

# Chronik der Potsdamer Straßenbahn

Streckeneröffnungen bzw. -schließungen sind **rot**, Änderung in der Bezeichnung des Betriebes **grün** und Linienänderungen sind **blau** markiert

<b>4. Februar 1880</b>	die Firma Reymer & Masch reicht Konzessiongesuch zum Bau einer Pferdebahn ein
<b>28. März 1880</b>	Erteilung der Konzession an Reymer & Masch
<b>11. Mai 1880</b>	erste Probefahrten auf der „roten“ Linie (Alter Markt - Glienicker Brücke)
<b>12. Mai 1880</b>	<b>erste Planfahrt mit der Pferdebahn auf der „roten“ Linie</b>
<b>15. Mai 1880</b>	erste Planfahrt auf der „grünen“ Linie (Alter Markt - Victoriastraße)
<b>4. Juni 1880</b>	<b>Eintrag der Firma als „Potsdamer Straßenbahngesellschaft“ in das Handelsregister</b>
<b>15. Juni 1880</b>	erste Planfahrt auf der „weißen“ Linie (Alter Markt - Alleestraße)
<b>19. Juli 1888</b>	alle drei Pferdebahnlinien bedienen den Bahnhof Potsdam
<b>1. Juni 1904</b>	die Potsdamer Pferdebahn geht für 450.000 Mark in städtische Hände über
<b>1. Juni 1904</b>	<b>der Betrieb heißt nun „Städtische Straßenbahn Potsdam“</b>
<b>8. Mai 1907</b>	der Regierungspräsident erteilt die Genehmigung zur Elektrifizierung der Straßenbahn
<b>13. Juli 1907</b>	erste Probe- und Schulungsfahrten mit der „Elektrischen“
<b>28. August 1907</b>	Genehmigung zur Inbetriebnahme der elektrischen Straßenbahn wird erteilt
<b>2. September 1907</b>	<b>festliche Eröffnung der elektrischen Straßenbahn, Eröffnungstriebwagen sind Nr. 1 und 2</b>
<b>12. Oktober 1907</b>	<b>Inbetriebnahme der elektrifizierten Strecke Holzmarktstraße - Glienicker Brücke</b>
<b>Ende 1907</b>	Baubeginn der Strecke nach Nowawes, allerdings ohne Genehmigung
<b>5. Oktober 1908</b>	Fertigstellung des Streckenabschnitts
<b>9. Oktober 1908</b>	erste Probefahrten
<b>17. Oktober 1908</b>	<b>feierliche Eröffnung mit erster Planfahrt der Strecke nach Nowawes</b>

<b>17. Oktober 1908</b>	Linien werden zusätzlich mit Buchstaben gekennzeichnet:  Linie A (grün): .....Bahnhof - Charlottenhof Linie B (rot):.....Bahnhof - Glienicker Brücke Linie C (weiß): .....Bahnhof - Alleestraße Linie D (blau): .....Wilhelmsplatz - Plantagenstraße
<b>6. Dezember 1913</b>	Zustimmung zur Streckenerweiterung zum Luftschiffhafen durch Stadtverordnetenversammlung
<b>27. Juni 1914</b>	erste Probefahrten
<b>6. Juli 1914</b>	erste Planfahrt auf der ersten Wendeschleife Potsdams (Auguste-Viktoria-Straße - Viktoriastraße - Kastanienallee - Zeppelinstraße)
<b>12. Juni 1920</b>	Genehmigung der Streckenerweiterung nach Nowawes (!) durch Regierungspräsidenten
<b>21. Dezember 1922</b>	Einstellung der Linie C wegen hoher Verluste beim Betrieb
<b>1929</b>	Erweiterung der Gleisanlagen am Wilhelmsplatz, u. a. Verlegung von Rasengleisen
<b>5. Juni 1930</b>	Eröffnung der Strecke zum Schützenhaus
<b>5. Juni 1930</b>	Linienbuchstaben werden durch Zahlen ersetzt: Linie 1: .....Bahnhof - Luftschiffhafen Linie 2: .....Bahnhof - Glienicker Brücke Linie 3: .....Bahnhof - Alleestraße Linie 4: .....Wilhelmsplatz - Plantagenstraße Linie 5: .....Wilhelmsplatz - Schützenhaus
<b>1. Januar 1934</b>	der Betrieb heißt nun „Potsdamer Stadtwerke, Abt. Straßenbahn“
<b>28. Februar 1934</b>	Genehmigung zum Bau einer neuen Wagenhalle auf dem Exerzierplatz an der Saarmunder Straße
<b>17. September 1934</b>	Abnahme der Strecke nach Rehbrücke
<b>21. September 1934</b>	erste Planfahrt nach Rehbrücke
<b>21. September 1934</b>	es verkehren folgende Linien: Linie 1: .....Bahnhof - Luftschiffhafen Linie 2: .....Rehbrücke (Ravensbergweg) - Glienicker Brücke Linie 3: .....Bahnhof - Alleestraße Linie 4: .....Wilhelmsplatz - Plantagenstraße Linie 5: .....Wilhelmsplatz - Schützenhaus Linie 6: .....Drevesstraße(Ravensbergweg) - Glienicker Brücke
<b>2. März 1935</b>	Verlängerung der „Babelsberger“ - Strecke bis Fontanestraße

<b>23. Juli 1935</b>	Inbetriebnahme des Betriebshofes an der Saarmunder Straße
<b>3. Juni 1938</b>	Konzession zum Betrieb einer Straßenbahn in Potsdam wird um 100 Jahre verlängert
<b>6. September 1938</b>	Betriebseinschränkungen
<b>1. Januar 1939</b>	der Betrieb heißt nun „Potsdamer Stadtwerke, Abt. Verkehrsbetriebe“
<b>1. Januar 1945</b>	es verkehren nur noch die Linien: Linie 1: .....Bahnhof - Luftschiffhafen Linie 2: .....Rehbrücke (Ravensbergweg) - Glienicker Brücke Linie 3: .....Bahnhof - Alleestraße
<b>7. Februar 1945</b>	es verkehren keine Straßenbahnen mehr im Personenverkehr
<b>14./15. April 1945</b>	Potsdam wird durch ein Flächenbombardement fast völlig zerstört die Schäden für die Straßenbahn sind immens: 30 % des Wagenparks sind zerstört große Teile der Gleis- und fahrleitungsanlagen wurden in Mitleidenschaft gezogen die Werkstatt in der Holzmarktstraße ist schwer beschädigt die Wagenhalle an der Drevesstraße ist ebenfalls beschädigt
<b>28. August 1945</b>	erste Wagen verkehren wieder zwischen Kastanienallee und Luisenplatz
<b>19. September 1945</b>	Aufnahme des Verkehrs auf den Teilstücken: Wilhelmplatz - Luftschiffhafen Wilhelmplatz - Alleestraße
<b>18. Oktober 1945</b>	Straßenbahnen halten wieder vor dem Hauptbahnhof, kurze Zeit später wieder bis Leipziger Platz
<b>10. Januar 1946</b>	Straßenbahn fährt wieder bis Rathaus Babelsberg
<b>14. Januar 1946</b>	Erweiterung bis Plantagenstraße
<b>12. März 1946</b>	erste Fahrten bis Holzmarktstraße und zur Wagenhalle Drevesstraße
<b>24. März 1946</b>	Strecke bis Rehbrücke geht wieder in Betrieb
<b>22. Mai 1946</b>	Verlängerung bis Glienicker Brücke
<b>22. Mai 1946</b>	das gesamte Netz, bis auf Plantagenstraße - Fontanestraße, ist befahrbar, die Strecke zum Schützenhaus ist stillgelegt  es verkehren die Linien: Linie 1: .....Luftschiffhafen - Plantagenstraße Linie 2: .....Rehbrücke - Glienicker Brücke Linie 3: .....Alleestraße - Karl-Liebknecht-Straße
<b>1. Januar 1949</b>	der Betrieb heißt jetzt: „KWU - Verkehrsbetrieb Potsdam“

**1. Oktober 1949**

es verkehren die Linien:

- Linie 1: .....Luftschiffhafen - Plantagenstraße
- Linie 2: .....Rehbrücke - Glienicker Brücke
- Linie 3: .....Alleestraße - Karl-Liebknecht-Straße
- Linie 4: .....Platz der Einheit - Plantagenstraße
- Linie 5: .....Bahnhof Potsdam - Glienicker Brücke

**1. Januar 1952**

der Betrieb heißt jetzt: „VEB (K) Verkehrsbetriebe Potsdam“

**20. November  
1952**

es verkehren die Linien:

