

Nahverkehrsplan 2019 für die Landeshauptstadt Potsdam

Entwurf

Dezember 2019



Herausgeber:

**Landeshauptstadt
Potsdam**

Der Oberbürgermeister

Geschäftsbereich Stadtentwicklung,
Bauen, Wirtschaft und
Umwelt

Fachbereich Stadtplanung und
Stadterneuerung

Bereich Verkehrsentwicklung

Ansprechpartner:

Torsten Scholz

Friedrich-Ebert-Straße 79/81
14469 Potsdam

www.potsdam.de

Text und Bearbeitung:

VCDB

**VerkehrsConsult Dresden-
Berlin GmbH**

Könneritzstraße 31
01067 Dresden

Tel.: +49 351 . 4 82 31 00

Fax: +49 351 . 4 82 31 09

E-Mail: dresden@vcdb.de

Web: <http://www.vcdb.de>

Ansprechpartner:

Heike Ikert

E-Mail: h.ikert@vcdb.de

Fotos: VCDB

Inhaltsverzeichnis

1	Grundlagen und Rahmenbedingungen	14
1.1	Ausgangssituation	14
1.2	Gesetzliche Rahmenvorgaben	15
1.3	Weitere Planungsgrundlagen.....	15
2	Verkehrspolitische Ziele der Landeshauptstadt.....	16
3	Analyse und Prognose	20
3.1	Bewertung des NVP 2012 – 2018	20
3.1.1	Leistungen und Maßnahmen	20
3.1.2	Kosten- und Zuschussentwicklung.....	23
3.1.3	Entwicklung der Infrastruktur und Fahrzeuge im städtischen ÖPNV	24
3.2	Beteiligungsprozesse	26
3.3	Entwicklung der strukturellen Rahmenbedingungen	27
3.3.1	Räumliche Einordnung	27
3.3.2	Gliederung der Stadt.....	27
3.3.3	Strukturdaten.....	29
3.3.4	Bestehende Infrastruktur-Planungen	38
3.4	ÖPNV-Angebotsstruktur	38
3.4.1	Schnittstellen zum Fernverkehr	38
3.4.2	Straßenbahn.....	39
3.4.3	Stadtbus.....	41
3.4.4	Fähre	44
3.4.5	Regionalbus	44
3.4.6	S-Bahn	47

Inhaltsverzeichnis

3.4.7	Regionaler Bahnverkehr	47
3.5	Prognose der Verkehrsnachfrage bis 2023	50
3.5.1	Bisherige Nachfragesituation im ÖPNV	50
3.5.2	Nachfrageentwicklung bis 2023	51
4	Anforderungsprofil im ÖPNV und Bewertung	59
4.1	Verkehrsangebot	59
4.1.1	Gebietskategorisierung	60
4.1.2	Verkehrszeiten und Bedienzeitraum	62
4.1.3	Erschließungsqualität	64
4.1.4	Verbindungsqualität	67
4.2	Verknüpfung der Verkehrsträger	70
4.3	Fahrzeugauslastung	72
4.4	Infrastruktur und Fahrzeugpark	76
4.4.1	Haltestellen und Verknüpfungspunkte	76
4.4.2	Fahrwege und Betriebshof	78
4.4.3	Fahrzeugpark	79
4.5	Information, Marketing, Tarif und Vertrieb	80
4.5.1	Information und Marketing	80
4.5.2	Tarif und Vertrieb	81
5	Gestaltungskonzept für den ÖPNV 2019 – 2023	82
5.1	Schienenpersonennahverkehr	82
5.2	Entwicklung Streckennetz Straßenbahn	83
5.3	Angebotsstandards	84
5.4	Regionalbuslinien	86
5.5	Maßnahmenkonzeption	88
5.5.1	Basisszenario	89
5.5.2	Entwicklungsszenario 1	95
5.6	Barrierefreiheit	98
5.6.1	Haltestellen	99
5.6.2	Fahrzeuge	101

Inhaltsverzeichnis

5.7	Weitere qualitative Standards	102
5.7.1	Umwelt	103
5.7.2	Ausstattung der Haltestellen und Verknüpfungspunkte ..	104
5.7.3	Ausstattung der Fahrzeuge und Beförderungskomfort ...	106
5.7.4	Anforderungen an Fahrwege	108
5.7.5	Pünktlichkeit und Anschlusssicherung	108
5.7.6	Service und Fahrgastinformation	111
5.7.7	Anforderungen an das Fahr- und Servicepersonal	112
5.7.8	Tarif und Vertrieb	112
5.7.9	Störungs- und Beschwerdemanagement	115
5.7.10	Sicherheit	116
5.8	Neue Mobilitätsformen	117
5.8.1	Bedarfsverkehre	117
5.8.2	Multimodale Verknüpfung	117
5.8.3	Autonome Betriebsformen	118
5.8.4	Alternative Antriebssysteme	118
5.9	Maßnahmenprogramm	119
6	Finanzielle Rahmenbedingungen	122
	Anlagenverzeichnis	130

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 3.1:	Betriebsleistung im Stadtgebiet (ViP)	23
Abbildung 3.2:	Beteiligungsprozesse zum Nahverkehrsplan	26
Abbildung 3.3:	Ortsteileinteilung Potsdam	28
Abbildung 3.4:	Einwohnerzahl 2017	29
Abbildung 3.5:	Bevölkerungsentwicklung Landeshauptstadt Potsdam	30
Abbildung 3.6:	Einwohnerentwicklung 2017 bis 2023 nach Ortsteilen ..	31
Abbildung 3.7:	Pendelverhalten Beschäftigte 2016	33
Abbildung 3.8:	Geplante Schulstandorte und -erweiterungen, Stand 2017/2018	37
Abbildung 3.9:	Modal Split (Wege) in der Landeshauptstadt Potsdam	50
Abbildung 3.10:	Basisszenario – Schema Einflussgrößen	52
Abbildung 3.11:	Basisszenario – Nachfrageentwicklung gegenüber Analyse	53
Abbildung 3.12:	Szenario 1 (Verkehrsverlagerung) – Schema Einflussgrößen	54
Abbildung 3.13:	Szenario 1 (Verkehrsverlagerung) – Nachfrageentwicklung gegenüber Analyse	55
Abbildung 3.14:	Entwicklung Modal Split (Wege) im Binnenverkehr im Szenario 1 und 2	56
Abbildung 3.15:	Szenario 2 (Verkehrsverlagerung + Wachstum) – Schema Einflussgrößen	57
Abbildung 3.16:	Szenario 2 (Verkehrsverlagerung + Wachstum) – Nachfrageentwicklung gegenüber Analyse	57
Abbildung 4.1:	Übersicht über die Verkehrszeiten in der Landeshauptstadt Potsdam	63
Abbildung 4.2:	Haltestelleneinzugsgebiete in der Landeshauptstadt Potsdam mit Erschließungslücken	66
Abbildung 4.3:	Bewertung Reisezeitverhältnis ÖPNV / MIV (werktags, morgendliche HVZ)	69
Abbildung 4.4:	Auslastung im Straßenbahnnetz Ist-Zustand 2016, Frühspitze	73
Abbildung 4.5:	Auslastung im Busnetz Ist-Zustand 2016, Frühspitze ...	74
Abbildung 4.6:	Auslastung im Straßenbahnnetz Basisszenario 2023, Frühspitze	75

Abbildungsverzeichnis, Tabellenverzeichnis

Abbildung 4.7:	Auslastung im Busnetz Basisszenario 2023, Frühspitze	75
Abbildung 5.1:	Systemübersicht Elektrische Busse	119

Tabellenverzeichnis

Tabelle 3.1:	Umsetzungsstand Maßnahmen	22
Tabelle 3.2:	Zuschussentwicklung 2012-2018	24
Tabelle 3.3:	Umsetzungsstand Infrastruktur-Maßnahmen.....	25
Tabelle 3.4:	Entwicklung der Hochschulplätze (2012–2017).....	35
Tabelle 3.5:	Schulen und Anzahl von Schülerinnen und Schülern in Potsdam (2017/2018)	35
Tabelle 3.6:	Schulstandorte in Potsdam, geplante Neubauten und Erweiterungen	36
Tabelle 3.7:	Takt im Straßenbahnverkehr	40
Tabelle 3.8:	Takte im Stadtbusverkehr	43
Tabelle 3.9:	Fährlinie.....	44
Tabelle 3.10:	Takte im Regionalbusverkehr.....	46
Tabelle 3.11:	Regionalbahnhöfe in Potsdam.....	48
Tabelle 3.12:	Takte im SPNV	49
Tabelle 4.1:	Klasseneinteilung Ortsteilklassen	61
Tabelle 4.2:	Haltestelleneinzugsbereiche nach Klassen	64
Tabelle 4.3:	Bedienungshäufigkeit nach Klassen.....	65
Tabelle 4.4:	Vorgaben zur Verbindungsqualität.....	67
Tabelle 4.5:	Stufen der Angebotsqualität (SAQ) nach RIN.....	68
Tabelle 5.1:	Regionalbuslinien mit städtischer Erschließungsfunktion (Daseinsvorsorge)	87
Tabelle 5.2:	Regionalbuslinien mit Verdichtung des städtischen Angebots.....	88
Tabelle 5.3:	Priorisierung der Haltestellen	100
Tabelle 5.4:	Vorgaben zur Anschlussqualität	110
Tabelle 5.5:	Beurteilungsmatrix	120
Tabelle 6.1:	geplante betriebliche Aufwendungen	124
Tabelle 6.2:	Aufwendungen für Planungen / Studien	125

Abkürzungsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis

Bf.	...	Bahnhof
BbgBGG	...	Brandenburgisches Behindertengleichstellungsgesetz
BbgFAG	...	Brandenburgisches Finanzausgleichsgesetz
DB	...	Deutsche Bahn
EG-VO	...	Europäische Verordnung
EW	...	Einwohnerinnen und Einwohner
FG	...	Fahrgast
GVFG	...	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
Hbf	...	Hauptbahnhof
HVZ	...	Hauptverkehrszeit
Kfz	...	Kraftfahrzeug
LEP	...	Landesentwicklungsplan
LNVP	...	Landesnahverkehrsplan 2018
LSA	...	Lichtsignalanlage
MIV	...	Motorisierter Individualverkehr
NaVZ	...	Nachtverkehrszeit
NVP	...	Nahverkehrsplan
NVZ	...	Normalverkehrszeit
ODEG	...	Ostdeutsche Eisenbahn GmbH
öDA	...	Öffentlicher Dienstleistungsauftrag
ÖPNV	...	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG	...	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr
PBefG	...	Personenbeförderungsgesetz
P+R	...	Park and Ride
RBL	...	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem

Abkürzungsverzeichnis

RegG	...	Gesetz zur Regionalisierung des ÖPNV
SAQ	...	Stufen der Angebotsqualität
SPNV	...	Schienenpersonennahverkehr
StEK-V	...	Stadtentwicklungskonzept Verkehr
SV-pflichtig	...	sozialversicherungspflichtig
SVZ	...	Schwachverkehrszeit
üÖPNV	...	Übriger öffentlicher Personennahverkehr
VBB	...	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg
VCDB	...	VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH
ViP	...	ViP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH

Entwurf

Zusammenfassung

Die Landeshauptstadt Potsdam schreibt in ihrer Funktion als Aufgabenträger des kommunalen öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) den bisherigen Nahverkehrsplan (NVP) fort.

Der vorliegende NVP baut auf einer vorangegangenen Netz- und Leistungsfähigkeitsuntersuchung des Potsdamer ÖPNV, einer Analyse der soziodemografischen, strukturellen und verkehrlichen Rahmenbedingungen, den Ergebnissen einer umfangreichen Bürgerbeteiligung sowie den zu erwartenden Mobilitätsbedürfnissen in den nächsten Jahren auf.

Dabei wird der bisher gültige NVP fortgeschrieben, was bedeutet, dass das bisherige Angebot fortgeführt und durch geeignete Maßnahmen ergänzt und ausgebaut wird. Aus den Analysen wurden Mängel und Handlungsbedarfe abgeleitet, die zu einer Vielzahl von Maßnahmen für die nächsten Jahre geführt haben. Des Weiteren fanden Beschlüsse der Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam zum ÖPNV-Angebot Eingang in die Maßnahmenkonzeption.

Die entwickelten Maßnahmen werden zwei Szenarien zugeordnet, wobei Maßnahmen des Basisszenarios als pflichtige Maßnahmen zur Erfüllung der Daseinsvorsorge verstanden werden. Das Entwicklungsszenario umfasst Maßnahmen, die über den gesetzlich geforderten Standard hinausgehen und der Erreichung des politischen Ziels der Verkehrsverlagerung auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes dienen.

Mit der Umsetzung des Nahverkehrsplans 2019 soll eine spürbare Verbesserung des ÖPNV gegenüber der Ist-Situation erreicht werden. Die dazu erarbeiteten Maßnahmen lassen sich fünf Schwerpunkten zuordnen.

Grundlagen und Rahmenbedingungen

Behebung von Erschließungslücken

Insbesondere im Babelsberger Süden sowie in Bornstedt sollen weitere Gebiete vom ÖPNV erschlossen werden. Zudem ist eine direkte Busanbindung für den Treffpunkt Freizeit vorgesehen.

Verbesserung vorhandener Angebote

Infolge der Bevölkerungszunahme und der angestrebten Steigerung der ÖPNV-Nutzenden sind verschiedene Angebotserweiterungen geplant. Unter anderem soll der Takt auf der Buslinie 693 verdichtet sowie die Betriebszeiträume der Fähre F1 ausgedehnt und der Nachtverkehr durch die Straßenbahnlinie 96 ergänzt werden. Durch eine Überarbeitung teilräumlicher Buskonzepte sollen außerdem neue Verbindungen geschaffen werden, beispielsweise zwischen Bornstedt und dem Bf. Park Sanssouci. Für eine höhere Zuverlässigkeit wird ein Ausbau der ÖPNV-Beschleunigung angedacht.

Empfehlungen zum Netzausbau

Die begonnenen Planungen zur Straßenbahnverlängerung in den Potsdamer Norden werden berücksichtigt und eine Anpassung des Liniennetzes entsprechend vorbereitet. Darüber hinaus sollen Machbarkeitsstudien für mögliche Straßenbahnstrecken nach Golm und Bornim sowie zwischen Babelsberg und Am Stern erarbeitet werden.

Barrierefreiheit

Zur Umsetzung der gesetzlich geforderten Barrierefreiheit werden entsprechende Handlungsfelder und Prioritäten dargestellt. Daraus resultierend soll einerseits eine Beschleunigung des Umbaus von unzureichenden Haltestellen erfolgen. Zum anderen wird eine Ersatzbeschaffung der noch vorhandenen Tatra-Züge für das Jahr 2025 angestrebt.

Alternative Antriebsformen

Für die Erreichung klimapolitischer Ziele wird die Umstellung der Busflotte auf eine umweltverträglichere Antriebsform vorbereitet. Dazu wird eine Machbarkeitsstudie zur Analyse der verschiedenen Antriebstechniken und

Grundlagen und Rahmenbedingungen

Darstellung der notwendigen Schritte einer stufenweisen Umstellung des Fuhrparks erstellt.

Entwurf

1 Grundlagen und Rahmenbedingungen

1.1 Ausgangssituation

Gemäß dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNVG) wird den kommunalen Aufgabenträgern die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs (üÖPNV)¹ einschließlich des Schülerverkehrs als freiwillige Aufgabe im eigenen Wirkungskreis zugewiesen. Danach haben diese auf ihrem Gebiet Planungen zur Sicherung und Verbesserung des ÖPNV durchzuführen.

Planungsinstrument zur Verbesserung des ÖPNV ist nach § 8 ÖPNVG der kommunale NVP. Dieser stellt einen Rahmenplan dar und soll – aufbauend auf einer Bestandsanalyse und der zu erwartenden strukturellen Entwicklung – vor allem Zielvorstellungen für den ÖPNV formulieren und mögliche Maßnahmen zur Erreichung dieser Ziele in den Folgejahren aufzeigen.

Der aktuelle NVP wurde 2013 von der Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam beschlossen.

Die Fortschreibung des NVP soll dazu dienen, im Aufgabenfeld des ÖPNV eine sichere und solide Planungsgrundlage zu erhalten, die sowohl den Aspekten der Verkehrs- als auch der Haushaltspolitik Genüge trägt. Des Weiteren dient die Fortschreibung des NVP dazu, die Anforderungen an den ÖPNV klar zu definieren, insbesondere auch im Hinblick auf auslaufende Liniengenehmigungen und deren möglicher Verlängerung.

¹ Gemäß ÖPNVG wird zwischen dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und dem ÖPNV im Verkehrsraum öffentlicher Straßen (üÖPNV) unterschieden. Im Weiteren wird dafür vereinfachend ÖPNV verwendet.

Grundlagen und Rahmenbedingungen

1.2 Gesetzliche Rahmenvorgaben

Der NVP der Landeshauptstadt Potsdam setzt den verbindlichen Rahmen für die weitere Gestaltung des ÖPNV-Angebots. Der Handlungs- und Gestaltungsspielraum für die Landeshauptstadt Potsdam wird dabei durch gesetzliche Rahmenvorgaben auf europäischer, Bundes- und Landesebene bestimmt.

Die wesentlichen gesetzlichen Grundlagen für die Fortschreibung des NVP sind:

- ▶ Europäische Verordnung 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (EG-VO 1370/2007) [1]
- ▶ Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNVG) [2]
- ▶ Personenbeförderungsgesetz (PBefG) [3]
- ▶ UN-Behindertenrechtskonvention [4]
- ▶ Brandenburgisches Behindertengleichstellungsgesetz (BbgBGG) [5]
- ▶ Gesetz zur Regionalisierung des ÖPNV (RegG) [6]
- ▶ Brandenburgisches Finanzausgleichsgesetz (BbgFAG) [7]

1.3 Weitere Planungsgrundlagen

Weitere Rahmenbedingungen bilden vorliegende überregionale und regionale sowie lokale Planungen.

Die wichtigsten Planungen mit Bezug und Auswirkungen auf den NVP sind:

- ▶ Landesnahverkehrsplan (LNVP) des Landes Brandenburg [8]
- ▶ Landesentwicklungsplan (LEP) Berlin-Brandenburg [9]
- ▶ Stadtentwicklungskonzept Verkehr für die Landeshauptstadt Potsdam (StEK-V) [10]
- ▶ Masterplan 100 % Klimaschutz Potsdam [11]
- ▶ Integriertes Klimaschutzkonzept 2010 [12]
- ▶ Lärmaktionsplan für den Ballungsraum Potsdam [13]
- ▶ Luftreinhalteplan für die Landeshauptstadt Potsdam [14]
- ▶ NVP des Landkreises Potsdam-Mittelmark [15]
- ▶ NVP des Landkreises Havelland [16]
- ▶ lokale Planungen, wie z. B. Planungen zur Straßenbahnanbindung des Entwicklungsgebietes Krampnitz [17], Verkehrsuntersuchung zur Straßenbahnführung im Zuge der Großbeerenstraße [18] etc.

2 Verkehrspolitische Ziele der Landeshauptstadt

Die Zielstellungen der Verkehrsentwicklung im Bedienungsgebiet des Aufgabenträgers werden in der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes 2025, Teilbericht Stadtentwicklungskonzept Verkehr (StEK-V) für die Landeshauptstadt Potsdam, im LNVP 2018 des Landes Brandenburg sowie im LEP Berlin-Brandenburg beschrieben.

Diese entsprechen dem unter Beteiligung der Potsdamerinnen und Potsdamern erstellten und von der Stadtverordnetenversammlung im September 2016 beschlossenen Leitbild der Landeshauptstadt Potsdam. Darin wird das Ziel einer umweltfreundlichen Mobilität formuliert, deren wesentliche Säulen ein attraktiver ÖPNV sowie der Fuß- und Radverkehr sind.

Gemäß StEK-V bestehen die verkehrspolitischen Zielstellungen der Landeshauptstadt Potsdam darin, den Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) am Modal Split so zu reduzieren, dass die klimapolitischen Zielstellungen zur Einhaltung der Grenzwerte für Luftschadstoffe, die Vorsorge beim Lärmschutz und die Einhaltung des Klimazieles zur CO₂-Reduzierung gewährleistet werden. Unter Modal Split wird die Aufteilung aller zurückgelegten Wege auf die verschiedenen Verkehrsträger verstanden.

Zur Erreichung dieser Ziele wurde die Umsetzung des Szenarios „Nachhaltige Mobilität“ festgelegt, welches eine nachhaltige Veränderung des Mobilitätsverhaltens in der Landeshauptstadt zugunsten einer stadt- und umweltverträglichen Mobilität beinhaltet. Im Rahmen dieses Szenarios soll der ÖPNV-Anteil am Gesamtverkehr erhöht, der Radverkehr gefördert und der MIV-Anteil durch restriktive Maßnahmen reduziert werden.

Des Weiteren ist gemäß dem „Masterplan 100 % Klimaschutz Potsdam“ für die Landeshauptstadt Potsdam die Zielstellung der Erreichung der Klimaneutralität u. a. durch

- ▶ eine Weiterentwicklung und maximal klimafreundliche Gestaltung des ÖPNV unter Berücksichtigung bestehender wirtschaftlicher Rahmenbedingungen sowie

Verkehrspolitische Ziele der Landeshauptstadt

- ▶ die Verlagerung derzeitiger MIV-Verkehre auf den Umweltverbund festgeschrieben.

Im LNVP 2018 sind folgende für den NVP relevanten verkehrlichen Ziele verankert [8]:

- ▶ fahrplanmäßige Abstimmung von Anschlüssen zwischen dem SPNV und dem üÖPNV
- ▶ Abstimmung der Bedienung aller den Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers überschreitenden Linien
- ▶ Analyse von Gebieten mit Handlungserfordernissen bezüglich der Optimierung des Gesamtangebotes von Bus und Bahn
- ▶ Gestaltung der Berlin-Brandenburg-Verkehre (Straßenbahn und Bus) in Abstimmung mit dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB)

Zudem wird im LEP Berlin-Brandenburg auf die Stärkung des ÖPNV im Stadt-Umland-Zusammenhang von Berlin und Potsdam verwiesen.

Nachfolgend werden auf der Grundlage der benannten Dokumente und der aktuellen Entwicklungen die Ziele und Handlungsfelder für die Fortschreibung des NVP abgeleitet.

Der NVP bildet eine wichtige Grundlage zur Gewährleistung der Finanzierbarkeit und Wirtschaftlichkeit des ÖPNV.

Die Landeshauptstadt Potsdam als Aufgabenträger für den üÖPNV lässt sich bei dessen Gestaltung von folgenden Zielen leiten:

- ▶ Der Bevölkerung und den Gästen Potsdams ist eine Mobilität mit hoher Qualität zu ermöglichen, ohne dass sie auf ein eigenes Auto angewiesen sind.
- ▶ Zur Verwirklichung der anspruchsvollen Ziele der Landeshauptstadt Potsdam sind geringe Lärm-, Schadstoff- und CO₂-Belastungen sowie eine geringe Unfallgefährdung anzustreben.
- ▶ Bei möglichst wenig Flächenverbrauch und möglichst geringen Investitions- und Betriebskosten soll eine Belebung der Innenstadt und der Stadtquartiere erfolgen.
- ▶ Die vollständige Nutzbarkeit des ÖPNV für alle Fahrgäste im Sinne des § 8, Abs. 3 PBefG ist zu realisieren. Dies beinhaltet die besondere Berücksichtigung von in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen.

Verkehrspolitische Ziele der Landeshauptstadt

Die Erreichung dieser Ziele wird durch die in diesem NVP benannten Handlungsfelder gewährleistet. Die Aussagen des vorliegenden NVP beziehen sich dabei auf den Zeitraum 2019 bis 2023. Das Jahr 2023 ist das Prognosejahr, auf das sich alle Berechnungen beziehen. Es ist nicht zwingend das Ende des Gültigkeitszeitraums.

Folgende konkret auf die Landeshauptstadt Potsdam bezogene Handlungsfelder sind für den NVP relevant:

- ▶ Bei der konsequenten Förderung des ÖPNV sind Optimierungsmöglichkeiten voll auszuschöpfen, um die Finanzierung von Betrieb und Infrastruktur bei angemessenen Zuschüssen zu sichern.
- ▶ Komfort und Flexibilität sind ständig weiterzuentwickeln, um auf den nachfragestarken Relationen eine Alternative zur Pkw-Nutzung zu sichern. Das gilt auch für den Stadt-Umland-Verkehr. Für Schwachverkehrszeiten (SVZ) und zur Bedienung dünn besiedelter oder aus infrastrukturellen Gründen schwer erschließbarer Gebiete sind die Möglichkeiten des Einsatzes flexibler Bedienformen auszuloten.
- ▶ Mit Blick auf die Fahrgastströme ist eine optimale Abstimmung und Anschlusssicherung zwischen Regionalbahnverkehr, S-Bahn, Straßenbahn und Bus durch eine Verknüpfung der Betriebsleitsysteme herzustellen.
- ▶ Die Verkehrsbeziehungen von und nach Berlin und mit dem Umland sind zugunsten des ÖPNV größtmöglich zu beeinflussen.
- ▶ Hinsichtlich der Verkehrsinfrastruktur des ÖPNV ist der Schwerpunkt auf die Qualität der Bevorrechtigung und die Beschleunigung mittels abgestimmter Signalsteuerung und Infrastruktur-Elementen wie Bussonderfahrstreifen zu legen. Die Effizienz der Betriebsabläufe (vor allem des Störungsmanagements) ist durch das rechnergestützte Betriebsleitsystem (RBL) weiter zu erhöhen.
- ▶ Die Fahrgastinformation ist einschließlich der Nutzung neuer Medien weiterzuentwickeln und barrierefrei zu gestalten.
- ▶ Schnittstellen zwischen dem Individualverkehr mit Rad und Kfz und dem ÖPNV (B+R, P+R) sind entsprechend ihrer Bedeutung weiterzuentwickeln.

Verkehrspolitische Ziele der Landeshauptstadt

- ▶ Die Sicherung der Barrierefreiheit erfolgt durch Ausrichtung des ÖPNV auf den wachsenden Personenkreis mit Mobilitätseinschränkungen (Kap. 0).
 - ▶▶ Bei allen Planungen (Infrastruktur, Fahrzeugeinsatz, betriebliche Maßnahmen und andere Angebote) ist die vollständige Barrierefreiheit zu gewährleisten.
 - ▶▶ Für den Bestand ist im Bereich der Infrastruktur, des Fahrzeugeinsatzes, des Betriebes und anderer Angebote die weitreichende Barrierefreiheit zügig herzustellen.
- ▶ Maßnahmen zur nachhaltigen Veränderung des Mobilitätsverhaltens und zur sicheren und umweltverträglichen Abwicklung des Verkehrs sind durch den Aufbau einer Mobilitätsagentur im Rahmen eines Mobilitätsmanagements schrittweise umzusetzen.

Entwurf

3 Analyse und Prognose

3.1 Bewertung des NVP 2012 – 2018

3.1.1 Leistungen und Maßnahmen

Die Entwicklung der verkehrlichen Leistungen konzentrierte sich vor allem auf eine Verbesserung der Anbindung an Berlin durch eine Taktverdichtung auf den SPNV-Relationen (RE1 und RB21/22) sowie auf das Angebot auf den Straßenbahnlinien 92 und 96. Auf den Strecken Richtung Norden wurden die Takte verdichtet und die Neubaustrecke von der Viereckremise zum Campus Jungferensee in Betrieb genommen. Mit der neuen Straßenbahnstrecke nach Campus Jungferensee wurden die Straßenbahn- und Buslinien in großen Teilen des Netzes angepasst (12/2017).

Das Angebot im Busverkehr wurde weiter kontinuierlich und konsequent an den veränderten Bedürfnissen der Bevölkerung ausgerichtet bzw. an infrastrukturelle Veränderungen angepasst.

So wurde für die bessere Erschließung des Stadtteils Babelsberg eine neue Stadtteillinie eingeführt, welche über Babelsberg Nord und Stahnsdorfer Straße verkehrt mit Anschluss von und zur S-Bahn und zu den Bussen der Buslinien 693 und 694 am Rathaus Babelsberg. Das Busangebot in Babelsberg Nord auf der Buslinie 616 (S-Bf. Babelsberg – S-Bf. Griebnitzsee) wurde bis 01:00 Uhr ausgedehnt. Darüber hinaus wurden die Linienführungen der Buslinien 693 und 694 angepasst, um u. a. eine Direktverbindung zwischen den Standorten des Oberlinhauses zu schaffen.

Das Angebot auf den Buslinien 609 (Kartzow – Campus Jungferensee) und 638 (S+U-Bf. Rathaus Spandau – Campus Jungferensee) wurde auf einen 20-Minuten-Takt verdichtet und u. a. auf die Anforderungen des neuen Standortes der Gesamtschule an der Esplanade ausgerichtet. Des Weiteren wurden im Bereich Golm neue Linienführungen der Buslinien 606 und 612 umgesetzt, womit zum Beispiel eine neue durchgehende Verbindung

zwischen Golm und Sacrow/Kladow über Bornim/Bornstedt eingeführt wurde (12/2014).

Darüber hinaus wurde aufgrund einer erhöhten Verkehrsnachfrage zu den Einrichtungen auf dem Telegrafenberg die Buslinie 691 von Montag bis Freitag von einem 30-Minuten-Takt auf ein 20-Minuten-Takt verdichtet, am frühen Nachmittag zusätzlich drei Fahrtenpaare angeboten sowie die Anschlüsse zur Regionalexpresslinie RE1 verbessert (12/2016).

Zur Verbesserung der ÖPNV-Erschließung des Industriegebietes Potsdam Süd wurde die Buslinie 699 neu in der Hauptverkehrszeit via Drewitzer Straße und Handelshof geführt und eine zusätzliche Haltestelle „Zum Heizwerk“ eingerichtet (12/2016).

Auf der Buslinie 609 wurden Angebotsverdichtungen aufgrund gesteigerter Fahrgastnachfrage bis ca. 21:30 Uhr durchgeführt und die Anbindung der Schulen in Marquardt und Fahrland verbessert. Darüber hinaus wurde die Buslinie 697 in ihrer Linienführung angepasst. Es wurde eine neue Verbindung in Richtung Potsdamer Innenstadt via Schloss Sanssouci, Friedenskirche, Mauerstr., Rathaus, Reiterweg/Alleestr. geschaffen (12/2017).

Die Buslinie 698 in Bornim wurde auf Kundenwunsch über ihren bisherigen Endpunkt Weißer See hinaus zum neuen Verknüpfungspunkt mit der Straßenbahnlinie 96 am Campus Jungfernsee verlängert. Mit diesem Lückenschluss wurde für den Einzugsbereich Weißer See und Bornim eine zweite attraktive Anbindung an die Innenstadt geschaffen (12/2018).

Außerdem kam es auf den Regionalbuslinien 580 und 631 zu Taktverdichtungen, wobei auf der Zeppelinstraße damit ein Beitrag zur Luftreinhaltung geleistet wurde.

Mit der Einführung des elektronischen Zeitfahrausweises (VBB-fahrCard) für Abo-Kunden und des Handy-Tickets wurde der Nutzungskomfort des ÖPNV weiter erhöht.

In der folgenden Tabelle 3.1 ist der Umsetzungsstand der Maßnahmen zum ÖPNV-Leistungsangebot (L) sowie zu Information, Marketing und Vertrieb (M) zusammengefasst.

Eine grafische Übersicht zu den umgesetzten Maßnahmen ist in Anlage 1 enthalten.

Analyse und Prognose

Nr.	Maßnahme	Umsetzungsstand
L.1	Taktverdichtung SPNV in Verantwortung des Landes	Taktverdichtung RE1 nach Berlin, Taktverdichtung RB21/22
L.2	Taktverdichtung auf Regionalbuslinien in Verantwortung der Landkreise	Taktverdichtung Buslinien 580 und 631 zur Luftreinhaltung Zepelinstraße
L.3	Taktverdichtung Busverkehr (Umsetzung Buskonzept Nord)	Buslinien 609, 638 gemäß dem NVP im 20-Minuten-Takt
L.4	Prüfung Straßenbahnangebot Nachtlinie	Qualifizierung Nachtbusangebot
L.5	Verkehrliche Anbindung neuer Schulstandorte	laufende Aufgabe
L.6	Einrichtung RufBus Babelsberg Nord	zwischenzeitlich umgesetzt, Integration in neue Buslinie 616 (seit 12/2014)
M.1	Ticketingverfahren „Touch & Travel“	zum 31.12.2016 eingestellt zugunsten des VBB-weiten E-Ticketings (vgl. M3, M4)
M.2	Aufbau einer Mobilitätsagentur	Umsetzung in 2020 vorgesehen
M.3	Prüfung und Einsatz E-Ticketing-Verfahren in Abstimmung mit VBB,	Handyticket seit 2016
M.4	Prüfung Rahmenbedingungen zur Teilnahme und Nutzung E-Ticket Deutschland	VBB-FahrCard seit 2013

Tabelle 3.1: Umsetzungsstand Maßnahmen

Im Zeitraum von 2012 bis 2018 stieg die Betriebsleistung der ViP insgesamt um ca. 5,7 % an (vgl. Abbildung 3.1), wobei die Steigerungen zum größeren Teil durch Mehrleistungen bei dem Stadtbus begründet sind [19].

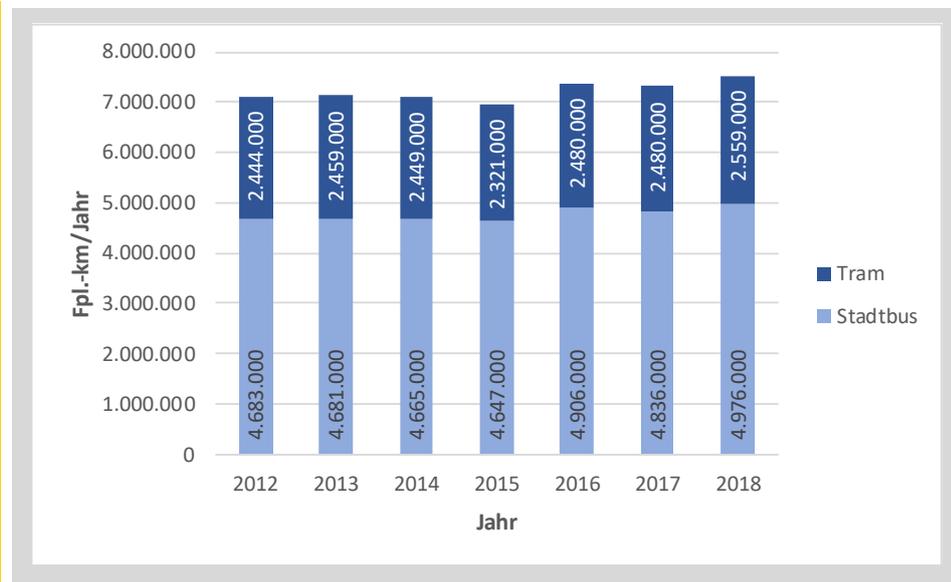


Abbildung 3.1: Betriebsleistung im Stadtgebiet (ViP)

Die Umsetzung der aufgeführten Investitionen und Maßnahmen zur Qualitätssteigerung sowie die kontinuierliche und konsequente Ausrichtung des Beförderungsangebotes auf die veränderten Bedürfnisse der Bevölkerung haben zu einer Verbesserung der Attraktivität geführt, die sich in steigenden Fahrgastzahlen widerspiegelt. Im Vergleich zum Jahr 2012 stieg die Zahl der beförderten Fahrgäste um 32 % von 27,7 auf 36,6 Mio. Unternehmensbeförderungsfälle der ViP (inkl. Fährverkehr) an [19].

3.1.2 Kosten- und Zuschussentwicklung

Die von der Landeshauptstadt Potsdam an die ViP gezahlten Zuschüsse haben sich in den Jahren 2012 bis 2018 wie in Tabelle 3.2 dargestellt entwickelt. Diese setzen sich zusammen aus städtischen Mitteln und den im steuerlichen Querverbund geleisteten Ausgleichszahlungen durch die Stadtwerke Potsdam GmbH.

Der Zuschussbedarf ist innerhalb dieses Zeitraums um durchschnittlich 1,5 % pro Jahr gestiegen, was verglichen mit den Fahrgastzahlen einer wesentlich geringeren Steigerung entspricht. Während der Zuschuss im Jahr 2018 9 % über dem Wert des Jahres 2012 lag, ist die Zahl der Fahrgäste im gleichen Zeitraum um 32 % gestiegen.

Analyse und Prognose

Zuschussentwicklung ²	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
(in Tausend Euro)	20.721	21.748	20.822	18.748	18.924	20.090	22.645

Tabelle 3.2: Zuschussentwicklung 2012-2018

3.1.3 Entwicklung der Infrastruktur und Fahrzeuge im städtischen ÖPNV

Im Verlauf der letzten Nahverkehrsplanperiode konnten wichtige Infrastrukturvorhaben zur Stärkung des ÖPNV abgeschlossen werden. So wurde ein wichtiges Infrastrukturprojekt, die Verlängerung der vorhandenen Straßenbahnstrecke von der Viereckremise zum Campus Jungfernsee, umgesetzt. Des Weiteren konnte die ViP durch die Verlängerung von Straßenbahnen des Typs Combino und die Grundinstandsetzung von Tatra-Straßenbahnen die Kapazität der Fahrzeugflotte weiter steigern.

Die sukzessive Inbetriebnahme neuer Straßenbahnfahrzeuge des Typs Variobahn ab dem Jahr 2012 trug wesentlich zur Erhöhung des Anteils barrierefreier Fahrzeuge bei.

Als wesentliche Vorhaben aus dem Nahverkehrsplan 2012 - 2018 wurden die folgenden Infrastruktur-Maßnahmen (I) der Fahrwege, Haltestellen und Fahrzeuge umgesetzt bzw. befinden sich derzeit in Planung.

Nr.	Maßnahme	Umsetzungsstand
I.1	Straßenbahnstreckenerweiterung von Viereckremise nach Campus Jungfernsee inkl. Taktverdichtung im Tagesverkehr und Anpassung des Spätverkehrs	umgesetzt (Eröffnung 10.12.2017), 10-Minuten-Takt im Tagesverkehr, 20-Minuten-Takt im Spätverkehr und am Wochenende
I.2	Gleissanierung sowie Gleismittenerweiterung Heinrich-Mann-Allee (inkl. Straßenumbau)	derzeit Vorbereitung der Planfeststellung für Abschnitt Brauhausberg bis Abzweig Stern
I.3	Neugestaltung Wendeanlage Hauptbahnhof (Leipziger Dreieck)	im Bau
I.4	Verbesserung Erschließung zwischen H.-Meyer-Straße und Campus Fachhochschule (Einrichtung Haltestelle in der Kiepenheuerallee)	in Planung

² Quelle | ViP, Basis: testierte Jahresabschlüsse der ViP 2012 bis 2017 sowie prognostiziertes Jahresergebnis 2018 per Stand 03/2019.

Analyse und Prognose

Nr.	Maßnahme	Umsetzungsstand
I.5	Fortführung barrierefreier Ausbau Straßenbahn- und Bushaltestellen, Leitsysteme Haltestellen, Fahrgastinformation	laufende Umsetzung
I.6	Grundinstandsetzung von 6 Tatra-Zugverbänden (12 Wagen)	seit Ende 2017 umgesetzt
I.7	Verlängerung von 8 Straßenbahnen des Typs Combino inkl. Anpassung der Werkstätten und Haltestellen	seit Ende 2018 umgesetzt
I.8	Ausbau Bike & Ride (inkl. Standorte PotsdamRad)	Fahrradparkhaus Hauptbahnhof, Bf. Charlottenhof, Bf. Babelsberg, Bf. Medienstadt Babelsberg, Campus Jungfersee, Rote Kaserne, Hannes-Meyer-Straße, Heinrich-Heine-Weg u. a.
I.9	Ausrüstung der Haltestellen mit DFI	Campus Jungfersee, Rote Kaserne, Viereckremise, Schloss Sanssouci und laufend nach Prioritätenliste
I.10	Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung, Verknüpfung mit städtischem Verkehrsmanagement	laufende Umsetzung, u. a. Implementierung eines LSA-Qualität-Tools
I.11	barrierefreier Ausbau von Haltestellen	Bf. Charlottenhof, Rathaus, Dorstr. und laufend nach Prioritätenliste
I.12	P+R-Maßnahmen	Bf. Pirschheide, Campus Jungfersee
I.13	zusätzlicher Bahnsteig	2. Bahnsteig für den Regionalverkehr am S-Bf. Griebnitzsee

Tabelle 3.3: Umsetzungsstand Infrastruktur-Maßnahmen

Eine grafische Übersicht zu den umgesetzten Maßnahmen ist in Anlage 1 enthalten.

