



# Protokollauszug

aus der  
öffentliche/nichtöffentliche Sitzung der Stadtverordnetenversammlung  
der Landeshauptstadt Potsdam  
vom 09.05.2001

---

öffentlich

**Top**            **City-Schnellbahn Griebnitzsee-Golm**  
**10.2.1**        **01/SVV/0356**  
                  **an Gremium überwiesen**

Zur o. g. DS liegt den Stadtverordneten mit der Drucksachen-Nummer **01/0356** eine **Mitteilungsvorlage** des Oberbürgermeisters vor.

Antrag zur Geschäftsordnung:

Der Stadtverordnete Kapuste, Fraktion CDU, beantragt:

Überweisung in den Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen.

**Abstimmung:**

Die **Überweisung der Mitteilungsvorlage, DS 01/0356, in den Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen** wird

**mit Stimmenmehrheit angenommen.**

## **Beschlusstext:**

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Durch die Stadtverordnetenversammlung am 24.01.2001 wurde die Stadtverwaltung beauftragt, zu untersuchen, ob die Errichtung einer City-Schnellbahn zwischen Griebnitzsee und Golm die ÖPNV-Erschließung einzelner Stadtgebiete verbessert und zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs in Ost-West-Richtung führt. Die Option einer Verlängerung bis zum Bahnhof Grube sollte in die Betrachtung einbezogen werden.

Grundsätzlich gilt nach dem ÖPNV-Gesetz des Landes Brandenburg, dass das Land als Aufgabenträger für den schienengebundenen ÖPNV (Regionalverkehr und S-Bahn) zuständig ist. Dies wurde in Gesprächen zwischen Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr, dem Antragsteller sowie der Verwaltung verdeutlicht. Zur Zeit gibt es in Deutschland keine durchgängig betriebene Bahnstrecke, die ohne Zuschuss aus öffentlichen Geldern betrieben wird. Somit wäre eine Unterstützung aus dem Landeshaushalt erforderlich.

Voraussetzung für die Bestellung des City-Nahverkehrs ist die Aufnahme in den SPNV-Plan des Landes, der sich wiederum auf den Nahverkehrsplan der Stadt bezieht. Das bedeutet, dass die City-Schnellbahn im zu bearbeitenden Nahverkehrsplan 2002-2006 verankert werden müsste, falls sich deren verkehrlicher Nutzen herausstellt, und die im Antrag angestrebten Ziele auch erreicht werden können.

Zu berücksichtigen ist ferner, dass von Seiten des Ministeriums im Zusammenhang mit dem Wiederaufbau der Stammbahn eine direkte und schnelle Verbindung mit der Berliner City angestrebt wird. Ebenso wird darauf verwiesen, dass Parallelverkehr (Babelsberg-Griebnitzsee mit S-Bahn und TRam) nicht unterstützt wird. Daraus folgt, dass diese unterstützenswerte, aber nicht neue Idee aus den zuvor genannten Voraussetzungen nicht kurzfristig zu verwirklichen ist. Denkbar sind nach Prüfung und Abstimmung Teilschritte wie :

- a) Errichtung zusätzlicher Haltepunkte (zum Beispiel Hoffbauerstr., Kastanienallee) und
- b) Verdichtung des Taktes, um dem Ziel einer City-Schnellbahn näher zu kommen.

Damit der Begriff "schnell" auch wirksam werden kann ist ein Kompromiss zwischen Haltepunktabstand und Einzugsgebiet zu finden (Rückwirkung auf Fahrzeugbestellung). Sollte nach Prüfung der verkehrlichen Wirksamkeit im Rahmen der Erarbeitung des NVP ein Positiv-Votum für eine City-Schnellbahn vorliegen, so ist zur Ergänzung und Abrundung die Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie erforderlich, in der technische Fragen (Gleisanlagen, Signaltechnik, weitere Haltepunkte und Betriebsablauf), praktikable Betreiber- und Finanzierungsmodelle zu bearbeiten sind. Dafür sind entsprechende Haushaltsmittel bereitzustellen, oder potentielle Betreiber müssten entsprechende Ergebnisse in Form von Angeboten vorlegen.

Daraus schlußfolgernd wird empfohlen, neben der Prüfung der verkehrlichen Wirkung im Rahmen des NVP parallel im Gespräch mit dem Aufgabenträger Land und dem aktuellen Betreiber DB-Regio zu klären, welche der erwähnten kurzfristigen Teilschritte vorgezogen umsetzbar sind.