- Linie 1: .....Luftschiffhafen - Plantagenstraße
- Linie 2: .....Bahnhof Rehbrücke - Brücke der Einheit
- Linie 3: .....Alleestraße - Bahnhof Rehbrücke
- Linie 4: .....Platz der Einheit - Fontanestraße
- Linie 5: .....Bahnhof Potsdam - Brücke der Einheit
- Linie 6: .....Alleestraße - Brücke der Einheit
- Linie 7: .....Bahnhof Potsdam - Alleestraße

**1952**

die Wendeschleife am Bahnhof Rehbrücke geht in Betrieb

**25. November  
1953**

es verkehren die Linien:

- Linie 1: .....Luftschiffhafen - Plantagenstraße
- Linie 2: .....Bahnhof Rehbrücke - Brücke der Einheit
- Linie 3: .....Alleestraße - Bahnhof Rehbrücke
- Linie 4: .....Platz der Einheit - Fontanestraße
- Linie 6: .....Luftschiffhafen - Brücke der Einheit
- Linie 7: .....Bahnhof Potsdam - Alleestraße

**9. November  
1954**

die Verlängerung zur Puschkinallee geht in Betrieb

**3. Januar 1955**

es verkehren die Linien:

- Linie 1: .....Luftschiffhafen - Fontanestraße
- Linie 2: .....Bahnhof Rehbrücke - Brücke der Einheit
- Linie 3: .....Puschkinallee - Bahnhof Potsdam
- Linie 4: .....Platz der Einheit - Fontanestraße

**15. Oktober  
1956**

Streckenabschnitt Holzmarktstraße - Brücke der Einheit wird durch Buslinie D ersetzt

**1958**

die Wendeschleife an der Fontanestraße geht in Betrieb

**1. Januar 1960**

der Betrieb heißt jetzt: „VEB Potsdamer Verkehrsbetriebe“

**30. Oktober  
1960**

erstmalig verkehren „Z“-Wagen in Potsdam

**4. Dezember  
1961**

Streckenführung über Stadtschloßareal geht in Betrieb  
der Bahnhof Potsdam Stadt erhält eine neue Wendeschleife

**10. Dezember  
1961**

es verkehren die Linien

- Linie 1: .....Bahnhof Potsdam Stadt - Hauptbahnhof
- Linie 2: .....Bahnhof Rehbrücke - Puschkinallee
- Linie 3: .....Ravensbergweg - Holzmarktstraße
- Linie 4: .....Fontanestraße - Hauptbahnhof
- Linie 5: .....Fontanestraße - Puschkinallee
- Linie 14: .....Fontanestraße - Hauptbahnhof

<b>11. Februar 1962</b>	die Wendeschleife am Bahnhof Potsdam Stadt geht außer Betrieb (!)
<b>1. Juni 1962</b>	es verkehren die Linien Linie 1: .....Bahnhof Rehbrücke - Hauptbahnhof Linie 2: .....Bahnhof Rehbrücke - Puschkinallee Linie 3: .....Platz der Einheit - Holzmarktstraße Linie 4: .....Fontanestraße - Hauptbahnhof Linie 5: .....Fontanestraße - Puschkinallee Linie 13: .....Bahnhof Rehbrücke - Hauptbahnhof
<b>5. Oktober 1962</b>	Erweiterung des „Z“-Betriebes auf „ZZ“- Betrieb
<b>16. Dezember 1962</b>	Wiederinbetriebnahme der Straßenbahnstrecke in der Berliner Straße bis Ludwig-Richter-Straße
<b>20. Dezember 1963</b>	Streckenverlängerung bis Kapellenberg und Einbau eines Wendedreiecks
<b>10. Mai 1964</b>	erstmalig verkehren Wagen mit Zahlboxen im „OS“-Betrieb auf der Linie 5
<b>7. Juni 1964</b>	Linie 2 verkehrt ohne Schaffner
<b>7. Oktober 1964</b>	Linie 1 verkehrt ohne Schaffner
<b>17. Januar 1965</b>	Linie 4 verkehrt ohne Schaffner
<b>14. August 1965</b>	auf der Linie 3 Fahren letztmalig Schaffner in einer Potsdamer Linienbahn
<b>15. August 1965</b>	Wiederinbetriebnahme bis Menzelstraße nach Einbau eines Wendedreiecks
<b>1969</b>	die Dispatcherzentrale am Platz der Einheit geht in Betrieb
<b>10. Juni 1975</b>	Zufahrt in die Geschwister-Scholl-Straße erfolgt jetzt direkt aus der Leninallee, und nicht mehr durch die Nansenstraße
<b>1977</b>	alle Straßenbahnfahrzeuge werden mit UKW-Funk ausgestattet
<b>Anfang 1980</b>	erste Arbeiten zum Bau der Schnellbahnstrecke zum Wohngebiet „Am Stern“
<b>22. Januar 1982</b>	Beginn der Gleisverlegung auf der neuen Trasse
<b>4./5. Mai 1982</b>	erstmalig seit 1945 verkehren wieder Güterwagen auf Potsdams Straßenbahngleisen eingerrichtet wird ein Postverkehr von Bahnhof Potsdam Stadt zum Hauptpostamt 14 Tage später erfolgte die Einstellung des komplizierten Transports
<b>7. Oktober 1982</b>	es verkehren die Linien Linie 1: .....Bahnhof Rehbrücke - Hauptbahnhof Linie 2: .....Bahnhof Rehbrücke - Kapellenberg Linie 3: .....Platz der Einheit - Menzelstraße

