

Berliner Verkehrsblätter

INFORMATIONSSCHRIFT DES ARBEITSKREISES BERLINER NAHVERKEHR

32. JAHRGANG - Nr. 3 (368)

MÄRZ 1985



Wagen 2623 und 2627 im Einsatz für die Arbeitskräftewerbung für Berlin (siehe Seite 52).
Foto: Sammlung Neuhaus

INHALT

AUFSÄTZE u.ä.

Die Personenschiffahrt in West-Berlin 1984	46
Wagenpark Straßenbahn Schöneiche	49
Autobuslinien-Änderungen am 1. Mai 1985	50
Damals war's	51
Die Autobusse für die Arbeitskräftewerbung	52
Transitverkehr: Jahresfahrplan Jahresfahrplan 1985/86	54
KT4Dt-Straßenbahn-Gelenktriebwagen mit Thyristor-Steuerung	55
Änderung von eisenbahnrechtlichen Vorschriften in West-Berlin	56
Zur Situation im Vorschriftenwesen der S-Bahn in Berlin(West)	57
Ergänzungen und Berichtigungen	62
Pressespiegel	63
Berliner Eisenbahnfreunde e.V.	64

KURZMELDUNGEN

Verkehrschronik BVB	57
Verkehrschronik BVG	57
Autobus (Ost)	58
S-Bahn (BVG)	58, 59
Autobus (West)	60
Straßenbahn	60
Schiffahrt	60
S-Bahn (DR)	60
U-Bahn (West)	61
U-Bahn (Ost)	61
Potsdam	62
Eisenbahn	62
Museen / Fahrzeuge / Vereine	62
Verschiedenes	62

ISSN 0722-9399

PREIS DM 1,90

Wolfgang Nieschalk

DIE AUTOBUSSE FÜR DIE ARBEITSKRÄFTEWERBUNG

"BERLIN" steht mit großen weißen Lettern auf dem roten Zielschild der beiden Doppeldecker, die in einer westdeutschen Stadt vor dem Bahnhof warten. Sie warten jedoch nicht auf Fahrgäste, sondern auf arbeitsuchende Fachkräfte, die sich über Berlin, das Leben und die Arbeitsmöglichkeiten in dieser Stadt informieren wollen.

Im 16. Jahr sind die Berliner Busse 1984 unterwegs, und sie sind in den bundesdeutschen Städten schon zu vertrauten Gästen geworden. Was heute eine Dauereinrichtung ist, begann einmal recht zaghaft und mit sehr einfachen Mitteln: Nach dem Mauerbau 1961 gingen der Berliner Wirtschaft durch das plötzliche Ausbleiben der Pendler aus dem Ostteil der Stadt und aus den angrenzenden DDR-Bezirken etwa 60 000 Arbeitskräfte verloren. Wichtige westberliner Industriezweige reagierten durch Standortverlagerung in die Bundesrepublik auf den einschneidenden Arbeitskräftemangel. Der damalige Senator für Arbeit, Gesundheit und Soziales versuchte, durch breit angelegte Personal-Werbekampagnen und finanzielle Vergünstigungen Fachkräfte aus der Bundesrepublik für Berlin zu gewinnen.

Erst 1968 wurde vom Berliner Senat beschlossen, diese Bemühungen durch persönliche Akquisition voranzutreiben. Hierzu wurde der Konferenzbus der Firma Gaubschat, dessen Oberdeck sich hydraulisch ausfahren ließ, gemietet und zur Werbefahrt durch acht Städte der Bundesrepublik geschickt.

Dieser "Probelauf" übertraf alle Erfolgserwartungen, und so beschloß der Senat, für 1969 die Werbung "vor Ort" zu verstärken: Von der BVG wurden der Doppeldecker 1329 (Bü D2U 58) und der Eindecker 591 (Bü E2U 59) für die Zeit von Frühjahr bis Herbst gemietet. Die Fahrzeuge gingen lediglich mit einer eigenen Außenwerbung ("Deine Chance ist Berlin" und "Leben und Arbeiten in Berlin"), aber mit keiner konstruktiven oder ausstattungsmäßigen Veränderung auf Fahrt.

Erst 1970 - der Erfolg ermutigte zur Intensivierung der Aktion - wurde der Innenausbau den Bedürfnissen eines Informationsbusses angepaßt, und es wurden durch Einbau von Tischen verschiedene Besprechungsecken geschaffen. Ausgerüstet wurden so der Doppeldecker 1259 (Bü D2U 58) und der "Präsident"-Eindecker 295 (Bü E2U 628).

Mit umfangreichen - ja für damalige Begriffe fast luxuriösen - Umbauten rüstete die BVG im Auftrage des Senats für 1971 und die folgenden 3 Jahre zwei Doppeldecker aus: den Wagen 1656 (Bü DF 64) und den Wagen 1797 (Bü DE 67). Wegen seiner beiden Fahrgasttreppen war der DF-Wagen für die Unterbringung eines Filmvorführraumes im Oberdeck wie geschaffen; im Unterdeck wurden beleuchtete Schaukästen und zwei Besprechungsgruppen eingebaut. Die Beschriftung des Werbebandes zwischen den Fensterreihen wurde einmal während des vierjährigen Einsatzes geändert.

