

Protokollauszug

aus der

10. (außerordentliche) öffentliche Sitzung des Ortsbeirates Satzkorn vom 28.05.2020

öffentlich

Top 4.1 Nahverkehrsplan 2019 für die Landeshauptstadt Potsdam 20/SVV/0222 geändert beschlossen

Der Ortsvorsteher stellt die Vorlage vor.

Anschließend gibt der Ortsbeirat folgende Änderungen zu Protokoll:

Seite 33: Als Schwerpunktbereich für die Arbeitsplatzentwicklung für die Zukunft ist der Friedrichspark nicht erwähnt, obwohl sich ein Bebauungsplan im Verfahren befindet. Das ist zu ergänzen.

Seite 38f: „Durch einen stabilen Fahrplan-Takt des RE1 (alle 30 Minuten) und des RE7 (alle 60 Minuten) sowie einen dichten Takt der S-Bahn (alle 10 Minuten) besteht mit nur 26 Minuten Fahrzeit (S-Bahn: 35 bis 37 Minuten) eine attraktive Anbindung an den Eisenbahnknotenpunkt Berlin Hauptbahnhof mit seinen umfangreichen Fernverkehrsangeboten. Der Fernbahnhof Berlin-Spandau ist insbesondere aus den nördlichen Ortsteilen schnell mit den Bussen der Linie 638 zu erreichen.

aus Neu Fahrland in ca. 30 min, aus Satzkorn in einer Stunde und aus Marquardt 1:15 h zu erreichen.

Seiten 43; 84; 85. Der Nachtbus N 15 wird nur bis zum Upstall in Fahrland verkehren. Zu der DS 18/OBR/0034 wurde mit der Antwort DS 0129 eine erneute Prüfung in Aussicht gestellt. Ein Ergebnis ist bisher nicht bekannt. In Fahrland beträgt die Wendezeit 7 Minuten. Eine Weiterfahrt nach Satzkorn, nur im Bedarfsfall mit vorheriger Anmeldung, würde 9 Minuten dauern. Falls in Fahrland kein Aussteigebedarf besteht, würde sich der zeitliche Aufwand ausgleichen. Bei einer Fahrt nur nach Groß Glienicke wäre die Fahrtzeit wesentlich unterschritten! Es besteht somit Prüfungsbedarf.

Seite 59ff: Zusätzlicher Abschnitt unter „Anforderungsprofil im ÖPNV und Bewertung“ → „Corona-Pandemie“

Risiken und Chancen für eine nachhaltige Verkehrslandschaft (Untersuchungen und in der Folge mögliche neue Strategien/Konzepte entwickeln)

Tabelle Seite 60: Anhebung Campus Jungfernsee auf Klasse II.

Tabelle Seite 61: Anhebung Marquardt auf Klasse II.

Seiten 62; 90: Die Gebietskategorisierung Marquardt-Friedrichspark ist einseitig dargestellt. Der Friedrichspark befindet sich auf den Ortslagen Satzkorn, Marquardt und Uetz-Paaren. Eine Fokussierung des Friedrichsparkes auf Marquardt schadet sowohl der Wahrnehmung der Entscheidungsträger, als auch bei der Öffentlichkeit. Der Friedrichspark befindet sich größtenteils auf Satzkorner Gemarkung. Insofern ist eine Prüfung des gesamten Friedrichsparks und seiner unmittelbaren Umgebung erforderlich.

Tabelle Seite 63: Freitag muss zum Wochenendfahrplan gezählt werden. Bei Klasse 3 am Wochenende (Fr-So) Ausdehnung der SVZ bis 24:00 Uhr. (Begründung: Auch die Bewohner der Ortsteile wollen die Kulturangebote der Innenstadt am Abend nutzen. Bisher war das oft nicht möglich ohne den letzten Bus zu verpassen)

Tabelle Seite 63: Anmerkung zu Klasse III: Durch die weiten Entfernungen zu den Ortsteilen im Nordwesten wird in den Abendstunden die Nutzungszeit noch mal eingeschränkt! die längere Fahrzeit wird hier offensichtlich vernachlässigt.

Seiten 64; 90; Pkt. 4.1.3 und 5.5.1 : Die Erschließungsqualität entsprechend der Klasse III wird auch durch die Satzkorn Bahnhofsiedlung und den Gesamtbereich des Friedrichsparkes erfüllt. Hier ist eine Überprüfung/Bedarfsanalyse erforderlich.

