

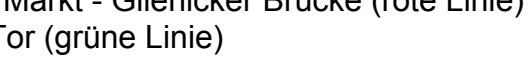
Bahnen und Busse in Potsdam – Eine Chronik

12.10.1878
Antrag der Firma Gühlich & Co., Berlin, zum Bau einer "Straßenbahn mit Pferdebetrieb" in Potsdam

23.03.1880
Erteilung der Konzession für den Betrieb einer Pferdebahn an die Firma Rexmer & Mesch, Berlin

12/15.05.1880
Eröffnung der ersten Strecken Alter Markt - Glienicker Brücke (rote Linie) und Stadtschloss - Brandenburger Tor (grüne Linie)

26.05.1880
Das Unternehmen erhält die Bezeichnung: Potsdamer Straßenbahn-Gesellschaft



Juni 1880
Eröffnung der Strecke Alter Markt – Alleestraße (weiße Linie), Verlängerung der grünen Linie bis Victoriastraße (heute Geschw.-Scholl-Str.) sowie Inbetriebnahme der Zweigverbindung Berliner Tor – Wilhelmplatz (Platz der Einheit)

19.07.1888
Die erste Pferdebahn rollt über die neuerbaute Lange Brücke zum Bahnhof Potsdam

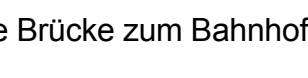
Oktober 1897
Der Aufsichtsrat der Potsdamer Straßenbahngesellschaft spricht sich für die Elektrifizierung des bestehenden Pferdebahnnetzes aus

01.01.1904
Übernahme des Straßenbahnbetriebes durch die Stadt Potsdam zum Kaufpreis von 450.000.- Mark

13.12.1906
Aufnahme des Autobus-Linienverkehrs zwischen Nowawes und der Artilleriekaserne in Nedlitz durch die »Potsdamer Allgemeine Omnibus-Gesellschaft« (wurde nach 9 Monaten wieder eingestellt)

08.05.1907
Genehmigungsurkunde über die Elektrifizierung der Straßenbahn

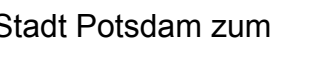
02.08.1907
Eröffnung des elektrischen Betriebes auf den Strecken Hauptbahnhof – Bahnhof Charlottenhof und Hauptbahnhof – Alleestraße



12.10.1907
Eröffnung des elektrischen Betriebs auf der Strecke Hauptbahnhof – Glienicker Brücke

17.10.1908
Inbetriebnahme der Linie 4 von der Haltestelle Leipziger Dreieck zum Bahnhof Babelsberg

01.08.1910
Inbetriebnahme der Schleife Victoriastraße – Kastanienallee – Luisenstraße (Zeppelinstraße) – Bahnhof Charlottenhof



06.07.1913
Weitere Verlängerung der Linie nach Potsdam-West bis zum Luftschiffhafen

16.11.1913
Verlängerung der Strecke nach Babelsberg bis Plantagenstraße

15.09.1927
Eröffnung des Stadtbusverkehrs in Nowawes mit zwei Linien



Dezember 1929
Umfahrung des Wilhelmplatzes im Zuge der Platzumgestaltung



1926-1934
Beschaffung der zweiten Generation von Triebwagen und Anhängern

05.06.1930
Inbetriebnahme der Linie 5 zum Schützenhaus als Teilstrecke der geplanten, aber nie realisierten Strecke nach Caputh

September 1931
Umbau der Langen Brücke: Die Gleise kommen in Straßenmitte

02.03.1935
Weitere Verlängerung der Strecke nach Babelsberg bis Fontanestraße

22.09.1934
Inbetriebnahme der Strecke zum Bahnhof Rehbrücke

1934-1935
Bau der Wagenhalle Saarmunder Straße (Heinrich-Mann-Allee)

1938-1945
Betriebs Einschränkungen infolge Personalmangels während des Krieges; zuletzt kommt der Verkehr wegen Energiemangels fast völlig zum Erliegen

14.04.1945
Bombenangriff auf Potsdam; 90 % der gesamten Verkehrsanlagen wurden zerstört, darunter Verwaltungsgebäude mit Umformerstation, Wagenhalle und Werkstätten

