



# **NAHVERKEHRSPLAN 2012 - 2018**

## für die Landeshauptstadt Potsdam

Januar 2013

Beschlussfassung der  
50. Stadtverordnetenversammlung



**Landeshauptstadt  
Potsdam**

## Inhaltsverzeichnis

1	Vorbemerkungen und Aufgabenstellung .....	7
1.1	Entwicklung des europäischen Rechtsrahmens und die Umsetzung in nationales Recht.....	7
1.2	Entwicklungen im Land Brandenburg .....	7
1.3	Auswirkungen der Gesetzesänderungen auf die Wahrnehmung der Aufgaben- trägerrolle in der Landeshauptstadt Potsdam .....	8
1.4	Rechtliche Grundlage und Aufgabenstellung .....	10
2	Verkehrspolitische Ziele der Landeshauptstadt.....	13
3	Analyse und Prognose.....	15
3.1	Bewertung des NVP 2007 - 2011.....	15
3.1.1	Entwicklung der Betriebsanlagen und Fahrzeuge im städtischen ÖPNV.....	15
3.1.2	Verkehrliche Leistungen .....	16
3.1.3	Kosten- und Zuschussentwicklung.....	18
3.2	Analyse der Leistungsfähigkeit .....	18
3.2.1	Straßenbahn.....	18
3.2.2	Stadtbus .....	21
3.2.3	Fähre.....	26
3.2.4	Regionalbus .....	26
3.2.5	S-Bahn .....	28
3.2.6	Regionaler Bahnverkehr .....	29
3.3	Prognose der Verkehrsnachfrage bis 2018.....	30
3.3.1	Rahmenbedingungen und Strukturdaten .....	30
3.3.2	Entwicklung der Verkehrsnachfrage .....	34
4	Vorgaben für den ÖPNV 2012- 2018 .....	36
4.1	Erschließungsstandards .....	38
4.1.1	Quelle-Ziel-Beziehungen in der Stadt .....	40
4.1.2	Anforderungen zur Netzentwicklung .....	42
4.1.3	Haltestellenerreichbarkeit .....	43
4.1.4	Beförderungszeit und Zielerreichbarkeit.....	44
4.2	Bedienungsstandards .....	46
4.3	Qualitätsstandards.....	56
4.3.1	Umwelt .....	57
4.3.2	Anforderungen an den Fahrzeugpark .....	58

4.3.3	Haltestellenausstattung .....	60
4.3.4	Pünktlichkeit und Anschlussicherung .....	61
4.3.5	Kundenservice und Fahrgastinformation.....	64
5	Weiterentwicklung Tarif und Vertrieb .....	66
5.1	Tarif .....	66
5.2	Vertrieb.....	67
6	Finanzierungskonzept.....	69
6.1	Investitionsbedarf .....	69
6.2	Finanzierung der Leistungserbringung.....	70
6.3	Finanzierung der Investitionen 2012.....	71

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Planerische Einordnung des Nahverkehrsplanes .....	12
Abbildung 2: Zeitliche Einordnung des Nahverkehrsplanes .....	13
Abbildung 3: Beförderungsleistung im Stadtgebiet .....	16
Abbildung 4: Beförderte Personen ViP.....	17
Abbildung 5: Werktägliche Streckennetzbelastung Straßenbahn und Bus (Quelle: ViP) .	17
Abbildung 6: Zuschussentwicklung (Tabelle) .....	18
Abbildung 7: Zuschussentwicklung (Grafik) .....	18
Abbildung 8: Straßenbahnlinien Dezember 2011.....	20
Abbildung 9: Infrastruktur der Straßenbahn .....	20
Abbildung 10: Straßenbahnlinien-Netz.....	21
Abbildung 11: Verkehrsangebot der Straßenbahn 2011 .....	21
Abbildung 12: ÖPNV- und Busspuren.....	23
Abbildung 13: Stadtbuslinien der ViP Dezember 2011 .....	24
Abbildung 14: Stadtbuslinien-Netz der ViP.....	25
Abbildung 15: Verkehrsangebot des Stadtbus 2011 (ViP).....	25
Abbildung 16: Infrastruktur Bus .....	25
Abbildung 17: Fährlinie .....	26
Abbildung 18: Regionalbuslinien Dezember 2011.....	27
Abbildung 19: Regionalbus-Netz.....	28
Abbildung 20: Regionalbahnverkehr seit Dezember 2011* .....	29
Abbildung 21: SPNV-Liniennetz Potsdam und Umgebung ab Fahrplanjahr 2012* .....	30
Abbildung 22: Entwicklung der Einwohner und Erwerbstätigen .....	31
Abbildung 23: Einwohner-Entwicklung .....	31
Abbildung 24: Einwohner-Prognose .....	32
Abbildung 25: Bildungsstandorte.....	33
Abbildung 26: Entwicklung der Verkehrsmittelwahl (Quelle: SrV 2008) .....	34
Abbildung 27: ÖPNV-Anteile im Vergleich (Quelle: SrV 2008 u. MiD).....	35
Abbildung 28: Entwicklung der Einpendlerzahlen .....	35
Abbildung 29: Ein- und Auspendlerverteilung für Potsdam .....	36
Abbildung 30: Entwicklung des Modal Split (Quelle: SrV).....	37
Abbildung 31: Wege je Ortsteil und Tag (Quelle: VBB).....	39
Abbildung 32: Klasseneinteilung nach Ortsteilen (Quelle: VBB).....	39
Abbildung 33: Verkehrsbeziehungen im Binnenverkehr (Quelle: ViP).....	40
Abbildung 34: Planungsgebiete zur Straßenbahnnetzerweiterung (Quelle: StEK-V) .....	42
Abbildung 35: Haltestelleneinzugsbereiche nach Klassen.....	43

<i>Abbildung 36: Flächenerschließung durch Haltestellen</i> .....	44
<i>Abbildung 37: Maximale Umsteigehäufigkeiten nach Klassen</i> .....	45
<i>Abbildung 38: Taktzeiten nach Klassen</i> .....	46
<i>Abbildung 39: Regionalbuslinien mit städtischer Erschließungsfunktion</i> .....	48
<i>Abbildung 40: Regionalbuslinien mit Verdichtung des städtischen Angebotes</i> .....	49
<i>Abbildung 41: Funktion der Regionalbuslinien</i> .....	49
<i>Abbildung 42: Ortsteile für alternative Bedienformen und Stadtbusnetz</i> .....	51
<i>Abbildung 43: Nachtbusliniennetz So-Do (links) sowie Fr und Sa (rechts)</i> .....	53
<i>Abbildung 44: Nachtverkehr</i> .....	53
<i>Abbildung 45: Regionalbahnhöfe in Potsdam</i> .....	54
<i>Abbildung 46: Dienstleistungskreis</i> .....	56
<i>Abbildung 47: Städtische Planungen zur Umweltproblematik</i> .....	58
<i>Abbildung 48: Bewertung der Anschlussqualität</i> .....	63
<i>Abbildung 49: Verknüpfungspunkte</i> .....	63
<i>Abbildung 50: Touch &amp; Travel</i> .....	68
<i>Abbildung 51: Investitionen bis 2016</i> .....	69
<i>Abbildung 52: Investitionen 2012</i> .....	71

**Abkürzungsverzeichnis**

<b>BimSchG</b>	Bundes-Immissionsschutzgesetz
<b>BL</b>	Buslinie
<b>B+R</b>	Bike+Ride
<b>DFI</b>	Dynamische Fahrgastinformation
<b>EEV</b>	Enhanced Environmentally Friendly Vehicle
<b>EF</b>	Einzelfahrt
<b>EG</b>	Europäische Gemeinschaft
<b>EMAS-Verordnung</b>	Eco- Management and Audit Scheme (= "EU-Öko-Audit")
<b>EWG</b>	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
<b>EU-VO 1370/2007</b>	Verordnung (EG) des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße
<b>HVG</b>	Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH
<b>HVZ</b>	Hauptverkehrszeit
<b>LHP</b>	Landeshauptstadt Potsdam
<b>LSA</b>	Lichtsignalanlage
<b>MiD</b>	Mobilität in Deutschland (Studie)
<b>MIV</b>	Motorisierter Individualverkehr
<b>MUGV</b>	Ministeriums für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz
<b>NVP</b>	Nahverkehrsplan
<b>NVZ</b>	Nebenverkehrszeit
<b>OE</b>	Regionalbahn der ODEG (Ostdeutsche Eisenbahn GmbH)
<b>ÖPNV</b>	öffentlicher Personennahverkehr
<b>ÖPNVG Bbg.</b>	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg
<b>OT</b>	Ortsteile
<b>PBefG</b>	Personenbeförderungsgesetz
<b>P+R</b>	Park+Ride
<b>RBL</b>	rechnergestütztes Betriebsleitsystem
<b>RB</b>	Regionalbahn
<b>RE</b>	Regionalexpress
<b>SPNV</b>	Schienenpersonennahverkehr
<b>SPFV</b>	Schienenpersonenfernverkehr
<b>SrV</b>	System repräsentativer Verkehrsbefragungen

<b>StEK-V</b>	Stadtentwicklungskonzept Verkehr
<b>SuSiteam</b>	Subjektive Sicherheit im ÖPNV-Test und Evaluation ausgewählter Maßnahmen
<b>SVZ</b>	Schwachverkehrszeit
<b>SWP</b>	Stadtwerke Potsdam GmbH
<b>VBB</b>	VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH
<b>VEP</b>	Verkehrsentwicklungsplan
<b>ViP</b>	ViP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH
<b>VLfV</b>	Verkehrsleistungs- und Finanzierungsvertrag
<b>VU</b>	Verkehrsunternehmen
<b>WE</b>	Wochenende
<b>ZOB</b>	Zentraler Omnibusbahnhof

## **1 Vorbemerkungen und Aufgabenstellung**

### **1.1 Entwicklung des europäischen Rechtsrahmens und die Umsetzung in nationales Recht**

Seit dem 3. Dezember 2009 ist nach langer Vorbereitungszeit die europäische Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (EU-VO 1370/2007) über öffentliche Verkehrsdienste auf Schiene und Straße in Kraft getreten. Sie löst die Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates ab. Lange im Vorfeld des Inkrafttretens gab es neben Entwürfen der Bundesregierung eine Vielzahl von Vorschlägen unterschiedlicher Gremien zur Anpassung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG). Bisher ist es nicht gelungen, das Gesetzgebungsverfahren abzuschließen. Jedoch hat das Plenum des Bundesrates die von den Ländern mit den kommunalen Spitzenverbänden abgestimmten Empfehlungen anerkannt und in seiner Stellungnahme erhebliche Änderungen zum Regierungsentwurf aufgenommen. Letztendlich haben nunmehr die Bundesregierung und der Bundestag die Voraussetzungen zu schaffen, um die Zustimmung des Bundesrates zu erhalten.

Bis zu diesem Zeitpunkt gilt die EU-VO 1370/2007 unmittelbar. Das birgt gewisse Unsicherheiten bei der Wahrnehmung der Aufgabenträgerrolle in sich, die im Rahmen der Übergangsfrist bis zum Jahre 2019 zu überwinden sind.

### **1.2 Entwicklungen im Land Brandenburg**

Obwohl der öffentliche Personennahverkehr in der Bundesrepublik Deutschland noch immer ein Teil der staatlichen Daseinsvorsorge mit erheblichem volkswirtschaftlichen Nutzen ist, hat sich in den vergangenen Jahren ein Paradigmenwechsel bei seiner Finanzierung vollzogen.

Das Land Brandenburg hat bereits 2005 begonnen, die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) neu zu ordnen und den zukünftigen gesetzlichen Bedingungen und finanziellen Zwängen anzupassen. Staatliche Zuwendungen, wie beispielsweise Ausgleichszahlungen für die Beförderung bestimmter Personengruppen oder allgemeine Zuzahlungen, wie z.B. für Investitionen erfolgen durch die angespannte Lage der öffentlichen Haushalte nicht mehr in der bisherigen Form.

Dennoch besteht der Anspruch, ein qualitativ hochwertiges Angebot im ÖPNV beizubehalten und die Fahrgastzahlen weiter zu erhöhen, um damit verkehrs- und umweltpolitische Ziele zu erreichen.

Die Verkehrsunternehmen agieren in diesem Spannungsfeld aus erforderlichen Einnahmen bei gleich bleibenden bzw. steigenden Qualitätsansprüchen bisher mit einer Strategie der Kostenreduzierung bzw. Produktivitätssteigerung. Große Einsparpotenziale wurden bereits realisiert und die Verkehrsunternehmen haben ihre Wirtschaftlichkeit erheblich erhöht. Die verbleibenden Effizienzreserven aber sind gering. Die allgemeine Inflationsrate und insbesondere die steigenden Energie- und Kraftstoffkosten sind allein über Fahrgeldeinnahmen nicht mehr zu realisieren. Insofern wird es schwieriger, das auf hohem Niveau bestehende Angebot im ÖPNV mittel- und langfristig aufrecht zu erhalten.

Die vom Land Brandenburg seit 2005 begonnene Übertragung der Verantwortung an die kommunalen Aufgabenträger wird im Jahr 2014 weiter vervollkommen. Mit einer gesonderten jährlichen Pauschalzuweisung wird die bisherige investive Einzelprojektförderung des Landes den Aufgabenträgern mit spurgebundenen ÖPNV-Systemen (Tram, O-Bus) in Eigenverantwortung übertragen werden.

### **1.3 Auswirkungen der Gesetzesänderungen auf die Wahrnehmung der Aufgabenträgerrolle in der Landeshauptstadt Potsdam**

Mit dem Inkrafttreten der EU-VO 1370/2007 und der im Jahr 2005 begonnenen Neuordnung der ÖPNV-Finanzierung des Landes Brandenburg sind die Aufgabenträger gefordert, ihre Daseinsvorsorge bezüglich der ausreichenden Bereitstellung von Leistungen des ÖPNV in freiwilliger Selbstverwaltungsaufgabe in Quantität und Qualität langfristig sicherzustellen.

Die Evaluierung der 2005 und 2007 umgesetzten Novellierungen des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNVG Bbg.) hat zu überwiegend positiven Ergebnissen geführt, so dass die Fortführung in einer weiteren Novellierung 2013 beabsichtigt ist. Nachsteuerungsbedarf wird vor allem in folgenden vier Punkten gesehen:

- Förderung der Aufgabenträger mit Straßenbahnen und O-Bussen,
- Finanzierung von Busersatzverkehren aufgrund abbestellter Leistungen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV),
- stärkere Förderung alternativer Bedienformen,
- Intensivierung der Zusammenarbeit benachbarter Aufgabenträger (Konkretisierung der Kriterien zur Zusammenarbeit sowie der Konsequenzen bei unzureichender Abstimmung).

Um letzterem gerecht zu werden haben sich die Landkreise Potsdam-Mittelmark, Havelland sowie die kreisfreie Stadt Brandenburg a.d. Havel und die Landeshauptstadt

Potsdam (LHP) unter Zuhilfenahme der VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (VBB) entschlossen, die Chance zur Reduzierung der Kosten mittels Zusammenführung der im Verkehrsraum tätigen kommunalen Unternehmen sowie der Wahrnehmung der Aufgabenträgerrolle untersuchen zu lassen. Im Ergebnis dessen gab es jedoch keine konsensfähige Struktur, so dass zunächst wieder jeder Aufgabenträger für sich entscheiden muss, wie er seine konkrete Verantwortung wahrnimmt. Das betrifft für die LHP insbesondere die Aufgabenträger-überschreitenden Verkehre aus den Landkreisen Potsdam-Mittelmark und Havelland.

Die unmittelbare Wirkung der EU-VO 1370/2007 gestattet es nicht mehr, die Leistungen der Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH (HVG), dem kommunalen Unternehmen der beiden Landkreise, mittels Zuwendungsrecht durch die LHP mit zu finanzieren, wie es in den Vorjahren praktiziert wurde. Das Land Brandenburg empfiehlt deshalb auf der Grundlage des § 9 des ÖPNVG Bbg. in Verbindung mit § 3 der ÖPNV-Finanzierungsverordnung Verwaltungsvereinbarungen zwischen den Aufgabenträgern abzuschließen. Diese sind zurzeit in Vorbereitung. Danach sind die Aufgabenträger verpflichtet, sich bei Aufgabenträger-überschreitenden Verkehren abzustimmen und zur Übernahme der entstehenden Kostendeckungsfehlbeträge zu vereinbaren. Diese Vereinbarungen wurden im ersten Halbjahr 2012 abgeschlossen.

Die HVG leistet jährlich ca. 1,5 Mio Fahrplankilometer auf Potsdamer Gebiet, wovon ca. 760.000 Fahrplankilometer als Leistung der städtischen Daseinsvorsorge zuzuordnen sind. Das entspricht ca. 10% der erforderlichen Leistungen in der LHP.

Für 90% der Leistung bedient sich die LHP der ViP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH (ViP), die damit als Verkehrsunternehmen für das Bedienungsgebiet der Stadt zuständig ist. Die LHP ist über die Stadtwerke Potsdam GmbH (SWP) alleinige Anteilseignerin der ViP. Zwischen dieser und der ViP besteht ein Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag.

Der 2005 geschlossene Verkehrsleistungs- und Finanzierungsvertrag (VLFV) der LHP mit der ViP war 2009 neu zu verhandeln. Dies erfolgte bereits unter Beachtung der neuen europarechtlichen Rahmenbedingungen.

Mittels Änderungsvereinbarung wurde der bestehende VLFV so gestaltet, dass er als Bestandsdienstleistungsauftrag im Sinne von Artikel 8 Abs. 3 der EU-VO 1370/2007 angesehen werden kann und für eine Laufzeit bis 2014, ggf. bis 2019 vorgesehen ist.

Wesentliche Änderungen betreffen:

- den Gesamtfinanzierungsrahmen für die Jahre 2010 bis 2014 bei gleichzeitiger Definition der Ausgleichskosten sowie der Festlegung eines Betrachtungszeitraumes von 4 Jahren bei einer möglicherweise auftretenden Überkompensation,
- die Ergänzung der Qualitätsvereinbarung durch ein Anreizsystem zur Sicherung der Qualitätsstandards,
- die Festlegung von Parametern zum Einsatz von Subunternehmern,
- die Vertragsdauer, längstens bis einschließlich 2019, jedoch nur bis 2014, wenn es zu keiner schriftlichen Einigung der Finanzierung ab 2015 kommt.

Eine zweite Änderungsvereinbarung wurde im Jahr 2010 geschlossen. Die HVG hat ihrerseits zur Einhaltung der neuen rechtlichen Rahmenbedingungen die Liniengenehmigungen der seit 2003 (Gemeindegebietsreform) außerhalb ihres Zuständigkeitsbereiches bedienten städtischen Gebiete Golm, Fahrland und Satzkorn sowie Groß Glienicke an die ViP abgegeben. Durch diese Leistungserweiterung der ViP und deren Finanzierung durch die LHP war eine erneute Anpassung des VLFV erforderlich.

Die Liniengenehmigungen des Busverkehrs enden in den Jahren 2016/2017, die der Straßenbahnen ab 2024.

Diese langfristige vertragliche Bindung und nunmehr ermöglichte Leistungserbringung überwiegend „aus einer Hand“ muss dazu führen, diese wirtschaftlich noch stärker zu optimieren. Das ist umso dringender erforderlich, da sich die gegenwärtigen Finanzierungsquellen zunehmend verringern. In den betroffenen Zeitraum fallen:

- die Revision des Regionalisierungsgesetzes 2014 für Änderungen ab 2015,
- der Wegfall der Zweckbindung der Mittel des Entflechtungsgesetzes 2013 bei gleichzeitiger Abschmelzung bis 2019.

Zudem ist anzumerken, dass die im Querverbund der SWP erwirtschafteten Mittel zunehmend unsicherer werden und eine Entspannung der städtischen Haushaltsslage in der Planungsperiode nicht zu erwarten ist.

Nach Definition der Daseinsvorsorge in diesem Nahverkehrsplan in Quantität und Qualität sind zur Sicherung des Standards neue Möglichkeiten der Finanzierung und der Kostenminimierung zu untersuchen.

#### **1.4 Rechtliche Grundlage und Aufgabenstellung**

Die rechtliche Grundlage für den Nahverkehrsplan der LHP bilden das PBefG sowie das ÖPNVG Bbg., das die Aufstellung von Nahverkehrsplänen als freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe durch die kommunalen Aufgabenträger definiert.

Nach § 8 (3) PBefG haben die Genehmigungsbehörde, der Aufgabenträger und die beteiligten Verkehrsunternehmen gemeinsam für eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit zu sorgen. Erforderlich hierfür ist ein integriertes Verkehrsangebot.

Die vom Land Brandenburg seit 2005 begonnene und 2008 weiter ausgebauten Übertragung der Verantwortung an die kommunalen Aufgabenträger wird im Zeitraum dieses Nahverkehrsplanes (NVP) vervollkommen. Die bisher im Land verbliebene Finanzierungsverantwortung für investive Projektförderungen wird den Landkreisen und kreisfreien Städten voraussichtlich ab 2014 ebenfalls vollständig übertragen.

Mit dem Instrument Nahverkehrsplan, der entsprechend § 8 (3) PBefG vom Aufgabenträger unter Mitwirkung der Verkehrsunternehmen zu erstellen ist, wird die inhaltliche Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes bestimmt.

Mittels NVP legt der Aufgabenträger durch politischen Beschluss fest, wie er sich die angemessene Bedienung der Bevölkerung mit Leistungen des ÖPNV vorstellt, welche Maßnahmen hierfür in den nächsten Jahren durchzuführen sind und wie diese finanziert werden sollen.

Als Rahmenplan beschreibt der NVP die Eckpunkte der weiteren Entwicklung der Verkehrsangebote, insbesondere die Bedienungsstandards und den Leistungsumfang.

Die konkrete Ausgestaltung der Verkehre, wie die endgültige Festlegung der Linien und Fahrpläne, erfolgt durch das Verkehrsunternehmen in Abstimmung mit dem Aufgabenträger.

Bei der Aufstellung eines Nahverkehrsplanes sind entsprechend § 8 ÖPNVG folgende Sachverhalte besonders zu berücksichtigen:

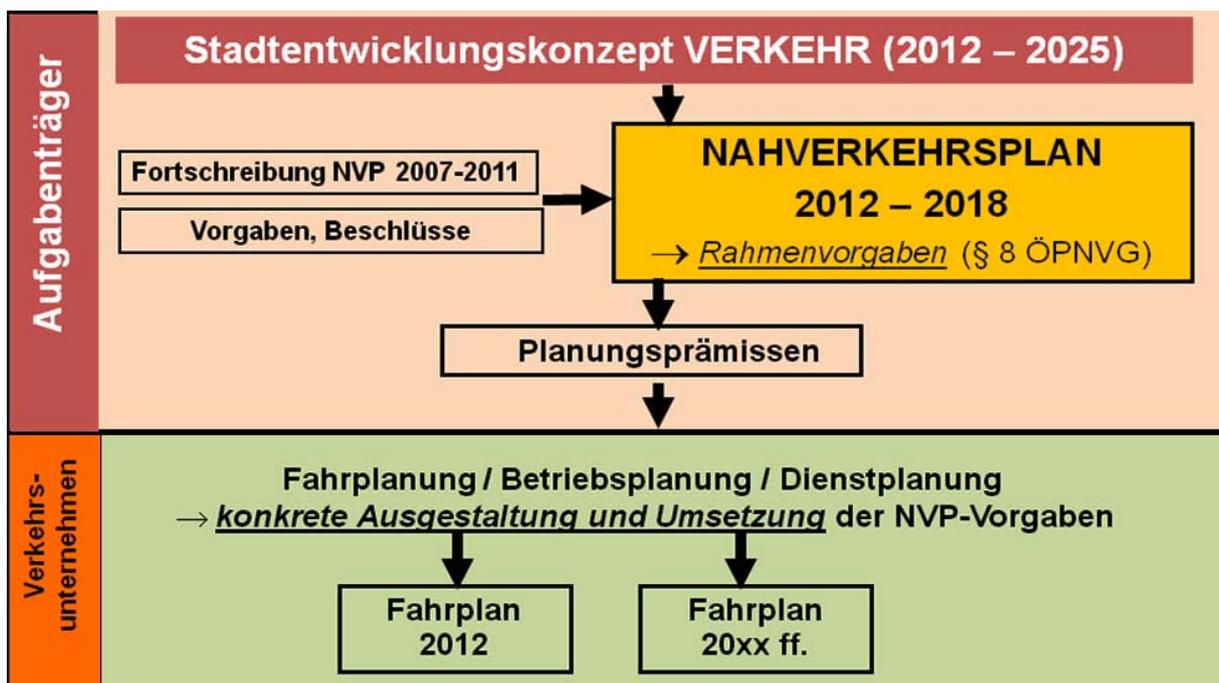
- die Erfordernisse der Raumordnung und Bauleitplanung, die Rahmenvorgaben des Stadtentwicklungskonzepts Verkehr sowie des Luftreinhalte- und Lärm-minderungsplanes,
- die Ziele und Grundsätze des § 2 ÖPNVG sowie die besondere Bedeutung einer verkehrsgerechten Zuordnung und Anbindung der Schulen,
- die Belange von Menschen mit Behinderung oder Mobilitätsbeeinträchtigung in Hinblick auf die Erreichung einer möglichst weit reichenden Barrierefreiheit bei der Nutzung des ÖPNV.

Der NVP sollte nach § 8 ÖPNVG analog dem Landesnahverkehrsplan außerdem mindestens Angaben zu folgenden Punkten enthalten:

- den Bestand und die Vorstellungen des Aufgabenträgers zur künftigen Netz- und Linienentwicklung,
- das Fahrgastaufkommen und dessen zu erwartende Entwicklung,
- die Rahmenvorstellungen des Aufgabenträgers hinsichtlich der Anforderungen an die Gestaltung des Verkehrsangebotes insbesondere über:
  - angestrebte Angebotsveränderungen in betrieblicher und tariflicher Hinsicht
  - die öffentliche Sicherheit der Fahrgäste
  - die Standards von Fahrzeugen und baulichen Anlagen
  - die Qualität der Betriebsdurchführung
- den Investitionsbedarf und die Entwicklung der Betriebskosten,
- das Finanzierungskonzept,
- die Berücksichtigung des Gleichstellungsgrundsatzes.

