

Das Liniennetz

Potsdam durchzieht ein enges Geflecht von Straßenbahn- und Buslinien, insgesamt 389 Kilometer lang. Traditionell bilden unsere Straßenbahnlinien das Rückgrat des Potsdamer Nahverkehrs. Sie verbinden sternförmig die großen Wohngebiete im Süden und Osten der Stadt mit der City und weiter mit den neu hinzugekommenen Wohn-, Gewerbe- und Wissenschafts-Standorten im Norden und Westen Potsdams. Die Busse vervollständigen durch Querverbindungen das Netz und binden die Orte am Stadtrand an die City an.

Unser Potsdamer Liniennetz bietet eine enge Verflechtung mit anderen Verkehrsmitteln und dem Umfeld der Metropole Berlin. Mehrere Straßenbahn- und Buslinien führen zum Potsdamer Hauptbahn-

hof, von dem aus die Züge des Regionalverkehrs einerseits in Richtung Elbe, andererseits in Richtung Spree fahren. Auch die Berliner S-Bahn hat hier einen ihrer Endpunkte. Der zentrale Busbahnhof direkt vor dem Hauptbahnhof ist ein weit geöffnetes Tor zum Havelland. Auch die weiteren sechs Bahnhöfe im Potsdamer Stadtgebiet werden durch Straßenbahnen und Busse der ViP erschlossen.

Der Platz der Einheit, der Luisenplatz, das Zentrum Babelsberg und andere Punkte der Stadt bieten vielfältige Verknüpfungen zwischen den einzelnen Linien. So fügen sie sich zu einem sinnvollen Netz über das gesamte Stadtgebiet hinweg. Sogar eine Fährlinie über die Havel gehört zum Potsdamer Liniennetz.

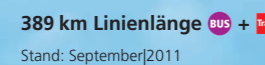
ViP-Linien

31 Linien gesamt davon

8 **Tram** Linien

22 **BUS** Linien

1 **F** Linie

389 km Liniennlänge  + 
Stand: September 2011

Die Haltestellen

Die große Mehrzahl der Potsdamer hat es nicht weiter als 300 Meter bis zur nächsten Haltestelle der Straßenbahn oder des Busses. Der 20-Minuten-Grundtakt garantiert über den ganzen Tag hinweg ein schnelles Weiterkommen. Da sich über große Teile des Potsdamer Liniennetzes zwei oder mehrere Linien überlagern, entsteht häufig ein 10-Minuten-Takt. In der City ist die Frequenz noch häufiger. An 623 Haltestellen findet der Zugang zum Netz der Straßenbahn- und Bus-Linien statt.

Die meisten Haltestellen sind mit Warthäusern ausgestattet, die Schutz vor Witterung und bequeme Sitzmöglichkeiten bieten. Sie sind aber auch kleine Informationszentren, ausgestattet mit Linienübersichten, Fahrplänen und weiteren Informationen des Verkehrsbetriebes. Ausgewählte Haltestellen

im gesamten Potsdamer Stadtgebiet verfügen über moderne Displays zur Anzeige der nächsten Abfahrten. Diese Displays sind mit dem Rechnergestützten Betriebs-Leitsystem in unserer ViP-Zentrale verbunden und geben die Abfahrten in Echtzeit an. Einige Haltestellen sind mit übersichtlichen Stadtplänen ausgestattet.

In den vergangenen Jahren haben wir viel in den Ausbau der Haltestellen investiert. Damit wurde erreicht, dass die meisten Haltepunkte auch von mobilitätseingeschränkten Personen genutzt werden können. Ein rasches, unkompliziertes Umsteigen zwischen Straßenbahn und Bus ist an jenen Haltestellen möglich, die dank ihrer speziellen Bauweise von beiden Fahrzeugsystemen angefahren werden können.