	<p>Linie 4: .....Fontanestraße - Hauptbahnhof  Linie 5: .....Fontanestraße - Kapellenberg  Linie 6: .....Hauptbahnhof - Stern  Linie 7: .....Menzelstraße - Stern  Linie 8: .....Platz der Einheit - Stern  Linie 13: .....Professor-Ludschuweit-Allee - Brücke der Einheit</p>
<b>23. Juli 1984</b>	<b>Inbetriebnahme der modernisierten Wendeschleife am Hauptbahnhof</b>
<b>30. April 1985</b>	<b>die Neubaustrecke über die Humboldtbrücke nach Babelsberg geht in Betrieb</b>
<b>30. April 1985</b>	<p>es verkehren die Linien  Linie 1: .....Bahnhof Rehbrücke - Hauptbahnhof  Linie 2: .....Bahnhof Rehbrücke - Kapellenberg  Linie 3: .....Platz der Einheit - Menzelstraße  Linie 4: .....Fontanestraße - Hauptbahnhof  Linie 5: .....Fontanestraße - Kapellenberg  Linie 6: .....Hauptbahnhof - Stern  Linie 7: .....Menzelstraße - Stern  Linie 8: .....Platz der Einheit - Stern  Linie 9: .....Bisamkietz - Fontanestraße  Linie 10: .....Professor-Ludschuweit-Allee - Fontanestraße</p>
<b>1. Januar 1987</b>	<b>der Betrieb heißt jetzt: „VEB Verkehrsbetrieb Potsdam“</b>
<b>1. Dezember 1989</b>	<p>aufgrund von Personalmangel verkehren nur noch die Linien:  Linie 1: .....Bahnhof Rehbrücke - Hauptbahnhof  Linie 3: .....Platz der Einheit - Menzelstraße  Linie 4: .....Fontanestraße - Hauptbahnhof  Linie 5: .....Fontanestraße - Kapellenberg  Linie 6: .....Hauptbahnhof - Stern  Linie 7: .....Menzelstraße - Stern  Linie 8: .....Platz der Einheit - Stern  Linie 10: .....Professor-Ludschuweit-Allee - Fontanestraße</p>
<b>27. Mai 1990</b>	<p>nach Umstrukturierung verkehren die Linien:  Linie 1: .....Bahnhof Rehbrücke - Hauptbahnhof  Linie 3: .....Platz der Einheit - Menzelstraße  Linie 4: .....Fontanestraße - Hauptbahnhof  Linie 5: .....Fontanestraße - Kapellenberg  Linie 6: .....Hauptbahnhof - Stern  Linie 8: .....Platz der Einheit - Stern</p>
<b>7. April 1990</b>	<b>die erste Wall-Haltestelle entsteht am Platz der Einheit</b>
<b>3. Dezember 1990</b>	<b>der Betrieb heißt jetzt: „Verkehrsbetrieb in Potsdam (ViP)“</b>
<b>2. Juni 1992</b>	<p>nach Umstrukturierung verkehren die Linien:  Linie 91: .....Bahnhof Rehbrücke - Prof.-Ludschuweit-Allee  Linie 93: .....Bahnhof Rehbrücke - Glienicker Brücke  Linie 94: .....Fontanestraße - Hauptbahnhof  Linie 95: .....Fontanestraße - Kapellenberg  Linie 96: .....Hauptbahnhof - Stern  Linie 98: .....Platz der Einheit - Stern</p>
<b>9. September</b>	<b>erste Gleismodernisierung in der Berliner Straße</b>

