



Betreff:

öffentlich

Finanzierung des Ausbaus der Tramlinie 96 zur Stadtbahn einschließlich der Erweiterung in den Potsdamer Norden

Einreicher: GB 4 Stadtentwicklung, Bauen, Wirtschaft und Umwelt	Erstellungsdatum: 23.11.2022
	Freigabedatum: _____

Beratungsfolge:	Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung		
07.12.2022		
Gremium		
Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam		

Beschlussvorschlag: Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

1. Zur Realisierung des Um- und Ausbaus der Tramlinie 96 zur Stadtbahn einschließlich deren Verlängerung in den Potsdamer Norden wird durch die Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH als verantwortliche Vorhabensträgerin ein Antrag auf Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) gestellt.
2. Der OBM wird beauftragt die aus der Anlage ersichtliche gemeinsame Absichtserklärung (Letter of intent) des Landes Brandenburg, der Landeshauptstadt Potsdam und der ViP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH zu unterzeichnen.
3. Dabei soll der Förderantrag (Rahmenantrag) zum stadtbahngerechten Ausbau der Tramlinie 96 die folgenden Teilprojekte beinhalten:
 - zweigleisiger Ausbau des Streckenabschnittes Campus Fachhochschule – Campus Jungfernsee im Bereich der Nedlitzer Straße und des Gleisdreiecks Campus Fachhochschule
 - Neubau einer Straßenbahntrasse von Campus Jungfernsee bis Kramnitz West
 - Neubau einer Straßenbahntrasse von Kramnitz West bis Fahrland
 - barrierefreier Ausbau und Gleismittenerweiterung der nördlichen Friedrich-Ebert-Straße im Bereich Alleestraße
 - barrierefreier Ausbau und Gleismittenerweiterung der Friedrich-Ebert-Straße zwischen dem Nauener Tor und der Yorckstraße
 - stadtbahngerechter Umbau der Heinrich-Mann-Allee zwischen dem Leipziger Dreieck und der Haltestelle Waldstraße/Horstweg

Die Absicherung der finanziellen Auswirkungen erfolgt für jedes Teilprojekt separat in den entsprechenden Haushaltssatzungen.

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, die Folgekosten der Investitionsmaßnahmen gemäß §16 KomHKV zusammen mit in einer Gesamtschau des Vorhabens im Rahmen einer Mitteilungsvorlage darzustellen und dabei sowohl die Risiken der Baukostensteigerungen darzulegen als auch eine Risikobetrachtung.

Überweisung in den Ortsbeirat/die Ortsbeiräte:	<input type="checkbox"/> Ja, in folgende OBR:	<input type="checkbox"/> Nein
	<input type="checkbox"/> Anhörung gemäß § 46 Abs. 1 BbgKVerf	
	<input type="checkbox"/> zur Information	

Finanzielle Auswirkungen?

Nein

Ja

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

Fazit Finanzielle Auswirkungen:

Die Beantragung der Fördermittel erfolgt je nach Umsetzungsstand für jedes Teilprojekt separat. Erst zu diesem Zeitpunkt wird die Finanzierung des jeweiligen Teilprojektes verbindlich geregelt und von der SVV beschlossen. Erst mit diesen Beschlüssen zur Finanzierung jedes Teilprojektes gibt die Landeshauptstadt die Investition ggü. dem Verkehrsbetrieb frei – unabhängig gesellschaftsinterner Zustimmungserfordernisse.

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
1	1	1	1	1	100	große

Klimaauswirkungen

positiv negativ keine

Fazit Klimaauswirkungen:

keine

Begründung:

Als Aufgabenträger steht die Landeshauptstadt Potsdam (LHP) in der Verantwortung für die Planung, Organisation und Ausgestaltung des übrigen ÖPNV im Gebiet der Landeshauptstadt. Dazu wurde die Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH (ViP) mit einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDA) mit der Erbringung der Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr beauftragt.

Auf dem ehemaligen Kasernengelände in Krampnitz und seinem unmittelbaren Umfeld entsteht ein neues Stadtquartier. Krampnitz soll dabei zu einem eigenständigen Stadtteil der LHP entwickelt werden, welcher neben unterschiedlichen Wohnangeboten Raum für Einzelhandel und weiteres Gewerbe bietet sowie über eine umfangreiche soziale Infrastruktur wie Kitas und Schulen verfügt. Auch außerhalb des Entwicklungsgebietes Krampnitz wächst in Potsdams Norden die Bevölkerung. In der näheren Umgebung des neuen Quartiers Krampnitz ist diesbezüglich insbesondere Fahrland mit seinen Wohnungsbaupotenzialen zu nennen. Die Erschließung von Krampnitz soll möglichst autoarm erfolgen, was insbesondere durch qualitativ hochwertige Angebote der Verkehrsmittel des Umweltverbundes erreicht werden kann. Eine elementare Rolle kommt dabei der Straßenbahnverlängerung in den Potsdamer Norden zu. Die Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH (ViP) muss dafür die Tramstrecke der Stadtbahn Linie 96 nach Krampnitz und Fahrland um- und ausbauen. Der Bau der Straßenbahn nach Krampnitz und Fahrland ist gemäß Bescheid der gemeinsamen Landesplanungsabteilung der Länder Berlin und Brandenburg vom 22. Juni 2021 Voraussetzung für die Entwicklung des Gebietes Krampnitz.

Darüber hinaus bestehen auch in weiteren Abschnitten der Tramlinie 96 Betriebseinschränkungen, die einen Umbau der Verkehrsanlagen erfordern. Dazu gehören der barrierefreie Ausbau der Haltestellen mit Gleismittenerweiterung zur Beseitigung von Engstellen in der Friedrich-Ebert-Straße und der Heinrich-Mann-Allee.

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

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

Die Heinrich-Mann-Allee mit ihrem Streckenabschnitt zwischen dem Hauptbahnhof und dem Abzweig Waldstraße ist der am stärksten frequentierte Streckenabschnitt im Potsdamer Straßenbahnnetz. Werktäglich verkehren hier über 270 Straßenbahnen je Richtung.

Die Gleisanlagen müssen aufgrund des Verschleißzustandes in den dreißiger Jahren auf kompletter Länge erneuert werden. Darüber hinaus bestehen zwischen der Staatskanzlei und der Waldstraße zwei Begegnungsverbote aufgrund zu geringer Gleisachsabstände, was zu unnötigen Wartezeiten

und längeren Fahrzeiten führt. Weiterhin ist die Haltestelle Friedhöfe stadteinwärts aufgrund ihrer schmalen Bahnsteige nur bedingt barrierefrei.

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

Die Finanzierung der Maßnahme Heinrich-Mann-Allee ist im Jahr 2014 im Rahmen des Beschlusses zum ÖPNV-Infrastrukturpaket DS 14/SVV/1044 beschlossen worden. Auf Grund der Kostensteigerungen bei den übrigen Maßnahmen des ÖPNV-Infrastrukturpaketes (Neubau der Straßenbahnstrecke Viereckremise – Campus Jungfernsee, Grundinstandsetzung der Tatra-Züge, Verlängerung der Combinos, Umbau der Tramwerkstatt, Anpassung der Tram-Infrastruktur, Umbau des Leipziger Dreiecks) ist die Finanzierung der Maßnahme Heinrich-Mann-Allee neu zu beschließen.

Die Gesamtkosten für den Um- und Ausbaus der Tramlinie 96 zur Stadtbahn werden auf 223,2 Mio. € geschätzt. Eine Umsetzung kann daher nur dann gelingen, wenn Bundesfinanzhilfen in Investitionen zur Verbesserungen der Verkehrsverhältnisse aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) und Mitteln aus der Richtlinie des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung zur Förderung von Investitionen für den Öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (RiLi ÖPNV-Invest) gewährt werden sowie durch die LHP der ViP, als Antragstellerin der Förderanträge, die erforderlichen Eigenmittel zur Verfügung gestellt werden.

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (MIL) und dessen nachgeordnete Bewilligungsbehörde (Landesamt für Bauen und Verkehr, LBV) sowie die LHP und die ViP haben sich zu einer möglichen Finanzierung aus dem GVFG-Bundesprogramm bereits verständigt. Dabei haben die bisherigen Vorberechnungen im Rahmen der Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) einen positiven volkswirtschaftlichen Nutzen ergeben. Es ist Konsens, dass die Gesamtmaßnahme über einen Rahmenantrag beim BMDV beantragt werden soll. Der Rahmenantrag beinhaltet die stufenweise Bearbeitung der unten genannten einzelnen Teilprojekte und berücksichtigt die aktuellen Planungsstände. Er beschreibt das Zielkonzept des stadtbahngerechten Ausbaus der Tramlinie 96 mit den Kosten für das Gesamtprojekt sowie der prognostizierten Fördermittel. Der Rahmenantrag ersetzt keine Finanzierungs-/Förderanträge für die Einzelprojekte. Die Beantragung der Fördermittel erfolgt je nach Umsetzungsstand für jedes Teilprojekt separat. Erst zu diesem Zeitpunkt wird die Finanzierung des jeweiligen Teilprojektes verbindlich geregelt und von der SVV beschlossen. Erst mit diesen Beschlüssen zur Finanzierung jedes Teilprojektes gibt die Landeshauptstadt die Investition ggü. dem Verkehrsbetrieb frei – unabhängig gesellschaftsinterner Zustimmungserfordernisse.

