



Betreff:

öffentlich

ÖPNV-Infrastrukturpaket für die Erweiterung/Anpassung der Verkehrsinfrastruktur an die Anforderungen der wachsenden Stadt

Einreicher: FB Kommunikation, Wirtschaft und Beteiligung	Erstellungsdatum	13.11.2014
	Eingang 922:	13.11.2014

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		
03.12.2014	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam		

Beschlussvorschlag: Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

- Für die Erweiterung/Anpassung der ÖPNV Infrastruktur an die Anforderungen der wachsenden Stadt ist ein Verkehrsinfrastrukturpaket mit einem Volumen von 49,2 Mio. € vorgesehen.
- Die einzelnen Maßnahmen
 - Straßenbahnstreckenerweiterung "Nordast" von der Viereckremise zum Campus Jungfernsee,
 - Gleissanierung sowie Gleismittenerweiterung Heinrich-Mann-Allee,
 - Neugestaltung der Wendeanlage am Hauptbahnhof (Leipziger Dreieck),
 - Grundinstandsetzung von 6 Tatra-Zugverbänden (12 Wagen),
 - Verlängerung von 8 Combino Straßenbahnen inkl. Anpassung der Werkstätten, werden umgesetzt.
- Die Finanzierung erfolgt durch:
 - ca. 2,1 Mio. €/a, die die Landeshauptstadt Potsdam für Investitionsmaßnahmen aus den ÖPNV-Zuweisungen des Landes Brandenburg erhält;
 - einmalig 13,6 Mio. € aus zusätzlichen Schlüsselzuweisungen der LHP, welche zielgerichtet für die Aufwendungen einer wachsenden Stadt eingesetzt werden;
 - Aufnahme von Fremdmitteln, welche, sofern sie außerhalb des Kernhaushaltes der Landeshauptstadt Potsdam aufgenommen werden, durch diese zu refinanzieren und möglichst in Form von Kommunalbürgschaften unter Berücksichtigung beihilferechtlicher Kriterien und vorbehaltlich einer kommunalaufsichtsbehördlichen Genehmigung zu besichern sind.
- Der Oberbürgermeister wird beauftragt, zur Abstimmung und Finanzierung des ÖPNV-Infrastrukturpaketes sowie zur Sicherung der daraus entstehenden Betriebs- und Folgekosten mit der ViP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH und der Stadtwerke Potsdam GmbH ergänzende vertragliche Regelungen zu vereinbaren

Überweisung in den Ortsbeirat/die Ortsbeiräte:

Nein

- Ja, in folgende OBR:
- Anhörung gemäß § 46 Abs. 1 BbgKVerf
 - zur Information

Finanzielle Auswirkungen?

Nein

Ja

Das **Formular** „Darstellung der finanziellen Auswirkungen“ ist als Pflichtanlage **beizufügen**

Fazit Finanzielle Auswirkungen:

Das Formular "Darstellung der finanziellen Auswirkungen" beinhaltet nicht die Aufwendungen für die Auflösung aktiver Rechnungsabgrenzungsposten sowie Erträge aus der Auflösung von Sonderposten.

Die Aufwendungen stehen unter dem Vorbehalt des Beschlusses der SVV über den Haushalt der jeweiligen Jahre.

Oberbürgermeister

Geschäftsbereich 1

Geschäftsbereich 2

Geschäftsbereich 3

Geschäftsbereich 4

Berechnungstabelle Demografieprüfung:

Wirtschaftswachstum fördern, Arbeitsplatzangebot erhalten bzw. ausbauen Gewichtung: 30	Ein Klima von Toleranz und Offenheit in der Stadt fördern Gewichtung: 10	Gute Wohnbedingungen für junge Menschen und Familien ermöglichen Gewichtung: 20	Bedarfsgerechtes und qualitativ hochwertiges Betreuungs- und Bildungsangebot für Kinder u. Jugendl. anbieten Gewichtung: 20	Selbstbestimmtes Wohnen und Leben bis ins hohe Alter ermöglichen Gewichtung: 20	Wirkungsindex Demografie	Bewertung Demografie-relevanz
2	0	2	1	2	160	sehr große

Begründung:

Investitionsbedarf im ÖPNV

Potsdam ist eine wachsende Stadt. Die seit Jahren anhaltende Bevölkerungszunahme bezeugt die ungebrochene Anziehungskraft der Stadt. Gleichzeitig ergeben sich hieraus neue Anforderungen an die kommunale Infrastruktur. Das bedeutet neben Investitionen in Schulen neue Herausforderungen in anderen Bereichen, so auch im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Verbunden mit dem stetigen Wachstum Potsdams entwickeln sich die Fahrgastzahlen und auch die Ansprüche an die Mobilitätsdienstleistungen des ÖPNV im Stadtgebiet permanent weiter.

