

2007
2011

Landeshauptstadt Potsdam Nahverkehrsplan



Line	Line	Direction	Direction	Stop
Line	Line	Direction	Direction	Stop
1 Tram	91 Sbf Pirchhölzle			10
2 Tram	93 Bahnhof Neubrück			12
2 Tram	96 Marie-Juchacz-Str.			14
1 Tram	98 Marienkrasse			16
1 Tram	93 Blücher Brücke			18
2 Tram	21 Bahnhof Scharnstein			19
2 Tram	92 Marie-Juchacz-Str.			20
4 Bus	606 Stern-Center			21
3 Bus	608 Schloss Sanssouci			22
4 Bus	609 Marsfeld			23
5 Bus	606 Goltz-Platz-Campus			24
8 Bus	631 Marder Saarenweg			25
7 Bus	631 Bahnhof Teltow			26
3 Bus	633 Küsselstraße			27
3 Bus	693 Joh.-Kopler-Platz			28
4 Bus	695 Sbf Pirchhölzle			29
4 Bus	691 Stern-Center			30
6 Bus	697 Zsanderf			31
5 Bus	606 Goltz-Platz-Campus			32

HAUPTBAHNHOF



Fotos: Stadtverwaltung Potsdam

**Beschlussfassung der Stadtverordnetenversammlung
vom 10. Oktober 2007**

Verantwortlich
Landeshauptstadt Potsdam

erstellt unter Beteiligung der
ViP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH,
Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH und
Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH

Gliederung	Seite
1. Vorbemerkungen und Aufgabenstellung	4
2. Verkehrspolitische Ziele der Landeshauptstadt	8
3. Analyse und Prognose	9
3.1 Bewertung des NVP 2002 – 2006	9
3.1.1 Entwicklung der Infrastruktur im städtischen ÖPNV	
3.1.2 Verkehrliche Leistungen	
3.1.3 Kosten- und Zuschussentwicklung	
3.2 Analyse der Leistungsfähigkeit	11
3.2.1 Straßenbahn	
3.2.2 Stadtbus	
3.2.3 Fähre	
3.2.4 Regionalbus	
3.2.5 S-Bahn	
3.2.6 Regional- und Fernverkehr der DB AG	
3.3 Prognose der Verkehrsnachfrage bis 2011	17
3.3.1 Rahmenbedingungen und Strukturdaten	
3.3.2 Entwicklung der Verkehrsnachfrage	
4. Vorgaben für den ÖPNV 2007 – 2011	20
4.1 Erschließungsstandards	21
4.1.1 Quelle - Ziel - Beziehungen in der Stadt	
4.1.2 Anforderungen zur Netzentwicklung	
4.1.3 Haltestellenerreichbarkeit	
4.1.4 Beförderungszeit und Zielerreichbarkeit	
4.1.5 Bedienungsstandards	
4.2 Qualitätsstandards	33
4.2.1 Umwelt	
4.2.2 Anforderungen an den Fahrzeugpark	
4.2.3 Haltestellenausstattung	
4.2.4 Pünktlichkeit und Anschlusssicherung	
4.2.5 Kundenservice und -information	
5. Weiterentwicklung Tarif und Vertrieb	39
6. Finanzierungskonzept	41
6.1 Investitionsbedarf	41
6.2 Finanzierung der Leistungserbringung	41
6.3 Finanzierung der Investitionen 2007	42
Verzeichnisse	ab 43

1. Vorbemerkungen und Aufgabenstellung

1.1 Entwicklung des europäischen Rechtsrahmens

Nach mehr als fünf Jahren Vorbereitung und mehreren Ankündigungen wurde zum Jahresende 2006 der Gemeinsame Standpunkt des Rates der Europäischen Union u.a. zur Ablösung der Richtlinie 1191/69 dem Europäischen Parlament vorgelegt. Damit ist gesichert, dass sich das Parlament nunmehr damit befasst und letztlich Mitte 2007 mit der Verabschiedung der EU-Verordnung zum ÖPNV zu rechnen ist.

Das Bundesverkehrsministerium, aber auch die Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände begrüßen die bisher erreichte Einbringung der Interessen der Bundesrepublik Deutschland.

Der Bundesverkehrsminister, Wolfgang Tiefensee, bewertet dies wie folgt:

„Unsere Kernforderungen waren: Sicherung und Fortführung der bewährten ÖPNV-Strukturen in Deutschland. Diese beruhen auf unseren leistungsstarken mittelständischen Unternehmen, die auch künftig ihre Marktchancen haben. Aber auch die kommunalen Eigenbetriebe und die integrierten Verkehrsverbände in den Ballungsräumen konnten gesichert werden. Damit bleiben die Handlungsspielräume für die Kommunen voll erhalten. Mit diesem Ergebnis ist sichergestellt, dass wir in Deutschland auch künftig über hochwertige ÖPNV-Angebote verfügen werden“¹

Jedoch soll nach dem Willen des Rates diese neue Verordnung erst nach drei Jahren mit einer zwölfjährigen Übergangszeit in Kraft treten. Das heißt die Verordnung wird frühestens in 15 Jahren vollständig Anwendung finden.

1.2. Entwicklungen in der Bundesrepublik und im Land Brandenburg

In Kenntnis dieser Zeitschiene auf europäischer Ebene und im Wissen des wesentlichen Inhalts der neuen Verordnung ist im Land Brandenburg seit 01. Januar 2005 das zweite Gesetz zur Änderung des ÖPNV-Gesetzes in Kraft getreten sowie eine dritte Änderung zum 1. Januar 2007.

Diese neuerliche Änderung wurde insbesondere auf Grund der Auswirkungen des 2006 vom Bundesrat beschlossenen Haushaltsbegleitgesetzes zu Kürzungen der Regionalisierungsmittel für den ÖPNV erforderlich.

Obwohl der öffentliche Personennahverkehr in der Bundesrepublik Deutschland noch immer ein Teil der staatlichen Daseinsvorsorge mit erheblichem volkswirtschaftlichen Nutzen ist, zeichnet sich ein Paradigmenwechsel bei seiner Finanzierung ab. Waren staatliche Zuwendungen, wie z.B. Ausgleichszahlungen für die Beförderung von SchülerInnen sowie Menschen mit Behinderungen oder allgemeine Zuzahlungen, wie z.B. für Investitionen oder Subventionen in der Vergangenheit eine wesentliche Einnahmequelle, so hat bedingt durch die angespannte Lage der öffentlichen Haushalte, ein Umdenken eingesetzt.

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

Die Verkehrsunternehmen agieren in diesem Spannungsfeld aus erforderlichen Einnahmen bei gleich bleibenden Qualitätsansprüchen bisher mit einer Strategie der Kostenreduzierung bzw. Produktivitätssteigerung. Große Einsparpotenziale wurden bereits realisiert, und die Verkehrsunternehmen haben ihre Wirtschaftlichkeit erheblich erhöht. Aber die Effizienzreserven werden geringer. Insofern wird es schwieriger, das auf hohem Niveau bestehende Angebot im ÖPNV mittel- und langfristig aufrecht zu erhalten.

¹ Pressemitteilung Nr. 424/2006 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 12.12.2006

Die vom Land Brandenburg seit 2005 begonnene Übertragung der Verantwortung an die kommunalen Aufgabenträger wird im Zeitraum des NVP weiter vollzogen. Die bisher im Land verbliebene Finanzierungsverantwortung für den Ausbildungsverkehr (§45a PBefG) wird ab 2008 ebenfalls den Landkreisen und kreisfreien Städten übertragen.

1.3. Auswirkungen der Gesetzesänderungen auf die Wahrnehmung der Aufgabenträgerrolle in der Landeshauptstadt Potsdam

Mit Inkrafttreten des zweiten Gesetzes zur Änderung des ÖPNV-Gesetzes des Landes Brandenburg zum 01. Januar 2005 wurden insbesondere der ÖPNV als freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe definiert sowie neue Regelungen zur Finanzierung des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs (üÖPNV) wirksam.

Mit der Neufassung des § 10 ÖPNVG wird nunmehr die Zuweisung der Fördermittel des Landes für den üÖPNV gebündelt. Die bisherigen Zuwendungen des Landes aus verschiedenen Quellen, zu verschiedenen Zwecken und an unterschiedliche Empfänger (kommunale Aufgabenträger wie Unternehmen) werden nunmehr direkt zweckgebunden an die kommunalen Aufgabenträger gerichtet, die in ihrer Verantwortung über die Verwendung entscheiden.

Ziel der Gesetzesinitiative war u. a., Voraussetzungen für eine wettbewerbskonforme ÖPNV-Finanzierung zu schaffen.

Seither erfolgt die Bestellung und Finanzierung des ÖPNV im Land Brandenburg im Wesentlichen mittels Betrauungsverträgen unter Berücksichtigung europäischer Rechtsprechung, die die Zahlung von Beihilfen für ÖPNV-Leistungen an eigene kommunale Unternehmen an bestimmte Voraussetzungen knüpft.

Es handelt sich hier um vier Kriterien:

- Betrauung der Verkehrsunternehmen mit klar definierten Gemeinwohlverpflichtungen,
- Festlegung der auszugleichenden Kosten des Verkehrsunternehmens nach objektiven, transparenten Kriterien vor Zahlung der Zuwendung,
- Begrenzung der Zuwendungshöhe auf die tatsächlichen Kosten zzgl. eines angemessenen Gewinns,
- Erfolgt die Wahl des beauftragten Verkehrsunternehmens nicht im Rahmen einer Ausschreibung, ist der Maßstab für die Höhe der auszugleichenden Kosten der, den ein durchschnittliches, gut geführtes Unternehmen verursachen würde.

Der auf dieser Grundlage geschlossene Verkehrsleistungs- und -finanzierungsvertrag der Landeshauptstadt Potsdam mit der Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH für die Jahre 2005 bis 2009 ist im Zeitraum des NVP neu zu verhandeln.

Ca. 15% der insgesamt erforderlichen Verkehrsleistungen zur Erfüllung der Daseinsvorsorge werden gegenwärtig von der Havelbus Verkehrsgesellschaft erbracht und durch die Landeshauptstadt mittels Zuwendungsrecht bezuschusst.

Im Zeitraum dieses NVP enden im Wesentlichen die Linienverkehrsgenehmigungen des Busverkehrs. Im Rahmen der weiteren Beauftragung wird der Gesamtstadtverkehr als ein Linienbündel betrachtet. Zu dem jeweiligen Zeitpunkt ist beabsichtigt, die Leistungen im In-house-Vergabeverfahren beihilferechtskonform zu beauftragen.

Das ist umso dringender erforderlich, da die gegenwärtigen Finanzierungsquellen zunehmend schrumpfen. Das betrifft:

- Eine jährliche Anpassung entsprechend der Haushaltslage.
- Die gesetzlichen Ausgleichszahlungen für den Ausbildungs- bzw. Schwerbehindertenverkehr stehen mittelfristig ebenfalls zur Disposition.
- Die im Querverbund der Stadtwerke Potsdam GmbH erwirtschafteten Mittel sind zunehmend unsicher.
- Eine Entspannung der städtischen Haushaltslage ist in der Planungsperiode nicht zu erwarten.

Nach Definierung der Daseinsvorsorge in diesem Nahverkehrsplan sind zur Sicherung dieses Standards neue Möglichkeiten der Kostenminimierung zu untersuchen.

Eine bisher noch nicht konkret bewertete Chance zur Reduzierung der Kosten wird in der Zusammenführung der in den Landkreisen Potsdam-Mittelmark und Havelland sowie den Städten Brandenburg an der Havel und der Landeshauptstadt Potsdam tätigen vier kommunalen Verkehrsunternehmen zu einem größeren, leistungsfähigeren und damit überlebensfähigeren Unternehmen gesehen.

Dazu erfolgt gegenwärtig eine Untersuchung der VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH im Auftrag der vier Gebietskörperschaften, deren Ergebnis noch im Jahr 2007 vorliegen wird.

1.4 Rechtliche Grundlage und Aufgabenstellung

Die rechtliche Grundlage für den Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Potsdam bildet das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sowie das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNVG), das mit Neufassung vom Oktober 2005 nach § 8 in Verbindung mit § 3 (3) die Aufstellung von Nahverkehrsplänen als freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe durch die kommunalen Aufgabenträger definiert.

Mit den dazu erforderlichen Änderungen des ÖPNV-Gesetzes des Landes Brandenburg zum 01.01.2007, insbesondere bezüglich der für den straßengebundenen ÖPNV zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel wird Sicherheit für den Zeitraum des nunmehr vorliegenden NVP gegeben.

Die vom Land Brandenburg seit 2005 begonnene Übertragung der Verantwortung an die kommunalen Aufgabenträger wird im Zeitraum weiter ausgebaut. Die bisher im Land verbliebene Finanzierungsverantwortung für den Ausbildungsverkehr (§ 45 a PBefG) wird ab 2008 ebenfalls den Landkreisen und kreisfreien Städten übertragen.

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

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 Nahverkehrsplan 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 durchgeführt und wie diese finanziert werden.

Der Nahverkehrsplan beschreibt als Rahmenplan 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 der Fahrpläne, erfolgt durch das jeweilige Verkehrsunternehmen in Abstimmung mit dem Aufgabenträger.

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

- die Rahmenvorgaben des Verkehrsentwicklungsplanes,
- die Ziele und Grundsätze des § 2 ÖPNVG sowie die besondere Bedeutung einer verkehrsgerechten Zuordnung und Anbindung der Schulen,
- die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung in Hinblick auf die Erreichung einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit bei der Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs.

Der Nahverkehrsplan sollte nach § 8 ÖPNVG mindestens Angaben enthalten über:

- 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 Qualität von Fahrzeugen und baulichen Anlagen sowie der Betriebsdurchführung,
- den Investitionsbedarf und die Entwicklung der Betriebskosten,
- das Finanzierungskonzept.

Der vorliegende Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Potsdam für den Zeitrahmen 2007 - 2011 beinhaltet die Ziele und dazu erforderlichen Maßnahmen zur weiteren Ausgestaltung des ÖPNV unter Berücksichtigung der sich ändernden Rahmenbedingungen im Interesse der Veränderung des modal split zu Gunsten des Umweltverbundes und der Förderung eines stabilen, wirtschaftlichen ÖPNV.

2. Verkehrspolitische Ziele der Landeshauptstadt

Die Stadtverordnetenversammlung hat am 04.07.2001 den Verkehrsentwicklungsplan (VEP) der Landeshauptstadt beschlossen. Der VEP, der zum Ende dieses Jahrzehnts fortzuschreiben ist, beschreibt die Entwicklung des Verkehrs in der Landeshauptstadt Potsdam bis zum Jahr 2015. Er basiert auf den bereits 1991 durch die StVV beschlossenen Grundsätzen der neuen Verkehrspolitik in Potsdam.

Die Entwicklung des ÖPNV bildet die wesentliche Voraussetzung für einen stadtverträglichen Ablauf des Verkehrs. Dabei wird davon ausgegangen, dass nur ein hochwertiger, attraktiver und innovativer, aber auch bezahlbarer ÖPNV im Wettbewerb mit dem motorisierten Individualverkehr bestehen kann.

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

Auf dem Verkehrsentwicklungsplan basierend werden für die Entwicklung des ÖPNV folgende Ziele und Handlungsfelder definiert:

Ziele

- hohe Mobilität (Verkehrsmöglichkeiten) für Bewohner und Besucher Potsdams ermöglichen, ohne dass sie auf ein eigenes Auto angewiesen sind
- hohe Sicherheit und Gesundheit gewährleisten, das heißt, geringe Unfallgefährdung und verträgliche Lärm-, Feinstaub- und Abgasbelastungen unter Berücksichtigung der anspruchsvollen Ziele des Bundesimmissionsschutzgesetzes
- Belegung der Innenstadt und der Stadtquartiere bei möglichst wenig Flächenverbrauch und möglichst geringen Investitions- und Betriebskosten
- Die behindertengerechte Gestaltung der Verkehrsmittel und der Haltestellen ist weiter zu erhöhen.

Handlungsfelder

- Verkehrspolitik in Potsdam muss den ÖPNV auch weiterhin konsequent fördern. Dabei sind Optimierungsmöglichkeiten voll auszuschöpfen, um die Finanzierung von Betrieb und Infrastruktur bei dauerhaft angemessenen Zuschüssen mittels Leistungs- und Finanzierungsvertrag zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen zu sichern.
- Komfort und Flexibilität sind ständig weiterzuentwickeln, um auf den nachfragestarken Relationen eine Alternative zur PKW-Benutzung zu sichern. Das gilt auch für den Stadt-Umland-Verkehr. Für Schwachlastzeiten und zur Bedienung dünn besiedelter Stadtteile sind die Möglichkeiten des Einsatzes alternativer Bedienformen wie Linientaxi, Rufbus und Anrufsammeltaxis auszuloten.
- Mit Blickrichtung auf die Fahrgastströme ist eine optimale Verknüpfung und Anschlusssicherung zwischen Regionalbahnverkehr, S-Bahn, Straßenbahn und Bus durch ein verkehrsträgerübergreifendes RBL herzustellen.
- Größtmögliche Beeinflussung der Verkehrsbeziehungen im Verkehr von und nach Berlin und ins Umland zugunsten des öffentlichen Verkehrs.
- Hinsichtlich der Verkehrsinfrastruktur des ÖPNV ist der Schwerpunkt auf die Qualität der Bevorrechtigung und Beschleunigung mittels abgestimmter Signalsteuerung zu legen und die Effizienz der Betriebsabläufe (vor allem Störungsmanagement) durch das rechnergestützte Betriebsleitsystem zu erhöhen.
- Weiterentwicklung der Fahrgastinformation, einschließlich der Nutzung der neuen Medien,
- Schnittstellen zwischen dem Individualverkehr mit Rad und Kfz und dem ÖPNV (B+R, P+R) sind entsprechend ihrer Bedeutung zu entwickeln.

3. Analyse und Prognose

3.1 Bewertung des NVP 2002 - 2006

3.1.1 Entwicklung der Infrastruktur im städtischen ÖPNV

Mit den innerhalb der vorausgegangenen Nahverkehrsplanperioden abgeschlossenen Infrastrukturvorhaben ist ein sehr hoher Ausbaustandard geschaffen worden. Als wesentliche Vorhaben aus dem Verkehrsentwicklungsplan 2001 und dem Nahverkehrsplan 2002 - 2006 konnten folgende Maßnahmen umgesetzt werden:

- Abschluss der Sanierung der Straßenbahninfrastruktur
- Erweiterung des rechnergestützten Betriebsleitsystems und Fortführung der ÖPNV-Bevorrechtigung und -Beschleunigung (Anschlusssicherung zwischen Regionalbus- und Stadtverkehr)
- Beschaffung von Niederflurstraßenbahnen
- Erneuerung der Niederflurbusflotte

Zur Attraktivitätssteigerung des städtischen ÖPNV haben besonders beigetragen:

- Der Hauptbahnhof mit ZOB hat sich als der zentrale Umsteigepunkt der Stadt herauskristallisiert
- Die weitere Ausgestaltung der Straßenbahn als Hauptverkehrsmittel im städtischen ÖPNV
- Die kontinuierliche, sich an den veränderten Bedürfnissen der Bevölkerung orientierende Weiterentwicklung des Angebotes
- Nach Inbetriebnahme des neuen Betriebshofes 2001 wurde der damit begonnene deutliche Rationalisierungsschub durch effektive Gestaltung der Arbeitsprozesse fortgeführt
- Durch die Einführung eines Qualitätsmanagementsystems für die Verkehrsleistungen im Rahmen des Verkehrsleistungs- und -finanzierungsvertrages konnte die Landeshauptstadt einen wesentlichen Schritt zur kontinuierlichen Verbesserung der Bedienqualität gehen

3.1.2 Verkehrliche Leistungen

Die folgende Tabelle zeigt die Entwicklung der Angebots- und Beförderungsleistung:

Abbildung 1: Fahrplan- und Personenkilometer

		2002	2003	2004	2005	2006
Fahrplankilometer (in Tausend)	TRAM	2373	2308	2344	2290	2322
	BUS	4948	4704	5679	5655	5919
	dar. VIP	3093	2952	2946	2907	2956
	dar. HVG	1855	1752	2733	2748	2963
	Fähre	7,2	7,2	7,7	7,7	7,3
Summe		7328	7020	8030	7953	8248
Personenkilometer (in Tausend)	TRAM ¹⁾	71.299	71.299	71.299	68.649	66622
	BUS	55.438	56.135	68.801	67.636	77.080
	dar. VIP ¹⁾	23.289	23.289	23.289	22.124	29.119
	dar. HVG ²⁾	32.149	32.846	45.512	45.512	47.961
	Fähre	28	28	28	27	45
Summe		126.765	127.462	140.128	136.312	143.747

Anmerkungen: 1) = 2002-2004 Basis jeweils Erhebung 2001

2) = 2004-2005 Basis jeweils Erhebung 2004

3.1.3 Kosten- und Zuschussentwicklung

Die im auslaufenden NVP prognostizierte Zuschussentwicklung auf 108,6% ist nicht eingetreten. Es konnte auf Grund von Fahrplanoptimierungen sowie Restrukturierungsmaßnahmen in den Unternehmen eine Senkung um 16% erreicht werden.

Das Jahr 2004 (vgl. Abbildung 2) stellt sich dabei mit einer Entwicklung auf 23.632 T€ (entspricht 117%) auffällig dar. Dafür sind zwei Faktoren zu benennen:

Einerseits hat die Landeshauptstadt mit der Gemeindegebietsreform die Aufgabenträgerrolle für bisher zum Landkreis Potsdam-Mittelmark gehörenden Gemeinden übernommen.

Für diese nunmehr Potsdamer Ortsteile hat die Havelbus Verkehrsgesellschaft die Konzessionen und erhielt für die weitere Bedienung dieser Gebiete den Auftrag von der Landeshauptstadt Potsdam.

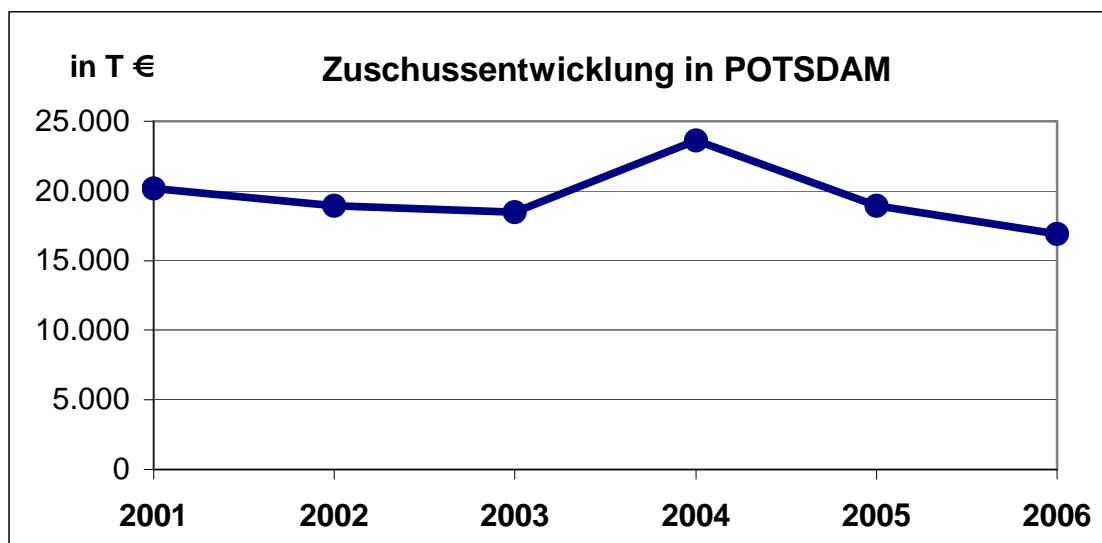
Andererseits ist die Zuschussentwicklung der ViP mit den betrieblichen Maßnahmen der Restrukturierung zu begründen. Diese Restrukturierungsmaßnahmen sind 2005 abgeschlossen worden und führen ab 2006 jährlich zu einer Zuschussreduzierung von ca. zwei Millionen Euro.

Im Jahr 2006 hat sich insbesondere bei der HVG nochmals die Bedienung der neuen Ortsteile auf die Erhöhung des Zuschusses ausgewirkt. Mit dem Fahrplanwechsel Mai 2006 wurde eine angemessene Einbindung in den Stadtverkehr, zunächst als Probetrieb, umgesetzt.

Abbildung 2: Zuschussentwicklung (Tabelle)

Zuschussentwicklung	2001	2002	2003	2004	2005	2006
(in Tausend €)	20.192	18.937	18.452	23.632	18.945	16.450

Abbildung 3: Zuschussentwicklung (Grafik)



3.2 Analyse der Leistungsfähigkeit

3.2.1 Straßenbahn

Die Rolle der Straßenbahn als Hauptverkehrsmittel bei der Bewältigung des innerstädtischen Verkehrs konnte weiter ausgebaut werden.

Die Straßenbahn ist in starkem Maße auch Zubringer zur S-Bahn und zum Eisenbahn-Regionalverkehr.

Das Potsdamer Straßenbahnnetz entspricht seit dem Sommerfahrplanwechsel 2006 einem Verästelnetz mit 7 Linien.

Im Oktober 1998 begann der Ersatz der Hochbodenstraßenbahnen durch die Zuführung von jährlich 4 Niederflurstraßenbahnen. Seit April 2001 sind 16 Niederflurstraßenbahnen im Einsatz. Im Zusammenspiel mit entsprechend ausgebildeten Haltestellenanlagen wird somit die uneingeschränkte Nutzung der Straßenbahn durch Rollstuhlfahrer und andere in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen schrittweise möglich. Eine Niederflurstraßenbahn ersetzt in der Regel eine Doppeltraktion der Tatra-Bahnen. Damit sind derzeit fast 50% des eingesetzten Wagenparks der Tram behindertengerechte Fahrzeuge. Durch die 2004 entdeckten baulichen Mängel in der Combino-Serie wurde der weitere Ankauf niederfluriger Tramfahrzeuge vorläufig ausgesetzt. Durch den begonnenen Sanierungsprozess der Combino-Bahnen ist die Zahl der verfügbaren Niederflurstraßenbahnen von Anfang 2007 bis voraussichtlich Ende 2008 reduziert.

Das vorhandene rechnergestützte Betriebsleitsystem (RBL) ist Bestandteil des Verkehrssystemmanagements der Landeshauptstadt Potsdam und ist Voraussetzung zur Beschleunigung und Bevorrechtigung des ÖPNV. Seit der Inbetriebnahme konnten bei der Straßenbahn neben einer deutlichen Attraktivitätssteigerung auch betriebswirtschaftliche Effekte erzielt werden.

Derzeit befahren die Bahnen im vorhandenen Streckennetz 47 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlagen - eingeschlossen 16 kombinierte Anlagen für den Straßenbahn/Bus-Verkehr – an denen der ÖPNV bedingt bevorzugt wird. Weitere 9 Anlagen mit absoluter Bevorrechtigung dienen ausschließlich dem Straßenbahnbetrieb.

Abbildung 4: Straßenbahnlinien Mai 2006

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

Begriffserklärung:

HVZ Hauptverkehrszeiten Mo - Fr (Berufsverkehr)

NVZ Normalverkehrszeiten Mo - Fr (Tagesverkehr)

Abend ca. 18.00 - 21.00 Uhr

Spät ca. 21.00 - 0.30 Uhr

Nacht ca. 0.30 - 4.30 Uhr

Sa/So Sa und So Tagesverkehr

Abbildung 5: Verkehrsangebot der Straßenbahn 2006

Anzahl der Linien		7
Linienlänge	km	79,6
Betriebsleistung	T Zugkilometer	2.322

Abbildung 6: Infrastruktur

Haltestellen Straßenbahn gesamt:	125
davon als Bahnsteig	112
davon ohne Bahnsteig	13
Gleislänge einschließlich Betriebshof gesamt:	66 359 m
Streckengleis	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	6 120 m

3.2.2 Stadtbus

Im städtischen Busverkehr werden ausschließlich Niederflurfahrzeuge als Solo- bzw. Gelenkfahrzeuge mit kneeling-Einrichtungen (Absenken des Wagenbodens bei Halt) und Rampen eingesetzt. Sie bieten zusammen mit den entsprechend ausgerüsteten Haltestellen ein behindertengerechtes innerstädtisches ÖPNV-Verkehrsangebot.

Geringe Bedeutung für den Potsdamer Binnenverkehr haben die Leistungen der BVG und weiterer nach Potsdam einfahrender Unternehmen aus dem Havelland, Teltow-Fläming und der Prignitz, bei denen der Schwerpunkt des Verkehrsgebietes nicht in Potsdam liegt.

Die Busse der ViP besitzen vollständig und die Busse der HVG überwiegend, RBL-Fahrzeugkomponenten, die eine Beeinflussung der LSA gestatten. Von den im Potsdamer Buslinienverkehr befahrenen Knotenpunkten mit LSA wird derzeit an 33 LSA - eingeschlossen 16 kombinierte Anlagen für Bus/Straßenbahn - der Busverkehr bedingt bevorrechtigt.

Separierte Busspuren sind vorhanden auf

- der nördlichen Fahrbahn der Friedrich-Engels-Straße im Bereich des Hauptbahnhofs,
- der Großbeerenstraße zwischen August-Bebel-Straße und Ahornstraße.

Befahrbare Bahnkörperbereiche als kombinierte ÖPNV-Spuren sind eingerichtet

- im Bereich des Hauptbahnhofs von der Heinrich-Mann-Allee bis zur Langen Brücke,
- südlich der Knotenpunktzufahrt Platz der Einheit auf der Friedrich-Ebert-Straße,
- Am Kanal und Berliner Straße
- Zeppelinstraße zwischen Auf dem Kiewitt und Luisenplatz
- im Haltestellenbereich der Glienicker Brücke.
- zwischen der Robert-Baberske-Str. und Am Hirtengraben

Abbildung 7: Stadtbuslinien Mai 2006

Linie	Linienführung	Fahrabstand in Minuten					
		HVZ	NVZ	Abend	Spät	Nacht*	Sa/So
690	S Babelsberg – J.-Kepler-Pl.	20	20	20	20/40	-	20
692	Nedlitz – Höhenstraße	20	20	20	60	-	20
693	Hermannswerder – J.-Kepler-Pl.	20	20	20	20/60	-	20
694	S Hauptbahnhof – Drewitz	20	20	20	20/60	-	20
695	Bhf. Pirschheide – S Hauptbahnhof	20	20	20	-	-	20
X15	Schloss Sanssouci – S Hauptbahnhof	-	-	-	-	-	20
696	S Griebnitzsee – Drewitz	20	20	20	-	-	-
697	Berlin-Kladow – Bhf. Golm	60	60	60	-	-	60
699	S Babelsberg – Finanzamt P.-Stadt	20	-	-	-	-	-
605	S Hauptbahnhof – Eiche – Bhf. Golm	20	20	20	60	-	60
606	S Hauptbahnhof – Golm	20	20	20	60	-	60
X5	S Hauptbahnhof – Bhf. Golm	60	-	-	-	-	-
609	Bhf. Marquardt – Fahrland – S Hauptbahnhof	30	60	60	60	-	60
638/9	S Spandau – Gr.Glienicke – S Hauptbahnhof	30	30	60	60	-	60
N 14*	S Hauptbahnhof – Waldstadt – J.-Kepler-Pl.	-	-	-	-	60	-
N 15*	S Hauptbahnhof – Goethepl. – J.-Kepler-Pl.	-	-	-	-	60	-
N 16*	Nikolassee – S Hauptbahnhof	-	-	-	-	60	-
N 17*	Bhf. Golm – Kirschallee – S Hauptbahnhof	-	-	-	-	60	-
N 18*	Bhf. Golm – Neues Palais – S Hauptbahnhof	-	-	-	-	60	-
N 38	S Hauptbahnhof – Fahrland – Gr.Glienicke	-	-	-	-	60	-

* Nachtlinien verkehren täglich

In der Tabelle bleiben unberücksichtigt:

zeitweise verkürzte Linienführungen und der unterschiedliche Betriebsschluss einzelner Linien am Abend auch vor 21.00 Uhr sowie für die städtische Bedienung relevante Buslinien der HVG (614, 612), vgl. Abbildung 10 (nächste Seite).

Abbildung 8: Verkehrsangebot des Stadtbus 2006

		ViP	HVG
Anzahl der Linien		14	6
Linienlänge	km	150,2	92,7
Betriebsleistung	T Nutzkilometer	2.956	1.328

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.

Abbildung 9: Fährlinie

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

3.2.4 Regionalbus

Zentraler Anfangs- und Endpunkt des Bus-Regionalverkehrs ist der ZOB am Hauptbahnhof. Hierhin verkehren alle Linien aus dem Norden, Westen und Südwesten und bedienen somit auch die Potsdamer Innenstadt.

Die Bedeutung des Busverkehrs im Stadt-Umland-Verkehr wird dabei nicht nur durch den Bus-Anschlussverkehr zur S-Bahn von und nach Berlin erreicht, sondern auch durch die direkte Verbindung zur Landeshauptstadt aus und in die benachbarten Landkreise.

Im Interesse eines möglichst hohen ÖPNV-Anteils in den Stadt-Umlandbeziehungen erfolgte nur in wenigen ausgewählten Fällen eine Brechung des ein- und ausstrahlenden Verkehrs an leistungsfähigeren Stadtverkehrsmitteln.

Abbildung 10: Regionalbuslinien Mai 2006

Linie	Linienführung	Fahrabstand in Minuten					
		HVZ	NVZ	Abend	Spät	Nacht	Sa/So
601	S Hauptbahnhof – Bhf. Teltow	20	20	60	60	-	60
X1	S Hauptbahnhof – S Teltow-Stadt	30	30	60	-	-	60
602	S Hauptbahnhof – Teltow	EF		-	-	-	-
604	S Hauptbahnhof – Falkensee	60	60*	-	-	-	-
607	S Hauptbahnhof – Ferch	30	30/60	60	-	-	EF
608	S Hauptbahnhof – Dobbrikow	30	60	EF	-	-	EF
610	S Hauptbahnhof – Wildpark-West	60	60	EF	EF	-	EF/-
611	S Hauptbahnhof – Saarmund	30	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	30	60	-	-	-	-
619	S Hauptbahnhof – Ludwigsfelde	60	EF	-	-	-	-
631	S Hauptbahnhof – Werder	20	30	30	60	-	60
643	S Hauptbahnhof – Busendorf	30	60	EF	EF	-	120
650	S Hauptbahnhof – Nauen	120	EF	-	-	-	-
580	S Hauptbahnhof – Belzig	40	60	-	-	-	EF
N 13	S Hauptbahnhof – Saarmund	-	-	-	-	60	-
N 31	S Hauptbahnhof – Werder	-	-	-	-	60	-
N 43	Beelitz – Potsdam – Teltow	-	-	-	-	60	-

* an/ab Berlin-Gatow

** an/ab Bhf. Rehbrücke

*** an/ab Kirschallee

N13, N31 und N43 nur freitags und samstags

Die BL 901 (Pritzwalk), 927 (Wittenberge) und 750 (Luckenwalde) bleiben wegen 1-3 EF/Tag unberücksichtigt

3.2.5 S-Bahn

Auf Potsdamer Stadtgebiet liegen neben dem Hauptbahnhof die Stationen S-Babelsberg und S-Griebnitzsee.

Der Hauptbahnhof ist Ausgangspunkt der S-Bahn-Linie **S7** nach Ahrensfelde über die Berliner Stadtbahn (Durchmesserlinie). Sie verkehrt im Tagesverkehr im 10-Minuten-Takt. Für den Potsdamer Binnenverkehr besitzt die S-Bahn eine vergleichsweise geringe Bedeutung. Dagegen ist sie gemeinsam mit der Regional-Express-Linie RE1 die wichtigste Nahverkehrsverbindung nach Berlin.

Von Bedeutung ist außerdem die Umsteigeverbindung am Bahnhof Berlin-Wannsee zur S-Bahn-Linie S1 vom gleichen Bahnsteig, die vor allem den Südwesten Berlins günstig mit Potsdam verbindet.

Die Fahrzeiten zwischen Berlin und Potsdam sind, soweit es die S-Bahn betrifft, unattraktiv lang. Ursache dafür ist der eingleisige Abschnitt zwischen Potsdam-Hauptbahnhof und Berlin-Wannsee. Dieser sollte zur weiteren Attraktivierung des S-Bahn-Verkehrs beseitigt werden, um eine Fahrzeitverkürzung von ca. 10 min. zu erreichen. Gleichzeitig würde damit die Betriebsqualität und mit ihr Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit weiter entwickelt.

3.2.6 Regionaler Bahnverkehr

Auf Bestellung der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (VBB), die im Auftrag des Landes Brandenburg als Aufgabenträger des SPNV handelt, wird der Eisenbahn-Regionalverkehr betrieben.

Der Verknüpfung dieses Regionalverkehrsangebotes mit dem Potsdamer ÖPNV kommt größte Bedeutung zu, um in der Beziehung Stadt-Umland ein in seiner Gesamtheit attraktives System öffentlicher Verkehrsmittel als Alternative zum MIV anbieten zu können.

Die Wirksamkeit der Regionalbahn für innerstädtische Nahverkehrsaufgaben ist allerdings eher gering. Die positive Ausnahme bildet hierbei die RB21, die die Universitätsstandorte (Golm, Neues Palais und Griebnitzsee) miteinander verbindet sowie mit den Haltepunkten Potsdam-Park Sanssouci und Charlottenhof die Brandenburger Vorstadt anbindet.

Das Stadtgebiet Potsdams wird in der Fahrplanperiode ab 2006 durch folgende Produkte des Regionalverkehrs bedient:

Abbildung 11: Regionalbahnverkehr Mai 2006

RE1	Magdeburg ⇔ Brandenburg ⇔ P.-Charlottenhof* ⇔ Potsdam-Hbf. ⇔ Berlin-Hbf. ⇔ Fürstenwalde ⇔ Frankfurt (O.) /Cottbus	alle 30 Min.
RE7	Dessau ⇔ Belzig ⇔ Potsdam-Rehbrücke ⇔ Berlin-Hbf. ⇔ Flughafen Berlin-Schönefeld ⇔ Wünsdorf-Waldstadt	alle 60 Min
RB20	Potsdam Hbf. ⇔ Golm ⇔ Hennigsdorf ⇔ Oranienburg	alle 120 Min
RB21	Griebnitzsee ⇔ Potsdam Hbf. ⇔ Golm ⇔ Wustermark	alle 60 Min
RB22	Potsdam Hbf. ⇔ Michendorf ⇔ Flughafen Berlin-Schönefeld	alle 60 Min
RB33	Jüterbog ⇔ Beelitz Stadt ⇔ Potsdam-Rehbrücke ⇔ Berlin-Wannsee	alle 60 Min

*=RE1 hält stündlich am Bahnhof P.-Charlottenhof.

Durch veränderte Führung der ehemaligen RE3 als RE7 von Dessau über Potsdam-Rehbrücke, Potsdam-Medienstadt Babelsberg und Berlin-Hbf. nach Wünsdorf-Waldstadt konnte im Stundentakt eine weitere, allerdings nicht deutlich attraktivere Schienenverkehrsanbindung der Landeshauptstadt an den Flughafen Berlin-Schönefeld hergestellt werden. Gemeinsam mit der Linie RB33 wird auf dem Potsdamer Streckenabschnitt bis Berlin-Wannsee ein nahezu 30-Minuten-Takt erreicht.

3.3 Prognose der Verkehrsnachfrage bis 2011

3.3.1 Rahmenbedingungen und Strukturdaten

In der Landesentwicklungsplanung wird die Stadt in der Metropolenregion Berlin-Brandenburg als regionaler Wachstumskern definiert.

Die in Potsdam angrenzenden Gebietskörperschaften sind das Land Berlin (Bezirk Zehlendorf-Steglitz) und die Landkreise Potsdam-Mittelmark und Havelland des Landes Brandenburg.

Das Stadtgebiet von Potsdam umfasst nach den Eingemeindungen im Jahr 2003 eine Fläche von 187,3 Quadratkilometern (+71%) mit 146.430 Einwohnern (Ende 2005).

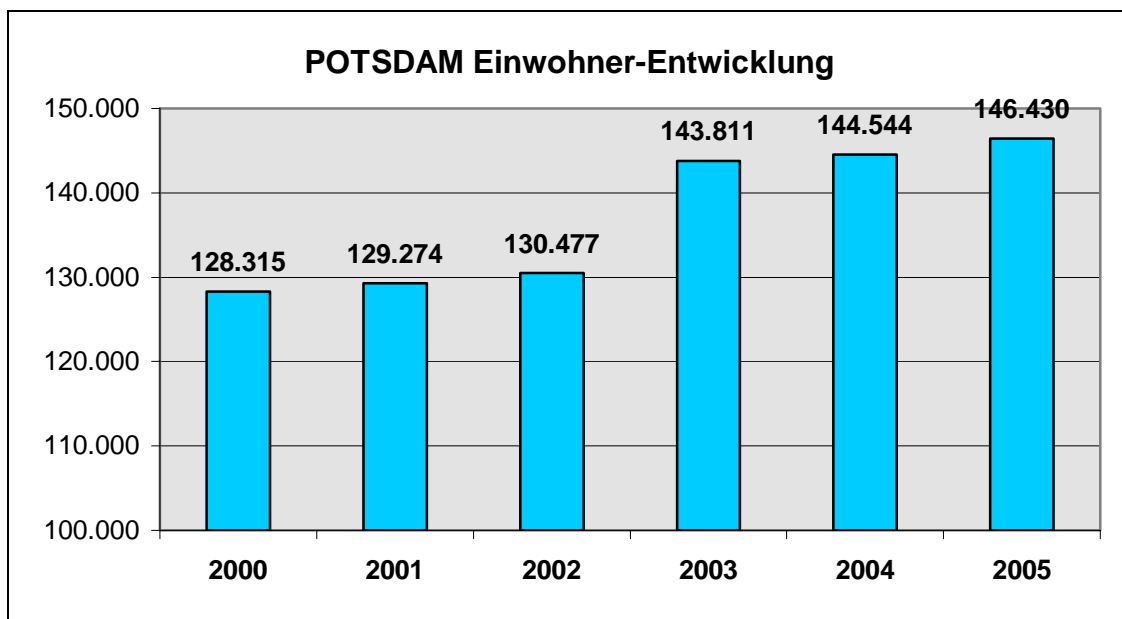
Abbildung 13: Bevölkerung zum Stichtag 31.12. und Erwerbstätige (Jahresdurchschnitt)

	2000	2001	2002	2003*	2004	2005
Einwohner	128.315	129.274	130.477	143.811	144.544	146.430
	100%	100,7%	101,7%	112,1%	112,6%	114,1%
Entw. zum Vorjahr		+0,7%	+0,9%	+10,2%	+0,5%	+1,3%
Erwerbstätige⁺	92.100	92.400	90.700	91.500	98.100	

* = Eingemeindungen

⁺ = Quelle: LDS Brandenburg

Abbildung 14: Einwohner-Entwicklung



Während die Einwohnerzahl der Stadt bis 1999 zurückging, wächst die Zahl der Einwohner seit 2000 stetig (vgl. Abbildung 14).

Durch fortschreitenden Wohnungsneubau, vor allem im Potsdamer Norden (Bornstedter Feld und in den neuen Ortsteilen Golm, Fahrland, Groß Glienicke) sowie Zuwanderungen werden weitere Bevölkerungszuwächse erwartet.

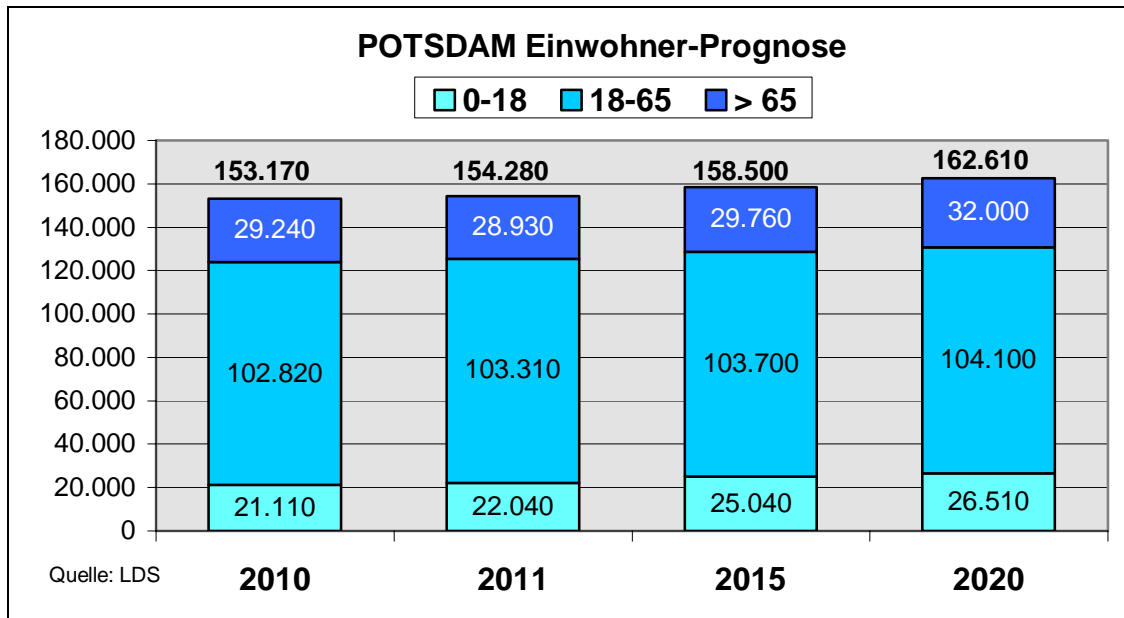
Potsdam ist eine der jüngsten Landeshauptstädte Deutschlands.

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).

Auch wenn sich die Altersgruppen in Richtung eines höheren Anteils der über 65-Jährigen verändern, spielt das Thema „Überalterung“ eine weit weniger gewichtige Rolle als in anderen Städten und Regionen im Land Brandenburg.

Die Einwohnerzahl der Landeshauptstadt soll sich nach LDS-Prognoseberechnungen entsprechend nachfolgender Grafik entwickeln:

Abbildung 15: Einwohner-Prognose



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

Das Amt für Statistik und Wahlen registrierte Ende 2004 etwa 98.100 Erwerbstätige und das LDS rund 68.000 Arbeitsplätze für sozialversicherungspflichtige Arbeitnehmer. Prognostiziert werden für das Potsdamer Stadtgebiet für das Jahr 2011 insgesamt 75.000 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 Gewerbegebiet Potsdam-Süd (zwischen Waldstadt und Drewitz, östlich der Wetzlarer Bahn und westlich der Nuthe),
- die Handelseinrichtungen in der Innenstadt und im Ortsteil-Zentrum Babelsberg,
- das Handels- und Dienstleistungsobjekt Stern-Center im Wohngebiet Drewitz,
- das Handels- und Dienstleistungsobjekt Bahnhofspassagen im Bereich des Hauptbahnhofes,
- das Bornstedter Feld,
- die Wissenschaftsstandorte in Golm, am Telegrafenberg und in Babelsberg.

Außer im Wirtschafts- und Wissenschaftsbereich ist Potsdam auch ein Schwerpunkt der Ausbildung mit zahlreichen allgemeinbildenden Schulen, Hochschulen und der Universität. Standorte der Universität sind:

- das Neue Palais mit etwa 5.500,
- der Bereich am Bahnhof Griebnitzsee und im Park Babelsberg mit ungefähr 6.200,
- der Bereich Golm mit ca. 6.000,
- und weiteren kleinen Standorten mit etwa 300 Studierenden

und der Hochschulen:

- das Bornstedter Feld (Fachhochschule, Pappelallee) mit 2.700,
- die Medienstadt (Filmhochschule) mit 600 Studierenden (Wintersemester 2005).

An der Universität wird sich die Zahl der Studierenden mit derzeit rund 18.000 bis zum Jahr 2010 voraussichtlich kaum erhöhen.

Mit einer weiteren Zunahme der Zahl der Studienplätze auf ca. 3.000 ist bei der an der Pappelallee im Bornstedter Feld ansässigen Fachhochschule zu rechnen.

Als Landeshauptstadt ist Potsdam ein bedeutendes Zentrum der Verwaltung.

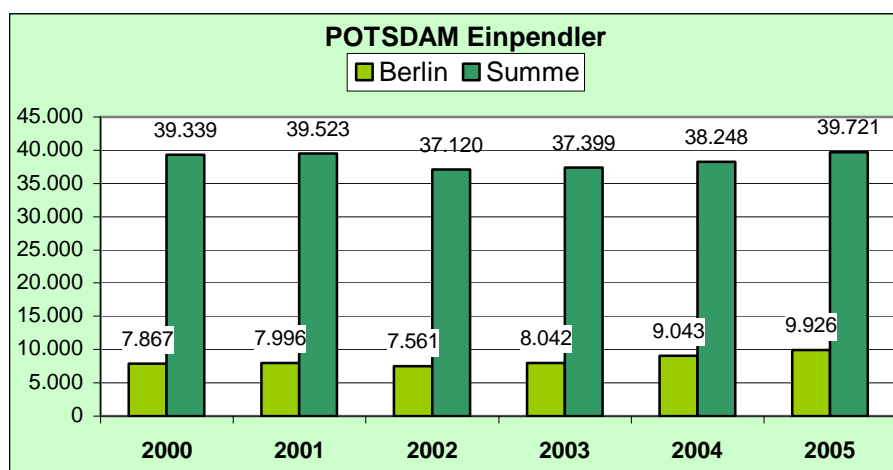
Die Verwaltungszentren befinden sich in der Innenstadt, der Teltower Vorstadt und im östlichen Babelsberg.

3.3.2 Entwicklung der Verkehrsnachfrage

Mit der vorgesehenen Stadtentwicklung wird eine Steigerung des Verkehrsaufkommens einhergehen.

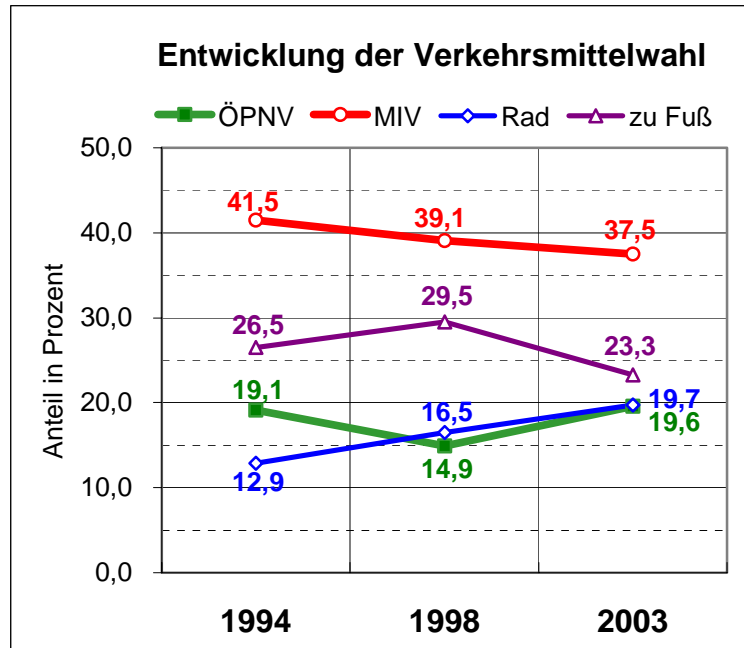
Die Verkehrssteigerung resultiert dabei vor allem aus der zunehmenden Zahl der Einpendler (vgl. Abbildung 16) und der Entwicklung der Ausbildungs- und Arbeitsplätze.

Abbildung 16: Entwicklung der Einpendlerzahlen



Durch die bauliche Gestaltung der Stadtentwicklungsgebiete und deren Erschließung durch den ÖPNV wird angestrebt, diesen Verkehrsanstieg überproportional mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu bewältigen. Der Anteil der Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln im Potsdamer Verkehr soll als Folge der Stadtentwicklung auf etwa 20% steigen (vgl. Abbildung 17), wenn die Einwohnerzahl 2011, wie vom LDS prognostiziert, rund 154.000 erreicht.

Abbildung 17: Entwicklung der Verkehrsmittelwahl (Quelle SrV 2003)



4. Vorgaben für den ÖPNV 2007- 2011

Im Folgenden werden zuerst die Gestaltungsprämissen für den Teil des öffentlichen Verkehrs in der Landeshauptstadt Potsdam dargestellt, für den die Stadt als Aufgabenträger unmittelbare Verantwortung trägt. Hier bestehen im Stadtverkehr mit Straßenbahnen und Bussen die größten Gestaltungsmöglichkeiten.

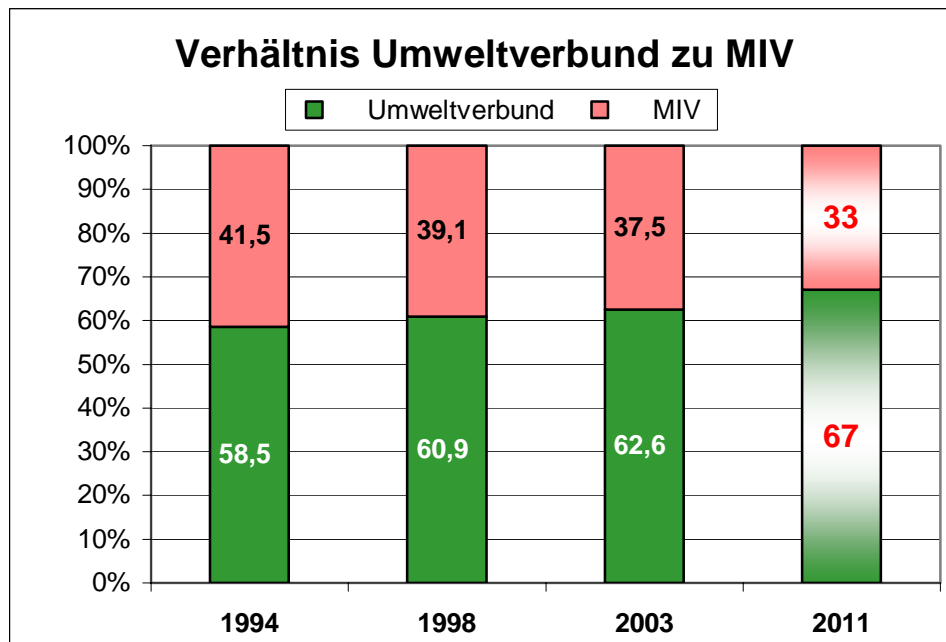
Dabei ist das im Mai 2006 eingeführte Angebotskonzept für ein attraktives und wirtschaftlich leistungsfähiges Nahverkehrssystem in Potsdam weiter zu entwickeln.

Auf die Gestaltung des Regionalbus-Verkehrsangebotes in den an Potsdam angrenzenden Landkreisen besitzt die Landeshauptstadt Potsdam entsprechend der im ÖPNV-Gesetz fixierten Aufgabenverantwortung keine direkte Einflussnahme. Jedoch bestimmt sie als Aufgabenträger unter Berücksichtigung der Veränderungen durch die Gemeindegebietsreform, welche Angebote des ein- und ausfahrenden Regionalbusverkehrs integraler Bestandteil des ÖPNV-Angebotes in der Landeshauptstadt sind.

Bei der Angebotsgestaltung des SPNV (regionaler Eisenbahn- und S-Bahn-Verkehr) ist die Einflussnahme der Stadt Potsdam eher begrenzt, da hierfür das Land Brandenburg Aufgabenträger ist. Gleiches gilt für die Gestaltung des Fernverkehrsangebotes. Der im Rahmen der VBB-Mitgliedschaft gegebene Gestaltungsspielraum ist maximal auszunutzen.

Bis zum Jahr 2011 wird eine Veränderung des klassischen modal split zu Gunsten der Verkehrsarten des Umweltverbundes (ÖPNV, Radverkehr, Fußgänger) als Verhältnis von Umweltverbund zu MIV von 67:33 (gegenwärtig 63:37, vgl. Abbildung 18, Quelle: SrV 2003) angestrebt.

Abbildung 18: Entwicklung des Umweltverbund-Anteils



Größte Bedeutung bei der Gestaltung des ÖPNV kommt neben den Aspekten der Angebotsgestaltung wie Liniennetz und Fahrplan (Erschließungsstandards) den Komponenten einer ganzheitlichen Nutzerfreundlichkeit (Qualitätsstandards) zu.

4.1 Erschließungsstandards

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

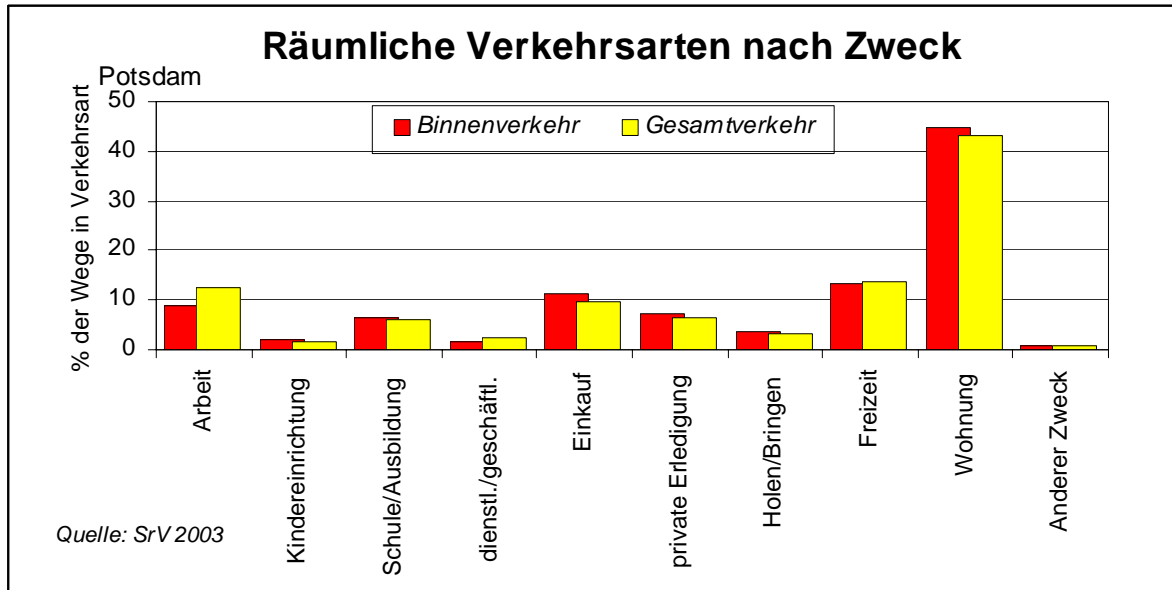
Um für die Teilaspekte der Erreichbarkeits- und Bedienungsstandards, die nicht für das gesamte Stadtgebiet einheitlich sind, Festlegungen zu treffen, wurde die Stadt auf der Ebene der Ortsteile betrachtet.

Standards für jeden Ortsteil einzeln festzulegen, erfordert einen großen Arbeitsaufwand und erscheint daher nicht sinnvoll. Daher wurden die Ortsteile zu Klassen zusammengefasst.

Als Klassifizierungswert wird die Wegedichte als 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 sind in aller Regel „Arbeit“, „Ausbildung“, „Freizeit“, „Erledigung/Einkauf“ und sonstige Gründe. Die Abgrenzungen sind meist ebenso unscharf wie die Quantifizierung, doch ist der Fahrtzweck „Arbeit“, der regelmäßig wiederkehrende Wegeketten hervorruft, der für die meisten Verkehrsströme vorherrschende.

Abbildung 19: Verteilung der Wegezwecke

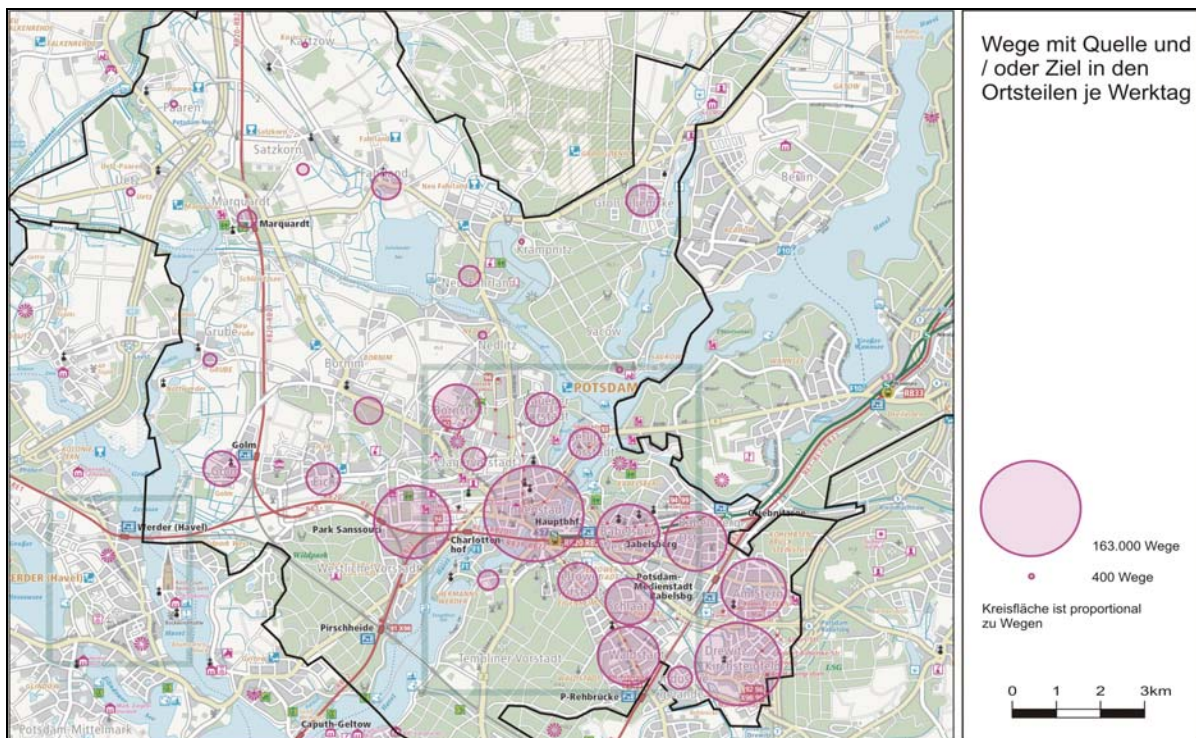


Für die Berechnung der Wege werden Analyse- und Erfahrungswerte (SrV2003 und vergleichbare Untersuchungen im Bundesgebiet) zum Ansatz gebracht:

- 3,1 Wege / Einwohner u. Tag
- 3 Wege / Arbeitsplatz u. Tag
- 1,8 Wege / Schulplatz u. Tag
- 1,5 Wege / Studienplatz u. Tag
- 2 Wege / m² Verkaufsfläche u. Tag

Aus diesen Daten lassen sich für jeden Ortsteil die Zahl der Quellen und Ziele berechnen. Jeder Weg besitzt eine Quelle und ein Ziel. Ein Ergebnis ist die Darstellung der Gesamtzahl der Wege an einem durchschnittlichen Werktag für die einzelnen Ortsteile (vgl. Abbildung 21):

Abbildung 20: Wege je Ortsteil und Tag (Quelle VBB)



Aus den Berechnungen wurden Wegedichten ermittelt, die sich aus dem Verhältnis von Wegen/Tag mit Quelle und/oder Ziel im Ortsteil und bebauter Fläche ergeben. Daraus wurden sinnvolle Klassen gebildet:

- Klasse I >0,03 Wege/m² und Tag
 Klasse II 0,015 – 0,03 Wege/m² und Tag
 Klasse III <0,015 Wege/m² und Tag

Als Ergebnis stellt sich folgende Klasseneinteilung für das Stadtgebiet dar:

Abbildung 21: Klasseneinteilung nach Ortsteilen (Quelle VBB)

Ortsteil	Statistische Bezirke	KI	Wege	Wegedichte 1/m ²
Drewitz/Kirchsteigfeld	Drewitz Ort+Gewerbegeb., Drewitz I+II, Kirchsteigfeld Nord+Süd	I	121821	0,0804
Innenstadt	Barocke Stadterweiterung, Stadthausviertel, Neuer Markt, Alter Markt, Brauhausberg Nord, Hauptbahnhof, Zentrum Ost	I	162571	0,0634
Schlaatz	Gartenanl. Schlaatz, Schlaatz Nord,Süd +Zentrum,	I	37935	0,0492
Babelsberg West	Lutherplatz, Weberplatz	I	63946	0,0464
Westliche Vorstadt	Zimmerplatz, Kiewitt, Potsdam West, Luftschiffhafen, Forststraße	I	94590	0,0440
Waldstadt	Waldstadt I + II (je Nord+ Süd), Stadtrandsiedlung,	I	61561	0,0438
Am Stern	Musiker-+ Physikerviertel, Schäferfeld, Stern I+ II, Gluckstr.,	I	68255	0,0359
Teltower Vorstadt	Brauhausberg, Landtag, Kunersdorfer Str., Siedlung Eigenheim	I	24845	0,0301
Jägervorstadt	Jägervorstadt	II	9080	0,0235
Babelsberg Ost	Kl. Glienicke, Park Babelsberg, Neu Babelsberg, Medienstadt, Gewerbegeb. Babelsberg, Nuthewiesen	II	61405	0,0232
Golm	Golm	II	21748	0,0225
Berliner Vorstadt	Berliner Vorstadt	II	16668	0,0216
Bornstedt	Das Kurze Feld, Bornstedter Feld, Ortslage	II	35575	0,0179
Neu Fahrland	Neu Fahrland	II	7277	0,0176
Fahrland	Fahrland Ortslage	II	12940	0,0174
Industriegelände	Industriegelände	II	8980	0,0163
Eiche	Eiche Ortslage, Altes Rad	II	18261	0,0162
Marquardt	Marquardt	II	5699	0,0159
Groß Glienicke	Groß Glienicke	II	16976	0,0154
Nauener Vorst.	Kapellenberg, Neuer Garten, Pfingstberg	II	19488	0,0150
Templiner Vor-	An der Vorderkappe, Hermannswerder, Forst	III ²	6785	0,0117
Bornim	Bornim Nord, Bornim Ortslage, Katharinenholz,	III ²	12639	0,0102
Grube	Grube	III	2800	0,0073
Satzkorn	Satzkorn	III	2187	0,0057
Nedlitz	Nedlitz	III	892	0,0032
Sacrow	Sacrow Ortslage, Königswald	III	542	0,0033
Uetz	Uetz	III	902	0,0033

² Templiner Vorstadt u. Bornim in Klasse II einordnen, um derzeitigen Zustand besser zu entsprechen

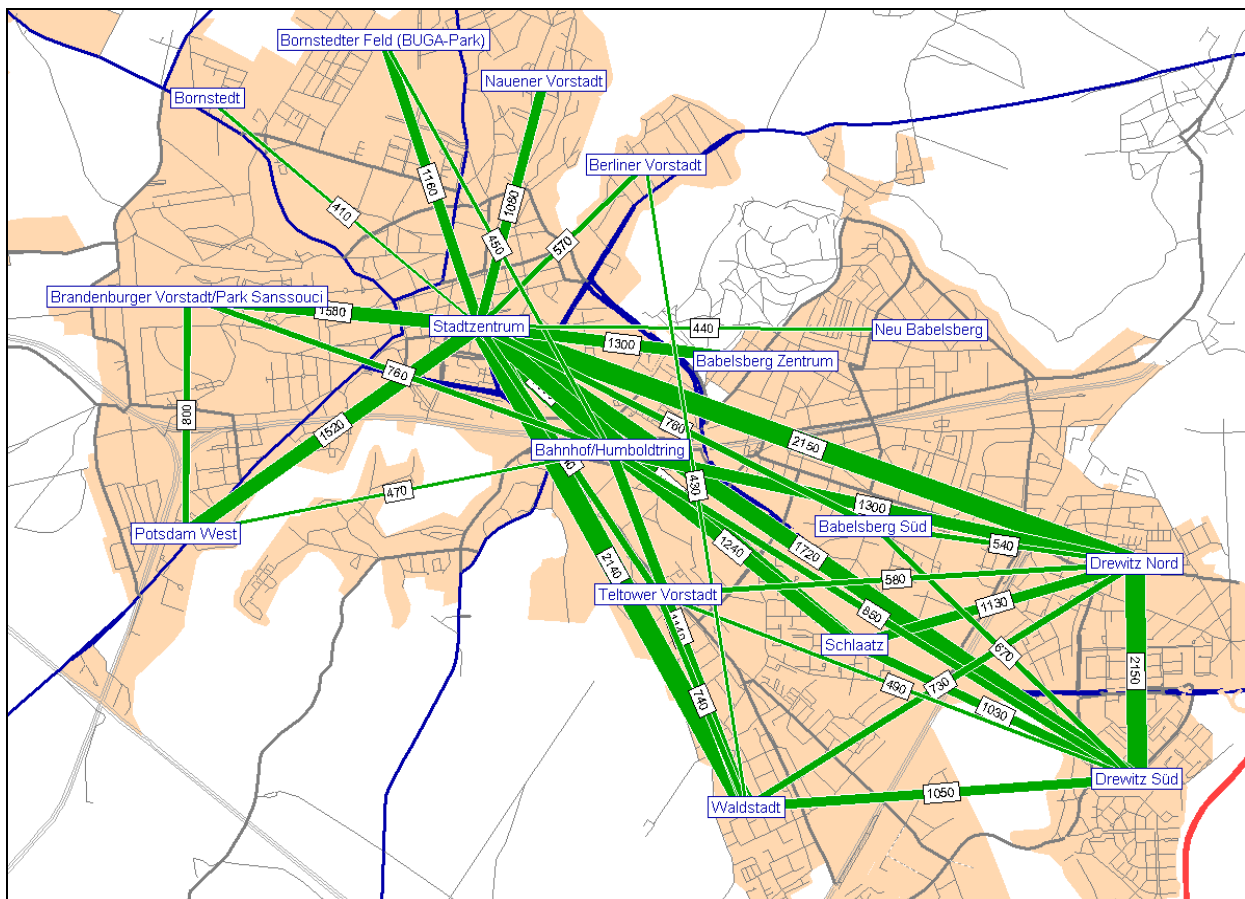
Paaren	Paaren	III	654	0,0026
Krampnitz	Krampnitz	III	294	0,0018
Kartzow	Kartzow	III	360	0,0016

Abb. 21 zeigt jedoch auch die Problematik auf, die sich bei einer Kategorisierung nur nach der Wegedichte ergibt: großflächige Wohngebiete mit hoher absoluter Wegeanzahl erscheinen untergewichtet. Bei Entscheidungen über Taktzeiten und Umsteigehäufigkeiten sind deshalb Wegedichte und Anzahl der Wege zu berücksichtigen.

4.1.1 Quelle-Ziel-Beziehungen in der Stadt

Die modellmäßigen Ergebnisse von Verkehrserzeugungsrechnungen und die Auswertungen von Verkehrserhebungen und Befragungen für Fahrgäste sowie der stichprobensicheren Untersuchungen zum Verkehrsverhalten der Potsdamer sind in diesem Nahverkehrsplan berücksichtigt.

Abbildung 22: Verkehrsbeziehungen im Binnenverkehr
 Matrixspinne der bedeutendsten Beförderungsfälle Montag–Freitag (Quelle: ViP-Erhebung 2004)



Hieraus ergibt sich übereinstimmend:

- Die Verkehrsbeziehungen Wohnen-Arbeiten sind aus den kompakten Wohngebieten im Südosten Potsdams sowie aus Potsdam-West auf die Innenstadt, einschließlich des Potsdamer Hauptbahnhofes und die Potsdamer Regierungsbereiche gerichtet; außerdem auf das Stadtteilzentrum Babelsberg, die Medienstadt, das Drewitzer Gewerbegebiet sowie den Wissenschaftsstandort in Golm.
- Die Verkehrsbeziehungen Wohnen-Ausbildung zielen auf die Standorte der weiterführenden Schulen sowie zu den Standorten der Universität und der Hochschulen.

- Für den allgemeinen Tagesverkehr liegen die Ziele in der Potsdamer Innenstadt mit dem Hauptbahnhof, dem Stadtteilzentrum Babelsberg und dem Stern-Center.
- Für den Verkehr am Wochenende sind die Erreichbarkeit der Einkaufsstandorte (am Sonnabend) sowie der Innenstadt, der Einrichtungen der Stiftung Preußische Schlösser und Gärten sowie kultureller und sportlicher Schwerpunkte zu sichern.

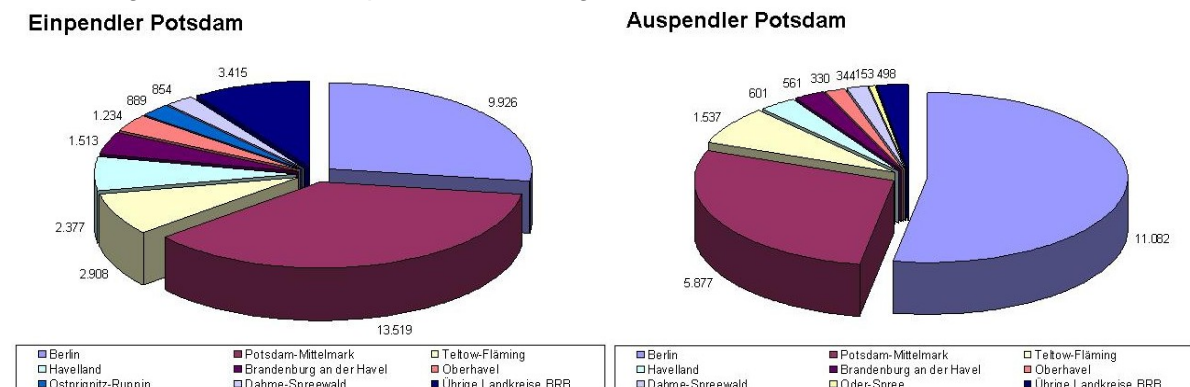
Die Betrachtung der Pendlerzahlen der Bundesagentur für Arbeit ist ein geeignetes Instrument, um die wichtigen Nachfrageachsen darzustellen. Potsdam hat insgesamt knapp 40.000 Einpendler zu verzeichnen, wovon über 36.500 aus Berlin oder Brandenburg kommen. Etwa 24.000 Einwohner haben ihren Arbeitsplatz außerhalb von Potsdam, dabei liegen fast 21.000 in Brandenburg oder Berlin.

Über 27.000 Potsdamer arbeiten in ihrer Stadt.

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

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

Abbildung 23: Ein- und Auspendlerverteilung



In Erfüllung der Hauptstadtfunktion der Landeshauptstadt Potsdam ergeben sich folgende Anforderungen:

- Mit der voraussichtlichen Eröffnung des Flughafens BBI im Jahr 2011 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 eine direkte Schienenverbindung abzustimmen.
- Eine Verbindung zwischen den Oberzentren des Landes Brandenburg und ihrer Landeshauptstadt sollte im Schienenverkehr umsteigefrei, mindestens im Stundentakt, erfolgen.
- Die Anbindung der Landeshauptstadt Potsdam an die Bundeshauptstadt Berlin ist im Schienenverkehr bedarfsorientiert weiter zu verbessern.
- Zur besseren Vernetzung des Oberzentrums Potsdam mit seinem Umland sind die bisherigen ÖPNV-Vorhaltetrassen weiter frei zuhalten. Entsprechende Konzepte sind in Zusammenarbeit mit den federführenden Aufgabenträgern und der Landesregierung weiter zu entwickeln. Auch die Anbindung per Regionalbus ist dabei zu berücksichtigen.

4.1.2 Anforderungen zur Netzentwicklung

Die Liniennetze sind den unter 4.1.1. genannten Quelle-Ziel-Beziehungen und den unter 3.3.1 formulierten Wachstumspotentialen weiter anzupassen.

Die wichtigen Verkehrsbeziehungen sind vorrangig durch die Straßenbahn zu bedienen. Ihr Liniennetz ist in diesem Sinne weiter zu entwickeln. Eine Ergänzung des Streckennetzes in Richtung Jungfersee ist in Abhängigkeit der städtebaulichen Entwicklung erst zu einem späteren Zeitpunkt in Betracht zu ziehen.

Das Busnetz und alternative Erschließungssysteme in der Fläche sind weiterhin auf die 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) anzustreben:

Abbildung 24: Haltestelleneinzugsbereiche nach Klassen

Verkehrsmittel	Einzugsbereich		
	Klasse I	Klasse II	Klasse III
S-Bahn	600m	800m	-
Straßenbahn	350m	450m	-
Bus	300m	400m	500m

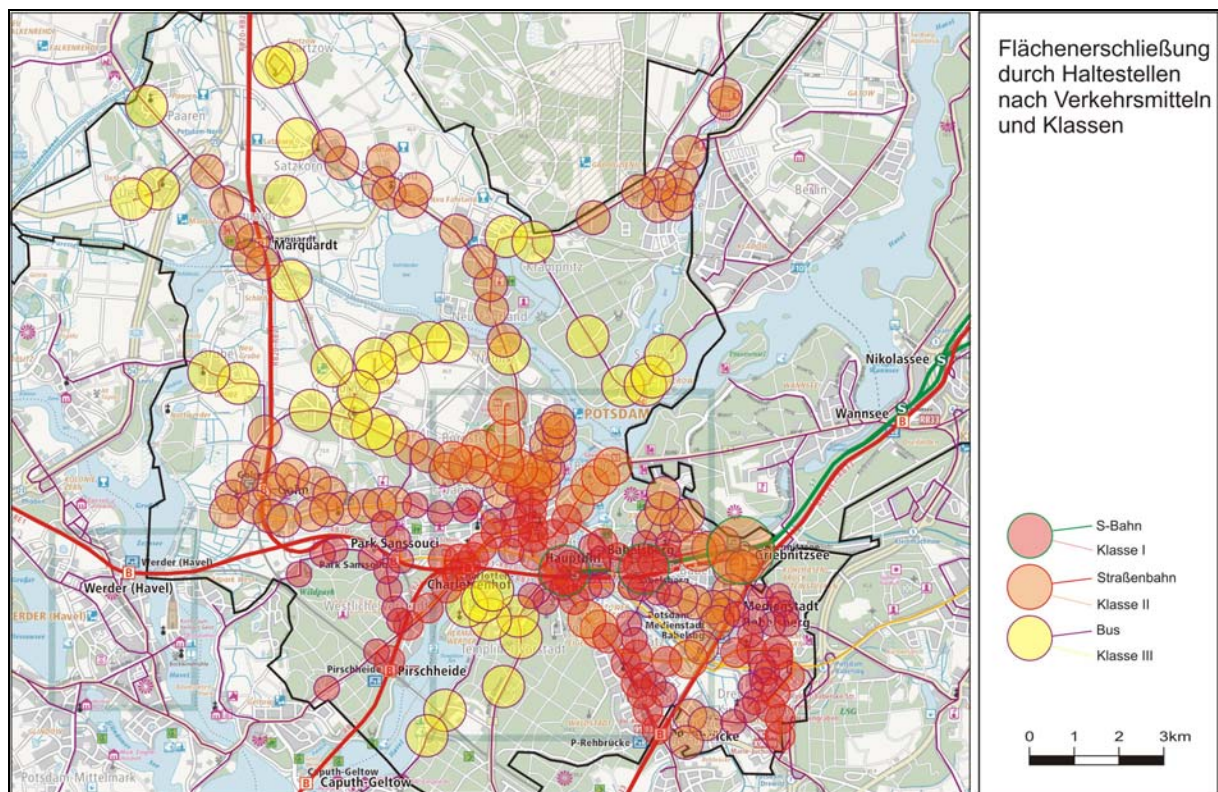
Einzugsbereiche in Randgebieten werden größer als in der Innenstadt festgelegt. Dies lässt sich damit begründen, dass in dünner besiedelten Gebieten eine Haltestelle einen größeren Einzugsradius besitzen muss, um gleich viel Einwohner zu erschließen. Außerordentlich wichtige Quellen bzw. Ziele wie

- Bahnhöfe des SPNV
- öffentliche Einrichtungen mit übergeordneter Bedeutung
- Arbeitsstätten und Ausbildungseinrichtungen mit einem hohen Beschäftigten-/ Auszubildenden-Anteil
- Sehenswürdigkeiten von besonderer touristischer Bedeutung und
- Gebiete mit einer Konzentration von Einkaufsmöglichkeiten

sind dabei jeweils auf kürzestem Weg durch die städtischen Verkehrsmittel zu erschließen.

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

Abbildung 25: Flächenerschließung durch Haltestellen



4.1.4 Beförderungzeit und Zielerreichbarkeit

Die gegenwärtig durchschnittliche Zeitdauer für einen Weg im Binnenverkehr mit dem städtischen ÖPNV von 28,5 Minuten (Quelle: SrV 2003, zusammengesetzt aus reiner Fahrzeit, Wegezeiten von und zur Haltestelle, Wartezeiten und Zeiten für Umsteigevorgänge) ist mit folgendem Maßnahmenbündel zu verringern:

- Verbesserung der Haltestellenerreichbarkeit,
- Verbesserung der Umsteigebedingungen und
- 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) von maximal 60 Minuten, ohne Umsteigen erreicht werden.

Entsprechend der Klassifizierung sind Ortsteile der Klassen I 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, wobei tagsüber wenigstens einer der beiden Punkte auch umsteigefrei erreichbar sein sollte.

Abbildung 26: Maximale Umsteigehäufigkeiten nach Klassen

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

Direktverbindungen sind nach Maßgabe des dokumentierten Fahrgastaufkommens der jeweiligen Fahrgastströme anzubieten. Dabei sind die über die Innenstadt bzw. Hauptbahnhof hinausführenden Streckenäste in Kombination einzubeziehen. Zu den wichtigsten Relationen zählen insbesondere :

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

Entsprechend des beschlossenen VEP ist das Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV auf den wichtigen Relationen auf 1,5 und darunter zu bringen; das heißt, ein ÖPNV-Nutzer sollte nicht mehr als die ein-einhalbfache Reisezeit eines Autofahrers benötigen. Basis zur Ermittlung dieses Wertes ist die mittlere Reisezeit Montag bis Mittwoch in der Zeit von 6:00 Uhr bis 9:00 Uhr.

4.1.5 Bedienungsstandards

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

Unter Berücksichtigung der Erschließungsklassen sind Vorgaben zum Fahrtenangebot (Bedienungsstandards) sinnvoll, um der Bevölkerung eine verlässliche Bedienung anzubieten, sofern nicht Rahmenbedingungen eine abweichende Handhabung erfordern:

Abbildung 27: 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 ist.

Nachfolgende Bedienungsstandards sind einzuhalten:

- Alle Straßenbahnstreckenäste sind in der Nebenverkehrszeit (Tagesverkehr Montag bis Freitag) in einem 20-Minuten-Takt zu bedienen. In Abhängigkeit der Nachfrage sind strecken- und/oder zeitweise Takt-Verdichtungen vorzunehmen. Die Taktzeit von 10 Minuten in der Klasse 1 ist durch die Überlagerung zweier Linien zu sichern. Dabei sind notwendige Umsteigevorgänge so zu gestalten, dass der Takt nicht nur auf dem Start-Ast garantiert wird, sondern weitestgehend auf der gesamten Fahrstrecke erhalten bleibt.
- Das Verkehrsangebot an Sonnabenden, Sonn- und Feiertagen hat sich tagsüber an der Nebenverkehrszeit 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 Nebenverkehrszeit oder eine Unterbrechung des Betriebes entsprechend der verminderten Nachfrage möglich.

Das Busnetz ist an die Stadtentwicklung und die jeweilige Netzentwicklung der Straßenbahn anzupassen.

Entsprechend der in diesem Nahverkehrsplan definierten Rolle der Potsdamer Straßenbahn hat der innerstädtische Busverkehr in Potsdam folgende Funktionen zu übernehmen:

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

Die einzelnen Kategorien sind nicht losgelöst voneinander zu sehen, sondern die Gestaltung des künftigen Busverkehrsangebotes muss ein komplexes Systemangebot sein.

Basierend auf den geplanten Veränderungen im Straßenbahn-Bereich (Erneuerung des Fahrzeugparks und Anhebung der mittleren Beförderungsgeschwindigkeit) wird die künftige Angebotsgestaltung im Busbereich definiert.

Nachfolgende Bedienungsstandards sind einzuhalten :

- Alle Strecken 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 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 Ferienzeiten 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 den Aufgabenträgern des Busverkehrs im Potsdamer Umland ist die Integration der in die Stadt Potsdam hineinführenden Linien des Regionalbusverkehrs in das innerstädtische Busverkehrsangebot fortzuführen. Dabei ist ein dem Potsdamer Fahrplanschema entsprechendes Taktsystem weiter zu vervollkommen.
- Durchbinden von Buslinien in die Innenstadt – wenn sinnvoll

Die Realisierung alternativer Bedienformen wie Linientaxi, Rufbus, Anrufsammel-Taxi - ohne Einschränkung des behindertengerechten Angebotes - obliegt dem unternehmerischen Handeln der Verkehrsunternehmen.

Alternative Bedienformen stellen inzwischen ein etabliertes Werkzeug im Baukasten zur Verkehrsplanung in ländlichen aber auch städtischen Gebieten dar. Auf Grund der heterogenen Siedlungsstruktur sollte auch in Potsdam untersucht werden, inwieweit Verkehrsbedürfnissen mit alternativen Bedienformen effektiver entsprochen werden kann.

Ein Typ alternativer Bedienung ist der Rufbus in seinen verschiedenen Ausprägungen. Rufbusse zeichnen sich dadurch aus, dass Fahrgäste sich vor der Fahrt anmelden und dadurch der Verkehrsbetrieb die Möglichkeit hat, Fahrten oder Fahrtabschnitte nur bei Bedarf zu bedienen.

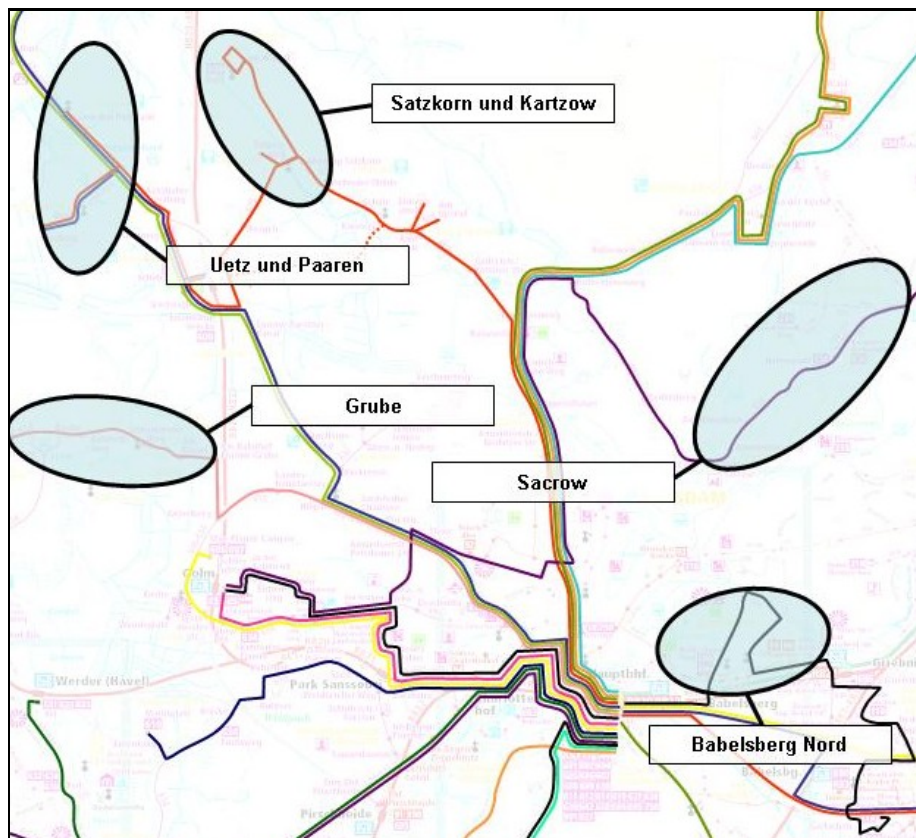
Für alternative Bedienformen sinnvolle Gebiete sind solche mit geringer Besiedlungsdichte. Zur Fahrt in die Innenstadt muss dann umgestiegen werden, so dass ein Anschluss von oder zu einem weiterführenden Verkehrsmittel hergestellt werden muss. Daher empfehlen sich fahrplangebundene und räumlich flexible Rufbusse. Räumlich Flexibilität sollte sich auf einzelne Stichfahrten bei Bedarf und Flächenbedienung zum Aussteigen beschränken.

Möglichkeiten, alternative Bedienformen in geeigneten Siedlungsbereichen Potsdams einzuführen, wurden 2005 durch den VBB untersucht.

In einer ersten Phase wird ein fahrplangebundener Rufbus im Bereich Babelsberg-Nord eingerichtet und dessen Akzeptanz getestet. Diese Erschließung im Spätverkehr bietet die Möglichkeit, die Bedienungshäufigkeit zu erhöhen, ohne die Betriebskosten zu sehr steigen zu lassen.

Auf Grund der Struktur der Bedienegebiete und der Verkehrsnachfrage sowie der Erkenntnisse aus dem Bereich Babelsberg-Nord ist entsprechend der VBB-Untersuchung die Einführung in weiteren Ortsteilen vorzusehen (eine Übersicht zeigt die nachfolgende Abbildung).

Abbildung 28: Untersuchungsgebiete für alternative Bedienformen



Im Spät- und Nachtverkehr ist das Liniennetz und das Fahrplanangebot entsprechend der geringeren und veränderten Nachfrage zu gestalten. In der Landeshauptstadt Potsdam wird täglich ein Nachtverkehr angeboten. Hierbei lassen sich zwei Zeiträume unterscheiden:

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

Der Spätverkehr besteht aus einer 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.

Die Havelbuslinien verbinden täglich die Stadt Potsdam mit den umliegenden Gemeinden und den neuen Potsdamer Ortsteilen auch bis gegen Mitternacht. Da diese Linien auch längere Strecken auf dem Gebiet der Stadt Potsdam zurücklegen, ergänzen sie das VIP-Spätverkehrsnetz und tragen zu einer weiteren Erschließung des Stadtgebiets bei.

Im täglichen Nachtverkehr sind Nachtbuslinien im Stadtgebiet Potsdam unterwegs. Sie setzen sich aus Abschnitten mehrerer Tageslinien zusammen, um eine möglichst hohe Erschließungsfunktion zu erreichen. Diese innerstädtischen Nachtbuslinien werden durch weitere Linien nach Berlin und ins Umland (Wochenende) ergänzt.

Abbildung 29: Tram-Spätverkehr



Foto: Robert Sieglitz

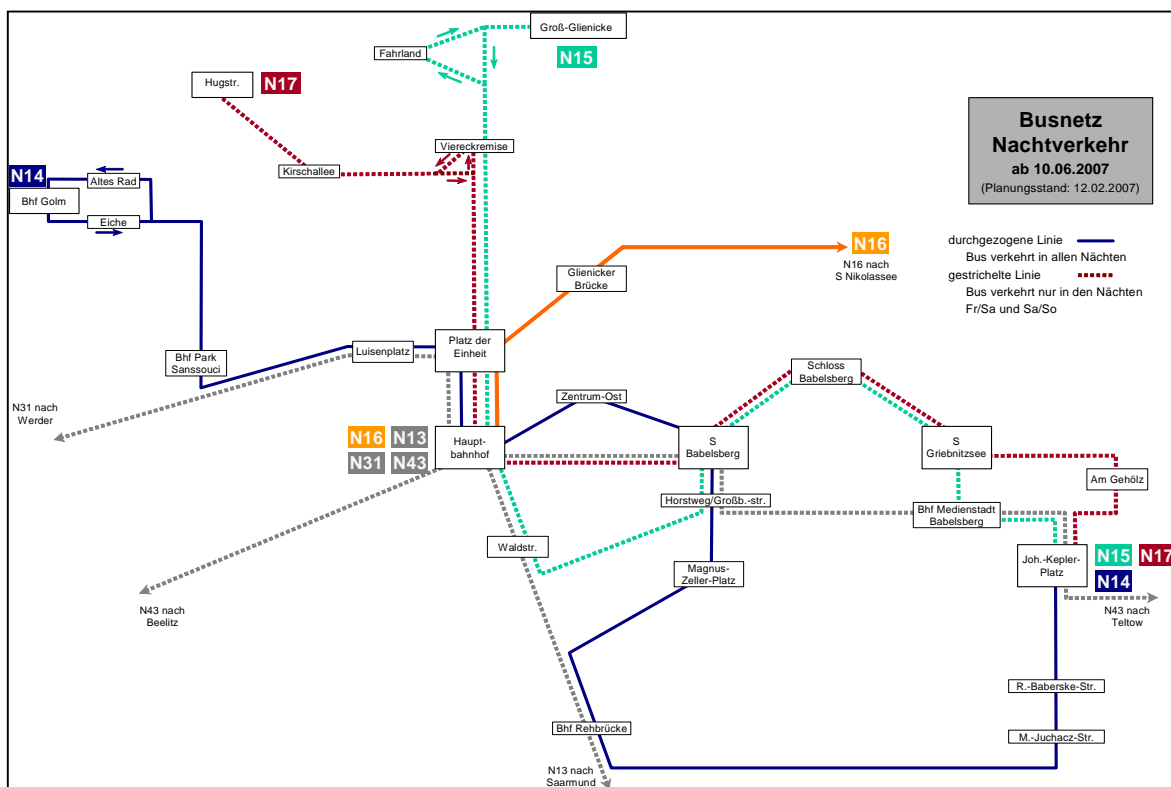
In den Nächten am Wochenende ist eine höhere Nachfrage an Beförderungsleistungen als in den restlichen Nächten zu verzeichnen. Die Kulturstätten in Berlin und Potsdam sowie Lokale und Diskotheken werden an Wochenend-Nächten erheblich stärker besucht als wochentags. Dem entsprechend sind:

- der Nachtverkehr in Potsdam mit dem Berliner Nachtverkehr zu koordinieren.
- für die Wohngebiete im Südosten sowie den Hauptbahnhof, die Innenstadt, Potsdam-West sowie bedeutende Standorte des kulturellen und studentischen Lebens werktags eine Erschließung im 60-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 die Orientierung im Nachtangebot.

Demzufolge sollte die Kommunikation der Nachtangebote intensiviert werden

Abbildung 30: Nachtbusliniennetz ab 2007



Die Fährverbindung Hermannswerder–Auf dem Kiewitt ist bei gleichbleibenden Rahmenbedingungen Bestandteil des innerstädtischen ÖPNV. Es ist anzustreben, dass in den Monaten Mai bis September ein Verkehrsangebot bis zum Einbruch der Dunkelheit abgesichert wird.

Das Land Brandenburg ist Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (S-Bahn und Regionalverkehr).

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 zu Sonntag im 30-Minuten-Takt. Diese Zugfolge ist als attraktives Angebot weiterhin zu halten, da die S-Bahn für das Stadtteilzentrum Babelsberg von großer Bedeutung ist, weil der Regionalverkehr hier nicht halten kann. Zur weiteren Steigerung der Attraktivität und der Betriebsqualität ist der zweigleisige Ausbau zwischen Potsdam-Hbf. und Berlin-Wannsee zu forcieren.

Der Regionalbahnverkehr mit seinem derzeitigen Angebot ist zu stabilisieren, wobei besonders stark nachgefragte Relationen im Angebot zu berücksichtigen sind.

Schwerpunkt bildet die Relation Golm - Hauptbahnhof - Griebnitzsee, deren Angebot im Tagesverkehr Montag bis Freitag auf einen durchgängigen 30-Minuten-Takt zu verdichten ist. Zusätzlich soll der RE1 deutlich verdichtet werden, um der großen Nachfrage zu entsprechen. Dabei fordert die Stadt Potsdam Verkehrshalte des RE 1 in "Charlottenhof" und in "Park Sanssouci" mindestens alle 30 Minuten.

Mit der Inbetriebnahme des Großflughafens BBI steigt die Bedeutung und Notwendigkeit einer attraktiven Anbindung. Die Stadt Potsdam setzt sich daher für eine Anbindung an den neuen Großflughafen mit reduzierten Reisezeiten und mit einem geänderten Schwerpunkt der Erschließung ein. Angestrebt wird eine stabile Bedienung der Stationen innerhalb der Stadt Potsdam:

Abbildung 31: Regionalbahnhöfe in Potsdam

Station	wird bedient von
Potsdam Hbf	RE1, RB20, RB21, RB22, S-Bahn
Charlottenhof	RE1, RB20, RB21, RB22
Golm	RB20, RB21
Griebnitzsee	RB21, S-Bahn
Marquardt	RB21
Medienstadt Babelsberg	RE7, RB33
Park Sanssouci	RE1, RB20, RB21
Pirschheide	RB22
(Potsdam Rehbrücke)	RE7, RB33

Die Einflussnahme auf beide Verkehrsträger erfolgt über die Gremien der Verkehrsbund Berlin/Brandenburg GmbH sowie direkt gegenüber dem Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung.

Der Bund besitzt eine im Grundgesetz verankerte Verantwortung für den Schienenpersonenfernverkehr in Deutschland. Die Angebotsplanung liegt allein bei den im Fernverkehr tätigen Unternehmen. Diese richten ihre Entscheidungen nach wirtschaftlichen Kriterien aus. Daher ist der Einfluss der Kommunen auf das Fernverkehrsangebot sehr beschränkt.

Die Bedeutung Potsdams im Fernverkehr hat in den letzten Jahren ständig abgenommen. Hierfür verantwortlich ist vor allem 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. Durch die Verlagerung der Fernzughalte in Berlin vom Bahnhof Zoologischer Garten zum Hauptbahnhof hat sich auch für Potsdam

die Anbindung an den Fernverkehr in einigen Relationen verschlechtert. Der alternative Fernbahnhof Berlin-Spandau ist aus Potsdam im SPNV nur mit Umsteigen zu erreichen. Um eine Verbesserung der Anbindung Potsdams an den Fernverkehr zu erreichen und damit der Funktion Potsdams als Landeshauptstadt nachzukommen, fordert die Stadt eine weitere Taktverdichtung beim Regionalexpress RE1 und eine attraktive Verbindung nach Berlin-Spandau. Es wird gefordert, das Angebot von Fernverkehrsverbindungen der Bahn zu erweitern, um die Landeshauptstadt Potsdam angemessen in überregionale Verbindungen einzubinden.

4.2. Qualitätsstandards

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

Konkretisiert werden diese mittels Qualitätsvereinbarungen mit den Inhabern der Linienkonzessionen, die den Stadtverkehr zur Daseinsvorsorge erbringen.

In den Qualitätsvereinbarungen zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen ist die Umsetzung wesentlicher Qualitätsmerkmale, die für den Fahrgast besonders wichtig sind, festzuschreiben.

Ein wesentlicher Baustein für die Umsetzung dieser Ansprüche ist die Zertifizierung der Verkehrsunternehmen nach DIN EN ISO 9001 und die kontinuierliche Verbesserung der vereinbarten Qualitätsparameter entsprechend der Kriterien der DIN EN 13816, in der die Leistungsziele des Öffentlichen Personenverkehrs und die Messung der Servicequalität definiert sind. Das betrifft u.a.:

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

Damit gehen die in Potsdam tätigen Verkehrsunternehmen über die im VBB-Qualitätskatalog definierten Anforderungen hinaus.

Die von der Landeshauptstadt Potsdam geforderten Qualitätsparameter werden in einem Kennzahlensystem der Verkehrsunternehmen erfasst. Die Erfüllung der Anforderungen wird einmal pro Quartal in einem Qualitätsbericht nachgewiesen.

4.2.1 Umwelt

Es ist das Ziel der Landeshauptstadt Potsdam, den Anteil des Umweltverbundes im Verhältnis zum MIV von 63 auf 67% zu steigern. Dabei sollte die Umsetzung den Anforderungen eines Luftreinhalte- und Aktionsplanes nach § 47 BimSchG entsprechen. So sollten u.a. die Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplanes der Landeshauptstadt Potsdam zur nachhaltigen Dämpfung des Kfz-Verkehrs (MIV) berücksichtigt werden. Ebenso sollten Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität wie z.B. die Optimierung und Anpassung des Verkehrsangebotes, die Weiterführung der Anschlusssicherung einschließlich die Beschleunigung des ÖPNV weitergeführt werden.

Zur Verbesserung der Luftqualität werden weiterhin die Busflotte mit Rußpartikelfiltern nachgerüstet und die nicht nachrüstbaren Fahrzeuge durch Busse mit Euro-5-Norm oder möglichst EEV (Enhanced Environmentally Friendly Vehicle)-Standard ersetzt.

An der Erfüllung der Anforderungen des 2005 aktualisierten Potsdamer Lärminderungsplanes beteiligt sich der ÖPNV mit Sanierungsmaßnahmen des Gleiskörpers, ständiger Qualitätsüberwachung an den Radreifen und der Beschaffung neuer geräuscharmer Busse und Straßenbahnen.

Alle im Stadtgebiet tätigen Verkehrsunternehmen haben ein Umweltmanagementsystem eingeführt und streben eine Zertifizierung nach DIN ISO EN 14001 an.

4.2.2 Anforderungen an den Fahrzeugpark

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 ausgestattet sein, an denen alle VBB-Fahrausweise des Bar-tarifes erworben werden können.

10% des jeweiligen Fuhrparks sind 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 nicht belästigend wirken.

Straßenbahn

Der Anteil an Niederflurstraßenbahnen ist im Zeitraum des NVP weiter zu erhöhen, da der gegenwärtig mehrheitlich aus KT4D-Hochbodenfahrzeugen bestehende Wagenpark mobilitätseingeschränkten Personen kein zufriedenstellendes und zeitgemäßes Angebot bietet. Daneben wachsen die Unterhaltsaufwendungen für die KT4D-Fahrzeuge zunehmend.

Bus

Im städtischen Busverkehr sind weiterhin 100% niederflurige und mit technischen Einstiegs-hilfen für Rollstuhlfahrer ausgerüstete Fahrzeuge einzusetzen. Bei Neubeschaffung ist der jeweilig neueste Stand der Technik zu berücksichtigen.

4.2.3 Haltestellenausstattung

Die Haltestelle ist die Visitenkarte des ÖPNV. Der Leitfaden für Qualitätsstandards des VBB legt in Kapitel 3.3 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 verfügen je nach Klassifizierung über Grund- und Zusatzausstattungen. Sie werden klassifiziert nach

- A Verknüpfungshaltestelle (Fern- und Regionalverkehr)
- B Umsteigehaltestelle (Stadtverkehr)
- C Standardhaltestelle
 - Einstiegshaltestelle
 - Ausstiegshaltestelle

und sind entsprechend dieser Zuordnung mit Aufenthaltskomfort und Fahrgastinformation auszustatten. Dazu zählen gemäß Gleichstellungsgesetz:

- Witterungsschutz mit Sitzplätzen entsprechend des Fahrgastaufkommens
- barrierefreier Zugang
- angemessene Bordhöhe für Niederflurfahrzeuge
- Fahrplan- und Tarifinformationen, einschließlich dynamischer und akustischer Fahrgastinformation an bedeutenden Haltestellen

- ausreichende Haltestellenbreite unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten
- Berücksichtigung sicherheitsrelevanter Aspekte auf den übrigen Verkehr (Warteflächen, Verkehrsinseln, gesicherte Querungsanlagen)
- dem Sicherheitsempfinden der Fahrgäste entsprechende Ausstattung (Beleuchtung, Transparenz)
- Gewährleistung von Sauberkeit und Sicherheit auch unter winterlichen Bedingungen.



Abbildung 32: Haltestelle Unter den Eichen



Abbildung 33: Haltestelle Nauener Tor

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

4.2.4 Pünktlichkeit und Anschlusssicherung

Der Kunde erwartet, dass fahrplantungefahren wird: Abfahrts- und Ankunftszeiten sowie Anschlussbeziehungen sind einzuhalten.

Im Verkehrsvertrag zwischen der Stadt Potsdam und der ViP ist eine regelmäßige Meldung der Pünktlichkeit an die Stadt vereinbart. Diese Regelung ist auf die übrigen im Stadtgebiet verkehrenden Verkehrsunternehmen auszudehnen.

Ein Fahrzeug gilt als pünktlich, wenn die Verspätung an einer Haltestelle max. 3 Minuten beträgt und nicht zu früh abgefahren wird.

Ziel der Pünktlichkeitserfassung ist die Verbesserung der Pünktlichkeit für den Fahrgast: mindestens 85% aller Fahrten sollten pünktlich sein.

Im Rahmen der Verhandlungen zur Fortschreibung des Verkehrsvertrages mit der ViP ist eine engere Fassung der Pünktlichkeitsgrenze anzustreben.

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 danach insbesondere folgende Aspekte einzubeziehen:

- die tatsächliche Inanspruchnahme und
- die Orientierung der Anschlusssicherung auf das höherwertige bzw. überregionale Verkehrsmittel.

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 85 % der vereinbarten Anschlüsse zu sichern. Übergangszeiten über zehn Minuten sind zu vermeiden.

Die Möglichkeiten der Kopplung der RBL-Systeme verschiedener Unternehmen sind dabei zur unternehmensübergreifenden Anschlusssicherung verstärkt zu nutzen.

Grundlage der Anschlusssicherung sind:

- abgestimmte Fahrpläne,
- optimierte Umsteigewege und
- eindeutige Wegeleitsysteme.

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 Kunden, wie barrierefreie Zugänge und längere Umsteigezeiten, zu berücksichtigen.

Die geplanten „vorgesehenen“ Anschlüsse sollen innerhalb einer vorgeschriebenen Pufferzeit liegen. Pufferzeit ist definiert als Umsteigezeit (nach Fahrplan) minus der Gehzeit zwischen den beiden Haltepunkten und ist in Abhängigkeit des Anschlussfahrzeugtaktes vorgegeben.

Abbildung 34: Bewertung der Anschlussqualität

Takt Anschlussfahrzeug [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

Anchusssicherungen sind in der Regel wirksam bei Linien, die nicht häufiger als zweimal in der Stunde verkehren. Der Einsatz einer Anschusssicherung ist nach Einzelfallprüfung zu entscheiden.

Die Anschusssicherung kann limitiert erfolgen oder garantiert.

Im Falle einer limitierten Anschusssicherung wartet das Anschlussfahrzeug bis zu einer vorher definierten Zeit, sodass keine oder nur geringe Nachteile für die durchfahrenden Fahrgäste durch die Verzögerung entstehen.

Eine garantierte Anschusssicherung gewährleistet – unabhängig vom Umfang einer möglichen Verspätung des Zuführungsfahrzeugs – die weitere Beförderung mit der Linie. Der Einsatz von garantierten Anschusssicherungen ist im Einzelfall zu prüfen, da die Implementierung der höchsten Anschlussqualität mit Folgekosten einhergeht.

Bei der Anschusssicherung sind im bestehenden Netz folgende wesentliche Verknüpfungspunkte zu berücksichtigen (vgl. Abbildung 35 und Abbildung 36, nächste Seite):

Abbildung 35: Verknüpfungspunkte

Verknüpfungspunkt	Straßenbahn	Stadtbus	Regionalbus	S-Bahn	Regionalbahn
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. Rehbrücke	X	X	X		X
Bhf. Medienstadt Babelsberg		X	X		X
Bhf. Park Sanssouci		X	X		X
Holzmarktstraße	X				
Kirschallee	X	X	X		
Bhf. Charlottenhof	X	X	X		X
Jägertor		X			
Luisenplatz	X	X	X		
Rathaus	X	X			
Heinrich-Heine-Weg		X	X		
Glienicker Brücke	X	X			
Abzweig nach Eiche		X			
Horstweg/Großbeerenstraße		X	X		
Bhf. Golm		X			X
Bhf. Marquardt		X	X		X

Abbildung 36: Verknüpfungspunkte in Potsdam



4.2.5 Kundenservice und -information

In Verantwortung der Verkehrsunternehmen ist durch eine ansprechende Kundeninformation das ÖPNV- und Tarif-Angebot den Kunden verständlich, bequem und einfach gestaltet zu vermitteln.

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 und
- die Bearbeitung von Kundenanliegen.

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 Kundenkontakt, insbesondere dem Fahrpersonal, eine wesentliche Bedeutung zu. Folgende Anforderungen hat es zu erfüllen:

- fachliche Eignung,
- kundenorientierte und besonnene Handlungsweise,
- gepflegtes äußeres Erscheinungsbild,
- fließende Deutschkenntnisse und Kenntnisse für Auskünfte in Englisch,
- verkehrsgeografische Kenntnisse des Stadtgebietes Potsdam sowie 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 als sinnvoll zu erachten.

Durch die Verkehrsunternehmen ist für Ausnahmesituationen, wie 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 um die Sicherheit ihrer Kunden zu bemühen. Mittels geeigneter Maßnahmen ist dafür Sorge zu tragen, dass der Fahrgast grundsätzlich kein Gefühl der Hilflosigkeit und der Handlungsunfähigkeit hat.

Vandalismus und Gewalt im ÖPNV werden als Probleme angesehen, die verstärkte Bemühungen fordern. Da sich ÖPNV im öffentlichen Raum abspielt, sind nur gemeinsame Maßnahmen von Stadt und Verkehrsunternehmen sowie der Polizei zur Verbesserung der Sicherheit sinnvoll.

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

5. Weiterentwicklung Tarif und Vertrieb

Tarif

In der Landeshauptstadt Potsdam gilt seit dem 1. April 1999 der gemeinsame Tarif der im VBB zusammenwirkenden Verkehrsunternehmen (VBB-Tarif).

Dieser ist als verkehrsträgerübergreifender Flächenzonentarif (Wabentarif) gestaltet. Er integriert den lokalen Potsdamer Tarif mit den Bereichen AB / BC und ABC.

Grundsätzliches Ziel der Tarifgestaltung und des Vertriebs ist es, dem Fahrgast den Zugang zum ÖPNV so zu erleichtern, dass zunehmend mehr Kunden den öffentlichen Nahverkehr nutzen und letztlich damit die Lebensqualität in der Landeshauptstadt positiv beeinflusst wird.

Neben dem kundengerechtem Angebot ist der Preis ein wesentliches Kriterium zur Sicherung der Zugänglichkeit zum öffentlichen Nahverkehr. Divergierende Ziele sind im Rahmen der Tarifpolitik zu berücksichtigen.

Im öffentlichen Interesse und dabei insbesondere aus sozialen Erwägungen, im Sinne der Daseinsvorsorge und zur Erreichung der modal-split-Ziele sowie zur Entlastung des Straßennetzes sollen Höhe und Struktur der Tarifangebote die möglichst häufige Nutzung des ÖPNV befördern und alle Einwohner Zugang zum ÖPNV haben.

Aus wirtschaftlichen sowie aus haushaltspolitischen Gesichtspunkten müssen andererseits die Nutzer maßgeblich zur Finanzierung des Angebotes beitragen, weil allein von öffentlichen Mitteln ein dem öffentlichen Interesse entsprechendes Angebot nicht finanziert werden kann.

Die zukünftige Weiterentwicklung des Tarifs ist so zu gestalten, dass ein möglichst hoher spezifischer Ertrag pro Fahrgast bzw. Personenkilometer erlöst wird (Tarifergiebigkeit). Das soll möglichst nicht zu Fahrgastverlusten führen.

Folgende Vorgaben werden festgelegt, um die zum Teil widerstrebenden Interessen von verschiedenen Nutzergruppen, den Verkehrsunternehmen sowie des Aufgabenträgers zum Ausgleich zu bringen:

- Realisierung von angemessenen Fahrpreisen für alle,
- Sicherstellung von ausreichenden Einnahmen und hoher Tarifergiebigkeit,
- Zugänglichkeit des öffentlichen Nahverkehrs, Tarifgerechtigkeit, Verkehrsverlagerung und damit Entlastung des Straßennetzes, Einfachheit und Übersichtlichkeit des Tarifs
- Entwicklung eines passenden Tarifangebotes für alle relevante Nachfragekategorien

Vertrieb

Die Vertriebsoberfläche im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg wird in enger Abstimmung mit den Unternehmen durch die VBB GmbH entwickelt.

Der Vertrieb soll gewährleisten, dass sowohl die derzeitigen Kunden gehalten als auch neue Kundengruppen gewonnen werden können. Hierbei spielt die Gestaltung der „Benutzeroberfläche“ – also vorrangig Maßnahmen der Kommunikation – aber auch die vertriebliche Konzeption eine sehr große Rolle.

Es ist ein Optimum in der Abwägung von Kundenanforderungen, Daseinsvorsorge und Wirtschaftlichkeit zu erreichen.

Mit Blick auf die Daseinsvorsorge ist sicher zu stellen:

- Am Hauptbahnhof sowie im Stadtzentrum ist mindestens je eine personalbediente Verkaufsstelle mit dem gesamten Tarifangebot sowie umfassenden Serviceangebot vorzuhalten.
- In jedem Ortsteilzentrum soll es mindestens eine Verkaufsstelle geben, die als Agentur der Verkehrsunternehmen fungiert und das umfassende Fahrkartensortiment anbietet.
- In den Fahrzeugen (Tram, Bus) sind mindestens alle Einzelfahrausweise und Tageskarten der Tarifbereiche Potsdam und Berlin ABC mittels Automaten zu verkaufen.
- Die Landeshauptstadt Potsdam trägt gegenüber der DB AG dafür Sorge, dass grundsätzlich an jedem Bahnsteigzugang, ein Fahrausweisautomat vorhanden ist. Gegenwärtig fehlen diese an den Bahnhöfen Charlottenhof, Pirschheide und Marquardt.

Die Entwicklung neuer Vertriebs- und Ticketingformen (z.B. „E-Ticketing“, beginnend mit Handytickets) ist unter den Gesichtspunkten Wirtschaftlichkeit und Kundennutzen weiter zu betreiben.

6. Finanzierungskonzept

6.1 Investitionsbedarf

Abbildung 37: Investitionen bis 2011

Vorhaben	Investitionen in TEuro				
	2007	2008	2009	2010	2011
Ausbau der Straßenbahnstrecke an der L 40, Humboldtbrücke	2.000	2.400	500	800	500
Streckenumbau und Sanierung		1.950	780	1.000	1.000
Baufeldfreimachung Landtagsneubau Optimierung der Straßenbahntrasse - Potsdamer Mitte	3.306	5.000	737		
<i>Straßenbahnstreckenerweiterung Bornstedter Feld</i>					
<i>Straßenbahnstreckenerweiterung Babelsberg-Stern (Medienstadttrasse)</i>					
Neugestaltung Bahnhofsumfeld Potsdam-Rehbrücke	50				
Verkehrssystemmanagement	601	250	250	250	250
behindertengerechter Ausbau von Haltestellen	250	200	200	200	200
Erneuerung Fahrleitung Babelsberg	840				
Ausbau des Stromversorgungsnetzes Um- und Neubau von Unterwerken	580	580	580	580	580
Fahrgastinformationsanlagen	367	300	300	300	300
Straßenbahnbeschaffung *		8.800	8.800	8.800	8.800
Busbeschaffung	2.720	1.020			
Nachrüstung Rußpartikelfilter	200				
Summe:	10.914	20.500	12.147	11.930	11.630
				Gesamt:	67.121

* Die Investition Straßenbahnbeschaffung steht unter Vorbehalt. Es ist beabsichtigt, zunächst 8 Fahrzeuge mit einer Option für weitere 11 Bahnen entsprechend den finanziellen Möglichkeiten der Landeshauptstadt Potsdam zu beschaffen.

6.2 Finanzierung der Leistungserbringung

Die Landeshauptstadt Potsdam bedient sich im Rahmen ihrer Daseinsvorsorgepflicht zur Wahrnehmung der Aufgabenträgerrolle für den ÖPNV, der Inhaber der Konzessionen der Stadtverkehrslinien sowie ausgewählter in den Stadtverkehr integrierter Regionallinien.

Die Unternehmen finanzieren ihre Leistungen über

- Einnahmen aus dem Verkauf von Fahrausweisen,
- Gesetzlichen Ausgleichszahlungen für den Ausbildungs- bzw. Schwerbehindertenverkehr,
- Sonstige eigene Erträge sowie
- Zuschüsse der Aufgabenträger.

Mit der Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH besteht ein fünfjähriger Verkehrsleistungs- und -finanzierungsvertrag bis einschließlich 2009. Darin vereinbart ist eine Zuschussgewährung in etwa gleichbleibender Höhe. Die hierfür zu erbringende Betriebsleistung ist ebenfalls gleichbleibend. Die sich erhöhenden Aufwendungen für Material sowie Tarifanpassungen sind durch interne Einsparungen auszugleichen.

Die Finanzierung von Leistungen anderer Verkehrsunternehmen, welche Leistungen auf eigenen, konzessionierten Linien erbringen, wird gesondert verhandelt.

Im Rahmen der Haushaltskonsolidierung sind ab 2008, die Ausgaben im städtischen Haushalt um jährlich 10% zu senken.

6.3 Finanzierung der Investitionen 2007

Abbildung 38: Investitionen 2007

Vorhaben	Investitions- summe gesamt	Förderung nach GVFG	Förderung nach §10 ÖPNVG	LHP	ViP
Ausbau der Straßenbahnstrecke an der L 40, Humboldtbrücke	2.000	1.265	0	735	0
Baufeldfreimachung Landtags- neubau Optimierung der Straßenbahntrasse - Potsdamer Mitte	3.306	1.154	0	2.152	0
Neugestaltung Bahnhofsumfeld Potsdam-Rehbrücke	50	0	50	0	0
Verkehrssystemmanagement	601	0	601	0	0
behindertengerechter Ausbau von Haltestellen	250	0	250	0	0
Erneuerung Fahrleitung in Babelsberg	840	0	0	0	840
Ausbau des Stromversorgungsnetzes Um- und Neubau von Unterwerken	580	0	0	0	580
Fahrgastinformationsanlagen	367	0	367	0	0
Busbeschaffung	2.720	0	0		2.720
Nachrüstung Rußpartikelfilter	200	0	200	0	0
Summe	10.914	2.419	1.468	2.887	4.140

Angaben in Tausend Euro

Verzeichnis der Abbildungen:

<u>Abbildung</u>	<u>Bezeichnung</u>	<u>Seite</u>
1	Fahrplan- und Personenkilometer	9
2	Zuschussentwicklung (Tabelle)	10
3	Zuschussentwicklung (Grafik)	10
4	Straßenbahnlinien Mai 2006	11
5	Verkehrsangebot der Straßenbahn 2006	12
6	Infrastruktur	12
7	Stadtbuslinien Mai 2006	13
8	Verkehrsangebot des Stadtbus 2006	13
9	Fährlinie	13
10	Regionalbuslinien Mai 2006	14
11	Regionalbahnverkehr Mai 2006	15
12	SPNV-Liniennetz in Potsdam und Umgebung	16
13	Bevölkerung zum Stichtag 31.12. und Erwerbstätige (Jahresdurchschnitt)	17
14	Einwohner-Entwicklung	17
15	Einwohner-Prognose	18
16	Entwicklung der Einpendlerzahlen	19
17	Entwicklung der Verkehrsmittelwahl (Quelle SrV 2003)	20
18	Entwicklung des Umweltverbund-Anteils	21
19	Verteilung der Wegezwecke	22
20	Wege je Ortsteil und Tag (Quelle VBB)	22
21	Klasseneinteilung nach Ortsteilen (Quelle VBB)	23
22	Verkehrsbeziehungen im Binnenverkehr	24
23	Ein- und Auspendlerverteilung	25
24	Haltestelleneinzugsbereiche nach Klassen	26
25	Flächenerschließung durch Haltestellen	27
26	Maximale Umsteigehäufigkeiten nach Klassen	27
27	Taktzeiten nach Klassen	28
28	Untersuchungsgebiete für alternative Bedienformen	30
29	Tram-Spätverkehr	31
30	Nachtbusliniennetz ab 2007	31
31	Regionalbahnhöfe in Potsdam	32
32	Haltestelle Unter den Eichen	35
33	Haltestelle Nauener Tor	35
34	Bewertung der Anschlussqualität	36
35	Verknüpfungspunkte	37
36	Verknüpfungspunkte in Potsdam	37
37	Investitionen bis 2011	41
38	Investitionen 2007	42

Verzeichnis der Abkürzungen:

BBI	Berlin Brandenburg International
BL	Buslinie
B+R	Bike + Ride
BVG	Berliner Verkehrsbetriebe
DB AG	Deutsche Bahn AG
DFI	Dynamische Fahrplan Information
DIN	Deutsches Institut für Normung
EF	Einzelfahrt
EN	Europäische Norm
EU	Europäische Union
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
HVG	Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH
HVZ	Hauptverkehrszeit
ISO	International Organization for Standardization
KT4D	Kurzgelenk-Triebwagen, Deutschland
LDS	Landesbetrieb für Datenverarbeitung und Statistik
LSA	Lichtsignalanlage
MIR	Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung
MIV	Motorisierter Individualverkehr
modal split	Verkehrsmittelwahl
NVZ	Nebenverkehrszeit
NVP	Nahverkehrsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG	ÖPNV-Gesetz des Landes Brandenburg
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
P+R	Park + Ride
RB	Regionalbahn
RBL	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RE	Regionalexpress
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SrV	System repräsentativer Verkehrsbefragungen (Mobilität in Städten)
StVV	Stadtverordnetenversammlung
SVZ	Schwachverkehrszeit
üÖPNV	übriger ÖPNV
VBB	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
ViP	Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

Anlage 1:

**Behindertengerechter Haltestellenausbau
in der Stadt Potsdam****Stand: 11.10.2007****Übersicht Haltestellen - Prioritätenliste**

lfd. Nr.	Dok-Nr.	Bezeichnung	Lage / Richtung	Anz.	gepl. Bau	Bemerkungen
HS-Programm 2007 nach Finanzierbarkeit						
1	216	HS Uetz Dorf	Dorfstraße	1	2007	in Bau
2	337	HS Schilfhof	An der Alten Zauche, Ri. Küsselstraße	1	2007	in Bau
3	087	Finkenweg / Brauhausberg	Ri. Küssel		2007	in Bau
4	018	HS Thaerstraße/ Potsdamer Straße	Potsdamer Str., Ri. Zentrum	1	2007	in Bau
5	019	HS Thaerstraße/ Potsdamer Straße	Potsdamer Str., Ri. Grube/ Marquardt	1	2007	in Bau
6	51	HS Im Bogen/Forststr.	Forststraße, Ri. Zeppelinstraße	1	2007	Submission 16.10.07
7	52	HS Im Bogen/Forststr.	Forststraße, Ri. Bhf. Park Sanssouci	1	2007	Submission 16.10.07
Planung für 2008						
8	34	HS Rathaus	Friedrich-Ebert-Straße	2		Vorplanung Varianten
9	35	HS Rathaus	Friedrich-Ebert-Straße	2		Vorplanung Varianten
10	465	HS Rath. Babelsberg	Rudolf - Breitscheid - Straße	1	2008	
11	305	HS Hans-Albers-Str.	Konrad-Wolf-Allee, Ri. Drewitz	1	2008	
12	306	HS Hans-Albers-Str.	Hans - Albers -Straße	1	2008	
13	318	Am Moosfenn	Heinrich - Mann - Allee	1	2008	Verlängerung der vorh. HS
14	69	HS Schloß Sanssouci	Zur Historischen Mühle	1	2008	
15	70	HS Schloß Sanssouci	Zur Historischen Mühle	1	2008	
16	65	HS Drachenhaus	Maulbeerallee	1	2008	
17	66	HS Drachenhaus	Maulbeerallee	1	2008	
18	355	HS Max-Born-Straße	Galileistraße, Ri. Keplerplatz	1	2008	
19	174	HS Mauerstraße	Hegelallee	1	2008	Verlängerung der vorh. HS
20		HS Mauerstraße	Hegelallee	1	2008	Neuanlage
21	360	HS Bhf. Medienstadt	Wetzlarer Straße	1	2008	