

An der Kurbel Richtung Feierabend

Georg Drechsler ist Vorstandsvorsitzender der Bremer Straßenbahn AG / Mehr Fahrgäste, weniger Mitarbeiter

Von Heinz Holtgrefe

BREMEN. Auf Georg Drechsler trifft die Bezeichnung Unternehmenslenker im Wortsinne zu. Der Vorstandsvorsitzende der Bremer Straßenbahn AG setzt sich regelmäßig auf den Fahrersitz von Straßenbahnen und Bussen. Erstens macht ihm der vorübergehende Dienst an der Kurbel oder am Lenkrad Spaß, zweitens „weiß man so, wovon man redet“.

Straßenbahnen hat der 59-jährige Diplom-Ingenieur bereits während seines Studiums in Karlsruhe gefahren, Schienenfahrzeuge haben ihn schon immer fasziniert – und bis heute nicht losgelassen. Selbst in der Freizeit widmet er sich diesem Thema, Urlaubsreisen führen regelmäßig auf die Eisenbahnstrecken der Schweiz, zuletzt ging es im Zug drei Wochen durch die USA.

Mit Urlaubsromantik hat sein Job allerdings nichts zu tun. Im Gegenteil, der ist knochenhart, fordert ihn 60 bis 70 Stunden die Woche. Das Ergebnis kann sich allerdings sehen lassen. Drechsler und seinen beiden Vorstandskollegen ist es in den zurückliegenden Jahren gelungen, die BSAG einer Fitnesskur für eine bessere Ausgangsposition im Wettbewerb zu unterziehen. Was auch dringend notwendig war.

Vor einigen Jahren fielen die Expertisen externer Gutachter über den Bremer Verkehrsbetrieb vernichtend aus. Kurzfassung: „Nicht wettbewerbsfähig.“ Zu viel Personal, zu geringe Produktivität, zu wenig Einnahmen, zu hohe Kosten, zu hoher Zuschussbedarf durch die Stadt. Damals kreiste das Damoklesschwert der Privatisierung über der BSAG und ihren Mitarbeitern. Kampflös wollte das Traditionsunternehmen jedoch nicht kapitulieren, als Gegenmaßnahme wurden ein Restrukturierungsprogramm entwickelt und ein Kontrakt mit der Stadt Bremen geschlossen. Drechsler: „Die Alternative wäre gewesen, den Laden auseinanderzunehmen.“

Die jahrelangen Anstrengungen haben sich gelohnt, wie die nüchternen Zahlen belegen. Von 1998 bis 2007 stieg die Zahl der Fahrgäste kontinuierlich von 92,9 auf 98,5 Millionen, bis Ende 2008 werden es sogar 99,5 Millionen sein. Die Fahrgeldeinnahmen erhöhten sich von 45,3 auf 62,1 Millionen Euro, die Zahl der Mitarbeiter sank von 2400 auf 2000, und der Verlustausgleich wurde von 81,7 auf 57,7 Millionen Euro reduziert. Drechsler freut sich, dass der Ausgleich durch die Stadt 2007 sogar drei Millionen Euro niedriger ausfiel als im Kontrakt vereinbart. „Das war kein Selbstläufer“, so der BSAG-Chef.

Wie ist diese Rosskur gelungen, die allen Beteiligten viel abverlangte? Insgesamt 120 Maßnahmen haben zur verbesserten Situation geführt. So konnten durch eine flexiblere Fahrplangestaltung neue Fahrgäste hinzugewonnen werden, gleichzeitig sparte die Umstellung 100 Fahrer ein. Als großer Wurf erwies sich eine Umstellung in den Werkstätten. Dort werden Bahnen und Busse jetzt erst ab 9 Uhr repariert und gewartet. So kann zur Hauptverkehrszeit alles auf Bremens Straßen und Schienen rollen, was Räder hat. Gleichzeitig wurden die Handwerker zu Fahrern ausgebildet und sitzen nun zu den Spitzenzeiten auf dem „Bock“. „Die BSAG ist flexibler geworden“, resümiert Georg Drechsler.

