



Verkehrsbetrieb
Stadtwerke
Potsdam



Tramerweiterung in den Potsdamer Norden

Am Upstall

Fahrland

Schule Fahrland

Eisbergstücke

Marguaritenstr.

Ketziner Str.

Krampnitz

Krampnitz-West

Krampnitz-Mitte

Krampnitz-Ost

Hannoversche Str.

Gallierstr.

Am Wiesenrand

Bassewitz

Neu Fahrland

Heinrich-Heine-Weg

Weißer See

Insel Neu Fahrland

Jungfersee

Campus
Jungfersee

Amundsenstr.

Kirchhofweg

Neulitzer Str.

Rote
Kaserne

Echt
Potsdam.

ZIEL STREBIG

Die Tram auf dem Weg
nach Krampnitz

Einleitung 3
**Potsdam wächst über sich hinaus
 und die Tram wächst mit**

Das Projekt 6
**Tram mit Vorfahrt – Gleise unabhängig
 von der Straße**

Das Teilprojekt 1 8
Entlang der B2 nach Krampnitz

Die Teilprojekte 2 und 3 10
**Von Krampnitz nach Fahrland
 Ein neuer Betriebshof**

Die Projektphasen 11
Der Weg zum Ziel

Die Realisierung 12
Bis es soweit ist

Das Busvorlaufkonzept 13

Der Bürgerdialog 14
**Dialog vor Ort
 Online-Dialog für alle**

Potsdam wächst über sich hinaus und die Tram wächst mit

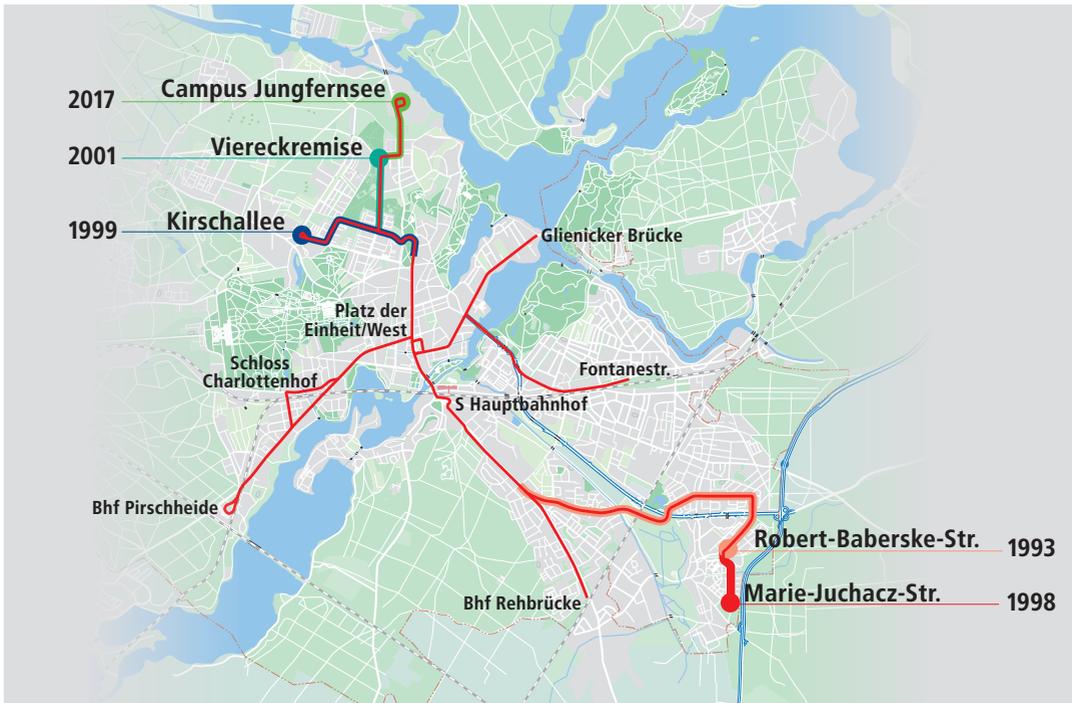
Liebe Bürgerinnen und Bürger,

jahrzehntelang ist Potsdam vor allem in Richtung Südosten gewachsen. Mit der Stadt wuchs auch das Streckennetz der Straßenbahn. Die Wohngebiete Schlaatz, Am Stern, Drewitz und Kirchsteigfeld wären ohne Tram nicht denkbar. Seit der Bundesgartenschau 2001 und den Eingemeindungen im Jahr 2003 wächst Potsdam auch Richtung Norden. Und die Tram wächst mit.

Dass der Norden nun im Mittelpunkt der weiteren Stadtentwicklung steht, hängt wesentlich mit dem Ende der Militärpräsenz in und um Potsdam zusammen. Der Abzug der sowjetisch/russischen Truppen aus großen Stadtgebieten, die meist bereits zu

Zeiten der Könige und Kaiser militärisch geprägt waren, machte bedeutende Flächen für Wohn- und Gewerbeansiedlungen sowie für neue Grün- und Freizeitanlagen frei. So entstand das Bornstedter Feld als neuer Stadtteil und so soll nun auf dem Gelände der ehemaligen Kaserne Krampnitz ein lebendiger Stadtteil zum Wohnen für rund 10.000 Einwohner, zum Arbeiten und mit Schulen, Kitas und Freizeiteinrichtungen entstehen.

Die neue Nutzung dieser vormals militärisch geprägten Flächen ist eine zentrale Zielsetzung für uns. Sie ist ökologisch und städtebaulich von großer Bedeutung, da Potsdam vor dem Hintergrund der bedeutenden Kulturlandschaft nur sehr begrenzte Entwicklungsmöglichkeiten hat.



Die Entwicklung von Krampnitz bietet nun die Chance, den Potsdamer Norden ganz neu mit dem öffentlichen Nahverkehr zu erschließen. Es geht darum, durch ein deutlich verbessertes ÖPNV-Angebot für die Bewohner eine attraktive Alternative zum Auto zu schaffen. Damit werden vielbefahrene Straßen entlastet und die Umwelt geschont. Die Straßenbahn als schnelles und verlässliches Verkehrsmittel bietet dafür die besten Voraussetzungen.

Als Gemeinschaftsprojekt der Landeshauptstadt Potsdam und des Verkehrsbetriebs Potsdam wird daher eine Verlängerung der Tramlinie 96 von der Haltestelle „Campus Jungfernsee“ bis zur Schule Fahrland über Krampnitz geplant. Wir wollen die bestehende Tram-Strecke verlängern, um eine direkte Verbindung in die Potsdamer Innenstadt ohne Umstieg zu ermöglichen. Die Straßenbahn wird eine deutlich höhere Fahrgastkapazität als Busse bieten und mit Ökostrom betrieben.



Vor dem Hintergrund der Klimafolgenanpassung streben derzeit viele Kommunen, so auch Potsdam, eine Mobilitätswende an – hin zu einer Stärkung des „Umweltverbundes“ und gleichzeitiger Verringerung der Umweltbelastung. Mit dem Stadtentwicklungskonzept Verkehr beschreibt die Landeshauptstadt dieses Leitbild für die Verkehrsentwicklung. Die Planungen der Tram-Norderweiterung sind eingebettet in viele weitere Maßnahmen der Verkehrsanpassung in ganz Potsdam – wie zum Beispiel der Stärkung des Radverkehrs – und trägt maßgeblich zu einer zukunftsweisenden Lösung der Potsdamer Mobilitätsfragen bei.

In dieser Broschüre wollen wir Ihnen Informationen zur Tramerweiterung in den Potsdamer Norden zur Verfügung stellen. Dabei stellen wir Ihnen den geplanten Streckenverlauf, die Bauabschnitte und den Planungsprozess vor. Außerdem wird das Bus-Konzept erläutert, dass bis zur Fertigstellung der Straßenbahn und während des Aufwachsens der Bevölkerung in Krampnitz bis zu 5.000 Einwohnern die Erschließung mit dem öffentlichen Nahverkehr sichert.