Der vorliegende NVP der LHP für den Zeitrahmen 2012 - 2018 beinhaltet die Ziele und dazu erforderlichen Maßnahmen zur weiteren Ausgestaltung des ÖPNV. Die sich ändernden Rahmenbedingungen im Interesse der Weiterentwicklung des Modal Split (Verteilung des Verkehrsaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel) zu Gunsten des Umweltverbundes und der Förderung eines stabilen, wirtschaftlichen ÖPNV sind hierbei berücksichtigt worden.

**Abbildung 1:** Planerische Einordnung des Nahverkehrsplanes



## 2 Verkehrspolitische Ziele der Landeshauptstadt

Die Stadtverordnetenversammlung hat am 04.07.2001 den Verkehrsentwicklungsplan (VEP) der Landeshauptstadt bestätigt. In den Jahren 2010 - 2012 wird dieser als Stadtentwicklungskonzept Verkehr (StEK-V) fortgeschrieben und formuliert die verkehrspolitischen Zielstellungen in der Landeshauptstadt Potsdam bis zum Jahr 2025. Die Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Gesamtverkehr bildet neben der Förderung des Radverkehrs eine wesentliche Voraussetzung zur Stärkung des Umweltverbundes, um die Einhaltung der Grenzwerte für Luftschadstoffe, die Vorsorge beim Lärmschutz und die Erreichung des Klimaschutzzieles von 20% CO<sub>2</sub>-Reduzierung bis 2025 zu gewährleisten. Dabei wird davon ausgegangen, dass nur ein hochwertiger, attraktiver und innovativer aber auch bezahlbarer ÖPNV im Wettbewerb mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) bestehen kann.

**Abbildung 2:** Zeitliche Einordnung des Nachverkehrsplanes



In Vorbereitung einer Marktöffnung im öffentlichen Verkehr sind insbesondere die Voraussetzungen für eine noch wirtschaftlichere Erbringung der gesetzlichen Verpflichtung zur Daseinsvorsorge zu schaffen.

Basierend auf dem vorausgegangenen NVP werden für die Entwicklung des ÖPNV folgende Ziele und Handlungsfelder fortgeschrieben bzw. den Vorgaben des StEK-V angepasst:

### Ziele

- Den Bewohnern und Besuchern Potsdams ist eine hohe Mobilität (Verkehrsmöglichkeiten) zu ermöglichen, ohne dass sie auf ein eigenes Auto angewiesen sind.
- Zur Verwirklichung der anspruchsvollen Ziele des Klimaschutzes sind sowohl eine hohe Sicherheit als auch Gesundheit, das heißt, geringe Unfallgefährdung und verträgliche Lärm-, Feinstaub- und Abgasbelastungen anzustreben.

- Bei möglichst wenig Flächenverbrauch und möglichst geringen Investitions- und Betriebskosten soll eine Belegung der Innenstadt und der Stadtquartiere erfolgen.
- Der Abschluss der Umstellung der Fahrzeugflotte zur vollständigen Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste ist zu realisieren. Gleichzeitig ist die Erhöhung des Anteils behindertengerecht gestalteter Haltestellen fortzuführen.

#### Handlungsfelder

- Bei der konsequenten Förderung des ÖPNV sind Optimierungsmöglichkeiten voll auszuschöpfen, um die Finanzierung von Betrieb und Infrastruktur bei angemessenen Zuschüssen mittels Leistungs- und Finanzierungsvertrag zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen weitestgehend zu sichern.
- Komfort und Flexibilität sind ständig weiterzuentwickeln, um auf den nachfragestarken Relationen eine Alternative zur Pkw-Nutzung zu sichern. Das gilt auch für den Stadt-Umland-Verkehr. Für Schwachlastzeiten (SVZ) und zur Bedienung dünn besiedelter Stadtteile sind die Möglichkeiten des Einsatzes flexibler Bedienformen wie zum Beispiel RufBus auszuloten.
- Mit Blickrichtung auf die Fahrgastströme ist eine optimale Abstimmung und Anschlusssicherung zwischen Regionalbahnverkehr, S-Bahn, Straßenbahn und Bus durch eine Verknüpfung der Betriebsleitsysteme herzustellen.
- Die Verkehrsbeziehungen von und nach Berlin und mit dem Umland sind zugunsten des öffentlichen Verkehrs größtmöglich zu beeinflussen.
- Hinsichtlich der Verkehrsinfrastruktur des ÖPNV ist der Schwerpunkt auf die Qualität der Bevorrechtigung und die Beschleunigung mittels abgestimmter Signalsteuerung zu legen. Die Effizienz der Betriebsabläufe (vor allem des Störungsmanagements) ist durch das rechnergestützte Betriebsleitsystem (RBL) weiter zu erhöhen.
- Die Fahrgastinformation ist einschließlich der Nutzung neuer Medien weiterzuentwickeln.
- Schnittstellen zwischen dem Individualverkehr mit Rad und Kfz und dem ÖPNV (B+R, P+R) sind entsprechend ihrer Bedeutung fort zu entwickeln. Handlungsschwerpunkt ist dabei die Realisierung eines Fahrradparkhauses am Potsdamer Hauptbahnhof. Wichtige P+R-Maßnahmen sind im StEK-Verkehr ausgewiesen.
- Maßnahmen zur nachhaltigen Veränderung des Mobilitätsverhaltens und zur umweltverträglichen Abwicklung des Verkehrs sind durch den Aufbau einer Mobilitätsagentur im Rahmen eines Mobilitätsmanagements schrittweise umzusetzen.
- Modellversuche zur Einführung moderner Ticketingverfahren wie z.B. „Touch & Travel“ sind fortzuführen.

### 3 Analyse und Prognose

#### 3.1 Bewertung des NVP 2007 - 2011

##### 3.1.1 Entwicklung der Betriebsanlagen und Fahrzeuge im städtischen ÖPNV

Im Verlauf der letzten Nahverkehrsplanperiode konnten wichtige Infrastrukturvorhaben zur Stärkung des ÖPNV abgeschlossen werden. So konnte Potsdam seinen hohen Ausbaustandard bei den einzelnen Verkehrsmitteln halten und zum Teil weiter verbessern.

Als wesentliche Vorhaben aus dem Verkehrsentwicklungsplan 2001 und dem Nahverkehrsplan 2007 - 2011 wurden folgende Infrastrukturmaßnahmen umgesetzt:

- Mit der Bündelung der Straßenbahn- und Busverkehre auf einer Trasse zwischen dem Hauptbahnhof und der Innenstadt wird das gemeinsame Angebot für die Fahrgäste wahrnehmbar. Außerdem hat die Separierung der Busse zu deren deutlicher Beschleunigung geführt.
- Mit der Verschwenkung der Straßenbahntrasse auf der Humboldtbrücke in die Seitenlage konnte eine niveaugleiche und behindertengerechte Erschließung des Wohngebietes Zentrum-Ost hergestellt werden. Außerdem verbesserte sich mit der neu eingerichteten Haltestelle Schiffbauergasse/Uferweg die Erschließung des Kulturstandortes an der Schiffbauergasse.
- Die Sanierung der Straßenbahninfrastruktur wurde mit der Rekonstruktion der Berliner Str. auf dem Streckenabschnitt zwischen Mangerstr. und Glienicker Brücke sowie im Zuge der Rudolf-Breitscheid-Str. abgeschlossen.
- An den Haltestellen Mangerstr. und Ludwig-Richter-Str. wurden die ersten überfahrbaren Haltestellenkaps im Stadtgebiet errichtet. Damit wurden auch bei beengten städtebaulichen Verhältnissen die Voraussetzungen für einen behindertengerechten Ein- und Ausstieg geschaffen.
- Die Erweiterung des rechnergestützten Betriebsleitsystems hinsichtlich der unternehmensübergreifenden Anschlusssicherung, des Störungsmanagements und der Bereitstellung von Fahrplan-Ist-Daten für die Fahrplanauskunft ist erfolgt.
- Die Inbetriebnahme weiterer Niederflurstraßenbahnen (Variobahn) führte dazu, dass der Anteil an Fahrten, die mobilitätseingeschränkte Fahrgäste nicht nutzen können, weiter abgenommen hat. Perspektivisch wird sich dies auf wenige Fahrten im Schüler- und Berufsverkehr beschränken.

- Die Beschaffung von 29 Niederflurgelenkbusen der Typen Volvo und Citaro mit EEV-Technologie (Enhanced Environmentally Friendly Vehicle) und die Nachrüstung älterer Busse mit Rußpartikelfiltern wurden vorgenommen.
- Mit der Einführung neuer mobiler Fahrkartenautomaten konnte die Zahlung mit Geldscheinen als lang gehegter Kundenwunsch umgesetzt werden. Zeitgleich wurde durch ein modernes Äußeres die Menüführung deutlich erleichtert und beschleunigt.

### 3.1.2 Verkehrliche Leistungen

Die Entwicklung der verkehrlichen Leistung im Berichtszeitraum wurde im Wesentlichen von zwei Faktoren geprägt:

1. Das Angebot im Straßenbahn- und Busverkehr wurde kontinuierlich und konsequent an den veränderten Bedürfnissen der Bevölkerung ausgerichtet. So wurde z.B. bei der Straßenbahn das Angebot nach Bhf. Pirschheide im Schülerverkehr auf einen annähernden 10-Minuten-Takt verdichtet und das Angebot zwischen Babelsberg und der Innenstadt im Spätverkehr bis 1.00 Uhr ausgeweitet.
2. Zum April 2010 erfolgte auf den Buslinien nach Golm (Buslinien X5, 605 und 606), Fahrland (Bus 609) und Groß Glienicke (Bus 638, 639, N15) die Übertragung des Betriebes von der HVG an die ViP. Die Überleitung ging einher mit einer Optimierung der Buslinienführung. Insbesondere geschah dies in den nördlichen Stadtteilen mit folgender Zielstellung:
  - verkehrliche Potenziale besser zu erschließen,
  - Anschlüsse zum SPNV zu verbessern,
  - Reisezeiten weiter zu minimieren,
  - nicht erforderliche Parallelverkehre zu reduzieren.

Im Ergebnis dessen stieg die Beförderungsleistung im Berichtszeitraum kontinuierlich an. Beim Busverkehr führte die Überleitung der Verkehre zu einer Verschiebung des Anteils zwischen den Verkehrsunternehmen ViP und HVG. Die folgende Tabelle zeigt die Entwicklung der Beförderungsleistung pro Jahr.

**Abbildung 3:** Beförderungsleistung im Stadtgebiet

		2006	2007	2008	2009	2010
<b>Nutzkilometer (Tausend)</b>	ViP	5.210	5.279	5.385	5.269	6.436
	<i>darunter Tram</i>	2.464	2.323	2.326	2.504	2.403
	HVG	2.963	2.956	2.959	3.008	1.871
	Sonstige VU	243	225	225	244	236
	<b>Summe</b>	<b>8.416</b>	<b>8.460</b>	<b>8.569</b>	<b>8.521</b>	<b>8.543</b>

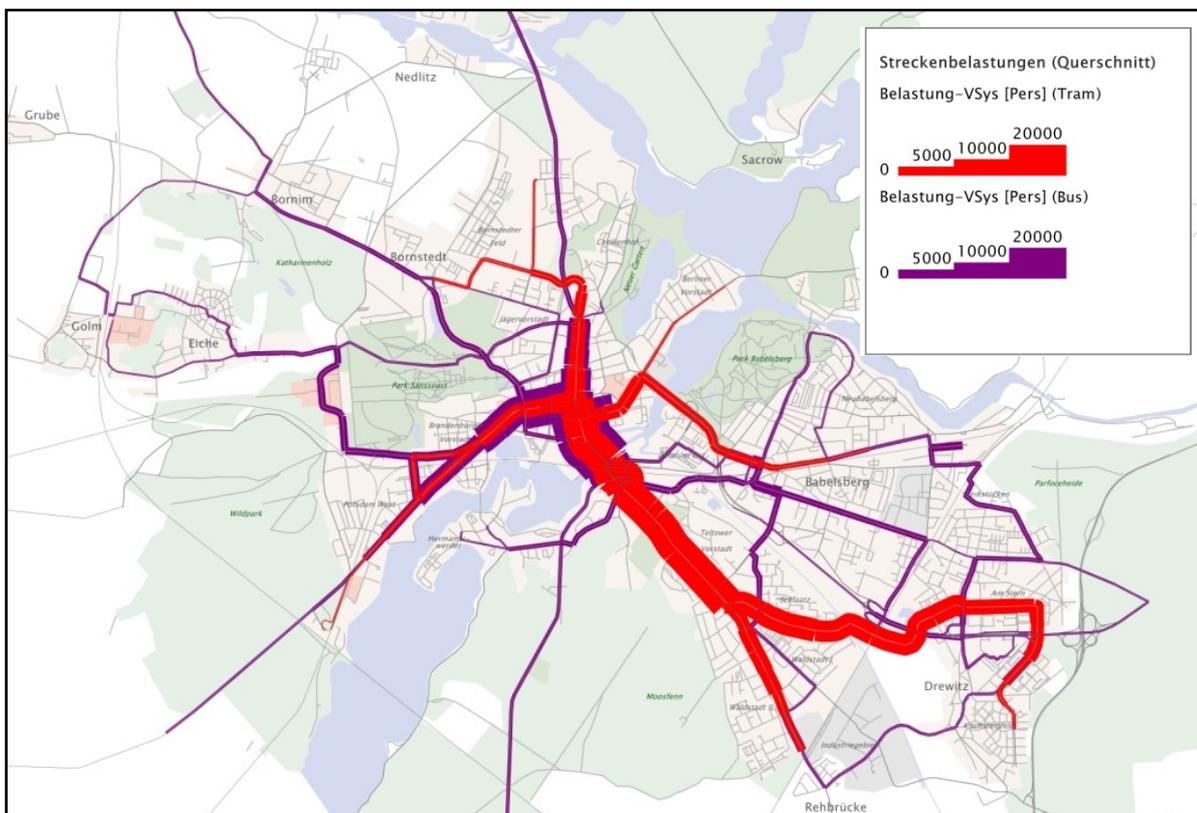
Die unter Punkt 3.1.1 aufgeführten Investitionen zur Qualitätssteigerung sowie die kontinuierliche und konsequente Ausrichtung des Beförderungsangebotes an die veränderten Bedürfnisse der Bevölkerung haben zu einer Verbesserung der Attraktivität geführt, die sich in steigenden Fahrgastzahlen widerspiegelt. Im Betrachtungszeitraum von 2004 bis 2010 stieg die Zahl der Straßenbahnnutzer um ca. 2 auf 20,5 Millionen. Die vom Bus beförderten Fahrgäste erhöhten sich – auch bedingt durch die Übernahme der sechs Buslinien von der HVG – um fast 5 auf 10,6 Millionen im Jahr 2010 (siehe Abbildung 4).

**Abbildung 4:** Beförderte Personen ViP

		2004	2005	2007	2010*
<b>Beförderte Personen (Tausend)</b>	TRAM	18.348	19.460	19.271	20.484
	BUS	5.913	7.480	7.424	10.581
	Fähre	73	163	107	79
<b>Summe</b>		<b>24.334</b>	<b>27.103</b>	<b>26.802</b>	<b>31.144</b>

\* vorläufiger Datenstand und inkl. der von der HVG übernommenen Buslinien

**Abbildung 5:** Werktägliche Streckennetzbelastung Straßenbahn und Bus (Quelle: ViP)



### 3.1.3 Kosten- und Zuschussentwicklung

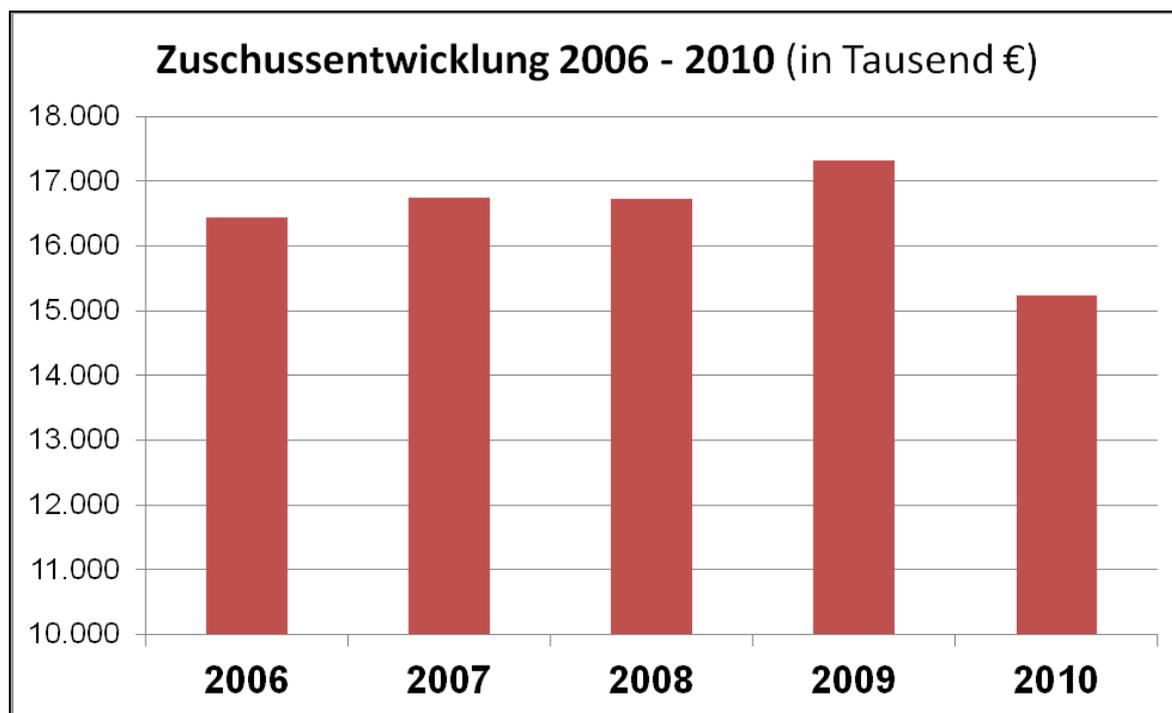
Die im auslaufenden NVP prognostizierte Senkung des Zuschusses nach den abgeschlossenen Restrukturierungsmaßnahmen ab dem Jahr 2006 um ca. 2 Mio. EUR ist eingetreten und konnte im Wesentlichen auch in den Folgejahren erreicht werden.

Die zum Zeitpunkt nicht planbaren jährlichen Aufwandserhöhungen, insbesondere für Kraftstoffe, wurden durch kontinuierliche innerbetriebliche Ablaufoptimierungen ausgeglichen.

**Abbildung 6:** Zuschussentwicklung (Tabelle)

Zuschussentwicklung	2006	2007	2008	2009	2010
(in Tausend € )	16.449	16.748	16.733	17.327	15.231

**Abbildung 7:** Zuschussentwicklung (Grafik)



## 3.2 Analyse der Leistungsfähigkeit

### 3.2.1 Straßenbahn

Im ÖPNV-Binnenverkehr stellt die Straßenbahn das Hauptverkehrsmittel dar. Sie ist dabei nicht nur das leistungsfähigste Verkehrsmittel, sondern weist auch die höchste Reisegeschwindigkeit auf. Diese Rolle der Straßenbahn zur Bewältigung des innerstädtischen Verkehrs konnte in den letzten Jahren weiter ausgebaut werden.

Die Straßenbahn realisiert dabei:

- die Abwicklung der starken innerstädtischen Direktverbindungen wie sie zwischen den Wohngebieten im Süden und der Innenstadt oder zwischen Babelsberg und der Innenstadt existieren,
- die Zubringerfunktion zum Eisenbahn-Regionalverkehr und zur S-Bahn mit dem Schwerpunkt Hauptbahnhof,
- in Schwachlastzeiten die Verbindung zu gebrochenen Busverkehren wie der Buslinie 605 in Potsdam-West oder den Regionalbussen an der Kirschallee.

Das Potsdamer Straßenbahnnetz entspricht seit dem Sommerfahrplanwechsel 2006 einem Verästelungsnetz mit sieben Linien und einer Linienlänge von 79,6 km. Die Streckenäste werden in der Normalverkehrszeit (NVZ) grundsätzlich im 10-Minuten-Takt bedient. Ausnahmen bilden die Teilstrecken Holzmarktstraße – Glienicker Brücke sowie Campus Fachhochschule – Viereckremise und Campus Fachhochschule – Kirschallee mit einem Angebot im 20-Minuten Takt.

Zum Einsatz kommen seit April 2001 neben den Tatra-Bahnen 17 Niederflurstraßenbahnen des Typs Combino. Im Zusammenspiel mit entsprechend hergerichteten Haltestellenanlagen wurde die barrierefreie Nutzung der Straßenbahn schrittweise ermöglicht. Ein barrierefreies ÖPNV-System ist somit eine wichtige Voraussetzung dafür, dass Menschen mit Mobilitätseinschränkungen ein selbstbestimmtes Leben führen können. Neben Menschen mit Behinderungen profitieren ältere Menschen, kleine Kinder sowie alle Gehhilfen benutzenden Personen von der Barrierefreiheit.

Im Mai 2011 begann die Anlieferung der ersten der insgesamt 18 bestellten Niederflurbahnen des Typs Variobahn, die sukzessive die übrigen Hochflurstraßenbahnen ersetzen sollen. Längerfristig wird damit erreicht, dass es für mobilitätseingeschränkte Personen kaum zu Einschränkungen bei der Benutzung der Straßenbahn kommt.

Um auch die Erreichbarkeit der Straßenbahn weiter zu verbessern, wurde die Haltestelle Dortustraße als überfahrbares Kap umgestaltet. Derzeit erfolgt im Zusammenhang mit der grundhaften Sanierung der Friedrich-Ebert-Str. eine umfangreiche Planung zum behindertengerechten Umbau der Haltestelle Rathaus.

Alle Haltestellen sollen schrittweise entsprechend des Potsdamer Standards behindertengerecht und teilweise als überfahrbares Kap ausgestaltet werden.

Das vorhandene RBL ist Bestandteil des Verkehrsmanagementsystems der LHP und Voraussetzung zur Beschleunigung und Bevorrechtigung des ÖPNV. Derzeit befahren Bahnen und Busse im vorhandenen Streckennetz 69 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlagen (LSA), zu denen 18 kombinierte Anlagen für den Straßenbahn/Bus-Verkehr zählen, an denen der ÖPNV bedingt bevorrechtigt wird. Weitere sieben Anlagen mit absoluter Bevorrechtigung dienen ausschließlich dem Straßenbahnbetrieb. Mit der Einführung dieser Verkehrsbeeinflussungsanlagen konnten bei der Straßenbahn neben einer deutlichen Attraktivitätssteigerung auch betriebswirtschaftliche Effekte erzielt werden.

**Abbildung 8: Straßenbahnlinien Dezember 2011**

Linie	Linienführung	Fahrabstand in Minuten					
		HVZ	NVZ	Abend	Spät	Nacht	Sa/So
<b>91</b>	Bhf. Pirschheide – Bhf. Rehbrücke	20	20	20	20	-	20
<b>92</b>	Bornstedt, Kirschallee – Kirchsteigfeld	20	20	20	20	-	20
<b>93</b>	Glienicker Brücke – Bhf. Rehbrücke	20	20	20	-	-	20
<b>94</b>	Schloss Charlottenhof – Babelsberg	20	20	20	-	-	20
<b>96</b>	Viereckremise – Kirchsteigfeld	20	20	20	-	-	20
<b>98</b>	Bhf. Pirschheide - Kirchsteigfeld	20	-	-	-	-	-
<b>99</b>	Babelsberg – Kirchsteigfeld	20	20	20	20*	-	-

Begriffserklärung:

**HVZ** Hauptverkehrszeiten Mo - Fr (Berufsverkehr)

**NVZ** Normalverkehrszeiten Mo - Fr (Tagesverkehr)

**Abend** ca. 18.00 - 21.00 Uhr

**Spät** ca. 21.00 - 1.00 Uhr \* = Babelsberg - Hauptbahnhof

**Nacht** ca. 0.30 - 4.30 Uhr

**Sa/So** Sa und So Tagesverkehr

**Abbildung 9: Infrastruktur der Straßenbahn**

<b>Haltestellen Straßenbahn gesamt:</b>	<b>125</b>
davon als Bahnsteig	105
davon ohne Bahnsteig	20
<b>Gleislänge einschließlich Betriebshof gesamt:</b>	<b>73 448 m</b>
<b>Streckengleis</b>	59 614 m
davon unabhängiger Bahnkörper	19 968 m
darunter Rasengleis	4 843 m
davon straßenbündiger Bahnkörper	18 041 m
davon besonderer Bahnkörper	21 605 m
darunter ÖPNV-Spur	6 980 m

**Abbildung 10: Straßenbahnlinien-Netz****Abbildung 11: Verkehrsangebot der Straßenbahn 2011**

<b>Anzahl der Linien</b>		7
<b>Linienlänge</b>	km	79,6
<b>Betriebsleistung/Jahr</b>	T Zugkilometer	2.360

### 3.2.2 Stadtbuss

Der Stadtbuss stellt in Potsdam das ergänzende ÖPNV-Angebot zum Hauptverkehrsmittel Straßenbahn dar. Er übernimmt folgende Funktionen:

- die Zubringerfunktion zum Regionalbahnverkehr, zur S-Bahn und Straßenbahn,
- die Erschließung dünner besiedelter Gebiete,
- die kleinteilige Erschließung von Wohngebieten,
- die Herstellung von Tangentialverbindungen zwischen den Eisenbahn- und Straßenbahnstrecken.

Im städtischen Busverkehr werden hauptsächlich Fahrzeuge als Klein-, Standard- und Gelenkbusse mit Rampen eingesetzt (außer Linientaxi). Sie bieten mit den entsprechend ausgerüsteten Haltestellen ein zusammenhängendes, barrierefreies, innerstädtisches ÖPNV-Verkehrsangebot.

Das Potsdamer Busnetz entspricht einem Netz aus Radial- und Tangentiallinien, deren Ausgangspunkt vielfach der Hauptbahnhof ist. Die Linienlänge beträgt derzeit ca. 194 km. Die innerstädtischen Linien werden in der Normalverkehrszeit grundsätzlich im 20-Minuten-Takt bedient.

Ausnahmen bilden folgende Strecken:

- die innerstädtischen Hauptachsen Hauptbahnhof – Babelsberg – Am Stern und Hauptbahnhof – Innenstadt – Golm, die tagsüber im 10-Minuten-Takt bedient werden,
- die Streckenabschnitte nach Groß-Glienicke und Fahrland, die tagsüber alle 30 Minuten befahren werden.

In der Nacht wird ein separates, vom Tagesverkehr abweichendes Busnetz bedient, das veränderten Bedürfnissen Rechnung trägt. Zum Einsatz kommen dabei drei innerstädtische Linien, die alle aufkommensintensiven Stadtteile und Ziele erschließen. Diese verkehren in den Nächten am Wochenende überwiegend halbstündlich und Sonntag bis Donnerstag stündlich. Mit der Buslinie N16 besteht außerdem eine regelmäßige Verbindung mit dem Berliner Nachtnetz.

Die Busse der ViP und HVG sind vollständig in das RBL integriert, das unter anderem eine Beeinflussung der LSA gestattet. Von den im Potsdamer Buslinienverkehr befahrenen Knotenpunkten mit LSA werden die Busse derzeit an 23 LSA, inklusive den 18 kombinierten Anlagen für Bus/Straßenbahn, bedingt bevorzugt. Hinzu kommen infrastrukturelle Maßnahmen in Form von Sonderfahrstreifen oder gemeinsam mit der Straßenbahn befahrene Bahnkörper, die eine weitere Beschleunigung des Busverkehrs ermöglichen.

Separierte Bussonderfahrstreifen sind in folgenden Bereichen vorhanden:

- nördliche Fahrbahn der Friedrich-Engels-Straße im Bereich des Hauptbahnhofs,
- Durchfahrt Russische Kolonie,
- Durchfahrt Luisenplatz,
- Wendeschleife Kirschallee,
- Haltestellenbereich am SternCenter,
- Karl-Liebknecht-Str. nördlich vom Stadion.
- in der Zeppelinstraße zwischen Bf. Pirschheide und Forststraße

Befahrbare Bahnkörperbereiche als kombinierte ÖPNV-Spuren sind an folgenden Strecken eingerichtet:

- im Bereich des Hauptbahnhofs von der Heinrich-Mann-Allee über die Lange Brücke, Alter Markt, Friedrich-Ebert-Straße bis zum Knotenpunkt Yorckstr.,
- Am Kanal und in der Berliner Straße,
- im Haltestellenbereich Glienicker Brücke,
- in der Zeppelinstraße zwischen Auf dem Kiewitt und Luisenplatz,
- an der Durchfahrt Nauener Tor,
- zwischen der Robert-Baberske-Str. und Am Hirtengraben,

**Abbildung 12:** ÖPNV- und Busspuren

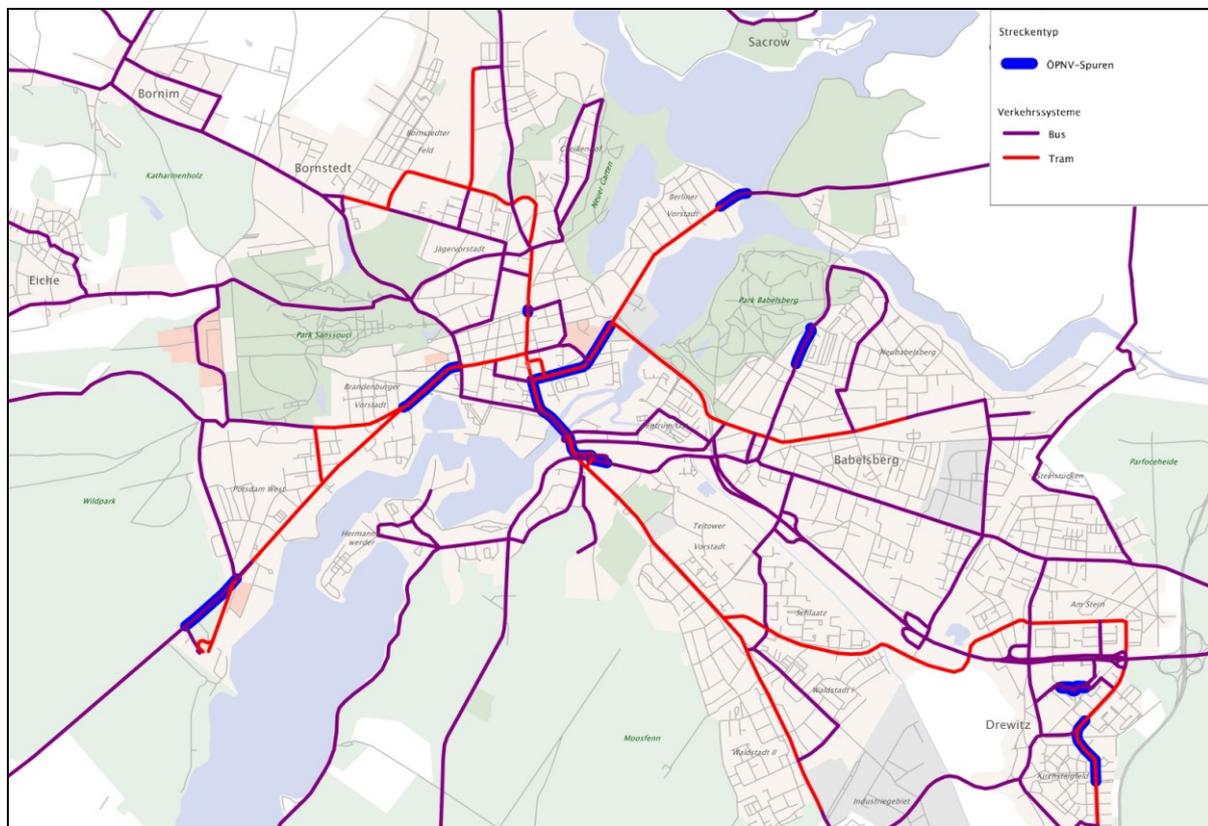


Abbildung 13: Stadtbuslinien der ViP Dezember 2011

Linie	Linienführung	Fahrabstand in Minuten					
		HVZ	NVZ	Abend	Spät	Nacht	Sa/So
<b>118</b>	SternCenter – Am Gehölz – Berlin, Rathaus Zehlendorf	20	20	-	-	-	-
<b>X15</b>	Schloss Sanssouci – S Hauptbahnhof **	-	-	-	-	-	20
<b>X5</b>	Bhf. Golm – S Hauptbahnhof	120	-	-	-	-	-
<b>603</b>	Höhenstraße – Platz der Einheit – (S Hauptbahnhof **)	20	20	20	60	-	20
<b>605</b>	Wissenschaftspark Golm – S Hauptbahnhof	20	20	20	20/40	-	20
<b>606</b>	Alt Golm – S Hauptbahnhof	20	20	20	60	-	20
<b>609</b>	Kirche Kartzow – Fahrland - S Hauptbahnhof	30	60	60	60	-	60
<b>612<sup>1)</sup></b>	(Töplitz-) Grube – S Hauptbahnhof	30	60	60	120	-	120
<b>638<sup>1)</sup></b>	S+U Spandau – S Hauptbahnhof	60	60	60	-	-	60
<b>639<sup>1)</sup></b>	S+U Spandau – Seeburg - S Hauptbahnhof	30	60	60	60	-	60
<b>690</b>	S Hauptbahnhof – J.-Kepler-Pl.	20	20	20	20	-	20
<b>691</b>	S Hauptbahnhof – Telegrafenberg	30	-	-	-	-	-
<b>692</b>	Bornim – Klinikum	20	20	20	60	-	20
<b>693</b>	Hermannswerder – Bhf. Rehbrücke	20	20	20	20	-	20
<b>694</b>	S Hauptbahnhof – Drewitz	20	20	20	20	-	20
<b>695</b>	Bhf. Pirschheide – S Hauptbahnhof	20	20	20	60	-	20
<b>696</b>	S Griebnitzsee – Drewitz	20	20	20	-	-	-
<b>697</b>	Berlin-Kladow – Neu Fahrland	60	60	60	-	-	60
<b>698</b>	Nedlitz - Bornstedt	40	60	60	-	-	60
<b>699</b>	Bhf. Rehbrücke – J.-Kepler-Platz	20	20	20	60	-	-
<b>R694</b>	Babelsberg Nord	-	-	-	20	-	-
<b>N 14*</b>	Wissenschaftspark Golm – Waldstadt – J.-Kepler-Pl.	-	-	-	-	30/60	-
<b>N15</b>	Gr. Glienicke – S Hauptbahnhof	-	-	-	-	60	-
<b>N16*</b>	S Nikolassee – S Hauptbahnhof	-	-	-	60	60	-
<b>N17*</b>	Bornim – S Hauptbahnhof – J.-Kepler - Platz	-	-	-	-	60	-

\* Nachtlinien verkehren täglich \*\* nur Sommersaison <sup>1)</sup> aufgabenträgerübergreifende Linie

In der Tabelle bleiben zeitweise verkürzte Linienführungen, Verstärkerfahrten und der unterschiedliche Betriebsschluss einzelner Linien am Abend, auch vor 21.00 Uhr unberücksichtigt.

Abbildung 14: Stadtbuslinien-Netz der ViP

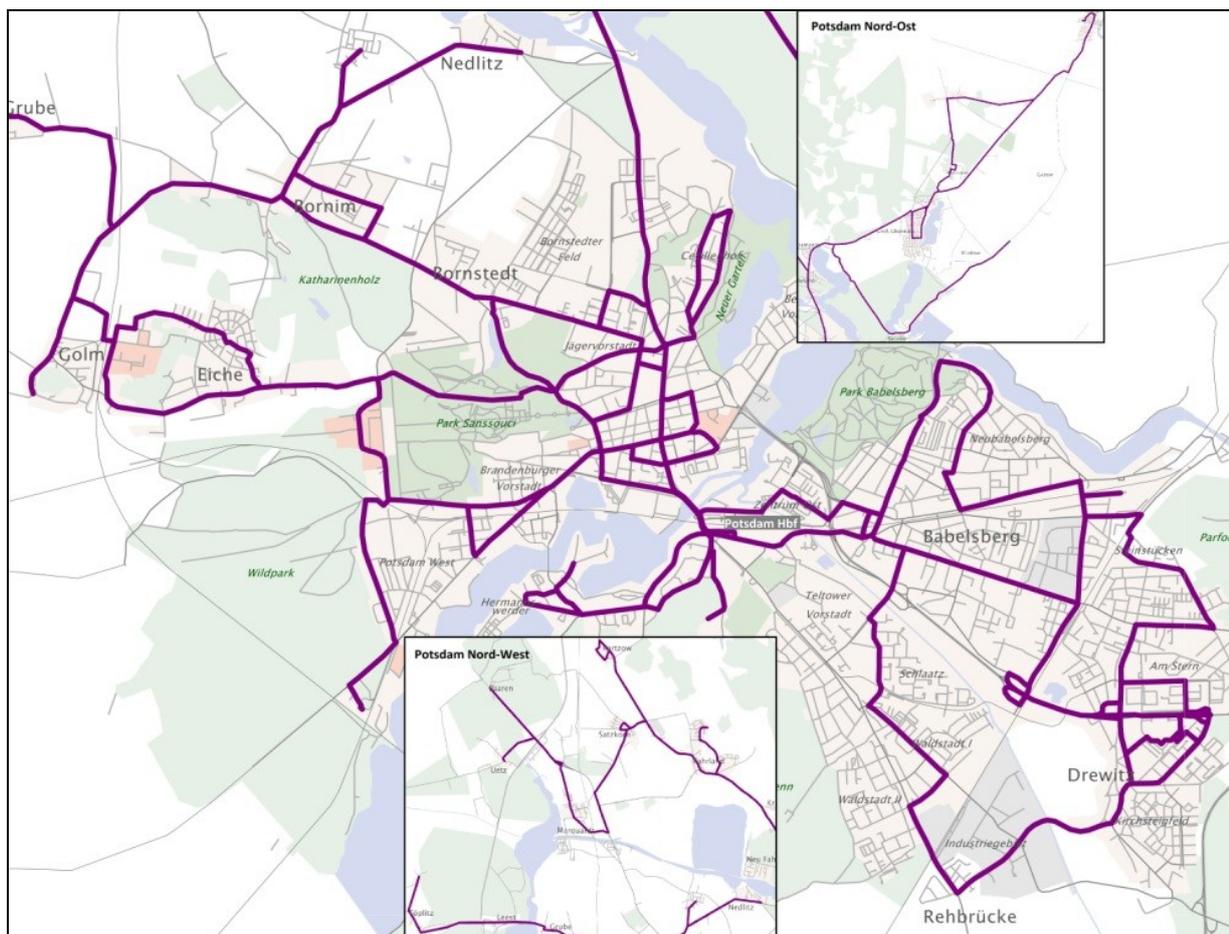


Abbildung 15: Verkehrsangebot des Stadtbus 2011 (ViP)

<b>Anzahl der Linien</b>		20
<b>Linienlänge</b>	km	194
<b>Betriebsleistung/Jahr</b>	T Nutzkilometer	3.619

Anmerkung : ohne Nachtbusverkehr

Abbildung 16: Infrastruktur Bus

<b>Haltestellen Bus gesamt:</b>	<b>496</b>
<b>davon behindertengerecht ausgebaut</b>	148
<b>davon mit Fahrgastunterstand</b>	223

### 3.2.3 Fähre

Im Rahmen des innerstädtischen ÖPNV wird die Fähre (F1) zwischen Hermannswerder auf der Ostseite der Havel und Auf dem Kiewitt auf dem Havel-Westufer betrieben. Sie ermöglicht auf kurzem Weg eine schnelle Verbindung zwischen der Insel Hermannswerder und Potsdam-West.

**Abbildung 17:** Fährlinie

Linie	Linienführung	Fahrabstand in Minuten					
		HVZ	NVZ	Abend	Spät	Nacht	Sa/So
<b>F1</b> <b>Fähre</b>	Auf dem Kiewitt - Hermannswerder	15	15	-	-	-	15

### 3.2.4 Regionalbus

Hauptaufgabe der Regionalbusse ist die qualitativ hochwertige Absicherung der Verkehre zwischen der Stadt Potsdam und ihrem Umland. Auch die Anbindung des Umlandes an wichtige Verknüpfungspunkte mit übergeordneten Verkehrsmitteln auf dem Stadtgebiet wie den SPNV-Bahnhöfen gehört dazu. Dementsprechend ist der Potsdamer Hauptbahnhof der zentrale Anfangs- und Endpunkt des Regionalbusverkehrs. Einzelne Linien verkehren auch zu anderen Regionalbahnhöfen wie beispielsweise Potsdam-Rehbrücke.

Aufgrund ihrer Führung bis zum Hauptbahnhof übernehmen einige Linien auch innerstädtische Funktionen. Zum einen erfolgt dies in Form der Übernahme der städtischen Erschließungsfunktion, zum anderen in Form der Verdichtung des städtischen Angebotes.

Wegen der differenzierten Bedeutung der Regionalbusse für den innerstädtischen Verkehr weisen die Linien auch eine unterschiedliche Haltekonzeption auf. Während Linien, die in das innerstädtische Angebot integriert sind, an allen Haltestellen halten, werden von den übrigen Linien nur ausgewählte Umsteigehaltestellen bedient.

Des Weiteren bestehen erhebliche Unterschiede in der Angebotskonzeption. Regionalbuslinien im engeren Verflechtungsbereich wie beispielsweise die Linie nach Teltow entsprechen vom Angebot her eher Stadtbuslinien. Sie verkehren rund um die Uhr im dichten Takt. Dagegen fahren Regionalbuslinien in ländlicheren, weniger besiedelten Gebieten in einem aufgelockerten Takt und bedienen diese teilweise nur mit Einzelfahrten.

Abbildung 18: Regionalbuslinien Dezember 2011

Linie	Linienführung Linie	Fahrabstand in Minuten					
		HVZ	NVZ	Abend	Spät	Nacht	Sa/So
X1	S Hauptbahnhof – S Teltow-Stadt	20	20	20	60	-	60
601	S Hauptbahnhof – Bhf. Teltow	20	20	20	60	-	60
602	S Hauptbahnhof – Teltow	EF		-	-	-	-
604	S Hauptbahnhof – Falkensee	60	120*	60*	-	-	EF
607	S Hauptbahnhof – Ferch	30	60	60	120	-	120
608	S Hauptbahnhof – Dobbrikow	30	60	60	-	-	EF
610	S Hauptbahnhof – Wildpark-West	60	120	EF	EF	-	EF/-
611	S Hauptbahnhof – Saarmund	30	60**	60**	60	-	60**
612	S Hauptbahnhof – Neu-Töplitz	30/60	60	60	60***	-	120***
614	S Hauptbahnhof – Gutenpaaren	60	60	60	60***	-	EF
618	S Hauptbahnhof – Wünsdorf	EF/30	EF	-	-	-	-
619	S Hauptbahnhof – Ludwigsfelde	60	EF	EF	-	-	-
631	S Hauptbahnhof – Werder	20	30	30	60	-	60
643	S Hauptbahnhof – Busendorf	30	60	60	60	-	120
650	S Hauptbahnhof – Nauen	EF	EF	-	-	-	-
580	S Hauptbahnhof – Belzig	60	60	-	-	-	EF
750	S Hauptbahnhof - Luckenwalde	60	EF				EF
N13	S Hauptbahnhof – Saarmund	-	-	-	-	60	-
N31	S Hauptbahnhof – Werder	-	-	-	-	60	-
N43	Beelitz – Potsdam – Teltow	-	-	-	-	60	-
BER2	S Hauptbahnhof – Teltow – Flughafen Berlin-Brandenburg (BER)	60	60	60	-	-	60

\* ab Groß Glienicke

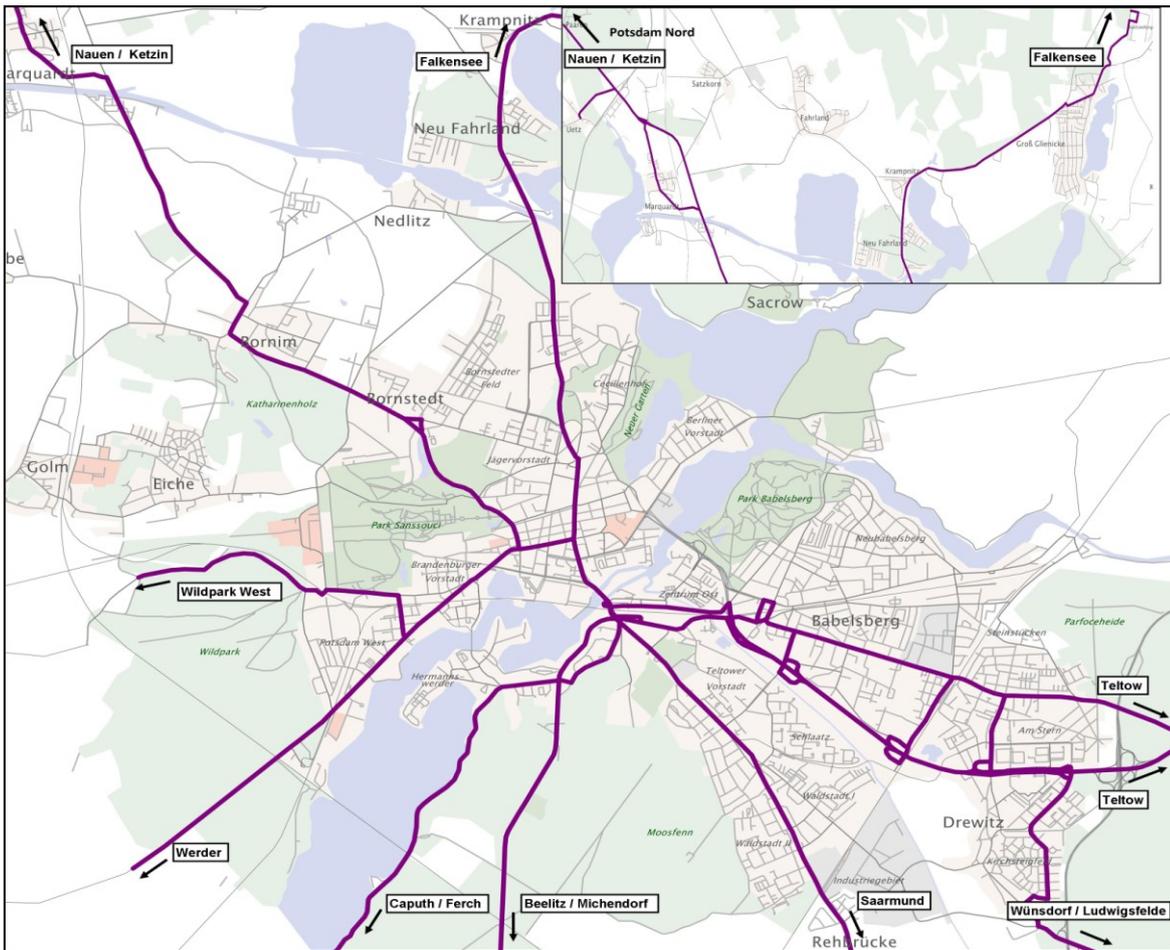
\*\* außer Früh-HVZ an/ab Bhf. Rehbrücke

\*\*\* an/ab Kirschallee

N13 und N31 nur freitags und samstags

Die BL 901 (Pritzwalk) und 927 (Perleberg) bleiben wegen 1-3 EF/Tag unberücksichtigt

Abbildung 19: Regionalbus-Netz



### 3.2.5 S-Bahn

Innerhalb des Potsdamer Stadtgebietes befinden sich mit dem Hauptbahnhof und den Stationen S-Babelsberg sowie S-Griebnitzsee drei Bahnhöfe mit S-Bahn-Anbindung.

Der Hauptbahnhof bildet den Ausgangs- bzw. Endpunkt der S-Bahn-Linie S7, die über die Berliner Stadtbahn (Berlin-Hauptbahnhof) nach Ahrensfelde verkehrt. Gemeinsam mit der Regionalexpresslinie 1 (RE1) stellt sie die wichtigste Nahverkehrsverbindung an das Zentrum und den Hauptbahnhof Berlins dar. Mit der Verknüpfung zur S-Bahn-Linie S1 am Bahnhof Wannsee ergibt sich eine weitere attraktive Verbindung in den Südwesten Berlins.

Die S-Bahn-Linie S7 verkehrt tagsüber in einem 10-Minuten-Takt und abends im 20-Minuten-Takt. In den Nächten am Wochenende wird ein durchgehender Nachtverkehr im 30-Minuten-Takt angeboten.

Für den Potsdamer Binnenverkehr besitzt die S-Bahn eine vergleichsweise geringe Bedeutung.

### 3.2.6 Regionaler Bahnverkehr

Der Eisenbahn-Regionalverkehr wird auf Bestellung des VBB, der im Auftrag des Landes Brandenburg als Aufgabenträger des SPNV handelt, geplant und betrieben. Dabei kommt der Verknüpfung des Regionalverkehrs mit dem Potsdamer ÖPNV größte Bedeutung zu, um in der Beziehung Stadt-Umland ein in seiner Gesamtheit attraktives System öffentlicher Verkehrsmittel als Alternative zum MIV anbieten zu können. Grundprinzip des Potsdamers ÖPNV ist deshalb die Ausrichtung der Straßenbahn und der Busse auf das SPNV-Angebot.

Bedeutung für innerstädtische Nahverkehrsaufgaben haben im Wesentlichen die Regionalbahnen 21 (RB21) und 22 (RB22), die die Universitätsstandorte Golm, Neues Palais und Griebnitzsee miteinander verbinden, den Wissenschaftsstandort Golm anbinden sowie mit den Haltepunkten Potsdam-Park Sanssouci und Charlottenhof die Brandenburger Vorstadt erschließen. Aufgrund der attraktiven Verbindung nach Berlin stoßen insbesondere die Züge des RE1 und der RB21 in den Hauptverkehrszeiten an ihre Kapazitätsgrenzen. Um eine Verbesserung wird sich die Stadt beim Land bemühen.

Das Stadtgebiet Potsdams wird in der Fahrplanperiode seit Dezember 2011 durch folgende Linien des Regionalverkehrs bedient:

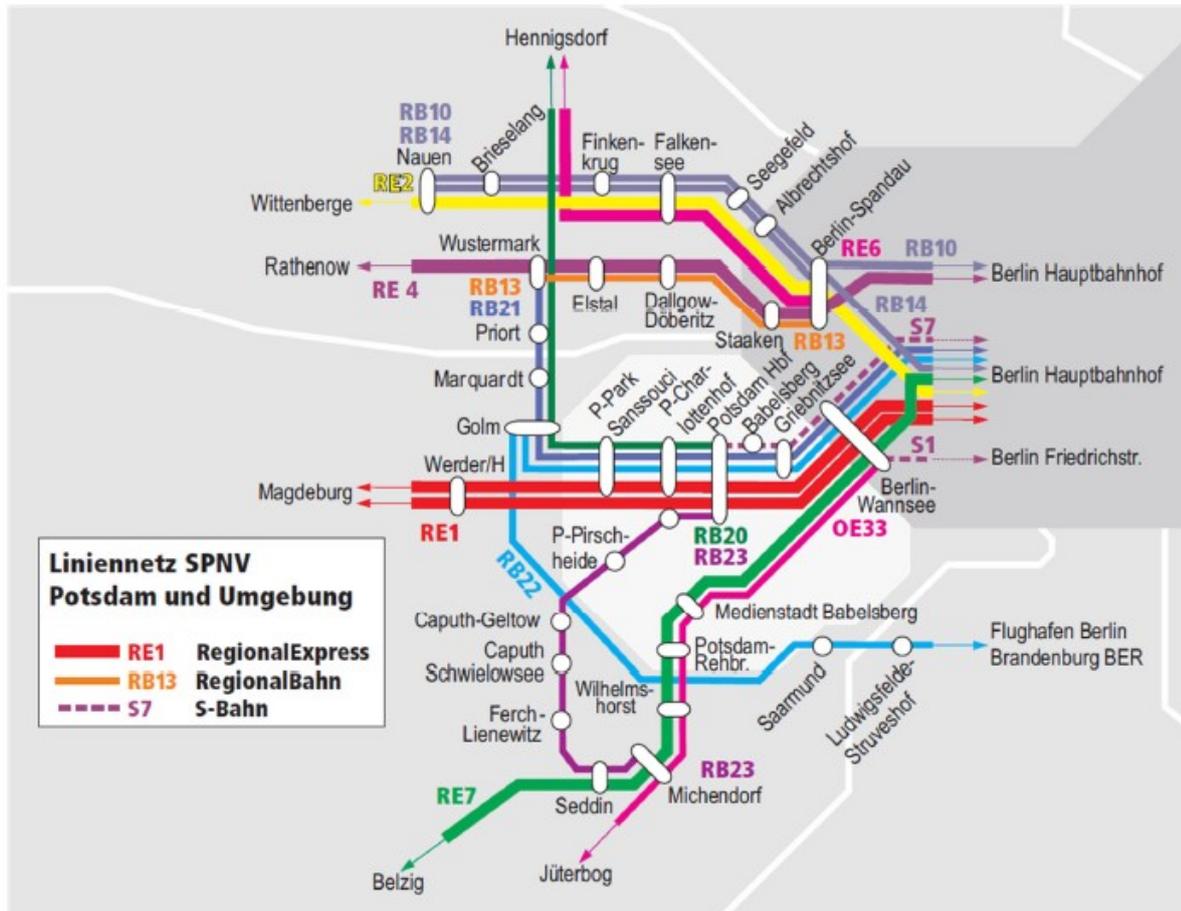
**Abbildung 20:** Regionalbahnverkehr seit Dezember 2011\*

Linie	Linienführung	Fahrabstand
RE1	Magdeburg <sup>1)</sup> ↔ Brandenburg ↔ Potsdam-Hbf.* ↔ Berlin-Wansee* ↔ Berlin-Hbf. ↔ Fürstenwalde ↔ Frankfurt (O.) / Cottbus <sup>1)</sup>	alle 30 Min <sup>1)</sup> = alle 60 Min
RE7	Dessau ↔ Belzig ↔ Potsdam-Rehbrücke ↔ Berlin-Wansee* ↔ Berlin-Hbf. ↔ Flughafen Berlin-Brandenburg ↔ Wünsdorf-Waldstadt	alle 60 Min
RB20	Potsdam Hbf. ↔ Golm ↔ Hennigsdorf ↔ Oranienburg	alle 120 Min
RB21	Berlin-Friedrichstr. * ↔ Griebnitzsee ↔ Potsdam Hbf. ↔ Golm ↔ Wustermark	alle 60 Min
RB22	Berlin-Friedrichstr. * ↔ Griebnitzsee ↔ Potsdam Hbf. ↔ Golm ↔ Flughafen Berlin-Brandenburg	alle 60 Min
RB23	Potsdam Hbf. ↔ Michendorf	alle 60 Min
OE33	Jüterbog ↔ Beelitz Stadt ↔ Potsdam-Rehbrücke ↔ Berlin-Wannsee	alle 60 Min

\* 2012 verkehrt wegen Bauarbeiten zwischen Berlin-Wannsee und Berlin-Charlottenburg nur die S-Bahn

Durch einen stabilen Fahrplan-Takt des RE1 (alle 30 Minuten) und des RE7 (alle 60 Minuten) sowie einen dichten S-Bahn-Takt (alle 10 Minuten) besteht mit nur 26 Minuten Fahrtzeit (S-Bahn: 38 Minuten) eine attraktive Anbindung an den Eisenbahnknotenpunkt Berlin-Hauptbahnhof mit seinen umfangreichen Fernverkehrsangeboten.

**Abbildung 21:** SPNV-Liniennetz Potsdam und Umgebung ab Fahrplanjahr 2012\*



\* 2012 verkehrt wegen Bauarbeiten zwischen Berlin-Wannsee und Berlin-Charlottenburg nur die S-Bahn

### 3.3 Prognose der Verkehrsnachfrage bis 2018

#### 3.3.1 Rahmenbedingungen und Strukturdaten

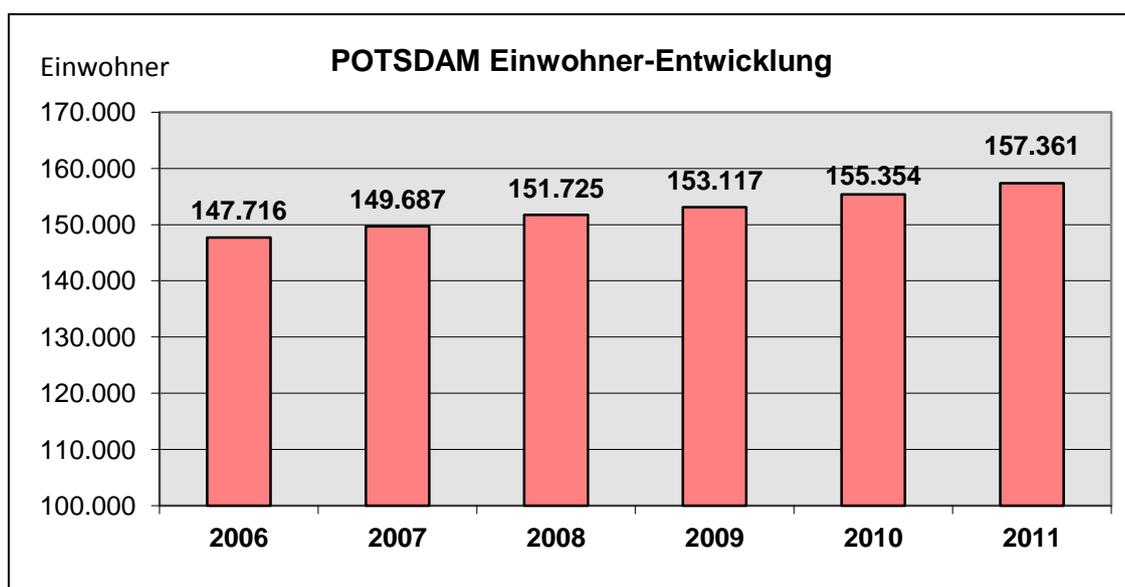
In der Landesentwicklungsplanung wird die Stadt Potsdam in der Metropolenregion Berlin-Brandenburg als regionaler Wachstumskern definiert. Die angrenzenden Gebietskörperschaften sind das Land Berlin (Bezirke Zehlendorf-Steglitz und Spandau) und die Landkreise Potsdam-Mittelmark und Havelland des Landes Brandenburg.

Das Stadtgebiet von Potsdam umfasst nach den Eingemeindungen im Jahr 2003 eine Fläche von 187,5 Quadratkilometern mit 157.361 Einwohnern.

**Abbildung 22:** Entwicklung der Einwohner und Erwerbstätigen

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
<b>Einwohner</b>	147.716	149.687	151.725	153.117	155.354	157.361
	100%	101%	103%	104%	105%	106%
Entwicklung zum Vorjahr		+1,3%	+1,4%	+0,9%	1,5%	1,3%
<b>Erwerbstätige<sup>*)</sup></b>	100.000	103.600	107.600	110.100		

<sup>\*)</sup> = Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg

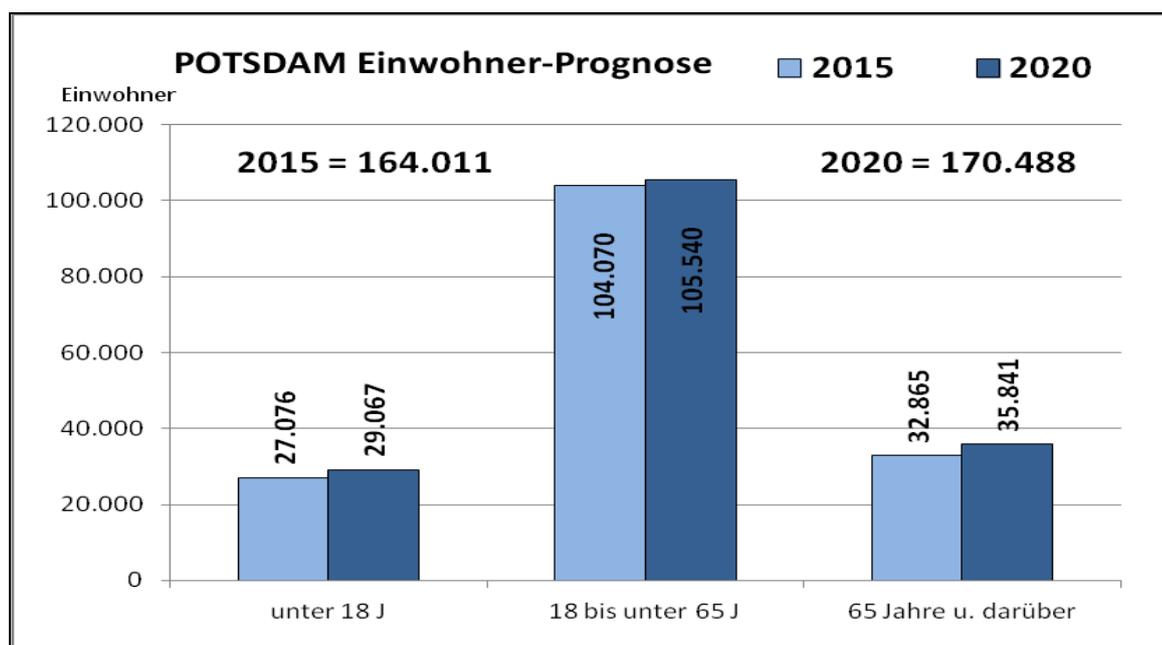
**Abbildung 23:** Einwohner-Entwicklung

Durch einen fortschreitenden Wohnungsneubau, vor allem im Potsdamer Norden (Bornstedter Feld und in den neuen Ortsteilen Golm, Fahrland, Groß Glienicke), im innenstadtnahen Bereich, am Hauptbahnhof und der Speicherstadt sowie durch Zuwanderungen werden weitere Bevölkerungszuwächse prognostiziert.

Das Durchschnittsalter der Bevölkerung wird zwar von 41,6 (2003) auf 44,3 (2020) Jahre steigen, liegt damit aber auch zukünftig unter dem des Landes Brandenburg (48,6 im Jahr 2020). Somit sind bezüglich der veränderten Rahmenbedingungen nicht nur die „Alterung“ der Bevölkerungsstruktur und der damit einhergehende höhere Anteil der über 65-Jährigen, sondern auch die jungen Menschen und Familien mit ihren Mobilitätsansprüchen an den ÖPNV zu berücksichtigen.

Die Einwohnerzahl der Landeshauptstadt soll sich nach Prognoseberechnungen des Amtes für Statistik Berlin-Brandenburg entsprechend nachfolgender Grafik entwickeln:

Abbildung 24: Einwohner-Prognose



In den angrenzenden Gemeinden des Kreises Potsdam-Mittelmark sind ebenfalls Wanderungsgewinne zu verzeichnen.

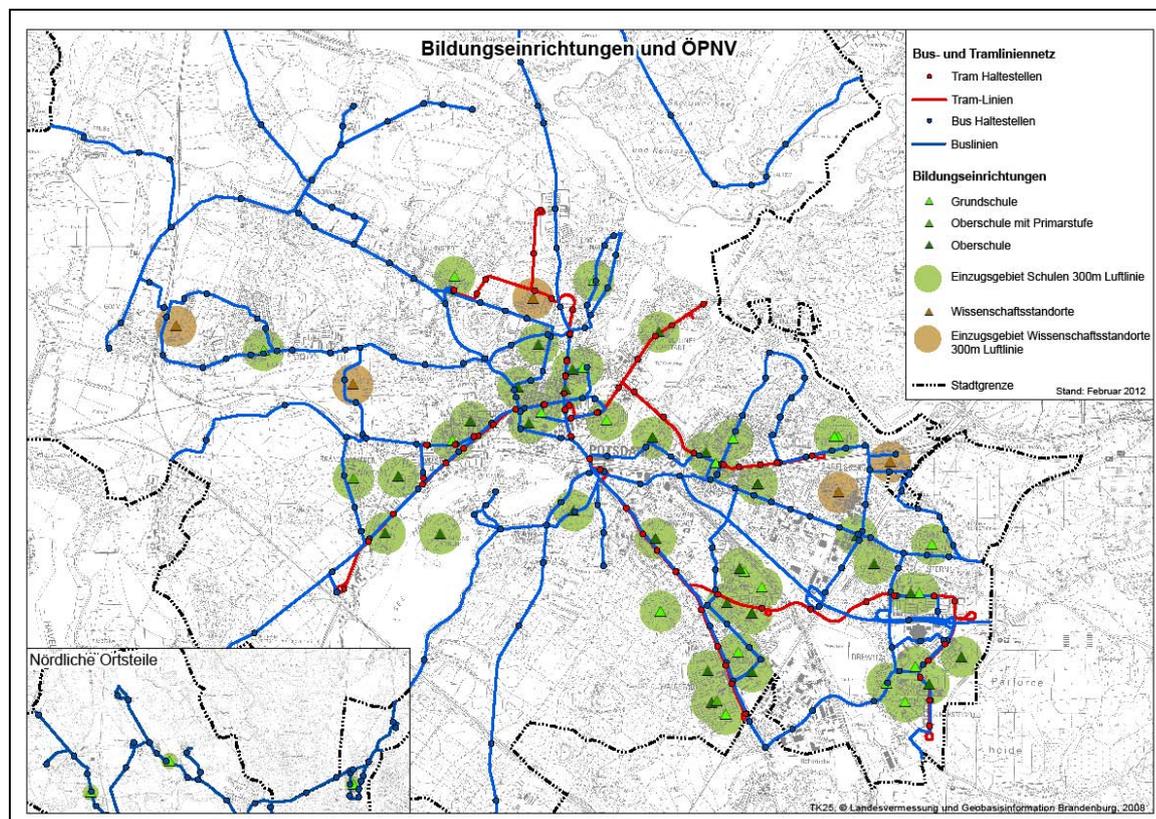
Das Amt für Statistik und Wahlen registrierte Ende 2009 etwa 110.100 Erwerbstätige (vgl. Abb.) und die Bundesagentur für Arbeit informierte Mitte 2010 über rund 75.000 Arbeitsplätze für sozialversicherungspflichtige Arbeitnehmer. Prognostiziert werden für das Jahr 2025 im Potsdamer Stadtgebiet insgesamt 82.000 Arbeitsplätze.

Schwerpunktbereiche der Wirtschafts-, Wissenschaftsstandort- und damit auch der Arbeitsplatzentwicklung sind bzw. werden sein:

- die Medienstadt Babelsberg,
- der Gewerbepark Babelsberg (westlich der Wetzlarer Straße),
- das Gewerbe- und Industriegebiet Potsdam-Süd (zwischen Waldstadt und Drewitz),
- die Handels-, Dienstleistungs- und Behördenstandorte in der Innenstadt und im Stadtteilzentrum Babelsberg,
- der Handels- und Dienstleistungsstandort Stern-Center und Umfeld,
- die Potsdamer Mitte und der Bereich Hauptbahnhof mit Umfeld,
- das Entwicklungsgebiet Speicherstadt und Brauhausberg,
- das Bornstedter Feld,
- das Kirchsteigfeld und Umfeld der Trebbiner Straße,
- die Wissenschaftsstandorte in Golm, am Neuen Palais, am Telegrafenberg und in Babelsberg (Campus Griebnitzsee).

Einen wichtigen Schwerpunkt städtischer Funktion stellt die Ausbildung mit der Universität (20.760 Studierende), der Fachhochschule (3.105), der Hochschule für Film und Fernsehen „Konrad Wolf“ (539) und den allgemeinbildenden Schulen (18.040) dar.

**Abbildung 25: Bildungsstandorte**



Standorte der Universität sind:

- das Neue Palais mit etwa 6.400,
- der Bereich am Bahnhof Griebnitzsee mit ungefähr 7.100,
- der Bereich Golm mit ca. 7.000,
- weitere kleine Standorte mit etwa 300 Studierenden

(Quellen: Universität Potsdam, Fachhochschule, Hochschule für Film und Fernsehen „Konrad Wolf“ )

An der Universität wird sich die Zahl der Studierenden mit derzeit rund 21.000 in den nachfolgenden Semestern weiter erhöhen. Mit einer Zunahme der Zahl der Studienplätze ist auch bei der an der Pappelallee im Bornstedter Feld ansässigen Fachhochschule zu rechnen.

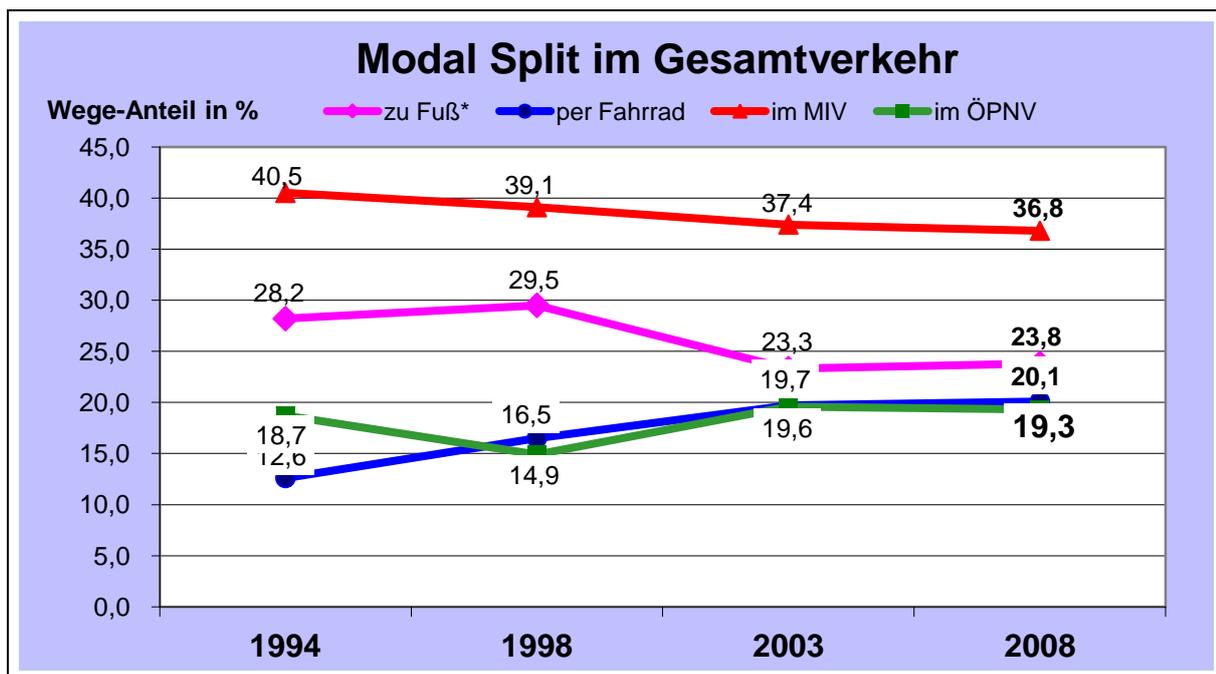
Als Landeshauptstadt ist Potsdam außerdem ein bedeutendes Zentrum der Verwaltung. Die Verwaltungszentren befinden sich in der Innenstadt, der Teltower Vorstadt und im östlichen Babelsberg.

Große Teile der Stadt sind zudem seit 1996 Bestandteil des Weltkulturerbes und haben daher mit weiteren Zielen eine hohe Anziehungskraft im Tourismusbereich, die durch entsprechende ÖPNV-Angebote umweltorientiert zu bewältigen ist. Die Gästeankünfte haben sich seit dem Jahr 2000 von rund 263.000 auf 381.000 im Jahr 2010 (+45%) erhöht. Dieser Trend wird sich fortsetzen.

### 3.3.2 Entwicklung der Verkehrsnachfrage

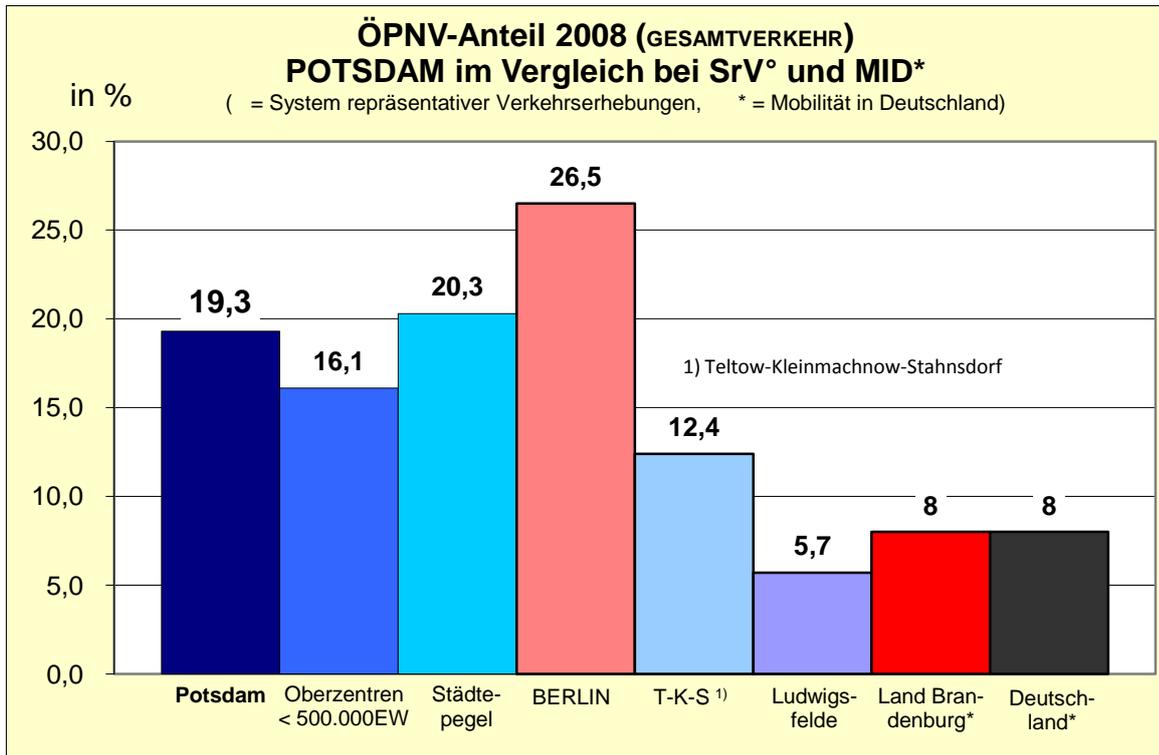
Mit der dargestellten Stadtentwicklung wird eine Steigerung des Verkehrsaufkommens einhergehen. Durch die bauliche Gestaltung der städtischen Entwicklungsgebiete und deren Erschließung durch den ÖPNV wird angestrebt, diesen Verkehrsanstieg überproportional mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu bewältigen. Der Anteil der Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln soll als Folge der Stadtentwicklung auf etwa 20% steigen (vgl. Abbildung 26), wenn die Einwohnerzahl 2015, wie vom Amt für Statistik Berlin-Brandenburg prognostiziert, rund 162.000 erreicht.

**Abbildung 26:** Entwicklung der Verkehrsmittelwahl (Quelle: SrV 2008)



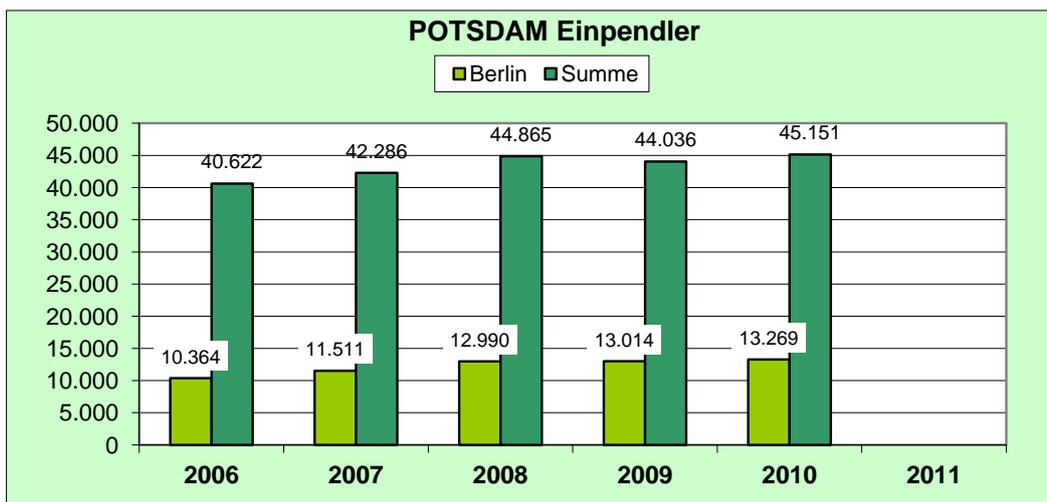
Aus einem Vergleich mit nach gleichem Muster ermittelten Modal-Split-Werten in anderen Regionen ist erkennbar, dass Potsdam zwar mit Berlin nicht konkurrieren kann, jedoch im Vergleich zum Mittelwert aller an der Erhebung (SrV) teilgenommenen Städte ein sehr gutes Ergebnis erreicht. (vgl. folgende Abb.)

Abbildung 27: ÖPNV-Anteile im Vergleich (Quelle: SrV 2008 u. MiD)



Die Verkehrssteigerung resultiert auch aus einer zunehmenden Zahl der Einpendler (vgl. Abbildung 28) und der Entwicklung der Ausbildungs- und Arbeitsplätze.

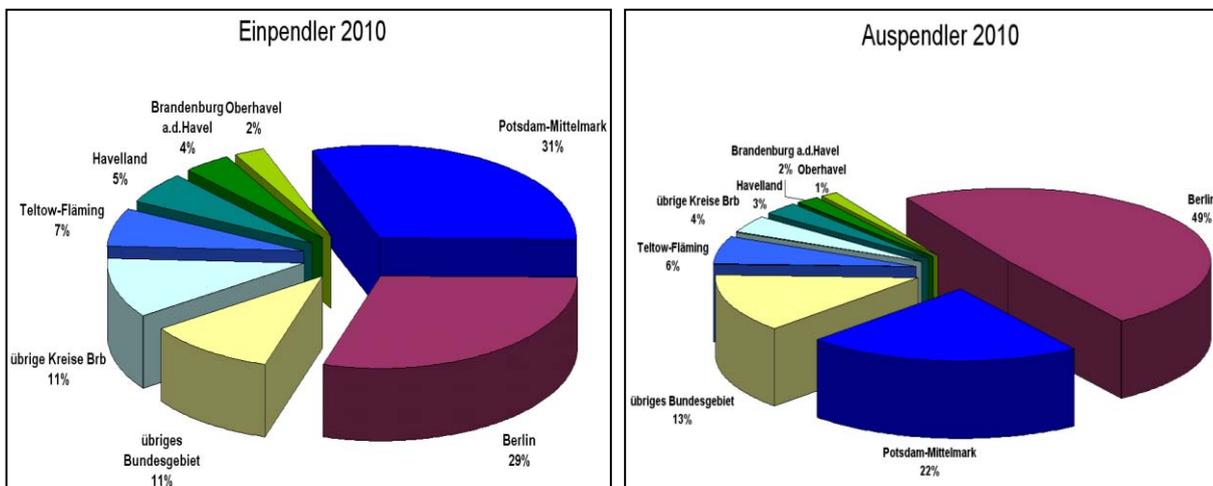
Abbildung 28: Entwicklung der Einpendlerzahlen



Die Betrachtung der Pendlerzahlen der Bundesagentur für Arbeit eignet sich für die Darstellung der wichtigen Nachfrageachsen. Potsdam hat insgesamt rund 45.000 Einpendler zu verzeichnen, wovon über 40.300 aus Berlin oder Brandenburg kommen. Fast 28.000 Einwohner haben ihren Arbeitsplatz außerhalb von Potsdam, dabei liegen

fast 24.000 in Brandenburg oder Berlin (Zahlen beziehen sich auf die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten).

**Abbildung 29: Ein- und Auspendlerverteilung für Potsdam**



Rund 30.000 der sozialversicherungspflichtigen Potsdamer arbeiten in ihrer Stadt.

Schwerpunkt bilden der Berufs- und Ausbildungsverkehr sowie das Erreichen touristischer Ziele in Potsdam. Weitere wichtige Pendlerrelationen sind:

- von und nach Teltow/Stahnsdorf/Kleinmachnow
- von und nach Michendorf/Beelitz
- von und nach Werder/Brandenburg.

#### 4 Vorgaben für den ÖPNV 2012- 2018

Im Folgenden werden vor allem die Gestaltungsprämissen für den Teil des öffentlichen Verkehrs in der LHP dargestellt, für den die Stadt als Aufgabenträger unmittelbare Verantwortung trägt.

Das im April 2010 eingeführte Fahrplankonzept ist den sich stetig verändernden Rahmenentwicklungen anzupassen und zu einem attraktiven, wirtschaftlichen und leistungsfähigen Nahverkehrssystem weiter zu entwickeln.

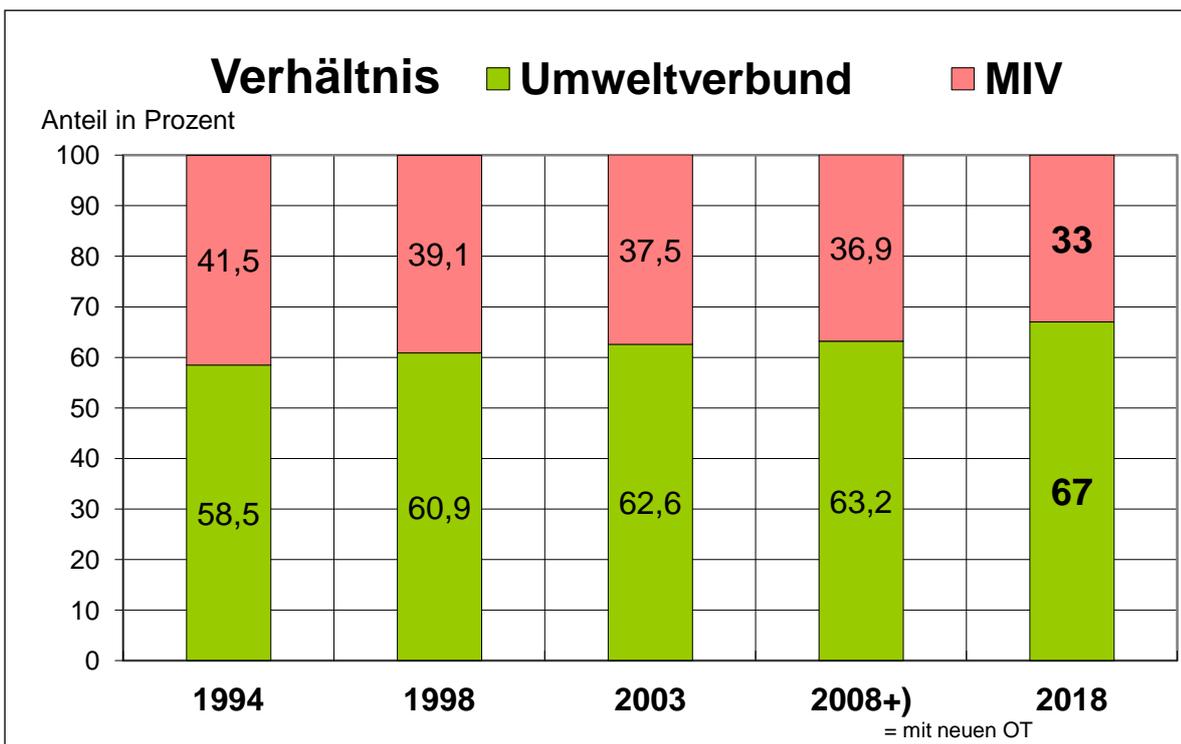
Auf die Gestaltung des Regionalbus-Verkehrsangebotes in den an Potsdam angrenzenden Landkreisen kann die LHP entsprechend der im ÖPNV-Gesetz fixierten Aufgabenverantwortung keinen direkten Einfluss nehmen. Jedoch legt sie als Aufgabenträger im Einvernehmen mit der Genehmigungsbehörde und den Aufgabenträgern der Landkreise fest, welche Angebote des ein- und ausfahrenden Regionalbusverkehrs integraler Bestandteil des ÖPNV-Angebotes in der Landeshauptstadt sind.

Bei der Angebotsgestaltung des SPNV ist die Einflussnahme der Stadt Potsdam eher begrenzt, da der Aufgabenträger hierfür das Land Brandenburg ist. Der im Rahmen der VBB-Mitgliedschaft gegebene Gestaltungsspielraum ist jedoch maximal auszunutzen.

Die Gestaltung des Fernverkehrsangebotes auf der Schiene hat die Bundesregierung in die alleinige Entscheidung der DBAG gestellt, diese nach betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten vorzunehmen. Es handelt sich um eine bundesweit wirksame Regelung auf die grundsätzlich kein Einfluss durch eine einzelne Stadt genommen werden kann. Es kann versucht werden, Forderungen nach besseren Fernbahnangeboten auf politischer Ebene zu erheben.

Weiterhin ist eine Veränderung des klassischen Modal Split zu Gunsten der Verkehrsarten des Umweltverbundes (ÖPNV, Radverkehr, Fußgänger) beabsichtigt. Dabei wird ein Verhältnis des Umweltverbundes zum MIV von 67:33 (gegenwärtig 63:37, vgl. Abbildung 30) angestrebt. Strategisch muss darauf geachtet werden, dass sich die Parteien des Umweltverbundes nicht konkurrierend gegenüber stehen.

**Abbildung 30:** Entwicklung des Modal Split (Quelle: SrV)



Die größte Bedeutung bei der Gestaltung des ÖPNV kommt neben den Aspekten der Angebotsgestaltung, wie der des Liniennetzes und des Fahrplanes (Erschließungsstandards, vgl. Punkt 4.1), den Komponenten einer ganzheitlichen Nutzerfreundlichkeit (Qualitätsstandards, vgl. Punkt 4.2) zu.

#### 4.1 Erschließungsstandards

Die Struktur Potsdams ist nach der kommunalen Neugliederung 2003 noch heterogener geworden. Die Stadt weist ländliche Bereiche im Norden und verdichtete Bereiche im Zentrum, im Südosten und im Südwesten auf. Daher erscheint es für Teilaspekte der Erreichbarkeits- und Bedienungsstandards nicht sinnvoll, diese für das gesamte Stadtgebiet von Potsdam einheitlich festzulegen.

Um für die Teilaspekte der Erreichbarkeits- und Bedienungsstandards, die nicht für das gesamte Stadtgebiet einheitlich sind, Festlegungen zu treffen, wurde die Stadt auf der Ebene der Ortsteile betrachtet.

Als Klassifizierungswert wird die Wegedichte (Verhältnis aus Wegen mit Start und/oder Ziel in einem Ortsteil und der bebauten Fläche) berechnet. Sie hat einen direkten verkehrlichen Bezug, lässt sich anhand von Kennwerten aus Strukturdaten der Ortsteile ermitteln und ist durch die Normierung auf die bebaute Fläche von der Größe des Ortsteils unabhängig.

Ortsveränderungen (Wege) werden aus bestimmten Motivationen heraus unternommen. Diese Zwecke lassen sich in folgende wesentliche Zielgruppen zusammenfassen:

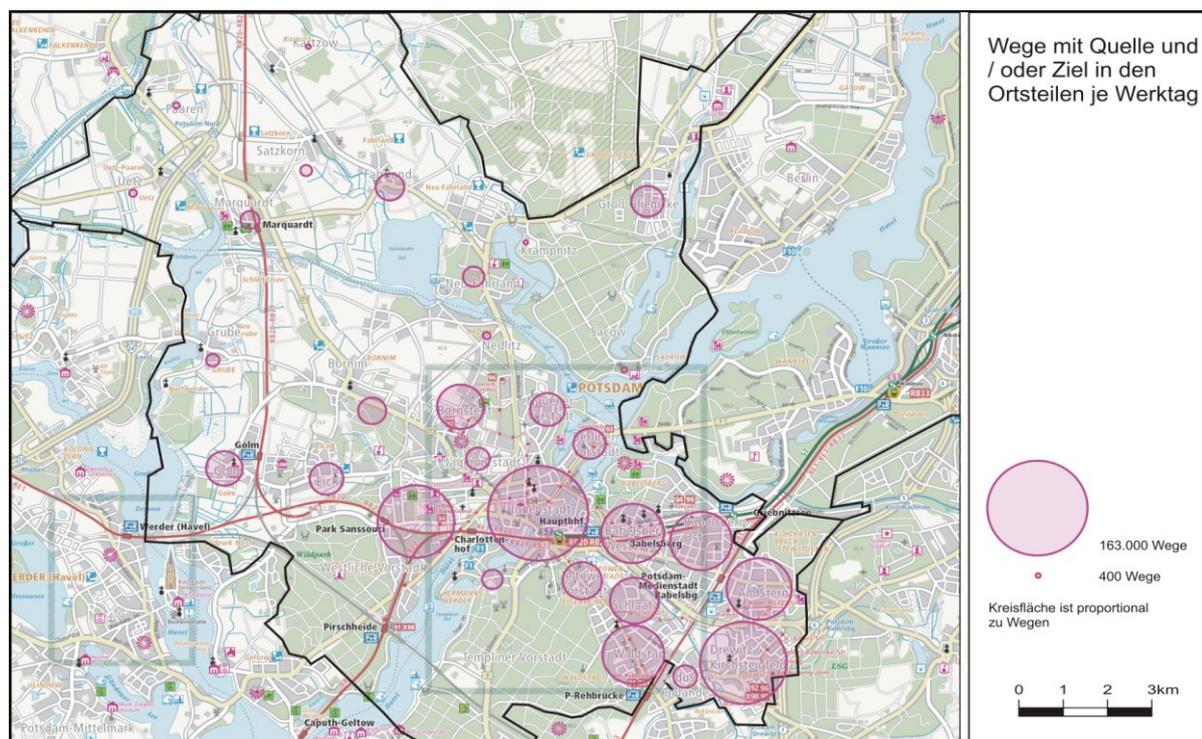
- Arbeit
- Ausbildung
- Freizeit
- Erledigung/Einkauf
- sonstige Gründe.

Die Abgrenzungen sind meist ebenso unscharf wie die Quantifizierung. Der Fahrtzweck „Arbeit“, der regelmäßig wiederkehrende Wegeketten hervorruft, ist jedoch der für die meisten Verkehrsströme Vorherrschende.

Für die Berechnung der Wege werden Analyse- und Erfahrungswerte (SrV 2008 und vergleichbare Untersuchungen im Bundesgebiet) zum Ansatz gebracht:

- 3,0 Wege/Einwohner u. Tag
- 3,0 Wege/Arbeitsplatz u. Tag
- 1,8 Wege/Schulplatz u. Tag
- 1,5 Wege/Studienplatz u. Tag
- 2,0 Wege/m<sup>2</sup> Verkaufsfläche u. Tag

Aus diesen Daten lässt sich unter Berücksichtigung der Quellen und Ziele die Gesamtzahl der Wege an einem durchschnittlichen Werktag für die einzelnen Ortsteile darstellen:

**Abbildung 31:** Wege je Ortsteil und Tag (Quelle: VBB)

Aus dem Verhältnis von Wegen/Tag mit Quelle und/oder Ziel im Ortsteil und bebauter Fläche wurden Wegedichten ermittelt und sinnvolle Klassen gebildet:

Klasse I	>0,03	Wege/m <sup>2</sup> und Tag
Klasse II	0,015 – 0,03	Wege/m <sup>2</sup> und Tag
Klasse III	<0,015	Wege/m <sup>2</sup> und Tag

**Abbildung 32:** Klasseneinteilung nach Ortsteilen (Quelle: VBB)

Klasse I	Klasse II	Klasse III
Innenstadt	Jägervorstadt	Templiner Vorstadt <sup>1</sup>
Westliche Vorstadt	Nauener Vorstadt	Bornim <sup>1</sup>
Teltower Vorstadt	Berliner Vorstadt	Grube
Babelsberg Zentrum	Bornstedt	Satzkorn
Schlaatz	Eiche	Nedlitz
Waldstadt	Golm	Sacrow
Am Stern	Groß Glienicke	Uetz
Drewitz/Kirchsteigfeld	Fahrland	Paaren

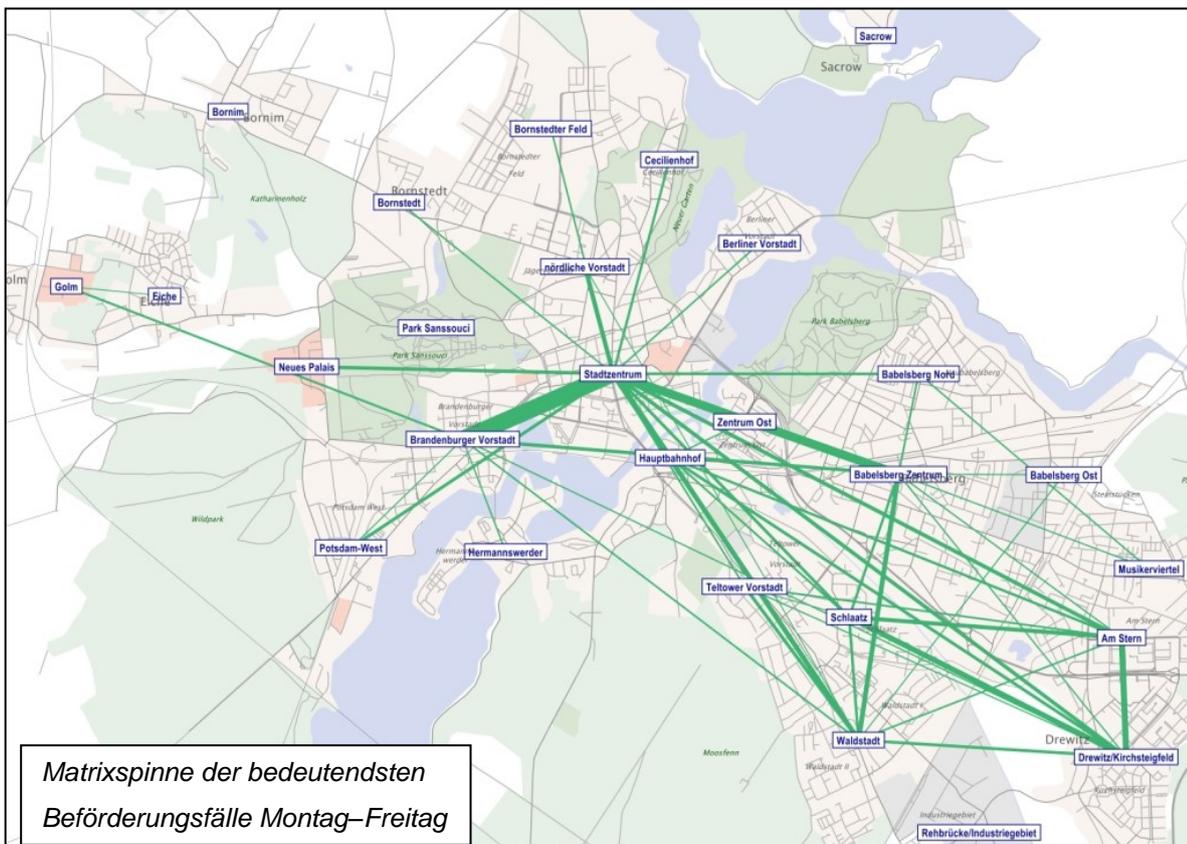
Klasse I	Klasse II	Klasse III
	Neu Fahrland	Krampnitz
	Marquardt	Kartzow
	Babelsberg Nord/Süd	
	Industriegelände	

<sup>1</sup> in Klasse II einzuordnen, um dem derzeitigen Angebot genauer zu entsprechen

### 4.1.1 Quelle-Ziel-Beziehungen in der Stadt

Die im Zusammenhang mit der Fortschreibung des Stadtentwicklungskonzeptes Verkehr ermittelten Ergebnisse aus Berechnungen des Potsdamer Verkehrsmodells sind in diesem Nahverkehrsplan berücksichtigt worden. Darin sind auch die Auswertungen von Verkehrserhebungen, Befragungen von Fahrgästen sowie der stichprobensicheren Untersuchung zum Verkehrsverhalten der Potsdamer (SrV 2008) eingeflossen.

**Abbildung 33:** Verkehrsbeziehungen im Binnenverkehr (Quelle: ViP)



Hieraus ergibt sich übereinstimmend:

- Die Quellen für die Verkehrsbeziehungen Wohnen - Arbeiten werden sich aufgrund der Stadtentwicklung und der mit dem demografischen Wandel verbundenen veränderten Mobilitätsstruktur künftig stärker von den Wohngebieten im Südosten der Stadt in den Norden (z.B. Bornstedter Feld) verlagern. Bei den Arbeitsstätten als Verkehrsziele (Innenstadt, Verwaltungszentren, Gewerbe- und Wissenschaftsstandorte) ist kaum von einer Bedeutungsänderung auszugehen.
- Die Verkehrsbeziehungen Wohnen - Ausbildung zielen auf die Standorte der Universität und der Hochschulen sowie zu den Standorten der weiterführenden Schulen.
- Für den allgemeinen Tagesverkehr (Einkauf/Erledigung) liegen die Ziele vorwiegend in der Innenstadt, dem Hauptbahnhof, dem Stadtteilzentrum Babelsberg, dem SternCenter sowie einigen Stadtteilzentren (z.B. Waldstadt).
- Für den Verkehr am Wochenende ist die Sicherung der Erreichbarkeit der Einkaufsstandorte (am Sonnabend) und der Innenstadt, der Einrichtungen der Stiftung Preußische Schlösser und Gärten (UNESCO-Weltkulturerbe) sowie kultureller und sportlicher Schwerpunkte erforderlich.

In Erfüllung der Funktion als Landeshauptstadt ergeben sich folgende Anforderungen:

- Mit der Eröffnung des Flughafens Berlin-Brandenburg (BER) ist eine deutliche Zunahme der Verkehrsströme aus Potsdam (einschl. Umland) in Richtung Berlin-Schönefeld zu erwarten. Zur Bewältigung dieser Pendlerbeziehung, die neben dem Reiseverkehr auch für den wachsenden Berufsverkehr (neue Arbeitsplätze) bedeutend sein wird, ist mit dem Aufgabenträger für den SPNV die direkte Schienenverbindung über den Wissenschaftsstandort Golm zu sichern.
- Eine Verbindung zwischen den Oberzentren des Landes Brandenburg und ihrer Landeshauptstadt sollte im Schienenverkehr umsteigefrei, mindestens im Stundentakt, erfolgen.
- Die Anbindung der Landeshauptstadt Potsdam mit der Bundeshauptstadt Berlin ist im Schienenverkehr bedarfsorientiert weiter aufzuwerten.
- Zur besseren Vernetzung des Oberzentrums Potsdam mit seinem Umland sind attraktive Schienenverkehrsverbindungen, wie z.B. eine Streckenverlängerung über Stahnsdorf nach Teltow, in weiteren Planungen zu berücksichtigen und die dafür vorgesehenen ÖPNV-Trassen freizuhalten. Mit dem benachbarten Aufgabenträger sind unter Berücksichtigung des Regionalbusverkehrs Konzepte für eine sinnvolle und attraktive ÖPNV-Anbindung an diesen Raum zeitnah weiter zu entwickeln.

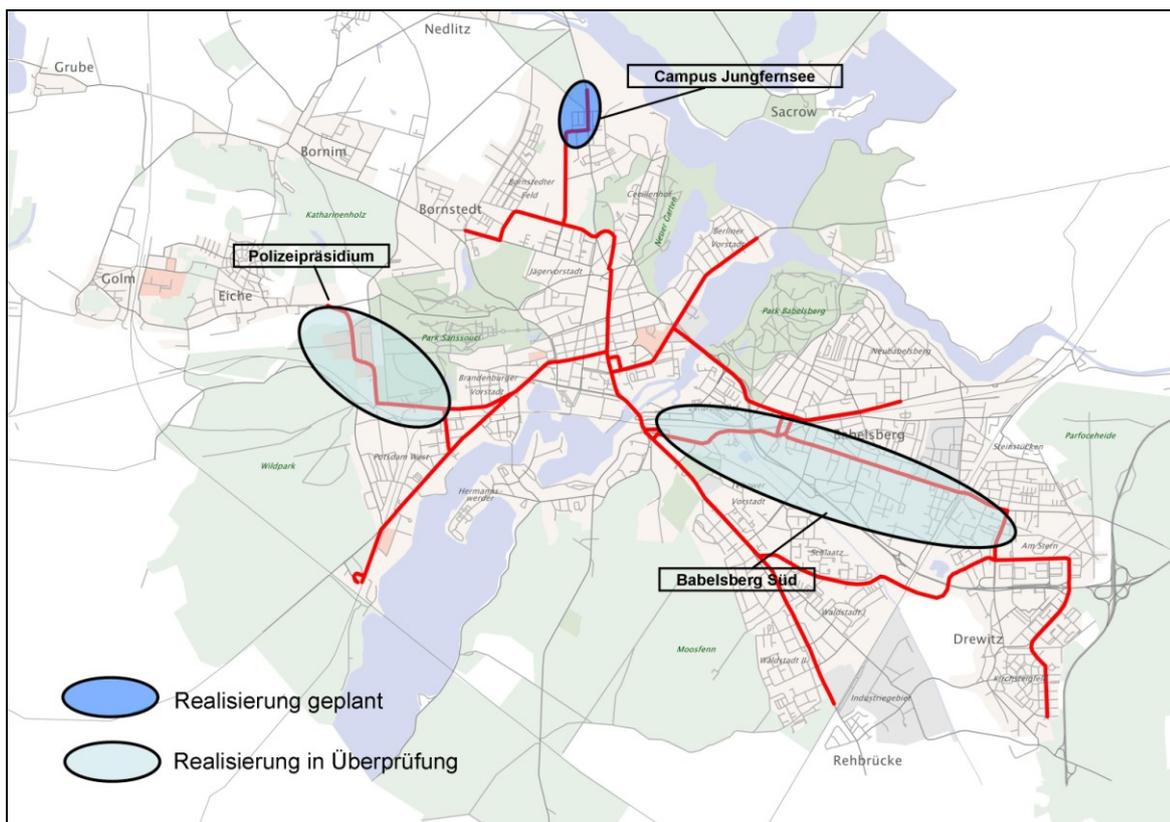
#### 4.1.2 Anforderungen zur Netzentwicklung

Das Liniennetz ist den unter 4.1.1. genannten Quelle-Ziel-Beziehungen und den unter 3.3.1 formulierten Wachstumspotentialen stetig anzupassen.

Die wichtigen und nachfragestarken Verkehrsbeziehungen sind vorrangig durch die Straßenbahn zu bedienen. Das Straßenbahnnetz ist deshalb weiter zu entwickeln. Eine Ergänzung des Netzes in Richtung Campus am Jungfernsee ist in Abhängigkeit der städtebaulichen Entwicklung und Rahmenbedingungen zu realisieren.

Für weitere Untersuchungen zu Straßenbahntrassen (z.B. Großbeerenstr. – Friedrich-Engels-Str.) sind im Rahmen einer Entscheidungsfindung vor allem Belange für die gesamtstädtische Entwicklung hinsichtlich städtebaulicher, ökologischer, verkehrlicher und ökonomischer Rahmenbedingungen zu berücksichtigen. Es sind vertiefende Untersuchungen und Kosten-Nutzen-Berechnungen durchzuführen, um eine gesicherte Entscheidungsbasis zu haben (vgl. Abbildung 34).

