

■ Umland

## Potsdam: Der optimierte Fahrgast

aus SIGNAL 04-05/2000 (Juni/Juli 2000), Seite 22-23 (Artikel-Nr: 10001914)  
Deutscher Bahnkunden-Verband, Potsdam-Mittelmark

**Zum Fahrplanwechsel der für den Potsdamer Stadtverkehr in diesem Jahr erst am 25. Juni stattfindet, soll ein optimiertes Fahrplankonzept für Straßenbahn und Bus in Kraft treten.**

Das hat eine Mehrheit der Potsdamer Stadtverordneten aus SPD, CDU und Bündnis90/Grüne beschlossen. Viel haben Politiker dieser Fraktionen dabei den Potsdamern versprochen: Mehr und bessere Verbindungen und zugleich mehrere Millionen Mark Einsparungen im Jahr beim Verkehrsbetrieb. Inzwischen liegt das neue Konzept unter dem Titel »Takt 2000" vor und soll hier kritisch beleuchtet werden.

**Es kann nur funktionieren, wenn zuvor eine Reihe von Voraussetzungen geschaffen werden.**

Jeder Fahrgast sieht heute schon, daß Busse und Bahnen auch im Potsdamer Stadtverkehr trotz RBL (Rechnergestütztes Betriebsleitsystem) längst nicht überall Vorfahrt haben, Das ist aber die entscheidende Voraussetzung für ein reibungsloses Funktionieren des Konzeptes - für die versprochenen kürzeren Fahrzeiten und sicheren Anschlüsse. Ohne Frage sind solche Verbesserungen zu begrüßen, nur fehlen dafür vielerorts einfach noch die Voraussetzungen: bedingungslose Vorfahrt für den ÖPNV, kein Stau, befahrbare Straßen. Beispiel: Die Havelbus Verkehrsgesellschaft (HVG) hat wegen zu geringer Straßenbreite ihre einstige Einrichtungs-Linienführung durch die Erich-Weinert-Straße in der Waldstadt aufgegeben. Nach dem neuen Linienplan soll hier nun sogar Zweirichtungsverkehr funktionieren; es frage sich nur wie! Beim Fahrplanstart am 25. Juni dürfte es also erhebliche Probleme mit den alltäglichen Widrigkeiten eines ganz normalen städtischen Oberflächenverkehrs geben!

**Es weist nicht nur Verbesserungen für die Fahrgäste auf, sondern bringt in Teilen massive Verschlechterungen.**

Einem Teil der Fahrgäste, besonders der Straßenbahn, bietet das Konzept neue Direktverbindungen und kürzere Fahrzeiten. Bei genauem Hinsehen wird aber deutlich, daß diese Vorzüge an einer Stelle mit erheblichen Nachteilen an anderer Stelle erkauft wurden. So wird bei der Straßenbahn das Verästelungsnetz wieder eingeführt, das vor wenigen Jahren aus gutem Grund, vor allem wegen mangelnder Fahrgastsicherheit, zugunsten des Achsenetzes aufgegeben worden war.

Als besonderen Vorzug preisen die Verfechter des neuen Netzes die nunmehr an vielen Punkten vorgesehenen Umsteigemöglichkeiten zwischen den Linien. Damit würde angeblich die Attraktivität des ÖPNV erhöht. Als Vorbild dafür hat sich der »geistige Vater" der Potsdamer Fahrplanoptimierung, der aus Hamburg stammende Nahverkehrsberater Dieter Doege, den integralen Taktverkehr der Bahn ausgeguckt, der zum Beispiel in der Schweiz hervorragend funktioniert. Unter den Bedingungen eines Stadtverkehrs ist solches Herangehen allerdings nicht nur eine störanfällige Angelegenheit (siehe oben) - es führt durch mehrmaliges Warten auch auf vielen



Der neue Bahnhofsvorplatz in Potsdam mit Regionalbus und Straßenbahn. (Foto: Marc Heller, Juni 2000)



Straßenbahn an der Endhaltestelle Bornstedt, Kirschallee. Wird sich Takt 2000 bewähren? (Foto: Marc Heller, Juni 2000)



Die Straßenbahn in Potsdam wird der Hauptträger des ÖPNV in der Potsdamer Innenstadt. Geht das Konzept so auf? (Foto: Marc Heller, Mai 2000)

Linien zu deutlichen Fahrzeitverlängerungen, die bei den insgesamt kurzen Reisezeiten im Stadtverkehr doch erheblich ins Gewicht fallen und so die Attraktivität einschränken. Und für Mobilitätsbehinderte bringt das künftig notwendig werdende mehrmalige Umsteigen zusätzliche erhebliche Probleme und ebenfalls Fahrzeitverlängerungen, da sie wegen fehlender Voraussetzungen nicht an jedem »Rendezvous-Punkt" auch tatsächlich umsteigen können, wie zum Beispiel an der Haltestelle Rathaus (Stadtverwaltung in der Friedrich-Ebert-Straße) zwischen Bus und Tram vorgesehen. Sinn des Ganzen sollte sein, Parallelverkehr abzuschaffen und so Leistungen einzusparen. In Potsdam führt dieses im Prinzip richtige Vorgehen allerdings insbesondere beim Busnetz zu gravierenden Verschlechterungen, da eine Vielzahl nicht nur bewährter, sondern von den Fahrgästen ausgesprochen gern genutzter Verbindungen einfach gestrichen worden sind.

