

■ Nahverkehr

Potsdam auf dem Weg zur Niederflurtram

aus SIGNAL 09-10/1996 (Dezember 1996), Seite 19-21 (Artikel-Nr: 10003514)
 Deutscher Bahnkunden-Verband

Regionalverband Potsdam-Mittelmark

Die Zukunft beim ViP - Niederflurbahnen in Potsdam. Unter diesem Titel präsentierte der Verkehrsbetrieb in Potsdam GmbH in Zusammenarbeit mit der Schienenfahrzeugindustrie vom 11. bis 13. Oktober auf dem Betriebshof Holzmarktstraße und Teilen des Streckennetzes mehrere Typen von Straßenbahnfahrzeugen. Mit den ausgestellten Fahrzeugen war keine Vorentscheidung für den Lieferanten getroffen. Vielmehr wollte der Verkehrsbetrieb die neuen Möglichkeiten vorstellen und zudem über Befragungen sowie Testmöglichkeiten die Vorstellungen der Nutzer besser in die Bestellung der Fahrzeuge einbeziehen, um somit nutzerunfreundliche Schwachstellen in den Fahrzeugen frühzeitig erkennen zu können. Über die Vorstellung der Fahrzeuge und die Gründe für die ab 1998 geplante Neubeschaffung sowie über die vom Bahnkunden-Verband Potsdam-Mittelmark formulierten Erwartungen an die Fahrzeuge der neuen Generation soll im folgenden Artikel berichtet werden.

Warum neue Fahrzeuge für Potsdam ?

Diese Frage wurde an den Verkehrsbetrieb und ebenso an unseren Verband in der Vergangenheit immer öfter gerichtet, besonders von Berlinern. Deshalb soll hier eine schriftliche Begründung in einer Berliner Zeitschrift erfolgen, denn leider ist mit dem Ende von "VBB-aktuell" für den Verkehrsbetrieb Potsdam eine Information nach Berlin immer schwieriger geworden.

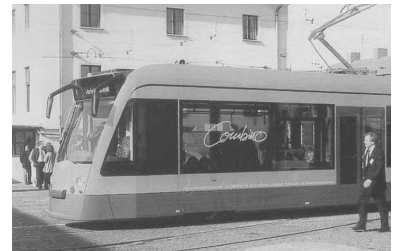
Der Verkehrsbetrieb in Potsdam betreibt seit 1975 den Einsatz von Straßenbahnen des Typs CKD KT4D und ist damit der dienstälteste Anwender dieses Fahrzeugtyps (Potsdam war Einsatzort der beiden Prototypen). Die Geschichte dieser Fahrzeuge, genauer: deren Zuführung nach Potsdam, erwies sich für den Verkehrsbetrieb als kaufmännisch sehr ungünstig. Der Verkehrsbetrieb erhielt seine Fahrzeuge in zwei grundlegenden Etappen der Beschaffung: ab Werk seit 1977 bis zur Betriebsnummer 043 und 1989/90 "schlagartig" die Berliner Fahrzeuge mit den alten Betriebsnummern 044 bis 124. Die ersten Fahrzeuge befinden sich somit bereits seit 15 bis 20 Jahren im Einsatz, und ein Umbau zu moderneren Fahrzeugen würde einen erheblichen Kraftaufwand erfordern, zumal die Potsdamer Tram-Fahrzeuge im wesentlichen ständig der Witterung ausgesetzt sind, da es hier kaum Hallenstandplätze gibt.

Die Fahrzeuge der ersten Etappe werden auch als erste durch die Neubaufahrzeuge ersetzt werden, da die Zuführung zu den Zeitpunkten der notwendigen kostenintensiven Hauptuntersuchungen der Fahrzeuge erfolgen soll. Die 1989/90 aus Berlin zugeführten KT4D waren alle gerade erst 2 bzw. 3 Jahre alt. Somit erfolgt die Fälligkeit für die gesetzlich geforderten kostenintensiven Untersuchungen jeweils zu gemeinsamen Zeitpunkten. Die seither erfolgte Modernisierung hat lediglich eine Verteilung auf 4 Jahre geschaffen.

