

■ Umland

Potsdam: Aus dem Takt geraten?

aus SIGNAL 06/2000 (August 2000), Seite 13-14 (Artikel-Nr: 10001927)
DBV Regionalverband Potsdam-Mittelmark

Eine erste Bilanz zum Takt 2000

Nie zuvor hat es in der Brandenburgischen Landeshauptstadt nach einem Fahrplanwechsel eine solch massive Flut an Beschwerden gegeben, haben sich die Betroffenen, darunter auch Fahrpersonal, vehement gegen ein neues Fahrplankonzept gewandt.

In nicht einmal drei Wochen gingen bei der Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH (ViP) allein rund 500 schriftliche Beschwerden zum neuen Fahrplan ein, hinzu kommen unzählige mündliche Anfragen, kritische Bemerkungen und sogar Beschimpfungen des Fahrpersonals. Und das, obwohl dieses Konzept auf den ersten Blick durchaus Vorteile, wie leicht merkbare Takte und eine deutlich höhere Zahl von Anschlußbeziehungen aufweist, die auch der DBV seit Jahren fordert. Dennoch bringt »Takt 2000" eine ganze Reihe von schwerwiegenden Nachteilen für viele Fahrgäste mit sich, die die Vorteile wieder aufwiegen. Der DBV, Regionalverband Potsdam-Mittelmark, hat rechtzeitig und mit allen ihm zur Verfügung stehenden Mitteln, darunter einer öffentlich verteilten Sonderausgabe seines Info-Blattes »Weichensteller" davor gewarnt, den Fahrplan in der jetzt gültigen Form übereilt und unverändert Realität werden zu lassen. Dabei ging es von Anfang an nicht um eine vollständige Ablehnung des neuen Konzepts, wie der Schöpfer des Planes wiederholt und unrichtig verlauten läßt, sondern um eine Kritik an den Punkten, die nicht funktionieren bzw. von den Fahrgästen heftig kritisiert werden:

1. Eine Vielzahl von Umsteigemöglichkeiten im Netz ist zunächst grundsätzlich positiv zu bewerten

Eine inflationäre Zahl von Umsteigepunkten bis hin zu Umsteigezwängen führen jedoch in der Konsequenz zu unzumutbaren Reisezeit-Verlängerungen und zu einem spürbaren Verlust an Reisekomfort - die Effekte des millionenschweren Rechnergestützten Betriebsleitsystems werden so zunichte gemacht. Die Fahrgäste reagieren mit Unverständnis, schlimmstenfalls mit einem Wechsel zum Pkw. Nachweislich müssen auf einer Reihe von Streckenabschnitten planmäßige Reisezeit-Verlängerungen von durchschnittlich mindestens 10 bis 20 Prozent in Kauf genommen werden. Eine Beschränkung auf prioritäre Umsteigepunkte wäre dem Ganzen sicher dienlicher gewesen (»Klasse statt Masse"). Zudem wurden einige dieser »Rendezvous-Punkte" ohne Berücksichtigung der Bedürfnisse Mobilitätsbehinderter festgelegt, siehe zum Beispiel Haltestelle Rathaus (statt alternativ Puschkinallee).

2. Das zweifellos überholungsbedürftige Busnetz mit einem unvertretbar hohem Anteil an Parallelverkehr wurde radikal zerschlagen, anstatt es sinnvoll umzubauen

Viele Direktverbindungen wurden ohne vorausgehende Erhebungen abgeschafft (ehemals 690, 698 in der Friedrich-Engels-Straße) oder ausgedünnt (692) bzw. bestenfalls durch fragwürdige, teils mehrfache Umsteigezwänge oder/und Endloslinien



Verknüpfungspunkt zwischen den Regional- und Stadtbuslinien, Straßenbahn, dem Regional-, Fernverkehr und der S-Bahn ist der Hauptbahnhof. (Foto: Alexander Frenzel)



Die Befürchtungen des DBV haben sich leider bewahrheitet. Das Konzept Takt 2000 bedeutet erhebliche Nachteile für die Fahrgäste durch Umsteigezwänge und wenig Pünktlichkeit. (Foto: Marc Heller, Mai 2000)

mit dem Charakter einer Stadtrundfahrts-Linie ersetzt (694). Dadurch entstehen tarifliche Benachteiligungen, weil ein Kurzstrecken-Fahrschein nicht mehr ausreicht, um von A nach B zu gelangen.

