

Protokollauszug

aus der
28. öffentliche/nicht öffentliche Sitzung der Stadtverordnetenversamm-
lung der Landeshauptstadt Potsdam
vom 27.09.2006

öffentlich

**Top 2.1 Verlegung der Tramgleise in der Potsdamer Mitte
06/SVV/0644
zur Kenntnis genommen**

Die Große Anfrage wird von der Stadtverordneten Grimm namens der Fraktion Die Andere ein-
gebracht.

Anschließend werden die am 25.09.,2006 schriftlich ausgereichten Antworten von der Beigeord-
neten für Stadtentwicklung und Bauen Frau Dr. v. Kuick-Frenz mündlich untersetzt sowie die
Nachfragen von Stadtverordneten beantwortet.

Gemäß § 31 Abs. 2 Punkt 7 der Geschäftsordnung ist die Behandlung der Großen Anfrage wört-
lich in die Niederschrift aufzunehmen:

Die *wörtliche* Wiedergabe der Redebeiträge ist der Niederschrift als Anlage beigefügt.

Im Bericht „**Wirtschaftlichkeitsuntersuchung: Verlegung der Tramgleise Lange Brücke bis
Alter Markt**“ (im folgenden FGS-Bericht genannt) wird eine Rechnung erstellt, die behauptet,
dass durch das beurteilte Projekt (Trambrücke plus Verschwenkung aller Verkehrswege um eine
zu errichtende Stadtschlosskopie herum) jährlich 633.640 km Fahrleistung im Motorisierten Indi-
vidualverkehr (MIV) vermieden würden. Diese Zahl wird hat sich als falsch herausgestellt (ver-
gleiche Gutachten von Meyerhöfer in der Anlage). Ziel der Großen Anfrage ist es, Einzelheiten
der vorfindlichen falschen Modellierungen und weitere Fakten zur Trambrücke zu erfahren, um
dem Parlament eine informierte und abwägende Beurteilung des Projektes zu ermöglichen.

Teil 1

1. Die anfängliche Begründung für den Bau der Trambrücke war, dass die Tram die geplante
Verschwenkung ohne Brücke nicht bewältigen kann, da die Lange Brücke zu steil abfällt.
Diese Begründung wird mittlerweile seitens der Verwaltung anscheinend nicht mehr ver-
wendet, wird aber gelegentlich im politischen Raum als Argument benutzt.
Bitte erläutern Sie die Sachlage bezüglich dieser Begründung.
2. Später wurde mit der Begründung gearbeitet, die Straßenbahn würde ohne Trambrücke in
Höhe des ersten Obergeschosses der Schlosskopie fahren. Der Projektverantwortliche
vom Sanierungsträger sprach dementsprechend im Beirat Potsdamer Mitte von der Not-
wendigkeit, die Kutscheneinfahrt zugänglich zu halten.
In der Antwort auf die Kleine Anfrage unserer Fraktion 06/SVV/0346 vom 27.4.2006 wird
aber für den Fall ohne Trambrücke lediglich ein Höhenunterschied zwischen Straßenbahn-
trasse und Schlosskopie von 20 bis 80 Zentimetern angegeben. Durch den Brückenbau
würde sich der Höhenunterschied auf null bis 50 Zentimeter verringern. Das würde unseres
Erachtens heißen, dass diese zweite Begründung keine Geltung beanspruchen kann. Bitte
erläutern Sie die Sachlage.

3. Als eine weitere Begründung für die Notwendigkeit der Trambrücke wurde angegeben, dass die Verschwenkung um die Stadtschlosskopie ohne Trambrücke nicht förderfähig ist. Bitte erläutern Sie die Sachlage.
4. Es gibt einen Beschluss der Stadtverordnetenversammlung zur behutsamen Wiederannäherung an den historischen Stadtgrundriss. Bisher hat die Verwaltung eine radikale Deutung dieses Beschlusses praktiziert. So wird in der Antwort auf unsere Kleine Anfrage 05/SVV/0365 (12.5.2005) behauptet, es läge ein Beschluss zum alternativlosen Schlossnachbau vor. Nun entsteht mit der durch die Stadtverwaltung geplanten Trambrücke eine Verkehrsfläche, deren Flächeninhalt größer ist als die ehemalige Schlossfläche. Warum hält der Oberbürgermeister eine solch große Verkehrsfläche für vereinbar mit dem genannten Beschluss?

Teil 2

Knackpunkt der Betrachtungen zur Wirtschaftlichkeit ist der Wegfall der Friedrich-Ebert-Straße als Verkehrsweg für Durchgangsverkehr. Die Friedrich-Ebert-Straße hat bislang eine Belastung von 23.100 Fahrzeugen pro Tag (24 Stunden). Im Planfall werden nur noch 4.950 Fahrzeuge pro Jahr angenommen. Für den Verbleib der restlichen 18.150 Fahrzeuge wurden im FGS-Bericht Modellierungsannahmen getroffen. Die Kenntnis dieser Modellierungsannahmen ist wichtig, um die Schlüssigkeit der Modellierung einschätzen zu können.

