



**91** Tage  
16.07. – 20.09.2020  
27.11. – 21.12.2020

# ERGEBNISSE

## TRAM 96

## ONLINEDIALOG

**115**

Beiträge in den  
Onlinedialogen



**96**

Antworten



**96**

Fragen



**TRAM 96**  
Besser mobil



**Verkehrsbetrieb**  
Stadtwerke  
Potsdam



**ENTWICKLUNGSTRÄGER**  
Krampnitz – ProPotsdam

## Liebe Potsdamer\*innen, liebe Teilnehmer\*innen des Onlinedialogs,

nach 10 Wochen und fast 100 Beiträgen endete am 20.09.2020 die erste Dialogphase des Onlinedialogs zur Tramerweiterung in den Potsdamer Norden.

Seitdem haben unsere Planer die eingebrachten Beiträge sowie Vorschläge intensiv geprüft und bewertet. Die erhaltenen Fragen und Themen zeigen uns die Bedeutung des Projektes, aber auch die Perspektive der Bürger\*innen auf die Erweiterung der Tram 96 in den Potsdamer Norden.

An dieser Stelle möchten wir uns bei allen Teilnehmer\*innen des Onlinedialogs recht herzlich für die Beiträge und Kommentare bedanken. Die Fragen nach Details, das Weiterdenken von Mobilität und das kritische Nachfragen helfen uns, die Planung im Rahmen der Tramerweiterung voranzubringen.

Wir hatten uns darauf gefreut, den Anwohner\*innen die Ergebnisse des Onlinedialogs im Spätherbst des letzten Jahres vor Ort in Fahrland und Neu Fahrland vorzustellen. Aufgrund der aktuellen Corona-Situation und der daraus resultierenden höheren Pandemiestufe mussten wir kurzfristig die Entscheidung treffen, die geplanten Bürgerveranstaltungen abzusagen.

Dennoch wollen wir den Dialog zum Projekt mit geeigneten Mitteln aufrechterhalten. Daher wurden die Antworten der Landeshauptstadt Potsdam und der ViP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH sowie der Planungsbüros zu den Beiträgen des Onlinedialogs in dieser ausführlichen Broschüre zusam-

mengefasst und auf der Webseite tram96.de veröffentlicht. Zusätzlich wurde diese Dokumentation Ende November 2020 als Hauswurfsendung in den Ortsteilen Fahrland und Neu Fahrland verteilt.

Im Sommer 2020 hatte der Bürgerdialog im Online-Format eine rege Beteiligung erreicht. Vor dem Hintergrund dieser positiven Erfahrungen wurde der Onlinedialog im November / Dezember 2020 noch einmal für 3 Wochen geöffnet. Auf tram96.de konnten Sie bei Bedarf Rückfragen zu ausgewählten Stellungnahmen der Planer\*innen stellen. Die vorliegende Version der Dokumentation enthält auch die in diesem zweiten Onlinedialog eingegangenen Rückfragen und die vertiefenden Antworten der Planer\*innen.

Unabhängig davon bleibt es unser erklärtes Ziel, den Dialog zur Tram 96 unter geeigneten gesundheitlichen Rahmenbedingungen im direkten Gespräch weiterzuführen.

Bis es soweit ist, hoffen wir, dass die im Onlinedialog gestellten Fragen für Sie verständlich und nachvollziehbar von uns beantwortet werden konnten.

Kommen Sie gesund und zuversichtlich durch die herausfordernde Zeit. Wir freuen uns darauf, uns in absehbarer Zeit wieder in persönlichen Dialogen mit Ihnen zur Tram 96 austauschen zu können.

Ihre Landeshauptstadt Potsdam und Ihre  
ViP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH

**Bernd Rubelt**  
*Beigeordneter für  
Stadtentwicklung,  
Bauen, Wirtschaft*

**Claudia Wiest und  
Uwe Loeschmann**  
*ViP-Geschäftsführung*

# Inhalt

04 **Über das Projekt Tram 96**

05 **Der Bürgerdialog**

06 **Projektpartner**

Themen und Beiträge

07 **Streckenführung**

28 **Verkehr, Querungen und Sicherheit**

33 **Hinweise für den Bauverlauf**

36 **Haltestellen und Angebote**

44 **Natur und Umwelt**

# Über das Projekt Tram 96

Mit Krampnitz entsteht ein zukunftsweisendes urbanes Quartier, das die vorhandenen Strukturen sinnvoll umnutzt und ein Leben im historischen Erbe möglich macht.

Potsdam wächst: Auf dem ehemaligen Kasernengelände in Krampnitz entsteht ein neues Stadtquartier für bis zu 10.000 Einwohner\*innen. Mit der Entwicklung von Krampnitz soll ein leistungsfähiges Nahverkehrsangebot geschaffen werden, um den Potsdamer Norden verkehrlich gut anzubinden.

Die Erweiterung der Tram 96 nach Neu Fahrland, Krampnitz und Fahrland ist ein Teil davon. Insgesamt soll das ÖPNV-Angebot eine attraktive Alternative zum PKW sein, um die Umwelt zu schonen und die vielbefahrenen Straßen Potsdams zu entlasten.

Voraussichtlich ab 2029 können Potsdamer\*innen mit der verlängerten Tramlinie von Krampnitz über Neu Fahrland bis zum Hauptbahnhof und zurück fahren.

In nur 25 Minuten sollen Bewohner\*innen staufrei, ökologisch und schnell ans Ziel kommen. Voraussichtlich ab 2033 soll die Straßenbahn bis Fahrland fahren.



# Der Bürgerdialog


## Wozu dient der Bürgerdialog?

Mit der Vorlage der Vorplanung der Tramlinie haben wir diese der Öffentlichkeit vorgestellt. Im Rahmen des Bürgerdialogs informieren wir über das Projekt und wollen mit Anwohnern, Interessierten und Engagierten ins Gespräch kommen, um Vorschläge sowie Hinweise zum Vorhaben zu erhalten.

## Welche Möglichkeiten der Beteiligung gab es bisher?

Im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 25 Abs. 3 VwVfG wurde vom 16. Juli bis zum 20. September 2020 ein Online-Dialogbereich auf unserer Projektwebseite tram96.de freigeschaltet. Interessierte Bürger\*innen haben Vorschläge und Hinweise zu einzelnen Themen abgeben. Bereits eingereichte Vorschläge konnten sie darüber hinaus kommentieren und durch weitere Anregungen ergänzen.

Themen, die in diesem Onlinedialog besonders nachgefragt wurden, wurden vom 27. November

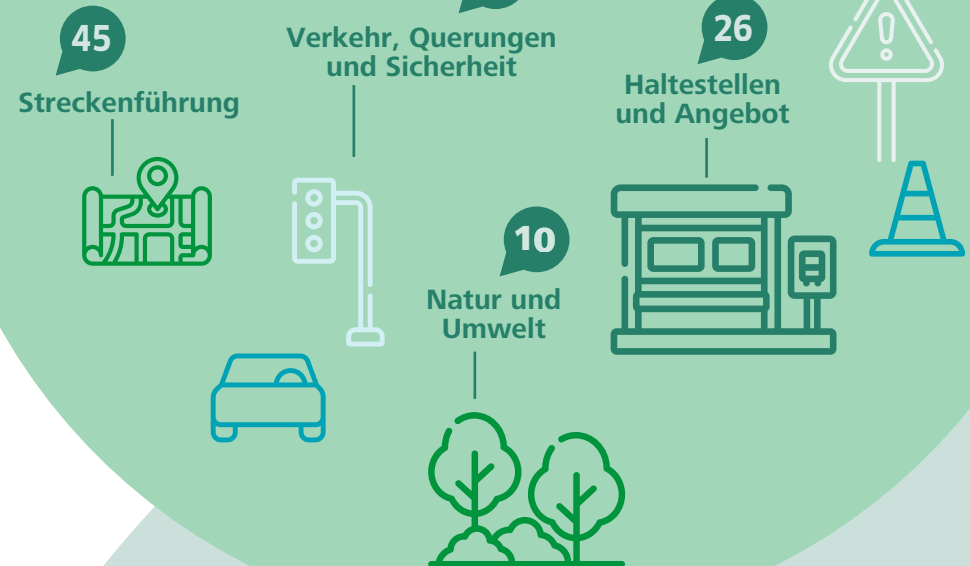
bis zum 21. Dezember 2020 im Dialogbereich der Projektwebseite tram96.de nochmals zur Diskussion gestellt.  Teilnehmende konnten in diesem Zeitraum vertiefende Rückfragen zu den Antworten der Planer\*innen stellen.

## Was ist mit den eingebrachten Beiträgen passiert?

Seit dem Ende der Online-Beteiligungsphase wurden die Vorschläge und Hinweise zu den einzelnen Themen von den Planer\*innen ausgewertet. Ergebnis dieses Prozesses ist die vorliegende Dokumentation. Für diese wurden die Beiträge gebündelt und in Fragen umgearbeitet, die von allen Projektpartnern gemeinsam geprüft sowie beantwortet wurden. Darüber hinaus geht aus der Dokumentation hervor, welche Rückmeldungen in das weitere Verfahren einfließen und welche nicht berücksichtigt werden können.

## Themenschwerpunkte

Anzahl der Online-Beiträge in den Themenfeldern



## Auswahl der angesprochenen Themen und Fragen





**Verkehrsbetrieb**  
Stadtwerke  
Potsdam



**ENTWICKLUNGSTRÄGER**  
Krampnitz – ProPotsdam

Die Planung der Tramlinie erfolgt als Gemeinschaftsprojekt der Landeshauptstadt Potsdam sowie der ViP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH.

Des Weiteren sind die Entwicklungsträger Potsdam GmbH für Krampnitz sowie die Stadtwerke Potsdam daran beteiligt.



# 1

## Streckenführung

In diesem Abschnitt finden Sie alle Beiträge des Onlinedialogs rund um die geplante Streckenführung. Wo genau soll die Trasse verlaufen und warum wurde sich für diese Variante entschieden? Welche Auswirkungen wird sie auf den Verkehr und das Stadtbild haben? Werden weitere Netzerweiterungen in Betracht gezogen? Kann die Trasse auch einspurig verlaufen?

---

Die einzelnen Fragen dieser Veröffentlichung ergeben sich aus der Zusammenfassung und Bündelung der Beiträge aus den Onlinedialogen. Die jeweils genutzten Beitragsnummern sind den Fragen in Klammern beigefügt, wobei ‚B‘ Fragen aus dem ersten Onlinedialog vorgestellt wird, und ‚D‘ Fragen aus dem zweiten. Beispiel: B – 43 entspricht Beitrag Nummer 43 aus dem ersten Onlinedialog.“

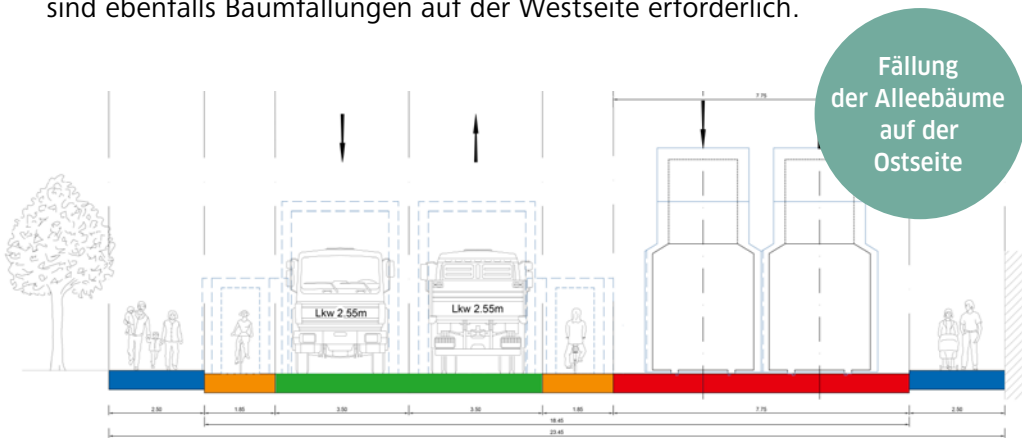
# 1 Welche weiteren Varianten der Streckenführung wurden seitens der Planer im Vorfeld, mit welchem Ergebnis geprüft? (BEITRAG – 42)

Im Bereich der Nedlitzer Straße besteht der Bedarf, dass die bestehende ein- gleisige Strecke durch ein zweites Gleis ergänzt wird, sodass die gesamte Strecke durchgehend zweigleisig ist. Die Zweigleisigkeit wird für die Durch- führung des geplanten 5-Minutentaktes in der Hauptverkehrszeit benötigt.

**Für die Anordnung des zweiten Gleises in der Nedlitzer Straße wurden folgende Varianten geprüft:**

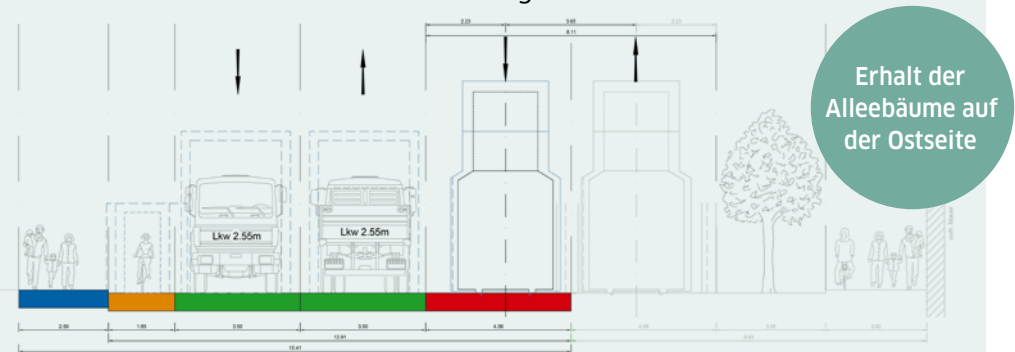
## Variante 1: Zweites Gleis östlich des bestehenden Gleises

Bei dieser Variante wird das zweite Gleis östlich des bestehenden Gleises errichtet. Die bestehenden Alleebäume auf der Ostseite sind zu fällen. Der be- stehende Geh- und Radweg stadtauswärts in seiner Breite auf einen Gehweg zu reduzieren. Für den Radverkehr ist stadtauswärts ein Radfahrstreifen west- lich des Bestandsgleises anzulegen. Damit ist die gesamte westlich gelegene Verkehrsanlage nach Westen zu verschieben Hierbei sollte auch die Errichtung eines eigenständigen Gehweges stadteinwärts berücksichtigt werden. Dafür sind ebenfalls Baumfällungen auf der Westseite erforderlich.



## Variante 2: Zweites Gleis westlich des bestehenden Gleises **VORZUGSVARIANTE**

Bei dieser Variante wird das zweite Gleis westlich des bestehenden Gleises er- richtet. Die Alleebäume auf der Ostseite können erhalten werden. Durch das zweite Gleis muss die Nedlitzer Straße in diesem Bereich nach Westen verlegt werden und die Bäume auf der Westseite gefällt werden.



Die Verlegung des 2. Gleises westlich des bestehenden Gleises mit Fällung der Bäume auf der Westseite wurde insgesamt als verträglicher bewertet und als umzusetzende Variante gewählt.

Die Straßenbahnerweiterung beginnt an der derzeitigen Endhaltestelle Cam- pus Jungferensee. Zur Sicherstellung eines attraktiven, leistungsfähigen und zuverlässigen Nahverkehrsangebotes mit engen Taktfolgen soll die Straßen- bahnstrecke einen eigenständigen Bahnkörper unabhängig vom Straßenver- kehr erhalten. Am Startpunkt der Erweiterung liegen die Straßenbahnanlagen östlich der Bundesstraße 2. Da das Entwicklungsgebiet Krampnitz westlich der B2 liegt, muss diese somit einmal von der Straßenbahnstrecke gequert werden. Zur Findung der Trassenführung wurden zunächst die verfügbaren Flä- chen ermittelt, welche mit vertretbaren Eingriffen in Natur, Landschaft sowie bestehe Bebauung genutzt werden können. Im Weiteren wurden die Besied- lungsschwerpunkte ausgemacht, um attraktive Haltestellenlagen festzulegen. Für die notwendige Querung der Bundesstraße durch die Straßenbahnstrecke ist die Querungsstelle in ihrer Lage so zu wählen, dass der Verkehrsfluss auf der B2 sowie ggf. auf weiteren Straßen nur gering beeinträchtigt wird.



Rückfrage aus dem zweiten Onlinedialog:

---



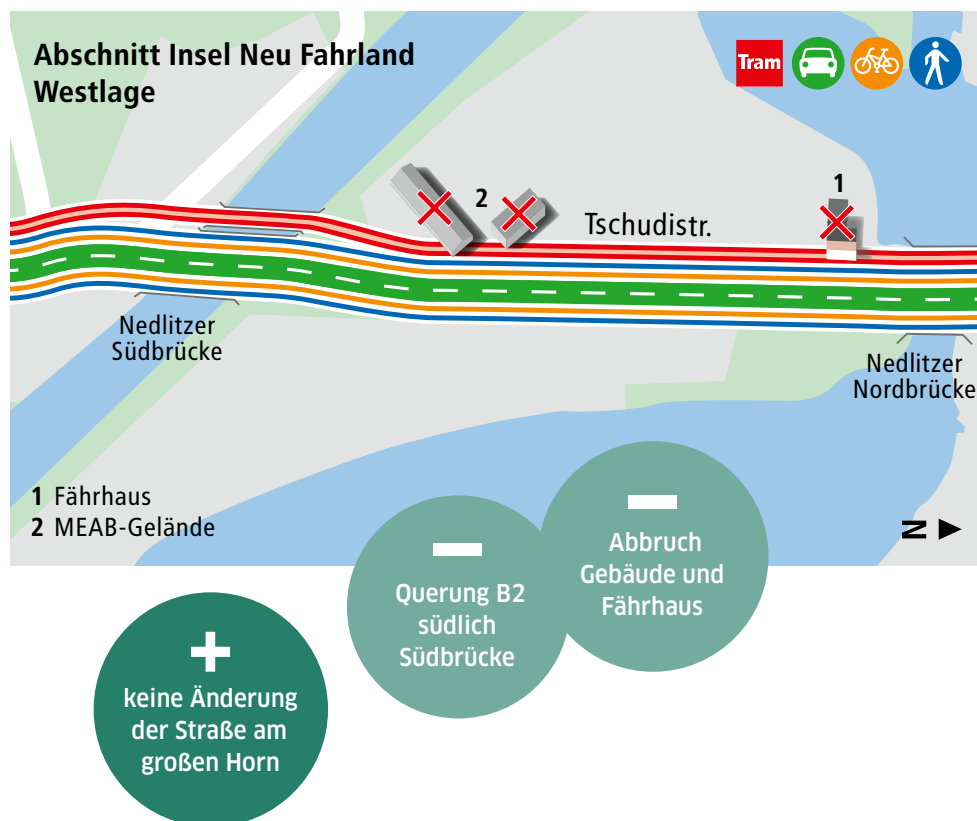
**Könnte das zweite stadteinwärts führende Gleis auch westlich der jetzigen Lage der B 2 errichtet werden, um die weitere westliche Verschwenkung der B2 zu vermeiden? Die Straßenquerung für dieses Gleis wäre dann in Höhe der jetzigen Weiche an der Straße Zum Exerzierhaus. Die Lichtsignalanlage an dieser Stelle ist bereits vorhanden und die weitere Querung stellt m.E. keine nennenswerte Beeinflussung des Verkehrsflusses gegenüber dem jetzigen Zustand dar. (D - 1)**

Für die Herstellung des zweiten Gleises wird es grundsätzlich notwendig sein, dass die bestehenden Kreuzungen inkl. Lichtsignalanlagen umgebaut bzw. angepasst werden müssen. Aufgrund der engen Platzverhältnisse sowie dem Verkehrsfluss auf der B2 stellt die erarbeitete Vorzugsvariante der Vorplanung die beste Lösung dar. Bei einer Führung des Gleises westlich der bestehenden Straßenfahrbahn ergibt sich zum einen ein höherer Grunderwerb im Bereich der Kreuzung Nedlitzer Str./Georg-Hermann-Allee (Gleisbogen), insgesamt 2 Querungsstellen und für alle Lichtsignalanlagen eine höhere Anforderung, was insgesamt wiederum zu einer geringeren Leistungsfähigkeit der B2 in diesem Bereich führen wird. Ein Busverkehr im Regelbetrieb ist zukünftig hier nicht geplant, weshalb kein Bedarf für eine Busspur besteht.

