

Antrag

der Abg. Jochen Haußmann u. a. FDP/DVP

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Standby-Pool der Triebfahrzeugführer

Antrag

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

1. aus welchen Erwägungen heraus sie den Standby-Pool der Triebfahrzeugführer zum 1. Oktober 2020 bzw. für Stuttgart zum 1. Januar 2020 einrichten wird, nachdem sie selbst ausführt, es sei Aufgabe der Verkehrsunternehmen selbst, für genügend Personal und eine Reserve zu sorgen;
2. wo dieser organisatorisch angesiedelt, welche Struktur sowie welche Mitarbeiterzahl er bekommen und aus welchen Mitteln er für welche Dauer – unter Darstellung des jährlichen Rahmens – finanziert werden soll;
3. wer die erwähnte Leitstelle administrieren, welche Personalstärke und welche Haushaltsmittel für diese für welche Dauer angesetzt werden sollen;
4. welche Erkenntnisse ihr über bisher am Markt vorhandene Organisationen zur Überlassung von Triebfahrzeugführern vorliegen;
5. nachdem eine europaweite Ausschreibung dieser Einsatzbereitschaften stattfinden soll, an welche Unternehmen hierbei gedacht ist und ob sich hieraus überhaupt eine Erhöhung der dem Markt zur Verfügung stehenden Triebfahrzeugführer ergibt;
6. wie sie sicherstellt, dass sie mit der Einrichtung ihres Standby-Pools nicht in den Wettbewerb um die ohnehin knappen Triebfahrzeugführer mit den Verkehrsunternehmen tritt, wodurch sich eine Verschärfung der Situation ergeben könnte;
7. zu welchen Rahmenbedingungen die Vergütungen der sogenannten „Sitzbereitschaft“ und „Langzeitreserve“ im Vergleich zu den sonstigen Tarifverträgen erfolgen soll;

8. aus welchen Gründen in der Pressemitteilung vom 8. Juli 2019 lediglich die Formulierung enthalten ist, die Eisenbahnunternehmen, die auf diese Mitarbeiter zugreifen, müssten sich an den Kosten ‚beteiligen‘, was impliziert, das Land würde ohne entsprechende Notwendigkeit darüber hinausgehende Aufwendungen tragen und es gehe mithin nicht um einen Ersatz der vollen Kosten;
9. weshalb das Land lediglich eine Gegenfinanzierung „in weiten Teilen“ (Zitat aus o. g. Pressemitteilung) erwartet, obwohl die Verkehrsunternehmen sich klar vertraglich zur Erfüllung ihrer Aufgaben verpflichtet haben und nun offenbar seitens des Landes von ihrer wirtschaftlichen Verantwortung entbunden, anstatt über das übliche Maß hinaus belastet werden sollen;
10. welche Vorkehrungen in den Verkehrsverträgen des Landes für eine auskömmliche Personaldecke an Triebfahrzeugführern geschaffen wurde, insbesondere im Hinblick darauf, ob es für ein Eisenbahnverkehrsunternehmen günstiger ist, einen Zug ausfallen zu lassen, als entsprechende Vorkehrungen zu treffen;
11. in welchen Fällen das Angebot des Standby-Pools überhaupt in Anspruch genommen werden kann mit der Angabe, wie sich das Verfahren hierzu im Detail gestalten wird;
12. ob in den Verkehrsverträgen oder an anderer Stelle dafür Sorge getragen ist, dass die Verkehrsunternehmen überhaupt auf das Angebot des Personal-Pools zurückgreifen;
13. ob die Einrichtung des Standby-Pools nicht eher die Motivation von Verkehrsunternehmen mindert, selbst ausreichend Personal vorzuhalten, zumal das Land selbst – wie oben dargestellt – eine anteilige Finanzierung des Services anstrebt;
14. ob es für die Motivation und Übernahme der unternehmerischen Verantwortung der Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht eher hinderlich ist, dass zusätzliche Fahrgelderlöse dem Aufgabenträger Land und nicht dem Verkehrsunternehmen zustehen.

