

Antrag

der Abg. Hans Peter Stauch u. a. AfD

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Ausbildung von Asylbewerbern zu Lokführern

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. ob es richtig ist, dass den Auszubildenden des Programms „Flüchtlinge zu Lokführern und Fachkräften qualifizieren“ ein Lohn von 2.100 Euro brutto gewährt wird;
2. wie sie diese Lohndiskriminierung rechtfertigt, weil arbeitssuchende EU-Bürger, die sich auf die Position bewerben, diese Lohnhöhe nicht gewährt wird;
3. welche Antwort sie den Auszubildenden gibt, die außerhalb dieses Programms eine Ausbildung zum Lokführer machen und die nicht auf diesem Niveau bezahlt werden und somit benachteiligt werden;
4. ob die Landesregierung solche Programme mit erhöhter Ausbildungsentlohnung auch für EU-Bürger durchführt oder plant und welche dies sind;
5. welche Sprachprüfung die Bewerber abgelegt haben müssen und welches Sprachniveau sie erreicht haben müssen, um eingestellt zu werden;
6. welchen Bildungsabschluss die Bewerber abgelegt haben müssen, um in das Programm eingestellt zu werden;
7. anhand welcher Unterlagen und welcher Qualifikation Bewerber als „Menschen mit technischer Fortbildung/technischem Interesse“ eingestuft werden;
8. inwiefern sie der Meinung ist, dass die ausgebildeten Zugfahrzeugführer ihr Fachwissen bei einer zukünftigen Rückkehr in der Heimat anwenden können;
9. in welcher Form die Sicherheitsüberprüfungen und die Identitätsprüfungen bei den Bewerbern durchgeführt werden;

Eingegangen: 24.01.2019/Ausgegeben: 25.03.2019

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet
abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente*

Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.

10. wie und in welcher Höhe die Integrationstrainer entlohnt werden;
11. welche Qualifikationen bei den Stellen der Integrationstrainer vorgeschrieben sind;
12. in welcher Gesamthöhe Mittel aus dem Haushalt für das Projekt bereitgestellt werden;
13. aus welchem Titel des Landeshaushalts dieses Projekt finanziert ist;
14. in welchem Titel die Integrationstrainer im Haushalt abgebildet sind;
15. in welchem Rechtsverhältnis diese Ausbildungen durchgeführt werden.

24. 01. 2019

Stauch, Stein, Dr. Podeswa,
Gögel, Sänze, Dr. Baum AfD

Begründung

Laut eines Zeitungsberichts der Frankfurter Allgemeinen Zeitung vom 8. Januar 2019 will das Land in Zusammenarbeit mit Bahn-Unternehmen gezielt Asylbewerber einstellen, um sie als Lokführer auszubilden. Hierbei soll ein Lohn von ungewöhnlichen 2.100 Euro brutto monatlich gewährt werden. Der Lohn eines sich in Ausbildung befindlichen Lokführers bei der Deutschen Bahn wurde bei einer Stichprobe bei 904 bis 1.108 Euro festgestellt.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 19. März 2019 Nr. 3-3822.0-02/65 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Soziales und Integration zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

- 1. ob es richtig ist, dass den Auszubildenden des Programms „Flüchtlinge zu Lokführern und Fachkräften qualifizieren“ ein Lohn von 2.100 Euro brutto gewährt wird;*

Im Rahmen des Modellprojekts „Qualifizierung Geflüchteter zu Triebfahrzeugführern“ entlastet das Ministerium für Verkehr die Eisenbahnverkehrsunternehmen von den Kosten, die speziell bei der Qualifizierung von Geflüchteten entstehen. Gedacht ist daran, sogenannte Integrations-Coaches zu finanzieren, welche die künftigen Triebfahrzeugführerinnen bzw. Triebfahrzeugführer sowohl bei organisatorischen Fragen zur Qualifizierungsmaßnahme als auch beim Erwerb der erforderlichen spezifischen „Eisenbahnersprache“ unterstützen.

Die Teilnehmerinnen bzw. Teilnehmer des Modellprojekts durchlaufen im Rahmen der Qualifizierungsmaßnahme keine reguläre oder „klassische“ (3-jährige) duale Berufsausbildung zum Eisenbahner/-in im Betriebsdienst (EiB) der Fachrichtung Lokführer und Transport.

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

Im SPNV in Baden-Württemberg werden von den Eisenbahnverkehrsunternehmen neben den Eisenbahnern im Betriebsdienst Fachrichtung Lokführer und Transport u. a. auch Inhaberinnen oder Inhaber eines gültigen Triebfahrzeugführerscheins Klasse B (anerkannter Abschluss gemäß Triebfahrzeugführerscheinverordnung TfV) oder eines Triebfahrzeugführerscheins gem. VDV 753 der Klasse 3 als Triebfahrzeugführer eingesetzt. Dieser Qualifizierungsweg kann als reine „Funktionsausbildung“ zur Triebfahrzeugführerin/zum Triebfahrzeugführer bezeichnet werden. Die Qualifizierungsteilnehmer erhalten eine auf das Anforderungsprofil im jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen zugeschnittene Funktionsausbildung, die in der Regel 9 bis 10 teilweise bis zu 18 Monate dauert.