Der Rahmenantrag der ViP dient der Bindung der Finanzmittel des Landes über Verpflichtungsermächtigungen im Haushalt des Landes Brandenburg.

Die Gesamtmaßnahme für den Rahmenantrag an das BMDV umfasst die nachfolgenden Teilprojekte:

1. Straßenbahnerweiterung Krampnitz/Fahrland (TP1 + TP2)
 - TP1, BA 0: zweigleisiger Ausbau des Streckenabschnittes Campus Fachhochschule – Campus Jungfernsee im Bereich der Nedlitzer Straße und des Gleisdreiecks Campus Fachhochschule
 - TP1, BA 1: Neubau einer Straßenbahntrasse von Campus Jungfernsee bis Krampnitz West
 - TP2: Neubau einer Straßenbahntrasse von Krampnitz West bis Fahrland
2. Friedrich-Ebert-Straße (Nord): barrierefreier Ausbau und Gleismittenerweiterung der nördlichen Friedrich-Ebert-Straße im Bereich Alleestraße
3. Friedrich-Ebert-Straße (Süd): barrierefreier Ausbau und Gleismittenerweiterung der Friedrich-Ebert-Straße zwischen dem Nauener Tor und der Yorckstraße
4. Heinrich-Mann-Allee: stadtbahngerechter Umbau der Heinrich-Mann-Allee zwischen dem Leipziger Dreieck und der Haltestelle Waldstraße/Horstweg

In einer gemeinsamen Absichtserklärung (Letter of intent) bekunden das Land Brandenburg, die Landeshauptstadt Potsdam und der ViP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH ihren Willen, den stadtbahngerechten Um- und Ausbau der Tramlinie 96 in der Landeshauptstadt Potsdam als wichtiges Projekt einer umweltgerechten Mobilitätsentwicklung voranzubringen sowie gemeinsam die notwendigen finanziellen Voraussetzungen für eine Umsetzung zu schaffen.

Die Gesamtkosten aller einzelner Infrastrukturmaßnahmen betragen zum Planungs- und Preisstand 2022 einschließlich Planungskosten voraussichtlich **223,2 Mio. €**.

Es werden Planungskosten in Höhe von 15 % der zuwendungsfähigen Bauausgaben nach der RiLi ÖPNV-Invest als Planungskostenpauschale unter Verrechnung der Pauschale nach § 4 Abs. 4 GVFG finanziert. Die Kosten für den Grunderwerb können bis zu 50 % gefördert werden.

Im Rahmen der angestrebten Finanzierung der Infrastrukturmaßnahme werden 75 % der zuwendungsfähigen Baukosten aus dem GVFG-Bundesprogramm gefördert (voraussichtlich **131,8 Mio. €**).

Zudem wird beantragt, dass das Land Brandenburg eine Co-Finanzierung von 15 % der zuwendungsfähigen Baukosten bereitstellt. (voraussichtlich **26,4 Mio. €**)

Der Antragsteller (ViP) muss somit einen Eigenanteil in Höhe von mindestens 10 Prozent des Gesamtvolumens der zuwendungsfähigen Ausgaben zur Verfügung stellen (voraussichtlich **17,6 Mio. €**). Es gelten die Förderbedingungen der Richtlinie zur Förderung von Investitionen für den Öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (RiLi ÖPNV-Invest) vom 20. Januar 2020. Nicht zuwendungsfähige Kosten, wie zum Beispiel archäologische Arbeiten, bauliche Begleitmaßnahmen auf privaten Grundstücken, Rechtsberatungskosten; Maßnahmen zur Öffentlichkeitsbeteiligung, baubedingte Verkehrsprovisorien müssen durch die Vorhabensträgerin selbst getragen werden. Nach derzeitigen Berechnungen beträgt der Eigenanteil an den einzelnen Maßnahmen insgesamt voraussichtlich **65 Mio. €**. Davon können in Summe **17,4 Mio. €** aus den Entwicklungsvorhaben Kramnitz und Bornstedter Feld bereitgestellt werden. Die verbleibenden Kosten in Höhe von **47,6 Mio. €** sind aus dem Haushalt der Landeshauptstadt Potsdam zu finanzieren. Von diesen **47,6 Mio. €** sind bereits **8,3 Mio. €** durch die SVV in den Jahren 2019 bzw. 2021 beschlossen worden.

Damit die ViP den Rahmenantrag stellen kann, ist ein Nachweis über den Eigenanteil für alle einzelnen Teilprojekte erforderlich. Die Absicherung des verbleibenden Eigenanteils in Höhe von **39,3 Mio. €** ist dafür erforderlich.

Anlagen

- Fazit finanzielle Auswirkungen
- Darstellung finanzieller Auswirkungen
- gemeinsame Absichtserklärung (Letter of intent) des Landes Brandenburg, der Landeshauptstadt Potsdam und der ViP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH