

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 – Bus (I)

und **Antwort** vom 03. Mai 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 08. 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. 18/14 763
vom 17. April 2018
über „Fahrer*innenmangel bei der BVG – Bus (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 (AöR) um eine Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wird nachfolgend wiedergegeben.

1. Wie viele Busfahrer*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 Busfahrer*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
Omnibus								
VBO	4009	4069	4073	4049	4241	4331	4499	4664

Zu 1. a) – g): Im Durchschnitt lag die Teilzeitquote in den letzten Jahren bei rund 10 Prozent. In den vergangenen Jahren standen durchschnittlich 130 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (MA) im Jahr auf Grund von Langzeiterkrankungen, Elternzeit etc. längerfristig nicht für den Fahrdienst zur Verfügung.

Aktuell gibt es 28 angestellte Kombifahrer im Busbereich. Die Daten zu einer zweiten Tätigkeit waren nicht zu ermitteln.

Im Zeitraum 2010–2017 haben insgesamt 419 MA gekündigt. Der Altersdurchschnitt ist in den letzten Jahren stabil zwischen 46 und 47 Jahren.

2. Wie viele Personen, die nicht hauptsächlich als Busfahrer*innen angestellt sind besitzen weiterhin

eine Betriebsfahrberechtigung als Busfahrer*innen?

- a) Wie viele davon sind Kombifahrer*innen Straßenbahn?
- b) Wie viele davon sind Kombifahrer*innen U-Bahn?
- c) Wie viele davon sind in der Verwaltung tätig?
- d) Wie viele davon sind in der Werkstatt tätig?

Zu 2. a) – d): Neben den im Fahrdienst Beschäftigten besitzen insgesamt 274 Personen die Fahrerlaubnis für die Fahrgastbeförderung mit Omnibussen.

Dabei handelt es sich um 22 Beschäftigte aus der Abteilung Fahrzeugtechnik Omnibus, 192 Beschäftigte aus dem Verwaltungsbereich Omnibus, 12 U-Bahnfahrer mit Besitz einer Fahrberechtigung Bus und 48 sonstige BVG-Beschäftigte.

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

Zu 3.: Die durchschnittliche Anzahl erbrachter Dienste mit einer durchschnittlichen Arbeitszeit von 8 Stunden beträgt pro Jahr ca. 1.100. Daraus resultiert ein jährliches Volumen von ca. 8.800 Stunden.

Um die Gültigkeit der Betriebsfahrberechtigung Bus aufrecht zu erhalten, übernehmen Angestellte, die nicht hauptsächlich als Busfahrerinnen und Busfahrer angestellt sind, einmal im Quartal einen Dienst als Busfahrerin bzw. Busfahrer.

4. Vernachlässigen diese Personen ihre eigentliche Arbeit, weil nicht genügend Busfahrer*innen zur Verfügung stehen?

Zu 4.: Die Steuerung des Einsatzes von Beschäftigten der BVG liegt bei den Fachbereichen und erfolgt grundsätzlich unter Beachtung der Aufgaben und Verantwortungen. Dazu gehören die Priorisierung von Aufgaben und die Einsatzsteuerung nach gesamtunternehmerischen Notwendigkeiten.

5. Wie viele Busfahrer*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 Busfahrer*innen und was sind die Gründe dafür?

Zu 5. a) – b):

[Köpfe]	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
VBO Fahrer*innen	265	233	254	173	461	265	472	558
VBO Fahrer*innen in Ausbildung					45	62	96	178
Σ VBO	265	233	254	173	506	327	568	736

Ab 2014 wurden erstmals Beschäftigte in die Berufsgruppe "Fahrerin bzw. Fahrer in Ausbildung" eingestellt.

Zu 5. c): Die Anzahl der ausgeschiedenen Quereinsteigerinnen und Quereinsteiger sowie deren Gründe werden statistisch nicht erfasst.

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

Zu 6.: Durchschnittlich brechen ca. 17 Personen pro Jahr die Fahrschulausbildung

ab. Die Gründe liegen neben dem Nichtbestehen der theoretischen oder praktischen Prüfung im privaten Bereich oder stehen im Zusammenhang mit einer Krankheit.

