

Protokollauszug

aus der

12. öffentliche Sitzung des Ausschusses für Klima, Umwelt und Mobilität vom 03.09.2020

öffentlich

Top 3.1 Nahverkehrsplan 2019 für die Landeshauptstadt Potsdam 20/SVV/0222 geändert beschlossen

Herr Niehoff (Bereich Verkehrsentwicklung) erinnert an die Debatte der 1. Lesung in der letzten Sitzung und geht auf den dort eingebrachten Ergänzungsantrag der Fraktion DIE LINKE ein. Die Verwaltung empfiehlt ihn in folgender geänderter Form aufzunehmen:

„Im Nahverkehrskonzept sind folgende Ergänzungen einzufügen:

1. Auf Seite ~~832~~ im Kapitel 5.1 Schienenpersonenverkehr ist **nach der Aufzählung** zu ergänzen:
 - ~~Taktverdichtung bzw. mehr als 1 Halte pro Stunde der RE 1 an den Bahnhöfen Charlottenhof und Park Sanssouci.~~
 - ~~Taktverdichtung in der Relation Golm – Potsdam – Berlin auf 30 Minuten.~~
 - **„Darüber hinaus setzt sich die Landeshauptstadt Potsdam beim Land Brandenburg für weitere Verbesserungen im Schienenpersonennahverkehr ein. Dazu zählen beispielsweise zusätzliche Halte der Linie RE 1 an den Bahnhöfen Park Sanssouci und Charlottenhof sowie der Halt der Linie RB 20 in Marquardt.“**
2. Auf Seite 90 im Kapitel 5.5.1 Maßnahmenkonzeption Basisszenario ist ~~zu ergänzen~~ **die Überschrift der Maßnahme L-6 wie folgt zu fassen:**
 - **Überschrift „L – 6 Erstellung und Umsetzung eines Buskonzeptes zur Behebung der Erschließungslücke Bornstedter Feld / Bornstedter Ortslage und zur Schaffung neuer Verbindungen zwischen Golm / Eiche / (Potsdam-West) / Bornim – Bornstedt und Campus Jungfernsee“**
3. Auf Seite ~~104~~ im Kapitel 5.7.2 Ausstattung der Haltestellen und Verknüpfungspunkte **90 am Ende der Beschreibung der Maßnahme L-6** ist zu ergänzen:
 - **„Bestehende Anbindungen sind besser an den Fahrplan der Regionalbahnen anzupassen.“ Der Fahrplan des Busverkehrs ist am Anknüpfungspunkt Bahnhof Park Sanssouci besser an den Fahrplan der Regionalbahnen anzupassen.“**

Herr Walter bringt den Ergänzungsantrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen ein, den Herr Niehoff im Anschluss Punkt für Punkt durchgeht und die Empfehlung der Verwaltung darstellt:

„Im Nahverkehrskonzept sind folgende Ergänzungen einzufügen:

1. Klassenzuordnung

Die Haltestellen Campus Jungfernsee und Marquardt (Umsteigebahnhöfe) werden in die Klasse II aufgenommen (mittlere Nutzungsdichte).

Empfehlung der Verwaltung:

Der Ortsteil „Campus Jungfernsee“ wird von Klasse III auf Klasse II angehoben.

Der Ortsteil „Marquardt“ sollte jedoch in Klasse III verbleiben, da zu dem Ortsteil neben dem Bahnhof (zukünftige Mobilitätsdrehscheibe) auch die eigentliche Ortslage gehört und sich ein derart stark erhöhtes Angebot nicht wirtschaftlich darstellen lässt.

Nach aktuellen Planungen halten die Züge am Bahnhof Marquardt ohnehin nur im Stundentakt, weshalb sich ein 20-Minuten-Takt keinesfalls rechtfertigen lässt. Im Falle einer Taktverdichtung der Regionalbahn würde mit den dort haltenden Buslinien selbstverständlich entsprechend reagiert und alle Züge mit Bussen erreicht werden.

2. Bedienzeitraum

Bei Klasse III (Fr-So) wird die SVZ (Schwachverkehrszeit) von 23 auf 24 Uhr ausgedehnt.

Empfehlung der Verwaltung:

Diese Änderung sollte in der vorliegenden Form nicht übernommen werden, da sich diese generelle Ausweitung nicht wirtschaftlich abbilden lässt. Stattdessen wird folgender Prüfauftrag vorgeschlagen:

„Es ist zu prüfen, mit welchen alternativen Angeboten, z. B. Rufbus, das ÖPNV-Angebot bei der Klasse III in Zeiten schwacher Nachfrage verbessert werden kann.“

3. Erschließungsqualität

Die Fahrten pro Stunde und Richtung werden bei Klasse III angehoben werden (Tabelle Seite 65):

HVZ (Hauptverkehrszeit): 2 Fahrten statt einer Fahrt

NVZ (Nebenverkehrszeit): 1 bis 2 Fahrten statt 0,5 bis 1 Fahrt

NaVZ (Nachtverkehrszeit): 1 Fahrt am WE statt gar keiner

Empfehlung der Verwaltung:

Diese Änderung sollte nicht übernommen werden. Dabei ist zu beachten, dass zu den Ortsteilen der Klasse III neben einigen nördlichen Ortsteilen auch beispielsweise Klein Glienicke, die Forststraße, der Friedrichspark, die Waldsiedlung Groß Glienicke und das Institut Bornim zählen. Eine Verdopplung des Angebots in allen Ortsteilen der Klasse III lässt sich wirtschaftlich nicht abbilden und ginge zulasten anderer, besser ausgelasteter, ÖPNV-Angebote im Stadtgebiet.

4. Verbindungsqualität

Durchschnittliche Stauzeiten müssen in die Berechnung der Verbindungsdauer einfließen.

Empfehlung der Verwaltung:

Da es sich hierbei um einen methodischen Eingriff in den NVP handelt, der einen großen Bearbeitungsaufwand nach sich zieht, ohne dass dabei Änderungen im Maßnahmenprogramm zu erwarten sind, wird ein alternativer Textvorschlag empfohlen, der auf Seite 68 vor dem Abschnitt „Bewertung“ zu ergänzen ist:

„Zukünftig sind durchschnittliche Stauzeiten bei der Berechnung der Reisezeit zu berücksichtigen.“

5. Infrastrukturmaßnahmen

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

Empfehlung der Verwaltung:

Analog zum Ergänzungsantrag der Fraktion DIE LINKE wird auf Seite 83 nach der Aufzählung ergänzt:

„Darüber hinaus setzt sich die Landeshauptstadt Potsdam beim Land Brandenburg für weitere Verbesserungen im Schienenpersonennahverkehr ein. Dazu zählen beispielsweise zusätzliche Halte der Linie RE 1 an den Bahnhöfen Park Sanssouci und Charlottenhof sowie der Halt der Linie RB 20 in Marquardt.“

6. Umsetzung des Schienenpersonennahverkehr (SPNV)-Zielnetzes ab Dezember 2022

Die Direktverbindung über Potsdam in der HVZ darf im Gegenzug zur Maßnahme „RB21 als neue Direktverbindung zwischen Potsdam und Berlin Gesundbrunnen über Berlin-Spandau.“ (S. 82) nicht abgeschafft werden.

Empfehlung der Verwaltung:

Diese Änderung sollte nicht übernommen werden, da hier ein Missverständnis zu bestehen scheint.

Die Direktverbindung Golm – Potsdam Hbf – Berlin-Friedrichstraße in der Hauptverkehrszeit (HVZ) wird nicht zulasten der Verbindung über Berlin-Spandau abgeschafft, sondern aufgrund der Taktverdichtung auf der Linie RE 1. Da der zusätzliche Zug auf der Linie RE 1 nicht nur in der HVZ, sondern den ganzen Tag verkehrt und wesentlich mehr Sitzplätze als die RB 21/22 bietet, handelt es sich hierbei in Summe um eine deutliche Angebotsverbesserung und eine Überlastung des RE 1 kann ausgeschlossen werden.

Die LHP hat zudem keinen Einfluss auf das vom Land bestellte SPNV-Angebot.

7. Direkte Bus-Verbindung zwischen Fahrland/Satzkorn und Bornim/Bornstedt

Als weitere Maßnahme (L-13) ist zu untersuchen, wie eine direkte Bus-Verbindung zwischen Fahrland/Satzkorn und Bornim/Bornstedt (Potsdamer Straße) geschaffen werden kann (S. 91).

Empfehlung der Verwaltung:

Auf Seite 91 ist vor der Maßnahme I-1 zu ergänzen:

„L-13 Prüfung einer Direktverbindung zwischen Fahrland / Satzkorn und Bornim / Bornstedt

Es ist der Bedarf einer Direktverbindung zwischen den Ortsteilen Fahrland und Satzkorn sowie Bornstedt und Bornim zu überprüfen und im Falle einer positiven Prüfung die wirtschaftliche und betriebliche Machbarkeit zu untersuchen.“

8. Busspur auf der Potsdamer Straße prüfen

Seite 93: I-5: Durchführung einer Machbarkeitsstudie zur Erweiterung des Straßenbahnnetzes nach Bornim und Golm: Hier ist folgende Alternative zu prüfen: Einrichtung einer Busspur auf der Potsdamer Straße: Die Busspur sollte schon auf Höhe der Grundschule Bornim beginnen und die Umsetzung nicht abhängig von der Verfügbarkeit entsprechender Fördermittel gemacht werden.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Beschreibung der Maßnahme I-13 auf Seite ist wie folgt zu formulieren:

„Auf der Potsdamer Straße stadteinwärts ist vor dem Knotenpunkt Amundsenstraße eine Busspur zur ÖPNV-Beschleunigung einzurichten. Die Umsetzung dieser Maßnahme ist von der Verfügbarkeit entsprechender Fördermittel abhängig.“

9. Haltestellen

Die Beleuchtung an Haltestellen ist von der Prioritätensetzung für den Ausbau der Barrierefreiheit abzukoppeln (S. 99).

Empfehlung der Verwaltung:

Die Änderung sollte nicht übernommen werden. Dabei ist zu beachten, dass im Falle eines Umbaus von Haltestellen, dies in der Regel vollumfänglich erfolgt. Das bedeutet, dass die Planung der Beleuchtung nicht losgelöst von anderen Sanierungsmaßnahmen erfolgt. Die Priorität einer beleuchteten Haltestelle gegenüber anderen Merkmalen wie der Barrierefreiheit wird mit dem Nahverkehrsplan nicht bewertet. Für den Nahverkehrsplan sind Gesetze wie das Personenbeförderungsgesetz ausschlaggebend, die die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit fordern. Entsprechend wird die Barrierefreiheit thematisiert und deren Ausbau vorangetrieben.

10. Autonome Betriebsformen

Alternativ oder ergänzend zu autonomen Fahrzeugen (S. 118) sollte der verstärkte Einsatz von Kleinbussen mit Fahrer*innen geprüft werden, um die Ortsteile besser anzubinden.

Empfehlung der Verwaltung:

Diese Änderung sollte nicht übernommen werden. Analog zum Punkt 2 wird stattdessen folgender Prüfauftrag vorgeschlagen:

„Es ist zu prüfen, mit welchen alternativen Angeboten, z. B. Rufbus, das ÖPNV-Angebot bei der Klasse III in Zeiten schwacher Nachfrage verbessert werden kann.“

11. Maßnahmenprogramm

S.119: Die Vergleichbarkeit der Maßnahmen untereinander darf nicht nur unter den Prämissen beste verkehrliche Wirkung, leichte Durchführbarkeit bzw. Umsetzbarkeit und geringste benötigte Finanzmittel hergestellt werden. Die folgenden Prämissen müssen bei der Bewertung der Maßnahmen ebenfalls

eine Rolle spielen: Umweltverträglichkeit, Klimaschutz und Stadtgestaltung mit Aufenthaltsqualität.

Empfehlung der Verwaltung:

Bei der Bewertung der Maßnahmen wurden auch die hier genannten Kriterien berücksichtigt. Aus Gründen der besseren Lesbarkeit und Übersichtlichkeit werden im Text jedoch nur die ausschlaggebendsten Kriterien benannt.

Die gewünschte Änderung bedarf eines großen Bearbeitungsaufwands, ohne dass dabei Änderungen im Maßnahmenprogramm zu erwarten sind. Daher wird ein alternativer Textvorschlag empfohlen, der auf Seite 119 nach der Aufzählung zu ergänzen ist:

„Zukünftig sind bei der Bewertung der Maßnahmen auch die folgenden Kriterien zu berücksichtigen:

- Umweltverträglichkeit
- Klimaschutz
- Stadtgestaltung mit Aufenthaltsqualität

Die Beschlussvorschläge resultieren aus der Empfehlung des Energieforums Potsdam, das sich mit dem Nahverkehrsplan 2019 intensiv auseinandergesetzt hat.“

Herr Walter teilt für den Antragsteller mit, den Empfehlungen der Verwaltung zu folgen.

Herr Adler bringt den Ergänzungsantrag der Fraktionen SPD und DIE LINKE ein:

„Die aktuelle Befassung zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2019-2023 der Landeshauptstadt Potsdam, gibt Anlass nachfolgende Prüfaufträge zu formulieren

1. Um auch zukünftig „komfortable“ verbindende öPNV-Anschlüsse zu sichern und die unterschiedlichen Verkehrsarten und Anbieter öPNV in Potsdam ökonomisch miteinander zu verknüpfen, ist die Einführung eines variablen belastungsbezogenen „Potsdam-Takt“ zu prüfen!
2. Um flexible Verbesserungen des öPNV-Angebots in den (Tages-) Randzeiten im Ersatz für den Linienbusverkehr zu erreichen, ist der Einsatz von Rufbussen, in allen Potsdamer Ortsteilen zu prüfen!
3. Um den Hauptknotenpunkt Hauptbahnhof sowie die innerstädtischen öPNV-Trassen zu entlasten, sind Möglichkeiten der „Brechung von landkreisübergreifenden öffentlichen Verkehre“ zu prüfen!
4. Unsere ÖPNV- Verkehre der Zukunft müssen flexibel und dynamisch gestaltet werden. Das Verkehrswachstum muss über die Region hinaus gedacht und geplant werden. Daher soll im Rahmen einer gemeinsamen Erörterung (Runder Tisch) mit den Landkreisen, den angrenzenden Gemeinden in Potsdam-Mittelmark, Havelland, Teltow-Fläming und der Stadt Brandenburg an der Havel sowie dem VBB geprüft werden, ob und wie ein gemeinsames Regionalverkehrskonzept wirtschaftliche, ökologische oder das öPNV-Angebot verbessernde Synergien schaffen kann!“

Empfehlung der Verwaltung:

Herr Niehoff teilt mit, dass die Prüfungen vorgenommen werden können und die Punkte in die Fortschreibung des Nahverkehrsplans aufgenommen werden.

Frau Thiel möchte wissen, was Barrierefreiheit hier genau bedeutet. In diesem Zusammenhang bezieht sie sich auf das Lichtkonzept. Licht gehört gerade für Menschen mit einer Sehbeeinträchtigung zur Barrierefreiheit entscheidet dazu.

Herr Niehoff benennt die Barrierefreiheit als einen entscheidenden Punkt bei den Überlegungen zum Nahverkehr. Hier sind zwei Schwerpunkte maßgebend: wie wird die Barrierefreiheit in den nächsten Jahren umgesetzt und der geplante Austausch der noch genutzten Tatra-Bahnen gegen Niederflurbahnen.

Zum **Abstimmungsverfahren** schlägt der Vorsitzende vor, die Ergänzungs- und Änderungsanträge in Form der Empfehlung der Verwaltung zur Abstimmung zu stellen.

Dagegen gibt es keine Einwände.

- 1) Abstimmung der Änderungsanträge der Ortsbeiräte (vorgestellt in der Sitzung am 13.8.2020 – siehe Auflistung Anlage 2) in Form der Empfehlungen der Verwaltung.

Abstimmungsergebnis: mit 7:0:2 angenommen.

- 2) Abstimmung Ergänzungsantrag der Fraktion DIE LINKE in Form der Empfehlungen der Verwaltung:

1. Auf Seite 83 ist nach der Aufzählung zu ergänzen:

„Darüber hinaus setzt sich die Landeshauptstadt Potsdam beim Land Brandenburg für weitere Verbesserungen im Schienenpersonennahverkehr ein. Dazu zählen beispielsweise zusätzliche Halte der Linie RE 1 an den Bahnhöfen Park Sanssouci und Charlottenhof sowie der Halt der Linie RB 20 in Marquardt.“

2. Auf Seite 90 im Kapitel 5.5.1 Maßnahmenkonzeption Basisszenario ist die Überschrift der Maßnahme L-6 wie folgt zu fassen:

„L – 6 Erstellung und Umsetzung eines Buskonzeptes zur Behebung der Erschließungslücke Bornstedter Feld / Bornstedter Ortslage und zur Schaffung neuer Verbindungen zwischen Golm / Eiche / (Potsdam-West) / Bornim – Bornstedt und Campus Jungferensee“

3. Auf Seite 90 am Ende der Beschreibung der Maßnahme L-6 ist zu ergänzen:

„Bestehende Anbindungen sind besser an den Fahrplan der Regionalbahnen anzupassen.“

Abstimmungsergebnis: einstimmig angenommen.

3) Abstimmung Ergänzungsantrag Bündnis90/Die Grünen vom 3.9.2020 in Form der Empfehlung der Verwaltung

Im Nahverkehrskonzept sind folgende Ergänzungen einzufügen:

1. Klassenzuordnung

Die Haltestellen Campus Jungferensee und Marquardt (Umsteigebahnhöfe) werden in die Klasse II aufgenommen (mittlere Nutzungsdichte).

Empfehlung der Verwaltung:

Der Ortsteil „Campus Jungferensee“ wird von Klasse III auf Klasse II angehoben und der Ortsteil „Marquardt“ verbleibt in Klasse III.

2. Bedienzeitraum

Bei Klasse III (Fr-So) wird die SVZ (Schwachverkehrszeit) von 23 auf 24 Uhr ausgedehnt.

Empfehlung der Verwaltung:

„Es ist zu prüfen, mit welchen alternativen Angeboten, z. B. Rufbus, das ÖPNV-Angebot bei der Klasse III in Zeiten schwacher Nachfrage verbessert werden kann.“

3. Erschließungsqualität

Die Fahrten pro Stunde und Richtung werden bei Klasse III angehoben werden (Tabelle Seite 65):

HVZ (Hauptverkehrszeit): 2 Fahrten statt einer Fahrt

NVZ (Nebenverkehrszeit): 1 bis 2 Fahrten statt 0,5 bis 1 Fahrt

NaVZ (Nachtverkehrszeit): 1 Fahrt am WE statt gar keiner

Empfehlung der Verwaltung:

Diese Änderung wird nicht übernommen.

4. Verbindungsqualität

Durchschnittliche Stauzeiten müssen in die Berechnung der Verbindungsdauer einfließen.

Empfehlung der Verwaltung:

Auf Seite 68 ist vor dem Abschnitt „Bewertung“ folgender Satz zu ergänzen:
„Zukünftig sind durchschnittliche Stauzeiten bei der Berechnung der Reisezeit zu berücksichtigen.“

5. Infrastrukturmaßnahmen

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

Empfehlung der Verwaltung:

Analog zum Ergänzungsantrag der Fraktion DIE LINKE wird auf Seite 83 nach der Aufzählung ergänzt:

„Darüber hinaus setzt sich die Landeshauptstadt Potsdam beim Land Brandenburg für weitere Verbesserungen im Schienenpersonennahverkehr ein. Dazu zählen beispielsweise zusätzliche Halte der Linie RE 1 an den Bahnhöfen Park Sanssouci und Charlottenhof sowie der Halt der Linie RB 20 in Marquardt.“

6. Umsetzung des SPNV-Zielnetzes ab Dezember 2022

Die Direktverbindung über Potsdam in der HVZ darf im Gegenzug zur Maßnahme „RB21 als neue Direktverbindung zwischen Potsdam und Berlin Gesundbrunnen über Berlin-Spandau.“ (S. 82) nicht abgeschafft werden.

Empfehlung der Verwaltung:

Diese Änderung wird nicht übernommen.

7. Direkte Bus-Verbindung zwischen Fahrland/Satzkorn und Bornim/Bornstedt

Als weitere Maßnahme (L-13) ist zu untersuchen, wie eine direkte Bus-Verbindung zwischen Fahrland/Satzkorn und Bornim/Bornstedt (Potsdamer Straße) geschaffen werden kann (S. 91).

Empfehlung der Verwaltung:

Auf Seite 91 ist vor der Maßnahme I-1 zu ergänzen:

„L-13 Prüfung einer Direktverbindung zwischen Fahrland / Satzkorn und Bornim / Bornstedt

Es ist der Bedarf einer Direktverbindung zwischen den Ortsteilen Fahrland und Satzkorn sowie Bornstedt und Bornim zu überprüfen und im Falle einer positiven Prüfung die wirtschaftliche und betriebliche Machbarkeit zu untersuchen.“

8. Busspur auf der Potsdamer Straße prüfen

Seite 93: I-5: Durchführung einer Machbarkeitsstudie zur Erweiterung des Straßenbahnnetzes nach Bornim und Golm: Hier ist folgende Alternative zu prüfen: Einrichtung einer Busspur auf der Potsdamer Straße: Die Busspur sollte schon auf Höhe der Grundschule Bornim beginnen und die Umsetzung nicht abhängig von der Verfügbarkeit entsprechender Fördermittel gemacht werden.