ViP-Haltestellen

127 **Tram** Haltestellen
davon 95 barrierefrei

496 **BUS** Haltestellen
davon 134 barrierefrei

2 **F** Anlegestellen

Stand: September 2011

Die Fahrzeuge

Seit Einführung der elektrischen Straßenbahn vor über 100 Jahren haben sich Potsdamer Verkehrsunternehmen stets dafür engagiert, ihren Fahrgästen den – der Zeit entsprechend – größtmöglichen Komfort zu bieten. Daher bestand die Potsdamer Straßenbahn-Flotte meist aus Fahrzeugen der neuesten Generation. Ob Gotha-Wagen, Tatra oder Combino – stets fuhren die Potsdamer in den jeweils modernsten Fahrzeugen. Die Anschaffung einer Serie von Variobahnen aus dem Hause Stadler setzt diese Entwicklung fort.

Ein wichtiger Maßstab für die Komfortqualität des öffentlichen Nahverkehrs ist derzeit der Anteil an eingesetzten Niederflurfahrzeugen, das heißt von Fahrzeugen mit niedriger Einstiegshöhe, die auch

für Rollstuhlfahrer und Kinderwagen kein Hindernis darstellen. Bei unseren Bussen beträgt dieser Anteil bereits seit Jahren 100 Prozent, bei Straßenbahnen wird er durch die Einführung der Variobahnen auf rund 70 Prozent ansteigen.

Zu den Selbstverständlichkeiten in den Fahrzeugen des Potsdamer öffentlichen Nahverkehrs gehören ein geräumiges Abteil für Kinderwagen, Rollstühle und sperriges Gepäck sowie eine umfassende Information für die Fahrgäste. Der Name der nächsten Haltestelle wird sowohl über eine Ansage, als auch über ein gut sichtbares Display mitgeteilt. Die Fahrzeuge der neueren Generation verfügen außerdem über Klimaanlage und Monitore für Fahrgastinformationen und Nachrichten aus dem Leben der Stadt.

ViP-Fahrzeuge

3 Variobahnen
(weitere 11 Bahnen bestellt)

16 Combino 5-teilig

1 Combino 4-teilig

36 Tatra KT4D



19 Volvo Gelenkbusse

11 Citaro Gelenkbusse
(weitere 10 Busse bestellt)

7 Gelenkbusse MB
Typ 405GN

13 Citaro Solobusse
(1 Elektrobus ab
November 2011)

Stand: September 2011

Die Mitarbeiter

Die Mehrzahl unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind tagtäglich im Fahrdienst unterwegs – als Straßenbahn- und Busfahrer oder als Fahrmann. Bei strahlendem Sonnenschein, tief in der Nacht, auf heißem Asphalt oder durch tiefen Schnee versehen sie zuverlässig ihren Dienst. Engen Kontakt zu den Fahrgästen halten unsere Servicemitarbeiter in den drei Potsdamer Kundenzentren. Sie beraten z. B. beim Fahrscheinkauf, geben Auskunft über die Vorteile von Jahreskarten im Abonnement und helfen Gästen bei der Suche nach den besten Verbindungen zu den weltbekannten Schlössern.

ViP-Mitarbeiter

ViP gesamt
412

Verwaltung
64

Fz.-Instandhaltung
47

Infrastruktur
34

Verkehr
267

davon
Fahrdienst Tram 100
Fahrdienst Bus 138
Fahrdienst Fähr 2
Planung u.ä. 27
Stand: September 2011

Die ViP-Chronik

- 12./15. Mai 1880 Eröffnung der ersten Pferdebahn-Strecken vom Alten Markt zur Glienicker Brücke bzw. zum Brandenburger Tor.
- 19. Juli 1888 Die erste Pferdebahn rollt über die neu erbaute Lange Brücke zum Bahnhof Potsdam.
- 2. September 1907 Eröffnung des elektrischen Straßenbahn-Betriebes auf den Strecken Hauptbahnhof – Bahnhof Charlottenhof bzw. Allee-straße.
- 15. September 1927 Eröffnung des Stadtbusverkehrs in Nowawes mit zwei Linien.

- 1938–1945 Betriebseinschränkungen während des Krieges; zuletzt kommt der Verkehr fast völlig zum Erliegen.
- 14. April 1945 Bombenangriff auf Potsdam; 90% der gesamten Verkehrsanlagen wurden zerstört.
- Juli 1946 Das Netz ist wiederhergestellt; zwischen Goethestraße und Steinstraße in Babelsberg fährt die erste Nachkriegs-Buslinie.
- 1. Mai 1949 Zwischen Goethestraße und Drewitz-Ort nimmt der O-Bus seinen Betrieb auf.
- 1951 LOWA-Bahnen, die ersten Neubau-Straßenbahnen nach dem Krieg rollen in Potsdam.

- 1959 Mit den ersten Gotha-Bahnen kommt eine verbesserte Straßenbahngeneration nach Potsdam.
- 1961 Die ersten Gotha-Gelenk-Wagen machen in Potsdam Furore.
- Dezember 1961 Neue Tram-Streckenführung im Potsdamer Zentrum im Zuge der Sprengung und des Abtragens der Stadtschloss-Ruine sowie des Neubaus der Langen Brücke.
- Februar 1962 Nach dem Bau der Berliner Mauer und der Unterbrechung der S-Bahn-Verbindung nach Berlin wird der Potsdamer Stadtbahnhof vom Liniennetz abgekoppelt.

- Ende 1974 Die beiden Prototypen des Tatra-Kurzgelenktriebwagens KT4D aus tschechischer Produktion beginnen Erprobungsfahrten.
- Anfang der 1980er Jahre Ikarus-Gelenkbusse lösen die Altfahrzeuge ab.
- 7. Oktober 1982 Eröffnung der sechs Kilometer langen Tram-Neubaustrecke vom Abzweig Waldstraße zum Wohngebiet Stern.
- 30. April 1985 Eröffnung der Straßenbahn-Verbindung Holzmarktstraße – Babelsberg über die neu errichtete Humboldtbrücke.
- 1989/1990 Nach der Übernahme von 80 Berliner KT4D der Baujahre 1985/87 fahren in Potsdam nur noch Bahnen dieses Typs.
- Dezember 1990 Betrieb erhält den Namen Verkehrsbetrieb in Potsdam (ViP).

- September 1991 Verknüpfung des Berliner Busnetzes mit der Tram an der Glienicker Brücke. Beginn der umfassenden Rekonstruktion der Gleis- und Fahrleitungsanlagen bis 2000.
- 1. Januar 1992 Mit rund 50 Omnibussen übernimmt ViP den Stadtlinienverkehr, der Busverkehr in die Region wird von der Havelbus Verkehrsgesellschaft betrieben; erste Niederflurbusse.
- 1. April 1992 Wiederaufnahme des S-Bahn-Verkehrs nach Berlin, dazu Einrichtung einer Tram-Haltestelle auf der Langen Brücke.
- 7. Februar 1993 Stern: Eröffnung der Straßenbahn-Verlängerung ins neue Wohngebiet Drewitz.

- Januar 1994 ViP wird GmbH der Stadt.
- 22. Januar 1995 Abschiedsfahrt des letzten O-Bus.
- 23. Mai 1998 Eröffnung der Tram-Streckenverlängerung ins Kirchsteigfeld.
- 22. Oktober 1998 Feierlicher Rollout und Taufe der ersten Niederflurstraßenbahn vom Typ Combino auf den Namen „Potsdam“.
- 4. Dezember 1999 Eröffnung der Tram-Streckenverlängerung nach Bornstedt/ Kirschallee in den Potsdamer Nordwesten.
- 11. April 2000 Unmittelbar am Südausgang des neuen Potsdamer Hauptbahnhofes wird die Tram-Haltestelle S Hauptbahnhof DB in Betrieb genommen.

- 8. Dezember 2000 Gründung der STADTWERKE POTSDAM GMBH. Mit der Energieversorgung, dem Wasserbetrieb und der Stadtentsorgung gehört der Verkehrsbetrieb zu den vier Säulen des neuen Stadt-Dienstleisters.
- 7. April 2001 Feierliche Inbetriebnahme der Tram-Strecke entlang des BUGA-Parks in den Norden des Bornstedter Feldes.
- September 2001 Anlässlich des 1. Stadtwerke-Festes auf dem neuen ViP-Betriebshof wird die neu errichtete Basis für den Potsdamer ÖPNV feierlich ihrer Bestimmung übergeben.

- Mai 2005 125 Jahre Straßenbahn in Potsdam.
- September 2007 100 Jahre Elektrische Straßenbahn in Potsdam.
- September 2008 Sanierung der Humboldtbrücke, Trammgleise werden in Seitenlage verlegt.
- 2009 Neugestaltung des Tramverkehrs in der Potsdamer Mitte wegen Stadtschlossneubau.
- April 2010 ViP übernimmt Busverkehr in den neuen Ortsteilen.
- 17. September 2011 Feierlicher Rollout der ersten Variobahn und Taufe auf den Namen der Partnerstadt „Opole“.

VIP für umweltfreundliche Mobilität

Ein ebenso attraktives wie umweltfreundliches Verkehrsangebot ist unser Beitrag für die hohe Lebensqualität, die inzwischen zum Markenzeichen für Potsdam geworden ist. An 365 Tagen im Jahr und rund um die Uhr bieten wir die umweltfreundliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr.

Erreicht wird das durch den Einsatz moderner und schadstoffarmer Antriebssysteme und Fahrzeuge sowie durch eine kraftstoffsparende Fahrweise. Dazu gehören auch die technische Nachrüstung der Busse mit dem Ziel der Verbrauchsminderung und der Einsatz von rückspeisefähiger Technik im Straßenbahnbetrieb. Die benötigte Elektroenergie kommt zu 90 Prozent aus eigener Erzeugung der Stadtwerke Potsdam. Dabei werden die umweltfreundliche Kraft-Wärme-Kopplung sowie Gas- und Dampfturbinen-

Technik (GuD-Technik) mit einem hohen Wirkungsgrad eingesetzt. Die Schonung der natürlichen Umwelt und der Energieressourcen ist unser Ziel. Regelmäßige Überprüfung der Radreifen und Pflege der Gleisanlagen tragen zur Verminderung der Lärmemissionen bei. Dazu gehören auch lärmindernde Maßnahmen an der Fähr.

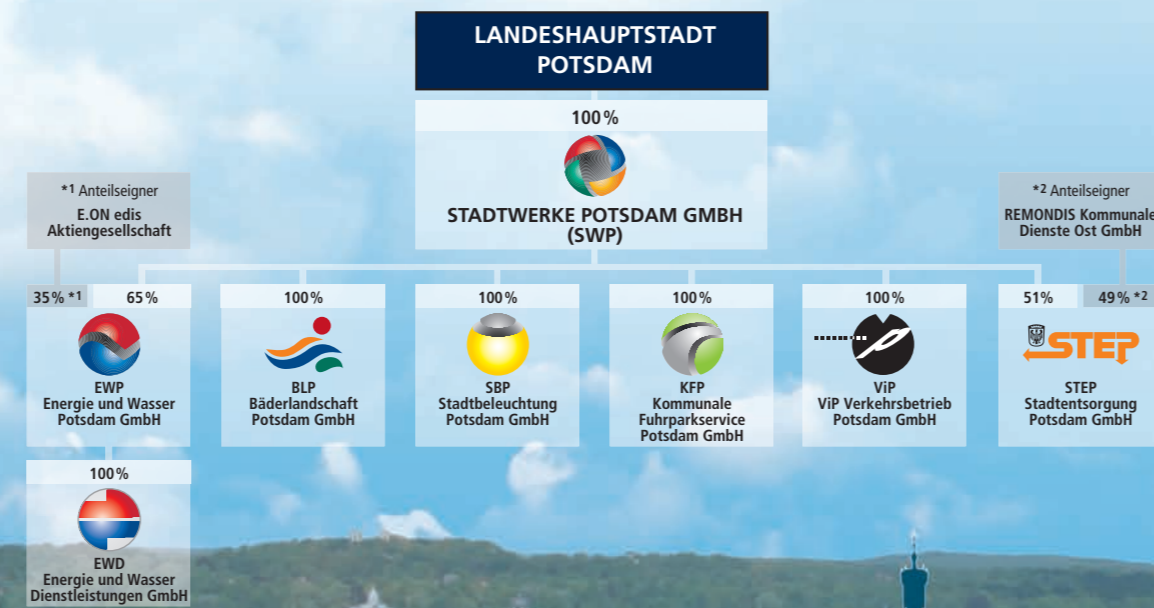
Seit 2004 besitzen wir ein effizientes Umweltmanagementsystem. Unser Umweltteam führt jährlich eine Umweltbetriebsprüfung durch. Dabei werden alle relevanten Umweltaspekte systematisch aufgenommen und in ihrer Auswirkung bewertet. Im Jahr 2005 wurde das System nach DIN EN ISO 14001:2005 zertifiziert. Mit der „Umwelterklärung 2008“ haben wir erstmals einen zusammenfassenden Überblick über Wesen und Struktur dieses Umweltmanagements gegeben.

