



**Betreff:**  
**Öffentlicher Nahverkehr auf dem Wasser**

öffentlich

**bezüglich**  
**DS Nr.: 16/SVV/0295**

Erstellungsdatum 14.11.2016

Eingang 922:

Einreicher: FB Kommunikation, Wirtschaft und Beteiligung

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung

Gremium

07.12.2016 Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam

**Inhalt der Mitteilung:** Die Stadtverordnetenversammlung nimmt zur Kenntnis:

Mit SVV-Beschluss (16/SVV/0295) vom 01.06.2016 wurde der Oberbürgermeister beauftragt zu prüfen, ob und wie die Havelgewässer in den öffentlichen Nahverkehr Potsdams einbezogen werden können. Dabei sollten insbesondere Umsetzungsmöglichkeiten unter Einbeziehung der Weißen Flotte betrachtet werden.

Ziel soll es sein, durch die Einbeziehung des Wassertaxis der Weißen Flotte eine Ergänzung des Nahverkehrs zu schaffen, um so eine Entlastung des stetig wachsenden Verkehrsdrucks in Potsdam herbeizuführen.

Die bisherigen Prüfergebnisse stellen sich wie folgt dar:

Die Landeshauptstadt Potsdam (LHP) ist mit einem Geschäftsanteil von 1,85 % an der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (VBB) beteiligt und gemäß § 3b des VBB-Gesellschaftsvertrages dazu verpflichtet:

*„...nach Kräften darauf hinzuwirken, dass die auf ihrem Gebiet tätigen, in ihrem Mehrheitsbesitz befindlichen oder von ihnen finanziell unterstützen Verkehrsunternehmen (Verbundverkehrsunternehmen) den im Verkehrsverbund anzuwendenden Kooperationsvertrag (einschließlich des darin genannten Einnahmeaufteilungsvertrages) mit der Gesellschaft (VBB) abschließen. Der Kooperationsvertrag verpflichtet die Verkehrsunternehmen wiederum, auf seinen öffentlichen Linien den Verbundtarif sowie die gemeinsamen Tarifbestimmungen und besonderen Beförderungsbedingungen des Verbundes anzuwenden“.*

Entsprechend wären die Zustimmung der übrigen 19 Gesellschafter des VBB sowie die Änderung des Kooperationsvertrages für eine Integration der Weißen Flotte in das ÖPNV-Netz der LHP notwendig.



Alle am Verbund beteiligten Verkehrsunternehmen erzielen entsprechend des jeweils gültigen VBB-Tarifes Bruttofahrgeldeinnahmen und erhalten einen Ausgleich gemäß dem festgesetzten VBB-Einnahmeaufteilungsschlüssel. Die Weiße Flotte Potsdam GmbH ist ein privatwirtschaftliches Unternehmen, an dem die LHP nicht beteiligt ist. Zudem ist sie kein VBB-Kooperationspartner. Für die LHP hätte die Eingliederung der Weißen Flotte Potsdam GmbH in das ÖPNV-System unmittelbar die notwendige Kompensation der dort erhobenen bzw. der mit Weiße Flotte Potsdam GmbH zu vereinbarenden Ausgleichszahlungen zur Folge.

Das Angebot der Weißen Flotte Potsdam GmbH soll nach Möglichkeit eine zusätzliche Ergänzung zum Nahverkehr der LHP sein und diesen somit entlasten. Beispielhaft wurde in der Begründung des Antrages, der zum Prüfauftrag führte, die Verkehrsproblematik in der Zeppelinstraße angesprochen. Das bedeutet jedoch, dass im Zusammenhang mit der Situation in der Zeppelinstraße hierbei Parallelverkehr zu bestehenden öffentlichen Nahverkehrsangeboten geschaffen wird (Straßenbahnen 91 und 98, Regionalbusse 631 und 580 und Regionalbahn 23), der zusätzlich zu finanzieren wäre. Aus verkehrsplanerischer Sicht ist zu den Hauptverkehrszeiten auf Grund des Parallelverkehrs öffentlicher Verkehrsmittel und der geringeren Reisegeschwindigkeit (max. 12 km/h) kein Entlastungseffekt für den ÖPNV zu erwarten, zumal die Wege zu den Anlegestellen nicht in den Kernbereichen des ÖPNV-Fahrgastaufkommens liegen. Daher kann davon ausgegangen werden, dass ein solches Angebot vorrangig touristischen Zwecken dienlich sein kann.

Die Abgrenzung zwischen der touristischen Nutzung und der ÖPNV-Nutzung des Wassertaxis ist nur bedingt möglich. Hier ist zu befürchten, dass die LHP abweichend von der Gewährleistung des öffentlichen Verkehrs gemäß § 2 Abs. 2 Kommunalverfassung des Landes Brandenburg (BbgKVerf) auch Kompensation für ein privatwirtschaftliches und touristisches Angebot leisten würde.

Mittelbar ist hier von Mehrkosten für die LHP auszugehen, ohne einer Aufwertung des ÖPNV entsprechend der umwelt- und verkehrspolitischen Zielstellungen der LHP, wie dem Klimaschutzkonzept, dem Stadtentwicklungskonzept Verkehr (StEK Verkehr) und dem Nahverkehrsplan gerecht zu werden. Im Szenario 'Nachhaltige Mobilität 2025' des StEK Verkehr, welches als der probateste Weg zur Zielerreichung und künftiges Leitbild der Verkehrsentwicklungsplanung gewählt wurde, werden vorrangig Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes, z. B. Infrastrukturmaßnahmen des ÖPNV, berücksichtigt. Hier soll durch zielgerichtete Erweiterungen insbesondere des Straßenbahnnetzes an Nachfrageschwerpunkten zukünftig ein möglichst hoher Anteil des motorisierten Individualverkehrs in der Stadt, nach Berlin und ins Umland auf den ÖPNV verlagert werden.

Das „Potsdamer Wassertaxi“, was als Linienverkehr mit zwei Schiffen betrieben wird, welche jeweils 60 Personen und 20 Fahrräder befördern können und heute in einem 1,5 bis 2-Stunden-Takt verkehren, stellt derzeit weder quantitativ, noch seitens der vielmehr touristisch geprägten Anlegestellen eine geeignete Alternative zur Aufwertung des ÖPNV dar. Für ein leistungsfähigeres Angebot auf dem Wasser, müsste hier zunächst in Fahrzeuge, Personal und Anlegestellen investiert werden. Hierfür wären wiederum die Fahrgastpotentiale zu erheben und das bis dato touristische Angebot in den beschlossenen Planwerken der Verkehrsentwicklung aufzunehmen. Darüber hinaus wäre die Deckung der Ausgleichszahlungen zusätzlich zum bestellten ÖPNV durch den städtischen Haushalt zu besichern.