



**Betreff:** öffentlich  
**Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchung zur Straßenbahnerschließung des  
Entwicklungsbereiches Krampnitz**

**bezüglich**  
**DS Nr.: 13/SVV/0253**

	Erstellungsdatum	23.11.2015
	Eingang 922:	23.11.2015
Einreicher: FB Stadtplanung und Stadterneuerung	4/46	

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung	Gremium
02.12.2015	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam

### Inhalt der Mitteilung:

Die Stadtverordnetenversammlung nimmt zur Kenntnis:

Der Entwicklungsbereich Krampnitz bildet einen wesentlichen Schwerpunkt der zukünftigen Wohnungsbauentwicklung der wachsenden Landeshauptstadt Potsdam (LHP). Vor dem Hintergrund der Herausforderungen der gesamtstädtischen Verkehrsentwicklung und der durch die Stadtverordnetenversammlung im Rahmen des Stadtentwicklungskonzeptes Verkehr beschlossenen Förderung einer nachhaltigen Mobilität ist es dabei das Ziel, bei der Erschließung des Entwicklungsbereichs von vornherein einen Schwerpunkt auf Verkehrsmittel des Umweltverbunds zu legen. In diesem Zusammenhang kommt einer hochwertigen und leistungsfähigen Anbindung mit dem öffentlichen Personennahverkehr eine große Bedeutung zu.

Im Rahmen eines integrativen Verkehrskonzepts für den Entwicklungsbereich Krampnitz kann aus Sicht der LHP, des Verkehrsbetriebs Potsdam (ViP) und dem Entwicklungsträger Potsdam GmbH (ETP) dabei in diesem Zusammenhang eine Verlängerung der Straßenbahn von der zukünftigen Endhaltestelle Campus Jungferensee bis in den Entwicklungsbereich Krampnitz eine zentrale Rolle spielen.

Um die grundsätzliche Machbarkeit einer solchen Strecke sowie die grundsätzliche Förderfähigkeit zu bewerten wurde eine Machbarkeitsuntersuchung mit angeschlossener Nutzen-Kosten-Rechnung beauftragt, welche durch die PTV AG erarbeitet wurde. Diese Untersuchung dient als Grundlage für die Entscheidung des weiteren Vorgehens und mögliche weitere Planungsschritte.

Konkret umfasst die Machbarkeitsuntersuchung folgende Untersuchungsgegenstände:

1. Trassenführung, bautechnische Machbarkeit und Leistungsfähigkeitsbetrachtung der Knotenpunkte inkl. Nedlitzer Nordbrücke bis in den Entwicklungsbereich Krampnitz.
2. Nutzen-Kosten-Rechnungen für die Straßenbahnverlängerung in den Entwicklungsbereich auf Basis der standardisierten Bewertung im sogenannten Vergleich Mit-Fall (Einführung Straßenbahn) / Ohne-Fall (Busbetrieb).
3. Sensitive Untersuchung einer Verlängerung über den Entwicklungsbereich hinaus bis in die Ortslage Fahrland und überschlägige Nutzen-Kosten-Bewertung.



## **Fortsetzung der Mitteilung:**

### Untersuchte Trassenführung:

Die bauliche Machbarkeit zur Verlängerung der Straßenbahn in den Entwicklungsbereich Krampnitz wurde aufbauend auf der bestehenden Machbarkeitsuntersuchung von 2009 und neueren Festlegungen und Erkenntnissen sowie Einwohner- und Strukturdaten konkretisiert und vertieft. Die Strecke wurde dabei als zweigleisige Straßenbahnstrecke auf besonderem oder unabhängigem Bahnkörper in Seitenlage zur B 2 konzipiert.

Zwischen Campus am Jungfernsee und der Insel Neu Fahrland ist ein Trassenverlauf in östlicher Seitenlage und auf der Insel teilweise in Mittellage vorgesehen. Die erforderliche Verbreiterung des Straßenprofils wurde bei der Durchführung des städtebaulichen Gutachterverfahrens und dem darauf aufbauenden Bebauungsplanverfahren bereits berücksichtigt. Anschließend soll die Trasse weiterführend bis Krampnitz in westlicher Seitenlage verlaufen. Weit überwiegend erfolgt die Trassenführung auf einem separaten Gleiskörper. Lediglich ein kleiner Teilabschnitt auf der Insel Neu Fahrland ist als Mischtrasse mit dem Kfz-Verkehr angelegt. Die genaue Trassenführung insbesondere im Bereich der Insel Neu Fahrland muss allerdings in den folgenden Planungsschritten noch genauer untersucht und verifiziert werden.

Ein besonderer Fokus bei der Untersuchung lag auf den Brücken in Neu Fahrland. Während im Süden aufgrund der baulichen Voraussetzungen eine neue zweigleisige Straßenbahnbrücke erforderlich ist, konnten die Berechnungen für die Nedlitzer Nordbrücke zeigen, dass sie über ausreichende Lastreserven verfügt um die zusätzliche Straßenbahninfrastruktur wie auch den Betrieb aufzunehmen. Daher ist hier ein Mischbetrieb mit dem Kfz-Verkehr möglich und somit kein neues Brückenbauwerk erforderlich.

