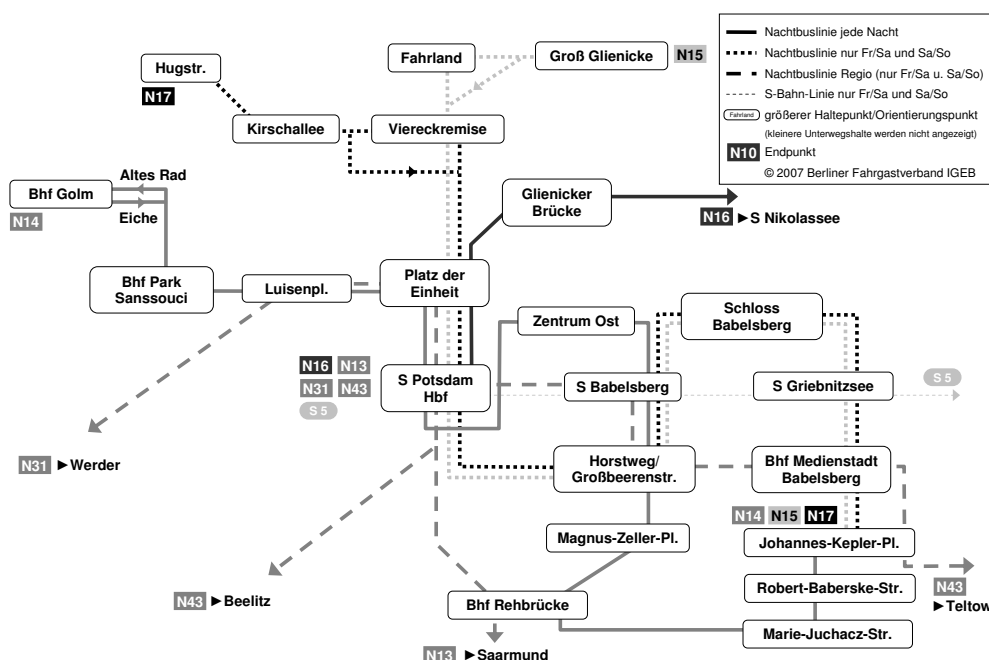


# Potsdam diskutiert „Nacht+“

## Fahrgäste können ihre Meinung sagen

Nach der Diskussion 2006 zur Neueinführung des Konzeptes „Takt+“ für den Tagesverkehr, die sowohl über Internet, Zeitung und öffentliche Veranstaltungen geführt wurde, lädt der Verkehrsbetrieb Potsdam (ViP) nun zu einer Erörterung seines Konzeptes „Nacht+“ für eine Neuordnung des Spät- und Nachtverkehrs ein. Der erste Termin dazu fand am 10. Januar statt, eine weitere öffentliche Diskussion ist für den 14. Februar geplant. Bürgerhinweise der letzten Fahrplanperiode wurden beachtet.

Straßenbahn (außer zur Viereckremise) bis etwa 1 Uhr im 20-Minuten-Takt befahren werden. Auf dem Abschnitt zwischen Glienicker Brücke und Platz der Einheit übernimmt dies Montag bis Donnerstag der Nachtbus N 16. Mit der Schaffung des garantierten Anschlusses am Platz der Einheit kann man so auch die „Kröte“ der Reduzierung der Straßenbahnlinie 94 im Spätverkehr auf den Abschnitt Babelsberg—Platz der Einheit schlucken. Die beiden Hauptlinien Tram 91 (Bahnhof Rehrbrücke—Bahnhof Pirschheide) und Tram 92 (Kirschallee—Kirchsteigfeld) bekommen eine



Verkehrskonzept „Nacht+“ des ViP für die Landeshauptstadt Potsdam zum 10. Juni 2007, Planungsstand 13. Dezember 2006. Grafik: Holger Mertens

### Was ist neu in Potsdams Abendverkehr?

Mit dem neuen Fahrplan verabschiedet sich der Verkehrsbetrieb von einem Grundsatz. Gab es bisher den gesamten Tag über eine feste Abfahrtszeit, gibt es nun wieder unterschiedliche Zeiten für die Abend- und Nachtstunden. Damit wurde eine wichtige Voraussetzung dafür geschaffen, im Spätverkehr in der Innenstadt bzw. am Hauptbahnhof Anschlüsse von allen und in alle Richtungen mit erträglichen Übergangszeiten (max. acht Minuten) zu gewähren. Hier hat der Verkehrsbetrieb auf Vorschläge des DBV und weiterer Fahrgäste reagiert. Gleichzeitig wurde der Vorschlag aufgegriffen, auch im Straßenbahnbereich in der Schwachverkehrszeit den Halt auf Wunsch einzuführen, um so den Verkehr zu beschleunigen.

