



öffentlich

Betreff:
Takt 2000

Erstellungsdatum 14.07.2004

Eingang 902:

Einreicher: Fraktion PDS

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		
01.11.2000	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam		

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, zum Fahrplanwechsel Herbst 2000 die Überarbeitung des Fahrplans des Verkehrsbetriebes Potsdam (ViP) unter folgender Maßgabe zu veranlassen:

1. Das Prinzip der Anschlusssicherung ist in seiner Absolutheit aufzugeben.
2. Das Straßenbahnnetz ist bedarfsgerecht neu abzustimmen.
3. Die Takte auf den Buslinien sind nach Bedarf zu verdichten.
4. Alle Expresslinien sind ersatzlos zu streichen.
5. Das Busliniennetz ist, orientiert am Netz des Winterfahrplanes 1999/2000, neu zu ordnen.
„Sinnvoller“ Parallelverkehr ist wieder einzuführen, wobei Erfahrungen des Netzes im „Takt 2000“ berücksichtigt werden können.
6. Der Betriebsrat des ViP ist in die Neugestaltung des Netzes einzubeziehen.

Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen
auf der Rückseite

Entscheidungsergebnis

Gremium:

Sitzung am:

<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mit Stimmenmehrheit	Ja	Nein	Enthaltung
<input type="checkbox"/> Lt. Beschlussvorschlag		<input type="checkbox"/> Beschluss abgelehnt		
<input type="checkbox"/> abweichender Beschluss DS Nr.:				
<input type="checkbox"/> zurückgestellt		<input type="checkbox"/> zurückgezogen		

überwiesen in den Ausschuss:

Wiedervorlage:

Entscheidungsergebnis:	
Gremium:	
Sitzung am:	
Beratungsergebnis:	
Gremium:	
Sitzung am:	
Beratungsergebnis:	

Finanzielle Auswirkungen?

Ja

Nein

(Ausführliche Darstellung der finanziellen Auswirkungen, wie z. B. Gesamtkosten, Eigenanteil, Leistungen Dritter (ohne öffentl. Förderung), beantragte/bewilligte öffentl. Förderung, Folgekosten, Veranschlagung usw.)

ggf. Folgeblätter beifügen

Begründung:

Die Einführung des „Takt 2000“ hat sich für die Stadt Potsdam als ungünstig herausgestellt. Dies zeigt nicht nur die hohe Anzahl von Bürgerbeschwerden. Die Akzeptanz neuer Linienführungen ist sehr gering. Im Hinblick auf die Bedeutung des ÖPNV für die Bürger und Gäste der Stadt und im Hinblick auf die Bundesgartenschau 2001 ist eine überlegte Rückkehr zu einem stabilen ÖPNV-System geboten. Das heißt nicht, zum Winterfahrplan 1999/2000 zurückzukehren. Vielmehr sollen die Erfahrungen der letzten Monate in eine Fahrplanüberarbeitung mit einfließen. In jedem Fall sollen die Änderungen den Fahrgästen wieder gerecht werden.

Zu 1.) Das Prinzip der unbedingten Anschlusssicherung hat sich als unpraktisch und unzuverlässig erwiesen. Es ist in der Realität nicht 100%ig realisierbar. Die Rahmenbedingungen (Taktausdünnung, Streckenbedienung) erforderten aber diese 100%ige Realisierung.

zu 2.)

Die Straßenbahnen sollen weder bedarfsgerecht gefahren werden. So muss die Tram-Linie 93 im Tagesverkehr weder von Rehbrücke bis zur Glienicker Brücke durchgehend verkehren.

zu 3.)

Insbesondere Medienstadt und Nordraum brauchen eine deutliche Aufwertung und den ÖPNV als Alternative zu Rad- und Fußverkehr, aber auch zum Auto.

zu 4.)

Die Expresslinien haben sich als ineffektiv, für viele Fahrgäste benachteiligend und als gefährlich erwiesen. Darüber hinaus nehmen sie wichtige Ressourcen für die Grundversorgung beim Tram-Angebot in Anspruch.

zu 5.)

Potsdam braucht aber beispielsweise eine Buslinie durch die Friedrich-Ebert-Straße, die als Touristenlinie dient, aber auch das Zentrum-Ost und die verschiedenen Behinderteneinrichtungen mit Potsdams Mitte verknüpft. Darüber hinaus sind die Wohn- und Arbeitsstätten in der Friedrich-Engels-Straße wieder in das ÖPNV-Netz des ViP einzugliedern.

zu 6.)

Gewerkschaftliche Mindeststandards müssen wieder eingehalten - personeller Verschleiß gestoppt werden