**1991**

**Ende 1991**

alle Führungstriebwagen werden mit Fahrscheinautomaten ausgerüstet

**1. April 1992**

die Haltestelle S-Bahnhof Potsdam Stadt/ Babelsberger Straße geht in Betrieb

**18. April 1992**

Stadtrundfahrt mit der Straßenbahn beginnen als Linie A2 (Potsdam Stadt - Kapellenberg)

**31. Mai 1992**

die Trasse durch die Friedrich-Engels-Straße wird stillgelegt

**31. Mai 1992**

es verkehren die Linien:

Linie 91: .....Bahnhof Rehbrücke - Prof.-Ludschuweit-Allee

Linie 92: .....Kapellenberg - Glienicker Brücke

Linie 93: .....Bahnhof Rehbrücke - Glienicker Brücke

Linie 94: .....Fontanestraße - Hauptbahnhof

Linie 95: .....Fontanestraße - Kapellenberg

Linie 96: .....Hauptbahnhof - Stern

Linie 98: .....Platz der Einheit - Stern

**9. April 1992**

Ausflugslinie A4 (Potsdam Stadt - Charlottenhof) ersetzt die A2

**April 1992**

Baubeginn der Verlängerung nach Drewitz

**Mai 1992**

Wagen 090 wird als erster Wagen zur Modernisierung nach Bautzen geschickt

**7. Februar 1993**

Feierliche Eröffnung der Verlängerung zur Robert-Baberske-Straße

**7. Februar 1993**

es verkehren die Linien:

Linie 91: .....Bahnhof Rehbrücke - Schloß Charlottenhof

Linie 92: .....Kapellenberg - Robert-Baberske-Straße

Linie 93: .....Bahnhof Rehbrücke - Glienicker Brücke

Linie 94: .....Fontanestraße - Hauptbahnhof

Linie 95: .....Fontanestraße - Kapellenberg

Linie 96: .....Hauptbahnhof - Robert-Baberske-Straße

Linie 98: .....Schloß Charlottenhof - Stern

**Herbst 1993**

nach anfänglichen Problemen werden die KT4Dm nun im Linienverkehr eingesetzt

**1993**

der Hauptbahnhof wird in Bahnhof Potsdam Pirschheide umbenannt

**2. Juni 1996**

die Wendeschleife „Stern“ wird nur noch zu Betriebszwecken angefahren

**2. Juni 1996**

es verkehren nur noch die Linien:

Linie 92: .....Kapellenberg - Robert-Baberske-Straße

Linie 93: .....Bahnhof Rehbrücke - Glienicker Brücke

Linie 94: .....Fontanestraße - Bahnhof Pirschheide

Linie 95: .....Fontanestraße - Kapellenberg

Linie 96: .....Bahnhof Pirschheide - Robert-Baberske-Straße

Linie 98: .....Schloß Charlottenhof - Robert-Baberske-Straße

<b>1996</b>	das Modernisierungsprogramm am Potsdamer Tram-Wagenpark geht mit Wagen 162 zu Ende ältere Tatra-Wagen werden nach Rumänien verkauft
<b>11./12. und 13. Oktober 1997</b>	in Potsdam werden Straßenbahnwagen mit Niederflurtechnik vorgestellt: der NGT6DD von DWA, der GT6 von Adtranz und der Combino von Siemens
<b>3. Juni - 25. August 1997</b>	der Combino wird Potsdams neue Tramgeneration, daher befindet er sich zu diesem Zeitpunkt auf Probefahrt in Potsdam
<b>12. August 1997</b>	erster Spatenstich für die Neubaustrecke ins Kirchsteigfeld
<b>23. Mai 1998</b>	feierliche Eröffnung der Trasse bis Marie-Juchacz-Straße
<b>24. Mai 1998</b>	nach Umstrukturierung verkehren die Linien: Linie 92: .....Kapellenberg - Marie-Juchacz-Straße Linie 93: .....Bahnhof Rehbrücke - Glienicker Brücke Linie 94: .....Fontanestraße - Bahnhof Pirschheide Linie 98: .....Schloß Charlottenhof - Marie-Juchacz-Straße Linie N18: .....Bahnhof Pirschheide - Marie-Juchacz-Straße
<b>22. Oktober 1998</b>	erster Wagen der neuen Fahrzeuggeneration Combino wird der Öffentlichkeit übergeben
<b>25. November 1998</b>	symbolische Weichenstellung ins Bornstedter Feld Baubeginn des Westastes
<b>1. April 1999</b>	die ViP wird Mitglied im Verkehrsverbund Berlin Brandenburg (VBB)
<b>23. Mai 1999</b>	der als HTW vorgesehene TW 006 wird sieben Tage vor der Ausmusterung bei einem Unfall beschädigt
<b>30. Mai 1999</b>	in Potsdam endet der Einsatz der nichtmodernisierten Tatra-Wagen vom Typ KT4D
<b>Juni 1999</b>	mit der Anlieferung der Combinos 405 - 408, werden nun auch KT4Dm abgestellt, den Anfang machen 101+201, 102+202 und 104+204
<b>26. Juli 1999</b>	Combino 401 verkehrt erstmalig auf der Linie 94 bis zum Bahnhof Pirschheide, damit werden nun alle Streckenabschnitte und Linie auch mit Combino befahren
<b>28. Juli 1999</b>	der TW 121 wird bei einem Zusammenstoß mit einem LKW schwer beschädigt der KT4Dm-Zug wird daraufhin reaktiviert
<b>26. August 1999</b>	Premiere von "mobil info", dem "Fernsehen" in der Potsdamer Straßenbahn Alle Combinos sind mit jeweils acht digitalen Bildschirmen ausgestattet - Potsdam ist damit deutschlandweit Vorläufer dieses Systems Taufe des Combino 405 auf den Namen "Nordhausen" im Rahmen der Festveranstaltung zu "mobil info"
<b>1. September</b>	Einstellung der Straßenbahn zum Kapellenberg um 11:00 Uhr

<b>1999</b>	wegen der Anschlußarbeiten an der Neubaustrecke
<b>2. September 1999</b>	Grundsteinlegung für den Tram- und Busbetriebshof an der Wetzlarer Straße
<b>17. November 1999</b>	auch die Trasse zum Bahnhof Pirschheide wird ab Platz der Einheit stillgelegt, da die Trasse komplett umgelegt werden soll  damit verkehren folgende Linien: Linie 92: .....Platz der Einheit - Marie-Juchacz-Straße Linie 93: .....Bahnhof Rehbrücke - Glienicker Brücke Linie 94: .....Platz der Einheit - Fontanestraße Linie 98: .....Platz der Einheit - Marie-Juchacz-Straße Linie N18: .....Platz der Einheit - Marie-Juchacz-Straße  die Haltestelle Platz der Einheit/West wird in Richtung Pirschheide bzw. Kappellenberg nicht bedient
<b>4. Dezember 1999</b>	Aufnahme des Tramverkehrs in das Bornstedter Feld
<b>Dezember 1999</b>	Provisorische Wiederaufnahme des Tramverkehrs in Potsdam West, nachdem der SEV sich als Katastrophe herausstellte und die Bauarbeiten nicht rechtzeitig abgeschlossen werden konnten die Haltestelle Schillerplatz/Schafgraben bleibt außer Betrieb
<b>7. April 2000</b>	Sperrung der Langen Brücke für den Tramverkehr, wegen der Anschlußarbeiten der neuen Trasse zum Hauptbahnhof Inselbetrieb auf beiden Seiten der Havel die auf der Zentrumsseite verkehrenden Wagen werden nachts am Platz der Einheit abgestellt
<b>11. April 2000</b>	Inbetriebnahme der neuen Gleisanlagen am Hauptbahnhof begann mit Tramchaos: ein Bagger hatte mit seinem Ausleger Teile der neuen Oberleitung abgerissen. Der Tramverkehr über die Lange Brücke mußte für weitere zwei Stunden gesperrt werden Einstellung des Tramverkehrs nach Potsdam/West zur Endgültigen Fertigstellung der neuen Trasse in der Zeppelinstraße
<b>9. Mai 2000</b>	Inbetriebnahme der neuen, größtenteils autounabhängigen Trasse in der Zeppelinstraße Ende aller Bauarbeiten am bestehenden Netz der Potsdamer Straßenbahn
<b>25. Juni 2000</b>	umfangreichster Fahrplanwechsel in der Geschichte der ViP das sehr umstrittene "Optimierungskonzept" "Takt2000" tritt in Kraft  es verkehren folgende Linien Linie 90: .....Platz der Einheit - Bahnhof Rehbrücke Linie 91: .....Platz der Einheit - Glienicker Brücke Linie 92: .....Kirschallee - Marie-Juchacz-Straße Linie X93: .....Bahnhof Rehbrücke - Glienicker Brücke Linie 94: .....Bahnhof Pirschheide - Fontanestraße Linie 95: .....Kirschallee - Fontanestraße Linie 96: .....Bahnhof Pirschheide - Marie-Juchacz-Straße