Die Fragen 5 bis 11 zielen darauf, wenigstens zum Teil Kenntnis der der Modellierung zugrundeliegenden Verkehrsstrommatrix zu erhalten. Eine verständliche Darstellung der Gesamtmatrix wäre bei der Beantwortung dieser Fragen hilfreich für alle, die die Situation überschauen möchten.

5. Ein Teil der Fahrzeuge wird den Weg über die Dortustraße und die Yorckstraße nehmen. Hierfür sind im Saldo höchstens 5.500 Fahrzeuge modelliert: Die Belastung der Yorckstraße steigt von 9.900 auf 15.400 Fahrzeuge. Welche Wege werden hierbei für welche Verkehrsstromanteile für den Nullfall und für den Planfall angenommen?
6. Ein Teil der Fahrzeuge wird wegfallen; das sind Kraftfahrer, die ihr Auto stehen lassen, weil sie den zusätzlichen Stau im betrachteten Gebiet meiden möchten. Die Anzahl dieser Fahrzeuge muss modelliert worden sein, weil sonst die Errechnung des Planfalls nicht möglich gewesen wäre. Welche Annahmen für den Anteil dieser Fahrzeuge wurden getroffen?
7. Mit welcher Begründung wurden diese Annahmen getroffen?
8. Ein Teil der Fahrzeuge wird andere Wege wählen. So kann man zum Beispiel, wenn man von der Zeppelinstraße zur Humboldt-Brücke möchte, den Weg über die Hegelallee nehmen. Für diese Verteilung der Verkehre im restlichen Netz muss es ebenfalls Modellierungsannahmen geben, denn sonst wäre die Errechnung des Planfalls nicht möglich gewesen. Welche Wege werden hierbei für welche Verkehrsstromanteile für den Nullfall und für den Planfall angenommen?
9. Für die betrachteten Gebiete außerhalb der Friedrich-Ebert-Straße: Welchen Annahmen wurden zum infolge der Maßnahme wegfallenden Verkehr getroffen?
10. Mit welcher Begründung wurden diese Annahmen getroffen?
11. Sind in die Modellierungen Annahmen eingeflossen, dass Teile des bisher im betrachteten Stadtraum vorfindlichen Verkehrs über eine zu errichtende ISES oder Havelspanne fließen?

Teil 3

12. Eine Fußgänger- und Radfahrerbrücke ist nicht notwendig und wäre für sich genommen wegen der geringeren Traglast sehr viel billiger als die angenommenen 5,04 Mio. Euro. Wie begründet die Verwaltung, dass nur 52% der Kosten für die Trambrücke der Tram und dem Bus zugerechnet werden und 48% dem Fußgänger- und Radfahrerverkehr?
13. Durch die Verschwenkung um die Schlosskopie herum entsteht für Fußgänger und Radfahrer ein erheblicher Umweg. Die geplante Trambrücke verlängert den Weg noch mehr, so dass hier Zeitverluste für die Bürger entstehen. Wie rechtfertigt die Stadtverwaltung in ihrem Förderantrag trotzdem eine Förderung der Brücke?

Teil 4

14. Im FGS-Bericht wird die Behauptung aufgestellt, durch die Verlagerung der Tram auf die neue Brücke verlängere sich die normative Nutzungsdauer der bestehenden Langen Brücke. Dies ist falsch. Die normative Nutzungsdauer ist eine Art Brücken-TÜV, der wieder im Jahre 2015 erfolgen muss. Dieses Datum trifft keine Aussage darüber, ob zu diesem Zeitpunkt die Lange Brücke saniert oder gar abgerissen werden muss. Warum wurde von Seiten des Sanierungsträgers diese Behauptung des Berichtes angenommen, obwohl dem Sanierungsträger zur Kenntnis gegeben wurde, dass diese Behauptung falsch ist?
15. Die im Meyerhöfer-Gutachten (Anlage) aufgezeigten fachlichen Fehler sind nur durch Manipulation oder grobe fachliche Fehlung zu erklären. Warum wurden diese Fehler durch die Auftraggeber beim Sanierungsträger und durch jene Teile der Stadtverwaltung, die den FGS-Bericht zur Grundlage von Entscheidungen genutzt haben, nicht bemerkt?
16. Wie viel hat das FGS-Gutachten gekostet?

Abstimmungsergebnis:

Zustimmung:

Ablehnung:

Stimmenthaltung:
