



35. (außerordentliche) öffentliche Sitzung des Ortsbeirates Neu Fahrland

Gremium: Ortsbeirat Neu Fahrland
Sitzungstermin: Mittwoch, 08.06.2022, 18:00 Uhr
Ort, Raum: Gemeindezentrum Neu Fahrland, Am Kirchberg 51, 14476 Potsdam

Tagesordnung

Öffentlicher Teil

- 1 **Eröffnung der Sitzung**
- 2 **Feststellung der Anwesenheit sowie der ordnungsgemäßen Ladung / Feststellung der öffentlichen Tagesordnung**
- 3 **Bürgerfragen**
- 4 Empfehlung für die Trassenführung der Straßenbahn auf der Insel Neu Fahrland und Kooperations- und Finanzierungsvereinbarung (2. Lesung)
22/SVV/0453 Oberbürgermeister, Fachbereich Mobilität und technische Infrastruktur
- 5 **Anträge des Ortsbeirates**
- 5.1 weitere Gestaltung der Trägerschaft des Bürgerhauses
22/SVV/0503 Ortsbeirat Neu Fahrland, Dr. C. Klockow, Ortsvorsteherin
- 5.2 Antrag auf Gewährung einer Zuwendung für 2022, für die Maßnahme "Sport und Spiel in Neu Fahrland" am 02.09.2022 in Neu Fahrland
22/SVV/0458 Ortsbeirat Neu Fahrland, Sabine Sütterlin
- 6 **Informationen der Ortsvorsteherin**
- 7 **Sonstiges**



**Landeshauptstadt
Potsdam**

Der Oberbürgermeister

Beschlussvorlage

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

22/SVV/0453

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	Gremium		
01.06.2022	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 JaDas **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 ≥ 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.

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

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

Darstellung der finanziellen Auswirkungen der Beschlussvorlage

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

1. Hat die Vorlage finanzielle Auswirkungen? Nein Ja
2. Handelt es sich um eine Pflichtaufgabe? Nein Ja
3. Ist die Maßnahme bereits im Haushalt enthalten? Nein Ja Teilweise
4. Die Maßnahme bezieht sich auf die Produkte Nr. 5470001, 5470002 und 5470003 Bezeichnung: ÖPNV, ÖPNV - für mehrheitlich städtische Gesellschaften und ÖPNV für Stadtwerke Potsdam GmbH; es handelt sich hier ausschließlich um Planungskosten und die Realisierung des BA0 Nedlitzer Straße, nicht um das Gesamtvorhaben.

5. Wirkung auf den Ergebnishaushalt:

Angaben in EUro	Ist-Vorjahr	lfd. Jahr	Folgejahr	Folgejahr	Folgejahr	Folgejahr	Gesamt
Ertrag laut Plan	6.325.023	8.599.200	12.601.800	15.913.600	15.241.700	0	52.356.300
Ertrag neu	6.325.023	8.599.200	12.601.800	15.913.600	15.241.700	0	52.356.300
Aufwand laut Plan	17.019.067	16.600.200	21.083.500	25.022.400	26.344.700	0	89.050.800
Aufwand neu	17.019.067	16.600.200	21.083.500	25.022.400	26.344.700	0	89.050.800
Saldo Ergebnishaushalt laut Plan	-10.694.044	-8.001.000	-8.481.700	-9.108.800	-11.103.000	0	-36.694.500
Saldo Ergebnishaushalt neu	-10.694.044	-8.001.000	-8.481.700	-9.108.800	-11.103.000	0	-36.694.500
Abweichung zum Planansatz	0	0	0	0	0	0	0

5. a Durch die Maßnahme entsteht keine Ent- oder Belastung über den Planungszeitraum hinaus bis 2025 in der Höhe von insgesamt Euro.

6. Wirkung auf den investiven Finanzhaushalt:

Angaben in Euro	Bisher bereitgestellt	lfd. Jahr	Folgejahr	Folgejahr	Folgejahr	Folgejahr	Bis Maßnahmeende	Gesamt
Investive Einzahlungen laut Plan	2.997.800	8.173.500	6.467.500	6.542.800	6.542.800	0	0	30.724.400
Investive Einzahlungen neu	2.997.800	8.173.500	6.467.500	6.542.800	6.542.800	0	0	30.724.400
Investive Auszahlungen laut Plan	5.472.000	7.980.600	8.612.300	8.892.100	9.942.100	0	0	40.899.100
Investive Auszahlungen neu	5.472.000	7.980.600	8.612.300	8.892.100	9.942.100	0	0	40.899.100
Saldo Finanzhaushalt laut Plan	-2.474.200	192.900	-2.144.800	-2.349.300	-3.399.300	0	0	-10.174.700
Saldo Finanzhaushalt neu	-2.474.200	192.900	-2.144.800	-2.349.300	-3.399.300	0	0	-10.174.700
Abweichung zum Planansatz	0	0	0	0	0	0	0	0

7. Die Abweichung zum Planansatz wird durch das Unterprodukt Nr. Bezeichnung gedeckt.

8. Die Maßnahme hat künftig Auswirkungen auf den Stellenplan? Nein Ja

Mit der Maßnahme ist eine Stellenreduzierung von Vollezeiteinheiten verbunden.

Diese ist bereits im Haushaltsplan berücksichtigt?

Nein Ja

9. Es besteht ein Haushaltsvorbehalt.

Nein Ja

Hier können Sie weitere Ausführungen zu den finanziellen Auswirkungen darstellen (z. B. zur Herleitung und Zusammensetzung der Ertrags- und Aufwandspositionen, zur Entwicklung von Fallzahlen oder zur Einordnung im Gesamtkontext etc.).

Die Beschlussvorlage beschränkt sich auf die Planungskosten der Tramtrasse bis zur Leistungsphase 4 (bis Planfeststellungsbeschluss) sowie die Bauausführung des BA0 (Nedlitzer Straße) gemäß heutiger Kostenschätzung, d.h. ohne Baukostensteigerung.

Die Kosten für das Gesamtvorhaben (Straßenbahntrassen-Erweiterung - ohne neuen Betriebshof und Fahrzeuge) betragen nach dem letzten ermittelten Stand rd. 150 Mio. EUR netto (Kostenschätzung 2016). Davon entfallen auf die Planung 22,4 Mio. EUR netto, auf die Bauausführung 122,6 Mio. EUR netto und auf den Grunderwerb bzw. für die dauerhafte Sicherung der erforderlichen Grundstücke 5 Mio. EUR. Angenommen wird hierzu eine Zuwendung in Höhe von 97,1 Mio. EUR insgesamt (Annahme: zuwendungsfähige Kosten i.H.v. 107,9 Mio. EUR) und ein Eigenanteil von 52,9 Mio. EUR.

Aufgrund der Baukostensteigerungen der letzten Jahre ist gemäß Statistischem Bundesamt (Fachserie 17, Reihe 4, Preisindizes für die Bauwirtschaft, Februar 2022) vom Zeitpunkt der letzten Kostenschätzung im Jahr 2016 bis zum Jahr 2022 von einer Steigerung der Baukosten von ca. 30% auszugehen. Da sich die Planung der Straßenbahnerweiterung seit dem Jahr 2016 bis heute aufgrund des Erkenntnisfortschritts und des damit verbundenen Planungsfortschritts geändert hat und ein durchschnittlicher Index die spezifischen Bauwerke einer Straßenbahntrasse nur vereinfacht abbildet, kann eine indizierte Hochrechnung der geschätzten Kosten auf heutige Preise auch nur eine stark vereinfachte Betrachtung sein (keine neue Stufe der Kostenermittlung nach DIN 276). Unterstellt man nun für die oben benannten Kosten der reinen Bauausführung von 122,6 Mio. Euro eine Steigerung von 30%, so ergeben sich überschlägig nach heutigen Preisen Kosten der reinen Bauausführung von 159,4 Mio. Euro; es ist davon auszugehen, dass auch die Planungskosten in entsprechender Art und Weise steigen. Zu beachten bleibt, dass mit höheren Kosten der Bauausführung auch die angenommene Zuwendung aus Fördermitteln des GVFG steigt; der Eigenanteil der Landeshauptstadt erhöht sich ebenfalls anteilig.

Anlagen:

- Erläuterung zur Kalkulation von Aufwand, Ertrag, investive Ein- und Auszahlungen
(Interne Pflichtanlage!)
- Anlage Wirtschaftlichkeitsberechnung (anlassbezogen)
- Anlage Folgekostenberechnung (anlassbezogen)



Verkehrsbetrieb
Stadtwerke
Potsdam



Straßenbahn- erweiterung

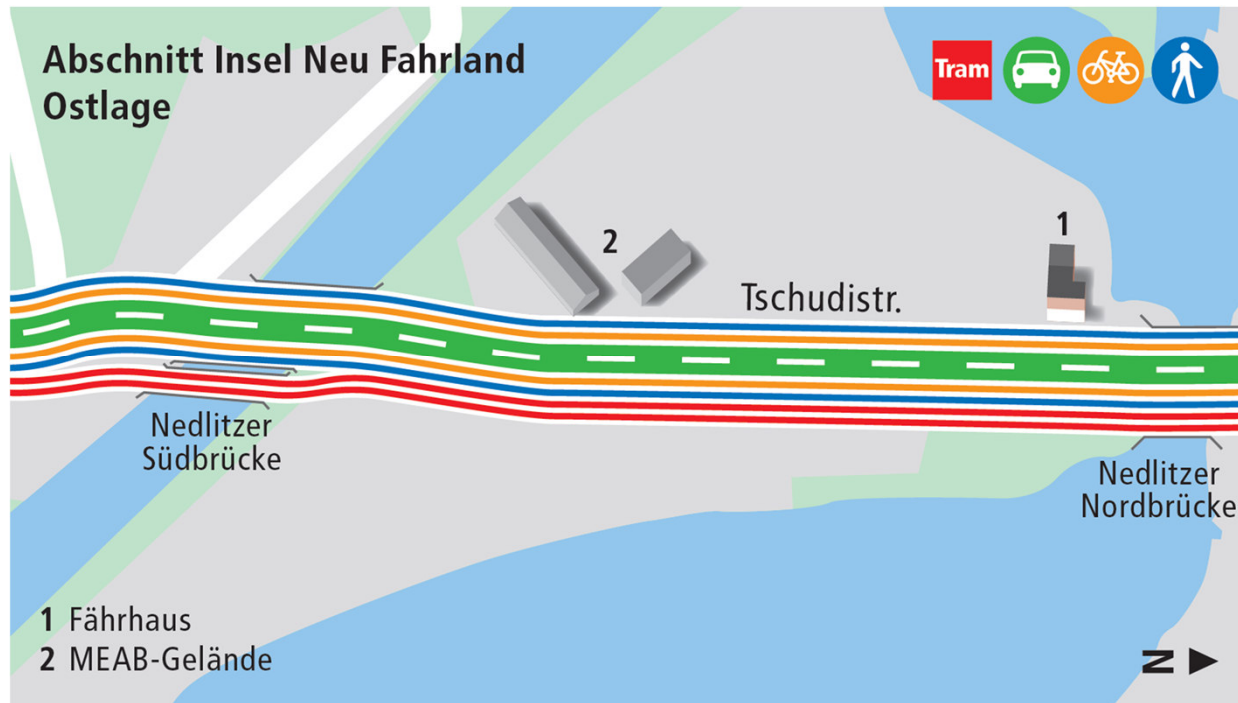
Krampnitz/Fahrland
Variantenvergleich
Stand: 2. Mai 2022

**Echt
Potsdam.**



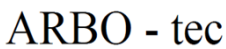








Gutachten und Methodik



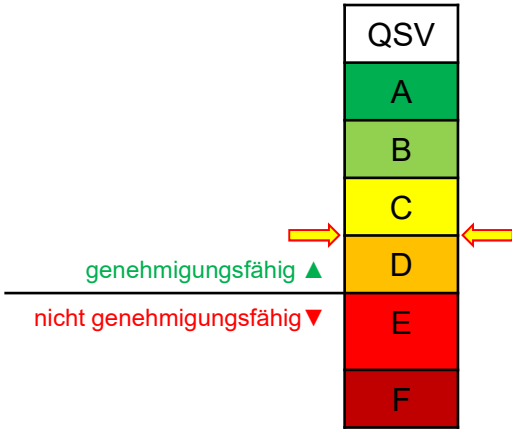


Quelle: Dialogforum Tram 96

Die Trassenplanung erfolgt durch ein breites Spektrum an Planungs- und Gutachterbüros

	ARBO – tec Sachverständiger für Schutz- und Gestaltungsgrün	Baumgutachten	12 St (+100 St)
	Brandenburger Baugrunder Ingenieure und Geotechniker GmbH	Bodenaufschlüsse	>100 St
	Großmann Ingenieur Consult GmbH	Umweltgutachten (UVP)	
	Klähne BUNG BmbH	Prüfingenieur Ingenieurbauwerke	
	Obermeyer Infrastruktur GmbH & Co. KG	Trassen- und Bauwerksplanung; Schall- und Erschütterungsgutachten	maßgebende Fälle
	PB Consult Planungs- und Betriebsberatungsgesellschaft mbH	Verkehrstechnische Untersuchungen	4 Kreuzungen
	PTV Group	Standardisierte Bewertung	
	WI	Sicherheitsaudit	6,8 km
	W&K Ingenieurgesellschaft mbH	Unfallanalyse	

Maßgebliche Bewertungsverfahren für die genehmigungs- und Förderfähigkeit sind die Verkehrstechnische Untersuchung und die Standardisierte Bewertung

<p>Verkehrstechnische Untersuchung (VTU)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Richtlinienkonformität ▪ Leistungsfähigkeit, gemäß RILSA 2015 ▪ Verkehrsablauf ▪ Verkehrssicherheit <p>Standardisierte Bewertung</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Betriebsstabilität ▪ Nutzen-Kosten-Quotient 	<p>Qualitätsstufen Verkehrsablauf an Knotenpunkten</p> 
---	--

RILSA: Richtlinien für die Ausführung von Lichtsignalanlagen

Standardisierte Bewertung

- Regelverfahren nach Vorgaben des BMVD
- Festlegung der Untersuchungsfälle und zur Methodik erfolgten in enger Abstimmung mit BMVD & MIL
- Die Standardisierte Bewertung umfasst:
 - ✓ Verkehrsmodellierung
 - ✓ Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU)
 - ✓ Folgekostenrechnung



Nachweis des volkswirtschaftlichen Nutzens
=
Nachweis der Förderfähigkeit gemäß GVFG

NKU ≥ 1,0 erforderlich!

Die **Fahrzeit** beeinflusst 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
- ...



Verkehrsbetrieb
Stadtwerke
Potsdam

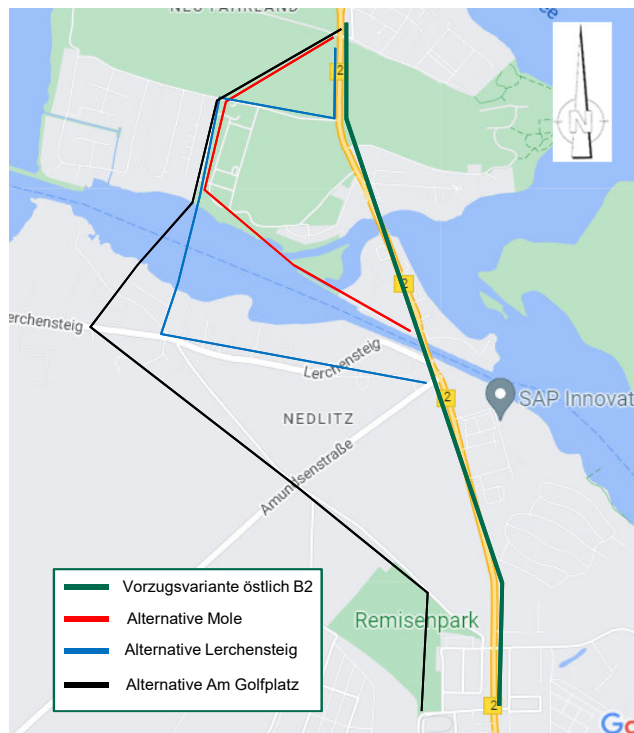
Planungsstand



Alternative Variantenvorschläge im Rahmen des Bürgerdialogs wurden im Jahr 2021 ebenfalls gutachterlich bewertet und mussten verworfen werden

- Im Rahmen des Bürgerdialogs wurden alternative Trassenführungen (Vorschläge interessierter Bürger) für die Insel Neu Fahrland eingebracht und **gutachterlich bewertet**.
- Signifikante Unterschiede bestanden bei der **verkehrlichen Erschließungsqualität**, der Umweltverträglichkeit, potenziellen Baumehrkosten und der generellen **Genehmigungsfähigkeit** gegenüber der Vorzugsvariante.
- Zudem würde mit den vorgenannten Varianten der NKU-Wert der Standardisierten Bewertung derart verschlechtert, dass die **Förderfähigkeit der alternativen Trassenführung nicht gegeben** wäre.
- Die zugrunde liegenden Gutachten liegen dem ViP vor und können von den Stadtverordneten auf Anfrage eingesehen werden.

Alternativvarianten – Wesentliche Umsetzungsrestriktionen (I)



- Alternative Trassenführungen von ARGE Obermeyer / Ramboll geprüft.
- Alternative Trassenführungen wegen Querung von **Natur- und Wasserschutzgebieten sowie kostenintensiver Brückenbauwerke** nicht zielführend.
- Zusätzliche **Komplikationen** durch Einfädelung in die **B2**.

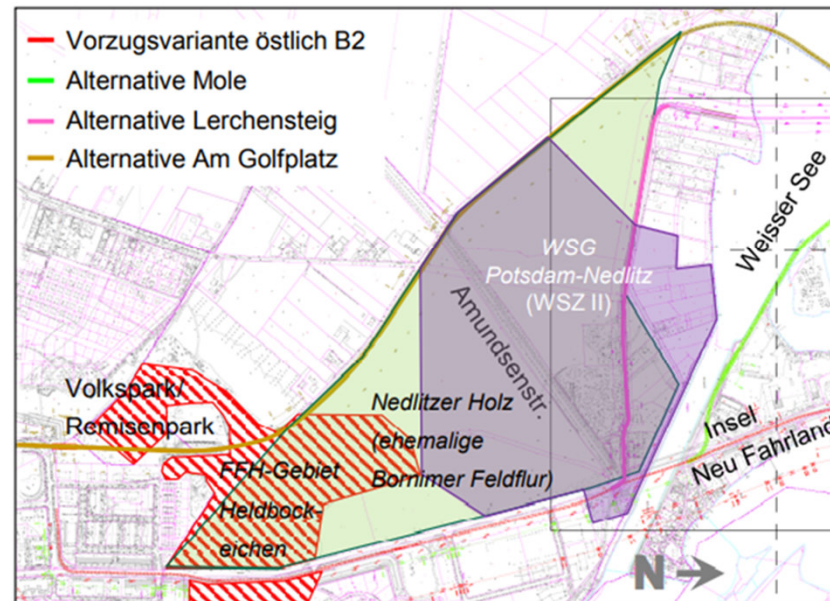
Alternativvarianten – Wesentliche Umsetzungsrestriktionen (II)

Online-Dialog - Inhalte

Frage 16: Alternativen Abschnitt Insel Neu Fahrland

3 Alternativen geprüft

- ▶ Eingriffe in Schutzgebiete und -güter:
FFH-Gebiet Heldbockeichen, Nedlitzer Holz, WSG Potsdam-Nedlitz
- ▶ Trassen länger – höhere Kosten, längere Fahrzeit
- ▶ Geringere Besiedlungsdichte – geringere Fahrgastnachfrage
- ▶ Ergänzendes ÖPNV-Angebot für Insel/ Heinrich-Heine-Weg notwendig
- ▶ **Trassenvorschläge insgesamt nachteiliger**






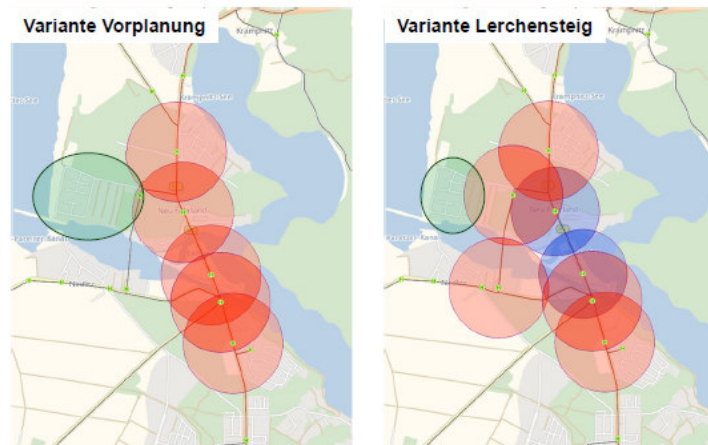
Erschließungsqualität der Verzugsvariante für „Standardisierte Bewertung“ signifikant günstiger

Erschließungswirkung

- Einzugsbereiche der Haltestellen
 - Orientierung an den Vorgaben des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt Potsdam
 - Zuordnung Erschließungsklasse II

Einzugsbereich

-  Klasse II, Bus (400 Meter)
-  Klasse II, Tram (450 Meter)
-  Erschließungslücke



Die Erschließungslücke zwischen Weißer See und Fahrlander See wird reduziert, aber nicht geschlossen.

Verkehrsführung Insel Neu Fahrland + Gutachten Verkehrsablauf



Variante „besonderer Bahnkörper“

- Separater Gleiskörper östlich der Bundesstraße B2
- Absolute Bevorrechtigung an den Knotenpunkten (Kreuzungen und Querungsstellen)
- Ausgezeichnet durch **hohe Betriebsstabilität**, absolute verkehrliche Bevorrechtigung. **Hoher Tramtakt 5 min und 25 min Fahrtzeit** (Krampnitz Ost – Potsdam Hbf) wird gehalten
- Hohe Prognose an Fahrgästen (4.000 Personen/Tag)
- Gute Verkehrsqualität unter Berücksichtigung der prognostizierten Verkehrsbelastungen
- Ergebnis Gutachten: genehmigungs- und förderfähig

Trassenführung Tram 96 – Insel Neu Fahrland

Variante „besonderer Bahnkörper“

Frühspitzenstunde
Qualitätsstufe A
Rückstaulänge 132m ≈ 22Fz
Verkehrsstärke 1.173 Kfz/h

Nachmittagsspitzenstunde
Qualitätsstufe B
Rückstaulänge 273m ≈ 46Fz
Verkehrsstärke 1.255 Kfz/h

genehmigungsfähig
Stand Februar 2022, VTU

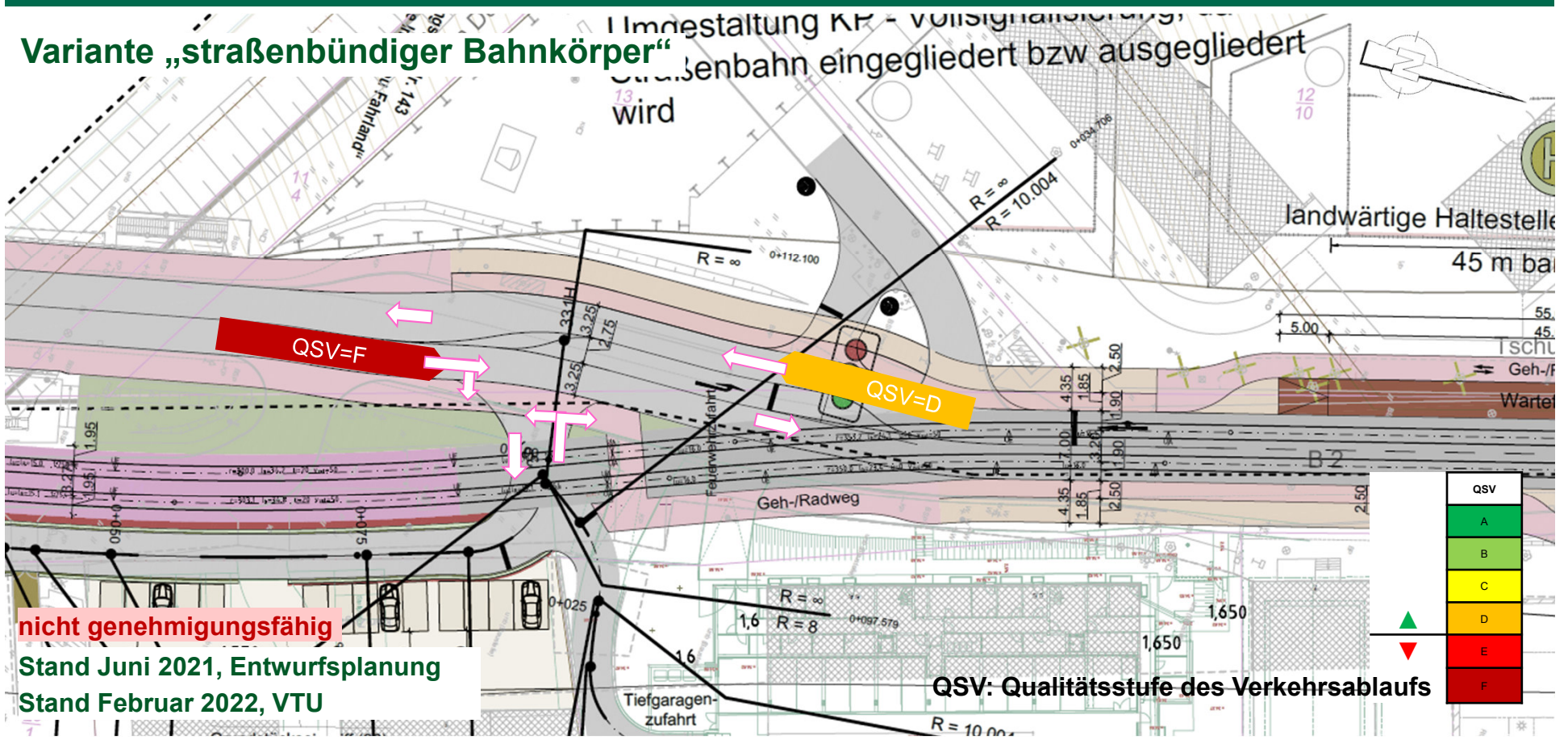
QSV
A
B
C
D
E
F



Variante „straßenbündiger Bahnkörper“

- Gleiskörper verschwenkt nördlich der Nedlitzer Südbrücke auf Fahrbahn Bundesstraße B2
- Schienenfahrzeuge fahren mit IV mit (Vgl. Zeppelinstraße stadteinwärts)
- Hinter der Nedlitzer Nordbrücke Verschwenkung zurück in besonderer Lage
- **Ungünstige Verkehrsführung** und geprägt durch Betriebsinstabilität. Hoher Tram-Takt 5min und 25min Fahrtzeit (Kamprnitz Ost – Potsdam Hbf) kann **nicht** gehalten werden
- **Mangelhafte Verkehrsqualität für IV und ÖV**
- Anlieger auf Insel nicht vollständig erschlossen
- Ergebnis Gutachten: **nicht genehmigungs- und förderfähig**

