

## Eine Krise, die keine sein darf

### Anhaltender Fahrermangel bei der BVG-Straßenbahn



**Linie M 8.** Gleich auf mehreren Straßenbahnlinien hat die BVG ihr Fahrplanangebot kürzen müssen, weil sie seit vielen Monaten nicht genügend Fahrer hat. Erst für 2016 verspricht sie eine allmähliche Rückkehr zum Regelfahrplan. Foto: Michael Dittrich

Schon mehrfach hat die IGEB das Problem fehlender Fahrer bei der Straßenbahn der BVG thematisiert (siehe u.a. SIGNAL 3/2015). Doch nachdem die BVG das zunächst bestritten oder zumindest kleingeredet hat, musste sie inzwischen zugeben: Ja, es fehlen Fahrer.

Eine falsche Personalpolitik bestreitet die BVG aber weiterhin und entschuldigt den Mangel mit der „Rente mit 63“, hohem Krankenstand und vielen Urlaubern. Die IGEB-Bezeichnung „Straßenbahn-Krise“ wies der Bereichsleiter Straßenbahn, Klaus-Dietrich Matschke, gegenüber dem Berliner Kurier zurück. Es gäbe zwar Probleme, aber von einer Krise würde er nicht reden wollen.

Aus Fahrgastsicht ist es aber durchaus eine Krise, denn die täglichen Auswirkungen sind seit Monaten beträchtlich und dauern an – laut Herrn Matschke noch bis in das 1. Quartal 2016.

#### Mögliche Ursachen für die Krise

Sicherlich hat die Sparpolitik des Wowereit-Senats, insbesondere des ehemaligen Finanzsenators Nußbaum, einen großen Anteil an der jetzigen Krise. Personal wurde nicht eingestellt, Reserven wurden reduziert und auf Erweiterungen des Angebots nicht reagiert. Hinzu kam das Ziel einer „Schwarzen Null“ in der BVG-Bilanz, weshalb die BVG (auch) bei der Straßenbahn massiv gespart hat. Leidtragende dieser falsch verstandenen Sparpolitik sind nun die Fahrgäste.

Dass die oft zitierte „Rente mit 63“ als Hauptursache dargestellt wird, ist nur eine Ablenkung vom Missmanagement. Sicherlich, einige Fahrer haben die kurzfristig

eingeführten Neuregelungen genutzt und sich in den wohlverdienten Ruhestand verabschiedet, doch das erklärt nicht den lang anhaltenden Personalmangel von nach IGEB-Kennntnis derzeit 80 bis 100 Fahrern.

#### Was tut die BVG, um die Krise zu beenden?

Das Hauptproblem ist nicht von heute auf Morgen zu lösen, da stimmen wir der BVG zu. Personale müssen erst einmal gefunden, ausgebildet und dann auch noch zum Bleiben angeregt werden. Genau hier liegt aber das Problem bei der BVG. Neubewerber bekommen einen auf 2 Jahre befristeten Vertrag – bei einem durchschnittlichen Monatsgehalt von 2093 Euro brutto als Anfangsgehalt. Durch die Wechselschicht kommen Zuschläge von ca. 120 bis 150 Euro netto hinzu.

Geht man von der Lohnsteuerklasse 1 aus, ergibt das ein Netto von ca. 1500 Euro im Monat – bei einer 39-Stunden-Woche in Wechselschicht nicht gerade ansprechend. Vergleicht man das mit dem Gehalt einer Verkäuferin, die nach Tarif bezahlt wird, so ist der Unterschied gering. Bei einem Bruttogehalt von ca. 1680 Euro kommt diese auf ein Netto von ca. 1195 Euro, also gerade mal 200 Euro weniger als ein Straßenbahnfahrer mit Zuschlägen.

Die Folgen spürt die BVG auch sehr deutlich, denn ca. 10 Prozent der Neueinsteiger hören nach kurzer Zeit wieder auf, weil sie entweder einen besser bezahlten Job gefunden haben oder weil sie einfach mit dem Stress, den der Fahrerberuf mit sich bringt, nicht klar kommen.

Deshalb ist es notwendig, für diesen Beruf entsprechende Anreize zu schaffen und vor allem sichere Arbeitsplätze anzubieten. Dazu gehören unbefristete Arbeitsverträge und höhere Löhne.

Da es offensichtlich schwer ist, ausreichend Fahrerinnen oder Fahrer zu finden, leiht sich die BVG derzeit Fahrer aus Mainz aus. Ob auch aus anderen Städten Personal ausgeliehen werden können, ist derzeit nicht sicher.

#### Die Folgen für die Fahrgäste seit den Sommerferien

Nach anfänglichen unkontrollierten Ausfällen wurde zum Anfang der Sommerferien damit begonnen, gezielt den Fahrplan der Straßenbahn auszudünnen. Ziel war es, diese Ausfälle zu reduzieren oder gar abzustellen. Leider wurden einige Ausfälle von der BVG durchgeführt, ohne sie zu kommunizieren. Die Ausdünnungen im Überblick:

##### • Linie M2

Für diese Linie wurde ab 27. Juli 2015 an Sonnabenden der 5-Minuten-Takt auf einen 7/7/6-Takt ausgedünnt. Dazu wurden lediglich die Fahrpläne ausgetauscht.

##### • Linie M4

Bei dieser Linie fanden einige Änderungen statt, die Fahrgäste besonders an Wochenenden deutlich zu spüren bekommen. Der wochentags geltende 3-bis-4-Minuten-Takt wurde auf einen 4-Minuten-Takt ausgeweitet. Dafür werden aber längere Züge in Form von GT6-Doppeltraktionen eingesetzt.