3. Die Fahrplangestaltung führt zu hoher Störanfälligkeit des Systems

Ursache ist die unzureichende Berücksichtigung der Realitäten des Oberflächenverkehrs. Das jetzige System verlangt eine Vielzahl von Voraussetzungen, die zumindest gegenwärtig noch fehlen, und die auch nur unter (bislang nicht bekannten) Zusatzkosten zu schaffen wären (Umbau von Straßen und Haltestellen, Veränderungen von Ampelprogrammen usw.). Zu einfach ist es dabei, die Störanfälligkeit des Betriebsablaufes allein auf bestehende Baustellen zurückzuführen. Oftmals fehlen in den Umläufen ausreichende Reservezeiten, um entstandene Verspätungen ausgleichen zu können. Dies erschwert auch den Fahrdienst bis hin zu gesundheitlichen Folgen, auf die die Gewerkschaft bereits hingewiesen hat. Auf Dauer überbeanspruchtes Fahrpersonal birgt ein Risikopotential für einen sicheren Fahrbetrieb und damit für Gesundheit und Leben aller daran Beteiligten.

4. Unter Potsdamer Verhältnissen - kleines Netz mit kurzen Linien - fragwürdig sind die als revolutionär gepriesenen Expresß-Straßenbahnen, die anderswo (wie in Dresden) wieder abgeschafft wurden

Ein Zeitgewinn wird subjektiv empfunden, ist aber objektiv minimal. Dagegen wird ein Teil der Fahrgäste - an zeitweise hochfrequentierten Haltestellen, wie Kunersdorfer Straße, mit zahlreichen benachbarten Behörden und öffentlichen Einrichtungen - benachteiligt, wenn dort selbst im Berufsverkehr nur noch ein annähernder 10-Minuten Takt besteht (drei von sieben Bahnen halten hier jetzt nicht mehr). Es fehlen wichtige Voraussetzungen für eine tatsächliche Effektivität. Oft fahren Expresß-Bahnen »normalen" Bahnen hinterher und werden von diesen und von »Halt" zeigenden Ampeln aufgehalten.

Dies sind nur die wichtigsten Punkte unserer Kritik. Allesamt hat der DBV sie, wie auch mehrere Experten im Nahverkehrsbeirat, bereits nach Bekanntwerden der Details des Fahrplanwerks öffentlich benannt. Wir sind im übrigen keinesfalls froh darüber, daß sich unsere Befürchtungen derart weitgehend bestätigt haben, denn den Schaden haben die als Versuchskaninchen mißbrauchten Fahrgäste, der ViP und letztlich die Steuerzahler.

Die Verantwortung für diesen Fahrplan liegt, anders als sonst üblich, nicht beim ViP. Das kommunale Verkehrsunternehmen wurde in diesem Fall per Gesellschafterweisung der Stadt angewiesen, den Plan einzig nach den Vorgaben und in enger Abstimmung mit seinem »Erfinder", dem aus Hamburg stammenden »Nahverkehrsberater" Dieter Doege, umzusetzen. Es muß betont werden, daß eine Mehrheit der Stadtverordneten aus SPD, CDU und Bündnis 90/Grüne den »Takt 2000" so und nicht anders, ungeachtet jeder fachlichen und sachlichen Kritik, kurzfristig umgesetzt sehen wollte. Alle Hinweise und Mahnungen wurden schon im Vorfeld der Entscheidung vollständig ignoriert, Gesprächsangebote des DBV-Regionalverbandes nicht angenommen.

Allein die Stadtverordneten-Mehrheit trägt daher die Verantwortung und alle

Folgekosten, über die erst abzurechnen sein wird. Man darf gespannt sein, wie groß das auf mehrere Millionen DM bezifferte Einsparvolumen tatsächlich ausfallen wird, wenn schon in den ersten drei Wochen mehrfach nachgebessert werden mußte!

Auf der Stadtverordneten-Versammlung am 13. September 2000 soll mehr zu erfahren sein. Mit Verbesserungen sollte nicht bis dahin gewartet werden, denn der ViP kann es sich auf Dauer nicht leisten, tagtäglich hunderte treue Fahrgäste zu verärgern.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001927>.

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