



Johann Altmann
Ehrenamtlicher Stadtrat
der Landeshauptstadt München

Rathaus, Zimmer 173
Marienplatz 8
80331 München
Tel.: 089 / 233 – 20766
Fax: 089 / 233 – 20770
johann.altmann@muenchen.de

Freie Wähler im Stadtrat der LH München, Marienplatz 8, 80331 München

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

A N F R A G E

27. Juli 2009

Ergänzende Anfrage: Einstellungsstopp und Kündigungen bei den Münchner Verkehrsbetrieben 2

Aus der Beantwortung meiner Anfrage bzgl. des „Einstellungsstopp und Kündigungen bei den Münchner Verkehrsbetrieben“ vom 01.07.09 ergeben sich weitere Fragen. Anzumerken ist, dass ich, entgegen der Unterstellung in der Vorbemerkung der MVG zur Antwort, durchaus den aktuellen Tarifabschluss zum TV-N als Ausgangslage der beschriebenen Kündigungswelle bzw. des Einstellungsstopps im Bereich der MVG-Busfahrer sehe. Darauf zielten auch meine ursprünglichen Fragen ab, die ich in Teilen – und explizit auf die Busfahrer bezogen – dort ergänze bzw. wiederhole, wo mir nach meiner Einschätzung seitens der MVG nur unzureichend bzw. ausweichend geantwortet wurde.

Daher frage ich den Herrn Oberbürgermeister:

1. Wenn, wie in der Antwort seitens der MVG angegeben, allen befristet Beschäftigten eine Weiterbeschäftigung beim gleichen Arbeitgeber im Schienenfahrdienst angeboten wurde, wieviele der Betroffenen brachten die vorausgesetzte Eignung mit?
2. Die gegebenen Antworten lassen die Vermutung zu, dass die tariflichen Leistungen, die den Fahrern bei den privaten Betreibern gezahlt werden, erheblich unter denen im TV-N liegen.
 - a) Wie hoch ist tatsächlich der Tariflohn und die tariflichen Leistungen (z. B. Arbeitszeit, Urlaubs-/Weihnachtsgeld, etc.) im Vergleich zum TV-N für die übrigen, denen laut Antwort eine Weiterbeschäftigung bei der MVG-Beteiligungsgesellschaft ML (Münchner Linien) angeboten wurde?
 - b) Gilt für alle diese Stellen ausnahmslos der Tarifvertrag des Landesverbandes Bayerischer Omnibusunternehmer (LBO)?
 - c) Welche weiteren Gründe führen ggf. zu den laut MVG nicht wettbewerbsfähigen Personalkosten im Vergleich zu den Gesamtkosten eines privaten Anbieters?
3. Die Frage nach Stellen, die von einem Einstellungsstopp betroffen sind, zielte auf Planstellen ab, nicht auf die allgemeine Personalbedarfsplanung. Dazu muss nach meiner Einschätzung durchaus eine Zahlenangabe möglich sein. Ich frage daher erneut:

- a) In welchem Umfang wurden bereits festgelegte Planstellen durch den Einstellungsstop aufgehoben?

Die ebenfalls zu dieser Frage gegebene Antwort sagt aus, dass ohne erneute Anpassung des TV-N im Sinne der MVG – also Lohnkürzung auf die vor der Tarifänderung geltenden Löhne – an dieser Praxis weiter festgehalten wird und bei anhaltender Nichteinstellung der Anteil der Busfahrten, die durch private Partner erbracht werden, um einige Prozente je Jahr erhöht werden.

- b) Wie hoch ist heute das prozentuale Verhältnis der durch städtische Busse und Fahrer (Busbereich der MVG im TV-N) erbrachten Fahrleistungen im Verhältnis zu dem privaten Dienstleister?
- c) Um wieviele Prozent ist jährlich mit einer Verlagerung zu privaten Anbietern bei weiterer Gültigkeit des aktuellen TV-N zu rechnen?
4. Wie hoch sind die gegenüber privaten Bus-Anbietern vergüteten Stunden- bzw. Tagesleistungen im Vergleich zu den Kosten, die seitens der MVG für den Betrieb eines Busses angesetzt werden.
5. Wie schlüsseln sich diese MVG-Kosten anteilig auf und welchen Anteil daran haben die durch den aktuellen TV-N geltenden Tariflohnkosten der Fahrer.
6. Die in den Antworten vorgegebene kostentrukturale Ausrichtung der MVG hinsichtlich des Busbetriebes lassen durchaus den Schluss zu, dass man nicht gewillt ist, sich dem in der letzten Tarifrunde ausgehandelten öffentlichen Tarifsysteem zu unterwerfen, sondern mittel- und langfristig eine weitgehende Privatisierung unter dem Deckmantel „privater Beteiligungsbetriebe“ anstrebt:
- a) Wie sieht die Strategie der MVG hinsichtlich der Busbetriebe aus, wenn wie zu erwarten keine Rückanpassung des TV-N erfolgt.
- b) Inwieweit kann dies noch als öffentliche Daseinsvorsorge gesehen werden, wenn der Betrieb der MVG sich weitgehend auf Kostenabwägungen zwischen privaten Angeboten und öffentlichen Tarifsysteemen beschränkt und hierbei eine kontinuierliche Kostenkontrolle- und -optimierung im Vordergrund steht?
7. In der Antwort wurde angegeben, dass derzeit keine Linien an die bereits im Münchner Raum tätige Hamburger Hochbahn abgegeben sind.
- a) Inwieweit gibt es bereits Pläne, diesen Anbieter künftig einzubeziehen?
- b) Auf welcher Grundlage werden bisher ausschließlich den seit Jahrzehnten als Anbieter und Mitinhaber der Liniengenehmigung tätigen Unternehmen aus dem Münchner Raum Fahrleistungen übertragen?
- c) Wie ist diese „Exklusivität“ unter wettbewerbsrechtlichen Erwägungen zu werten?
- d) Sind zu diesen Leistungen EU-weite Ausschreibungen erfolgt oder inwieweit wird dazu keine Notwendigkeit gesehen?

Johann Altmann, Stadtrat