

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Tino Schopf (SPD)

vom 17. April 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 19. April 2018)

zum Thema:

Fahrer*innenmangel bei der BVG – U-Bahn (I)

und **Antwort** vom 07. Mai 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 09. Mai 2018)

Herrn Abgeordneten Tino Schopf (SPD)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin
über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/14 762
vom 17. April 2018
über „Fahrer*innenmangel bei der BVG – U-Bahn (I)“

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht in eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) Anstalt öffentlichen Rechts um eine Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wird nachfolgend wiedergegeben.

1. Wie viele U-Bahnfahrer*innen sind bei der BVG (bitte immer inklusive der BT) seit 2010 pro Jahr angestellt?
 - a) Wie viele davon sind in Vollzeit beschäftigt?
 - b) Wie viele davon sind in Teilzeit beschäftigt?
 - c) Wie viele davon stehen längerfristig für den Fahrdienst nicht zur Verfügung? (beispielsweise durch Elternzeit, Krankheiten, etc.)
 - d) Wie viele davon sind als Kombifahrer*innen angestellt?
 - e) Wie viele davon gehen einer zweiten Tätigkeit nach?
 - f) Wie viele Kündigungen werden seitens der U-Bahnfahrer*innen gestellt?
 - g) Wie hoch war das Durchschnittsalter jährlich?

Zu 1.: Die Angaben sind der folgenden Übersicht zu entnehmen:

[Köpfe]	31.12.2010	31.12.2011	31.12.2012	31.12.2013	31.12.2014	31.12.2015	31.12.2016	31.12.2017
U-Bahn	734	724	725	728	764	790	789	805

Zu 1. a) – g): Im Durchschnitt lag die Teilzeitquote in den letzten Jahren bei rund 24 Prozent. In den vergangenen Jahren standen durchschnittlich 20 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Jahr auf Grund von Langzeiterkrankungen, Elternzeit etc. längerfristig nicht für den Fahrdienst zur Verfügung.

Aktuell gibt es keine angestellten Kombifahrerinnen und -fahrer bei der U-Bahn. 21 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter verfügen über eine Fahrerlaubnis „Bus“ und erhalten diese Befähigung mit regelmäßigen Einsätzen aufrecht. Im Durchschnitt gingen 15 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den erfragten Jahreszeiträumen einer Nebentätigkeit nach. Mit Stand 01.01.2016 üben 16 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eine Nebentätigkeit aus.

Im Zeitraum 2010–2017 haben insgesamt 77 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gekündigt. Der Altersdurchschnitt ist in den letzten Jahren stabil. Bei der BVG AöR liegt er bei rund 46 Jahren und bei der Berlin Transport GmbH (BT) bei 40,5 Jahren.

2. Wie viele Personen, die nicht hauptsächlich als U-Bahnfahrer*innen angestellt sind besitzen eine Betriebsfahrberechtigung als U-Bahnfahrer*innen?
- a) Wie viele davon sind Kombifahrer*innen Straßenbahn?
 - b) Wie viele davon sind Kombifahrer*innen Bus?
 - c) Wie viele davon sind in der Verwaltung tätig?
 - d) Wie viele davon sind in der Werkstatt tätig?

Wie viele Dienste und Arbeitsstunden wurden von diesen Arbeitskräften im Bereich U-Bahn pro Jahr seit 2010 übernommen? (bitte für a) –d) getrennt angeben)

Zu 2.: In Summe besitzen bei der U-Bahn 308 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die nicht hauptsächlich als U-Bahnfahrerinnen und U-Bahnfahrer angestellt sind, eine Fahrberechtigung im Linienbetrieb zur Fahrgastbeförderung.

Zu 2. a) – b): Keiner.

Zu 2. c): Innerhalb der Verwaltung U-Bahn besitzen 30 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eine Fahrberechtigung für die U-Bahn im Linienbetrieb zur Fahrgastbeförderung.

Zu 2. d): Innerhalb der Werkstätten besitzt keine Mitarbeiterin und kein Mitarbeiter eine Fahrberechtigung im Linienbetrieb zur Fahrgastbeförderung. Die Fahrberechtigungen im Werkstattbereich beschränken sich auf das Rangieren und Zugbewegungen innerhalb des Werkstättenbereiches.

