



ViP
Verkehrsbetrieb
Potsdam GmbH

Echt
Potsdam.

MOBILE ZUKUNFT

Perspektiven für den öffentlichen
Personennahverkehr in Potsdam



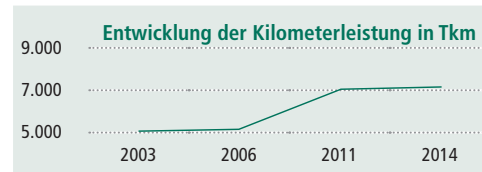
Das Netz der Infrastruktur besteht heute aus:

Gleisnetz:	Streckenlänge	28,9 km	
	Gleislänge	59,6 km	
Haltestellen:	Straßenbahn	127	
	Bus	496	
	DFI-Anzeigen	178	
Fahrzeuge:	Tram:		
	KT4DM	12	
	Combino	17	
	Variobahn	18	
Bus:	Citaro MB O 530 S	15	
	Citaro MB O 530 G	25	
	Volvo 7700 G	15	

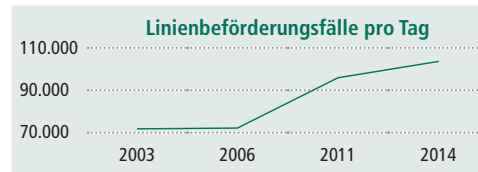


Die Leistungsentwicklung

Kilometerleistung: 7,52 Mill. pro Jahr (2015)



Linienbeförderungsfälle: durchschnittlich 102.000 täglich (2015)



Die seit vielen Jahren ansteigenden Fahrgastzahlen und die deutliche Erhöhung der km-Leistungen sind ein guter Indikator dafür, dass die Entwicklungen und Investitionen gute Schritte zur Erfüllung von Fahrgastwünschen und zur Kundenbindung waren und sind.

Liebe Fahrgäste,

so wie sich Potsdam ständig verändert, unterliegt auch der öffentliche Nahverkehr einem stetigen Wandel. Jedes weitere Wohngebiet, jedes neue Einkaufszentrum, jeder Schulneubau schafft immer wieder neue Anforderungen an die Mobilität in der Stadt. Die erfreuliche Entwicklung Potsdams stellt die Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH vor erhebliche Herausforderungen. Im doppelten Wortsinn geht es also um richtige und auch rechtzeitige Weichenstellungen. Wir machen uns daher bereits heute Gedanken, wie die Mobilität in zehn oder zwanzig Jahren organisiert sein muss, wir werden aber auch kurzfristig aktiv, um auf die aktuelle Stadtentwicklung und die gestiegenen Fahrgastzahlen zu reagieren.

Anpassungen von Linienverläufen, von Fahrzeiten und Anschlüssen sind die Folge. Buslinien lassen sich relativ einfach anpassen, zumal wenn es um zeitlich befristete Änderungen geht. Bei Veränderungen im Netz der Straßenbahnlinien sind hingegen deutlich größere Investitionen erforderlich: Gleise, Fahrleitungen, Haltestellen, neue Fahrzeuge. Da ist es ganz natürlich, dass über neue Linien oder auch nur über die Verlängerung vorhandener Strecken sehr genau nachgedacht wird. Die Auswirkungen auf die Lebensqualität in der Stadt, die Wirtschaftlichkeit, die Umweltverträglichkeit ... Vieles muss bedacht werden.

Eine wichtige Entscheidung ist allerdings bereits langfristig gefallen: Die Straßenbahn ist und bleibt das Rückgrat des öffentlichen Nahverkehrs. Die Straßenbahn hat – verglichen mit dem Bus – vielerlei Vorteile: bequemere Einstiege, geräumigere Fahrzeuge, ein ruhigeres Fahrverhalten. Dank eigenen Gleiskörpers ist die Straßenbahn schneller und pünktlicher als der Bus, nicht zuletzt garantiert sie durch den Elektroantrieb eine ressourcenschonende und umweltfreundliche Mobilität.

Ein knapp 50 Millionen Euro umfassendes Investitionspaket, das gemeinsam von der Landeshauptstadt Potsdam, den Stadtwerken Potsdam und dem Verkehrsbetrieb geschürt wurde, gibt in diesem Zusammenhang wichtige Impulse für den künftigen Nahverkehr in Potsdam. Viel ist geplant: Noch in diesem Jahr werden wir den Startschuss für die Streckenverlängerung zum Campus Jungfernsee geben, die ersten Tatra-Bahnen werden für den Weiterbetrieb fit gemacht, und es wird mit der Verlängerung von acht Combino-Fahrzeugen begonnen, um auf die weiter steigende Nachfrage im Norden der Stadt reagieren zu können.

Martin Griebner
Kaufmännischer
Geschäftsführer

Oliver Glaser
Technischer
Geschäftsführer



Maßnahme 1

Die Tram zum Campus Jungfernsee

Die Bevölkerung in der Landeshauptstadt Potsdam wird nach aktuellen Prognosen innerhalb von 10 Jahren von 165.000 (2014) auf 183.000 (2025) wachsen. Das entspricht einem Bevölkerungswachstum von ca. 1 Prozent jährlich. Experten rechnen damit, dass der Anteil des öffentlichen Nahverkehrs dabei stark ansteigen und der des Autoverkehrs abnehmen wird. Diese Entwicklung verteilt sich jedoch nicht gleichmäßig über das Potsdamer Stadtgebiet. Das größte Wachstum für den ÖPNV wird im Potsdamer Norden erwartet. Hierbei wird von einem Wachstum der Verkehrsnachfrage im Bornstedter Feld um 57% ausgegangen. Ein großer Zuwachs wird auch im Bereich Campus Jungfernsee, in Fahrland sowie in Neu Fahrland erwartet. Außerdem wird es zu leichten Zuwächsen in Groß Glienicke, in der Brandenburger Vorstadt und in Golm/Eiche kommen.

Mit der Fertigstellung des Wohngebietes Kirchsteigfeld kurz vor der Jahrtausendwende haben sich die Wachstumspotenziale Potsdams in Richtung Süden zunächst erschöpft. Seither richtet sich die Aufmerksamkeit vor allem auf den Norden. Große Kasernenkomplexe bieten hier bauliche Voraussetzungen für Gewerbe und Wohnen, andererseits verfügt das Gebiet noch über große Flächen für Neuerschließungen.

Ein Beispiel dafür ist der Campus am Jungfernsee. Dieses Gelände, auf halbem Weg zwischen der Stadtgrenze zu Berlin und dem Wissenschaftsstandort Golm gelegen, soll in den kommenden Jahren zu einem High-Tech-Park mit Wohnnutzung entwickelt werden.

Volkspark
Potsdam



Überfahrt Kreuzung Nedlitzer Str./Am Jungfernsee

Dabei ist die Anbindung an das Potsdamer Tramnetz auf denkbar einfache Weise möglich: durch eine Verlängerung der vorhandenen Tram-Strecke zum Volkspark von der bisherigen Endhaltestelle Viereckremise entlang der Nedlitzer Straße um rund eineinhalb Kilometer zum Jungfernsee. Die zur BUGA 2001 eröffnete Trasse der Tram 96 erhält mit dem Campus Jungfernsee einen neuen, hochfrequentierten Endpunkt. Mit der Verlängerung reagieren wir auch auf die derzeit bereits wachsende Nachfrage auf der Linie Tram 96 entlang der roten Kasernen.

Daten und Fakten zur Strecke:

- 1.125 m Strecke, davon 330 m eingleisig
- 400 m Wendeschleife mit einem Aufstellgleis 85m Länge
- 4.750 m Schienen
- 1.800 Stück Schwellen,
- 8.000 m² Rasengleis
- 4 Weichen
- 50 neue Maste
- 2.500 m Fahrdrabt

Wo sich Tram und Bus treffen

Dort, wo sich heute die einfache Bushaltestelle Campus Jungfernsee befindet, wird sich nach Fertigstellung der Trasse eine moderne Wende- und Verknüpfungsanlage von Bus und Tram befinden. Ähnlich wie am Endpunkt der Tram-Linie 92, der Haltestelle Kirschallee, wird auch hier durch eine Tür-zu-Tür-Verbindung das direkte Umsteigen von Bus auf Tram möglich sein. Doch nicht nur das: Parallel dazu ist die Einrichtung von P+R sowie B+R-Stellplätzen geplant, um diese Haltestelle zur zentralen Umsteigehaltestelle im Potsdamer Norden zu entwickeln.

Die Buslinien aus den nördlichen Ortsteilen Potsdams und aus Spandau können hier künftig direkt mit der Tram verknüpft werden. Da die Tram auf einem eigenen Gleiskörper unabhängig vom motorisierten Individualverkehr verkehrt, entsteht eine schnelle Verbindung in die Potsdamer Innenstadt und zum Hauptbahnhof vorbei am Stau in der Hauptverkehrszeit. Das ist gut für die Potsdamer Innenstadt, wenn sich dort weniger Fahrzeuge durch die Straßen quälen. Die Bevölkerungsentwicklung in Groß Glienicke und die Entwicklung der ehemaligen Kaserne Krampnitz zu einem neuen Stadtquartier macht zudem die dynamische Fortschreibung des Nahverkehrsangebots in den kommenden Jahren erforderlich.



Das künftige Gewerbegebiet am Jungfernsee

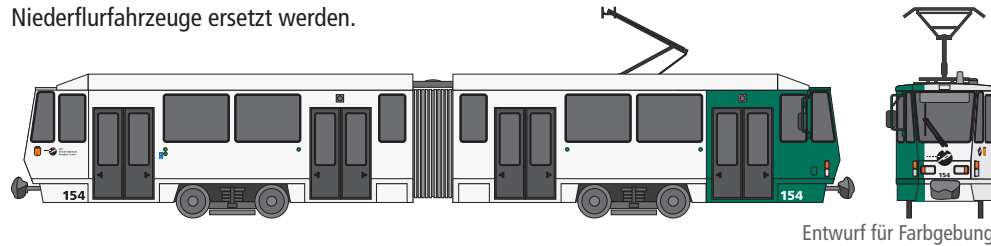


Wendeschleife an der neuen Endhaltestelle Campus Jungfernsee nach der Fertigstellung

Grundinstandsetzung der KT4D

Zwölf Tatra-Straßenbahnen vom Typ KT4D werden in den nächsten eineinhalb Jahren grundinstandgesetzt. Nach einer damit verbundenen Hauptuntersuchung bleiben sie weitere 8 Jahre bzw. 500.000 Kilometer im Linienverkehr, vorrangig im Berufsverkehr, bei ViP im Einsatz, bis dann in den 2020er Jahren auch diese Tattras durch neue Niederflurfahrzeuge ersetzt werden.

Die erste Doppeltraktion wird voraussichtlich Anfang Mai die ViP in Richtung Hauptwerkstatt der Prager Verkehrsbetriebe verlassen. Im Abstand von ca. 1,5 – 2 Monaten folgen die nächsten Einheiten. Die Grundinstandsetzung aller Fahrzeuge soll in ca. 17 Monaten abgeschlossen sein.



Der Weiterbetrieb der Tattras ist nötig, da die Zahl der Fahrgäste stark angestiegen ist und wir darauf mit dem Einsatz von mehr Fahrzeugen reagieren müssen. Den Zuschlag für die Grundinstandsetzung der 12 Fahrzeuge erhielt im Ergebnis einer europaweiten Ausschreibung die Hauptwerkstatt der Prager Verkehrsbetriebe.

Die Fahrzeuge werden dort komplett zerlegt und danach die Teile aufgearbeitet und eingelagert. Der so reparierte Wagen erhält eine neue Farbgebung und neue Fußböden. Im Wageninnern werden die Lackierung der Haltestangen vereinheitlicht (opalgrün) sowie die aus Combino und Variobahn bekannten Markierungen für Sehbehinderte angebracht. Auch die Abläufe bei der Türbedienung werden den Niederflrwagen angepasst.

Die Aufarbeitung der Drehgestelle, der Fahr- und Bremsschalter sowie der elektronischen Fahr- und Bremssteuerung erfolgt in den ViP-eigenen Werkstätten in Potsdam. In Eigenregie wurden bereits die Fahrtzielanzeiger ausgetauscht. Dabei kommen nun LED-Anzeigen statt der bisher üblichen Rollbandanzeigen zum Einsatz.

Weltweit befinden sich heute noch knapp 700 Fahrzeuge von Typ KT4D im Einsatz. Im Zuge der Beschaffung von Niederflrbahnen wurden viele Fahrzeuge verschrottet oder verkauft. Heute fahren ehemalige Potsdamer Bahnen u.a. in Ägypten (Alexandria), Rumänien (Cluj-Napoca, Ploiesti), Ungarn (Szeged) und Weißrussland (Temirtau).

Die erste jemals gebaute KT4D vor und nach ihrer Restaurierung durch Potsdamer Straßenbahnfreunde.



Zwei Tram-Generationen treffen sich am Hauptbahnhof

Verlängerung der Combino auf XL

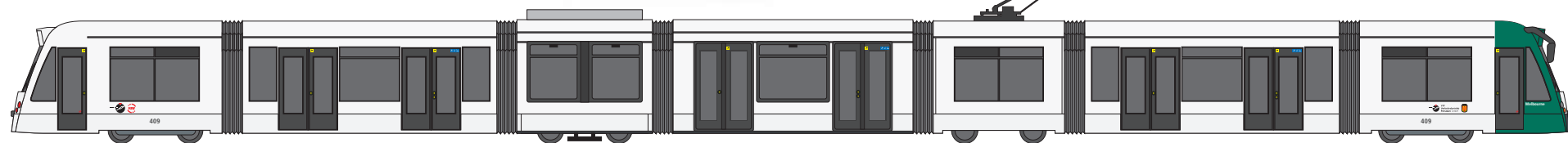
Nach aktuellen Prognosen der Landeshauptstadt Potsdam wird die ViP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH bis zu 15.000 Fahrgäste mehr im Jahr 2025 pro Tag befördern – eine gewaltige Aufgabe. Vor allem bei den Straßenbahnen klemmt es schon jetzt. Mehr Niederflurbahnen würden keine schnelle Hilfe bringen, denn etwa fünf Jahre dauert es von der Ausschreibung bis zur Auslieferung.

Die ViP-Idee: Die vorhandenen Fahrzeuge werden verlängert. Eingehende Prüfungen ergaben, dass die niederflurigen Combino-Bahnen von Siemens sich gut eignen, um durch Einhängen von zwei zusätzlichen Mittelstücken zehn Meter in der Länge zu wachsen. Die ViP plant, bei acht Fahrzeugen jeweils zusätzlich ein Drei- und ein Sieben-Meter-Segment einzuhängen. Diese Lang-Combinos bieten dann über 200 statt 160 Fahrgästen Platz und haben acht statt sechs Türen. Damit können wir pro Fahrt mehr Fahrgäste befördern und zugleich den Fahrgastwechsel an den Haltestellen beschleunigen, was positive Auswirkungen auf die Pünktlichkeit haben wird. Für die Verlängerung sind „jüngere“ Combinos der letzten beiden Lieferlose mit den Nr. 409 bis 416 vorgesehen.

Für den Einsatz der siebenteiligen Combinos mit ihren 40 Metern Länge im Liniendienst sind keine baulichen Anpassungen im Netz vorzunehmen. Lediglich an drei Haltestellen sind die Bahnsteige

zu verlängern. Allerdings ist für die technische Wartung der umgebauten Fahrzeuge die Werkstatt auf dem ViP-Betriebshof auszubauen. Die Combinos der XL-Version werden vorrangig auf den Hauptstrecken des Straßenbahnnetzes zwischen Marie-Juchacz-Str. und Kirschallee bzw. Campus Jungferensee eingesetzt, da vor allem dort auf das wachsende Fahrgastaufkommen reagiert werden muss. Der erste Lang-Combino soll im Sommer 2017 durch Potsdam rollen.

Die neuen Wagenteile werden bei der Firma Siemens im Werk Wien vorgefertigt und ins Siemens-Prüfcenter nach Wegberg-Wildenrath geliefert. Hier werden die neuen Wagenteile eingebaut. Im Anschluss finden in Wildenrath die Inbetriebnahme und Testfahrten statt. Danach geht es auf der Straße wieder nach Potsdam. Der Combino ist eine Niederflur-Straßenbahn, die als eine der erfolgreichsten Straßenbahn-Standardtypen gilt. Rund 500 Fahrzeuge sind weltweit im Einsatz.



Entwurf für Farbgebung

Die Ziele des Investitionspaketes

Die Umsetzung der Maßnahmen aus dem Investpaket ist Bestandteil des Verkehrskonzepts der Landeshauptstadt Potsdam, das den öffentlichen Nahverkehr, das Radfahren und das Zufußgehen in den Mittelpunkt der Planungen für eine nachhaltige Stadtentwicklung stellt und den Umweltverbund stärkt. Dazu gehören:

- Schaffung einer attraktiven und umfangreich barrierefreien ÖPNV-Verbindung zwischen der Innenstadt und den neuen Stadtteilen im Potsdamer Norden durch Streckenverlängerung als Alternative zum Auto.
- Verkehrsentlastung der Innenstadt durch Strecken- und Fahrzeugverlängerung, da mehr Fahrgäste befördert werden können. Dadurch Einsparung vieler tausend Autofahrten und damit Reduzierung der Lärm- und Abgasemissionen.
- Schaffung einer Infrastruktur, die eine künftige Weiterentwicklung der Straßenbahn in Potsdam ermöglicht, da die Straßenbahnen überall auf der Welt deutlich mehr Autofahrer zum Umsteigen auf den öffentlichen Nahverkehr als der Bus animiert.



Informationen

ViP-Infotelefon (0331) 6 61 42 75

vip-potsdam.de

ViP-Fundbüro (0331) 6 61 45 55

ViP-Kundenzentren


Platz der Einheit

in der WilhelmGalerie

Montag–Freitag 07.00–19.00 Uhr

Samstag 09.00–14.30 Uhr

Sonntag, Feiertag geschlossen

  Platz der Einheit

Hauptbahnhof · ABO-Center

Bahnhofsvorplatz Süd

Montag–Freitag 07.00–19.00 Uhr

Samstag 09.00–14.30 Uhr

Sonntag, Feiertag geschlossen

  S Hauptbahnhof

ViP-Fundbüro

Betriebshof ViP

Fritz-Zubeil-Straße 96

Montag–Donnerstag 09.30–16.00 Uhr

Freitag 09.30–15.00 Uhr


 Abzweig Betriebshof ViP  Betriebshof ViP

ViP-Service-Agentur Clavis

Rudolf-Breitscheid-Straße 29

Montag–Freitag 07.00–19.00 Uhr

Samstag 07.00–14.00 Uhr

  Rathaus Babelsberg

Unsere Kundenzentren bieten an:

- Informationen zum ABO
- Ausgabe der ABO-Anträge
- Verkauf des gesamten Fahrausweisangebotes des VBB
- Fahrplanauskünfte, Erstellung von persönlichen Fahrplänen
- Auskünfte über Störungen oder Veränderungen des ÖPNV
- Bearbeitung von Fahrgelderstattungen
- Fundsachenvermittlung
- Entgegennahme von Hinweisen zum ÖPNV

ViP

Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH

Fritz-Zubeil-Straße 96

14482 Potsdam