



Johann Altmann – Rathaus, Marienplatz 8 – 80331 München

An den Oberbürgermeister
der Landeshauptstadt München
Herrn Christian Ude
Rathaus
Marienplatz 8
80331 München

Johann Altmann

Telefon: +49 (0) 89 / 233 – 207 66
Mobil: +40 (0) 160 / 708 655
Fax: +49 (0) 89 / 233 – 207 70
E-Mail: johann.altmann@muenchen.de

München, 2. November 2009

ANFRAGE

ÖPNV München, speziell: Busverkehrsleistungen

In den Antworten auf meine Anfragen zum Einstellungsstopp für Busfahrer bei den Münchner Verkehrsbetrieben im Juli 2009 werden als wesentliche Gründe Kostennachteile, verursacht durch die jüngsten Tarifabschlüsse im Nahverkehr (TV-N), angegeben. Demzufolge haben Fahrpersonalkosten einen Anteil von 44 Prozent an den Gesamtkosten des Busverkehrs und zum Juni 2009 betrug der Anteil der MVG-Busleistung, der von privaten Partnerunternehmen erbracht wird, 57 Prozent. Folgt man den in der Antwort vom 27. Oktober 2009 angegebenen Tarifkosten TV-N im Vergleich zu LBO (Tarifvertrag des Landesverbandes Bayerischer Omnibusunternehmen), belaufen sich beispielsweise die Einsparungen für die MVG - bzw. demzufolge Einkommensnachteile für die Beschäftigten - auf:

Zugehörigkeit	1. Jahr	3. Jahr
Lohnkosten pro Beschäftigter		
TV-N (Gruppe F)	1.876,84 €	1.952,35 €
LBO (Gruppe 2)	1.703,40 €	1.871,00 €
Differenz / Monat	-173,44 €	-81,35 €
Differenz / Jahr	-2.081,28 €	-976,20 €
Sonderzahlung TV-N / Jahr	1.876,84 €	1.952,35 €
Zusatzversorgung TV-N / Jahr	164,22 €	164,22 €
Sonderzuwendung LBO	400,00 €	700,00 €
Differenz Sonderzahlungen	-1.641,06 €	-1.416,57 €
Summe / Jahr	-3.722,34 €	-2.392,77 €
Bezogen auf die gekündigten 112 befristet Beschäftigten / Jahr *)	-416.902,08 €	*)unter Annahme, dass die besagten 112 Fahrer sich alle im 1. Beschäftigungsjahr befanden

Daher frage ich den Herrn Oberbürgermeister:

1. Ist das oben angestellte Berechnungsbeispiel zutreffend?

- a) Wenn Nein, wie sieht die Einsparungsberechnung der LH München bzw. ihrer Verkehrsbetriebe aus?
2. Wie hoch belaufen sich die Einsparungen insgesamt:
 - a) Bei den Personalkosten der MVG, wenn, wie der Antwort vom 27. Oktober 2009 zu entnehmen, offenbar angestrebt wird, zahlreiche Busfahrer im Bereich Schiene weiter einzusetzen?
 - b) Entsprechend bei der Fahrzeugflotte der städtischen Busse?
3. Seitens der Verkehrsbetriebe müssen die Kostenstrukturen wettbewerbsfähig sein, um höhere Fahrpreise oder eine Verschlechterung des Angebotes zu verhindern. Inwieweit sind die nun bereits wieder angelaufenen Fahrpreiserhöhungen dementsprechend gerechtfertigt?
4. Inwiefern kann im Bereich der Busfahrdienstleistungen noch von einer öffentlichen Daseinsvorsorge gesprochen werden, wenn diese Leistungen gem. Stand Juni zu fast 60 Prozent von privaten Unternehmen erbracht werden?
5. Weshalb hat die LH München dem TV-N überhaupt zugestimmt, wenn dieser Abschluss nun wesentlich herangezogen wird, um Stellen abzubauen und die entstehenden Dienstleistungslücken mit preiswerteren externen Anbietern zu bedienen?
6. Wie stellt sich unter diesen Maßgaben der Verbleib der LH München im TV-N dar?
7. Worauf basieren die Überlegungen der städtischen Verkehrsbetriebe, dass weitere Lohntarifentwicklungen bald wieder Einstellungen bei den SWM zulassen?
8. Inwieweit sieht die LH München ihre soziale Verantwortung für die Mitarbeiter gewahrt, wenn diese damit rechnen müssen, im Falle von den SWM bzw. den Verkehrsbetrieben nicht genehmen Tarifabschlüssen ihre städtische Anstellung gegen einen schlechter bezahlten privatwirtschaftlichen Arbeitsplatz oder einen völlig anderen eintauschen zu müssen bzw. andernfalls die Beschäftigung gänzlich zu verlieren?
9. Zur weiteren Nicht-Darlegung von Kostenstrukturen im Busverkehr wird auf Wettbewerbsgründe verwiesen. Inwiefern existiert hier überhaupt Wettbewerb, wenn doch die Anbieter in einem geschlossenen Partnerrahmen mit einer gemeinsamen Linienverkehrsgenehmigung nach den Regelungen des Personenbeförderungsgesetzes tätig sind und daher diese Dienstleistung nicht einmal ausschreibungspflichtig ist?
10. Wie wird die Dienstaufsicht über die im Linienverbund eingesetzten Omnibusse und Kraftfahrer seitens der SWM ausgeübt?
11. Wieviele Kontrollen hinsichtlich der Fahrtüchtigkeit oder Verstöße gegen Lenk- und Ruhezeiten werden jährlich durchgeführt; in welchem Intervall finden diese Kontrollen unangekündigt statt?
12. Inwieweit werden bei den SWM bzw. den privaten Dienstleitern im Linienverbund bereits im Ruhestand befindliche Kraftfahrer im Busdienst eingesetzt?
 - a) Wieviele und wie oft pro Monat sind dies durchschnittlich und auf welcher Beschäftigungsgrundlage?

gez.

Johann Altmann, ehrenamtlicher Stadtrat