Zur Tram-Erweiterung wollen wir mit Ihnen in einen Dialog treten. Was halten Sie von den Plänen? Welche Hinweise haben Sie zur Streckenplanung? Auf was sollten die Planer achten? Diese und andere Fragen wollen wir mit Ihnen in Veranstaltungen und auf der Plattform www.tram96.de erörtern.

Wir freuen uns auf Sie!

Bernd Rubelt
Beigeordneter für
Stadtentwicklung, Bauen,
Wirtschaft und Umwelt

Uwe Loeschmann
Technischer Geschäftsführer
der ViP Verkehrsbetrieb
Potsdam GmbH

Ist-Zustand

Wer heute in Richtung Fahrland möchte, ist am besten beraten, bis zur Endhaltestelle der Tram 96 zu fahren. Sie verkehrt meist im 10-Minuten-Takt und benötigt zwischen dem Platz der Einheit und dem Campus Jungfernsee 15 Minuten. Auf dieser Strecke kommen erstmals die verlängerten Straßenbahnwagen vom Typ „Combino“ zum Einsatz. Die Haltestelle Campus Jungfernsee ist der wichtigste Umsteigepunkt zu den Buslinien 604, 609, 638 und 697. Er ist so gestaltet, dass zwischen Tram und Bus nur kurze Wege nötig sind. Die Fahrpläne garantieren kurze Anschlusszeiten. Von hier aus sind es bis Fahrland (Am Upstall) rund 15 Minuten, bis Falkensee 37 Minuten und bis Spandau Rathaus 40 Minuten.

Tram mit Vorfahrt – Gleise unabhängig von der Straße

Die Erschließung von Neu Fahrland, Krampnitz und Fahrland erfolgt über eine 7,2 Kilometer lange Tram-Strecke. Der zweigleisige Streckenneubau beginnt am Campus Jungfernsee und folgt dann der B2 in Richtung Norden. Die Trasse soll unabhängig vom Straßenverkehr neben der Straße angelegt werden. Dadurch entstehen im täglichen Betrieb nur geringe Beeinträchtigungen für die Straßenbahn und den Straßenverkehr. Ein Merkmal der Trassenführung ist ihre Geradlinigkeit. Dies ermöglicht kurze Fahrzeiten zwischen den Haltestellen. Durch die Zweigleisigkeit wird ein leistungsfähiger und zuverlässiger Betrieb mit engen Takten und kurzen Fahrzeiten abgesichert. Damit wird die Voraussetzung geschaffen, dass Beeinträchtigungen durch hohes Verkehrsaufkommen weitestgehend minimiert werden.

Entlang der Neubaustrecke bis Fahrland sind insgesamt 11 neue Haltestellen an den Siedlungsschwerpunkten vorgesehen. Ein Großteil der Fahrgäste kann damit den kurzen Weg zur Haltestelle zu Fuß absolvieren. Daneben besteht auch die Möglichkeit an den meisten Haltestellen die geplanten Fahrradständer zu nutzen. Die Haltestellen sind mit Fahrgastunterständen, Sitzmöglichkeiten und umfangreichen Fahrgastinformationsmedien ausgestattet. Sie garantieren einen barrierefreien, stufenlosen Einstieg, die Oberflächen verfügen über ein Blindenleitsystem.

Umsteigehaltestellen werden so konzipiert, dass kurze Umsteigewege bestehen, z.B. durch Halt von Tram und Bus am gleichen Bahnsteig. Für die Autofahrer sind rund 270 P+R-Plätze entlang der Streckenerweiterung geplant. Diese sollen an den Haltestellen Hannoversche Straße, Krampnitz-West (übergangsweise bis Inbetriebnahme nach Fahrland) und Schule Fahrland entstehen.

Auf der erweiterten Tramlinie sollen die auf 40 Meter verlängerten Straßenbahnen eingesetzt werden. Bis Krampnitz-West ist generell tagsüber ein 10-Minuten-Takt vorgesehen, der in der Hauptverkehrszeit verdichtet wird. Bis Schule Fahrland soll dann im 20-Minuten-Takt gefahren werden. Ein Beispiel: Von der Endhaltestelle Schule Fahrland bis zum Platz der Einheit wird die Fahrzeit rund 30 Minuten betragen und mit denen aus dem Potsdamer Süden in die Innenstadt vergleichbar sein.