Der zwischenzeitlich eingetretenen Veränderung des Arbeitsmarktes in qualitativer Hinsicht mußte auch der Berliner Senat entsprechen und seine Bemühungen auf Fachkräfte bestimmter Wirtschaftsbereiche ausrichten. Das Informieren und Beraten mußte ausführlicher erfolgen, die Zahl der Beratungsgespräche mußte zwangsläufig erhöht werden. Deshalb ging der Senator für Arbeit und Soziales daran, für 1975 ein zweites Beraterteam aufzubauen. Bei der Firma Gaubschat wurden von der BVG vier neue Standard-Doppeldecker in Auftrag gegeben, deren Spezialausrüstung genau vom Senat vorgegeben war. Unter dramatischen Umständen wurden diese Busse später aus der Konkursmasse des ruinierten Neuköllner Karosseriewerkes herausgeholt und dort noch fertiggestellt. Gerade noch rechtzeitig ausgerüstet, gingen die Wagen 2624 (mit Filmraum im Oberdeck) und 2625 als Team I und die Wagen 2623 (ebenfalls mit Filmraum) und 2627 (alle SD 74) als Team II im Frühjahr 1975 auf Fahrt. Auch 1976 blieben diese beiden Teams so erhalten.



Von 1971 bis 1974 wurden die Doppeldeckerautobusse 1656 (links) und 1797 (rechts) für die Arbeitskräftewerbung eingesetzt.
Foto: Sammlung Neuhaus

Im Jahre 1977 erfolgte die Reduzierung auf drei Busse: Der Wagen 2627 ging dem Team mit den Beraterbussen 2624 und 2625 als Pressekonferenz-Bus voraus. Für kleinere Beratereinsätze oder spontane Informationsveranstaltungen wurde ein VW-Bus (Typ LT) von einer privaten Berliner Autovermietung eingesetzt.

Seit 1978 fährt die Bus-Beratungsmannschaft nur mit den SD-Fahrzeugen 2624 und 2625; der Pressekonferenz-Bus wurde zugunsten eines zweiten wendigen Kleinbusses aufgegeben. In den letzten Jahren wurden an den beiden Doppeldeckern zahlreiche technische sowie äußere Veränderungen vorgenommen: Durch eine Hydraulik kann das Heck jedes Busses zur Fahrt hochgestellt werden. Dadurch ist die Aufsetzgefahr beim Rangieren über Bordsteine und Bürgersteige oder bei Autofahren-Auffahrten gebannt. Früher mußten deshalb große Umwege in Kauf genommen werden.

Im Jahre 1981 erhielten die Busse eine farbintensive Orange-Lackierung, was den Fahrzeugen ein wesentlich auffälligeres Erscheinungsbild gibt. Die oberen Fensterreihen beider Busse wurden mit farbigen Dias hinterlegt, was besonders nachts in den Städten sehr eindrucksvoll wirkt.

Beide Fahrzeuge wurden 1983 mit Teppichboden ausgelegt, und der Wagen 2624 erhielt ein eigenes Stromaggregat, was die - stets als Paar aufgestellten - Busse notfalls vom örtlichen Stromnetz unabhängig macht.

Die beiden Busse sind seit 1980 im Betriebshof Müllerstraße beheimatet. Alle baulichen Veränderungen sind in der Hauptwerkstatt Uferstraße vorgenommen worden. Jeder Autobus legt pro Jahr (Frühjahr bis Herbst) eine Strecke von etwa 5000 km zurück.

Durch die Aufteilung der Beratungstour in mehrere Abschnitte ist - mit Ausnahme der Stammbesetzung des Senats - ein regelmäßiger Wechsel des Beraterpersonals und der BVG-Fahrer möglich. Die Sommerpause wird dort eingelegt, wo die Beratungsarbeit danach wieder begonnen werden soll. In dieser Zeit erfolgt die Einstellung und Wartung der Berliner Doppeldecker bei den jeweiligen örtlichen Verkehrsbetrieben. Durch eine mustergültige Kooperation mit diesen Betrieben ist bisher stets die Instandhaltung und Ersatzteilversorgung der "Berliner" gewährleistet worden.

Zum Abschluß dankt der Verfasser Herrn Heinrich Neuhaus, der fast 15 Jahre lang die Teams durch die Bundesrepublik geleitet hat, für seine Bereitschaft, mit Daten und Fotomaterial einen wichtigen Beitrag für diesen Aufsatz zu leisten.



Der 1968 für die Berlin-Werbung eingesetzte Konferenzbus der Firma Gaubschat, hier allerdings in einer Aufnahme aus dem Jahr 1971.



Doppeldeckerautobus 2624 als Werbebus im Jahre 1983 vor dem Charlottenburger Schloß in Berlin.
Foto: Fiebig

