

96 Bornstedter Feld
Viereckremise



ViP
Verkehrsbetrieb
Potsdam GmbH

Echt
Potsdam.

**Besser mobil.
Besser leben.**

Investitionsprojekte ViP
2015-2019

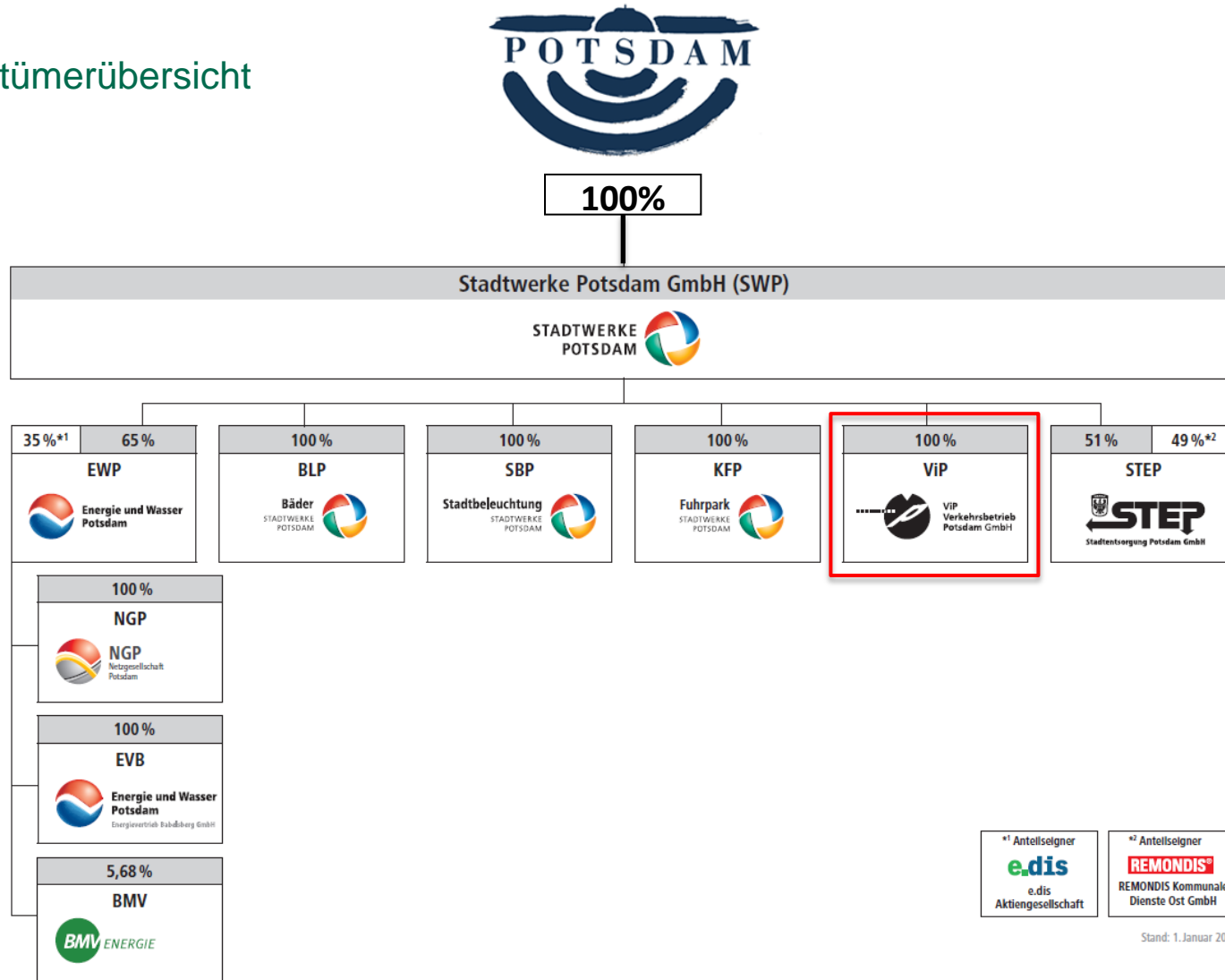
„Einfach mit der Tram zum Volkspark
und schon das Klima geschützt.“

Candy und Louis aus Potsdam

Oliver Glaser
technischer Geschäftsführer
ViP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH

Die ViP, ein Unternehmen der Stadt Potsdam

Eigentümerübersicht



Mitarbeiter

409

Fahrdienst Tram	100
Fahrdienst Bus	142
Fahrdienst Fähre	2
Werkstatt/Infrastruktur/Verwaltung	165



*täglich ca.
83.000
Fahrgäste*



Infrastruktur

Gleisnetz:	Streckenlänge	29,8 km
	Gleislänge	59,6 km
Haltestellen:	Straßenbahn	127
	Bus	496

*$\frac{3}{4}$ der
Potsdamer
sind weniger
als 300 m
von der
nächsten
Haltestelle
entfernt*

