SIGNALARCHIV.DE

Brandenburg

Nächtliche Grausamkeiten in Potsdam

aus SIGNAL 03/2003 (Juni/Juli 2003), Seite 21-22 (Artikel-Nr: 10002457)
DBV Potsdam-Mittelmark

Straßenbahn in Potsdam am S-Bahnhof Babelsberg. (Foto: IGEB-Archiv)

Seit dem 18. April 2003 fährt der ViP-Verkehrsbetrieb in Potsdam - in den Abend- und Nachtstunden einen neuen Fahrplan. Als großen Wurf für den Potsdamer Nahverkehr wurde dieser Fahrplanwechsel angekündigt. Wie sah der Nachtverkehr bisher aus, was wird geändert?

Das war es bisher

Der Tagesvekehr machte um etwa 21 Uhr Feierabend, danach übernahmen drei Nachtbus-Linien (N 15, N 16, N 17) und eine Straßenbahn-Linie des Tagesverkehrs (96) die Bedienung des Stadtgebiets:

- N 15 Schloß Babelsberg - Johannes- Kepler-Platz - Hans-Albers-Straße
N 16 Berlin, S-Bahnhof Nikolassee (S-Bahnhof Wannsee) - Johannes-Kepler-Platz
N 17 Bahnhof Pirschheide - (Nedlitz, Weißer See -) Konrad-Wolf-Allee/Sternstraße
Tram-Linie 96 Bahnhof Pirschheide - Kirchsteigfeld.

Alle Tram-Linien verkehrten bis 0.30 Uhr im 20-Minuten-Takt, danach alle Stunde. Außer dem N 15 waren alle Linien am Hauptbahnhof miteinander vertaktet, somit war ein Umsteigen von allen in alle Richtungen möglich. Die Abfahrtszeiten waren auf die S-Bahn am Hauptbahnhof abgestimmt, Regionalexpress-Züge wurden ausdrücklich nicht berücksichtigt. Das dabei in den Abendstunden aus einem RE-Zug mehr Fahrgäste aussteigen als aus zwei S-Bahnen schien die ViP nicht zu interessieren. Zumindest muß man das aus den Antworten auf Anfragen schliessen.

Eine Reihe von Ausnahmen bei Linienführungen und Taktdichten machte das Benutzen der Nachtlinien von vornherein unattraktiv. Die Linie N 15 fuhr nicht die ganze Nacht, die N 16 zwischen Holzmarktstraße und Berlin-Nikolassee nur alle 40 Minuten-Takt, die Linie N 17 alle 40 Minuten ab Bornstedt nach Nedlitz, Weißer See und nicht nach Bahnhof Pirschheide. Dies sorgte für reichlich Verwirrung bei vielen Einheimischen und erst recht bei Touristen; desweiteren, dass die Nachtlinien das Stadtgebiet nur großräumig verbanden, viele umständliche Linienführungen, abweichend von den Tagesrouten, befuhren; was sehr lange Fahrzeiten zur Folge hatte und oft am eigentlichen Bedarf vorbeiging. Somit fuhren die Busse oftmals »warme Luft" durch die Gegend, abgesehen von wenigen kurzen Abschnitten, wo das Entgegengesetzte passierte und die Busse dem Bedarf eigentlich nicht mehr gerecht wurden. Vornehmlich auf den Strecken, die tagsüber die Tram bediente, und gut genutzt wurden, war dies der Fall.

Dazu passt, dass die Tram-Linie 96 fast immer gut ausgelastet war, die späten werktäglichen Nächte mal ausgenommen. Täglich bediente die Havelbus noch die Linie N 18, die zwischen Golm und Potsdam West (dem Linienlauf der Linie 605/606 entsprechend) verkehrte.

An den Wochenendnächten fuhr die Havelbus zusätzlich eigene zuschlagpflichtige Nachtlinien (N 13, N 31 , N 38, N 43) »Night-Rider-Linien", die das Potsdamer

Umland mit dem Potsdamer Hauptbahnhof verbanden. Trotz 50 Cent Zuschlag werden diese Linien in zufriedenstellender Weise angenommen. Vielleicht auch weil man unterwegs ein- und aussteigen kann.

Fahrplanwechsel zum 24. Februar

Mit dem 24. Februar wechselte die ViP den Jahresfahrplan. Resultat: Alles blieb so, wie es war. Abgesehen davon, das die Tram jetzt einen späteren Betriebsbeginn hatte. Der Grund: Sparmaßnahmen! Die ersten Tageszüge fuhren erst 20 Minuten später. Der Fahrplan des Nachtverkehrs blieb unverändert. Doch kaum war der 24. Februar verstrichen, wurde bekannt, das es zum 18. April zu erneuten Änderungen kommen würde.

Ab dem 18. April machen wir die Nacht zum Tag

So kündigte die ViP dann ihren neuen Nachtfahrplan an. Sie gliedert ihren Nachtverkehr jetzt in einen Spätverkehr (21 bis 1 Uhr) und Nachtverkehr (1 bis 4 Uhr) auf. Was sich auf dem Liniennetz-Plänen schön unübersichtlich in grauen und lila Farbtönen widerspiegelt. Die Tram-Linien 92 Kirchsteigfeld - Bornstedt und 94 Babelsberg - Bahnhof Pirschheide sowie einige Tagesbus-Linien (691, 692, 694) fahren jetzt bis 1 Uhr. Zusätzlich gibt es die neue Linie N 1 und die N 16. Die restliche Linie setzen nach wie vor um 21 Uhr bzw. die Linien 693 und 697 um 23 Uhr aus. Die beiden Tram-Linien 92 und 94 stellen zusammen jetzt eine Nord-Süd-Ost-West Verbindung mit Umsteigeknoten am Platz der Einheit im 20-Minuten-Takt her. Somit sind die wichtigsten Stadtteile halbwegs versorgt. Anders in den Stadtgebieten, wo es keine Tram gibt. Ob die Tagesbuslinien nach 21 Uhr noch jemanden zum Benutzen animieren, darf bezweifelt werden. Sie verkehren nur noch alle Stunde, teilweise sogar im Linienverlauf verkürzt (692, 693, 694), was zu unattraktiven Umsteigezwängen führt. Lediglich die Linie 694 verkehrt auf dem Teilabschnitt Johannes-Kepler-Platz und S-Bahnhof Griebnitzsee alle 20 Minuten. Und dies nur, weil die BVG ihre Linie 118 in diesem Bereich herausgenommen hat (er fährt nur noch bis Steinstücken).

Auswirkungen auf den Verkehr von und nach Berlin

Bis zum 18. April fuhr die BVG die Linie 116 Potsdam, Glienicker Brücke - S-Bahnhof Wannsee bis 21.30 Uhr alle 20 Minuten. Ab Glienicker Brücke fuhr die Tram 93 weiter. Beide Linien hatten Anschluss untereinander. Danach übernahm die N 16 der ViP diese Strecke. Zwischen Potsdam, Holzmarktstraße und S-Bahnhof Wannsee fuhr alle 40 Minuten ein Bus. Jetzt betreibt die BVG die Linie N 16, der 116er hört 40 Minuten früher auf, die N 16 fährt danach alle Stunde bis Potsdam Hauptbahnhof, die Linie 118 nicht mehr zum Keplerplatz.

Ein Schelm, wer denkt, die Verkürzung der 118 und die Übernahme der N 16 stünden in Zusammenhang. Von betroffenen Fahrgästen auf diese Maßnahmen angesprochen, hüllte sich die BVG kürzlich bei einem Treffen mit dem Berliner Fahrgastverband in Schweigen.

Faktisch zwei Nachtlinien mir vier Liniennummern

Die N 1 verkehrt auf dem Teilabschnitt (Potsdam Hauptbahnhof -

Johannes-Kepler-Platz), auf dem die verkürzte 693 ab 21 Uhr nicht mehr fährt, und nimmt dabei aber die ab ca. 21 Uhr ebenso nicht mehr bediente Tramstrecke zum Bahnhof Rehbrücke mit. Bis 1 Uhr (!) fährt der N 1 alle 20 Minuten.

Danach beginnt der Nachtverkehr und die N 1 stellt ihren Betrieb ein. Dafür gibt es dann (und jetzt fängt der »Spass" richtig an) ab Potsdam Hauptbahnhof die N 14 (zum Johannes-Kepler-Platz), die am Keplerplatz als N 15 zum Hauptbahnhof weiterfährt. Am Hauptbahnhof fährt die N 17 (nach Kirschallee - Golm). Und von Golm über Eiche - Potsdam Charlottenhof - Potsdam Hbf der N 18. Der N 16 fährt vom Hauptbahnhof Richtung Berlin.

Fazit

Sie haben es vielleicht bemerkt: in Wirklichkeit gibt es nur zwei Nachtlinien, ähnlich wie bisher; zwei übergroße Ringlinien, um genau zu sein. Die einzelnen Abschnitte bekamen lediglich eigene Liniennummern. Es hat sich also nach 1 Uhr nicht wirklich etwas verändert, lediglich die Bedienung von Golm durch die ViP kam hinzu. Das aber nur, weil Golm von Potsdam eingemeindet wurde.

Frühzüge auf den Tram-Linien 92 und 94 gibt es wieder. Die Sparmaßnahmen zum 24. Februar 2003 auf diesen Linien sind damit wieder gestrichen worden.

Man hat mit dem 18. April nur Kosmetik betrieben. Kosmetik, die dazu führte, dass das Gesicht des Potsdamer Nachtverkehrs eher noch hässlicher wurde, als es zuvor schon war. Wirkliche Verbesserungen gibt es kaum, große Würfe schon gar nicht. Dafür verwirrte und entnervte Fahrgäste die auf ebenso entnervtes und unfreundliches Personal stoßen.

Ursachenforschung

Fehlende Motivation, fehlender Wille, Inkompetenz der ViP? Vielleicht! Fehlendes Geld, fehlende Unterstützung aus dem Rathaus ganz bestimmt! Ob dieses Nachtnetz den nächsten Fahrplanwechsel übersteht, darf bezweifelt werden. Übrigens, die Haltestelle Rathaus wird der Strassenbahn-Linie 92 sowie den Linien N 17 und N 38 bedient. Und fast hätten wir's vergessen: Mit dem 15. Juni ändert sich auch in Berlin einiges im Nachtverker.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10002457.

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