

Protokollauszug

aus der

11. (außerordentliche) öffentliche Sitzung des Ausschusses für Klima, Umwelt und Mobilität vom 13.08.2020

öffentlich

Top 3.1.1 Nahverkehrsplan 2019 für die Landeshauptstadt Potsdam 20/SVV/0222 vertagt

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 Personennahverkehrs (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 **Schiienenpersonenverkehr** 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 Jungfersee.

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.

**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

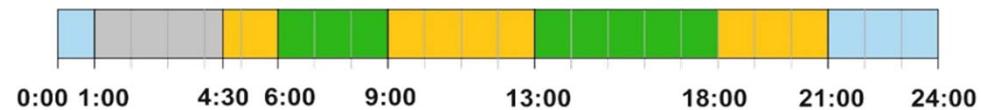


Landeshauptstadt
Potsdam

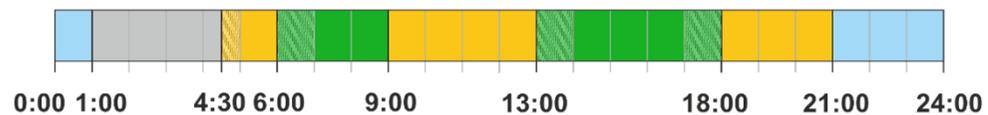
Bedienungszeiträume nach Klassen

Beispiel: Montag bis Freitag

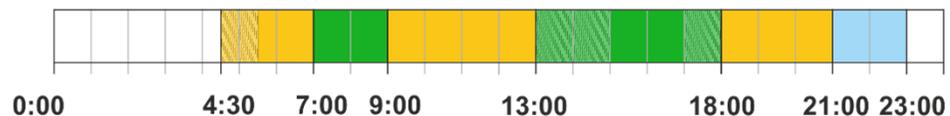
Klasse I



Klasse II



Klasse III

