



öffentlich

Betreff:

Untersuchung Regio-Stadtbahn Potsdam

Einreicher: Fraktion SPD, Bündnis 90/Die Grünen

Erstellungsdatum 21.05.2013

Eingang 902: _____

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung Gremium

Zuständigkeit

05.06.2013 Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam

Entscheidung

Beschlussvorschlag: Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, im Rahmen eines mehrstufigen Verfahrens die Möglichkeiten einer Erweiterung des Potsdamer SPNV Netzes durch die Nutzung der Zweisystemtechnik prüfen.

I. Stufe:

Vor der Beauftragung der Untersuchung ist über mögliche Streckenführungen und Prüfinhalte eine gemeinsame Auffassung mit dem Landkreis Potsdam-Mittelmark zu entwickeln.

Zu diesem Zweck werden Oberbürgermeister und Vorsitzender der SVV gebeten, mit Landrat und Kreistagsvorsitzendem von Potsdam-Mittelmark Kontakt aufzunehmen, um in gemeinsamen Sitzungen von Hauptausschuss und Stadtentwicklungsausschuss das Projekt Regio-Stadtbahn Potsdam zu beraten.

Alle von der Planung betroffenen Gemeinden sind im Vorfeld der Untersuchung in geeigneter Form von den Plänen zu informieren.

Fortsetzung Beschlussvorschlag Seite 2

gez. M. Schubert
Fraktionsvorsitzender

gez. Hüneke
Fraktionsvorsitzende

Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen
auf der Rückseite

Beschlussverfolgung gewünscht:

Termin:

Entscheidungsergebnis

Gremium:

Sitzung am:

einstimmig mit Stimmenmehrheit Ja Nein Enthaltung

erledigt abgelehnt

zurückgestellt zurückgezogen

überwiesen in den Ausschuss:

Wiedervorlage:

Demografische Auswirkungen:

Klimatische Auswirkungen:

Finanzielle Auswirkungen?

Ja

Nein

(Ausführliche Darstellung der finanziellen Auswirkungen, wie z. B. Gesamtkosten, Eigenanteil, Leistungen Dritter (ohne öffentl. Förderung), beantragte/bewilligte öffentl. Förderung, Folgekosten, Veranschlagung usw.)

ggf. Folgeblätter beifügen

Fortsetzung Beschlussvorschlag:

II. Stufe:

Die DB-Netz und ggf. weitere Eigentümer der Eisenbahninfrastruktur, das Eisenbahnbundesamt und das Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft sind über die Absichten zur Prüfung einer Erweiterung des Potsdamer SPNV-Netzes durch die Nutzung der Zweisystemtechnik zu informieren und um Beteiligung zu bitten.

III. Stufe:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, nach der erfolgten Abstimmung den VIP als Tram-Anbieter in der Region mit der Ausschreibung und Projektleitung einer Machbarkeitsuntersuchung zu beauftragen.

Untersucht werden soll anhand von

- aktuellen Strukturdaten,
- den Entwicklungsprognosen (Bevölkerungsentwicklung- und Verkehrsentwicklung) für die Region,
- den zwischenzeitlichen Erfahrungen anderer Städte mit der Zweisystemtechnik
- und einer Quelle-Ziel-Matrix,

welche möglichen Entlastungseffekte für Verkehr (Modal-Split) und Umwelt in der Region erreicht werden könnten sowie welche wirtschaftlichen Chancen durch die Streckenerweiterung.

Angestrebte Ziele sind

- die langfristige Schaffung eines attraktiven SPNV für die Region Potsdam und Potsdam-Mittelmark durch möglichst umsteigefreies Reisen aus dem Umland in die Innenstadt (nicht nur zum Potsdamer Hauptbahnhof),
- eine Verschiebung des Modal-Split zugunsten der schienengebundenen Verbindung zwischen Potsdam und den Umlandgemeinden,
- eine Verbesserung der Anbindung der neuen Ortsteile durch den SPNV,
- Eine Optimierung der Verbindung zwischen den Wissenschaftsstandorten.

Neben Realisierung und Wirtschaftlichkeit sollen auch Potentiale für das prognostizierte Bevölkerungswachstum in der Region in die Betrachtung mit eingebunden werden.