Tabelle Seite 65: NaVZ/Klasse III: kein Nachtverkehr! Diese Benachteiligung der Ortsteile darf nicht erfolgen. Wenigstens: 1 Fahrt am WE

Seite 68: „Basis zur Ermittlung dieses Wertes ist die schnellste Verbindung von Montag bis Freitag im unbelasteten Netz in der Hauptverkehrszeit zwischen 7:00 und 8:00 Uhr von einer ausgewählten

Haltestelle jedes Ortsteiles zur Innenstadt.“ Die Berechnungsgrundlage ist unrealistisch. In der Hauptverkehrszeit gibt es kein unbelastetes Netz.

Seite 68 Bewertung: „Von einigen Haltestellen in Fahrland und Groß Glienicke werden an allen Verkehrstagen mehr als 30 min Beförderungszeit zur Innenstadt benötigt.“ Ergänzen: Satzkorn (45 min)

Seite 82 Infrastrukturmaßnahmen: Weiteren Punkt ergänzen: Ausbau und Inbetriebnahme des Bahnhofs Marquardt zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 u.a. mit der Planung folgender Maßnahmen: Taktverdichtung RB21, Halt der RB20 in Marquardt, Trassenvorhaltung TRAM-Anschluss

Begründung: Schreiben von Frau Fiebig (FB4, 14.4.2020): "Mit unseren Planungen liegen wir trotz der derzeit sehr angespannten Lage im Zeitplan. Die Öffentlichkeitsarbeit zum Ausbau des Bahnhofs Marquardt zur Mobilitätsdrehscheibe wird voraussichtlich im zweiten Quartal des Jahres 2020 starten und die Inbetriebnahme ist nach wie vor für den Fahrplanwechsel im Dezember 2022 vorgesehen."

Umsetzung des SPNV-Zielnetzes ab Dezember 2022: RB21 als neue Direktverbindung zwischen Potsdam und Berlin Gesundbrunnen über Berlin-Spandau > Keine Abschaffung der Direktverbindung über Potsdam in der HVZ als Gegenmaßnahme!

Seite 89: Ergänzung Basisszenario: Auch in Satzkorn muss der Bus 609 öfter fahren (Takt): Begründung: In Satzkorn gibt es Bedarf von Schülern, die in weiterführende Schulen bereits gehen oder kurz davorstehen. Durch Zuzug und demnächst fertiggestellte Neubauten wird sich der Bedarf noch erhöhen.

Der Ortsbeirat spricht sich für eine Erweiterung der Fördergebietskulisse für sozialen Wohnungsbau aus. Auch deshalb ist eine gute ÖPNV-Anbindung wichtig.

Bei der Vergabe von Schulplätzen für weiterführende Schulen ist die Nähe zum Wohnort und eine gute ÖPNV-Anbindung mit zu beachten, z.B. mittels einer digitalen Lösung (Datenerhebung). Auswertung nutzen, um ggf. ÖPNV-Angebot zu optimieren.

Seiten 89/90; Pkt. 5.5.1: Eine Erschließung des Bahnhofes Marquardt auf der Ostseite ist schon heute teilweise gegeben. Es besteht eine Wegeverbindung vom Kreisverkehr auf der B 273 aus Richtung Satzkorn kommend direkt zum Bahnhof. Dieser Weg befindet sich im Eigentum der Landeshauptstadt Potsdam. Unmittelbar am Bahnhof befindet sich ein Wohnhaus (ehemaliges Bahnwärterhaus), welches auch durch die Stadtentsorgung befahren wird. Diese Bus-Bahn-

bindung ist kürzer und effektiver, als eine in Richtung Bahnhof Priort, da keine Behinderungen der Fahrzeit durch eine geschlossene Schranke bestehen. Diese Wegeverbindung kann mit relativ geringem Aufwand als Übergangslösung hergestellt werden. Die aufzuwendenden finanziellen Mittel werden somit auch in der LHP ausgegeben und fließen nicht teilweise in den Landkreis Havelland ab.

Seite 90: Ergänzung: Es ist zu prüfen, inwiefern das Gewerbegebiet Friedrichspark in Marquardt durch den ÖPNV erschlossen werden kann. Dabei sind Anbindungen durch die Buslinie 609, 614 und 650 sowie der Bedarfshalt Bahnhof Satzkorn zu prüfen.

