

■ Brandenburg

Nach dem Combino

aus SIGNAL 03/2005 (Juni/Juli 2005), Seite 22 (Artikel-Nr: 10002733)
 Bahnkunden-Verband Potsdam-Mittelmark

Potsdam ist auf der Suche nach neuen Straßenbahnen

Der Verkehrsbetrieb Potsdam (ViP) hat den Vertrag mit Siemens TS über den Kauf von Niederflurstraßenbahnen des Typs Combino bekanntlich gekündigt. Nach einem Beschluß des ViP-Aufsichtsrates ist man nun auf der Suche nach einem neuen Fahrzeugtyp für die Landeshauptstadt. Zu den Akten gelegt wurde damit die Idee einiger Politiker, die Tatabahnen vom Typ KT4D mit einem Niederflurmittelteil auszurüsten. Dieser Einbau hätte das Problem nur um bestenfalls acht Jahre verschoben und keinesfalls geringere Kosten verursacht. Schließlich haben die Potsdamer und Berliner Fahrzeuge nun langsam die vom Hersteller konzipierte Nutzungsdauer von rund 24 Jahren erreicht bzw. überschritten. Jeder weitere Erhalt würde schon wegen der deutschen Sicherheitsnormen eine drastische Erhöhung der Unterhaltungskosten verursachen.

Um sich über den Rahmen der Beschaffung klar zu werden, versucht der ViP, möglichst viele Partner mit ins Boot zu holen. Zunächst führte man mit Verkehrsexperten und Betroffenenverbänden einen Workshop durch, der ein Grundgerüst für das neue Fahrzeug darstellen sollte. Potsdam wird demnach bei Einrichtungsfahrzeugen bleiben, die Länge soll um die 30 Meter liegen und sie sollen mindestens 70 Prozent niederflurig sein. Favorisiert werden eine Stahlbauweise und der Einsatz des bewährten Drehgestells.

Um sich bereits im Vorfeld der Ausschreibung und der Entscheidung zur Beschaffung über Produkte zu informieren, wird es in Potsdam den Einsatz von Vorführwagen geben, und es erfolgt auch ein Test bei anderen Unternehmen. Dabei werden verschiedenste Gruppierungen gehört. Mit dem ViP-Aufsichtsrat und dem Kundenbeirat war man zu Besuch bei der BVG und verfolgte den Testeinsatz des Incentro aus Nantes (Frankreich). Gleichfalls unternahm man eine Testfahrt mit der Variobahn, die zur Zeit der Festlichkeiten rund um das 125-jährige Straßenbahnjubiläum in Potsdam weilte. Hier nahm selbst der Hersteller Stadler gern Vorschläge aus den Reihen der Nutzer entgegen.

Vor diesem Hintergrund ist es mehr als fragwürdig, wenn ein umstrittener Nahverkehrsberater, der sich nur dank politischen Drucks in Potsdam mit Aufträgen versorgen kann, in den Medien die Vorgehensweise negiert und Gerüchte über eine angeblich bereits erfolgte Festlegung auf einen Wagentyp in den Umlauf bringt und zudem selber nur einen Wagentyp favorisiert. Der Bahnkunden-Verband wird sich jedenfalls weiter sachlich an der Entscheidungsfindung beteiligen und ist erfreut, daß die neue ViP-Geschäftsführung diesen offenen Kontakt zu den Fahrgästen sucht. (kamü, Ih, dr)

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10002733>.

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



Auch in Berlin sind probeweise Fahrzeuge verschiedener Hersteller als mögliche Nachfolgemodelle im Netz unterwegs, was auch die Potsdamer mit Interesse verfolgen. Hier ein Incentro aus Nantes (Frankreich) von Bombardier. (Foto: Florian Müller, April 2005)



Das erste in Potsdam getestete Fahrzeug war eine Variobahn der Firma Stadler Pankow. Dabei handelt es sich um einen Prototyp, der seit 1996 von den Verkehrsbetrieben in Duisburg eingesetzt wird. Straßenbahnen dieser Fahrzeugfamilie sind bereits bei verschiedenen Verkehrsbetrieben im Einsatz, z. B. in Chemnitz. (Foto: Wilfried Ruppert, Mai 2005)