Weiterer Effekt dieser Umstrukturierung: Die BSAG benötigt weniger Fahrzeuge. Innerhalb von zehn Jahren konnte die Zahl der Busse von 300 auf 210 gesenkt werden, statt 150 Straßenbahnen fahren nun nur noch 120. Durch viele Neuanschaffungen für den Fuhrpark konnten die Unterhaltungskosten gesenkt werden.

Neubaustrecken wie die Linie 6 zur Universität oder die 4 nach Borgfeld haben für einen enormen Fahrgastzuwachs gesorgt. Allein auf der Linie 4 wurden 60 Prozent mehr Fahrgäste befördert. Nicht zuletzt aus dieser Erfahrung heraus möchte die BSAG weiter mit verlängerten Straßenbahnlinien



Liebt die kleine und die große Bahn im Beruf und in der Freizeit: Georg Drechsler, Vorstandsvorsitzender der BSAG.

FOTOS: FRANK THOMAS KOCH

ins Umland wachsen. Zum Beispiel mit der Linie 4 von Borgfeld bis Falkenberg oder mit der 8 vom Roland-Center nach Weyhe-Leeste.

Aber auch innerstädtisch setzt die BSAG auf Expansion: Die Linie 1 soll in beiden Richtungen nach Mahndorf und Huchting verlängert werden, die Linien 2 und 10 haben ihre Endstation künftig am Werkstor von Mercedes. Insbesondere die stark frequentierten Buslinien sind die potenziellen Kandidaten für die Umstellung auf Straßenbahnen.

Georg Drechsler: „Es soll umgesetzt werden, was alle einschlägigen Gutachten feststellen: Bremen hat zu wenig Straßenbahnstrecken, der Netzausbau kann das Unternehmensergebnis verbessern. Auf den starken Achsen fährt die Straßenbahn wegen ihrer großen Kapazität nämlich wirtschaftlicher als

der Bus.“

Doch nicht alle Blümenträume kommen zur Reife. So musste das Projekt der Streckenverlängerung von Arsten nach Brinkum gestoppt werden, weil es sich bei der sogenannten standardisierten Bewertung als wirtschaftlich nicht tragfähig erwies. „Alle

Preise für Stahl enorm gestiegen. Der Vorwurf der Schönrechnerei ist ungerecht.“ Immerhin habe die Deputation den Projekten einmütig zugestimmt.

Für einen wirtschaftlichen Betrieb muss allerdings nicht nur gebaut werden. Es müssen auch zusätzliche Fahrgäste gewonnen werden, denn der Betrieb einer Straßenbahn ist etwa 1,5 Mal teurer als der eines Busses. Mehr Fahrgäste in einem Wagen – in diese Richtung zielt auch der sukzessive Umbau des Schienennetzes von 2,30 auf 2,65 Meter Wagenbreite – immer dann, wenn ohnehin Gleiserneuerungen anstehen. Durch diese Maßnahme wird im Fahrzeugraum Platz für eine weitere Sitzreihe geschaffen, die Kapazität steigt um 30 Prozent. Auf den Linien 1 und 6 ist die Umrüstung des Gleisabstands abgeschlossen, als nächste ist die 3 dran. Neu beschaffte Straßenbahnen haben schon das XXL-Format.

Nach und nach werden 34 neue Straßenbahnzüge auf Bremens Schienen gebracht, als Ersatz für 30 Jahre (!) alte Wagen. Die BSAG hat ein Großserienfahrzeug des Herstellers Bombardier gewählt, das im Baukastensystem auf die Anforderungen der Hansestadt zugeschnitten wird. Selbst die hochmodernen Niederflurbahnen der ersten Generation von 1990 kommen langsam in die

cke von Gröpelingen nach Sebaldsbrück pro Richtung fünf Minuten Fahrzeit einsparen, hin und zurück sind es schon zehn. Auf den ersten Blick nicht viel, aber über den gesamten Tag eine ganze Menge. Wenn dadurch eine Bahn samt Fahrer eingespart wird, macht das über 540 000 Euro Betriebskosten pro Jahr.