Folgende Mängel konnten auch durch die Modernisierung nicht beseitigt werden: -



(Foto: Ivo Köhler)



Der GT6N von ADtranz und der Combino von Siemens bei der Präsentation Mitte Oktober auf dem ViP-Betriebshof in Potsdam. (Foto: Jörg-Peter Schultze)



Combino-Probefahrt durch Potsdam mit Oberbürgermeister Horst Grämlich (Mitte). (Foto: Ivo Köhler)

Die Fahrzeuge haben - der Situation der Herstellungszeit und -materialien, nicht den Herstellern geschuldet - einige Schwachstellen, deren Ausgleich je Untersuchung immer erheblicher wird.

Die Fahrzeuge sind hochflurig, und selbst der Einbau von Niederflur-Mittelteilen (s. [SIGNAL 1/96](#)) würde nur einen geringen Anteil an Niederflurigkeit schaffen. Zudem könnten die umgebauten "Niederflur-KT4D" nur als Solowagen im Netz verkehren, da sonst viele Haltestellen nicht nutzbar wären.

Die Möglichkeiten einer weiteren Modernisierung der KT4D sind erheblich eingeschränkt oder nur für viel Geld zu realisieren.

Dieses bedeutet keine Verteufelung der KT4D, denn dieser Typ hat in Potsdam immer seine guten Dienste geleistet. Doch der kaufmännische und technische Aufwand der Einsatzbereiterhaltung ist inzwischen zu hoch, und so manche Erwartung der Fahrgäste an ein modernes Fahrzeug werden eben nicht erfüllt. Der Abschied vom KT4D wird parallel zur Neufahrzeugzuführung innerhalb von 8 bis 10 Jahren erfolgen. Ein Neubaufahrzeug wird jeweils zwei Tattras ersetzen (sprich Trieb- und Beiwagen).

Die Neubeschaffung erfolgt zudem in der bereits seit Jahren bekannten Zeitplanung für Investitionsmaßnahmen des ViP, die vorsah bzw. vorsieht: - Erneuerung des Busparks und Modernisierung der KT4D, gleichzeitig und fortschreitend Erneuerung und Modernisierung des Liniennetzes der Tram, Neubau eines Betriebshofes (Tram und Bus), Beschaffung von Niederflurbahnen und Bau neuer Strecken, nach 2000 eventuell Einsatz von Zweisystembahnen mit Fahrt ins DB-AG-Netz.

Daraus wird deutlich, daß die jetzt geplante Fahrzeugbeschaffung keineswegs einer Laune entspringt, sondern Teil eines langfristigen Konzepts ist.

Wie sollten die Bahnen beschaffen sein?

Ziel des Verkehrsbetriebes ist es, durch eine intelligente Beschaffung die möglichen Kosten für das Fahrzeug gering zu halten. Es soll keine spezielle Serie nur für Potsdam geben, was kostentreibend wäre und oft auch wenig Vorteile für die Fahrgäste erbringt. Der ViP geht von einer Niederflurigkeit zwischen 70 und 100% aus, wobei die Türen im niederflurigen Bereich unterzubringen sind. Gefordert wurde zudem eine weitestgehende Podestfreiheit im Fahrgastbereich, was mittlerweile bereits viele Fahrzeuge erfüllen.

Zu prüfen bleibt bei den angebotenen Fahrzeugen die Schaffung von Rampen oder Liften für Rollstühle u.ä. Hier stellte sich heraus, daß auch unter den Vertretern der Interessen Behinderter oft keine Einigkeit über die bevorzugte Lösung besteht. Nach unserer Meinung sollte auf technisch aufwendige und oft störanfällige technische Lösungen verzichtet werden, da gerade in Potsdam viele Haltestellen über Inseln verfügen, die einen entsprechenden Zugang ermöglichen. Für die anderen Haltestellen sollte es wesentlich einfachere Lösungen als einen Hublift geben. Gerade die teuren

Maßnahmen lassen oft das Geld für alternative Lösungen im Fahrzeug fehlen, die allen Fahrgästen nutzen. Leider erhält noch kein Verkehrsbetrieb eine Förderung aus dem Sozialhaushalt oder aus ähnlichen Mitteln, weil er besondere technische Hilfen für Behinderte anschafft.

Bei den Neufahrzeugen soll der Ausstattungsstandard der jetzigen modernisierten Tatra gehalten bzw. zum Teil noch verbessert werden. Dieses betrifft sowohl die Fahrgastinformation als auch die allgemeine Nutzbarkeit. Erfreulich war, daß der Verkehrsbetrieb bereits bei der Erstellung des Lastenheftes möglichst viele Nutzergruppen mit einbezog und deren Vorstellungen einfließen ließ. Die Erfahrung aus täglicher Nutzung eines Fahrzeuges bringt oft auch Hinweise für durchaus einfache Lösungen und Forderungen bei Beachtung bestimmter Nutzungsgewohnheiten.

Beibehalten werden der Einbau von Fahrkartenautomaten und die vielfältigen Möglichkeiten der Fahrgastinformation im Fahrzeug, so zur Anzeige der nächsten Haltestelle, zum Liniennetz, zu den Tarifen usw. Eine Forderung des Bahnkunden-Verbandes ist weiterhin die Schaffung eines möglichst großen Durchblicks durch die Fahrerkabine auf die vorliegende Strecke. Dies erkennt auch die Industrie immer stärker als Trend der Zeit, zumal diese größere Sichtfläche die bessere Übersicht des Fahrers auf das Geschehen im Fahrgastraum gewährleistet.

Als Nutzer legen wir natürlich zudem Wert auf die übrigen Annehmlichkeiten für die Fahrgäste. Eine hohe Sitzplatzanzahl sollte nicht zu Lasten der Gangbreite und des Abstands der Sitze untereinander gehen. Kritisch stehen wir zum Einbau von Vis-a-vis-Sitzgruppen. Sie benötigen oft einen größeren Platz, sind dabei zu eng ausgelegt (Platzprobleme bei zwei gegenüberstehenden Personen besonders im Kniebereich) und werden gerne dazu mißbraucht, Füße auf den gegenüberliegenden Sitz zu legen. Diese genannten Punkte konnten die vorgestellten Fahrzeuge nur im bestimmten Umfang erfüllen, sie sind jedoch auf Bestellerwunsch anpaßbar.

Welche Fahrzeuge wurden vorgestellt, und wo liegen deren Mängel?

Nach der Potsdamer Ausschreibung gab es Angebote verschiedenster Hersteller aus der Europäischen Union. Eine Entscheidung soll Ende dieses Jahres fallen. Die Vorstellung der Fahrzeugtypen war noch keine Vorab-Entscheidung. Vielmehr wurde den Entscheidern ein erweiterter Überblick über die vorhandene Situation und über die Fahrgastwünsche ermöglicht. Deshalb wurde auch durch den Verkehrsbetrieb eine Fragebogenaktion durchgeführt. Die Hersteller nutzten diese Möglichkeit ebenso, "um das Ohr an die Fahrgäste zu legen". Es stellten sich ADtranz mit dem GT6N, Siemens Verkehrstechnik mit dem "Combino" und das Konsortium Sachsentrans hinter Federführung der DWA Bautzen mit der dresdener Niederflurtram vor. Zudem wollte sich Kiepe mit dem Kölner K4000 vorstellen, dies wurde jedoch durch den parallelen Aufstellungstermin auf der Berliner InnoTrans-Messe verhindert.

