

■ Nahverkehr

Privatisierung von BVG-Buslinien?

aus SIGNAL 01/1992 (Februar 1992), Seite 12-13 (Artikel-Nr: 10001465)
IGEB

Auf der Suche nach Kosteneinsparungen ohne Leistungsabbau entschied sich die BVG im letzten Jahr erstmals für den Einsatz von privaten Bussen, die im Auftrag der BVG fahren. Dafür ausgewählt wurden die SEV-Linien zwischen S-Bf. Anhalter Bahnhof und U-Bf. Kochstraße sowie zwischen S-Bf. Gesundbrunnen und U-Bf. Reinickendorfer Straße, auf denen seit dem August 1991 die Fahrzeuge eines Bochumer Busunternehmens verkehren. Dieses hatte preiswertere Angebote als die hier ansässigen Betriebe vorgelegt.

Damit wird in Berlin nachgeholt, was in westdeutschen Städten längst üblich ist, weil die privaten Busunternehmen ihre Verkehrsleistungen in der Regel kostengünstiger als die kommunalen Verkehrsbetriebe erbringen können. Darüber hinaus zeigen die Erfahrungen in westdeutschen Städten, daß mit einer derartigen Auftragsvergabe sogar die Angebotsqualität für die Fahrgäste verbessert werden kann. So wissen Benutzer privater Busse häufig von einem besseren Kundenservice im Vergleich zu den städtischen Unternehmen zu berichten. In Berlin ließe sich damit z.B. auch das leidige Problem der verfrühten Abfahrten von den Haltestellen leichter in den Griff bekommen: Die BVG, nun ein Kunde des Busunternehmens, kann bei entsprechender Vertragsgestaltung im Falle von Unregelmäßigkeiten viel massiver Druck ausüben, als dies gegenüber dem Personal im eigenen Betrieb möglich ist.

Die IGEB begrüßt deshalb ausdrücklich das Bemühen der BVG, mit Hilfe privater Busunternehmen die Kosten zu reduzieren, vorausgesetzt, daß bestimmte Rahmenbedingungen erfüllt werden.

Denn die Erfahrungen anderer Städte zeigen auch, daß ohne die Einhaltung solcher Rahmenbedingungen die Vorteile für den Betrieb schnell von den Nachteilen für die Fahrgäste in den Schatten gestellt werden. Damit nun für die Berliner Fahrgäste keine Verschlechterungen gegenüber dem bestehenden Zustand eintreten, müssen folgende Voraussetzungen erfüllt sein:

- Die von den privaten Busunternehmen eingesetzten Fahrzeuge müssen für den Einsatz im Linienverkehr geeignet sein. Dazu gehören neben breiten Einstiegen auch Abstellmöglichkeiten für mindestens zwei Kinderwagen und eine Ausstattung mit gut lesbaren Liniennummern- und Zielschildern.

Die Fahrzeuge müssen für den Fahrgast als Linienbus erkennbar sein. Dazu gehört neben den Liniennummern und Zielschildern, vor allem das Gesamterscheinungsbild: Auch Privat-Busse müssen sich in das von der BVG angestrebte "Corporate Design" für die öffentlichen Verkehrsmittel einpassen.

Die Fahrzeuge müssen in ihrer Bauart und technischen Ausstattung dem Standard der Fahrzeuge bei der BVG entsprechen. Die Busunternehmen sind analog zur Modernisierung des Wagenparks bei der BVG hinsichtlich behindertengerechter Niederflurwagen zum Einsatz gleichartiger Fahrzeuge zu verpflichten.

Übergangsfristen sind denkbar, jedoch nicht bei bisher bereits von der BVG mit Niederflurwagen betriebenen Buslinien. Dies betrifft z.B. die bereits seit Jahren mit Niederflurwagen befahrene Buslinie 204. Dies gilt auch für die Ausstattung der Busse mit Rußpartikelfiltern. Der Anteil der mit Abgasreinigung ausgestatteten Busse bei der



Privatbus im Schienenstranzverkehr der BVG. Das Fahrzeug ist für die Berliner Fahrgäste nur schlecht erkennbar, u.a. wegen der weißen Farbe und der unvollständigen, aufgrund des Tram-Symbols auch noch irritierenden Zielanzeige. (Foto: M. Horth)



Der Einsatz von Privatbussen kann aber auch zu Angebotverbesserungen führen. In Wien sind die privaten Unternehmen die ersten die moderne Niederflurfahrzeuge einsetzen. (Foto: M. Horth)

BVG wächst, und daher sollten auch die eingesetzten Privatbusse mindestens im selben Umfang entsprechend ausgestattet sein.

Die Wagen müssen dem Betriebsfunk der BVG angeschlossen werden, um z.B. in der Anschlußsicherungssystem in den Abendstunden eingebunden und auch bei Verkehrsstörungen von der BVG-Leitstelle ansprechbar zu sein. Langfristig muß auch die Einbeziehung in das geplante rechnergestützte Betriebsleitsystem erfolgen.

Der Fahrscheinerwerb muß auch in den Privatbussen möglich sein.

Eigentlich handelt es sich bei dieser Liste um eine Aufzählung von Selbstverständlichkeiten - sollte man meinen. Doch seit dem 3. Februar setzt die BVG auf mehreren Buslinien, vor allem in Spandau, Reisebusse ein, die wesentliche Kriterien nicht erfüllen. So gibt es beispielsweise keinen Fahrscheinverkauf und keinen Platz für Kinderwagen, der Zustieg durch die schmale Tür und der sogenannte Fahrgastfluß in den beengten Innenräumen sind beschwerlich. Zwar will die BVG diese Busse im wesentlichen nur auf E-Linien des Schülerverkehrs einsetzen und dies auch nur übergangsweise, doch die IGEB lehnt den Einsatz solcher Reisebusse im öffentlichen Nahverkehr - mit Ausnahmen von Smog-Alarm und vergleichbaren Notsituationen - grundsätzlich ab.

Wenn die BVG den Einsatz privater Reisebusse jetzt damit entschuldigt, daß aufgrund von Lieferengpässen der Fahrzeughersteller private Unternehmen - ebenso wie die BVG selbst - kurzfristig keine für den Linienverkehr geeigneten Busse bekommen könnten, dann muß sie sich fragen lassen, warum sie nicht schon längst das Ausmustern ihrer alten Fahrzeuge eingestellt hat. Denn für die Fahrgäste im Nahverkehr ist jeder acht oder zwölf Jahre alte BVG-Linienbus attraktiver als der neueste Reisebus.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001465>.

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