



öffentlich

Betreff:

Gründung einer gemeinsamen Verkehrsgesellschaft Potsdam und Potsdam-Mittelmark

Einreicher: Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen, SPD	Erstellungsdatum	13.01.2015
	Eingang 922:	

Beratungsfolge:		
Datum der Sitzung	Gremium	Zuständigkeit
28.01.2015	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, die Gründung einer gemeinsamen Verkehrsgesellschaft Potsdam und Potsdam-Mittelmark zu prüfen. Dazu sollen Vorteile und Nachteile für beide Partner sowie gemeinsame finanzielle und verkehrspolitische Synergieeffekte aufgelistet werden. Mit den Vertretern des ViP und den Verantwortlichen von Potsdam-Mittelmark sind Gespräche zu führen, um die Möglichkeiten für ein gemeinsames Vorhaben zu erörtern.

Der Stadtverordnetenversammlung ist im April 2015 Bericht zu erstatten.

gez. Peter Schüler
Fraktionsvorsitzender
Bündnis 90/Die Grünen

gez. Mike Schubert
Fraktionsvorsitzender
SPD

Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen
auf der Rückseite

Beschlussverfolgung gewünscht:

Termin:

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. Folgebblätter beifügen

Begründung

Durch die 2015 wirksam werdende Aufspaltung der Havelbus auf die Landkreise Potsdam-Mittelmark und Havelland ermöglicht ein Zusammengehen von Potsdam mit Potsdam-Mittelmark zu einer gemeinsamen Verkehrsgesellschaft. Es ist nun denkbar, dass auf wirtschaftliche Weise das Angebot aus Tram und Bus optimiert, Parallelverkehre vermieden und Takte verdichtet werden können. Die längst überfällige wirkungsvolle Verbesserung in der Verflechtung der Verkehrsräume von Potsdam und Potsdam-Mittelmark, die bisher an der natürlichen Konkurrenz beider Unternehmen gescheitert ist, könnte nun zu besseren Verbindungen für die Fahrgäste und zu einer deutlichen Entlastung des MIV-Anteils führen. Besonders angesichts der anstehenden Investitionsentscheidungen für den Neubau von Tramstrecken ist es erforderlich, alle Optionen eines größeren, gemeinsamen Verkehrsbetriebes zu prüfen.

Anlage: PNN, 29.12.14, Enrico Bellin

Mut zum großen Wurf

Die Konkurrenz zwischen Havelbus und ViP ist einer der Gründe für das Verkehrschaos in Potsdam. Durch die neue Struktur bei Havelbus entsteht die Chance, das zu ändern. Eine Analyse von Enrico Bellin

Potsdam-Mittelmark - Feinstaub, Pfortnerampeln, Stau auf den Einfahrtsstraßen: Die Verkehrsbeziehungen zwischen der Stadt Potsdam und dem Umland sind seit Jahren angespannt. Die Mittelmärker fühlen sich von der Potsdamer Verwaltung drangsaliert und fragen sich, wie sie staufrei in die Stadt kommen sollen. Und der öffentliche Nahverkehr ist längst nicht immer eine Alternative zum Auto.

Ab dem kommenden Jahr entwickelt sich die einmalige Chance, die Bus- und Tramverbindungen zwischen Potsdam und dem Umland deutlich zu verbessern – durch dichtere Bustakte, neue Tramstrecken und einen gemeinsamen Fahrplan, durch die Bildung einer gemeinsamen Verkehrsgesellschaft aus Potsdamer ViP und mittelmärkischer Havelbus.

Denn das Unternehmen Havelbus wird 2015 aufgespalten, Potsdam-Mittelmark löst sich vom zweiten Gesellschafter, dem Landkreis Havelland (Kasten). Das macht einen nächsten und dringend gebotenen Schritt möglich, eine Verschmelzung der mittelmärkischen Busgesellschaften mit dem Verkehrsbetrieb in Potsdam. Die meisten Buslinien von Havelbus fahren in die Landeshauptstadt, das Unternehmen hat seinen Hauptsitz in Babelsberg. Die Folge: Ein erbitterter Streit um lukrative Strecken, während anderswo die Potenziale zur Taktverdichtung fehlen.

Es gibt zwar diese oder jene Absprache zwischen den Firmen. Einer echten Kooperation der Eigentümer – dem Landkreis und der Stadt Potsdam – sind aber sehr enge Grenzen gesetzt. Schließlich wollen beide, dass vor allem das eigene Unternehmen profitabel arbeitet. Bestes Beispiel dafür ist der inzwischen in der Versenkung verschwundene, aber sinnvolle Plan, eine Straßenbahn vom Potsdamer Süden nach Teltow zu bauen.

Es ist eine Verkehrsachse, die besonders stark durch Autopendler belastet ist. In eine durchschnittlich besetzte Tram passen Studien zufolge so viele Passagiere wie in 100 Autos, die Tramstrecke könnte also die Straßen in Teltow und Stahnsdorf sowie vor allem die Nutheschnellstraße – die am dichtesten befahrene Einfallsstraße in die Landeshauptstadt – womöglich massiv entlasten, und damit auch die komplette Potsdamer City. Der ViP hatte für die Tramanbindung schon vor Jahren eine Vorplanung erstellt. Die Strecke würde sich laut einem ersten Gutachten durchaus lohnen, bereits jetzt gibt es dort zwei Buslinien, die beide im 20-Minuten-Takt unterwegs und sehr gut gefüllt sind.