### Straßenbahn

Ab ca. 21 Uhr wird ein Teil der Linien des Tagesverkehrs eingestellt, was auch der Nachfrage entspricht. Aber es sollen alle Äste der

gemeinsame Fahrplantrasse zwischen Platz der Einheit und Waldstraße, was einen Umstieg zwischen den Linien und die Anbindung weiterer Buslinien sowie des S- und Regionalverkehrs am Hauptbahnhof ermöglicht.

### Busse

Entsprechend der ermittelten Nutzung des Nachtverkehrs zwischen 1 Uhr und 4 bzw. 6 Uhr wird es nun unterschiedliche Bedienangebote geben. In den Nächten So/Mo bis Do/Fr wird nun die Linie N 14 die Haupttrasse der Stadt im Stundentakt bedienen. Mit diesem Angebot werden alle großen Wohngebiete erschlossen und ein Umstieg zur N 16 nach Berlin ist möglich. Bisher gab es durch notwendige Umstiege am Hauptbahnhof eine Wartezeit von bis zu 30 Minuten. In den übrigen Nächten und vor Feiertagen wird es weitere Nachtbuslinien geben, die zusammen mit der N 14 dann fast alle Stadtgebiete im Halbstundentakt erschließen. Dies dürfte durchaus

wieder zu einem Anstieg der Nutzerzahlen im Nachtverkehr am Wochenende führen. Am Sonntag dehnt sich der Verkehr des Nachtangebotes bis 6 Uhr aus, da die S-Bahn dann erst mit ihrem 20-Minuten-Takt beginnt.

Bei der Buslinie 695 will man dem Wunsch von Studenten entsprechen und die Erschließung ihrer Wohnheime in Potsdam-West zeitlich ausweiten.

Bei der Buslinie 692 verhandelt man mit gastronomischen und kulturellen Anbietern im Bereich des Neuen Gartens über eine Beteiligung an den Kosten für das Angebot in den späten Abendstunden.

Gänzlich neu geschaffen wird eine Anrufbusbedienung mit Haustürservice im Bereich Babelsberg-Nord. Hier wird ein Großraumtaxi alle 20 Minuten am S-Bahnhof Babelsberg abfahrtsbereit stehen (Anschluss an die S-Bahnen von Potsdam und Berlin). Für einen Zustieg an den Haltestellen im Bedienbereich bedarf es einer vorherigen Anmeldung beim ViP. Dieses Taxi fährt die Fahrgäste im Gebiet bis vor die Haustür. Somit wird das bisherige Angebot eines Stundentaktes im Abendverkehr sogar verbessert.

Diskutiert wurden die Forderungen von Studenten, diese Linie stärker zu bedienen, doch es erfolgt bisher keine starke Nutzung durch Studenten in dieser Zeit und man muss sich auch die Frage der Finanzierung stellen. Soll ein anderes Angebot für andere Fahrgäste gestrichen werden?

In diesem Zusammenhang sei die Frage erlaubt, wieso das Land bei seiner Hochschulpolitik nicht auch die Finanzierung der Verkehrsanbindung berücksichtigt? Hier gibt es zum einen über das Jahr durchaus unterschiedliche Verkehrsbedürfnisse, aber auch Verkehrswünsche zu ungewöhnlichen Zeiten. Diese können oft nicht oder nur mit großer Anstrengung von den örtlichen Unternehmen realisiert werden.