Liniennetz

Straßenbahn	7 Linien
Bus	25 Linien
Fähre	1 Linie



*jährlich **131**
Mio.
Personen-
kilometer*

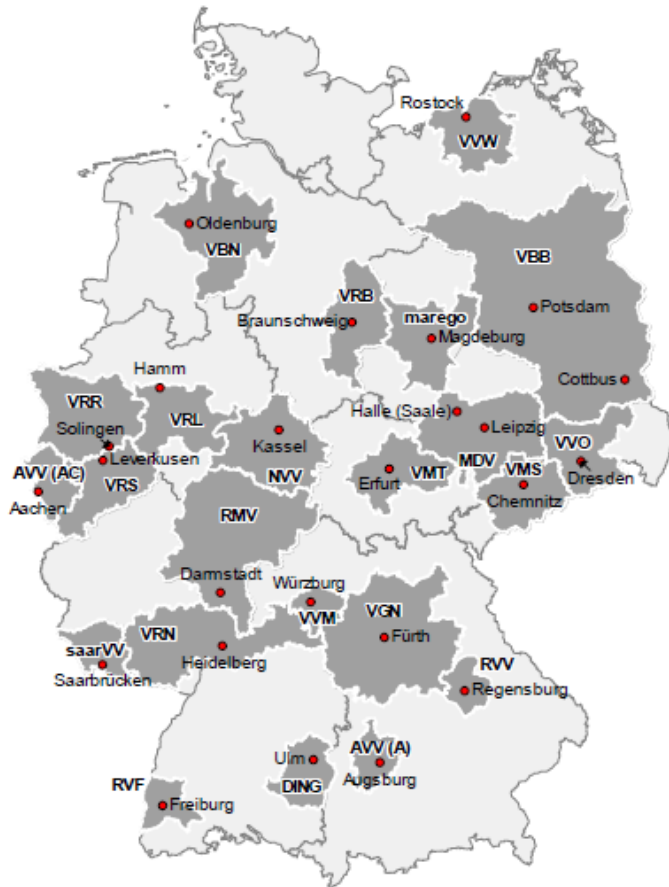


Fahrzeugpark

Straßenbahnen	Tatra 18; Combino 17; Vario 18
Bus	NF-Standard 14 ; NF-Gelenk 40
Fähre	1

Die ViP im deutschlandweiten Vergleich

Standortbestimmung im Vergleich mit Städten ähnlicher Ausprägung



Verbund	Stadt	Kfz-Kz.	
AVV (AC)	Aachener Verkehrsverbund	Aachen	AC
AVV (A)	Augsburger Verkehrsverbund	Augsburg	A
VRB	Verbundtarif Region Braunschweig	Braunschweig	BS
VMS	Verkehrsverbund Mittelsachsen	Chemnitz	C
VBB	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg	Cottbus	CB
RMV	Rhein-Main-Verkehrsverbund	Darmstadt	DA
VVO	Verkehrsverbund Oberelbe	Dresden	DD
VMT	Verkehrsverbund Mittel-Thüringen	Erfurt	EF
RVF	Regio-Verkehrsverbund Freiburg	Freiburg	FR
VGN	Verkehrsverbund Großraum Nürnberg	Fürth	FÜ
MDV	Mitteldeutscher Verkehrsverbund	Halle (Saale)	HAL
VRL	Verkehrsgemeinschaft Ruhr-Lippe	Hamm	HAM
VRN	Verkehrsverbund Rhein-Neckar	Heidelberg	HD
NVV	Nordhessischer Verkehrsverbund	Kassel	KS
MDV	Mitteldeutscher Verkehrsverbund	Leipzig	L
VRS	Verkehrsverbund Rhein-Sieg	Leverkusen	LEV
marego	Magdeburger Regionalverkehrsverbund	Magdeburg	MD
VBN	Verkehrsverbund Bremen-Niedersachsen	Oldenburg	OL
VBB	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg	Potsdam	P
RVV	Regensburger Verkehrsverbund	Regensburg	R
VVW	Verkehrsverbund Warnow	Rostock	HRO
saarVV	Saarländischer Verkehrsverbund	Saarbrücken	SB
VRR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, GmbH	Solingen	SG
DING	Donau-Iller-Nahverkehrsverbund	Ulm/Neu-Ulm ¹⁾	UL/NU
VVM	Verkehrsverbund Mainfranken	Würzburg	WÜ

1) Doppelstadt (ein Ballungsraum): Ulm/Neu-Ulm

Die ViP im deutschlandweiten Vergleich

Kernaussagen des Vergleichs:

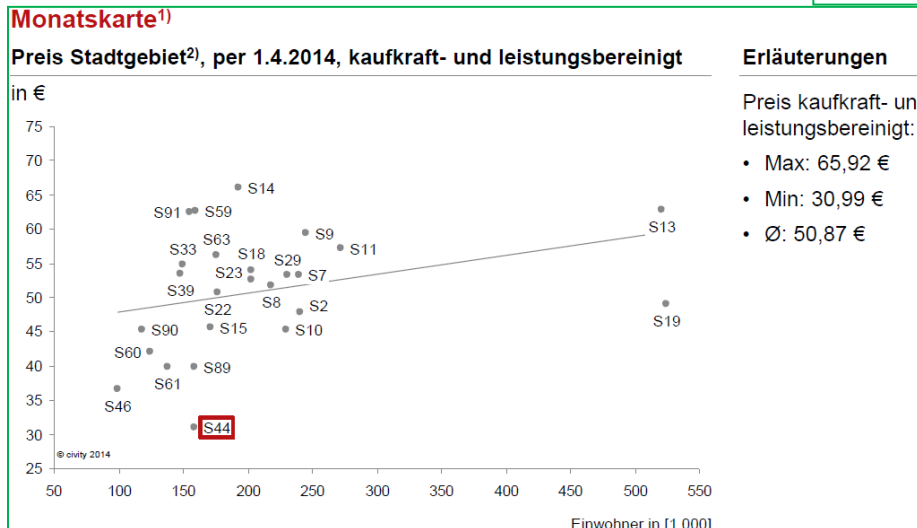
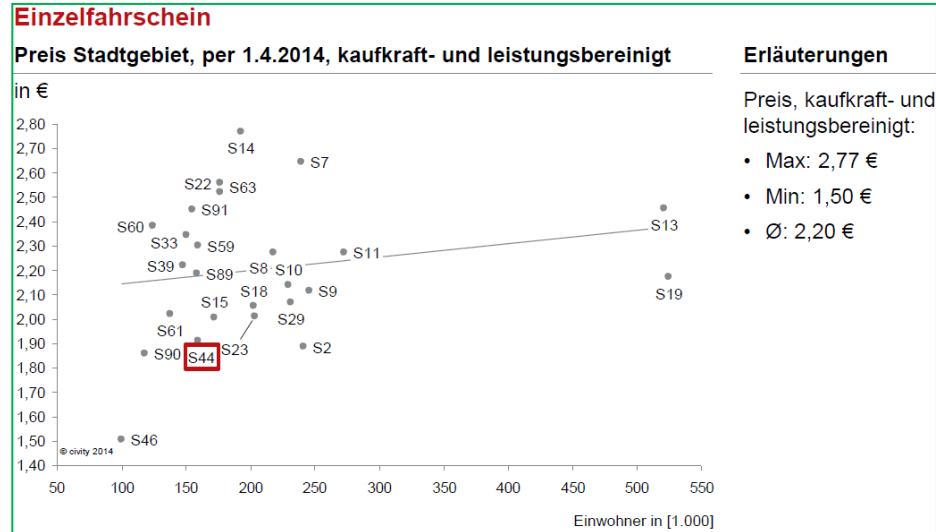
- I. Das ÖPNV-Angebot pro Einwohner ist in Potsdam vergleichsweise hoch
- II. Überdurchschnittliche Haltestellendichte bezogen auf Einwohner- und Siedlungsdichte
- III. Geringer Marktpreis im Verhältnis zum Angebot