Weitere Handlungsbedarfe ergeben sich aus den umwelt- und verkehrspolitischen Zielstellungen der Landeshauptstadt Potsdam (LHP), wie dem Klimaschutzkonzept und dem am 29. Januar 2014 durch die Stadtverordnetenversammlung beschlossenen Stadtentwicklungskonzept Verkehr (*StEK Verkehr*

– DS 13/SVV/0741). Darin wurden die Verringerung der Umweltbelastung durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) sowie die Stärkung des Umweltverbundes als Ziele der weiteren Verkehrsentwicklungsplanung definiert.

Im Szenario 'Nachhaltige Mobilität 2025', welches als der probate Weg zur Zielerreichung und künftiges Leitbild der Verkehrsentwicklungsplanung gewählt wurde, werden vorrangig Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes w.z.B. Infrastrukturmaßnahmen des ÖPNV berücksichtigt. Hier soll durch zielgerichtete Erweiterungen insbesondere des Straßenbahnnetzes an Nachfrageschwerpunkten zukünftig ein möglichst hoher Anteil des MIV in der Stadt, nach Berlin und ins Umland auf den ÖPNV verlagert werden.

Ein erfolgreicher ÖPNV setzt eine attraktive und intakte Infrastruktur voraus, welche sich konsequent und effizient den rasant verändernden Ansprüchen in unserer Region anpasst. Entsprechend wichtig sind der zukunftsfähige Erhalt und die Weiterentwicklung des bestehenden hohen Standards. Dabei spielt vor allem die Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Systems Straßenbahn eine wesentliche Rolle in der Gesamtstrategie. Hier besteht aus Sicht der Stadtverwaltung sowie der ViP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH (ViP) Einigkeit hinsichtlich der Notwendigkeit zusätzlicher Investitionen in den kommenden Jahren.

Entsprechend der bestehenden vertraglichen Vereinbarungen sind die Finanzierungen für Erweiterungsinvestitionen in den Fahrzeugpark und die Infrastruktur zunächst unberücksichtigt und werden im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel gesondert vereinbart.

Im Zuge der laufenden Haushaltsplanungen der LHP erfolgten Abstimmungen zum Investitionsprogramm 2015 - 2019 im Bereich Straße und ÖPNV. Dabei wurden nachstehende 5 ÖPNV-Schwerpunktprojekte mit einem Gesamtvolumen von 49,2 Mio. € priorisiert, welche nachstehend kurz skizziert werden:

- Straßenbahnstreckenerweiterung "Nordast" von der Viereckremise zum Campus Jungfernsee,
- Gleissanierung sowie Gleismittenerweiterung Heinrich-Mann-Allee,
- Neugestaltung der Wendeanlage am Hauptbahnhof (Leipziger Dreieck),
- Grundinstandsetzung von 6 Tatra-Zugverbänden (12 Wagen),
- Verlängerung von 8 Combino Straßenbahnen inkl. Anpassung der Werkstätten.

I. Straßenbahnstreckenerweiterung "Nordast" von der Viereckremise zum Campus Jungfernsee

Die Verlängerung der Straßenbahntrasse Nordast bis Campus Jungfernsee gehört zu den Infrastrukturmaßnahmen innerhalb des Szenarios Nachhaltige Mobilität aus dem Stadtentwicklungskonzept Verkehr für die LHP, welche durch vertiefende Untersuchungen insbesondere zu technischen Realisierbarkeit und der Wirtschaftlichkeit weiter betrachtet bzw. verfolgt werden sollen.

