

## Die Kiewer Metro hat ihre Taktzeiten erhöht

**10.03.2009**

Der hauptstädtische Transport, den man maximal komfortabel zu gestalten versprach, bringt die Kiewer zur Weißglut. Die Intervalle der Metro werden soweit erhöht, dass die Züge ständig verstopft sind und nicht nur zu Spitzenzeiten, auf Trolleybusse/O-Busse und Busse kannst man lange warten! Und die Stadtregierung redet erneut von den Tarifen ...

**Der Untergrund ist überfüllt, auf einen Bus zu warten unmöglich und die Stadtregierung redet erneut von den Tarifen.**

Der hauptstädtische Transport, den man maximal komfortabel zu gestalten versprach, bringt die Kiewer zur Weißglut. Die Intervalle der Metro werden soweit erhöht, dass die Züge ständig verstopft sind und nicht nur zu Spitzenzeiten, auf Trolleybusse/O-Busse und Busse kannst man lange warten! Und die Stadtregierung redet erneut von den Tarifen ...

Wir haben vom "Sparregime" in der Metro *"aufgrund der Krise der zivilen Schulden für Elektrizität"* geschrieben und dies nach der Erhöhung der Preise um das 3,5-fache! Die Situation für die Bürger verschlechtert sich. Die Fahrintervalle, beispielsweise auf der Syrezko-Petschersker Linie, stiegen fast um das zweifache von vier auf 6,5 Minuten am Tage und von 7-8 auf 15 Minuten nach der abendlichen Rushhour. "Ich habe den Eindruck, dass die Hauptverkehrszeit verschoben wurde", beschwert sich der Kiewer Igor Losin, der im Stadtteil "Posnjak" wohnt, "du fährst nach um 10 und die Wagons sind bis zum 'gehnichtmehr' vollgestopft ...". *"Bald wird die Metro einen Fahrplan haben, wo die Züge alle halbe Stunde fahren"*, ironisiert Wadim Filatow, ein anderer Kiewer. Auf anderen Linien ist die Situation besser, doch nur etwas – die Züge fahren nur anderthalb mal so selten.

Beim Pressedienst der Untergrundbahn erklärt man dies mit der Fortsetzung der Sparmaßnahmen. *"Die Metro muss ihre Arbeit planen, welche auf einem festgelegten Einsparung beruht"*, gibt die Leiterin der Presseabteilung, Nadeshda Schumak, zu. Wann dies aufhört, weiß sie nicht. Das gleiche betrifft die Beleuchtung der Stationen – in den Kassensälen und den Wartesälen arbeitet diese auf halber Kraft – aufgrund der Stromschulden.

*"Das ist alles wegen eures singenden Bürgermeisters (Tschernowezkij hat letzte Woche eine CD veröffentlicht auf der er selbst singt)"*, sagten uns die Mitarbeiter der Metro. *"Er erhöhte die Zahl der Personen mit Sonderrechten von 4 auf 27 Kategorien und Ausgleichszahlungen hat man uns seit Anfang November nicht überwiesen! Welche Erhöhung deckt dies alles? Man erzählt sich, dass bald das Intervall noch weiter erhöht wird, auf bis zu 20 Minuten nach 22 Uhr abends"*.

Genauso ist es mit dem überirdischen Transport – man muss derzeit sehr lang auf einen Trolleybus/O-Bus oder Autobus warten, auf vielen Strecken kommen sie nur einmal in einer halben Stunde und sind fast immer verstopft. Den Worten des Stellvertreters des Generaldirektors von "KiewPasTrans", Sergej Litwinow, nach, schaut das Unternehmen die Liste der Ermäßigten durch, kürzt die Ausgaben für den Neubau, die Reparatur und den Ersatz des Fuhrparks. *"Kardinale Änderungen haben wir bislang nicht vorgenommen. Natürlich hat die ökonomische Krise schmerzhaft getroffen, auch unseren Bereich, doch wir suchen einen Ausweg"*, sagt Litwinow. Bislang wurde zum "Ausweg" die Schließung von unrentablen Strecken – 12 Autobus und 8 Trolleybuslinien. Das Problem lösen werden die "Marschutki/Sammeltaxis" – das Unternehmen hat 450 Minibusse von "Bogdanow" geleast und wird diese auf den Linien als Ersatz fahren lassen, um zu verdienen (Der Preis in Sammeltaxis liegt um 0,5 bis 1 Hrywnja über dem der Busse).

