

## Pressemitteilung

15.09.2023

### Fahrplankürzungen wegen Fahrermangel

Bundesweit kämpfen derzeit viele Verkehrsunternehmen mit Fahrtausfällen wegen Fahrermangel. Lange Zeit ist es der OVAG gelungen, sich gegen diesen Negativtrend zu stemmen. Dennoch gilt auch hier: Durch die dünne Personaldecke ist jede Krankmeldung eine zu viel und in der Konsequenz fällt die Fahrt, für die kein Fahrer zur Verfügung steht, aus. So kam es bereits vor den Sommerferien verstärkt zu kurzfristigen Fahrtausfällen.

Seit Ende der Sommerferien hat sich die Situation weiter verschärft. Um Ausfälle nicht willkürlich auftreten zu lassen und den Fahrgästen eine gewisse Planbarkeit an die Hand zu geben, wurde von dem Ansatz der „zufälligen Ausfälle“ umgestellt auf „geplante Ausfälle“. D.h. es wird einige Tage im Voraus festgelegt, welche Umläufe bei dem aktuellen Krankenstand personell nicht besetzt werden und die davon betroffenen Fahrten über die Homepage der OVAG kommuniziert.

Die Liste ist unter [www.ovaginfo.de/umleitungen](http://www.ovaginfo.de/umleitungen) zu finden und wird ab sofort regelmäßig freitags aktualisiert. Es kann sein, dass sich die Situation für die Folgewoche wieder verbessert, es kann aber auch zu weiteren Einschränkungen kommen.

Der maximale Ressourcenbedarf sowohl an Fahrzeugen als auch an Fahrpersonal wird für den Schülerverkehr am Morgen sowie mittags bzw. nachmittags benötigt. Es ist nahezu unmöglich – abgesehen vom Wochenende –, dass ein Umlauf, der personell nicht besetzt werden kann, nicht auch Fahrten enthält, die für den Schülerverkehr relevant sind. Selbst wenn ein Bus abends nur mit wenigen Fahrgästen unterwegs ist und daher ein vermeintlich besserer „Streichkandidat“ wäre als eine Fahrt zu den nachfragestarken Zeiten, ist diese Fahrt Bestandteil eines Umlaufs, der am Nachmittag noch voll besetzt war.

Die spürbar schlechte Qualität erzeugt – sehr nachvollziehbar – viel Unmut unter den Fahrgästen. Das können die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der OVAG nicht nur sehr gut verstehen, sondern gerade auch diese leiden selber stark unter der aktuellen Situation. Denn nach wie vor wird alles getan, um Ausfälle zu vermeiden. Das heißt aber auch, dass das Personal viele Überstunden leistet und sehr häufig lange Schichten fährt.

Die Arbeitsbelastung ist entsprechend hoch. Zum einen leistet jeder Einzelne über das übliche Maß hinaus seinen Beitrag, um die Situation zu lindern, zum anderen entlädt sich der Unmut der Fahrgäste sehr häufig genau an diesen Personen. Leider trägt genau diese Kombination dazu bei, den Krankenstand noch mehr hoch zu treiben und die Engpässe weiter zu verschärfen.

Das gleiche gilt für zahlreiche Kundenbeschwerden, die bei der aktuell hohen Anzahl von Ausfällen täglich die OVAG erreichen. Eine gründliche Recherche und individuelle Antworten sind allein aufgrund der Menge derzeit nicht möglich. Auch Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter am Telefon können nicht mal eben einen Bus losschicken oder zusagen, dass dieser am nächsten Tage wieder verlässlich fährt, egal wie vehement diese Forderung vorgetragen wird.

Die OVAG empfiehlt den Fahrgästen, sich vorab über die OVAG-Homepage oder die elektronischen Auskunftssysteme wie der OVAG-App eine aktuelle Fahrplanauskunft zu holen. Diese Auskunftssys-

teme enthalten in der Regel die Echtzeitdaten, so dass neben den Ausfällen auch Verspätungen angezeigt werden. Telefonisch erhält man diese Auskünfte über die NRW-weite „schlaue Nummer für Bus und Bahn“ unter 08006 - 50 40 30 rund um die Uhr.

