

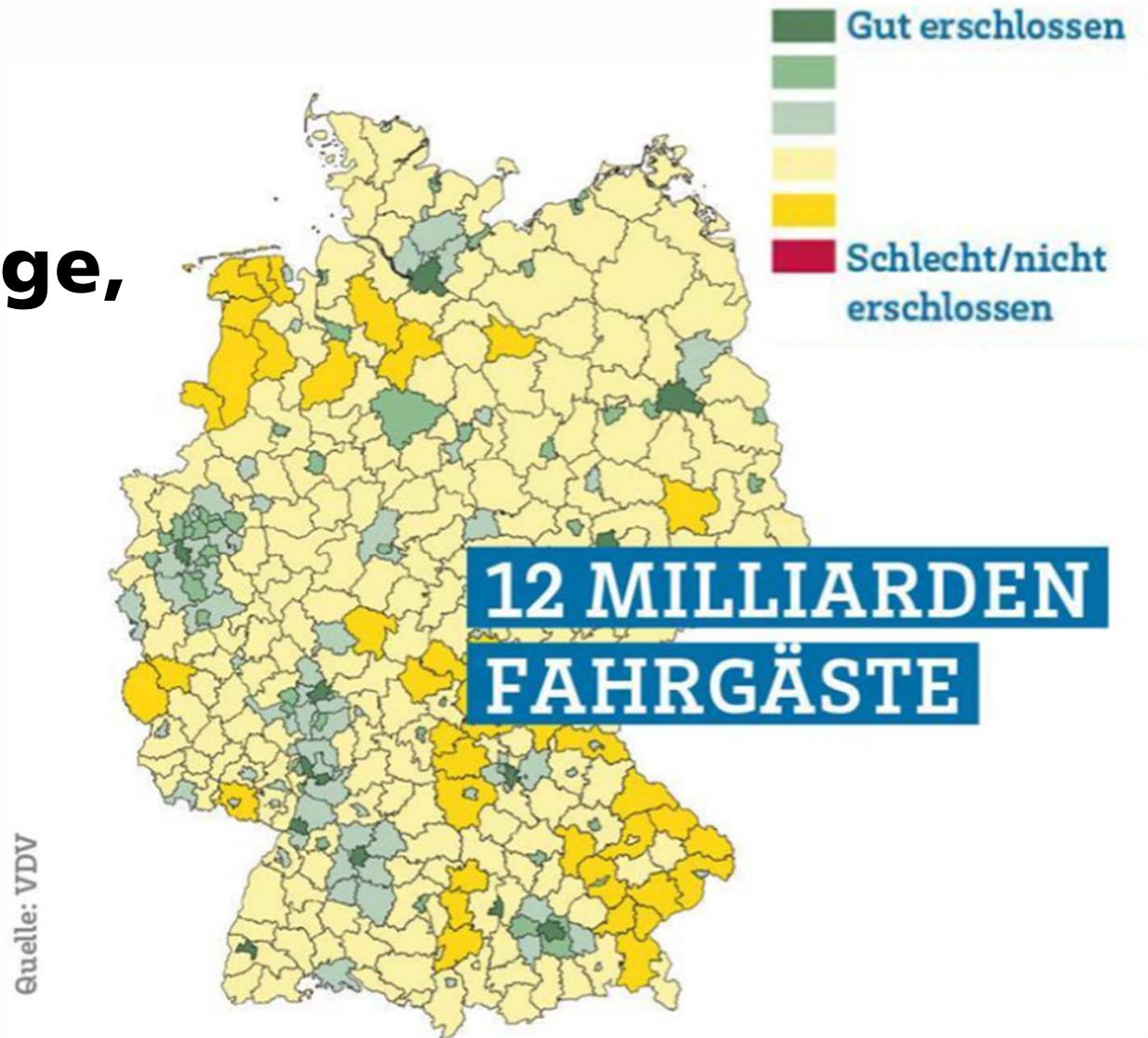
Kommunaler Nahverkehr zwischen Personalmangel und autonomem Fahren