	<p>Linie X98: .....Schloß Charlottenhof - Marie-Juchacz-Straße</p> <p>die Expressbahnen (X93,X98) halten nicht an allen Haltestellen die Linie 96 übernimmt den Nachtverkehr der ehemaligen Linie N18 innerhalb einer Woche gehen bei der ViP 200 (!) Beschwerden ein</p>
<b>22. September 2000</b>	<p>der Combino Nr. 410 "Amsterdam" wird am Nauener Tor mit einem spektakulären "Roll-out" der Öffentlichkeit vorgestellt. Zuvor hatte der Wagen drei tage in Amsterdam verweilt und am 16. September 2000 an der Parade zum 100. Geburtstag der dortigen Tram teilgenommen</p>
<b>21. Februar 2001</b>	<p>Rückkehr des Combino-Prototypen nach unzähligen Auslandseinsätzen (offizielle Übergabe am 26. September 2002)</p>
<b>7. April 2001</b>	<p><b>Aufnahme des Straßenbahnverkehrs zur neuen Wendeschleife "ViECKremise"</b></p> <p>es verkehren folgende Linien:  Linie 90: .....Bahnhof Rehbrücke - ViECKremise  Linie X91: .....Bahnhof Rehbrücke - Glienicker Brücke  Linie 92: .....Kirschallee - Marie-Juchacz-Straße  Linie X93: .....Bahnhof Rehbrücke - Glienicker Brücke  Linie 94: .....Bahnhof Pirschheide - Fontanestraße  Linie 95: .....Kirschallee - Fontanestraße  Linie 96: .....Bahnhof Pirschheide - Marie-Juchacz-Straße  Linie X98: .....Schloß Charlottenhof - Stern</p>
<b>02. September 2001</b>	<p>der neue Betriebshof an der Wetzlarer Straße wird übergeben. Tram und Bus sind nun an einem Standort vereint. die Betriebshöfe an der Holzmarkt und der Drevesstraße werden geräumt "Roll-out" des restaurierten KT4D-Prototypen Nr. 001</p>
<b>3. März 2002</b>	<p>es verkehren folgende Linien  Linie 90: .....Bahnhof Rehbrücke - Platz der Einheit  Linie X91: .....Bahnhof Rehbrücke - Kirschallee  Linie 92: .....Kirschallee - Marie-Juchacz-Straße  Linie X93: .....Bahnhof Rehbrücke - Glienicker Brücke  Linie 94: .....Bahnhof Pirschheide - Fontanestraße  Linie 95: .....ViECKremise - Fontanestraße  Linie 96: .....Bahnhof Pirschheide - Marie-Juchacz-Straße  Linie X98: .....Schloß Charlottenhof - Stern</p>
<b>Mai 2002</b>	<p>im ehemaligen Betriebshof in der Drevesstraße beginnt der Abbau der Gleisanlagen</p>
<b>27. November 2002</b>	<p>endgültige Räumung des Betriebshofes Drevesstraße Abbau fast aller Gleisanlagen und der Oberleitung</p>
<b>23. Dezember 2002</b>	<p>Abtransport des letzten KT4D (Nr. 006) nach Ploiesti, außerdem verlassen auch die ersten KT4Dm Potsdam (101, 102+202, 104,109,110 und 111)</p>
<b>24. Februar 2003</b>	<p>es verkehren folgende Linien  Linie 90: .....Bahnhof Rehbrücke - ViECKremise</p>