Während dieser Qualifizierungsmaßnahme besteht für die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Projekts (neben der Weiterqualifizierungsvereinbarung) ein Anstellungsvertrag mit dem Eisenbahnverkehrsunternehmen (bspw. als Helfer/-innen). Die Teilnehmer/-innen erhalten damit während ihrer Funktionsausbildung in der Regel ein Gehalt, das sich an dem für Triebfahrzeugführerinnen und Triebfahrzeugführer orientiert, z. T. aber etwas niedriger liegt. Beispielsweise werden während der Funktionsausbildung zunächst noch nicht alle Zulagen gezahlt. Dagegen erhalten die Auszubildenden im Lehrberuf „Eisenbahner im Betriebsdienst“ nur eine Ausbildungsvergütung, die bei einem guten Drittel des Gehalts eines fertig ausgebildeten Triebfahrzeugführers liegt. Die jeweiligen Beträge sind in Tarifverträgen festgelegt.

Die konkrete Ausgestaltung des Beschäftigungsverhältnisses während der Qualifizierungsphase der Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Modellprojekts liegt in der Verantwortung der Eisenbahnverkehrsunternehmen. Das Ministerium für Verkehr beteiligt sich nicht an den entstehenden Lohnkosten.

2. wie sie diese Lohndiskriminierung rechtfertigt, weil arbeitssuchende EU-Bürger, die sich auf die Position bewerben, diese Lohnhöhe nicht gewährt wird;

Eine unterschiedliche Behandlung von EU-Bürgerinnen und -Bürgern gegenüber Flüchtlingen durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen hinsichtlich der Lohnhöhe während der Qualifizierungsphase ist dem Ministerium für Verkehr nicht bekannt.

Nach Kenntnisstand des Ministeriums für Verkehr bieten sämtliche in Baden-Württemberg tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen eine Funktionsausbildung zur Triebfahrzeugführerin/zum Triebfahrzeugführer an.

Die Deutsche Bahn wirbt beispielsweise um Quer- bzw. Seiteneinsteiger mit bereits abgeschlossener gewerblich-technischer Ausbildung und stellt eine Umschulung zum Triebfahrzeugführer im Zeitraum von 6 bis 18 Monaten in Aussicht. Andere Eisenbahnverkehrsunternehmen werben um Schulabgängerinnen und Schulabgänger mit einem mittleren Schulabschluss für entsprechende Qualifizierungsmaßnahmen. Die konkrete Ausgestaltung des Beschäftigungsverhältnisses während der Qualifizierungsphase liegt allein in der Verantwortung der Eisenbahnverkehrsunternehmen.

3. welche Antwort sie den Auszubildenden gibt, die außerhalb dieses Programms eine Ausbildung zum Lokführer machen und die nicht auf diesem Niveau bezahlt werden und somit benachteiligt werden;

Sämtlichen Interessenten an einer Tätigkeit als Triebfahrzeugführerin/Triebfahrzeugführer steht die Entscheidung frei, ob Sie eine reguläre oder „klassische“ (3-jährige) duale Berufsausbildung zum Eisenbahner/-in im Betriebsdienst (EiB) der Fachrichtung Lokführer und Transport absolvieren oder sich für eine Qualifizierung im Rahmen einer sog. Funktionsausbildung entscheiden. Die spezifischen Zugangsvoraussetzungen zu diesen beiden Qualifizierungswegen sind nach Kenntnisstand des Ministeriums für Verkehr für alle Bewerberinnen und Bewerber gleich ausgestaltet.

4. ob die Landesregierung solche Programme mit erhöhter Ausbildungsentlohnung auch für EU-Bürger durchführt oder plant und welche dies sind;

Das Modellprojekt des Ministeriums für Verkehr beschränkt sich auf die Entlastung der Eisenbahnverkehrsunternehmen von den Kosten, die speziell bei der Qualifizierung von Geflüchteten zu Triebfahrzeugführerinnen bzw. Triebfahrzeug-

führen entstehen. Das Ministerium für Verkehr beteiligt sich nicht an den entstehenden Lohnkosten.

Hintergrund des zunächst als Modellprojekt angedachten Programms ist der erhebliche Mangel an Triebfahrzeugführerinnen und Triebfahrzeugführern in Baden-Württemberg. Es gründet in der Aufgabenträgerschaft des Ministeriums für Verkehr für den Schienenpersonennahverkehr im Land. Dass dieses Projekt auch auf andere Gruppen ausgedehnt wird, wird ausdrücklich nicht ausgeschlossen.