### **Innenstadt wird "busfrei"**

Mit Ausnahme der »Touristen"-Linie 695 quert keine einzige Buslinie mehr die Innenstadt, der Bus ist nur noch mehr oder weniger Zubringer zur Tram. Das erschwert den Touristen das Fortkommen, von denen Potsdam zu einem erheblichen Teil lebt. Hier dürfte sich aber auch der meiste Widerstand der Potsdamer Fahrgäste regen, denn schon allein die mit Inbetriebnahme der Tram ins Bornstedter Feld vorgenommene Splitting der Buslinie 692 hatte zu erheblichen Fahrgastbeschwerden geführt. Ein weiteres Beispiel: Das Sozialdorf Lerchensteig, das heute im 20-Minuten-Takt bedient wird, muß künftig mit einem 60-Minuten-Takt auskommen. Hier hat garantiert niemand die Chance, aufs Auto auszuweichen! Und ein letztes Beispiel: In der jahrzehntelang sogar von der Straßenbahn erschlossenen Friedrich-Engels-Straße rollt künftig nicht einmal mehr ein Stadtbus, hier muß die HVG mit ihrem grobmaschigen Takt das Schlimmste verhindern. Mit derartigen »Verbesserungen" ist man offensichtlich erheblich übers Ziel hinausgeschossen.

Das gilt auch für die neu eingeführten, sogenannten »Express-Linien" der Tram. Im Berufsverkehr sollen Fahrgäste aus den großen Neubaugebieten Kirchsteigfeld, Drewitz, Stern, Schlaatz und Waldstadt bei ihrer Fahrt in die Innenstadt vier bis sechs Minuten Fahrzeit einsparen können. Dafür werden die Fahrgäste an einem beträchtlichen Teil der Trasse deutlich schlechter gestellt: überall dort, wo diese Bahnen ohne Halt durchfahren.

Da zugleich alle Linien wegen der Anschlußgewährung künftig gebündelt in die Stadt rollen, wird zum Beispiel für die Einwohner der Teltower Vorstadt und für Besucher wichtiger Einrichtungen in der Heinrich-Mann-Allee (Arbeitsamt, Gymnasium, BfA) aus dem heutigen Fünf- ein Zehn-Minuten-Takt, und das selbst in der Hauptverkehrszeit. Bedingung für die Einführung des neuen Fahrplans war neben der zu erreichenden Kosteneinsparung in Millionenhöhe die Beibehaltung heutiger Standards, d.h. der gegenwärtigen Attraktivität des Potsdamer ÖPNV. Wie die wenigen genannten Beispiele schon zeigen, kann davon keine Rede sein!

### **War bisher alles schlecht?**

Aus Fahrgastsicht bestehen also ganz erhebliche Bedenken gegen die Einführung des Konzeptes. Sind denn aber die Fahrgäste so unzufrieden mit dem ViP-Angebot, daß in kürzester Frist eine neue Lösung her muß? Bei weitem nicht! In mittlerweile vier

wissenschaftlichen Untersuchungen zur Zufriedenheit der Fahrgäste in den letzten beiden Jahren wurde überzeugend nachgewiesen, daß sich die ViP-Angebote - übrigens ganz anders als in den meisten Medien widerspiegelt - steigender Beliebtheit erfreuen. Auch deshalb muß man fragen, weshalb die Optimierung überstürzt und ohne Beachtung der fachlichen Kritiken vieler Experten des Potsdamer Nahverkehrsbeirates, darunter des Deutschen Bahnkunden-Verbandes Potsdam-Mittelmark, durchgezogen werden soll. Und zu fragen ist auch, wieviel von den anfangs versprochenen fünf Millionen Mark an jährlichen Einsparungen am Ende tatsächlich realisiert werden können. Die Antwort: Gerade mal eine Million Mark bringt das neue Konzept unterm Strich - und das noch ohne Berücksichtigung der zu tätigen Investitionen in sechsstelliger Höhe, um es erst einmal zum Laufen zu bringen! Ein Kompromißkonzept des Nahverkehrsbeirates hätte ohne massive Eingriffe in das vorhandene Angebot und ohne zusätzliche Kosten 1,5 Mio. Mark Einsparungen gebracht. Es wurde jedoch von den Politikern der Rathauskoalition aus SPD, CDU und Bündnisgrünen kurzerhand verworfen.

Der DBV Potsdam-Mittelmark wird die Einführung des neuen Fahrplans kritisch begleiten und im Falle der erwarteten Probleme auf die Verantwortlichkeiten hin weisen. Der »optimierte Fahrgast« darf nicht das Ziel wie auch immer gearteter Veränderungen im ÖPNV sein!

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001914>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten