



**Betreff:**

öffentlich

**Empfehlung für die Trassenführung der Straßenbahn auf der Insel Neu Fahrland und Kooperations- und Finanzierungsvereinbarung**

Einreicher: GB 4 Stadtentwicklung, Bauen, Wirtschaft und Umwelt	Erstellungsdatum: 17.05.2022
	Freigabedatum: _____

Beratungsfolge:	Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung		
01.06.2022		
Gremium		
Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam		

**Beschlussvorschlag:**

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

1. In Kenntnisnahme der Ergebnisse der Variantenuntersuchung zur Trassenführung der Straßenbahn auf der Insel Neu Fahrland (Anlage A) und der entsprechenden Erläuterungen der PTV Group (Anlage C) wird auf der Grundlage des Variantenvergleichs der ViP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH empfohlen, die Entwurfs- und Genehmigungsplanung für eine genehmigungsfähige und förderfähige Straßenbahntrasse mit besonderem Bahnkörper fertigzustellen und für das Planfeststellungsverfahren einzureichen.
2. Zur Durchführung der Straßenbahnverlängerung bis zum Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses wird der Oberbürgermeister beauftragt und als Gesellschafter der Stadtwerke Potsdam GmbH ermächtigt, die „Kooperations- und Finanzierungsvereinbarung zum weiteren Vorgehen bei der Straßenbahnerschließung des Potsdamer Nordens“ gemäß Anlage B mit der ViP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH und der Entwicklungsträger Potsdam GmbH abzuschließen.
3. Der Oberbürgermeister wird beauftragt, vor der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens der Stadtverordnetenversammlung eine aktualisierte Kostenschätzung vorzulegen und die Auswirkungen auf die mittelfristige Finanzplanung der Landeshauptstadt und den Wirtschaftsplan der ViP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH darzustellen.
4. Der Oberbürgermeister wird beauftragt, die Auswirkungen auf die Gesamtfinanzierung des Vorhabens bis zum Abschluss des Planfeststellungsverfahrens zu aktualisieren und der Stadtverordnetenversammlung zur Kenntnis zu bringen.

Überweisung in den Ortsbeirat/die Ortsbeiräte:

Nein

Ja, in folgende OBR:

Anhörung gemäß § 46 Abs. 1 BbgKVerf

zur Information

**Finanzielle Auswirkungen?**

Nein

Ja

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

**Fazit Finanzielle Auswirkungen:**

**Fazit finanzielle Auswirkungen:**

Die mit der weiteren Entwurfs- und Genehmigungsplanung und dem Planfeststellungsverfahren für die Straßenbahnerweiterung sowie der Umsetzung des TP0 (Nedlitzer Straße) verbundenen finanziellen Aufwendungen sind im Rahmen der geltenden mittelfristigen Finanzplanung (Beschluss zur Haushaltssatzung 2022) berücksichtigt und mit Beschluss 21/SVV/1120 (Sicherstellung der ÖPNV-Erschließung von Kramnitz mit maximal 5.000 Einwohnern\*innen) bereits beschlossen und dem Vorhabenträger durch entsprechende Finanzierungsvereinbarungen zugesagt.

Die „Kooperations- und Finanzierungsvereinbarung zum weiteren Vorgehen bei der Straßenbahnerschließung des Potsdamer Nordens“ sichert vertraglich den entwicklungsbedingten Finanzierungsanteil des Entwicklungsträgers Potsdam als Treuhänder der Entwicklungsmaßnahme Kramnitz an den Planungs- und Baukosten bis zum Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses. Gemäß §8 Abs. 3 der Vereinbarung wird die Kostenbeteiligung des ETP zum Zeitpunkt der Erteilung des GVFG-Förderbescheides für die Straßenbahnerweiterung überprüft und ggf. eine neue Vereinbarung abgeschlossen.

Zur Finanzierung des für die Straßenbahnerweiterung notwendigen Grunderwerbs sind im Investitionsprogramm (Beschluss zur Haushaltssatzung 2022) aktuell bis zum Jahr 2025 unter der Investitionsnummer 46000012 insgesamt 4.700.000 Euro geplant.

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
2		2	2	2	180	sehr große

### Klimaauswirkungen

x positiv     negativ     keine

### Fazit Klimaauswirkungen:

Durch den Bau der Straßenbahn nach Krampnitz und Fahrland wird die Erschließung mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln verbessert. Den Bürgerinnen und Bürgern wird auf diese Weise eine Mobilität ohne Auto ermöglicht. Dies hat positive Auswirkungen auf das Klima insbesondere in der Landeshauptstadt Potsdam.