3.2 Beteiligungsprozesse

Mit dem Ziel einer erfolgreichen Einbindung der Bürgerinnen und Bürger der Landeshauptstadt Potsdam sowie weiterer Interessenten wurden bei der Fortschreibung des NVP Beteiligungsprozesse durchgeführt (siehe Abbildung 3.2).



Abbildung 3.2: Beteiligungsprozesse zum Nahverkehrsplan

Zum einen erfolgte eine Beteiligung der benachbarten Landkreise Potsdam-Mittelmark und Havelland sowie der Verkehrsunternehmen (ViP, regiobus Potsdam Mittelmark und Havelbus). Zum anderen wurden verschiedene Fachbereiche der Potsdamer Stadtverwaltung bei der Erstellung des NVP einbezogen.

Ein weiterer wichtiger Bestandteil waren die Bürgerbeteiligungen. Dabei hatten Bürgerinnen und Bürger der Landeshauptstadt Potsdam die Möglichkeit, sich in drei Verkehrsforen, einer Bürgerinformationsveranstaltung zum NVP sowie online im Bürgerportal MaerkerPlus Potsdam zu beteiligen. Kinder und Jugendliche konnten bei der „Umfrage zu öffentlichen Verkehrsmitteln unter Kindern und Jugendlichen“ ihr Wissen und ihre Erfahrungen in die Analysearbeit einfließen lassen. Insgesamt wurden dabei rund 850 Anmerkungen, Wünsche und Ideen erfasst, kategorisiert, zusammengefasst und auf Relevanz für die Fortschreibung des NVP geprüft. In Kapitel 5 werden Maßnahmen zur Behebung von zum Teil durch Bürgerinnen und Bürger benannten Schwachstellen bzw. aus der Schwachstellenanalyse hervorgegangenen Engpässen abgeleitet.

3.3 Entwicklung der strukturellen Rahmenbedingungen

3.3.1 Räumliche Einordnung

In der Landesentwicklungsplanung wird die Landeshauptstadt Potsdam in der europäischen Metropolregion Berlin-Brandenburg als regionaler Wachstumskern definiert [9]. Die angrenzenden Gebietskörperschaften sind das Land Berlin (Bezirke Zehlendorf-Steglitz und Spandau) und die Landkreise Potsdam-Mittelmark und Havelland des Landes Brandenburg.

Als Oberzentrum stellt Potsdam einen Schwerpunkt mit überregionaler Bedeutung dar. Es versorgt die Bevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen des hochwertigen Bedarfs und wird u. a. durch eine Vielzahl von wissenschaftlichen Einrichtungen und Arbeitsplätzen charakterisiert.

Neben den Verflechtungen zur Metropole Berlin bestehen vor allem zu den Orten der umliegenden Landkreise Potsdam-Mittelmark und Havelland sowie zur kreisfreien Stadt Brandenburg an der Havel eine Vielzahl wirtschaftlicher und verkehrlicher Verbindungen.

3.3.2 Gliederung der Stadt

Potsdam ist in 34 Stadtteile gegliedert. Die Struktur der Gesamtstadt und der Stadtteile wird im Verkehrsmodell durch die Ortsteile widergespiegelt. Diese wurden anhand der Bebauung und Nutzungsstruktur festgelegt.

Die Analysen und Bewertungen im Rahmen des Nahverkehrsplans erfolgen auf Basis der räumlichen Abgrenzung der 48 Ortsteile (siehe Abbildung 3.3).

Analyse und Prognose

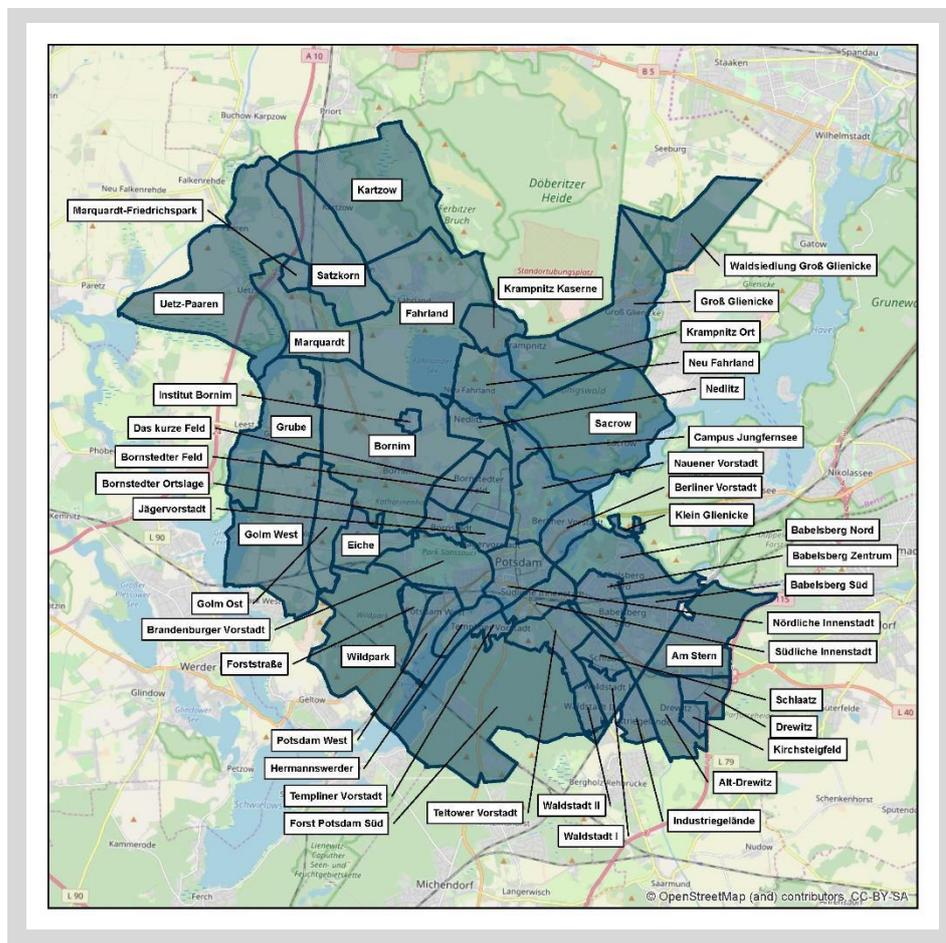


Abbildung 3.3: Ortsteileinteilung Potsdam

3.3.3 Strukturdaten

Bevölkerung

In der Landeshauptstadt Potsdam leben derzeit 175.702 Personen³ mit Hauptwohnsitz (Stand 31.12.2017). Bei einer Gesamtfläche von 188,2 km² ergibt dies eine Einwohnerdichte von ca. 934 Personen je Quadratkilometer.

Die meisten Personen bewohnen die innerstädtischen Ortsteile sowie die Gebiete südlich der Havel (Babelsberg, Schlaatz, Waldstadt, Drewitz, Stern, Kirchsteigfeld). Ebenso sind mit Eiche im Westen sowie dem Bornstedter Feld nördlich der Innenstadt weitere Ortsteile mit hohen Einwohnerzahlen vorzufinden (vgl. Abbildung 3.4).

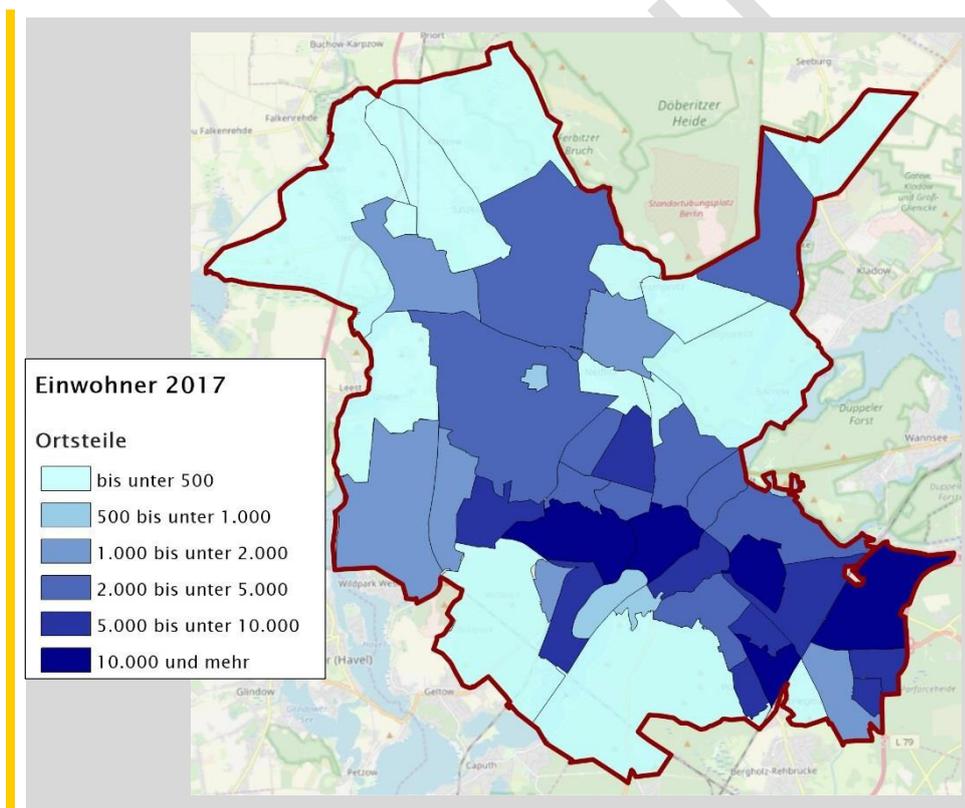


Abbildung 3.4: Einwohnerzahl 2017

³ Quelle | Landeshauptstadt Potsdam, Bereich Statistik und Wahlen [20]

Analyse und Prognose

Die Einwohnerverteilung nach Ortsteilen im Jahr 2017 basiert auf den amtlichen Einwohnerdaten der Statistischen Bezirke der Landeshauptstadt Potsdam, welche in Anlage 2 eingesehen werden können. Dort sind auch die Einwohnerzahlen nach Hauptaltersgruppen abgebildet.

Für die Landeshauptstadt Potsdam wird im Folgenden die aktuelle städtische Prognose⁴ zur Betrachtung der zukünftigen Bevölkerungsentwicklung herangezogen. Für das Jahr 2023 wird somit eine Einwohnerzahl von ca. 192.000 prognostiziert.

Die Einwohnerzahl der Landeshauptstadt soll sich nach Prognoseberechnungen der städtischen Bevölkerungsprognose entsprechend nachfolgender Grafik entwickeln: Dies entspricht einem Zuwachs von 5,5 % im Prognosezeitraum des Nahverkehrsplanes (siehe Abbildung 3.5).

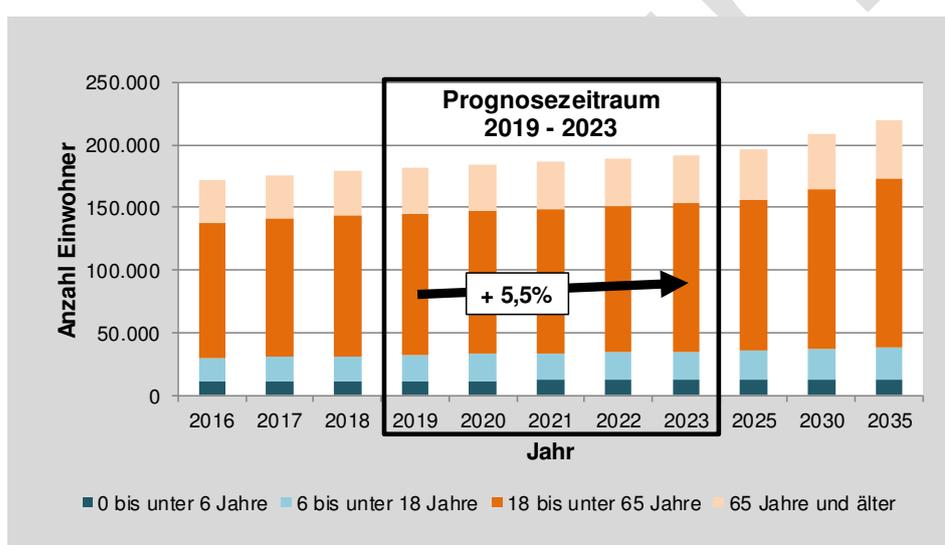


Abbildung 3.5: Bevölkerungsentwicklung Landeshauptstadt Potsdam

Große Wohnbauvorhaben sind in Krampnitz und Fahrland sowie in der Templiner und Teltower Vorstadt vorgesehen. Ebenso sind Bauvorhaben im Entwicklungsgebiet Bornstedter Feld mit der Entwicklung eines hochwertigen Wohn-, Gewerbe- und Dienstleistungsstandortes an den Roten Kasernen und am Campus Jungferensee in Planung. Darüber hinaus befinden sich in den westlich gelegenen Ortsteilen Eiche und Golm, im innenstadtnahen Bereich, am Hauptbahnhof und in der Speicherstadt Gebietsentwicklungen in Planung.

⁴ Quelle | Landeshauptstadt Potsdam, Bevölkerungsprognose 2016 bis 2035 [23]

Die größte Entwicklung bis zum Jahr 2023 ist im geplanten Neubaugebiet Krampnitz (ehemalige Kaserne) mit ca. 3.300 Personen zu verzeichnen, in welchem bis zum Jahr 2037 ca. 10.000 Menschen wohnen sollen. Weitere starke Einwohnerentwicklungen bis zum Jahr 2023 sind in Bornstedter Feld, Teltower Vorstadt, südliche Innenstadt und Babelsberg Süd zu erwarten (Abbildung 3.6).

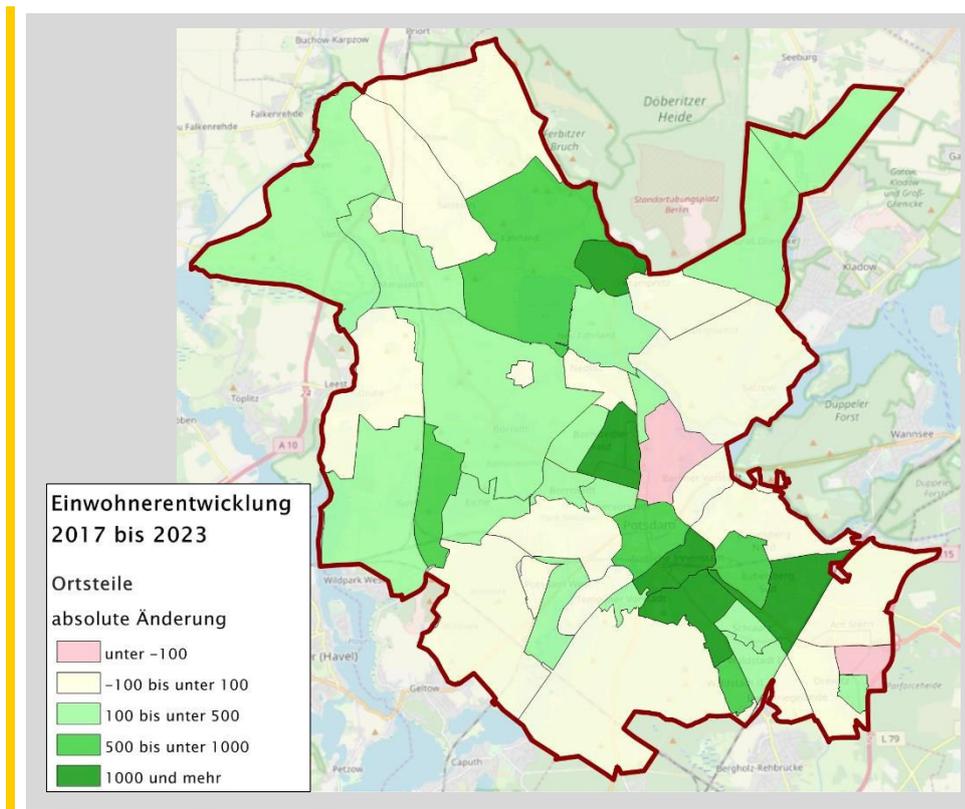


Abbildung 3.6: Einwohnerentwicklung 2017 bis 2023 nach Ortsteilen

Das Durchschnittsalter der Bevölkerung wird zwar von 42,3 im Jahr 2017 [20] auf 42,5 im Jahr 2023 steigen, liegt damit aber auch zukünftig unter dem des Landes Brandenburg (48,8 im Jahr 2023) [21]. Somit sind bezüglich der veränderten Rahmenbedingungen nicht nur die „Alterung“ der Bevölkerungsstruktur und der damit einhergehende höhere Anteil der über 65-Jährigen, sondern auch die jungen Menschen und Familien mit ihren Mobilitätsansprüchen an den ÖPNV zu berücksichtigen. Dabei muss Beachtung finden, dass insbesondere in den älteren Wohngebieten südlich der Havel der Anteil von über 65-Jährigen steigt, während im Norden und Westen mehr junge Familien leben.

Analyse und Prognose

Erwerbstätige und Arbeitsplätze

Vom Bereich Statistik und Wahlen der Landeshauptstadt Potsdam wurden für das Jahr 2016 folgende Angaben zu sozialversicherungspflichtig (SV-pflichtig) Beschäftigten veröffentlicht (Stand 30.06.2016)³:

- ▶ SV-pflichtig Beschäftigte am Wohnort: 65.787
- ▶ SV-pflichtig Beschäftigte am Arbeitsort: 81.440
- ▶ Einpendelnde/Tag: 47.734
- ▶ Auspendelnde/Tag: 32.126
- ▶ Pendlersaldo (Einpendelnde minus Auspendelnde): 15.608

Als Oberzentrum ist die Landeshauptstadt Potsdam ein attraktiver Arbeitsplatzstandort. Dies spiegelt sich beispielsweise im Pendlersaldo wider. Gemäß Beschäftigtenstatistik der Landeshauptstadt Potsdam beträgt dieser Saldo per 30.06.2016 ca. 15.608 bei den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten. Es überwiegen somit die Einpendelnden.

Zwischen dem Umland und Potsdam pendeln täglich ca. 79.900 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte. Die am stärksten nachgefragten Beziehungen bestehen von und nach Berlin mit ca. 30.400 Pendelnden sowie in die Region Teltow-Kleinmachnow-Stahnsdorf mit 5.700 Pendelnden und nach Werder (Havel) mit täglich 4.000 Pendelnden.

Außerdem muss Berücksichtigung finden, dass viele Pendlerbeziehungen zwischen Berlin und dem südwestlichen Umland (z. B. aus Werder oder Geltow) durch die Landeshauptstadt Potsdam verlaufen und teilweise über einbrechende Regionalbuslinien und die Bahnhöfe im Stadtgebiet abgewickelt werden.

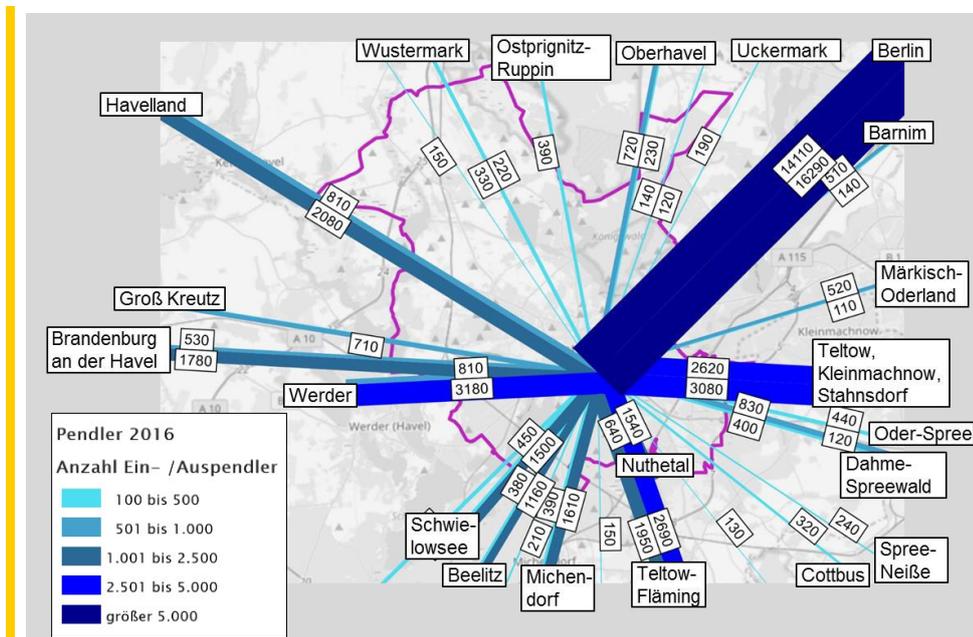


Abbildung 3.7: Pendelverhalten Beschäftigte 2016

Die Entwicklung der Beschäftigten ist bisher von einem stetigen Wachstum geprägt. So nahm die Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Wohnort sowie am Arbeitsort im Zeitraum von 2012 bis 2016 um 9 % bzw. um 8 % zu. Auch bei den Pendelnden wurde im Zeitraum von 2012 bis 2016 eine zunehmende Entwicklung mit einem Anstieg um ca. 7 % beim Einpendeln und 11 % beim Auspendeln verzeichnet.

Schwerpunktbereiche der Wirtschafts-, Wissenschaftsstandort- und damit auch der Arbeitsplatzentwicklung sind bzw. sollen in Zukunft sein:

- ▶ die Medienstadt Babelsberg,
- ▶ der Gewerbepark Babelsberg (Gewerbequartier und Gewerbe im Park, westlich der Wetzlarer Straße),
- ▶ der Biotech Campus (auf der Halbinsel Hermannswerder),
- ▶ das Gewerbezentrum Fahrland (Ketziner Straße),
- ▶ das Industriegebiet Potsdam-Süd (zwischen Waldstadt und Drewitz),
- ▶ der Tagungs- und Dienstleistungsstandort Pirschheide / Luftschiffhafen,
- ▶ der Kultur- und Gewerbebestandort Schiffbauergasse,
- ▶ die Handels-, Dienstleistungs- und Behördenstandorte in der Innenstadt (einschließlich Einkaufsinnenstadt, Potsdamer Mitte und Hauptbahnhof mit Umfeld) und im Stadtteilzentrum Babelsberg,

Analyse und Prognose

- ▶ der Handels- und Dienstleistungsstandort Stern-Center und Umfeld,
- ▶ die Entwicklungsgebiete Speicherstadt und Brauhausberg, Bornstedter Feld (Potsdamer Straße und Campus Jungfersee), Kirchsteigfeld und Umfeld der Trebbiner Straße, Krampnitz, Friedrichspark, ehemaliges SAGO-Gelände,
- ▶ die Wissenschaftsstandorte im Zentrum (Forum Neuer Markt, Bildungsforum), in Golm (Universitäts-Campus und Wissenschaftspark Golm), am Neuen Palais (Universitäts-Campus), am Telegrafenberg (Wissenschaftspark Albert Einstein), in Babelsberg (Universitäts-Campus Griebnitzsee und Wissenschaftsstandort Babelsberg) und Bornstedter Feld (Campus Fachhochschule).

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

Bildungseinrichtungen

Potsdam als Universitätsstadt besitzt acht verschiedene Hoch- bzw. Fachhochschulstandorte. Die größte Zahl an Studierenden ist am Campus Golm mit rund 8.300 Studierenden (Stand 2017) vorzufinden, gefolgt vom Campus Griebnitzsee mit rund 7.000 Studierenden und dem Campus Neues Palais mit rund 5.400 Studierenden (vgl. Tabelle 3.4). In Summe hat sich die Zahl der Studierenden zwischen 2012 und 2017 nicht wesentlich geändert. An der Universität Potsdam erfolgte lediglich eine leichte Verlagerung vom Standort Neues Palais zum Standort Griebnitzsee. Hinsichtlich der Anzahl an Hochschulplätzen wird prognostiziert, dass die Universität Potsdam um 3.000 Studierende wachsen wird. Die genaue Aufteilung auf die einzelnen Campus steht dabei noch nicht fest.

Analyse und Prognose

Standort	2012	2015	2017/2018
Universität Potsdam Campus Golm	7.645	7.750	8.315
Universität Potsdam Campus Griebnitzsee	5.819	5.847	6.955
Universität Park Babelsberg	36	35	0
Universität Potsdam Campus Am Neuen Palais	7.500	7.619	5.339
Fachhochschule Potsdam	3.206	3.333	3.518
Filmuniversität Babelsberg	549	554	729
Fachhochschule für Sport & Management			249
Fachhochschule Clara Hoffbauer			175
Summe	24.755	25.138	25.280

Tabelle 3.4: Entwicklung der Hochschulplätze (2012–2017)

In der Landeshauptstadt Potsdam wurden im Schuljahr 2017/2018 22.599 Schülerinnen und Schüler an 61 Schulen unterrichtet. Die Besonderheit dabei ist, dass sich viele Schulplätze im Süden der Stadt befinden, wodurch viele Schülerinnen und Schüler aus den nördlichen in die südlichen Ortsteile pendeln.

Schuleinrichtung	Anzahl Schulen	Anzahl Schülerinnen und Schüler
Grundschule	31	9.626
Oberschule	4	1.343
Gesamtschule	10	5.117
Gymnasium	10	5.363
Förderschule	5	762
Schule des zweiten Bildungsweges	1	388
Summe	61	22.599

Tabelle 3.5: Schulen und Anzahl von Schülerinnen und Schülern in Potsdam (2017/2018)

Analyse und Prognose

Gemäß Schulentwicklungsplanung [22] sind folgende zentrale Schulbauten und Erweiterungen vorgesehen.

Standort	Schultyp	Neubau	Erweiterung
Kramnitz II	Grundschule*	X	
Bornim	Grundschule	X	
Rote Kaserne Ost	Grundschule	X	
Sandscholle / Medienstadt	Grundschule	X	
Heinrich-Mann-Allee	Grundschule	X	
Schulzentrum Stern	Grundschule (Montessori)		X
Kramnitz I	Weiterführende Schule	X	
Schulzentrum Stern	Weiterführende Schule (Montessori)		X
Reiherweg	Weiterführende Schule	X	
Nuthetal (Landkreis Potsdam-Mittelmark)	Weiterführende Schule		X
Waldstadt Süd I	Gesamtschule	X	
Waldstadt Süd II	Förderschule	X	
* mehrere Standorte geplant			

Tabelle 3.6: Schulstandorte in Potsdam, geplante Neubauten und Erweiterungen

Die Verteilung der Schulstandorte und deren Entwicklung ist in Abbildung 3.8 dargestellt.

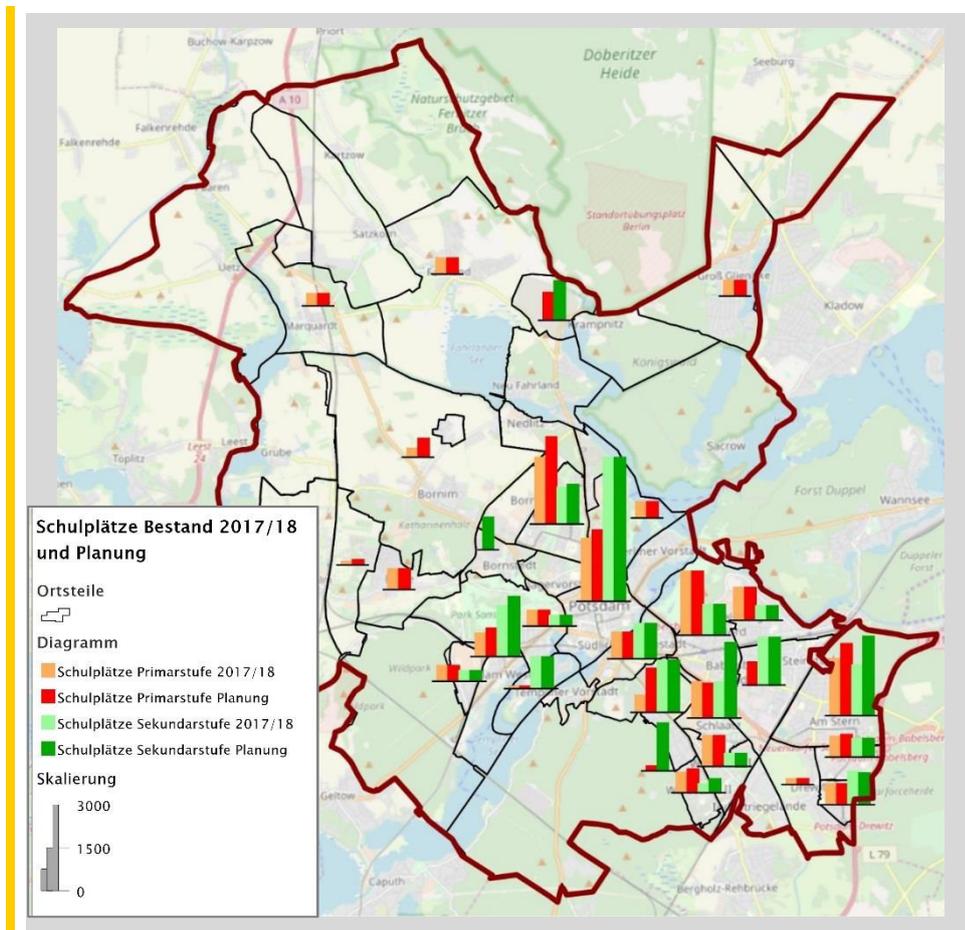


Abbildung 3.8: Geplante Schulstandorte und -erweiterungen, Stand 2017/2018

Einrichtungen mit besonderen Anforderungen an das ÖPNV-Angebot

In der Landeshauptstadt Potsdam existieren verschiedene Arbeitsplatzstandorte, die aufgrund ihrer Schichtwechselzeiten insbesondere in den Randzeiten (z. B. 06:00 Uhr oder 22:00 Uhr) spezielle Anforderungen an ein ausreichendes ÖPNV-Angebot stellen. Dazu zählen unter anderem die Krankenhäuser der Stadt sowie verschiedene Einrichtungen auf der Insel Hermannswerder oder in der Steinstraße.

Analyse und Prognose

3.3.4 Bestehende Infrastruktur-Planungen

In den nächsten Jahren sind in der Landeshauptstadt Potsdam die folgenden Maßnahmen zum Ausbau der verkehrlichen Infrastruktur geplant:

- ▶ Gleissanierung sowie Gleismittenerweiterung Heinrich-Mann-Allee (inkl. Straßenumbau)
- ▶ Neugestaltung der Wendeanlage am Hauptbahnhof (im Zusammenhang mit dem Umbau „Leipziger Dreieck“)
- ▶ Streckennetzerweiterung: Qualifizierung der Straßenbahn 96 zur Stadtbahn inkl. einer Streckenerweiterung nach Krampnitz und Fahrland
- ▶ Neugestaltung der Friedrich-Ebert-Straße zwischen Platz der Einheit und Nauener Tor sowie nördlich der Haltestelle Rathaus

3.4 ÖPNV-Angebotsstruktur

Die Grundlage zur Analyse der ÖPNV-Angebotsstruktur in der Landeshauptstadt Potsdam sind im folgenden Abschnitt die Fahrpläne 2018 für den SPNV und den ÖPNV.

Die Verkehrssysteme Straßenbahn und Stadtbus bilden das Grundgerüst des ÖPNV in der Landeshauptstadt Potsdam. Die ViP ist per öffentlichem Dienstleistungsauftrag (öDA) mit dem Betrieb des städtischen ÖPNV beauftragt. Dieser umfasst ebenfalls den Fährbetrieb.

Ergänzt wird das städtische Verkehrssystem durch Regionalbuslinien und den SPNV einschließlich der S-Bahn Berlin.

3.4.1 Schnittstellen zum Fernverkehr

Die Landeshauptstadt Potsdam ist nur über Einzelfahrten an den Fernverkehr der Bahn angebunden. Mit den Zügen des Regionalverkehrs können die wichtigen Fernverkehrsknoten Berlin Hauptbahnhof und Magdeburg Hauptbahnhof im Taktverkehr erreicht werden.

Durch einen stabilen Fahrplan-Takt des RE1 (alle 30 Minuten) und des RE7 (alle 60 Minuten) sowie einen dichten Takt der S-Bahn (alle 10 Minuten) besteht mit nur 26 Minuten Fahrzeit (S-Bahn: 35 bis 37 Minuten) eine attraktive Anbindung an den Eisenbahnknotenpunkt Berlin Hauptbahnhof mit seinen umfangreichen Fernverkehrsangeboten. Der Fernbahnhof Ber-

lin-Spandau ist insbesondere aus den nördlichen Ortsteilen schnell mit den Bussen der Linie 638 zu erreichen.

Für eine Verknüpfung zum Busfernverkehr ist eine Fernbushaltestelle am Potsdamer Hauptbahnhof vorhanden.

Die lagebezogen relevanten Flughäfen für die Landeshauptstadt Potsdam sind die Flughäfen Tegel und Schönefeld. Der Flughafen Schönefeld ist mit der Regionalbahn und Bussen und der Flughafen Tegel mit dem Flughafenbus und der S-Bahn oder Regionalbahn an den Potsdamer Hauptbahnhof angebunden.

3.4.2 Straßenbahn

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

Die Straßenbahn realisiert dabei:

- ▶ die Abwicklung der starken innerstädtischen Direktverbindungen wie sie zwischen den Wohngebieten im Süden und der Innenstadt oder zwischen Babelsberg und der Innenstadt existieren,
- ▶ die Zubringerfunktion zum Eisenbahn-Regionalverkehr und zur S-Bahn mit dem Schwerpunkt Hauptbahnhof,
- ▶ die Verbindung von gebrochenen Busverkehren, bspw. am Campus Jungferensee oder an der Kirschallee.

Das Potsdamer Straßenbahnnetz entspricht einem Verästelungsnetz mit sieben Linien und einer Linienlänge von ca. 68 km.

Die Streckenäste werden in der Normalverkehrszeit (NVZ) grundsätzlich im 10-Minuten-Takt bedient. Auf der Relation zwischen Campus Fachhochschule, Platz der Einheit und Hauptbahnhof verkehren die Straßenbahnlinien in der Hauptverkehrszeit durch Überlagerung der Linien 92 und 96 im 5-Minuten-Takt. Ausnahmen bilden die Teilstrecken Holzmarktstraße – Glienicker Brücke sowie Campus Fachhochschule – Kirschallee und Kastanienallee – Bf. Pirschheide mit einem Angebot im 20-Minuten-Takt.

Fast alle Streckenäste werden in der Zeit von 05:00 Uhr bis 01:00 Uhr bedient.

Analyse und Prognose

Linie	Linienweg	Takt in Minuten				
		HVZ	NVZ	SVZ	Nacht	Sa/So
91	Bf. Pirschheide – Bf. Rehbrücke	20	20	20	-	20
92	Bornstedt, Kirschallee – Kirchsteigfeld, Marie-Juchacz-Straße	10 ¹	20 ²	20	-	20
93	Glienicker Brücke – Bf. Rehbrücke	20	20	-	-	20 ⁴
94	Bf. Pirschheide – Babelsberg, Fontanestraße	20	20	-	-	20 ⁵
96	Campus Jungferensee – Kirchsteigfeld, Marie-Juchacz-Straße	10	10	20	-	20
98	Schloss Charlottenhof – Bf. Rehbrücke ⁶	20	-	-	-	-
99	Babelsberg, Fontanestraße – Platz der Einheit ⁷	20	20	20	-	20

¹ Jede zweite Fahrt nur zwischen Kirschallee und Bisamkiez
² Nur zwischen Kirschallee und Bisamkiez
⁴ Samstag bis ca. 08:30 Uhr und Sonntag bis ca. 10:30 Uhr nur zwischen Glienicker Brücke und Hauptbahnhof
⁵ Samstag und Sonntag nur zwischen Fontanestraße und Schloss Charlottenhof
⁶ Nur an Schultagen und in der erweiterten HVZ (bereits ab ca. 13:00 Uhr)
⁷ Nach Abschluss der Baumaßnahme Leipziger Dreieck verkehrt die Linie 99 zwischen Fontanestraße und Hauptbahnhof

Tabelle 3.7: Takt im Straßenbahnverkehr

3.4.3 Stadtbus

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

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

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

Das Potsdamer Busnetz entspricht einem Netz aus Radial- und Tangentiallinien, deren Ausgangspunkt vielfach der Hauptbahnhof ist. Die Liniengänge beträgt derzeit ca. 305 km. Die innerstädtischen Linien werden in der Haupt- und Normalverkehrszeit grundsätzlich im 20-Minuten-Takt bedient. Durch die Überlagerung von Linien entstehen auf wichtigen Abschnitten dichtere Takte, während aufkommensschwache Strecken in größeren Abständen bedient werden. Das aktuelle Angebot ist in der folgenden Tabelle dargestellt.

Nahverkehrsplan 2019 für die Landeshauptstadt Potsdam

Entwurf

Analyse und Prognose

Linie	Linienweg	Takt in Minuten				
		HVZ	NVZ	SVZ	Nacht	Sa/So
X5	Bf. Golm – S Hauptbahnhof	120	120	-	-	-
X15 ¹	Schloss Sanssouci – S Hauptbahnhof	-	-	-	-	20
118	Rathaus Zehlendorf – Drewitz, Stern-Center	20	20	- ²	- ²	- ²
603	Höhenstraße – Platz der Einheit (– S Hauptbahnhof ¹)	20	20	60	-	20 ¹ bzw. 40
605	Wissenschaftspark Golm – S Hauptbahnhof	20	20	20 ³	-	20 ³
606	Alt-Golm – Bf. Charlottenhof – S Hauptbahnhof	20	20	60	-	60 ⁴
609 ⁵	(Paaren –) Kartow – Am Upstall – Campus Jungfersee (– S Hauptbahnhof ⁶)	20	30	60	-	20/40 ⁷
612	Grube, Schlänitzseer Weg – Kirschallee	60	60	60	-	120
616	S Babelsberg – S Griebnitzsee	20	40	60	-	60
638 ⁸	S+U Rathaus Spandau – Potsdam, Campus Jungfersee (– S Hauptbahnhof ⁵)	20	30	60	-	20/40 ⁷
639	Groß Glienicke, Waldsiedlung – Am Park – Am Anger	EF	-	-	-	-
690	S Hauptbahnhof – Am Stern, Johannes-Kepler-Platz	20	20	20	-	20
691	S Hauptbahnhof – Telegrafenberg	20	-	-	-	-
692	Institut für Agrartechnik – Klinikum	20	20	60	-	20 ⁷
693	Rathaus Babelsberg – Bf. Rehbrücke	20	20	20	-	20
694	Hermannswerder, Küsselstraße – Drewitz, Stern-Center	20	20	20	-	20
695	Bf. Pirschheide – S Hauptbahnhof	20	20	60	-	20 ^{7,9}
696	S Griebnitzsee – Drewitz, Robert-Baberske-Straße	20	20	-	-	-
697	(Bornstedt, Kirschallee –) Am Schragen – Berlin, Neukladower Allee	60	60	60 ¹⁰	-	60 ¹⁰
698	Nedlitz, Weißer See – Bornstedt, Kir-	40	60	60	-	60

Analyse und Prognose

Linie	Linienweg	Takt in Minuten				
		HVZ	NVZ	SVZ	Nacht	Sa/So
	schallee					
699 ¹ 1	Bf. Rehbrücke – Am Stern, Johannes-Kepler-Platz	20	20	60	-	20 ⁷
N14	Am Stern, Johannes-Kepler-Platz – Bf. Golm/Universität	-	-	-	60	30 ¹²
N15	Groß Glienicke, Birkenweg / Am Upstall – S Hauptbahnhof	-	-	-	-	60 ¹²
N16	S Nikolassee – S Hauptbahnhof	-	-	60 ¹³	60	60 ^{13, 12}
N17	Bornim, Institut für Agrartechnik – Am Stern, Johannes-Kepler-Platz	-	-	-	60	60 ¹²

- ¹ nur von Ostern bis Ende der Oktoberferien
 - ² kein Verkehr auf Potsdamer Gebiet
 - ³ in SVZ nur zwischen Wissenschaftspark Golm und Bf. Charlottenhof
 - ⁴ verkehrt nur zwischen Alt-Golm und Bf. Charlottenhof
 - ⁵ Angaben beziehen sich auf den Abschnitt Am Upstall – Campus Jungfernsee, nach Kartzow und Paaren geringeres Angebot
 - ⁶ einzelne Fahrten im Schülerverkehr werden bis zum Hauptbahnhof durchgebunden
 - ⁷ in SVZ im 60-Minuten-Takt
 - ⁸ aufgabenträgerübergreifende Linie
 - ⁹ zwischen Bf. Pirschheide und Neues Palais nur im 60-Minuten-Takt
 - ¹⁰ verkehrt nur zwischen Am Schragen und Neukladower Allee
 - ¹¹ Hst. Zum Heizwerk wird nur während der HVZ bedient
 - ¹² nur nachts
 - ¹³ Von ca. 21:00 Uhr bis ca. 01:00 Uhr 60-Minuten-Takt zwischen S Hauptbahnhof und S Wannsee
- EF – Einzelfahrten

Tabelle 3.8: Takte im Stadtbusverkehr

Durch die Linien 118, 316, 638 und 697 entsteht eine regelmäßige Verbindung mit dem Berliner ÖPNV-Netz.