Gemeinsam mit den Vertreterinnen und Vertretern des Landkreises Potsdam-Mittelmark sollen insbesondere die folgenden Varianten beraten und diese ggf. durch von den Gemeinden und dem Landkreis gewünschte Haltepunkte für die Machbarkeitsstudie ergänzt werden:

Varianten:

- A) Anbindung Beelitz I:
Potsdam Hauptbahnhof – Tram Linie 91 – Rehbrücke – Wilhelmshorst – Michendorf – Seddin – Beelitz Stadt
- B) Anbindung Beelitz II
Pirschheide – Caputh-Geltow – Schwielowsee – Ferch-Lienewitz – Michendorf / Beelitz Stadt
- C) Kombination Beelitz I+II im Ringverkehr
- D) Als Ergänzung zum bestehenden RE 1 Angebot:
Wendepunkt Betriebshof Havelbus Werder [als Erschließung Neubaugebiet Havelaue] – Halt Zufahrt Blütentherme –Werder Bahnhof– Schwielowsee/ OT Wildpark-West - Potsdam Park Sanssouci – Potsdam
- E) Anbindung von Stahnsdorf-Kleinmachnow-Teltow
Abzweig vom Bahnhof Griebnitzsee - Dreilinden - Mahlower Schleuse – Stahnsdorf - Kleinmachnow -Teltow [im vgl. zur bereits untersuchten Tramanbindung nach Teltow über Stern]
- F) Anbindung Potsdamer Norden I
(Spandau) – (Priort) – Satzkorn – Marquardt – Bornim-Grube – Golm – Sanssouci – Charlottenhof – Ministerienstandort von-Tresckow-Straße / Dortustraße – Potsdam Hbf – Griebnitzsee
- G) Erschließung Potsdamer Norden II
Abzweig von Marquardt - Fahrland – Krampnitz – Neu-Fahrland [im Vergleich zu noch zu ermittelnden Kosten für die Anbindung von Krampnitz an die Tram mittels Brückenerweiterungsbauten in Neu-Fahrland]

Darüber hinaus sollten geprüft werden, wie durch

- die Ergänzung der bestehenden Busverbindungen und
- ein Zubringer- und Ringbusliniennetz zu den Regio-Stadtbahn-Haltepunkten,
- sowie ergänzende Angebote für Park+Ride Stellplätzen, Car-Sharing und Bike-Sharing Angebote an den Regio-Stadtbahn-Haltepunkten,

eine weitere Entlastung der Region vom Individualverkehr zu erreichen.

IV. Stufe:

Die Ergebnisse der Untersuchung sollen anschließend von den Gebietskörperschaften Potsdam und Potsdam-Mittelmark gemeinsam bewertet werden.

Begründung:

Die Diskussion um die umweltorientierte Verkehrssteuerung (Pfortnerampel) wird auch deshalb so kontrovers geführt, weil sich die Landeshauptstadt Potsdam eines restriktiven Regulativs zur Verminderung der Schadstoffemissionen bedient, ohne dass es derzeit ausreichend attraktive Alternativen zur Nutzung des PKW für die Bewohner des Umlandes gibt.

Zur Lösung der Verkehrsprobleme und der daraus resultierenden Umweltbelastungen in Potsdam und dem Potsdamer Umland bedarf es neuer Angebote, die eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) darstellen. Nur wenn es eine attraktive Alternative zum Auto gibt, mit der man schnell und komfortabel zwischen dem Umland und der Stadt pendeln kann, wird eine Veränderung des Nutzerverhalten eintreten.

Die Einwohnerentwicklung in Potsdam und den Umlandgemeinden wird sich bekanntermaßen positiver entwickeln als die meisten Prognosen in den letzten Jahrzehnten angenommen haben. Einher geht dies mit einer erheblichen Zunahme des MIV. Dies geht mit einer sich zuspitzenden Verkehrssituation einher.

Dabei kann insbesondere der schienengebundene Personennahverkehr (SPNV) einen Beitrag zur Entlastung leisten. Gegenüber einem verstärkten Angebot von Busverbindungen ist der SPNV aufgrund der überwiegend separaten Trassenführung ein Verkehrsmittel, welches unabhängig von der übrigen Verkehrsbelastung fährt.

Auch gegenüber der Nutzung von Fahrrädern /Pedelecs bietet der SPNV witterungsunabhängige Entlastung vom MIV.

Allerdings ist der Ausbau des bestehenden Potsdamer Straßenbahnnetzes durch eine Überlandstraßenbahn, wie sie zum Beispiel auf der Strecke Friedrichshagen-Schöneiche-Rüdersdorf betrieben wird, nur mit einem großem finanziellen Aufwand und einem erheblichen Planungsaufwand möglich.

Abhilfe könnte ggf. die Verknüpfung von Straßenbahnsystem und bestehenden DB-Schienensystem schaffen. Bei dieser Möglichkeit wird auf den bestehenden Gleissystemen von Straßenbahn und DB-Netz eine Schienenverbindung geschaffen. Durch die Nutzung vorhandener Gleise wird eine geringere Investition als bei der Neuanlage einer Bahntrasse benötigt. Das System wird in Deutschland bereits in mehreren Städten erfolgreich genutzt. Dazu gehören Karlsruhe, Saarbrücken, Kassel, Chemnitz und Zwickau. Auch in anderen europäischen Regionen wurde das System bereits erfolgreich umgesetzt.

Auch in Potsdam wurden von verschiedener Seite bereits Überlegungen für die Nutzung der Zweisystem-Bahn-Technik gemacht. Allerdings wäre der mit dem Antrag gewählte Ansatz deutlich weitergehender.