

DB Cargo

Hausgemachter Mangel an Ausbildern und Lokomotivführern

Der demografische Wandel und der jahrzehntelange Personalabbau machen der DB schwer zu schaffen. Noch vor drei Jahren sollten hier mit Zukunft Bahn Cargo fast 2 000 Arbeitsplätze allein bei DB Cargo gestrichen werden, darunter rund 400 Lokomotivführerstellen.

Händeringende Personalsuche

Nun ist es politischer Wille, mehr Fahrgäste und mehr Güter auf die Schiene zu bekommen, und es ist keine Rede mehr von Personalabbau. Vielmehr sucht die DB händeringend Personal. Besonders dramatisch wirken sich die Versäumnisse der Vergangenheit bei der Ausbildung und Einstellung von Lokomotivführern aus. 2 000 Lokomotivführer müssten 2019 über alle DB-Geschäftsfelder hinweg ausgebildet werden, nur um den primären Bedarf zu decken. Hiervon wurden derzeit jedoch erst 1 200 Lokomotivführer entsprechend qualifiziert. Hinzu kommt, dass Bund und DB, nicht zuletzt wegen des Klimawandels, mehr Verkehr auf die Schiene bringen wollen und auch mehr Mittel dafür bereitstellen. So sollen die Fahrgastzahlen im ÖPNV um eine weitere Milliarde steigen. Im Schienenfernverkehr sollen sie gar verdoppelt werden und auch mehr Güter sollen auf die Schiene. Für diese Umsetzung wird daher noch viel mehr Personal benötigt.

Zu wenig Ausbildungslokomotivführer

Die Herausforderungen an die Ausbildungs- und Lehrlokomotivführer sind deshalb enorm. Hinzu kommt: Durch die Digitalisierung der Ausbildungs-

dule, die hohe Anzahl von Auszubildenden und eine zunehmende Anzahl von Quereinsteigern ohne vorheriges Bahnwissen kommen immer mehr Aufgaben auf Ausbildungs- und Lehrlokomotivführer zu.

Fahrdienst sollte abgehängt werden

Ausbildungs- und Lehrlokomotivführer sollten bessere Arbeitsbedingungen bekommen, damit die Fluktuation niedriger und die Attraktivität des Berufes höher wird. Das Ziel ist gut, die Maßnahmen waren es nicht. So war bei DB Cargo beabsichtigt, auf nicht absehbare Zeit ausschließlich Ausbildungs- und Lehrlokomotivführer bei der Vergabe von beamtenrechtlichen Bewertungen, Lokbetriebsinspektor mit Amtszulage (A9Z) zu berücksichtigen. Im Klartext: Der Fahrdienst sollte abgehängt werden!

GDL hat Problem gelöst

Die GDL erlangte sehr frühzeitig Kenntnis von dieser möglicherweise unbeabsichtigt veröffentlichten Anordnung, hat sofort gehandelt und das Problem beseitigt. Wird vom Bundesbahnvermögen eine beamtenrechtliche Höherbewertung A9Z zur Verfügung gestellt, ist in dem anschließenden Ausschreibungsver-



© Gerda Seibert

2 000 Lokomotivführer müssten 2019 über alle DB-Geschäftsfelder hinweg ausgebildet werden, nur um den primären Bedarf zu decken. Hiervon wurden derzeit jedoch erst 1 200 Lokomotivführer entsprechend qualifiziert.

fahren jeder Beamte mit einer A9-Bewertung, bewerbungsberechtigt. Er ist auch dann bewerbungsberechtigt, wenn er das Anforderungsprofil zunächst nicht erfüllt. Nach der ständigen Rechtsprechung wird von einem Beamten erwartet, dass er sich die Befähigung für einen Dienstposten (Anforderungsprofil), die er regelmäßig nicht mitbringt, die aber seinem Statusamt entspricht, in angemessener Zeit aneignen kann.

Eignung, Befähigung und fachliche Leistung

Jeder Lokomotivführer, ob Ausbildungs- und Lehrlokomotivführer oder Streckenlokomotivführer, der sich auf eine beamtenrechtliche höhere Bewertung bewirbt, hat das Recht auf eine sachgerechte Auswahlentscheidung, die auf der persönlichen Leistungseinschätzung beruht. Eignung, Befähigung und fachliche Leistung: Dieser mit Verfassungsrang ausgestat-

tete Grundsatz kann nicht wegen fehlender Ausbildungs- und Lehrlokomotivführer außer Kraft gesetzt werden. Die Zukunft wird zeigen, ob es sich bei dieser Angelegenheit lediglich um ein Missverständnis handelte. Die GDL-Betriebsräte werden die zukünftige Vergabepraxis sehr genau beobachten. Sollte es sich ergeben, dass Streckenlokomotivführer aufgrund des Anforderungsprofils von einer Ausschreibung ausgeschlossen werden, wird die GDL jedem Betroffenen GDL-Mitglied zur Durchsetzung seiner Rechte Rechtsschutz gewähren.

Anerkennungszulage für zugewiesene Beamte

In einem ersten Schritt zur Linderung der Vakanzen im Ausbildungsgeschäft hat die DB eine Anerkennungsprämie für Ausbildungs- und Lehrlokomotivführer auf den Weg gebracht, die im Rahmen der Anrechnungsrichtlinie ebenfalls

an die zugewiesenen Beamten gezahlt wird.

Die Anerkennungszulage erhalten Arbeitnehmer und zugewiesene Beamte, denen nicht nur vorübergehend die Tätigkeit eines Ausbildungs- oder Lehrlokomotivführers übertragen wurde (in den Eingruppierung LF 4, FGr 444, ZA beziehungsweise FGr 443).