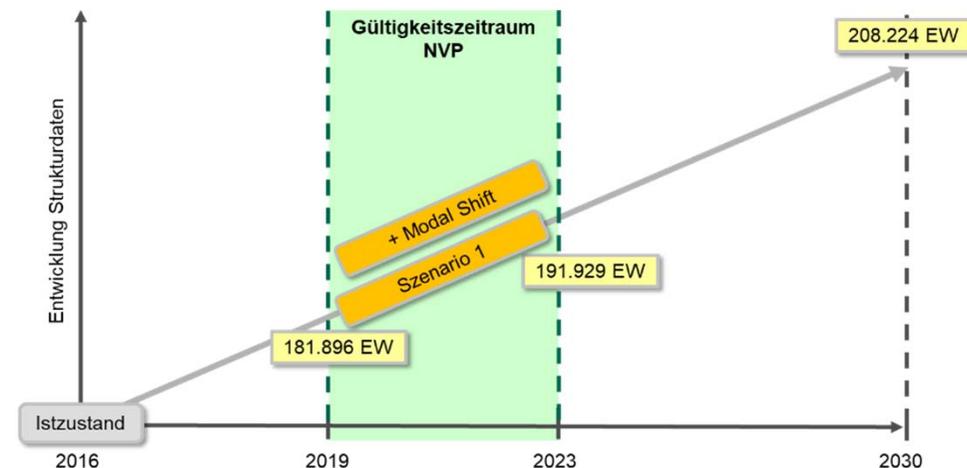


Szenarien für die Nachfrageentwicklung



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

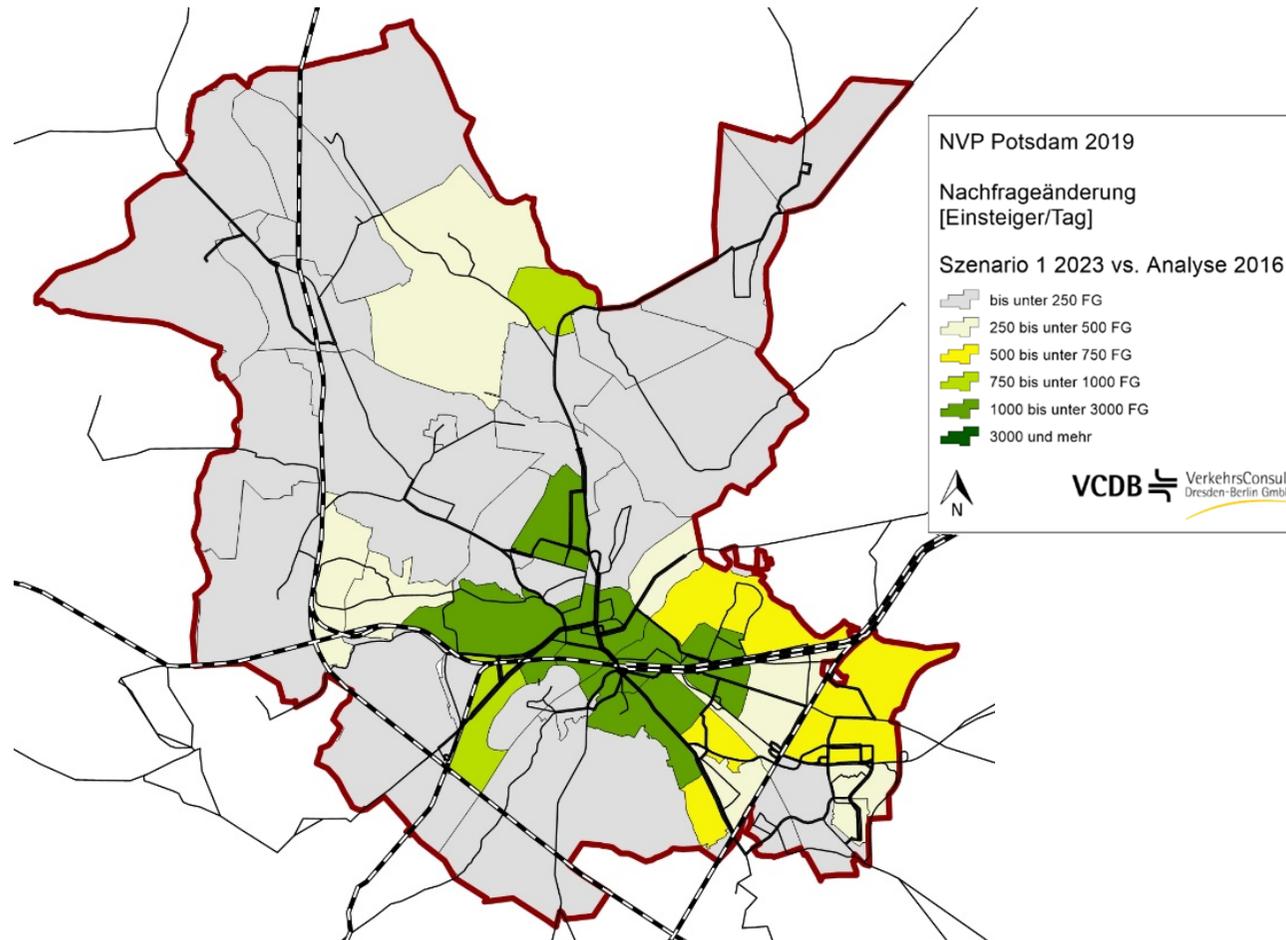


Szenarien für die Nachfrageentwicklung



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

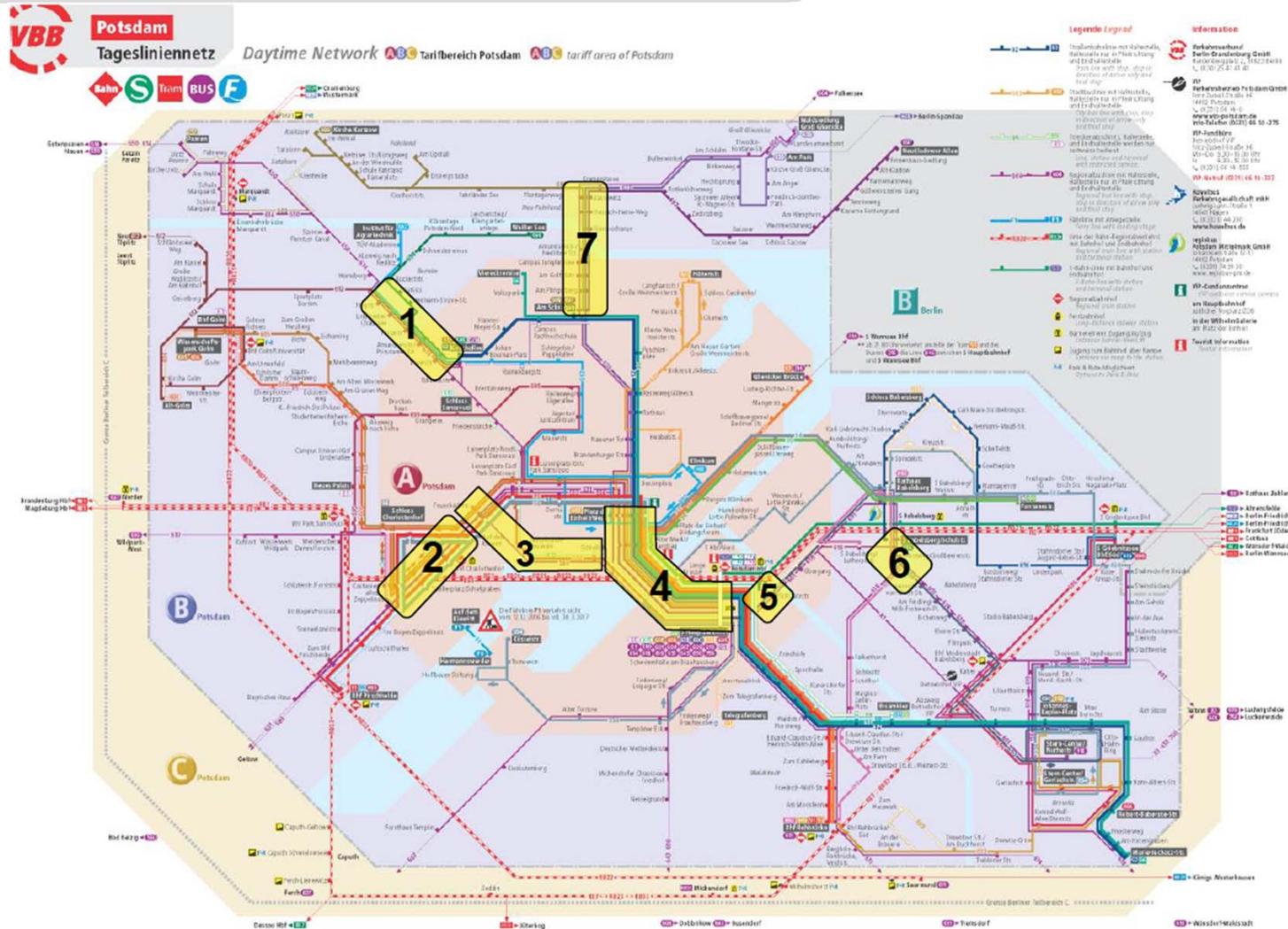
- Babelsberg Nord
- Brandenburger Vorstadt
- Nauener Vorstadt
- Waldstadt I+II
- Stern
- Kirchsteigfeld
- Eiche
- Golm