Empfehlung der Verwaltung:

Die Beschreibung der Maßnahme I-13 auf Seite ist wie folgt zu formulieren:

„Auf der Potsdamer Straße stadteinwärts ist vor dem Knotenpunkt Amundsenstraße eine Busspur zur ÖPNV-Beschleunigung einzurichten. Die Umsetzung dieser Maßnahme ist von der Verfügbarkeit entsprechender Fördermittel abhängig.“

9. Haltestellen

Die Beleuchtung an Haltestellen ist von der Prioritätensetzung für den Ausbau der Barrierefreiheit abzukoppeln (S. 99).

Empfehlung der Verwaltung:

Die Änderung wird nicht übernommen.

10. Autonome Betriebsformen

Alternativ oder ergänzend zu autonomen Fahrzeugen (S. 118) sollte der verstärkte Einsatz von Kleinbussen mit Fahrer*innen geprüft werden, um die Ortsteile besser anzubinden.

Empfehlung der Verwaltung:

„Es ist zu prüfen, mit welchen alternativen Angeboten, z. B. Rufbus, das ÖPNV-Angebot bei der Klasse III in Zeiten schwacher Nachfrage verbessert werden kann.“

11. Maßnahmenprogramm

S.119: Die Vergleichbarkeit der Maßnahmen untereinander darf nicht nur unter den Prämissen beste verkehrliche Wirkung, leichte Durchführbarkeit bzw. Umsetzbarkeit und geringste benötigte Finanzmittel hergestellt werden. Die folgenden Prämissen müssen bei der Bewertung der Maßnahmen ebenfalls

eine Rolle spielen: Umweltverträglichkeit, Klimaschutz und Stadtgestaltung mit Aufenthaltsqualität.

Empfehlung der Verwaltung:

Auf Seite 119 ist nach der Aufzählung zu ergänzen:

„Zukünftig sind bei der Bewertung der Maßnahmen auch die folgenden Kriterien zu berücksichtigen:

- Umweltverträglichkeit
- Klimaschutz
- Stadtgestaltung mit Aufenthaltsqualität

Abstimmungsergebnis: einstimmig **angenommen**.

- 4) Abstimmung Ergänzungsantrag der Fraktionen SPD und DIE LINKE zur Übernahme durch die Verwaltung und Aufnahme in die Fortschreibung des Nahverkehrsplans:

Die aktuelle Befassung zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2019-2023 der Landeshauptstadt Potsdam, gibt Anlass nachfolgende Prüfaufträge zu formulieren

1. Um auch zukünftig „komfortable“ verbindende ÖPNV-Anschlüsse zu sichern und die unterschiedlichen Verkehrsarten und Anbieter ÖPNV in Potsdam ökonomisch miteinander zu verknüpfen, ist die Einführung eines variablen belastungsbezogenen „Potsdam-Takt“ zu prüfen!
2. Um flexible Verbesserungen des ÖPNV-Angebots in den (Tages-)Randzeiten im Ersatz für den Linienbusverkehr zu erreichen, ist der Einsatz von Rufbussen, in allen Potsdamer Ortsteilen zu prüfen!
3. Um den Hauptknotenpunkt Hauptbahnhof sowie die innerstädtischen ÖPNV-Trassen zu entlasten, sind Möglichkeiten der „Brechung von landkreisübergreifenden öffentlichen Verkehre“ zu prüfen!

4. Unsere ÖPNV- Verkehre der Zukunft müssen flexibel und dynamisch gestaltet werden. Das Verkehrswachstum muss über die Region hinaus gedacht und geplant werden. Daher soll im Rahmen einer gemeinsamen Erörterung (Runder Tisch) mit den Landkreisen, den angrenzenden Gemeinden in Potsdam-Mittelmark, Havelland, Teltow-Fläming und der Stadt Brandenburg an der Havel sowie dem VBB geprüft werden, ob und wie ein gemeinsames Regionalverkehrskonzept wirtschaftliche, ökologische oder das ÖPNV-Angebot verbessernde Synergien schaffen kann!“

Abstimmungsergebnis: einstimmig angenommen.

Der Vorsitzende stellt die geänderte Vorlage zur Abstimmung.

Der Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung wie folgt zu beschließen:

Zur Sicherstellung eines attraktiven Angebots im öffentlichen Personennahverkehr bildet das Basiszenario des anliegenden Nahverkehrsplans 2019 – 2023 die Grundlage für das weitere Handeln.

