tarif / Einführung neuer Produkte



Landeshauptstadt
Potsdam

- Weiterentwicklung des VBB-Tarifs ist klar geregelt
- Fortschreibung des Tarifs unter Einbeziehung der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen im Rahmen verschiedener Gremien und Arbeitsgruppen
- Einbringung von Ideen durch die Landeshauptstadt Potsdam möglich, Umsetzung jedoch nur nach mehrheitlichem Beschluss in den Gremien
- Keine Möglichkeit für den Oberbürgermeister durch Beschlüsse der SVV den VBB-Tarif zu verändern

⇒ **Nutzung vorhandener Tarifprodukte notwendig**

Anträge in der AG Bürgerticket

Anträge zum kostenfreien ÖPNV in Potsdam



Landeshauptstadt
Potsdam

Einwohnerzahl	180.503
davon unter 6 Jahre	13.417
Schülerinnen und Schüler	22.986
Nutzerinnen und Nutzer kostenloses Ticket Potsdam AB	144.100
Jahreskarte Potsdam AB für alle	59.253.920 € pro Jahr
kostenloses Schülerticket	5.737.306 € pro Jahr
kostenloser ÖPNV in Potsdam	64.991.226 € pro Jahr



Anträge in der AG Bürgerticket

Anträge zum kostenfreien ÖPNV in Potsdam

- Kosten für erste Stufe Schulverkehr Potsdam AB
 - Schülertickets **5.737.305,60 € pro Jahr**
 - 5 zusätzliche Straßenbahnen **20.000.000,00 €**
 - 2 zusätzliche Gelenkbusse **800.000,00 €**
- Kosten für zweite Stufe alle über 18 Jahre:
 - Jahreskarte Potsdam AB **59.253.920,00 € pro Jahr**
 - 30 % mehr Fahrgäste geschätzt
 - zusätzliche Busse und Bahnen im Vergleich zum derzeitigen Fahrplan erforderlich
 - es kann derzeit nicht abgeschätzt werden, ob die zusätzlichen Busse und Bahnen der ersten Stufe für die Nachfrage der zweiten Stufe ausreichen oder ob weitere Fahrzeuge beschafft werden müssen

Anträge in der AG Bürgerticket

Anträge zum kostenfreien ÖPNV in Potsdam



Landeshauptstadt
Potsdam

17/SVV/0826 Kostenloser ÖPNV für Potsdam

Die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs in der Landeshauptstadt Potsdam ist kostenlos

Votum der AG Bürgerticket:

einstimmige Ablehnung



Anträge in der AG Bürgerticket

17/SVV/0828 Rücknahme Fahrpreiserhöhung Kurzstrecke

Die Fahrpreiserhöhung für eine Kurzstrecke der Tram von 1,40 € auf 1,90 € wird zurück genommen. Das Kurzfahrticket gilt für 6 Stationen

- Prognose für Reduzierung der Kurzstreckenreichweite im Rahmen der gesamthaften Tarifsimulation: **Mehrerlöse in Höhe von 166.000 €**
- Rückabwicklung führt zu **Mindererlösen von jährlich 217.000 €***
- Die Unterschiedlichkeit der Werte liegt in Faktoren begründet:
 - Nachfragereaktion auf Preisänderungen bei Preisanhebungen deutlicher als bei Preissenkungen, Mehrerlöse einer Preisanhebung werden durch Nachfragerückgänge stärker gedämpft als Mindererlöse einer Preissenkung durch Mehrnachfrage geschmälert
 - Produktpalette (Kurzstrecke) wurde um Mehrfahrtenkarten mit anderen Preisverhältnissen erweitert, wodurch sich Erlösdeltas ebenfalls verschieben
- **Maßnahme kann mit bestehenden Kapazitäten umgesetzt werden**

**Hinweis: Berechnung bezieht sich nur auf die räumliche Gültigkeit (sechs statt vier Stationen) und nicht auf die Änderung des Verkaufspreises.*

Votum der AG Bürgerticket:

einstimmige Ablehnung



Anträge in der AG Bürgerticket

17/SVV/0833 1 € für 30 Minuten im Potsdamer ÖPNV

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, im Rahmen eines dreimonatigen Modellversuchs, die Einführung eines 30-Minuten-Tickets für den Preis von 1 € im öffentlichen Nahverkehr zu prüfen

- Kosten für diese Maßnahme nicht berechenbar
- Gutachten für ca. 50.000 € erforderlich
- Massiver Eingriff in bestehenden VBB-Tarif
- 3 Monate sind für einen Test zu kurz, um valide Aussagen zu treffen

Votum der AG Bürgerticket:

einstimmige Ablehnung

Anträge in der AG Bürgerticket



Landeshauptstadt
Potsdam

18/SVV/0061 Grundschüler für ÖPNV begeistern

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, gemeinsam mit dem ViP ein „Begrüßungspaket für Grundschüler“ zu schnüren. Damit soll die Entscheidung der Eltern, ihre Kinder mit öffentlichen Verkehrsmitteln von und zur Schule fahren zu lassen, erleichtert werden. Denkbar wären zwei Wochen kostenlose Testfahrt für Grundschüler zu Schulbeginn, die Erstellung eines individuellen Fahrplans für jeden Schüler, der Hinweis auf geringe Kriminalitätsraten in öffentlichen Verkehrsmitteln u. v. m. in Verbindung mit den bereits bestehenden Trainingsangeboten für das Bus- und Bahnfahren.