[Angaben in h]	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
U-Bahn	2.416	5.224	4.354	3.617	3.110	2.807	3.136	2.858

3. Vernachlässigen diese Personen ihre eigentliche Arbeit, weil nicht genügend U-Bahnfahrer*innen zur Verfügung stehen?

Zu 3.: Der Einsatz der Beschäftigten im Fahrdienst, die nicht direkt als U-Bahnfahrerinnen und U-Bahnfahrer angestellt sind, obliegt dem zuständigen Sachgebiet. Die Entscheidung, ob eine Mitarbeiterin / ein Mitarbeiter zum Einsatz kommt, wird sehr restriktiv gehandhabt. Hier werden bestehende Tätigkeit und Einsatz im Fahrdienst gegeneinander abgewogen, Prioritäten gesetzt und der gesamtunternehmerische Nutzen bewertet.

4. Wie viele U-Bahnfahrer*innen hat die BVG seit 2010 pro Jahr eingestellt?
- a) Wie viele davon wurden von der BVG selbst ausgebildet?
 - b) Wie viele davon sind Quereinsteiger?
 - c) Wie viele dieser Personen arbeiten nicht mehr als U-Bahnfahrer*innen und was sind die Gründe dafür?

Zu 4.: Grundsätzlich durchlaufen alle Neueinstellungen zum U-Bahnfahrer / zur U-Bahnfahrerinnen die Betriebsschule der U-Bahn, um eine Fahrberechtigung gemäß Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung - BOStrab) zu erhalten.

[Zugänge Köpfe]	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
U-Bahn	49	40	55	42	123	142	105	103

Zu 4. a) – c): Von den externen Zugängen sind aktuell 65 Beschäftigte der BVG AöR nicht mehr als Zugfahrerin bzw. Zugfahrer tätig. Zu den Gründen liegen keine Informationen vor. Bei der BT arbeiten derzeit 8 U-Bahnfahrerinnen und U-Bahnfahrer in der Verwaltung oder als Meister.

5. Wie viele Personen haben seit 2010 pro Jahr die Ausbildung/Weiterbildung zum/zur U-Bahnfahrer*in abgebrochen und was waren die Gründe dafür?

Zu 5.: Über den gesamten Zeitraum betrachtet liegt die Quote der abgebrochenen Aus- und Weiterbildungen zum U-Bahnfahrer / zur U-Bahnfahrerinnen bei 25 bis 30%. Die hauptsächliche Ursache besteht in nicht bestandenen Prüfungen. Weitere Ursachen sind der BVG AöR nicht bekannt und liegen in aller Wahrscheinlichkeit im persönlichen Bereich begründet.

6. Wie viele Fahrerschullehrer*innen sind seit 2010 jährlich bei der BVG im Bereich U-Bahn angestellt?

Zu 6.: Die Angaben sind der folgenden Übersicht zu entnehmen:

Köpfe	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
U-Bahn	12	15	16	116	16	14	12	16

7. Reichen die Kapazitäten der Fahrschule aus, um den zukünftigen Mehrbedarf durch Rentenabgängen und Mehrleistungspakete sicherstellen zu können?

Zu 7.: Die Frage kann nicht pauschal beantwortet werden. Die Mittelfristplanung 2019 – 2022 sieht eine konstante Ausbildungskapazität innerhalb der Betriebsschule U-Bahn vor. Im Rahmen des jährlichen Planungsprozesses werden auch hier die Ressourcenbedarfe überprüft und ggf. angepasst.

8. Wie viele Dienste sind seit 2010 an einem normalen Werktag zu besetzen? Wie viele werden es inklusive der Mehrleistungspakete bis zum Ende der Legislaturperiode sein?

Zu 8.: Die zu besetzenden Dienste innerhalb eines Jahres variieren sehr stark. Bedingt durch Baustellen und Sonderverkehre entstehen hier größere Verwerfungen. Ohne diese Verwerfungen ergibt sich an einem normalen Werktag folgendes Bild:

Dienste	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
U-Bahn	410	413	401	396	403	407	407	422

Die Anzahl zu leistender Dienste auf Grund von zukünftigen Mehrleistungspaketen kann seitens der BVG AöR nicht abschließend bestimmt werden. Die Abstimmungen mit dem Aufgabenträger laufen kontinuierlich, die Ergebnisse sind anschließend mit Fahrplänen zu hinterlegen. Erst dann ergibt sich die Anzahl der zukünftig zu leistenden Dienste.