Netz- und Leistungsfähigkeitsuntersuchung



Landeshauptstadt
Potsdam

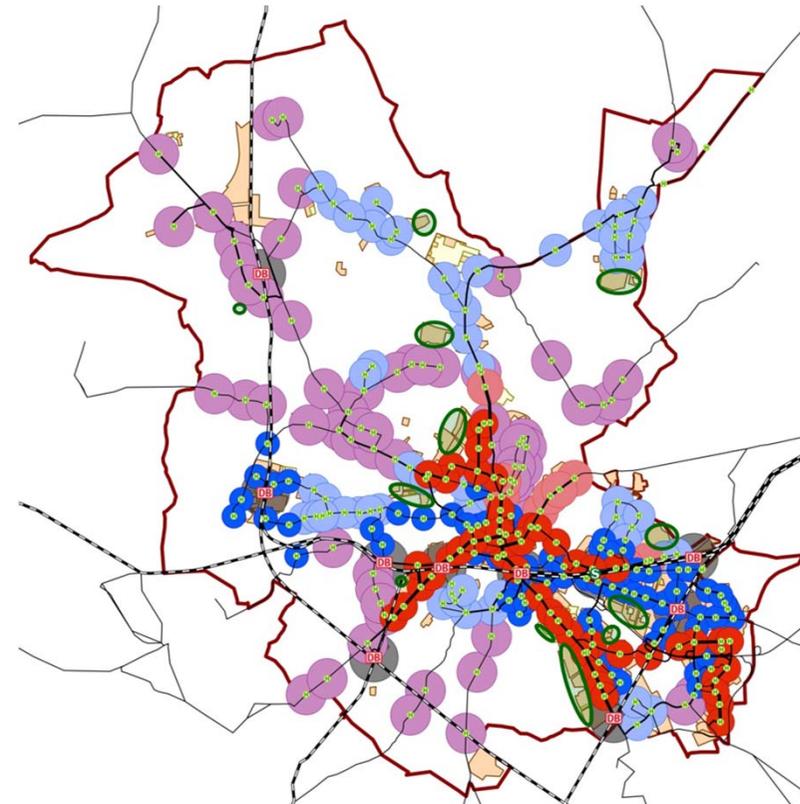
Identifizierte Schwachstellen des Potsdamer ÖPNV-Netzes



