

■ Umland

Neuer VIP-Fahrplan schon zur BUGA 2001

aus SIGNAL 03/2001 (Mai-Juni 2001), Seite 13-14 (Artikel-Nr: 10002010)
Deutscher Bahnkunden-Verband, Regionalverband Potsdam-Mittelmark

Am 8. April, und damit bereits zwei Wochen vor dem Start der Bundesgartenschau 2001, setzt die Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH (ViP) ihren neuen Fahrplan in Kraft. Er ist auf die Anforderungen des Großereignisses abgestimmt und bedeutete zugleich die Betriebsaufnahme auf dem Nordast ins Bornstedter Feld.

Die erste der beiden neuen Haltestellen Ruf dieser 1,3 km langen zweigleisigen Neubaustrecke ist denn auch die zentrale Haltestelle der Bundesgartenschau und trägt den Namen BUGA-Park. Die folgende vorläufige Endhaltestelle des Nordastes heißt »Bornstedter Feld, Viereckremise", und ist mit einer Wendeschleife ausgestattet, die nach der geplanten späteren Verlängerung der Strecke in Richtung Norden zurückgebaut werden soll. Bedient wird die neue Strecke zunächst im 20-Minuten-Takt von der Linie 90, die ab/bis Bahnhof Rehbrücke fährt. Bei Bedarf kann es in Spitzenzeiten zusätzliche Verstärkerzüge zwischen der neuen Schleife am Potsdamer Hauptbahnhof und Viereckremise geben, die dann allerdings von der Bundesgartenschau bestellt und finanziert werden müssen. Doch auch ohne diese zusätzlichen Züge besteht ein gutes Angebot zum Bundesgartenschau-Gelände, denn ins Bornstedter Feld verkehren auch weiterhin die Linien 92 (über Hauptbahnhof und Platz der Einheit) sowie 95 (über Platz der Einheit), so daß aus der Potsdamer Innenstadt mit ihren weiteren BUGA-Kulissen alle 20 Minuten drei Züge mit einer Kapazität von insgesamt 500 Fahrgästen im planmäßigen Einsatz zur Bundesgartenschau sind. Von der Haltestelle Campus, Fachhochschule sind es schließlich nur noch wenige Meter zu einem weiteren BUGA-Eingang. Somit zeigt sich Verkehrsbetrieb gut gerüstet für den erwarteten Besucheransturm.

Über diese Neuerungen hinaus bietet der Takt 2000 plus genannte Fahrplan weitere zum Teil gravierende Änderungen im Vergleich zum umstrittenen und auch vom DBV in Teilen kritisierten Konzept Takt 2000, wobei leider nur ein Teil der Kritikpunkte aufgegriffen wurde. Positiv zu Buche schlägt die schon genannte Verlängerung der Linie 90 zur Bundesgartenschau. Damit wird die Schleife am Platz der Einheit entlastet und eine häufige Ursache für Verspätungen beseitigt. Zudem haben die Bewohner der in der Vergangenheit häufig benachteiligten Waldstadt nun eine durchgehende Verbindung zum Stadthaus mit seinen Einrichtungen. Die Brechung der alten Linie 93 am Platz der Einheit wurde also endlich rückgängig gemacht und auch die »Stummellinie" 91 Platz der Einheit - Glienicker Brücke abgeschafft. Dafür verkehrt nun auch die Linie 93 von Bahnhof Rehbrücke tagsüber wieder durchgehend bis zur Glienicker Brücke, was bislang nur zur Hauptverkehrszeit in Form der X93 der Fall war.

Expreßbahnen, die weiterhin keine sind

Damit wurde die Expreßlinie X93 abgeschafft, jedoch gibt es zur Verstärkung zur Hauptverkehrszeit an Schultagen eine neue Expreßlinie X91 zwischen Bahnhof Rehbrücke und Platz der Einheit. Diese hält zwar am Umsteigeknoten Waldstraße, bedient aber alle weiteren Haltestellen in der Teltower Vorstadt nicht, darunter die

stark frequentierte Haltestelle Kunersdorfer Straße (Arbeitsamt, Ministerium, Behörden).

Nur in Teilen fahrgastfreundlicher geworden ist die Expreßlinie X98, die nun alle Haltestellen in der Teltower Vorstadt bedient und nur noch Turmstraße und Abzweig Betriebshof ViP ausläßt. Allerdings wird diese Linie mit wenigen Ausnahmen bis zur Haltestelle Gaußstraße, Am Stern zurückgezogen, was in der Hauptverkehrszeit eine Halbierung des Angebotes für die Bereiche Drewitz und Kirchsteigfeld bedeutet, den Stern-Bewohnern jedoch die Chance auf eine Sitzplatz erhöht. ViP sieht dies als Anpassung an den tatsächlichen Bedarf. Mit der Modifizierung der X-Bahnen hat man sich einen Schritt in die richtige Richtung bewegt, aber eben nur einen Schritt, denn die Sinnhaftigkeit dieser Einrichtung dürfte in einem relativ kleinen Netz wie dem Potsdamer weiterhin umstritten bleiben.

Umfangreiche Änderungen gibt es auch beim Busverkehr

Die bisher am Bahnhof Medienstadt Babelsberg endenden Verstärkerfahrten der Linie 698 werden bis zur Haltestelle Am Gehölz verlängert und neu über Wetzlarer Straße, Nuthestraße und Johannes-Kepler-Platz geführt. Damit stellt die Linie 690 im Tagesverkehr wieder eine durchgehende Verbindung zwischen den Zentren Babelsberg und Am Stern her und erschließt mit den neuen Haltestellen Orenstein & Koppel-Straße sowie Betriebshof ViP zugleich das Gewerbegebiet an der Wetzlarer Straße. Die Linien 691 und 697 erschließen - wie auch einige HVG-Linien - durch die Haltestelle BUGA-Park ebenfalls den Haupteingang zur Bundesgartenschau.

Die Linie 693 übernimmt zwischen Küsselstraße und Rathaus Babelsberg die Aufgaben der bisherigen Buslinie 694. Die Schleifenfahrten im Industriegelände Rehbrücke und im Wohngebiet Drewitz entfallen zugunsten einer direkten Führung über die Straßen Am Buchhorst und Gerlachstraße und Stern-Center mit der neuen Endhaltestelle Hans-Albers-Straße. Die Linie 694 fährt ab S-Bahnhof Babelsberg/Lutherplatz auf direktem Weg bis zum S-Bahnhof Hauptbahnhof. Der Verkehrsbetrieb erschließt damit nun wieder die Friedrich-Engels-Straße auch im Tagesverkehr. Damit wurden zahlreiche Kritiken aufgegriffen.

Die Linie 698 verkehrt als Verstärker nur in der Hauptverkehrszeit auf direktem Weg über die Haltestelle Wagnerstraße. Die bisher an der Haltestelle Eduard-Claudius-Straße endenden Verstärkerfahrten der Linie 693 werden über Drewitzer Straße, Nuthedamm und Neuendorfer Straße bis Johannes-Kepler-Platz verlängert und übernehmen in der Hauptverkehrszeit die Erschließung des Industriegebietes Rehbrücke.

Die Nachtlinie N17 (von Bahnhof Pirschheide und Weißer See) erhält bei unverändertem Fahrweg als neue Endhaltestelle Konrad-Wolf-Allee/Sternstraße. Für viele Babelsberger heißt es nun also erneut: umlernen. Ob sich das überarbeitete Buskonzept bewähren wird, muß die Zukunft zeigen, Skepsis ist angesagt. Denn insgesamt wurden die Grundlinien im Tram- und Busverkehr des umstrittenen Takt 2000 mit seiner übertriebenen Anschlußgewährung beibehalten.

Neu geordnet wurden die Anschlüsse zwischen den Tramlinien und dabei die Haltestelle S-Bahnhof Hauptbahnhof DB (neu; Anschluß zwischen den Tramlinien 92

und 93 jeweils in derselben Richtung) stärker als bisher einbezogen.

An der Haltestelle Platz der Einheit/West werden neu Anschlüsse zwischen zwei Tramlinien in derselben Richtung (jeweils Linien 92 und 94 bzw 95 und 96) angeboten, in der Hauptverkehrszeit kommt eine weitere Linie in der Gegenrichtung hinzu.

Die vom Bahnkunden-Verband kritisierten Fahrzeitverlängerungen durch zahlreiche überflüssige Zwangshalte im Netz zur Umstiegsgewährung dürften damit auch weiterhin ein Ärgernis für die große Zahl durchfahrender Fahrgäste bleiben.

Takt 2000 plus: Kungelrunden contra Fahrgastinteressen

Überhaupt trägt der neue Fahrplan, wie der Name ja schon zeigt, wieder die Handschrift des Takt-Erfinders Dieter Doege. In zahlreichen »Abstimmungsrunden" zwischen Pro Bahn und dem ViP wurde der neue Fahrplan »ausgehandelt". So war in der Presse zu lesen, beide hätten sich über den neuen Fahrplan »geeignet" und »Taktvater Doege" habe darüber »gewacht", daß der Takt 2000 mit seinen Anschlüssen erhalten bleibe.

Schließlich hat Pro Bahn-Mitglied Doege als Unternehmer dem ViP sein Konzept Takt 2000 erst mit vollmundigen Versprechungen auf Millioneneinsparungen für viel Geld verkauft.

So stehen weder Fahrgastinteressen und noch nicht einmal wirtschaftliche Überlegungen des Verkehrsbetriebes im Vordergrund, sondern einzig und allein, ob und wie Herr Doege sein Gesicht wahrh.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10002010>.

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