

hat sich auch die Zahl der gefahrenen Kilometer je Fahrzeug erhöht, nämlich um 10,51%. Gemäß der Studie von Tyson wurde der größte Teil dieser Steigerungen unmittelbar nach der Privatisierung erreicht.

Außerdem streicht Tyson hervor, dass die Zahl der Passagiere pro Fahrzeug bis 1990 um fast 17% gefallen ist, die Zahl der Passagiere pro Beschäftigten jedoch um 5,9% gestiegen ist. Die Kosten je Beförderungsfall haben sich daher kaum reduziert. Mit den oben ausgewiesenen ansteigenden Indikatoren ergibt sich daher:

„... the impact on load factors has been adverse – passengers have fallen but vehicle-kilometres have increased.“ (Tyson 1992:12)

Die Zahl der Passagiere je gefahrenen Kilometer ging in den Ballungsräumen um fast 25% zurück (von 3,78 auf 2,85).

Es ist also nicht gelungen die Reduktion der Passagierzahlen umzudrehen, dafür fahren weniger Personen längere Strecken. Die oben ausgeführten Zahlen sagen auch wenig über die Qualität des ÖPNV aus, da gleichzeitig eine Konzentration der Dienste auf die am meisten befahrenen Routen, sowie auf die ‚Peak-Times‘ (‚Stoßzeiten‘) erfolgte.⁵²

2.2.4. *Arbeitszeit*

Wesentliches Element in den ausgewiesenen Veränderungen der Produktivität waren Eingriffe in die von Regierungsberatern als komplex beschriebenen Arbeitsbedingungen und Arbeitszeitregelungen der Beschäftigten. Zentral hierfür war die Veränderung der existierenden Arbeitszeitarrangements. Einige Studien weisen eine leichte Erhöhung der Wochenarbeitszeit von FahrerInnen auf 49h aus (Stokes et al. 1990), die aber alles in allem stärker ausfällt als für männliche ArbeiterInnen insgesamt (Anstieg von durchschnittlich knapp über 44h auf knapp über 45h pro Woche).

Drastischer fielen jedoch die Veränderungen bezüglich Pausenzeiten, Nettofahrzeiten etc. aus: In den 70ern betrug die Nettofahrzeit von BusfahrerInnen im ÖPNV etwa 73%, der Rest der Zeit bestand aus bezahlten Pausenzeiten, Wende- und Übergabezeiten, kleineren Wartungsarbeiten etc. Die Veränderungen nach der Privatisierung zielten darauf ab, die Nettofahrzeit der FahrerInnen auf über 80% zu erhöhen. Dies wurde durch eine Verkürzung der Wende- und Übergabezeiten, Abschaffung der bezahlten Essenspausen und ähnliche Maßnahmen erreicht (Forrester 1993). Abgeschafft wurde auch der garantierte Arbeitstag von 7h48min. Ersetzt wurde diese Regelung durch eine garantierte wöchentliche (Mindest-)Arbeitszeit von 39h. Graham Stevenson von der TGWU hebt hervor, dass nach der Privatisierung eine tägliche Arbeitszeit von 16h

⁵² In den Studien wird zwar vermutet, dass die Erhöhung der gefahrenen Kilometer mit der Schaffung neuer Dienste in entferntere Gegenden zusammenhängt, die durch die Einführung der Minibusse möglich geworden sei. Aus persönlicher Beobachtung/Erfahrung der Studienautoren sei jedoch darauf hingewiesen, dass kürzere Entfernungen eher wieder zu Fuß zurückgelegt werden, da auf wenig befahrenen Routen im Stau steckende Busse zu nicht durchschaubaren Zeiten und dann oft in dreifacher Ausführung kommen. Für längere Fahrten werden Fußmärsche zu befahreneren Routen in Kauf genommen. (Diese Anmerkung reflektiert Erfahrungen der Verfasser).