Darin liegt gleichzeitig die Krux, denn die Linien zählen zu den einnahmestärksten bei Havelbus. Eine Straßenbahn würde wohl vom ViP betrieben werden, der damit Erfahrung hat und Depot und Werkstatt unterhält. Würde sich Mittelmarks Landrat Wolfgang Blasig (SPD) für die Tram nach Teltow einsetzen, würde er dem eigenen Unternehmen schaden – denn Havelbus würde massiv Umsätze einbüßen. Solche Dilemmas lassen sich nur auf einem Weg lösen: durch eine gemeinsame Verkehrsgesellschaft.

Ein einziges Verkehrsunternehmen brächte viele Vorteile: So würde man beim Kauf von Bussen Geld sparen, da man statt Ausschreibungen in zwei Unternehmen nur noch eine bräuchte und die Busse günstiger werden, je mehr man bestellt. Auch bei der Verwaltung und bei der Wartung der Busse gibt es Einsparpotenziale, wenn Kapazitäten zusammengelegt werden – Nebeneffekte, die nicht zu unterschätzen sind.

Außerdem könnte ein weiteres großes Ärgernis aus dem Weg geschafft werden: unnötige Parallelverkehre von Bus und Straßenbahn. Zwar nähern sich ViP und Havelbus mit jedem

Fahrplanwechsel etwas an. Zuletzt wurde zum 14. Dezember die Buslinie aus Töplitz so angepasst, dass sie über Golm nach Bornstedt führt und auch für Potsdamer eine sinnvolle Verbindung ist. Doch es gibt noch immer genügend Strecken, auf denen ViP und Havelbus sich gegenseitig Fahrgäste abhocken.

So fährt abends und am Wochenende die Buslinie 631 nur stündlich von Werder (Havel) über Geltow nach Potsdam und ist gleichzeitig die einzige Linie, die dann überhaupt regelmäßig in beiden mittelmärkischen Orten unterwegs ist. Angesichts von zusammen 28 000 Einwohnern in Werder und Geltow ein völlig unzureichendes Angebot auf einer Strecke, die zudem besonders massiv von der Pfortnerung betroffen ist.

Die Autos stauen sich im Berufsverkehr bis nach Geltow und darüber hinaus, Berufspendler haben sich in Bürgerforen schon über mangelnde Alternativen im ÖPNV beschwert, zumal die Busse inzwischen an der Pfortnerampel mitwarten. Dabei könnten sie mit einem dichteren Takt ein echtes Angebot an die Berufspendler sein.

Würden die Busse von Werder außerhalb der Hauptverkehrszeit nicht zum Potsdamer Hauptbahnhof, sondern nur bis zum Bahnhof Pirschheide fahren, könnte man den Takt auf dem restlichen Stück ohne Mehrkosten verdoppeln. An der Pirschheide könnten Fahrgäste bequem in die Straßenbahn umsteigen, die die gleiche Strecke ins Potsdamer Zentrum fährt wie die Busse – und dabei bis zur Kastanienallee alles andere als ausgelastet ist. Ein dichter Takt würde deutlich mehr Berufspendler dazu bringen, ihr Auto stehenzulassen, und so auch den Stau vor der Pirschheider Pfortnerampel verkürzen. Doch bei Havelbus will man seine Fahrgäste durch die Potsdamer City selbst ans Ziel bringen – und nicht den Potsdamern und ihrer Tram überlassen.

Zu guter Letzt mischt auch noch die Belziger Verkehrsgesellschaft mit – mit einer Linie, die von Bad Belzig über Werder nach Potsdam fährt. Seit dem Fahrplanwechsel zwar in einem sauberen Stundentakt, doch fahren die Belziger Busse an den beiden Hauptumsteigeplätzen am Werderaner Plantagenplatz und am Potsdamer Platz der Einheit knapp vorbei. Anschlüsse an die Linien von Havelbus und ViP gibt es dadurch kaum, das Umsteigen ist extrem beschwerlich. Ein Irrsinn.

Für einen kundenfreundlichen Nahverkehr, der die Menschen zum Umsteigen in Bus und Tram motiviert, kann es insgesamt betrachtet nur ein Ziel geben: Eine Verkehrsgesellschaft für Potsdam und Potsdam-Mittelmark, bei der alle Fahrpläne aus einer Hand gestaltet werden. Für diesen großen Wurf braucht es Mut, die seit mehr als 20 Jahren bestehenden und völlig unzeitgemäßen Strukturen aufzubrechen. Es wäre – mehr noch vielleicht als das immer noch ausstehende, gemeinsame Verkehrskonzept zwischen Potsdam und Potsdam-Mittelmark – ein riesiger Schritt, um den Feinstaub in Potsdam zu reduzieren und dem drohenden Verkehrsinfarkt in der Landeshauptstadt entgegenzuwirken.

Quelle: PNN, 29.12.2014, Enrico Bellin