



**Betreff:** öffentlich  
**Bericht der Arbeitsgruppe Tourismusbuskonzept gemäß Beschluss: 12/SVV/0132**

**bezüglich  
DS Nr.: 12/SVV/0132**

Einreicher: Oberbürgermeister	Erstellungsdatum	28.05.2013
	Eingang 902:	28.05.2013

Beratungsfolge:	
Datum der Sitzung	Gremium
05.06.2013	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam

**Inhalt der Mitteilung:** Die Stadtverordnetenversammlung nimmt zur Kenntnis:  
 Bericht aus der AG Touristenbusse:  
 Die Arbeitsgruppe hatte sich in 2012 in unterschiedlicher Konstellation bereits vor der Beschlussfassung zur Erörterung des Themas getroffen. Auf der Grundlage des letzten Treffens der AG am 18. 3. 2013 erfolgt dieser Bericht. Eine Abstimmung mit dem Leiter der verwaltungsinternen Projektgruppe „Mobilität und Klimaschutz“ hat zu dem Projekt stattgefunden.  
 In der Arbeitsgruppe sind vertreten:

- Stiftung Preussische Schlösser und Gärten
- Potsdam Tourismus Service/TMB
- Verkehrsbetrieb in Potsdam ViP
- Nachbarschaftsinitiative Am Neuen Garten zu Potsdam e. V.
- Busreiseunternehmen Anger
- Clustermanagement Tourismuswirtschaft der ZAB (ZukunftsAgentur Brandenburg)
- Fraktion Bündnis 90/Grüne
- Bereich Stadtentwicklung und Verkehrsentwicklung der Landeshauptstadt Potsdam
- Bereich Wirtschaftsförderung der Landeshauptstadt Potsdam

**Beratungsergebnis**  
Zur Kenntnis genommen:

**Fortsetzung der Mitteilung Seite 3**

Gremium:

zurückgestellt       zurückgezogen

Sitzung am:

überwiesen in den Ausschuss:

---

Wiedervorlage:



## **Fortsetzung der Mitteilung:**

Ausgangspunkt der Erörterungen sind die beschlossene Fortschreibung des Touristenbuskonzeptes der Landeshauptstadt Potsdam von 2010, in dem wesentliche Festlegungen zur Angebotsmethodik sowie zu Haltepunkten, Parkplätzen und Fahrtrouten von Reisebussen innerhalb des Stadtgebietes getroffen sind.

Unabhängig von dem gewollten und beförderten wirtschaftlichen Effekt auch durch Touristenbusse ergeben sich zugleich auch Belastungssituationen für den städtischen Verkehr und für einzelne Bewohner in touristisch geprägten Stadtteilen Potsdams. Die Situation „Cecilienhof/Am Neuen Garten“ ist hier besonders hervorzuheben.

Zentraler Gegenstand der Arbeit in der AG sind Überlegungen, wie unter Beibehaltung einer „touristenfreundlichen“ Angebotssituation diese Belastungen reduziert werden können. Die AG ist sich darüber einig, dass ein radikaler Bruch mit der derzeitigen Situation, wie z. B. ein Zufahrtsverbot für Busse Richtung Cecilienhof oder eine „Verbannung“ von Touristenbussen an den Stadtrand mit Shuttleverkehr innerhalb des Stadtgebietes zu den Sehenswürdigkeiten, gegenwärtig kein Ansatz für die Landeshauptstadt Potsdam ist. Die touristische Bedeutung Potsdams ist für derartige Auflagen gegenüber anderen touristischen Destinationen z. B. in Europa nicht groß genug; auch würden zahlreiche Probleme z. B. bei Hotelzufahrten entstehen. Eine Unterscheidung von „guten“ oder „schlechten“ Reisebussen, d. h., mit Hotelgästen oder Tagesgästen lässt die StVO nicht zu.

Die AG vertritt im Ergebnis die Auffassung, dass der einzige Weg zur Verbesserung der Situation mittel- bis langfristig über eine schrittweise Veränderung erfolgen kann. Hierzu könnte die Schaffung von ersten alternativen Angeboten gehören, die bei Gästen (und Einwohnern) der Landeshauptstadt Potsdam zu einer wachsenden Nutzung und Nachfrage führen können. Dieses bedeutet aber auch, dass entsprechende Angebote zunächst über Vorleistungen geschaffen werden müssen, die dann über die generierte Nachfrage mittelfristig in eine Wirtschaftlichkeit geführt werden können.

Konkret hat sich hierzu die Vorstellung eines alternativ angetriebenen Shuttles (Elektrobus) als „hop on, hop off“- Angebot mit einer Strecke Hauptbahnhof – Sanssouci – Cecilienhof – Hauptbahnhof als möglichen Linienverkehr ergeben. Auf einer touristische „Hauptachse“ würde den Nutzern die Möglichkeit geboten, durch einen regelmäßig wiederkehrenden Umlaufshuttle individuelle Programmpunkte (Besichtigungen, Einkäufe etc.) ggf. auch spontan einzuplanen.

Ein solches Angebot ist nur unter Einsatz eines besonderen, hier: emissionsfreien Fahrzeugs denkbar. Die Schaffung eines weiteren, konventionell angetriebenen Rundfahrtangebotes ist nicht Intention der AG!

Die AG ist sich darüber im Klaren, dass für eine Realisierung der Projektidee noch maßgebliche Fragen zu klären sind. Hierzu gehören:

- Technische Möglichkeiten der Fahrzeuge (Reichweite, Ladezeiten etc.)
- Anschaffungskosten der Fahrzeuge
- Investitionskosten Ladestationen
- Betriebskosten, ggf. Betriebsdefizite
- Fördermöglichkeiten, Sponsoring, Projektpartner
- Mögliche Pilotphasen
- Berücksichtigung vorhandener privatwirtschaftlicher Angebote und bestehender VIP-Linienverkehre
- Umsetzungsbeispiele anderer Städte

Die AG hat es sich zur Aufgabe gemacht, diese Fragen in ihrer weiteren Arbeit zu klären, soweit dies möglich ist.

Abschließend ist festzuhalten, dass sich die Teilnehmer der AG über die Ehrgeizigkeit der Projektidee bewusst sind. Zugleich wird von einem sehr hohen Image- und touristischen Wertgewinn für die Landeshauptstadt Potsdam ausgegangen. Ebenso könnte ein erster Schritt gemäß der eingangs beschriebenen Zielstellung gegangen werden. Gegenwärtig ist eine Wirtschaftlichkeit des Vorhabens ohne öffentliche Mittel nicht darstellbar. Die Herbeiführung von technischen und damit wirtschaftlichen Möglichkeiten scheint gegenwärtig nur über unterstützte Pilotprojekte möglich zu sein. Diese bringen aber zugleich einen sehr hohen Aufmerksamkeits- und Alleinstellungseffekte mit sich. Anders ausgedrückt: Würde zunächst die technische Entwicklung und damit eine möglich Wirtschaftlichkeit des Vorhabens abgewartet, wären diese Effekte anderen Pilotphasen und anderen Destinationen bzw. Kommunen vorbehalten.