### Begründung:

zu Beschlusspunkt 1) und 2)

Auf dem ehemaligen Kasernengelände in Krampnitz und seinem unmittelbaren Umfeld entsteht ein neues Stadtquartier mit unterschiedlichen Wohnangeboten, Schulen und Kitas, sowie Raum für Einzelhandel und weiteres Gewerbe. Gemäß Bescheid der gemeinsamen Landesplanungsabteilung der Länder Berlin und Brandenburg vom 22. Juni 2021 kann dieses Gebiet zunächst mit maximal 5.000 Einwohnerinnen und Einwohnern entwickelt werden. Eine Entwicklung darüber hinaus ist an die Bedingung eines Planfeststellungsbeschlusses einer Straßenbahnerweiterung bis nach Krampnitz gekoppelt.

Am 03.04.2013 hat die Stadtverordnetenversammlung (Beschluss-Nr.: 13/SVV/0128) im Zusammenhang mit der Bildung des Entwicklungsgebietes beschlossen, dass für das Entwicklungsgebiet Krampnitz eine Freihaltetrasse für die Erschließung des neuen Stadtteils durch den ÖPNV einschließlich einer Straßenbahnlinie einzuplanen und planerisch festzusetzen ist.

Darauf aufbauend hat sie am 06.03.2019 (Beschluss-Nr.: 19/SVV/0023) weiterführende Vorbereitungen für eine Straßenbahnverlängerung im Potsdamer Norden beschlossen. Mit diesem Beschluss sollten die planerischen Voraussetzungen für eine Realisierung der Straßenbahnverlängerung zur Entwicklung des Entwicklungsgebiets Krampnitz sowie von Fahrland bis zum Endpunkt Regenbogenschule geschaffen werden. Auch beinhaltet dieser Beschluss die Aufforderung im Hinblick auf eine spätere Umsetzung auf eine finanzielle Unterstützung durch Fördermittel auf Bundes- und Landesebene hinzuarbeiten.

Am 01.12.2021 hat die Stadtverordnetenversammlung (Beschluss-Nr.: 21/SVV/1120) zur Realisierung der Verkehrserschließung von Krampnitz mit maximal 5.000 Einwohnerinnen und Einwohnern die Beschaffung von 3 Niederflurstraßenbahnen für eine Taktverdichtung auf der Tram 96 im Rahmen des Busvorlaufbetriebs Krampnitz, den zweigleisigen Ausbau des Streckenabschnittes Campus Fachhochschule bis Campus Jungferensee und Kapazitätserweiterungen auf dem Betriebshof der ViP in der Fritz-Zubeil-Straße sowie die Finanzmittel für die Planung bis zum Planfeststellungsbeschluss beschlossen.

Für die Fertigstellung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung ist nun eine Verständigung über die Trassenführung auf der Insel Neu Fahrland erforderlich, die in der weiteren Planung Grundlage ist und im Planfeststellungsverfahren vorgeschlagen wird.

Die abschließende Standardisierte Bewertung, die Grundlage für den Nachweis der Förderfähigkeit ist, kann erst nach Festlegung der Trasse fertiggestellt werden. Auch können zur Fertigstellung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung dann erst die Regelungen für die landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen sowie die Umweltverträglichkeitsprüfung auf der Grundlage der final festgelegten Ausführungsvariante fertiggestellt werden.

Bei der Standardisierten Bewertung handelt es sich um ein Regelverfahren nach Vorgaben des Bundesministeriums für Digitalisierung und Verkehr (BMDV). Sie umfasst eine Verkehrsmodellierung, eine Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) und eine Folgekostenrechnung. Die Fahrzeit beeinflusst unter anderem diverse Teilindikatoren der NKU und hat daher eine hohe Bedeutung für die Standardisierte Bewertung (Reisezeit und Beförderungskomfort, Nutzen aus vermiedenem PKW-Verkehr, Fahrzeugbedarf und Fixkosten der ÖV-Fahrzeuge, Personalbedarf und Personalkosten, ÖV-Betriebskosten, Unfallfolgen, Umweltfolgen).

Auf diese Weise erfolgt der Nachweis des volkswirtschaftlichen Nutzens und somit der Förderfähigkeit. Der Faktor der NKU muss dabei  $\geq 1$  sein.

