

■ Berlin

Alltagsprobleme bei der BVG

aus SIGNAL 06/2001 (September-Oktober 2001), Seite 11-12 (Artikel-Nr: 10002058)
IGEB, Abteilung Fahrgastbelange

Die BVG kämpft zur Zeit mit einem gravierenden Busmangel - teils durch die Beschaffungspolitik selbst verschuldet, teils korrosionsbedingt. Immer wieder kommt es vor, daß auf Linien wie 129 oder 148 statt der dort gewohnten und auch dringend nötigen Doppeldecker ganz normale 12-Meter-Standardbusse verkehren. SIGNAL berichtete zuletzt in [Heft 4/2001](#) . Die BVG schickte uns anlässlich der auch auf anderen Kanälen geführten Beschwerde folgende Stellungnahme, die wir unseren Lesern nicht vorenthalten wollen.

»Berliner Verkehrsbetriebe Qualitätsförderung

Leider ist es uns auf Grund der bekannt angespannten Haushaltslage nicht mehr möglich, eine größere Anzahl von Fahrzeugen als »stille Reserve« vorzuhalten, um Engpässe anzufangen. So stehen zur Zeit wegen der Umrüstung auf das Rechnergestützte Betriebsleitsystem (RBL) und auch wegen der verzögerten Auslieferung bestellter Neufahrzeuge durch die Industrie zwar insgesamt genügend Fahrzeuge, jedoch zeitweise nicht genug Fahrzeuge bestimmter Baureihen zur Verfügung, so daß auf einzelnen Linien beispielsweise kleinere oder auch ältere, nicht behindertengerechte Wagen eingesetzt werden müssen. Wir bedauern diesen Umstand sehr, können für diesen Engpaß jedoch nur um Verständnis bitten.

Grundsätzlich sind wir bemüht, auf den einzelnen Linien, von gezielten Verstärkungsfahrten einmal abgesehen, einen möglichst typenreinen Wageneinsatz zu planen. Dabei spielt insbesondere die behindertengerechte bzw. behinderten-freundliche Ausstattung der Wagen eine nicht unerhebliche Rolle. Befragungen unserer Kunden zeigten, daß eine einheitliche Linienbedienung ganz überwiegend gewünscht wird. Da in jüngster Zeit die Anzahl der Doppeldeckfahrzeuge aus Altersgründen stark abgenommen hat, ist der Einsatz von großräumigen Eindeckfahrzeugen auch auf Linien, die früher traditionelle DD-Linien waren, unabdingbar. Es ist zu erwarten, daß die Zahl der Doppeldecker auch künftig weiter zurückgehen wird. Hierbei spielen auch wirtschaftliche Hintergründe eine Rolle.

Die verschiedenen Baureihen der Niederflurfahrzeuge, die Standardtypen des Verbandes deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) darstellen, werden von der Industrie in großen Serien bundesweit und mithin deutlich preisgünstiger angeboten als die fast ausschließlich für Berlin, sozusagen als Sonderanfertigung, hergestellten Doppeldeckbusse. Ein Doppeldecker kostet in der Anschaffung 50 % mehr als ein Eindecker.

Auch bitten wir zu bedenken, daß die Doppeldecker-Neuserien auf Grund entsprechender Richtlinien (Mindestdeckenhöhe usw.) ca. 20 cm höher sind als die bisherigen Altfahrzeuge, und somit etwa wegen der notwendigen Brückendurchfahrten nicht mehr freizügig im Gesamtnetz eingesetzt werden können, sondern nur noch auf 14 Omnibuslinien. Dies stellt einen ganz erheblichen betrieblichen Nachteil dar.

Unter Berücksichtigung aller Aspekte wurde für die Bestandsentwicklung der BVG



15-Meter-Eindeckerbus in Köpenick. (Foto: Marc Heller)



Ganzwerbung, die über die Scheiben geht: Gut für die Kassen der BVG, schlecht für Fahrgäste. (Foto: Marc Heller, Mai 2001)

festgelegt, daß sich die Bestandszahlen für die Omnibustypen folgendermaßen darstellen: ca. 30 % Doppeldecker, ca. 30 % Schubgelenkbus/15-Meter-Niederflurwagen, ca. 40 % Eindecker.

Dies führt im Falle des Fahrzeugtyps Doppeldecker dazu, daß sich die Stückzahl von ca. 600 Omnibussen auf ca. 400 Stück reduziert. Diese Anpassung erfolgt entsprechend der Beschaffung von Neufahrzeugen durch Umstellung bestimmter Omnibuslinien auf andere Omnibustypen. Unter anderem sind die Linien 221 und 174 bereits auf 15-Meter-Niederflurfahrzeuge umgestellt und damit, was uns sehr freut, als behindertengerechte Linien ausgestattet.

Sicherlich bieten die großräumigen Niederflurbusse trotz ihrer großen Kapazität einen insgesamt geringeren Sitzplatzanteil als die Doppeldecker, Wir verstehen, daß dieser Umstand für diejenigen Kunden, die längere Reisewege zurücklegen, nicht optimal sein kann. Wir rechnen jedoch mit ihrem Verständnis, daß in der Gesamtbetrachtung aller Belange hier ein leider notwendiger Kompromiß gesucht werden mußte."

Nun kann man den Doppeldeckern durchaus zwiespältige Gefühle entgegenbringen, übermäßig komfortabel (außer bei der Zahl der Sitzplätze) und fahrgastfreundlich sind sie nämlich nicht, außerdem lässt sich die Industrie diese Fahrzeuge mit Apothekerpreisen vergolden.