An den Haltestellen Krampnitz-Ost, Krampnitz-West sowie Fahrland Schule gibt es direkte Verknüpfungen mit weiterführenden Buslinien in den Potsdamer Norden. Ausgebaut werden die Angebote in Richtung Groß Glienicke, Berlin-Spandau sowie Bahnhof Marquardt mit Übergang zur Regionalbahn.



Das Teilprojekt 1

Entlang der B2 nach Krampnitz

Das Teilprojekt 1 verläuft von der bisherigen Endhaltestelle Campus Jungfernsee bis zur Wendeschleife Krampnitz-West und umfasst den Abschnitt entlang der Bundesstraße B2.

Mit der Streckenverlängerung ist für eine höhere Leistungsfähigkeit und Flexibilität der eingleisige Streckenabschnitt entlang der Nedlitzer Straße **1** zweigleisig auszubauen. Der Straßenraum verschiebt sich dadurch leicht nach Westen. Zweigleisig wird auch das Gleisdreieck an der Haltestelle Campus Fachhochschule. Die Wendeschleife an der bisherigen Endhaltestelle Campus Jungfernsee bleibt erhalten. Entlang der Nedlitzer Straße entsteht für den weiterführenden Verkehr eine neue Tramhaltestelle.



Jenseits der Haltestelle Campus Jungfernsee beginnt der zweigleisige Streckenneubau. Er folgt der Bundesstraße B2 in Richtung Norden. Der Sacrow-Paretzer-Kanal zur Insel Neu Fahrland wird mittels einer neu zu errichtenden Trambrücke **2** überquert. Sie wird in der Flucht der früheren Straßenbrücke liegen. Auf der Insel wird die Bundesstraße nach Westen verschoben, um östlich davon die Tramtrasse anzulegen. Zur Erschließung entsteht zentral auf der Insel eine neue Haltestelle.



Nördlich der Insel wird direkt neben der bestehenden Straßenbrücke eine neue Trambrücke **3** errichtet. Anschließend verläuft die Tramtrasse weiter östlich neben der B2. Auf diesem Streckenabschnitt entstehen die Haltestellen Heinrich-Heine-Weg und Bassewitz. Nördlich des Knotens Gellertstraße/B2 ist die höhengleiche Querung der B2 **4** vorgesehen. Der Verkehr an dieser Querung wird durch Ampeln geregelt, wobei die Tram Vorrang hat. Die Ampelschaltung erfolgt so, dass Unterbrechungen des Autoverkehrs auf der B2 bei Bedarf erfolgen. Ab dieser Querung verläuft die Trasse westlich der Bundesstraße bis ins Entwicklungsgebiet Krampnitz. Hier entstehen die Haltestellen Hannoversche Straße und Krampnitz-Ost. Im weiteren Verlauf wird die Trasse in Mittellage des südlichen Alleenrings geführt mit den Haltestellen Krampnitz-Mitte und Krampnitz-West. Westlich des Entwicklungsgebietes wird eine Wendeschleife als Abschluss des ersten Teilprojektes errichtet.

Die Streckeneröffnung des ersten Teilabschnittes ist für Ende 2029 geplant.



Standort: Nedlitzer Südbrücke über Sacrow-Paretzer-Kanal, Neu Fahrland



Standort: Nedlitzer Nordbrücke, Neu Fahrland

Teilprojekt 1 im Überblick

- zweites Gleis entlang der Nedlitzer Straße: circa 400 Meter
- Tram-Trasse von der Haltestelle Campus Jungfernsee bis Krampnitz-West
- circa 4,6 Kilometer Strecke zweigleisiger Ausbau
- 8 Haltestellen
- Neubau zweier Brücken
- Die Streckeneröffnung des ersten Teilabschnittes ist für Ende 2029 geplant.

Von Krampnitz nach Fahrland

Die Realisierung des Teilprojektes 2 soll im Anschluss an das Teilprojekt 1 starten. Die Weiterführung der geplanten Trasse beginnt an der Wendeschleife in Krampnitz-West. Sie verläuft zunächst parallel zur Ketziner Straße in Richtung Westen, folgt in Fahrland der Gartenstraße bis zur Döberitzer Straße und bis zur Regenbogenschule.

Die Haltestellen Eisbergstücke, Am Upstall und Schule Fahrland entstehen neu. Die Endhaltestelle Schule Fahrland bietet Verknüpfungen zum Bus sowie Anlagen für Bike+Ride  und Park+Ride . Die zweigleisige Strecke hat eine Länge von ca. 2,6 Kilometern. An ihrem Ende befindet sich eine Wendeschleife.

Ein neuer Betriebsstützpunkt

Als Teilprojekt 3 soll an der Endhaltestelle in Fahrland ein Betriebsstützpunkt  des Verkehrsbetriebs Potsdam errichtet werden. Hier können Bahnen sicher abgestellt sowie kleinere Reparaturen ermöglicht und nicht zuletzt die Bahnen auch direkt eingesetzt werden. Somit werden lange Fahrten in die Tram-Hallen im ViP-Betriebshof in Babelsberg vermieden.

Teilprojekte 2 und 3 im Überblick

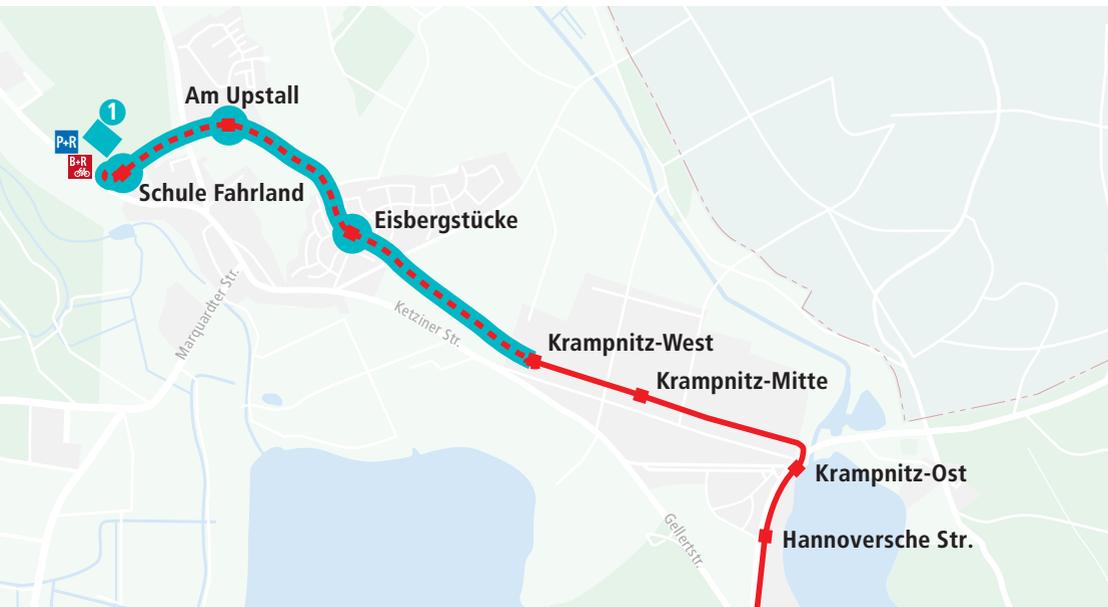
- circa 2,6 Kilometer Strecke zweigleisiger Ausbau
- 3 Haltestellen
- Betriebsstützpunkt
- Die Realisierung ist nach Fertigstellung des Teilprojektes 1 geplant.

Der Weg zum Ziel

Bis zur Inbetriebnahme einer neuen Straßenbahnstrecke durchläuft ein solches Projekt verschiedene Projektphasen. Aufgrund des Projektumfanges und der vielen Beteiligten werden hierfür mehrere Jahre benötigt. Im Rahmen der Planung werden die wesentlichen Parameter abgestimmt und festgelegt. Für das Genehmigungsverfahren ist eine Planfeststellung erforderlich. Dafür werden die entsprechenden Planungsunterlagen aufbereitet. Nach erfolgter Genehmigung können dann die abschließenden Vorbereitungen für die Umsetzung der Baumaßnahme sowie deren Ausführung erfolgen. Nach Fertigstellung der neuen Straßenbahnstrecke kann diese für den Linienbetrieb freigegeben werden.

