

# Protokollauszug

aus der  
75. öffentliche/nicht öffentliche Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Bauen  
vom 11.12.2012

---

öffentlich

**Top 3.3 Nahverkehrsplan 2012 - 2018 der Landeshauptstadt Potsdam  
12/SVV/0751  
vertagt**

Herr Kahle (Stadtentwicklung-Verkehrsentwicklung) bringt die Vorlage ein und nimmt Bezug auf die Auswertung der öffentlichen Auslegung des Entwurfes des Nahverkehrsplanes. Die Auswertung wird dem Protokoll als Anlage beigelegt. Im KOUL-Ausschuss ist die Vorlage in 1. Lesung behandelt worden. Herr Jäkel hat dort mehrere Anregungen gegeben, zu denen Herr Kahle jetzt Auskunft gibt:

- 30 Minuten-Takt der Fähre zw. Auf dem Kiewitt und Hermannswerder in den Abendstunden (Auswertung mit dem Verkehrsbetrieb ist erfolgt; unwirtschaftlich, da zu wenige Nutzer)
- Streichung der Worte "eher gering" bzgl. der Bedeutung des regionalen Bahnverkehrs für innerstädtische Nahverkehrsaufgaben (wird von Verwaltung übernommen)
- Enthaltener Hinweis auf Straßenbahnnetzwerkerweiterung Golm-Eiche (im Nahverkehrsplan nicht verbindlich geregelt; keine Änderung im NVP erforderlich -> Verweis auf das Stadtentwicklungskonzept Verkehr, über die Maßnahme wird dort entschieden)
- Spät- und Nachverkehr nach 1.00 Uhr nur durch Busse – Erweiterung stündliche Fahrten auf den Hauptlinien durch die Straßenbahn (Nachtverkehr N 14 und weitere Linien v. Freitag zu Samstag und Samstag zu Sonntag derzeit halbstündlich bzw. zum Teil stündlich – sollte so beibehalten werden, wegen höherer Flexibilität und Wirtschaftlichkeit)
- Linienverdichtung beim Regionalbahnverkehr außerhalb des Berufsverkehrs (keine Relevanz da Stadt nicht Auftraggeber ist)

Herr Jäkel bringt folgende Änderungsanträge ein:

1. Auf Seite 26 im Punkt 3.2.3 Fähre Kiewitt – Hermannswerder ist zu ergänzen Fahrabstand in Minuten 30 für Abendverkehr.
2. Auf Seite 29 im Punkt 3.2.6 Regionaler Bahnverkehr ist der erste Satz des zweiten Absatzes "Die Bedeutung .. ist eher gering." zu streichen – hier hat die Verwaltung signalisiert, dass dies übernommen wird.
3. Auf Seite 42 im Punkt 4.1.2 Netzentwicklung ist der dritte Absatz (Straßenbahntrassen Eiche – Golm) komplett zu streichen. In der Abbildung ist die Straßenbahntrasse ab Neues Palais ersatzlos zu streichen.
4. Auf Seite 52 im Punkt 4.2 Bedienungsstandards ist unter dem Begriff Spät- und Nachtverkehr im zweiten Unterpunkt Nachtverkehr der Zusatz (nur Bus) zu streichen und zu ersetzen durch (Bus und Tram)
5. Auf Seite 54 im Punkt 4.2 ist unter dem Begriff Regionalbahnverkehr RB 21 und RB 22 die Einschränkung "im Berufsverkehr" (bis nach Berlin-Friedrichsfelde) zu streichen.

Herr Kirsch bittet um Information, bis wann die Untersuchungen Tram Großbeerenstraße abgeschlossen sind?

Herr Kahle berichtet, dass hier nachrichtlich auf das STEK-Verkehr Bezug genommen worden ist. Erst mit der Entscheidung zum STEK-Verkehr ist klar, ob das überhaupt untersucht werden soll.

Herr Goetzmann betont, dass mit dem Nahverkehrsplan im Kern die Fixierung der Standards vorgenommen wird, die die Landeshauptstadt Potsdam als Aufgabenträger des Nahverkehrs dem Auftragnehmer Verkehrsbetrieb Potsdam überträgt. Die in der Verwaltungsvorlage enthaltenen Aufgaben sind intern abgeglichen, wie es sich auch im Haushalt und in der mittelfristigen Finanzplanung widerspiegelt. Wenn seitens der Politik ein Aufwuchs an dieser oder jener Stelle gewünscht wird, so ist gleichzeitig die Benennung eines Deckungsvorschlages erforderlich. Das bedeutet, dass für zusätzliche Fahrten der Fähre, z.B. Fahrten der Busse im gleichen finanziellen Rahmen wegfallen müssten. Möglich sei auch das Bekenntnis aus der Politik einen entsprechenden Mehraufwand im Haushalt aufzusatteln. Eine politische Zielvorgabe, die nicht erfüllbar ist, ist für die Verwaltung nicht sinnvoll.

Hinsichtlich dem Vorschlag zur Verdichtung des Taktes der Regionalbahn nach Berlin berichtet Herr Goetzmann, dass dies nicht Gegenstand des Nahverkehrsplanes ist, da das Land Brandenburg der Aufgabenträger für den schienengebundenen Nahverkehr ist.

Bzgl. des Antrages zum Einsatz von Straßenbahnen nach 1.00 Uhr verweist Herr Goetzmann darauf, dass das in der Konsequenz heißen würde, ein teureres Fahrzeug zu nicht ausgelasteten Fahrzeiten zu nutzen.

#### Frau Hüneke beantragt zur Geschäftsordnung:

Der TOP wird auf die nächste Sitzung für eine 2. und abschließende Lesung vertagt .

Auf Fragen von Herrn Teuteberg zur Finanzierung (sh. Abb. 51) antwortet Herr Kahle, dass nur gesichert ist, was mit dem Haushalt beschlossen worden ist.

Der Begriff Mobilitätsagentur ist nachrichtlich aus dem STEK-Verkehr übernommen worden. Hier handelt es sich um eine Einrichtung mit verschiedenen Dienstleistungen mit der Zielstellung, den Verkehrsteilnehmer deutlich bessere Informationen zur Mobilität innerhalb des Stadtgebietes und nach außerhalb zu geben (Verfügbarkeit über Internet bzw. elektronische Medien – wie kommt man besser und schneller ans Ziel). Die Konzeption, die der VBB ausgearbeitet hat, soll im nächsten Jahr weiter ergänzt werden. Dazu müssen Personen eingestellt werden und sind Investitionen erforderlich. Die Konzeption ist bisher zu 100 % vom Land finanziert worden, für die tatsächliche Umsetzung einschl. personeller Ressourcen sind ½ Mio. € erforderlich.

Herr Jäkel äußert nochmals, dass es sich bei seinem 1. Antrag um ein Probeangebot für ½ Jahr handeln würde. Der 3. Antrag sollte als Option für die Straßenbahn verstanden werden. Bzgl. des 5. Antrages handelt es sich nur um die Streichung der Worte "im Berufsverkehr", mit dem Versuch das Angebot mehr als 1 Stunde pro Tag aufrecht zu erhalten.

Die Behandlung der Vorlage wird auf die Sitzung am 15.1.2013 vertagt.