

■ Aktuell

Hier könnte die BVG Millionen sparen

aus SIGNAL 01/1992 (Februar 1992), Seite 6 (Artikel-Nr: 10001460)
IGEB

Die BVG hat zu recht beklagt, daß ihr der Senat für 1992 pauschal 150 Mio DM an Zuschüssen gestrichen hat, zumal in diesem Jahr mit einer erneuten Fahrgastzunahme zu rechnen ist. Auch die IGEB hat die Streichung als fahrgastfeindlich kritisiert, weil es selbst unter günstigsten Bedingungen gar nicht möglich ist, von einem Jahr zum anderen einen solch großen Betrag ohne Angebotsverschlechterungen einzusparen. Insofern kann man die Argumentation des Senats, die Zuschußkürzung sei keine fahrgastfeindliche Politik, weil die BVG Einsparungen in anderen Bereichen und nicht beim Fahrplan machen solle, nur als verlogen bezeichnen.

Andererseits wissen alle, die sich mit der BVG befassen, daß es natürlich ein erhebliches Einsparungspotential gibt - auch ohne Angebotsverschlechterungen! Ein drastisches Beispiel dafür sind die Buslinien im Ostteil Berlins. Hier wurde am 2.1.92 bei den bisherigen BVB-Buslinien der Fahrscheinverkauf eingeführt. Zu diesem Zweck sind die Fahrzeiten aller Linien verlängert worden. Dies führte nicht nur dazu, - daß seither neue Fahrpläne gelten, über die die Fahrgäste - wie im vorstehenden Artikel geschüdert - völlig unzureichend informiert wurden, sondern auch dazu, daß viele der bisherigen Busse unerträglich "trödeln" müssen, um den Fahrplan einzuhalten, und daß wegen der längeren Fahrzeiten mehr Busse pro Linie benötigt werden, was entsprechend mehr kostet.

Und diese Mehrkosten wären zu einem großen Teil vermeidbar! Denn nach einem Monat intensiver Beobachtung durch die IGEB zeigt sich, daß bei mindestens der Hälfte aller Buslinien fünf Minuten Fahrzeit gestrichen werden können, zumindest tagsüber außerhalb des Berufsverkehrs, abends sowie am Wochenende. Dies bietet - je nach Taktzeit - bei den einzelnen Linien mehr oder weniger große Einsparungsmöglichkeiten bei der Zahl der eingesetzten Wagen

Eine Überschlagsrechnung zeigt die Größenordnung des Einsparungspotentials: Im Ostteil der Stadt gibt es ca. 50 Buslinien. Bei mindestens der Hälfte der Linien sind die Fahrzeiten seit dem 2.1.92 wesentlich zu lang. Nimmt man nur diese Linien und setzt das Einsparungspotential durch Fahrzeitverkürzungen hier mit insgesamt nur 16 Wagen an, also im Durchschnitt weniger als ein Umlauf pro Linie, so ergibt dies eine Ersparnis von rund 4 Mio DM pro Jahr. Dabei wurden pro Wagen Kosten von ca. 250.000 DM im Jahr angesetzt.

Alle Werte sind bewußt niedrig angesetzt, da es sich natürlich nur um überschlägige Kostenermittlungen handelt. Deshalb dürfte das jährliche Einsparungspotential kaum unter, sondern eher noch über 4 Mio DM liegen.

Es ist der BVG also gelungen, den Busverkehr in Ost-Berlin unnötig teuer und zugleich unattraktiver zu machen. Letzteres wird noch durch das schikanöse Verhalten vieler Busfahrer verstärkt. Da sie zu viel Zeit im Fahrplan haben und nicht immer nur

schleichen wollen, vertreiben sie sich die überflüssigen Fahrplanminuten mit dem "Türenspiel". So wird zum Beispiel an Haltestellen mit großem Fahrgastandrang vom Ikarus-Gelenkbus-Fahrer nur die Vordertür geöffnet, um die Haltestellenaufenthaltsdauer in die Länge zu ziehen. Eine andere beliebte Maßnahme gegen die langen Fahrzeiten ist die verzögerte Öffnung der Ausstiegstüren, die erst dann freigegeben werden, wenn alle einsteigenden Fahrgäste auf dem Weg zur Vordertür sind.

Dies erinnert sehr an die Schikanen der BVG-Busfahrer in West-Berlin, die den im Mai 1988 zugelassenen Fahrgastzustieg durch die Bus-Hintertür innerhalb weniger Monate zu Fall brachten. Solch fahrgastfeindliches Verhalten ist natürlich nicht die Reaktion einzelner verärgelter Fahrer, sondern eine organisierte Kampagne von ötv und Personalrat. Wann begreifen diese Herren endlich, daß die Existenz und auch die Attraktivität der BVG-Arbeitsplätze von zufriedenen Kunden abhängt?

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001460>.

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