Variante „straßenbündiger Bahnkörper“



Trassenführung Tram 96 – Insel Neu Fahrland

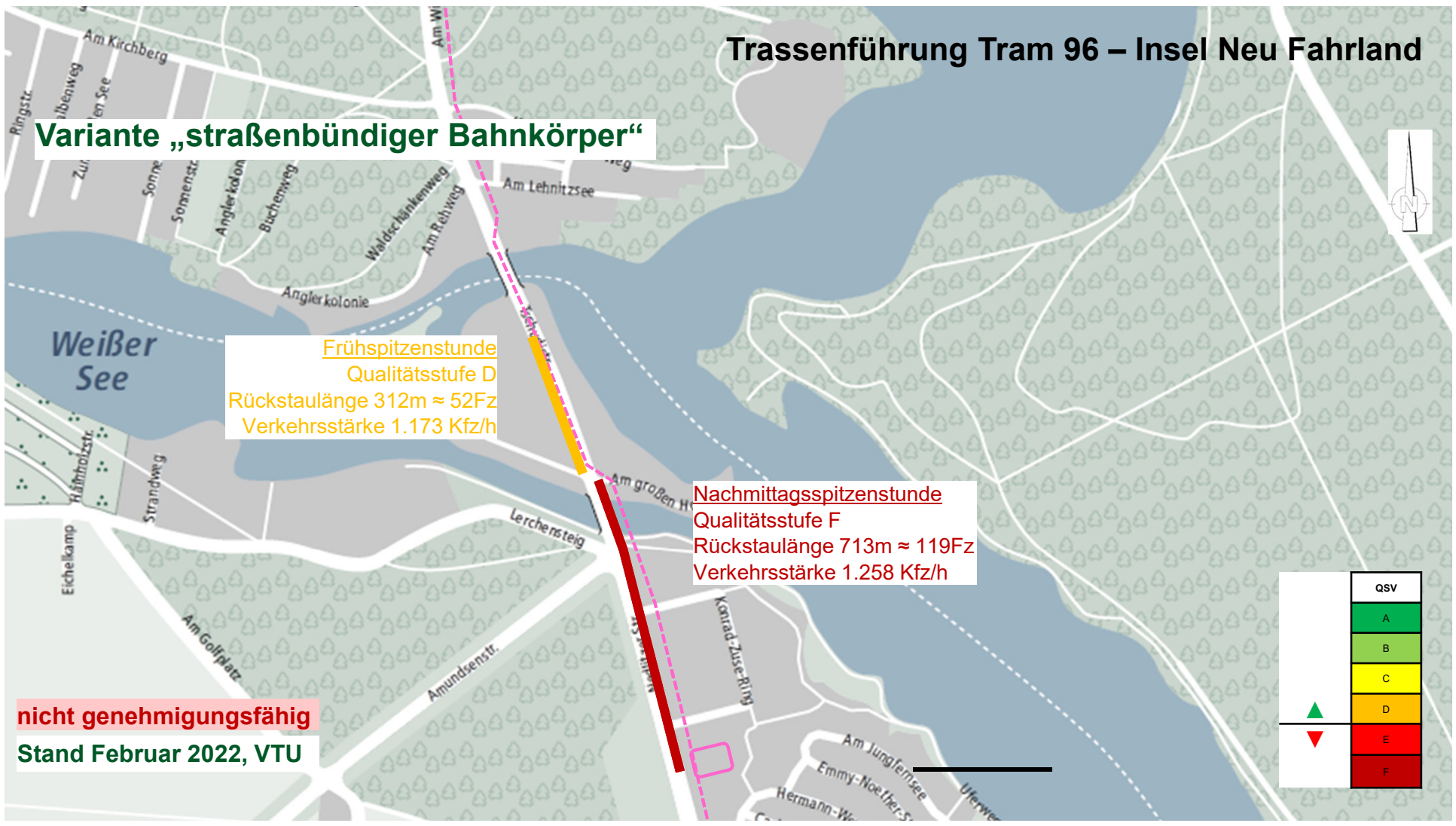
Variante „straßenbündiger Bahnkörper“

Frühspitzenstunde
Qualitätsstufe D
Rückstaulänge 312m ≈ 52Fz
Verkehrsstärke 1.173 Kfz/h

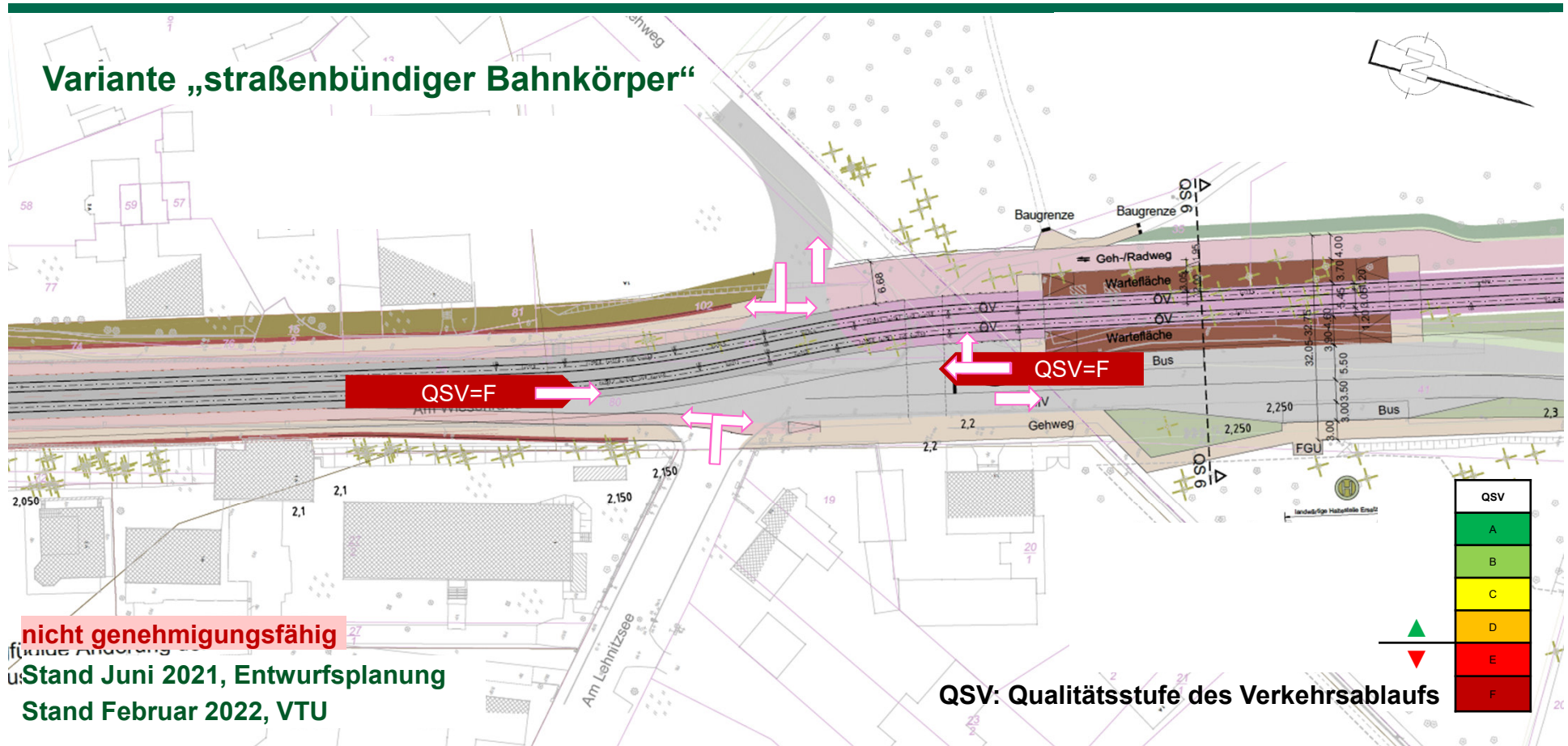
Nachmittagsspitzenstunde
Qualitätsstufe F
Rückstaulänge 713m ≈ 119Fz
Verkehrsstärke 1.258 Kfz/h

nicht genehmigungsfähig
Stand Februar 2022, VTU

QSV
A
B
C
D
E
F



Variante „straßenbündiger Bahnkörper“



nicht genehmigungsfähig

Stand Juni 2021, Entwurfsplanung
 Stand Februar 2022, VTU

QSV: Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs

QSV
A
B
C
D
E
F

Trassenführung Tram 96 – Insel Neu Fahlrand

Variante “straßenbündiger Bahnkörper“

Frühspitzenstunde
Qualitätsstufe F
Rückstaulänge 638m ≈ 107Fz
Verkehrsstärke 1.147 Kfz/h

Nachmittagsspitzenstunde
Qualitätsstufe F
Rückstaulänge 732m ≈ 122Fz
Verkehrsstärke 1.206 Kfz/h

nicht genehmigungsfähig

Stand Februar 2022, VTU

QSV
A
B
C
D
E
F



Trassenführung Tram 96 – Insel Neu Fahrland

Variante “straßenbündiger Bahnkörper“

Fazit

- QSV F > D (RILSA_{max})
- Anlieger Insel NF nicht voll erschlossen
- NKU / Stan.-Bew. 0,87 < 1,0

nicht genehmigungsfähig

Stand Februar 2022, VTU

QSV
A
B
C
D
E
F



Berechnungsschritte – für „besonderen Bahnkörper“ und „straßenbündigen Bahnkörper“

- Modellierung der Fahrzeiten der Straßenbahn getrennt nach Richtungen und Verkehrszeiten
- Überprüfung der Systemqualität Fahrweg
- Berechnung der Fahrgastnachfrage
- Überprüfung der Dimensionierung des Verkehrsangebotes
- Berechnung des Fahrzeugbedarfs
- Berechnung des Nutzen-Kosten-Faktors
 - Wirkung der Verkehrsnachfrage (Reisezeitdifferenzen, zusätzliche Mobilitätsmöglichkeiten, Pkw-Betriebskosten)
 - ÖV-betriebliche Auswirkungen (Saldo der ÖPNV-Betriebskosten)
 - Übernahme von Kapitaldienst und Unterhaltskosten der ortsfesten Infrastruktur (Mitfall)
 - Saldo der Unfallfolgekosten
 - Saldo der Kosten der CO₂-Emissionen und Schadstoffemissionen



Ergebnisse „straßenbündiger Bahnkörper“ – Fahrgastnachfrage

- längere Fahrzeit bei straßenbündigem Bahnkörper für vergleichsweise hohes verkehrliches Potenzial im Entwicklungsgebiet Krampnitz sowie Fahrland
- Zuwachs der Fahrgastnachfrage ist geringer als bei besonderem Bahnkörper mit behinderungsfreier Fahrt

in Fahrgäste/Tag _{MF}	Varianten		Differenz
	besonderer Bahnkörper	straßenbündiger Bahnkörper	
Ohnefall	174.700	174.700	
Mitfall	178.700	178.200	-500
Fahrgastzuwachs gesamt	4.000	3.500	-500
davon verlagerte Fahrten	2.900	2.500	-400
davon induzierte Fahrten	1.100	1.000	-100

Angaben in Fahrgäste an einem mittleren Werktag in der Schulzeit



Ergebnisse „straßenbündiger Bahnkörper“ – ÖV betriebliche Berechnungen (Dimensionierung)

- Die Auslastungen der maßgebenden Querschnitte in der Spitzenstunde nehmen leicht ab. Sie sind aber immer noch hoch. Auf Verstärkerleistungen kann nicht verzichtet werden.
 - Die Prüfung der Dimensionierung der maßgebenden Querschnitte ergab bei der Straßenbahn keine Möglichkeit, Anpassungen vorzunehmen.
 - Beim Bus können für Verstärkerfahrten der Linie 638 im Abschnitt Rathaus Spandau – Krampnitz Ost Standardbusse mit geringerer Kapazität eingesetzt werden. In der Variante mit besonderem Bahnkörper waren hier Gelenkbusse notwendig. Das betrifft zwei Fahrzeuge.