Das „Begrüßungspaket“ für Schüler und Eltern sollte zum Beginn des Schuljahres 2018/2019 vorliegen.

Keine Behandlung in der AG Bürgerticket:

Vorschlag der Verwaltung in geänderter Form

Im Rahmen der Mobilitätsoffensive gibt der ViP ein „Begrüßungspaket für Grundschüler“ ab dem Schuljahr 2021 / 2022 aus. Damit soll die Entscheidung der Eltern, ihre Kinder mit öffentlichen Verkehrsmitteln von und zur Schule fahren zu lassen, erleichtert werden.

Anträge in der AG Bürgerticket

Anträge zum kostenfreien ÖPNV in Potsdam



Landeshauptstadt
Potsdam

18/SVV/0139 Szenario für kostenlosen Nahverkehr

Der Oberbürgermeister wird aufgefordert, ein mögliches Szenario für die Einführung eines kostenlosen Nahverkehrs in Potsdam zu erarbeiten.

Dazu sollen insbesondere die Kosten, Finanzierungsmöglichkeiten, technische Voraussetzungen und zeitliche Schritte aufgezeigt werden. Das schließt ein gestaffeltes Vorgehen ein, in dem in einem ersten Schritt Kinder und Jugendliche bis 18 Jahre den ÖPNV kostenlos nutzen können.

Votum der AG Bürgerticket:

mehrheitliche Ablehnung



Anträge in der AG Bürgerticket

18/SVV/0217 Kostenloses Jahresticket für Senioren

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, Seniorinnen und Senioren über 65 Jahre für die freiwillige Abgabe ihres Führerscheins ein kostenloses Jahresticket für den ÖPNV Potsdam AB zur Verfügung zu stellen

- Annahme: 30 % der über 65-jährigen nehmen dies wahr
- Kosten für 10.819 Personen: **6.415.429,80 € pro Jahr**
- Maßnahme erfordert **eine zusätzliche Straßenbahn**
- Wenn alle über 65-jährigen eine VBB Jahreskarte 65+ zum Preis von 593 € erhalten würden, kämen Kosten auf die Landeshauptstadt Potsdam **in Höhe von 21.384.766 € pro Jahr** zu

Votum der AG Bürgerticket:

einstimmige Ablehnung



Anträge in der AG Bürgerticket

18/SVV/0218 Abo-Tickets für den ÖPNV

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, erwerbsgeminderte Rentner den Altersrentnern beim Bezug eines Abo-Tickets für den ÖPNV gleichzustellen

- Kosten für 936 Betroffene
 - beim Abo 65+ (gesamtes VBB-Gebiet) **555.048,00 € pro Jahr**
 - bei Potsdam AB **384.883,20 € pro Jahr**
- Maßnahme kann mit bestehenden Kapazitäten umgesetzt werden

Hinweis: Die hier dargestellten Berechnungen stellen den finanziellen Mehraufwand bei kostenlosen Tickets für erwerbsgeminderte Rentner dar und nicht für die Gleichstellung mit Altersrentnern.

Votum der AG Bürgerticket: einstuimmige Zustimmung, wie folgt geändert

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, sich in den Gremien des VBB dafür einzusetzen, dass erwerbsgeminderte Rentner den Altersrentnern beim Bezug eines Abo-Tickets für den ÖPNV gleichgestellt werden.

Anträge in der AG Bürgerticket

19/SVV/0572 VBB-Kombiticket für Potsdamer Erstligisten



Landeshauptstadt
Potsdam

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, zu prüfen, ob die Kosten des Kombitickets im VBB für Dauerkartenbesitzer von Potsdamer Sportvereinen (Erstligavereine und publikumswirksamer Ligabetrieb) durch die Landeshauptstadt Potsdam als Beitrag zum Klimaschutz übernommen werden können

- ca. **90.000 € pro Jahr** für publikumswirksamen Ligabetrieb
- **Maßnahme kann mit bestehenden Kapazitäten umgesetzt werden**

Votum der AG Bürgerticket:

mehrheitliche Ablehnung

Anträge in der AG Bürgerticket



Landeshauptstadt
Potsdam

19/SVV/0846 Freie Fahrt im ÖPNV für Mitglieder der FFW

Der Oberbürgermeister wird beauftragt zu prüfen, wie für alle aktiven Mitglieder der Freiwilligen Feuerwehr freie Fahrt mit den Verkehrsmitteln des ÖPNV ermöglicht werden kann.

- Alle Mitglieder der freiwilligen Feuerwehr würden eine Jahreskarte Potsdam AB zum Preis von je 411,20 € erhalten
- Kosten für ca. 368 Mitglieder der freiwilligen Feuerwehr: **151.321,60 € pro Jahr**
- **Maßnahme kann mit bestehenden Kapazitäten umgesetzt werden**

Votum der AG Bürgerticket:

mehrheitliche Ablehnung

Anträge in der AG Bürgerticket

Anträge zum kostenfreien ÖPNV in Potsdam



Landeshauptstadt
Potsdam

20/SVV/0035 Kostenfreier ÖPNV für alle in Potsdam

In Potsdam wird der kostenlose/ticketfreie öffentliche Nahverkehr für alle eingeführt

Votum der AG Bürgerticket:

einstimmige Ablehnung