Fällt ein Bus aus oder kommt dieser mehr als 20 Minuten verspätet, gilt zudem die Mobilitätsgarantie NRW. Danach werden ab einer Verspätung von 20 Minuten die Kosten für Taxi und andere Angebote wie im Raum Wiehl und Nümbrecht der monti tagsüber (d.h. zwischen 5 Uhr und 20 Uhr) bis zu 30 Euro und nachts (d.h. zwischen 20 Uhr und 5 Uhr) bis zu 60 Euro ersetzt. Diese Regelung ist im Vergleich zu anderen Bundesländern sehr weitgehend und in diesem Umfang bundesweit einmalig. Weitere Informationen sowie den Link zur digitalen Erfassung einer Taxirechnung bzw. monti-Rechnung erhalten Fahrgäste unter [www.mobil.nrw/mobigarantie](http://www.mobil.nrw/mobigarantie).

Auch wenn die OVAG mit Hochdruck an der Gewinnung weiterer Fahrerinnen und Fahrer arbeitet, bitten wir alle Oberbergerinnen und Oberberger um Unterstützung. Gibt es jemanden in Ihrem Umfeld, der Spaß und Freude an der Tätigkeit am Lenkrad haben könnte? Oder könnte man sich dieses sogar für sich selber vorstellen? Den meisten Fahrerinnen und Fahrer macht ihr Beruf viel Freude. Es ist eine Arbeit, bei der man sowohl mit Technik als auch mit Menschen zu tun hat. Die Arbeit stiftet einen hohen Nutzen, egal ob man Schüler zur Schule, Berufstätige zur Arbeit oder Naturliebhaber raus zur Talsperre bringt. Der Beruf ist offen für Quereinsteiger und bietet die Chance, nochmal ganz neu durchzustarten. Die OVAG berät hierzu gerne. Informationen zu den Karrieremöglichkeiten finden interessierte unter [www.ovaginfo.de/karriere](http://www.ovaginfo.de/karriere).

Die Geschäftsführerin der OVAG, Corinna Güllner, betont: „Die Fahrtausfälle haben tatsächlich einen dramatischen Umfang erreicht. Uns schmerzt die aktuelle Situation selber und wir entschuldigen uns ausdrücklich für alle Einschränkungen, die wir unseren Fahrgästen derzeit zumuten. Auch wenn der Frust der Fahrgäste über Ausfälle sehr nachvollziehbar ist, bitten wir aber auch, diesen Frust und Ärger nicht an den Busfahrerinnen und Busfahrern zu entladen. Diese sind für Ausfälle und Verspätungen nicht verantwortlich, sondern tun ihr Bestes, um Fahrgäste sicher an ihr Ziel zu bringen. Wir sind mit Hochdruck auf der Suche nach weiteren Fremdunternehmen und neuen Fahrern. Ohne zusätzliches Fahrpersonal können wir derzeit aber keine schnelle Besserung versprechen.“

Der Planungsdezernent des Oberbergischen Kreises, Frank Herhaus, ergänzt in seiner Funktion als Aufgabenträger für den ÖPNV: „Auch wir schauen mit großer Sorge auf die Entwicklung im Fahrerbereich, die sich auf die Qualität der Leistungserbringung niederschlägt. Diese Entwicklung sehen wir bundesweit. Den Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der OVAG, ihrer Tochterunternehmen und der privaten Unternehmen der Region ist es lange durch viele Kraftanstrengungen gelungen, dieser Entwicklung entgegen zu wirken. Nun hat es aber auch unsere Region mit voller Wucht erwischt. Wir unterstützen die OVAG bei ihren Aktivitäten, neue Fahrer und andere Ersatzlösungen zu finden.“

Ergänzend beigefügt sind Antworten zu einigen gängigen Fragen, die uns derzeit vermehrt erreichen.