**Im Bereich der Insel Neu Fahrland wurden folgende Varianten untersucht:**

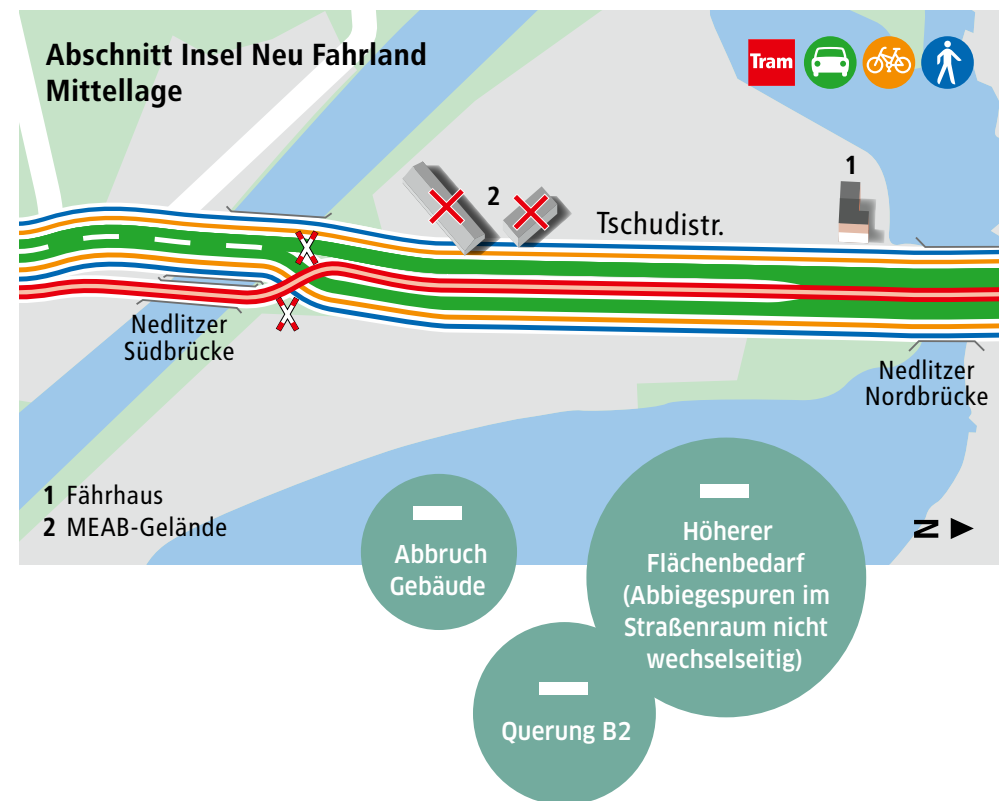
**Variante 1: Straßenbahntrasse westlich der B2**

Bei einer westlichen Führung unter Beibehaltung der bestehenden Straßenbrücken ergeben sich im Bereich der Insel Neu Fahrland räumliche Konflikte mit den Gebäuden der MEAB, dem Fährhaus sowie nördlich der Nordbrücke mit zwei weiteren Gebäuden. Diese müssten abgebrochen werden. Dieser Eingriff erscheint nicht vertretbar und wurde deshalb nicht weiterverfolgt.



**Variante 2: Straßenbahntrasse in Mittellage der B2**

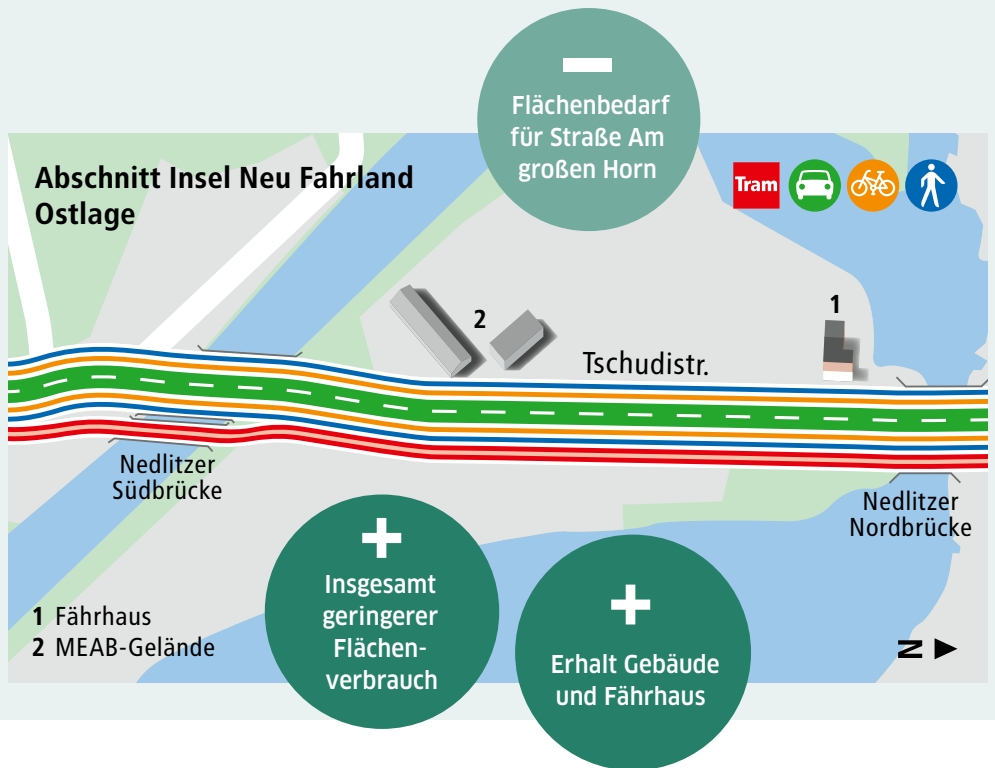
Bei einer Führung der Straßenbahn in Mittellage mit eigenem Bahnkörper ergibt sich im Vergleich zu einer Seitenlage insgesamt ein breiterer Verkehrskorridor. Es bedarf dann einzeln verlaufender Abbiegespuren, separater Haltestellenanlagen sowie zusätzlicher Sicherheitsabstände. Die notwendige Fläche wäre ebenfalls nur mit Gebäudeabbruch auf der Westseite umsetzbar (vgl. Variante westlich der B2). Dieser Eingriff erscheint nicht vertretbar und wurde deshalb nicht weiterverfolgt.



**Variante 3: Straßenbahntrasse östlich der B2**

**VORZUGSVARIANTE**

Ausgehend von den bestehenden Straßenbrücken ist bei Führung in Ostlage eine Optimierung der Verkehrsflächen der B2 möglich. Dies bedeutet, dass Abbiegespuren wechselseitig angeordnet und die Haltestellenanlagen teilweise mit einem Gehweg kombiniert werden können. Die wesentliche Inanspruchnahme von privaten Grundstücken sowie Gebäudebestand kann vermieden werden.



↙  
**Um die Eingriffe in den Bestand möglichst gering zu halten und um eine hohe Verkehrsqualität zu ermöglichen, wurde im Bereich der Insel die Ostlage (Variante 3) gewählt.**

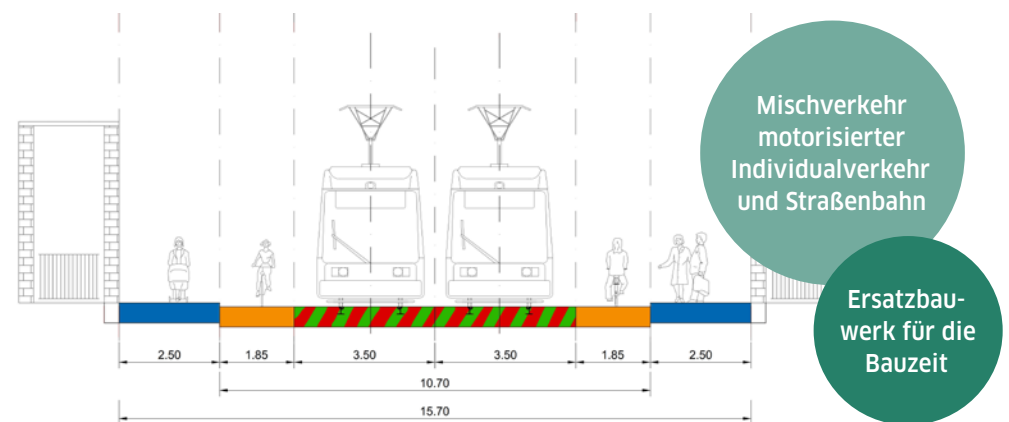
**Für die Gewässerquerung zwischen Weißer See und Lehnitzsee (Nedlitzer Nordbrücke) wurden folgende Varianten geprüft:**

**Variante 1: Brücke westlich Nedlitzer Nordbrücke**

Ein Brückenneubau westlich der Nedlitzer Nordbrücke stellt aufgrund der baulichen Konflikte der Straßenbahntrasse mit Gebäuden vor und nach der Brücke keine umsetzbare Variante dar.

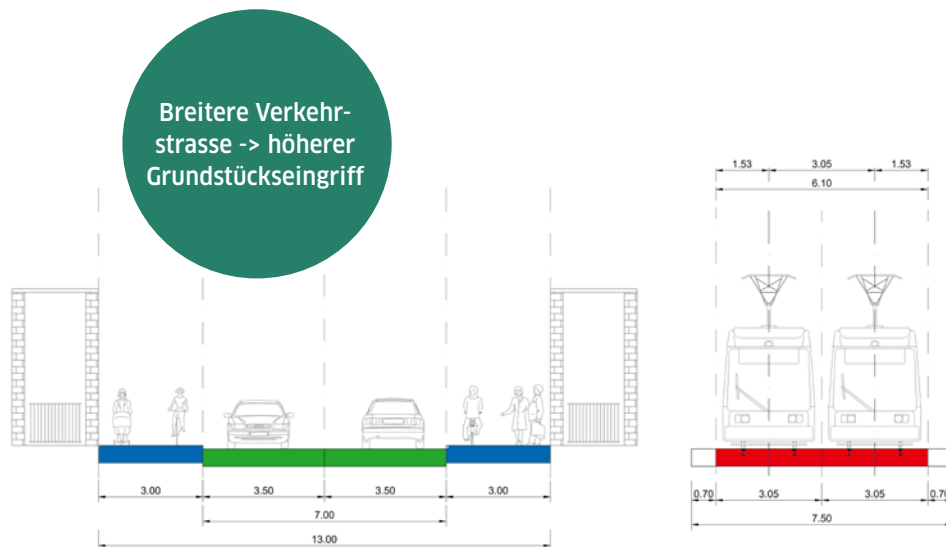
**Variante 2: Nutzung bestehende Nedlitzer Nordbrücke**

Für eine straßenbündige Führung der Straßenbahn, also einen Trassenverlauf auf der Pkw-Fahrbahn, wurde geprüft, ob die bestehende Brücke für eine Aufnahme der zusätzlichen Lasten durch Gleisanlagen sowie den Straßenbahnbetrieb ausreichend dimensioniert ist. Ergebnis war, dass die bestehende Brücke für solche Lasten nicht ausreichend dimensioniert ist und der Brückenüberbau für die Aufnahme der Straßenbahn neu gebaut werden müsste. Die bestehende Brücke stünde somit während der Bauzeit nicht zur Verfügung und es müsste zur Aufrechterhaltung des Verkehrs ein Brückenprovisorium für die Bauzeit errichtet werden. Außerdem würden sich die bereits beschriebenen negativen Auswirkungen auf den Verkehrsfluss bei einer straßengebundenen Führung der Straßenbahn ergeben. Der Aufwand ist also unwirtschaftlich und die Lösung für den Verkehrsfluss nicht optimal. Die Variante wurde daher verworfen.



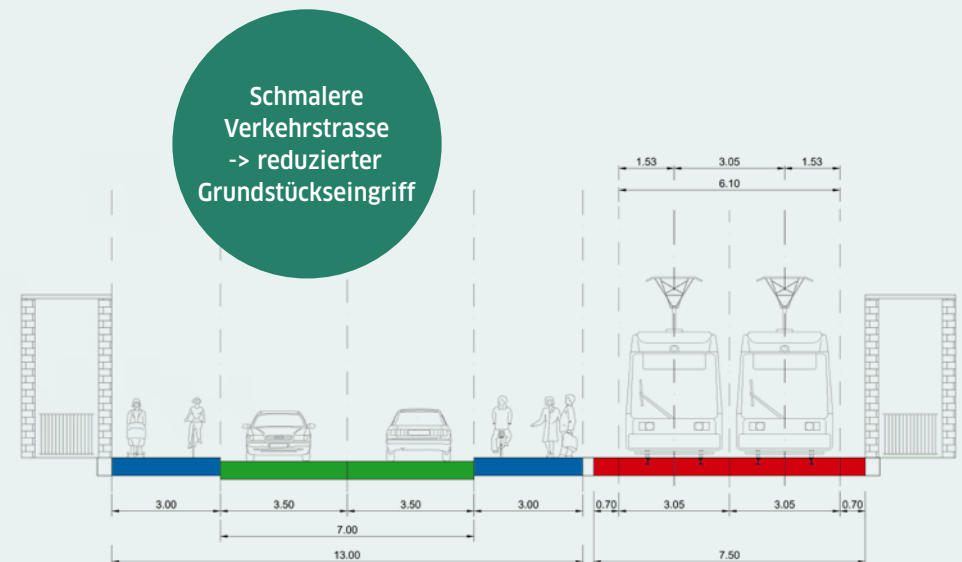
### Variante 3: Selbstständige Brücke östlich Nedlitzer Nordbrücke

Alternativ zum vorher genannten Brückenprovisorium wird eine dauerhafte, selbstständige neue Brücke östlich der Bestandsbrücke errichtet. Für den gesamten Verkehrskorridor aus Straße und Straßenbahntrasse ergibt sich aufgrund der notwendigen Abstände ein größerer Flächenbedarf und somit umfassender Eingriff in die Nachbargrundstücke, die Natur und das Landschaftsbild. Daher wurde diese Variante nicht weiterverfolgt.



### Variante 4: Brückenerweiterung östlich der Nedlitzer Nordbrücke **VORZUGSVARIANTE**

Des Weiteren wurde geprüft, ob für die Straßenbahn eine östliche Erweiterung der Bestandsbrücke erfolgen kann, die mit dieser optisch als ein einziges Brückenbauwerk wahrgenommen und den hohen Anforderungen an das Landschaftsbild gerecht wird. Dies ist grundsätzlich möglich. Der benötigte Flächenbedarf sowie Eingriff in die Umgebung wird durch die direkte Lage der Straßenbahn neben der Bundesstraße gegenüber der Variante mit einer selbstständigen Brücke reduziert.

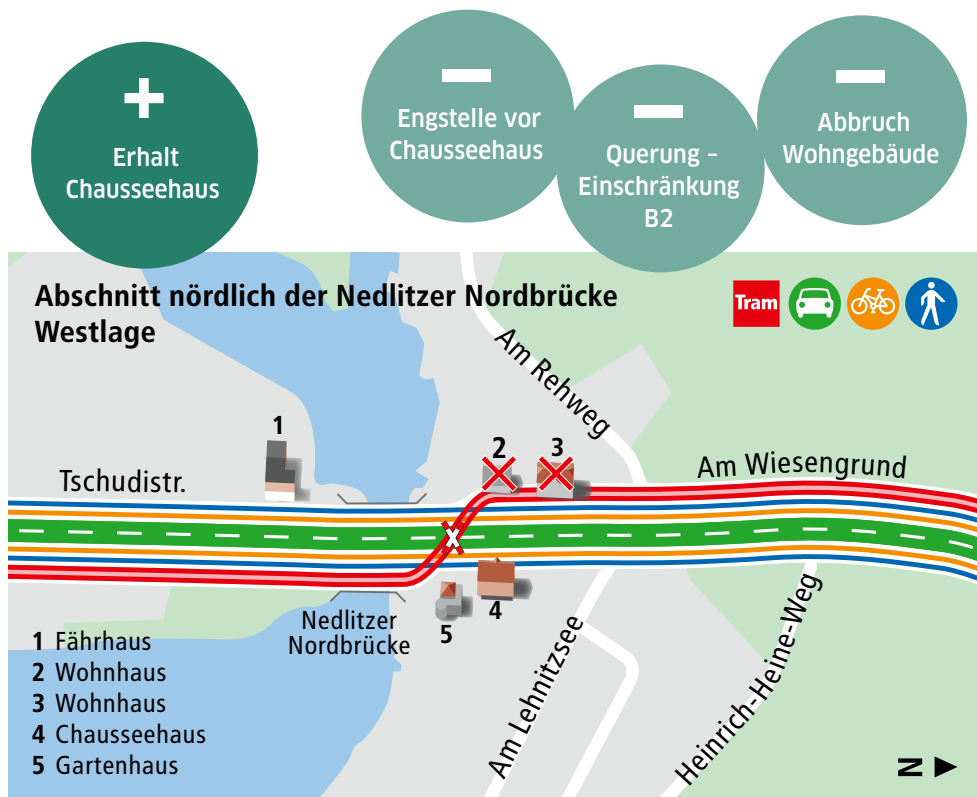


**Für den Abschnitt der Nedlitzer Nordbrücke wurde somit eine östliche Brückenerweiterung (Variante 4) der Straßenbrücke gewählt.**

**Für die weitergehende Trasse nördlich der Nedlitzer Nordbrücke wurden folgende Varianten untersucht:**

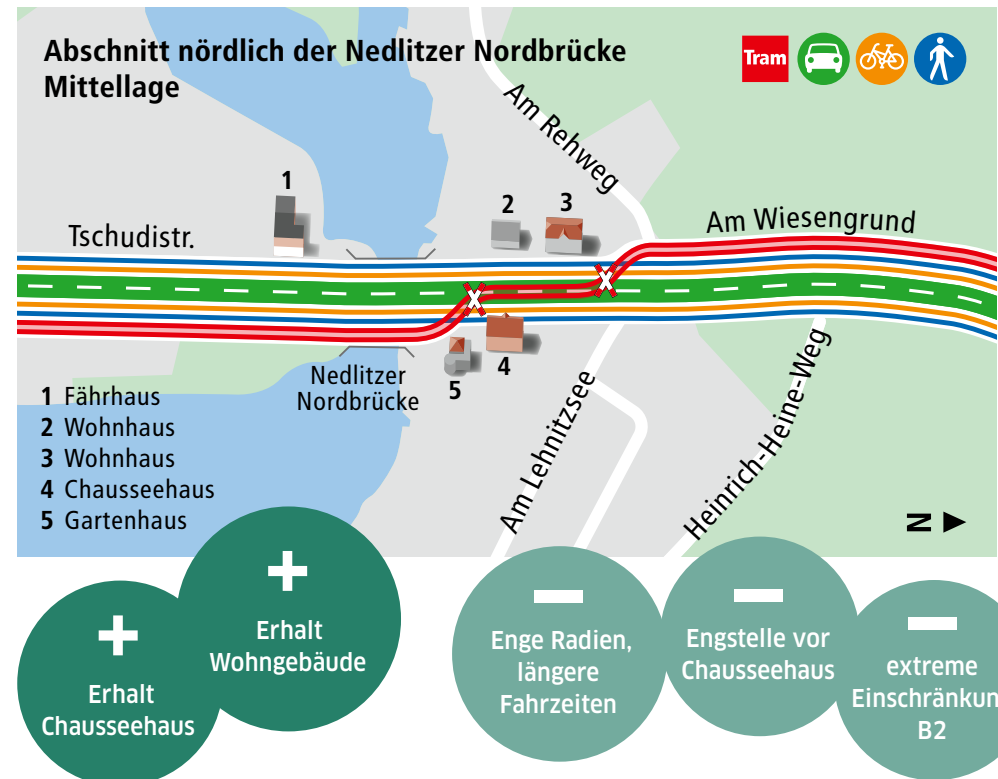
**Variante 1: unmittelbare Weiterführung der Straßenbahn westlich der B2**

Dafür muss die Straßenbahntrasse kommend aus der Ostlage die B2 bereits hier queren. An dieser Stelle herrscht aber ein deutlich höheres Verkehrsaufkommen als weiter nördlicher an der B2 kurz vor Krampnitz (ohne Verkehr der zulaufenden Straße, z.B. Gellertstraße). Hier ist also mit einer deutlich höheren Belastung der B2 durch die Querung der Straßenbahn auszugehen. Je nach konkreter Lage der Querungsstelle müsste außerdem entweder auf der Ost- oder der Westseite ein Gebäude abgebrochen werden.



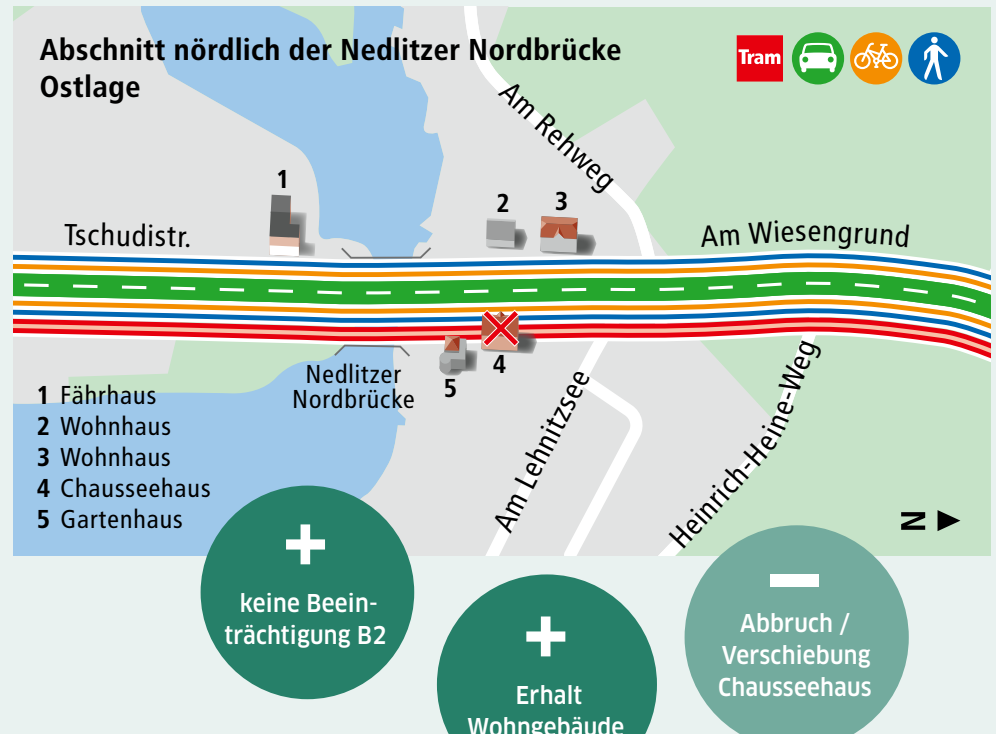
**Variante 2: fahrbahnbündige Führung ohne eigenständigen Bahnkörper**

Dafür müsste die Straßenbahn von Osten kommend in kleinen Gleisbögen auf die Fahrbahn einschwenken und nach der Straße Am Rehweg aus der Fahrbahn wieder nach Westen ausschwenken. Diesen Streckenabschnitt könnte die Straßenbahn aufgrund einer solchen Führung und insbesondere der kleinen Gleisbögen nur mit reduzierter Geschwindigkeit befahren. Weiterhin müsste der Abschnitt mit zusätzlichen Ampeln für das Ein- und Ausschwenken der Straßenbahn signalisiert werden. Dadurch sowie durch die geringe Fahrgeschwindigkeit der Straßenbahn ergibt sich eine sehr hohe Beeinträchtigung des Verkehrsflusses auf der B2, verbunden mit hohem Rückstau. Zudem führen kleine Gleisbögen regelmäßig zum Kurvenquietschen und somit zu einer zusätzlichen Lärmemission.



**Variante 3: Verbleib der Straßenbahntrasse in Ostlage zur B2**  
**VORZUGSVARIANTE**

Bei dieser Variante ergibt sich ein räumlicher Konflikt mit dem Chausseehaus. Die Anbindung der Straße Am Lehnitzsee an die B2 müsste über den Heinrich-Heine-Weg erfolgen. Durch diese Führung wird der Verkehrsfluss der B2 nicht beeinflusst und mögliche Rückstaus durch die Straßenbahn werden vermieden.



↳ **Trotz des Konflikts mit dem Chausseehaus wurde die Führung in Ostlage (Variante 3) insbesondere aufgrund der verkehrlichen Wirkung als beste Variante für diesen Abschnitt bewertet und als Vorzugsvariante festgelegt.**

**Zur Querung der Bundesstraße B2 wurden die folgenden Varianten untersucht:**

**Variante 1: Fahrbahngleiche Querung der B2 an der Kreuzung mit Am Rehweg / Am Lehnitzsee**

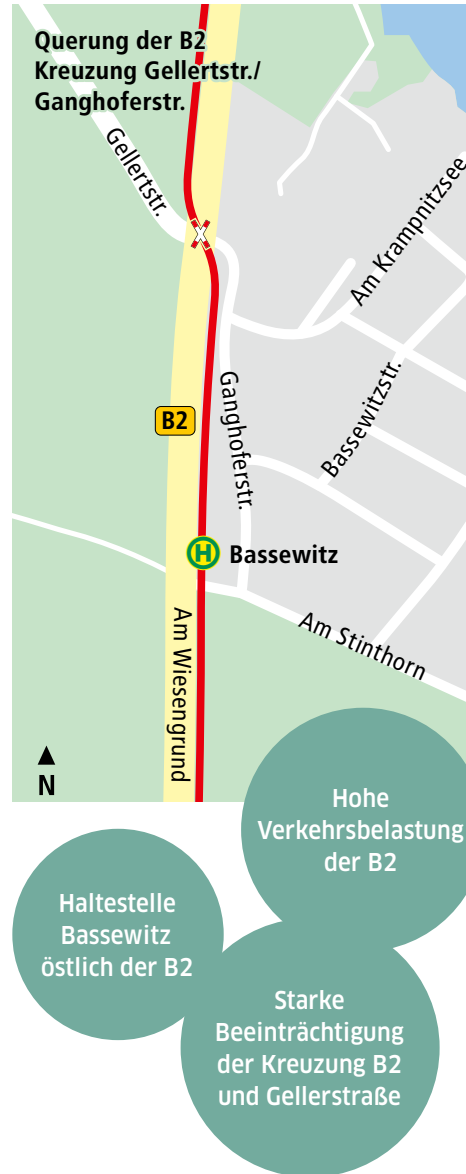
Die Querung der B2 ist bei dieser Variante am Knoten Am Rehweg/ Am Lehnitzsee vorgesehen. Die Straßenbahn quert die Bundesstraße fahrbahngleich, also ebenerdig, im Kreuzungsbereich von der Ost- auf die Westseite. Die B2 weist für den relevanten Streckenabschnitt hier die höchste Verkehrsbelastung auf. Die Querung hat somit eine Auswirkung auf die meisten Straßennutzer und beeinträchtigt daher den Verkehrsfluss sehr. Es ist mit langen Rückstaus zu rechnen. Im weiteren Verlauf liegt die Haltestelle Bassewitz aufgrund der westlichen Lage der Straßenbahntrasse westlich der B2. Dies bedeutet, dass alle Fahrgäste die B2 queren müssen.



- Hohe Verkehrsbelastung der B2
- Starke Beeinträchtigung der Kreuzung
- Haltestelle Bassewitz westlich der B2

**Variante 2: Fahrbahngleiche Querung der B2 an der Kreuzung mit Gellertstraße/Ganghoferstraße**

Diese Variante sieht die Querung der B2 an der Kreuzung mit der Gellertstraße/Ganghoferstraße vor, bei der die Straßenbahn die Bundesstraße fahrbahngleich, also ebenerdig, von der Ost- auf die Westseite überquert. Sowohl die Bundesstraße als auch die Gellertstraße hat an dieser Kreuzung eine hohe Fahrzeugbelastung. Dies hat Auswirkungen auf die Ampelanlage und ihre Leistungsfähigkeit. Die zusätzliche Querung der Straßenbahn bedeutet, dass sowohl eine weitere Ampelphase integriert werden muss als auch eine zusätzliche Bevorrechtigung, also die Bevorzugung der Straßenbahn gegenüber dem Individualverkehr. Die Kreuzung weist für diese Anforderungen eine zu geringere Leistungsfähigkeit auf. Das bedeutet, dass sich lange Rückstaus an der Kreuzung bilden. Die Haltestelle Bassewitz kann bei dieser Variante direkt neben der Bebauung liegen. Ein Queren der B2 ist für die Fahrgäste nicht notwendig.



**Variante 3: Unterführung der B2 zwischen Haltestelle Heinrich-Heine-Weg und Haltestelle Bassewitz**

Der Wechsel der Straßenbahn von der Ost- auf die Westseite der Bundesstraße wird bei dieser Variante durch eine Unterführung unter der Bundesstraße zwischen den Haltestellen Heinrich-Heine-Weg und Bassewitz realisiert. Hierfür muss die Straßenbahntrasse mittels einer Rampe mit Trogbauwerk für eine Unterführung der Bundesstraße nach unten geführt werden und danach durch eine Rampe mit Trogbauwerk wieder nach oben. Trogbauwerk bezeichnet an dieser Stelle die seitlichen Stützwände der Unterführung. Die Bundesstraße erhält eine Brücke zur Querung der tieferliegenden Straßenbahntrasse. Auf Höhe der Haltestelle Bassewitz liegt die Straßenbahntrasse westlich der B2. Dies bedeutet, dass alle Fahrgäste die B2 queren müssen. An der Kreuzung mit der Gellertstraße muss diese fahrbahngleich, also ebenerdig, gequert werden. Die Verkehrsströme von und nach Fahrland an der Kreuzung werden dadurch stark beeinträchtigt. Dies bedeutet entsprechend höhere Rückstaus.

Für diese Variante ergeben sich insgesamt der höchste Flächenverbrauch sowie die höchsten Investitionskosten aufgrund der notwendigen Ingenieurbauwerke.



#### Variante 4: Fahrbahngleiche Querung zwischen den Kreuzungen Gellerstraße/Ganghoferstr und Hannoversche Straße **VORZUGSVARIANTE**

Bei dieser Variante verläuft die Straßenbahntrasse in Ostlage bis zum Mittelpunkt zwischen den Kreuzungen Gellertstraße/Ganghoferstraße und Hannoversche Straße. Dies bedeutet, dass die Haltestelle Bassewitz direkt neben der Bebauung liegt. Ein Queren der B2 für Fahrgäste dieser Haltestelle ist nicht notwendig. Die fahrbahngleiche, also ebenerdige Querung der Straßenbahn liegt im größtmöglichen Abstand zu den benachbarten Kreuzungen, so dass eine eventuelle gegenseitige Beeinträchtigung der Kreuzungen vermieden wird. Da an der Querung die Straßenbahn der einzige zusätzliche Verkehrsstrom ist, ergeben sich minimale Rotphasen für den Straßenverkehr auf der B2. Gegenüber den südlich liegenden Varianten weist die B2 hier eine geringere Verkehrsbelastung (ohne Verkehr der Gellertstraße) auf und somit ergibt sich durch die Querung eine geringere Beeinträchtigung des Verkehrsflusses.



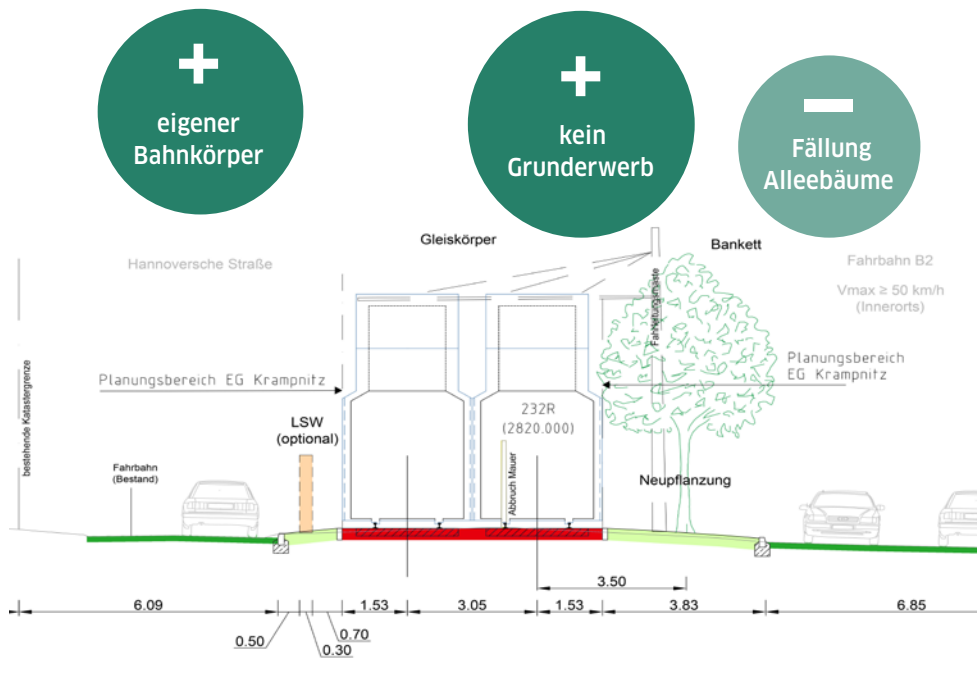
**Die Variante 4 mit der fahrbahngleichen, also ebenerdigen Querung zwischen den Kreuzungen Gellertstraße/Ganghoferstr. und Hannoversche Straße stellt sich insgesamt als die beste Variante dar, da die Querung der B2 verkehrlich am verträglichsten gestaltet werden kann, die Haltestelle Bassewitz neben der Besiedlung liegt und gegenüber einem Unterführungsbauwerk geringere Investitionskosten entstehen.**



**Im Bereich der Hannoverschen Straße wurden folgende Varianten untersucht:**

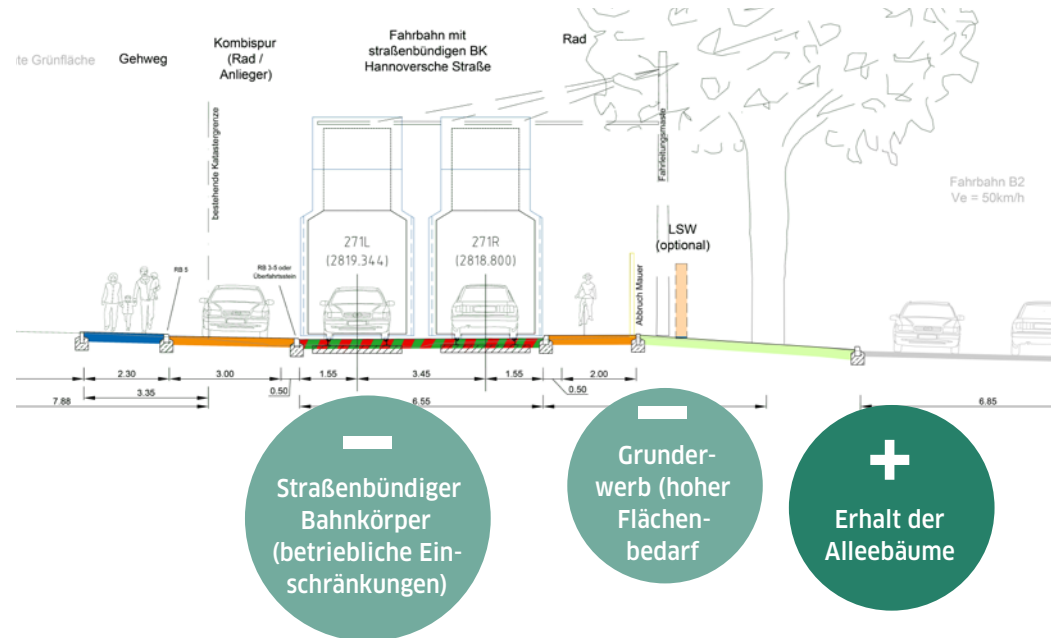
Variante 1: Eigener Bahnkörper zwischen Hannoverscher Str. und B2 mit Fällung der Alleebäume

Bei dieser Variante werden die beiden Straßen Hannoversche Str. und B2 in ihrer Lage nicht verändert. Die Alleebäume zwischen beiden Straßen müssen für die Herstellung des eigenen Bahnkörpers gefällt werden. Entlang des Grünstreifens zwischen B2 und Straßenbahntrasse erfolgt eine Neupflanzung von Bäumen. Grunderwerb ist hierfür nicht notwendig.



Variante 2: Straßenbahn straßenbündig in Hannoverschen Str.

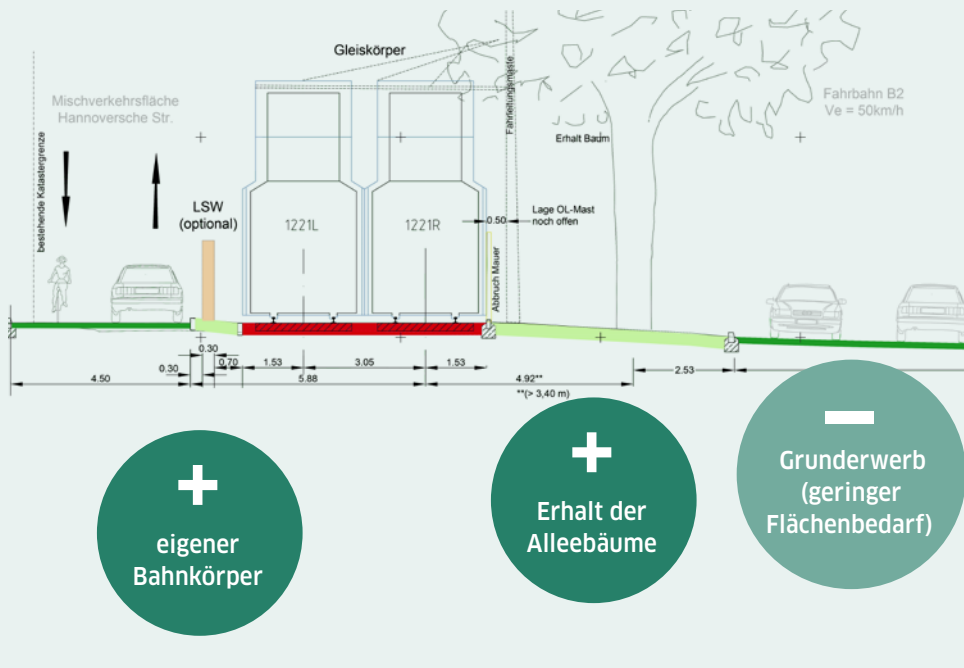
Für diesen Streckenabschnitt wurde auch geprüft, welcher Flächenbedarf bei der Umsetzung einer straßenbündigen, also auf der Pkw-Fahrbahn verlaufenden Führung der Straßenbahn mit Erhalt der Alleebäume entsteht. Die Straßenbahn verläuft auf der Fahrbahn, welche dadurch gegenüber dem Bestand entsprechend verbreitert werden muss. Aufgrund der geplanten Nutzung der Hannoverschen Str. als Radverbindung im Zweirichtungsverkehr, besteht der Bedarf ausreichende Verkehrsflächen außerhalb des Gleisbereiches vorzuhalten, um eine sichere Führung des Radverkehrs zu gewährleisten. Für einen möglichen Lade- sowie Lieferverkehr wurde ein Fahrstreifen breiter angelegt, so dass durch diese Verkehre der Straßenbahnbetrieb nicht beeinträchtigt wird. Ergänzend wird für eine solche Straßenraumgestaltung ein eigenes Gehweg als notwendig erachtet. Insgesamt ergibt sich gegenüber den anderen Varianten ein höherer Flächenbedarf und somit auch umfangreicherer Grunderwerb. Aufgrund der straßenbündigen Führung der Straßenbahn muss diese auch mit der geringeren Geschwindigkeit verkehren, was wiederum einen negativen Einfluss auf den Betriebsablauf sowie die Fahrzeit hat.



**Variante 3: Eigener Bahnkörper zwischen Hannoverscher Str. und B2 mit Erhalt der Alleebäume**

**VORZUGSVARIANTE**

Gegenüber der ersten Variante ist ein Erhalt der Alleebäume zwischen Hannoverscher Str. und B2 vorgesehen. Die neue Straßenbahntrasse muss hierbei einen Mindestabstand zu den Bäumen einhalten, so dass die Wurzeln nicht beschädigt werden. Dadurch kommt der eigene Bahnkörper weiter westlich zu liegen und somit muss die Hannoversche Str. etwas nach Westen verlegt werden. Dies bedeutet eine größere Flächeninanspruchnahme und Grunderwerb in geringem Umfang.



**Im Bereich von Fahrland wurden die folgenden beiden Varianten untersucht:**

**Variante 1: Straßenbahn durch Ortskern entlang Ketziner Straße**

Bei dieser Variante wird die Straßenbahn westlich von Krampnitz parallel zur Ketziner Straße bis zum Ortsrand von Fahrland geführt. Dort schwenkt sie auf die Ketziner Straße ein und folgt dieser durch den Ortskern bis zur Schule Fahrland, wo die Endhaltestelle geplant ist. Aufgrund der engen Bebauung im Ortskern, kann dort für die Straßenbahn kein eigener Bahnkörper errichtet werden. Die straßenbündige Führung, also die Führung der Trasse auf der Pkw-Fahrbahn bedeutet, dass die Straßenbahn aufgrund von Geschwindigkeitsbeschränkungen nur mit einer geringeren Geschwindigkeit verkehren kann und insgesamt vom Ablauf des Straßenverkehrs abhängig ist. In Summe wird daher für diese Variante mit höheren betrieblichen Einschränkungen sowie insgesamt mit einer höheren Fahrzeit für diesen Abschnitt gerechnet. Überwiegend wird es notwendig sein, dass an der Ketziner ein Halteverbot errichtet wird, um sicher zu stellen, dass die Fahrbahn für den Straßenbahnbetrieb freigehalten wird. Die geringere Besiedlungsdichte entlang der Variante im Ortskern bedeutet eine geringere Fahrgastnachfrage für die Straßenbahn.



**Die Variante 3 mit einem eigenen Bahnkörper und Erhalt der Alleebäume wurde trotz des notwendigen Grunderwerbs als beste Variante bewertet.**

**Variante 2: Straßenbahn entlang der Gartenstraße**

**VORZUGSVARIANTE**

Zur Erschließung von Fahrland verläuft diese Variante westlich von Krampnitz ab der Ketziner Straße in Richtung der Gartenstraße. Die Straßenbahntrasse folgt der Gartenstraße und kann dadurch die dichter besiedelten Gebiete von Fahrland in Eisbergstücke sowie Am Upstall erschließen. Dadurch ist für diese Variante mit einer insgesamt höheren Fahrgastnachfrage zu rechnen. Nach Querung der Döberitzer Straße verläuft die Straßenbahn weiter über die Ackerfläche bis zur Ketziner Straße westlich von Fahrland. Dort ist die Endhaltestelle Schule Fahrland geplant. Die gesamte Trasse kann durchgehend auf einem eigenen Bahnkörper umgesetzt werden. Dies ermöglicht eine unabhängige und leistungsfähige Betriebsführung sowie hohe Geschwindigkeiten und somit auch kurze und attraktive Fahrzeiten für die Fahrgäste.

In nachfolgender Karte entspricht die blaue Variante der Führung der Straßenbahn durch den Ortskern von Fahrland entlang der Ketziner Straße und die rote Variante der Führung entlang der Gartenstraße.



**Da bei einer Führung der Straßenbahn entlang der Gartenstraße (Variante 2) die Straßenbahntrasse auf einem eigenen Bahnkörper hergestellt werden kann und in deren Einzugsgebiet eine höhere Fahrgastnachfrage erwartet wird, wird diese Variante insgesamt als die bessere Variante bewertet.**

## 2 Werden mögliche zukünftige Erweiterungen des Streckennetzes in Richtung Groß Glienicke und Berlin-Spandau beziehungsweise Marquardt und Satzkorn berücksichtigt? Gibt es hierfür bereits Freihaltetrassen bzw. auch Überlegungen eine Verknüpfung mit Bahnstrecken herzustellen? (B - 5, B - 66, B - 67, B - 75)

Sowohl die generellen Zielstellungen zur Verkehrsentwicklung als auch zur allgemeinen Stadtentwicklung basieren auf den Beschlüssen der Stadtverordnetenversammlung (SVV) der Landeshauptstadt Potsdam. Insofern stellen die gefassten Beschlüsse der SVV der Landeshauptstadt Potsdam den Handlungsrahmen für die Stadtverwaltung einerseits und für die kommunalen Unternehmen wie die ViP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH andererseits dar.

Auch die vorliegende Planung zur Straßenbahnverlängerung in den Potsdamer Norden basiert letztendlich auf einem Beschluss der SVV. Darin wird eine Erschließung des Entwicklungsgebiets Krampnitz sowie eine Realisierung bis zu einem perspektivischen Endpunkt im Bereich der Regenbogenschule in Fahrland vorgegeben. Eine Erweiterung des Straßenbahnnetzes in Richtung Groß Glienicke, Berlin bzw. Marquardt oder Satzkorn ist nicht Bestandteil der vorliegenden Entwicklungspläne.

Die vorliegende Planung ließe aber auch zukünftige Verlängerungen der jetzt geplanten Strecke zu, auch wenn Freihaltetrassen bisher nicht festgelegt sind.

Mit der Fortschreibung des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (INSEK) der Landeshauptstadt Potsdam wird jedoch perspektivisch eine generelle Anbindung des Straßenbahnnetzes an den Berliner Eisenbahnring erwogen.

Rückfragen aus dem zweiten Onlinedialog:

## Ist entlang der Friedrich-Ebert-Straße, auch bei Bauarbeiten und Störungen, ein reibungsloser Verkehr von und in den Potsdamer Norden gewährleistet? Wurden zusätzliche Streckenverläufe geprüft, um diese Strecke gegebenenfalls zu entlasten? Welche Planungen sind für die Engstelle am Nauener Tor vorgesehen? (D - 8)

Die verkehrlichen und betrieblichen Vorteile einer zweiten Nord-Süd-Verbindung sind bekannt und werden bei zukünftigen Überlegungen zur Weiterentwicklung des Potsdamer Straßenbahnnetzes weiterhin eine Rolle spielen. Gegenstand der hier vorgestellten Planungen ist jedoch nur die Straßenbahnerweiterung nach Krampnitz und Fahrland. Um im Falle einer Störung in der Friedrich-Ebert-Straße dennoch den Verkehr mit Straßenbahnen im Potsdamer Norden aufrechterhalten zu können, wird der Knotenpunkt Georg-Hermann-Allee/Kiepenheueralle komplett zweigleisig ausgebaut. Im Störfall können die Straßenbahnen dann auf dem Abschnitt Kirschallee – Krampnitz – Fahrland verkehren, sodass nur ein kurzes Stück mit dem Schienenersatzverkehr überbrückt werden muss.

Für den Abschnitt Nauener Tor ist aktuell geplant, dass dieser zukünftig nicht durch Busse befahren wird und somit durch die zusätzliche Straßenbahn die Anzahl der Fahrten nicht wesentlich steigen wird. Grundsätzlich ist hierbei auf den zukünftig geplanten Einsatz von 40m Straßenbahnen hinzuweisen, durch welche das Platzangebot deutlich ausgeweitet wird.

### ↪ **Welcher Streckenverlauf wird für eine mögliche Straßenbahnverlängerung ab Krampnitz Ost nach Groß Glienicke in Betracht gezogen? (D – 8)**

Eine mögliche Verlängerung der Straßenbahn nach Groß Glienicke ist nicht Bestandteil der hier vorgestellten Planungen. Im Rahmen von noch nicht erfolgten Machbarkeitsuntersuchungen werden mögliche Trassenverläufe untersucht und gegeneinander abgewogen.

### ↪ **Wirken sich die für die Jahre 2029 (Krampnitz) und 2033 (Fahrland) geplanten Streckeneröffnungen auf die Planung der Strecken Babelsberg-Süd und Bornim aus? Könnten Planung und Bau hier parallel verlaufen? (D – 8)**

Die Verlängerung der Tramlinie 96 nach Krampnitz und Fahrland sowie deren Zeitplan haben keinen Einfluss auf die anderen angesprochenen Projekte. Der Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Potsdam sieht für die möglichen Netzerweiterung nach Golm und Bornim sowie den Lückenschluss zwischen Babelsberg und Am Stern Machbarkeitsstudien vor, deren Beauftragung zeitnah geplant ist. Im Ergebnis dieser Machbarkeitsstudien wird das weitere Vorgehen festgelegt. Ein Zeitplan für die Realisierung kann frühestens nach Abschluss der Untersuchungen und der daraufhin notwendigen politischen Beschlüsse erarbeitet werden. Grundsätzlich ist darauf hinzuweisen, dass auch in den Stadtteilen, in denen es keine Straßenbahn gibt mit den verkehrenden Buslinien ein gutes ÖPNV-Angebot besteht. Für eine kurzfristige Attraktivitätssteigerung des ÖPNV im Nordwesten sieht der Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Potsdam den Bau einer Busspur in der Potsdamer Straße vor, welche sich bereits in Planung befindet.

### ↪ **Ist am Umstiegspunkt Platz der Einheit/West angesichts der geplanten Erhöhung des Fahrtentakts ein viergleisiger Ausbau möglich, um diesen zu entlasten? (D – 8)**

Die bestehenden Haltestellenanlagen am Platz der Einheit/West werden für das geplante Fahrtenangebot als ausreichend bewertet. Die Umsteigebeziehungen am Platz der Einheit sollen unabhängig vom Ausbau der Tramlinie 96 verbessert werden. Hierzu sieht der Nahverkehrsplan eine Verkehrstechnische Untersuchung vor, deren Beauftragung sich bereits in Vorbereitung befindet.

- ### 3 **Wäre es sinnvoll, eine der Wendeschleifen am Ende der Trasse gegen den Uhrzeigersinn und überkreuzt laufen zu lassen? Dies hätte mehrere Vorteile:**
- **gleichmäßiger Verschleiß der Räder, da die Gleisschleifen im Süden der Stadt im Uhrzeigersinn gebaut sind**
  - **bessere Verknüpfungsmodelle zum Bus möglich (analog Kirschallee oder Campus Jungfersee), wenn man die Buswendestelle in die Schleife verlegt**
  - **ansonsten: Keine notwendigen Gleisquerungen von den in der Schleife liegenden P&R-Plätzen**
  - **im Fall Krampnitz-West: Erhöhung der Geschwindigkeit stadtauswärts, da die Weiche weiter vorne liegt und schneller Geschwindigkeit aufgenommen werden kann. (B – 7)**

Bei der Gestaltung und Trassierung der Wendeschleifen wurden verschiedene Kriterien berücksichtigt und abgewogen. Als Ergebnis wurden die vorliegenden Entwürfe erstellt. Hierbei wird in Fahrland eine direkte Verknüpfung mit den Bussen an einem Bahnsteig sichergestellt. Je nach Lage der Bahnsteige müssen bestimmte Nutzer immer die Gleisanlagen queren. Der Zugang der Fahrgäste, welche mit dem Rad bzw. zu Fuß zur Haltestelle kommen, wurde höher gewertet. Die geplante Trassierung in Krampnitz West ermöglicht insbesondere ein zügiges Verlassen der Straßenbahnen von der Strecke, da sich die Betriebshalte nicht gleich am Anfang der Wendeschleife befinden und somit ein evtl. Rückstau auf die Strecke vermieden wird.

#### **4 Ist ein Pkw- oder Tram-Tunnel unter der Insel Neu Fahrland möglich, um dem mangelnden Platz auf der Insel gerecht zu werden? (B - 12, B - 95, B - 96)**

Im Rahmen der Vorplanung wurde herausgearbeitet, dass eine Straßenbahnstrecke mit einer eigenen Gleistrasse über die Insel Neu Fahrland grundsätzlich technisch umsetzbar ist.

Die Herstellung eines Pkw- oder Tram-Tunnels als bauliche Lösung für die Insel Neu Fahrland wird an und für sich als möglich bewertet. Dabei ist zu beachten, dass weiterhin eine Erschließung der Insel für den Kfz-Verkehr gewährleistet werden muss.

Für eine objektive Beurteilung von Verkehrsmaßnahmen erfolgt in der Regel eine volkswirtschaftliche Betrachtung (Kosten-Nutzen-Vergleich), die gleichzeitig auch für die Beantragung einer Förderung relevant ist. Für eine Tunnelanlage ergeben sich sehr hohe Unterhalts- und Investitionskosten (mehr als das zehnfache), welche zu den auf der B2 vorhandenen Verkehrsmengen in einem nicht vertretbaren Verhältnis stehen. Dabei fließen neben den üblichen Baukosten auch weitere Folgekosten, wie der Eingriff in die örtliche Trinkwasserschutzzone mit ein. Ein Straßentunnel stellt daher leider keine finanzierbare Variante dar. Darüber hinaus ziehen Straßentunnel an den Ein- und Ausfahrten einen erheblichen Eingriff in Natur und Landschaft nach sich.

#### **5 Ist eine eigene Trasse für die Tram notwendig? Warum fährt die Tram nicht gemeinsam mit den PKWs auf der bereits vorhandenen Straße? (B - 14)**

Die Straßenbahntrasse ist auf einem eigenen Bahnkörper vorgesehen, damit der Straßenbahnbetrieb leistungsfähig durchgeführt werden kann, ohne durch den Straßenverkehr beeinträchtigt zu werden. Nur so wird gewährleistet, dass mit der Straßenbahn attraktive und zuverlässige Reisezeiten sowie eine Entlastung des Straßenverkehrs erzielt werden können, wodurch sie eine sehr gute Alternative zum privaten Pkw darstellt.

Bei einer Führung der Straßenbahn auf der Pkw-Fahrbahn gäbe es starke gegenseitige Beeinträchtigungen (z. B. Verspätungen, Rückstau, etc.) und somit keine Vorteile für das Nahverkehrsangebot sowie keine Entlastung des Straßenverkehrs. Im Störfall bzw. bei Instandhaltungsmaßnahmen bedeutet dies längere Straßensperrungen sowie größere Umleitungen für den Straßenverkehr.

In Anbetracht dieser Faktoren wird grundsätzlich das Ziel verfolgt, die Straßenbahn vom übrigen Verkehr zu trennen.

#### **6 Ist der Erhalt des Chausseehauses nördlich der Insel Neu Fahrland durch eine Verlegung der Tram auf die Auto-Fahrbahn möglich? Könnte das Chausseehaus durch Translozierung (Gebäudeversetzung) bestehen bleiben? (B - 14)**

Eine gemeinsame Führung von Kfz-Verkehr und Straßenbahn auf der Straßenfahrbahn bedeutet eine gegenseitige Beeinträchtigung der verschiedenen Verkehrsmittel. In Abhängigkeit der jeweiligen Verkehrsmengen ergeben sich erhebliche negative Auswirkungen auf die Qualität des Verkehrsablaufes. Eine attraktive und zuverlässige Straßenbahnanbindung kann somit nur durch einen eigenen Bahnkörper realisiert werden. Der Verkehrsablauf des Straßenverkehrs entlang der B2 wird bei einer straßenbündigen Führung der Tram stark beeinträchtigt.

Der genaue Umgang mit dem Chausseehaus wird in der weiteren Planung mit der Denkmalbehörde sowie weiteren Beteiligten geklärt. Eine Translozierung (Gebäudeversetzung) wäre eine mögliche Variante zum Umgang mit dem Chausseehaus.

## 7 Wie viele Grundstücke müssen erworben werden und ist durch die Streckenführung mit Enteignungen zu rechnen? (B - 26, B - 42, B - 100)

Nach dem derzeitigen Planungsstand werden rund 90 Teilflächen von Grundstücken für die Realisierung der Straßenbahnerweiterung benötigt. Ziel ist es, dass mit allen Eigentümern und Eigentümerinnen für den notwendigen Grunderwerb eine einvernehmliche Lösung gefunden wird.

## 8 Ist die zum Teil sehr nah an den Gebäuden verlaufende Trasse mit dem Baurecht zu vereinen? (B - 26)

Dass öffentliche Flächen und Straßen- sowie Straßenbahnanlagen nah an Gebäuden entlanggeführt werden, ist baurechtlich grundsätzlich möglich. Hierbei müssen die entsprechenden rechtlichen Vorgaben eingehalten bzw. sichergestellt werden. Alle relevanten Aspekte werden im Rahmen der Entwurfs- und Genehmigungsplanung geprüft und entsprechend berücksichtigt.

## 9 Ließe sich die Tramtrasse durch eine Kombination aus Seilbahn oder Hochbahn und Radschnellweg ersetzen? Würde diese Kombination zu einer besseren Entlastung der PKW-Straßen führen? (B - 27, B - 58, B - 82)

Die Straßenbahn bildet das Rückgrat des Potsdamer Nahverkehrs. Sie stellt das leistungsfähigste Nahverkehrssystem in der Stadt dar und verbindet alle großen Stadtteile miteinander. Um diese direkte Verbindung auch für den Potsdamer Norden zu ermöglichen, soll die Straßenbahn entsprechend ausgebaut werden. Bei einer Entscheidung für ein alternatives Verkehrsmittel ergibt sich ein wesentlicher Nachteil in der Verknüpfung: Denn notwendig wird immer ein Umstieg in die Straßenbahn, um als Fahrgast in die Potsdamer Innenstadt zu gelangen. Des Weiteren entstehen für jedes zusätzliche

Verkehrssystem auch zusätzliche Fixkosten für eine Werkstatt, Abstellanlage sowie die Instandhaltung.

Für Hoch- und Seilbahn ergeben sich einige spezifische Probleme: Da Seilbahnen in der Regel nur Punkt-zu-Punkt-Verbindungen herstellen und somit für eine flächendeckende Erschließung ganzer Siedlungskorridore ungeeignet sind, ließen sich die Straßen dadurch nicht mehr entlasten als durch das Angebot einer Straßenbahnverbindung mit mehreren Haltestellen. Auch in Bezug auf die Umsetzung einer Barrierefreiheit weist die ebenerdig geführte Straßenbahn weitere Vorteile auf. Zudem kommen Seil- oder Hochbahnen in der Landeshauptstadt Potsdam aufgrund der Vielzahl von denkmalrechtlichen Belangen (z.B. Sichtachsen) in weiten Teilen des Stadtgebietes kaum in Frage.

Rückfrage aus dem zweiten Onlinedialog:

## Wurden die Vorzüge einer Seilbahn als Alternative zur Tramerweiterung geprüft? Weshalb ist die Entscheidung zugunsten der Straßenbahn ausgefallen? (D - 9)

Bei den Planungen für die Erschließung des Entwicklungsgebietes Krampnitz wurden bereits im Vorfeld verschiedene Varianten geprüft. Für eine vergleichsweise kleine Stadt wie Potsdam ist der Aufbau eines dritten Systems wirtschaftlich nicht abbildbar und betrieblich kaum umzusetzen. Eine Seilbahn als neues System würde den kompletten Aufbau aller Systemkomponenten erfordern (Infrastruktur, Fahrzeuge, Betriebshof, Werkstatt, geschultes Personal u. v. m.), wobei keine Synergien mit den derzeit vorhandenen Systemen genutzt werden könnten. Die Landeshauptstadt Potsdam ist sowohl in Bezug auf den kommunalen Haushalt als auch auf die Gestaltung des ÖPNV-Angebots zu Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit verpflichtet, weshalb grundsätzlich die Weiterentwicklung und Stärkung bereits etablierter Systeme zu bevorzugen ist. Ein wesentlicher Nachteil der Seilbahn wird der weiterhin notwendige Umstieg am Campus Jungferensee sein, sowie eine attraktive Verknüpfung mit den weiterführenden Buslinien. Dies begründet sich insbesondere durch den höheren baulichen Aufwand, um die Haltestellen barrierefrei ↘

auszugestalten. Unstrittig ist, dass auch Seilbahn-Systeme eine sehr hohe Leistungsfähigkeit aufweisen können. Daher wurde auch in der Landeshauptstadt Potsdam bereits die Einführung einer Seilbahn diskutiert. Dabei ist jedoch zu beachten, dass Potsdam sehr viele Sichtachsen zwischen Schlössern, Parks und Aussichtspunkten aufweist, sodass die räumlichen Möglichkeiten für ein Verkehrssystem oberhalb des Erdbodens stark begrenzt sind. Da beispielsweise für die Pfeiler und Stationen auch der Erwerb von Grundstücken notwendig ist bzw. bei einer Führung über Privatgrundstücke Dienstbarkeiten benötigt werden, ergeben sich hierfür keine erkennbaren Vorteile. Bzgl. der Kosten ist davon auszugehen, dass diese für das Gesamtsystem nicht geringer sind.

---

**10** **Ließe sich die Tramtrasse durch eine O-Bus / E-Bus Trasse ersetzen? Sind Brennstoffzellenbusse oder fahrer- bzw. fahrerinnenlose On-Demand-Buslinien eine Alternative? Wäre diese Lösung günstiger, flexibler, mit weniger baulichen Eingriffen verbunden und könnte besser an den Umlandverkehr angebunden werden? Wäre eine gemeinsame Nutzung der Oberleitung durch O-Bus und Tram möglich, sodass die Trassen kompatibel wären? Ein Busshuttle könnte durch ein modernes Ampelsystem und eine Grüne Welle unterstützt werden.**  
(B - 27, B - 34, B - 36, B - 35, B - 39, B - 49, B - 54, B - 95)

Die Verwendung eines O-Busses oder E-Busses als Alternative zur Straßenbahn auf einem separaten Bahnkörper wird als keine praktikable Lösung bewertet. Für einen attraktiven und zuverlässigen ÖPNV ist die Nutzung einer eigenen Trasse entscheidend. Die geplante Straßenbahn fährt in Seitenlage unabhängig vom Straßenverkehr, schnell und emissionsfrei. In diesem Sinne müssten auch Busse für die Erschließung von Krampnitz entlang der B2 auf einer eigenen Trasse geführt werden. Eine Trasse für Busse ist breiter als eine Straßenbahntrasse. Bauliche Eingriffe ließen sich damit nicht verringern. Mit E- oder O-Buslinien auf der Pkw-Straße bliebe der notwendige Umstieg an der

Straßenbahndaltestelle Campus Jungfernsee erhalten. Eine Verbesserung gegenüber der jetzigen Anbindung mit Bussen ist bei dieser Variante nicht erkennbar und daher keine Lösung für das steigende Fahrgastaufkommen.

Aufgrund der hohen Verkehrsmengen auf der B2 und der Länge des Straßenabschnittes ist eine grüne Welle schwer wirksam umsetzbar.

Eine gemeinsame Nutzung von Straßenbahn- und O-Bus-Oberleitung ist technisch nicht möglich. Eine eigene Bustrasse würde zudem eine komplette Versiegelung der Busfahrbahn bedeuten. Hingegen hat eine eigene Straßenbahntrasse den Vorteil, dass diese in ausgewählten Abschnitten als umweltverträgliches Grüngleis ausgeführt werden kann.

Rückfrage aus dem zweiten Onlinedialog:

---

 **Ist eine Weiterführung des ÖPNV-Netzes über Krampnitz hinaus nach Norden mit O-Bussen möglich? (D - 10)**

Die weitere Erschließung des Potsdamer Nordens ist mit Busse geplant. Zu gegebenem Zeitpunkt könnten hier ggf. auch alternative Antriebe eingesetzt werden. Im Vergleich stellt der O-Bus aufgrund der benötigten Infrastruktur jedoch nicht das bevorzugte Nahverkehrssystem dar. Des Weiteren ist die Einführung eines neuen Verkehrssystems von den Entwicklungen in Berlin abhängig. Insbesondere für die Verbindung nach Berlin-Spandau besteht der Anspruch, dass diese Verkehre durch ein durchgehendes Verkehrsmittel erbracht werden.

Die Infrastruktur für die Stromversorgung ist grundsätzlich ähnlich, jedoch bedarf es für einen zusätzlichen Energiebedarf einer Neudimensionierung evtl. bestehender Anlagen was wiederum einem Neubau gleichzusetzen ist.



## 11 Könnte die Tramtrasse durch eine Fährverbindung zwischen Krampnitzsee und Potsdam Hauptbahnhof ersetzt werden? Eine Kombination aus Elektrofähren und Fotovoltaikanlagen auf den Dächern des neuen Stadtteils würde diese Lösung zu einer Zero-Emissions-Option machen. (B - 37)

Aufgrund der geringen zulässigen Höchstgeschwindigkeiten auf den Gewässern wird eine Fährverbindung nicht als Alternative zur Straßenbahn gesehen. Von Krampnitz bräuchte eine Fähre zum Hauptbahnhof ohne weitere Zwischenstationen bereits etwa 45 bis 50 Minuten und würde dabei nur den östlichen Teil des Entwicklungsgebietes erschließen. Die Straßenbahn wird dagegen zwischen Krampnitz Ost und dem Hauptbahnhof nur rund 25 Minuten benötigen. Außerdem würde die Fährverbindung nur eine Punkt-zu-Punkt-Verbindung zum Hafen in der Nähe des Hauptbahnhofes herstellen. Am Hauptbahnhof wären somit die Umsteigewege sehr lang. Hinzu kommt, dass nicht alle zukünftigen Nutzerinnen und Nutzer als Fahrtziel den Hauptbahnhof haben, sondern auch in der Innenstadt und in anderen Stadtgebieten. Eine solche Verbindung kann also höchstens als Ergänzung, aber nicht als Ersatz für die Straßenbahn gesehen werden. Durch die Straßenbahn mit der Bedienung mehrerer Haltestellen kann eine optimale Erschließung entlang einer Strecke erfolgen.

Rückfragen aus dem zweiten Onlinedialog:

## Ist die geplante zukünftige Fahrzeit von 5 Minuten zwischen Krampnitz Ost und dem Campus Jungfernsee realistisch? (D - 11)

Ein wesentliches Planungsziel für die Straßenbahnerweiterung ist, dass die Trasse auf einem eigenen Bahnkörper geführt wird und die Trassierung für kurze Fahrzeiten ausgelegt wird. Dies wurde in der Planung berücksichtigt, sodass eine Fahrzeit von 25 Minuten zwischen Krampnitz Ost und Hauptbahnhof möglich ist.

## Eine Fährverbindung vom Hauptbahnhof nach Krampnitz hat einen touristischen Mehrwert und sorgt für eine bessere Anbindung des Neuen Gartens. Ist unter diesen Gesichtspunkten eine Fähre als zusätzliche Verbindung realisierbar? (D - 11)

Wie bereits ausgeführt weist die vorgeschlagene Fährverbindung eine schlechtere verkehrliche Erschließung für den Planungsraum auf und die Fahrzeiten für Nahverkehrsnutzer sind nicht attraktiv. Hinzu kommt, dass derzeit keine Umsteigepunkte mit kurzen Fußwegen bestehen. Aufgrund dieser Nachteile ist ein wirtschaftlicher Betrieb einer solchen Verbindung als Nahverkehrsangebot unter den bekannten Rahmenbedingungen nicht darstellbar.

## 12 Wäre eine B2 Umgehung der Insel Neu Fahrland mithilfe einer neuen Brücke möglich, um so Platz für die Tramtrasse und einen Radschnellweg zu schaffen? (B - 38, B - 94, B - 95, B - 96)

Eine solche Lösung ist leider nicht möglich. Aufgrund der sich dadurch ergebenden enormen Eingriffe in bestehende Schutzgebiete und in das Landschaftsbild wird eine Verlegung der B2 um die Insel Neu Fahrland herum nicht als vertretbare Alternative bewertet, die in einem positiven Kosten-Nutzen-Verhältnis steht.

## 13 Warum wird die Straßenbahn nicht mit einer Brücke über die B2 zwischen Neu Fahrland und Krampnitz geführt? Damit hätte man eine Ampel weniger und könnte den Verkehrsfluss entzerren. (B - 9)

Die geplante Lage der ebenerdigen Querung der Straßenbahntrasse mit der Bundesstraße 2 südlich von Krampnitz wurde so gewählt, dass die Straßenbahn mit einer möglichst hohen Geschwindigkeit diese kreuzen kann und somit die Rotphase der Ampel minimiert wird. Dadurch wird der Verkehrsfluss auf der B2 nur gering beeinträchtigt. Dass solch eine Lösung funktioniert, ↘

zeigt die Querung der Straßenbahn über die Heinrich-Mann-Allee am Abzweig zum Schlaatz. Ein Entfall der ebenerdigen Querung würde keine wesentliche Beschleunigung des Verkehrsflusses aufgrund verschiedener anderer Ampeln bedeuten.

Eine Brücke über die Bundesstraße 2 erfordert eine lichte Höhe zwischen Bundesstraße und Straßenbrücke von mindestens 4,50 m. Zur Überwindung des Höhenunterschiedes müssten für die Straßenbahn entsprechend lange Rampenbauwerke vor und nach der Brücke errichtet werden. Neben den wesentlich höheren Kosten gegenüber einer ebenerdigen Querung würden die Brücken- und Rampenbauwerke einen sehr hohen Flächenverbrauch sowie Eingriff in die Natur und Landschaft (u.a. Entfall der Allee) bedeuten. Aus diesen Gründen wird eine Brücke über die B2 als nicht umsetzbare Variante bewertet.

#### **14** Wäre es möglich, den Abzweig Georg-Hermann-Allee/Kiepenheuerallee zu einem vollwertigen Gleisdreieck auszubauen, um im Falle einer Störung oder eines Unfalls Bahnen wenden lassen zu können? Somit wäre auch eine Querverbindung nach Bornstedt möglich. (B - 43)

Diese Möglichkeit besteht und wird in den aktuellen Planungen auch umgesetzt. Im Rahmen des Projektes werden die Gleisanlagen an der Kreuzung Georg-Hermann-Allee/Kiepenheuerallee mit zusätzlichen Weichen ausgestattet, wodurch ein vollwertiges Gleisdreieck hergestellt wird.

#### **15** Ist eine einspurige Trasse insbesondere im Bereich der Insel Neu Fahrland nicht ausreichend für die Anbindung des Potsdamer Nordens? (B - 57, B - 20)

Die geplante Straßenbahnstrecke nach Krampnitz soll zukünftig im 10-Minutentakt und in der Hauptverkehrszeit im 5-Minutentakt bedient werden. Um dieses Fahrtenangebot zuverlässig durchführen zu können, wird zwingend

eine durchgehend zweigleisige Straßenbahntrasse vergleichbar mit der Trasse in den Potsdamer Süden benötigt. Bei einer abschnittsweise eingleisigen Führung ergeben sich betriebliche Schwierigkeiten. Die entgegenkommenden Fahrzeuge müssen immer warten, bis der eingleisige Streckenabschnitt frei und befahrbar ist, wodurch sich Unregelmäßigkeiten und Verspätungen sowie ein gestörter Betriebsablauf ergeben. Bei einer eingleisigen Führung über die Insel Neu Fahrland kann maximal ein 10-Minutentakt (inkl. Bedienung der Haltestelle Insel Neu Fahrland) gewährleistet werden. Bei möglichen Verspätungen müsste die entgegenkommende Bahn bis zu 3 Minuten warten und es muss damit gerechnet werden, dass sich solche Verspätungen auf weitere Fahrten übertragen. Ein zuverlässiger Betrieb kann somit nicht sichergestellt werden.

#### **16** Um die Insel Neu Fahrland nicht mit weiteren Brückenbauten zu belasten, könnte eine Tramtrasse folgendermaßen gebaut werden: Campus Jungfernsee bleibt als Endhaltestelle erhalten. Die Trasse wird in der Georg-Herrmann-Allee aufgesplittet. Der neue Ast wird zur Straße am Golfplatz geführt und läuft entlang dieser Straße. An der Einmündung Am Vogelherd wird eine Haltestelle eingerichtet. Die Trasse überquert die Ammundsenstraße und folgt weiter der Straße Am Golfplatz. Nächste Haltestelle könnte Lerchensteig/Fahrländer Damm sein. Dann geht es in die Hainholzstraße zum Weißen See. Hier wird eine kombinierte Straßenbahn-/Radschnellweg-/Fußgängerbrücke über den See zur Neu Fahrländer Birnenplantage gebaut. Nächste Haltestelle Freiwillige Feuerwehr/Am Kirchberg Neu Fahrland. Rechts einbiegen in die Straße am Kirchberg. Dann links abbiegend der B2 folgen und in die bisherige Planung übergehen. Wäre dies eine realisierbare Alternative? (B - 40, B - 94)

**Eine alternative Route der Tram könnte wie folgt aussehen:**  
**1. Rückbau der Schleife am Campus; 2. Die Trasse über das brachliegende Flurstück vor dem Wald von Potsdam aus gesehen auf der ↘**

linken Seite führen; 3. Realisierung eines Fußgängertunnels unter der B2 zum Campus (Überquerung davor auf der B 2 entfällt), wodurch auch Parkplätze vorhanden wären; 4. Vor der Friedensbrücke Weiterführung der Tramtrasse entlang der Amundsenstraße; 5. Dann am Golfplatz entlang über den Lerchensteig; 6. An der Buswendestelle weiter bis zum Weissen See; 7. Dort Überführung der Tram über den See bis nach Neu Fahländ; 8. Anbindung des Ortes mit der Tram; 9. dann nach Krampnitz und nach Fahländ. Eine Solche Planung würde die B2 entlasten, weiteren Baugebiet am Campus Jungfernsee schaffen sowie die historische Bebauung auf der Insel Neu Fahländ sichern. (B – 18)

Die vorgeschlagenen Trassenalternativen mit einer neuen Brücke über den Weissen See haben in Nedlitz ab dem Südufer des Sees einen ähnlichen Verlauf und werden daher gemeinsam beantwortet.



Rendering der geplanten Straßenbahnstrecke im Bereich Nedlitzer Südbrücke

#### Trassenalternative „Am Golfplatz“ (südlicher Abschnitt)

Die vorgeschlagene Trassenalternative verläuft ab der Georg-Herrmann-Allee in Richtung Norden und quert in diesem Bereich den Volkspark/Remisenpark. Dort liegt das FFH-Gebiet Heldbockeichen. Die Trasse verläuft weiter parallel zur Straße Am Golfplatz, wo Flächen und Baumbestand des Nedlitzer Holzes in Anspruch genommen werden. Hier liegen auch die Trinkwasserschutzzone des Nedlitzer Wasserwerkes. Auf Höhe des Lerchensteiges verschwenkt die Trasse in Richtung Norden zum Südufer des Weissen Sees. Für diesen Abschnitt müssen private Grundstücke in Anspruch genommen werden.

#### Trassenalternative „Lerchensteig“ (südlicher Abschnitt)

Die Umverlegung der bestehenden Gleisanlagen sowie der kompletten Haltestelle Campus Jungfernsee auf die Wiese westlich der B2 bedeutet, dass diese Anlagen komplett in die Flächen der denkmalgeschützten „ehemaligen Bornimer Feldflur“ verlegt werden. Die Trasse verläuft von dort durch den Baumbestand des Nedlitzer Holzes in Richtung Norden bis zur Nedlitzer Südbrücke und verläuft dort in Richtung Westen. Die Führung entlang der Amundsenstraße bis zur Straße Am Golfplatz bedeutet eine zusätzliche Streckenlänge von rund 400m gegenüber einer Führung ab der Nedlitzer Südbrücke parallel zum Lerchensteig bis auf Höhe des Strandweges. Im Bereich der Amundsenstraße sowie des Lerchensteiges verläuft die Trasse sehr nah an den Anlagen des Wasserwerkes Nedlitz (Trinkwasserschutzzone). Am Strandweg verschwenkt die Trasse in Richtung Norden zum Südufer des Weissen Sees. Für diesen Abschnitt müssen private Grundstücke in Anspruch genommen werden.

#### Trassenalternativen „Am Golfplatz“/„Lerchensteig“ (nördlicher Abschnitt/ähnlicher Verlauf)

Für die Querung des Weissen Sees muss eine 300 bis 350 m lange Brücke errichtet werden und trifft in Verlängerung des Anglerkolonieweges auf das Nordufer. Die Trasse folgt dem Anglerkolonieweg bis zur Straße Am Kirchberg und verläuft entweder in großem Bogen mit großem Eingriff in das bestehende Gelände am Kirchberg zur Bundesstraße B2 oder parallel zur Straße Am Kirchberg, jedoch mit engeren Gleisbögen (kleinere Geschwindigkeit), zur B2. ↘

Dort liegt die Trasse westlich der Bundesstraße und somit auch die Haltestelle Bassewitz.

Beide Trassenalternativen bedeuten die Herstellung einer komplett neuen Verkehrsstrasse in einem Umfeld mit geringer Vorprägung durch bestehende Infrastruktur. Es entstehen umfassende Eingriffe in verschiedene Schutzgüter bzw. -gebiete (z. B. Volkspark/Remisenpark, FFH-Gebiet, Nedlitzer Holz, Trinkwasserschutzzone, Uferschutzzone, Lärmemissionen bei geringer Vorprägung, Denkmalschutz). Die Trassen sind insgesamt länger als die geplante Führung entlang der B2 über die Insel und durch die große Brücke über den Weissen See wird zusätzlich in das Landschaftsbild stark eingegriffen. Da der Verlauf der Strecken nur durch Gebiete mit überwiegend geringer Besiedlungsdichte sowie derzeit keinen erkennbaren Entwicklungspotentialen erfolgt, wird die Anzahl der zu erwartenden Fahrgäste als gering geschätzt. Das geplante Nahverkehrsangebot mit der Straßenbahn würde im Regelbetrieb nur die durchgehende Strecke von Krampnitz in die Innenstadt nutzen. Bei der Alternative „Am Golfplatz“ wäre eine regelmäßige Bedienung der Haltestellen Campus Jungfernsee und Rote Kaserne durch die Straßenbahn unwirtschaftlich. Für diese Wohngebiete sowie auch die Wohngebiete nördlich der Nedlitzer Nordbrücke sowie auf der Insel Neu Fahrland müsste ein zusätzliches Busangebot eingerichtet werden. Letzteres gilt auch für die Alternative „Lerchensteig“.

Die für die Umsetzung einer der Trassenalternativen notwendigen Eingriffe sowie der verkehrliche Nutzen werden nicht als vertretbare Alternative mit einer verhältnismäßigen Kosten-Nutzen-Relation gegenüber der erarbeiteten Planung entlang der Bundesstraße B2 bewertet.

---

## 17 Kann die Planung der Tramtrasse und der damit einhergehende Umbau der B2 den zukünftigen Anforderungen der wachsenden Siedlungsgebiete Neu Fahrland, Fahrland, Groß Glienicke und Bornstedter Feld gerecht werden? (B – 25)

Zur Realisierung der Straßenbahnerweiterung nach Krampnitz und Fahrland wird in einzelnen Abschnitten eine Anpassung und ein Umbau der Bundesstraße B2 notwendig sein. Bei der Planung dieser Verkehrsanlagen wird die Entwicklung des Potsdamer Nordens sowie die aktuelle Verkehrsprognose für die B2 berücksichtigt.

---

## 18 Ist eine direkte Tramverbindung von Krampnitz nach Berlin möglich? Dafür könnte die Tram 96 von Krampnitz aus in einem weiteren Ast nach Groß-Glienicke verlängert werden.

Die Streckenführung könnte in etwa der Busverbindung nach Spandau folgen (Potsdamer Chaussee, Abzweig in die Glienicker Dorfstraße, Seepromenade und dann südlich am Groß-Glienicker See vorbei auf dem Braumannweg nach Berlin-Kladow weitergeführt werden (Günstig: Anschluss der Badestelle Groß Glienicker See). Weiter über die Straße 133 – Mannhardtweg – Pfändnerweg – Krampnitzer Weg und Sacrower Landstraße zum Kladower Damm und rechts abbiegend in die Straße Alt-Kladow zum Kladower Hafen. Am Imchenplatz rechts abzweigen in die Imchenallee und entlang der Kladower Hafepromenade. Nach passieren der kompletten Hafepromenade Führung durch einen Tunnel in Richtung Wannsee entlang der Imchenallee. Tunnelende am östlichen Havelufer an der Straße am Großen Wannsee. Die Straßenbahn könnte dann weiter entlang der Straße am Großen Wannsee und der Königstraße abzweigend in den Kronprinzessinnenweg zum Bahnhof Wannsee geführt werden (Endhaltestelle). ↘

**Eine Alternative wäre die direkte Trassenführung durch den Königswald bis zum Groß Glienicker See, welche allerdings Groß Glienicke schlechter anbinden würde. Könnte sich hierdurch die Fahrzeit nach Berlin verkürzen lassen? (B – 69)**

Der überwiegende Teil der vorgeschlagenen Verbindung liegt auf dem Gebiet des Landes Berlin. Eine qualifizierte Prüfung ist daher mit einem erheblich höheren Planungsaufwand verbunden, welcher im Rahmen der aktuellen Planung nicht geleistet werden kann.

Die vorliegende Planung ließe aber auch zukünftige Verlängerungen der jetzt geplanten Strecke zu.

**19 Kann der Bahnhof Satzkorn reaktiviert und im dritten Projektabschnitt an das Tramnetz angebunden werden? Ist ein vierter Projektabschnitt mit einem Streckenzweig in Richtung Kirschallee in Planung? (B – 75)**

Die Reaktivierung des Bahnhofs mit einem regelmäßigen Halt von Regionalbahnen müsste durch das Land Brandenburg in Auftrag gegeben werden, hier hat die Landeshauptstadt Potsdam keinen Einfluss. Sollte der Bahnhof in Zukunft reaktiviert werden, ist eine Anbindung an das Straßenbahnnetz nicht ausgeschlossen. Diese ist jedoch, ebenso wie der Zweig Richtung Kirschallee, nicht Bestandteil der hier vorgestellten Planungen.

**20 Warum verläuft die Tramtrasse zwischen Krampnitz und Fahrland in einem großen Bogen? Wären durch eine gerade Streckenführung nicht einige Vorteile wie geringere Baukosten, eine kürzere Fahrzeit, ein geringerer Flächenverbrauch sowie ein kürzerer Rad- und Fußweg zu gewinnen? Auf den betreffenden Lageplänen 9 und 10 ist eine rot schraffierte Fläche eingezeichnet. Was bedeutet diese? (B – 78, B – 79)**

Für die Führung der Straßenbahn zwischen Krampnitz und Fahrland wurde ein Optimum zwischen Trassenverlauf und Flächeninanspruchnahme erarbeitet. Die erstellte Planung berücksichtigt hierbei die Lage einer bestehenden Gashochdruckleitung, welche in diesem Bereich südlich der Straßenbahntrasse verläuft, sowie Flächen die sich bereits im Eigentum des Entwicklungsträgers befinden. Die Gashochdruckleitung inklusive der notwendigen Sicherheitsabstände ist in den Lageplänen durch eine rot schraffierte Fläche markiert worden. Eine gerade Linienführung würde im Vergleich zur aktuellen Planung nur eine marginale Fahrzeitverkürzung sowie geringere Baukosten bedeuten, jedoch stärker in die landwirtschaftlichen Flächen eingreifen und einen höheren Flächenbedarf von Dritten bedeuten.

**21 Wäre es möglich, die Tramstrecke auf der Persiusbrücke verlaufen zu lassen, wenn diese dreispurig ausgebaut würde, also Fuß- und Radweg entfallen? Der entfallene Fuß- und Radweg könnte auf eine eigene Brücke umgeleitet werden, die leichter und günstiger zu realisieren wäre als eine neue Trambrücke. (B – 52)**

Im Rahmen der untersuchten Varianten für die Nedlitzer Nordbrücke (siehe Frage 1) wurde festgestellt, dass die bestehende Straßenbrücke für die Aufnahme einer Straßenbahnanlage nicht ausreichend tragfähig ist. Daher muss davon ausgegangen werden, dass für die Ausführung einer dreispurigen Brücke ebenso der Brückenüberbau neu errichtet sowie die bestehenden Widerlager und Fundamente verstärkt werden müssen. Für die Bauzeit wäre ein Brückenprovisorium notwendig. Die vorgeschlagene Variante wird daher nicht als günstiger und auch nicht einfacher eingeschätzt.



Rendering der geplanten Straßenbahnstrecke im Bereich Nedlitzer Nordbrücke

---

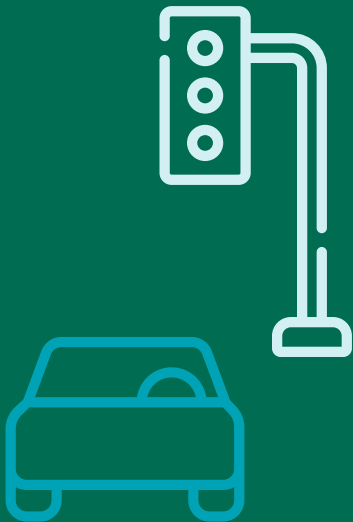
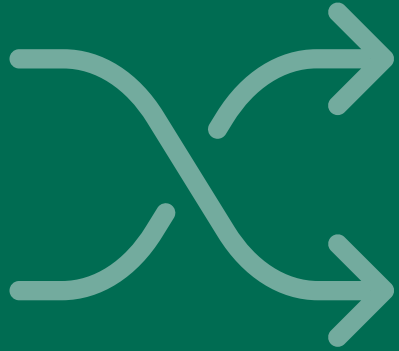
**22** Kann der Streckenverlauf hinter der Nordbrücke in Neu Fahrland westlicher gelagert werden, wenn Tramtrasse und Straße nach Westen gelegt werden, sodass der vorhandene Bürgersteig (inkl. Versorgungsleitungen) erhalten bleiben kann? (B - 98)

Aufgrund der beengten Platzverhältnisse würde eine Verschiebung von Straße und Straßenbahn in Richtung Westen bzw. einem Wechsel der Straßenbahn auf die Westseite bedeuten, dass auf der Westseite Gebäude abgebrochen werden müssten. Eine Verschiebung wird nicht als zielführend bewertet. Für weitere Informationen siehe Frage 1.

---

**23** Die Antragstellung für Bundesfördermittel ist mit einer Kosten-Nutzen Berechnung verbunden. Als Ergebnis dieser komplexen Abwägung muss ein Projekt mindestens einen Wert von 1 erreichen. Fällt der Wert unter 1, wird das Projekt nicht gefördert. Welchen Wert hat hier der Ausbau der Tram in den Potsdamer Norden erreicht? (B - 32)

Die Erstellung der Nutzen-Kosten-Bewertung (Standardisierte Bewertung) erfolgt parallel zur Entwurfs- und Genehmigungsplanung. Die Ergebnisse werden in der ersten Jahreshälfte 2021 erwartet.



# 2

## Verkehr, Querung und Sicherheit

In diesem Abschnitt finden Sie alle Beiträge rund um den Auto-, Fahrrad- und Fußgängerverkehr im Zusammenspiel mit der erweiterten Tramtrasse. Wie wird die Leistungsfähigkeit der verschiedenen Verkehrswege aber auch die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen gewährleistet? Wie sehen die Bahnübergänge aus? Welche Ampelregelungen werden gefunden? Können Querungen reduziert werden? Wie werden die Fuß- und Radwege rund um die neue Tramtrasse gestaltet?

---

Die einzelnen Fragen dieser Veröffentlichung ergeben sich aus der Zusammenfassung und Bündelung der Beiträge aus den Onlinedialogen. Die jeweils genutzten Beitragsnummern sind den Fragen in Klammern beigefügt, wobei ‚B‘ Fragen aus dem ersten Onlinedialog vorangestellt wird, und ‚D‘ Fragen aus dem zweiten. Beispiel: B – 43 entspricht Beitrag Nummer 43 aus dem ersten Onlinedialog.“

---

## **24** Werden die PKW-Straßen entlang der Tramtrasse in ihrer Kapazität eingeschränkt? (B - 27)

Die derzeitige Kapazität der zweistreifigen B2 soll auch zukünftig erhalten bleiben. Aus diesem Grund wird das Ziel verfolgt, die Straßenbahn vom übrigen Verkehr zu trennen und ihr eine eigene Trasse zu geben.

---

## **25** Ist eine Sperrung der Planstraße 2, die entlang der Tramtrasse durch Krampnitz läuft, möglich, um so den Verkehr im Wohnbereich zu verringern und den Zugang zur Haltestelle Krampnitz West zu erleichtern? (B - 53)

Die Planstraße 2, auf der wie im gesamten Quartier Tempo 30 gelten soll, ist ein wichtiger Bestandteil des sogenannten Alleenrings, der die zentrale Erschließung des Quartiers darstellt und von hoher Bedeutung für die Funktionalität des gesamten Mobilitätskonzeptes in Krampnitz ist. So befinden sich entlang des Alleenrings beispielsweise die Quartiersgaragen, in denen der ruhende Verkehr untergebracht wird. Aufgrund dieser und weiterer wichtiger Erschließungsfunktionen können Teile des Alleenrings nicht für den Verkehr gesperrt werden. Die Verkehrsräume in Krampnitz sollen jedoch grundsätzlich fußgänger- und radfahrerfreundlich gestaltet werden, sodass die Haltestelle Krampnitz West dementsprechend bequem erreichbar sein wird. Darüber hinaus ist zu bedenken, dass nördlich der Planstraße 2 mit den Planstraßen E und F entlang des Zentralparks attraktive Ost-West-Verbindungen für Fußgänger und Fußgängerinnen sowie Radfahrer und Radfahrerinnen zur Verfügung stehen werden.

---

## **26** Könnte zusätzlich zur Tram in den Potsdamer Norden eine Umgehungsstraße gebaut werden, welche die Potsdamer Innenstadt verkehrlich entlastet? (B - 55)

Sowohl die generellen Zielstellungen zur Verkehrsentwicklung als auch zur allgemeinen Stadtentwicklung basieren auf den Beschlüssen der Stadtverordnetenversammlung (SVV) der Landeshauptstadt Potsdam. Insofern stellen die gefassten Beschlüsse der SVV der Landeshauptstadt Potsdam den Handlungsrahmen für die Stadtverwaltung dar.

Die Schaffung einer Umgehungsstraße wurde über mehrere Jahrzehnte planerisch verfolgt. Im Ergebnis musste jedoch festgestellt werden, dass diese Maßnahmen in keinem Verhältnis zu den resultierenden Eingriffen und Kosten steht. Dies ist vor allem auch der Tatsache geschuldet, dass ein wesentlicher Anteil der Fahrzeuge ihr Ziel innerhalb des Potsdamer Stadtgebiets hat.

Eine Umgehungsstraße ist somit nicht weiter Bestandteil der vorliegenden Planungen zur Verkehrsentwicklung.

---

## **27** Auf Lageplan 10 ist eine Verlängerung der Gartenstraße bis zur Ketziner Straße zu erkennen. Eine solche Verlängerung würde den PKW-Verkehr rund um die Schule Fahrland erhöhen und ein Sicherheitsrisiko darstellen. Ist diese Erweiterung notwendig und wenn ja, warum? Könnte dieser Straßenabschnitt ausschließlich für den Linienverkehr freigegeben werden? (B - 80)

Die Verlängerung der Gartenstraße dient in erster Linie der Anbindung eines perspektivischen Betriebsstützpunktes an der Ketziner Straße. Gleichzeitig ermöglicht diese aber auch eine bessere Verkehrsführung innerhalb des Ortsteils Fahrland. Aufgrund des Abstands zur Schule Fahrland und der geplanten Sicherung von Querungsstellen wird eine bestmögliche Verkehrssicherheit gewährleistet.



**28** Wird es im Bereich der Insel Neu Fahrland für Fußgänger und Fußgängerinnen sichere Möglichkeiten geben die Straße bzw. Tramtrasse zu überqueren? Inwieweit wird hier auf Barrierefreiheit geachtet? (B - 2, B - 94)

Auf der Insel Neu Fahrland sowie auf den restlichen Streckenabschnitten wird auf sichere und komfortable Querungsmöglichkeiten für Fußgänger sowie Fußgängerinnen und Radfahrer sowie Radfahrerinnen geachtet. Im Bereich der Insel sind an verschiedenen Stellen Ampelanlagen geplant. An diesen können die Fußgänger und Fußgängerinnen die Straße sowie auch die Straßenbahngleise queren. Die Fußgängerquerungen werden gemäß den gültigen Richtlinien hinsichtlich der Barrierefreiheit gestaltet (z.B. stufenfreie Zugänge, Blindenleitsystem, Bewegungsflächen).

---

**29** Wird es stadteinwärts zwischen Hannoversche Straße und Gellertstraße einen Radweg geben? In der bisherigen Planung scheint dieser nicht vorhanden und Radfahrer und Radfahrerinnen müssen zweimal die Straße bzw. Tramtrasse queren. (B - 22)

Ja, es ist ein Geh- und Radweg auf der Westseite der B2 geplant, aber außerhalb des Projektes der Tramverlängerung. Daher ist der Weg in der Planung nicht dargestellt.

---

**30** Wie wird die Ampelschaltung an der Querung zwischen Hannoverscher Straße und Gellertstraße funktionieren? Könnte hier mit Ampeln gearbeitet werden, die sich nur bei Bedarf anmelden? (B - 9)

Die Querung der Bundesstraße durch die Straßenbahntrasse wird mit einer Ampel signalisiert. Diese wird analog zur bestehenden Querungssituation entlang der Heinrich-Mann-Allee südlich des Horstwegs nur bei Bedarf angefordert, wenn sich eine Bahn der Querung nähert. Sobald die Bahn die Querung geräumt hat, wird diese für den Straßenverkehr wieder freigegeben.

---

**31** Wird es einen beiderseitigen Radweg entlang B2 in den Potsdamer Norden geben? (B - 30)

Ja, auf beiden Seiten der B 2 wird es Radverkehrsanlagen bis nach Krampnitz geben, die in der Regel in der jeweiligen Fahrtrichtung zu benutzen sind.

---

**32** Auf Höhe der Roten Kaserne ist weiterhin ein gemeinsamer Geh- und Radweg vorgesehen. Kann die Planung hier überarbeitet werden, sodass ein getrennter Geh- und Radweg entsteht? (B - 30)

Eine solche Überarbeitung ist leider nicht möglich, da der verfügbare Straßenraum zu eng ist, um einen getrennten Geh- und Radweg herzustellen.

---

**33** Im Bereich der Haltestellen Heinrich-Heine-Weg, Bassewitz und Insel Neu-Fahrland sind die Radwege gleichzeitig als Bushaltestellen vorgesehen. Ist es möglich den Radweg hier stadteinwärts hinter den Bushaltestellen zu führen. Könnte der Radweg stadtauswärts östlich (also von der Straße aus gesehen hinter) den Tramgleisen geführt werden? Die beiden neu zu bauenden Brücken müssten dann jeweils um einen stadtauswärtigen Radweg ergänzt werden. Bei den Bestandsbauten könnte im Anschluss eine Trennung zwischen Geh- und Radweg erfolgen. (B - 40 Kommentarspalte)

Die Führung des Radverkehrs soll auch zukünftig durch die Busbuchten erfolgen, da diese Lösung sich bereits mehrfach bewährt hat. Bei einer Führung hinter der Haltestelle sind dagegen Konflikte mit ein- und aussteigenden Fahrgästen wahrscheinlich, gerade wenn Radfahrende stadteinwärts bergab und mit hoher Geschwindigkeit fahren (Heinrich-Heine-Weg).

Auf der Insel Neu Fahrland ist eine Führung des Radverkehrs östlich der Straßenbahntrasse nicht möglich, da dort zwischen der Straßenbahntrasse und dem geplanten Gehweg kein Platz verfügbar ist. Eine Führung östlich der Straßenbahntrasse über die beiden Brücken hätte somit zur Folge, dass ein zusätzlicher Flächenbedarf entsteht und der Radverkehr die Straßenbahn insgesamt viermal queren muss, woraus sich nicht vertretbare Einschränkungen der Verkehrssicherheit ergeben würden.

---

**34** Wurde zur Vorbereitung des Projektes eine aktuelle Verkehrszählung durchgeführt? (B - 42)

Für die weiteren Planungsschritte und Gutachten werden für die Straßenbahnplanung und die Veränderungen am Baukörper der B2 aktuelle Verkehrszählungen erstellt.

---

**35** Zwischen der Fahrländer Schule und der Döberitzer Str. verläuft seit knapp einem Jahr ein Fuß- und Radweg. Dieser ist in den Planzeichnungen bisher nicht eingebunden. Wird dieser Fußweg mithilfe einer Querung der Gleise an den neuen Fuß- und Radweg entlang der Gleise angebunden? (B - 77)

Entlang der geplanten Straßenbahnstrecke wird zwischen der Haltestelle Schule Fahrland und der Döberitzer Straße ein neuer Geh- und Radweg berücksichtigt. Der neu errichtete Geh- und Radweg zwischen der Fahrländer Schule und der Döberitzer Straße wird zukünftig an diesen Weg angebunden und am Knotenpunkt Gartenstraße/Döberitzer Straße an den Bestand angeschlossen. Dort besteht dann die Möglichkeit die Straßenbahnstrecke zu queren.

---

**36** Wird es einen sicheren Fahrradweg von den Wohngebieten Fahrlands (insb. Eisbergstücke) aus bis zur Haltestelle „Krampnitz West“ geben? (B - 91)

Ja, zwischen Fahrland und Krampnitz West soll ein Geh- und Radweg parallel zur Gleistrasse entstehen.

---

**37** Wie werden die Fuß- und Radwege entlang der Tramlinie markiert und gesichert? Eine bessere Markierung ist an einigen Stellen (z.B. Zwei-Richtungs-Radweg ab Gellertstraße in nördlicher Richtung) notwendig. (B - 92)

Die Signalisierung und Markierung wird nach den geltenden Richtlinien für den öffentlichen Straßenverkehr geplant und umgesetzt. Z.B. wird der Geh- und Radweg im Bereich der Querung der B2 (südlich von Krampnitz) mit einer Ampel signalisiert und einer Haltelinie markiert.

---

**38** Ist die Umsetzung eines zusätzlichen Radschnellwegs von Krampnitz nach Potsdam möglich, um das Angebot der Tram zu ergänzen? Ist ein unabhängiger Bau möglich, sodass der Radschnellweg noch vor der Tramlinie fertiggestellt wäre? (B - 90)

Die Herstellung eines Radschnellweges zwischen Krampnitz und Potsdam soll unabhängig vom Straßenbahnprojekt erfolgen. Mit der Planung der relevanten Anlagen wird in 2021 begonnen. Nach erfolgter Genehmigung kann mit der Umsetzung begonnen werden. Ziel ist es, dass der Radschnellweg vor der Straßenbahnerweiterung fertiggestellt wird.

---

**Rückfragen aus dem zweiten Onlinedialog:**

---

 **Wird beim Bau des geplanten Radschnellweges nördlich der Roten Kaserne eine Trennung von Geh- und Radweg geben, um Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr zu vermeiden? (D - 21)**

Der Straßenraum der Nedlitzer Straße lässt die Errichtung eines getrennten Geh- und Radwegs stadtauswärts zwischen der Georg-Hermann-Allee und der Viereckremise nicht zu, ohne die Alleebäume auf der Ostseite zu fällen oder in die privaten Grundstücke der Roten Kasernen einzugreifen. Dies ist Bestandteil der untersuchten Variante. Natürlich steht ein gemeinsamer Geh- und Radweg in einem Widerspruch zum Radverkehrskonzept, wobei sich nie alle Ziele zu 100% umsetzen lassen, sondern gerade an Engstellen auch Kompromisse zu suchen sind. In der Abwägung zwischen dem Natur-/ Alleenschutz und den Zielen des Radverkehrskonzepts wurde erstem Vorrang eingeräumt.

Den befürchteten Konflikten können daher nicht durch die Infrastruktur begegnet werden, sondern nur durch die gegenseitige Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmer.

---

**39** Wäre es möglich den Abstand der Kreuzung Gellertstraße und der Straßenbahn-Querung der B2 zu vergrößern? Dies könnte einem Rückstau des Verkehrs vorbeugen, der wiederum den Tramverkehr beeinträchtigen könnte. Wäre ansonsten eine Querung auf der Kreuzung Gellertstraße möglich? (B - 97)

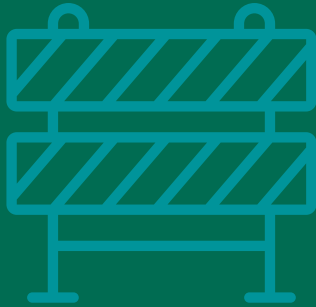
Die geplante Querung der Straßenbahn mit der B 2 berücksichtigt bereits, dass diese einen größtmöglichen Abstand zu den benachbarten Kreuzungen (Gellertstraße sowie Hannoversche Str. in Krampnitz) hat. Die Kreuzung mit der Hannoverschen Str. wird als neue Anbindung von Krampnitz ausgebaut. Eine Querung der Straßenbahn im Bereich der Kreuzung Gellertstraße ist nicht möglich, da diese Kreuzung hierfür nicht ausreichend leistungsfähig ist. Mit einer zusätzlichen Ampelphase für die Straßenbahn würde es zu größeren Rückstaus an der Kreuzung kommen.

---

## 40 Kann die Ampel an der Zufahrt Am Lehnitzsee mit der Fußgängerampel gekoppelt werden, damit die Zufahrt nicht entfallen muss? (B - 98)

Die Verkehrsanlagen der Bundesstraße B2 müssen im Rahmen der Straßenbahnerweiterung so gestaltet sein, dass der Straßenverkehr ohne größere Einschränkungen verkehren kann. Dies bedeutet insbesondere, dass an relevanten Kreuzungen für die abbiegenden Verkehre separate Abbiegespuren berücksichtigt werden. Bei „Freier Fahrt“ für die Straßenbahn kann somit auch der Geradeausverkehr auf der B2 ungehindert fließen.

An der Einmündung der Straße Am Lehnitzsee bedeutet dies, dass sowohl für den stadtauswärtigen sowie stadteinwertigen Verkehr jeweils eine Abbiegespur zu berücksichtigen ist. Des Weiteren gilt es die Anforderungen der benachbarten Einmündung der Straße Am Rehweg zu berücksichtigen. Zur Umsetzung der benötigten Abbiegespuren entsteht insgesamt ein höherer Flächenbedarf bei den angrenzenden Privatgrundstücken. Um diesen Flächenbedarf zu reduzieren, wurde für die Anbindung der Straße Am Lehnitzsee ↘ die Lösung mit der Zufahrt über den Heinrich-Heine-Weg erstellt. Nur eine Kopplung einer Ampel an der Straße Am Lehnitzsee mit der Fußgängerampel ohne separate Abbiegespuren funktioniert mit dem Verkehrsablauf auf der Bundesstraße nicht und stellt somit keine umsetzbare Lösung dar.



# 3

## Hinweise für den Bauverlauf

In diesem Abschnitt finden Sie alle Beiträge des Onlinedialogs rund um die geplanten Bauphasen der Erweiterung der TRAM 96. Wie wird der Schallschutz während des Baus gewährleistet? Wird es Maßnahmen gegen eine Luftverschmutzung während des Baus geben? Wie wird der PKW-Verkehr während des Baus beeinflusst?

---

Die einzelnen Fragen dieser Veröffentlichung ergeben sich aus der Zusammenfassung und Bündelung der Beiträge aus den Onlinedialogen. Die jeweils genutzten Beitragsnummern sind den Fragen in Klammern beigefügt, wobei ‚B‘ Fragen aus dem ersten Onlinedialog vorangestellt wird, und ‚D‘ Fragen aus dem zweiten. Beispiel: B – 43 entspricht Beitrag Nummer 43 aus dem ersten Onlinedialog.“

## 41 Welche Schallschutz- und Erschütterungsschutzmaßnahmen sind entlang der B2 geplant? Wird es auf der Insel Neu Fahrland Lärmschutzwände geben?

(B- 42, B - 62, B - 15, B - 12, B - 85, B - 98, B- 100)

Im Rahmen der Entwurfs- und Genehmigungsplanung wird für die Straßenbahnerweiterung ein Schall- und Erschütterungsgutachten erstellt, in dessen Ergebnis die zu erwartenden Belastungen ermittelt werden. Diese werden mit aktuell gültigen Grenzwerten abgeglichen. Sollte trotz aller möglichen Lärminderungsmaßnahmen (Anpassung der Oberbauform und Lagerung der Gleise) eine Überschreitung festgestellt werden, werden entsprechende Schallschutzmaßnahmen abgeleitet und im Projekt berücksichtigt. Eine mögliche Maßnahme könnten beispielsweise auch Schallschutzwände darstellen. Die weiteren Details werden sich aus dem Schall- und Erschütterungsgutachten ergeben.

Rückfragen aus dem zweiten Onlinedialog:

## ➤ Wird es durch die Erhöhung der Taktfrequenzen bei der häufigen Querung der B2 an den Kreuzungen Nedlitzer/Georg-Herrmann-Allee, Nedlitzer/Kiepenheuerallee und Reiterweg/Russische Kolonie vermehrt zu Verkehrsbehinderungen und damit zu Lärmbelastungen kommen? (D - 14)

Nach derzeitigem Planungsstand ist davon auszugehen, dass die zusätzlich geplanten Fahrten keine wesentliche Auswirkung auf die Leistungsfähigkeit der genannten Kreuzungen haben. Durch die geplante Zweigleisigkeit in der Nedlitzer Straße können die Abläufe an der Kreuzung Georg-Herrmann-Allee optimiert werden, da zukünftig zwei Straßenbahnen gleichzeitig die Straße kreuzen können. An den Kreuzungen Nedlitzer Str./Kiepenheuerallee und Reiterweg/Russische Kolonie werden die Busfahrten reduziert und somit wird sich die Anzahl der querenden Fahrten nicht wesentlich ändern.

## ➤ Wird es durch die Erhöhung der Taktfrequenzen rund um die Georg-Herrmann-Allee zu erhöhten Lärmbelastungen für die Anwohner kommen? (D - 14)

Eine Aussage zu den zukünftigen Schallemissionen kann derzeit noch nicht getroffen werden. Dies wird im Rahmen der weiteren Planung geprüft und entsprechend berücksichtigt.

## ➤ Ist es möglich, zur Vermeidung von Kurvenquietschen die Kurve zwischen Krampnitz-Ost und Krampnitz-Mitte in einem größeren Radius zu planen? (D - 14)

Für den Streckenabschnitt in Krampnitz Ost wurde in der Planung unter Berücksichtigung der städtebaulichen Entwicklung ein möglichst großer Radius für den Gleisbogen berücksichtigt.

## 42 Es ist von einer vierjährigen Bauzeit die Rede. Welche Beeinträchtigungen kommen spezifisch auf die Anwohner und Anwohnerinnen der Insel Neu Fahrland zu? Mit welchen Beeinträchtigungen ist für die Bürger und Bürgerinnen Potsdams insgesamt zu rechnen? (Baulärm, Luftverschmutzung, zusätzlicher Verkehr durch Baufahrzeuge etc., Einschränkungen des Verkehrsflusses, Umleitungen, Vollsperrungen) (B - 42, B - 25)

Ein erstes Konzept zum Bauablauf ist abhängig von der Entwurfsplanung, die sich aktuell noch in der Bearbeitung befindet. Daher können zurzeit noch keine Details genannt werden. Es ist jedoch davon auszugehen, dass es wie bei vergleichbaren Baustellen zu Beeinträchtigungen durch Baulärm und Baustellenverkehr kommen wird. Ziel ist es jedoch, den Verkehr auf der Bundesstraße weitestgehend zweispurig aufrechtzuerhalten und nur im Bedarfsfall auf eine Spur zu reduzieren. Ob für diesen Fall eine Umleitung der Gegenrichtung oder

eine Begegnungssampel verkehrsverträglicher ist, muss die weitere Planung erst noch zeigen.

Zur Vermeidung von Baulärm und Luftverschmutzung wird regelmäßig bei der Vergabe von Bauleistungen der Einsatz nur von entsprechend den EU-Normen zertifiziertem Baugerät zugelassen, bei staubintensiven Arbeiten das Befeuchten des Bodens vorgesehen und die Arbeitszeit auf die zulässigen Tageszeiten beschränkt. (Siehe auch Frage 72)

---

### **43 Bis wann wird das Teilprojekt 2 abgeschlossen sein? (B - 8)**

Nach derzeitigem Planungsstand ist vorgesehen, dass das Teilprojekt 2 bis zur Schule Fahrland bis Dezember 2033 fertig gestellt wird und in Betrieb geht.

---

### **44 Können die Umbauarbeiten der B2 zeitlich nach den Arbeiten an der Tramerweiterung angesiedelt werden, um so das Projekt zu beschleunigen? (B - 21)**

Dies ist leider nicht möglich, da der Umbau der Bundesstraße und die Arbeiten für die Tramerweiterung nicht getrennt voneinander durchgeführt werden können. Für die Herstellung der Streckengleise müssen diese Flächen frei von anderen Anlagen sein. In bestimmten Bereichen wie z.B. auf der Insel Neu Fahrland soll die Straßenbahn zukünftig im Bereich der bestehenden Bundesstraße verkehren. Somit muss diese zuerst umverlegt werden und danach können die Streckengleise sowie weitere technische Einrichtungen erstellt werden. Die Befahrbarkeit der Bundesstraße muss dabei auch während der Bauzeit größtenteils sichergestellt werden.

---

### **45 Kann die Tram fertiggestellt werden, bevor die ersten Bewohner und Bewohnerinnen in das neue Quartier Krampnitz ziehen? (B - 71)**

Die Entwicklung des neuen Stadtquartiers in Krampnitz dient nicht zuletzt dazu, dringend benötigten Wohnraum in Potsdam zu schaffen. Zur Sicherung des denkmalgeschützte Gebäudebestand müssen die Erschließungs- und Sanierungsmaßnahmen baldmöglichst umgesetzt werden, sodass im Jahr 2024 die ersten Menschen nach Krampnitz ziehen können. Gleichzeitig handelt es sich bei der Verlängerung der Tramlinie 96 um ein hochkomplexes Projekt, das nicht im gleichen Zeitraum umgesetzt werden kann. Es ist also davon auszugehen, dass die Tramerweiterung nicht fertiggestellt werden kann, bevor die ersten Bewohner und Bewohnerinnen in das neue Quartier ziehen. Zum Ausgleich des wachsenden Fahrgastaufkommens zwischen dem ersten Einzug der Bewohner und Bewohnerinnen in Krampnitz und der Inbetriebnahme der Straßenbahn ist eine schrittweise Verstärkung des Bus-Angebots vorgesehen. Bis zu einer Einwohnerzahl von 5.000 Menschen kann das wachsende Fahrgastaufkommen auch mit Bussen abgewickelt werden. Zur Sicherstellung eines attraktiven und leistungsfähigen Nahverkehrs wird ab einer Einwohnerzahl über 5.000 eine Straßenbahnanbindung benötigt.

---

### **46 Wird das Teilprojekt 2 bereits parallel zu Teilprojekt 1 beplant und kann mit dem Bau direkt nach der Fertigstellung von Teilprojekt 1 begonnen werden? (B - 72)**

Ja, die Planungen für beide Teilabschnitte laufen parallel. In Abhängigkeit von der Verfügbarkeit von Fördermitteln sowie finanziellen Eigenmitteln wird die Fertigstellung des zweiten Teilabschnittes möglichst zeitnah nach Inbetriebnahme des ersten Teilabschnittes angestrebt.

**47 Kann der geplante Fußweg zwischen dem FidL-Kinderhaus Pipapo und dem Nahkauf in Fahrland bereits vor dem Ausbau des Abschnittes realisiert werden, da ein hoher Bedarf für diesen Fußweg besteht? (B - 79)**

Bis zur Genehmigung der Planung stehen diese Teilmaßnahmen in einem direkten Zusammenhang. Inwiefern einzelne Anlagen unabhängig umgesetzt werden können, lässt sich zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht abschätzen. Allerdings sei an dieser Stelle auf das Fußverkehrskonzept verwiesen, welches die Prioritätensetzung bestimmen wird. Dieses wird derzeit noch erstellt und soll im Frühling 2021 den Stadtverordneten zum Beschluss vorgelegt werden. Abseits davon existiert entlang der Südseite der Gartenstraße bereits ein Gehweg.

**48 Sind für den Betrieb Zweirichtungsfahrzeuge geplant, um im Falle einer Störung oder eines Unfalls an jeder Haltestelle wenden zu können? (B - 43)**

Das Potsdamer Straßenbahnnetz ist für den Einsatz von Einrichtungsfahrzeugen konzipiert. An allen Endhaltestellen gibt es Wendemöglichkeiten für die Fahrzeuge. Alle Bestandsfahrzeuge sind einheitlich Einrichtungsfahrzeuge und können daher überall im Streckennetz eingesetzt werden. Für die neue Straßenbahnerweiterung ist deshalb ebenso nur der Einsatz von Einrichtungsfahrzeugen geplant. Es ist vorgesehen, dass mehrere Gleiswechsel entlang der Strecke entstehen. Diese bieten die Möglichkeit ggf. im Störfall auch Abschnitte im Gleiswechselbetrieb zu befahren.





# 4

## Haltestellen und Angebot

In diesem Abschnitt finden Sie alle Beiträge des Onlinedialogs rund um die geplanten Haltestellen, ihre Standorte und Ausstattung, sowie das künftige Fahrplanangebot. Werden die Haltestellen genügend Stellplätze für Fahrräder bieten? Wie ist es um das Parkplatzangebot bestellt? Werden die Haltestellen barrierefrei ausgebaut? Welche Taktung wird für die ausgebauten Tram angestrebt? Wird die neue Tramlinie durch ein ausgebautes Busnetz gestützt?

---

Die einzelnen Fragen dieser Veröffentlichung ergeben sich aus der Zusammenfassung und Bündelung der Beiträge aus den Onlinedialogen. Die jeweils genutzten Beitragsnummern sind den Fragen in Klammern beigefügt, wobei ‚B‘ Fragen aus dem ersten Onlinedialog vorangestellt wird, und ‚D‘ Fragen aus dem zweiten. Beispiel: B – 43 entspricht Beitrag Nummer 43 aus dem ersten Onlinedialog.“

## 49 Wird die Bushaltestelle Amundsenstraße/Nedlitzer Straße entfallen? Falls ja, wäre es möglich zur Kompensation eine oder mehrere Haltestellen im Lerchensteig einzurichten beziehungsweise wäre ein zusätzlicher Haltepunkt zwischen Campus Jungferensee und Insel Neu Fahrland möglich? (B - 24, B - 59, B - 4)

Leider ist dies nicht möglich. Um für die Straßenbahn möglichst kurze Reisezeiten zu erzielen, wurden Haltestellen nur dort vorgesehen, wo von einer spürbaren Nachfrage auszugehen ist. Diese ist schon bei der heutigen Bushaltestelle Amundsenstr./Nedlitzer Str. nicht gegeben. Fahrgastpotenziale im Lerchensteig sind kaum zu erkennen, sodass die Errichtung einer neuen Straßenbahnhaltestelle hier nicht sinnvoll ist. Die Bushaltestelle wird entfallen, ggf. kann zur Kompensation jedoch eine neue Haltestelle in der Amundsenstr. eingerichtet werden. Für Fahrgäste der Buslinie 698 wird allerdings auch zukünftig eine Umstiegsmöglichkeit an der Haltestelle Campus Jungferensee bestehen. (Siehe auch Frage 70).

Rückfrage aus dem zweiten Onlinedialog:

## ↳ Das SAP Gelände wird wahrscheinlich ausgebaut. Damit würde auch die Fahrgastzahl steigen. Ist unter diesem Gesichtspunkt die Errichtung einer Tramhaltestelle sinnvoll? (D - 17)

Durch die Haltestelle Campus Jungferensee ist die dortige Besiedlung gut erschlossen. Laut Nahverkehrsplan ist für die Haltestelle ein Einzugsbereich von 450 m Luftlinie definiert. Dies umfasst die komplette Bebauung entlang des Konrad-Zuse-Rings. Des Weiteren werden durch den Neubau der Haltestelle an der südlichen Zufahrt zum Konrad-Zuse-Ring die Zugangswege weiter verkürzt. Somit ergibt sich eine Entfernung von rund 350 m Luftlinie bis zum nördlichsten Gebäude. Auf eine mögliche Bushaltestelle wurde hingewiesen.



Beispielhafte Haltestellengestaltung

---

**50** Wird es an den Haltestellen Wartehäuschen geben? Wären an den Endhaltestellen sowie Umsteigepunkten großflächigere Überdachungen möglich, die effektiven Schutz vor dem Wetter für viele Menschen bieten können? (B - 51)

Ja, an allen Haltestellen sind Wartehäuschen vorgesehen. Abhängig vom zukünftigen Fahrgastaufkommen werden die Fahrgastunterstände dimensioniert, sodass ein guter Schutz geboten werden kann. Die genaue Gestaltung der Unterstände erfolgt in der nächsten Planungsphase.


---

**51** Wie ist die Ausstattung der Haltestellen geplant? Werden die Haltestellen barrierefrei ausgebaut sein und wird es Abstellmöglichkeiten für Fahrräder geben? Könnten die Haltestellen durch Toilettenhäuschen, Fahrkartenautomaten sowie Kioskmöglichkeiten attraktiver gestaltet werden? (B - 1, B - 20, B - 31)

Alle Haltestellen werden für einen barrierefreien Zugang ausgebaut. Die Haltestellen erhalten einen Fahrgastunterstand, Beleuchtung, eine dynamische Fahrgastinformation, Sitzmöglichkeiten und Mülleimer. Soweit es die Platzverhältnisse zulassen, soll jede Haltestelle ausreichende Fahrradabstellmöglichkeiten erhalten. Bei der ViP befinden sich die Fahrkartenautomaten in den Fahrzeugen und werden daher auf den Haltestellen nicht vorgesehen. Zusätzliche Einrichtungen wie Toilettenhäuschen oder Kioske sind nicht eingeplant. Dies könnte jedoch je nach städtebaulicher Entwicklung im Umfeld der Haltestellen entstehen.

Rückfragen aus dem zweiten Onlinedialog:

---

 **Wie werden die Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an den Haltestellen aussehen? Ist es möglich, im Umfeld aller Haltestellen zumindest einige Abstellmöglichkeiten für Fahrräder einzuplanen, um den Umstieg vom Fahrrad auf die Straßenbahn zu erleichtern? (D - 19)**

In Abhängigkeit zu den Platzverhältnissen sollen für alle Haltestellen eine ausreichende Anzahl an Fahrradabstellmöglichkeiten berücksichtigt werden. Diese werden in der laufenden Planungsphase konkretisiert.

---

 **Wie sind im Umfeld der Haltestellen die Querungsmöglichkeiten für Fußgänger über die B2 geplant? Sind zur Verringerung der Wartezeiten für Fußgänger Bedarfsampeln vorgesehen? (D - 19)**

Je nach Örtlichkeit und den angrenzenden Straßen werden die Lichtsignalanlagen ausgeführt. Für den Abschnitt parallel zur B2 bedeutet dies, dass die einzelnen Ampelphasen natürlich in Abhängigkeit zu den verkehrenden Fahrzeugen stehen. Insbesondere entlang der B2 muss ein guter Verkehrsfluss sichergestellt werden. An verschiedenen Kreuzungen sind Lichtsignalanlagen geplant, wodurch das Queren der B2 verbessert und sicherer wird. Zu den Zeiten der einzelnen Ampelphasen kann derzeit noch keine Aussage getroffen werden, dies erfolgt im Rahmen der Projektierung der Anlagen.

---

**52** Der Name der Haltestelle Krampnitz Ost ist verwirrend, da die Haltestelle zwar östlich des Entwicklungsgebietes aber westlich des Dorfes Krampnitz liegt. Wäre hier ein anderer Name möglich? Vorschläge: Haltestelle Krampnitzsee, Haltestelle Spandauer Chaussee. (B - 10)

Die bisher verwendeten Haltestellennamen sind nur als Arbeitstitel zu verstehen und werden noch angepasst.

---

**53** Welche Erschließung ist für die Grundschule am Jungfernsee geplant? Derzeit ist die nächste Tramhaltestelle auf der anderen Seite der Nedlitzer Straße. Gibt es hier Ideen, für eine zusätzliche Haltestelle in unmittelbarer Nähe der Schule (etwa am Exerzierhaus), um zu verhindern, dass die Schulkinder die Straße überqueren müssen? (B - 28, B - 93)

Eine weitere Haltestelle auf Höhe des Exerzierhauses ist nicht geplant. Die Schülerinnen und Schüler von Grundschulen wohnen in der Regel im unmittelbaren Umfeld der Schule. Diejenigen Schülerinnen und Schüler, die auf den ÖPNV angewiesen sind, können die Nedlitzer Straße sowohl an der Fritz-von-der-Lancken-Straße als auch an der Graf-von-Schwerin-Straße sicher mit Hilfe einer Ampel überqueren. Das Gebiet rund um die Grundschule liegt im Einzugsbereich der Haltestelle Rote Kaserne, sodass eine weitere Haltestelle in dem Bereich einen zu geringen Nutzen bringen würde, um die dadurch verringerte Reisegeschwindigkeit der Straßenbahn zu rechtfertigen.

---

**54** Wäre es möglich die Taktung der Bahn zu erhöhen? Beispielsweise wochentags im Fünf-Minutentakt und am Wochenende im Zehn-Minutentakt? Sind Expressbahnen mit weniger Haltestellen angedacht? (B - 33)

Das Angebot der Tramlinie 96 wird entsprechend der Entwicklungen in Krampnitz schrittweise ausgebaut. Dies bedeutet, dass die Takte verdichtet werden. In der Endausbaustufe mit einer vollen Besiedlung von Krampnitz ist für die Hauptverkehrszeiten ein 5-Minuten-Takt vorgesehen.

Expressbahnen sind nicht vorgesehen. Durch die Nutzung einer eigenen Straßenbahntrasse können grundsätzlich bereits attraktive Fahrzeiten realisiert werden. Mit dem Auslassen von Haltestellen kann die Fahrzeit nur marginal reduziert werden. Bei der geplanten Bedienung mit einem 5-Minuten-Takt und keinen Überholmöglichkeiten bestehen kaum fahrplantechnische Kapazitäten für ein Expressangebot. Die Expressbahnen würden somit durch die zuvor verkehrende (Regel-)Bahn ausgebremst werden.

## 55 Könnte die Trasse bis zum Zeitpunkt der Fertigstellung vorläufig mit Bussen bedient werden? (B - 28)

Das ÖPNV-Rahmenkonzept für die Erschließung des Entwicklungsgebietes Krampnitz sieht vor, dass bis zur Fertigstellung der Straßenbahnstrecke Krampnitz durch ein erweitertes Busangebot an den Potsdamer ÖPNV angeschlossen wird. Eine vorläufige Nutzung der Trasse schließt sich aus, da mit der Herstellung der Straßenbahnverlängerung im Bereich der Trasse mit Bauaktivitäten zu rechnen ist. Darüber hinaus wird die Trasse für die Straßenbahngelände gebaut und kann daher nicht von einem Bus befahren werden. Für die Herstellung einer Busfahrbahn würden zusätzlich Investitionskosten entstehen.

## 56 Wäre eine Express-Buslinie 638 von Krampnitz nach Spandau eine sinnvolle Ergänzung zur Tramtrasse, um den Verkehr nach Berlin nicht gänzlich über den Potsdamer Hauptbahnhof zu leiten? Wäre eine solche Linie realisierbar? (B - 41, B - 61)

Ja, die Expressbus-Linie X38 zwischen Potsdam und Berlin-Spandau ist Bestandteil des ÖPNV-Rahmenkonzeptes zur Erschließung des Entwicklungsgebietes Krampnitz. Diese Expressbusse werden zusätzlich zur Buslinie 638 von Bhf Marquardt über Krampnitz nach Berlin-Spandau verkehren. Somit gibt es zukünftig in Richtung Berlin drei mögliche Routen aus dem Potsdamer Norden:

1. Mit dem Bus nach Berlin-Spandau,
2. Mit dem Bus nach Bhf Marquardt und von dort weiter mit der Regionalbahn und
3. Mit der Tram zum Potsdamer Hauptbahnhof und von dort weiter mit der Bahn.

(Siehe auch Frage 57)

## 57 Wäre eine Buslinie 639 von Krampnitz in den Ortskern Groß Glienicke und eine Anbindung an die Linie 638 eine sinnvolle Ergänzung zur Tramtrasse? (B - 61)

Dieser Vorschlag sieht vor, die Linie 638 nicht mehr durch Groß Glienicke fahren zu lassen und stattdessen eine neue Linie 639 dafür zu nutzen. Dies wäre eine Verschlechterung für den Ortskern Groß Glienicke, da die Direktverbindungen nach Berlin entfallen würde. Eine solche Planung wird daher nicht weiterverfolgt. Stattdessen soll folgendes Angebotskonzept umgesetzt werden:

Die Buslinie 638 verkehrt im Bereich Groß Glienicke wie bisher.

Zusätzlich wird eine Expressbuslinie zwischen Bhf Marquardt via Krampnitz nach Berlin-Spandau eingeführt. Damit ist der Vorschlag einer verkürzten Fahrzeit berücksichtigt. Vergleichen Sie hierzu auch Frage 56.

## 58 Da die neuen Bewohner und Bewohnerinnen des Quartiers Krampnitz vor allem nach Berlin und Potsdam pendeln werden, ist es sinnvoll die Berliner Verkehrsbetriebe einzubinden und folgende drei Linien zu realisieren:

- **Linie 1: Krampnitz bis Spandau Bahnhof über Groß Glienicke, Gatow und Kladow zum Bahnhof Spandau, mit Anschluss an S-Bahn, U-Bahn und die Fernbahn**
- **Linie 2: Krampnitz - Potsdam als schnellstmögliche Erschließung**
- **Linie 3: Expresslinie von Potsdam nach Spandau mit Fahrplananschluss an die ICE-Züge**

**Die umliegenden Orte sollten mit stündlichen oder halbstündlichen Minibus-Linien an Krampnitz/die Straßenbahn angebunden werden. Könnte in dieser Weise ein zu hohes KFZ-Aufkommen durch die zusätzlichen Bewohner und Bewohnerinnen abgedeckt werden? (B - 68) ↘**

Gemäß dem ÖPNV-Rahmenkonzept für die Erschließung des Entwicklungsgebietes Krampnitz werden die Verbindungen von und nach Berlin verbessert. Ziel ist es ein attraktives Nahverkehrsangebot für viele Anwohner und Anwohnerinnen zu schaffen, um die Straßen zu entlasten. So soll die bestehende Linie 638 nach Berlin Spandau im Takt verdichtet und durch eine Expresslinie X38 ergänzt werden. Des Weiteren soll die Buslinie 609 durch Krampnitz geführt und ebenfalls im Takt verdichtet werden, um das Nahverkehrsangebot weiter auszubauen.

#### Rückfragen aus dem zweiten Onlinedialog:

#### Ist der Einsatz von Kleinbussen als Zubringer zwischen Heinrich-Heine Klinik und Tram möglich? (D - 20)

Die Größe der angesprochenen Klinik lässt nur ein geringes Fahrgastpotenzial erwarten, welches zusammen mit der dennoch gegebenen Nähe zur nächsten Tramhaltestelle (rund 500 m) keinen wirtschaftlichen Betrieb einer Buslinie zuließe. Um den Hol- und Bringverkehr der Klinik mit Kfz von und zur Haltestelle zu vermeiden, wäre zudem eine ÖPNV-Anbindung an die entsprechende Haltestelle notwendig, welche die vorgeschlagene Buslinie nicht leisten könnte.

#### Ist es möglich, für eine bessere Anbindung nach Berlin die Buslinie 638 (ohne Schleifenfahrt) bis nach Spandau zu verlängern? (D - 20)

Für die Anwohner von Groß Glienicke besteht der Bedarf sowohl für eine Verbindung in Richtung Potsdam als auch nach Berlin-Spandau. Daher ist weiterhin auch vorgesehen die Buslinie 638 wie bisher durch Groß Glienicke fahren zu lassen. Die geplante Expressbuslinie „X38“ soll über die B2 (Potsdamer Chaussee) und somit unabhängig von evtl. saisonale Beeinträchtigungen verkehren.

#### Ist es möglich, die Buslinie 697 nach Westen bis zur Heinrich-Heine-Klinik oder Neu Fahrland West zu verlängern und je nach Auslastung mit Bussen oder Kleinbussen zu bedienen? (D - 20)

Für die vorgeschlagenen Linienführungen lässt sich derzeit keine wesentliche Nachfrage erkennen, für die eine Busbedienung in diesem Umfang gerechtfertigt wäre. Daher stellt diese aktuell kein Bestandteil der Planungen dar. Da die Fahrgastnachfrage für die Buslinie 697 insbesondere saisonal stark schwankend ist, stellt ein Einsatz von Kleinbussen bzw. eine Verdichtung aktuell aus wirtschaftlichen Gründen keine zu verfolgende Lösung dar.

#### **59** Müsste die Taktung sowie die Fahrzeuggröße der Buslinien im Potsdamer Norden erhöht werden, um dem neu entstehenden Entwicklungsgebiet gerecht zu werden? (B - 61, B - 71)

Das geplante ÖPNV-Angebotskonzept für den Potsdamer Norden sieht neben der Straßenbahnerweiterung auch einen Ausbau des Busangebotes im Potsdamer Norden vor. Es ist geplant, das Fahrtenangebot von Buslinien zu verdichten, größere Gelenkbusse anstelle von Solobussen einzusetzen, und auch neue Linien einzuführen.

#### **60** Könnte zur besseren Anbindung des Potsdamer Nordens und der Heinrich-Heine-Klinik eine Quartiersbuslinie eingerichtet werden? Dies könnte unter Einbezug der Linie 697 im Raum Neu Fahrland geschehen. (B - 60)

Zur Anbindung der Heinrich-Heine-Klinik gab es bisher keine detaillierten Untersuchungen. Es wird jedoch davon ausgegangen, dass es für ein reguläres Busangebot eine zu geringe Fahrgastnachfrage gibt. Des Weiteren wäre zu klären, ob die Straßen für eine Busbefahrung geeignet sind und eine notwendige Wendestelle eingerichtet werden kann.