Linie 92: .....Kirschallee - Marie-Juchacz-Straße  
Linie 93: .....Bahnhof Rehbrücke - Glienicker Brücke  
Linie 94: .....Bahnhof Pirschheide - Fontanestraße  
Linie 95: .....Viereckremise - Fontanestraße  
Linie 96: .....Bahnhof Pirschheide - Marie-Juchacz-Straße  
Linie X98: .....Schloß Charlottenhof - Stern

**12. März 2004**

auf Veranlassung der Firma „Siemens“ werden weltweit alle Combinos wegen aufgetretener Risse aus dem Verkehr gezogen. In Potsdam betrifft das 16 Fahrzeuge. In der Folgezeit werden als Ersatz auch historische Bahnen eingesetzt

**29. August 2004**

das stillgelegte Depot in der Holzmarkstraße wird, obwohl schon vom Netz getrennt reaktiviert um außerplänmäßig Hauptuntersuchungen für die KT4D durchführen zu können

**8. Dezember 2004**

Mit Combino 401 geht der letzte vorläufig stillgelegte Wagen nach wieder in Betrieb

**31. Mai 2005**

Die Duisburger „Vario-Bahn“ der Firma Stadler verkehrt als Testfahrzeug erstmals im Liniendienst. Sie ist die erste von drei Bahnen, die verschiedene Firmen als Combino-Ersatz in Potsdam präsentierten.

**22. Mai 2005**

Die ViP feiert 125 Jahre Straßenbahn in Potsdam. Am 12. Mai 1880 war die erste Pferdebahn zwischen Alter Markt und Glienicker Brücke verkehrt.

**20. Juni 2005**

Der GT8N2 von Bombardier ist erstmals in Potsdam unterwegs. Die aus München geliehene Bahn stand für 10 Tage im Einsatz auf der Linie 96.

**25. Juni 2005**

Combino 413 „Lichterfelde“ wird bei einem Unfall schwer beschädigt

**14. Juli 2005**

Die aus Magdeburg geliehene NGT8D von Alstom geht als dritte Bahn ins Rennen um die Combino-Nachfolge. Sie war aufgrund ihrer ungünstigen Maße aber nur zwischen Hauptbahnhof und Bahnhof Rehbrücke im Einsatz.

**29. September 2005**

Der Aufsichtsrat der ViP legt die Ausschreibung für 19 neue Niederflurbahnen auf Eis. Die Finanzierung des Neukaufs ist nicht gesichert.

**12. Oktober 2005**

Das neue Takt-Plus-Konzept wird der Öffentlichkeit vorgestellt. Es soll den umstrittenen „Takt2000“ ablösen, ist aber selbst nicht weniger umstritten. Am 14. Dezember 2005 eröffnet der ViP die öffentliche Diskussion im Internet, die das Konzept begleiten soll.

**06. Februar 2006**

Combino 407 „Basel“ wird bei einem Unfall mit einem Krankenwagen schwer beschädigt.

**23. März 2006**

Combino 407 „Basel“ rammt beim Abbiegen am Platz der Einheit den zweiten Wagen des Zuges 159+259 und mußte außer Dienst gestellt werden.

**04. April 2006**

Alle 200er Wagen werden mit Ticketautomaten ausgestattet,

**22. Mai 2006**

damit soll der Komfort verbessert werden.

Combino 409 „Melbourne“ verlässt Potsdam zur Sanierung. Als erster Potsdamer Combino wird er in Krefeld generalsaniert.

**28. Mai 2006**

Der neue Fahrplan „Takt-Plus“ tritt nach heißen Diskussionen und mit Unklarheiten bis zum Schluß in Kraft.

es verkehren folgende Linien

Linie 91: .....Bahnhof Rehbrücke – Bahnhof Pirschheide

Linie 92: .....Kirschallee - Marie-Juchacz-Straße

Linie X93: ...Bahnhof Rehbrücke - Glienicker Brücke

Linie 94: .....Schloß Charlottenhof - Fontanestraße

Linie 96: .....Viereckremise - Marie-Juchacz-Straße

Linie X98: ...Schloß Charlottenhof – Marie-Juchacz-Straße

Linie 99: .....Fontanestraße – Marie-Juchacz-Straße