Oberbergische Verkehrsgesellschaft mbH

## **Über die OVAG**

Die OVAG Oberbergische Verkehrsgesellschaft ist das kommunale Busunternehmen des Oberbergischen Kreises. Eigentümer sind neben dem Kreis elf Städte und Gemeinden aus der Region. Gemeinsam mit den Tochterunternehmen Verkehrsgesellschaft Bergisches Land (VBL) und „Der Radevormwalder“ Omnibus betreibt die OVAG mit insgesamt rund 200 eigenen und angemieteten Bussen über 50 Buslinien im Oberbergischen Kreis. Zur Unternehmensgruppe zählen über 300 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Rund 16 Mio. Fahrgäste nutzen jährlich die Linien der OVAG. Weiterhin erbringt die OVAG für viele Kommunen im Kreis Schülerspezialverkehre. Die OVAG ist Partner im Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS).

## **Fragen und Antworten zu der aktuellen Situation**

### **Was heißt „geplante Ausfälle“? Wer legt diese Ausfälle fest?**

Wir haben die Umläufe identifiziert, von denen möglichst wenig Schülerverkehre betroffen sind oder wo es zumindest zeitnahe alternative Verbindungen gibt. Priorität hatte dabei, dass Fahrten am Morgen möglichst vollständig stattfinden, so dass die Schüler zur Schule kommen. Das bedeutet aber in der Konsequenz, dass sich die meisten Ausfälle auf den Nachmittag und Abend konzentrieren und damit die Einschränkungen für den Heimweg größer sind.

Sowohl der Fahrplan als auch die dahinterliegende Umlauf- und Dienstplanung ist ein komplexes Gebilde und das Herausnehmen einzelner schwach besetzter Fahrten löst das Ressourcenthema in den Zeiten mit hoher Nachfrage nicht. Es reicht nicht aus, einzelne Fahrten zu streichen, die schwach besetzt sind. Wir müssen immer auch die Fahrten davor und danach im Blick haben und eine sinnvolle Verknüpfung vornehmen. Eine Fahrt, die abends schwach nachgefragt wird, und damit ein möglicher „Streichkandidat“ wäre, ist Bestandteil eines Umlaufs, mit dem am Nachmittag noch viele Schüler befördert wurden.

### **Wie kann es sein, dass direkt zwei Fahrten hintereinander ausfallen und Schüler und andere Fahrgäste sehr lange bis zur nächsten Busverbindung warten müssen?**

Wie beschrieben arbeiten wir mit Umläufen. Ein gänzlich neues Fahrplankonzept, das die verfügbaren personellen Ressourcen berücksichtigt und das Fahrplanangebot so kürzt, dass dennoch ein einheitliches Taktangebot verbleibt, benötigt einen Vorlauf von mehreren Wochen.

Wir werden mit den Kommunen und Schulämtern abstimmen, wo durch die Kürzungen besondere Engpässe entstehen und daran arbeiten, einzelne Lücken wieder zu schließen. Im Zweifel geht aber jede Verbesserung zu Lasten einer Verschlechterung an anderer Stelle.

### **Wenn es schon so viele „geplante Ausfälle“ gibt, wieso fallen dann auch noch andere Fahrten aus?**

Es gibt auch andere Ursachen, die die Qualität beeinflussen. So gibt es zahlreiche kurz- und langfristige Baustellen im Bediengebiet, die häufig den Verkehrsfluss in einem Umfang beeinträchtigen, dass der Fahrplan nicht eingehalten werden kann und bei einer hohen Verspätung die Folgefahrt ausfallen muss. Hinzu kommen immer wieder auch kurzfristige Einschränkungen im Straßenverkehr, von denen dann auch der Busverkehr betroffen ist. So haben z.B. diese Woche die Bauarbeiten am Dreieck in Niederseßmar je nach Uhrzeit zu langen Staus und Verzögerungen geführt, von denen die Fahrten der Linien 301, 304 und 310 sowie ein- und aussetzenden Fahrten zwischen dem Betriebshof in Gummersbach und dem Busbahnhof betroffen waren. Am Dienstag dieser Woche kam es aufgrund eines tödlichen Unfalls zu einer mehrstündigen Sperrung einer wichtigen Verkehrsachse auf dem Bernberg. Gerade wenn mehrere Faktoren zusammenkommen, hat dies auch große Auswirkungen auf den Busverkehr und die Einhaltung der Fahrpläne.