Darauf achtet auch die Stadtgemeinde Bremen penibel. Sie hält 99,02 Prozent aller Anteile an der AG, der Rest befindet sich in Streubesitz. Ausgesprochen selten, dass einmal ein BSAG-Papier gehandelt wird. Einmal im Jahr treffen sich auf der Hauptversammlung rund 30 Aktionäre.

Die BSAG ist nicht mehr der träge Koloss von vor ein paar Jahren. Dafür waren „sehr intensive Diskussionen mit der Mannschaft erforderlich“, beschreibt Drechsler sehr zurückhaltend den Umbau des Unternehmens. „Auch der Betriebsrat hat prima mitgezogen“, lobt der Chef – den Arbeitnehmervertreter blieb angesichts der mageren Alternativen auch nichts anderes übrig.

Die Anstrengungen haben sich gelohnt: Die BSAG hat den Spagat geschafft, ein gutes Angebot vorzuhalten und dennoch die Verluste zu reduzieren. Deshalb ist die BSAG auch zuversichtlich in die derzeit laufenden Verhandlungen mit der Stadt gegangen, um den Auftrag für den Bahn- und Busbetrieb in Bremen auch für die kommenden zehn Jahre zu bekommen. Kundenbefragungen bringen dem Unternehmen regelmäßig gute Noten. Was nicht heißt, dass es keine Beschwerden gibt. Die nimmt Drechsler sogar besonders ernst, denn „jede Kritik ist ein kostenloser Verbesserungsvorschlag“.

Auch nach mehr als zehn Jahren in Bremen findet der BSAG-Vorstandschef seinen Job immer noch spannend. Ein Personalberater hatte ihn damals angesprochen, als er noch bei den Verkehrsbetrieben in Karlsruhe tätig war. In Bremen wurde Drechsler einer von drei Vorständen, seit 1999 steht er der Führungsriege vor.

Der gebürtige Badener, der im Rheinland aufgewachsen ist, fühlt sich in Bremen sehr wohl, hat hier ein enges Netzwerk aufgebaut. Er ist in zweiter Ehe verheiratet, hat vier Kinder, drei davon sind erwachsen, eines ist erst ein dreiviertel Jahr alt. „Total Klasse“, beschreibt der 59-Jährige das späte Vaterglück. In der Freizeit rudert Drechsler beim Ruderverein „Hansa“ und singt im Chor. Wobei man auch das Straßenbahnfahren als Hobby bezeichnen kann. Dann steigt der BSAG-Chef nach Dienstschluss am Flughafendamm in eine Bahn der Linie 6 und bietet dem Fahrer eine außerplanmäßige Pause an. Nimmt am Fahrtregler Platz und fährt sich selbst Richtung Feierabend.



Ein kleiner Teil des BSAG-Fuhrparks auf dem Betriebshof am Flughafendamm.

anderen Ausbaustrecken haben diese Hürde genommen“, betont Drechsler.

Dennoch wird vielfach der Vorwurf erhoben, die Kosten für die Neubaustrecken für die Entscheidungsträger „schöngerechnet“ zu haben. Das weist der Chef energisch zurück: „Die Kollegen der städtischen Dienststellen haben 2005 die Kosten korrekt ermittelt. Seitdem sind die Baukosten sowie die

Jahre, zwischen 2020 und 2025 haben sie ihre Pflicht getan und pro Jahr rund 70 000 Kilometer abgespult.“

Vorrang für den ÖPNV – das ist für Drechsler ein ganz wichtiges Thema. Er will die Bahn weiter beschleunigen und dabei auch noch sparen. Der Verkehrsfachmann rechnet vor: Durch verkehrsabhängige Schaltungen an den Ampeln lassen sich auf der Stre-