Stand März 2022, standardisierte Bewertung erstellt durch PTV



Ergebnisse „straßenbündiger Bahnkörper“ – ÖV betriebliche Berechnungen (Umlaufplanung)

- Der Fahrzeugbedarf der Straßenbahn (Linie 96) ändert sich aufgrund der höheren Fahrzeiten.
Beim Bus sind keine Anpassungen erforderlich, da sich das Betriebskonzept nicht ändert.

besonderer Bahnkörper		Typ	Fahrzeit	Wende	Takt	Umlauf	Fahrzeuge
96_1	Marie-Juchacz-Straße - Krampnitz-West	C-XL	100	17	20	120	6
96_2	Marie-Juchacz-Straße - Schule Fahrland	C-XL	112	19	20	140	7
96_3	S Hauptbahnhof - Krampnitz-West	C-XL	58	10	10	70	7
							20

straßenbündiger Bahnkörper		Typ	Fahrzeit	Wende	Takt	Umlauf	Fahrzeuge
96_1	Marie-Juchacz-Straße - Krampnitz-West	C-XL	109	19	20	140	7
96_2	Marie-Juchacz-Straße - Schule Fahrland	C-XL	121	21	20	160	8
96_3	S Hauptbahnhof - Krampnitz-West	C-XL	67	12	10	80	8
							23

+3 Fzge

Angaben für Fahr-, Wende-, Umlaufzeit sowie Takt in Minuten



Ergebnisse „straßenbündiger Bahnkörper“ – Investitionskosten ortsfeste Infrastruktur

- Ableitung Kapitaldienst und Unterhalt
- Annahmen der Berechnung
 - Berücksichtigung Planungskosten: 10 Prozent
 - Verwendung von Kosten- und Wertansätzen des Jahres 2016

Längere Bauzeit bei straßenbündiger Variante möglich.

in Tsd. Euro	Varianten	
	besonderer Bahnkörper	straßenbündiger Bahnkörper
Investition	116.600	120.500
Kapitaldienst pro Jahr	3.670	3.760
Unterhalt pro Jahr	920	910



Ergebnisse „straßenbündiger Bahnkörper“ – Nutzen-Kosten-Faktor

Teilindikator	Dimension der originären Messgröße	monetäre Bewertung [Tsd. €/Jahr]	
		besonderer Bahnkörper	straßenbündiger Bahnkörper
➔ Reisezeitdifferenzen im ÖPNV (abgemindert)	[h/Jahr]	2.710	1.780
Saldo der Pkw-Betriebskosten	[T€/Jahr]	1.880	1.630
Nutzen der Schaffung zusätzlicher Mobilitätsmöglichkeiten	[T€/Jahr]	580	480
Saldo der ÖPNV-Betriebskosten	[T€/Jahr]	560	-570
Kapitaldienst für die ortsfeste Infrastruktur im <u>Ohnefall</u>	[T€/Jahr]	780	780
Unterhaltungskosten für die ortsfeste Infrastruktur im <u>Mitfall</u>	[T€/Jahr]	-1.190	-1.180
Unterhaltungskosten für die ortsfeste Infrastruktur im <u>Ohnefall</u>	[T€/Jahr]	260	260
Saldo der Unfallfolgekosten	[T€/Jahr]	830	730
Saldo der CO ₂ -Emissionen	[t CO ₂ /Jahr]	170	150
Saldo der Schadstoffemissionskosten	[T€/Jahr]	40	30
➔ Summe monetär bewerteter Einzelnutzen	[T€/Jahr]	6.620	4.090
Kapitaldienst für die ortsfeste Infrastruktur ÖPNV im Mitfall	[T€/Jahr]	4.630	4.720
Nutzen-Kosten-Indikatoren			
➔ Nutzen-Kosten-Differenz	[T€/Jahr]	1.990	-630
Nutzen-Kosten-Verhältnis	[-]	1,43	0,87

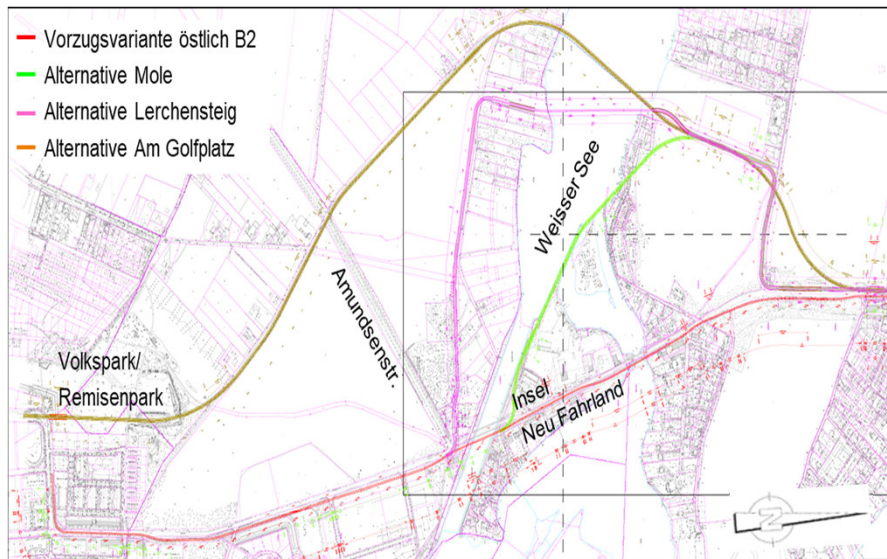
Die Variante straßenbündiger Bahnkörper ist nach GVFG nicht förderfähig.

Variante	Vorteil	Nachteil
<p>Besonderer Bahnkörper</p> <p>*genehmigungsfähig</p>	<ul style="list-style-type: none"> • MIV - gute Leistungsfähigkeit • ÖV – Bevorrechtigung, geringe Fahrtzeiten • NKU 1,43 	<ul style="list-style-type: none"> • Geringfügig breiterer Straßenquerschnitt • Anleitung durch Feuerwehr nicht vom öffentlichem Straßenraum möglich (Oberleitungen). Bauliche Lösungen vorgesehen. • Erhaltung Denkmal „Chausseehaus“ am aktuellen Standort <u>nicht</u> möglich
<p>Straßenbündiger Bahnkörper</p> <p>*nicht genehmigungsfähig</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Geringfügig geringerer Straßenquerschnitt • Homogener Straßenverlauf • Erhalt Denkmal „Chausseehaus“ möglich 	<ul style="list-style-type: none"> • MIV - mangelhafte Leistungsfähigkeit. Hohe Wartezeiten (FSP +8 min stadteinwärts) • MIV – erforderliche Abbiegefahrstreifenlänge nicht möglich • MIV – erheblicher Rückstau erschwert den Einsatz von Rettungsfahrzeugen • Höhere Baukosten • ÖV – Mischverkehr, erhebliche Fahrzeiterhöhungen • ÖV – weniger Fahrgäste (-500 Pers.) • ÖV – höherer Fahrzeugbedarf an Tram (+3 St) • NKU 0,87 <1,0

**Vielen Dank für
Ihre Aufmerksamkeit**



Alternativvarianten – Wesentliche Umsetzungsrestriktionen (I)



- Alternative Trassenführungen von Arge Obermeyer / Ramboll geprüft.
- Alternative Trassenführungen wegen Querung von **Natur- und Wasserschutzgebieten** sowie **kostenintensiver Brücken-bauwerke** nicht zielführend.
- Zusätzliche **Komplikationen** durch Einfädung in die **B2**.

Kooperations- und Finanzierungsvereinbarung zum weiteren Vorgehen bei der Straßenbahnerschließung des Potsdamer Nordens

zwischen

der Landeshauptstadt Potsdam
vertreten durch den Oberbürgermeister
Friedrich-Ebert-Straße 79/81
14469 Potsdam

- im Folgenden LHP -

und

der ViP Verkehrsbetriebe Potsdam GmbH
vertreten durch die Geschäftsführer Claudia Wiest und Uwe Loeschmann
Fritz-Zubeil-Straße 96
14482 Potsdam

- im Folgenden ViP -

und

der Entwicklungsträger Potsdam GmbH als Treuhänder der Landeshauptstadt Potsdam,
vertreten durch die Geschäftsführer Bert Nicke und Jörn-Michael Westphal.
Pappelallee 4
14469 Potsdam

- im Folgenden ETP -

- alle gemeinsam im Folgenden Kooperationspartner -

Vorbemerkung

Zur Deckung des erhöhten Wohnungsbedarfs hat die Landeshauptstadt Potsdam die förmliche Festlegung des Entwicklungsbereiches Krampnitz nach § 165 BauGB am 5. Juni 2013 beschlossen. Zur zukünftig notwendigen Anbindung dieses neuen Stadtquartieres an den öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV) wurde in enger Abstimmung mit der LHP von der ViP eine Machbarkeitsuntersuchung in Auftrag gegeben, die die technische und wirtschaftliche Umsetzbarkeit eines Anschlusses des Entwicklungsbereiches sowie des angrenzenden Ortsteils Fahrland an das Straßenbahnnetz der Landeshauptstadt Potsdam zum Inhalt hatte.

Diese Kooperations- und Finanzierungsvereinbarung regelt die Zusammenarbeit, Pflichten, Verantwortungsbereiche sowie den Finanzierungsanteil der ETP. Hiermit wird auch die Finanzierungsvereinbarung vom 18.10. / 10.11.2017 ersetzt.

Der Anteil der LHP an den Planungs- und Baukosten für den Geltungsbereich dieser Vereinbarung ist bereits über eine 1. und 2. Änderungsvereinbarung zum ÖDA zwischen SWP und LHP und über einen Investitionskostenzuschuss zwischen ViP und LHP vertraglich vereinbart und steht dem Vorhaben zur Sicherung der Gesamtfinanzierung zur Verfügung.

Das Gesamtvorhaben ist in folgende Teilprojekte mit den folgenden Abschnitten gegliedert:

- TP1:
 - o BA0: zweigleisiger Ausbau Gleisdreieck Campus Fachhochschule und zweigleisiger Ausbau der Nedlitzer Straße
 - o BA1: Campus Jungfernsee – Krampnitz West (inkl. Wendeschleife)
- TP2:
 - o BA2: Krampnitz West – Schule Fahrland

§ 1

Geltungsbereich

Der Geltungsbereich dieser Vereinbarung umfasst ausschließlich die Planung bis zur Leistungsphase 4 (Abschluss des Planfeststellungsverfahrens) für die Teilprojekte 1 und 2 sowie die Bauausführung und die dafür notwendigen Planungsleistungen des BA 0 im Teilprojekt 1 (Ausbau Nedlitzer Straße).

§ 2

Projektumfang und -laufzeit

- (1) Die durch die Kooperationspartner zu beauftragenden Leistungen ergeben sich aus **Anlage 1**.
- (2) Die vorläufige Laufzeit des Gesamtvorhabens für den Zeitraum des Geltungsbereichs dieser Vereinbarung nach § 1 ergibt sich aus **Anlage 2**.

§ 3

Aufgaben der ViP

- (1) Zu den Aufgaben der ViP gehören:
 - a) Projektleitung
 - b) Ausschreibung, Vergabe und Koordinierung sämtlicher Planungs- und Bauleistungen im Zusammenhang mit dem Straßenbahnbau gemäß der in Anlage 2 vorgesehenen Termine in Abstimmung mit der LHP und dem ETP
 - c) regelmäßige Berichterstattung über den Fortgang der Planungen und Bereitstellung der Ergebnisse gegenüber der LHP und dem ETP
 - d) Förderanträge stellen bzw. die Antragstellung der LHP unterstützen
- (2) Die ViP kann sich zur Erfüllung dieser Aufgaben Dritter bedienen.

