

■ Nahverkehr

Privatbusse im BVG-Linienverkehr

aus SIGNAL 02/1993 (März 1993), Seite 8-10 (Artikel-Nr: 10001593)
IGEB

Eine Zwischenbilanz aus Fahrgastsicht

Durch den Senatsbeschluß vom August 1991 ist die BVG verpflichtet worden, 10% ihrer Verkehrsleistungen beim Bus an private Unternehmen zu vergeben. Anlaß dafür war die Hoffnung des Senats, bei der BVG Kosteneinsparung ohne Leistungsabbau zu erzielen. Die IGEB hat bereits vor einem Jahr Kriterien genannt, die aus Fahrgastsicht bei der Privatisierung beachtet werden müssen (siehe [SIGNAL 1/92](#)). Inzwischen fahren in Berlin auf mehr als einem Dutzend Buslinien und bei fast allen SEV-Einsätzen private Unternehmen - Anlaß genug für eine Zwischenbilanz aus Fahrgastsicht.

Der nach der Vereinigung politisch verschuldete Personalmangel bei BVG/BVB (Stellenstop, Entlassungen, Lohngefälle) und die Ankündigung, die Senatszuschüsse an die BVG ab 1992 drastisch zu kürzen, führten zu einer überstürzten Umstellung mehrerer Linien auf privaten Busbetrieb, was für die BVG-Fahrgäste z.T. deutliche Verschlechterungen brachte. Über die von den privaten Firmen eingesetzten Busse, die zumeist in anderen Städten gerade ausgemustert wurden, konnte man dabei als Fahrgast gerade noch hinwegsehen. Gravierender war es schon, daß die Busse wegen unzureichender Kennzeichnung und wegen der unzureichenden Beschilderung kaum als Linienbusse zu erkennen waren. Auch hatten die anfangs nur im Berufs- und Schülerverkehr eingesetzten Busse für Kinderwagen und Gepäck keinen Platz, und Fahrscheine konnten nicht erworben werden. Die z.T. noch heute eingesetzten Altfahrzeuge waren nicht in den Betriebsfunk der BVG integriert, so daß die Wagen dieser Linien noch nicht einmal in die - ohnehin wenigen - Umsteigeanschlüsse z.B. in den Abendstunden und im Nachtnetz eingebunden waren bzw. sind. Und schließlich wurden zahlreiche Busse eingesetzt, die für den Linienverkehr völlig ungeeignet sind: So führte der Einsatz von (Doppeldeck-) Reisebussen zu viel Verdruß bei den Fahrgästen, und noch immer werden von den privaten Unternehmen Busse eingesetzt, in denen Fahrgäste mit Kinderwagen von der Beförderung ausgeschlossen sind.

Reisebusse statt Schlenkis im SEV

Aber für die gravierendsten Nachteile, die den Fahrgästen aus dem Einsatz von Privatbussen entstanden sind, war und ist die BVG selbst verantwortlich. Dies betrifft z.B. den schon seit Ende 1991 praktizierten Einsatz von Privaten auf SEV-Linien. Den durch Schienenersatzverkehr ohnehin schon gebeutelten Fahrgästen wurden und werden weiterhin die gerade hier völlig ungeeigneten Doppeldeck-Reisebusse zugemutet. Seit einigen Monaten werden ausschließlich normale zweiachsige Standardbusse eingesetzt (auch diese z.T. ohne Mitnahmemöglichkeit von Kinderwagen), die dann Ersatz für einen Straßenbahnzug mit 400 Plätzen bieten sollen. Gerade im Kurzstreckenverkehr des SEV wären jedoch die alten BVG-Ikarus-Schlenkis mit ihrer höheren Kapazität und den vielen Türen besonders geeignet.

Keine Rollstuhlbeförderung



Kinderwagen? Nein Danke! Im Herbst 1992 erfolgte der Schienenersatzverkehr im Bereich Herzbergstraße z.T. mit Bussen die war wie Stadtliniibusse aussahen, tatsächlich aber noch nicht einmal einen Kinderwagenplatz boten. (Foto: Matthias Horth)



Fehrbelliner Platz, BVG-Bus im Schülerverkehr der Linie 115. Das Beispiel zeigt, daß sich die Privatunternehmen inzwischen nur noch die Rosinen herauspicken, indem sie die Grundlast übernehmen, während die kostenträchtigen Berufsverkehrsfahrten bei der BVG verbleiben. (Foto: Clemens Radke)