### **Wieso werden Fahrer nicht besser gezahlt, um die Lücken zu füllen?**

Mit den jüngsten Tarifverhandlungen gab es historisch hohe Tarifabschlüsse. Zum 1. November steigt das Einstiegsgehalt eines Busfahrers ohne Berufserfahrung auf 2.985 Euro im Monat bei einer 38,5-Stunden-Woche. Hinzu kommen diverse Zuschläge u.a. für Überstunden, Samstags- und Sonntagsarbeit und Nachtarbeit ebenso wie einige jährliche Zahlungen wie Urlaubsgeld und Weihnachtsgeld.

### **Wieso tut die OVAG nicht mehr dafür, neue Busfahrer zu gewinnen?**

Es gelingt durchaus über viele Anstrengungen und Wege neue Fahrer zu gewinnen. Die Masse an neuen Fahrern reicht derzeit aber nur gerade so aus, um Abgänge (altersbedingtes Ausscheiden, Kündigungen durch Arbeitgeber und Kündigungen durch Arbeitnehmer) und Leistungen, die von Fremdunternehmen an uns „zurückgegeben“ werden, auszugleichen, aber nicht um die eigentlich erforderliche Aufstockung zu erzielen.

Die Hürde bzgl. der Busfahrergewinnung stellt der Besitz eines Busführerschein dar. Der Markt an ausgebildeten Busfahrern ist leergefegt. Zusätzliche Kapazitäten werden im bundesweit wachsenden Schienenersatzverkehr gebunden. Das gegenseitige Abwerben von Fahrern zwischen den Busunternehmen hilft vielleicht dem ein oder anderen in der kurzfristigen Not, ist aber keine wirklich gute Lösung, denn es bringt keine neuen Fahrer „ins System“. D.h. es müssen mehr Menschen einen Busführerschein erwerben und dann auch längerfristig in dem Beruf bleiben. Und dies kostet erstmal sowohl Zeit als auch Geld. Die OVAG berät und unterstützt Interessierte, auch Quereinsteiger, beim Führerscheinerwerb.

Über die bestehenden Maßnahmen hinaus müssen neue Wege zur Gewinnung von Fahrern gegangen werden. Im Zweifel bedeutet dies die gezielte Anwerbung aus dem Ausland. Was aber neue Themen, wie die Zurverfügungstellung von Wohnraum, mit sich bringt.

Bei den monti-Fahrern entfällt die Hürde des Busführerscheins. Hier konnten alle Stellen in kurzer Zeit besetzt werden, obwohl das Gehaltsniveau niedriger ist als beim Busfahrer. Das zeigt, dass es durchaus gelingt, neue Fahrerinnen und Fahrer zu finden, wenn Hürden wie der Busführerschein nicht bestehen.

### **Wieso werden in so einer Situation auch noch die Fahrpreise erhöht?**

Die OVAG legt die Preise nicht fest. Wir sind Teil des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg (VRS), in dem 24 Verkehrsunternehmen gemeinsam und in Abstimmung mit den politischen Vertretern im Zweckverband über Preisstruktur und Höhe entscheiden. Dies ist häufig ein zähes Ringen in der Abwägung zwischen der Kostenentwicklung und dem, was gegenüber den Fahrgästen vertretbar ist. Aufgrund der aktuellen Kostenentwicklung (Personalkosten, Energiekosten etc.) ist davon auszugehen, dass die Fahrpreise weiter steigen werden.

Mit dem bundesweit gültigen Deutschlandticket gibt es aber auch ein sehr kostengünstiges Angebot für einen monatlichen Preis von derzeit 49 Euro. Dieses Ticket wird finanziert aus Bundes- und Landesmitteln.