Im Rahmen des Online-Dialogs, der zur Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger durchgeführt worden ist, sind bezüglich der Trassenführung die 4 folgenden Varianten geprüft worden:

1. Östlich der B2
2. Mole
3. Lerchensteig
4. Am Golfplatz

Die Varianten 2 bis 4 erfordern Eingriffe in die Schutzgebiete und -güter Fauna-Flora-Habitat-Gebiet Heldbockeichen, Nedlitzer Holz und Wasserschutzgebiet Potsdam-Nedlitz. Auch führen diese Trassen auf Grund ihrer Länge zu längeren Fahrzeiten und höheren Kosten. Ebenso ist durch die geringere Besiedlungsdichte eine geringere Fahrgastnachfrage zu erwarten. Auch wäre ein ergänzendes ÖPNV-Angebot für die Insel Neu Fahrland und den Bereich Heinrich-Heine-Weg erforderlich.

Daher ist nur die Variante östlich der B2 weiterverfolgt worden.

Für die Trassenführung im Abschnitt Insel Neu Fahrland ist eine Variantenbewertung durchgeführt worden. Die Förderfähigkeit nach dem GVFG ist dabei gutachterlich beurteilt worden (siehe Anlage A).

### **Variante 1 „besonderer Bahnkörper“**

Bei dieser Variante wird die Straßenbahn auf der Insel Neu Fahrland auf einem separaten Gleiskörper östlich der Bundesstraße B2 geführt. Sie hat dabei absolute Bevorrechtigung an den Knotenpunkten (Kreuzungen und Querungsstellen). Dadurch können ein dichter Takt und eine hohe Betriebsstabilität ermöglicht werden (5 Minutentakt und Fahrzeit Krampnitz Ost – Potsdam Hauptbahnhof von 25 Minuten). Bei dieser Variante wird ein hoher Fahrgastzuwachs von 4.000 Personen pro Tag prognostiziert. Das Gutachten kommt daher zu dem Ergebnis, dass diese Variante förderfähig nach dem GVFG wäre.

### **Variante 2 „straßenbündiger Bahnkörper“**

Bei dieser Variante wird der Gleiskörper nördlich der Nedlitzer Südbrücke auf die Fahrbahn der Bundesstraße B2 geleitet. Die Straßenbahnen fahren mit dem Motorisierten Individual Verkehr (MIV) mit (Vergleich Zeppelinstraße stadteinwärts). Hinter der Nedlitzer Nordbrücke wird die Straßenbahn zurück in einen Gleiskörper abseits der Straße geführt. Dies führt zu einer ungünstigen Verkehrsführung und keiner stabilen Betriebsqualität. Das Gutachten kommt daher zu dem Ergebnis, dass diese Variante nicht förderfähig wäre.

<b>Variante</b>	<b>Vorteil</b>	<b>Nachteil</b>
Besonderer Bahnkörper	<ul style="list-style-type: none"> <li>• NKU wäre bei 1,43, daher nach GVFG förderfähig (bis zu 75% der Baukosten nach GVFG durch den Bund und bis zu 15% Co-Finanzierung durch das Land Brandenburg, Eigenanteil der ViP/LHP mindestens 10%)</li> <li>• Knotenpunkte an der B2 genehmigungsfähig, daher gute Leistungsfähigkeit des motorisierten Individualverkehrs</li> <li>• Bevorrechtigung des ÖPNV, daher geringere Fahrtzeiten der Tram</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhaltung des Denkmals „Chausseehaus“ am heutigen Standort nicht möglich, daher denkmalrechtliches Verfahren notwendig</li> <li>• geringfügig breiterer Straßenquerschnitt nötig</li> <li>• Anleierung an Gebäuden östlich der B2 durch Feuerwehr nicht vom öffentlichem Straßenraum möglich (Oberleitungen), aber bauliche Lösungen realisierbar</li> <li>• stärkere Inanspruchnahme privater Grundstücksflächen, daher höheres Risiko rechtlicher Auseinandersetzungen</li> </ul>
Straßenbündiger Bahnkörper	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhalt des Denkmals „Chausseehaus“ möglich, auch am jetzigen Standort</li> <li>• geringfügig geringerer Straßenquerschnitt nötig</li> <li>• homogener Straßenverlauf der B2</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• NKU wäre bei 0,87 (&lt;1,0), daher nach GVFG nicht förderfähig, daher Finanzierung zu 100% durch ViP/LHP</li> <li>• höhere Baukosten</li> <li>• Knotenpunkte bei Einfädelung der Trasse auf die B2 nicht genehmigungsfähig - erheblicher Rückstau des motorisierten Individualverkehrs und erforderliche Abbiegefahrstreifenlänge nicht möglich</li> <li>• erschwerter Einsatz von Rettungsfahrzeugen</li> <li>• Mischverkehr ÖPNV und MIV auf der B2, daher erhebliche Fahrzeiterhöhungen (+ 8 Min.)</li> <li>• Fahrgastverluste (-500 Pers.) im ÖPNV ggü. besonderem Bahnkörper</li> <li>• höherer Fahrzeugbedarf an Tram (+3 Fahrzeuge) wegen längerer Fahrzeit und daher längerer Umlaufzeit</li> </ul>

Eine Zusammenfassung des im Auftrag der ViP erstellten Gutachtens ist als Anlage C beigefügt.