Im Vorlauf auf das Genehmigungsverfahren werden u.a. die Auswirkungen auf die Umwelt erfasst und bewertet und daraus die notwendigen Ausgleichsmaßnahmen abgeleitet.

Nach derzeitigem Planungsstand wird mit Herstellungskosten für die Gesamttrasse bis Schule Fahrland von rund 150 Millionen Euro (inkl. Planungskosten) gerechnet. Die Finanzierung soll über Fördermittel des Bundes und des Landes Brandenburg erfolgen. Die Eigenmittel werden durch die Landeshauptstadt Potsdam getragen. Ziel ist es, dass das Projekt in das GVFG-Förderprogramm des Bundes aufgenommen wird.



Projektphasen			
Vorplanung mit Vorzugsvariante		abgeschlossen	
Entwurfs- und Genehmigungsplanung	derzeit		2020 2021
Planfeststellungsverfahren	2–3 Jahre		2022 2023
Ausführungsplanung und Vergabe der Bauleistungen	1–2 Jahre		2024
Bauausführung	3–4 Jahre		2025 2026 2027 2028
Inbetriebnahme Teilprojekt bis Krampnitz	Dezember 2029		

Bis es soweit ist

Die Baumaßnahmen zur Tramerweiterung erfolgen in enger Abstimmung mit der Landeshauptstadt Potsdam und werden rund drei bis vier Jahre dauern.

Verstärktes Busangebot

Bis zur Erschließung von Krampnitz mit der Tram wird das neue Viertel bereits von bis zu 5.000 Einwohner bewohnt. Bis dahin wird der Mobilitätsbedarf in Richtung Potsdam und Berlin durch ein zuverlässiges Busangebot abgedeckt.

Die nördlichen Ortsteile Neu Fahrland und Groß Glienicke werden vorrangig durch die Linien **609** und **638** erschlossen. Die Erschließung von Fahrland und den westlichen Gebieten von Krampnitz erfolgt speziell durch die Linie **609**, bei der neben der Streckenführung auch die Platzkapazitäten im Fahrzeug durch den Einsatz von Gelenkbussen an die künftigen Gegebenheiten angepasst werden. Bereits vor Fertigstellung der verlängerten Tramtrasse wird die Haltestelle Krampnitz-Ost für den Busverkehr fit gemacht. Von hier aus führt die Buslinie zunächst nach Krampnitz-West und weiter auf der bekannten Linienführung nach Fahrland, Satzkorn und Bhf Marquardt.

Dieses „Busvorlaufkonzept“ soll im 1. Quartal 2024 starten. Dafür werden die Fahrpläne der Linien **609**, **638** und **697** sowie **N15** angepasst.

Geplantes Verkehrsangebot ab Haltestelle Krampnitz-Ost

Krampnitz ↔ Campus Jungferensee
Montag–Freitag
ca. 5.00 bis 20.00 Uhr 10-Minuten-Takt
ca. 20.00 bis 1.00 Uhr 20-Minuten-Takt

Samstag, Sonntag und Feiertag
ca. 6.00 bis 1.00 Uhr 20-Minuten-Takt

Das Busangebot wird dann sukzessive weiter ausgebaut entsprechend der Bevölkerungszahl/Nachfrage.

Es ist ein deutliches Wachstum der Platzkapazitäten im ÖPNV auf der B2 zwischen Krampnitz und Campus Jungferensee in der Hauptverkehrszeit gegenüber heute vorgesehen:

während des Busvorlaufbetriebes	ca. +55 %
ab Inbetriebnahme Tram bis Krampnitz-West	ca. +140 %
ab Inbetriebnahme Tram bis Schule Fahrland	ca. +165 %



Dialog vor Ort

Mit der Vorlage der Vorplanung der Tramlinie kann diese der Öffentlichkeit vorgestellt werden. Dies erfolgt über verschiedene Veranstaltungen sowie über eine entsprechende Website zum Projekt Tram 96. Hier können Vorschläge und Anregungen zur Planung eingebracht werden. Diese werden von den Planern und Projektverantwortlichen geprüft, bewertet und, wenn möglich, im Rahmen der Entwurfsplanung berücksichtigt.