7. Wie viele Fahrschullehrer*innen sind seit 2010 jährlich bei der BVG im Bereich Bus angestellt?

Zu 7.: 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
VBO	13	14	13	14	14	11	14	17

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

Zu 8.: Die Kapazitäten der Fahrschule reichen aktuell aus, um den bestehenden Bedarf zu decken.

9. Werden unternehmensexterne Busfahrschulen von der BVG beauftragt oder bestehen bereits Partnerschaften? Wenn nein, ist dies in Zukunft angedacht, um den Personalmehrbedarf decken zu können?

Zu 9.: Nur die Berlin Transport GmbH (BT) arbeitet mit unternehmensexternen Fahrschulen zusammen. Die Kapazitäten der externen und internen Fahrschulen reichen insgesamt aus, um den bestehenden Bedarf zu decken.

10. Wie bewertet der Senat den Wettbewerb auf dem Arbeitsmarkt um Busfahrer*innen, insbesondere seit der Deregulierung des Fernbusmarktes und ergeben sich daraus tarifliche Maßnahmen zur Attraktivierung der BVG im Vergleich mit Wettbewerben?

Zu 10.: Die Landesunternehmen sind in allen Branchen und Berufsgruppen gefordert, sich den jeweiligen Wettbewerbsbedingungen zu stellen. Insofern ist die BVG AöR, wie alle Landesunternehmen gehalten, unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit über Tarifpolitik, aber auch über betriebliche Rahmenbedingungen (z. B. Dienstzeiten etc.) angemessene Anreize zur Gewinnung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zu schaffen.

11. 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 11.: Im Durchschnitt der vergangenen Jahre waren 1.400 Dienste täglich bei der BVG AöR zu besetzen. Dabei ist eine jährliche Steigerung von ca. 5% mit zu betrachten. Aktuell sind es 1.600 Dienste. Die BT hat im Durchschnitt 950 Dienste an normalen Werktagen zu besetzen.

12. Ist abschätzbar, wie viele Dienste durch die angestrebten Streckenverlängerungen bei der Straßenbahn in dieser Legislaturperiode obsolet werden?

Zu 12.: Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist nicht abschätzbar, ob und wie viele Dienste durch die angestrebten Streckenverlängerungen bei der Straßenbahn in dieser Legislaturperiode obsolet werden könnten.

13. Wie viele Busfahrer*innen sind seit 2010 pro Jahr in Rente gegangen?

Zu 13.: Die Angaben sind der folgenden Übersicht zu entnehmen:

[Köpfe] 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017

VBO	6	10	16	26	52	54	78	82
------------	---	----	----	----	----	----	----	----

14. Wie viele Busfahrer*innen sind seit 2010 nach ihrem eigentlichen Renteneintritt weiterhin als Teilzeit oder Vollzeitkräfte angestellt?

Zu 14.: Zuletzt sind 7 Busfahrerinnen bzw. Busfahrer nach ihrem eigentlichen Renteneintritt weiterhin als Teilzeit- oder Vollzeitkräfte angestellt.

15. Wie viele Busfahrer*innen werden innerhalb der nächsten 5 Jahre in Rente gehen?

Zu 15.: Innerhalb der nächsten 5 Jahre werden voraussichtlich 371 Busfahrerinnen und Busfahrer in Rente gehen.

16. Welcher prozentuale Krankenstand fließt seit 2010 jährlich in die Berechnung des Personalbedarfs im Betriebsbereich Bus ein?

Zu 16.: Der Krankenstand wird differenziert betrachtet und rollierend überprüft. In den letzten Jahren wurde er mit zwischen 5 und 9 Prozent bezogen auf unterschiedliche Fahrergruppen eingeplant.

17. Wie hoch ist der reale jährliche Krankenstand im Bereich Bus seit 2010?

Zu 17.: Der reale Krankenstand lag in den Jahren ab 2010 zwischen 6 und rund 14 Prozent bezogen auf unterschiedliche Fahrergruppen.

18. Wie hoch sind die Überstunden seit 2010 pro Jahr und pro Busfahrer*innen?

Zu 18.: Seit 2010 liegt der Überstundenanteil bei der BVG AöR im Durchschnitt stabil bei knapp 2 Prozent. Bei der BT liegt der Überstundenanteil bei 2,6 Prozent.

19. Wie viele Dienste konnten seit 2010 pro Jahr nicht besetzt werden, weil keine Busfahrer*innen zur Verfügung standen?

Zu 19.: Eine Erfassung der Werte erfolgte nicht nach der Anzahl. Im Durchschnitt der letzten sieben Jahre konnten ca. 44.000 Nutzwagenkilometer (Nwkm) Linienleistung nicht erbracht werden.

20. Wie viele Busfahrer*innen gehen arbeiten, obwohl diese eigentlich frei hätten?

Zu 20.: Im Durchschnitt der vergangenen vier Jahre gibt es monatlich ca. 500 Fälle, in denen eine Arbeitsleistung an einem dienstplanmäßig freien Tag erfolgt. Zeitgut-schriften oder direkter Freiausgleich fallen ungefähr in gleicher Höhe wie die Leistungen gegen Bezahlung aus.

21. Wie oft werden die Busfahrer*innen angefragt, ob sie einen Dienst auf frei übernehmen würden?

Zu 21.: Hierzu werden keine Statistiken geführt.

22. Wie haben sich die Ersatzverkehrsleistungen im Betriebsbereich Bus seit 2010 in gefahrenen Kilometern entwickelt?

- Wie hat sich der Anteil der durch die BVG selbst gefahrenen Leistungen in diesem Zeitraum entwickelt?
- Zu welchen Konditionen werden Subunternehmen mit der Leistungserbringung beauftragt?
- Ist der Personalmangel an Busfahrer*innen dafür verantwortlich?
- Wenn nein, welche Gründe spielen dann eine Rolle?

e) Werden bei den Subunternehmen die gleichen tariflichen Standards wie bei der BVG beachtet?

Zu 22. a) – e): Die Angaben sind der folgenden Übersicht zu entnehmen:

SEV-Leistung gesamt 2010 - 2018 (Stand 24.04.2018)			
Jahr	Nwkm (in 1000) gesamt	BVG-Anteil	BT-Anteil
2010	1.163,3	5,5%	0,6%
2011	809,0	9,6%	0,9%
2012	937,7	5,9%	0,5%
2013	1.209,0	1,6%	0,2%
2014	925,7	4,9%	0,5%
2015	1.223,8	3,0%	0,4%
2016	871,8	16,5%	2,1%
2017	1.436,8	2,2%	0,2%
2018	515,6	0,2%	0,0%

Für die Erbringung von Fahrleistungen im Ersatzverkehr erfolgten Ausschreibungen. Die daraus vereinbarten Stundensätze bilden die Grundlage für die Abrechnung der Subunternehmen. Alle Subunternehmen sind verpflichtet, für ihr eingesetztes Fahrpersonal einen Tarifvertrag abzuschließen. Seit 2016 ff. wird bei den Ausschreibungen für Fahrleistungen eine Vergütung für das eingesetzte Fahrpersonal mindestens auf Tarifvertrag Nahverkehr (TV-N) – Niveau gefordert.

23. Wieso sind die Busfahrer*innen bei der BT verblieben, obwohl die Straßenbahnfahrer*innen komplett zur BVG gewechselt sind?
24. Wie hoch wären die finanziellen Einsparungen, wenn die Busfahrer*innen ebenfalls zur BVG wechseln?

Zu 23. und 24.: Der Übergang der Straßenbahnfahrerinnen und Straßenbahnfahrer der BT zur BVG ist das Ergebnis von Tarifverhandlungen. Die Frage nach einem Wechsel der Busfahrerinnen und Berufsfahrer von der BT zur BVG stellt sich z. Zt. nicht, weshalb eine Berechnung der finanziellen Auswirkungen eines Wechsels aktuell nicht erfolgt ist.

Berlin, den 3. Mai 2018

In Vertretung

Henner B u n d e

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