10.07.2019

Haußmann, Keck, Dr. Rülke, Dr. Timm Kern,
Brauer, Weinmann, Dr. Schweickert FDP/DVP

Begründung

Laut Pressemitteilung des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg vom 8. Juli 2019 strebt das Land die Einrichtung eines Standby-Pools der Triebfahrzeugführer an. Es soll damit eine Sitzbereitschaft und eine Langzeitreserve zulasten des Landes eingerichtet werden, obwohl sich die Verkehrsunternehmen selbst zu entsprechenden Dienstleistungen verpflichtet haben, für die sie bezahlt werden. Es kann bei entsprechender Ausgestaltung zu erheblichen Wettbewerbsverzerrungen kommen, wenn derjenige Anbieter, der mit zu wenig Personal geplant hat, für diese Versäumnisse auch noch mit Landesgeldern belohnt wird. Denn die Pressemitteilung spricht selbst nur von Beteiligungen an den Kosten. Dabei wäre es vielmehr opportun, wenn derartige – ohnehin ordnungspolitisch höchst bedenkliche – Angebote deutlich teurer wären, als der übliche Personaleinsatz.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 29. Juli 2019 Nr. 3-3822.0-02/66 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

1. aus welchen Erwägungen heraus sie den Standby-Pool der Triebfahrzeugführer zum 1. Oktober 2020 bzw. für Stuttgart zum 1. Januar 2020 einrichten wird, nachdem sie selbst ausführt, es sei Aufgabe der Verkehrsunternehmen selbst, für genügend Personal und eine Reserve zu sorgen;

Mit dem Pool soll die Zahl personalbedingter Zugausfälle zum Nutzen der Kundinnen und Kunden reduziert werden.

2. wo dieser organisatorisch angesiedelt, welche Struktur sowie welche Mitarbeiterzahl er bekommen und aus welchen Mitteln er für welche Dauer – unter Darstellung des jährlichen Rahmens – finanziert werden soll;

Organisatorisch wird der Pool bei denjenigen Unternehmen angesiedelt sein, die im Vergabeverfahren den Zuschlag erhalten. In der Ausschreibung sind vier Standorte vorgesehen. An jedem Standort sind täglich für die Kurzzeitreserve 4 Triebfahrzeugführer/-innen und für die Langzeitreserve 3 Triebfahrzeugführer/-innen bereitzustellen. Aufgrund von Urlaub und Krankheitstagen liegt der Bedarf an Triebfahrzeugführer/-innen höher als diese 7 Vollzeitkräfte pro Standort.

Die Finanzierung des Personalpools erfolgt über Regionalisierungsmittel, wobei die Einnahmen, die entstehen, wenn Triebfahrzeugführer/-innen von Eisenbahnverkehrsunternehmen abgerufen werden, gegengerechnet werden, sodass eine Refinanzierung idealerweise weitgehend erfolgen soll.

Die Kosten werden im Wettbewerb bestimmt. Um den Bieterwettbewerb nicht negativ zu beeinflussen, können die Preiserwartungen des Landes nicht öffentlich gemacht werden.

Die Verträge über die Vorhaltung eines Personalpools können mit einer Kündigungsfrist von 6 Monaten zum kleinen Fahrplanwechsel im Juni oder zum großen Fahrplanwechsel im Dezember, erstmals aber zum 1. Juni 2023 gekündigt werden.

3. wer die erwähnte Leitstelle administrieren, welche Personalstärke und welche Haushaltsmittel für diese für welche Dauer angesetzt werden sollen;

Die Leitstelle wird von einem der Unternehmen administriert werden, das den Zuschlag in der Ausschreibung erhält. Die Leitstelle muss rund um die Uhr besetzt sein. Um den Bieterwettbewerb nicht negativ zu beeinflussen, können die Preiserwartungen des Landes nicht öffentlich gemacht werden.

4. welche Erkenntnisse ihr über bisher am Markt vorhandene Organisationen zur Überlassung von Triebfahrzeugführern vorliegen;

Am Markt erfolgt die Bereitstellung von externen Triebfahrzeugführer/-innen durch Eisenbahnverkehrsunternehmen und spezialisierte Dienstleister. Dieses Angebot reicht regelmäßig nicht, um vor allem kurzfristige Personalausfälle zu kompensieren.