Zu den Bürgerveranstaltungen vor Ort sind alle Anwohner, Interessierte und Engagierte eingeladen, mit den Planern und Verantwortlichen ins Gespräch zu kommen und dabei Ideen und Anmerkungen auszutauschen.

Bürgerveranstaltungen DIALOG VOR ORT

Neu Fahrland

Bürgerhaus Neu Fahrland

Am Kirchberg 1 · 14476 Potsdam

Anreise:  **609, 638** und **697** bis Haltestelle Heinrich-Heine-Weg, Fußweg 550 m

Fahrland

Sporthalle Regenbogenschule Fahrland

Ketziner Straße 90 · 14476 Potsdam

Anreise:  **609** bis Haltestelle Schule Fahrland

Online-Dialog Tram 96

Die Termine für DIALOG VOR ORT und den Online-Dialog werden rechtzeitig bekannt gegeben.

DIALOG VOR ORT 4. Quartal

Auswertung der Ergebnisse aus den ersten beiden Bürgerveranstaltungen und dem Online-Dialog

Online-Dialog für alle

Es ist geplant, dass das Dialogangebot auch online auf der Website zum Projekt stattfinden wird:

www.tram96.de

Außerdem bestehen folgende Informations- bzw. Kontaktmöglichkeiten:

www.krampnitz.de

tram96@vip-potsdam.de

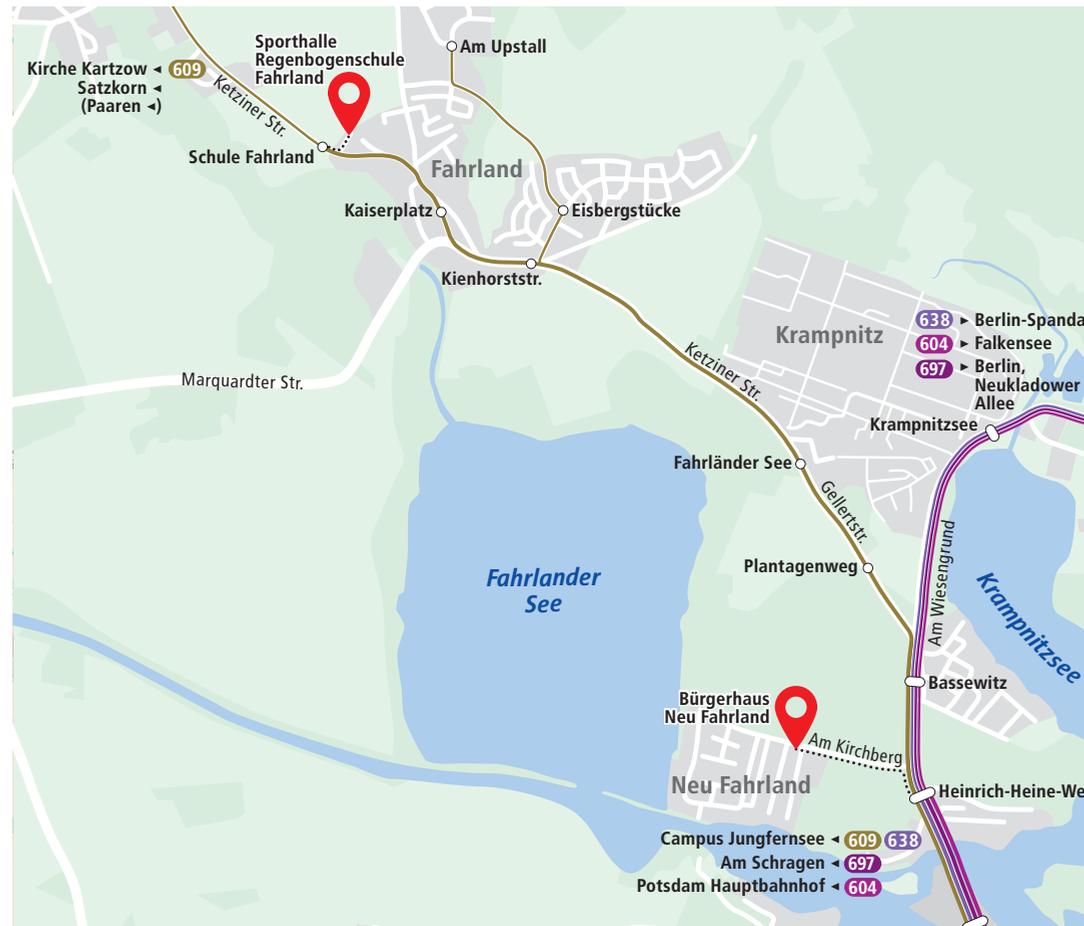
Im Interesse einer frühen Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 25 Abs. 3 VwVfG wird auf der Website ein Online-Dialogbereich freigeschaltet. Er hält unter anderem verschiedene Formen der Beteiligung bereit:

