



## Dokumentation Personalkostenindex Bus Saarland

In den wettbewerblich vergebenen Verkehrsverträgen im Busverkehr im Saarland wurden bisher nur Indizes des Statistischen Bundesamtes (Index der tariflichen Stundenverdienste für den Wirtschaftszweig „sonstige Personenbeförderung im Landverkehr“ Fachserie 16 Reihe 4.3.) verwendet, um Personalkosten (in der Regel Kosten je Fahrplanstunde) mittel- bzw. langfristig fortzuschreiben und somit die Entwicklung des Zuschussbedarfs zu bemessen.

Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen haben festgestellt, dass – nicht nur im Saarland, sondern bundesweit – hinsichtlich der Entwicklung der Personalkosten, über Tarifverträge gesteuert, eine neuartige Entwicklung eingetreten ist. Einerseits werden Vergütungen regional überdurchschnittlich gesteigert und andererseits halten vermehrt Regelungen in die Tarifverträge Einzug, die die Unternehmen in einem erheblichen Umfang belasten, die aber bisher nicht in den Bundesindex einfließen. Dadurch erhalten die Unternehmen deutlich niedrigere Kostensteigerungen erstattet, als die tatsächlichen Aufwendungen ergeben.

Im Ergebnis kann dies dazu führen und hat im Saarland dazu geführt, dass sich Unternehmen wegen fehlender Wirtschaftlichkeit der Verkehre von der Betriebspflicht dauerhaft entbinden lassen und die betroffenen Aufgabenträger die Verkehre über Notvergaben sichern müssen. Um die Personalkostenentwicklung in Verkehrsverträgen mit Hilfe einer Preisgleitung wieder der Realität anzunähern, wurde ein regionspezifischer Personalkostenindex entwickelt, in den neben der regionalen Entwicklung der Stundenlöhne auch weitere Parameter wie Zulagen oder Arbeitszeitregelungen mit Wirkung auf die Personalkosten einfließen.

### Grundsätzliche Überlegungen

Bei der Anwendung des bisher verwendeten Index liegt das Problem darin, dass hauptsächlich auf die Entgeltentwicklung abgestellt wird, aber die Auswirkungen aus den Manteltarifverträgen hinsichtlich Arbeitszeiten, Zuschläge, Dienste und weiterer Regelungen nicht ausreichend berücksichtigt sind. Daneben wirken sich auch außertarifliche Vorschriften wie beispielsweise das Arbeitszeitgesetz auf die Dienstplanung und die Personalkosten aus.

Ziel war die Entwicklung eines Modells zur Berechnung eines saarlandspezifischen Personalkostenindex zur möglichst realitätsnahen Abbildung der Personalkostenentwicklung. Dabei sind die in den Tarifverträgen hinterlegten direkten Kosteneffekte (Vergütungsparameter wie die monatliche Grundvergütung, Zuwendungen und Zulagen) und indirekten Kosteneffekte, die sich auf die Umlaufpläne und Dienstpläne und somit auf die Anzahl der vollzeitbeschäftigte Busfahrerinnen und Busfahrer bzw. auf die Arbeitszeiten auswirken, zu erfassen.

Der PKI Saarland soll demzufolge im Grundsatz – ähnlich dem bundesweiten PKI SPNV – in zwei Schritten (Teilmodelle) entwickelt werden. Dem liegen folgende Überlegungen zugrunde:

- Teilmodell A: Berechnung der durchschnittlichen Vergütung für Fahrpersonal (Entgelt/Stunde/Monat) auf Grundlage Tarifvertrag für repräsentative (Muster) Linienbündel für Stadt- und Regionalverkehre;
- Teilmodell B: Umlaufplanung und Dienste-Planung unter Berücksichtigung der Regelungen in den Manteltarifverträgen für repräsentative (Muster-) Linienbündel für Stadt- und Regionalverkehre.



Als Ergebnis des Teilmodells A ergeben sich dann die reinen zeitbezogenen Vergütungen für das Fahrpersonal, also beispielsweise Monatsentgelte für Fahrer oder Fahrerinnen im Stadt und Regionalverkehr unter Berücksichtigung von Zuschlägen und Grundvergütungen. Als Ergebnis des Teilmodells B ergeben sich dann die Personalbedarfe anhand der Zeitparameter für den Personaleinsatz, sogenannte „Vollzeitäquivalente“.

Die Summe der Personalkosten für die verschiedenen Zeiträume (Jahre) sind in diesem Modell dann die Produkte aus „Vollzeitäquivalente“ oder standardisierten Mitarbeitern und den zeitbezogenen Entgelten.

Für den Fall unterschiedlicher Tarifverträge müsste das Fahrpersonal in Gruppen eingeteilt werden und letztlich die abweichenden Vergütungen in eine Gewichtung unterschiedlicher zeitbezogener Vergütungen in den Index einfließen. Gleches gilt für die Ermittlung des Personalbedarfs.

## PKI Saarland

Im Hinblick auf die überschaubaren Verhältnisse im Saarland wurde beschlossen, die Personalkostenentwicklung direkt auf zwei vorhandene Linienbündel durchzurechnen (Umlaufplanung und Dienstplanung) und aus dieser Kostenentwicklung den PKI zu entwickeln. Diese Vorgehensweise ist grundsätzlich vergleichbar mit einer Angebotskalkulation (ohne Gewinnaufschlag) für den Fall einer Ausschreibung der Linienbündel. Als typische Linienbündel wurden gewählt:

Homburg für den Stadtverkehr und Saarpfalzkreis-West für den Regionalverkehr

Für die Fortschreibung des PKI erfahren diese Linienbündel zukünftig keine Veränderungen im Mengengerüst, sie werden eingefroren (standardisiert). Mögliche Änderungen in der Nahverkehrsplanung werden ausgeblendet, um die zeitliche Vergleichbarkeit sicherzustellen. Eine Anpassung wäre nur dann erforderlich, wenn die Daten nicht mehr repräsentativ sind. Der Warenkorb für den Index soll grundsätzlich konstant bleiben. Bei einer möglichen Änderung des Warenkorbs müsste der Index zukünftig dann umbasiert werden.