**Abbildung 34:** Planungsgebiete zur Straßenbahnnetzerweiterung (Quelle: StEK-V)



Für den Einsatz neu zu beschaffender, eventuell breiterer Straßenbahnfahrzeuge ist die Aufweitung des Achsabstandes im Netz zu untersuchen und bei Neubauvorhaben zu berücksichtigen.

Grundsätzlich ist bei der Neu- oder Umplanung von Verkehrsanlagen, von der auch Straßenbahngleise betroffen sind, eine planerische Abwägung zwischen den unterschiedlichen verkehrlichen Ansprüchen und städtebaulichen Rahmenbedingungen durchzuführen und daraufhin eine Entscheidung in Abstimmung mit den verschiedenen Bereichen der Stadtverwaltung zu fällen. In Abstimmung mit der ViP und den aufgeführten Prämissen gilt, dass der Gleisachsabstand für eine Wagenkastenbreite von 2,65 m auszulegen ist, andernfalls ist eine Wagenkastenbreite von 2,40 m anzusetzen. Dies bedeutet, dass eine Wagenkastenbreite von 2,65 m nicht automatisch Bemessungsgrundlage ist.

Das Busnetz sowie alternative Erschließungssysteme in der Fläche sind in den verschiedenen Ortsteilen zu evaluieren und bei Realisierung auf die jeweils übergeordneten Verkehrsmittel zu orientieren.

#### 4.1.3 Haltestellenerreichbarkeit

Für eine ausreichende Erschließung des bebauten Stadtgebietes durch den ÖPNV sind entsprechend der Wegekassen folgende Haltestelleneinzugsbereiche (jeweils Luftlinie) wie bisher einzuhalten:

**Abbildung 35:** Haltestelleneinzugsbereiche nach Klassen

Verkehrsmittel	Einzugsbereich		
	Klasse I	Klasse II	Klasse III
Straßenbahn	350m	450m	-
Bus	300m	400m	500m

Einzugsbereiche in Randgebieten werden größer als in der Innenstadt festgelegt. Dies lässt sich damit begründen, dass in dünner besiedelten Gebieten eine Haltestelle einen größeren Einzugsradius besitzen muss, um die gleiche Anzahl an Einwohnern zu erschließen.

Außerordentlich wichtige Quellen bzw. Ziele sind dabei jeweils auf kürzestem Weg durch die städtischen Verkehrsmittel zu erschließen. Zu derartigen Quellen/Zielen gehören beispielsweise:

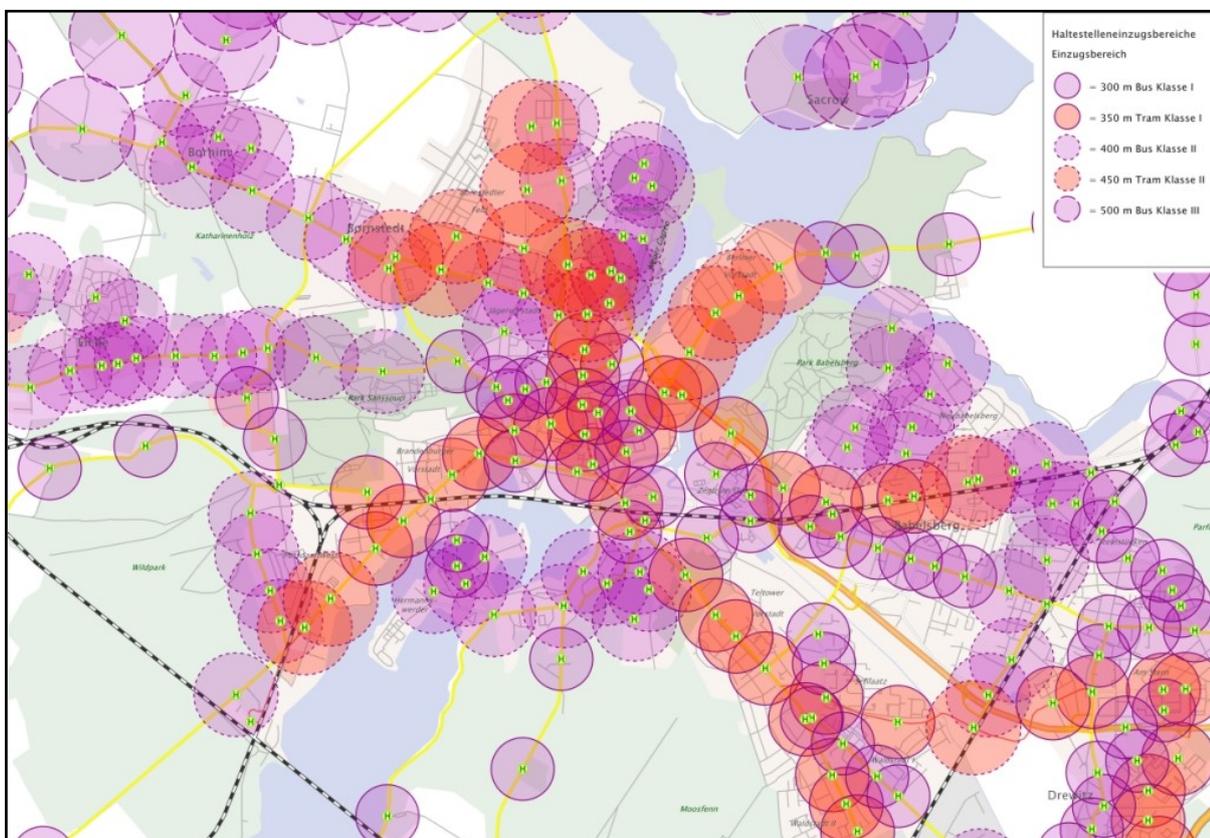
- Bahnhöfe des SPNV,

- öffentliche Einrichtungen mit übergeordneter Bedeutung,
- Arbeitsstätten und Ausbildungseinrichtungen mit einer hohen Anzahl Beschäftigter und Auszubildender,
- Sehenswürdigkeiten von besonderer touristischer Bedeutung,
- Gebiete mit einer Konzentration von Einkaufsmöglichkeiten.

Zur Verbesserung der Erschließung nach o.g. Vorgaben sollten zusätzlich erforderliche Haltestellen im Rahmen von Straßenrekonstruktionen Berücksichtigung finden.

In weniger dicht besiedelten Stadtteilen und in Zeiten geringerer Inanspruchnahme sind alternative Bedienungsformen (Linientaxi, RufBus, Anrufsammel-Taxi) zu prüfen.

**Abbildung 36: Flächenerschließung durch Haltestellen**



#### 4.1.4 Beförderungszeit und Zielerreichbarkeit

Die gegenwärtig durchschnittliche Zeitdauer von 28,1 Minuten (Quelle: SrV 2008, zusammengesetzt aus reiner Fahrzeit, Wegezeiten von und zur Haltestelle, Wartezeiten und Zeiten für Umsteigevorgänge) für einen Weg im Binnenverkehr mit dem städtischen ÖPNV ist mit folgendem Maßnahmebündel zu verringern:

- Verbesserung der Haltestellenerreichbarkeit,
- Verbesserung der Umsteigebedingungen und -zeiten,

- Beschleunigungsmaßnahmen.

In der Regel sollen die Innenstadt und der Hauptbahnhof als die zentralen Ziele bzw. Umsteigepunkte innerhalb von 30 Minuten, in Ausnahmefällen (weniger dicht besiedelte Gebiete) innerhalb von maximal 60 Minuten, entsprechend der Klassifizierung der Ortsteile erreicht werden.

Die Ortsteile der Klassen I sind ganztags umsteigefrei an die Innenstadt und den Hauptbahnhof anzubinden. Ortsteile der Klasse II sollen tagsüber umsteigefrei und abends mit maximal einmaligem Umsteigen an Innenstadt und Hauptbahnhof angebunden sein, wobei der Hauptbahnhof als wichtigster innerstädtischer Verkehrsknoten Priorität genießt. Ortsteile der Klasse III können ganztags mit einmaligem Umsteigen an die Innenstadt und den Hauptbahnhof angebunden werden.

**Abbildung 37:** Maximale Umsteigehäufigkeiten nach Klassen

	Klasse I	Klasse II	Klasse III
Tag	0	0	1
Nacht/Abend	0	1	1

Für die wichtigsten Verkehrsströme sind Direktverbindungen anzubieten. Dazu zählen insbesondere folgende Relationen:

- Innenstadt <> Hauptbahnhof <> Wohngebiete Schlaatz, Stern, Drewitz, Kirchsteigfeld,
- Innenstadt <> Hauptbahnhof <> Wohngebiet Waldstadt ,
- Innenstadt <> Babelsberg,
- Hauptbahnhof <> Innenstadt <> Rathaus <> Fachhochschule,
- Hauptbahnhof <> Innenstadt <> Groß Glienicke,
- Hauptbahnhof <> Innenstadt <> Potsdam-West <> Eiche <> Golm,
- Hauptbahnhof <> Park Sanssouci,
- Hauptbahnhof <> Babelsberg <> Großbeerenstr. <> Stern,
- Babelsberg/S Griebnitzsee <> Medienstadt <> Stern, Drewitz.

Das Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV sollte auf wichtigen Relationen bei mindestens 1,5 oder darunter liegen. Das heißt, dass ein ÖPNV-Nutzer nicht mehr als die ein- einhalbfache Reisezeit eines Autofahrers benötigen sollte. Basis zur Ermittlung dieses Wertes ist die schnellste Verbindung von Montag bis Freitag in der Hauptverkehrszeit zwischen 7.00 und 8.00 Uhr.

## 4.2 Bedienungsstandards

Die Fahrpläne von Straßenbahn und Bus sind grundsätzlich am Fahrplan der S-Bahn und des regionalen Eisenbahnverkehrs auszurichten.

Unter Berücksichtigung der Klassen (vgl. Punkt 4.1) sind Vorgaben zum Fahrtenangebot (Bedienungsstandards) sinnvoll, um der Bevölkerung eine verlässliche Bedienung anzubieten.

**Abbildung 38:** Taktzeiten nach Klassen

Verkehrszeit	Klasse I	Klasse II	Klasse III
HVZ	5-10 min	20-30 min	60 min
NVZ	10 min	20-30 min	60-120 min
SVZ	20 min	60 min	60-120 min
Nacht	60 min (30 min am WE)	60 min am WE	-

Die Straßenbahn ist im innerstädtischen Verkehr das bedeutendste öffentliche Verkehrsmittel von Potsdam, deren tragende Stellung beizubehalten und auszubauen ist. Nachfolgende Bedienungsstandards sind einzuhalten, sofern die Rahmenbedingungen keine abweichende Handhabung erfordern:

- Alle Straßenbahnstreckenäste sind in der Normalverkehrszeit (Tagesverkehr Montag bis Freitag) in einem 20-Minuten-Takt zu bedienen. In Abhängigkeit der Nachfrage sind strecken- und/oder zeitweise Takt-Verdichtungen vorzunehmen.
- Das Verkehrsangebot an Sonnabenden, Sonn- und Feiertagen hat sich tagsüber an der Normalverkehrszeit zu orientieren. Die touristischen Ziele sind hierbei zu berücksichtigen.
- Die saisonal bedingten Schwankungen der Verkehrsnachfrage zwischen Sommer und Winter sowie zwischen Schul- und Ferienzeit sind im Angebot der Verkehrsleistungen zu berücksichtigen.
- In der Schwachlastzeit (täglich Abend-, Spät- und Nachtverkehr sowie am Wochenende früh) ist eine Reduzierung des Fahrtenangebotes gegenüber der Normalverkehrszeit oder eine Unterbrechung des Betriebes entsprechend der verminderten Nachfrage möglich.

Das Busnetz ist an die Stadtentwicklung und die geplante Erweiterung des Straßenbahnnetzes anzupassen. Entsprechend der definierten Rolle der Potsdamer

Straßenbahn hat der innerstädtische Busverkehr in Potsdam folgende Funktionen zu übernehmen:

- den Zubringerverkehr zur Straßenbahn, S-Bahn und dem Regionalverkehr der Eisenbahn,
- die Sicherstellung eines Angebotes auf nachfragestarken Relationen, die nicht straßenbahnseitig erschlossen sind,
- die Erschließung weniger dicht besiedelter Stadtgebiete unter Berücksichtigung der Verkehrsnachfrage.

Die einzelnen Kategorien sind nicht losgelöst voneinander zu sehen. Die Gestaltung des künftigen Busverkehrsangebotes sollte einem hierarchisch aufgebauten Systemangebot entsprechen.

Basierend auf den geplanten Veränderungen im Straßenbahnbereich (Ausbau des Streckennetzes, Erneuerung des Fahrzeugparks und Anhebung der mittleren Beförderungsgeschwindigkeit) wird die künftige Angebotsgestaltung im Busbereich definiert.

Hierfür gelten folgende Bedienungsstandards, die einzuhalten sind, sofern Rahmenbedingungen keine abweichende Handhabung erfordern:

- Der überwiegende Teil der Strecken ist in der Normalverkehrszeit (Tagesverkehr Montag bis Freitag) in einem 20-Minuten-Takt zu bedienen. In Abhängigkeit der Nachfrage und für einen wirtschaftlich orientierten Betrieb sind strecken- und/oder zeitweise Takt-Verdichtungen oder -Ausdünnungen vorzunehmen.
- Das Verkehrsangebot an Sonnabenden, Sonn- und Feiertagen hat sich tagsüber an der Normalverkehrszeit zu orientieren. Die touristischen Ziele sind hierbei zu berücksichtigen.
- Die saisonal bedingten Schwankungen der Verkehrsnachfrage zwischen Sommer und Winter sowie zwischen Schul- und Ferienzeit sind im Angebot der Verkehrsleistungen zu berücksichtigen.
- In der Schwachlastzeit (täglich Abend-, Spät- und Nachtverkehr sowie am Wochenende früh) ist eine Reduzierung des Fahrtenangebotes gegenüber der Normalverkehrszeit oder eine Unterbrechung des Betriebes entsprechend der verminderten Nachfrage möglich.
- In Übereinstimmung mit den Landkreisen Potsdam-Mittelmark und Havelland als Aufgabenträger des Busverkehrs im Potsdamer Umland ist zur Absicherung der Daseinsvorsorge in dünner besiedelten Potsdamer Ortsteilen die Integration der in die Stadt Potsdam hineinführenden Linien des Regionalbusverkehrs in das

innerstädtische Busverkehrsangebot zu qualifizieren. Dabei ist ein dem Potsdamer Fahrplanschema entsprechendes Taktsystem weiter zu vervollkommen.

- Die Durchbindung von Buslinien in die Innenstadt ist zu realisieren, wenn kurz vor dem Erreichen ein Umsteigen nicht mehr sinnvoll ist.

Aufgrund der überwiegenden Führung der Regionalbuslinien bis zum Potsdamer Hauptbahnhof können die Funktionen der Regionalbusse für den innerstädtischen ÖPNV in drei Kategorien eingeordnet werden. Diese ergeben sich im Wesentlichen aus der Verkehrsnachfrage, den Verkehrsbeziehungen, der vorhandenen Infrastruktur sowie dem vorhandenen Stadtbus-Angebot. (vgl. Abbildung 41)

### 1. Übernahme der städtischen Erschließungsfunktion (Daseinsvorsorge)

Aufgrund der sich mit dem Umland deckenden Verkehrsbeziehung, der selbst geringen Nachfrage und freier Kapazitäten im Regionalbus übernimmt dieser die innerstädtische Erschließungsfunktion (z.B. *Erschließung von Marquardt*). Eine separate Erschließung durch den Stadtbus wäre in diesem Fall verkehrlich nicht sinnvoll und wirtschaftlich nicht vertretbar. Für den Regionalbus gelten in diesem Fall die Qualitätsmaßstäbe eines Stadtbusses hinsichtlich der Bedienung aller Haltestellen, dem Taktverkehr, der Fahrplantreue usw.

**Abbildung 39:** Regionalbuslinien mit städtischer Erschließungsfunktion

Linie	Streckenverlauf		erforderliches Angebot: Takt in Min.						
			Mo-Fr				Sa+So		
	von	bis	HVZ	NVZ	SVZ	Nacht	NVZ	SVZ	Nacht
607	Forsthaus Templin	S Hauptbahnhof	60	60	120	-	60 <sup>s</sup> /120 <sup>w</sup>	120	-
608/643	Nesselgrund	S Hauptbahnhof	60	120	120	-	120	120	-
610	Kuhfort	Bhf. Park Sanssouci	60	120	120	-	120	120	-
614	Paaren	Marquardt	120	120	120	-	120	120	-
614	Marquardt	S Hauptbahnhof	60	120	120	-	120	120	-
650	Paaren	Marquardt	120	120	120	-			-
650	Marquardt	S Hauptbahnhof	60	120	120	-			-
631	Bayrisches Haus	Luftschiffhafen	120	120	120	-	120	120	-
N13	S Hauptbahnhof	E.-Claudius-Str.	-	-	-	-	-	-	60
N43	S Hauptbahnhof	J.-Kepler-Platz	-	-	-	-	-	-	60

Anmerkung: s = Sommer, w= Winter

### 2. Verdichtung des städtischen Angebotes

Übereinstimmend mit den umwelt- und verkehrspolitischen Zielstellungen der LHP hinsichtlich der Pendlerströme sowie aufgrund einer im Gegensatz zu Punkt 1 hohen Nachfrage ergänzt der Regionalbus das bestehende Angebot des Stadtverkehrs (z.B. *Bedienung der Relation Potsdam Hbf. – S-Bhf. Babelsberg – Großbeerenstr. – Bhf. Medienstadt Babelsberg – J.-Kepler-Platz. Der gemeinsame und abgestimmte*

Betrieb der Stadtbuslinie 690 mit der Regionalbuslinie 601 führt hier zu einem 10-Minuten-Takt von Montag bis Freitag.). Für beide Verkehrsarten gelten identische Qualitätsstandards hinsichtlich ähnlicher Bedienung der Haltestellen, des Taktverkehrs, der Fahrplandreue und der Fahrzeiten, so dass das Angebot vom Fahrgast als einheitlich wahrgenommen wird.

Abbildung 40: Regionalbuslinien mit Verdichtung des städtischen Angebotes

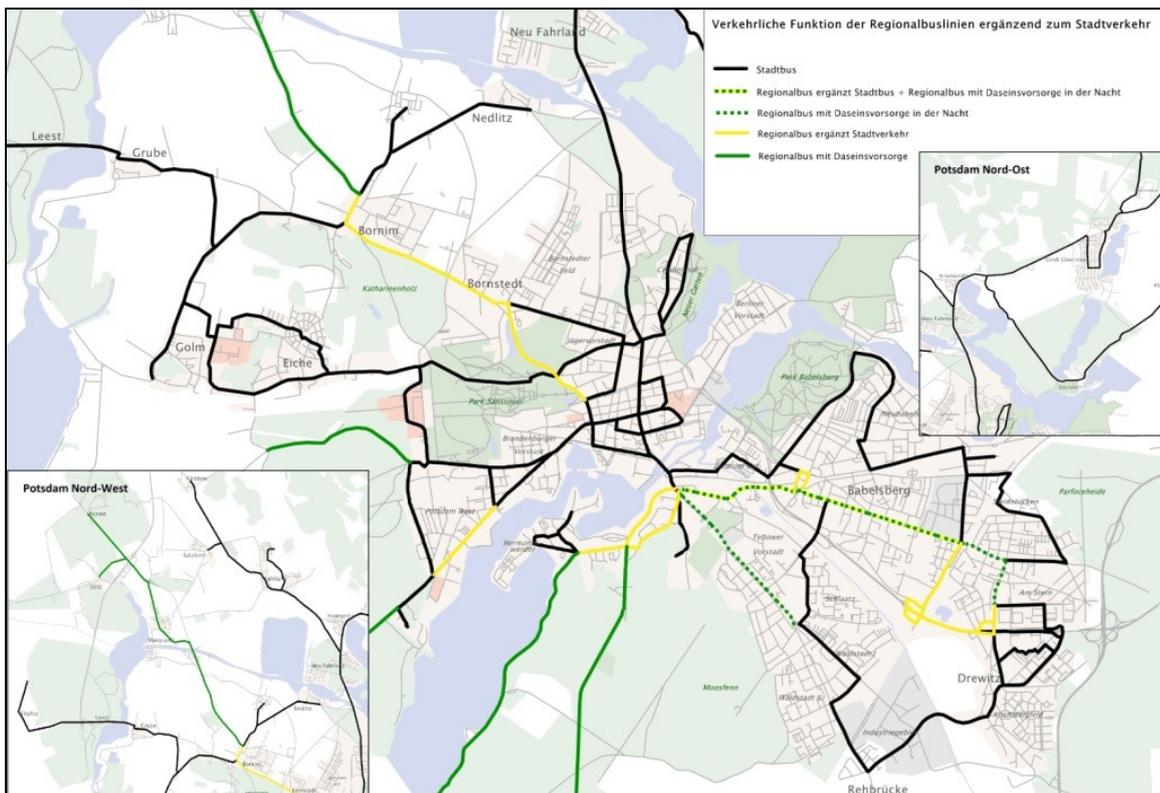
Linie	Streckenverlauf		erforderliches Angebot: Takt in Min.						
			Mo-Fr				Sa+So		
	von	bis	HVZ	NVZ	SVZ	Nacht	NVZ	SVZ	Nacht
601	S Hauptbahnhof	Jagdhausstr.	20	20	120	-	60	120	-
631	S Hauptbahnhof	Luftschiffhafen	20	30	60	-	60	60	-

3. keine Bedeutung für die städtische Erschließung (Daseinsvorsorge)

Aufgrund eines parallel bestehenden städtischen Angebotes mit der Straßenbahn oder dem Stadtbus, das teilweise aus einer vom Umlandverkehr abweichenden Verkehrsbeziehung resultiert, ist für die innerstädtische Erschließung eine Bedienung durch den Regionalbus entbehrlich, da diese durch den Stadtverkehr sichergestellt wird.

Linien im gesamten Streckenverlauf	X1	580	602	604	611	618	619	750	901	927	N31	BER2
Linien auf Teilabschnitten	610	N13	N43									

Abbildung 41: Funktion der Regionalbuslinien

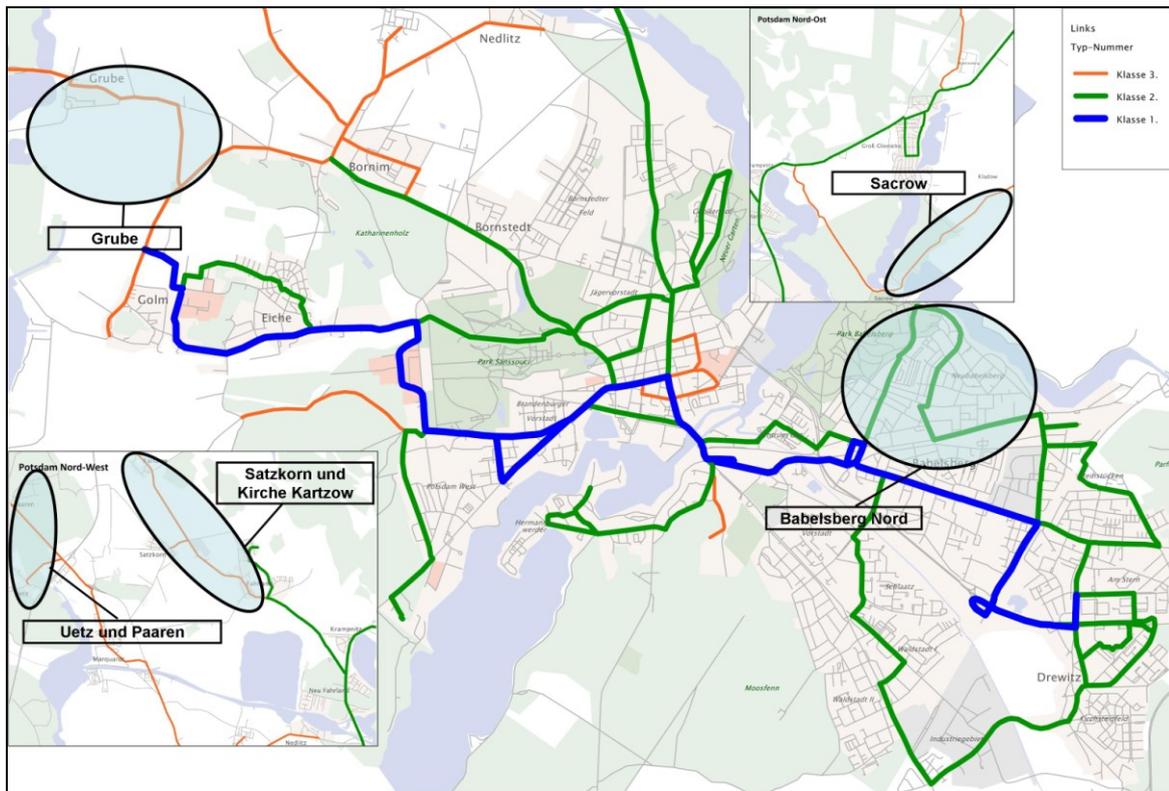


Im Interesse der Klimaschutzziele der LHP sowie eines möglichst hohen ÖPNV-Anteils ist bei Berücksichtigung der Gesamtwegekette ein Brechen des Regionalverkehrs möglichst zu vermeiden. Zur Minimierung verkehrlich nicht sinnvoller Parallelverkehre ist jedoch ein eventuelles Brechen der Regionalbuslinien abzuwägen. Dabei sind Faktoren wie die Tageszeit, die Zahl der Fahrgäste, die Örtlichkeit (Aufenthaltsqualität) und die verkehrliche Qualität (Taktfolge, Pünktlichkeit) der Verkehrsmittel entsprechend einzubeziehen. Grundsätzlich sollte hierbei wegen der dichteren Taktfolge und der höheren Fahrplanstabilität ein Umsteigen vom Regionalbus auf ein Schienenverkehrsmittel bzw. umgekehrt favorisiert werden.

Die Realisierung alternativer Bedienformen wie Linientaxi, RufBus, Anrufsammel-Taxi obliegt unter Beachtung der Nichteinschränkung des Angebotes für mobilitäts-ingeschränkte Personen dem unternehmerischen Handeln der Verkehrsunternehmen.

Alternative Bedienformen stellen ein etabliertes Werkzeug zur ÖPNV-Erschließung in ländlichen aber auch städtischen Gebieten mit geringer Nachfrage dar. Für diese Bedienformen sind Gebiete mit geringer Besiedlungsdichte sinnvoll. Zur Fahrt in die Innenstadt muss dann umgestiegen werden, sodass ein Anschluss von oder zu einem weiterführenden Verkehrsmittel herzustellen ist. Daher empfehlen sich fahrplangebundene und räumlich flexible Rufbusse. Die räumliche Flexibilität sollte sich auf einzelne Stichfahrten bei Bedarf und die Flächenbedienung zum Aussteigen beschränken.

Der bereits im Spätverkehr eingerichtete fahrplangebundene RufBus im Babelsberger Norden zeichnet sich dadurch aus, dass sich Fahrgäste vor der Fahrt anmelden. Damit hat der Verkehrsbetrieb die Möglichkeit, Fahrten oder Fahrtabschnitte nur bei Bedarf zu bedienen. Aufgrund der heterogenen Siedlungsstruktur wurden weitere Möglichkeiten, alternative Bedienformen in geeigneten Siedlungsbereichen Potsdams einzuführen, durch den VBB bereits untersucht. Entsprechend der Struktur der untersuchten möglichen Bedienegebiete und der Verkehrsnachfrage sowie der Erkenntnisse aus dem Bereich Babelsberg-Nord ist im Sinne dieser Untersuchung die Einführung in weiteren Ortsteilen vorzusehen, um den Verkehrsbedürfnissen mit alternativen Bedienformen effektiver zu entsprechen.

**Abbildung 42:** Ortsteile für alternative Bedienformen und Stadtbusnetz

Neben den bereits aufgeführten starken Verkehrsbeziehungen in die benachbarten Landkreise bestehen auch aufgrund der unmittelbaren Nähe zwischen der LHP und Berlin enge Verflechtungen. Während die starken Verkehrsströme in Richtung Berliner Zentrum über den SPNV abgewickelt werden, existieren darüber hinaus eine Reihe von Verkehrsbeziehungen zu benachbarten Stadtbezirken. Diese bestehen zwischen Wannsee und dem östlichen Babelsberg, Kladow und Sacrow und entlang von tangentialen Verbindungen wie nördliche Innenstadt – Groß Glienicke – Spandau. Sie resultieren überwiegend aus der schnelleren oder bequemer Erreichbarkeit von Bahnhöfen, Arbeitsstätten, Einkaufs- und Freizeitmöglichkeiten auf dem jeweils anderen Stadtgebiet. Dementsprechend sind nachfolgend aufgeführte Verknüpfungen zwischen dem Berliner und Potsdamer Nahverkehrsnetz sicherzustellen:

- Am Stern – Steinstücken – Wannsee
- Glienicker Brücke – Wannsee
- Groß Glienicke – Spandau
- Sacrow – Kladow

Die Realisierung der Verbindungen erfolgt mit durchgebundenen Buslinien, vorzugsweise mit der Anbindung an ein Schienenverkehrsmittel auf beiden Stadtgebieten. Takt- und Einsatzzeiten haben sich an der Nachfrage und den Qualitätseigenschaften des übrigen Netzes zu orientieren. Trotz des gebietskörperübergreifenden Einsatzes von Fahrzeugen

und Personal ist die Umsetzung einheitlicher Qualitätsmaßstäbe anzustreben. Anschlüsse an die übergeordneten Verkehrsmittel (z.B. von und zur Tram an der Glienicker Brücke) sind herzustellen.

Im Spät- und Nachtverkehr sind das Liniennetz und das Fahrplanangebot entsprechend der geringeren und veränderten Nachfrage zu gestalten. In der Landeshauptstadt Potsdam gelten folgende tägliche Bedienungsstandards, die sich durch zwei Zeiträume unterscheiden:

- Spätverkehr – ca. 21.00 Uhr bis 1.00 Uhr (Tram und Bus),
- Nachtverkehr – ca. 1.00 Uhr bis 4.30 Uhr (Bus, ggf. Tram).

Der *Spätverkehr* besteht aus der Fortführung eines Teils der Linien des Tagesverkehrs. Dabei entfallen teilweise ganze Linien, einzelne Linien werden nicht mehr im gesamten Abschnitt befahren und es finden Taktausdünnungen statt.

Da ein Teil der Regionalbuslinien bis gegen Mitternacht auch längere Strecken auf dem Gebiet der Stadt Potsdam zurücklegt, ergänzen diese Linien das Stadtbus-Spätverkehrsnetz und tragen zu einer weiteren Erschließung des Stadtgebietes bei.

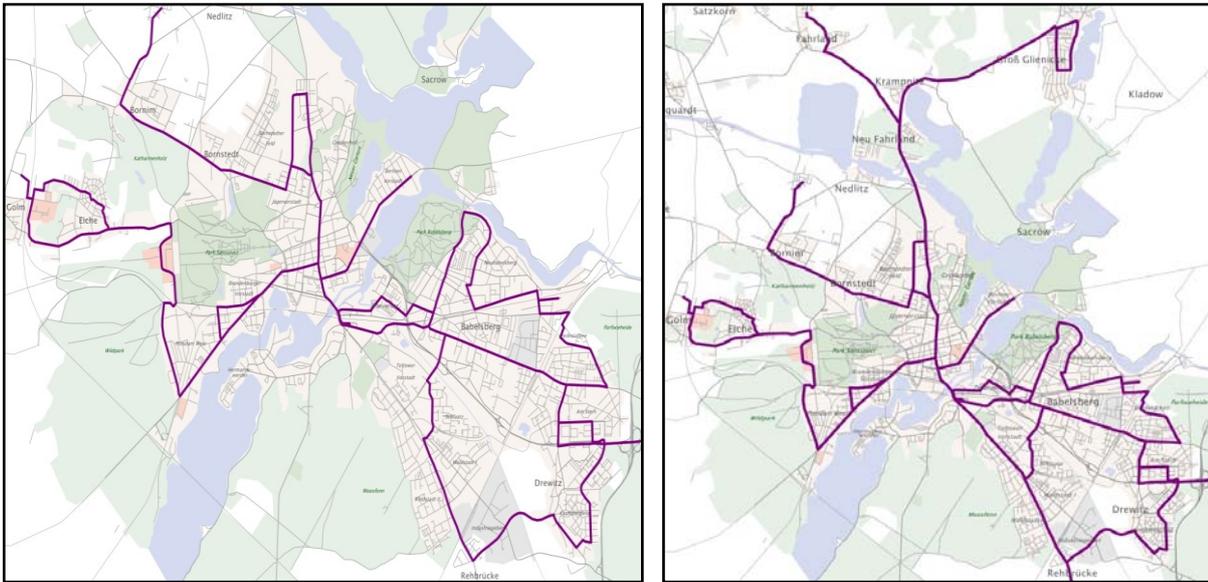
Die Buslinien im *Nachtverkehr* setzen sich aus Abschnitten mehrerer Tageslinien zusammen, um eine möglichst hohe Erschließung zu erreichen. Diese innerstädtischen Linien werden durch weitere Linien nach Berlin und ins Umland ergänzt.

In den Nächten am Wochenende ist eine höhere Nachfrage an Beförderungsleistungen als in den restlichen Nächten zu verzeichnen. Die Kulturstätten in Berlin und Potsdam sowie Lokale und Diskotheken werden an Wochenendnächten erheblich stärker besucht als wochentags. Dem entsprechend ist:

- der Nachtverkehr in Potsdam mit dem Berliner Nachtverkehr zu koordinieren,
- für die Wohngebiete im Südosten, den Hauptbahnhof, die Innenstadt, Potsdam-West sowie bedeutende Standorte des kulturellen und studentischen Lebens Montag bis Freitag eine Erschließung im 60-Minuten-Takt und am Wochenende im 30-Minuten-Takt vorzusehen.

Die Kombination aus den Teilstrecken mehrerer Tagesbuslinien, die stark abweichende Linienführung zu den bekannten Tramlinien des Tages und die komplett abweichende Linienbezeichnung erschweren allerdings die Orientierung im Nachtangebot. Demzufolge ist die Kommunikation der Nachtangebote besonders intensiv zu betreiben. Gegebenenfalls ist ein Tramangebot in angemessenen Umfang einzurichten.

**Abbildung 43:** Nachtbusliniennetz So-Do (links) sowie Fr und Sa (rechts)



**Abbildung 44:** Nachtverkehr



Foto: SV Potsdam, B. Plate

Die Fährverbindung Hermannswerder – Auf dem Kiewitt ist bei gleich bleibenden Rahmenbedingungen Bestandteil des innerstädtischen ÖPNV. Im Sommerhalbjahr ist außerhalb der Ferien im Abendverkehr ein Fahrabstand von 30 Minuten herzustellen.

Für den Schienenpersonennahverkehr (Regionalverkehr und S-Bahn außerhalb Berlins) ist das Land Brandenburg Aufgabenträger

Die S-Bahn verkehrt in der Normalverkehrszeit im 10-Minuten-Takt, in der Schwachlastzeit im 20-Minuten-Takt sowie in den Nächten zu Samstag und Sonntag im 30-Minuten-Takt. Diese Zugfolge ist als attraktives Angebot vor allem für das Stadtteilzentrum Babelsberg weiterhin zu bewahren, weil der Regionalverkehr hier nicht halten kann. Zur Sicherung der Attraktivität und der Bedienqualität sind die Taktdichte und ein volles Platzangebot zwischen Potsdam und Berlin zu stabilisieren und mindestens in den Zustand vor der „S-Bahn-Krise“ zu versetzen. Dies ist vor allem 2012, im Jahr der Sanierung der Fernbahngleise zwischen Berlin-Wannsee und Berlin-Grunewald von höchster Priorität, da die S-Bahn den größten Teil des Ersatzverkehrs für den auf diesem Abschnitt entfallenden Regionalexpress leisten muss.

Im Regionalbahnverkehr bildet neben der Regionalexpressverbindung des RE1 nach Berlin und Brandenburg die Relation Golm - Hauptbahnhof – Griebnitzsee zur Verknüpfung der Universitäts- und Wissenschaftsstandorte einen weiteren Schwerpunkt. Deren Angebot wurde durch die Koppelung der RB21 mit der neuen Linie der RB22 im Tagesverkehr von Montag bis Freitag auf einen durchgängigen 30-Minuten-Takt verdichtet. Mit der Fertigstellung der Bauarbeiten an der Regionalbahntrasse zwischen Berlin-Wannsee und Berlin-Grunewald zum Fahrplanwechsel im Dezember 2012 wurde das Angebot des RE1 weiter verdichtet. Die Linien RB21 und RB22 fahren im Berufsverkehr und möglichst darüber hinaus dem Bedarf entsprechend bis nach Berlin-Friedrichstr. und ergänzen das Angebot auf einen attraktiven 15-Minuten-Takt. Außerdem wird der Bahnhof Griebnitzsee durch den Halt der beiden Regionalbahnlinien aufgewertet und auch für Berlin-Pendler interessant.

Mit der Inbetriebnahme des Flughafens Berlin-Brandenburg steigt die Bedeutung und Notwendigkeit einer attraktiven Anbindung der Landeshauptstadt mit seinen Wissenschaftsstandorten. Die Stadt Potsdam hatte sich daher für eine direkte Verbindung zum neuen Flughafen Berlin-Brandenburg mit reduzierten Reisezeiten und mit einem geänderten Schwerpunkt der Erschließung eingesetzt, die nun mit der neuen RB 22 realisiert wird.

Eine stabile Bedienung der Stationen innerhalb der Stadt Potsdam (vgl.

*Abbildung 45*) ist angestrebtes Ziel.

Abbildung 45: Regionalbahnhöfe in Potsdam

Station	wird bedient von
Potsdam Hbf	RE1, RB20, RB21, RB22, RB23, S-Bahn
Charlottenhof	RE1, RB20, RB21, RB22, RB23
Golm	RB20, RB21, RB22
Griebnitzsee	RB21, RB22, S-Bahn
Marquardt	RB20, RB21
Medienstadt Babelsberg	RE7, OE33
Park Sanssouci	RE1, RB20, RB21, RB22
Pirschheide	RB23
(Potsdam Rehbrücke)	RE7, OE33

Die Einflussnahme auf beide Verkehrsträger erfolgt über die Gremien des VBB sowie das Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft.

Mit deren Unterstützung wird auch erreicht, dass ein zweiter Regionalbahnsteig am Bhf. Griebnitzsee gebaut und die Wiederinbetriebnahme des Bhf. Pirschheide (obere Bahnsteige) in den kommenden Landesnahverkehrsplan aufgenommen wird.

Für den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) in Deutschland besitzt der Bund eine im Grundgesetz verankerte Verantwortung. Die Angebotsplanung liegt allein bei den im Fernverkehr tätigen Unternehmen. Diese richten ihre Entscheidungen nach wirtschaftlichen Kriterien aus. Daher können die Kommunen auf das Fernverkehrsangebot nur auf politischer Ebene Einfluss nehmen.

Die Bedienung Potsdams im Fernverkehr wurde in den letzten Jahren kontinuierlich bis auf ein IC-Paar reduziert. Ausschlaggebend hierfür war vor allem die Verlagerung sämtlicher Fernzüge in Richtung Westen und Südwesten auf die Schnellfahrstrecke Berlin – Hannover, die nördlich an Potsdam vorbeiführt.

Mit den Zügen des Regionalverkehrs können die wichtigen Fernverkehrsknoten Berlin Hbf. und Magdeburg Hbf. im Taktverkehr erreicht werden. Der alternative Fernbahnhof Berlin-Spandau ist aus Potsdam im SPNV nur mit Umsteigen oder mit dem Bus zu erreichen. Für eine direkte Schienenanbindung über Golm hatte sich die Stadt beim Land eingesetzt. Eine Aufnahme in den zukünftigen Landesnahverkehrsplan konnte nicht erreicht werden. Die Stadt wird sich langfristig weiterhin darum bemühen.

Um eine Verbesserung der Anbindung Potsdams an den Fernverkehr zu erreichen und damit der Funktion Potsdams als Landeshauptstadt nachzukommen, konnte die Stadt erreichen, dass ab 2012 in der HVZ mit der Durchbindung der RB21 und der RB22 von

und nach Berlin-Friedrichstr. das Fahrtenangebot zum Regionalexpress RE1 erweitert wird.

### 4.3 Qualitätsstandards

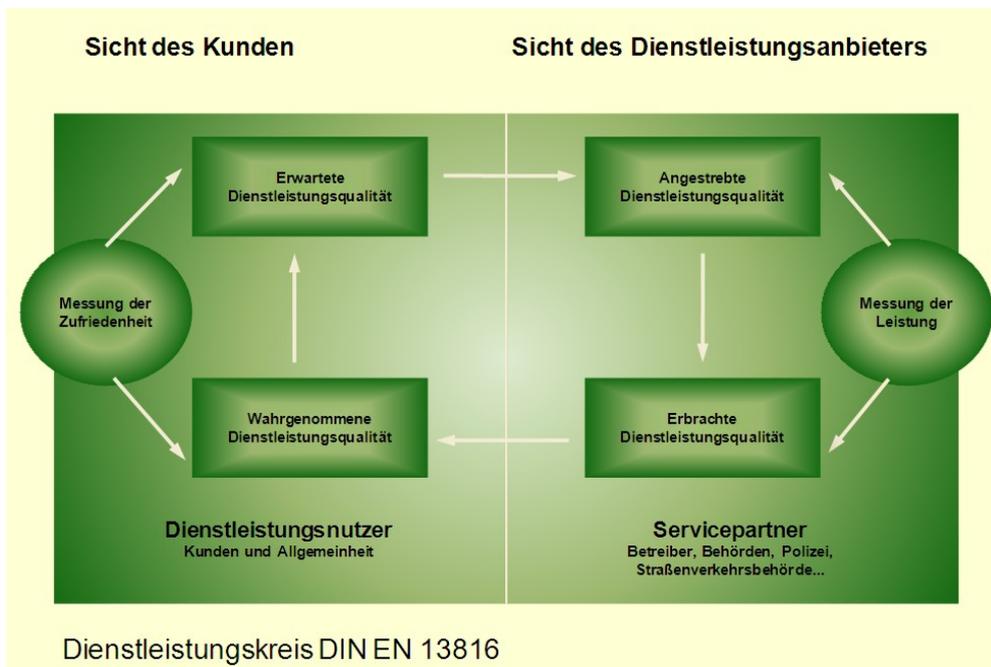
Die im jeweils aktuellen Qualitätskatalog des VBB enthaltenen Empfehlungen sind Grundlage der Anforderungen für den Stadtverkehr der Landeshauptstadt Potsdam.

Konkretisiert werden diese mittels Qualitätsvereinbarung im Rahmen eines Verkehrsvertrages des Aufgabenträgers LHP mit der ViP als Dienstleister für den ÖPNV. Zwischen den einfahrenden Regionalverkehrsunternehmen erfolgt diese Konkretisierung mittels Vereinbarungen der Aufgabenträger untereinander.

In der Qualitätsvereinbarung zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen ist die Umsetzung für den Fahrgast besonders wesentlicher Qualitätsmerkmale festzuschreiben.

Die Europäische Union hat mit der Norm DIN EN 13816 Leistungsziele des Öffentlichen Personenverkehrs sowie deren Messung definiert und zur Anwendung empfohlen. Damit wird eine genaue Betrachtung der Qualität sowohl auf Seiten der Dienstleistungsanbieter (Besteller, Ersteller) als auch seitens der Kunden ermöglicht.

**Abbildung 46:** Dienstleistungskreis



Ein wesentlicher Baustein für die Umsetzung dieser Ansprüche ist die Zertifizierung der ViP nach DIN EN ISO 9001:2008 als umfassende Norm zur Qualität des Managements (Planmäßigkeit, Transparenz, Entwicklung). Auch die kontinuierliche Verbesserung der vereinbarten Qualitätsparameter entsprechend der Kriterien der DIN EN 13816 stellt einen wichtigen Baustein dar.

Das betrifft u.a.:

- die Pünktlichkeit und Anschlusssicherung,
- die Fahrgastinformation,
- die Kompetenz und Kundenorientierung des Fahrpersonals,
- die Sicherheit, Ordnung und Sauberkeit,
- Fahrzeugstandards.

Die von der LHP geforderten Qualitätsparameter werden in einem Kennzahlensystem der ViP erfasst. Die Erfüllung der Anforderungen wird pro Quartal in einem Qualitätsbericht nachgewiesen.

#### 4.3.1 Umwelt

Die Landeshauptstadt Potsdam ist seit 1995 Mitglied des Klimaschutzbündnisses und hat sich damit die Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes zum Ziel gesetzt (Halbierung der Pro-Kopf-Emissionen bis spätestens 2030). Durch eine verkehrsvermeidende Wohnungsbauentwicklung kann ein Beitrag zum Klimaschutz geleistet werden, wobei eine gute Infrastrukturausstattung gleichermaßen auch im Interesse von Investoren und Nutzern ist (Stadt der kurzen Wege). Nachfolgend aufgeführte Erschließungsqualitäten zeigen auf, dass nur ein sehr geringer Anteil über keinerlei ÖPNV-Anbindung verfügt (3% der Wohnungen):

- Über einen Tramanschluss verfügen 36% und über einen Busanschluss 30% der Wohnungsbauflächen. Darüber hinaus verfügen 31% der Flächen für Wohnungen über einen ÖPNV-Anschluss an einen S- oder Regionalbahnhof. (Quelle: StEK Wohnen, 2009)

Es ist das Ziel der LHP, den Anteil des Umweltverbundes im Verhältnis zum MIV von 63% auf 67% zu steigern. Ein Baustein dazu ist die Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV durch moderne, komfortable Fahrzeug-Technik (Niederflurfahrzeuge, Klimaanlage in den Fahrzeugen).

Dabei sollte die Umsetzung den Anforderungen des Luftreinhalte- und Aktionsplanes nach § 47 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BimSchG) entsprechen. So sollten u.a. die Maßnahmen des Stadtentwicklungskonzeptes Verkehr der Stadt Potsdam zur nachhaltigen Dämpfung des Kfz-Verkehrs berücksichtigt werden. Ebenso sind die Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität, wie beispielsweise die Optimierung und Anpassung des Verkehrsangebotes und die Weiterführung der Anschlusssicherung einschließlich der Beschleunigung des ÖPNV, weiterzuführen.

**Abbildung 47:** Städtische Planungen zur Umweltproblematik

Beim Neuerwerb von Bussen werden ausschließlich Fahrzeuge nach höchstem Umweltstandard beschafft. Das Bestreben zum Einsparen von Dieselmotorkraftstoff und Elektroenergie (Fahrerschulung, Getriebemodifikationen, Erprobung kraftstoffsparender Software in den Bussen) führt aufgrund der Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen ebenfalls zur Verbesserung der Luftqualität.

Durch die Installation von Fotovoltaikanlagen auf den Dächern der ViP werden die CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Landeshauptstadt insgesamt gesenkt.

An der Erfüllung der Anforderungen des 2011 aktualisierten Potsdamer Lärmaktionsplanes beteiligt sich der ÖPNV mit Sanierungsmaßnahmen des Gleiskörpers (Einbau von Flüsterschienen) und einer ständigen Qualitätsüberwachung an den Radreifen der Straßenbahnen.

Außerdem haben alle im Stadtgebiet tätigen Verkehrsunternehmen ein Umweltmanagementsystem eingeführt. Zur Erhöhung der Transparenz der Umweltleistung veröffentlicht die ViP seit 2008 jährlich eine von unabhängigen Umweltgutachtern validierte Umwelterklärung gemäß der EMAS-III-Verordnung (Eco-Management and Audit Scheme).

#### 4.3.2 Anforderungen an den Fahrzeugpark

Die im Betrieb befindlichen Fahrzeuge entsprechen den geltenden deutschen Standards, sind zur Personenbeförderung zugelassen und werden entsprechend den geltenden Bestimmungen nachweisbar gewartet. Der Stand der Technik zum Zeitpunkt der Zulassung ist mit einem Bestandsschutz garantiert. Die Fahrzeuge sollen umweltfreundlich und geräuscharm sein, einen sparsamen Energieverbrauch haben und

ein ruckfreies Beschleunigen und Abbremsen ermöglichen. Alle eingesetzten Fahrzeuge sind Nichtraucher-Fahrzeuge.

Der zum Einsatz kommende Fahrzeugpark soll

- mit allen technischen Komponenten ausgerüstet sein, die eine volle Integration in das Beschleunigungs- und Bevorrechtigungsprogramm des ÖPNV der Landeshauptstadt Potsdam ermöglichen,
- mit den RBL-Komponenten einer optischen und akustischen Haltestelleninformation ausgerüstet sein,
- mit Fahrkartenautomaten (ausgenommen Regionalverkehr) ausgestattet sein, an denen alle VBB-Fahrausweise des Bartarifes erworben werden können,
- über eine ausreichende Anzahl an Haltestellenwunschtasten sowie Haltestangen und Haltegriffen für alle Körpergrößen der Fahrgäste verfügen.

Eine angemessene Anzahl von Fahrzeugen ist mit automatischen Zählsystemen auszustatten, die eine kontinuierliche und statistisch gesicherte Fahrgastzählung ermöglichen. Die Daten sind dem Aufgabenträger in der vorgegebenen Qualität (Datenstruktur) zu übergeben.

Neben der Ausstattung der Fahrzeuge ist deren innere und äußere Sauberkeit als ein wesentliches Qualitätsmerkmal zum gepflegten Gesamteindruck sicher zu stellen. Werbung in/an den Fahrzeugen soll auf Kunden zudem nicht belästigend wirken.

### **Straßenbahn**

Mit der Beschaffung von 18 Niederflurbahnen im Zeitraum von 2011 bis 2014 werden die gegenwärtig noch im Einsatz befindlichen KT4D Hochflurfahrzeuge im Wesentlichen abgelöst. Diese dienen dann ausschließlich zur Reservebildung bzw. zur Abdeckung derzeitig noch nicht planbarer erhöhter Beförderungsbedarfe zu bestimmten Anlässen und Zeiten, die aufgrund eines weiteren Bevölkerungszuwachses sowie einem stärker ausgeprägten Umweltbewusstsein zu erwarten sind.

Mit Abschluss des Beschaffungsprogrammes der Straßenbahn wird die Nutzung des Potsdamer ÖPNV für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen fast uneingeschränkt möglich sein. Gesonderte Fahrpläne für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste sind dann verzichtbar. Jedoch werden noch nicht alle Haltestellen so ausgebaut sein, dass sie barrierefrei nutzbar sind.

### **Bus**

Im städtischen Busverkehr sind weiterhin 100% niederflurige und mit technischen Einstiegshilfen für Rollstuhlfahrer und Kinderwagen ausgerüstete Fahrzeuge

einzusetzen. Bei Neubeschaffungen ist der jeweils neueste Stand der Technik zu berücksichtigen.

### 4.3.3 Haltestellenausstattung

Die Haltestelle ist eine Visitenkarte des ÖPNV. Der Leitfaden für Qualitätsstandards des VBB legt fest, welche Ausstattungsmerkmale Haltestellen verschiedener Verkehrsmittel aufweisen müssen. Da die Ausstattungsliste sehr konkret ist, kann diese unverändert für Potsdam übernommen werden.

Haltestellen müssen funktionstüchtig sein und je nach Kategorisierung über Grund- und Zusatzausstattungen verfügen. Sie werden für Potsdam wie folgt kategorisiert:

- A Verknüpfungshaltestelle mit hohem Fahrgastaufkommen
  - Haltestelle an einer SPNV-Zugangsstelle mit mehr als 1.000 Ein- und Aussteigern (Bahn) pro Tag
  - Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB) mit mehr als 250 Ein- und Aussteigern pro Tag
- B Umsteigehaltestelle mit regionaler Bedeutung
  - SPNV-Zugangsstelle mit einem Aufkommen zwischen 250 und 1.000 Ein- und Aussteigern (Bahn) pro Tag
- C1 Standardhaltestelle mit lokaler Umsteigefunktion oder besonderer Angebotsqualität
  - Haltestellen mit mindestens 60 Minuten-Takt und mindestens 50 Ein- und Aussteigern pro Tag
  - nach Fahrplan definierte Umsteigehaltestellen zwischen Tram/ Bus oder Bus/ Bus
- C2 Standardhaltestelle ohne Umsteigefunktion mit ausschließlich lokaler Bedeutung, mäßiger Nachfrage und ohne besondere Angebotsqualität
  - Aufkommen mehr als 15 Ein- und Aussteiger pro Tag
- C3 Aufkommensschwache Standardhaltestelle ohne Umsteigefunktion mit ausschließlich lokaler Bedeutung und ohne besondere Angebotsqualität
  - Aufkommen bis zu 15 Ein- und Aussteiger pro Tag

Haltestellen sind entsprechend des Qualitätskataloges des VBB im Hinblick auf den übrigen Verkehr verkehrssicher anzuordnen. Bereits bei der Planung sind sicherheitsrelevante Aspekte für die Fahrgäste mit Blick auf den übrigen Verkehr zu berücksichtigen. Kurze Umsteigewege und –zeiten sowie eine stufenfreie Zugänglichkeit sind anzustreben.

Die funktionale und übersichtliche Gestaltung der Haltestellen hat dem Sicherheitsempfinden der Fahrgäste (Sehen und Gesehen werden) zu entsprechen.

Die Haltestellen sind entsprechend ihrer Zuordnung mit einem Aufenthaltskomfort und einer Fahrgastinformation auszustatten. Konkret betrifft das:

- einen Witterungsschutz mit Sitzplätzen entsprechend des Fahrgastaufkommens,
- einen barrierefreien Zugang,
- eine angemessene Bordhöhe für Niederflurfahrzeuge,
- die Fahrplan- und Tarifinformationen, einschließlich dynamischer und akustischer Fahrgastinformation an bedeutenden Haltestellen,
- eine ausreichende Haltestellenbreite unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten,
- die Berücksichtigung sicherheitsrelevanter Aspekte auf den übrigen Verkehr (Warteflächen, Verkehrsinseln, gesicherte Querungsanlagen),
- eine dem Sicherheitsempfinden der Fahrgäste entsprechende Ausstattung (Beleuchtung, Transparenz),
- die Gewährleistung von Sauberkeit und Sicherheit auch unter winterlichen Bedingungen.

Diese Standards sind im Rahmen des Finanzierungskonzeptes entsprechend anliegender Prioritäten (vgl. Anlage 1) zu erreichen. Die Prioritätenliste ist dabei jährlich zu aktualisieren.

#### **4.3.4 Pünktlichkeit und Anschlusssicherung**

Die alle zwei Jahre durchzuführenden Kundenzufriedenheitsanalysen bestätigen die herausragende Bedeutung der beiden Qualitätskriterien Pünktlichkeit und Anschlusssicherung.

Ein Fahrzeug gilt als pünktlich, wenn die Verspätung an einer Haltestelle maximal drei Minuten beträgt und nicht zu früh abgefahren wird.

Ziel ist es, eine durchschnittliche Pünktlichkeit von 88 % zu sichern. Bei der Berechnung des Pünktlichkeitsgrades werden alle unpünktlichen Fahrten, d.h. sowohl die durch das Verkehrsunternehmen zu vertretenden als auch die nicht zu vertretenden unpünktlichen Fahrten (z.B. höhere Gewalt), berücksichtigt.

Die Auswertung der Pünktlichkeit erfolgt im Rahmen der vierteljährlichen Abrechnung der Qualitätsvereinbarung des Verkehrsvertrages mit der ViP, um unterjährige Schlussfolgerungen bei nicht Erreichen der Zielstellung ziehen zu können.

Die optimale Verknüpfung der einzelnen Angebote gilt als ein wesentliches Qualitätskriterium des ÖPNV. Anschlüsse sind deshalb zeit- und relationsorientiert zu

definieren und zu priorisieren. Dabei sind das übrige Verkehrsangebot, die Verkehrsnachfrage und die betrieblichen Konsequenzen exakt zu berücksichtigen.

Verknüpfungen müssen hierarchisch bewertet und gestaltet werden. Nicht jede Näherung oder Kreuzung von Linien der Verkehrsmittel der einzelnen Verkehrsarten besitzt im Hinblick auf das tatsächliche Fahrgastverhalten der Mehrheit der Nutzer die Wertigkeit, als Verknüpfungspunkt definiert zu werden. Bei der Priorisierung sind demzufolge insbesondere folgende Aspekte einzubeziehen:

- die tatsächliche Inanspruchnahme,
- die Orientierung der Anschlusssicherung auf das höherwertige bzw. überregionale Verkehrsmittel,
- der vorhandene Takt und die Tageszeit.

Die Anschlusssicherung darf dabei nicht zum Nachteil der Reisezeit und einer größeren Fahrgastgruppe (durchfahrende Fahrgäste) führen. Ein Anschluss ist gewährleistet, wenn der vorgesehene Übergang möglich ist. Insgesamt sind mindestens 88% der vereinbarten Anschlüsse zu sichern, wobei Übergangszeiten von über zehn Minuten zu vermeiden sind. Zur unternehmensübergreifenden Anschlusssicherung sind verstärkt die Möglichkeiten der Kopplung der RBL-Systeme verschiedener Unternehmen zu nutzen.

Grundlage der Anschlusssicherung sind:

- abgestimmte Fahrpläne,
- optimierte Umsteigewege.

Insofern entscheiden neben den linien- und fahrplanmäßigen Verknüpfungen besonders auch die örtlichen und/oder baulichen Bedingungen an den Verknüpfungspunkten über die tatsächlich erreichte Nutzerqualität. Dabei sind die Bedürfnisse der in ihrer Mobilität eingeschränkten Fahrgäste, wie barrierefreie Zugänge und angepasste Umsteigezeiten, zu berücksichtigen.

Geplante „vorgesehene“ Anschlüsse sollen innerhalb einer vorgeschriebenen Pufferzeit zwischen Zu- und Abbringer liegen. Die Pufferzeit ist als eventuell vorhandene Wegezeit zwischen den beiden Haltepunkten zuzüglich einer Wartezeit an der Haltestelle zur Abfederung von möglichen Verspätungen zu definieren.

**Abbildung 48:** Bewertung der Anschlussqualität

Takt Anschluss- fahrzeug [min]	Pufferzeit [min] zum Anschlussfahrzeug		
	bis 05	06 bis 10	ab 11
0 - 20	Anschluss	kein Anschluss	kein Anschluss
30 / 40	Anschluss	Anschluss	kein Anschluss
60	Anschluss	Anschluss	kein Anschluss
über 60	Anschluss	Anschluss	kein Anschluss

Anschlussicherungen sind in der Regel bei Linien wirksam, die nicht häufiger als zweimal in der Stunde verkehren.

Die Anschlussicherung kann limitiert oder garantiert erfolgen. Im Falle einer limitierten Anschlussicherung wartet das Anschlussfahrzeug bis zu einer vorher definierten Zeit, so dass keine oder nur geringe Nachteile für die durchfahrenden Fahrgäste durch die Verzögerung entstehen.

Eine garantierte Anschlussicherung gewährleistet – unabhängig vom Umfang einer möglichen Verspätung des Zuführungsfahrzeugs – die weitere Beförderung mit der Linie. Da die Implementierung der höchsten Anschlussqualität mit Folgewirkungen einhergeht, ist der Einsatz von garantierten Anschlussicherungen im Einzelfall zu prüfen..

Bei der Anschlussicherung sind im bestehenden Netz folgende wesentliche Verknüpfungspunkte zu berücksichtigen (vgl. Abb. 49):

**Abbildung 49:** Verknüpfungspunkte

Verknüpfungspunkt	Straßen- bahn	Stadt- bus	Regional- bus	S- Bahn	Regional- bahn
Hauptbahnhof / ZOB	X	X	X	X	X
Platz der Einheit	X	X	X		
Johannes-Kepler-Platz	X	X	X		
S-Bhf. Babelsberg	X	X	X	X	
S-Bhf. Griebnitzsee		X		X	X
Waldstraße	X				
Magnus-Zeller-Platz	X	X			
Bhf. Potsdam-Rehbrücke	X	X	X		X
Bhf. Medienstadt Babelsberg		X	X		X

Verknüpfungspunkt	Straßenbahn	Stadtbus	Regionalbus	S-Bahn	Regionalbahn
Bhf. Park Sanssouci		X	X		X
Holzmarktstraße	X				
Kirschallee	X	X	X		
Bhf. Charlottenhof	X	X	X		X
Luisenplatz	X	X	X		
Heinrich-Heine-Weg		X	X		
Glienicker Brücke	X	X			
Horstweg/Großbeerenstraße		X	X		
Bhf. Golm		X			X
Bhf. Marquardt		X	X		X
Bhf. Pirschheide	X	X	X		X

#### 4.3.5 Kundenservice und Fahrgastinformation

Der Begriff Kundenservice umfasst alle Aktivitäten der Verkehrsunternehmen zur Betreuung und Information des Fahrgastes im Zusammenhang mit der angebotenen Beförderungsleistung.

Dazu gehören mindestens:

- die zielgerichtete Information über das ÖPNV-Regelangebot,
- die optische und/oder akustische Fahrgastinformation an den Haltestellen und in/an den Fahrzeugen,
- die rechtzeitige Information über geplante Abweichungen und außerplanmäßige Änderungen des Regelangebots,
- die unkomplizierte Möglichkeit des Ticketerwerbs,
- die Bearbeitung von Fahrgastanliegen.

Der Kundenservice ist darauf gerichtet, das ÖPNV-Angebot für den Fahrgast attraktiv, bequem und einfach zu gestalten und neue Fahrgäste zu gewinnen. Die Verkehrsunternehmen entwickeln dafür zusätzliche Serviceangebote und Dienstleistungen.

Neben Kundenberatungszentren an den wichtigen Konzentrationspunkten des Fahrgastaufkommens sind verkehrsangepasste Informationen an allen Einstiegshaltestellen zu geben. In den Kundenberatungszentren sind Informationen zu den übrigen ÖPNV-Angeboten einzubeziehen.

Darüber hinaus sind die im Rahmen des VBB angebotenen Informationen über Internet aktuell zu halten und den Fahrgästen zu übermitteln.

Informationen zum Regelangebot und zu geplanten Abweichungen vom Regelangebot sind den Kunden rechtzeitig – nach Möglichkeit 7 Tage vor Inkrafttreten - und umfassend mittels der traditionellen Printmedien (wie Fahrplanheft, Zeitung, Haltestellenaushang) und der neuen Medien (wie Internet, DFI-Anzeigen) bekannt zu geben.

Als Vermittler zwischen Verkehrsunternehmen und Fahrgästen kommt dem Personal mit direktem Kontakt, insbesondere dem Fahrpersonal, eine wesentliche Bedeutung zu. Dieses hat folgende Anforderungen zu erfüllen:

- fachliche Eignung,
- fahrgastorientierte, besonnene Handlungsweise (auch in Konfliktsituationen),
- gepflegtes, einheitliches Erscheinungsbild,
- fließende Deutschkenntnisse und Kenntnisse für Auskünfte in Englisch,
- verkehrsgeografische Kenntnisse des Stadtgebietes Potsdam
- Vertrautheit mit dem Fahrplanangebot, den Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen.

Da der Tourismus in Potsdam im Vergleich zu anderen Städten in Brandenburg eine sehr bedeutende Rolle spielt, sollten auch Informationsmedien in Englisch und eventuell weiteren Sprachen zur Verfügung stehen. Weiterhin sind mehrsprachige Aushänge zumindest an den touristisch herausragenden Haltestellen vorzuhalten.

Durch die Verkehrsunternehmen ist für Ausnahmesituationen, wie beispielsweise Betriebsstörungen, das Störungsmanagement kontinuierlich weiter zu entwickeln. Dabei sind bei Verspätungen und Ausfällen des Regelangebotes - in Abhängigkeit von Verkehrszeit und alternativen Fahrtmöglichkeiten - Ersatzlösungen anzubieten. Die Fahrgäste sind in den Fahrzeugen und – soweit technisch möglich – an den Haltestellen umgehend über kundenrelevante Störungen und deren Ursache, die voraussichtliche Dauer der Störung sowie über alternative Reisemöglichkeiten zu informieren.

Die Verkehrsunternehmen haben sich außerdem um die Sicherheit ihrer Fahrgäste zu bemühen. Mittels geeigneter Maßnahmen ist dafür Sorge zu tragen, dass grundsätzlich kein Gefühl der Hilflosigkeit und/oder der Handlungsunfähigkeit aufkommt.

Bei der Erarbeitung und Umsetzung der eigenen Sicherheitskonzeption ist der im Ergebnis des vom VBB im Jahr 2011 abgeschlossenen Forschungsprojekts SuSiTeam (Subjektive Sicherheit im ÖPNV-Test und Evaluation ausgewählter Maßnahmen)

entstandene Leitfaden zur fahrgastorientierten Umsetzung von Sicherheitsmaßnahmen von den Sicherheitsbeauftragten der Unternehmen zu berücksichtigen.

Zur Identifikation des ÖPNV der Landeshauptstadt Potsdam ist ein einheitliches Erscheinungsbild (corporate design) zu pflegen. Darin einzubeziehen sind die Fahrzeuge, Haltestelleneinrichtungen und die Fahrgastinformation.

## **5 Weiterentwicklung Tarif und Vertrieb**

### **5.1 Tarif**

Seit dem 1. April 1999 gilt in der Landeshauptstadt Potsdam der gemeinsame Tarif der im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg zusammenwirkenden Verkehrsunternehmen (VBB-Tarif).

Dieser ist ein Verkehrsträger übergreifender Flächenzonentarif, der sich aus Tarifwaben und Tarifbereichen zusammensetzt. Der lokale Potsdamer Tarif mit seinen Tarifbereichen Potsdam AB, BC und ABC ist Bestandteil des VBB-Tarifs.

Grundsätzliches Ziel der Tarifgestaltung und des Tarifes ist es, dem Fahrgast den Zugang zum ÖPNV zu erleichtern und sogenannte Zugangsbarrieren zu senken, sodass zunehmend mehr Fahrgäste den öffentlichen Nahverkehr nutzen. Letztendlich soll durch den Gewinn von neuen Fahrgästen, die Bindung von Stammkunden und Gelegenheitsnutzern sowie die Einführung innovativer Vertriebstechiken ein Wanderungsverhalten der Potsdamer vom Individualverkehr hin zum ÖPNV erreicht werden. Dies soll im Ergebnis zur Verbesserung der Lebensqualität und zur Sicherung der natürlichen Ressourcen in der Landeshauptstadt führen.

Neben einem fahrgastgerechten Verkehrs- und Dienstleistungsangebot stellt die Preisgestaltung ein wichtiges Kriterium zur Sicherung der Zugänglichkeit zum öffentlichen Nahverkehr dar. Dabei sind die divergierenden Ziele im Rahmen der Tarifpolitik zu berücksichtigen.

Im öffentlichen Interesse und dabei aus sozialen Erwägungen im Sinne der Daseinsvorsorge und zur Erreichung der Modal-Split-Ziele sollen die Höhe und die Struktur der Tarifangebote eine möglichst häufige und stetige Nutzung des ÖPNV erzielen. Auch die Entlastung des Straßennetzes und das Ermöglichen der ÖPNV-Nutzung für alle Potsdamer Einwohner liegt im öffentlichen Interesse.

Dem gegenüber stehen jedoch die Forderungen, wirtschaftliche und haushaltspolitische Gesichtspunkte nicht zu vernachlässigen. Daher besteht die Notwendigkeit, die Nutzer des ÖPNV maßgeblich an der Finanzierung eines hochwertigen Angebotes zu beteiligen.

Dies liegt in der Tatsache begründet, dass allein aus öffentlichen Mitteln ein dem öffentlichen Interesse entsprechendes Angebot nicht realisierbar ist.

Die Entwicklung der Tarife ist so zu gestalten, dass ein möglichst hoher spezifischer Ertrag pro Fahrgast bzw. Personenkilometer erlöst und somit eine Steigerung der Tarifergiebigkeit realisiert wird. Dies soll im Umkehrschluss jedoch nicht zu Fahrgastverlusten führen.

Folgende Vorgaben werden festgeschrieben, um die zum Teil widerstrebenden Interessen von verschiedenen Nutzergruppen, den Verkehrsunternehmen sowie des Aufgabenträgers in einem ausgeglichenen Verhältnis münden zu lassen:

- Realisierung von angemessenen Fahrpreisen für alle,
- Sicherstellung von ausreichenden Einnahmen und hoher Tarifergiebigkeit,
- einfache Zugänglichkeit des ÖPNV, Tarifgerechtigkeit, Verkehrsverlagerung und damit Entlastung des Straßennetzes,
- Einfachheit und Übersichtlichkeit des Tarifs,
- Entwicklung und ggf. Beibehaltung von für einzelne Nutzergruppen spezifischen Tarifangeboten.

Um diese Vorgaben zu erreichen, sind regelmäßig Tarifanpassungen vorzunehmen. Die Entwicklung des Tarifniveaus soll in einem Tarifindex manifestiert werden, der neben dem Verbraucherpreisindex für Berlin und Brandenburg die tatsächlichen Kostenentwicklungen bei Rohstoffpreisen (z. B. Diesel und Strom) sowie bei den Personalkosten der Verkehrsunternehmen berücksichtigt. Somit ist eine transparente Tarifgestaltung möglich.

## **5.2 Vertrieb**

Die Vertriebswege und der daraus resultierende Vertriebswegemix unterliegen der Verantwortung der Verkehrsunternehmen. Neben den allgemeinen Produkten entsprechend des VBB-Tarifs können zusätzliche Produkte angeboten werden. Die Angebote sind in enger Abstimmung mit dem VBB zu entwickeln.

Der Vertrieb soll dazu führen, dass sowohl derzeitige Fahrgäste im ÖPNV gehalten, aber auch neue gewonnen werden. Dabei spielt eine an den Fahrgastwünschen orientierte Gestaltung von Bedienoberflächen ebenso eine große Rolle wie die ausgewogene Aufteilung der personalbesetzten Vertriebsstellen. Die Vertriebskonzepte und -ansätze sind den Fahrgästen mit Unterstützung von Kommunikationsmaßnahmen zu vermitteln.

Zusammenfassend ist eine optimale Vertriebsinfrastruktur nach Abwägung von Kundenanforderungen, Daseinsvorsorge und Wirtschaftlichkeit zur Verfügung zu stellen.

Mit Blick auf die Daseinsvorsorge ist folgendes sicher zu stellen:

- Am Hauptbahnhof sowie im Stadtzentrum sind mindestens je eine ViP-eigene personalbediente Verkaufsstelle vorzuhalten. Dort sind dem Kunden neben dem kompletten Angebot des VBB-Tarifs ein umfassendes Serviceangebot, umfangreiche Informationen zu sonstigen Angeboten der Verkehrsunternehmen und Fahrplanauskünfte anzubieten.
- In jedem Ortsteilzentrum soll möglichst mindestens eine Verkaufsstelle präsent sein, die als Agentur für das Verkehrsunternehmen fungiert und ein umfassendes Fahrausweisangebot anbietet.
- In den Fahrzeugen (Tram, Bus) sind alle Fahrausweise des Bar- und Zeitkartentarifs entsprechend des VBB-Tarifs, Teil B, mittels mobiler Fahrausweisautomaten anzubieten. Ausgenommen sind Jahreskarten und Abonnements. Neben Münzen sind ebenfalls Geldscheine sowie EC- und Geldkarten als Zahlungsmittel zu akzeptieren.

Die Entwicklung neuer Vertriebswege oder die Umstellung konventioneller auf innovative Vertriebsformen ist unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen und Betrachtung der entstehenden Kundennutzen und -vorteile voranzutreiben.

Im Zeitkartenbereich ist die Ausgabe von elektronischen Chipkarten neben der „Umweltkarte“ für Abonnementkunden auf weitere Tarifsegmente (Azubi/Schüler, Firmentickets) auszuweiten. Die entsprechende Kontrollinfrastruktur ist vorzuhalten.

Für Kunden des Bartarifs (Einzelfahrausweise, Tageskarten, etc.) ist ein geeignetes Verfahren anzubieten, welches mittels eines Handys den Fahrausweiskauf ermöglicht. Dabei ist das bereits in Potsdam erprobte Verfahren „Touch & Travel“ weiter zu entwickeln und für alle Kunden zugänglich zu machen. Perspektivisch ist das Ziel zu verfolgen, die Möglichkeiten für die Zusammenführung der einzelnen E-Ticketing-Verfahren zu prüfen, um dem Fahrgast im Ergebnis den Zugang zum ÖPNV zu erleichtern.

**Abbildung 50:** *Touch & Travel*



## 6 Finanzierungskonzept

### 6.1 Investitionsbedarf

Abbildung 51: Investitionen bis 2016

Vorhaben	Investitionen in TEUR					
	gesamt	2012	2013	2014	2015	2016
Ausbau der Straßenbahnstrecke an der L40, R.-Breitscheid-Str.	370	370	0	0	0	0
Ausbau Stromversorgung (Um- und Neubau Unterwerke)	1.100	1.100	0	0	0	0
<i>Straßenbahnstrecken-erweiterung Bornstedter Feld*</i>	6.000					
Rekonstruktion Friedrich-Ebert-Straße	7.000	250	2.250	2.500	2.000	0
<i>Rekonstruktion Heinrich-Mann-Allee**</i>	15.000	0	0	0	0	4.500
Verkehrssystemmanagement	1.592	392	300	300	300	300
behindertengerechter Ausbau von Haltestellen	1.500	300	300	300	300	300
<i>Rekonstruktion Kastanienallee**</i>	3.200	0	0	0	0	3.200
Fahrgastinformationsanlagen	550	150	100	100	100	100
Straßenbahnbeschaffung	20.308	10.556	6.452	3.300		
Busbeschaffung	6.240	0	2.700	3.540		
<i>Umbau Leipziger Dreieck**</i>	11.000					
<i>Rekonstruktion Endstelle Rehbrücke**</i>	3.100	0	0	0	0	3.100
ÖPNV-Spur Gartenstadt Drewitz	1.800		1.800	0	0	0
Mobilitätsagentur	500			300	200	
<b>Summe</b>	<b>79.260</b>	<b>13.118</b>	<b>13.902</b>	<b>10.340</b>	<b>2.900</b>	<b>11.500</b>
<b>Finanziell gesichert</b>	<b>40.960</b>					

\* Der gegenwärtige Entwicklungsstand des Gebietes lässt diese Investition unabhängig von der noch nicht gesicherten Finanzierung zurzeit terminlich noch nicht festschreiben.

\*\* unter Vorbehalt – Investitionen sind finanziell noch nicht gesichert.

## **6.2 Finanzierung der Leistungserbringung**

Die Landeshauptstadt Potsdam bedient sich im Rahmen ihrer Daseinsvorsorgepflicht zur Wahrnehmung der Aufgabenträgerrolle für den ÖPNV der ViP als Inhaber der Liniengenehmigungen des Linienbündels Stadtverkehr sowie der HVG für ausgewählte in den Stadtverkehr integrierte Regionalbuslinien.

Die Unternehmen finanzieren ihre Leistungen über:

- Einnahmen aus dem Verkauf von Fahrausweisen,
- gesetzliche Ausgleichszahlungen für den Schwerbehindertenverkehr,
- sonstige eigene Erträge,
- Zuschüsse der Aufgabenträger.

Die seit dem 03.12.2009 geltenden neuen europarechtlichen Rahmenbedingungen der Finanzierung des ÖPNV haben Konsequenzen auf die bisherige Finanzierungspraktik in der Landeshauptstadt Potsdam. In einer Übergangsfrist bis 2019 ist die vollständige Umsetzung der Regelungen der EU VO 1370/2007 zu organisieren.

Mit Unterstützung des Landes Brandenburg wird die LHP ihrer diesbezüglichen Verantwortung weiterhin gerecht werden. Mit der 2005 begonnenen und in den Folgejahren fortgeführten Finanzierungsreform kann der Aufgabenträger seiner Aufgaben- und Ausgabenverantwortung immer besser gerecht werden. So konnte der im Jahr 2005 geschlossene fünfjährige Verkehrsleistungs- und Finanzierungsvertrag mit der ViP bis 2019 verlängert werden. Bis 2014 sind darin die konkreten Leistungen und deren Finanzierung vereinbart. Im ersten Quartal 2014 sind diese für die Jahre 2015 bis 2019 zu verhandeln.

Die bisherige Finanzierung von Regionalverkehrsleistungen gegenüber dem jeweiligen Unternehmen lässt die EU VO 1370/2007 nicht mehr zu. Diese ist nunmehr über Verwaltungsvereinbarungen den Aufgabenträgern erfolgt.

## 6.3 Finanzierung der Investitionen 2012

Abbildung 52: Investitionen 2012

Vorhaben	Investitions- summe gesamt	Förderung nach GVFG	Förderung nach §10 ÖPNVG	LHP	ViP
Rekonstruktion Friedrich-Ebert-Str	250	0	0	0	250
Verkehrssystemmanagement	392	0	392	0	0
behindertengerechter Ausbau von Haltestellen	300	0	300	0	0
Fahrgastinformationsanlagen	150	0	150	0	0
Ausbau des Stromversorgungsnetzes Um- und Neubau von Unterwerken	1.100	570	0	0	530
Straßenbahnbeschaffung	10.556	0	2.500		8.056
<b>Summe</b>	<b>12.748</b>	<b>570</b>	<b>3.342</b>	<b>0</b>	<b>8.836</b>

Angaben in Tausend EUR