Fazit:

Die ViP realisiert mit der höchsten Angebotsdichte in der Vergleichsgruppe auch eine sehr hohe Marktausschöpfung

Feststellungen der Tarifanalyse

Der kaufkraft- und leistungsbereinigte Preis liegt in Potsdam unter dem Erwartungsniveau



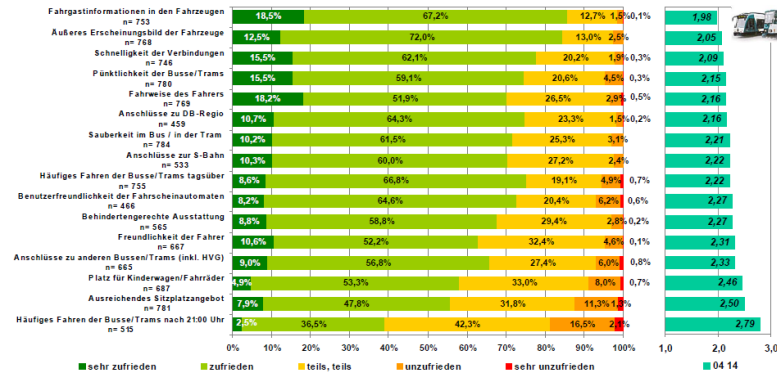
VK-Preis Potsdam A/B: 1,90 €

Kaufkraft- und leistungsbereinigt ist der Preis der Monatskarte in Potsdam der niedrigste in der Vergleichsgruppe

VK-Preis Potsdam A/B: 38,80 €

Die Sicht der Kunden auf die ViP (Fahrgastzufriedenheit „PSI“)

Highlights der Kundenbefragung (2-Jahres-Rhythmus)



Fahrzeuge:

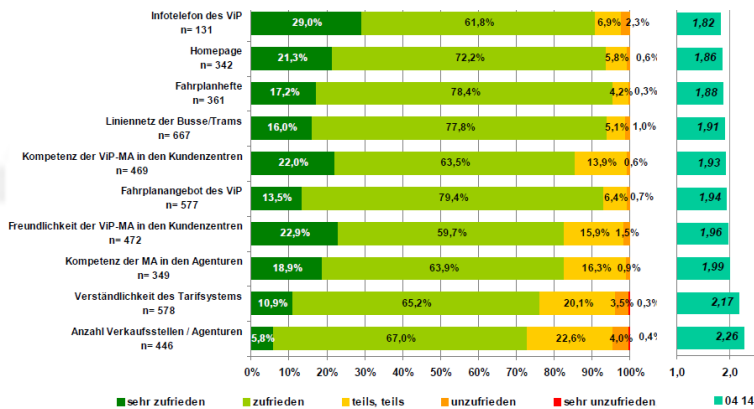
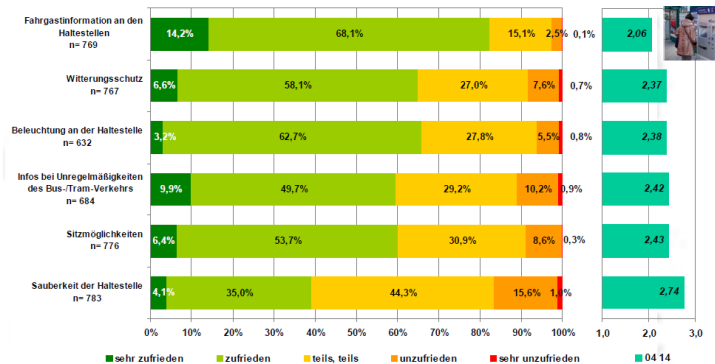
hohe Zufriedenheit bei den Grundnutzenthemen:

- Pünktlichkeit, Schnelligkeit
- Fahrweise

Haltestellen

Steigerung der Zufriedenheit

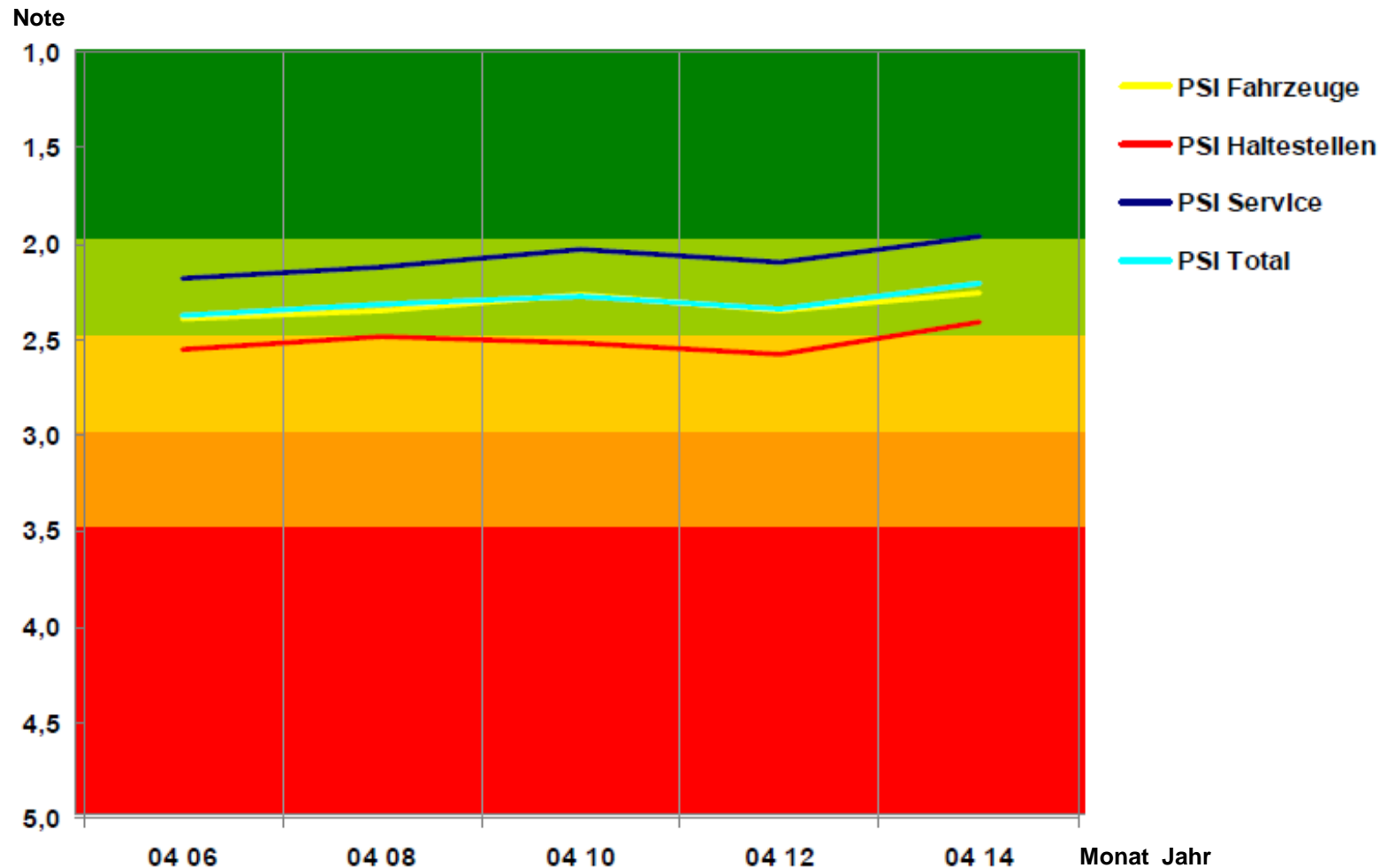
- positive Entwicklung bei der Fahrgastinformationen
- Verbesserung der Sauberkeit



Service:

fast durchgängig Bewertungen im Notenbereich von besser als 2,0
- deutliche Verbesserungen beim **Info-Telefon**

Die Sicht der Kunden auf die ViP (Fahrgastzufriedenheit „PSI“)



Eine positive Entwicklung der Kundenzufriedenheit ist sichtbar.
Diesen Trend gilt es in der nächsten Zeit fortzusetzen – eine Herausforderung für die ViP!

Bevölkerungsprognose der kommenden Jahre



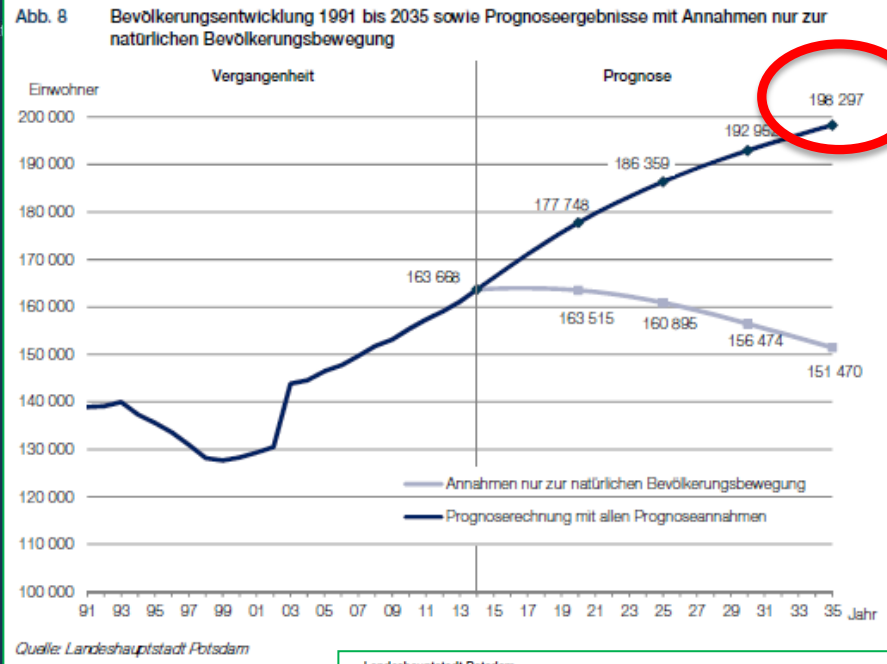
5 | 2015

POTS DAM
Landeshauptstadt
Potsdam
Statistik und Wahlen

Statistischer Informationsdienst 5 | 2015
Kleinräumige Bevölkerungsprognose
der Landeshauptstadt Potsdam 2014 bis 2035