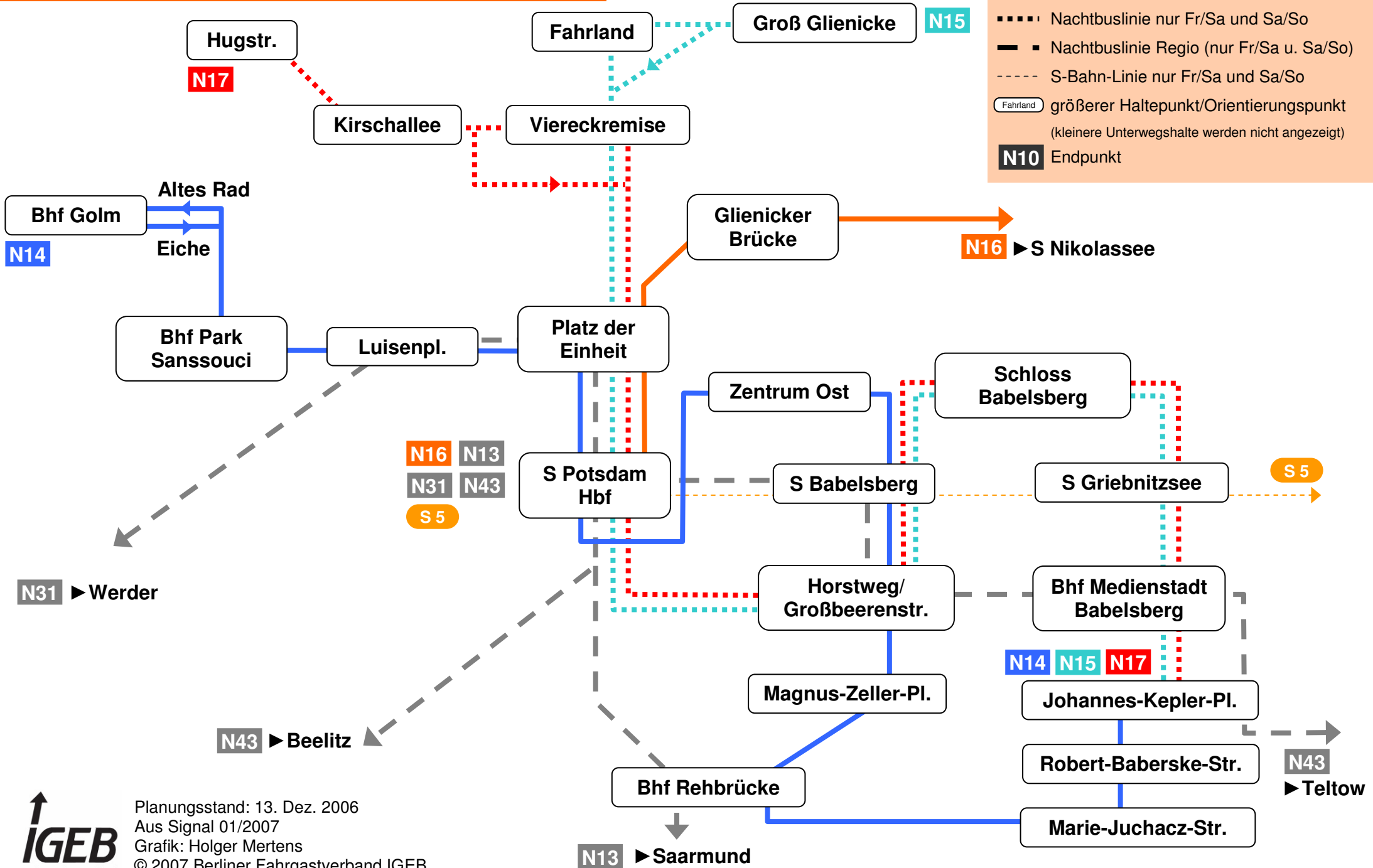
### Anbindung Telegrafenberg

Um den Angestellten im Forschungszentrum auf dem Telegrafenberg den Weg von und zur Arbeit zu erleichtern, soll es zunächst im Test im Früh- und Nachmittagsverkehr jeweils mehrere Großraumtaxifahrten als Linie 693T vom Hauptbahnhof dorthin geben. Dies begrüßt der DBV-Regionalverband, schlägt aber eine zusätzliche Bushaltestelle der regulären Linie 693 im Bereich des Brauhausbereiches wegen einfacherer Zugänglichkeit zum Wissenschaftsstandort vor.

### Fazit

Im Rahmen der derzeitigen schwierigen Finanzierungsmöglichkeiten hat der ViP ein angemessen auf die Nachfrage ausgerichtetes Konzept vorgelegt. Positiv sind auch die Einbeziehung früherer Fahrgastvorschläge in dieses Konzept und dessen breite öffentliche Diskussion vor der Einführung. Bleibt zu hoffen, dass der ViP diesen Weg fortsetzt und weitere Unternehmen diesen Weg der Bürgerbeteiligung ebenfalls einschlagen. *Nachtliniennetz in Farbe: [www.ige.org](http://www.ige.org) Weitere Infos: [www.vip-potsdam.de](http://www.vip-potsdam.de)*

# Potsdam Verkehrskonzept „Nacht+“ des ViP



Planungsstand: 13. Dez. 2006  
 Aus Signal 01/2007  
 Grafik: Holger Mertens  
 © 2007 Berliner Fahrgastverband IGEB