Die Straßenerunterführung in der Steglitzer Albrechtstraße ist jetzt für Doppeldecker zugelassen. Die BVG hat jedoch im Rahmen der Privatisierung vertraglich sichergestellt, daß sich die Fahrgäste auch weiterhin in (zweiachsigen) Eindeckern drängeln müssen. (Foto: Matthias Horth)



Einsteigen erlaubt. Das fahrgastfreundliche, hier auf der Privatlinie 115 praktizierte Offenhalten der Türen während der Pausen an den Endhaltestellen kann einem inzwischen auch bei BVG-Fahren passieren. (Foto: Matthias Horth)



Aber auch an anderer Stelle bewies die BVG eine unglückliche Hand. Noch im Juni 1991 veröffentlichte die BVG ihr "Basisnetz" für Behinderte, das mit den Behindertenorganisationen abgestimmt war. Es beinhaltete u.a. die Buslinien 180, 183 und 188, die zu diesem Zeitpunkt auch vollständig mit rollstuhlgerechten BVG-Bussen bestückt waren. Warum aus der Vielzahl der möglichen Linien nun ausgerechnet auch diese Buslinien zur Privatisierung ausgesucht wurden und folglich die Beförderung von Rollstühlen von heute auf morgen - ohne Information der Öffentlichkeit und entgegen den Angaben im Kursbuch - wieder entfiel, bleibt das Geheimnis der Verantwortlichen bei der BVG.

Inzwischen verfügen die Privatunternehmen jedoch zunehmend über neue Fahrzeuge, die denselben Standard wie neue BVG-Busse bieten (z.B. Niederflerbauweise mit Hublift, Entwerter, Zielschilder, BVG-Betriebsfunk, BVG-Farbgebung) und zu deren schnellstmöglicher Beschaffung sich die Unternehmer verpflichten mußten. Und so dürften eine Reihe von Problemen, die den Fahrgästen aus dem überstürzten Einsatz von Privatbussen entstanden sind, hoffentlich bald der Vergangenheit angehören.

Bleibender Ärger in Steglitz

Bleibenden Ärger wird den Fahrgästen in Steglitz jedoch die BVG-Entscheidung über die Auswahl der zu privatisierenden Buslinien und den dazugehörigen Wageneinsatz bereiten: Millionensummen wurden verbaut, und jahrelang wurden den Fahrgästen der Wannesebahn Unannehmlichkeiten zugemutet, damit die S-Bahn-Brücke über der Albrechtstraße zugunsten des dringend erforderlichen Einsatzes von Doppeldeckbussen auf den regelmäßig überfüllten Bussen der Linien 180, 183 und 283 möglich wurde. Aber fast zeitgleich mit der Freigabe der Brückendurchfahrt für Doppeldecker ging die BVG vertragliche Bindungen mit Privatunternehmen ein, die den Einsatz von (zweiachsigen) Eindeckbussen auf den Linien 180 und 183 auf Jahre festschreiben. Auch der auf anderen Buslinien (115, 132) inzwischen praktizierte Einsatz von privaten Gelenkbussen, deren Einsatz auch auf den vorgenannten Linien möglich wäre, ist damit ausgeschlossen. Besonders ärgerlich ist daran, daß den Fahrgästen nicht nur weiterhin die zeitweise völlig überfüllten Standard-Eindeckbusse zugemutet werden, sondern hier auch durch den Einsatz größerer Fahrzeuge ein wirtschaftlicherer Betrieb möglich wäre, ohne daß den Fahrgästen gravierende Nachteile entstünden.

Zwischenbilanz für Fahrgäste

Trotz all dieser Probleme: Der Einsatz privater Busse im BVG-Linienverkehr hat für die Benutzer auch positive Auswirkungen gehabt. Bei aller Vorsicht, die man bei solchen Verallgemeinerungen walten lassen muß, scheint der Anteil der freundlichen und zugunsten der Fahrgäste mitdenkenden Fahrer bei den Privaten etwas höher zu sein. So muß man als Fahrgast bei den privaten Bussen an der Endhaltestelle häufig nicht mehr in Regen stehen bleiben, und bei schon geschlossenen Wagentüren besteht eine etwas größere Chance, doch noch mitfahren zu können. Auch die BVG ist mit dem Betrieb der privaten Unternehmen insgesamt zufrieden, wenn man von einigen unrühmlichen Ausnahmen absieht. So wurde z.B. dem mit der Bedienung der Linie 106 ab Sommerfahrplan '92 beauftragten Privatunternehmen bereits zum 14. Juli 1992 wieder gekündigt, nachdem es mehrfach zu Unregelmäßigkeiten und Fahrtausfällen gekommen war. Seitdem werden die Touren der Buslinie 106 von mehreren

Privatunternehmen gefahren.