5 | 2015

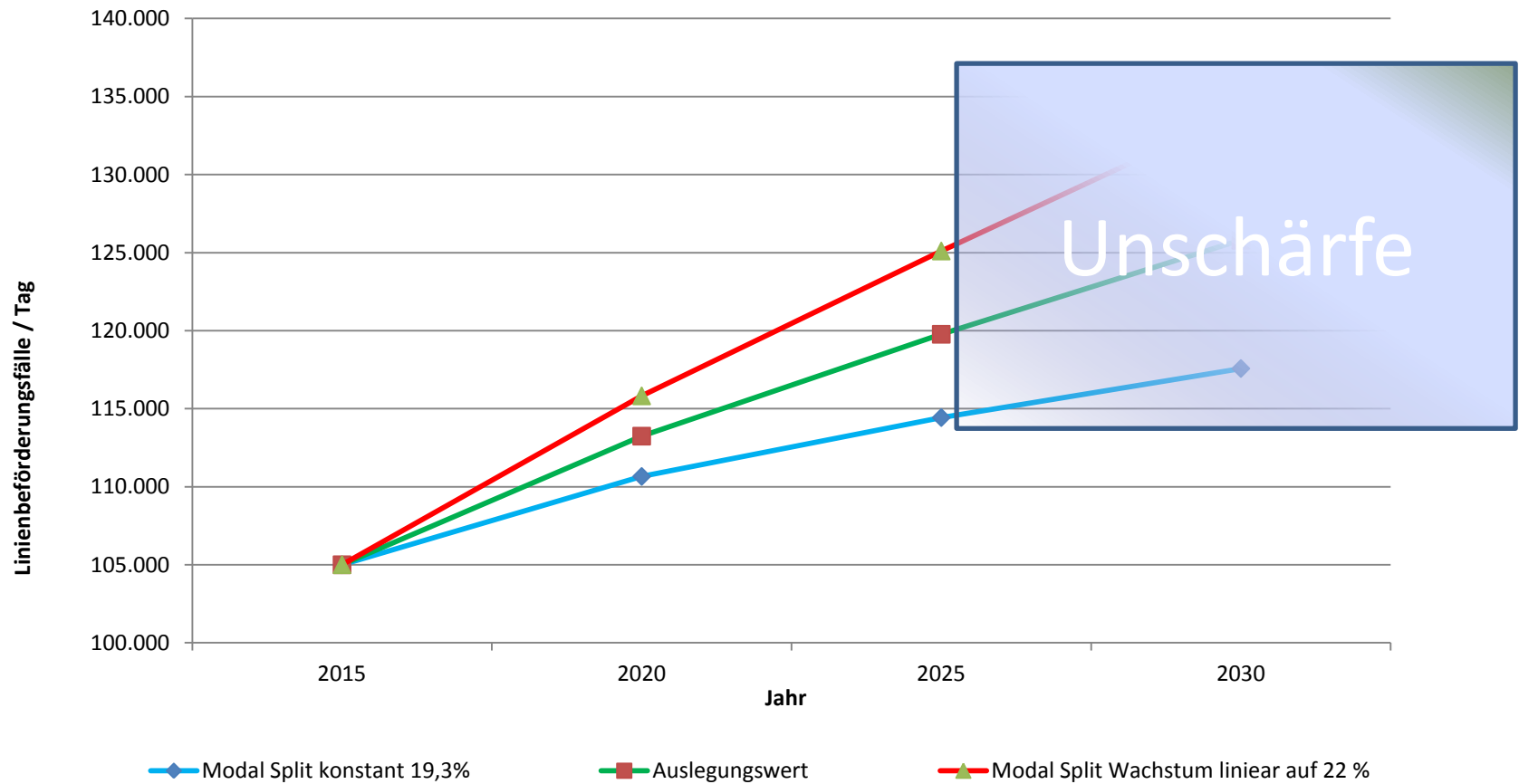
Bevölkerungsprognose 2014 - 2035



Landeshauptstadt Potsdam

	2014	2016	2018	2020	2025	2030	2035
Anzahl							
unter 18 Jahre	26 948	28 627	29 895	30 906	32 215	32 633	32 927
18 bis unter 65 Jahre	104 430	106 043	107 841	109 702	114 143	116 782	119 291
65 Jahre und älter	32 290	33 981	35 683	37 140	40 000	43 537	46 080
insgesamt	163 668	168 651	173 419	177 748	186 359	192 952	198 297
Anteil (in %)							
unter 18 Jahre	16,5	17,0	17,2	17,4	17,3	16,9	16,6
18 bis unter 65 Jahre	63,8	62,9	62,2	61,7	61,2	60,5	60,2
65 Jahre und älter	19,7	20,1	20,6	20,9	21,5	22,6	23,2
insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Entwicklung (in % zu 2014)							
unter 18 Jahre	-	6,2	10,9	14,7	19,5	21,1	22,2
18 bis unter 65 Jahre	-	1,5	3,3	5,0	9,3	11,8	14,2
65 Jahre und älter	-	5,2	10,5	15,0	23,9	34,8	42,7
insgesamt	-	3,0	6,0	8,6	13,9	17,9	21,2

Fahrgastprognose der kommenden Jahre



Ermittlung der Ist-Nachfrage bei der ViP

a) kontinuierlich

- automatische Erfassung von Fahrgästen durch Zähleinrichtungen in den Fahrzeugen

b) periodisch

- VBB-Verkehrserhebung alle 3 Jahre
- Verkehrsbefragungen z. B. SrV alle 5 Jahre

c) außerdem

- gezielte Zählungen auf bestimmten Relationen durch ViP
- Auswertung von internen/externen Hinweisen zur Auslastung der Fahrzeuge (Hinweise von Fahrgästen, in Gremien wie Kundenbeirat und Verkehrstisch sowie von Fahrern)