Da die Variante mit straßenbündigem Bahnkörper verkehrlich nicht genehmigungsfähig ist und nicht förderfähig wäre, nimmt die Stadtverordnetenversammlung die Ergebnisse der Untersuchungen zur Kenntnis und wird der ViP empfohlen, für die Variante mit besonderem Bahnkörper die Entwurfs- und Genehmigungsplanung für die Insel Neu Fahrland zu vollenden.

### zu Beschlusspunkt 3)

Um das weitere Vorgehen bei der Straßenbahnerschließung bis zum Abschluss der Leistungsphase 4 der Planung (bis Planfeststellungsbefehl) einschließlich des Baus des BA0 (Nedlitzer Straße) zwischen den Beteiligten Landeshauptstadt Potsdam und Entwicklungsträger Potsdam mit dem Vorhabenträger Verkehrsbetrieb in Potsdam zu regeln und die gegenseitigen Pflichten und Verantwortungsbereiche sowie den Finanzierungsanteil des Entwicklungsträgers als Treuhänder der Entwicklungsmaßnahme zu vereinbaren, soll eine Kooperations- und Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen werden. Damit wird die bisherige Finanzierungsvereinbarung zur Planung der Straßenbahnerweiterung abgelöst.

Die ViP als Vorhabenträger übernimmt dabei die Projektleitung, die Ausschreibung, Vergabe und Koordinierung der Planungsleistungen sowie die Antragstellung der Förderung.

Die LHP stellt Grundlagendaten zur Verfügung, setzt notwendige planungsrechtliche Instrumente zur Sicherung der Trasse ein, erwirbt oder sichert dauerhaft die für die Trasse notwendigen Grundstücksflächen und führt notwendige Beschlüsse in den Gremien der LHP herbei.

Der ETP überlässt die für den Trassenbau im Entwicklungsgebiet notwendigen Grundstücksflächen dem Vorhabenträger und übernimmt die nach Abzug von Fördermitteln verbleibenden Kosten zu einem entwicklungsbedingten Anteil, derzeit insgesamt 15,9 Mio. Euro für Planungs- und spätere Baukosten. Diese Mittel sind in der aktuellen Kosten- und Finanzierungsübersicht des Treuhandvermögens vorgesehen. Spätestens zum Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses oder bei Erhalt des Förderbescheides für die Trassenerweiterung wird die Beteiligung des ETP überprüft und ggf. eine neue Vereinbarung abgeschlossen. Mit der Vereinbarung weist der Treugeber LHP den Treuhänder ETP an, die Mittel dem ViP zu zahlen.

Der Oberbürgermeister soll beauftragt und als Gesellschafter der Stadtwerke Potsdam GmbH (Gesellschafterin der Verkehrsbetrieb in Potsdam GmbH) ermächtigt werden, die Vereinbarung abzuschließen.

#### zu Beschlusspunkt 4) und 5)

Zum Abschluss der Entwurfs- und Genehmigungsplanung wird auch eine neue Kostenschätzung für die dann konkret geplante Trasse mit den dann konkret geplanten Ingenieurbauwerken von den Planern erstellt. Der Oberbürgermeister soll beauftragt werden, diese Kostenschätzung vor der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens der Stadtverordnetenversammlung mitzuteilen.

Darüber hinaus soll gemäß §6 der Kooperations- und Finanzierungsvereinbarung der Kostenanteil des ETP nach Vorliegen der aktualisierten Kostenschätzung des Gesamtvorhabens oder spätestens bei Vorliegen des Planfeststellungsbeschlusses überprüft werden. Der Oberbürgermeister soll daher beauftragt werden, bis zum Abschluss des Planfeststellungsverfahrens die Auswirkungen der Stadtverordnetenversammlung zur Kenntnis zu bringen.

#### Anlagen

- A) Straßenbahnerweiterung Krampnitz/Fahrland - Variantenvergleich
- B) Kooperations- und Finanzierungsvereinbarung zum weiteren Vorgehen bei der Straßenbahnerschließung des Potsdamer Nordens
- C) PTV Group: Verkehrserschließung Nord – Tram 96. Variantenuntersuchung