§ 4 Aufgaben der LHP

Zu den Aufgaben der LHP gehören:

- a) kostenfreie Bereitstellung aller für die Planung erforderlichen Grundlagendaten (z.B. Katasterdaten) sowie vorliegender fachbehördlicher Gutachten
- b) ggf. planungsrechtliche Sicherung der Trasse durch Anpassung oder Aufstellung von Bauleitplänen
- c) Erwerb oder dauerhafte Sicherung der für die Umsetzung des Vorhabens erforderlichen Grundstücke auf eigene Kosten einschließlich deren Widmung als Verkehrsflächen im Rahmen der bestätigten Haushaltplanung
- d) Förderanträge stellen bzw. die Antragstellung des ViP unterstützen
- e) Einleitung der erforderlichen Beschlüsse der zuständigen Gremien der LHP - insbesondere für eine gesicherte Gesamtfinanzierung und den notwendigen Grunderwerb

§ 5 Aufgaben des ETP

Zu den Aufgaben des ETP gehören in den Grenzen des Entwicklungsbereiches:

- a) kostenfreie Bereitstellung aller für die Planung erforderlichen und vorhandenen Grundlagendaten und Gutachten innerhalb des Entwicklungsbereiches Krampnitz
- b) kostenfreie Überlassung der für die Errichtung und den Betrieb notwendigen Grundstücksflächen (Trassen werden nach dem Aufbruch der Bestandstraßen mit RC-Material wieder aufgefüllt. Für die Geeignetheit des Grund und Bodens übernimmt der ETP keine Gewährleistung). Dies umfasst jedoch keine Fläche für einen weiteren Betriebshof des ViP.

§ 6 Kostenübernahme durch den ETP

- (1) Der ETP übernimmt für den Geltungsbereich gemäß §1 dieser Vereinbarung (Planung bis zum Abschluss des Planfeststellungsverfahrens für die Teilprojekte 1 und 2 sowie Planung und Bauausführung des BA0 – Nedlitzer Straße) entwicklungsbedingt zunächst einen Finanzierungsanteil von 3.711.164 EUR, was zurzeit einem Finanzierungsanteil von 35 % des erwarteten Eigenanteils entspricht.
- (2) Für das Gesamtvorhaben (Planungs- und Baukosten) stehen seitens des ETP derzeit insgesamt netto 15,9 Mio. Euro einschließlich schon gezahlter Aufwendungen in Höhe von netto 260.400 Euro zur Verfügung (insoweit in der Kosten- und Finanzierungsübersicht der Entwicklungsmaßnahme berücksichtigt).

Nach Vorliegen der aktualisierten Kostenschätzung des Gesamtvorhabens oder vor Beginn der Leistungsphase 5, spätestens bei Vorliegen des

Planfeststellungsbeschlusses bzw. des in Aussicht genommenen Förderbescheides für die Teilprojekte 1 und 2, werden die Kooperationspartner über die Verteilung der Finanzierungsanteile neu verhandeln und die entsprechende Anschlussvereinbarung schließen. Sollte sich ergeben, dass dies zu einer Überschreitung des genehmigten Defizites der Entwicklungsmaßnahme führt, ist zu beachten, dass dies einer neuen Genehmigung bedarf.

Sofern sich aus der Endabrechnung der Gesamtinvestition eine Abweichung von mehr als 5% (höher oder niedriger) der Nettokosten der Maßnahme von dieser aktualisierten Kostenschätzung ergibt, verpflichten sich die Kooperationspartner nochmals zur Nachverhandlung der Finanzierungsanteile.

- (3) Abschlagsrechnungen werden kumuliert auf Grundlage nachgewiesener gezahlter Kosten gestellt. Spätestens zum Ende der Entwicklungsmaßnahme wird die ViP dem ETP eine kumulierte Schlussrechnung stellen.
- (4) Die LHP weist den ETP hiermit an, seinen entwicklungsbedingt veranlassten Anteil gemäß Absatz 1 als Baukostenzuschuss aus dem Treuhandvermögen zur Förderung des Personennahverkehrs an die ViP zu zahlen. Auf die an die ViP gerichteten Zahlungen fällt gemäß der verbindlichen Auskunft des Finanzamts Potsdam nach § 89 AO vom 25.11.2021 keine Umsatzsteuer an.

§ 7

Zahlungsmodalitäten

Die ViP rechnet gegenüber dem ETP spätestens bis zum 31. Oktober eines jeden Kalenderjahres ab. Die Kooperationspartner gehen derzeit von den aus **Anlage 3** ersichtlichen Zahlungsplan des ETP aus.

Fälligkeit tritt 8 Wochen nach Versand der Abrechnung ein.

§ 8

Laufzeit und Kündigung

- (1) Jeder Kooperationspartner kann diese Kooperations- und Finanzierungsvereinbarung aus wichtigem Grund außerordentlich fristlos kündigen.
- (2) Die Kündigung dieser Kooperations- und Finanzierungsvereinbarung bedarf der Schriftform.
- (3) Kündigt ein Kooperationspartner diese Kooperations- und Finanzierungsvereinbarung, endet diese insgesamt und gilt nicht zwischen den verbliebenen Kooperationspartnern fort.

§ 9 Kooperationspflicht

- (1) Die Kooperationspartner sichern einander eine loyale Erfüllung dieser Kooperations- und Finanzierungsvereinbarung zu. Sie werden von sich aus alle Angelegenheiten von besonderer Bedeutung rechtzeitig an die anderen Kooperationspartner herantragen. Die Kooperationspartner sichern sich insbesondere zu, den anderen Kooperationspartnern Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben und diese in ihre Überlegung einzubeziehen.
- (2) Die den anderen Kooperationspartnern übergebenen Unterlagen, Kenntnisse und Erfahrungen dürfen ausschließlich für die Zwecke dieser Kooperations- und Finanzierungsvereinbarung verwendet werden.

§ 10 Schlussbestimmungen

- (1) Die Kooperationspartner bestätigen, dass zum Zeitpunkt des Abschlusses dieser Vereinbarung keine Nebenabreden bestehen. Änderungen der vorliegenden Vereinbarung oder seiner Anlagen bedürfen zu ihrer Wirksamkeit der Schriftform.
- (2) Sollten einzelne Bestimmungen dieser Vereinbarung unwirksam sein oder werden, so wird die Wirksamkeit dieser Vereinbarung im Übrigen hierdurch nicht berührt. Die Kooperationspartner verpflichten sich, in einem solchen Fall eine wirksame Vereinbarung mit demjenigen Inhalt zu treffen, der dem Inhalt der unwirksamen Bestimmung am nächsten kommt; selbiges gilt bei unbeabsichtigten Regelungslücken in der vorliegenden Vereinbarung.
- (3) Gerichtsstand für alle Streitigkeiten, die aus oder aufgrund dieser Vereinbarung zwischen den Kooperationspartnern entstehen, ist Potsdam.

Folgende Anlagen sind wesentliche Bestandteile dieser Vereinbarung:

- Anlage 1: tabellarische Übersicht der notwendigen Planungs- und Bauleistungen
 Anlage 2: Zeit-Maßnahme-Plan
 Anlage 3: Zahlungsplan ETP

Potsdam, den

Landeshauptstadt Potsdam

Potsdam, den

Entwicklungsträger Potsdam GmbH
Treuhänder der Stadt Potsdam

Potsdam, den

ViP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH

Anlage 1 – Tabellarische Übersicht der notwendigen Planungs- und Bauleistungen

Stand: 27.04.2022

1. Leistungen der ViP

Objekt- und Tragwerksplanung für div. Ingenieurbauwerke nach HOAI

- Planung und Bauausführung Nordbrücke
- Planung und Bauausführung Südbrücke
- Planung und Bauausführung Ingenieurbauwerk Nr. 2
- Planung und Bauausführung Ingenieurbauwerk Nr. 3
- Planung und Bauausführung Ingenieurbauwerk Nr. 5
- Planung und Bauausführung Ingenieurbauwerk Nr. 6
- Planung Höhenfreie Querung Ingenieurbauwerke Nr. 7-9 (nur Grundlagenermittlung und Vorplanung)
- Planung und Bauausführung Ingenieurbauwerk Nr. 7n

Objektplanung Verkehrsanlagen nach HOAI

- Planung und Bauausführung von Gleisanlagen (inkl. Haltestellen)
- Planung und Bauausführung von Verkehrsanlagen (projektbedingt, außerhalb Krampnitz)

Fachplanung Technische Ausrüstung und Objektplanung nach HOAI

- Planung und Bauausführung von Fahrleitungsanlagen
- Planung und Bauausführung Gleichrichterunterwerke
- Planung und Bauausführung Endstellengebäude
- Planung und Bauausführung der Starkstromausrüstung und Bahnstromversorgung
- Planung und Bauausführung der Fernmeldeausrüstung und Kommunikationsanlagen
- Planung und Bauausführung von Lichtsignalanlagen und Bahnübergänge (außer KP 281, 282, 283)
- Planung und Bauausführung der Beleuchtung (projektbedingt, außerhalb Krampnitz)
- Planung und Bauausführung Weichensteuerung/-heizung

Erstellung / Beauftragung von Fachgutachten:

- Standardisierte Bewertung
- Gutachten Chausseehaus
- Gutachten zum Artenschutz
- Umweltgutachten (z.B. Umweltverträglichkeitsstudie, LBP, etc.)
- Baugrunduntersuchung und Baugrundtechnische Begleitung
- Schall- und Erschütterungsgutachten sowie Schallschutzmaßnahmen
- Verkehrstechnische Untersuchung
- Bewertung Chausseehaus
- Bau- und Verkehrslogistik
- Beweissicherungsgutachten
- Variantenuntersuchungen
- Elektromagnetische Verträglichkeit und Überwachung elektromagnetische Verträglichkeit
- Unterirdische Bauraumkoordinierung

Anlage 1 – Tabellarische Übersicht der notwendigen Planungs- und Bauleistungen

Stand: 27.04.2022

- Baufachliche Prüfung GVFG-Antrag
- Ökologische Baubegleitung
- Beschilderungs- und Markierungspläne
- Bauzustände (Verkehrsanlage und technische Ausrüstung)
- Ingenieurtechnische Koordinierung

Sonstige Leistungen (Planung- sowie Baukosten)

- Einbindung externe Projektsteuerung
- SiGeKo während Bauausführung
- Öffentlichkeitsarbeit
- Einbindung externe juristische Beratung (bei Bedarf)
- Bestandsvermessungen und örtliche Absteckungen
- Planung und Bauausführung der Umverlegung von Medienleitungen
- Verschiebung/Umgang Chausseehaus
- Archäologische Baubegleitung
- Kampfmittelbeseitigung
- Ausgleichsmaßnahmen
- Schall- und Erschütterungsschutz
- Erschließung Gleichrichterunterbauwerke
- Verkehrsführung während der Bauzeit
- Gebühren

2. Leistungen des ETP

- Planung und Bauausführung von Verkehrsanlagen (in Kramnitz, inkl. erstmaliger Herstellung der Bushaltestellen)
- Planung und Bauausführung der Beleuchtung (in Kramnitz)
- Planung und Bauausführung von Lichtsignalanlagen (KP 281, 282, 283)

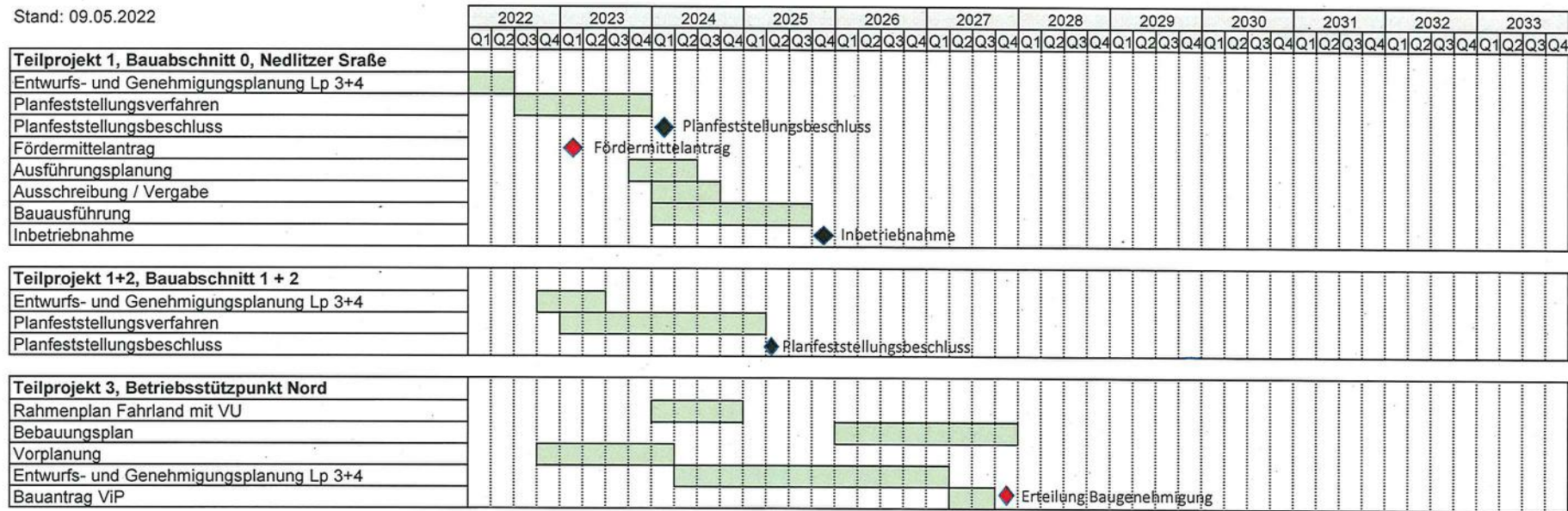
Legende:

TP1, BA0 - Gleisdreieck Campus Fachhochschule und Nedlitzer Straße

TP1, BA1 - Campus Jungfernsee – Kramnitz West

TP2, BA2 - Kramnitz West – Schule Fahrland

Stand: 09.05.2022



Anlage 2

Kooperations- und Finanzierungsvereinbarung zur Durchführung der Straßenbahnerschließung des Potsdamer Nordens zwischen Campus Jungfernsee und Fahrland
Prognose Finanzierungsanteil ETP (Zahlungsplan ETP)

Stand: 27.04.2022

Angaben in Euro netto (Werte gerundet)

Finanzierungsanteil ETP (vorläufig)	bis 2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Gesamt
Jährlicher Finanzierungsanteil (Prognose)	260.400 bereits geleistet		1.982.246	1.114.705	1.044.295	2.229.780	2.247.420	2.588.145	2.908.640	1.524.370			15.900.000

Anlage 3

Verkehrerschließung Nord – Tram 96

Varianteuntersuchung



consult.ptvgroup.com

Stand: 28. März 2022

Ausgangssituation

Die ViP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH plant im Auftrag der Landeshauptstadt Potsdam (LHP) die Verlängerung der Straßenbahnlinie 96 von der heutigen Endhaltestelle Campus Jungfernsee über das Entwicklungsgebiet Krampnitz West bis nach Fahrland (Endhaltestelle Regenbogenschule).