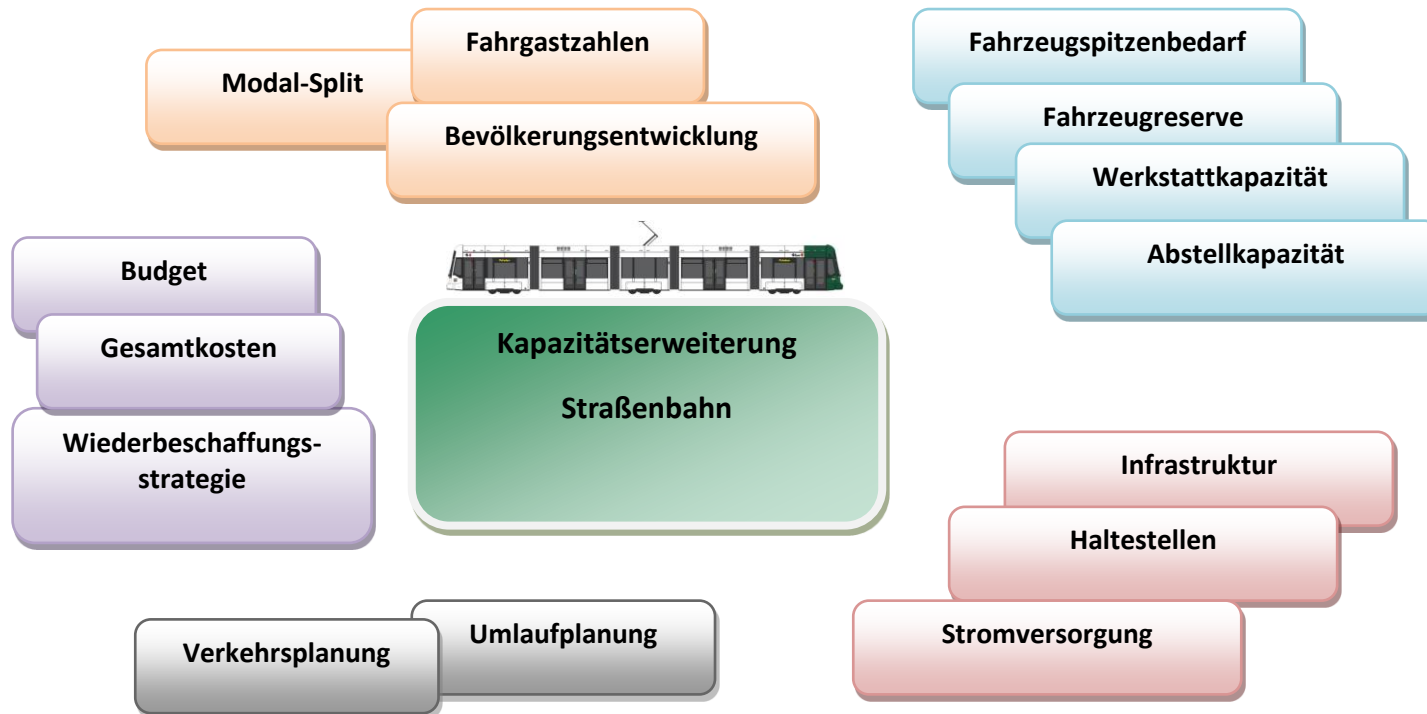


Erstellung von Nachfrageprognosen bei der ViP

- Mit Hilfe der analysierten Daten zur Nachfrage wird ein Verkehrsmodell in Visum erarbeitet
 - > Darstellung der Quelle-Ziel-Beziehungen im Gesamtnetz
- Durch Zunahme von Prognosen (Bevölkerung, Modal-Split, Beschäftigte, Pendler, Schüler, Wohn- und Schulstandorte ...) wird das Modell bis zu einem definierten Prognosehorizont fortgeschrieben
- aus dem Verkehrsmodell werden für die jeweiligen Streckenabschnitte oder Linien Kapazitätsanpassungen oder Streckenänderungen abgeleitet



Komplexität der Straßenbahnstrategie



Fahrzeugstrategie Tram 2014 – 2025

Jahr	2014				2015				2020				2025			
	30m	38m	40m	gesamt	30m	38m	40m	gesamt	30m	38m	40m	gesamt	30m	38m	40m	gesamt
ohne Verlängerung	34	6		40	34	6		40	39	6		45	48			48
mit Verlängerung									26	6	8	40	26		14	40

Tabelle: Gegenüberstellung notw. Fahrzeugbestand

	Länge	Bestand 01.11.2014
Combino / Variobahn	30m	34
Tatra	38m	9
Combino XL	40m	0
	gesamt	43

Tabelle: Fahrzeugbestand Tram, ViP, 01.11.2014

Maßnahme 1: Tatra Grundinstandsetzung (4.2 Mio. €)



Fenster, innen



Türbereich, Einstieg unten



beschädigter Kabelschutz



Türbereich, Einstieg außen

Stückzahl: 6 Züge (12 Fahrzeuge),

Ziel: Weiterbetrieb bis Ende 2021

Wesentliche Arbeiten:

- Beseitigung von Korrosion,
- Erneuerung Fussboden,
- Aufarbeitung Innenraum
- Teilerneuerung elektrischer Leitungen und Komponenten
- Überarbeitung Fahrwerke

Maßnahme 2: Kapazitätserhöhung Niederflur Tram



Combino + Beiwagen



Variobahn + Beiwagen



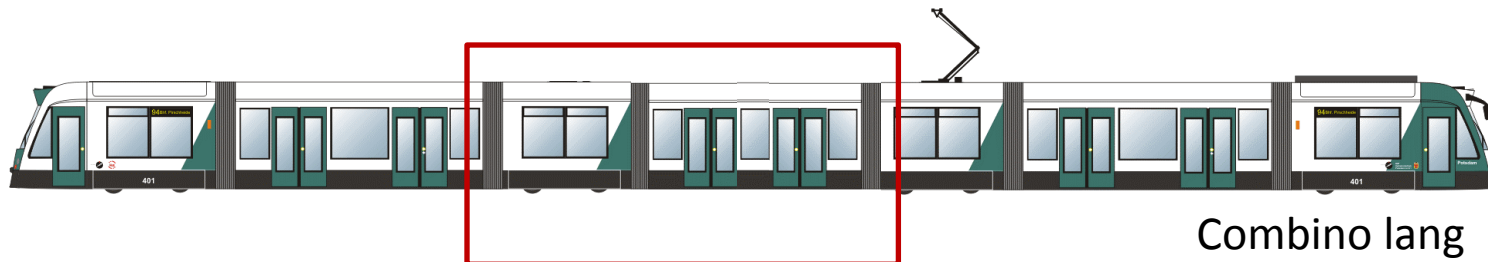
Variobahn lang



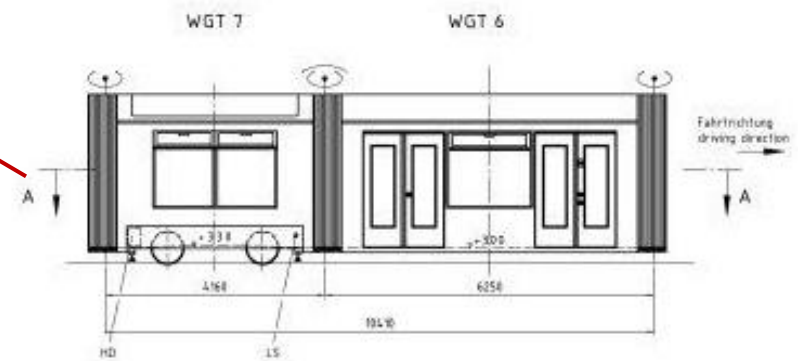
Combino lang



Maßnahme 2: Kapazitätserhöhung Niederflur Tram (18 Mio. €*)