Bereits bei der Streckenerweiterung des Straßenbahnnetzes zur Kirschallee (Westast) sowie des 1. Bauabschnittes des „Nordastes“ bis zur Viereckremise im Rahmen der Bundesgartenschau 2001, war die weitere Verlängerung der Straßenbahntrasse bis zum Campus Jungfernsee Bestandteil des Vorhabens sowie der damaligen Förderung durch das Land Brandenburg. Beginnend an der Haltestelle Viereckremise soll ein etwa 1,1 km langer Neubauabschnitt zum Campus Jungfernsee führen. Entsprechend wurden im Zusammenhang mit der Planung und Realisierung des Westastes zur Kirschallee bereits diverse Planungsvorleistungen erbracht. So besteht für diesen Streckenneubau bereits Baurecht über eine Planfeststellung nach § 28 PbefG.

Durch die veränderten finanziellen Rahmenbedingungen der ÖPNV-Infrastrukturförderung ab 2014, welche zum Zeitpunkt der Antragstellung und Planung nicht absehbar waren, mussten die vorliegenden Planungsunterlagen auf die neuen Parameter angepasst und in weiterführenden Untersuchungen bzgl. der technischen und wirtschaftlichen Umsetzbarkeit überprüft und ausgewertet werden.

Zentraler Bestandteil des Vorhabens ist die Wende- und Verknüpfungsanlage auf dem Campus. Hier sollen die nördlichen Buslinien zukünftig an die Straßenbahn gekoppelt werden. Analog zur Haltestelle Kirschallee entstehen hier Tür-zu-Tür-Verbindungen, so dass Reisende aus den nördlichen Stadtteilen und Spandau staufrei in Richtung Innenstadt geführt werden können. Parallel wird für die neu entstehende Haltestelle am Campus als Bestandteil einer P+R Konzeption der LHP die Errichtung von P+R Stellplätzen geprüft.

Der Mehrwert des Vorhabens basiert auf drei Säulen:

- Stetig wachsende Nachfrage auf der Linie 96 durch Besiedelung und Nachverdichtung der roten Kasernen, der Georg-Hermann-Allee und auf dem Campus Jungfernsee,
- Verknüpfung der nördlichen Busverkehre mit dem Straßenbahnnetz und dadurch Führung der Pendlerströme vorbei am Stau in der Nedlitzer Straße und
- Bestmögliche Anbindung des unweit des Campus avisierten Schulstandortes und dadurch sowohl hohe Schulwegesicherheit sowie eine gesteigerte Nachfrage gegen die Hauptlastrichtung.

Das Investitionsvolumen für die Straßenbahnverlängerung zum Campus Jungfernsee beträgt incl. Planungskosten 7,5 Mio. Euro. Die Trasse soll zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 fertiggestellt werden.

II. Gleissanierung sowie Gleismittenerweiterung Heinrich-Mann-Allee

Die Heinrich-Mann-Allee mit ihrem Streckenabschnitt zwischen der Staatskanzlei und dem Abzweig Waldstraße ist der am stärksten frequentierte Streckenabschnitt im Straßenbahnnetz der ViP. Werktäglich verkehren hier über 270 Zugpaare.

Die Gleisanlagen müssen nach 25 Jahren Nutzungszeit aufgrund des Verschleißzustandes zeitnah auf kompletter Länge erneuert werden. Neben dem Schienenzustand am Rande des Grenzmaßes bestehen zwischen der Staatskanzlei und der Waldstraße zwei Begegnungsverbote (Es darf nur weitergefahren werden, wenn das Gegengleis frei ist.) aufgrund zu geringer Gleisachsabstände. Weiterhin ist die Haltestelle Friedhöfe stadteinwärts aufgrund ihrer geringen Tiefe nur bedingt barrierefrei.

Für die erforderliche Grundsanierung der Heinrich-Mann-Allee wurden folgende strategische Eckpunkte festgelegt, um die Infrastruktur auf die Bedürfnisse und wachsenden Anforderungen kommender Jahre auszurichten:

- Aufteilung der Baumaßnahmen Heinrich-Mann-Allee in vier Bauabschnitte,
- Verbleib der Straßenbahn in Seitenlage zwischen der Friedhofskurve und Waldstraße,
- Aufweitung des Gleisachsabstandes auf min. 3,05 m, um alle Begegnungsverbote zu beseitigen (Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV gemäß StEK Verkehr) und perspektivisch 2,40 m breite Straßenbahnwagen einsetzen zu können,
- Anpassung der Haltestellen entlang der Heinrich-Mann-Allee auf die Anforderungen der Barrierefreiheit gemäß § 8 Personenbeförderungsgesetz (PBefG),
- Im ersten Schritt erfolgt 2015 eine Erneuerung der Schienen vor der Staatskanzlei. Ab 2016 soll zu diesem Abschnitt dann ein Planungsprozess begonnen werden, der die Gesamtquerschnittsaufteilung inkl. des Grünstreifens neben der stadtauswärtigen Fahrbahn beinhaltet. Das Ziel ist die Integration eines besseren stadteinwärtigen ÖPNV und die Realisierung besserer Radwegebeziehungen. Aufgrund des zu erwartenden Planfeststellungsverfahrens erscheint die Umsetzung der Maßnahmen für das Jahr 2019 realistisch.

Zudem soll im Zuge der Umsetzung der Einbau eines Rasengleises geprüft werden, um entsprechend den städtischen Zielen eine Verringerung von Lärm und Feinstaub zu realisieren. Das Gesamtinvestitionsvolumen für die Heinrich-Mann-Allee beträgt inkl. Planungskosten 15 Mio. Euro.

III. Neugestaltung der Wendeanlage am Hauptbahnhof (Leipziger Dreieck)

Innerstädtische Wendeanlagen in Bahnhofsnähe sind sowohl bei Havarien als auch im Regelbetrieb von großer Bedeutung für den Straßenbahnbetrieb. Diese Funktion hat heute das sogenannte „Leipziger Dreieck“ inne. Mit dem zunehmendem Verkehr der wachsenden Stadt wird die Signalisierung dieses anspruchsvollen Knotenpunktes zunehmend komplizierter.

Verschärft wird die Situation dadurch, dass die Straßenbahn gegen die eigentliche Fahrtrichtung des Individualverkehrs wenden muss. Durch die signalgestützte Freischaltung des Fahrweges geht stets Zeit verloren, welche zudem die Leistungsfähigkeit der Kreuzung insgesamt reduziert. In der Konsequenz kann die ViP heute während der Spitzenstunden Verstärkerfahrten gen Norden hier nicht mehr wenden lassen. Unnötige Fahrten bis zum Bisamkiez und die damit verbundenen Betriebskosten sind die Folge. In den Nebenverkehrszeiten kommt es trotz entsprechender Fahrplangestaltung der Linie 99 immer wieder zu Rückstaus von Bussen und Straßenbahnen an der Haltestelle Lange Brücke.

Im Rahmen der von der Stadt Potsdam vorgesehenen Umgestaltung der gesamten Kreuzung durch die Entwicklung der Speicherstadt und den Neubau des Freizeitbades kann eine leistungsfähige und weitergehend unabhängige Wendemöglichkeit für die Straßenbahn geschaffen werden.

Das Investitionsvolumen für die Gleisanlagen Leipziger Dreieck beträgt incl. Planungskosten 4,5 Mio. Euro.

IV. Grundinstandsetzung von 6 Tatra-Zugverbänden (12 Wagen)

Bereits heute kommt es zu Überlastungen der ViP-seitigen Kapazitäten im gesamten Tagesverlauf. Mit dem weiteren Wachstum der Fachhochschule sowie der Fertigstellung weiterer Wohneinheiten insbesondere im nördlichen Stadtgebiet, wie beispielsweise entlang der Georg-Hermann-Allee oder der Erich-Mendelsohn-Allee, wird sich die Situation weiter verschärfen.

Zum jetzigen Zeitpunkt führt die Steigerung der Fahrgastzahlen in der Konsequenz dazu, dass mit der Lieferung der letzten Variobahn nicht wie ursprünglich vorgesehen, alle Tatra-Fahrzeuge außer Dienst gestellt werden konnten. Auch aus Gründen der benötigten Fahrzeugreserve für geplante und ungeplante Instandhaltungen (z.B. Hauptuntersuchung und Unfallschäden) in den kommenden Jahren, ist ein Weiterbetrieb dieser Fahrzeuge unverzichtbar.