5. *nachdem eine europaweite Ausschreibung dieser Einsatzbereitschaften stattfinden soll, an welche Unternehmen hierbei gedacht ist und ob sich hieraus überhaupt eine Erhöhung der dem Markt zur Verfügung stehenden Triebfahrzeugführer ergibt;*

Als Bieter kommen insbesondere Eisenbahnverkehrsunternehmen und spezialisierte Dienstleister in Frage. Es ist den Bietern überlassen, ob sie zusätzliche Triebfahrzeugführer/-innen für den Pool ausbilden oder einstellen. Es muss nur sichergestellt sein, dass zu den Startterminen eine ausreichende Zahl Triebfahrzeugführer/-innen zur Verfügung steht.

6. *wie sie sicherstellt, dass sie mit der Einrichtung ihres Standby-Pools nicht in den Wettbewerb um die ohnehin knappen Triebfahrzeugführer mit den Verkehrsunternehmen tritt, wodurch sich eine Verschärfung der Situation ergeben könnte;*

Das Land rekrutiert nicht selbst die Triebfahrzeugführer/-innen und tritt somit nicht in den Wettbewerb um die Triebfahrzeugführer/-innen ein.

7. *zu welchen Rahmenbedingungen die Vergütungen der sogenannten „Sitzbereitschaft“ und „Langzeitreserve“ im Vergleich zu den sonstigen Tarifverträgen erfolgen soll;*

Für die Vergütung der Triebfahrzeugführer/-innen gelten die Regelungen der Unternehmen, die den Zuschlag erhalten. Insbesondere gelten die von dem Unternehmen abgeschlossenen Tarifverträge.

8. *aus welchen Gründen in der Pressemitteilung vom 8. Juli 2019 lediglich die Formulierung enthalten ist, die Eisenbahnunternehmen, die auf diese Mitarbeiter zugreifen, müssten sich an den Kosten ‚beteiligen‘, was impliziert, das Land würde ohne entsprechende Notwendigkeit darüber hinausgehende Aufwendungen tragen und es gehe mithin nicht um einen Ersatz der vollen Kosten;*

9. *weshalb das Land lediglich eine Gegenfinanzierung „in weiten Teilen“ (Zitat aus o.g. Pressemitteilung) erwartet, obwohl die Verkehrsunternehmen sich klar vertraglich zur Erfüllung ihrer Aufgaben verpflichtet haben und nun offenbar seitens des Landes von ihrer wirtschaftlichen Verantwortung entbunden, anstatt über das übliche Maß hinaus belastet werden sollen;*

Die Fragen 8 und 9 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die vom Land zu entrichtenden Stundensätze werden für die Unternehmen, die Triebfahrzeugführer/-innen aus der Sitzbereitschaft abrufen, mit dem Faktor 3 multipliziert. Für die Unternehmen, die Triebfahrzeugführer/-innen aus der Langzeitreserve abrufen, werden die Stundensätze mit dem Faktor 2,5 multipliziert.

Der Formulierung in der Pressemitteilung vom 8. Juli 2019 liegt zugrunde, dass die Auslastung des Pools im Vorhinein nicht bekannt ist. Daher ist vorab nicht bekannt, ob die Gesamtkosten des Pools durch die Einnahmen aus dem Abruf von Triebfahrzeugführer/-innen weitgehend gedeckt werden können.

10. welche Vorkehrungen in den Verkehrsverträgen des Landes für eine auskömmliche Personaldecke an Triebfahrzeugführern geschaffen wurde, insbesondere im Hinblick darauf, ob es für ein Eisenbahnverkehrsunternehmen günstiger ist, einen Zug ausfallen zu lassen, als entsprechende Vorkehrungen zu treffen;

Bei der Ausschreibung von Verkehrsverträgen werden keine konkreten Vorgaben zum Personalschlüssel gemacht. Es liegt in der Verantwortung der Eisenbahnverkehrsunternehmen, einen auskömmlichen Personalschlüssel sicherzustellen. Bei personalbedingtem Zugausfällen verdoppelt sich die Minderung der Ausgleichzahlung für diese Zugleistung, sodass aus Sicht des Landes in jedem Fall ein sehr hoher Anreiz besteht, ausreichende personelle Kapazitäten vorzuhalten.