Sie beträgt halbjährlich 1 250 Euro brutto und wird zunächst befristet bis zum 31. Juli 2021 gewährt. Die Anspruchsvoraussetzung gilt als erfüllt, wenn an folgenden Stichtagen, 31. Januar 2020, 31. Juli 2020, 31. Januar 2021 und 31. Juli 2021, jeweils mindestens sechs

Monate zuvor die Tätigkeit, wie oben beschrieben, ausgeübt wurde.

Fehlende Einbindung der Praxisvermittler

Die GDL befürwortet die geschäftsfeldübergreifende Maßnahme ausdrücklich, sieht aber noch weiteren Handlungsbedarf. Insbesondere die fehlende Einbindung der Praxisvermittler, die die Ausbildungstätigkeit häufig nur vorübergehend ausüben, stößt seitens der GDL auf Unverständnis. Es sind gerade diese Kollegen, die den neuen Mitarbeitern zeigen, wie Eisenbahn funktioniert. Dies verdient Anerkennung.

Fehler nicht wiederholen

Fazit: Das Ausbildungsgeschäft bei der DB muss attraktiver werden, um den Anforderungen an den Markt gerecht zu werden. Die Anhebung der Zulagensätze für die Praxistrainerzulage 1–3 und die unbefristete Gewährung der Anerkennungszulage unter Einbindung der Praxisvermittler wäre beispielsweise ein gangbarer Weg. Wer aber glaubt, in diesem Zusammenhang die Vergabep Praxis von beamtenrechtlichen Höherbewertungen zulasten der Streckenlokomotivführer zu ändern, befindet sich auf einem Irrweg. Die GDL wird konse-

quent alle rechtlichen Mittel ausschöpfen, um Nachteile für ihre Mitglieder zu verhindern.

Darüber hinaus fordert die GDL die DB auf, zur Beseitigung der Vakanzen im Ausbildungsgeschäft die Fehler der Vergangenheit nicht zu wiederholen. Eine vorausschauende und ausreichende Personalausstattung im Ausbildungsgeschäft ist dabei unabdingbar und verlangt eine Personalplanung nicht nur für den Moment. Manchmal hilft ein Blick in die Statistik, in der die Altersscheiben abgebildet werden. Der demografische Wandel kommt nicht, er ist schon lange da.

E. P.

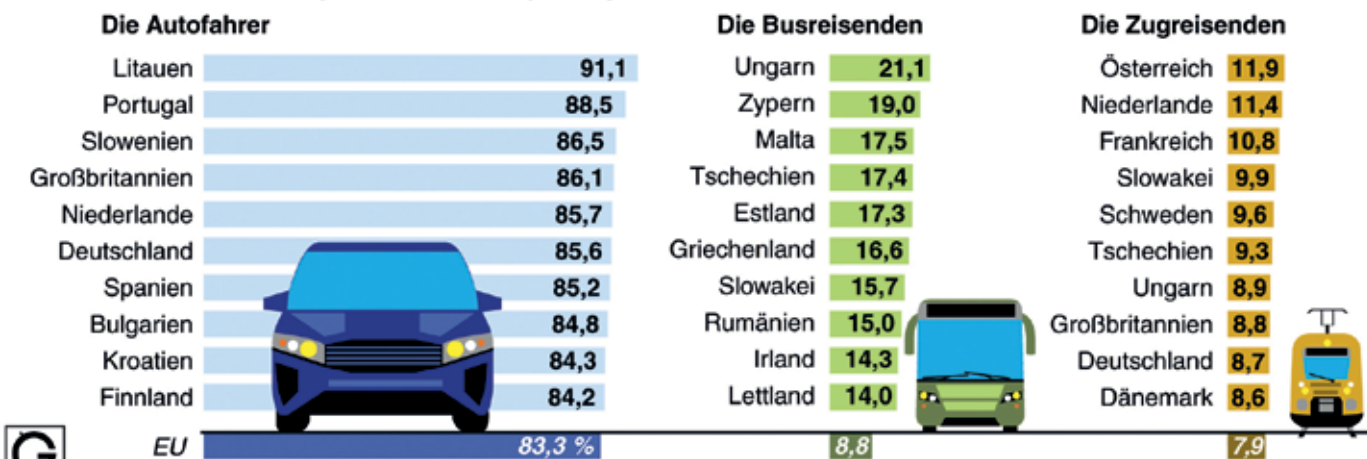
Wir reisen die EU-Bürger?

Die EU fährt Auto. Reisen EU-Bürger auf dem Landweg, ist das Auto fast immer das Verkehrsmittel der Wahl. Rund 83 Prozent aller Passagierkilometer entfielen im Jahr 2017 im EU-Durchschnitt auf den Pkw. In Litauen und Portugal werden sogar fast 90 Prozent aller Passagierkilometer – ob beruflich oder privat – mit dem Pkw zurückgelegt. In Ungarn ist die Bedeutung des Autos am geringsten. Nur 70 Prozent der gefahrenen Kilometer entfielen aufs Auto. Dafür ist hier der Bus ein wichtigeres Verkehrsmittel als in den anderen EU-Ländern: 21,1 Prozent der Passagierkilometer wurden mit dem Bus gefahren. Die meisten Bahnfans gibt es in Österreich und den Niederlanden.

Mit Auto, Bus oder Bahn

So viel Prozent aller Passagierkilometer im Straßen- und Schienenverkehr im Inland entfielen auf diese Verkehrsmittel

Die EU-Ländern mit dem größten Anteil am jeweiligen Verkehrsmittel



© Globus

Stand 2017

Quelle: Eurostat