28.08.1945
Wiederinbetriebnahme der ersten Straßenbahn-Teilstrecke Luisenplatz - Kastanienallee



Juli 1946
Das gesamte Netz, außer Linie 5, die nicht mehr in Betrieb genommen wird, ist wiederhergestellt; zwischen Goethestraße und Steinstraße in Babelsberg fährt die erste Nachkriegs-Buslinie

01.10.1949
Zwischen Goethestraße und Drewitz-Ort nimmt der O-Bus seinen Betrieb auf.



1951
Die ersten Neubau-Straßenbahnen nach dem Krieg (LOWA) rollen in Potsdam

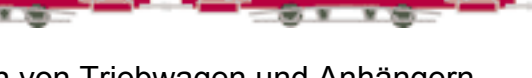


1954
Verlängerung der Trasse von Alleestraße bis zur Puschkinallee

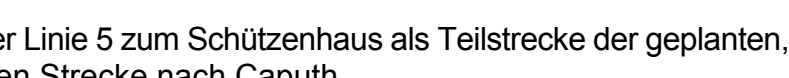
Oktober 1956
Streckenstilllegung der Trasse zwischen Holzmarktstraße und Glienicker Brücke

23.07.1957
Weitere O-Buslinie zwischen Bhf Drewitz und Steinstraße

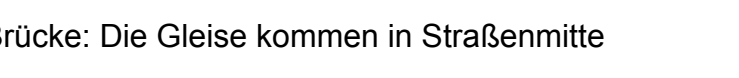
11. Januar 1958
Eröffnung der Streckenverlängerung Luftschiffhafen - Potsdam-Hauptbahnhof (heute Bhf. Pirschheide); die ersten drei Ikarus-66-Busse werden in Betrieb genommen



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 Streckenöffnung im Potsdamer Zentrum im Zuge der Sprengung und des Abtrags der Stadtschloss-Ruine sowie des Neubaus der Langen Brücke, neue zentrale Haltestelle *Ernst-Thälmann-Stadion*

Februar 1962
Nach dem Bau der Berliner Mauer und der Unterbrechung der S-Bahn-Verbindung nach Berlin wird der Potsdamer Stadtbahnhof vom Liniennetz abgekoppelt

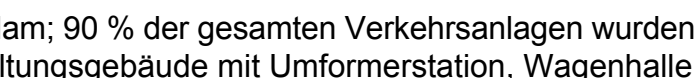
1963
Weitere Verlängerung der Nord-Trasse von der Haltestelle Puschkinallee zum Kapellenberg

1969
Inbetriebnahme einer Betriebsleitstelle am Platz der Einheit

11.08.1971
Einstellung der O-Busstrecke zwischen Bhf Drewitz und Drewitz-Ort

Ende 1974
Die beiden Prototypen des Tatra-Kurzgelenktriebwagens KT4D aus tschechischer Produktion beginnen Erprobungsfahrten, erst 1977 folgen weitere Wagen

Anfang der 80er Jahre
Ikarus-Gelenkbusse lösen nach und nach die Altfahrzeuge ab



07.10.1982
Eröffnung der sechs Kilometer langen Neubaustrecke vom Abzweig Waldstraße zum Wohngebiet Stern

30. 04.1985
Eröffnung der Verbindung Holzmarktstraße – Babelsberg über den neu errichteten zweiten Havelübergang, die 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 heutigen Namen Verkehrsbetrieb in Potsdam (ViP)

1991
Der Mehrheitsbeschluss »Grundsätze der neuen Verkehrspolitik« der Stadtverordneten soll der Straßenbahn wie dem gesamten ÖPNV unter den veränderten Bedingungen nach 1990 die weitere Existenz und den Ausbau in Potsdam sichern

Mai 1991
Einführung zweistelliger Liniennummern für die Tram- und dreistelliger für die Bus-Linie

September 1991
Verknüpfung des Berliner Rekonstruktions mit der Tram an der Glienicker Brücke Beginn der umfassenden Rekonstruktion der Gleis- und Fahrleitungsanlagen im Zeitraumbis 2000.