9. Wie viele U-Bahnfahrer*innen sind seit 2010 pro Jahr in Rente gegangen?

Zu 9.: Die Angaben sind der folgenden Übersicht zu entnehmen:

Köpfe	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
U-Bahn	1	1	1	0	5	5	9	10

10. Wie viele U-Bahnfahrer*innen sind seit 2010 nach ihrem eigentlichen Renteneintritt weiterhin als Teilzeit oder Vollzeitkräfte angestellt?

Zu 10.: Zuletzt sind zwei U-Bahnfahrerinnen und U-Bahnfahrer nach ihrem eigentlichen Renteneintritt weiterhin als Teilzeit- oder Vollzeitkräfte angestellt.

11. Wie viele U-Bahnfahrer*innen werden innerhalb der nächsten 5 Jahre in Rente gehen?

Zu 11.: Innerhalb der nächsten fünf Jahre werden voraussichtlich 43 U-Bahnfahrerinnen und U-Bahnfahrer in Rente gehen.

12. Welcher prozentuale Krankenstand fließt seit 2010 jährlich in die Berechnung des Personalbedarfs im Betriebsbereich U-Bahn ein?

Zu 12.: Der Krankenstand wird differenziert in der Planung berücksichtigt und rollierend überprüft. In den letzten Jahren lag er zwischen 4,5 und rund 9 Prozent bezogen auf unterschiedliche Fahrergruppen.

13. Wie hoch ist der reale jährliche Krankenstand im Bereich U-Bahn seit 2010?

Zu 13.: Der reale Krankenstand lag in den Jahren ab 2010 zwischen 7,5 und rund 11 Prozent bezogen auf unterschiedliche Fahrergruppen.

14. Wie hoch sind die Überstunden seit 2010 pro Jahr und pro U-Bahnfahrer*innen?

Zu 14.: Seit 2010 liegt der Überstundenanteil bei der BVG AÖR im Durchschnitt stabil bei knapp einem Prozent. Bei der BT liegt der Überstundenanteil bei rund zwei Prozent.

15. Wie viele Dienste konnten seit 2010 pro Jahr nicht besetzt werden, weil keine U-Bahnfahrer*innen zur Verfügung standen?

Zu 15.: Eine Statistik hierzu liegt nicht vor. Ausfälle, egal aus welchem Grund, werden im Rahmen der Abrechnung zum Verkehrsvertrag als Zuverlässigkeit bewertet oder als ausgefallene Leistungskilometer erfasst.

[Tsd. Nutzzugkilometer]	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
U-Bahn	33,7	36,5	94,0	68,5	149,4	182,0	169,1	294,7

16. Wie viele U-Bahnfahrer*innen gehen arbeiten, obwohl diese eigentlich frei haben?

Zu 16.: Diese Frage kann statistisch nicht beantwortet werden. Im Rahmen der tariflichen und rechtlichen Arbeitszeitregelungen steht es den Fahrerinnen und Fahrern frei, zusätzliche Dienste an einem freien Tag zu übernehmen.

17. Wie oft werden die U-Bahnfahrer*innen angefragt, ob sie einen Dienst auf frei übernehmen würden?

Zu 17.: Eine statistische Erfassung hierzu erfolgt nicht. Die grundsätzlichen Regelungen sind in der Antwort auf die Frage 16 beschrieben.

18. Wieso sind die U-Bahnfahrer*innen bei der BT verblieben, obwohl die Straßenbahnfahrer*innen komplett zur BVG gewechselt sind?

19. Wie hoch wären die finanziellen Einsparungen, wenn die U-Bahnfahrer*innen ebenfalls zur BVG wechseln?

Zu 18. und 19.: Vor dem Hintergrund der damaligen Rahmenbedingungen haben die Tarifvertragsparteien in den Tarifverhandlungen den Übergang der Straßenbahnfahrerinnen und Straßenbahnfahrer der BT zur BVG ausgehandelt. Die Frage nach einem Wechsel der U-Bahnfahrerinnen und U-Bahnfahrer von der BT zur BVG stellt sich **zzt.** nicht, weshalb eine Berechnung der finanziellen Auswirkungen eines Wechsels nicht erforderlich ist.

Berlin, den 7. Mai 2018

In Vertretung

Henner B u n d e

.....
Senatsverwaltung für Wirtschaft,
Energie und Betriebe