In einem ersten Schritt erfolgt die Berechnung der Personalkosten als Vergütung/Stunde mit unterschiedlichen Sätzen für Werkstage, Sonntage und Feiertage. Diese Kostensätze werden für beide Linienbündel verwendet. Im zweiten Schritt erfolgt eine Kalkulation für die Linienbündel unter Berücksichtigung der vorgenannten Stundensätze. Insoweit wird die oben aufgezeigte Zweiteilung in die Teilmodelle A und B auch beim PKI Saarland berücksichtigt, es entfällt lediglich der Schritt über die Anzahl der Mitarbeiter (Vollzeitäquivalente).

Im Saarland kommen zwei Tarifverträge zur Anwendung, es handelt sich um den Entgelttarifvertrag mit der Gewerkschaft Öffentlicher Dienst und Dienstleistungen (GÖD) und den Entgelttarifvertrag mit ver.di – Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft.

Beide Tarifverträge stimmen in den Konditionen überein und daher muss keine weitere Differenzierung oder Gewichtung im PKI berücksichtigt werden. Es wird mit einheitlichen Stundensätzen über beide Verträge gerechnet.

## Berechnung der (kalkulatorischen) Entgelte

Der kalkulatorische Stundenlohn eines Vollzeitarbeiters im Fahrdienst wird aus Kosten bzw. Vergütungsparametern ermittelt, die den kalkulatorischen Stundenlohn eines Vollzeitmitarbeiters direkt beeinflussen. Die hierzu notwendigen Daten werden aus den Tarifverträgen ermittelt und mit den jeweils gültigen Prozentsätzen der Sozialversicherungsträger berechnet.

Berechnungsparameter sind:

- Jahresbruttolohn
- Weihnachtsgeld
- Urlaubsgeld
- Vermögenswirksame Leistung
- Arbeitgeberanteil Krankenversicherung
- Arbeitgeberanteil Rentenversicherung
- Arbeitgeberanteil Arbeitslosenversicherung
- Arbeitgeberanteil Pflegeversicherung
- Umlage U2 Mutterschutz
- Berufsgenossenschaft Umlage
- Berufsgenossenschaft Finanzausgleich
- Insolvenzgeldumlage
- Kostenanteil Betriebsarzt
- Spesen
- Dienstkleidung
- Kosten Modulschulung
- Kosten Führerscheinverlängerung
- Wochenarbeitszeit
- Arbeitstage
- Urlaubstage
- Krankentage
- Tage für Fortbildung

Da die absoluten monatlichen Entgelte und der Urlaubsanspruch nach Betriebszugehörigkeit gestaffelt sind, wird mit arithmetischen Mittelwerten gearbeitet.

Die Berechnung der Stundensätze erfolgt unter Berücksichtigung der produktiven geplanten Stunden. Als unproduktiv wurden unter Anderem durchschnittliche Werte für Krankheitstage und Fortbildung angesetzt. Im Hinblick auf die Plangrößen ist festzuhalten, dass sich hieraus zwar eine Auswirkung auf die absolute Höhe der Stundensätze (und damit der Personalkosten) ergibt, aber im Zeitvergleich keine Auswirkung auf den PKI, soweit die unproduktiven Zeiten über die Referenzzeiträume nicht verändert werden.

Bei den Aufschlägen für Sonn- und Feiertagsarbeit ist zu beachten, dass nur tatsächlich geleistete Arbeitszeiten mit Aufschlägen vergütet werden. Insoweit handelt es sich um variable Kosten, die auf Basis der reinen Stundenvergütungen gemäß Monatsentgelt bei 40 Wochenstunden berechnet werden. Für die Sozialversicherungsbeiträge auf Zuschläge wird Beitragsfreiheit unterstellt. Die aufgezeigten Stundensätze bilden die Grundlage für die folgende Umlauf- und Dienstplanung.



## Berechnung der Personalkosten für die Linienbündel

Durch die Planung der Fahrerdienste auf Basis der Fahrpläne für die beiden Linienbündel werden die notwendigen Personalkosten berechnet. Diese Berechnung erfolgt unter Berücksichtigung folgender Parameter:

- Lenk- und Ruhezeiten für Werkstage, Sonn- und Feiertage,
- Einsatzstunden für einen Vollzeitmitarbeiter,
- Zulage Nachtarbeit,
- Zulage geteilte Dienste,
- Lohnzahlung für Standzeiten,
- Lohnzahlung für Bereitschaftszeiten,
- Zulässige Gesamt-Dienstzeit.

In dieser Berechnung werden indirekt wirkenden Kosteneffekte abgebildet, die sich hauptsächlich aus den Regelungen des Manteltarifvertrags ergeben. Die Personalkosten ergeben sich dann aus der Summe der kalkulierten Personalkosten für sämtliche geplanten Dienste. Aufgrund der unterschiedlichen Personal-Kostensätze für Werkstage, Sonntage und Feiertage und der oben genannten Parameter, ergeben sich die Personalkosten aus unterschiedlichen Stundensätzen je Dienst. Eine Rückrechnung auf die Anzahl der Mitarbeiter ist ohne Kenntnis der unterschiedlich bewerteten Arbeitszeiten für die Dienste nicht möglich.

Die Methodik zur Berechnung des PKI Saarland wurde durch einen Wirtschaftsprüfer geprüft und bestätigt.