Seite 90: ergänzen Maßnahmenkonzeption (L-13?): Untersuchung, durch welche Maßnahme eine direkte Verbindung zwischen Fahrland/Satzkorn und Bornim/Bornstedt (Potsdamer Straße) geschaffen werden kann.

Seite 93: I-5: Durchführung einer Machbarkeitsstudie zur Erweiterung des Straßenbahnnetzes nach Bornim und Golm:

Alternativen prüfen:

1. Einsatz von E-Bussen
2. Busspur (für E- oder D-Busse) evtl. mit dem Angebot, dass E-Autos diese Spur mit nutzen können.

Seite 97: I-13: Einrichtung einer Busspur auf der Potsdamer Straße

Auf der Potsdamer Straße stadteinwärts zwischen Florastraße Grundschule Bornim und Amundsenstraße ist eine Busspur zur ÖPNV-Beschleunigung einzurichten. ~~Die Umsetzung dieser Maßnahme ist von der Verfügbarkeit entsprechender Fördermittel abhängig.~~

Seite 103, 5.7.1: Ergänzung: - Förderung von "Mobility-Hubs" auch auf privaten Flächen; idealerweise direkt an den wichtigsten Haltestellen des ÖPNV. Mit Ladesäulen und elektrifizierten Sharing- und Pool-Fahrzeugen und wenn sinnvoll mit Solarstromerzeugung und Speicherung vor Ort. Standardisierung von Planung, Errichtung und Betrieb der Mobility-Hubs, auch bei Ausschreibungsverfahren und Bauüberwachung

Ergänzung: Der Strom der Stadtwerke wird zukünftig aus neuen Anlagen regenerativer Energiequellen bezogen. Begründung: Strom aus Wasserkraft (wie aktuell) kommt aus bestehenden Anlagen. Das führt nicht zur Einsparung von CO₂-Emissionen.

Seite 112: Tarif: Ergänzen: „Umweltbewusstes Verhalten Potsdamer Firmen soll gefördert werden, z.B. indem bei gleichzeitiger Abschaffung von Dienstwagen stark vergünstigte ÖPNV-Jahrestickets oder Gutscheine für Car- und/oder Rollersharing angeboten werden.“

Ergänzen: Schülerverkehr optimieren: Freier ÖPNV für Kinder und Jugendliche sowie freie Mitfahrt für begleitendes Elternteil für direkte Fahrten zwischen Wohnung und Schule oder Kita. Schulbescheinigung als Ausweis.

Seite 117, 5.8.2 Multimodale Verknüpfung: „Sharing-Angebote (Ride-, Bike- und Carsharing), Bedarfsverkehre und der klassische liniengebundene ÖPNV sollen zukünftig über eine Mobilitätsplattform angeboten werden.“ Ergänzen um: „Mitfahrvermittlung im privaten PKW“

Ergänzung am Ende des 1. Absatzes: Die digitale Plattform soll Tür-zu-Tür-Angebote des ÖPNV an jedem Ort und zu jeder Zeit ermöglichen

Seite 118: 5.8.3 Autonome Betriebsformen: „Autonome Fahrzeuge eröffnen neue Möglichkeiten, bisher aus Kostengründen schlecht angebundene Gebiete mit dem ÖPNV besser zu erschließen.“ Alternativ sollte auch der Einsatz von Kleinbusse mit Fahrer geprüft werden, um die Ortsteile besser anzubinden (aus Kostengründen und weil das ÖPNV-Angebot schnell verbessert werden muss).

Seite 118f: Machbarkeitsstudie alternative Antriebe: Außerdem muss untersucht werden, inwieweit der Ausbau des TRAM-Netzes und die Einführungen von E-Bussen einander sinnvoll ergänzen bzw. ausschließen (auch in Abhängigkeit von möglichen konkreten Strecken).

S.119 Maßnahmenprogramm: folgende Prämissen ergänzen: Umweltverträglichkeit, Zukunftsfähigkeit, Flexibilität, Stadtgestaltung

S.143 Tabelle Klasse III: Satzkorn: Defizite in der Bedienungshäufigkeit zu allen Zeiten! Daraus folgt: Dringender Verbesserungsbedarf!

S.152: ergänzen:

Nr. 29 Reiherbergstr – schlechter Straßenbelag

Nr. 30 Tulpenweg – enger Straßenquerschnitt, problematisch für Begegnungen mit übrigem Verkehr.

Die Vorlage wird zur Abstimmung gestellt:

Abstimmungsergebnis:
einstimmig angenommen.