Sonnabends ist der bisherige 5-Minuten-Takt durch einen 7-/7-/6-Minuten-Takt ersetzt worden. Ab Prerower Platz fährt nun nur noch alle 20 Minuten eine Bahn nach Falkenberg. Alle anderen Bahnen fahren im 7/13-Minuten-Takt zur Zingster Straße. Leider funktioniert der Anschluss M4/M17 am Prerower Platz nicht, so dass der Fahrgast also entweder den Bus nehmen oder warten muss.

Sonntags gibt es eine besonders gravierende Ausdünnung: Die Linie M4 verkehrt nun auf dem Abschnitt S-Bf Hackescher Markt—Prerower Platz nur noch alle 10 Minuten. Somit werden nun beide Äste nur noch im 20-Minuten-Takt befahren.

##### • Linie M5

Diese Linie fährt seit 31. August nur noch alle 20 Minuten zum Hauptbahnhof. Alle anderen Kurse enden am S-Bahnhof Hackescher Markt. Durch die Bauarbeiten in der Konrad-Wolf-Straße verkehrten die Verstärkerfahrten zwischen Landsberger Allee/Petersburger Straße und Zingster Straße schon seit Baubeginn am 6. Juli nicht mehr. Sie wurden mit Ende der Bauarbeiten am 19. Oktober wieder eingesetzt.

Leider fallen abends die Fahrten zwischen Landsberger Allee/Petersburger Straße

und Zingster Straße ebenfalls aus, so dass diese Linie abends nur noch im 20-Minuten-Takt verkehrt.

• **Linie M6**

Seit 31. August fallen hier die Verstärkerfahrten nun offiziell aus, zuvor fielen diese immer operativ aus. In den Sommerferien gab es sie planmäßig nicht. Auch bei dieser Linie wurden die abendlichen Fahrten zwischen Landsberger Allee/Petersburger Straße und Riesaer Straße eingestellt. So verkehrt auch diese Linie abends nur noch im 20-Minuten-Takt.

• **Linie M8**

Auf dieser Linie werden seit der Verlängerung zum Hauptbahnhof am 31. August überwiegend lange Flexitys eingesetzt, aber auch hier wurden die abendlichen Fahrten zwischen Landsberger Allee/Petersburger Straße und Ahrensfelde/Stadtgrenze eingestellt.

Die Verstärkerfahrten dieser Linie sind nun mit der Linie 18 gekoppelt und verkehren als Linie M8 von Landsberger Allee/Peters-

burger Straße bis Alt-Marzahn und ab da weiter als Linie 18 nach Riesaer Straße.

• **Linie M10**

Bei dieser Linie begannen am 1. August 2015 die Baumaßnahmen für die Anschließung der Gleise in der Invalidenstraße und der damit verbundenen Verlängerung zum Hauptbahnhof. In der Bauzeit vom 1. bis 29. August 2015 wurde diese Linie zum Friedrich-Ludwig-Jahn-Sportpark zurückgezogen. Gleichzeitig hat man im Rahmen des Baufahrplans den Takt am Sonnabend von 5 auf 6 Minuten ausgeweitet. Seit dem 31. August 2015 verkehrt diese Linie nun von Montag bis Sonnabend im 6-Minuten-Takt.

• **Linien 18 und 67**

Beide Linien sind seit dem Beginn der Sommerferien an Sonnabenden eingestellt.

Diese umfangreichen Angebotsreduzierungen wurden in den BVG-Pressemeldungen allerdings nicht vollständig kommuniziert. So wurden die abendlichen Kürzungen

der Linien M5, M6 und M8 nicht erwähnt, ebenso die Ausdünnung der Linie M2. Auf der Linie 4 wurde eine Taktausdünnung von 30 bis 90 Sekunden angekündigt, aber mit keinem Wort die massive und nicht tragbare Kürzung am Wochenende erwähnt.

**Weitere Einschränkungen durch Bauarbeiten**

Offensichtlich scheinen Bauarbeiten gut geeignet zu sein, längere Einstellungen ganzer Linien zu begründen. So wurde die Linie M2 ein ganzes Wochenende (17. bis 19. Oktober 2015) und die Linie 68 sogar für mehrere Wochen (26. Oktober bis 7. Dezember 2015) eingestellt. Andere Bauarbeiten führen zu den üblichen Linienkürzungen.

Die IGEB hatte angesichts des Fahrer mangels wiederholt einen verlässlichen Notfahrplan für die Straßenbahn gefordert. Doch die von der BVG vorgenommenen Ausdünnungen sind vor allem an betrieblichen und weniger an Fahrgastbelangen orientiert. Es wurde gekürzt, ohne darauf zu achten, ob es Alternativen gibt. Dieser Zustand muss schnellstmöglich beendet werden. *md*



Die Verstärkerfahrten der M8 hat die BVG mit der Linie 18 gekoppelt. Aber die Fahrgastinformation über diese Änderung war unzureichend, so dass die Fahrgäste aus der M8 ausstiegen, weil sie nicht wussten, dass die Straßenbahn als Linie 18 weiterfährt. Am Ziellanzeiger der Tatra-Fahrzeuge ist die Durchbindung nun ablesbar (Bild oben), aber ungeschickt ist die Darstellung auf dem Daisy-Anzeiger, denn der Anzeiger suggeriert eine Fahrt nach Alt-Marzahn Ecke Riesaer Straße – einen Ort, den es nicht gibt.

Fotos: Michael Dittrich

aus:  
verkehrspolitische Zeitschrift SIGNAL 5/2015  
(5. Nov. 2015)  
Berliner Fahrgastverband IGEB  
www.igeb.org • igeb@igeb.org  
Tel. (030) 78 70 55 11