## 61 Wären weitere dauerhafte Buslinien in den Potsdamer Norden zur Unterstützung der Tram möglich? (B - 51)

Diese Frage lässt sich hinsichtlich zweier Schwerpunkte beantworten – Parallelverkehr und Zubringerverkehr.

Zubringerverkehr: Der Potsdamer Norden wird zukünftig nicht nur mit der Straßenbahn erschlossen, sondern auch mit mehreren Buslinien. Gemäß dem Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Potsdam ist die Straßenbahn dabei das Hauptverkehrsmittel, welches durch die Buslinien sinnvoll ergänzt und unterstützt wird. Dies erfolgt nach folgenden Kriterien:

- Ausrichtung auf die Straßenbahn von/nach Potsdam Innenstadt (Anschlüsse)
- Erschließung von Bereichen, die außerhalb des Einzugsgebiets der Tram liegen (Norden des Entwicklungsbereiches, Ortskern Fahrland)
- Anbindung der Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Marquardt
- hohe Attraktivität für Verbindungen von/nach Berlin
- Verbindung von Groß Glienicke, Krampnitz, Fahrland, Satzkorn und Kartzow untereinander
- Gewährleistung des Schülerverkehrs von Groß Glienicke, Paaren, Marquardt, Satzkorn und Kartzow

Aus diesen Kriterien ergibt sich ein sehr attraktives Busnetz mit neuen Direktverbindungen, die es heute noch nicht gibt. Beispielsweise werden Fahrten von Fahrland nach Groß Glienicke und Berlin ohne Umstieg möglich.

Parallelverkehr: Ein Nahverkehrsangebot mit Bussen parallel zur Straßenbahn ist aus verschiedenen Gründen nicht sinnvoll. Bei einem Busangebot auf der benachbarten Straße zu einer Straßenbahn auf eigener Gleistrasse ergeben sich diverse Nachteile, weshalb dieses Angebot für Fahrgäste uninteressant wäre. So weist der Bus einen geringeren Fahrkomfort auf, hat eine geringere Kapazität und – zumindest in den Hauptverkehrszeiten mit hohem Verkehrsaufkommen auf der B2 – eine längere Reisezeit. Daneben ist es aber auch aus wirtschaftlicher Sicht und aus Umweltgründen angeraten, die Verkehre auf der Straßenbahn zu bündeln. Ein Parallelverkehr von Bus / Tram ist daher zu vermeiden.

## 62 Wird bei der Beschaffung der Straßenbahnen hinsichtlich der Menge berücksichtigt, dass die Fahrgastzahlen das prognostizierte Niveau weit übersteigen können? Sind hier Reserveanschaffungen geplant, um womöglich die Taktung der Linie zu erhöhen? (B - 70)

Für den zukünftigen Betrieb der Straßenbahnerweiterung wurde ein Angebotskonzept erarbeitet. Hierbei wurde nach derzeitigem Kenntnisstand eine Fahrgastprognose erstellt, welche auch eine Fahrgastzunahme mit beachtet. Basierend auf der Prognose wurde der notwendige Fahrzeugbedarf ermittelt, welcher bei der aktuellen Fahrzeugausschreibung mitberücksichtigt wird. Die Fahrzeugausschreibung beinhaltet auch eine Option für die Beschaffung zusätzlicher Fahrzeuge für eine evtl. wachsende Fahrgastnachfrage in Potsdam. Es besteht also die Möglichkeit, auf eine höhere Fahrgastnachfrage mit zusätzlichen Fahrten zu reagieren.

## 63 Wie werden die Tramlinien 92 und 96 auf die zukünftig höhere Auslastung vorbereitet? Werden Takterhöhung und/oder größere Bahnen in Betracht gezogen? Ist eine weitere Nord-Süd-Linie eine Lösung zur Entlastung, beispielsweise von Campus Fachhochschule über Schloss Sanssouci bis zum Luisenplatz? (B - 13)

Sowohl die Taktverdichtung als auch der Einsatz größerer Fahrzeuge sind fester Bestandteil der Planung des Verkehrsangebotes. Beides fließt in die geplante Neubeschaffung von Straßenbahnzügen ein. Abhängig von der Bevölkerungsentwicklung wird das Angebot auf den beiden Tramlinien 92 und 96 ausgebaut und perspektivisch werden dort größtenteils lange Bahnen (40 m) eingesetzt.

Derzeit ist eine zusätzliche neue Nord-Süd-Strecke nicht geplant.

**64 Können an der Endhaltestelle Fahrland 100 Fahrradstellplätze eingerichtet werden? Es sind 100 PKW-Parkplätze angedacht. Könnten diese um die Hälfte reduziert werden? Der Bedarf scheint hier nicht gegeben und so könnte Flächenversiegelung vermieden werden. (B - 73, B - 76)**

Für die Endhaltestelle Fahrland sind 50 Pkw-Stellplätze und 50 Fahrradabstellplätze sowie 10-20 gesicherte Fahrradabstellplätze (zum Beispiel in abschließbaren Boxen) geplant. Der Bedarf wurde anhand des Einzugsbereichs und von Erfahrungswerten aus anderen Park+Ride-Anlagen in Potsdam abgeschätzt. Die im Lageplan dargestellten Pkw-Stellplätze und Fahrradabstellplätze sind als Platzhalter zu verstehen. Eine Erweiterung, insbesondere der Fahrradabstellplätze, sollte bei Bedarf möglich sein.

**65 Wie viele PKW-Parkplätze und Fahrradstellplätze sind für die Haltestelle Krampnitz-West angedacht? Ist hier ein Angebot von mindestens 100 Stellplätzen pro Verkehrsmittel möglich? Können die Fahrradstellplätze überdacht werden? Sind die Park- und Stellplätze dauerhaft vorgesehen, also auch wenn Projektabschnitt 2 beendet ist? Falls nein, können zumindest einige der Park- und Stellplätze erhalten werden? (B - 74, B - 81)**

Für die zeitweilige Endhaltestelle Krampnitz-West sind 50 Pkw-Stellplätze und 50 Fahrradabstellplätze geplant. Der Bedarf wurde anhand des Einzugsbereichs und von Erfahrungswerten aus anderen Park+Ride-Anlagen in Potsdam abgeschätzt. Eine Erweiterung, insbesondere der Fahrradabstellplätze, sollte bei Bedarf möglich sein.

**66 Grundsätzlich ist geplant, nach einer Verlängerung der Straßenbahn nach Fahrland die Stellplätze zurückzubauen. Vor dem Rückbau wird die Situation jedoch neu bewertet und abgewogen werden. Dass Stellplätze verbleiben, ist daher durchaus denkbar. Könnten im neuen Entwicklungsgebiet zwei Parkplätze pro Haushalt geplant werden? Entspricht eine solche Planung nicht eher der Realität der zukünftigen Bewohner und Bewohnerinnen? (B - 39 Kommentar)**

Eine zentrale Herausforderung bei der Planung des neuen Stadtquartiers in Krampnitz ist es, die Auswirkungen der Entwicklung des Areals auf das gesamtstädtische Verkehrsgeschehen zu berücksichtigen. Dabei gibt es zwei Lösungsansätze, mit denen der motorisierte Individualverkehr, also der Verkehr mit dem eigenen PKW, reduziert werden soll.

Mit der Verortung von sozialer Infrastruktur wie Schulen und Kitas und der Vorphaltung zahlreicher Gewerbeflächen soll der Quellverkehr aus Krampnitz heraus verringert werden. Nahversorgungseinrichtungen, Gastronomie und Dienstleistungsangebote sollen dafür sorgen, dass die künftigen Bewohnerinnen und Bewohner das Quartier für alltägliche Erledigungen nicht verlassen müssen.

Gleichzeitig sollen mit einer guten ÖPNV-Anbindung, einem fußgänger- und radfahrerfreundlich gestalteten Verkehrsraum, einem Radschnellweg nach Potsdam sowie innovativen Mobilitätslösungen wie Sharing-Angeboten attraktive und nachhaltige Alternativen zur Nutzung eines eigenen Autos geschaffen werden.

In Krampnitz zwei Stellplätze für jede der rund 4.900 geplanten Wohneinheiten zu schaffen würde die Entwicklung zukunftsweisender Mobilitätslösungen in Frage stellen.

Ein Besitz von zwei Fahrzeugen pro Haushalt entspricht im Übrigen nicht der Realität in Potsdam. Laut aktuellem statistischen Jahresbericht der Landeshauptstadt liegt der PKW-Besatz in Potsdam bei nur 422 je 1.000 Einwohner. Die für Krampnitz angedachte PKW-Dichte ist daher mit der Bereitstellung entsprechender alternativer Angebote erreichbar.



---

**67** Werden bei der Quartiersentwicklung Krampnitz strukturelle und infrastrukturelle Angebote wie Einkaufsmöglichkeiten, medizinische Versorgung, Sportanlagen, Freizeitangebote, Arbeitsstellen oder Naherholung mitgedacht und vorgeplant? Wenn ja, inwiefern? Wenn nein, warum? Ist es möglich für die strukturelle und infrastrukturelle Entwicklung Krampnitz' Fördergelder zu verwenden? (B - 67)

Ja. In Krampnitz soll ein weitestgehend eigenständiges Stadtquartier entstehen, das neben Wohnraum auch soziale Infrastruktur, Gewerbeflächen und Angebote für die Freizeitnutzung sowie Naherholung beherbergt. So sind beispielsweise sieben Kitas, Grundschulen sowie eine weiterführende Schule mit großem Sportplatz Bestandteil der Planung. Zudem wird es zahlreiche Flächen für gewerbliche Nutzungen wie Nahversorgung, Gastronomie und andere wohnverträgliche Gewerbeformen geben, die sich insbesondere um die beiden Stadtplätze im Ost- und Westteil von Krampnitz konzentrieren.

Im Zuge der Entwicklung des Quartiers sollen auch Fördermittel zum Einsatz kommen. Diese werden allerdings projektspezifisch beantragt, weshalb zum Umfang der Förderung keine pauschale Aussage getroffen werden kann. Ein erstes Beispiel für eine geförderte infrastrukturelle Maßnahme ist die Errichtung einer Grundschule mit Kita und Hort, die zum Einzug der ersten Bewohnerinnen und Bewohner im Jahr 2024 fertiggestellt werden soll. Dieses Projekt wird im Rahmen des Förderprogramms „Nationale Projekte des Städtebaus“ mit 4 Millionen Euro vom Bund gefördert.

---

**68** Wie wird das Beleuchtungssystem der Haltestellen aussehen? Wie werden die Fahrradstellplätze gesichert? Wie werden die Fahrradstellplätze und das Beleuchtungssystem konkret an der Haltestelle „Heinrich-Heine-Weg“ aussehen? (B - 88)

Die Wartehallen sowie die Bahnsteige an den Haltestellen erhalten eine separate Beleuchtung gemäß den rechtlichen Vorgaben. Detaillierte Aussagen sind im derzeitigen Planungsstand noch nicht möglich.

Für die Abstellung von Fahrrädern ist u. a. an der Haltestelle Heinrich-Heine-Weg im Zuge der Tramverlängerung die Errichtung einer größeren Fahrradabstellanlage geplant. Einzelne Stellplätze sollen als abschließbare Fahrradbox ausgeführt werden.

---

**69** Werden enge Kurvenradien bei der Querung der B2 und bei der Haltestelle „Krampnitz Ost“ vermieden, sodass kein Kurvenquietschen auftritt? Wird das Gleisbett in Siedlungsnähe schallschluckend und erschütterungsreduzierend sein? Wird im Allgemeinen an Haltestellen eine Lärmdämmung vorgenommen? (B - 84)

Für hohe Streckengeschwindigkeiten und kurze Fahrzeiten werden die Radien der Straßenbahntrasse grundsätzlich groß gewählt. Dadurch kann ein Kurvenquietschen reduziert werden. An einzelnen Streckenabschnitten müssen jedoch kleinere Bögen verwendet werden (z.B. Stadtplatz Ost in Krampnitz). An diesen Stellen werden Gleisschmieranlagen vorgesehen, um das Kurvenquietschen zu reduzieren. Eine vollständige Unterbindung wird jedoch nicht möglich sein. Des Weiteren wird für die Gesamtstrecke ein Schall- und Erschütterungsgutachten erstellt. Die Gleisanlagen werden so gestaltet, dass die Lärmemissionen reduziert werden und die zulässigen Grenzwerte eingehalten werden.


**70** Ist ein zusätzlicher Tramhalt an der jetzigen Bushaltestelle „Amundsen-/Nedlitzer Straße“ (Südseite Brücke des Friedens) sinnvoll, um das nördliche SAP-Gelände und den Lerchensteig zu bedienen? (B - 89, B - 93)

Um für die Straßenbahn möglichst kurze Reisezeiten zu erzielen, wird auf den Bau einer Haltestelle zwischen der Insel Neu Fahrland und dem Campus Jungferensee verzichtet. Darüber hinaus wird die Haltestelle heute kaum genutzt und es sind nahezu keine Ein- und Aussteiger zu erwarten.

Fahrgastpotenziale im Lerchensteig sind kaum zu erkennen, sodass die Errichtung einer neuen Haltestelle hier nicht sinnvoll ist. Nutzer des SAP-Geländes können die Haltestelle Campus Jungferensee nutzen. Für weitere Informationen siehe auch Frage 49.

Rückfrage aus dem zweiten Onlinedialog:

---

 **Mit 450 m ist der Fußweg vom nördlichen Teil de SAP Geländes bis zur Haltestelle Campus Junferensee weit, und die Haltestelle damit unattraktiv. Sollte unter diesem Gesichtspunkt die Errichtung einer neuen Haltestelle nochmals überdacht werden?**

Durch die Haltestelle Campus Jungferensee ist die dortige Besiedlung gut erschlossen. Laut Nahverkehrsplan ist für die Haltestelle ein Einzugsbereich von 450 m Luftlinie definiert. Dies umfasst die komplette Bebauung entlang des Konrad-Zuse-Rings. Des Weiteren werden durch den Neubau der Haltestelle an der südlichen Zufahrt zum Konrad-Zuse-Ring die Zugangswege weiter verkürzt. Somit ergibt sich eine Entfernung von rund 350 m Luftlinie bis zum nördlichsten Gebäude.

Da für die vorgeschlagene Haltestelle kein wesentliches Fahrgastpotential (sehr geringe Besiedlung) erkennbar ist und hierdurch die Fahrzeit für alle Fahrgäste verlängert wird, kann eine zusätzliche Haltestelle nicht berücksichtigt werden.



# 5

## Natur und Umwelt

In diesem Abschnitt finden Sie alle Beiträge des Onlinedialogs rund um die Auswirkungen der Tramerweiterung auf Natur und Umwelt im Potsdamer Norden. Welche Schadstoff- und Lärmbelastungen werden durch die Tramerweiterung verursacht? Müssen Waldgebiete für das Projekt entfernt werden?

---

Die einzelnen Fragen dieser Veröffentlichung ergeben sich aus der Zusammenfassung und Bündelung der Beiträge aus den Onlinedialogen. Die jeweils genutzten Beitragsnummern sind den Fragen in Klammern beigefügt, wobei ‚B‘ Fragen aus dem ersten Onlinedialog vorangestellt wird, und ‚D‘ Fragen aus dem zweiten. Beispiel: B – 43 entspricht Beitrag Nummer 43 aus dem ersten Onlinedialog.“

---

**71** Wie viel Wald muss zwischen den Haltestellen Heinrich-Heine-Weg und Bassewitz abgeholzt werden, um die Tramtrasse zu realisieren? Wird insgesamt so wenig Wald wie möglich angetastet? (B - 17)

Für den Bau der Tramtrasse bedeutet dies, dass zwischen dem Heinrich-Heine-Weg und der Haltestelle Bassewitz rund 4.000m<sup>2</sup> Wald entfernt werden müssen. Die neue Straßenbahnstrecke wird direkt neben der Bundesstraße geführt, sodass der Eingriff so gering wie möglich gehalten wird.

---

**72** Mit welchen Schadstoff- und Lärmbelastungen ist durch den Ausbau der Tramtrasse sowie des Entwicklungsgebietes Krampnitz und den zusätzlichen PKW-Verkehr zu rechnen? Welche Maßnahmen werden gegen die zusätzliche Belastung ergriffen? (B - 49)

Begleitend zur Planung einer Straßenbahnverlängerung in den Potsdamer Norden erfolgt im Weiteren auch eine Bewertung der zu erwartenden Schallimmissionen. Vergleichen Sie hierzu bitte auch die Frage 42.

In Bezug auf die Luftschadstoffentwicklung ist die Orientierung auf die elektrisch betriebene Straßenbahn, die einen Großteil des Busbetriebs ersetzt, positiv zu werten.

Gleichzeitig wird mit der Herstellung der Straßenbahnverlängerung einer weiteren Zunahme des Pkw-Verkehrs entgegengewirkt.

---

**73** Welcher Lärmschutz ist für den Bereich der „Senke“ (parallel zur B2 auf Höhe der Ganghoferstraße bis zum Krampnitzsee) vorgesehen? Gibt es einen Eingriff in den Baumbestand zur Ganghoferstraße? (B - 100)

Im Rahmen der weiteren Planung wird ein Schallgutachten erarbeitet. Hierbei werden die Einhaltung der aktuell gültigen Grenzwerte geprüft und soweit erforderlich Schallschutzmaßnahmen abgeleitet. Eine genaue Aussage zum Schallschutz ist aktuell noch nicht möglich.

Der Eingriff in den Baumbestand erstreckt sich hauptsächlich entlang der B2. Im Kreuzungsbereich mit der Bundesstraße wird der Eingriff neben der Ganghoferstraße nicht vermieden werden können.

---

**74** Wird der Fahrlander See und seine steigende Attraktivität als Wassersport- und Freizeitgebiet in die Planung zum neuen Entwicklungsgebiet einbezogen? Wäre es möglich einen Teil des Sees, beispielsweise den westlichen Teil, als Vogelschutzgebiet auszuweisen? Wird es Infrastruktur wie Toiletten, Mülleimer etc. für den Teil des Sees geben, der von Badegästen und Wassersportler und Wassersportlerinnen genutzt wird? (B - 56)

Die Entwicklung des Fahrländer Sees steht in keinem unmittelbaren Zusammenhang mit der vorliegenden Planung. Diese Fragestellungen sind derzeit Teil politischer Erörterungen.

---

**75** Können die drei alten Bäume an der Ostseite der Tschudistraße erhalten bleiben? (B - 85)

Leider können im Zuge der Realisierung die drei alten Bäume an der Ostseite der Tschudistraße nicht erhalten bleiben.

**76** Aus meiner Sicht ist eine Straßenbahn nicht ausreichend, um den geplanten Zuzug in Krampnitz über die Planungsphase 1 (Sanierung Altbestand) verkehrstechnisch abzudecken. Wie trägt die Planung dazu bei, eine Überforderung für den Verkehr und die umliegenden Landschaftsschutzgebiete zu verhindern? Welche Verkehrsanalysen sind Grundlagen? (B - 100)

Für den zu erwartenden Verkehr aus der Entwicklung von Krampnitz sind folgende Verkehrsmaßnahmen geplant: Erschließung mit der Straßenbahn und Weiterentwicklung des Busangebotes, Ausbau des Radwegenetzes, Anpassung der bestehenden Straßenanlagen sowie ein städtebauliches Konzept zur Vermeidung von Verkehren. Hierbei wurde die vollständige Entwicklung von Krampnitz zugrunde gelegt. Als Grundlage dient neben der Verkehrswirkungsanalyse für Krampnitz auch die verkehrstechnische Untersuchung der Erschließungsknotenpunkte für das Quartier Krampnitz.

---

## Herausgeber:

ViP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH  
Fritz-Zubeil-Str. 96  
14482 Potsdam

Telefon: +49 331 661 40  
Fax: +49 331 661 4159  
info@vip-potsdam.de  
tram96@vip-potsdam.de

[www.tram96.de](http://www.tram96.de)

Registergericht: Amtsgericht Potsdam  
Registernummer: HRB 7079  
Umsatzsteuer-Identifikationsnummer: DE  
161 080 950

Geschäftsführung: Claudia Wiest,  
Uwe Loeschmann

---

## Konzeption und Moderation des Onlinedialogs, Grafikdesign:

**Lots\*** Gesellschaft für verändernde  
Kommunikation mbH  
Verantwortlich: Jörg Müller, Geschäftsführer

Karl-Heine-Straße 62 HH,  
04229 Leipzig

Telefon: +49 341 227 324 64  
post@lots.de

[www.lots.de](http://www.lots.de)

---

## Redaktion:

Landeshauptstadt Potsdam,  
Lots\* GmbH, ProPotsdam GmbH,  
ViP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH

---

## Urheberrecht & Haftung

Das Layout der dieser Veröffentlichung, die verwendeten Grafiken sowie die Sammlung der Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Die Seiten dürfen nur zum privaten Gebrauch vervielfältigt, Änderungen nicht vorgenommen und Vervielfältigungsstücke weder verbreitet noch zu öffentlichen Wiedergaben benutzt werden. Die einzelnen Beiträge sind ebenfalls urheberrechtlich geschützt; weitere Hinweise können ggf. dort nachgelesen werden.

Alle Informationen in dieser Veröffentlichung erfolgen ohne Gewähr für ihre Richtigkeit. In keinem Fall wird für Schäden, die sich aus der Verwendung der abgerufenen Informationen ergeben, eine Haftung übernommen.

Stand Februar 2021