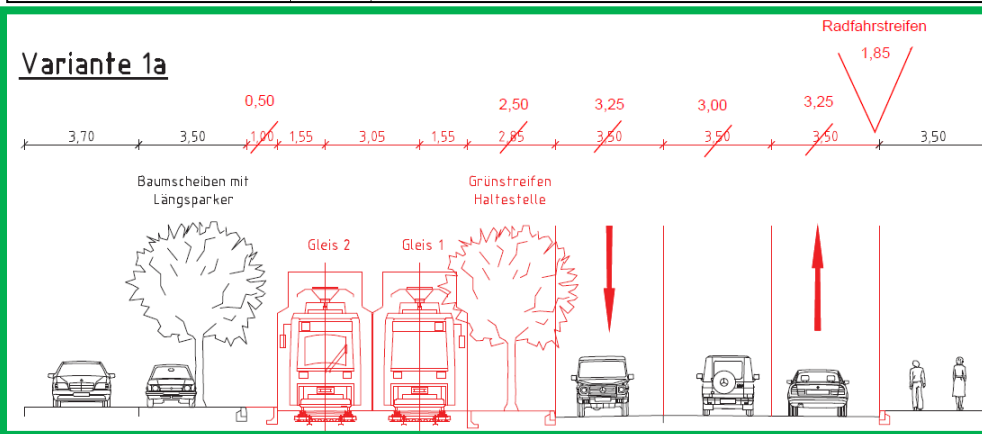
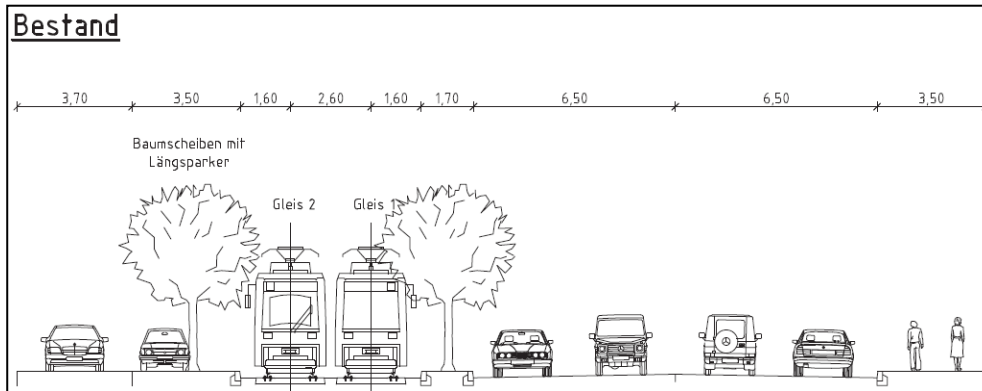


Typ	Bemessungskapazität	Max. Kapazität
Combino 30 m	130 Fahrgäste	175 Fahrgäste
Combino 40 m	168 Fahrgäste	241 Fahrgäste



- Stückzahl: 8 Fahrzeuge (409-416)
- Verlängerung der Nutzungsdauer um 8-10 Jahre
- Optional Einbau einer Temperaturabsenkung

Maßnahme 3: Grundsaniierung Heinrich Mann Allee (15 Mio. €)



Stammstrecke mit über 270 Zugpaaren /d

Verschleißzustand der Schienen

4 Bauabschnitte

Wesentliche Arbeiten:

- Gleiserneuerung,
- Beseitigung Begegnungsverbote
- Barrierfreier Anpassung der Hst.
- ggf. abschnittsweise Gleisbegrünung
- Gleismittenaufweitung