Allerdings ist auch bei dem anderen großen Fahrzeugtyp - den Gelenkbussen - eine Stagnation eingetreten. Nachdem in den 90er Jahren bei der BVG die jahrzehntealte ideologische Blockade gegen Gelenkbusse gefallen schien und auch einige Neuanschaffungen erfolgten, ist mit der Ausmusterung der Ikarus 280-Baureihe die Zahl der langen Fahrzeuge wieder deutlich zurückgegangen. Und zumindest hier zieht das Kostenargument nicht, denn GN-Busse können von vielen Anbietern in großen Stückzahlen und »von der Stange« gekauft werden. Warum die BVG das nicht tut, bleibt rätselhaft. So ist zumindest zu hoffen, daß die jüngst gebraucht aus Dresden gekauften Gelenkbusse nicht - wie angedroht - nach dem Sommer wieder verkauft werden, sondern dauerhaft helfen, den Fahrzeugmangel und -fehleinsatz auf wichtigen Berliner Linien zu beenden.

Ein weiteres Problem: Zerkratzte Scheiben

Leider wird es zunehmend zum Alltag: wer mit der BVG unterwegs ist, kann durch die einstmals großzügigen Seitenscheiben der Fahrzeuge die Stadt nur noch schemenhaft wahrnehmen. Entweder haben sich ein paar schwer pubertierende Scratchers verewigt, oder es waren die »Sticker" am Werk. Bei denen handelt es sich allerdings nicht um eine neue Spezies von Freizeitkünstlern, sondern um die BVG selbst, die neuerdings jeden freien Quadratzentimeter Glas mit weitgehend undurchsichtigen Werbefolien beklebt. Zuletzt hatten wir in [Signal 4-5/2000](#) darüber berichtet, unabhängig davon erreichte uns eine Stellungnahme der BVG, Abteilung Qualitätsmanagement:

»Die von Ihnen bemängelten Beeinträchtigungen von Fahrten mit dem Bus durch die Ganzwerbung an den Fahrzeugen bedauern wir sehr. Wir haben Ihr Anliegen an den zuständigen Unternehmensbereich zur Kenntnisnahme und zur Auswertung weitergeleitet.

Die Anbringung von Werbung an unseren Fahrzeugen stellt ein recht sensibles Problem dar. Wir verstehen den Wunsch unserer Kunden, während der Fahrt unbeeinträchtigt den Blick aus dem Fenster zu genießen. Andererseits unterliegen wir als Unternehmen einer Verpflichtung zu strenger Wirtschaftlichkeit. Wir möchten Sie darauf hinweisen, daß neben den Erlösen aus dem Fahrscheinverkehr die Werbeerträge einen sehr erheblichen Teil unserer Einnahmen darstellen. Im Interesse möglichst stabiler Fahrpreise für unsere Kunden und aus der Verantwortung gegenüber der öffentlichen Hand sind wir verpflichtet, auch diese Erlösquelle zu nutzen.

Wir möchten Sie ganz herzlich um Verständnis bitten, daß wir aus diesen Gründen gezwungen sind, hier einen Kompromiß zwischen dem Wunsch unserer Kunden und dem Anliegen der Werbewirtschaft nach einer möglichst effektiven Präsentation zu suchen. Ganzwerbung an Bussen und Straßenbahnen ist mittlerweile bundesweit in vielen Städten üblich.

Seit kurzem werden auch in Berlin Versuche mit verschiedenen Formen der Ganzwerbung durchgeführt, um einen möglichst annehmbaren Interessenausgleich zu erreichen. Durch eine besondere gepunktete Ausführung der Folien und durch die Verwendung eines transparenten Materials versuchen wir, die freie Sicht auch weiterhin zu gewährleisten. Auch sind viele sehr unterschiedlichen Meinungen und Vorschläge, die uns bisher erreichten, in die praktische Umsetzung eingeflossen. In diesem Zusammenhang danken wir auch Ihnen für Ihren Vorschlag, die von besonders vielen Besuchern genutzten Linien 100 und 200 nicht mit Ganzwerbung zu versehen.

Wir hoffen, daß wir mit diesen Erläuterungen etwas Hintergrundinformation vermitteln konnten. Da wir allen unseren Kunden und Gästen gern weiterhin unser dichtes Verkehrsangebot in allen Bereichen der Stadt rund um die Uhr bereitstellen möchten, rechnen wir für die kleinen Beeinträchtigungen mit ihrem Verständnis."

Es war bisher nirgendwo davon die Rede, daß die BVG zur Aufrechterhaltung ihres Betriebs zwingend auf Werbeeinnahmen angewiesen ist. Das steht so auch nicht im Unternehmensvertrag mit dem Land Berlin. Die BVG scheint aber inzwischen der Meinung zu sein, daß das Aus-dem-Fenster-Sehen ein freiwillig gewährter Luxus ist, den man den Fahrgästen auch jederzeit wieder entziehen kann. Wenn die Werbeeinnahmen für die BVG tatsächlich so wichtig sind, daß sie bedenkenlos ihren Kunden Sichthindernisse vor die Nase klebt, dann sollte sie bei künftigen Fahrzeugbestellungen vielleicht statt der Fenster wieder durchgehende Seitenbleche einbauen lassen...

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10002058>.

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