Die Straßenbahntrasse wird in 3 Teilabschnitten geplant:

- Teilabschnitt 1 zur Herstellung der Zweigleisigkeit von der Roten Kaserne bis zur heutigen Endhaltestelle Campus Jungfernsee.
- Teilabschnitt 2 von der heutigen Endhaltestelle Campus Jungfernsee bis nach Krampnitz West.
- Teilabschnitt 3 von Krampnitz West bis nach Fahrland - Regenbogenschule

Die Verlängerung der Trassenverlängerung umfasst insgesamt 7,2 km und soll im gesamten Neubaubereich 2-gleisig ausgelegt werden. Mit der Erschließung des Entwicklungsgebietes Krampnitz soll ein hochattraktives Verkehrsangebot für die in der maximalen Entwicklungsstufe dort angesiedelten 10.000 Einwohner vorgehalten werden, um eine konkurrenzfähige Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) anzubieten. Ziel dabei ist den Modal Split in Potsdam zugunsten des ÖPNV zu verschieben (ÖPNV-Anteil am Gesamtverkehr). Mit einer geplanten Fahrzeit von 25 Minuten von Krampnitz West bis zum Hauptbahnhof in Potsdam soll ein signifikanter Reisezeitvorteil gegenüber dem MIV erreicht werden.

Die zentrale Voraussetzung für die Erreichung der vorgenannten Verkehrsverlagerung ist der durchgängig zweigleisige Ausbau der Tram-Trasse auf einem besonderen Bahnkörper vom Campus Jungfernsee bis nach Fahrland. „Besonderer Bahnkörper“ bedeutet im konkreten Fall eine Tramtrasse, die über den gesamten Streckenverlauf vom MIV uneingeschränkt geführt wird und somit die geplante Fahrzeit und die Fahrplanstabilität sichergestellt wird.

Die Trassenplanung sieht vor, dass die Tram-Trasse vom Campus Jungfernsee über die Insel Neu Fahrland bis zur Gellert Straße östlich der Bundesstraße B2 verläuft und hinter dem Knotenpunkt B2 / Gellert Straße auf die Westseite der B2 verschwenkt. In der Westlage zur B2 verläuft die Tram-Trasse bis zum zentralen Knotenpunkt in Krampnitz West (Rande-
vouz-Punkt Tram – Bus - Pkw-Pendler aus Groß Glienecke / Spandau) in Westlage und verschwenkt mit der Trasse in Richtung Krampnitz West durch das Entwicklungsgebiet Krampnitz; weitergeführt bis Fahrland – Regenbogenschule.

Mit diesem Trassenverlauf wird die maximale Leistungsfähigkeit der Tram in dem zentralen Streckenabschnitt von Krampnitz West bis zum Hauptbahnhof Potsdam erreicht.



Übersichtskarte der Trassenführung Campus Jungfernsee - Fahrland

Vorzugsvariante

Die vorgenannte Trassenführung ist im Rahmen der Vorplanungen als sogenannte Vorzugsvariante ausgewählt worden. Wesentliche Gründe dafür waren die Optionen der möglichen Trassenführung und der zu erwartenden höchsten Leistungsfähigkeit mit Fokus auf die Attraktivität des ÖPNV-Angebotes aus Kundensicht. Bei der Festlegung der Vorzugsvariante wurden weiterhin Kriterien wie die grundsätzliche Trassierbarkeit, Umweltverträglichkeit, Fahrgastattraktivität, Erschließungsqualität, Baukosten und Umsetzbarkeit mit in die Auswahlentscheidung einbezogen.

Die hier zugrundeliegende Vorzugsvariante wurden im Dialogforum seit 2019 öffentlich dargestellt und in der Folgezeit zielorientiert geplant.

Standardisierte Bewertung - Methodik

Die Bepanung der Vorzugsvariante ist in der Folgezeit durch die sog. Standardisierte Bewertung in Bezug auf das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKU) untersucht worden.

Bei der Standardisierten Bewertung handelt es sich um Bewertungsverfahren, das bundesweit einheitlich angewendet wird und vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und dem Bundesverkehrsministerium (aktuell BMVI) gemeinsam entwickelt worden ist. Gegenstand dieses Bewertungsverfahrens ist die einheitliche Anlegung von Bewertungskriterien bei Infrastrukturvorhaben und die Bewertung des volkswirtschaftlichen Nutzens.

Gemäß einer Vereinbarung des Bundesverkehrsministeriums mit den Verkehrsministerien der Länder hat beim Ausbau von Schienenwegen, für den die Länder beim Bund eine Finanzhilfe im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) beantragen, eine Standardisierte Bewertung zu erfolgen, sofern die zuwendungsfähigen Kosten 25 Millionen Euro übersteigen. Die Bewertung soll zeigen, ob das Vorhaben gesamtwirtschaftlich vorteilhaft ist, der Nutzen also die Kosten übersteigt. Die Notwendigkeit dazu ergibt sich aus dem Gesetz über die Grundsätze des Haushaltsrechts des Bundes und der Länder (§6), sowie der Bundes- und den Landeshaushaltsordnungen, welche angemessene Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen fordern.

Der Bund stellt Kommunen im Rahmen des Förderprogramms eine Milliarde Euro, ab 2025 zwei Milliarden Euro pro Jahr zur Verfügung (§10), mit denen bis zu 75 Prozent, in manchen Fällen sogar 90 Prozent der Kosten gefördert werden (§4).

Die Standardisierte Bewertung wird durch die Antragsteller (Kommunen) in Absprache mit dem Fördergeber selbst durchgeführt, welche sich aber auf Grund der Komplexität des Verfahrens zur Durchführung auch der Hilfe privater Ingenieurbüros bedienen.

Für die Nutzen-Kosten-Analyse werden nur solche Zielkriterien aufgenommen, "deren Zielerreichung nach wissenschaftlichen Maßstäben hinreichend genau ermittelt werden kann und für deren Bewertung es eine ausreichend breite Grundlage gibt". Dies führt zu einer Beschränkung auf Indikatoren, die kardinal *messbar* (in Zahlen ausdrückbar) sowie monetär (in Geldgrößen) vorliegen (z. B. Erträge, Investitionen, laufende Kosten) bzw. monetarisierbar sind (durch etablierte Verfahren in Geldgrößen umrechenbar, z.B. Reisezeitgewinne, Luftverschmutzung). Das Ergebnis dieser Analyse ist für die Förderung nach dem GVFG maßgeblich. Sein Wert gibt das Nutzen-Kosten-Verhältnis an, so bedeutet „1,4“ z. B., dass der Nutzen das 1,4-fache der Kosten beträgt. Nur Projekte mit einem Wert größer als 1 erfüllen das Gebot der Wirtschaftlichkeit und dürfen gefördert werden.

Quelle: Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur (BMVI).

Durch die einheitlich angelegten Bewertungsmaßstäbe soll sichergestellt werden, dass von der Bundesrepublik Deutschland bereitgestellte Fördermittel für Infrastrukturvorhaben in der Mittelzuteilung gleichen Kriterien folgen. Bei den Fördermitteln handelt es sich um Bundesmittel, die auf Basis des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) den Verkehrsunternehmen zur Verfügung gestellt werden. Auf der Grundlage des GVFG besteht für die Verkehrsunternehmen die Möglichkeit, Fördermittel in Höhe von bis zu 75% vom BMVI für die geplante Infrastrukturmaßnahme zu erhalten. Grundlage für die Förderfähigkeit nach dem GVFG bildet ein NKU-Wert von $>1,0$ auf Basis einer Standardisierten Bewertung.

Für die ViP als Vorhabensträger für die Erstellung der Tram-Trasse von Campus Jungferensee nach Fahrland bedeutet dies, dass jede zu beplanende Variante eine Standardisierte Bewertung hinsichtlich der generellen Genehmigungs- und Förderfähigkeit durchlaufen muss.

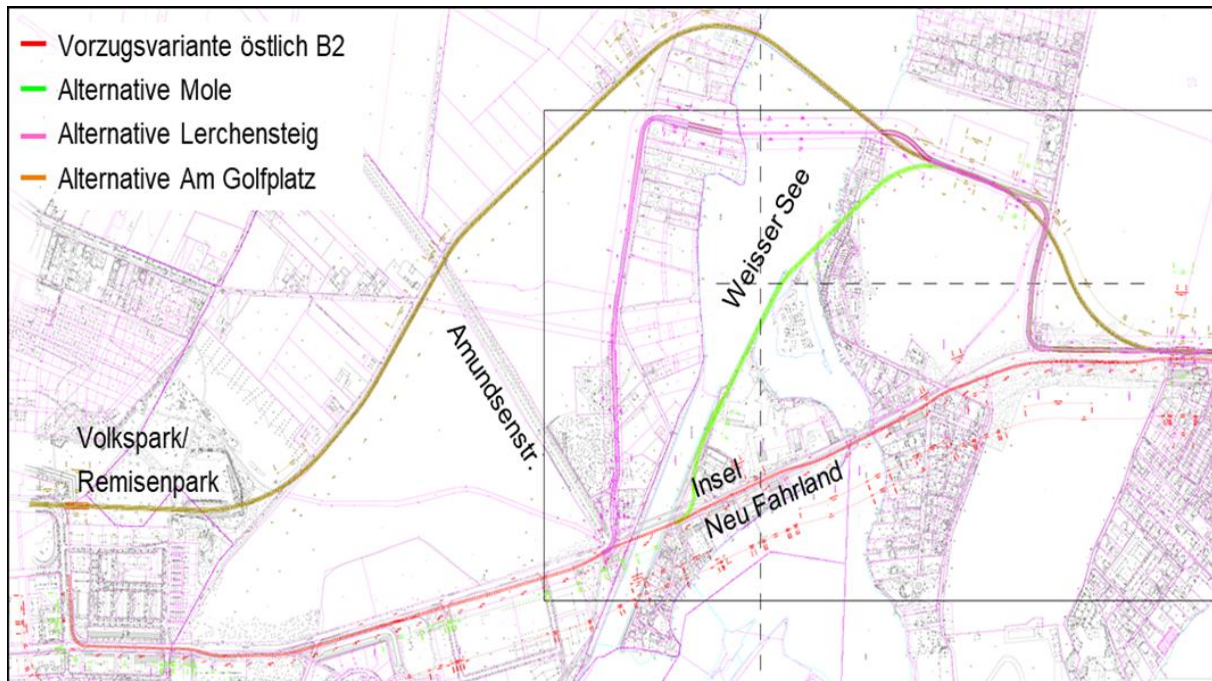
Alternativvarianten aus dem Dialogforum

Im Anschluss an das Verkehrsforum vom 3. Dezember 2019 wurden im Sommer 2020 aus der Bürgerschaft Überlegungen für alternative Trassenführungen bei der LHP eingebracht, die einer gutachterlichen Bewertung mit den Kriterien der Standardisierten Bewertung unterzogen wurden. Bei den Alternativvorschlägen handelte es sich um Trassenführungen auf der Insel Neu Fahrland, um Möglichkeiten für eine Trassenführung abseits der Bundesstraße B2 zu diskutieren.

Auch hier standen neben dem NKU-Koeffizienten insbesondere zunächst die Trassenführung, deren generelle Genehmigungsfähigkeit, deren Einfluss auf Natur und Umwelt und vor allem die verkehrliche Erschließung im Vordergrund.