Maßnahme 3: Grundsaniierung Heinrich Mann Allee



Beispiel:
Haltestelle Sporthalle

Visualisierung: © Ing.-Büro Dipl.-Ing. H. Vössing GmbH

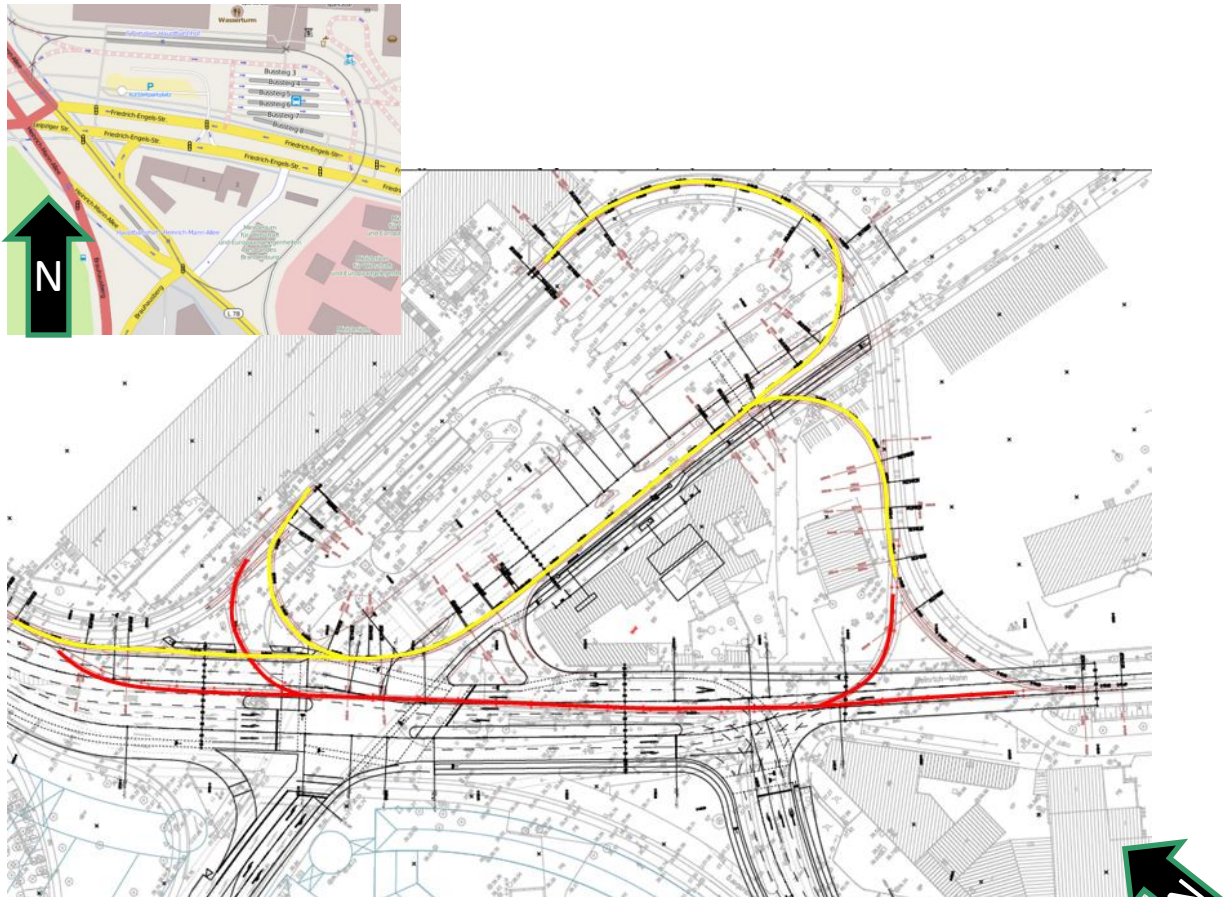
Maßnahme 3: Grundsaniierung Heinrich Mann Allee



Beispiel:
Bereich Staatskanzlei

Visualisierung: © Ing.-Büro Dipl.-Ing. H. Vössing GmbH

Maßnahme 4: Neugestaltung Leipziger Eck (ÖPNV-Teil 4,5 Mio. €)



Im Zusammenspiel mit den verkehrlichen Planungen Badneubau und Entwicklung Speicherstadt (GB4)

Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Knotens für den ÖPNV und MIV

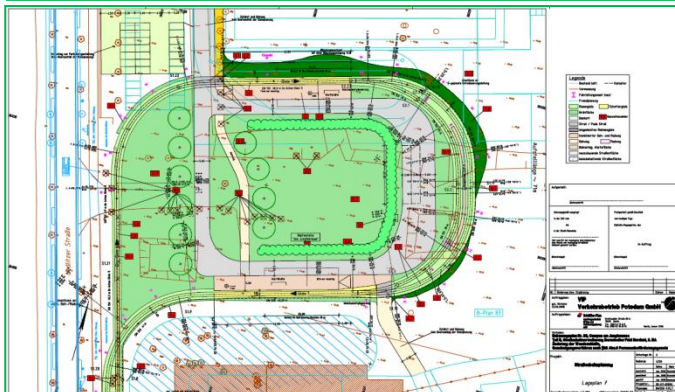
Erhöhung der Leichtigkeit und betrieblichen Flexibilität der Straßenbahn

— Rückbau

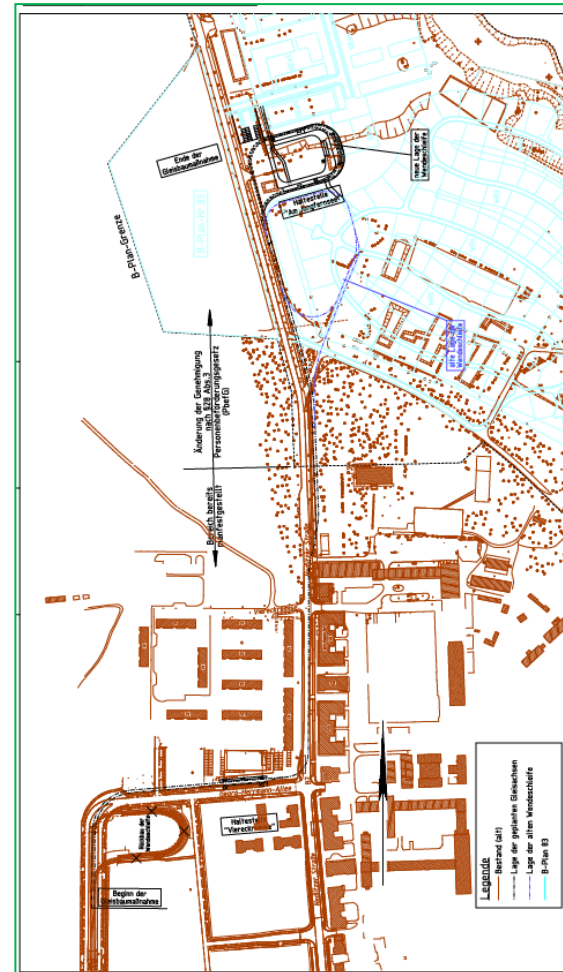
— Neubau

Planung der Stadt Potsdam

Maßnahme 5: Verlängerung bis Campus Jungfernsee (7,5 Mio. €)



Wendeanlage



- Planfestgestellter Streckenverlauf
- Zentraler Bus/Tram Verknüpfungspunkt im Norden
- Staufrei in 14 min. zum Platz d. Einheit und in 19 min. zum Hbf
- Stetig wachsende Nachfrage

Maßnahme 5: Verlängerung bis Campus Jungfernsee

Bereich Viereckremise



Visualisierung: © Ing.-Büro Dipl.-Ing. H. Vössing GmbH

Maßnahme 5: Verlängerung bis Campus Jungfernsee **Bereich Nedlitzer Strasse**



Maßnahme 5: Verlängerung bis Campus Jungfernsee

Die Wendeanlage



**Vielen Dank für
Ihre Aufmerksamkeit**