WSI Herbstforum 2025



Fachgruppe
Busse und Bahnen

ÖPNV – Daseinsvorsorge, die Teilhabe garantiert



ver.di

Busfahrer*in ist ein Mangelberuf

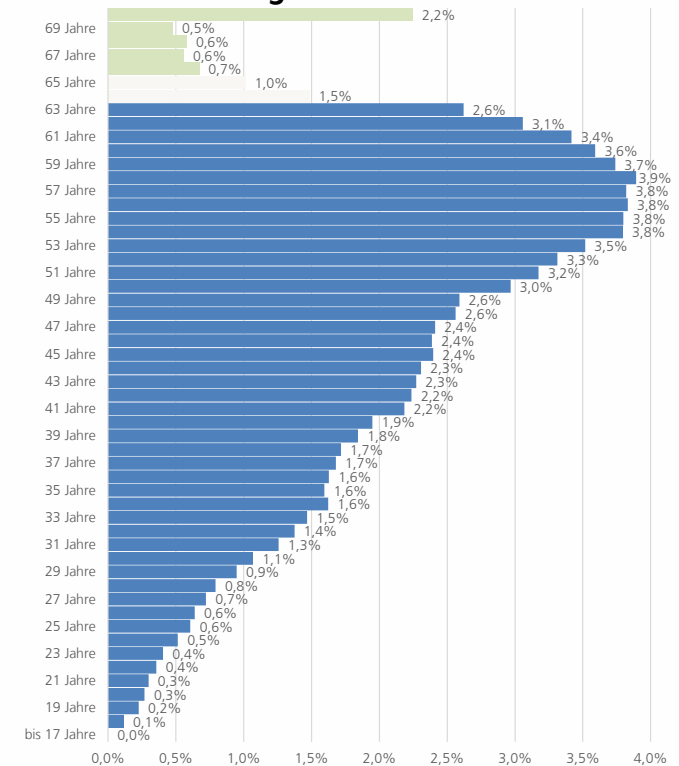
ver.di

Tabelle 37: Personalbedarf zur Aufrechterhaltung des Status quo bis 30. Juni 2035

Szenarien	„Keine Änderung“	„Vier-Tage-Woche“	„Mehr Urlaub“
Fahrpersonal (2022)	122,5 – 132 Tsd.		
Anteil Altersrente	-47,7 %	-47,7 %	-47,7 %
Anteil weiterer Fluktuation	-21,5 %	-17,1 %	-19,8 %
Anstieg durch Szenario	-	+13,6 %	+1,0 %
Weggänge und Anstieg	85,0 – 91,5 Tsd.	96,0 – 103,5 Tsd.	84,0 – 90,5 Tsd.

Quelle: Friese et al. (2024), S. 33

Altersverteilung im Fahrdienst





Transformation muß gestaltet werden



Nicht alle Hoffnung auf Personalabbau setzen

autonomes Fahren braucht andere, teurere Beschäftigte – und mehr Sicherheit

Transformation kostet Geld

Mehrausgaben für technische Umrüstung, Qualifizierung, Umbau der Belegschaften einkalkulieren

Gemeinsame Aufgabe

Gestaltung zum Wohle der Beschäftigten und der Gesellschaft – nicht ohne Gewerkschaften

Verkehrswende braucht gute Arbeit



	Fahrpersonale (VZÄ)			zusätzlicher Finanzbedarf in € pro Jahr Stand 2025	Dymanisierung pro Jahr	zusätzlicher Finanzbedarf in € pro Jahr Stand 2040
	Ausgangs- wert:	zusätzlicher Personalbedarf aufgrund Maßnahmen für bessere Arbeitsbedindungen				
Dieses Gutachten: Fahrpersonal aus 31 Tarifverträgen (ohne SPNV)	127.900	+28,2%	+36.000	1.931 Mio.	2,5%	2.796 Mio.
VDV Deutschlandangebot 2040 (VDV 2025: 47) Fahrpersonal Bus und Tram (ohne SPNV)	200.900	+28,2%	+56.600	3.036 Mio.	2,5%	4.397 Mio.
UBA: Zielszenario "Luftreinhaltung und Klimaschutz durch Stärkung des ÖPNV". Fahrpersonal (inkl. SPNV)	297.530	+28,2%	+83.800	4.494 Mio.	2,5%	6.509 Mio.

Unveröffentlichte Studie „Arbeitsbedingungen im Fahrdienst“ (Klimaallianz Deutschland und ver.di):

Begrenzung unbezahlter und langer Schichtzeiten; Dienstbeginn und Ende am selben Ort; Mindestruhezeit zwischen zwei Schichten mindestens 11 Stunden; Abschaffung geteilter Dienste, dienstfrei mindestens an der Hälfte aller Wochenenden

Wer ÖPNV will, muß ihn finanzieren

- Finanzierung muß
 - > langfristig verlässlich,
 - > sozial gerecht und
 - > für alle Kommunen auskömmlichbundesweiten Standard
für gute ÖPNV-Anbindung absichern
- Steuerfinanzierung einzig sinnvoller Weg
- Bund und Länder in der Pflicht

Verkehrs- und Tarifverbünde in Deutschland



Vielen Dank!

Andreas Schackert
ver.di-Fachgruppe Busse und Bahnen
andreas.schackert@verdi.de
0160 – 98129455