

■ Berlin

Sparen bei der BVG: Planmäßige Fahrten fallen wegen Personalmangels aus

aus SIGNAL 06/2000 (August 2000), Seite 7 (Artikel-Nr: 10001923)

IGEB, Abteilung Stadtverkehr

Der Personalabbau durch eine großzügige Abfindungsregelung, keine Neueinstellungen sowie die Gründung des auf privater, also billigerer Basis arbeitenden Tochterunternehmens Berlin Transport, hat sicherlich die angestrebte Senkung der Personalkosten gebracht.

Nach eigenen Aussagen hat das Unternehmen durch eine Optimierung des Verkehrsangebotes und der Betriebsabläufe und durch verbesserte Schulung des Fahrpersonals den Service für den Kunden verbessert. Dadurch ist die BVG den europaweiten Anforderungen eines modernen Dienstleistungsunternehmens im Wettbewerb mit privaten Konkurrenten näher gekommen. Störend in dieser Erfolgsbilanz ist, daß nicht genügend Fahrpersonal vorhanden ist, um die planmäßige Verkehrsleistungen zu erbringen.

Ahnungslose Fahrgäste warteten in den letzten Wochen auf einigen im 20-Minuten-Takt betriebenen Buslinien bis zu einer Stunde auf den nächsten Bus. Später wurde wenigstens ein regelmäßiger Verkehr halbwegs sichergestellt und die Ausfälle auf die häufiger bedienten Linien verlagert, was zum Beispiel auf den City-Linien 100 und 119 zu chaotischen Zuständen führte. Wollte man anfangs durch entsprechende Dementis die Fahrgäste noch über diese Mißstände hinwegtäuschen (und damit im Regen stehen lassen), so mußte die BVG bald eingestehen, daß bis zu 8% der Verkehrsleistung im Busverkehr wegen Personalmangels ausfallen. Das sind in der Frühspitze bis zu 120 Fahrten (hinzu kommen noch die »üblichen" Ausfälle wegen Unfällen, Fahrzeugschäden oder verkehrsbedingt). Selbst das Durchkämmen der Verwaltung nach tauglichem Personal, das Ableisten von noch mehr Überstunden vieler engagierter BVGer kann an der hausgemachten Misere nichts ändern: Die BVG kann die im Unternehmensvertrag vereinbarten Verkehrsleistungen nicht mehr vollständig erfüllen.

Die BVG war Jahrzehnte durch die dem Autoverkehr verpflichteten Stadtregierungen, häufig inkompetenten, falschen und widersprüchlichen Aufgaben gegenübergestellt und dadurch in die wirtschaftliche Problemzone getrieben. Die Kehrtwendung der Politik, die BVG in kürzester Zeit von einer aufgeblähten Verwaltung (mit einer durch die Spaltung aufgezwungenen ABM-Funktion) zum effektiven privatwirtschaftlichem Dienstleister zu machen, ist in den vorgegebenen Übergangsfristen undurchführbar. Aber (das weiß man im Senat) eine moderne, dynamische und erfolgreiche Geschäftsführung gesteht das nicht ein, sondern wird nach dem Motto »Alles ist machbar" versuchen, den Betrieb auf Vordermann zu bringen.

Der globalen Entwicklung folgend, läuft heute eine Erneuerung immer über den Abbau von Stammpersonal und das Übertragen von Aufgaben auf Billigkräfte hinaus. So der Weg auch hier: Berlin Transport wurde gegründet und das BVG-Personal sollte durch eine Abfindung dazu gebracht werden, künftig für weniger Geld mehr zu arbeiten. Ergebnis ist, daß offensichtlich zwar viele BVG-Fahrer den »goldenen Handschlag" annahmen, aber einen Arbeitsplatz bei der Berlin Transport abgelehnten.



(Foto: IGEB)

Und bei Neueinstellungen vom Arbeitsmarkt hat man wohl nicht bedacht, daß Kraftfahrer mit Personen-Beförderungserlaubnis nicht zahlreich sind. Nicht umsonst hatte die BVG (in Ost und West gleichermaßen) in eigener Fahrschule ausgebildet. Ein Weg, den die Berlin Transport nun auch beschreiten muß. Eine Ausbildung dauert.

In den Sommerferien fährt noch weniger als geplant

Die BVG hat mitgeteilt, daß die Personalmisere vermutlich erst im Herbst überwunden sein dürfte und die Kunden bis dahin damit rechnen müssen, nicht regelmäßig bedient zu werden. Spontane Angebotsausdünnungen hat die BVG auch vorgenommen: So wurden im Sommerferien-Fahrplan mehr Busse gestrichen als ursprünglich vorgesehen. Als ein Beispiel von vielen sei hier nur die Linie 146 erwähnt: Während der Sommerferien wird nun selbst eine so stark frequentierte Linie wie der 146er entgegen den Ankündigungen im Kursbuch plötzlich ganztägig nur noch im Viertelstunden-Takt betrieben!

Falsche Personalplanung: Nichts Neues bei der BVG

Der BVG-Führung müßte an der Misere peinlich sein, daß ein solcher Fehler wiederholt auftritt: 1992 ließ sie zu viel Personal gehen, so daß im (Ost-Berliner) Bus- und Straßenbahn-Netz ein »Notfahrplan" (sprich Taktausdünnungen in erheblichem Umfang) eingeführt wurde, der einige Monate später der Normalfahrplan wurde. Schließlich ließ man 1995 und 1996 so viele U-Bahn-Fahrer die Abfindungsregelung in Anspruch nehmen, daß es zu erheblichen Ausfällen und Betriebseinschränkungen bei der U-Bahn kam.

Derartige Managementfehler sind in der heutigen an Wachstum und Effektivität orientierten Wirtschaft zwar nicht untypisch, in einem dem öffentlichen Verkehr dienendem Unternehmen aber nicht hinnehmbar. Auf dem übrigen Markt hätten die Konsumenten wenigstens die Wahl, ein anderes Produkt zu wählen.

Wir fordern deshalb, daß kurzfristig die vom Land Berlin bestellten, aber ausfallenden Verkehrsleistungen durch die Beauftragung von privaten Verkehrsunternehmen erbracht werden. Und daß bei der BVG trotz der wirtschaftlich prekären Lage das Personal natürlich nur in dem Umfang und in den Bereichen per Abfindungsregelung abgebaut werden darf, daß die vom Land Berlin bestellten Verkehrsleistungen nicht gefährdet werden, darf wohl von einem vierköpfigen Vorstand, der noch dazu ein eigens für Personal zuständiges Mitglied hat, als selbstverständlich erwartet werden.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001923>.

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