5. welche Sprachprüfung die Bewerber abgelegt haben müssen und welches Sprachniveau sie erreicht haben müssen, um eingestellt zu werden;

Die Festlegung der Einstellungsvoraussetzungen und die Einstellung an sich erfolgt durch die an dem Modellprojekt beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen. Von den Bewerberinnen und Bewerbern wird der Nachweis des Sprachniveaus B 2 verlangt.

6. welchen Bildungsabschluss die Bewerber abgelegt haben müssen, um in das Programm eingestellt zu werden;

Der erforderliche Bildungsabschluss der Qualifizierungsteilnehmerinnen und -teilnehmer wird ebenfalls von den Eisenbahnverkehrsunternehmen festgelegt. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen schreiben entsprechende Stellen sowohl für Absolventinnen und Absolventen einer gewerblich-technischer Ausbildung als auch für Schulabgängerinnen und Schulabgänger aus.

7. anhand welcher Unterlagen und welcher Qualifikation Bewerber als „Menschen mit technischer Fortbildung/technischem Interesse“ eingestuft werden;

Im Rahmen der Einstellung zur Funktionsausbildung durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen wird nach Kenntnisstand des Ministeriums für Verkehr von sämtlichen Bewerberinnen und Bewerbern ein auch für den späteren beruflichen Einsatz erforderliches technisches Interesse bzw. Geschick verlangt. Die konkreten Anforderungen an die Bewerberinnen und Bewerber werden auch in diesem Bereich von den Eisenbahnverkehrsunternehmen festgelegt.

8. inwiefern sie der Meinung ist, dass die ausgebildeten Zugfahrzeugführer ihr Fachwissen bei einer zukünftigen Rückkehr in der Heimat anwenden können;

Die Frage der zukünftigen Verwendung des erworbenen Fachwissens der Projektteilnehmerinnen und -teilnehmer dürfte vom weiteren Werdegang der Qualifizierungsteilnehmerinnen und -teilnehmer abhängen, auf die das Ministerium für Verkehr keinen Einfluss hat.

9. in welcher Form die Sicherheitsüberprüfungen und die Identitätsprüfungen bei den Bewerbern durchgeführt werden;

Die konkreten Einstellungsvoraussetzungen werden von den Eisenbahnverkehrsunternehmen formuliert.

10. wie und in welcher Höhe die Integrationstrainer entlohnt werden;

11. welche Qualifikationen bei den Stellen der Integrationstrainer vorgeschrieben sind;

Die Ziffern 10. und 11. werden aufgrund des bestehenden Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die erforderliche Qualifikation der Integrations-Coaches sowie die konkrete Höhe der Entlohnung wird derzeit auf Arbeitsebene mit den Projektpartnern diskutiert und abgestimmt. Hinsichtlich der erforderlichen Qualifikation sollen dabei die bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen bereits gewonnenen Erfahrungen bei der Qualifizierung von Bewerberinnen/Bewerbern Berücksichtigung finden. Die Integrations-Coaches werden von den Eisenbahnverkehrsunternehmen entlohnt. Das Ministerium für Verkehr beteiligt sich an den entstehenden Lohnkosten.

12. in welcher Gesamthöhe Mittel aus dem Haushalt für das Projekt bereitgestellt werden;

Aus dem Landeshaushalt wird die Unterstützung der Eisenbahnverkehrsunternehmen bei den Kosten für die Integrations-Coaches bereitgestellt werden. Die Gesamthöhe der erforderlichen Mittel kann erst nach weiterer Anforderungsbeschreibung der betreffenden Stellen auf Arbeitsebene bestimmt werden.

13. aus welchem Titel des Landeshaushalts dieses Projekt finanziert ist;

14. welchem Titel die Integrationstrainer im Haushalt abgebildet sind;

Die Ziffern 13. und 14. werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Mittel zur Entlastung der Eisenbahnverkehrsunternehmen bei den Kosten für die Integrations-Coaches werden dem Kapitel 13 03 Titelgruppe 92 (Zuschüsse für Verkehrsleistungen im ÖPNV/SPNV) entnommen werden. Weitere Mittel, die unmittelbar aus dem Landeshaushalt entnommen werden würden, fallen bei dem Modellprojekt nicht an.

15. in welchem Rechtsverhältnis diese Ausbildungen durchgeführt werden.

Die Ausgestaltung des Rechtsverhältnisses, in dem die Qualifizierungsmaßnahme erfolgt (Qualifizierungsvereinbarung), wie auch das während der Qualifizierung bestehende Anstellungsverhältnis der Teilnehmerinnen und Teilnehmer mit dem Eisenbahnverkehrsunternehmen (Anstellungsvertrag) obliegt alleine den Eisenbahnverkehrsunternehmen.

In Vertretung

Dr. Lahl

Ministerialdirektor