1. Vorschlagen: Sie können neue Sichtweisen einbringen, indem Sie Ihre Vorschläge und Hinweise zu einzelnen Themen abgeben.
2. Kommentieren: Sie können bereits eingereichte oder bestehende Vorschläge kommentieren und durch weitere Anregungen ergänzen.

Um im Online-Dialogbereich aktiv mitzuwirken, können Sie sich zunächst registrieren bzw. anmelden. Nach der Anmeldung haben Sie die Möglichkeit, sich aktiv an den Themen der Plattform zu beteiligen.

Nach Ablauf der Beteiligungsphase werden die Vorschläge und Hinweise zu den einzelnen Themen von den Planern ausgewertet. Die Ergebnisse werden in einer Dokumentation aufbereitet. Aus ihr geht hervor, welche Rückmeldungen in das weitere Verfahren einfließen und welche nicht berücksichtigt werden können. Die Dokumentation wird auf dieser Plattform ab Herbst 2020 veröffentlicht und somit Transparenz hergestellt.

Die Termine für DIALOG VOR ORT und den Online-Dialog werden rechtzeitig bekannt gegeben.



Informationen

ViP-Kundenzentren

Platz der Einheit

in der WilhelmGalerie

Montag–Freitag 07.00–19.00 Uhr

Samstag 09.00–14.30 Uhr

  Platz der Einheit

mobiaagentur Potsdam Hauptbahnhof

Bahnhofspassagen

Montag–Freitag 07.00–19.00 Uhr

Samstag 09.00–17.00 Uhr

Sonntag, Feiertag 09.00–15.00 Uhr

01.01., 24.–26. und 31.12. geschlossen

  S Hauptbahnhof

ViP-Fundbüro

Betriebshof ViP

Fritz-Zubeil-Straße 96

Montag–Donnerstag 09.30–16.00 Uhr

Freitag 09.30–15.00 Uhr

 Abzweig Betriebshof ViP  Betriebshof ViP

ViP-Service-Agentur Clavis

Rudolf-Breitscheid-Straße 29

Montag–Freitag 07.00–19.00 Uhr

Samstag 07.00–14.00 Uhr

  Rathaus Babelsberg

Unsere Kundenzentren bieten an:

- Beratung zum ABO
- Ausgabe und Bearbeitung der ABO-Anträge
- Verkauf des gesamten Fahrausweisangebotes des VBB
- Verkauf von Fernverkehrstickets in der mobiaagentur Potsdam
- Fahrplanauskünfte, Erstellung von persönlichen Fahrplänen
- Auskünfte über Störungen oder Veränderungen des ÖPNV
- Bearbeitung von Fahrgelderstattungen
- Fundsachenvermittlung
- Entgegennahme von Hinweisen zum ÖPNV

ViP-Infotelefon (0331) 6 61 42 75

vip-potsdam.de

ViP-Fundbüro (0331) 6 61 45 55

VBB-App „Bus & Bahn“

twitter.com/ViP_potsdam

ViP

Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH

Fritz-Zubeil-Straße 96

14482 Potsdam