

■ Aktuell

## Potsdam fährt rückwärts

aus SIGNAL 06/1996 (September 1996), Seite 10-11 (Artikel-Nr: 10003478)  
IGEB

Schon bald nach der "Wende" in der DDR traten die Potsdamer Verkehrsbetriebe mit viel Engagement, innovativen Ideen, einem erfrischenden Design und progressivem Marketing in Erscheinung, um den in Jahrzehnten angesammelten VEB-Mief loszuwerden. Durch die konsequente Umstellung des Fahrzeugparks auf (zunächst nicht modernisierte) ex-Berliner Tatra-Züge und Niederflur-Busse wurde versucht, den Fahrgästen trotz beschränkter Mittel einen modernen ÖPNV zu bieten. Mit der Schaffung einer attraktiven Kundenzeitschrift wurde der Dialog mit den Bürgern gesucht und diesen der Eindruck vermittelt, umworbener Kunde zu sein. Die Straffung des Liniennetzes und der Fahrpläne führte zu einem übersichtlichen und benutzerfreundlichen Nahverkehrsangebot. Auch die bald eingeleitete Modernisierung der Tatra-Flotte setzte ein deutliches Zeichen gegen all jene (insbesondere in der Politik), die mit dem Ende des »Sozialismus« auch gleich die Straßenbahnen in und um Berlin entsorgen wollten.

Wir Berliner konnten nur neidvoll auf die vor den Toren Berlins liegende Landeshauptstadt blicken - und uns weiter neben lernunwilligen Behörden mit der "verbeamteten" Bus-und-U-Bahn-BVG herumärgern, für die allein schon der Abschied vom "Behörden-Beige" bei den Bussen eine von den Gewerkschaften argwöhnisch beobachtete Zäsur bildete.

Und nun erweist sich alles als Mißverständnis?

Der letzte Fahrplanwechsel brachte für die Landeshauptstadt Einschnitte insbesondere in den Straßenbahnverkehr, die Potsdam auf das Niveau einer x-beliebigen Provinzstadt zurückwerfen. Die Einstellung einer kompletten Linie, vor allem aber der Betriebsschluß gegen 22:30 - dies alles sind Angebotseinschränkungen, die an die Substanz gehen.

Sicher - landauf, landab herrscht Ebbe in den öffentlichen Kassen, es muß gespart werden. Und es verlangt niemand, daß Straßenbahnen zum Selbstzweck durch die Straßen fahren.

Die offizielle Begründung für die Sparmaßnahmen läßt allerdings aufhorchen: In der Nummer 96/2+3 der Kundenzeitschrift "ViP-Ziele" wird ganz einfach den Fahrgästen vorgeworfen, gute Angebote nicht genutzt zu haben. Wörtlich heißt es dort: "Im Falle des Spätverkehrs ist diese Rechnung [Fahr-Angebot] nicht aufgegangen. Die Bahnen waren und blieben leer".

Das riecht doch sehr nach Kundenschelte, die von den wahren Ursachen der katastrophalen Entwicklung ablenkt. Denn anstatt die Ursachen der Nicht-Nutzung zu untersuchen, zu benennen und möglichst zu beseitigen, wird einfach der Verkehr eingestellt. Diese Ursachen aber liegen jenseits vom ViP in einer völlig verfehlten Verkehrspolitik der Stadt Potsdam. Überbordende Schnellstraßenplanungen, Ampelschaltungen, die die Straßenbahn mit 90 Sekunden Wartezeit belasten (Holzmarktstraße), eine auf Dauer unmögliche Umsteigesituation am Bahnhof



In den letzten Jahren blickten Berliner Fahrgäste oft bewundernd und ein wenig neidisch nach Potsdam. Das Angebot und vor allem das Erscheinungsbild des ViP wurden rasant verbessert. Doch beim Abendverkehr ist Potsdam jetzt leider wieder Provinz geworden. (Foto: Johann Hartl)

Potsdam Stadt (die bekannt gewordenen Planungen für das Potsdam-Center lassen keine deutliche Besserung erwarten, s. [SIGNAL 1/96](#)) etc. sind wahrlich keine Einladung an Fahrgäste, die Straßenbahn zu benutzen.

Man fühlt sich an Berliner Verhältnisse erinnert - was angesichts der auch in Potsdams Stadtverordnetenversammlung real existierenden "großen" Koalition aus Autolobby, SPD und CDU nicht weiter verwundert. Unter derartigen lähmenden Bedingungen stößt natürlich jegliches Engagement der Mitarbeiter der Verkehrsbetriebe schnell an seine Grenzen.

Wir können nur hoffen, daß diese jüngste Maßnahme nicht das letzte Wort bleiben und ein Weg gefunden wird, den Potsdamern und ihren zahlreichen Gästen (speziell aus der Nachbarstadt Berlin) auch in den Spätstunden ein besseres Angebot als zwei alle 30 Minuten verkehrende Buslinien zu bieten. Denn schon regt sich Widerstand - und das von einer Klientel, die normalerweise nicht unbedingt zu den großen Unterstützern des ÖPNV zu zählen ist. Die Gewerbetreibenden und Hoteliers der Stadt Potsdam beklagten den verfrühten Betriebsschluß als "wenig hilfreich zur Förderung des Tourismus in der Stadt" (Berliner Zeitung vom 22.6.96). Das sieht die IGEB ebenso.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003478>.

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