Bei den eingebrachten Alternativvarianten zur Vorzugsvariante östlich der B2 handelt es sich im Einzelnen um

- eine Trassenführung über die bestehende Mole am Weisser See.
- eine Trassenführung über den Lerchensteig.
- eine Trassenführung über den Golfplatz.



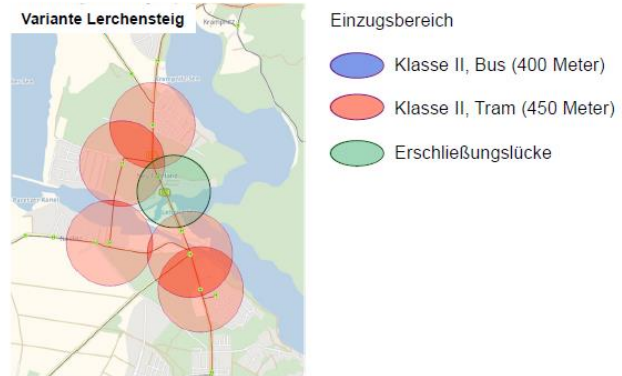
Bei den letztgenannten Trassenvorschlägen wäre die Erstellung einer Brücke über den Weisser See erforderlich, die im Rahmen der Standardisierten Bewertung in die Ermittlung des NKU-Koeffizienten mit einbezogen werden muss. Diese Brücke wurde vom Fachbereich 47 der LHP (GB4) mit Baukosten von rd. 20 Mio. € abgeschätzt.

Im Rahmen der Standardisierten Bewertung wurden insbesondere Anpassungen am Verkehrsmodell vorgenommen, die sich auf die alternative Trassenführung und deren Erschließungsfunktion sowie die Leistungsfähigkeit fokussierten.

Infolge der Anpassung der Linienwege wurden auch die Trassenlänge und die damit einhergehenden Baukosten sowie die Fahrzeiten der Tram von Krampnitz West bis zum Hauptbahnhof Potsdam neu bewertet. Weiterhin erfolgte eine Neuberechnung der Fahrgastnachfrage und Reisezeitdifferenzen, eine Dimensionierungsüberprüfung der Tram und eine Neuberechnung der Umlaufplanung der Trams zur Ermittlung des Fahrzeugbedarfs. Ergänzt wurde die Variantenbewertung durch die Anpassung der Systemqualitäten, die Verkehrsnachfrage des MIV und die Pkw-Betriebskosten sowie der Kapitaldienst (AfA) und Unterhalt der zusätzlichen ortsfesten Infrastruktur.

Rahmenbedingungen Linienkonzept

- Variante Lerchensteig bedarf zusätzlicher Erschließung
- Vorgaben zur Bedienung entsprechend Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Potsdam
 - Neu Fahrland: Gebietsklasse II
 - Mo-Fr: 04:30 bis 01:00 Uhr
Sa: 07:00 bis 01:00 Uhr
So: 08:00 bis 01:00 Uhr
 - Tagesverkehr: drei Fahrten pro Stunde
Spätverkehr ab 21 Uhr: eine Fahrt pro Stunde
 - Bedienung mit Bus Linie 697 im 20-Minuten-Takt zwischen Krampnitz Ost bis Campus Jungfersee
 - Bus verkehrt auf der Gesamtrrelation parallel zur Straßenbahn.
 - Fahrten in Richtung Innenstadt: Umstieg in Campus Jungfersee

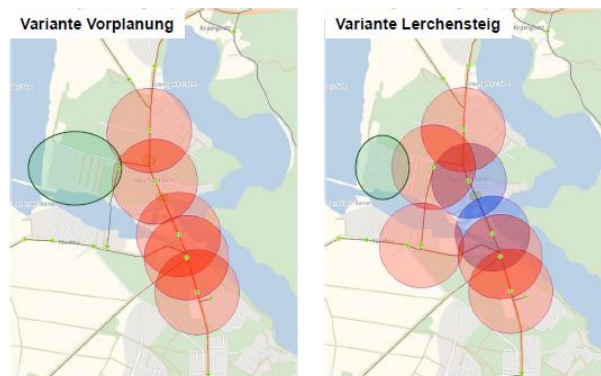


Bei der Bewertung der Erschließungsqualität wurde grundsätzlich die gleiche Angebotsqualität wie bei der Vorzugsvariante östlich der B2 angesetzt. Deutlich wird, dass durch die Verlagerung der Tram-Trasse weg von der B2 in eine westliche Lage am Lerchensteig eine deutliche Verschlechterung der Erschließungsqualität für die Bewohner der Insel Neu Fahrland erreicht wird.

Erschließungswirkung

- Einzugsbereiche der Haltestellen
 - Orientierung an den Vorgaben des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt Potsdam
 - Zuordnung Erschließungskategorie II

- Einzugsbereich
- Klasse II, Bus (400 Meter)
 - Klasse II, Tram (450 Meter)
 - Erschließungslücke



Die Erschließungslücke zwischen Weißer See und Fahrlander See wird reduziert, aber nicht geschlossen.

Eine hinreichende Erschließung des Wohngebietes Am Lerchensteig wird durch keine der alternativen Trassenführungen erreicht. Zudem wird der Inselkern von Neu Fahrland nicht hinreichend erschlossen.

Erschließungswirkung

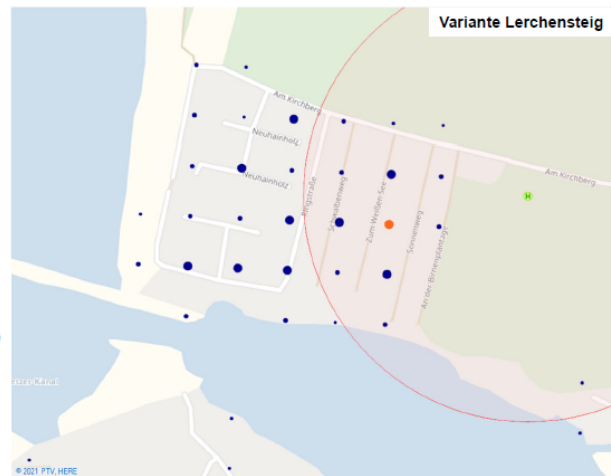
- Anzahl der Einwohner/-innen **außerhalb** des erschlossenen Gebietes (Neu Fahrland)
 - Variante Vorplanung: 580
 - Variante Lerchensteig: 305

In der Variante Lerchensteig werden 275 Einwohner/-innen (48 Prozent) im Bereich zwischen Weißer See und Fahrländer See erschlossen.

Einzugsbereich
 Klasse II,
 Tram (450 Meter)

Einwohner/-innen / ha

•	≤ 10
•	≤ 20
•	≤ 50
•	≤ 100
•	> 100



Quelle: Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2015): Zensus 2011

Für die Standardisierte Bewertung und einen optimalen NKU-Koeffizienten ist die vorstehend beschriebene Erschließungsqualität als zentrales Bewertungselement nicht ausreichend. Die Fußwegzeiten zu den Haltestellen verlängern sich infolge der weiteren Zuwege um +4 Minuten und liegen damit deutlich unter dem Zielwert des aktuellen Nahverkehrsplans (NVP) und der Qualität entlang der Trasse östlich der B2.

Weiterhin wird infolge dessen von einem geringeren Fahrgastzuwachs ausgegangen. Gründe dafür sind die längere Fahrzeit und die schlechtere Erschließungs- und Verbindungsqualität durch die Busbedienung für Bereiche um die Haltestellen Römerschanze und Heinrich-Heine-Weg. Zudem wird durch die schlechtere Erschließungsqualität gegenüber der Vorplanung der Fahrgastverlust auf der Insel Neu Fahrland nicht kompensiert.

Im Bereich der ortsfesten Infrastruktur würde ein Anstieg des Kapitaldienstes für Infrastruktur i. H. v. rd. 2.600 T€ (Vorplanung) auf rd. 3.800 T€ (Variante Lerchensteig) entstehen und die Unterhaltskosten ggü. der Vorplanungsvariante i. H. v. rd 770 T€ auf rd. 1.000 T€ ansteigen.

Der Aufwand für den Tram-Betrieb erhöht sich durch längere Fahrzeit von rd. 120 tkm auf rd. 215 tkm p. a. um rd. 94 tkm. In der Folge werden aufgrund der längeren Fahrzeiten bei gleichbleibender Angebotsqualität statt 20 Trams (Vorplanung) 22 Trams im Vollbetrieb benötigt. Dadurch entstünde bei einem Anschaffungspreis von rd. 4.200 T€ je Tram ein signifikant höherer Kapitaldienst und damit höhere Kosten je Tram-Kilometer, die jährlich laufend von der LHP ausgeglichen werden müssten.

ÖV-betrieblicher Aufwand – Fahrzeugbedarf Straßenbahn

- Berechnung nach 1/6-Regelung entsprechend Standardisierter Bewertung

Variante Vorplanung	Linie	Linienweg	Typ	Fahrzeit	Wende	Takt	Umlauf	Fzg
	96_1	Marie-Juchacz-Straße - Krampnitz-West	C-XL	100	17	20	120	6
	96_2	Marie-Juchacz-Straße - Schule Fahrland	C-XL	112	19	20	140	7
	96_3	S Hauptbahnhof - Krampnitz-West	C-XL	58	10	10	70	7
	C-XL							20

Variante Lerchensteig	Linie	Linienweg	Typ	Fahrzeit	Wende	Takt	Umlauf	Fzg
	96_1	Marie-Juchacz-Straße - Krampnitz-West	C-XL	108	18	20	140	7
	96_2	Marie-Juchacz-Straße - Schule Fahrland	C-XL	120	20	20	140	7
	96_3	S Hauptbahnhof - Krampnitz-West	C-XL	66	11	10	80	8
	C-XL							22

Zudem würde der MIV durch die hier erläuterte Trassenvariante begünstigt und würde zu Kanibalisierungseffekten beim ÖPNV führen. Der beabsichtigte Effekt der Verkehrsverlagerung vom MIV zum ÖPNV würde so verfehlt.

Als Resümee kann festgehalten werden, dass die untersuchten alternativen Trassenvarianten aufgrund von Querungen von Natur- und Wasserschutzgebieten sowie kostenintensiver Brückenbauwerke nicht weiterverfolgt werden. Hinzu kommen Komplikationen bei der Einfädung der Tram-Trasse in die B2 mit signifikanten Leitungsfähigkeitseinschränkungen der Lichtsignalgesteuerten Knotenpunkte. Schwerer wiegt noch, dass der NKU-Koeffizient aus der Standardisierten Bewertung nicht den Mindestwert von 1,0 erreicht und damit die Förderfähigkeit der Varianten nicht gegeben wäre.

Als Folge wird weiterhin die Vorzugsvariante östlich der B2 mit der entsprechenden Trassenführung auf der Insel Neu Fahrland weiter geplant. Dies weist einen aktuellen NKU-Koeffizienten von 1,43 aus. Somit erfüllt die Vorzugsvariante die Kriterien gem. GVFG und ist uneingeschränkt förderfähig.

Variantenvergleich – Abschnitt „Insel Neu Fahrland“

Bei der fortwährenden Beplanung der Vorzugsvariante steht bei den nachfolgenden Ausführungen ausschließlich die Trassenführung auf der Insel Neu Fahrland im Fokus.

Rahmenbedingungen bzw. planerische Herausforderungen auf der Insel Neu Fahrland resultieren im Wesentlichen aus dem begrenzten Verkehrsraum im Umfeld der B2, der angrenzenden Bestandimmobilien, den Anforderungen aus den Grunderschließungen, denkmalrechtlich geschützten Fragestellungen und den geringen Abständen der lichtsignalgesteuerten Knotenpunkte.

Die zentralen Untersuchungsgegenstände sind die alternativen Trassenführungen als **straßenbündige Variante** oder als Trasse auf **besonderem Bahnkörper (Vorzugsvariante)**.

Die **straßenbündige Variante** beinhaltet die gemeinsame Nutzung des Verkehrsraums auf der B2 von MIV und Tram auf der gleichen Verkehrsfläche sowie der Haltestelle der Tram im Verkehrsraum der B2. Aufgrund der hohen PKW-Dichte in der Hauptverkehrszeit (HVZ) liegt der besondere Fokus auf der Leistungs- und Genehmigungsfähigkeit der lichtsignalgesteuerten Knotenpunkte.

Die **Vorzugsvariante mit einem separaten Bahnkörper östlich der B2** beinhaltet neben den vorgenannten Bewertungsparametern noch denkmalpflegerische Aspekte (Chausseehaus).

Die Variantenuntersuchung für die Trassenführung auf der Insel Neu Fahrland beinhaltet zwei wesentliche Handlungsstränge: die **Standardisierte Bewertung** (Siehe Seiten 3-5) und die **Verkehrstechnische Untersuchung (VTU)**.

Bei der VTU bilden die Verkehrsmengen in den wesentlichen Tageszeitlagen (HVZ) die Grundlage für die Leistungsfähigkeit der lichtsignalgesteuerten Knotenpunkte.