Darüber hinaus ist bis spätestens Dezember 2020 ein entsprechendes Finanzierungskonzept für den NVP und insbesondere für die im NVP enthaltenen Investitionen und den daraus resultierenden Betriebs- und Folgekosten für die LHP (inklusive mittelfristiger Finanzplanung) der Stadtverordnetenversammlung vorzulegen.

Dabei sind auch die Voraussetzungen für eine höhere Attraktivität des ÖPNV gemäß dem Entwicklungsszenario „Verkehrsverlagerung“ zu prüfen.

Mit folgenden Ergänzungen/ Änderungen (in der Reihenfolge aus dem NVP):

S. 38f:

Der Fernbahnhof Berlin-Spandau ist insbesondere aus den nördlichen Ortsteilen **entlang der Bundesstraße B 2** schnell mit den Bussen der Linie 638 zu erreichen. **Für Fahrgäste aus den anderen nördlichen Ortsteilen wird die Erreichbarkeit des Bahnhofs Berlin-Spandau vom Bahnhof Marquardt mit der neuen Linienführung der Linie RB 21 ab Dezember 2022 verbessert.“**

Auf Seite 47 ist am Ende des Kapitels 3.4.5 zu ergänzen:

„Während der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans soll mit Vertreterinnen und Vertretern der umliegenden Landkreise und Gemeinden sowie des VBB erörtert werden, ob und wie durch ein gemeinsames Regionalverkehrskonzept für das Potsdamer Umland wirtschaftliche, ökologische und das ÖPNV-Angebot verbessernde Synergien geschaffen werden können.“

Tabelle Seite 60: **Anhebung Campus Jungfernsee auf Klasse II.**

Seite 61, Tabelle 4.1: **statt „Marquardt-Friedrichspark“ heißt es „Friedrichspark“**

Auf Seite 68 ist vor dem Abschnitt „Bewertung“ folgender Satz zu ergänzen:

„Zukünftig sind durchschnittliche Stauzeiten bei der Berechnung der Reisezeit zu berücksichtigen.“

Auf Seite 83 nach der Aufzählung folgenden Absatz ergänzen:

„Darüber hinaus setzt sich die Landeshauptstadt Potsdam beim Land Brandenburg für weitere Verbesserungen im Schienenpersonennahverkehr ein. Dazu zählen beispielsweise zusätzliche Halte der Linie RE 1 an den Bahnhöfen Park Sanssouci und Charlottenhof sowie der Halt der Linie RB 20 in Marquardt.“

Seite 90, Maßnahme L-4: **statt „Friedrichspark in Marquardt“ heißt es „Friedrichspark“**

In der Beschreibung zur Maßnahme L-1 (Busvorlauf Krampnitz) nach dem zweiten Absatz Folgendes ergänzen:

„Es ist außerdem eine Verlängerung des Bedienzeitraums der Linie 609 auf dem Abschnitt Fahrland – Satzkorn an Wochenenden zu prüfen, sodass die letzte Fahrt gegen 1 Uhr in Satzkorn ankommt.“

Überschrift und Beschreibung der Maßnahme L-6 (Buskonzept Nordwest) ergänzen:

„L-6: Erstellung und Umsetzung eines Buskonzeptes zur Behebung der Erschließungslücke Bornstedter Feld / Bornstedter Ortslage und zur Schaffung neuer Verbindungen zwischen Golm / Eiche / (Potsdam-West) / Bornim – und Bornstedt und Campus Jungfernsee

Zur Schaffung neuer Tangentialverbindungen zwischen Bornstedt / Golm / Potsdam West ist ein Buskonzept zu erarbeiten. Verbindungen zwischen Campus Jungfernsee und Potsdam West über Bornstedt bzw. Eiche sind zu prüfen **und nach Möglichkeit Anschlüsse am Bahnhof Park Sanssouci zu den Linien des Schienenpersonennahverkehrs herzustellen.**

An der Haltestelle Kirschallee und ggf. an einer neuen Haltestelle auf der Amundsenstraße (Höhe Katharinenholzstraße) ist eine B+R-Station einzurichten.

Bestehende Anbindungen sind zudem besser an den Fahrplan der Regionalbahnen anzupassen.“

Auf Seite 90 ist die Beschreibung der Maßnahme L-4 wie folgt zu ändern:

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.