Spart die Stadt wirklich?

Neben den inzwischen eher positiven Alltagserfahrungen mit dem Einsatz der Privaten ist die wirtschaftliche Bewertung weniger eindeutig. Denn Während zunächst nur Verkehrsleistungen privatisiert worden sind, die für die BVG außerordentlich kostenintensiv waren, droht sich dies inzwischen ins Gegenteil zu verkehren.

Verkehrsleistungen sind für die BVG insbesondere dann teuer, wenn z.B. für die morgendlichen Spitzenstunden, in denen sich Berufs- und Schülerverkehr überlappen, extra Fahrzeuge vorgehalten werden müssen, die nur für diese kurze Zeit benötigt werden. Dabei müssen natürlich die gesamten Infrastrukturkosten für den Einsatz des Busses wie Lohn-, Werkstatt- und Verwaltungskosten berücksichtigt werden. Nach Angaben in der Mitarbeiterzeitschrift BVG-Signal können die Kostensätze der privaten Unternehmen bei diesen Verkehren um bis zu 3 DM pro Wagenkilometer unter denen der BVG liegen. So sparte die BVG seit dem 3. Februar 1992 allein durch die Vergabe der "Spitzenkurse" auf den Linien 111, 131, 132, 134 und 135 allein 13 Fahrzeuge und damit jährlich etwa 400.000 DM Betriebskosten ein.

Aber auch im normalen Betrieb können die Privatunternehmen preiswerter fahren, nicht nur weil sie ihren Betrieb effizienter organisieren können als der Eigenbetrieb, sondern auch weil sie weniger Personal für dieselbe Verkehrsleistung brauchen, obwohl auch sie zur Bereithaltung einer Einsatzreserve verpflichtet sind. So benötigen die Privatunternehmen bei unveränderten Fahrplänen praktisch auf allen privatisierten (Tages-)Buslinien weniger Fahrzeuge und entsprechend weniger Personal als zuvor die BVG. Dies liegt nicht etwa nur an betriebsinternen Regelungen der jeweiligen privaten Auftragnehmer, wie Senator Haase kürzlich in der Antwort zu einer Kleinen Anfrage schrieb, sondern vor allem daran, daß die Privatunternehmen "lediglich" an die Einhaltung der gesetzlichen Pausenzeiten gebunden sind, nicht aber an die spezifischen BVG-Regelungen, die die Anrechnung der für einen wirtschaftlichen Betrieb besonders wichtigen "Blockpausen" praktisch ausschließen.

Es lassen sich also durch den Einsatz von Privatunternehmen tatsächlich Kosten einsparen, ohne daß das Angebot reduziert oder Leistungen schlechter werden müssen. So wird die BVG ca. 750 Mitarbeiterstellen einsparen können, ohne daß Entlassungen vorgenommen werden. Ob jedoch das nach Abzug der Mietkosten ermittelte Sparvolumen von 20 bis 25 Mio. DM pro Jahr erreicht werden kann, muß inzwischen bezweifelt werden, denn die privaten Busunternehmen wissen inzwischen um ihre starke Position. Durch die verbindliche politische Vorgabe zur Privatisierung eines Quantums von 10% der BVG-Busverkehrsleistungen ist "der Markt" praktisch außer Kraft gesetzt worden.

Die privaten Unternehmen nutzen den Privatisierungsdruck, unter dem die BVG steht, und bestimmen damit letztlich nicht nur den Preis, sondern vor allem auch die Bedingungen. Seit einiger Zeit übernehmen sie fast nur noch die kontinuierliche "Grundlast", d.h. das besonders kostenträchtige Fahren einzelner Umläufe z.B. im Berufsverkehr verbleibt auf immer mehr Linien bei der BVG. Tendenziell wird somit der durchschnittliche Preis für den Wagenkilometer bei der BVG deutlich steigen und die Spanne zum privat gefahrenen Wagenkilometer immer größer werden. Der

tatsächliche Einspareffekt wird wegen der überstürzten politischen Vorgabe, der in auch die Fahrgäste viele Unannehmlichkeiten zu verdanken hatten, immer kleiner. Nur eine modifizierte politische Vorgabe, die den Handlungsspielraum der BVG erhöht (z.B. Privatisierung nur, - wenn BVG und Fahrgästen keine Nachteile entstehen) und die zur Wiederherstellung von Marktbedingungen beiträgt (z.B. Berücksichtigung von Unternehmen aus dem Umland), kann daran etwas ändern.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001593>.

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