Zur Aufrechterhaltung des operativen Betriebes, auch im Hinblick einer Verlängerung der Straßenbahn bis zum Campus Jungfernsee, sollen sechs Tatra-Zugverbände (12 Einzelfahrzeuge) so aufgearbeitet werden, dass sie weitere 500.000 km bzw. acht Jahre in Dienst bleiben können. Im Wesentlichen müssen dazu Arbeiten an der Karosserie (Rostsanierung) und der Elektronik durchgeführt werden.

Die Gesamtkosten dieser Maßnahme belaufen sich auf 4,2 Mio. Euro.

V. Verlängerung von 8 Combino Straßenbahnen inkl. Anpassung der Werkstätten

Gemäß der erreichten Fahrgastzuwächse der zurückliegenden Jahre sowie der erwarteten Weiterentwicklung für die kommenden Jahre, wird die vorgenannte Aufarbeitung der Tatra-Züge nicht genügen, um die prognostizierten Steigerungen bewältigen zu können.

Durch die ViP wurde eine umfangreiche Untersuchung durchgeführt, um aufzuzeigen, wie die Kapazität erhöht werden kann. Dabei wurden sowohl die Neubeschaffung, Verlängerungsszenarien von Combino und Variobahn, als auch der Betrieb mit Anhängern wirtschaftlich und technisch untersucht. Im Ergebnis stellt sich die Verlängerung der Combino Fahrzeuge, welche z.B. bereits bei den Berner Verkehrsbetrieben in der Schweiz erfolgreich durchgeführt wurde, am wirtschaftlichsten dar.

Im Rahmen dieser kapazitätserweiternden Maßnahme sollen acht Combino-Fahrzeuge um zwei Wagenteile und ein Lauffahrwerk erweitert werden. Die Kapazität der dann 40 m langen Fahrzeuge erhöht sich hierdurch um mindestens 52 Fahrgäste. Vor der Serienfertigung soll ein Prototyp im Netz umfassend erprobt werden. Die physische Verlängerung des Fahrzeugs wird flankiert von „lebenszeitverlängernden“ Maßnahmen. Neben den Maßnahmen an den Fahrzeugen wird die Straßenbahnwerkstatt auf die neuen Anforderungen baulich angepasst.

Nahezu alle Haltestellen im Straßenbahnnetz der ViP sind bereits für längere Fahrzeuge ausgelegt. An acht Bahnsteigen sind entweder Verlängerungsmaßnahmen erforderlich oder es wird der Halt langer Fahrzeuge über betriebliche Maßnahmen geregelt.

Die Kombination aus Tatra-Grundinstandsetzung und Combino-Verlängerung, deren Realisierung bis 2017 avisiert ist, soll die Grundlage einer langfristigen Fahrzeugstrategie bilden. Einerseits können die aufwendigen Hauptuntersuchungen, welche alle 500.000 km bzw. acht Jahre erfolgen, durch diese Maßnahme harmonisierter über die Jahre verteilt und somit Überlastungen in der Werkstatt und im Fahrzeugreservebedarf verhindert werden. Andererseits wird durch die Lebenszeitverlängerung der Tatra- und Combino-Fahrzeuge der Beschaffungsprozess zeitlich entzerrt und der wirtschaftliche Spielraum bei zukünftigen Neubeschaffungen vergrößert.

Technisch ermöglicht dieses Vorgehen, die Infrastruktur bis 2021 soweit anzupassen, dass fortan 2,40 m breite Wagen (Tatra 2,20 m breit, Combino/Variobahn 2,30 m breit) beschafft werden können. Durch den Einsatz von längeren und breiteren Wagen wird es so möglich, die Kapazität des Systems Straßenbahn ohne zusätzliche Fahrzeuge und Personale weiter zu steigern.

Das investive Gesamtvolumen des Vorhabens inklusive der Anpassung der Werkstätten und Bahnsteige umfasst 18 Mio. Euro.

Vertragliche Grundlagen

Zwischen der LHP und der ViP wurde am 28. April 2005 ein Verkehrsleistungs- und –finanzierungsvertrag (VLFV) abgeschlossen (Beschluss der SVV – DS 05/SVV/0325). Durch diesen wird die ViP mit der Durchführung des übrigen Öffentlichen Personennahverkehrs (üÖPNV) in Potsdam unter Beachtung des jeweils gültigen Nahverkehrsplans und auf der Grundlage der Linienverkehrsgenehmigungen im Stadtgebiet betraut.

Der Vertrag wurde mit der Ersten Änderungsvereinbarung (ÄV) vom 30.10.2009 an die Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des EU-Parlaments und des Rates angepasst (DS 09/SVV/0495). Mit der Zweiten ÄV (DS 10/SVV/0682) vom 9.11.2010 wurden vertragliche Anpassungen vorgenommen, die sich aus der Übernahme der bis dato von der Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH betriebenen Buslinien auf dem Gebiet der LHP ergaben.

Auf Basis der Kalkulation der Ausgleichskosten wird der ViP darin für die Betriebskosten der vorhandenen Infrastruktur, für die Kosten des Fahrbetriebes und des Netzmanagements ein Kostenausgleich zugesagt. Der gemäß VLFV zu leistende Gesamtzuschuss zur Finanzierung von Verkehrsleistungen wird unter Berücksichtigung des bestehenden Ergebnisabführungsvertrages zwischen der ViP und der Stadtwerke Potsdam GmbH (SWP) finanziert. Analog regelt eine

gleichlautende Vereinbarung zwischen der LHP und der SWP die Bereitstellung der finanziellen Mittel zur Finanzierung der übrigen ÖPNV-Leistungen.

Die SVV beschloss in ihrer Sitzung am 05.11.2014 die Vorlage zur Fortschreibung des bestehenden VLFVs zwischen der LHP und der ViP für die Jahre 2015 bis 2019 (DS 14/SVV/0811). Damit verbunden war die Ergänzung der Vereinbarung zur Bereitstellung der finanziellen Mittel zur Finanzierung der übrigen ÖPNV-Leistungen der ViP zwischen der LHP und der SWP.

Mit den o.g. vertraglichen Bindungen verpflichten sich die LHP, die SWP und die ViP die dem jeweils gültigen Nahverkehrsplan entsprechende Ausgestaltung des ÖPNV bis einschließlich dem Jahr 2019 sicher zu stellen.

Finanzierung

Gemäß § 2 Absatz 6 des VLFV blieben die Finanzierungen für Erweiterungsinvestitionen in den Fahrzeugpark und die Infrastruktur in der vorgelegten Kalkulation unberücksichtigt und werden im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel gesondert vereinbart.

Änderung der TRAM-Infrastruktur-Förderung ab 2014

Der Brandenburger Landtag hat am 27.02.2014 die Novelle des ÖPNV-Gesetzes des Landes Brandenburg beschlossen. Im Rahmen dieser werden beginnend ab 2014 durch das Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (MIL) Zuweisungen in Höhe von 85 Mio. Euro pro Jahr an die Aufgabenträger im Land Brandenburg zur Finanzierung des ÖPNV ausgereicht.

Die Berechnung und Verteilung erfolgt gemäß § 1 Abs. 2 und Abs. 3 der ÖPNV-Finanzierungsverordnung. Ein Teilbetrag von mindestens 18,12 Prozent der vorgenannten Zuweisungen ist durch die kommunalen Aufgabenträger für investive Zwecke gemäß ÖPNV-Gesetz einzusetzen. Seitens der LHP ist dies durch Verpflichtungen aus dem Vertrag mit der ViP zur Finanzierung der zwischen 2011 und 2014 in Dienst gestellten Niederflurstraßenbahnen vom Typ Variobahn bis einschließlich 2023 gegeben.

Ebenfalls im Zuge der Novelle des ÖPNV-Gesetzes wurde die Förderung für die Infrastruktur von Straßenbahnen und Elektrobussen mit Oberleitungen neu geordnet.

Die kommunalen Aufgabenträger von Verkehren gemäß § 4 Absatz 1 und 3 des Personenbeförderungsgesetzes (Straßenbahnen/O-Busse) erhalten ab dem Jahr 2014 durch das MIL eine gesonderte jährliche Pauschalzuweisung in Höhe von 5 Mio. € nach einem dynamischen Schlüssel. Im Gegenzug entfällt die dafür bislang erhaltene Einzelförderung für ÖPNV-Infrastrukturprojekte.

Im Hinblick auf die hierfür in der Vergangenheit zur Verfügung gestellten Mittel bedeutet dies für die LHP einen deutlichen Rückgang. Im Durchschnitt der vergangenen 10 Jahre wurden für ÖPNV-Projekte in der LHP jährlich 2,7 Mio. € bereitgestellt, mit der Pauschalierung ab 2014 sind dies jährlich nur noch rund 2,0 Mio. €.