1992-95
Umfassende Modernisierung von 85 KT4D in Bautzen und Hennigsdorf



01.01.1992
Mit rund 50 Omnibussen übernimmt ViP den Stadtlinienverkehr, der Busverkehr in die Region wird von der Havelbus Verkehrsgesellschaft betrieben; erste Niederflur-Busse werden in Betrieb genommen



01.04.1992
Wiederaufnahme des S-Bahn-Verkehrs nach Berlin am Stadtbahnhof, dazu Einrichtung einer Tram-Haltestelle auf der Langen Brücke

Mai 1992
Einstellung der Straßenbahn-Verbindung durch die Friedrich-Engels-Straße

04.01.1993
Einsatz von Duobussen zwischen Goethe- und Steinstraße als erster Schritt der schrittweisen Einstellung des O-Busverkehrs in Babelsberg

07.02.1993
Stern: Eröffnung der Straßenbahn-Verlängerung ins neue Wohngebiet Drewitz bis Haltestelle Robert-Baberske-Straße

Januar 1994
ViP wird GmbH der Stadt



22.01.1995
Abschiedsfahrt des letzten O-Bus, nachdem die Dekra die sofortige Stilllegung der verbliebenen elektrisch betriebenen Busse angeordnet hatte

23. 03.1997
Einstellung der Wendeschleife am Stadtbahnhof, der bis zum Jahr 2000 als moderner Hauptbahnhof mit den Bahnhofs-Passagen und einer völlig veränderten Nahverkehrsanknüpfung im Südbereich gänzlich neu wiederaufgebaut wird

27.08.1997
Das Rechnergestützte Betriebsleitsystem (RBL) geht in Betrieb

23.05.1998
Eröffnung der Streckenverlängerung ins Kirchsteigfeld (Marie-Juchacz-Straße), das erste Nach-Wende-Neubaugeschäft Potsdam, nach längerer Unterbrechung rollt die Tram auch nachts wieder auf einer Linie durch Potsdam

22.10.1998
Feierlicher Namens und Taufe der ersten Niederflurstraßenbahn der Combino auf den Namen »Potsdam«. Bis 2009 werden jährlich vier weitere Bahnen geliefert



02.09.1999
Grundsteinlegung für den künftigen ViP-Betriebshof an der Wetzlarer Straße in Babelsberg, der alle Betriebsteile vereinigen wird

04.12. 1999
Eröffnung der Streckenverlängerung nach Bornstedt/Kirschallee in den Potsdamer Nordwesten, zugleich werden die Planungen für den von dieser neuen Strecke abzweigenden Nordast vorangetrieben, der bis zur Buga 2001 ebenfalls in Betrieb gehen soll



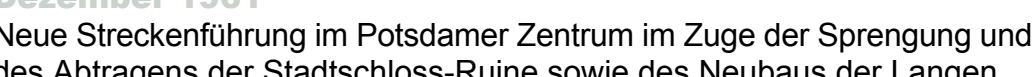
11. 4. 2000
Inmitten am Südausgang des neuen Potsdamer Hauptbahnhofs wird die Tram-Haltestelle S Hauptbahnhof DB in Betrieb genommen. Die Umsteigewege verkürzen sich damit erheblich. Rund 1000 Meter Schienen wurden dafür verlegt.

28. 5. 2000
Mit der Inbetriebnahme des neuen Zentralen Omnibusbahnhofs auf dem südlichen Vorplatz wird der Potsdamer Hauptbahnhof komplettiert.

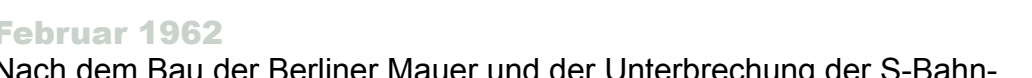
16. 9. 2000
Ein Potsdamer "Combino" wird in Amsterdam durch die Oberbürgermeister beider Städte auf den Namen "Amsterdam" getauft. Mehrere Tage lang präsentiert er dort die BUGA-Stadt.



8. 12. 2000
Gründung der Stadtwerke Potsdam. Mit der Energieversorgung, dem Wasserbetrieb und der Stadtsanierung gehört der Verkehrsbetrieb zu den vier Säulen des neuen Stadt-Dienstleisters.



7. 4. 2001
Feierliche Inbetriebnahme der Tram-Strecke entlang des BUGA-Parks in den Norden des Bornstedter Feldes. Auf dieser Strecke gelangt ein großer Teil der Besucher zur Gartenschau.



2. 9. 2001
Anlässlich des 1. Stadtwerke-Festes auf dem neuen ViP-Betriebshof wird die neuerrichtete Basis für den Potsdamer ÖPNV feierlich ihrer Bestimmung übergeben.