Für zu untersuchenden Varianten wurden folgende Berechnungsschritte vorgenommen:

- Modellierung der Fahrzeiten der Straßenbahn getrennt nach Richtungen und Verkehrszeiten.
- Überprüfung der Systemqualität Fahrweg.
- Berechnung der Fahrgastnachfrage.
- Überprüfung der Dimensionierung des Verkehrsangebotes.
- Berechnung des Fahrzeugbedarfs.

Für die Berechnung des Kosten-Nutzen-Faktors:

- Wirkung der Verkehrsnachfrage (Reisezeitdifferenzen, zusätzliche Mobilitätsmöglichkeiten, Pkw-Betriebskosten).
- ÖV-betriebliche Auswirkungen (Saldo der ÖPNV-Betriebskosten).
- Übernahme von Kapitaldienst und Unterhaltskosten der ortsfesten Infrastruktur.
- Saldo der Unfallkosten.
- Saldo der Kosten für CO₂-Emissionen und Schadstoffemissionen.

Straßenbündige Varianten

Auf Basis der durchgeführten VTU wurden bei der straßenbündigen Variante die folgenden Fahrzeitenzuschläge zwischen Haltestellen Bassewitz und Campus Jungfernsee angesetzt:

- Frühspitze (HVZ), stadteinwärts +8 Minuten
- Nachmittagsspitze (NVZ), stadtauswärts +4 Minuten

Fahrten außerhalb der Spitzenstunden wurden mit einer zusätzlichen Minute Fahrzeit in beiden Richtungen angesetzt.

- ▀ längere Fahrzeit bei straßenbündigem Bahnkörper für vergleichsweise hohes verkehrliches Potenzial im Entwicklungsgebiet Krampnitz sowie Fahrland
- ▀ Zuwachs der Fahrgastnachfrage ist geringer als bei besonderem Bahnkörper mit behinderungsfreier Fahrt

in Fahrgäste/Tag _{MF}	Varianten		Differenz
	besonderer Bahnkörper	straßenbündiger Bahnkörper	
Ohnefall	174.700	174.700	
Mitfall	178.700	178.200	-500
Fahrgastzuwachs gesamt	4.000	3.500	-500
davon verlagerte Fahrten	2.900	2.500	-400
davon induzierte Fahrten	1.100	1.000	-100

Angaben in Fahrgäste an einem mittleren Werktag in der Schulzeit



Ergebnisse - Fahrgastnachfrage

Im Ergebnis muss bei der Variante eines straßenbündigen Bahnkörpers eine längere Fahrzeit der Tram festgehalten werden. Der Fahrgastzuwachs durch die straßenbündige Variante fällt mit -500 Fahrgästen signifikant geringer aus als bei der Variante mit besonderem Bahnkörper. Dieser Effekt hat negativen Einfluss auf die potenziellen Fahrgasteinahmen (insbesondere Abonnenten) und damit auf das Betriebsergebnis der Neubaustrecke.

- ▀ Der Fahrzeugbedarf der Straßenbahn (Linie 96) ändert sich aufgrund der höheren Fahrzeiten. Beim Bus sind keine Anpassungen erforderlich, da sich das Betriebskonzept nicht ändert.

besonderer Bahnkörper		Typ	Fahrzeit	Wende	Takt	Umlauf	Fahrzeuge
96_1	Marie-Juchacz-Straße - Krampnitz-West	C-XL	100	17	20	120	6
96_2	Marie-Juchacz-Straße - Schule Fahrland	C-XL	112	19	20	140	7
96_3	S Hauptbahnhof - Krampnitz-West	C-XL	58	10	10	70	7
		C-XL					20

straßenbündiger Bahnkörper		Typ	Fahrzeit	Wende	Takt	Umlauf	Fahrzeuge
96_1	Marie-Juchacz-Straße - Krampnitz-West	C-XL	109	19	20	140	7
96_2	Marie-Juchacz-Straße - Schule Fahrland	C-XL	121	21	20	160	8
96_3	S Hauptbahnhof - Krampnitz-West	C-XL	67	12	10	80	8
		C-XL					23



Ergebnisse - ÖV-betriebliche Berechnung (Umlaufplanung)

Aufgrund der höheren Fahr- und Umlaufzeiten auf der Linie 96, ändert sich bei der straßenbündigen Variante damit auch der Fahrzeugbedarf. Der Fahrzeugbedarf würde von 20 auf 23 Trams ansteigen und würde zusätzliche Investitionen i. H. v. rd. 13 Mio. € (Basis: aktueller Fahrzeugliefervertrag mit Fa. Stadler) erfordern.

Die Investitionskosten der straßenbündigen Variante i. H. v. 120.500 T€ im Vergleich zur Variante „Besonderer Bahnkörper“ i. H. v. 116.600 T€ sind aufgrund der langen Abschreibungsdauer der Streckeninfrastruktur von 30 Jahren ohne wesentlichen Einfluss auf das Bewertungsergebnis.

Ähnlich ist der Vergleich im Bereich der Unfallfolgekosten, CO₂-Ausstoß und sonstigen Luftschadstoffen zu bewerten.

Die Schadstoffbilanzen sind zwischen den Varianten äquivalent.

- Grundlage: vom Straßenverkehr verlagerte Fahrten
- Berücksichtigung Besetzungsgrad: 1,3 Personen je Pkw
- Ableitung der Unfallfolgekosten sowie Kosten der CO₂-Einsparung und Schadstoffemissionen

	Varianten		Differenz
	besonderer Bahnkörper	straßenbündiger Bahnkörper	
verlagerte Fahrten - Personenfahrten	2.900	2.500	-400 Personenfahrten / Tag
verlagerte Fahrten - Fahrzeugfahrten	2.231	1.923	-308 Fahrzeugfahrten / Tag
Einsparung Unfallfolgekosten	830	730	-100 Tsd. Euro / Jahr
Einsparung Kosten CO ₂	170	150	-20 Tsd. Euro / Jahr
Einsparung Kosten Schadstoffemissionen	35	30	-5 Tsd. Euro / Jahr



Fazit

Die straßenbündige Variante ist gegenüber der Variante „besonderer Bahnkörper im Wesentlichen durch folgende Merkmale charakterisiert:

- längere Fahrzeiten für viele Fahrgäste in Richtung Innenstadt und Hauptbahnhof (+8 Minuten)
- geringerer Fahrgastzuwachs bzw. weniger Verlagerungspotenzial vom MIV
- schlechtere Qualität der Bedienung mit öffentlichen Verkehrsmitteln
- deutlich höherer Fahrzeugbedarf bei den Trams
- höherer betrieblicher Aufwand durch mehr Einsatzzeit(en) des Fahrpersonals
- höhere Störanfälligkeit im Betriebsablauf (Verspätungen usw.)
- höher Investitionen in die ortsfeste Infrastruktur und damit höherer Aufwand für Kapitaldienst und Unterhalt
- höhere CO₂-Belastung sowie höhere Belastung mit sonstigen Luftschadstoffen
- höheres Unfallpotenzial

Teilindikator	Dimension der originären Messgröße	monetäre Bewertung [Tsd. €/Jahr]	
		besonderer Bahnkörper	straßenbündiger Bahnkörper
Reisezeitdifferenzen im ÖPNV (abgemindert)	[h/Jahr]	2.710	1.780
Saldo der Pkw-Betriebskosten	[T€/Jahr]	1.880	1.630
Nutzen der Schaffung zusätzlicher Mobilitätsmöglichkeiten	[T€/Jahr]	580	480
Saldo der ÖPNV-Betriebskosten	[T€/Jahr]	560	-570
Kapitaldienst für die ortsfeste Infrastruktur im Ohnefall	[T€/Jahr]	780	780
Unterhaltungskosten für die ortsfeste Infrastruktur im Mitfall	[T€/Jahr]	-1.190	-1.180
Unterhaltungskosten für die ortsfeste Infrastruktur im Ohnefall	[T€/Jahr]	260	260
Saldo der Unfallfolgekosten	[T€/Jahr]	830	730
Saldo der CO ₂ -Emissionen	[t CO ₂ /Jahr]	170	150
Saldo der Schadstoffemissionskosten	[T€/Jahr]	40	30
Summe monetär bewerteter Einzelnutzen	[T€/Jahr]	6.620	4.090
Kapitaldienst für die ortsfeste Infrastruktur ÖPNV im Mitfall	[T€/Jahr]	4.630	4.720
Nutzen-Kosten-Indikatoren			
Nutzen-Kosten-Differenz	[T€/Jahr]	1.990	-630
Nutzen-Kosten-Verhältnis	[-]	1,43	0,87

Die Variante straßenbündiger Bahnkörper ist nach GVFG nicht förderfähig.

Ergebnisse - Nutzen-Kosten-Faktor

Bei Einbeziehung der VTU wird deutlich, dass die Variante eines straßenbündigen Straßenkörpers nicht zur Anwendung kommen kann. **Eine Genehmigungsfähigkeit nach GVFG ist nicht gegeben.**

Empfehlung:

Als ausschließlich verbleibende genehmigungs- und förderfähige Variante wird der Trassenverlauf mit besonderem Bahnkörper beplant und für das Planfeststellungsverfahren vorbereitet.



Landeshauptstadt

Potsdam

Der Ortsbeirat

Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

22/SVV/0503

öffentlich

Betreff:

weitere Gestaltung der Trägerschaft des Bürgerhauses

Erstellungsdatum 25.05.2022

Eingang 502:

Einreicher: Ortsbeirat Neu Fahrland, Dr. C. Klockow,
Ortsvorsteherin

Beratungsfolge:	Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung		
Gremium		
08.06.2022 Ortsbeirat Neu Fahrland		

Beschlussvorschlag:

Der Ortsbeirat möge beschließen:

Der Ortsbeirat Neu Fahrland als Hauptmieter des Bürgerhauses Neu Fahrland spricht sich dafür aus, dass die „Soziale Stadt Pro Potsdam gGmbH“ die Trägerschaft des Bürgerhauses übernimmt und dafür Sorge trägt, das Ehrenamt im Ortsteil Neu Fahrland wieder aufzubauen.

Ziel ist es, die Trägerschaft in ehrenamtliche Strukturen zurückzuführen, idealerweise in einen Verein, der wieder als lokaler Träger zur Verfügung steht.

gez. Dr. C. Klockow
Ortsvorsteherin

Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen
auf der Rückseite**Beschlussverfolgung gewünscht:**

Termin:

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 bisherige Träger, der Kultur- und Sportclub Neu Fahrland (KSC2000), steht spätestens Ende 2022 nicht mehr zur Verfügung.

Dem Ortsbeirat ist es wichtig, dass der neue Träger bestehende Strukturen aufnimmt und lokale Kräfte einbindet, um das bisherige Konzept des Hauses aufzugreifen und weiterzuentwickeln.

Langfristiges Ziel ist es, eine im Ortsteil angesiedelte, ehrenamtlich getragene Struktur zu begründen, idealerweise einen Verein, der wieder als lokaler Träger zur Verfügung steht.



**Landeshauptstadt
Potsdam**
Der Ortsbeirat

Antrag

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

22/SVV/0458

öffentlich

Betreff:

Antrag auf Gewährung einer Zuwendung für 2022, für die Maßnahme "Sport und Spiel in Neu Fahrland" am 02.09.2022 in Neu Fahrland

Erstellungsdatum 18.05.2022

Eingang 502:

Einreicher: Ortsbeirat Neu Fahrland, Sabine Sütterlin

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		
08.06.2022	Ortsbeirat Neu Fahrland		

Beschlussvorschlag:

Der Ortsbeirat möge beschließen:

Für die Maßnahme „Sport und Spiel in Neu Fahrland“ am 02.09.2022 auf dem Freigelände Birnenplantage (eine Veranstaltung des Ortsbeirates Neu Fahrland) werden

2.100,00 €

aus dem Sachaufwand des Ortsteils verwendet.

gez. S. Sütterlin
Ortsbeiratsmitglied

Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen
auf der Rückseite

Beschlussverfolgung gewünscht:

Termin:

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:

Benötigt werden die finanziellen Mittel zur Absicherung des ehrenamtlich organisierten Festes mit Sport- und Spielangeboten ohne Wettkampfcharakter.

Ziel der Maßnahme sind u.a. Bewegung, Spaß, Treffpunkt für den Ortsteil.

Angeboten werden u.a. Beachvolleyball, Fitnessgeräte, Geschicklichkeitsspiele für Kinder und Familien etc.

Die Zuwendung ist notwendig, da die Maßnahme ausschließlich ehrenamtlich organisiert wird und es keine Sponsoren gibt und keine Eintrittsgelder erhoben werden sollen. Die Veranstaltung soll offen für alle sein.

Der Antrag auf Gewährung einer Zuwendung wird nach Prüfung, gemäß den Anforderungen der „Richtlinie zur Förderung der Ortsteile über Sachaufwendungen gemäß § 46 Absatz 4 BbgKVerf“, durch das Büro der Stadtverordnetenversammlung nunmehr dem Ortsbeirat zur Beratung vorgelegt.