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

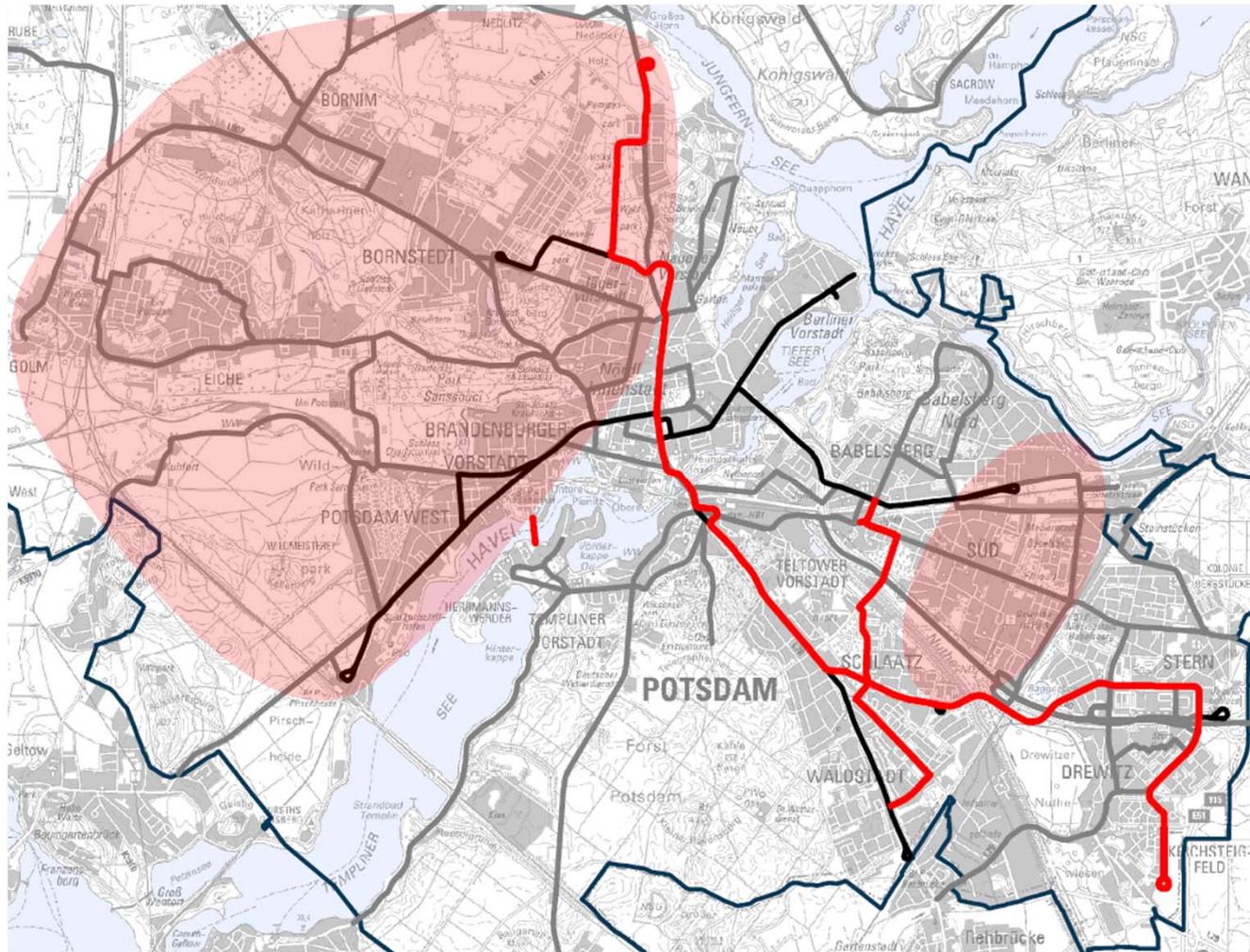


Attraktivitätssteigerung des Potsdamer ÖPNV



Landeshauptstadt
Potsdam

Schwerpunkte



● Neue
Buskonzepte

— Angebots-
ausweitungen

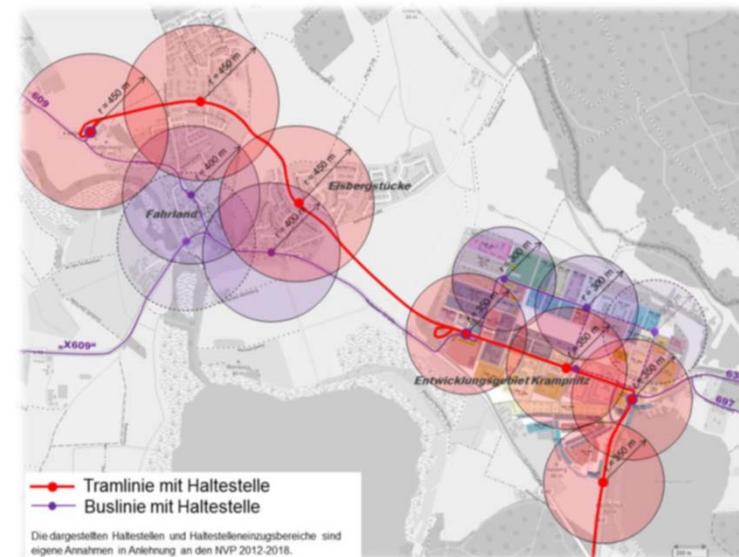
— Tramnetz

— 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.

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.

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 Fahrzeit 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





- Änderungsantrag
 Ergänzungsantrag
 Neue Fassung

zur Drucksache Nr.

DS 20/SVV/0222

öffentlich

Einreicher: **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 Jungfersee.
- 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 Jungferensee 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,