Ergänzung folgender Maßnahme auf Seite 91 vor der Maßnahme I-1:

„L-13: Prüfung einer Direktverbindung zwischen Fahrland/Satzkorn und Bornim/Bornstedt Es ist der Bedarf einer Direktverbindung zwischen den Ortsteilen Fahrland und Satzkorn sowie Bornstedt und Bornim zu überprüfen und im Falle einer positiven Prüfung die wirtschaftliche und betriebliche Machbarkeit zu untersuchen.“

Ergänzung am Ende der Beschreibung der Maßnahme I-5 (Machbarkeitsstudie Tram Golm):

„Des Weiteren sollen andere Möglichkeiten wie der Einsatz von Bussen mit alternativen Antrieben auf eigenen Bussonderfahrstreifen in die Untersuchung einbezogen werden.“

Seite 97: I-13: Formulierung offener gestalten, Hinweis auf Fördermittel ist bei allen Investitionsmaßnahmen obligatorisch. Maßnahme I-13 wie folgt fassen:

I-13: Einrichtung einer Busspur auf der Potsdamer Straße

Auf der Potsdamer Straße stadteinwärts zwischen Florastraße und **ist vor dem Knotenpunkt Amundsenstraße** eine Busspur zur ÖPNV-Beschleunigung einzurichten. Die Umsetzung dieser Maßnahme ist von der Verfügbarkeit entsprechender Fördermittel abhängig.

Ergänzen vor Abbildung 5.1:

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie soll zudem untersucht werden, inwiefern die Weiterentwicklung des Straßenbahnnetzes und die Einführung alternativer Antriebe im Busnetz einander sinnvoll ergänzen können.

Auf Seite 119 ist nach der Aufzählung zu ergänzen:

„Zukünftig sind bei der Bewertung der Maßnahmen auch die folgenden Kriterien zu berücksichtigen:

- Umweltverträglichkeit
- Klimaschutz
- Stadtgestaltung mit Aufenthaltsqualität

Anlage 7 (Fahrwege mit Handlungsbedarf) wird um folgende Zeilen ergänzt:

Nr.	Straße/ Fahrweg	Abschnitt	Mangel
29	Reiherbergstr.	Zwischen Karl-Lieb-knecht-Str. und Kuhforter Damm	Schlechter Straßenbelag
30	Tulpenweg	Gesamte Länge	Enger Straßenquerschnitt, problematisch für Begegnungen mit übrigem Verkehr
31	Kaiser-Friedrich-Str.	Gesamte Länge	Rückstau durch zu kurzen Abbiegefahrstreifen am KP Kaiser-Friedrich-Str./Amundsenstr. Gefahr für Fahrgäste durch Mangel an Querungsmöglichkeiten

Redaktionelle Änderung in der Maßnahmenliste Anlage 8 – L-8 Erstellung eines Buskonzeptes zur Optimierung der Linienführung der Buslinien 605, 606 und 612 in Golm, wie folgt:

Beginn der Planung: kurzfristig

Realisierungshorizont: mittelfristig

Prüfung und Aufnahme in die Fortschreibung des Nahverkehrsplans:

1. Um auch zukünftig „komfortable“ verbindende ÖPNV-Anschlüsse zu sichern und die unterschiedlichen Verkehrsarten und Anbieter ÖPNV in Potsdam ökonomisch miteinander zu verknüpfen, ist die Einführung eines variablen belastungsbezogenen „Potsdam-Takt“ zu prüfen.
2. Um flexible Verbesserungen des ÖPNV-Angebots in den (Tages-)Randzeiten im Ersatz für den Linienbusverkehr zu erreichen, ist der Einsatz von Rufbussen, in allen Potsdamer Ortsteilen zu prüfen.

- 3. Um den Hauptknotenpunkt Hauptbahnhof sowie die innerstädtischen ÖPNV-Trassen zu entlasten, sind Möglichkeiten der „Brechung von landkreisübergreifenden öffentlichen Verkehre“ zu prüfen.**
- 4. Unsere ÖPNV- Verkehre der Zukunft müssen flexibel und dynamisch gestaltet werden. Das Verkehrswachstum muss über die Region hinausgedacht und geplant werden. Daher soll im Rahmen einer gemeinsamen Erörterung (Runder Tisch) mit den Landkreisen, den angrenzenden Gemeinden in Potsdam-Mittelmark, Havelland, Teltow-Fläming und der Stadt Brandenburg an der Havel sowie dem VBB geprüft werden, ob und wie ein gemeinsames Regionalverkehrskonzept wirtschaftliche, ökologische oder das ÖPNV-Angebot verbessernde Synergien schaffen kann.“**