Die Stadtregierung denkt bisher darüber nach, wie es weitergeht. Wenn im letzten Jahr das Bürgermeisteramt für den Transport und die Wegewirtschaft der Hauptstadt 430 Mio. Hrywnja überwiesen hatte, dann fallen im Jahr 2009 391 Mio. Hrywnja ab, von denen 120 Mio. Hrywnja Ausgleichszahlungen für Ermäßigte sind. Wie der Zeitung "Segodnja" der Erste Stellvertreter des Leiters der Kiewer Stadtverwaltung, Jewgenij Tschervonenko, erzählte, macht die Stadtverwaltung alles, damit der Transportbereich maximal finanziert wird und dieser in einen

gebührenden Zustand überführt werden kann. Dafür muss erneut der Bestand der Personen mit Sonderrechten/Ermäßigungen überprüft werden erneut Tarife *“die wirtschaftlich begründet sind”* geschaffen werden, obgleich der (öffentliche) Transport eine Verlustangelegenheit ist. Die Summe, welche man von der Bevölkerung verlangen möchte, nennt die Stadtregierung nicht, *das sollen Ökonomen berechnen*.

### ...doch wir könnten das unterirdische Gedränge beseitigen

Im Plan der ökonomischen Entwicklung der Stadt sind unglaubliche Summe für *“elektronische Kinkerlitzchen”* vorgesehen. An der Schwelle zur Euro-2012 soll, der Idee der Stadtverwaltung nach, der gesamte städtische Transport mit elektronischen Entwertern, GPS-Navigatoren, mit Wechselsprechanlagen und elektronischen Kassenautomaten ausgestattet werden. Außerdem erscheint ein automatisiertes Verkehrsleitsystem auf: 205 Informationstafeln, 93 Videokameras, 333 Detektoren der Verkehrsintensität und vier Wetterstationen werden über ein Internetsystem vereint. Die Kosten des Projekts betragen 287 Mio. Hrywnja (ca. 27,3 Mio. €)!

Ein neuer Metrozug kostet 12 Mio. Hrywnja (ca. 1,14 Mio. €), so könnte man halt, anstelle dieser – ihrem Preise nach – äußerst seltsamen Einfälle, eigentlich das unterirdische Leben erleichtern – mehr als 20 Metrozüge kaufen! Falls man berücksichtigt, dass derzeit in der Metro 130 Züge verkehren, dann wäre das ein Sechstel, was das Gedränge in den Wagons bedeutend entlasten würde.

**Oleg Ponomarjow**

Quelle: [Segodnja](#)

Übersetzer: **Andreas Stein** — Wörter: 781

Namensnennung-Keine kommerzielle Nutzung-Weitergabe unter gleichen Bedingungen 3.0 Deutschland Sie dürfen:

- das Werk vervielfältigen, verbreiten und öffentlich zugänglich machen
- Bearbeitungen des Werkes anfertigen

Zu den folgenden Bedingungen:

Namensnennung. Sie müssen den Namen des Autors/Rechteinhabers in der von ihm festgelegten Weise nennen (wodurch aber nicht der Eindruck entstehen darf, Sie oder die Nutzung des Werkes durch Sie würden entlohnt).

Keine kommerzielle Nutzung. Dieses Werk darf nicht für kommerzielle Zwecke verwendet werden.

Weitergabe unter gleichen Bedingungen. Wenn Sie dieses Werk bearbeiten oder in anderer Weise umgestalten, verändern oder als Grundlage für ein anderes Werk verwenden, dürfen Sie das neu entstandene Werk nur unter Verwendung von Lizenzbedingungen weitergeben, die mit denen dieses Lizenzvertrages identisch oder vergleichbar sind.

- Im Falle einer Verbreitung müssen Sie anderen die Lizenzbedingungen, unter welche dieses Werk fällt, mitteilen. Am Einfachsten ist es, einen Link auf diese Seite einzubinden.
- Jede der vorgenannten Bedingungen kann aufgehoben werden, sofern Sie die Einwilligung des Rechteinhabers dazu erhalten.
- Diese Lizenz lässt die Urheberpersönlichkeitsrechte unberührt.

Haftungsausschluss

Die Commons Deed ist kein Lizenzvertrag. Sie ist lediglich ein Referenztext, der den zugrundeliegenden Lizenzvertrag übersichtlich und in allgemeinverständlicher Sprache wiedergibt. Die Deed selbst entfaltet keine juristische Wirkung und erscheint im eigentlichen Lizenzvertrag nicht.

Creative Commons ist keine Rechtsanwaltsgesellschaft und leistet keine Rechtsberatung. Die Weitergabe und Verlinkung des Commons Deeds führt zu keinem Mandatsverhältnis.

Die gesetzlichen Schranken des Urheberrechts bleiben hiervon unberührt.

Die Commons Deed ist eine Zusammenfassung des Lizenzvertrags in allgemeinverständlicher Sprache.