Innerhalb des ehemaligen Kasernengeländes Krampnitz bestehen aufgrund der großen räumlichen Ausdehnung des Gebietes verschiedene Möglichkeiten zur Führung der Straßenbahn. Hier wurden Trassenvarianten aufgezeigt und mit dem Ziel bewertet, eine Vorzugsvariante als Grundlage für die weitere Gebietsentwicklung (u.a. Bebauungsplanung) zu ermitteln. Insgesamt stellte sich eine Führung durch die zentrale Erschließungsachse (Planstraße 2/2.1) als am Vorteilhaftesten dar. Die Straßenbahn würde demnach im Westen des Entwicklungsbereiches mit einer Wendeschleife und angeschlossenen Park+Ride sowie Bike+Ride Anlagen enden.

Darüber hinaus wurden für die Knotenpunkte im Streckenverlauf Leistungsfähigkeitsbetrachtungen auf Basis der Trassierung zum Nachweis der Verkehrsqualität durchgeführt. Für alle untersuchten Knotenpunkte konnte eine ausreichende Leistungsfähigkeit nachgewiesen werden.

### Ergebnis der Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU):

Für die Berechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses wurde auf das deutschlandweit gültige standardisierte Bewertungsverfahren zurückgegriffen, das eine Grundlage auch für die Bewertung einer möglichen Förderfähigkeit (bei einem Nutzen-Kosten-Wert  $>1$ ) darstellt. Dabei wurde bezogen auf das gewählte Prognosejahr 2030 der dann erforderliche Busbetrieb (so genannter „Ohne-Fall“) mit dem Straßenbahnbetrieb (so genannter „Mit-Fall“) im Hinblick auf die entstehenden Kosten und den sich ergebenden monetarisierten Nutzen verglichen. Grundlage dafür waren die zum Bearbeitungszeitraum vorliegenden aktuellen Strukturdaten und Einwohnerprognosen. Die Ergebnisse der NKU zeigen, dass für die Erschließung des Entwicklungsbereiches Krampnitz mit der Straßenbahn der Nutzen höher ist als die damit verbundenen Kosten. Der entsprechende Nutzen-Kosten-Wert liegt bei 1,23. Bei einer Zunahme Bevölkerung und einer möglichen weiteren Verdichtung in Krampnitz ist davon auszugehen, dass der Nutzen weiter steigen wird.

### Verlängerung nach Fahrland:

Aufgrund der positiven Untersuchungsergebnisse für die Straßenbahnführung in den Entwicklungsbereich Krampnitz wurde nicht zuletzt wegen der räumlichen Nähe eine Verlängerung der Trasse nach Fahrland und deren Auswirkungen sensitiv untersucht. Dabei wurden drei Trassenvarianten vorgeschlagen, verkehrlich bewertet und deren Auswirkungen auf das Nutzen-

Kosten-Verhältnis abgeschätzt. Mit einem Nutzen-Kosten-Wert von 1,08 stellte sich die in der Anlage dargestellte Trasse (bis Fahrland-Mitte) am günstigsten dar. Diese Variante erschließt im Wesentlichen die Neubaugebiete an den Siedlungsrändern und den Ortskern. Mit zunehmender Verdichtung ist hier mit einem höheren Nutzen zu rechnen.

