



öffentlich

Betreff:

Anschaffung einer modernen Fähre für den Betrieb auf der Strecke der Fähre 1 zwischen Kiewitt und Hermannswerder

Einreicher: Fraktion Mitten in Potsdam

Erstellungsdatum: 17.05.2023

Freigabedatum: _____

Beratungsfolge:		
Datum der Sitzung	Gremium	Zuständigkeit
07.06.2023	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Die Stadt Potsdam/der Verkehrsbetrieb ersetzt bis spätestens zum Jahr 2026 die marode und stark störanfällige Seilfähre zwischen den Anschlussstellen Kiewitt und Hermannswerder durch ein modernes Fährschiff, das mit moderner ökologischer Antriebsart (Hybrid- oder Wasserstoffantrieb) ausgestattet ist.

gez. Dr. W. Niekisch
Fraktionsvorsitzender

Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen
auf der Rückseite

Beschlussverfolgung gewünscht:

Termin:

Demografische Auswirkungen:

Klimatische Auswirkungen:

Finanzielle Auswirkungen?

Ja

Nein

(Ausführliche Darstellung der finanziellen Auswirkungen, wie z. B. Gesamtkosten, Eigenanteil, Leistungen Dritter (ohne öffentl. Förderung), beantragte/bewilligte öffentl. Förderung, Folgekosten, Veranschlagung usw.)

ggf. Folgeblätter beifügen

Begründung:

Die aktuelle Seilfähre, deren Betriebsdauer höchstens noch bis zum Jahr 2027 verlängert werden kann, ist seit Jahren, ja fast Jahrzehnten ein massives Ärgernis wegen der hohen Stör- und Havarieanfälligkeit. Dadurch ist ein reibungsloser Fahrgastverkehr zwischen diesen Potsdamer Stadtteilen und vor allem eine effektive Anbindung zum Verkehrsknotenpunkt am Bahnhof Charlottenhof immer wieder empfindlich unterbrochen. Diese kann auch durch die Busverbindungen nicht ersetzt werden. Dabei soll das neue Fährschiff auf derselben Route verkehren, wobei selbstverständlich nicht wieder eine Seilmechanik zum Einsatz kommen kann.

Die Kosten dafür sind mit ca. 2 Millionen Euro zu veranschlagen. Und auch die Zusatzkosten für eine zweite Fährgastperson sowie Unterhaltung halten sich durchaus in einem vertretbaren Rahmen.

Eine Brückenverbindung nach Hermannswerder ist dazu in keiner Weise eine Alternative, denn:

1. könnte der Brückenschlag aus denkmalrechtlichen Gründen nicht mehr von der Brandenburger Vorstadt/ dem Kiewitt aus erfolgen, sondern erst jenseits der Kastanienallee in Potsdam-West mit einer Länge von 210 bzw. sogar 335 Metern! Damit würden kilometerweite Umwege notwendig, die die Verbindung Hermannswerder-Kiewitt-Bahnhof Charlottenhof nicht mehr darstellen;
2. haben sich die unrealistischen Schätzungen vor einigen Jahren von 7,2 bis 8 Millionen Euro inzwischen aktuell auf 15,5, bis 20 Millionen Euro gesteigert, und
3. sind auch die Aussichten auf Fördermittel höchstwahrscheinlich nicht gegeben.

Insgesamt ist daher das Projekt einer Brücke maßlos, ja gigantisch überzogen und vom Aufwand her keinesfalls zu rechtfertigen bzw. darzustellen.