VIP – ein Unternehmen der Stadtwerke

Als kommunales Dienstleistungsunternehmen tragen wir die entscheidende Verantwortung für den innerstädtischen öffentlichen Personen-Nahverkehr der Landeshauptstadt Potsdam. VIP ist eine 100%ige Tochter der Stadtwerke Potsdam GmbH.

Unser Unternehmen arbeitet auf der Grundlage der verkehrspolitischen Ziele der Landeshauptstadt Potsdam und den Beschlüssen der Stadtverordnetenversammlung. Der Verkehrsentwicklungsplan der Landeshauptstadt ist ausschlaggebend für die langfristige und

der Nahverkehrsplan für die kurz- und mittelfristige Planung. Ferner sind für uns das ÖPNV-Gesetz des Landes Brandenburg, die Brandenburgische Gemeindeordnung und nicht zuletzt der Gesellschaftsvertrag der VIP maßgebend. Dank eines umfassenden Restrukturierungsprogramms haben wir uns in den vergangenen Jahren auf die aktuellen Anforderungen eingestellt. So mussten wir z. B. durch die Senkung der Zuschüsse für den ÖPNV die Abläufe im Betriebsmanagement, in der Instandhaltung sowie die Fahrzeug- und Fahrplandisposition effizienter gestalten.



VIP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH

Ein Unternehmen der STADTWERKE POTSDAM GMBH

Fritz-Zubeil-Str. 96
14482 Potsdam

www.vip-potsdam.de

VIP. Das grüne Herz von Potsdam.

Tram

BUS

F



VIP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH

Ein Unternehmen der STADTWERKE POTSDAM GMBH

VIP. Das grüne Herz von Potsdam.

Potsdam ist eine bewegte Stadt: Hier schlägt das Herz des Landes Brandenburg, Millionen Besucher strömen jährlich zu den Schlössern und Gärten des UNESCO-Weltkulturerbes, Forscher und Studenten betreten Stätten der Wissenschaft, Sportler trainieren für Olympia, Filmemacher aus aller Welt geben sich die Klinke in die Hand. Die Bahnen und Busse der Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH (VIP) fahren rund um die Uhr dafür, dass Potsdam in Bewegung bleibt.

Für 27 Millionen Fahrgäste sind wir – die VIP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH – der maßgebliche Dienstleister für die Landeshauptstadt, wenn es um Mobilität geht. Mit unseren Bahnen und Bussen tragen wir wesentlich dazu bei, dass die Hälfte aller

Wege in Potsdam auf umweltfreundliche Weise zurückgelegt werden. Die Bahnen und Busse mit den markanten grünen Ecken verbinden die City mit den an der Peripherie liegenden Stadtteilen, Wohngebiete mit Gewerbestandorten, Bahnhöfe mit Ausflugszielen.

Als Partnerunternehmen im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg tragen wir aktiv dazu bei, den Fahrgästen im größten Verbundgebiet Deutschlands ein Mobilitätsangebot aus einem Guss anzubieten. Einheitliche Tarife, integrierte Fahrgastinformationen und immer mehr abgestimmte Fahrpläne erleichtern es den Fahrgästen, im gesamten Land Brandenburg und in Berlin mobil zu sein.