Angesichts des vorgenannten Volumens zur Umsetzung des Infrastrukturpaketes ergibt sich nach Einbringung der erwarteten ÖPNV-Zuweisungen des Landes ab 2014 ein zusätzlicher Mittelbedarf in Höhe von 37 Mio. €.

Wirtschaftliche Betrachtung der fünf Projekte

Die Umsetzung der Projekte hat Auswirkungen auf die Gewinn und Verlustrechnung und den Zuschussbedarf der ViP. Dieser Zuschussbedarf ergibt sich zum einen durch den entstehenden Kapitaldienst für die zur Realisierung der Projekte erforderlichen Kredite und zum anderen aus den erhöhten betrieblichen Aufwendungen. So steigen beispielsweise die Instandhaltungskosten eines verlängerten Combino-Fahrzeugs. Zur Finanzierung dieser dringend benötigten Zukunftsprojekte wurden zwei Szenarien analysiert:

Szenario 1 geht davon aus, dass sämtliche Ausgaben, mit Ausnahme der durch das ÖPNV-Gesetz jährlich zur Verfügung stehenden 2,1 Mio. €, durch Kredite mit einem Zinssatz von 4,25 Prozent finanziert werden. Der Zinssatz orientiert sich am marktüblichen Niveau. Dadurch ergibt sich ein erhöhter Zuschussbedarf von anfänglich 909 T€ im Jahr 2015 steigend auf 4.325 T€ im Jahr 2019 und dann fortlaufend.

Investitionsprojekte ÖPNV - LHP	2015	2016	2017	2018	2019
Erhöhte Aufwendungen in T€	909	2.487	3.354	3.867	4.325

Szenario 2 stellt die voraussichtlich wirtschaftlich günstigste Variante für die ViP, die SWP und der LHP dar (**Best Case Szenario**). Neben den jährlichen 2,1 Mio. Euro Mitteln aus dem ÖPNV-Gesetz erhält die ViP aus den zusätzlichen Schlüsselzuweisungen der LHP im Jahr 2015 einen einmaligen Zuschuss für den Aufwand der Herausforderungen einer wachsenden Stadt in Höhe von 13,6 Mio. €.

Der darüber hinausgehende Finanzierungsbedarf in Höhe von 23,4 Mio. € soll mittels Kreditaufnahme durch die ViP bzw. die SWP abgedeckt und möglichst über Bürgschaften der Stadt abgesichert werden. Hierdurch können kommunalkreditähnliche Zinsaufwendung von 2,5 Prozent zugrunde gelegt werden. Dadurch steigt der jährlich durch die LHP zu finanzierende Zuschussbedarf der ViP, angefangen von 165 T€ im Jahr 2015 auf 2.718 T€ im Jahr 2019. Eine Bürgschaftsübernahme unterliegt beihilferechtlichen Kriterien und bedarf der kommunalaufsichtlichen Genehmigung nach § 75 BbgKVerf.

Investitionsprojekte ÖPNV - LHP	2015	2016	2017	2018	2019
Erhöhte Aufwendungen in T€	165	1.028	1.808	2.306	2.718

Die erhöhten Aufwendungen gemäß Szenario 2 wurden in den Haushaltsplanungen für die Haushaltsjahre 2015/16 sowie der Mittelfristplanung 2017 - 2019 berücksichtigt. Weiterhin sind die Maßnahmen Gegenstand der Gremiensitzungen der ViP sowie der SWP.

Abschließend kann festgestellt werden, dass die fünf beschriebenen Projekte für die Weiterentwicklung des Potsdamer ÖPNV von eminenter Bedeutung sind. Wichtig ist die langfristig geplante Vernetzung der Infrastruktur- und Fahrzeugkonzepte, so dass keine dieser Maßnahmen losgelöst von der anderen betrachtet werden kann.

Die Finanzierung dieser Projekte, sowohl investiv, als auch konsumtiv, ist eine Herausforderung für alle Beteiligten. Jedoch ist dies für die Aufrechterhaltung der Nahverkehrsleistung und deren Weiterentwicklung im Einklang mit einer wachsenden Stadt unabwendbar.