Etwas dick aufgetragen war die Außengestaltung eines im ViP-Design beklebten Berliner Wagens und die Beschriftung "Aus Brandenburg für Brandenburg". Insider wissen, daß ADtranz den GT6N nicht nur im Land Brandenburg bauen läßt, sondern ebenso in Nürnberg. Bei der Innengestaltung läßt der Wagen für uns schon bei Betrachtung der obigen Forderungen einige Wünsche offen. Zu nennen ist hier u.a.

die Vis-a-vis- Anordnung von Sitzen. Diese liegen zudem ungünstig im Heckteil des Fahrzeuges vorder in bestimmten Betriebszuständen auch im Fahrgastbetrieb notwendigen Rückfahreinrichtung. Übertechnisiert ist zudem der Behindertenlift an der ersten Tür. So viel Technik ist immer wieder störanfällig!

Der "Combino" ist ein reiner Prototyp, deshalb muß die Beurteilung dieses Fahrzeuges eingeschränkt erfolgen. Ändern würde sich im Anwendungsfall Potsdam der Zustand der Platzaufteilung im Fahrzeug, da beim Einrichtungsfahrzeug die Türen auf einer Seite wegfallen würden. Hiermit wären einige Engpässe im Fahrgastraum beseitigt. Der von einigen Fahrgästen kritisierte etwas harte Lauf des Fahrzeuges resultierte aus den breiteren Radreifen gegenüber den anderen Fahrzeugen. Zudem ergeben sich für Siemens weitere Anpassungen, da dieses Fahrzeug in Potsdam erstmals im Streckennetz eines Verkehrsbetriebes, dabei zum Teil mit Fahrgästen, fuhr. Zu ändern wäre nach Ansicht des Bahnkunden-Verbandes vor allem die Fahrererkabinenrückwand. Eine fast vollständige Sichtbehinderung ist nicht im Sinne der Übersichtlichkeit für Fahrer und Fahrgast, zumal diese Rückwand durch einen dahinter befindlichen Sitz nicht als Befestigung für Fahrgastinfos genutzt werden kann. Ungünstig ist hier auch das Vorhandensein einiger ungenutzter Winkel, die als Müllablage mißbraucht werden dürften.

Der Dresdener Wagen konnte nicht im Streckennetz eingesetzt werden, so daß nur die Besichtigung vor Ort verblieb. Festzustellen war, daß dieses eigentlich gelungene Fahrzeug einen erheblichen Fehler hat: Man bemühte sich, möglichst viele Sitzplätze zu schaffen, und schuf dadurch zu kleine Gänge bzw. eine zu geringe Kniefreiheit für die Sitzenden. Besonders kritisch ist dieser Fakt hinter der zweiten Tür: Durch die gegenüberliegende Anordnung von Fahrkartenautomat und Entwerter sowie einer Doppelsitzreihe wird hier ein künstliches Hindernis erzeugt, das in erheblichem Umfang den Ein- und Ausstieg behindern kann. Ungünstig ist ebenso die Vis-a-vis-Anordnung der Sitze im Heckteil, wiederum vor der Rückfahreinrichtung. Bei Gesprächen des Bahnkunden-Verbandes mit Mitgliedern des Betriebsrates des ViP bezweifelten beide Seiten ebenso die Nutzbarkeit der zusätzlichen Fahrertür nach außen im Bereich der Fahrererkabine, da diese sehr klein und eng ausfällt. Die Fahrer mit zu großer Körperfülle müssen sich wohl durch den engen Fahrgastraumgang zwängen.

Die parallele Vorstellung der zur Auswahl stehenden Fahrzeuge war nach Ansicht des Bahnkunden-Verbandes Potsdam-Mittelmark ein gelungenes Beispiel für die Einbeziehung breiter Nutzergruppen im Vorfeld der - hoffentlich fahrgastfreundlichen - Entscheidung bei der Fahrzeugbeschaffung - und dies trotz begrenzter Finanzen.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003514>.

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