In der Nacht wird ein separates, vom Tagesverkehr abweichendes Busnetz bedient, das veränderten Bedürfnissen Rechnung trägt.

Analyse und Prognose

3.4.4 Fähre

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

Linie	Linienweg	Takt in Minuten				
		HVZ	NVZ	SVZ	Nacht	Sa/So
F1 Fähre	Auf dem Kiewitt – Hermannswerder	15	15	-	-	15

Tabelle 3.9: Fährlinie

3.4.5 Regionalbus

Hauptaufgabe der Regionalbusse ist die qualitativ hochwertige Absicherung der Verkehre zwischen der Landeshauptstadt Potsdam und ihrem Umland. Auch die Anbindung des Umlandes an wichtige Verknüpfungspunkte mit übergeordneten Verkehrsmitteln auf dem Stadtgebiet wie den SPNV-Bahnhöfen gehört dazu.

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

Analyse und Prognose

Linie	Linienweg	Takt in Minuten				
		HVZ	NVZ	SVZ	Nacht	Sa/So
X1	S Hauptbahnhof – Teltow Bf.	20	20	60	-	60
X43	S Hauptbahnhof – Beelitz, Liebknechtspark	60	60	-	-	-
580	Bad Belzig – Lehnin – Werder (Havel) – S Hauptbahnhof	30	60	-	-	120
601	S Hauptbahnhof – Teltow, Sigridshorst	20	20	60	-	60
602	S Babelsberg/ Lutherplatz – Teltow ¹	EF	-	-	-	-
604	S Hauptbahnhof – Falkensee	60	60 ²	60 ²	-	60 ²
607	S Hauptbahnhof – Caputh – Ferch – Werder (Havel)	20	60	120	-	60 ³
608	S Hauptbahnhof – Michendorf – Dobbrikow	30	60	-	-	60 ⁴
610	Platz der Einheit/ West – Wildpark-West	60	60 ⁵	60 ⁵	-	EF ^{5,6}
611	(S Hauptbahnhof ⁷ –) Bf. Rehbrücke – Saarmund (– Trens Dorf)	20/40	20/40	60	-	60 ^{8,9}
614	S Hauptbahnhof – Ketzin – Gutenpaaren	60	60	60	-	120
619	S Hauptbahnhof – Ludwigsfelde	EF			-	-
631	S Hauptbahnhof – Werder (Havel)	15	30	60	-	Sa/So 30/60
634	Werder (Havel), Post – Neu Töplitz – Potsdam, Schlänitz-	60	60	60	-	120 ¹⁰

Analyse und Prognose

Linie	Linienweg	Takt in Minuten				
		HVZ	NVZ	SVZ	Nacht	Sa/So
	seer Weg – Neu Töplitz					
643	S Hauptbahnhof – Neuseddin – Beelitz	30	60	60	-	120 ¹¹
650	S Hauptbahnhof – Nauen	EF			-	-
715	S Hauptbahnhof – Ludwigsfelde Bf.	60	60	60	-	120
750	S Hauptbahnhof – Luckenwalde	EF			-	EF
N13	S Hauptbahnhof – S Teltow Stadt	-	-	-	120	60 ¹³

¹ nur Hinrichtung
² verkehrt nur zwischen Campus Jungfersee und Falkensee
³ Verlängerung in NVZ im 120-Minuten-Takt bis Werder
⁴ verkehrt zwischen S Hauptbahnhof und Michendorf West im 60-Minuten-Takt und bis Stücken im 120-Minuten-Takt, keine Bedienung des Abschnitts Stücken – Dobbrikow am Wochenende
⁵ verkehrt nur zwischen Bf. Charlottenhof und Wildpark West
⁶ verkehrt nur am Samstag und als Linientaxi
⁷ einzelne Fahrten im morgendlichen Schülerverkehr
⁸ verkehrt nur Saarmund, Bergstraße - Bf. Rehbrücke
⁹ verkehrt am Wochenende nachts im 60-Minuten-Takt zwischen S Hauptbahnhof und Saarmund
¹⁰ verkehrt nur zwischen Schlänitzseer Weg und Neu Töplitz
¹¹ verkehrt am Wochenende nachts ebenfalls im 120-Minuten-Takt
¹³ nur nachts
EF – Einzelfahrten

Tabelle 3.10: Takte im Regionalbusverkehr

Des Weiteren bestehen erhebliche Unterschiede in der Angebotskonzeption. Regionalbuslinien im engeren Verflechtungsbereich wie beispielsweise die Linien X1 und 601 (inkl. Nachtlinie N13) nach Teltow entsprechen vom Angebot her eher Stadtbuslinien. Sie verkehren rund um die Uhr im dichten Takt. Dagegen fahren Regionalbuslinien in ländlicheren, weniger besiedelten Gebieten in einem aufgelockerten Takt und bedienen diese teilweise nur mit Einzelfahrten. Die Buslinien werden überwiegend von der regiobus Potsdam Mittelmark GmbH betrieben. Weitere Betreiber sind die

Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH (Linien 604, 614 und 650) und die Verkehrsgesellschaft Teltow-Fläming mbH (Linien 715 und 750).

Auf einigen Verkehrsachsen fahren PlusBus-Linien. Diese verkehren ganztägig in einem dichten Takt mit kurzen Umstiegszeiten zum SPNV und verkehren auch am Wochenende überwiegend getaktet (Linien 580, 643 und 715).

3.4.6 S-Bahn

Die Leistungen der Berliner S-Bahn werden vom Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) im Auftrag der Länder Berlin und Brandenburg bestellt und von der S-Bahn Berlin GmbH betrieben.

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

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

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

3.4.7 Regionaler Bahnverkehr

Die Bestellung des Eisenbahn-Regionalverkehrs erfolgt ebenfalls durch den VBB im Auftrag der Länder Berlin und Brandenburg.

Der Verknüpfung des Regionalverkehrs mit dem Potsdamer ÖPNV kommt eine große Bedeutung zu, um in der Beziehung Stadt-Umland ein in seiner Gesamtheit attraktives System öffentlicher Verkehrsmittel als Alternative zum MIV anbieten zu können. Grundprinzip des Potsdamer ÖPNV ist deshalb die Ausrichtung der Straßenbahn und der Busse auf das SPNV-Angebot.

Analyse und Prognose

Bedeutung für innerstädtische Nahverkehrsaufgaben haben im Wesentlichen die Regionalbahnlinien RB21 und RB22, die die Universitätsstandorte Golm, Neues Palais und Griebnitzsee miteinander verbinden, den Wissenschaftsstandort Golm anbinden sowie mit den Haltepunkten Potsdam Park Sanssouci und Charlottenhof die Brandenburger Vorstadt erschließen.

Das Bahnnetz zur Anbindung der Landeshauptstadt Potsdam besteht gemäß Fahrplan 2017/2018 im Regionalverkehr aus sieben SPNV-Linien, welche neun Regionalbahnhöfe bedienen (vgl. Tabelle 3.11). Die Verkehrsleistungen werden zum großen Teil durch die Deutsche Bahn AG (DB Regio) erbracht. Die Linie RB33 von Berlin-Wannsee über die Bahnhöfe Medienstadt Babelsberg und Rehbrücke wird von der Ostdeutschen Eisenbahn GmbH (ODEG) betrieben.

Zugangsstelle	DB Regio	ODEG
Hauptbahnhof	RE1, RB20, RB21, RB22, RB23	
Charlottenhof	RE1, RB20, RB21, RB22, RB23	
Golm	RB20, RB21, RB22	
Griebnitzsee	RB21, RB22	
Marquardt	RB21	
Medienstadt Babelsberg	RE7	RB33
Park Sanssouci	RE1, RB20, RB21, RB22	
Pirschheide	RB23	
Rehbrücke	RE7	RB33

Tabelle 3.11: Regionalbahnhöfe in Potsdam

Analyse und Prognose

Das Stadtgebiet Potsdams wird in der Fahrplanperiode seit Dezember 2018 durch folgende Linien des SPNV bedient:

Linie	Relation	Takt in Minuten		
		Mo-Fr	Sa/So/F	
RE1	(Magdeburg –) Brandenburg – Potsdam Hbf – Berlin-Wannsee – Berlin Hbf – Fürstenwalde – Frankfurt (O.) – Cottbus Hbf) ^{1,2}	30 ³	30 ³	
RE7	Dessau – Bad Belzig – Potsdam-Rehbrücke – Berlin-Wannsee – Berlin Hbf – Berlin-Schönefeld Flughafen – Wünsdorf-Waldstadt	60	60 ⁴	
RB20	Potsdam Hbf – Potsdam, Golm – Hennigsdorf – Oranienburg	60	-	
RB21	(Berlin Friedrichstraße – Griebnitzsee) – Potsdam Hbf – Potsdam, Golm – Wustermark ⁵	60	120	
RB22	(Berlin Friedrichstraße – Griebnitzsee) – Potsdam Hbf – Potsdam, Golm – Berlin-Schönefeld Flughafen – Königs Wusterhausen ⁵	60	60	
RB23	Potsdam Hbf – Michendorf	60	120	
RB33	Jüterbog – Beelitz Stadt – Potsdam-Rehbrücke – Berlin Wannsee	60	120	

¹ verkehrt zwischen Brandenburg und Magdeburg im 60-Minuten-Takt
² nur einzelne Fahrten zwischen Frankfurt (O.) Cottbus Hbf
³ hält an den Bahnhöfen Charlottenhof und Park Sanssouci im 60-Minuten-Takt
⁴ verkehrt zwischen Dessau Hbf und Bad Belzig im 120-Minuten-Takt
⁵ verkehrt zwischen Potsdam Hbf und Griebnitzsee nur montags bis freitags, weiter bis Berlin Friedrichstraße nur in der HVZ

Tabelle 3.12: Takte im SPNV

3.5 Prognose der Verkehrsnachfrage bis 2023

3.5.1 Bisherige Nachfragesituation im ÖPNV

Für die Landeshauptstadt Potsdam wurde im Rahmen der Verkehrserhebung SrV 2013 ein ÖPNV-Anteil in Höhe von ca. 21 % des Wegeaufkommens im Gesamtverkehr der Potsdamer Einwohnerinnen und Einwohner ermittelt (vgl. Abbildung 3.9) [23]. Dies entspricht ca. 132.000 Fahrgastbeförderungsfällen, welche mit dem ÖPNV bewältigt werden.

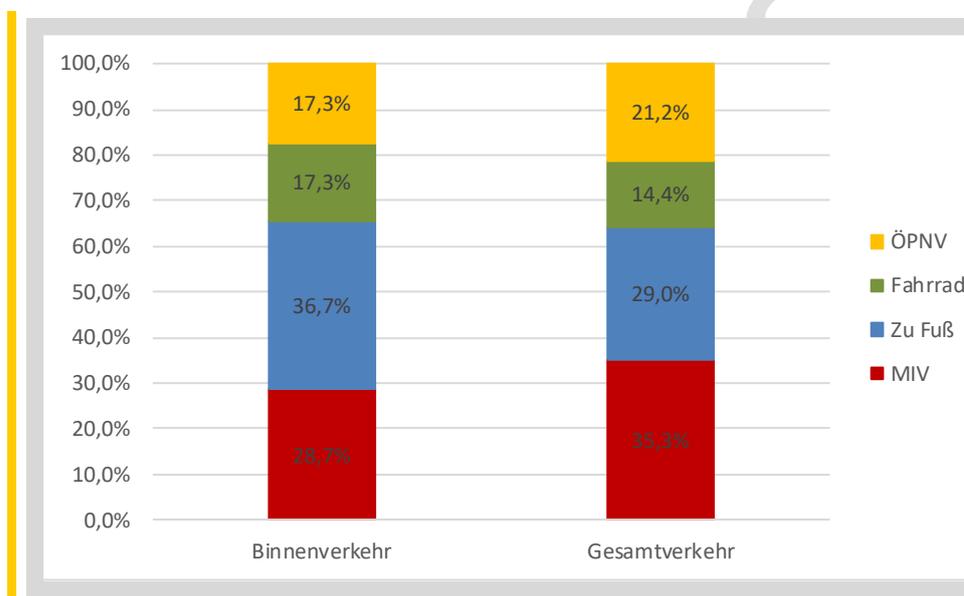


Abbildung 3.9: Modal Split (Wege) in der Landeshauptstadt Potsdam

Im Jahr 2017 wurden durch die ViP 34,7 Mio. Personen mit dem ÖPNV befördert. Dies entspricht einer Zunahme um 25 % der beförderten Personen gegenüber dem Jahr 2012 (27,7 Mio. Fahrgastbeförderungsfälle) [19].

Eine wesentliche Einflussgröße auf die ÖPNV-Nachfrage stellt das ÖPNV-Angebot dar. Im Nahverkehrsraum der Landeshauptstadt Potsdam ist die Betriebsleistung seit 2012 um 2,7 % gestiegen [19] (vgl. Abbildung 3.1).

Es ist somit festzustellen, dass im Zeitraum von 2012 bis 2017 die Anzahl der beförderten Personen wesentlich schneller gestiegen ist als die Betriebsleistung.

3.5.2 Nachfrageentwicklung bis 2023

Die Entwicklung der Fahrgastnachfrage im ÖPNV ist abhängig von den für die Verkehrsnachfrage relevanten Strukturgrößen und Kennziffern zum Verkehrsverhalten sowie der Qualität des vorgehaltenen Angebots. Die Entwicklung der Strukturdaten wurde bereits im Abschnitt 0 ausführlich beschrieben. Demnach ist im Prognosezeitraum bei den für die Verkehrsnachfrage bedeutsamen Strukturgrößen

- ▶ Einwohnerinnen und Einwohner
- ▶ Schülerinnen und Schüler
- ▶ Studierende
- ▶ Arbeitsplätze

in der Landeshauptstadt Potsdam von einem weiteren Wachstum auszugehen.

Eine weitere Einflussgröße der Verkehrsnachfrage und im Speziellen der Wahl des Verkehrsmittels stellt die Pkw-Verfügbarkeit dar, die mit Hilfe des Motorisierungsgrades abgebildet werden kann. Dieser Kennwert liegt in Potsdam per 31.12.2017 bei 417 Pkw je 1.000 Einwohnende [20]. In den Jahren 2012 bis 2017 blieb der Motorisierungsgrad mit einer mittleren jährlichen Zunahme von ca. 0,1 % (bezogen auf Pkw) nahezu konstant.

Angebotsveränderungen haben direkten Einfluss auf die Nachfrage. Durch gezielte Angebotsverbesserungen im ÖPNV kann eine Nachfragesteigerung erreicht werden, Leistungsreduktionen hingegen wirken nachfrage-senkend.

Um den verschiedenen Einflussgrößen und Entwicklungen Rechnung zu tragen, wurden drei Szenarien für die Abschätzung der Verkehrsnachfrage bis 2023 entwickelt, welche sich einerseits durch die prognostizierte soziodemografische Entwicklung als auch durch verschiedene Maßnahmen mit Einfluss auf die Verkehrsnachfrage unterscheiden.

Das Basisszenario orientiert sich dabei an der vorhandenen Bevölkerungsprognose, während die Entwicklungsszenarien ein stärkeres Bevölkerungswachstum sowie weitere verkehrliche Maßnahmen abbilden und damit die Grundlage für die Anpassung des ÖPNV-Angebotes bilden (vgl. Abschnitt 5).

3.5.2.1 Basisszenario

Das Basisszenario stellt die Nachfrageentwicklung unter Berücksichtigung der veränderten soziodemographischen Strukturdaten aus der Bevölkerungsprognose 2016-2035 (Stand 2017) für das Prognosejahr 2023 dar. Neben der Bevölkerungsentwicklung werden in diesem Szenario keine verkehrlichen nachfragerlevanten Maßnahmen berücksichtigt, weshalb es auch als Prognose-Nullfall bezeichnet werden kann.

Mit der geplanten Umsetzung der Wohnbaupotenziale, der Berücksichtigung des demografischen Wandels und den prognostizierten Wanderungsbewegungen wird zwischen 2019 und 2023 von einem linearen Bevölkerungswachstum um rund 5,5 % auf eine Einwohnerzahl von rund 192.000 im Jahr 2023 ausgegangen (siehe Abbildung 3.10 und vgl. Abschnitt 0).

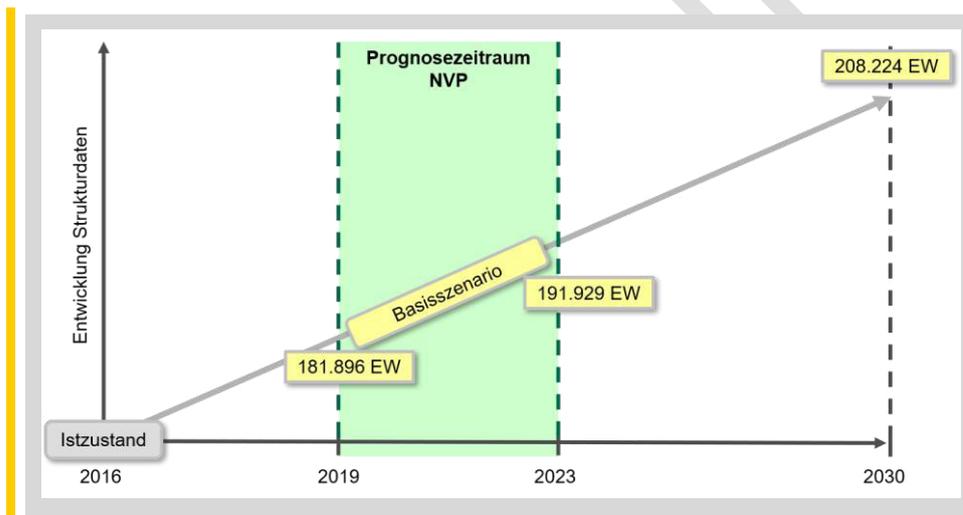


Abbildung 3.10: Basisszenario – Schema Einflussgrößen

Die nachfolgende Netzgrafik zeigt auf Basis der Ortsteile die Nachfrageänderungen des Basisszenarios gegenüber dem Analysejahr 2016, unterteilt nach Wachstumsklassen.

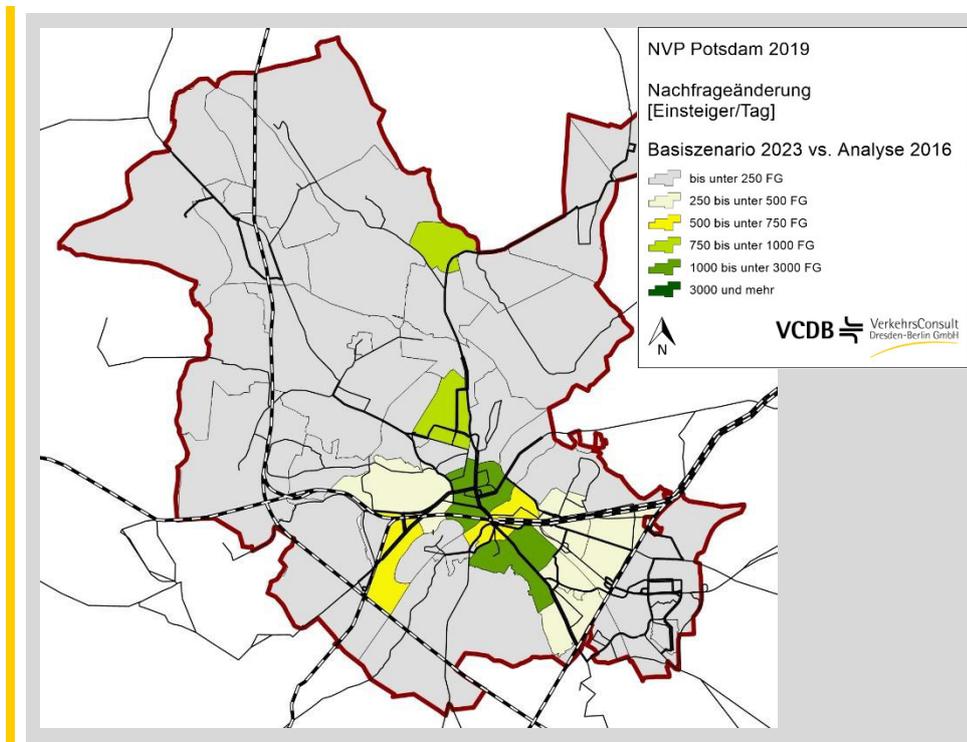


Abbildung 3.11: Basisszenario – Nachfrageentwicklung gegenüber Analyse

Es wird ersichtlich, dass die Nachfragesteigerungen mit den geplanten Gebietsentwicklungen korrespondieren. So sind hohe Zuwächse in der nördlichen Innenstadt, in der Teltower Vorstadt, in Krampnitz Kaserne sowie im Bornstedter Feld zu erwarten. Zudem gibt es mittlere Nachfragesteigerungen in folgenden Ortsteilen:

- ▶ Potsdam West
- ▶ Brandenburger Vorstadt
- ▶ südliche Innenstadt
- ▶ Babelsberg Zentrum
- ▶ Babelsberg Süd
- ▶ Schlaatz
- ▶ Waldstadt I und II

Geringe Zuwächse werden darüber hinaus im gesamten übrigen Stadtgebiet prognostiziert. Insgesamt steigt die Nachfrage im ÖPNV des Basisszenarios gegenüber der Analyse um ca. 8,4 % (~11.800 Fahrten pro Tag).

3.5.2.2 Entwicklungsszenarien

Neben dem Basisszenario wurden zwei weitere Szenarien entwickelt, welche neben den soziodemographischen Entwicklungen verschiedene verkehrliche Maßnahmen mit Einfluss auf die Verkehrsnachfrage beinhalten.

Entwicklungsszenario 1 - Verkehrsverlagerung

Im Entwicklungsszenario 1 wird analog zum Basisszenario eine lineare Bevölkerungsentwicklung auf Basis der Bevölkerungsprognose für das Jahr 2023 zugrunde gelegt. Zusätzlich wird die Umsetzung sogenannter „Push-Maßnahmen“ mit Wirkung auf den MIV angenommen. Diese bewirken eine Verkehrsverlagerung zu den Verkehrsarten des Umweltverbundes (Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV). Für den ÖPNV bedeutet dies eine Modal Split-Änderung um 1,8 % auf 19,1 %⁵ in Bezug auf die von der Potsdamer Bevölkerung zurückgelegten Wege im Binnenverkehr (Abbildung 3.14).

Im Folgenden sind mögliche Maßnahmenbereiche zum Erreichen dieser gewünschten Verschiebung des Modal Splits aufgelistet, die jedoch in der Entwicklung der Szenarien nicht näher spezifiziert wurden.

- ▶ MIV-Infrastrukturmaßnahmen
- ▶ Maßnahmen der Parkraumbewirtschaftung
- ▶ Maßnahmen der Luftreinhalteplanung

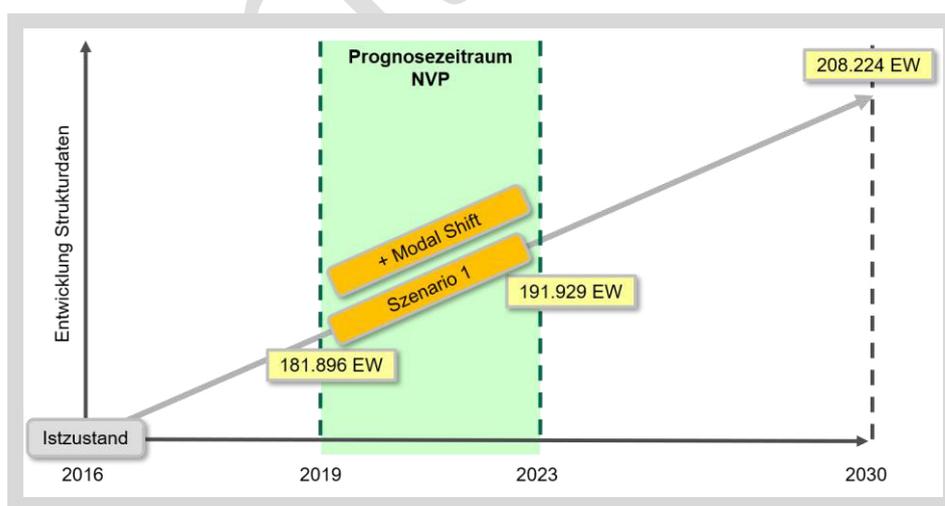


Abbildung 3.12: Szenario 1 (Verkehrsverlagerung) – Schema Einflussgrößen

⁵ Zielstellung der Landeshauptstadt Potsdam

Der folgende Netzausschnitt zeigt auf Basis der Ortsteile die Nachfrageänderungen des Szenarios 1 gegenüber dem Analysejahr 2016.

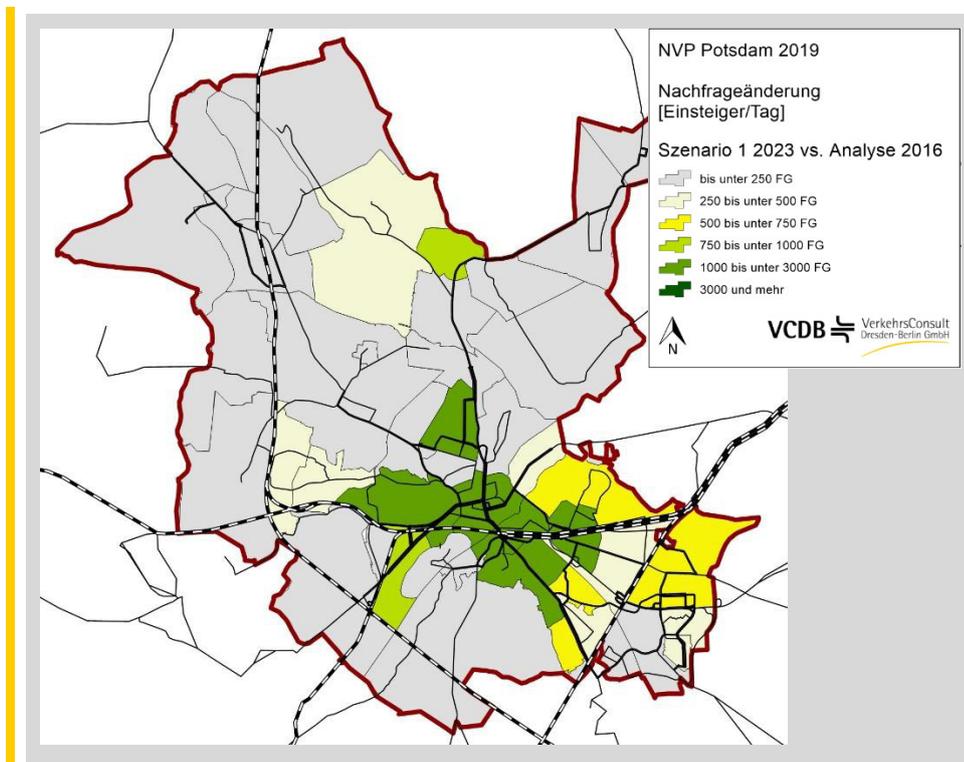


Abbildung 3.13: Szenario 1 (Verkehrsverlagerung) – Nachfrageentwicklung gegenüber Analyse

Zusätzlich zu den bereits im Basisszenario ermittelten Zuwächsen werden hohe Nachfragesteigerungen in der südlichen Innenstadt, in Potsdam West, in der Brandenburger Vorstadt und in Babelsberg Zentrum ausgewiesen.

Mittlere Steigerungen sind zudem in folgenden Ortsteilen zu verzeichnen:

- ▶ Fahrland
- ▶ Eiche
- ▶ Golm Ost
- ▶ Waldstadt II
- ▶ Stern
- ▶ Drewitz
- ▶ Kirchsteigfeld
- ▶ Babelsberg Nord
- ▶ Berliner Vorstadt

Analyse und Prognose

Zusätzlich gibt es geringe Nachfragesteigerungen in allen weiteren Ortsteilen. Insgesamt steigt die Nachfrage im ÖPNV des Szenario 1 gegenüber der Analyse um ca. 14,9 % (~21.000 Fahrten pro Tag).

Entwicklungsszenario 2 – Verkehrsverlagerung + Wachstum

Das Entwicklungsszenario 2 baut auf dem Szenario 1 auf und berücksichtigt ebenfalls eine Verschiebung des Modal Split im Jahr 2023 zum ÖPNV (Abbildung 3.14).

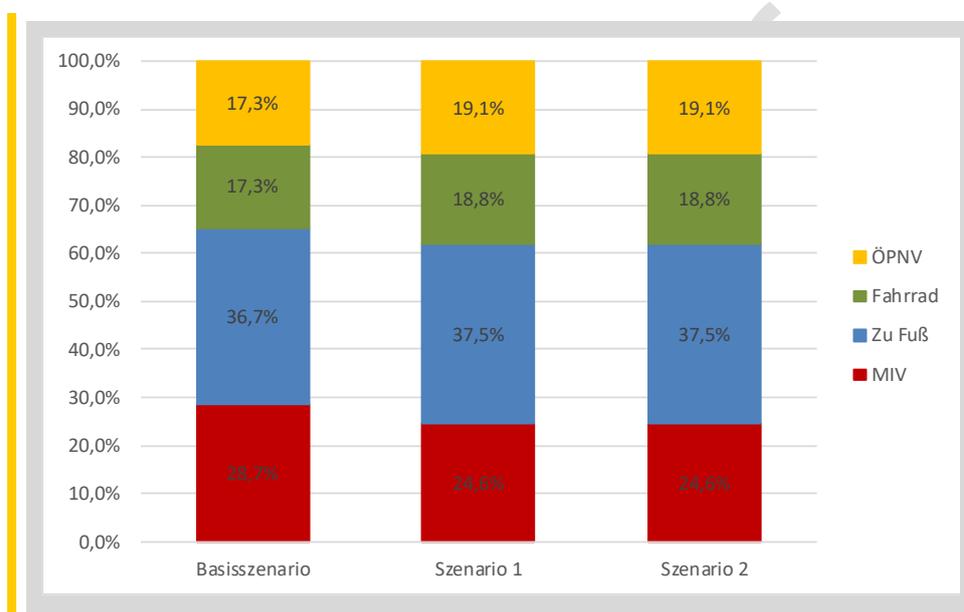


Abbildung 3.14: Entwicklung Modal Split (Wege) im Binnenverkehr im Szenario 1 und 2

Im Szenario 2 wird darüber hinaus von einem stärkeren Bevölkerungswachstum im Prognosehorizont 2023 und dem vorzeitigen Erreichen der für das Jahr 2025 prognostizierten Bevölkerungszahl aufgrund beschleunigter Gebietsentwicklung sowie von Wanderungsbewegungen ausgegangen.

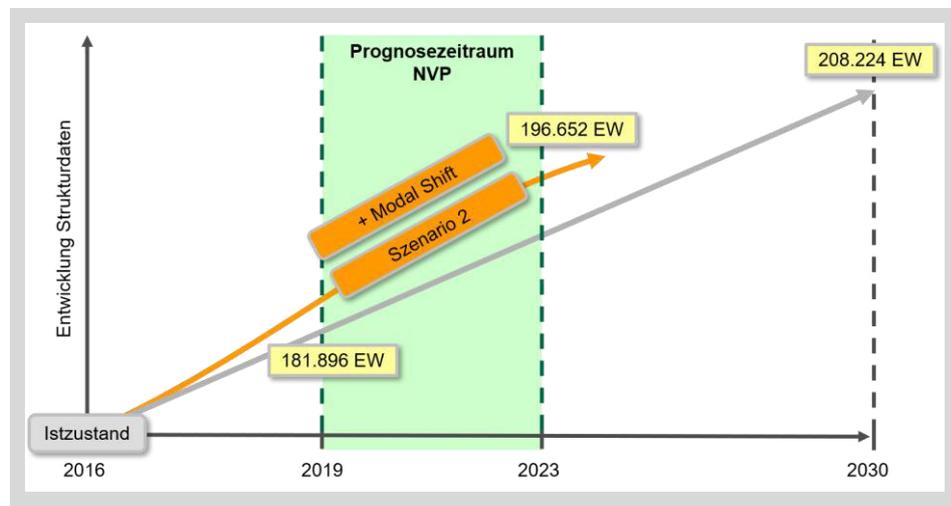


Abbildung 3.15: Szenario 2 (Verkehrsverlagerung + Wachstum) – Schema Einflussgrößen

Die nachfolgende Netzgrafik zeigt auf Basis der Ortsteile die Nachfrageänderungen des Szenarios 2 gegenüber dem Analysejahr 2016.

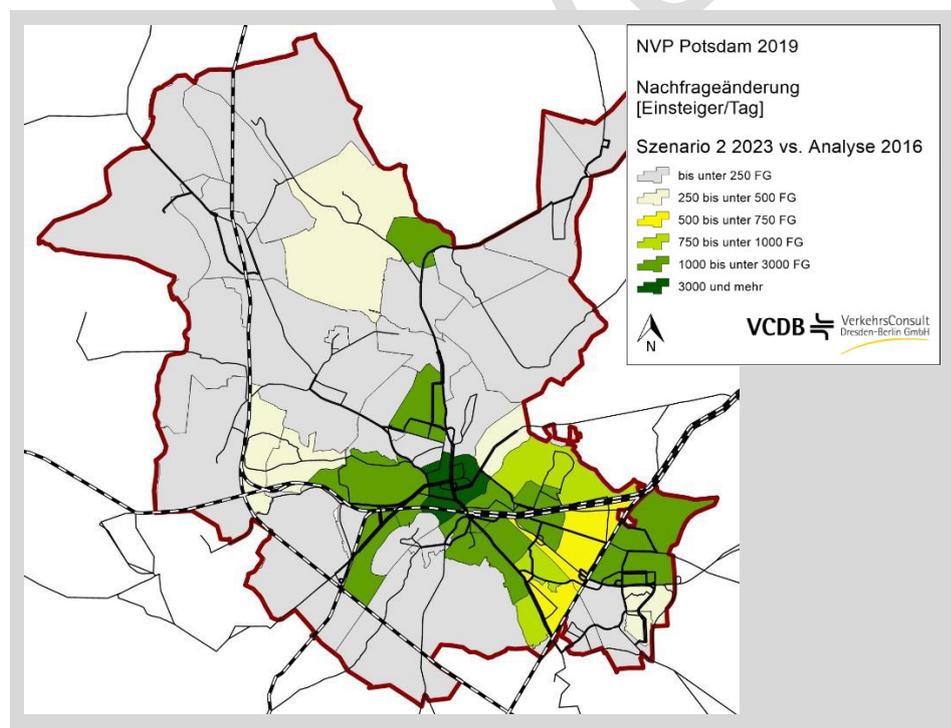


Abbildung 3.16: Szenario 2 (Verkehrsverlagerung + Wachstum) – Nachfrageentwicklung gegenüber Analyse

Analyse und Prognose

In diesem Szenario verstärken sich die Nachfragesteigerungen gegenüber dem Entwicklungsszenario 1 insbesondere in der nördlichen Innenstadt, am Stern, in Potsdam West und in Krampnitz Kaserne.

Die Nachfrage im ÖPNV des Szenarios 2 steigt gegenüber der Analyse um ca. 18,4 % (~26.000 Fahrten pro Tag).

4 Anforderungsprofil im ÖPNV und Bewertung

4.1 Verkehrsangebot

Das hier definierte Anforderungsprofil umfasst die Vorgaben für den städtischen ÖPNV in der Landeshauptstadt Potsdam, für den die Stadt als Aufgabenträger unmittelbare Verantwortung trägt.

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

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

Das Angebot des ÖPNV wird im Wesentlichen durch die räumliche und zeitliche Qualität der Erschließung aller Teilräume (Erschließungsqualität) sowie auf wichtigen Verbindungen (Verbindungsqualität) definiert.

Das nachstehende Anforderungsprofil ist sowohl Grundlage für die Bewertung des bestehenden ÖPNV-Angebotes als auch für die Ausgestaltung des ÖPNV in der Landeshauptstadt Potsdam im Zeitraum von 2019 bis 2023.

Anforderungsprofil im ÖPNV und Bewertung

4.1.1 Gebietskategorisierung

Die Landeshauptstadt Potsdam weist eine heterogene Struktur mit ländlichen Bereichen im Norden und verdichteten Bereichen im Zentrum, im Südosten und im Südwesten auf.

Aus diesem Grund wurde zur Aufstellung und Bewertung von Angebotsstandards das Planungsgebiet auf Basis der Ortsteile betrachtet. Diese wurden anhand der Nutzungsdichte (Verhältnis der Anzahl der potenziellen ÖPNV-Nutzenden je bebauter Fläche) klassifiziert. Zielseitige Faktoren zur Erhöhung der Nutzungsdichte wie kulturelle Einrichtungen, Bildungseinrichtungen oder gewerbliche Flächen wurden dabei berücksichtigt.

Für die Landeshauptstadt Potsdam wurden folgende Klassen definiert:

- ▶ Klasse I: hohe Nutzungsdichte
- ▶ Klasse II: mittlere Nutzungsdichte
- ▶ Klasse III: niedrige Nutzungsdichte

Die Zuordnung der Ortsteile zu den Nutzungsdichten ist in nachfolgender Tabelle 4.1 dargestellt. Die Basis dafür bildet die aktuelle Einwohnerprognose für das Jahr 2023 [24] und die im Flächennutzungsplan der Landeshauptstadt Potsdam ausgewiesenen bebauten Flächen [25].

Klasse I	Klasse II	Klasse III
Bornstedter Feld ^{WE II}	Bornim	Institut Bornim
Golm Ost ^{WE III}	Bornstedter Ortslage	Nedlitz
Golm West ^{WE III}	Eiche	Campus Jungfernsee
Brandenburger Vorstadt	Jägervorstadt	Sacrow
Potsdam West	Berliner Vorstadt	Grube
Nördliche Innenstadt	Babelsberg Nord	Nauener Vorstadt
Südliche Innenstadt	Templiner Vorstadt	Forststraße
Babelsberg Süd ^{WE II}	Hermannswerder	Klein Glienicke
Babelsberg Zentrum	Waldstadt I	Alt Drewitz
Teltower Vorstadt	Industriegelände ^{WE III}	Uetz-Paaren

Anforderungsprofil im ÖPNV und Bewertung

Klasse I	Klasse II	Klasse III
Schlaatz	Fahrland	Marquardt
Waldstadt II	Kaserne Krampnitz	Marquardt-Friedrichspark
Am Stern ^{WE II}	Neu Fahrland	Satzkorn
Drewitz	Groß Glienicke	Kartzow
Kirchsteigfeld		Krampnitz Ort
		Waldsiedlung Groß Glienicke
		Das kurze Feld
<small>^{WE II} Aufgrund der Nutzungsstruktur wird der Ortsteil am Wochenende der Klasse II zugeordnet. ^{WE III} Aufgrund der Nutzungsstruktur wird der Ortsteil am Wochenende der Klasse III zugeordnet.</small>		

Tabelle 4.1: Klasseneinteilung Ortsteilklassen

Die Klasse I umfasst den dicht besiedelten Korridor von der Innenstadt mit den westlichen und südlichen Vorstädten über den südlichen Bereich von Babelsberg bis hin zum Gebiet Stern-Drewitz-Kirchsteigfeld und zur Waldstadt I sowie das Bornstedter Feld im Norden und den durch Universitäts- und Hochschulstandorte geprägten Bereich Golm im Westen.

In die Klasse II wurden die um den dicht besiedelten Korridor liegenden Bereiche sowie Fahrland, Neu Fahrland, die Kaserne Krampnitz und Groß Glienicke eingeordnet.

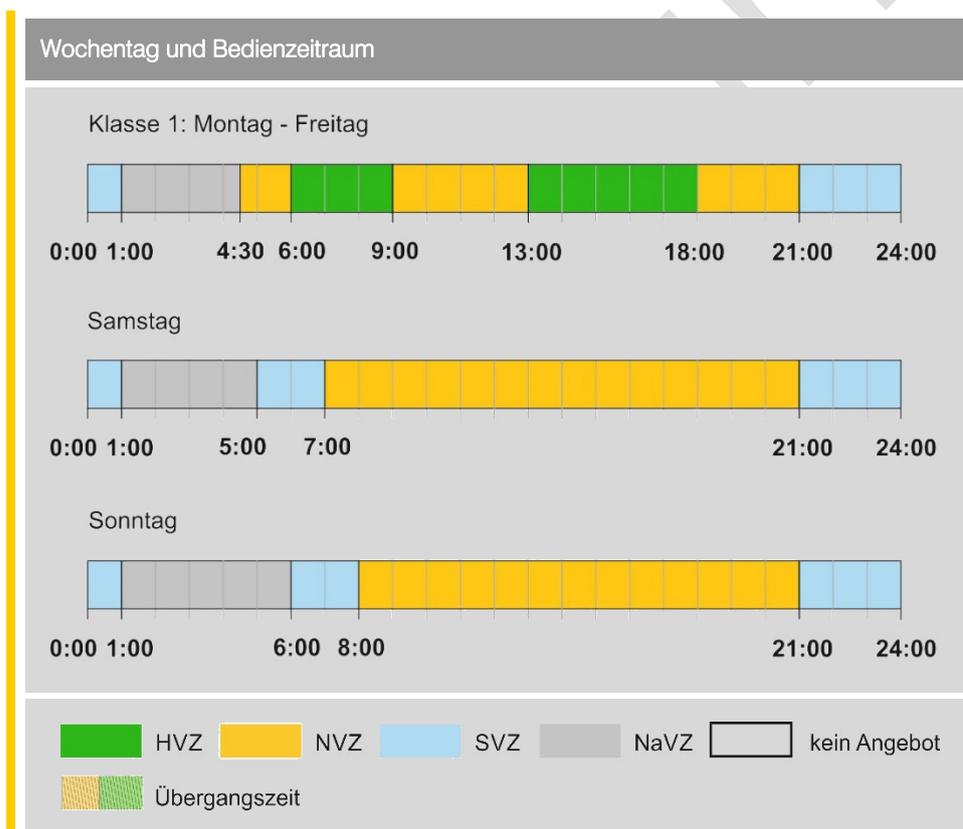
Aufgrund nicht vorhandener Strukturen wurden die Ortsteile Forst Potsdam Süd und Wildpark keiner Klasse zugeordnet und alle weiteren Ortsteile gehören der Klasse III an.

Anforderungsprofil im ÖPNV und Bewertung

4.1.2 Verkehrszeiten und Bedienzeitraum

Die Bedienung des Stadtverkehrsnetzes ist nach den in Abbildung 4.1 festgelegten Verkehrszeiten zu differenzieren. Diese orientieren sich an der Intensität der Verkehrsnachfrage innerhalb des Tages- und Wochenverlaufs.

Für die Klasse III wurden Übergangszeiten zwischen den Verkehrszeiten festgelegt. Diese ermöglichen einen gleitenden Beginn des Bedienungszeitraumes am Morgen, um beispielsweise den gebietsbezogen unterschiedlich beginnenden Berufsverkehr bzw. Ausrückvorgänge der öffentlichen Verkehrsmittel zu berücksichtigen.



Anforderungsprofil im ÖPNV und Bewertung

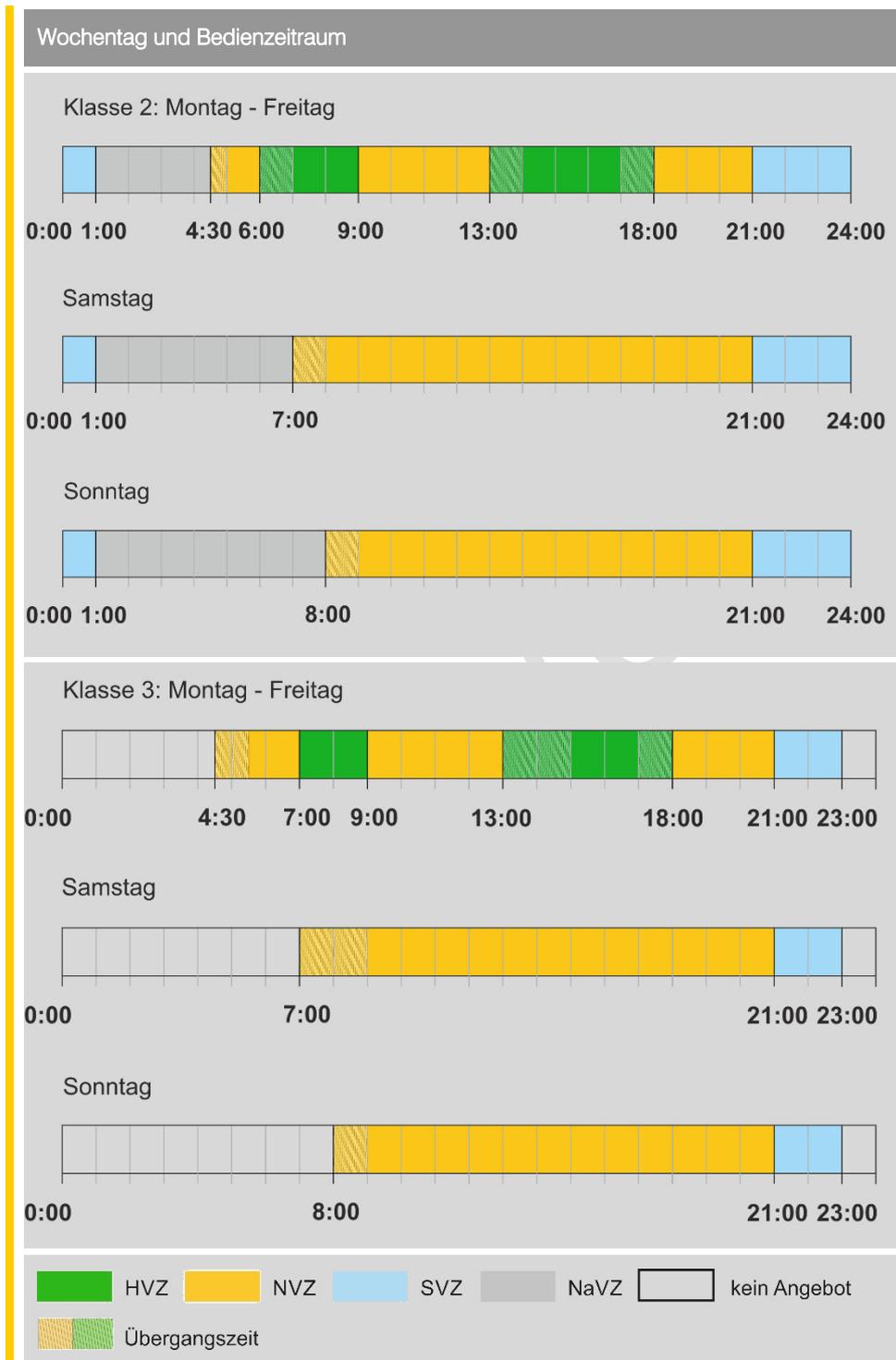


Abbildung 4.1: Übersicht über die Verkehrszeiten in der Landeshauptstadt Potsdam

Anforderungsprofil im ÖPNV und Bewertung

Bewertung der Bedienzeiträume

Die hier definierten Bedienzeiträume werden zu einem weit überwiegenden Teil eingehalten. Aufgrund der schwachen Nachfrage sind für einige Haltestellen Abweichungen von den Vorgaben zum Bedienzeitraum zulässig. Diese sind in Anlage 3 dargestellt.

4.1.3 Erschließungsqualität

Die Qualität der Erschließung wird differenziert nach Gebietskategorien und Verkehrssystemen (räumlich) sowie nach Verkehrszeiten vorgegeben.

Dabei gilt, dass alle Teilflächen, die mehr als 200 Einwohner oder ein entsprechendes Quell-/ Zielpotenzial aufweisen, mit dem ÖPNV erschlossen werden sollen. Eine Teilfläche gilt als erschlossen, wenn sich 80 % der Einwohner bzw. anderer Potenziale in den fußläufigen Einzugsbereichen der Haltestellen von öffentlichen Verkehrsmitteln befinden [26].

Die Haltestellen dienen als Zugangspunkte zum ÖPNV-System. In Abhängigkeit der Bedienung durch die verschiedenen Verkehrsmittel sowie ihrer räumlichen Lage gelten folgende Einzugsbereiche (Luftlinienentfernung):

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

Tabelle 4.2: Haltestelleneinzugsbereiche nach Klassen

Die Bedienungshäufigkeit an den Haltestellen soll den in Tabelle 4.3 aufgeführten Vorgaben entsprechen, wobei die Abfahrten möglichst gleichmäßig auf eine Stunde verteilt werden sollen.

Anforderungsprofil im ÖPNV und Bewertung

Verkehrszeit	Fahrten pro Stunde und Richtung		
	Klasse I	Klasse II	Klasse III
HVZ	6 bis 12 Fahrten	2 bis 3 Fahrten	1 Fahrt
NVZ	3 bis 6 Fahrten	2 bis 3 Fahrten	0,5 bis 1 Fahrt
SVZ	3 Fahrten	1 Fahrt	0,5 bis 1 Fahrt
NaVZ	1 Fahrt 2 Fahrten am Wochenende	1 Fahrt am WE	-

Tabelle 4.3: Bedienungshäufigkeit nach Klassen

Die räumliche Erschließung ist gegeben, wenn für den überwiegenden Teil des Gebietes (bzw. für die Haltestellen, welche die wesentliche Erschließung innehaben) die Kriterien erfüllt sind.

Bewertung

In die Bewertung werden alle ÖPNV-Angebote sowie die in die Landeshauptstadt Potsdam einfahrenden Regionalverkehrslinien einbezogen.

Die derzeitige räumliche Erschließung der bebauten Gebiete der Landeshauptstadt Potsdam ist als gut einzuschätzen (vgl. Abbildung 4.2).

Folgende Bereiche befinden sich im Grenzbereich bzw. außerhalb der Haltestelleneinzugsgebiete:

- ▶ zwischen Rosa-Luxemburg-Straße und Virchowstraße (Babelsberg Nord)
- ▶ zwischen Gartenstraße und Nuthestraße (Babelsberg Süd)
- ▶ westlich der Erich-Mendelsohn-Allee (Bornstedter Feld)
- ▶ zwischen Katharinenstraße und Eichenallee (Bornstedter Ortslage)
- ▶ östliches Siedlungsgebiet (Fahrland)
- ▶ zwischen Fahrländer See und Weißem See (Neu Fahrland)
- ▶ Siedlung Schlänitzsee (Grube)
- ▶ südlich der Parzivalstraße (Groß Glienicke)
- ▶ nördlicher Bisamkiez (Schlaatz)
- ▶ westlich des Heidereiterwegs (Teltower Vorstadt)
- ▶ westlich Zum Jagenstern / Kiefernring (Waldstadt II)
- ▶ Zeppelin-Grundschule (Potsdam West)

Anforderungsprofil im ÖPNV und Bewertung

In vereinzelt weiteren Bereichen sind ebenfalls Unterschreitungen der Zielwerte festzustellen. Die geringe Einwohnerzahl (weniger als 200 Einwohner) bzw. das geringe Nutzerpotenzial rechtfertigen dort jedoch kein Angebot.

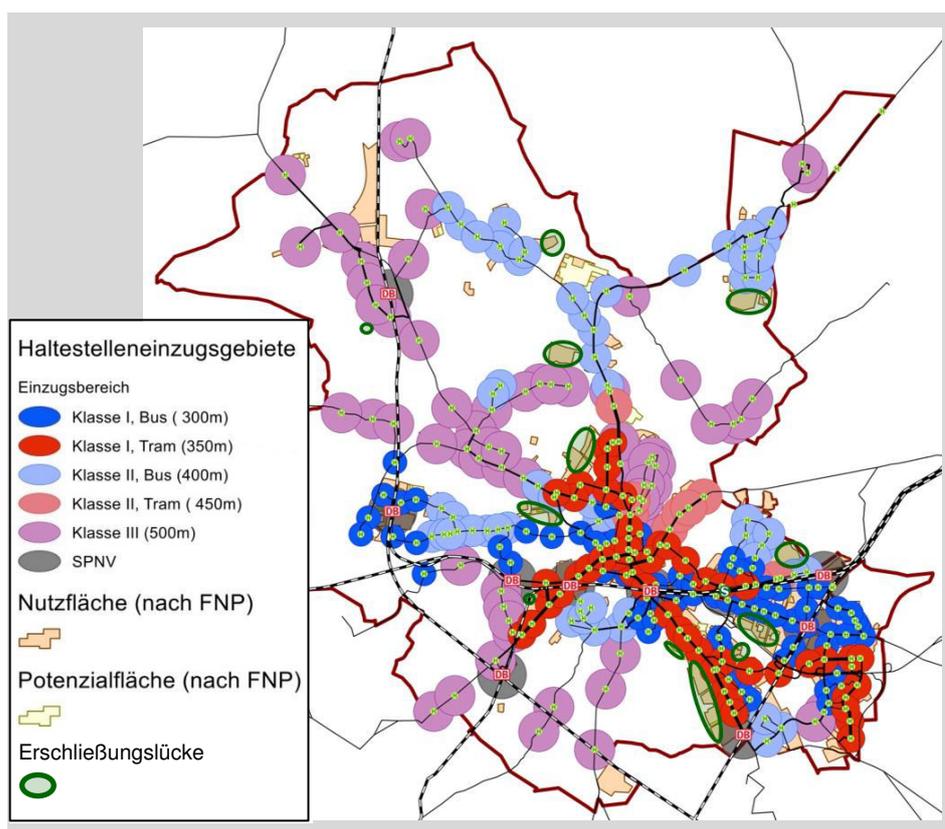


Abbildung 4.2: Haltestelleneinzugsgebiete in der Landeshauptstadt Potsdam mit Erschließungslücken

Die Vorgaben für die Bedienungshäufigkeiten (Anzahl der Haltestellenabfahrten) werden werktags zum großen Teil zu jeder Verkehrszeit erfüllt. Ausnahmen bestehen zu allen Verkehrszeiten an einigen Haltestellen in Golm, an den Haltestellen Schloss Sanssouci, Telegrafenberg und Karl-Liebknecht-Stadion sowie zur HVZ insbesondere an den Haltestellen Falkenhorst, Am Fenn, Drewitzer Straße/E.-Weinert-Straße, Unter den Eichen, Spindelstraße und Theodor-Fontane-Straße, welche eine zu geringe Bedienung aufweisen. Am Wochenende treten weitere Abweichungen auf. Die vorhandenen Unterschreitungen der geforderten Bedienstandards können jedoch aufgrund der Nachfragepotenziale toleriert werden.

Anforderungsprofil im ÖPNV und Bewertung

Die Bedienungsdefizite aller Verkehrstage und -zeiten je Ortsteil sind differenziert nach Haltestellen in Anlage 4 dargestellt.

4.1.4 Verbindungsqualität

Zur Einhaltung der Vorgaben für die Verbindungsqualität wird die Zielerreichbarkeit der Innenstadt (Haltestellen Platz der Einheit bzw. Hauptbahnhof) unter Beachtung der Verkehrszeiten anhand der Kriterien

- ▶ Beförderungszeit und
- ▶ Umsteigehäufigkeit

analysiert und bewertet.

Die folgende Tabelle 4.4 gibt einen Überblick über die Zielwerte der Verbindungsqualität aus den Ortsteilen in die Innenstadt, unterschieden nach Tag und Abend (ab ca. 19:00 Uhr).

Für die Beförderungszeit aus den Ortsteilen der Klasse III werden Richt- und Grenzwerte definiert, wobei die Grenzwerte Mindestanforderungen und die Richtwerte eine Zielstellung darstellen.

Für die Umsteigehäufigkeit wird in der Klasse II ein Umstieg vom Bus zur Straßenbahn zugelassen.

	Beförderungszeit	Umsteigehäufigkeit	
	Tag / Abend	Tag	Abend
Klasse I	30 min	0	0 / 1*
Klasse II	30 min	0 / 1*	1
Klasse III	Richtwert: 30 min Grenzwert: 60 min	1	1
* ein Umstieg vom Bus zur Straßenbahn zulässig			

Tabelle 4.4: Vorgaben zur Verbindungsqualität

Ein weiteres Kriterium zur Beurteilung der Verbindungsqualität bildet das Reisezeitverhältnis von ÖPNV zu MIV, welches anhand der in Tabelle 4.5 aufgeführten Stufen der Angebotsqualität (SAQ) gemäß Richtlinie für integrierte Netzgestaltung [27] bewertet wird.

Anforderungsprofil im ÖPNV und Bewertung

SAQ	Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV
A	bis 1 - sehr gute Qualität
B	bis 1,6 - gute Qualität
C	bis 2,2 - befriedigende Qualität
D	bis 2,8 - ausreichende Qualität
E	bis 3,4 - mangelhafte Qualität
F	größer 3,4 - unzureichende Qualität

Tabelle 4.5: Stufen der Angebotsqualität (SAQ) nach RIN

Das Reisezeitverhältnis ÖPNV / MIV sollte auf den Verbindungen aus den Ortsteilen zur Innenstadt mindestens eine gute Qualität aufweisen. Das heißt, dass ÖPNV-Nutzende nicht mehr als die ca. eineinhalbfache Reisezeit eines Autofahrers benötigen sollte. Basis zur Ermittlung dieses Wertes ist die schnellste Verbindung von Montag bis Freitag im unbelasteten Netz in der Hauptverkehrszeit zwischen 7:00 und 8:00 Uhr von einer ausgewählten Haltestelle jedes Ortsteiles zur Innenstadt.

Bewertung

Die Vorgaben zur Zielerreichbarkeit und zur Umsteigehäufigkeit werden tagsüber von Montag bis Freitag auf allen betrachteten Relationen eingehalten.

Von einigen Haltestellen in Fahrland und Groß Glienicke werden an allen Verkehrstagen mehr als 30 min Beförderungszeit zur Innenstadt benötigt. Am Sonntag sind in der NVZ weitere Defizite in Bornim und Uetz-Paaren festzustellen.

Auf den werktags zur morgendlichen HVZ betrachteten Relationen werden überwiegend gute Reisezeitverhältnisse erzielt. Lediglich die Verbindungen aus den Ortsteilen östlich der Wetzlarer Bahn (aufgrund der L 40) und aus Nedlitz sind nicht konkurrenzfähig (vgl. Abbildung 4.3).

Anforderungsprofil im ÖPNV und Bewertung

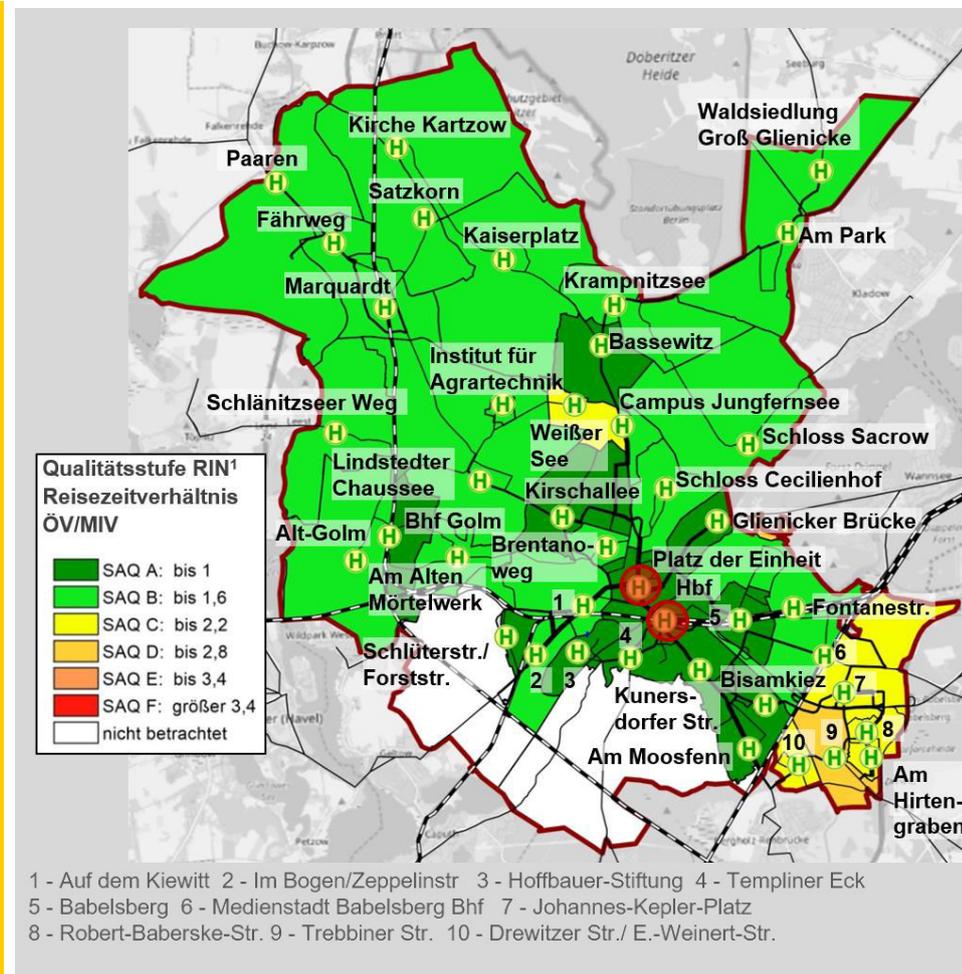


Abbildung 4.3: Bewertung Reisezeitverhältnis ÖPNV / MIV (werktags, morgendliche HVZ)

Anforderungsprofil im ÖPNV und Bewertung

4.2 Verknüpfung der Verkehrsträger

Zur Sicherung einer attraktiven Verbindungsqualität werden Verknüpfungspunkte als Schnittstellen zwischen Verkehrsträgern und Verkehrsarten im öffentlichen Verkehr sowie zwischen den Verkehrsmitteln des öffentlichen Verkehrs und individuellen Verkehrsmitteln definiert. Wichtige Anforderungen an Verknüpfungsstellen sind:

- ▶ leichte Zugänglichkeit zum ÖPNV / SPNV sowie zwischen den Verkehrsarten
 - ▶▶ SPNV
 - ▶▶ Stadtverkehr (Straßenbahn und Stadtbus)
 - ▶▶ Regionalbusverkehr
 - ▶▶ MIV (Park+Ride)
 - ▶▶ Fahrrad (Bike+Ride)
- ▶ kurze, barrierefreie Wege (z. B. bei Verknüpfung von Straßenbahn und Bus: bahnsteiggleicher Umstieg)
- ▶ Übersichtlichkeit und Sicherheit
- ▶ abgestimmte Fahrpläne
- ▶ übersichtliche und zuverlässige Fahrgastinformation
- ▶ Gewährleistung einer angemessenen Aufenthaltsqualität für wartende Fahrgäste (Sitzmöbel, Sauberkeit etc.)

Alle Verknüpfungsstellen sollen barrierefrei gestaltet werden.

Bewertung

Der Hauptbahnhof Potsdam bildet die Hauptverknüpfungsstelle zwischen allen SPNV-Linien und den Stadt- und Regionalbuslinien.

Derzeit werden sieben Straßenbahn-, zwölf Stadtbuslinien (davon zwei Wochenend- und vier Nachtlinien) sowie 18 Regionalbuslinien über den Hauptbahnhof geführt. Durch die vorhandenen Taxistände, Parkmöglichkeiten und Fahrradabstellanlagen ist auch eine individuelle An- und Abreise möglich.

Eine weitere wichtige Verknüpfungsstelle zwischen den Linien des Stadtverkehrs und den Regionalverkehrslinien befindet sich am Platz der Einheit, über den alle Straßenbahnlinien, zehn Stadtbus- und sechs Regionalbuslinien verkehren. Insgesamt drei Haltestellenanlagen sichern den Übergang zwischen den Stadtverkehrs- und Regionalverkehrslinien.

Anforderungsprofil im ÖPNV und Bewertung

Beide Verknüpfungspunkte sind barrierefrei ausgebaut und mit einem dynamischen Fahrgastinformationssystem ausgerüstet.

Die Bahnhöfe der S- und Regionalbahnlinien im übrigen Stadtgebiet von Potsdam sichern die Vernetzung zwischen dem SPNV und dem ÖPNV, wodurch kurze, sichere und schnelle Wege innerhalb von Potsdam sowie nach Berlin und ins Umland gewährleistet werden.

Weitere ÖPNV-Verknüpfungspunkte sind die Haltestellen:

- ▶ Johannes-Kepler-Platz
- ▶ Campus Jungfernsee
- ▶ Waldstraße/Horstweg
- ▶ Magnus-Zeller-Platz
- ▶ Holzmarktstraße
- ▶ Kirschallee
- ▶ Luisenplatz
- ▶ Heinrich-Heine-Weg
- ▶ Glienicker Brücke
- ▶ Horstweg/Großbeerenstraße
- ▶ Rathaus Babelsberg (Verknüpfungspunkt S-Bf. Babelsberg)

Eine Übersicht der in der Hauptverkehrszeit maßgeblichen Verknüpfungspunkte im Untersuchungsgebiet ist in Anlage 6 enthalten.

Wesentlich für die intermodale Verknüpfung in der Landeshauptstadt Potsdam sind Fahrradabstellanlagen. Überdachte Anlagen befinden sich z. B. an folgenden Verknüpfungsstellen:

- ▶ Hauptbahnhof (Fahrradparkhaus)
- ▶ S-Bf. Griebnitzsee
- ▶ Bf. Charlottenhof

Zusätzlich existiert das P+R-Konzept der Landeshauptstadt Potsdam [30]. Aus diesem leiten sich Maßnahmen zur Weiterentwicklung der bestehenden und neuer P+R-Standorte ab.

Anforderungsprofil im ÖPNV und Bewertung

4.3 Fahrzeugauslastung

Eine weitere wichtige Kenngröße zur Bewertung der Beförderungsqualität ist die Fahrzeugauslastung. Dafür wird der mittlere Besetzungsgrad ermittelt. Dieser ist definiert als die Auslastung in Lastrichtung über alle Fahrten in der Spitzenstunde und sollte zwischen 65 % (Richtwert, [26]) und 80 % (Grenzwert) liegen.

Hierfür wurden die Fahrzeugauslastungen in der Spitzenstunde getrennt nach den Verkehrsmitteln Straßenbahn und Stadtbus für den Ist-Zustand 2016, das Basis-Szenario und die beiden Entwicklungsszenarien untersucht.

Die nachfolgend ausgewiesenen Werte sind Mittelwerte über alle auf dem jeweiligen Abschnitt verkehrenden Fahrten.

Ist-Zustand⁶

Der Betrachtung liegt das ÖPNV-Angebot des Fahrplanjahres 2016 zugrunde. Dabei fließen die Linien der ViP (Verkehrssysteme Straßenbahn, Bus und Fähre) sowie die ein- und ausfahrenden Linien des SPNV (einschließlich S-Bahn) und des Regionalbusverkehrs in die Untersuchung ein. Es erfolgt eine Spitzenstundenbetrachtung für den Werktag (Mo-Fr). Dargestellt werden die Auslastungen im Stadtverkehr.

Die Auslastung der Straßenbahn in der Frühspitze (07:00 bis 08:00 Uhr) des Ist-Zustandes 2016 ist in Abbildung 4.4 dargestellt. Dazu wurde die mittlere Auslastung aller Fahrten in der Spitzenstunde in die jeweilige Richtung ermittelt. Einzelfahrten können stärker ausgelastet sein.

⁶ Grundlage | VCDB GmbH, Netz- und Leistungsfähigkeitsuntersuchungen des ÖPNV-Angebotes in der Landeshauptstadt Potsdam, 2017 [40]

Anforderungsprofil im ÖPNV und Bewertung

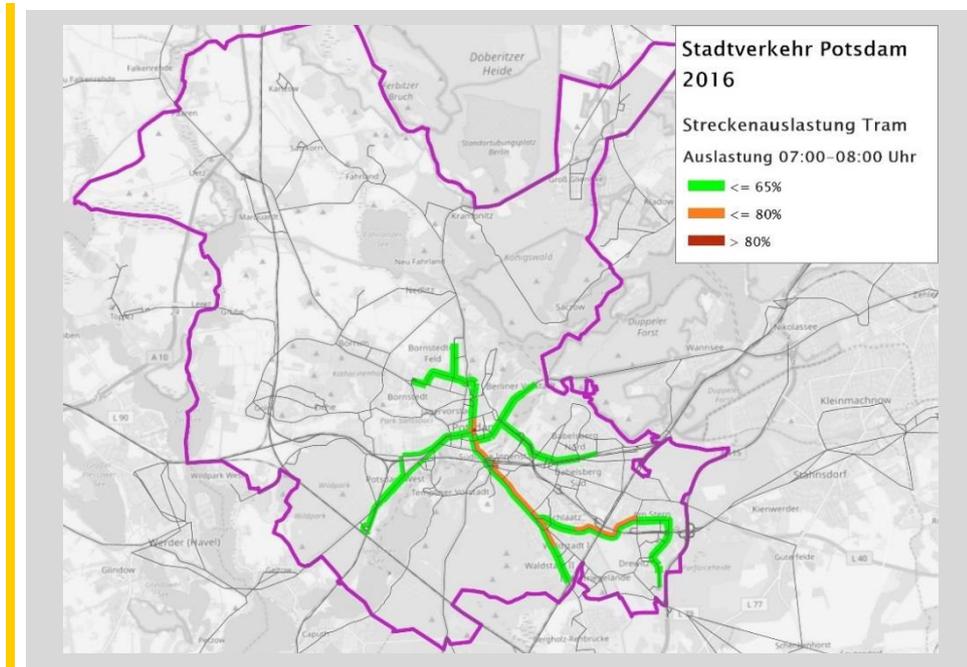


Abbildung 4.4: Auslastung im Straßenbahnnetz Ist-Zustand 2016, Frühspitze

Die höchsten Auslastungen treten stadteinwärts auf der Nord-Süd-Achse südlich der Innenstadt auf. Weiterhin wird auf der Sternstrecke zwischen Johannes-Kepler-Platz und Bisamkiez der Richtwert überschritten.

Im Stadtbusverkehr (Abbildung 4.5) ist insbesondere die Linie 609 zwischen Fahrland und Krampnitz überlastet (Grenzwertüberschreitung). Im weiteren Verlauf stadteinwärts weisen die Buslinien aus Norden sowie zwischen Groß Glienicke und Krampnitz hohe Auslastungen auf. Außerdem sind hohe Auslastungen auf der Wublitzstraße und Bornstedter Straße zu verzeichnen.

Anforderungsprofil im ÖPNV und Bewertung

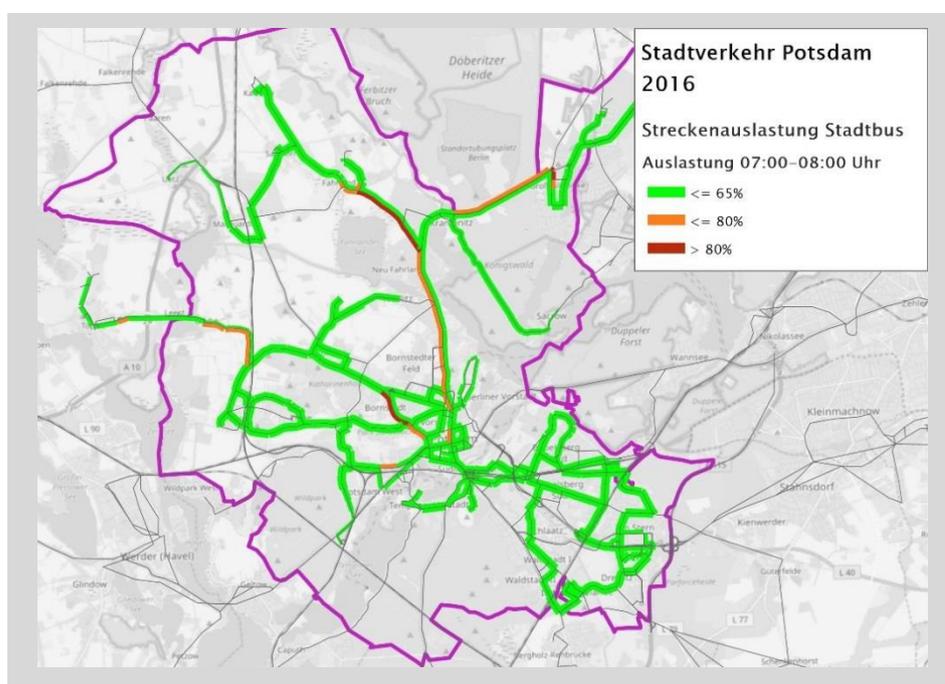


Abbildung 4.5: Auslastung im Busnetz Ist-Zustand 2016, Frühspitze

Basisszenario

Das Basisszenario (Prognose-Nullfall) enthält alle bis zum Prognosejahr 2023 in ihrer Umsetzung bereits beschlossenen Maßnahmen. Dazu zählen:

- ▶ Umbau der Gleisschleife am Hauptbahnhof (Linie 99 verkehrt wieder zum Hauptbahnhof)
- ▶ Umbau der Heinrich-Mann-Allee

Die Auswertung der Auslastung im Straßenbahnnetz zeigt, dass im Basisszenario keine Kapazitätsengpässe vorhanden sind. Dies ist vornehmlich auf den Fahrzeugeinsatz von acht verlängerten Combino-Straßenbahnen und der Taktverdichtung der Linie 96 zu einem 10-Minuten-Takt zurückzuführen. Lediglich auf der Heinrich-Mann-Allee wird im nördlichen Bereich stadteinwärts der Richtwert überschritten.

Anforderungsprofil im ÖPNV und Bewertung

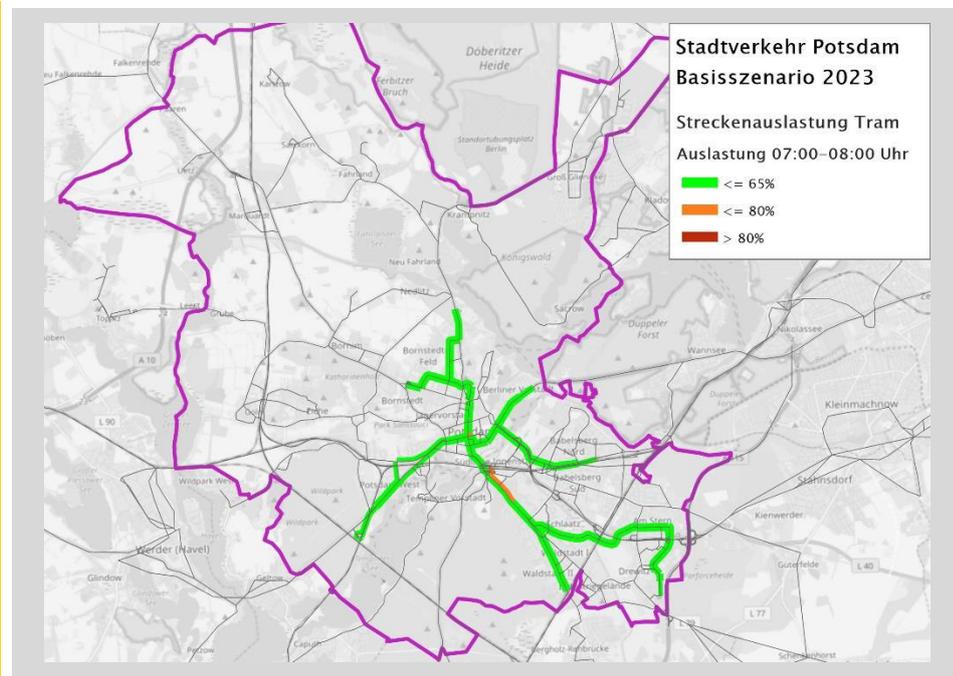


Abbildung 4.6: Auslastung im Straßenbahnnetz Basisszenario 2023, Frühspitze

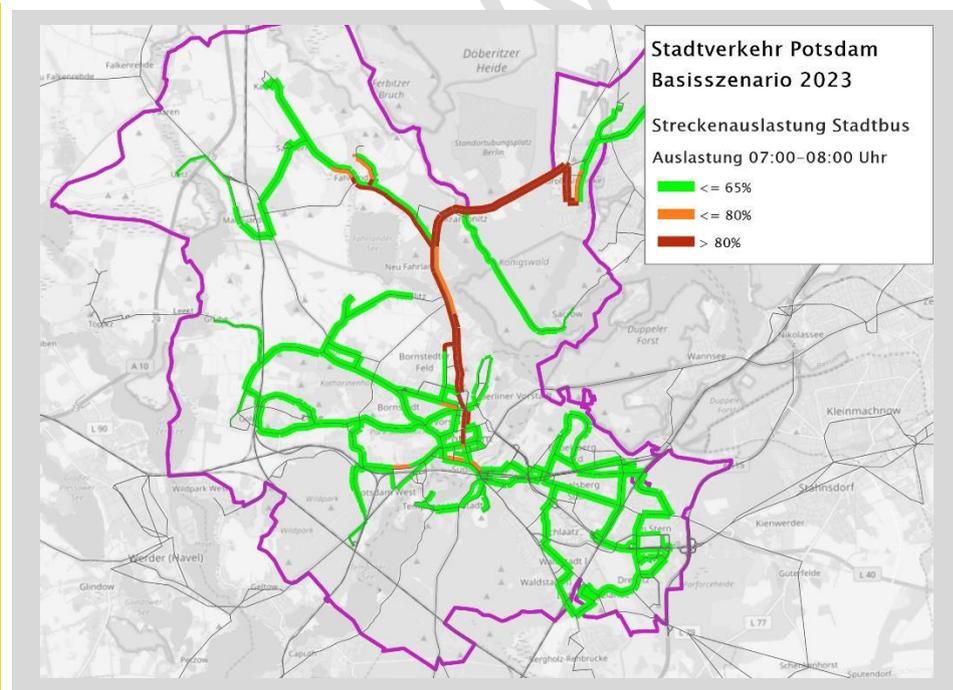


Abbildung 4.7: Auslastung im Busnetz Basisszenario 2023, Frühspitze

Anforderungsprofil im ÖPNV und Bewertung

Im Busnetz verstärken sich die bereits im Ist-Zustand aufgezeigten Defizite nördlich der Innenstadt sowie in und aus Richtung Groß Glienicke. Zusätzlich sind auf der Friedrich-Ebert-Straße nördlich des Platzes der Einheit die Buslinien überlastet.

Entwicklungsszenarien

In den Entwicklungsszenarien 1 und 2 entspricht der Fahrzeugeinsatz dem Basisszenario. Die erhöhte Nachfrage (vgl. Kapitel 3.5.2) verursacht weitere Kapazitätsengpässe, die vor allem im Busnetz zu Überlastungen führen.

Im Szenario 1 sind im Straßenbahnnetz erhöhte Auslastungen in stadteinwärtiger Richtung lediglich auf der Nuthestraße und auf der Heinrich-Mann-Allee festzustellen. Im Busnetz verstärken sich die Defizite nördlich der Innenstadt. Im Bereich Fahrland werden die Richtwerte überschritten.

Die Auslastungen im Szenario 2 entsprechen in etwa denen im Szenario 1. Die stark ausgelasteten Streckenabschnitte verlängern sich für die Straßenbahn auf der Heinrich-Mann-Allee sowie zwischen Hauptbahnhof und Platz der Einheit. Im Busbereich erhöht sich die Auslastung leicht in Fahrland.

Grafische Darstellungen zu den Auslastungen zu den Szenarien 1 und 2 sind in der Anlage 5 enthalten.

4.4 Infrastruktur und Fahrzeugpark

4.4.1 Haltestellen und Verknüpfungspunkte

Die Landeshauptstadt Potsdam verfügt über ein dichtes Haltestellennetz mit insgesamt ca. 500 Bus- und ca. 280 Straßenbahn-Richtungshaltestellen.

Gemäß PBefG ist bis zum Jahr 2022 eine umfassende Barrierefreiheit im ÖPNV herzustellen bzw. Ausnahmen zu begründen. In den letzten Jahren wurde im Zusammenspiel mit entsprechend hergerichteten Haltestellenanlagen die barrierefreie Nutzung von Straßenbahn und Bus schrittweise ermöglicht.

Anforderungsprofil im ÖPNV und Bewertung

Alle auszubauenden Haltestellen werden schrittweise entsprechend des Potsdamer Standards⁷ barrierefrei ausgestaltet. Insgesamt ca. 90 % der Straßenbahn-Richtungshaltestellen und ca. 30 % der Bus-Richtungshaltestellen sind bereits barrierefrei ausgebildet.

Weiterer Ausbaubedarf besteht in den nächsten Jahren beispielsweise an folgenden Straßenbahnhaltestellen:

Fehlende Barrierefreiheit

- ▶ Reiterweg/Alleestraße
- ▶ Nauener Tor
- ▶ Brandenburger Straße
- ▶ Im Bogen/Zeppelinstraße
- ▶ S-Bf. Babelsberg/Wattstraße (stadtauswärts)
- ▶ Bf. Pirschheide (Ausstieg)

Unzureichende Bahnsteiglänge für 40 m-Fahrzeuge

- ▶ Bf. Charlottenhof/G.-Scholl-Straße
- ▶ Auf dem Kiewitt (stadtauswärts)
- ▶ Abzweig Betriebshof ViP

Schmale Bahnsteige in Bezug auf Bewegungsfeld Rollstuhlfahrer und Fahrgastaufkommen

- ▶ Kastanienallee/Zeppelinstraße
- ▶ Schiffbauergasse/Berliner Straße
- ▶ Mangerstraße (stadtauswärts)
- ▶ Ludwig-Richter-Straße (stadtauswärts)
- ▶ Rathaus Babelsberg
- ▶ S-Bf. Babelsberg/Wattstraße (stadteinwärts)
- ▶ Anhaltstraße (stadtauswärts)
- ▶ Plantagenstraße (stadtauswärts)

Zudem ist geplant, den zentralen Umsteigepunkt Platz der Einheit anzupassen, um die Umsteigebedingungen für die Fahrgäste der Straßenbahnen (Platz der Einheit/ West und Platz der Einheit/Bildungsforum) zu

⁷ Als "Potsdamer Standard" wird eine Haltestelle bezeichnet, die gemäß der "Vorgaben zum Einbau behindertengerechter Bushaltestellen" des Fachbereichs Grün- und Verkehrsflächen, Arbeitsgruppe Straßenplanung und Entwurf, "MUSTERBLATT - BUSHALTESTELLEN Vorgaben zum Einbau" errichtet bzw. ertüchtigt wird. Dieses beinhaltet u. a. den Potsdamer Sonderbord A1.

Anforderungsprofil im ÖPNV und Bewertung

verbessern und die Leistungsfähigkeit der Anlage für Bus und Straßenbahn zu erhöhen.

Der Ausbaubedarf zur Herstellung der Barrierefreiheit an allen Haltestellen der Landeshauptstadt Potsdam in den nächsten Jahren wird diesem Nahverkehrsplan nach Erstellung der Haltestellendokumentation als Anlage beigefügt.

4.4.2 Fahrwege und Betriebshof

Das Straßenbahnnetz in der Landeshauptstadt Potsdam besitzt eine Länge von ca. 30 km, ist weitestgehend zweigleisig ausgebaut und verfügt über einen hohen Anteil an besonderem Gleiskörper. Damit verkehrt die Straßenbahn weitestgehend unabhängig vom MIV und es werden verglichen mit anderen Städten hohe Reisegeschwindigkeiten ermöglicht.

Derzeit befahren Bahnen und Busse im vorhandenen Streckennetz 87 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlagen (LSA). An 22 LSA sind nur Straßenbahnen, an 35 LSA nur Busse und an 30 LSA sind sowohl Busse als auch Straßenbahnen bevorrechtigt.

Hinzu kommen infrastrukturelle Maßnahmen in Form von Sonderfahrstreifen oder gemeinsam mit der Straßenbahn befahrene Bahnkörper, die eine weitere Beschleunigung des Busverkehrs ermöglichen.

Separierte Bussonderfahrstreifen sind in folgenden Bereichen vorhanden:

- ▶ nördliche Fahrbahn der Friedrich-Engels-Straße im Bereich des Hauptbahnhofs
- ▶ in der Zeppelinstraße stadteinwärts zwischen An der Pirschheide und Kastanienallee

Ausschließlich für Busse und ggf. den Radverkehr freigegebene Fahrbahnen sind:

- ▶ Durchfahrt Russische Kolonie
- ▶ Durchfahrt Luisenplatz
- ▶ Wendeschleife Kirschallee
- ▶ Haltestellenbereich am Stern-Center
- ▶ Karl-Liebknecht-Straße nördlich vom Stadion

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

Anforderungsprofil im ÖPNV und Bewertung

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

Der Betriebshof der ViP befindet sich im Ortsteil Babelsberg Süd. Er verfügt auf einer Gesamtfläche von ca. 92.000 m² über eine vollständige Betriebshofausstattung einschließlich

- ▶ Werkstatt für Busse und Straßenbahnen
- ▶ Waschstraße
- ▶ Tankstelle
- ▶ Gleichrichterunterwerk
- ▶ Abstellanlagen
- ▶ Verwaltungsgebäude

4.4.3 Fahrzeugpark

Zum Einsatz kommen 34 Niederflurstraßenbahnen (16 des Typs Combino und 18 des Typs Variobahn). Hinzu kommen sechs Tatrazugverbände⁸.

Im Stadtbusverkehr sind derzeit 55 niederflurige Fahrzeuge, davon 14 Solobusse und 41 Gelenkbusse im Einsatz. Darüber hinaus werden auf den Stadtbuslinien Kleinbusse und Linientaxis eingesetzt.

Im Regionalbusverkehr werden von zwei Verkehrsunternehmen überwiegend Niederflurbusse eingesetzt. Spätestens Ende 2021 setzt auch der dritte Betreiber im Regelbetrieb nur noch Niederflurfahrzeuge ein.

Die Fähre F1 Auf dem Kiewitt – Hermannswerder ist barrierefrei nutzbar.

⁸ Die Tatrazugverbände werden nicht durchgängig eingesetzt. Werktags ab 20:00 Uhr und am Wochenende werden nur Niederflurfahrzeuge eingesetzt. Weitere drei Tatrazugverbände stehen als Reservezüge zur Verfügung.

4.5 Information, Marketing, Tarif und Vertrieb

4.5.1 Information und Marketing

Die Liniennetz- und Fahrplaninformationen sind in der Landeshauptstadt Potsdam sowohl in Form von Printmedien als auch über telefonische Auskünfte (ViP-Infotelefon) sowie Informationsplattformen via Internet und App verfügbar. Die ViP-Kundenzentren am Hauptbahnhof und in der Friedrich-Ebert-Straße (Wilhelmgalerie) sowie die Service Agentur Clavis (Rudolf-Breitscheid-Straße) und die im Stadtgebiet vorhandenen ViP-Agenturen ergänzen die Informationskette durch persönliche und telefonische Auskünfte, Beratung und Fahrausweisverkauf.

In den Straßenbahnen und Stadtbussen wird sowohl optisch als auch akustisch die nächste Haltestelle bekannt gegeben. An größeren Haltestellen, Abzweigungen und Knotenpunkten werden zudem Außenansagen zu den Linien und Fahrtzielen getätigt.

In allen Fahrzeugen hängen Liniennetzpläne und Tarifinformationen aus. Bei integrierten Angeboten zwischen Stadt- und Regionalverkehr sollte sichergestellt werden, dass alle Fahrzeuge das gleiche Informationsniveau aufweisen.

In der Landeshauptstadt Potsdam sind derzeit 71 % der Straßenbahnhaltestellen und 14 % der Bushaltestellen mit einem dynamischen Fahrgastinformationssystem ausgestattet.

Die ViP präsentiert sich im Internet unter der Adresse <https://www.swp-potsdam.de/de/verkehr/>. Die Seite beinhaltet Fahrplan- und Tarifinformationen für den Stadtverkehr, eine Verlinkung zum Internetauftritt der VBB GmbH mit Fahrplan- und Tarifinformationen zum Regionalverkehr sowie weitere Service-Angebote und Informationen.

Zu barrierefreien Mobilitätsangeboten sind Informationen im Internetauftritt der ViP vorhanden. Ausnahmen bei barrierefreien Straßenbahnfahrten werden in einem Mobilitätsfahrplan (Flyer) zum Download bereitgestellt. In den Aushangfahrplänen der Haltestellen sind die nicht barrierefreien Fahrten ebenfalls gekennzeichnet.

Anforderungsprofil im ÖPNV und Bewertung

4.5.2 Tarif und Vertrieb

In der Landeshauptstadt Potsdam gilt der gemeinsame Tarif der im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg zusammenwirkenden Verkehrsunternehmen (VBB-Tarif). Dieser ist ein verkehrsträgerübergreifender Flächenzonentarif, der sich aus Tarifwaben und Tarifbereichen zusammensetzt. Der lokale Potsdamer Tarif mit seinen Tarifbereichen Potsdam A, B und C ist Bestandteil des VBB-Tarifs.

Der Vertrieb erfolgt über Ticketautomaten in allen Straßenbahnen und Bussen, an welchen der Ticketkauf mit Bargeld, Kredit- oder EC-Karte möglich ist. Die Bedienung ist in mehreren Sprachen möglich. An den Ticketautomaten ist das gesamte Ticketsortiment für den VBB-Tarif außer Jahreskarten, Abonnements, der Berlin WelcomeCard und Veranstaltungstickets erhältlich.

Zusätzlich ist der Erwerb des gesamten Fahrausweissortimentes in den personalbedienten Kundenzentren, in der Service Agentur Clavis sowie in den VIP-Agenturen möglich.

5 Gestaltungskonzept für den ÖPNV 2019 – 2023

Das Gestaltungskonzept für die Entwicklung des ÖPNV im aktuellen Gültigkeitszeitraum des NVP basiert auf den in Abschnitt 2 dargelegten verkehrspolitischen Zielen und Grundsätzen der Landeshauptstadt Potsdam und dient bzw. unterstützt deren Erreichung. Die Gestaltungsoptionen bewegen sich dabei neben diesen Zielen und Grundsätzen zusätzlich im Spannungsfeld zwischen wirtschaftlicher Effizienz und verkehrlicher Attraktivität.

5.1 Schienenpersonennahverkehr

Die Landeshauptstadt Potsdam strebt zur Erfüllung seiner Funktion als Oberzentrum eine bessere Vernetzung mit seinem Umland durch attraktive Schienenverkehrsverbindungen an.

Die Grundsätze zur Entwicklung des SPNV werden im Landesnahverkehrsplan Brandenburg 2018 [8] festgesetzt. Auf dieser Grundlage wird der SPNV in der Planungsregion weiterentwickelt. Folgende Entwicklungen sind im Gültigkeitszeitraum des Nahverkehrsplanes maßgebend:

- ▶ Infrastrukturmaßnahmen
 - ▶▶ Einrichtung des oberen Bahnsteiges in Potsdam Pirschheide
 - ▶▶ Errichtung eines zweigleisigen Begegnungsabschnitts zwischen Potsdam Hbf und dem S-Bahnhof Babelsberg

- ▶ Umsetzung des SPNV-Zielnetzes ab Dezember 2022
 - ▶▶ Taktverdichtung auf der Linie RE1 auf drei Fahrten pro Stunde zwischen Brandenburg Hbf und Frankfurt (O.) während der HVZ
 - ▶▶ Taktverdichtung auf der Linie RE7 auf zwei Züge pro Stunde zwischen Bad Belzig und Berlin-Wannsee (Mo-Fr)
 - ▶▶ RB21 als neue Direktverbindung zwischen Potsdam und Berlin Gesundbrunnen über Berlin-Spandau

Gestaltungskonzept für den ÖPNV 2019 – 2023

- ▶▶ RB23 verkehrt neu von Golm über Potsdam Hbf und die Berliner Stadtbahn zum Flughafen BER
- ▶▶ RB33 verkehrt neu von Jüterbog über Beelitz Stadt direkt nach Potsdam Hbf
- ▶▶ neue Linie RB37 Beelitz Stadt – Berlin-Wannsee (mit perspektivischer Weiterführung nach Berlin-Steglitz) als Ersatz für RB33
- ▶ Anbindung des Flughafens BER durch die Regionalbahnlinien
 - ▶▶ RB22 Potsdam Hbf – Golm – Flughafen BER – Königs Wusterhausen (60-Minuten-Takt)
 - ▶▶ RB23 Potsdam Hbf – Berlin Stadtbahn – Flughafen BER (60-Minuten-Takt)

Über den Prognosezeitraum hinausgehende Netzerweiterungen im Schienenverkehr umfassen gemäß „Rahmenvereinbarung über das Entwicklungskonzept für die Infrastruktur des Schienenverkehrs in Berlin und Brandenburg – i2030“ Untersuchungen zur Reaktivierung der Potsdamer Stammbahn (Regionalverkehr bzw. Express-S-Bahn), zur Verlängerung der Linie S25 von Teltow Stadt nach Stahnsdorf und zum zweigleisigen Ausbau des Streckenabschnittes Griebnitzsee – Wannsee (S-Bahn). Diese Entwicklungen sind in weiteren Planungen zu berücksichtigen und die dafür vorgesehenen ÖPNV-Trassen freizuhalten. Mit den benachbarten Aufgabenträgern sind unter Berücksichtigung des Regionalbusverkehrs Konzepte für eine sinnvolle und attraktive ÖPNV-Anbindung an diese Räume zeitnah weiterzuentwickeln.

5.2 Entwicklung Streckennetz Straßenbahn

Die Straßenbahn ist der Hauptträger der Verkehrsnachfrage im ÖPNV und bildet damit das Rückgrat des Stadtverkehrs. Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des ÖPNV und zur verbesserten Erschließung von Entwicklungsgebieten sind langfristig Streckennetzweiterungen geplant.

Im Potsdamer Norden ist neben der Verlängerung der Straßenbahnstrecke vom Campus Jungfernsee über Neu Fahrland nach Krampnitz die Verlängerung nach Fahrland geplant. Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Betriebsstabilität ist bis zu diesem Zeitpunkt auch die Errichtung eines zweiten Betriebsstützpunktes in Fahrland sowie eines zweiten Streckengleises zwischen den Haltestellen Rote Kaserne und Campus Jungfernsee vorgesehen.

Gestaltungskonzept für den ÖPNV 2019 – 2023

Langfristig ist eine Ergänzung des Straßenbahnnetzes in Babelsberg zur Angebotsverbesserung sowie zur Gewährleistung einer für die Betriebsstabilität erforderlichen zweiten Anbindung an den Betriebshof Wetzlarer Straße geplant. Weiterhin wird eine Straßenbahnverlängerung von Bornstedt nach Bornim angestrebt, entsprechende Trassen sind freizuhalten. Zudem soll zur verbesserten Erschließung des Wissenschaftsstandortes eine Streckenverlängerung nach Golm untersucht werden.

Bei allen Aus- und Neubauvorhaben ist ein Gleismittenabstand vorzusehen, der den Einsatz von Fahrzeugen mit einer Wagenkastenbreite von 2,65 m ermöglicht.

5.3 Angebotsstandards

Das ÖPNV-System der Landeshauptstadt Potsdam besteht aus einem sich ergänzenden und eng vernetzten Straßenbahn- und Stadtbusnetz.

Das Netz- und Bedienungskonzept basiert auf dem in Abschnitt 4 definierten Anforderungsprofil und den im Abschnitt 5 aufgeführten Maßnahmen.

Die Bedienung des Verkehrsnetzes der Landeshauptstadt Potsdam wird nach Verkehrszeiten differenziert. Die Bedienzeiträume wurden bezogen auf Wochentage definiert und sind in Abbildung 4.1 (Abschnitt 0) dargestellt. Im Gültigkeitszeitraum des Nahverkehrsplanes ist eine Anpassung der Bedienzeiträume in Abhängigkeit der demographischen und der Nachfrageentwicklung möglich. Das betrifft insbesondere den Beginn und das Ende der Schwachverkehrszeit an allen Wochentagen und die Bemessung und zeitliche Lage der Nebenverkehrszeit an Wochenenden und Feiertagen.

Die räumliche Erschließung ist nach den Anforderungen gemäß Abschnitt 4.1.3 zu gewährleisten. Bei Veränderungen der Nachfragestruktur sind ggf. neue Haltestellen einzurichten bzw. deren Lage anzupassen.

Als Mindestbedienungsstandards werden die in Abschnitt 4.1.4 definierten Anforderungsprofile zur Einhaltung der Bedienungshäufigkeit festgesetzt. Saisonal bedingte Schwankungen der Verkehrsnachfrage zwischen Sommer und Winter sowie zwischen Schul- und Ferienzeiten sind im Angebot der Verkehrsleistungen zu berücksichtigen. In nachfrageschwachen Zeiten (SVZ, NaVZ) und Räumen können die Vorgaben der Mindestbedienung an allen Verkehrstagen durch bedarfsgesteuerte Bedienformen erfüllt werden.

Gestaltungskonzept für den ÖPNV 2019 – 2023

Hinsichtlich der Zielerreichbarkeit der Innenstadt aus den Ortsteilen sind die Vorgaben zur Beförderungszeit und Umsteigehäufigkeit gemäß Abschnitt 4.1.4 einzuhalten.

Das Busliniennetz ist an die Stadtentwicklung und an die geplante Erweiterung des Straßenbahnnetzes anzupassen. In Übereinstimmung mit den Landkreisen Potsdam-Mittelmark und Havelland als Aufgabenträger des Busverkehrs im Potsdamer Umland ist zur Absicherung der Daseinsvorsorge in dünner besiedelten Potsdamer Ortsteilen die Integration der in die Stadt Potsdam hineinführenden Linien des Regionalbusverkehrs in das innerstädtische Busverkehrsangebot auf der Grundlage der festgelegten Angebotsstandards zu qualifizieren.

Der Nachtverkehr in Potsdam ist mit dem Berliner Nachtverkehr zu koordinieren. Insbesondere sind die Wohngebiete im Südosten und Norden, der Hauptbahnhof, die Innenstadt, Potsdam-West sowie bedeutende Standorte des kulturellen und studentischen Lebens mit dem Nachtverkehrsnetz zu erschließen.

Zur Vermeidung von Parallelverkehren sind die Stadt- und Regionalbusse weiterhin konsequent mit der Straßenbahn zu verknüpfen. Wichtigste ÖPNV-Schnittstellen sind der Hauptbahnhof Potsdam und der Platz der Einheit. Die Vernetzung zwischen den Straßenbahn- und Buslinien erfolgt darüber hinaus an den in Anlage 6 aufgeführten ÖPNV-Schnittstellen.

Die weiteren Verknüpfungsstellen im Stadtgebiet (siehe Anlage 6) sind beizubehalten und im Hinblick auf Umsteigevorgänge (Fahrplan, Wegweisung, Verkehrssicherheit) und Barrierefreiheit weiterzuentwickeln. Dabei sind Vorgaben zur Anschlussqualität gemäß Tabelle 5.4 einzuhalten.

Der mit der Umsetzung des P+R-Konzept der Landeshauptstadt Potsdam [28] geplante Weiterbetrieb bzw. Ausbau von P+R- sowie B+R-Anlagen ist voranzutreiben (vgl. Abschnitt 0).

5.4 Regionalbuslinien

Die auf dem Gebiet der Landeshauptstadt Potsdam verkehrenden Regionalbuslinien können je nach ihrer Funktion im städtischen Verkehr in folgende Kategorien unterteilt werden:

- ▶ Übernahme der städtischen Erschließungsfunktion (Daseinsvorsorge)
- ▶ Verdichtung des städtischen Angebots
- ▶ Keine Bedeutung für das städtische Angebot

Eine besondere Rolle wird die perspektivische Anbindung an den Flughafen BER für die Landeshauptstadt Potsdam einnehmen. Hier kann in Abhängigkeit der zukünftigen Nachfrageentwicklung eine zusätzliche Busverbindung zum bestehenden Regionalbahnangebot für den östlichen Teil der Stadt eine sinnvolle Ergänzung sein.

Die Regionalbuslinien, welchen im vorliegenden Nahverkehrsplan keine Funktionen für den innerstädtischen Verkehr zugeordnet werden, erbringen jedoch teilweise wichtige Leistungen im Stadt-Umland-Verkehr und tragen somit zur Erreichung der verkehrspolitischen Ziele der Landeshauptstadt Potsdam bei.

Übernahme der städtischen Erschließungsfunktion (Daseinsvorsorge)

Aufgrund der verflochtenen Verkehrsbeziehungen mit dem Umland und einer selbst geringen Nachfrage übernehmen an manchen Stellen Regionalbuslinien die Erschließungsfunktion. Eine separate Erschließung durch den Stadtbus wäre in diesen Fällen verkehrlich nicht sinnvoll und wirtschaftlich nicht vertretbar. Für Regionalbusse, die diese Funktion übernehmen, gelten die gleichen Standards wie für Stadtbusse. Die betroffenen Regionalbuslinien und Streckenabschnitte sind in der nachstehenden Tabelle dargestellt.

Gestaltungskonzept für den ÖPNV 2019 – 2023

Linie	Verkehrsunternehmen	Abschnitt		Erforderliches Angebot: Takt in Minuten						
				Mo-Fr				Sa/So/F		
		von	bis	HVZ	NVZ	SVZ	Nacht	NVZ	SVZ	Nacht
604	Havelbus	Waldsiedlung Groß Glienicke	Campus Jung- fernsee	60	120	120	-	120	120	-
607	regiobus	Forsthaus Templin	Alter Tornow	60	60	120	-	120	120	-
608/643	regiobus	Nesselgrund	Templiner Eck	60	60	60	-	120	120	-
610	regiobus	Kuhfort	Bf. Park Sanssouci	60	60	120	-	240	240	-
611	regiobus	Bergholz- Rehbrücke, Verdistraße	Hauptbahnhof	-	-	-	-	-	-	60
614/650	Havelbus	Paaren	Platz der Ein- heit	60	120	120	-	120	120	-
631	regiobus	Bayrisches Haus	Luftschiffhafen	60	60	60	-	60	120	-
N13	regiobus	Otto-Hahn- Ring	Hauptbahnhof	-	-	-	120	-	-	60

Tabelle 5.1: Regionalbuslinien mit städtischer Erschließungsfunktion (Daseinsvorsorge)

Verdichtung des städtischen Angebots

Auf einigen Relationen bieten sich Regionalbuslinien als sinnvolle Ergänzung des städtischen Angebots an, weil die Nachfrage hier besonders hoch ist und die Führung der Regionalbuslinien nicht von denen des Stadtverkehrs abweicht. So ist es im Sinne der umwelt- und verkehrspolitischen Zielstellungen der Landeshauptstadt Potsdam, diese Verkehre in das städtische Angebot zu integrieren.

Die Verdichtung des städtischen Angebots durch Regionalbuslinien findet auf folgenden Streckenabschnitten statt.

Gestaltungskonzept für den ÖPNV 2019 – 2023

Linie	Verkehrsunternehmen	Abschnitt		Erforderliches Angebot: Takt in Minuten						
				Mo-Fr				Sa/So		
		von	bis	HVZ	NVZ	SVZ	Nacht	NVZ	SVZ	Nacht
601	regiobus	Jagdhausstraße	Hauptbahnhof	20	20	60	-	60	60	-
607	regiobus	Alter Tornow	Hauptbahnhof	60	60	120	-	120	120	-
608/643	regiobus	Templiner Eck	Hauptbahnhof	60	60	60	-	120	120	-
631	regiobus	Luftschiffhafen	Platz der Einheit	15	30	60	-	30/60	60	-

Tabelle 5.2: Regionalbuslinien mit Verdichtung des städtischen Angebots

5.5 Maßnahmenkonzeption

Ausgehend von den Ergebnissen der in Abschnitt 4 vorgenommenen Bewertung des ÖPNV-Systems sowie unter Berücksichtigung der aus den Nachfrageszenarien erwachsenden Erfordernisse wurden Maßnahmen definiert, die dazu dienen, bestehende Defizite zu beseitigen und die Attraktivität des ÖPNV zu erhöhen. Dabei werden die Ergebnisse der Netz- und Leistungsfähigkeitsuntersuchung [29] berücksichtigt. Die Maßnahmen sind auf Basis von detailliert auszuarbeitenden Konzeptionen zu prüfen und ggf. zu modifizieren.

Des Weiteren erfolgt eine Zuordnung der Maßnahmen zu den Nachfrageszenarien. Dabei kann keine Maßnahme dem Entwicklungsszenario 2 zugeordnet werden, da die zusätzlichen Baupotenziale nicht zu einer für eine Angebotserweiterung entscheidenden Nachfragesteigerung führen. Die Maßnahmen des Basisszenarios sind grundlegender Bestandteil der Entwicklungsszenarien. Unterschieden werden sie in die Kategorien ÖPNV-Leistungsangebot (L), Infrastruktur (I) und Marketing (M). Maßnahmen, die Investitionen erfordern, können nur in Abhängigkeit der vorhandenen finanziellen Mittel – hier insbesondere Fördermittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) – umgesetzt werden. Aufgrund der nicht absehbaren Höhe von Fördermitteln kann eine Kostenschätzung an dieser Stelle nicht erfolgen.

Gestaltungskonzept für den ÖPNV 2019 – 2023

5.5.1 BasisszenarioL-1: Busvorlaufbetrieb Krampnitz / Fahrland / Marquardt

Bis zur Inbetriebnahme der Straßenbahnverlängerung in den Potsdamer Norden von Campus Jungfernsee nach Krampnitz ist ein Vorlaufbetriebskonzept mit Bussen zur attraktiven ÖPNV-Anbindung von Krampnitz umzusetzen (siehe Rahmenkonzept ÖPNV-Anbindung Krampnitz / Fahrland [30]). Dabei werden die Buslinien 609 und 638 durchgängig im 20-Minutentakt bedient. In der Hauptverkehrszeit sollen die Buslinien jeweils entsprechend des Bedarfs durch Einzelfahrten oder eine weitere Taktverdichtung verstärkt werden. Die Taktung der Straßenbahnlinie 96 wird entsprechend angepasst.

Nach der Realisierung der Erschließung des Bahnhofs Marquardt auf der Ostseite ist ein neues Linienkonzept der Buslinie 609 gemäß des Rahmenkonzepts ÖPNV-Anbindung Krampnitz / Fahrland entsprechend der Ausbaustufe der Straßenbahn und unter Einbeziehung der Buslinien 614 und 650 einzuführen.

Später – voraussichtlich nach 2023 – soll neben den Buslinien 609 und 638 eine Expressbuslinie X38 (Arbeitstitel) eingerichtet werden, die Krampnitz auf direktem Weg mit dem Bahnhof Berlin-Spandau und perspektivisch dem Bahnhof Marquardt verbindet (siehe Maßnahme L-2). Für den östlichen Ast dieser Expressbuslinie ist eine neue Haltestelle im südlichen Bereich des Dorfkerns Fahrland einzurichten.

Perspektivisch ist nach der Straßenbahnverlängerung in den Potsdamer Norden eine Tangentialverbindung zwischen Groß Glienicke - Krampnitz - Fahrland und Marquardt durch Verschmelzung der Buslinien 609 und 638 geplant.

Die Anbindung von Krampnitz ist gemäß den Phasen der Einwohnendenentwicklung in Krampnitz Kaserne vorzunehmen, die in Tabelle 6.1 dargestellten betrieblichen Aufwendungen fallen demnach erst nach mehreren Jahren der Besiedlung in voller Höhe an. Die Inbetriebnahme der Straßenbahnstrecke soll spätestens bei Erreichen von 5.000 Einwohnenden erfolgen.

Gestaltungskonzept für den ÖPNV 2019 – 2023

L-4: Prüfung der Erschließung des Gewerbegebiets Friedrichspark

Es ist zu prüfen, inwiefern das Gewerbegebiet Friedrichspark in Marquardt durch den ÖPNV erschlossen werden kann. Dabei sind Anbindungen durch die Buslinie 609, 614 und 650 zu prüfen.

L-5: Dauerhafte Umsetzung der Querverbindung Bornim – Campus Jungferensee (Buslinie 698) nach Auswertung des Testbetriebs

Die Buslinie 698 wurde zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 nach Campus Jungferensee verlängert. Hierbei handelt es sich zunächst um einen testweisen Betrieb im Vorgriff zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans. Die durch den Testbetrieb ermittelte Nachfrage ist für die Prüfung einer dauerhaften Umsetzung der Querverbindung heranzuziehen.

L-6: Erstellung und Umsetzung eines Buskonzeptes zur Behebung der Erschließungslücke Bornstedter Feld / Bornstedter Ortslage und zur Schaffung neuer Verbindungen zwischen Golm / Eiche / Potsdam West und Bornstedt

Zur Schaffung neuer Tangentialverbindungen zwischen Bornstedt / Golm / Potsdam West ist ein Buskonzept zu erarbeiten. Verbindungen zwischen Campus Jungferensee und Potsdam West über Bornstedt bzw. Eiche und Golm sind zu prüfen.

An der Haltestelle Kirschallee und ggf. an einer neuen Haltestelle auf der Amundsenstraße (Höhe Katharinenholzstraße) ist eine B+R-Station einzurichten.

L-7: Anbindung Treffpunkt Freizeit durch Buslinie 603

Die Freizeiteinrichtung Treffpunkt Freizeit ist über die Straße Am Neuen Garten anzubinden. Dazu ist eine neue Haltestelle "Treffpunkt Freizeit" einzurichten und zur Bedienung dieser Haltestelle der Linienverlauf der Buslinie 603 anzupassen.

L-8: Erstellung eines Buskonzeptes zur Optimierung der Linienführung der Buslinien 605, 606 und 612 in Golm

Die Linienführungen der Buslinien im Bereich Golm sind unter Berücksichtigung der Anschlüsse zwischen Bus und Bahn am Bf. Golm zu optimieren. Ziel ist es, die Haltestelle Weinmeisterstraße wieder zu bedienen.

Gestaltungskonzept für den ÖPNV 2019 – 2023

L-9: Überarbeitung des Nachtliniennetzes mit Nachtverkehr Tram

Nach Prüfung der Auslastung im Nachtverkehr sind ggf. die Fahrzeugkapazitäten in den Nachtstunden zu erhöhen und Anschlüsse zwischen Regionalbahn/S-Bahn und Straßenbahn/Bus weiter zu verbessern. Zusätzlich zum Busangebot im Nachtverkehr ist das Nachtverkehrsangebot an Wochenenden durch die Straßenbahnlinie 96 zwischen Campus Jungfernsee und Marie-Juchacz-Straße im 30-Minuten-Takt zu ergänzen.

L-10: Erstellung und Umsetzung eines Buskonzeptes zur Behebung der Erschließungslücke Fritz-Zubeil-Straße

Die Erschließungslücke zwischen der Nuthestraße und der Großbeerstraße ist zu schließen. Das Gebiet ist über eine neue oder zu verlängernde Buslinie an die Medienstadt und den S-Bahnhof Griebnitzsee anzubinden.

L-12: Angebotsausweitung auf der Linie F1

Zur Verbesserung der Attraktivität der Fährverbindung nach Hermannswerder ist der Bedienzeitraum an Wochentagen auf 6:00 Uhr bis 20:00 Uhr auszuweiten.

L-1: Weiterführende Vorbereitung einer Straßenbahnverlängerung in den Potsdamer Norden

Die Straßenbahnlinie 96 ist von Campus Jungfernsee nach Krampnitz / Fahrland zu verlängern. Diese Streckenerweiterung wird jedoch erst nach dem Gültigkeitszeitraum des Nahverkehrsplans fertiggestellt.

Auf dem neuen Streckenabschnitt von Campus Jungfernsee nach Fahrland über Krampnitz sind folgende Haltestellen vorgesehen:

- ▶ Insel Neu-Fahrland
- ▶ Heinrich-Heine-Weg
- ▶ Bassewitz
- ▶ Hannoversche Straße
- ▶ Krampnitz Ost
- ▶ Krampnitz Mitte
- ▶ Krampnitz West
- ▶ Eisbergstücke
- ▶ Am Upstall
- ▶ Fahrland Schule

Gestaltungskonzept für den ÖPNV 2019 – 2023

An den Haltestellen Krampnitz West und Fahrland Schule sind dabei Wendeschleifen für die Straßenbahn geplant, des Weiteren ist perspektivisch ein Betriebsstützpunkt zur Abstellung von Fahrzeugen im Bereich der Endhaltestelle Fahrland Schule vorzusehen.

Mit diesem Neubau gehen Anpassungen im Bestandsnetz einher. Zum einen wird der eingleisige Abschnitt in der Nedlitzer Straße zwischen den Haltestellen Rote Kaserne und Campus Jungfernsee zweigleisig ausgebaut und zum anderen wird am Knotenpunkt Georg-Hermann-Allee / Kiepenheuerallee die Gleisverbindung von der Kiepenheuerallee (westliche Knotenpunktzufahrt) in die Georg-Hermann-Allee hergestellt.

Die Umsetzung dieser Maßnahme ist von der Verfügbarkeit entsprechender Fördermittel abhängig.

I-2: Grundsanierung sowie Gleismittenerweiterung Heinrich-Mann-Allee

Die Heinrich-Mann-Allee mit ihrem Streckenabschnitt zwischen der Staatskanzlei und dem Abzweig Waldstraße ist der am stärksten frequentierte Streckenabschnitt im Straßenbahnnetz. Werktäglich verkehren hier über 270 Zugpaare.

Die Gleisanlagen müssen nach 25 Jahren Nutzungszeit aufgrund des Verschleißzustandes zeitnah auf kompletter Länge erneuert werden. Darüber hinaus bestehen zwischen der Staatskanzlei und der Waldstraße zwei Begegnungsverbote aufgrund zu geringer Gleisachsabstände. (Es darf nur weitergefahren werden, wenn das Gegengleis frei ist.) Weiterhin ist die Haltestelle Friedhöfe stadteinwärts aufgrund ihrer geringen Tiefe nur bedingt barrierefrei.

Um die Infrastruktur auf die Bedürfnisse und wachsenden Anforderungen kommender Jahre auszurichten, ist der Gleisachsabstand auf 3,15 m (je nach Platzverhältnissen min. 3,05 m) aufzuweiten. Damit können die Begegnungsverbote beseitigt und perspektivisch 2,65 m breite Straßenbahnwagen eingesetzt werden (mind. 2,40 m). Zudem sind die Haltestellen entlang der Heinrich-Mann-Allee vollständig barrierefrei zu gestalten.

Die Finanzierung dieser Maßnahme ist gemäß dem Beschluss DS 14/SW/1044 (ÖPNV-Infrastrukturpaket) gesichert.

Gestaltungskonzept für den ÖPNV 2019 – 2023

I-3: Planung des Umbaus der Friedrich-Ebert-Straße inkl. Gleismittenerweiterung und barrierefreier Ausbau der Haltestellen

Die im Konzept zur verkehrlichen Umgestaltung der Friedrich-Ebert-Straße in einem Werkstattverfahren erarbeitete gestalterische Lösung „Boulevard“ bildet die Grundlage für die weiteren, die Friedrich-Ebert-Straße betreffenden baulichen und verkehrsorganisatorischen Maßnahmen und Planungen. Unter anderem sollen barrierefreie Haltestellen für Straßenbahn und Bus geschaffen werden.

Bei der Grundsanierung der Friedrich-Ebert-Straße sollen zudem Versorgungsleitungen erneuert, Gleise ersetzt und damit eine Gleismittenerweiterung durchgeführt werden.

Die Umsetzung dieser Maßnahme ist von der Verfügbarkeit entsprechender Fördermittel abhängig.

I-5: Durchführung einer Machbarkeitsstudie zur Erweiterung des Straßenbahnnetzes nach Bornim und Golm

Für eine Straßenbahnrandienung von Bornim und Golm ist eine Machbarkeitsstudie zu möglichen Trassen durchzuführen. Dabei sind u. a. die Wirtschaftlichkeit und die notwendigen Maßnahmen zur Realisierung zu prüfen.

I-6: Ersatz der Tatrazugverbände durch Niederflurstraßenbahnen

Der vollständige Ersatz der neun Tatrazugverbände durch Niederflurstraßenbahnen ist bis 2025 zu vollziehen.

I-7: Beschaffung Niederflurstraßenbahnen für die Straßenbahnverlängerung in den Potsdamer Norden

Für den Betrieb der Straßenbahn im Potsdamer Norden werden voraussichtlich bis zu elf zusätzliche Niederflurstraßenbahnen benötigt.

I-9: Einrichtung einer neuen Straßenbahnhaltestelle am westlichen Ende der Kiepenheuerallee

Zwischen den Haltestellen Campus Fachhochschule und Hannes-Meyer-Straße ist zur Verbesserung der Erschließung eine zusätzliche Haltestelle am westlichen Ende der Kiepenheuerallee vorzusehen.

Gestaltungskonzept für den ÖPNV 2019 – 2023

Die Finanzierung dieser Maßnahme ist gemäß dem Beschluss DS 17/SVV/0260 (Inbetriebnahme der Tramhaltestelle am westlichen Ende der Kiepenheuerallee) gesichert.

I-10: Fortführung barrierefreier Ausbau Straßenbahn- und Bushaltestellen

Als laufende Aufgabe ist der barrierefreie Ausbau der Straßenbahn- und Bushaltestellen fortzusetzen.

I-11: Erarbeitung eines Konzeptes zur Verbesserung der Umsteigesituation am Platz der Einheit

Es ist geplant, den zentralen Umsteigepunkt Platz der Einheit anzupassen, um die Umsteigebedingungen für die Fahrgäste zwischen den Haltestellen Platz der Einheit/West und Platz der Einheit/Bildungsforum zu verbessern und die Leistungsfähigkeit der Anlage für Bus und Bahn zu erhöhen. Für den Umbau (als Teil der Straßenbahnverlängerung in den Potsdamer Norden) ist ein Konzept zur Verbesserung der Umsteigesituation zu erarbeiten.

I-12: Einrichtung einer Busspur zwischen Geltow und Potsdam

Zwischen Geltow und Potsdam ist eine Busspur zur ÖPNV-Beschleunigung in Richtung Potsdam zu ergänzen.

Für 2020 ist die vorgezogene Realisierung eines kurzen Stückes beginnend ca. 300 m vor dem Bahnhof Pirschheide geplant. Die Umsetzung der gesamten Maßnahme ist von der Verfügbarkeit entsprechender Fördermittel abhängig.

I-16: Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung, Verknüpfung mit städtischem Verkehrsmanagement

Die Umsetzung der ÖPNV-Beschleunigung wird fortgeführt. Dabei sind Modernisierungen an Lichtsignalanlagen z. B. im Zuge der Heinrich-Mann-Allee und Knotenumgestaltungen mit Neubau von Lichtsignalanlagen wie am Bf. Park Sanssouci enthalten. Die Verbesserung der Gesamtverkehrssteuerung (regionales Verkehrsmanagement) wird im Rahmen eines Förderprojekts fortgeführt und vom Land Brandenburg unterstützt.

Die AG ÖPNV sowie der Einsatz von Verkehrsmanagement-Software sind fortzuführen.

Gestaltungskonzept für den ÖPNV 2019 – 2023

I-17: Machbarkeitsstudie zum Einsatz alternativer Antriebe im ÖPNV

Es ist eine Machbarkeitsstudie zum Einsatz alternativer Antriebe im ÖPNV zu erarbeiten.

I-18: Untersuchung zum Ersatz des Fährschiffes der F1 durch ein modernes Fahrzeug

Für die Fährverbindung (F1) zwischen Hermannswerder und Auf dem Kiewitt ist der möglichst kurzfristige Ersatz des Fährschiffes durch ein modernes Fahrzeug zu untersuchen. Dabei ist auch eine Variante, die die diskutierte Errichtung einer Fuß- und Radverkehrsbrücke berücksichtigt, zu entwickeln. Die Barrierefreiheit ist zu gewährleisten.

M-1: Einrichtung einer Mobilitätsagentur im Hauptbahnhof

Anfang 2020 ist die Eröffnung einer Mobilitätsagentur im Potsdamer Hauptbahnhof mit gebündelten Beratungsleistungen zur ViP, DB Regio und DB sowie zur Touristik unter Einbindung der Serviceleistungen des heutigen DB Reisezentrums geplant. Bis 2020 sollen weitere Dienstleistungen (z. B. in Kooperation mit CarSharing-Angeboten) integriert werden. Eine Erweiterung auf quartiersbezogene Beratungsleistungen und der Betrieb von Außenstellen ist zu prüfen. Diese Maßnahme wird aus Mitteln des Mobilitätsmanagements finanziert.

5.5.2 Entwicklungsszenario 1

L-2: Prüfung weiterer Express-Buslinien

Auf stark nachgefragten Relationen ist die Einführung weiterer Express-Buslinien zum Beispiel zwischen Krampnitz und Marquardt (siehe Maßnahme L-1) oder Potsdam und Berlin-Spandau zu prüfen.

L-3: Erstellung und Umsetzung eines Buskonzeptes für eine verbesserte Erschließung von Groß Glienicke und Anbindung von Seeburg

Das ÖPNV-Angebot in Groß Glienicke ist im Zusammenhang mit der Anbindung des Ortsteils Seeburg der Gemeinde Dallgow-Döberitz in Kooperation mit dem Landkreis Havelland zu optimieren. Dazu ist ein Buskonzept unter Berücksichtigung der Linienführungen der Buslinien 338, 604, 638 und 639 zu erstellen und die Behebung der Erschließungslücke

Gestaltungskonzept für den ÖPNV 2019 – 2023

(südliche Spitze) der Siedlung Groß Glienicke im Zusammenhang mit der Bedienung der Waldsiedlung durch einen Quartierbus zu prüfen. Diese Maßnahme ist im Zusammenhang mit der Maßnahme L-1 umzusetzen.

Es ist noch nicht absehbar, ob und wie viele Haltestellen für das Buskonzept neu eingerichtet werden müssen. Dementsprechend kann hierfür noch keine Kostenschätzung erfolgen.

L-9: Überarbeitung des Nachtliniennetzes mit Nachtverkehr Tram

Der Nachtverkehr der Straßenbahnlinie 96 wird auf alle Tage ausgedehnt. Perspektivisch wird die Ausweitung auf weitere Straßenbahnlinien angestrebt.

L-11: Taktverdichtung der Buslinie 693 bei wachsender Nachfrage

Gemäß Anforderungsprofil bestehen im Ortsteil Schlaatz / Waldstadt I aufgrund der Klasse I auf der Drewitzer Straße / An der alten Zauche Defizite in der Bedienungshäufigkeit. Aufgrund der derzeitigen Nachfrage ist kein Bedarf einer Taktverdichtung erkennbar. Im Falle einer steigenden Nachfrage in den Entwicklungsszenarien ist zur HVZ die Buslinie 693 auf einen 10-Minuten-Takt zu verdichten.

I-4: Durchführung einer Machbarkeitsstudie für eine Straßenbahnerweiterung Babelsberg / Am Stern

Zur Angebotsverbesserung in Babelsberg / Am Stern und zur Schaffung einer zweiten Anbindung des Betriebshofes mit dem Ziel einer erhöhten Betriebsstabilität ist eine Streckenerweiterung des Straßenbahnnetzes zu untersuchen. Für die Führung der Straßenbahn zwischen Platz der Einheit und Johannes-Kepler-Platz durch Babelsberg existieren mehrere Varianten (z. B. über Großbeerenstraße oder August-Bebel-Straße). Eine Vorzugsvariante ist mittels Machbarkeitsstudie zu ermitteln. Dabei sind u. a. die Wirtschaftlichkeit und die notwendigen Maßnahmen zur Realisierung zu prüfen.

I-8: Prüfung einer Optimierung der Linienführungen im Bereich der Haltestelle Stern-Center/Gerlachstraße

Zur Optimierung des Betriebsablaufs bei der Bedienung des Stern-Centers sind neue Linienführungen im Bereich der Haltestelle Stern-

Gestaltungskonzept für den ÖPNV 2019 – 2023

Center/Gerlachstraße zu prüfen. Ziel dieser Maßnahme ist eine größere Flexibilität im Betriebsablauf vor dem Hintergrund, dass dort Linien enden und die Busse während ihrer Wendezeit die anderen Linien nicht blockieren.

I-10: Fortführung barrierefreier Ausbau Straßenbahn- und Bushaltestellen

Für eine stärkere Förderung des ÖPNV ist die Umsetzungsgeschwindigkeit des barrierefreien Ausbaus der Bushaltestellen so zu erhöhen, dass die barrierefreie Herstellung der Bushaltestellen der ersten Priorität innerhalb der nächsten Jahre einer ersten Abschätzung nach weitestgehend realistisch ist.

I-13: Einrichtung einer Busspur auf der Potsdamer Straße

Auf der Potsdamer Straße stadteinwärts zwischen Florastraße und Amundsenstraße ist eine Busspur zur ÖPNV-Beschleunigung einzurichten.

Die Umsetzung dieser Maßnahme ist von der Verfügbarkeit entsprechender Fördermittel abhängig.

I-14: Einrichtung einer Busspur zwischen Groß Glienicke und Krampnitz

Zwischen Groß Glienicke und Krampnitz ist eine Busspur zur ÖPNV-Beschleunigung in Richtung Krampnitz vorzusehen.

Die Umsetzung dieser Maßnahme ist von der Verfügbarkeit entsprechender Fördermittel abhängig.

I-15: Prüfung einer Busspur auf der Michendorfer Chaussee

Auf der Michendorfer Chaussee ist zwischen der Haltestelle Deutscher Wetterdienst und dem Knotenpunkt Michendorfer Chaussee / Brauhausberg eine Busspur zur ÖPNV-Beschleunigung zu prüfen.

5.6 Barrierefreiheit

In der seit dem 01.01.2013 gültigen Fassung des PBefG wird in § 8, Absatz 3 ab Satz 3 zur Durchsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV festgelegt:

„Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern im Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.“

Unter dem Begriff der vollständigen Barrierefreiheit wird im vorliegenden Nahverkehrsplan Folgendes verstanden:

Für Menschen, die in ihrer Mobilität dauerhaft oder zeitweilig eingeschränkt sind, müssen folgende Einrichtungen ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sein:

- ▶ Bauliche Anlagen
- ▶ Fahrzeuge
- ▶ Informationsquellen
- ▶ Kommunikationseinrichtungen

Als in ihrer Mobilität eingeschränkte Menschen gelten Personen, die aufgrund einer motorischen, sensorischen, geistigen, seelischen oder sonstigen Behinderung oder Einschränkung beeinträchtigt sind.

Die Anforderung zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit gilt nicht nur in baulicher Hinsicht, sondern bezieht sich auch auf alle infrastrukturellen und informativen Bereiche des ÖPNV-Angebots, im Einzelnen:

- ▶ Haltestelleninfrastruktur einschließlich Zuwegung
- ▶ Gestaltung und Ausstattung der Fahrzeuge
- ▶ Information und Kommunikation
- ▶ Betrieb und Dienstleistungen

Insbesondere beim Thema Information und Kommunikation ist das sogenannte „Zwei-Sinne-Prinzip“ zu berücksichtigen. Dieses sagt aus, dass

Gestaltungskonzept für den ÖPNV 2019 – 2023

sämtliche wichtigen Informationen mit mindestens zwei der drei Sinne „Sehen“, „Hören“ und „Tasten“ wahrgenommen werden können.

Die barrierefreie Weiterentwicklung des Potsdamer ÖPNV-Angebots erfolgt in Abstimmung mit dem Beirat für Menschen mit Behinderung.

5.6.1 Haltestellen

Die Landeshauptstadt Potsdam hat den barrierefreien Ausbau der Haltestellen in den letzten Jahren konsequent vorangetrieben.

Um das bisherige Ausbautempo zu steigern, sind in der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans bei den Straßenbulasträgern die erforderlichen personellen, fachlichen und finanziellen Voraussetzungen zu schaffen. Als erste Maßnahme soll eine Haltestellendokumentation erstellt werden, mit deren Hilfe die weitere Planung erfolgen kann.

Die Haltestellendokumentation wird eine detaillierte Übersicht zum Stand der Barrierefreiheit aller Haltestellen und deren Zuwegung sowie der Haltestellenausstattung liefern. Nach Erarbeitung der Dokumentation ist eine Prioritätenliste zu erstellen, anhand derer das weitere Vorgehen abgebildet wird. Die Priorisierung ist nach den in der Tabelle 5.3 dargestellten Prioritäten vorzunehmen. Dabei wird eine Haltestelle einer bestimmten Priorität zugeordnet, sobald sie mindestens eines der aufgeführten Merkmale innehat.

Priorität	Merkmale
Priorität 1	<ul style="list-style-type: none"> ▶ mehr als 1.000 Ein- und Aussteiger in Summe pro Werktag ▶ Haltestelle dient der Erschließung von Behördenstandorten, Behinderteneinrichtungen, Pflegeheimen, Krankenhäusern, bedeutenden Bildungsstandorten ▶ Haltestelle ist ein Verknüpfungspunkt (siehe Übersicht in Anlage 6)
Priorität 2	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 500 bis 1.000 Ein- und Aussteiger in Summe pro Werktag ▶ Haltestelle befindet sich in einem Ortsteil, der bisher noch keinen barrierefreien Zugang zum ÖPNV hat ▶ Haltestellen an medizinischen Einrichtungen mit örtlicher Bedeutung (z. B. Arztpraxen)

Gestaltungskonzept für den ÖPNV 2019 – 2023

Priorität	Merkmale
Priorität 3	<ul style="list-style-type: none">▶ 100 bis 500 Ein- und Aussteiger in Summe pro Werktag▶ Haltestellen, die mehr als eine Haltestelle vom nächsten barrierefreien Zugang entfernt sind (gleiche Linie)
Priorität 4	<ul style="list-style-type: none">▶ 15 bis 100 Ein- und Aussteiger in Summe pro Werktag
Priorität 5	<ul style="list-style-type: none">▶ weniger als 15 Ein- und Aussteiger in Summe pro Werktag▶ Haltestelle kann nicht ohne Weiteres barrierefrei an das Umfeld angeschlossen werden

Tabelle 5.3: Priorisierung der Haltestellen

Bei temporären Haltestellen (Schienenersatzverkehr, Schulbus, Umleitungsverkehr, ...) ist die Realisierung einer barrierefreien Lösung zu untersuchen. Es ist die Anschaffung einer mobilen barrierefreien Haltestelle zu prüfen. Eine solche Haltestelle kann bei Bedarf an Umleitungsstrecken aufgestellt werden und somit vorübergehend die Barrierefreiheit herstellen.

Die Prioritätenliste ist in Zusammenarbeit mit dem Beauftragten für Menschen mit Behinderung der Landeshauptstadt Potsdam sowie Vertretern der entsprechenden Verbände und des Beirats für Menschen mit Behinderung zu erstellen und zu aktualisieren.

Nach § 8 PBefG sind im Nahverkehrsplan Ausnahmen zu benennen und begründen, in denen von der Forderung nach vollständiger Barrierefreiheit dauerhaft oder temporär abgewichen wird. Folgende Ausnahmen werden hiermit definiert:

- ▶ S-Bf. Babelsberg/Wattstraße (stadtauswärts)
- ▶ Im Bogen/Zeppelinstraße
- ▶ Haltestellen der Priorität 5

Die Haltestellen S-Bf. Babelsberg/Wattstraße und Im Bogen/Zeppelinstraße sind aufgrund baulicher Einschränkungen derzeit nicht barrierefrei umzubauen. Des Weiteren ist ein barrierefreier Umbau von Haltestellen der Priorität 5 aufgrund ihrer nicht barrierefreien Zuwegung oder der kaum vorhandenen Fahrgastnachfrage wirtschaftlich nicht vertretbar.

Gestaltungskonzept für den ÖPNV 2019 – 2023

Nach Auswertung des Projektes „Fahrgastinformation akustisch – 2-Sinne-Prinzip bei Bus und Straßenbahn“ der BVG ist die Implementierung der dort vorgeschlagenen und in Berlin umzusetzenden Lösung in Potsdam zu prüfen. Ziel ist es, Sehbehinderte und Blinde an den Haltestellen akustisch über die nächsten Abfahrten zu informieren. Dabei ist auf ein einheitliches Vorgehen in Berlin und Potsdam zu achten.

Zu einer barrierefreien Haltestelle gehören verschiedene Ausstattungsmerkmale, wie z. B.:

- ▶ fester, erschütterungsarmer und rutschhemmender Oberflächenbelag
- ▶ Blindenleitsystem mit Auffindestreifen und Einstiegsfeld
- ▶ Sitzgelegenheiten, die auch für ältere und gehbehinderte Menschen geeignet sind
- ▶ Witterungsschutz mit ausreichender Bewegungsfläche für auf den Rollstuhl Angewiesene
- ▶ ausreichende und blendfreie Beleuchtung

Bei der Wahl der Ausstattung ist der Denkmalschutz zu beachten.

5.6.2 Fahrzeuge

Aktuell ist die gesamte Busflotte der ViP barrierefrei. Die auf dem Gebiet der Landeshauptstadt Potsdam eingesetzten Regionalbusse werden bis zum 01.01.2022 ebenfalls vollständig barrierefrei sein. Auch die Fähre auf der Linie F1 ist barrierefrei nutzbar.

Im Bereich der Straßenbahn sind bereits 34 Züge barrierefrei. Derzeit sind noch sechs Züge im Einsatz, die die barrierefreien Standards nicht erfüllen. Bis zu deren Ablösung, die für das Jahr 2025 geplant ist, werden diese Züge überwiegend auf Verstärkerfahrten eingesetzt. Der Fahrzeugeinsatz am Wochenende erfolgt zu 100 % barrierefrei. Fahrten, die mit einem nicht barrierefreien Fahrzeug durchgeführt werden, sind im Fahrplan als solche gekennzeichnet und außerdem in der Online-Fahrplanauskunft kenntlich gemacht. Bis zur Auslieferung der neuen Züge müssen ggf. noch drei alte nicht barrierefreie Züge reaktiviert werden, um auf zusätzliche Nachfrage reagieren zu können. Beim Fahrzeugeinsatz wird durch die ViP sichergestellt, dass auf einer Linie nie zwei aufeinanderfolgende Fahrten mit nicht barrierefreien Fahrzeugen durchgeführt werden.

Gestaltungskonzept für den ÖPNV 2019 – 2023

Wichtige Fahrzeuganforderungen für die Barrierefreiheit sind unter anderem eine kontrastreiche und taktil erfasste Gestaltung des Einstiegsbereichs und des Fahrzeuginnenen. Insbesondere Anforderungstaster, Türöffnung, Einstiegkante, Handgriffe und -stangen sowie Podeste und Möblierung sind zu berücksichtigen. Bei neu anzuschaffenden Straßenbahnfahrzeugen ist außerdem ein akustisches Signal an sich öffnenden Türen vorzusehen, um die Auffindbarkeit zu verbessern. Türen müssen sich kontrastreich vom restlichen Fahrzeug abheben. Dies ist insbesondere bei der Vermarktung von Werbeflächen an Fahrzeugen zu berücksichtigen.

Bei der Beschaffung von Neufahrzeugen ist das Lastenheft mit der Landeshauptstadt Potsdam, dem Kundenbeirat des Verkehrsunternehmens sowie dem Beirat für Menschen mit Behinderungen abzustimmen. Hierbei darf von einem Niederflur-Anteil von 100 % abgewichen werden, solange sichergestellt ist, dass alle Anforderungen an die barrierefreie Nutzung erfüllt sind.

5.7 Weitere qualitative Standards

Die ÖPNV-Leistungen in der Landeshauptstadt Potsdam erfolgen auf einem hohen Qualitätsniveau. Um den ÖPNV auch weiterhin als sinnvolle Alternative zum MIV zu positionieren, ist das derzeitige Qualitätsniveau aufrechtzuerhalten und darauf aufbauend im Interesse der Fahrgäste weiterzuentwickeln.

Durch den Aufgabenträger sind die konkreten qualitativen Anforderungen und Kriterien an die zu erbringende ÖPNV-Leistung detailliert, eindeutig und erschöpfend vorzugeben.

Die Grundlage der Anforderungen für den ÖPNV in der Landeshauptstadt Potsdam bilden die im jeweils aktuellen Qualitätsleitfaden des VBB [31] enthaltenen Empfehlungen.

Konkretisiert werden diese mittels Qualitätsvereinbarung im Rahmen des öDA zwischen dem Stadtverkehrsunternehmen und dem Aufgabenträger. Für den Linienverkehr der einfahrenden Regionalbusunternehmen erfolgt diese Konkretisierung mittels Vereinbarungen der Aufgabenträger untereinander.

Die Sicherung der gesetzten Qualitätsstandards für den Stadtverkehr beinhaltet die Kontrolle zur Einhaltung der Standards bzw. ein eventuelles

Gestaltungskonzept für den ÖPNV 2019 – 2023

Nachsteuern. Unterstützende Instrumente dafür können in der Zertifizierung der Verkehrsunternehmen nach

- ▶ ISO 9001 (mit regelmäßiger Überprüfung des Qualitätsmanagementsystems durch externe Auditoren) sowie
- ▶ ISO 14001 (mit regelmäßiger Überprüfung des Umweltmanagementsystems durch externe Auditoren)

bestehen.

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

Dieses Vorgehen wird durch Sitzungen des Kundenbeirats sowie Fahrgastbefragungen ergänzt.

5.7.1 Umwelt

Die Landeshauptstadt Potsdam hat sich im Rahmen des Masterplan-Konzepts „100 % Klimaschutz Potsdam 2050“ das Ziel gesetzt, ihre Treibhausgas-Emissionen um 95 % sowie ihren Energieverbrauch um 50 % zu reduzieren (Vergleichsjahr 1990). Der Verkehr zeichnete sich in Potsdam im Jahr 2014 für 28 % des gesamten Energieverbrauchs sowie 27 % der Treibhausgas-Emissionen verantwortlich, wodurch in diesem Sektor enorme Einsparpotenziale vorhanden sind [11]. Eine der wichtigsten Säulen für das Erreichen der Ziele ist der Modal Shift zum Umweltverbund, also eine Reduzierung des Anteils der Verkehrsleistungen des motorisierten Individualverkehrs am Gesamtverkehr zugunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr). Der ÖPNV spielt hierbei eine zentrale Rolle. Er muss zum einen als attraktive Alternative zum privaten Pkw wahrgenommen werden und zum anderen leistungsfähig genug sein, um die Herausforderungen in der wachsenden Landeshauptstadt zu meistern. Das Erreichen der gesteckten Ziele kann nur mit einem attraktiven ÖPNV gelingen, weshalb der Ausbau und die Weiterentwicklung des bestehenden Systems unverzichtbar sind.

Beim Ausbau des Potsdamer ÖPNV sind außerdem stets die Anforderungen aus den folgenden Plänen für eine nachhaltige Stadt zu berücksichtigen:

Gestaltungskonzept für den ÖPNV 2019 – 2023

- ▶ Integriertes Klimaschutzkonzept
- ▶ Lärmaktionsplan
- ▶ Luftreinhalteplan

Mit dem Masterplan „100 % Klimaschutz Potsdam 2050“ nimmt sich die Landeshauptstadt vor, den ÖPNV in Zukunft noch stärker auszubauen. Sie schafft somit eine wesentliche Grundlage für den vorliegenden Nahverkehrsplan.

Maßgabe bei der Beschaffung von Bussen ist die Einhaltung der höchsten Umweltstandards. Dabei sind stets die Möglichkeiten alternativer Antriebe zu prüfen (vgl. Kapitel 5.8.4). Bei der bestehenden Dieselflotte ist die Nachrüstung von Abgasnachbehandlungssystemen zur Reduzierung der Stickstoffoxidemissionen zu veranlassen, sofern hierzu Fördermöglichkeiten bestehen.

5.7.2 Ausstattung der Haltestellen und Verknüpfungspunkte

Haltestellen und Verknüpfungspunkte sind ein Teil der Systemidentität des ÖPNV. Demzufolge dienen sie als Qualitätsmaßstab für die Verkehrssysteme sowie als Visitenkarte der Verkehrsunternehmen. Die Haltestellenausstattung erfolgt auf Basis der im Qualitätsleitfaden des VBB definierten Qualitätsvorgaben.

Wesentliche Bereiche der Qualitätsziele und -standards für den ÖPNV sind:

- ▶ Sicherstellung des barrierefreien Zugangs zum ÖPNV bei der Gestaltung und beim Umbau von Haltestellen und Verknüpfungspunkten
- ▶ Barrierefreier Zugang zum Fahrausweiserwerb an wichtigen Schnittstellen (Kundencenter, personalbediente Vertriebsstelle)
- ▶ Barrierefreier Zugang zu Informationen (Fahrplan und Liniennetzplan an allen wichtigen Haltestellen)

Haltestellen müssen immer funktionstüchtig sein und je nach Klassifizierung (Verknüpfungs-, Umstiegs- oder Standardhaltestelle) über Grund- und Zusatzausstattungen verfügen.

Das Verkehrsunternehmen ist für die Ausstattung und Aufrechterhaltung der gesetzlichen Kennzeichnungspflicht zuständig. Bei Gemeinschaftshaltestellen mehrerer Betreiber stimmen sich diese über die entsprechenden

Gestaltungskonzept für den ÖPNV 2019 – 2023

Zuständigkeiten, Nutzungs- und Kostenregelungen ab und dokumentieren diese.

Bei der Mindestausstattung von Haltestellen wird gemäß Qualitätsleitfaden des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg zwischen fünf Haltestellentypen unterschieden:

- ▶ Typ A: Verknüpfungshaltestelle mit hohem Fahrgastaufkommen
- ▶ Typ B: Umsteigehaltestellen mit regionaler Bedeutung
- ▶ Typ C1: Standardhaltestelle mit lokaler Umsteigefunktion oder besonderer Angebotsqualität (Haltestellen des Stadt-, Orts- oder Nachbarortsverkehrs mit mind. 60 min Taktintervall und mind. 50 Ein- und Aussteigern pro Tag bzw. nach Fahrplan definierte Umstiegshaltestellen zwischen Straßenbahn und Bus oder Bus und Bus)
- ▶ Typ C2: Standardhaltestelle ohne Umsteigefunktion, mit ausschließlich lokaler Bedeutung, mäßiger Nachfrage und ohne besondere Angebotsqualität (Aufkommen mehr als 15 Ein- und Aussteiger pro Tag)
- ▶ Typ C3: Aufkommensschwache Standardhaltestelle ohne Umsteigefunktion, mit ausschließlich lokaler Bedeutung und ohne besondere Angebotsqualität (Aufkommen bis zu 15 Ein- und Aussteiger pro Tag)

Zu den Verknüpfungshaltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen (Typ A) zählen:

- ▶ Haltestellen an einer Zugangsstelle zum Bahn-Fernverkehr bzw. Haltestelle an einer SPNV-Zugangsstelle mit mehr als 1.000 Ein- und Aussteigern (Bahn) pro Tag sowie
- ▶ ZOB mit mehr als 250 Ein- und Aussteigern pro Tag.

Für Potsdam sind diesem Haltestellentyp die Haltestellen Hauptbahnhof, Bf. Charlottenhof, Bf. Park Sanssouci, Bf. Golm, Bf. Rehbrücke, Bf. Medienstadt Babelsberg, S-Bf. Griebnitzsee und S-Bf. Babelsberg zuzuordnen.

Zu den Umsteigehaltestellen mit regionaler Bedeutung (Typ B) zählen:

- ▶ SPNV-Zugangsstellen mit einem Aufkommen zwischen 250 und 1.000 Ein- und Aussteigern (Bahn) pro Tag und
- ▶ ZOB mit bis zu 250 Ein- und Aussteigern pro Tag.

Gestaltungskonzept für den ÖPNV 2019 – 2023

Dem Haltestellentyp B ist in Potsdam die Haltestelle Bf. Pirschheide zuzuordnen.

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

Die Grundausstattung der Haltestellen aller Kategorien umfasst Haltestellenmast und -schild nach den Vorschriften der BOKraft / BOStrab sowie folgende weitere Ausstattungselemente:

- ▶ Haltestellenname
- ▶ das betreibende Verkehrsunternehmen mit Logo
- ▶ Fahrplan mit Linienband
- ▶ die Angabe des Tarifbereichs
- ▶ das VBB-Logo
- ▶ Hinweis auf Erreichbarkeit des Verkehrsunternehmens, VBB-Tarif-Info und spezielle Tarifhinweise, Beförderungsbedingungen, Servicehinweise

Für die Grundausstattung der Haltestellen sind die Verkehrsunternehmen verantwortlich. Für die bauliche Ausstattung der Straßenbahnhaltestellen ist die ViP verantwortlich, die bauliche Ausstattung der Bushaltestellen sowie die Sauberkeit aller Haltestellen (auch unter winterlichen Bedingungen) liegen im Aufgabenbereich der Landeshauptstadt Potsdam.

Die Gestaltung von Haltestellen basiert auf technischen Vorschriften und Richtlinien in der jeweils neuesten Fassung, insbesondere auf den Regelwerken BOStrab [32], BOKraft [33], DIN 18040 [34], RAST 06 [35], H BVA [36] sowie EAÖ [37].

5.7.3 Ausstattung der Fahrzeuge und Beförderungskomfort

Grundsätzlich gelten für die im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge die jeweils aktuellen gesetzlichen Regelungen und Vorgaben sowie relevanten Richtlinien / Empfehlungen der EU und des VDV.

Darüber hinaus gelten die Empfehlungen gemäß Qualitätsleitfaden des VBB sowie die Anforderungen an die barrierefreie Gestaltung der Fahrzeuge gemäß PBefG.

Die für bestellte Leistungen im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge sollen folgende grundsätzliche Anforderungen erfüllen:

Gestaltungskonzept für den ÖPNV 2019 – 2023

- ▶ Ermöglichen der Beförderung von behinderten und mobilitätseingeschränkten Personen, Rollstühlen, Kinderwagen und schwerem Gepäck auch in den bedarfsorientiert angepassten Fahrzeugen (Kleinbusse, Großraum-Pkw)
- ▶ Das Durchschnittsalter der eingesetzten Busflotte soll 10 Jahre nicht überschreiten
- ▶ RBL-Komponenten zur vollen Integration in das Beschleunigungs- und Bevorrechtigungsprogramm des ÖPNV der Landeshauptstadt Potsdam
- ▶ RBL-Komponenten zur akustischen und optischen Haltestelleninformation
- ▶ Fahrausweisautomaten (ausgenommen Fahrzeuge des Regionalverkehrs) zum Erwerb des VBB-Fahrausweissortimentes im Bartarif
- ▶ ausreichende Anzahl an Haltestellenwunschtasten sowie Haltestangen und Haltegriffen für alle Körpergrößen der Fahrgäste

Eine angemessene Anzahl von Fahrzeugen ist mit automatischen Zählsystemen auszustatten, die eine kontinuierliche und statistisch gesicherte Fahrgastzählung ermöglichen. Die Daten sind dem Aufgabenträger in elektronischer Form zu übergeben. Neu anzuschaffende Fahrzeuge sind ausnahmslos mit solchen Zählsystemen auszustatten.

Generell ist bei der Neuanschaffung von Fahrzeugen auf Umweltstandards und deren Entwicklung zu achten (z. B. Einsatz emissionsarmer oder alternativ angetriebener Busse), um Schadstoffemissionen gering zu halten und Anforderungen des Klimaschutzes zu erfüllen.

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

Darüber hinaus sind die Qualitätsanforderungen an die Fahrzeugausstattung sowie die Beförderungsqualität gemäß Qualitätsvereinbarung im Rahmen des öDA einzuhalten.

5.7.4 Anforderungen an Fahrwege

Bedienungsqualität und Pünktlichkeit können durch fahrwegseitige Störquellen negativ beeinflusst werden. Derartige Störquellen erzeugen Fahrzeitverluste, welche Attraktivitätseinbußen nach sich ziehen und unwirtschaftliche Fahrzeugeinsätze zur Folge haben. Geeignete Maßnahmen für einen schrittweisen Abbau der Störquellen sind:

- ▶ Realisierung der ÖPNV-Bevorrechtigung an ausgewählten signal-geregelten Knoten
- ▶ Gewährleistung der Durchlassfähigkeit bei ÖPNV-Trassen durch Restriktionen im MIV, z. B. Einrichtung von Halte- oder Parkverboten, Linksabbiegeverboten u. ä.
- ▶ Einrichtung von Busspuren; Genehmigung von Abbiegesonderregelungen für den Bus
- ▶ Vermeidung von Umleitungsführungen bei Veranstaltungen und Baustellen
- ▶ Beseitigung von Fahrbahnmängeln im Zuge des Busnetzes
- ▶ Prüfung von Sonderregelungen für Busse in Baustellen, wie Einrichten von Busspuren oder Befahren von Einbahnstraßen in entgegengesetzter Fahrtrichtung sowie die Bevorrechtigung an LSA

Der für einen störungsfreien Betrieb des Busnetzes bestehende Handlungsbedarf an Fahrwegen ist in Anlage 7 enthalten. Die vom Verkehrsunternehmen erkannten Handlungsbedarfe sind dem Aufgabenträger quartalsweise schriftlich zukommen zu lassen. Außerdem bietet die AG ÖPNV als Arbeitsgruppe mit Vertretern der Landeshauptstadt Potsdam und den Verkehrsunternehmen einen geeigneten Rahmen, Mängel an Fahrwegen zu besprechen und das entsprechende Vorgehen abzustimmen.

5.7.5 Pünktlichkeit und Anschlusssicherung

Die mit der ÖPNV-Leistungserbringung beauftragten Verkehrsunternehmen sind zur zuverlässigen und fahrplantreuen Erbringung der Linienverkehrs verpflichtet.

Ausgewiesene Anschlüsse sind gemäß Tabelle 5.4 zu sichern. Als Zielwert ist die Sicherung von 88 % aller Anschlüsse zu erreichen. Der Anschluss gilt als nicht gesichert, wenn wegen Verspätung oder vorzeitiger Abfahrt Verknüpfungen mit Anschlussverkehrsmitteln nicht sichergestellt werden konnten. Die zu sichernden Anschlüsse werden jährlich im Rahmen des

Gestaltungskonzept für den ÖPNV 2019 – 2023

Fahrplanwechsels zwischen Landeshauptstadt Potsdam und ViP abgestimmt.

Die Einhaltung des Fahrplans ist eine grundlegende Anforderung an einen qualitativ hochwertigen ÖPNV. Fahrpläne sind so zu konstruieren, dass pünktliches Fahren möglich ist. Es ist sicherzustellen, dass alle Fahrten gemäß Fahrplan stattfinden und mindestens 88 % aller Fahrten pünktlich durchgeführt werden. Eine Fahrt gilt als pünktlich, wenn die Verspätung nicht mehr als 3 Minuten beträgt und die Abfahrt nicht früher als 30 Sekunden vor der planmäßigen Abfahrtszeit erfolgt. Dabei sind alle unpünktlichen Fahrten, d. h. sowohl die durch das Verkehrsunternehmen zu vertretenden als auch die nicht zu vertretenden unpünktlichen Fahrten (z. B. höhere Gewalt) zu berücksichtigen.

Die Auswertung der Pünktlichkeit und Anschlusssicherung erfolgt im Rahmen der vierteljährlichen Abrechnung der Qualitätsvereinbarung gemäß des öDA mit dem Verkehrsunternehmen, um unterjährige Schlussfolgerungen bei nicht Erreichen der Zielstellung ziehen zu können.

Die optimale Verknüpfung der einzelnen Angebote gilt als ein wesentliches Qualitätskriterium des ÖPNV. Anschlüsse sind deshalb zeit- und relationsorientiert zu definieren und zu priorisieren. Dabei sind das übrige Verkehrsangebot, die Verkehrsnachfrage und die betrieblichen Konsequenzen exakt zu berücksichtigen.

Bei der Priorisierung sind insbesondere folgende Aspekte einzubeziehen:

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

Wichtige Anschlüsse sind bei der Angebotsgestaltung zu berücksichtigen und im laufenden Betrieb technisch über ein RBL zu sichern. Dabei sind zur unternehmensübergreifenden Anschlusssicherung verstärkt die Möglichkeiten der Kopplung der RBL-Systeme verschiedener Unternehmen zu nutzen.

Zur Anschlusssicherung gehören z. B.:

- ▶ definierte Verkehrs- und Taktzeiten sowie die Einhaltung des Fahrplans

Gestaltungskonzept für den ÖPNV 2019 – 2023

- ▶ Pünktlichkeit
- ▶ kurze Wege und Umsteigebeziehungen
- ▶ Anschlusssicherung (Kommunikation wichtiger Anschlüsse im Fahrplan und in der Fahrplanauskunft)
- ▶ Ermöglichung barrierefreier Umstiege (Anschlusssicherheit)

Neben den linien- und fahrplanmäßigen Verknüpfungen entscheiden besonders auch die örtlichen und / oder baulichen Bedingungen an den Verknüpfungspunkten über die tatsächlich erreichte Nutzerqualität. Dabei sind die Bedürfnisse der in ihrer Mobilität eingeschränkten Fahrgäste zu berücksichtigen.

Geplante Anschlüsse sollen innerhalb einer vorgeschriebenen Pufferzeit zwischen Zu- und Abbringer liegen. Die Pufferzeit ist als Wartezeit an der Haltestelle zur Abfederung von möglichen Verspätungen zu definieren. Die eventuell vorhandene Wegezeit zwischen zwei Abfahrtsorten ist in der Pufferzeit nicht enthalten.

Takt Anschlussfahrzeug	Pufferzeit zum Anschlussfahrzeug		
	bis 5 min	6 min bis 10 min	ab 11 min
0 min – 20 min	Anschluss	kein Anschluss	kein Anschluss
30 min / 40 min	Anschluss	Anschluss	kein Anschluss
60 min	Anschluss	Anschluss	kein Anschluss
über 60 min	Anschluss	Anschluss	kein Anschluss

Tabelle 5.4: Vorgaben zur Anschlussqualität

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

Gestaltungskonzept für den ÖPNV 2019 – 2023

5.7.6 Service und Fahrgastinformation

Service und Information sind grundlegende Bestandteile des ÖPNV-Angebotes. Die Verkehrsunternehmen sichern die Bereitstellung und kontinuierliche Aktualisierung der Fahrplandaten für im Rahmen der verbundweiten Fahrgastinformation im VBB herauszugebende Informationsprodukte.

Grundsätzlich gelten die im Qualitätsleitfaden des VBB formulierten Standards. Dazu zählen z. B.:

- ▶ die zielgerichtete Information über das ÖPNV-Regelangebot
- ▶ die Bereitstellung von Informationen zur Verknüpfung mit dem SPNV (Abfahrts- und Ankunftstafeln sowie die Darstellung wichtiger Übergangs- und Anschlussbeziehungen an den Potsdamer Zugangsstellen zum SPNV und zur barrierefreien Nutzbarkeit)
- ▶ an den Zugangspunkten zum ÖPNV das Vorhandensein aktueller und relevanter Informationen über geltende Tarifangebote, Fahrpreise, Ticketerwerbsmöglichkeiten und vom Fahrgast verlangte Handlungen (Ticketkauf, Entwertung)
- ▶ die rechtzeitige Information (sieben Kalendertage vor Inkrafttreten bzw. zehn Minuten nach Störungseintritt) über geplante und ungeplante Fahrplanabweichungen
- ▶ barrierefreie Fahrgastinformation an den Haltstellen sowie in und an den Fahrzeugen
- ▶ dynamische Fahrgastinformations-Anzeigen an Schwerpunkthaltestellen und wichtigen Verknüpfungspunkten

Auf die Verfügbarkeit von elektronischen Medien (z. B. die gemeinsamen Fahrplanauskunftssysteme innerhalb des VBB) und von Printmedien soll gleichermaßen Wert gelegt werden. Bei allen Informationsträgern (Printdruck, App, Internet, Personal) ist den Ansprüchen mobilitätseingeschränkter Personen Rechnung zu tragen, z. B.:

- ▶ Abruf von barrierefreien und fahrplangebundenen Kleinbussen und Linientaxis auch über mobile Endgeräte
- ▶ barrierefreies Routing bei Fahrgastinformationen gemäß der Vorgaben im LNVP Brandenburg [8]
- ▶ leicht verständliche und kontrastreiche Information für Menschen mit einer Lernbehinderung und sehbehinderte Personen (z. B. durch Orientierungshilfen)

Gestaltungskonzept für den ÖPNV 2019 – 2023

5.7.7 Anforderungen an das Fahr- und Servicepersonal

Das Auftreten des Personals ist ein wesentlicher Faktor für die öffentliche Wahrnehmung des Produktes ÖPNV. Die Verkehrsunternehmen tragen dafür Sorge, dass folgende Anforderungen erfüllt werden:

- ▶ fachliche Kompetenz und Motivation, nachgewiesene Qualifikationen für das entsprechende Tätigkeitsfeld, sichere Beherrschung der Fahrzeuge und betrieblichen Einrichtungen
- ▶ Verantwortungsbewusstsein und Kundenorientierung (Kommunikationsbereitschaft, rücksichtsvolles, freundliches und gepflegtes Auftreten, Beherrschung der deutschen Sprache in Wort und Schrift, soziale Kompetenz)
- ▶ Kenntnisse über das gesamte ÖPNV-Angebot im Nahverkehrsraum, um einheitlich über das komplette Tarifangebot zu informieren, Befähigung des Fahrpersonals, auf Fahrplanabweichungen hinzuweisen und Anfragen von Fahrgästen sachkundig zu beantworten
- ▶ Hilfestellung beim Ein- und Ausstieg von Fahrgästen mit Mobilitätseinschränkungen und Behinderungen zur Unterstützung der Barrierefreiheit
- ▶ Durchführung von Schulungen des Fahrpersonals zur Gewährleistung einer angemessenen Fahrweise (insbesondere hinsichtlich der Beachtung stehender Fahrgäste sowie von Rollstuhlfahrenden und Kinderwagen), jährliche Diensts Schulung für Mitarbeitende im Service

5.7.8 Tarif und Vertrieb

Tarif

In der Landeshauptstadt Potsdam gilt der gemeinsame Tarif der im VBB zusammenwirkenden Verkehrsunternehmen (VBB-Tarif).

Grundsätzliches Ziel der Tarifgestaltung und des Tarifs ist es, den Zugang zum ÖPNV zu erleichtern und Zugangsbarrieren zu senken. Neben einem bedarfsgerechten Verkehrs- und Dienstleistungsangebot stellt die Preisgestaltung ein wichtiges Kriterium zur Sicherung der Zugänglichkeit zum öffentlichen Nahverkehr dar. Dabei sind die divergierenden Ziele im Rahmen der Tarifpolitik zu berücksichtigen.

Die Entwicklung der Tarife ist so zu gestalten, dass ein möglichst hoher spezifischer Ertrag pro Beförderungsfall bzw. Personenkilometer erlöst und

Gestaltungskonzept für den ÖPNV 2019 – 2023

somit eine Steigerung der Tarifergiebigkeit realisiert wird. Dies soll im Umkehrschluss jedoch nicht zu Fahrgastverlusten führen.

Auf der Grundlage der Festlegungen des VBB und der Vorgaben des LNVP Brandenburg [8] werden folgende Vorgaben festgeschrieben, um die Interessen von verschiedenen Nutzendengruppen, den Verkehrsunternehmen sowie des Aufgabenträgers in einem ausgeglichenen Verhältnis münden zu lassen:

- ▶ Realisierung von angemessenen Fahrpreisen für alle
- ▶ Sicherstellung von ausreichenden Einnahmen und hoher Tarifergiebigkeit
- ▶ einfache Zugänglichkeit des ÖPNV, Tarifgerechtigkeit, Verkehrsverlagerung und damit Entlastung des Straßennetzes
- ▶ klare Struktur und Übersichtlichkeit des Tarifs
- ▶ Entwicklung und ggf. Beibehaltung von für einzelne Nutzendengruppen spezifischen Tarifangeboten
- ▶ Beteiligung an der Entwicklung und Umsetzung der E-Ticket-Lösung des VBB

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

In den nächsten Jahren ist auf eine Anpassung des VBB-Tarifs hinzuwirken, die die Eignung des Tarifs für digitale Vertriebsformen erhöht. Bei Tarifanpassungen ist außerdem multimodalen Wegekettens Rechnung zu tragen. Dabei soll die Integration von Sharing-Angeboten (Verleihsysteme für Fahrräder, Autos und Elektro-Roller) Berücksichtigung finden.

Vertrieb

Der Vertrieb dient der Einnahmensicherung ebenso wie dem Abbau oder der Vermeidung von Zugangshemmnissen für die Kundinnen und Kunden. Die Vertriebswege unterliegen der Verantwortung der Verkehrsunternehmen.

Gestaltungskonzept für den ÖPNV 2019 – 2023

Die Landeshauptstadt Potsdam setzt sich dafür ein, dass in Abstimmung mit der VBB GmbH die Vertriebsstrukturen nach einheitlichen Qualitätsstandards weiterentwickelt werden.

Neben einer wirtschaftlichen Aufrechterhaltung der bisherigen Vertriebsstrukturen sollen perspektivisch elektronische Lösungen vorangetrieben werden. Die Vertriebskonzepte und -ansätze sind den zu befördernden Personen durch geeignete Kommunikationsmaßnahmen zu vermitteln.

Es ist eine optimale Vertriebsinfrastruktur nach Abwägung von Anforderungen der Kundschaft, Daseinsvorsorge und Wirtschaftlichkeit zur Verfügung zu stellen.

Unter Berücksichtigung der Vorgaben des LNVP Brandenburg [8] werden folgende Mindestanforderungen an den Vertrieb in Potsdam festgeschrieben:

- ▶ lokale barrierefreie Präsenz an den Schwerpunkthaltestellen Hauptbahnhof und Platz der Einheit
- ▶ mindestens eine Verkaufsstelle in jedem Ortsteilzentrum
- ▶ Ticketautomaten in allen Fahrzeugen mit dem Fahrausweissortiment des VBB-Tarifs, Teil B (außer Jahreskarten, Abonnements, Berlin WelcomeCard und Veranstaltungstickets), Akzeptanz von Bargeld (Münzen, Scheine) und bargeldlosen Zahlungsmitteln
- ▶ Weiterentwicklung der elektronischen Chipkarte (VBB-fahrCard)

Die personalbedienten Verkaufsstellen sollen das komplette Fahrausweissortiment des VBB-Tarifs zu allen Zielen im VBB-Gebiet anbieten.

Perspektivisch ist unter Federführung der VBB GmbH das Ziel zu verfolgen, den digitalen Vertrieb weiter auszubauen, um den Nutzenden den Zugang zum ÖPNV zu erleichtern.

Mobilitätsagentur

Als Maßnahme M-1 dieses NVP ist die Einrichtung einer Mobilitätsagentur im Hauptbahnhof vorgesehen. Die Mobilitätsagentur ist das Premiumprodukt der personalbedienten Vertriebsstellen in Potsdam. In dieser Agentur werden neben dem Verkauf von Fahrausweisen des VBB- auch Tickets des DB-Tarifs angeboten. Weiterhin spielt die Beratungsleistung zur Verbesserung der individuellen Mobilität eine entscheidende Rolle.

Gestaltungskonzept für den ÖPNV 2019 – 2023

Die klassische Beratung im Kundenzentrum soll zu einer umfassenden Mobilitätsberatung weiterentwickelt werden. Diese bezieht das individuelle Mobilitätsverhalten, Bedürfnisse und Optionen der Kundinnen und Kunden mit ein. Neben der üblichen Verbindungsauskunft, der Tarifberatung und dem Ticketverkauf ist die hier vorgesehene, vielseitigere Beratung arbeitsintensiver. Aus den Beschäftigten eines Kundenzentrums werden Mobilitätsberater, welche konkrete Impulse für ein verändertes Mobilitätsverhalten geben – eine Interaktionsarbeit, welche besondere Anforderungen stellt: Die Beratenden müssen für das neue Tätigkeitsfeld inhaltlich wie methodisch qualifiziert werden. Die potentielle Kundschaft führt man in die Mobilitätsagentur, indem z. B. die Beratung im Rahmen der Neubürgerpakete und andere Dienste, wie der Bürgerservice, in die Mobilitätsagentur integriert werden.

Zudem soll das Portfolio zukünftig um das Angebot weiterer Mobilitätsdienstleistungen wie Bike- oder Carsharing erweitert werden. Dazu zählen u. a. Informationen zu Standorten von Ladesäulen oder Beratung zu einem umweltgerechteren Mobilitätsverhalten. Dabei handelt es sich auch um die Planung von gesamthaften Reiseketten, Buchungen und Abrechnungen von Dienstleistungen anderer Kooperationspartner (Carsharing, nextbike, etc.) oder Beratung von Unternehmen zur Nutzung des ÖPNV und anderer Alternativen zum MIV.

Weiterer personenbedienter Verkauf

Neben der Mobilitätsagentur ist am Platz der Einheit ein ViP-Kundenzentrum vorzuhalten, das ergänzend zum Vertrieb des gesamten VBB-Sortiments sowie dem Abo-Service Auskünfte zu Fahrplänen und deren Änderungen sowie Störungen erteilt. Ergänzt werden die Mobilitätsagentur und das Kundenzentrum durch ein Netz aus privaten Verkaufsstellen und Agenturen, deren Aufgabe im Wesentlichen im Vertrieb von VBB-Fahrausweisen und dem Abo-Service besteht.

5.7.9 Störungs- und Beschwerdemanagement

Die Verkehrsunternehmen haben durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass der Regelbetrieb sowohl personell als auch technisch abgesichert ist. Die Anforderungen gemäß Qualitätsleitfaden des VBB sind dabei zu berücksichtigen.

Das Störungs- und Beschwerdemanagement umfasst u. a:

Gestaltungskonzept für den ÖPNV 2019 – 2023

- ▶ Information der Fahrgäste
 - ▶▶ über die Störung (Art, Auswirkung, voraussichtliche Dauer), den Grund und ggf. alternative Fahrtmöglichkeiten
 - ▶▶ unter Nutzung des jeweils zweckmäßigsten Kommunikationskanals (wie Fahrzeugansagen durch die Leitstelle, DFI-Texte oder soziale Medien)
 - ▶▶ unter Gewährleistung des 2-Sinne-Prinzips
- ▶ Anbieten von Ersatzlösungen oder alternativen Reisemöglichkeiten bei Verspätungen und Ausfall des Regelangebotes
- ▶ Weitergabe von Störinformationen an andere Verkehrsunternehmen im Nahverkehrsraum (insbesondere bei Gewährleistung der Anschlusssicherung)
- ▶ regelmäßige systematische Erfassung und Auswertung von Störungen
- ▶ erste Reaktion auf Kundenanliegen spätestens nach fünf Werktagen (sieben Wochentage), endgültige Beantwortung nach zehn Werktagen
- ▶ Möglichkeit des Einreichens von Kundenanliegen über ein Info-Telefon, die Kundenzentren, den Postweg und das Internet

5.7.10 Sicherheit

Die Verkehrsunternehmen sind für Wohlbefinden und Sicherheit des Fahrgastes zu jeder Zeit während der Benutzung ihrer Verkehrsmittel und Anlagen verantwortlich. Durch das Fahrpersonal muss eine ständige Verbindung vom Fahrzeug zur Betriebsleitstelle (Sicherheitszentrale) gesichert sein. Mittels geeigneter Maßnahmen ist dafür Sorge zu tragen, dass grundsätzlich kein Gefühl der Hilflosigkeit und / oder der Handlungsunfähigkeit aufkommt. Bei der Umsetzung fahrgastorientierter Sicherheitsmaßnahmen ist das VBB-Leitbild Fahrgastsicherheit zu berücksichtigen.

Alle im regulären Spätverkehr eingesetzten Fahrzeuge sind mit Videokameras auszustatten.

5.8 Neue Mobilitätsformen

Neue Ideen und Konzepte bedürfen in der Regel tiefgehender Analysen und gegebenenfalls eines Probetriebs. Die Landeshauptstadt Potsdam ist bei entsprechenden Forschungsprojekten offen für Kooperationen mit externen Instituten und Unternehmen. Der öffentliche Raum in der Stadt dient dabei als „Labor“ und die Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger ist Ziel.

5.8.1 Bedarfsverkehre

Die im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD der 19. Legislaturperiode [38] festgeschriebene Modernisierung des PBefG wird die rechtliche Grundlage für sogenannte On-Demand-Verkehre als Teil des ÖPNV schaffen. Als On-Demand-Verkehre werden Bedarfsverkehre bezeichnet, welche Fahrgäste mit ähnlichen Routen mit Hilfe eines Algorithmus automatisch zu Fahrgemeinschaften bündeln und eine gemeinsame Beförderung ermöglichen. Nach Verabschiedung der Modernisierung des PBefG sind die Möglichkeiten einer Umsetzung in Potsdam zu prüfen. Im Falle einer positiven Prüfung können solche Bedarfsverkehre auch bei den Maßnahmen L-3, L-6 und L-10 (Behebung von Erschließungslücken) Berücksichtigung finden.

5.8.2 Multimodale Verknüpfung

Sharing-Angebote (Ride-, Bike- und Carsharing), Bedarfsverkehre und der klassische liniengebundene ÖPNV sollen zukünftig über eine Mobilitätsplattform angeboten werden. Diese Plattform enthält eine integrierte Mobilitätsplanung und ein integriertes Tarifmodell. Den Kundinnen und Kunden werden Dienste u. a. über eine App bereitgestellt, die diskriminierungsfrei alle Mobilitätsangebote darstellt und ggf. kombiniert und die zugehörigen Tarifinformationen angibt.

Im Hintergrund sollte eine solche Plattform die Betriebssteuerung unterstützen und die Abrechnung unter den teilnehmenden Unternehmen vornehmen.

In einem ersten Schritt ist hierzu eine Studie zu den verschiedenen Handlungsmöglichkeiten zu erarbeiten. Die Ergebnisse dieser Studie stellen dann die Entscheidungsgrundlage für das weitere Vorgehen bezüglich der Überführung in einen Regelbetrieb dar.

5.8.3 Autonome Betriebsformen

Im Jahr 2018 konnte in Potsdam anlässlich der Messe „InnoTrans“ die erste autonom fahrende Straßenbahn präsentiert werden. Dabei wurden mit einem Fahrer begleitete Testfahrten im Stadtverkehr erfolgreich durchgeführt.

Im Busbereich gibt es andernorts erste erfolgreiche Tests autonomer Fahrzeuge. Autonome Fahrzeuge eröffnen neue Möglichkeiten, bisher aus Kostengründen schlecht angebundene Gebiete mit dem ÖPNV besser zu erschließen. In nachfrageschwachen Gebieten wie in den nördlichen Potsdamer Ortsteilen könnten durch autonom fahrende Fahrzeuge zusätzliche Kapazitäten bereitgestellt werden. Gleichzeitig könnten die autonom fahrenden Fahrzeuge kleiner als herkömmliche Busse sein und somit für Gebiete interessant sein, die mit den bisher eingesetzten Bussen nicht erreicht werden können. Bevor es dazu kommt, sind technische Tests der Fahrzeuge an sich als auch der Infrastruktur notwendig und auch inwiefern diese Fahrzeuge in die bestehenden Betriebsabläufe integriert werden können, ist zu prüfen.

In einem ersten Schritt ist hierzu eine Studie zu den verschiedenen Handlungsmöglichkeiten zu erarbeiten. Die Ergebnisse dieser Studie stellen dann die Entscheidungsgrundlage für das weitere Vorgehen bezüglich der Überführung in einen Regelbetrieb dar.

5.8.4 Alternative Antriebssysteme

Der ÖPNV nimmt als Mitglied des Umweltverbundes seit jeher eine Vorreiterrolle bei umwelt- und klimafreundlicher Mobilität ein. Derzeit verkehren in Potsdam neben den elektrisch betriebenen Straßenbahnen ausschließlich dieselbetriebene Stadt- und Regionalbusse. Vor dem Hintergrund einer klimafreundlichen und zukunftsorientierten Gestaltung der Mobilität wird der Einsatz von alternativen Antriebskonzepten eine immer größere Rolle spielen. Aktuell stellen elektrifizierte Mobilitätsangebote die praktikabelste Lösung hierfür dar. Die konsequente Förderung von elektrifizierten Mobilitätsangeboten im ÖPNV stellt für den Aufgabenträger in Potsdam daher eine geeignete Möglichkeit dar, das Mobilitätsverhalten seiner Bürgerinnen und Bürger aktiv und zukunftsorientiert mitzugestalten.

Dafür sind sowohl die konzeptionellen als auch die infrastrukturellen Voraussetzungen zu schaffen. Zur Einführung alternativer Antriebskonzepte sind in einem ersten Schritt im Rahmen einer Machbarkeitsstudie das ge-

Gestaltungskonzept für den ÖPNV 2019 – 2023

samte Einsatzspektrum von Elektrobussen (Batteriebus, Brennstoffzellenbus; Plug-In Hybridbus, Oberleitungsbus, vgl. Systemübersicht in Abbildung 5.1) inklusive der erforderlichen Ladeinfrastruktur sowie die wirtschaftlichen Folgekosten zu betrachten. Hierbei sollten Synergieeffekte mit anderen Verkehrsarten (bspw. Nutzfahrzeuge) berücksichtigt werden, um ein einheitliches Ladeinfrastruktursystem zur Verfügung zu stellen.

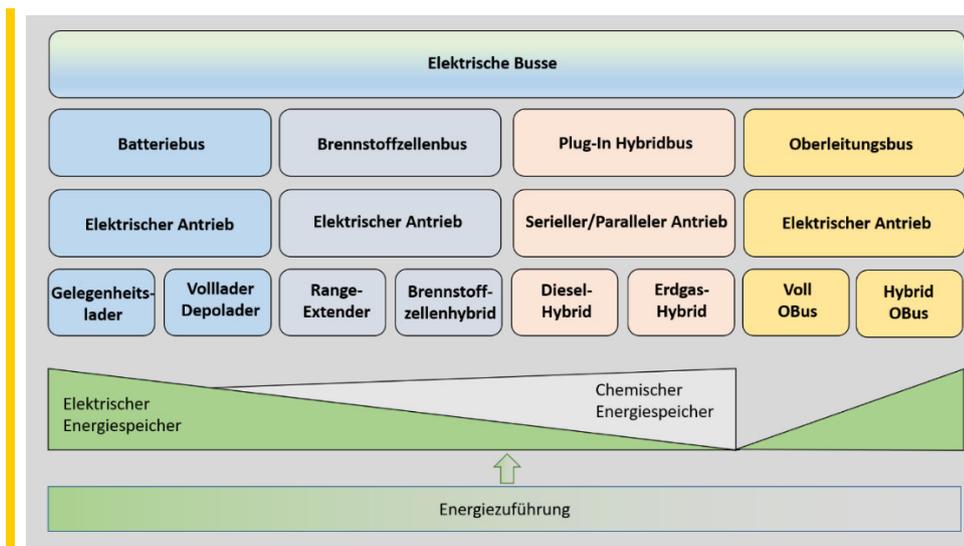


Abbildung 5.1: Systemübersicht Elektrische Busse

Dies stellt die Entscheidungsgrundlage für ein nachgelagertes Umsetzungskonzept zur Einführung von Elektrobussystemen in Potsdam sowohl für den Aufgabenträger als auch für die Verkehrsunternehmen dar.

5.9 Maßnahmenprogramm

Im Folgenden werden alle Maßnahmen hinsichtlich ihrer Auswirkungen bewertet und ihre Umsetzungspriorität eingeordnet.

Anhand einer Gegenüberstellung der verkehrlichen Vorteile und der betriebswirtschaftlichen Folgen wird eine Vergleichbarkeit der Maßnahmen untereinander hergestellt. Diese erfolgt unter den Prämissen:

- ▶ beste verkehrliche Wirkung
- ▶ leichte Durchführbarkeit bzw. Umsetzbarkeit
- ▶ geringste benötigte Finanzmittel

Gestaltungskonzept für den ÖPNV 2019 – 2023

Zur Bewertung der Wirkung und Kosten wird eine Skala von „gering“ über „mittel“, „hoch“ und „sehr hoch“ angewandt. Dabei ist zu beachten, dass Nutzen und Kosten von Maßnahmen in Abhängigkeit von deren konkreter Realisierung und den hinter den einzelnen Maßnahmen stehenden Mengengerüsten noch stark variieren können. Bei der Detailplanung ist deshalb unter Berücksichtigung der finanziellen Möglichkeiten und nach einer genauen Prüfung der Wirkungen ein Optimum zu entwickeln.

Durch Kombination der Urteile über Nutzen und Kosten wurden die einzelnen Maßnahmen mit Hilfe der nachfolgenden Beurteilungsmatrix (Tabelle 5.5) von 1 (bestes Nutzen-Kosten-Verhältnis) bis 5 (schlechtestes Nutzen-Kosten-Verhältnis) benotet.

Nutzen	Kosten					
	gering	gering bis mittel	mittel	mittel bis hoch	hoch	sehr hoch
sehr hoch	1	1	1	1,5	2	3
hoch	1	1,5	2	2,5	3	4
mittel bis hoch	1,5	2	2,5	3	3,5	4,5
mittel	2	2,5	3	3,5	4	5
gering bis mittel	2,5	3	3,5	4	4,5	5
gering	3	3,5	4	4,5	5	5

Tabelle 5.5: Beurteilungsmatrix

In Fällen, in denen bei der Nutzen- oder Kostenbewertung keine Festlegung auf eine höhere oder niedrigere Stufe möglich war, wurden teilweise auch Zwischenwerte verwendet. Darüber hinaus wurde bei der Gesamtbeurteilung berücksichtigt, in wie weit bestimmte Maßnahmen voneinander abhängig sind.

Vor dem Hintergrund der Kosten-Nutzen-Zusammenhänge sowie anhand der Abhängigkeiten von Maßnahmen untereinander erfolgte die Bewertung der empfohlenen Maßnahmen. Mithilfe der Beurteilungsmatrix kann eine Priorisierung der Maßnahmen erfolgen.

Gestaltungskonzept für den ÖPNV 2019 – 2023

Die Zuordnung der Maßnahmen zu den einzelnen Zeithorizonten erfolgte unter Beachtung von

- ▶ erwarteten verkehrlichen Wirkungen und des Zusammenhangs zwischen Kosten und Nutzen
- ▶ erkennbaren Abhängigkeiten und Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen
- ▶ den Auswirkungen aus den Nachfrageszenarien
- ▶ planerischen Vorläufen zur Vorbereitung und Umsetzung
- ▶ erkennbaren Abstimmungsbedarfen mit Dritten

Die zeitliche Einordnung der Maßnahmen umfasst zum einen den Beginn der Planungen der jeweiligen Maßnahme und zum anderen den Realisierungshorizont. Dabei wird eine dreistufige Skala angewandt:

- ▶ kurzfristig: bis ca. ein Jahr
- ▶ mittelfristig: bis ca. fünf Jahre
- ▶ langfristig: länger als fünf Jahre

Der Schwerpunkt der entwickelten Maßnahmen liegt bei kurz- bis mittelfristigen Maßnahmen, die bei einer konsequenten Herangehensweise in einem Zeitraum bis 2023 umgesetzt werden können. Dadurch wird die Realisierung der verkehrlichen Ziele im Nahverkehrsraum in einem absehbaren Zeitrahmen vorangetrieben.

Die hinsichtlich ihrer Auswirkungen bewerteten und ihrer Umsetzungspriorität eingeordneten Maßnahmen sind in Anlage 8 enthalten.

6 Finanzielle Rahmenbedingungen

Für die Finanzierung des ÖPNV in der Landeshauptstadt Potsdam gilt der Grundsatz des Vorranges der auf dem Verkehrsmarkt erwirtschafteten Erträge vor Leistungen der öffentlichen Hand. Bei Leistungen der öffentlichen Hand sind diese so zu gestalten, dass ein wirksamer Anreiz besteht, die Fahrgastzahlen zu erhöhen. Der Landeshauptstadt Potsdam obliegt als Aufgabenträger die Finanzverantwortung für den übrigen öffentlichen Personennahverkehr sowie für das Betreiben der Fähre F1. Das Land Brandenburg gewährt den Aufgabenträgern zweckgebundene Zuwendungen gemäß §10 ÖPNVG für eine bedarfsgerechte Verkehrsbedienung und ÖPNV-Investitionen.

In Bezug auf die anstehenden Investitionen in den ÖPNV-Infrastrukturausbau (z. B. Fahrzeugbestand oder Betriebsinfrastruktur) in der Landeshauptstadt Potsdam bildet der NVP einen Rahmen und benennt unter Punkt 5.5 entsprechende Maßnahmen. Die resultierenden Investitionsbedarfe werden mit den derzeit laufenden Planungen sowie den mit dem NVP empfohlenen Studien konkretisiert. Für die Umsetzung von Maßnahmen müssen Fördermittel des Landes Brandenburg sowie der Bundesrepublik Deutschland eingeworben werden. Aufgrund der nicht absehbaren Höhe von zukünftigen Fördermitteln – insbesondere in Bezug auf die laufende Fortschreibung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) – können konkrete Finanzierungskonzepte erst innerhalb der Jahre 2020 und 2021 erarbeitet werden.

Es folgt eine Aufstellung der aus den vorangegangenen Maßnahmen resultierenden betrieblichen Mehraufwendungen.

Die Finanzierung der betrieblichen Leistungen des ÖPNV in der Landeshauptstadt Potsdam basiert auf den Säulen:

Finanzielle Rahmenbedingungen

- ▶ Unternehmenseinnahmen
 - ▶▶ Umsatzerlöse (Fahrgeldeinnahmen)
 - ▶▶ sonstige betriebliche Erträge (z. B. Werbung)
- ▶ Gesetzliche Ausgleichsleistungen
 - ▶▶ Schwerbehindertenbeförderung (§ 148 SGB IX)
- ▶ Ausgleichsleistungen des ÖPNV-Aufgabenträgers unter Verwendung von ÖPNV-Landesmitteln (§ 10 ÖPNVG Brandenburg)
- ▶ Zuwendungen zur Förderung des Ausbildungsverkehrs in der Landeshauptstadt Potsdam
- ▶ Ausgleichsleistungen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen auf der Grundlage eines öDA

Der ÖPNV-Aufgabenträger unterstützt das mit Linienkonzessionen tätige Verkehrsunternehmen bei der Umsetzung der Anforderungen und Ziele des vorliegenden Nahverkehrsplanes und dient damit der Sicherung einer quantitativ angemessenen und qualitativ hochwertigen ÖPNV-Bedienung.

Der ÖPNV-Aufgabenträger strebt die Bereitstellung von Finanzmitteln an. Diese Mittel werden für die Erbringung der Verkehrsleistungen des ÖPNV in Potsdam sowie für das Betreiben der Fähre F1 zur Verfügung gestellt.

Die Höhe der Mittel orientiert sich an den ÖPNV-Landeszuweisungen der vergangenen Jahre. Änderungen können sich nach Maßgabe des Landshaushalts ergeben.

Die Finanzierung von Schülerfahrausweisen, die nach der Schülererstattungs- und Schülerbeförderungssatzung der Landeshauptstadt Potsdam gewährt werden, erfolgt anteilig aus Mitteln des Finanzausgleichsgesetzes.

Bei der Betriebsdurchführung ist ein Höchstmaß an Wirtschaftlichkeit anzustreben. Diese bewegt sich im Spannungsfeld zwischen Kostenerhöhungen (Personalkosten, hohes Qualitätsniveau der Infrastruktur zur Herstellung der Barrierefreiheit, neue Erschließungsaufgaben infolge der Stadtentwicklung), effizienter Betriebsorganisation (Optimierung der Fahr- und Dienstplanung) und Einnahmesteigerungen (Gewinnung zusätzlicher Fahrgastpotenziale, nutzerfreundliche Tarifgestaltung, angemessene Fahrpreisentwicklung).

Für die zusätzlichen betrieblichen Maßnahmen des ÖPNV in der Landeshauptstadt Potsdam ist mit zusätzlichen Aufwänden gemäß Tabelle 6.1 zu rechnen.

Finanzielle Rahmenbedingungen

Maßnahmen Betrieb		Kosten pro Betriebsjahr* in Tsd. Euro	
		Basis- szenario	Entwicklungs- szenario „Verkehrs- verlagerung“
L-1	Busvorlaufbetrieb Krampnitz / Fahrland / Marquardt	1.285**	
L-3	Erstellung und Umsetzung eines Buskonzeptes für eine verbesserte Erschließung von Groß Glien- cke und Anbindung von Seeburg		275
L-5	Dauerhafte Umsetzung der Quer- verbindung Bornim - Campus Jungfernsee (Buslinie 698) nach Auswertung des Testbetriebs	51	
L-6 L-8	Erstellung und Umsetzung eines Buskonzeptes zur Behebung der Erschließungslücke Bornstedter Feld / Bornstedter Ortslage und zur Schaffung neuer Verbindun- gen zwischen Golm / Eiche / Potsdam West und Bornstedt sowie zur Optimierung der Linien- führung der Buslinien 605, 606 und 612 in Golm	270	
L-9	Überarbeitung des Nachtlinien- netzes mit Nachtverkehr Tram	145	430
L-10	Erstellung und Umsetzung eines Buskonzeptes zur Behebung der Erschließungslücke Fritz-Zubeil- Straße	660	
L-11	Taktverdichtung der Buslinie 693 bei wachsender Nachfrage		75
L-12	Angebotsausweitung auf der Li- nie F1	50	
	Summe	2.411	790

* Kostenaufwand ohne ggf. notwendige Fahrzeugbeschaffung
 ** Kosten fallen erst nach vollständiger Umsetzung der Maßnahme (vgl. im Jahr 2026) an

Tabelle 6.1: geplante betriebliche Aufwendungen

Finanzielle Rahmenbedingungen

Tabelle 6.2 zeigt die geschätzten Aufwendungen für Planungen und Studien.

Maßnahmen Planungen / Studien		Kosten pro Betriebsjahr in Tsd. Euro	
		Basis- szena- rio	Entwicklungs- szenario „Verkehrs- verlagerung“
I-4	Durchführung Machbarkeitsstudie für Straßenbahnerweiterung Babelsberg / Am Stern		60
I-5	Durchführung Machbarkeitsstudie zur Erweiterung Straßenbahnnetz nach Bornim und Golm	100	
I-8	Prüfung Optimierung Linienführungen im Bereich der Haltestelle Stern-Center/Gerlachstraße		5
I-11	Erarbeitung Konzept zur Verbesserung der Umsteigesituation Platz der Einheit	40	
I-15	Prüfung Busspur auf der Michendorfer Chaussee		20
I-17	Machbarkeitsstudie zum Einsatz alternativer Antriebe im ÖPNV	80	
I-18	Untersuchung zum Ersatz des Fährschiffes der F1 durch ein modernes Fahrzeug	15	
L-2	Prüfung weiterer Express-Buslinien		20
L-4	Prüfung Erschließung des Gewerbegebietes Friedrichspark	5	
Summe		240	105

Tabelle 6.2: Aufwendungen für Planungen / Studien

Literaturverzeichnis

- [1] Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates, 23.10.2007.
- [2] Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNVG), Fassung vom 26.10.1995, zuletzt geändert 14.03.2014.
- [3] Personenbeförderungsgesetz (PBefG), Fassung vom 08.08.1990, zuletzt geändert 29.08.2016.
- [4] UN-Behindertenrechtskonvention, „Gesetz zu dem Übereinkommen der Vereinten Nationen vom 13. Dezember 2006 über die Rechte von Menschen mit Behinderungen“, 2008.
- [5] Gesetz des Landes Brandenburg zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (BbgBGG), Fassung vom 11.02.2013, zuletzt geändert 11.03.2013.
- [6] Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (RegG), Fassung vom 27.12.1993, zuletzt geändert 23.12.2016.
- [7] Gesetz über den allgemeinen Finanzausgleich mit den Gemeinden und Gemeindeverbänden im Land Brandenburg (BbgFAG), Fassung vom 29.06.2004, zuletzt geändert 15.03.2016.
- [8] Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg, Landesnahverkehrsplan 2018, Potsdam, 28.08.2018.
- [9] Senat für Stadtentwicklung Berlin, Ministerium des Landes Brandenburg für Infrastruktur und Raumentwicklung, Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP B-B),

- Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg, Berlin, Potsdam, 2009.
- [10] Stadtentwicklungskonzept Verkehr für die Landeshauptstadt Potsdam, Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans bis 2025, Potsdam, 2014.
- [11] Landeshauptstadt Potsdam, Koordinierungsstelle Klimaschutz, Gutachten Masterplan 100% Klimaschutz Potsdam 2050, Potsdam, 2017.
- [12] Landeshauptstadt Potsdam, Gutachten zum Integrierten Klimaschutzkonzept 2010, Potsdam, 2010.
- [13] Landeshauptstadt Potsdam, Lärmaktionsplan 2016 für den Ballungsraum Potsdam, Potsdam, 2017.
- [14] Ministerium für Ländliche Entwicklung, Umwelt und Landwirtschaft des Landes Brandenburg, Luftreinhalteplan für die Landeshauptstadt Potsdam, Fortschreibung 2015 - 2016, Potsdam, 2016.
- [15] Landkreis Potsdam-Mittelmark, Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Landkreis Potsdam-Mittelmark 2015 - 2019, 2014.
- [16] Landkreis Havelland, Nahverkehrsplan des Landkreises Havelland, Fortschreibung für den Zeitraum 2012 bis 2016, 2012.
- [17] ViP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH, Straßenbahn Krampnitz, Potsdam, 2017.
- [18] Filmpark Babelsberg GmbH, Verkehrsuntersuchung zur Straßenbahnführung im Zuge der Großbeerenstraße, 1. Zwischenbericht, Potsdam, 2017.
- [19] Landeshauptstadt Potsdam, Beförderungsleistung und Unternehmensbeförderungsfälle der ViP GmbH.
- [20] Landeshauptstadt Potsdam, Statistik und Wahlen, Statistischer Jahresbericht 2017, Potsdam, 2018.
- [21] Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, Landesamt für Bauen und Verkehr, Bevölkerungsprognose 2014 - 2035, Potsdam, 2015.

Literaturverzeichnis

- [22] Landeshauptstadt Potsdam, Schulplanung in Potsdam / Waldstadt Süd, Potsdam, 2018.
- [23] Technische Universität Dresden, Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“ Institut für Verkehrsplanung und Straßenverkehr, Mobilität in Städten – SrV 2013, Dresden, 2015.
- [24] Landeshauptstadt Potsdam, Bevölkerungsprognose 2016 bis 2035, Potsdam, 2018.
- [25] Landeshauptstadt Potsdam, Flächennutzungsplan, Potsdam, 2013.
- [26] Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Verkehrserschließung, Verkehrsangebot und Netzqualität im ÖPNV, VDV-Schriften 4 (01/2019), Köln, 2019.
- [27] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Richtlinien für integrierte Netzgestaltung, Köln, 2009.
- [28] Landeshauptstadt Potsdam, P+R-Konzept für die Landeshauptstadt Potsdam, Potsdam, 2015.
- [29] VCDB VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH, Netz- und Leistungsfähigkeitsuntersuchungen des ÖPNV-Angebotes in der Landeshauptstadt Potsdam, 2017.
- [30] ViP Verkehrsbetrieb Potsdam, Rahmenkonzept ÖPNV-Anbindung Krampnitz / Fahrland, 2018.
- [31] VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, „Qualitätsstandards im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, Leitfaden, 4. Aktualisierung,“ 2015.
- [32] Bundesministerium für Verkehr, BOStrab - Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung, 1987, zuletzt geändert 2016.
- [33] Bundesministerium für Verkehr, BOKraft - Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr, 1975, zuletzt geändert 2015.
- [34] Deutsches Institut für Normung, DIN 18040 Barrierefreies Bauen -

Planungsgrundlagen, 2013.

- [35] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V.,
Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Köln, 2006.
- [36] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V.,
Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen, Köln, 2011.
- [37] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V.,
Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs,
Köln, 2013.
- [38] Bundesregierung Deutschland, „Koalitionsvertrag zwischen CDU,
CSU und SPD, 19. Legislaturperiode,“ Berlin, 2018.
- [39] Landeshauptstadt Potsdam, Bereich Statistik und Wahlen,
Statistischer Jahresbericht 2016, Potsdam, 2017.

Anlagenverzeichnis

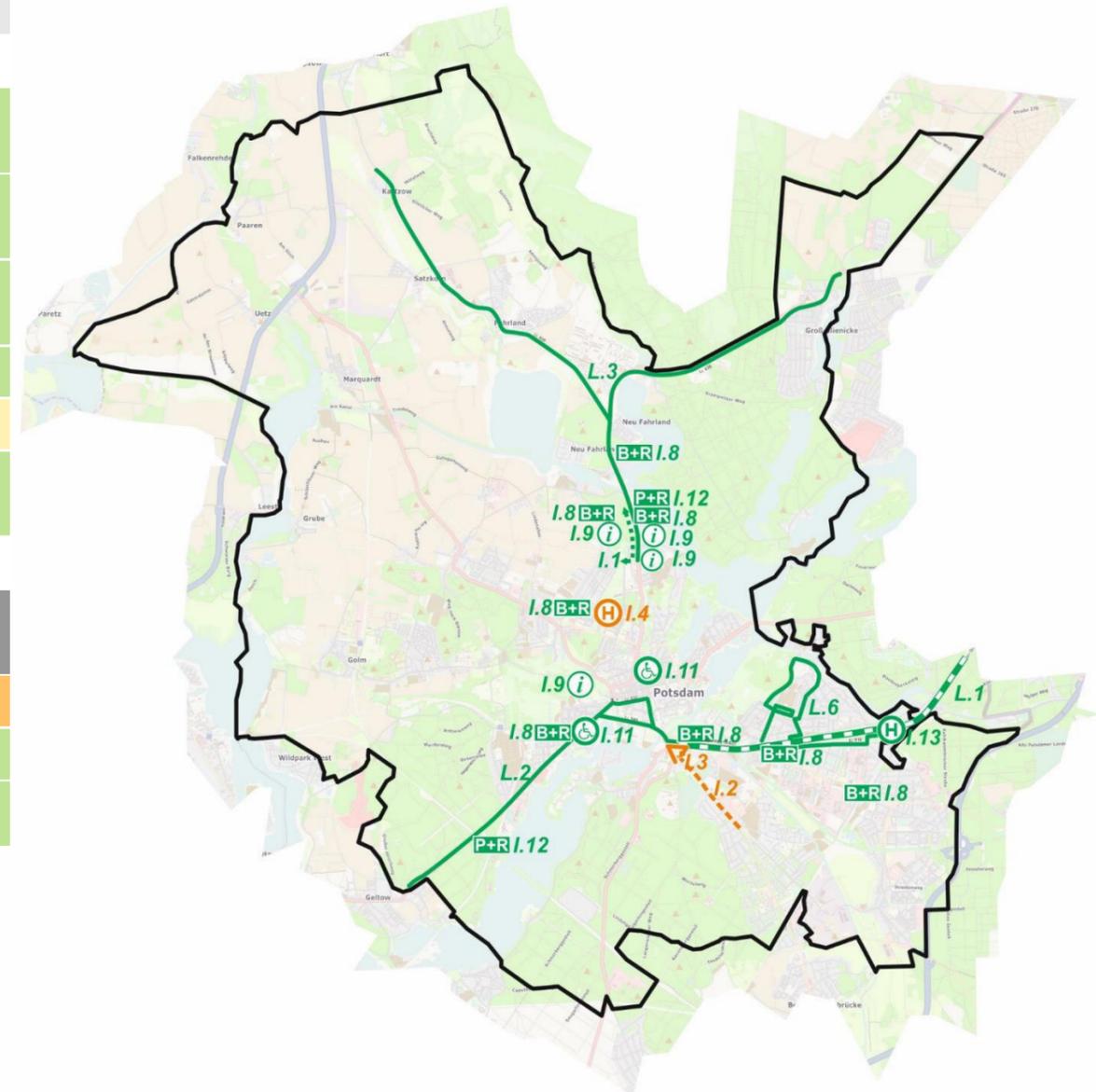
Anlagenverzeichnis

Anlage 1	Übersicht Maßnahmenumsetzung
Anlage 2	Einwohnerzahlen nach Ortsteilen und Altersklassen
Anlage 3	Bewertung Bedienzeitraum
Anlage 4	Bewertung Bedienungshäufigkeit
Anlage 5	Streckenauslastung Szenario 1 und 2
Anlage 6	Verknüpfungspunkte in Potsdam
Anlage 7	Übersicht zu Fahrwegen mit Handlungsbedarf
Anlage 8	Maßnahmenliste

Anlage 1

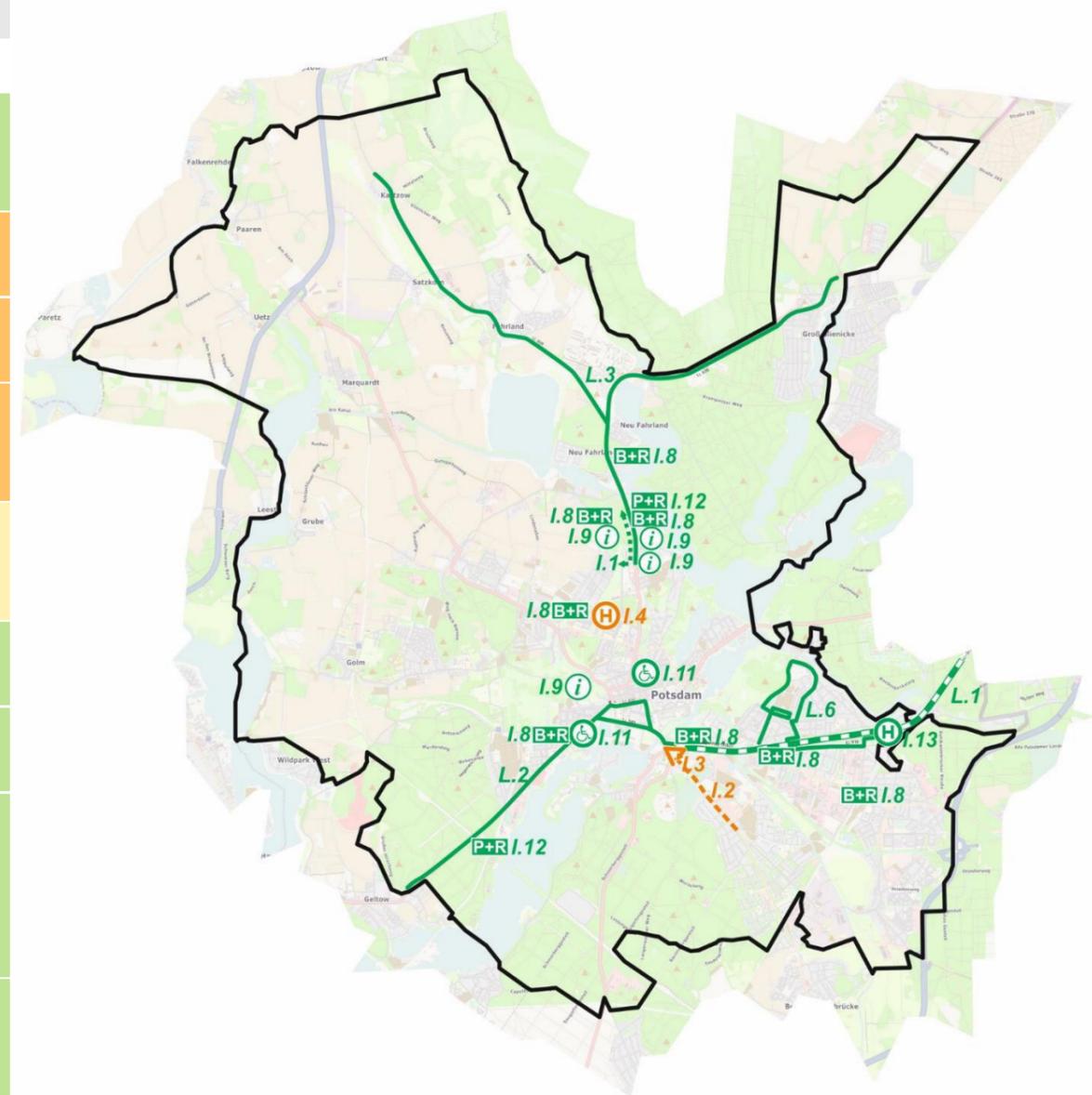
Umsetzungsstand Maßnahmen des NVP 2012-2018

Nr.	Maßnahme	Umsetzungsstand
Maßnahmen zum ÖPNV-Leistungsangebot (L):		
L.1	Taktverdichtung SPNV in Verantwortung des Landes	Taktverdichtung RE1 nach Berlin, Taktverdichtung RB 21/22
L.2	Taktverdichtung auf Regionalbuslinien in Verantwortung der Landkreise	Buslinien 580 und 631 zur Luftreinhaltung Zeppelinstraße
L.3	Taktverdichtung Busverkehr (Umsetzung Buskonzept Nord)	Buslinien 609, 638 gemäß NVP 20-Min-Takt
L.4	Prüfung Tramangebot Nachtlinie	Qualifizierung Nachtbusangebot
L.5	Verkehrliche Anbindung neuer Schulstandorte	laufende Aufgabe
L.6	Einrichtung RufBus Babelsberg Nord	Zwischenzeitlich umgesetzt, Integration in neue Buslinie 616 (seit 12/2014)
Maßnahmen zu Information, Marketing und Vertrieb (M):		
M.1	Ticketingverfahren „Touch & Travel“	zum 31.12.2016 eingestellt zugunsten des VBB-weiten E-Ticketings (vgl. M3, M4)
M.2	Aufbau einer Mobilitätsagentur	Umsetzung in 2019 vorgesehen
M.3	Prüfung und Einsatz E-Ticketing-Verfahren in Abstimmung mit VBB, Prüfung Rahmenbedingungen zur Teilnahme und Nutzung E-Ticket Deutschland	Handyticket seit 2016
M.4		VBB-FahrCard seit 2013



Umsetzungsstand Maßnahmen
■ umgesetzt
■ im Bau / in Umsetzung
■ in Planung

Nr.	Maßnahme	Umsetzungsstand
Infrastruktur-Maßnahmen (I) für Fahrwege, Haltestellen und Fahrzeuge:		
I.1	Straßenbahnstreckenerweiterung von Viereckremise zum Campus Jungfernsee inkl. Taktverdichtung im Tagesverkehr und Anpassung Spätverkehr	Umgesetzt (Eröffnung 10.12.2017), 10-Min.-Takt im Tagesverkehr, 20-Min.-Takt am Wochenende
I.2	Gleissanierung sowie Gleismittenerweiterung Heinrich-Mann-Allee (inkl. Straßenumbau)	derzeit Vorbereitung der Planfeststellung für Abschnitt Brauhausberg bis Abzweig Stern
I.3	Neugestaltung Wendeanlage Hauptbahnhof (Leipziger Dreieck)	Baubeginn 2019
I.4	Verbesserung Erschließung zwischen H.-Meyer-Straße und Campus Fachhochschule (Einrichtung Haltestelle Horst-Bieneck-Straße)	in Planung
I.5	Fortführung barrierefreier Ausbau Tram- und Bushaltestellen, Leitsysteme Haltestellen, Fahrgastinformation	läuft
I.6	Grundinstandsetzung von 6 Tatra-Zugverbänden (12 Wagen)	bis Ende 2017 umgesetzt
I.7	Verlängerung von 8 Combino Straßenbahnen inkl. Anpassung der Werkstätten und Haltestellen	bis Ende 2018 umgesetzt
I.8	Ausbau Bike+Ride (inkl. Standorte PotsdamRad)	Fahrradparkhaus Hauptbahnhof, Bf. Charlottenhof, S-Bf. Babelsberg, Bf. Medienstadt Babelsberg, Campus Jungfernsee, Rote Kaserne, Hannes-Meyer-Straße, Heinrich-Heine-Weg u. a.
I.9	Ausrüstung der Haltestellen mit DFI	Campus Jungfernsee, Rote Kaserne, Viereckremise, Schloss Sanssouci + laufend nach Prioritätenliste
I.10	Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung, Verknüpfung mit städtischem Verkehrsmanagement	laufende Umsetzung
I.11	behindertengerechter Ausbau der Haltestellen	Bf. Charlottenhof, Haltestelle Rathaus
I.12	P+R-Maßnahmen	Pirschheide, Campus Jungfernsee
I.13	zusätzlicher Bahnsteig	2. Bahnsteig Griebnitzsee



Umsetzungsstand Maßnahmen
■ umgesetzt
■ im Bau / in Umsetzung
■ in Planung

Anlage 2

Einwohnerzahlen nach Hauptaltersgruppen in den Statistischen
Bezirken am 31.12.2017

Statistischer Bezirk	Kinder und Jugendliche (0 bis < 18 Jahre)	Erwerbsfähige (18 bis < 65 Jahre)	Rentner (≥ 65 Jahre)	Einwohner 2017 (gesamt)
111 Bornim Nord	113	393	75	581
112 Bornim Ortslage	595	1.704	419	2.718
113 Katharinenholz	7	30	17	54
114 Schlangenbruch	x	22	13	36
120 Nedlitz	29	107	45	181
131 Das Kurze Feld	390	1.310	369	2.069
132 Bornstedter Feld	1.941	5.551	1.427	8.919
133 Bornstedter Ortslage	449	1.120	369	1.938
141 Sacrow Ortslage	25	81	32	138
142 Königswald	x	x	x	4
151 Eiche Ortslage	346	2.237	522	3.105
152 Altes Rad	533	1.412	364	2.309
160 Grube	95	266	71	432
170 Golm	561	2.054	416	3.031
211 Kapellenberg	736	1.907	602	3.245
212 Neuer Garten	7	32	11	50
213 Pfingstberg	75	125	39	239
214 An der Roten Kaserne	273	1.072	234	1.579
221 Am Ruinenberg	336	1.385	291	2.012
222 Am Weinberg	199	560	186	945
230 Berliner Vorstadt	474	1.637	674	2.785
311 Zimmerplatz	1.733	5.103	837	7.673
312 Kiewitt	325	2.075	1.724	4.124
313 Park Sanssouci	11	38	19	68
321 Potsdam West Zentrum	1.068	3.667	1.361	6.096
322 Luftschiffhafen	68	319	166	553
323 Forststraße	233	722	250	1.205
330 Wildpark	4	20	4	28
411 Barocke Stadterweiterung	651	2.648	258	3.557
412 Stadthausviertel	478	1.875	624	2.977
413 Neuer Markt	516	2.158	458	3.132
414 Alter Markt	354	1.951	1.374	3.679
421 Brauhausberg Nord	417	1.612	323	2.352
422 Hauptbahnhof	31	819	352	1.202
423 Zentrum Ost	687	2.963	1.459	5.109
510 Klein Glienicke	139	365	61	565
521 Park Babelsberg	4	167	6	177
522 Neu Babelsberg	1.017	2.775	973	4.765
523 Weberplatz	1.364	4.395	688	6.447

Statistischer Bezirk	Kinder und Jugendliche (0 bis < 18 Jahre)	Erwerbsfähige (18 bis < 65 Jahre)	Rentner (≥ 65 Jahre)	Einwohner 2017 (gesamt)
531 Lutherplatz	1.354	4.797	661	6.812
532 Medienstadt	653	2.987	1.164	4.804
533 Gewerbegebiet Babelsberg	227	818	136	1.181
534 Nuthewiesen Babelsberg	x	x	x	x
611 An der Vorderkappe	140	472	190	802
612 Hermannswerder	104	371	160	635
621 Brauhausberg Süd	x	5	x	6
622 Teltower Vorstadt Nord	385	1.284	152	1.821
623 Kunersdorfer Straße	199	896	531	1.626
624 Siedlung Eigenheim	149	497	334	980
631 Gartenanlage Am Schlaatz	30	147	74	251
632 Schlaatz Nord	406	1.665	421	2.492
633 Schlaatz Zentrum	510	1.973	384	2.867
634 Schlaatz Süd	668	2.902	307	3.877
641 Waldstadt I Nord	452	2.352	1.628	4.432
642 Stadtrandsiedlung	48	289	177	514
643 Waldstadt I Süd	28	266	197	491
651 Waldstadt II Nord	452	1.793	685	2.930
652 Waldstadt II Zentrum	349	1.430	513	2.292
653 Waldstadt II Süd	774	2.986	987	4.747
660 Industriegelände	48	68	x	119
670 Forst Potsdam Süd	x	53	5	61
711 Musikerviertel	285	929	442	1.656
712 Schäferfeld	58	265	150	473
713 Sternfeld I	359	1.757	825	2.941
714 Glückstraße	227	1.362	722	2.311
715 Sternfeld II	429	2.033	1.197	3.659
716 Physikerviertel	965	2.993	1.215	5.173
717 Parforceheide	89	329	80	498
721 Drewitz Ortslage	217	728	197	1.142
722 Gewerbegebiet Drewitz	43	284	154	481
723 Drewitz I	378	1.262	557	2.197
724 Drewitz II	640	2.051	327	3.018
731 Kirchsteigfeld Nord	587	1.906	307	2.800
732 Kirchsteigfeld Süd	437	1.431	403	2.271
811 Uetz	34	151	39	224
812 Paaren	50	159	16	225
820 Marquardt	213	752	225	1.190
830 Satzkorn	57	280	78	415

Statistischer Bezirk	Kinder und Jugendliche (0 bis < 18 Jahre)	Erwerbsfähige (18 bis < 65 Jahre)	Rentner (≥ 65 Jahre)	Einwohner 2017 (gesamt)
841 Fahrland Ortslage	953	3.273	602	4.828
842 Krampnitz	4	47	21	72
843 Kartzow	23	119	23	165
850 Neu Fahrland	289	956	327	1.572
860 Groß Glienicke	970	2.712	887	4.569
Gesamt	30.571	110.512	34.619	175.702

Anlage 3

Bewertung Bedienzeitraum

				Mo-Fr nach 4:30	Sa nach 5:00/ So nach 6:00	Mo-Fr vor 24:00	Sa/So vor 24:00
Klasse I	Nördliche Innenstadt	603	Hebbelstr.		-/x		
		692, 695	Mauerstr., Jägertor/ Justiz- zentrum		x/x		
	Brandenburger Vor- stadt	695	Drachenhau, Orangerie, Schloss Sanssouci	x	x/x	x	x/x
	Golm-West (Mo-Fr)	606, 612	Alt-Golm, Kirche Golm, Geiselberg	x			
		606, 612	Alt-Golm, Kirche Golm			x	
	Teltower Vorstadt	691	Am Havelblick, Zum Telegra- fenberg, Telegrafenberg	x	x/x	x	x/x
	Waldstadt I	693	Unter den Eichen, Am Fenn, Drewitzer Str./ E.-Weinert- Str.		-/x		
	Babelsberg Zentrum	616	Karl-Liebknecht-Stadion		x/x		
		616,694	Spindelstr.		x/x		
		694	Kreuzstr.		x/x		

				Mo-Fr nach 5:00	Sa nach 7:00/ So nach 8:00	Mo-Fr vor 24:00	Sa/So vor 24:00
Klasse II	Jägervorstadt	695	Brentanoweg	x	x/-		x/x
	Groß Glienicke	604, 638, 639	Am Park	x			
	Fahrland	609	Schule Fahrland, Kaiser- platz, Kienhorststr.	x			x/x
		609	Am Upstall, Eisbergstücke	x			
		609	Ketziner Str../Königsweg, An der Windmühle				x/x
	Hermannswerder	694	Hofbauer-Stiftung, Tor- nowstr., Küsselstr.	x			x/-
	Templiner Vorstadt	607, 694	Alter Tornow	x			x/-

x = Abweichung vom vorgegebenen Bedienzeitraum

			Mo-Fr nach 5:30	Sa/So nach 9:00	Mo-Fr vor 23:00	Sa/So vor 23:00	
Klasse III	Bornim	614		-/x			
	Uetz-Paaren	614		-/x			
	Groß Glienicke Waldsiedlung	604				-/x	
	Nauener Vorstadt (Schloss Cecilienhof)	603	x			x/x	
	Marquardt	614	Schloss Marquardt, Eisenbahnbrücke Marquardt				-/x
		614	Fährweg, Am Wald		-/x		
		RB20/RB21	Marquardt Bahnhof				x/x
	Sacrow	697	Zedlitzberg, Sacrower See, Schloss Sacrow, Weinmeisterweg, Am Hämphorn				x/x
	Krampnitz Ort	697	Rotkehlchenweg				x/x
Satzkorn	609	Kienheide	x	x/x	x	x/x	

x = Abweichung vom vorgegebenen Bedienzeitraum

Anlage 4

Bewertung Bedienungshäufigkeit

Klasse I:

Ortsteil	Linie	Haltestelle	Mo-Fr				Sa				So			
			HVZ ¹	NVZ ⁵	NVZ ⁶	SVZ ⁷	NVZ ²	NVZ ⁵	NVZ ⁶	SVZ ⁷	NVZ ³	NVZ ⁵	NVZ ⁶	SVZ ⁷
Teltower Vorstadt	691	Am Havelblick, Zum Telegrafenberg, Telegrafenberg	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
	601, 690, 715	Schlaatzstr.			x									
Golm-West (Mo-Fr)	606	Alt-Golm, Kirche Golm	x	x	x	x								
	612	Geiselberg	x	x	x	x								
Golm-Ost (Mo-Fr)	606	Am Urnenfeld, Kuhforter Damm	x		x	x								
	605	Zum Großen Herzberg, Golmer Fichten	x			x								
Brandenburger Vorstadt	695, X15	Schloss Sanssouci	x		x	x	x			x	x			x
	695	Drachenhaus, Orangerie	x		x	x	x		x	x	x		x	x
	614, 697, X15	Friedenskirche									x			
Schlaatz	693, 715	Falkenhorst	x											
Waldstadt I	693	Am Fenn, Drewitzer Str./E.-Weinert-Str., Unter den Eichen	x											
Babelsberg Zentrum	616	Karl-Liebknecht-Stadion		x	x	x	x	x	x		x	x	x	
	616, 694	Spindelstr.	x											

- 1 Bewertung für den Zeitraum 6:00 bis 8:00 Uhr
- 2 Bewertung für den Zeitraum 7:00 bis 9:00 Uhr
- 3 Bewertung für den Zeitraum 8:00 bis 10:00 Uhr
- 4 Bewertung für den Zeitraum 9:00 bis 11:00 Uhr
- 5 Bewertung für den Zeitraum 11:00 bis 13:00 Uhr
- 6 Bewertung für den Zeitraum 19:00 bis 21:00 Uhr
- 7 Bewertung für den Zeitraum 21:00 bis 23:00 Uhr

x = Defizit in der Bedienungshäufigkeit

Klasse II:

Ortsteil	Linie	Haltestelle	Mo-Fr				Sa				So			
			HVZ ²	NVZ ⁵	NVZ ⁶	SVZ ⁷	NVZ ³	NVZ ⁵	NVZ ⁶	NVZ ⁷	NVZ ⁴	NVZ ⁵	NVZ ⁶	NVZ ⁷
Fahrland	609	An der Windmühle, Schule Fahrland, Kaiserplatz, Kienhorststr.		x	x		x	x	x		x	x	x	
	609	Am Upstall, Eisbergstücke,					x		x		x		x	
Babelsberg Nord	616	Sternwarte, Schloss Babelsberg, Karl-Marx-Str./ Behringstr., Hermann-Maaß-Str., Scheffelstr.		x	x		x	x	x		x	x	x	
Groß Glienicke	638	Birkenweg, Hechtsprung, Sacrower Allee/ R.-Wagner-Str., Friedrich-Günther-Park, Am Anger, Kirche Groß Glienicke, Am Schlahn, Bullenwinkel					x				x			
	604	Theodor-Fontane-Straße	x	x	x		x	x	x		x	x	x	
Kramnitz Kaserne	609	Fahrländer See			x		x		x		x		x	

Klasse III:

Ortsteil	Linie	Haltestelle	Mo-Fr				Sa				So			
			HVZ ²	NVZ ⁵	NVZ ⁶	SVZ ⁷	NVZ ³	NVZ ⁵	NVZ ⁶	NVZ ⁷	NVZ ⁴	NVZ ⁵	NVZ ⁶	NVZ ⁷
Satzkorn	609	Kienheide	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Uetz-Paaren	614, 650	Paaren, Kirche Uetz					x	x	x		x	x	x	
Marquardt	614, 650	Fährweg, Am Wald					x	x	x		x	x	x	
Bornim	614, 650	Sacrow-Paretzer-Kanal, Heineberg					x	x	x		x	x	x	

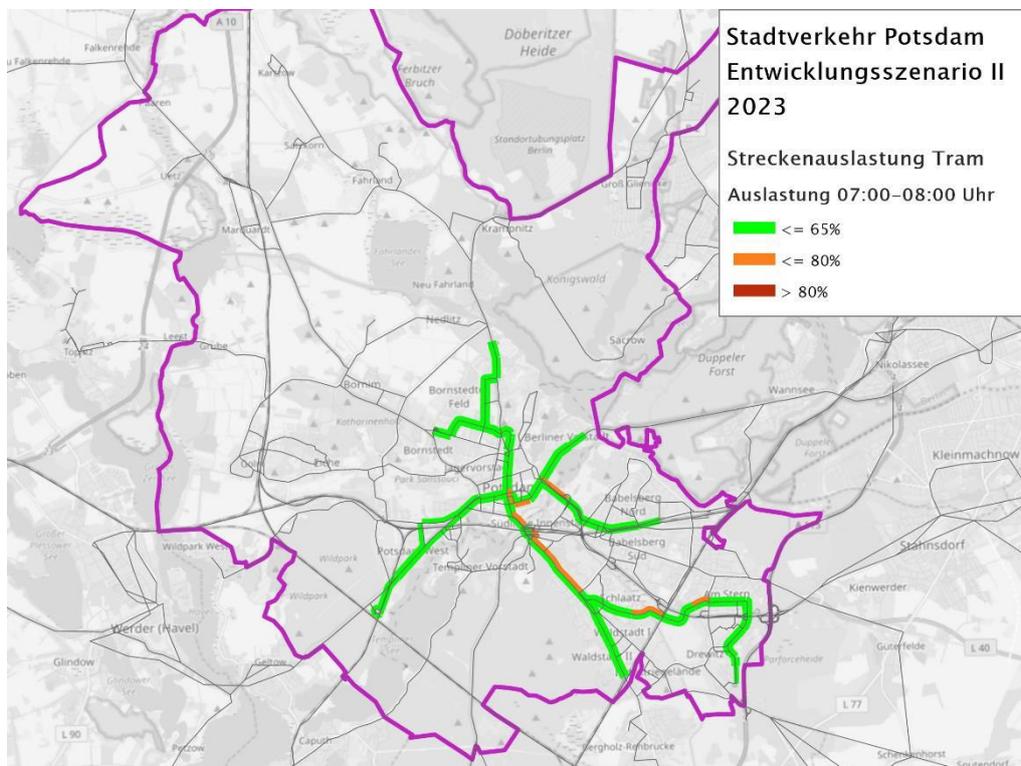
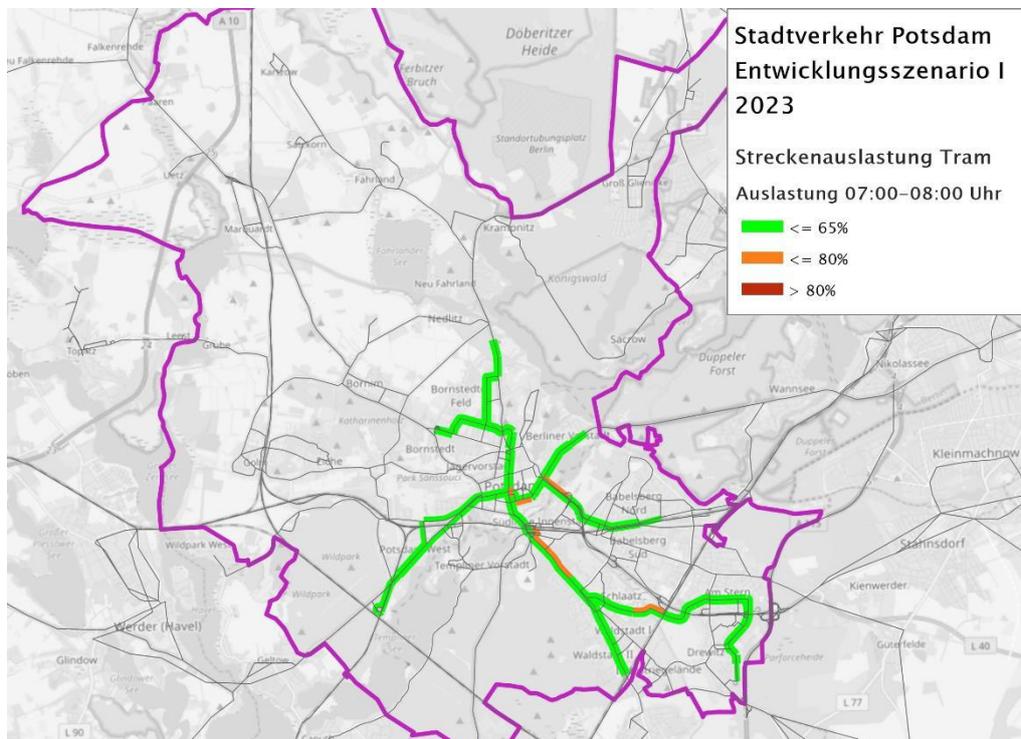
- 1 Bewertung für den Zeitraum 6:00 bis 8:00 Uhr
- 2 Bewertung für den Zeitraum 7:00 bis 9:00 Uhr
- 3 Bewertung für den Zeitraum 8:00 bis 10:00 Uhr
- 4 Bewertung für den Zeitraum 9:00 bis 11:00 Uhr
- 5 Bewertung für den Zeitraum 11:00 bis 13:00 Uhr
- 6 Bewertung für den Zeitraum 19:00 bis 21:00 Uhr
- 7 Bewertung für den Zeitraum 21:00 bis 23:00 Uhr

x = Defizit in der Bedienungshäufigkeit

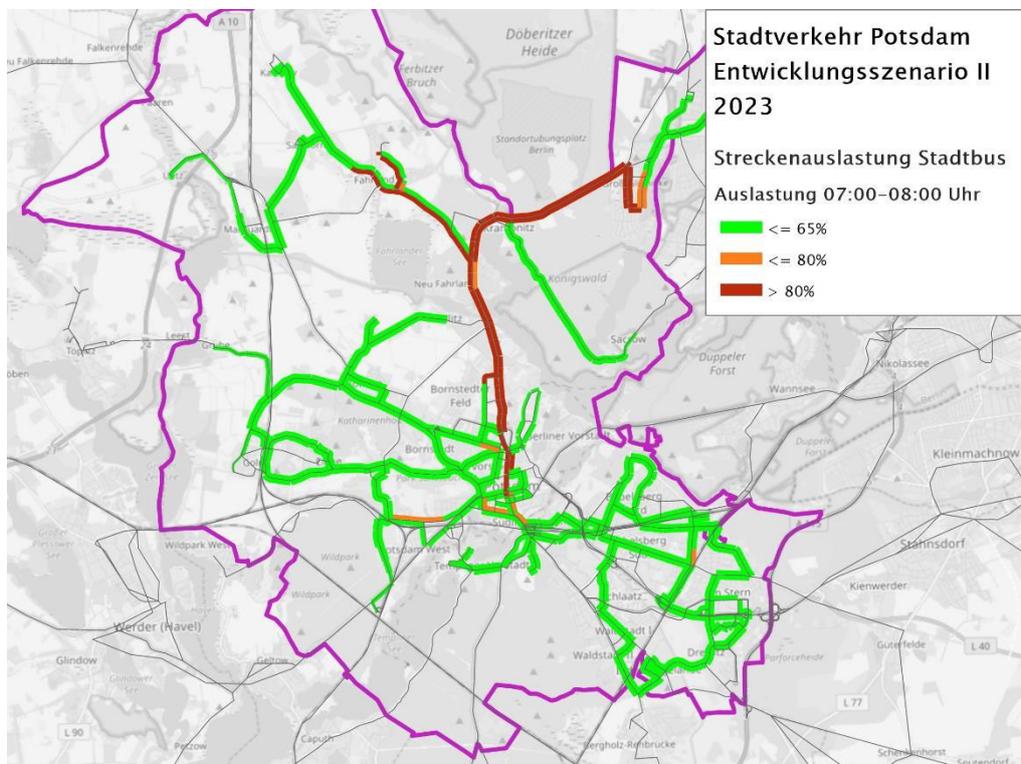
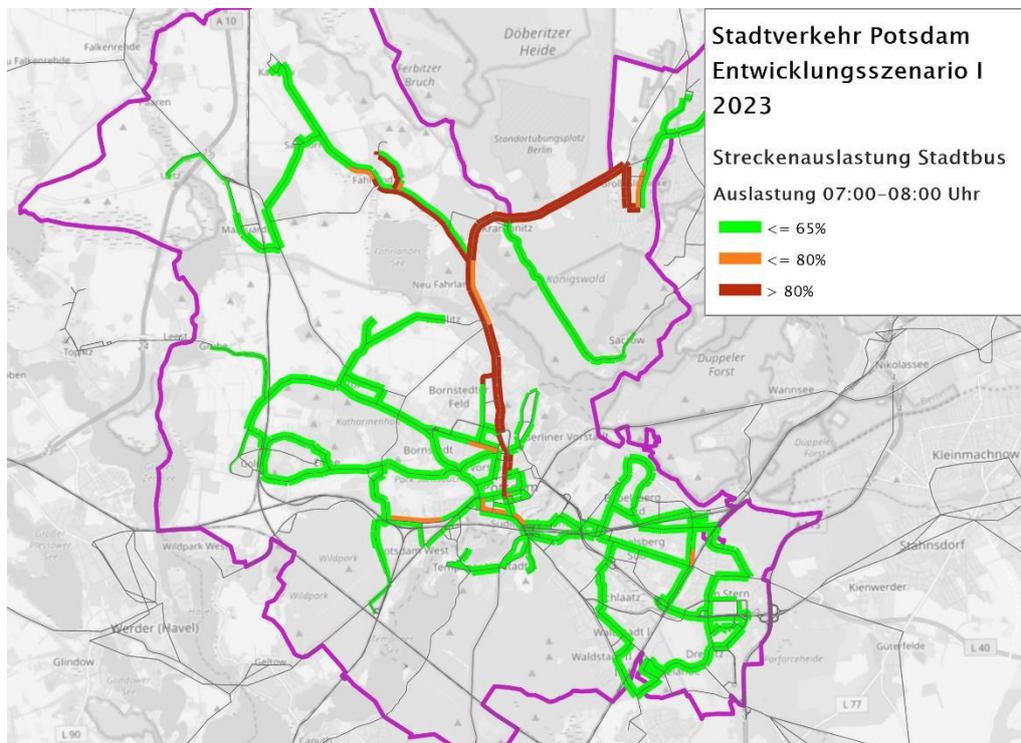
Anlage 5

Streckenauslastung Szenario 1 und 2

Streckenbelastung Tram 7:00 – 8:00 Uhr



Streckenbelastung Stadtbus 7:00 – 8:00 Uhr



Eine Fahrt der Linie 609 wird morgens vom Campus Jungferensee über die Georg-Hermann-Allee zur Haltestelle Am Schragen verlängert.

Anlage 6

Verknüpfungspunkte in Potsdam

Verknüpfungspunkt	Linienarten							weitere Merkmale			
	Tram	Stadtbus ¹	Regionalbus ¹	Nachtbus ²		S-Bahn	Regionalbahn	Taxi	P+R	B+R	B+R überdacht
				So/Mo bis Do/Fr	Fr/Sa und Sa/So						
Hauptbahnhof	6	6	15	4	9	1	5	ja	nein ³	ja	ja
S-Bf. Babelsberg	2	4	4	3	3	1		ja	nein	ja	ja
S-Bf. Griebnitzsee		3		1	1	1	2	ja	ja	ja	ja
Bf. Rehbrücke	3	2	1	1	2		2	nein	ja	ja	ja
Bf. Medienstadt Babelsberg		2	2	1	1		2	ja	nein	ja	ja
Bf. Park Sanssouci		4	1	1	1		4	ja	nein	ja	ja
Bf. Charlottenhof	3	3	3	1	2		5	nein	nein	ja	ja
Bf. Marquardt							1	nein	ja	ja	ja
Bf. Golm		4		1	1		3	nein	ja	ja	ja
Bf. Pirschheide	2	1	2		1		1	ja	ja	nein	nein
Platz der Einheit	7	5	5	3	5			im Umfeld	nein	im Umfeld	nein
Campus Jungfernssee ⁴	1	3	1		1			nein	ja	ja	ja
Johannes-Kepler-Platz	2	4	2	3	3			nein	ja	ja	nein
Waldstr./Horstweg	6		1		1			nein	nein	ja	nein
Magnus-Zeller-Platz	2	1		1	1			ja	nein	ja	nein
Holzmarktstr.	3			1	1			nein	nein	nein	nein
Kirschallee	1	4	1	1	1			ja	nein	ja	nein
Luisenplatz Süd/ Park Sanssouci	3	5	3	1	2			ja	nein	ja	nein
Heinrich-Heine-Weg		3	1		1			nein	nein	ja	ja
Glienicker Brücke	1	1		1	1			ja	nein	nein	nein
Horstweg/Großbeerenstr.		2	2	2	2			nein	nein	nein	nein

¹ alle Linien mit mind. 4 werktäglichen Abfahrten berücksichtigt

² inkl. Regionalbuslinien mit Nachtfahrten

³ kostenpflichtiges Parkhaus vorhanden

⁴ Stand Fahrplan 2018; im Fahrplan 2019 zusätzlich Bus 698

Anlage 7

Übersicht zu Fahrwegen mit Handlungsbedarf

Die dargestellten Mängel wurden von den Verkehrsunternehmen gemeldet. Sie dienen im Rahmen des Nahverkehrsplans vornehmlich der Information. Ursachen, Lösungen und Prioritäten sind zum Teil noch herauszuarbeiten. Die Bearbeitung erfolgt in Arbeitsgruppen bestehend aus Vertretenden der Verwaltung und der Verkehrsunternehmen. Dementsprechend sind noch keine Kostenschätzungen oder eine Zuordnung, ob es sich um Investitionsvorhaben handelt oder ob eine Behebung der Mängel aus den bestehenden Haushaltsmitteln erfolgen kann, möglich. In der Regel sind die notwendigen finanziellen Mittel im Haushalt separat einzustellen.

Nr.	Straße/ Fahrweg	Abschnitt	Mangel
1	Am Kanal	gesamte Länge	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Gefahrensituationen durch in das Profil der Tram fahrende Kfz ▶ Unfälle aufgrund über die Gleise linksabbiegender Kfz
2	Am Neuen Garten	zwischen Große Weinmeisterstr. und Leistikowstr.	<ul style="list-style-type: none"> ▶ schlechter Straßenbelag
3	Auf dem Kiewitt/ Zeppelinstr.	LSA 300	<ul style="list-style-type: none"> ▶ stadteinwärts hohe Verlustzeiten beim ÖPNV in der HVZ ▶ stadtauswärts hohe Verlustzeiten beim ÖPNV in der HVZ [Anpassung der LSA ist erfolgt; Wirkung wird zurzeit geprüft]
4	Babelsberger Str./Lange Brücke (KP 400)	KP in Babelsberger Str.	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Rückstau vom Knotenpunkt in Babelsberger Str. stellt Behinderung für Bus 694 dar ▶ Bus-Abbiegestreifen am KP 400 zu kurz
5	Bahnübergang Heinrich-Mann-Allee am Bf. Rehbrücke		<ul style="list-style-type: none"> ▶ führt zu nicht kalkulierbaren Behinderungen und hoher Unregelmäßigkeit im Busverkehr
6	Berliner Str.	gesamte Länge	<ul style="list-style-type: none"> ▶ häufig Gefahrensituationen und Unfälle aufgrund über die Gleise linksabbiegender Kfz
7	Bf. Park Sanssouci	Bereich rund um den Bahnhof	<ul style="list-style-type: none"> ▶ fehlende Wendemöglichkeit für von Norden kommende Busse auf der Straße Am Neuen Palais. Linie 695 muss heute zeitweise an der Haltestelle „Am Neuen Palais“ und damit nur eine Haltestelle vor dem Bahnhof wenden. Wendemöglichkeit würde auch eine Linienführung von Bornim zum Bf. Park Sanssouci ermöglichen

Nr.	Straße/ Fahrweg	Abschnitt	Mangel
8	Breite Str.	gesamte Länge	▶ hohe Verspätungsanfälligkeit im Busverkehr aufgrund von Verkehrsstaus
9	Daimlerstr.	gesamte Länge	▶ schlechter Straßenbelag ▶ enger Straßenquerschnitt problematisch für Begegnung Bus/Bus
10	Geschwister-Scholl-Str.	zwischen Kastanienallee und Am Neuen Palais	▶ enger Straßenquerschnitt problematisch für Begegnungen zwischen Bus/Bus und Bus/übriger Verkehr
11	Hügelweg	gesamte Länge	▶ Beschränkung auf Midibusse aus ÖV-Sicht wäre der Ausbau für den Einsatz von Solobussen wünschenswert
12	Jägerallee	stadteinwärts	▶ Rückstau in der HVZ und hohe Verspätungsanfälligkeit
13	Karl-Gruhl-Str.	gesamte Länge	▶ schlechte Durchlassfähigkeit wegen des ruhenden Verkehrs, somit Verspätungsanfälligkeit
14	Karl-Lieb-knecht-Str. (Babelsberg)	gesamte Länge	▶ schlechte Durchlassfähigkeit wegen des ruhenden Verkehrs, somit Verspätungsanfälligkeit
15	Kastanienallee	gesamte Länge	▶ schlechter Straßenbelag ▶ unzureichende Straßenbreite, weswegen der Platz für 3 Fahrspuren nicht ausreicht. Daher können Busse nicht auf den Gleisbereich der Straßenbahn fahren. ▶ Busse nutzen Fahrstreifen des restlichen Verkehrs und sind von Staus betroffen
16	Kirschallee	gesamte Länge	▶ eingeschränkte Bustauglichkeit. Erschließung aufgrund der Haltestelleneinzugsbereiche erforderlich
17	Nauener Tor		▶ begrenzte Leistungsfähigkeit wegen einspuriger bzw. eingleisiger Tordurchfahrt
18	Nedlitzer Str.	zwischen Campus Jungfernsee und Russische Kolonie	▶ Verkehrsstaus, hohe Verspätungsanfälligkeit im Busverkehr, insbesondere für Ein- und Aussetzfahrten
19	Nedlitzer Str./Konrad-Zuse-Ring	KP 228	▶ Ein- und ausfahrende Busse haben Störhalte von im Mittel 42-44 Sekunden ▶ Begegnungen von Bussen in der Einmündung Konrad-Zuse-Ring sind schwierig und meist nur mit Überfahren des abgeflachten Bordsteins möglich

Nr.	Straße/ Fahrweg	Abschnitt	Mangel
20	Ortsdurchfahrt Kartzow		▶ schlechter Straßenbelag
21	Ortsdurchfahrt Kuhfort		▶ schlechter Straßenbelag
22	Potsdamer Str.	gesamte Länge	▶ Verkehrsstaus, hohe Verspätungsanfälligkeit im Busverkehr
23	Reiterweg/ Alleestr./ Friedrich-Ebert-Str.	LSA 173	▶ relativ hohe Verlustzeiten beim ÖPNV im Berufsverkehr
24	Seepromenade	Zwischen Ernst-Thälmann-Straße und Bergstraße	▶ Im Sommer häufig Behinderungen durch Falschparker, die teilweise zur Einstellung des Busverkehrs durch den Ortsteil Groß Glienicke führen
25	Stahnsdorfer Str.	gesamte Länge	▶ schlechte Durchlassfähigkeit wegen des ruhenden Verkehrs, somit hohe Verspätungsanfälligkeit
26	Steinstr.	Kurve nördlich der Haltestelle „In der Aue“	▶ enger Straßenquerschnitt, problematisch für Begegnungen Gelenkbus mit übrigem Verkehr
27	Zeppelinstr.	vorrangig zwischen Kastanienallee und Auf dem Kiewitt	▶ Verkehrsstaus und damit hohe Verspätungsanfälligkeit im Straßenbahn- und Busverkehr wegen Mischverkehr im Berufsverkehr
28	Zeppelinstr./ Breite Str.	LSA 106	▶ hohe Verlustzeiten beim ÖPNV [Anpassung der LSA ist erfolgt; Wirkung wird zurzeit geprüft]

Anlage 8

Maßnahmenliste

Nahverkehrsplan 2019 für die Landeshauptstadt Potsdam

		Nr.	Maßnahme	Abhängigkeiten	Nutzen	Kosten	Note	Beginn der Planung	Realisierungs-horizont	Basis-szenario	Entwicklungsze-nario "Verkehrsverlag-erung"	Inbetrieb-nahme nach Ablauf des NVP
ÖPNV-Leistungsangebot (L)	Kramnitz, Fahrland, Marquardt, Groß Glienicke	L-1	Busvorlaufbetrieb Kramnitz / Fahrland / Marquardt	Zusammenhang mit I-1	hoch	mittel	2	sofort	kurz- bis mittelfristig	x		
		L-2	Prüfung weiterer Express-Buslinien	resultiert z.T. aus L-1 und ggf. aus L-9	mittel	mittel	3	sofort	mittelfristig		x	
		L-3	Erstellung und Umsetzung eines Buskonzeptes für eine verbesserte Erschließung von Groß Glienicke und Anbindung von Seeburg		gering bis mittel	gering bis mittel	3	kurzfristig	mittelfristig		x	
		L-4	Prüfung der Erschließung des Gewerbegebiets Friedrichspark		gering bis mittel	gering bis mittel	3	kurzfristig	mittelfristig	x		
	Bornstedt, Bornim, Golm, Nedlitz, Nauener Vorstadt	L-5	Dauerhafte Umsetzung der Querverbindung Bornim – Campus Jungfersee (BL 698) nach Auswertung des Testbetriebs		mittel bis hoch	gering bis mittel	2	sofort	kurzfristig	x		
		L-6	Erstellung und Umsetzung eines Buskonzeptes zur Behebung der Erschließungslücke Bornstedter Feld/Bornstedter Ortslage und zur Schaffung neuer Verbindungen zwischen Golm/Eiche/Potsdam West und Bornstedt		mittel bis hoch	mittel	2,5	sofort	kurzfristig	x		
		L-7	Anbindung Treffpunkt Freizeit durch BL 603		gering bis mittel	gering	2,5	sofort	kurzfristig	x		
		L-8	Erstellung eines Buskonzeptes zur Optimierung der Linienführung der BL 605, 606 und 612 in Golm		mittel	gering	2	mittelfristig	langfristig	x		
	Nacht	L-9	Überarbeitung des Nachtliniennetzes mit Nachtverkehr Tram		mittel bis hoch	mittel bis hoch	3	kurzfristig	mittelfristig	x	x	
	Potsdam Süd/Ost	L-10	Erstellung und Umsetzung eines Buskonzeptes zur Behebung der Erschließungslücke Fritz-Zubeil-Straße		mittel bis hoch	mittel	2,5	kurzfristig	mittelfristig	x		
		L-11	Taktverdichtung der BL 693 bei wachsender Nachfrage		mittel bis hoch	mittel	2,5	mittelfristig	mittelfristig		x	
		L-12	Angebotsausweitung auf der Linie F1		gering bis mittel	gering bis mittel	3	kurzfristig	kurzfristig	x		

Legende	
kurzfristig...	bis ca. 1 Jahr
mittelfristig...	bis ca. 5 Jahre
langfristig...	länger als 5

Nahverkehrsplan 2019 für die Landeshauptstadt Potsdam

		Nr.	Maßnahme	Abhängigkeiten	Nutzen	Kosten	Note	Beginn der Planung	Realisierungs-horizont	Basis-szenario	Entwicklungsze-nario "Verkehrsverlag-erung"	Inbetrieb-nahme nach Ablauf des NVP
Infrastruktur (I)	Straßenbahninfrastruktur	I-1	Weiterführende Vorbereitung einer Straßenbahnverlängerung in den Potsdamer Norden	Zusammenhang mit L-1	sehr hoch	sehr hoch	3	sofort	langfristig	x		x
		I-2	Grundsanierung sowie Gleismittenerweiterung Heinrich-Mann-Allee		sehr hoch	sehr hoch	3	sofort	mittelfristig	x		
		I-3	Planung des Umbaus der Friedrich-Ebert-Straße inkl. Gleismittenerweiterung und barrierefreier Ausbau der Haltestellen		sehr hoch	sehr hoch	3	sofort	langfristig	x		x
		I-4	Durchführung einer Machbarkeitsstudie für eine Straßenbahnerweiterung Babelsberg/Am Stern		sehr hoch	sehr hoch	3	mittelfristig	langfristig		x	x
		I-5	Durchführung einer Machbarkeitsstudie zur Erweiterung des Straßenbahnnetzes nach Bornim und Golm		sehr hoch	sehr hoch	3	kurzfristig	mittelfristig	x		x
		I-6	Ersatz der Tatrazugverbindungen durch Niederflurstraßenbahnen		hoch	hoch	3	sofort	mittel- bis langfristig	x		
		I-7	Beschaffung Niederflurstraßenbahnen für die Straßenbahnverlängerung in den Potsdamer Norden		hoch	hoch	3	sofort	mittel- bis langfristig	x		
	Haltestellen	I-8	Prüfung einer Optimierung der Linienführungen im Bereich der Haltestelle Stern-Center/Gerlachstr.		gering	gering	3	kurzfristig	mittelfristig		x	
		I-9	Einrichtung einer neuen Straßenbahnhaltestelle am westlichen Ende der Kiepenheuerallee		gering bis mittel	mittel	3,5	sofort	kurz- bis mittelfristig	x		
		I-10	Fortführung barrierefreier Ausbau Straßenbahn- und Bushaltestellen		hoch	hoch	3	fortlaufend	fortlaufend	x	x	
		I-11	Erarbeitung eines Konzepts zur Verbesserung der Umsteigesituation am Platz der Einheit		hoch	hoch	3	kurzfristig	mittel- bis langfristig	x		
	weitere Maßnahmen	I-12	Einrichtung einer Busspur zwischen Geltow und Potsdam		gering bis mittel	mittel	3,5	sofort	kurz- bis mittelfristig	x		
		I-13	Einrichtung einer Busspur auf der Potsdamer Straße		gering bis mittel	mittel	3,5	kurzfristig	mittel- bis langfristig		x	
		I-14	Einrichtung einer Busspur zwischen Groß Glienicke und Krampnitz		gering bis mittel	mittel	3,5	kurzfristig	mittel- bis langfristig		x	
		I-15	Prüfung einer Busspur auf der Michendorfer Chaussee		gering bis mittel	mittel	3,5	kurzfristig	mittel- bis langfristig		x	
		I-16	Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung, Verknüpfung mit städtischem Verkehrsmanagement		mittel	gering bis mittel	2,5	fortlaufend	fortlaufend	x		
		I-17	Machbarkeitsstudie zum Einsatz alternativer Antriebe im ÖPNV		hoch	mittel	2	sofort	kurz- bis mittelfristig	x		
		I-18	Untersuchung zum Ersatz des Fährschiffes der F1 durch ein modernes Fahrzeug		gering bis mittel	mittel bis hoch	4	kurzfristig	mittelfristig	x		
Marke-ting (M)	M-1	Errichtung einer Mobilitätsagentur im Hauptbahnhof		mittel	mittel	3	sofort	kurzfristig	x			

Legende
 kurzfristig... bis ca. 1 Jahr
 mittelfristig... bis ca. 5 Jahre
 langfristig... länger als 5