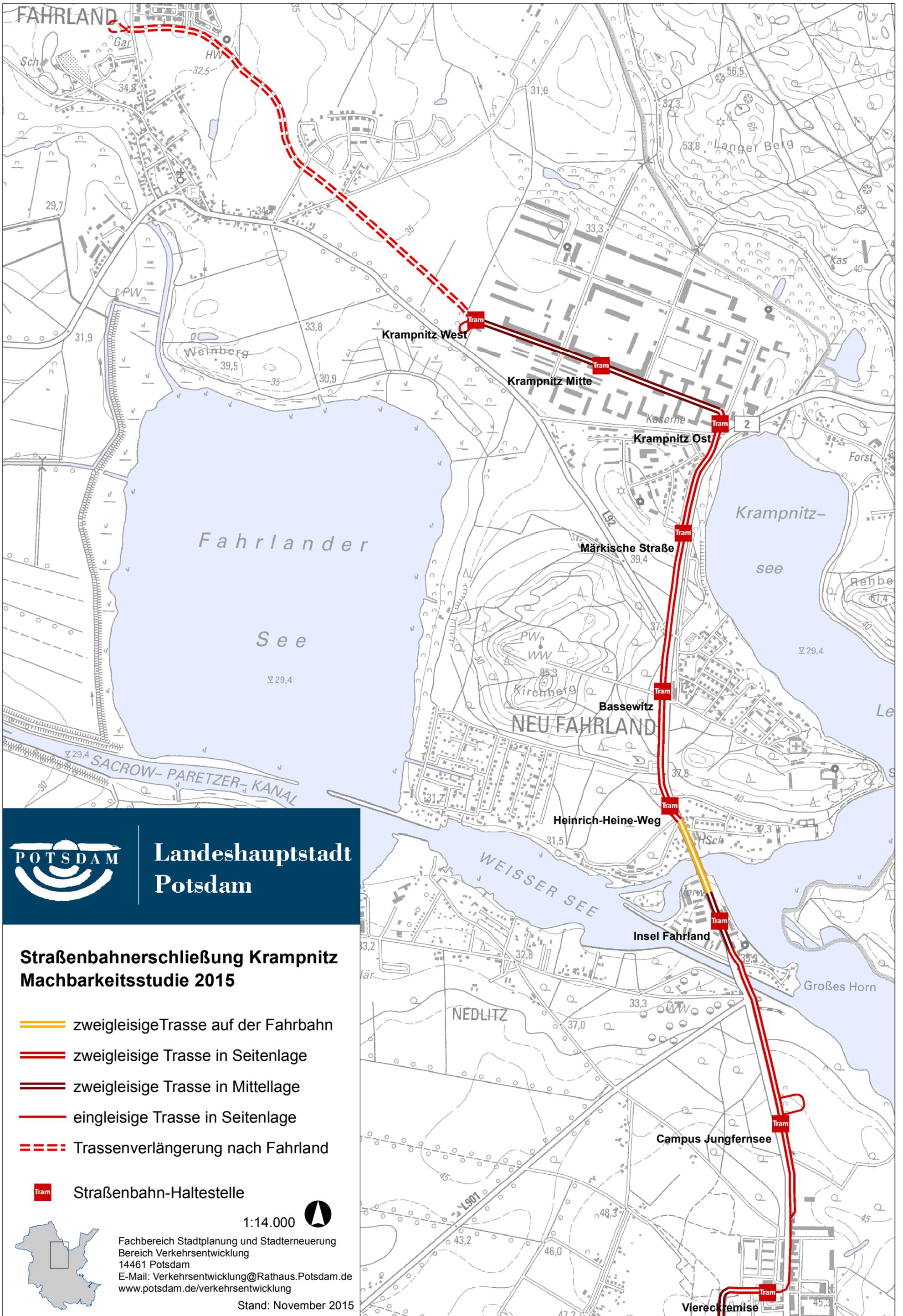
#### Fazit und Ausblick zum weiteren Vorgehen:

Die im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchung ermittelte, deutlich positive Nutzen-Kosten-Relation stellt eine wesentliche Voraussetzung für den weiteren Planungsprozess zur ÖPNV-Erschließung des Entwicklungsbereiches dar. Es zeigt sich, dass die Option einer Verlängerung der Straßenbahn in den Entwicklungsbereich und ggf. weiterführend bis Fahrland ernsthaft weiterzuverfolgen ist. Die Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchung, insbesondere hinsichtlich der Trassenführung, stellen dafür die Grundlage dar.

Durch den weitestgehend besonderen Bahnkörper der Straßenbahn kann für den Endausbau von Krampnitz eine staufreie und fahrplanstabile Verbindung zwischen dem Entwicklungsbereich und der Potsdamer Innenstadt als leistungsstarke Alternative zum motorisierten Individualverkehr geschaffen werden. Durch eine optimierte Neuordnung des Busverkehrs im Norden lassen sich zugleich die umwelt- und verkehrspolitischen Zielstellungen der LHP, welche sich u.a. aus dem Klimaschutzkonzept und dem am Anfang 2014 beschlossenen Stadtentwicklungskonzept Verkehr ableiten, insgesamt vorteilhaft umsetzen.

Begleitend zu den schrittweisen Entscheidungen zur Entwicklung des Quartiers ist im weiteren Planungsprozess zuerst die Trassensicherung vorzunehmen sowie im Anschluss eine vertiefende Trassenplanung (einschließlich einer möglichen Trassenverlängerung nach Fahrland) inklusive der erforderlichen Begleitplanungen bis zur Entwurfs- bzw. Genehmigungsreife in Abstimmung und unter Beteiligung u.a. der politischen Gremien erforderlich. Dazu sind auf Grundlage von entsprechenden Beschlüssen perspektivisch auch die haushaltsseitigen Planungen, unter Voraussetzung der Verfügbarkeit von Fördermitteln und weiterer Finanzierungsquellen, vorzubereiten.

Anlage: Übersichtsplan Trassenführung




**Landeshauptstadt  
Potsdam**

**Straßenbahnerschließung Krampnitz  
Machbarkeitsstudie 2015**

-  zweigleisige Trasse auf der Fahrbahn
-  zweigleisige Trasse in Seitenlage
-  zweigleisige Trasse in Mittellage
-  eingleisige Trasse in Seitenlage
-  Trassenverlängerung nach Fahrland

 Straßenbahn-Haltestelle

1:14.000



Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung  
Bereich Verkehrsentwicklung  
14461 Potsdam  
E-Mail: [Verkehrsentwicklung@Rathaus.Potsdam.de](mailto:Verkehrsentwicklung@Rathaus.Potsdam.de)  
[www.potsdam.de/verkehrsentwicklung](http://www.potsdam.de/verkehrsentwicklung)

Stand: November 2015