11. in welchen Fällen das Angebot des Standby-Pools überhaupt in Anspruch genommen werden kann mit der Angabe, wie sich das Verfahren hierzu im Detail gestalten wird;

Der Personalpool soll bei Personalengpässen aufgrund nicht absehbarer Ereignisse (z. B. Krankheitsfälle) kurzfristig als Sitzbereitschaft, aber auch bei langfristig vorhersehbaren Ereignissen (z. B. Sonderfahrten, Abbau von Überstunden) als Langfristbereitschaft einsetzbar sein.

Es müssen mindestens jeweils zwei Triebfahrzeugführer/-innen des Personalpools zu den folgenden Zeiten uneingeschränkt zum Abruf zur Verfügung stehen:

- a) von 04:00 Uhr bis 10:00 Uhr Montag bis Samstag
(2 Triebfahrzeugführer/-innen)
- b) von 14:00 Uhr bis 20:00 Uhr Montag bis Samstag
(2 Triebfahrzeugführer/-innen)
- c) von 05:00 Uhr bis 11:00 Uhr an Sonn- und Feiertagen
(2 Triebfahrzeugführer/-innen)
- d) von 15.00 Uhr bis 21.00 Uhr an Sonn- und Feiertagen
(2 Triebfahrzeugführer/-innen)

Zusätzlich zu der Sitzbereitschaft muss die Auftragnehmerin drei Triebfahrzeugführer/-innen werktätlich (Montag bis Samstag) und zwei Triebfahrzeugführer/-innen an Sonn- und Feiertagen für einen längerfristigen Einsatz bei einem Eisenbahnverkehrsunternehmen im Triebfahrzeugführer-Personalpool zur Verfügung halten (Langfristbereitschaft). Es sind jeweils volle Schichten der Triebfahrzeugführer/-innen einzuplanen; die Schichten der Triebfahrzeugführer/-innen sollen sich so ergänzen, dass ein vollständiger Betriebstag abgedeckt ist. Mit Zustimmung des Auftraggebers können bei längerfristigen Abrufen auch mehrere Schichtdienste in gleicher Zeitlage geplant werden. Mit einer Voranmeldung von sieben Kalendertagen können die Triebfahrzeugführer/-innen der Langfristbereitschaft auch langfristig, maximal aber nur drei Monate, bei einem Eisenbahnverkehrsunternehmen vollumfänglich eingesetzt werden.

12. ob in den Verkehrsverträgen oder an anderer Stelle dafür Sorge getragen ist, dass die Verkehrsunternehmen überhaupt auf das Angebot des Personal-Pools zurückgreifen;

Das Interesse der für das Land tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen wurde vorab abgefragt und von allen Unternehmen bestätigt. In zukünftigen Verkehrsverträgen wird die Bereitschaft zur Nutzung des Personalpools vertraglich fixiert.

13. ob die Einrichtung des Standby-Pools nicht eher die Motivation von Verkehrsunternehmen mindert, selbst ausreichend Personal vorzuhalten, zumal das Land selbst – wie oben dargestellt – eine anteilige Finanzierung des Services anstrebt;

Die Entgelte für den Abruf der Triebfahrzeugführer/-innen sind bewusst so hoch angesetzt, dass es für Eisenbahnverkehrsunternehmen grundsätzlich finanziell deutlich attraktiver ist, Leistungen mit eigenem Personal zu fahren.

14. ob es für die Motivation und Übernahme der unternehmerischen Verantwortung der Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht eher hinderlich ist, dass zusätzliche Fahrgelderlöse dem Aufgabenträger Land und nicht dem Verkehrsunternehmen zustehen.

Die Vor- und Nachteile von Brutto- und Nettoverträgen sind in jeder Ausschreibung gegeneinander abzuwägen. Die Verwendung von Bruttoverträgen hat insbesondere den Vorteil, dass sich eine höhere Zahl an Eisenbahnverkehrsunternehmen an den Ausschreibungen beteiligt und damit bessere Wettbewerbsergebnisse erzielt werden können. Über vertragliche Anreizkomponenten wird in Bruttoverträgen zudem die Motivation und Übernahme der unternehmerischen Verantwortung der Eisenbahnverkehrsunternehmen sichergestellt.

Hermann
Minister für Verkehr