

Antrag

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

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Lokführer-Personalpool

Antrag

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

1. wie viele Angebote neben der DB Regio AG zur Vergabe vorlagen und anhand welcher Kriterien die DB Regio AG als wirtschaftlichster Anbieter ermittelt wurde;
2. welche personellen und sachlichen Ressourcen für die Verteilung der Lokführer aus dem Lokführer-Personalpool durch die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH derselben bereitgestellt werden;
3. wie sichergestellt wird, dass es zu diskriminierungsfreien Preisen für das Entleihen der Lokführer kommt, nachdem die den Pool einrichtende Stelle selbst Eisenbahnverkehrsunternehmen ist, die Preise in eigener Verantwortung festlegen und nicht abgerufenes Personal selbst einsetzen darf;
4. welches Entgelt die DB Regio AG an wen bei der Nutzung von Pool-Personal, das nicht von anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen abgerufen wird, bei Verwendung im eigenen Unternehmen zu entrichten hat;
5. ob sie eine Voranmeldefrist von 60 Tagen vor dem ersten Einsatztag als hinreichend flexibel erachtet, um Ausfälle von Lokführern bei anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen als der DB Regio AG kompensieren zu können;
6. wo das Personal des Pools für den Einsatz vorgehalten werden soll und für welche Fahrzeuge es geschult ist;

7. welche Erkenntnisse ihr darüber vorliegen, wie viele Züge anderer Eisenbahnverkehrsunternehmen als der DB Regio AG infolge von Triebfahrzeugführermangel in den letzten beiden Jahren ausgefallen sind und welcher Anzahl an Vollzeitäquivalenten dies entspricht;
8. wie der Umfang des Personalpools mit zunächst 30 und dann 50 Lokführern ermittelt wurde;
9. welche Mittel sie für den Lokführer-Personalpool jährlich veranschlagt und mit welchen Gewinnen/Verlusten des Pools sie kalkuliert;
10. welche Kosten dem Land für nicht abgerufenes Pool-Personal entstehen;
11. bis zu welcher Anzahl sie die Neuausbildung von Lokführern bei der DB Regio AG und in welcher Höhe finanzieren wird;
12. ob eine Zweckbindung dieser so qualifizierten Lokführer vorgesehen ist;
13. wie es sichergestellt ist, dass über den Lokführer-Personalpool eingesetzte Lokführer nicht zum Ausfall von Zügen der DB Regio führen, die dann das Land nicht vergüten würde.

02.07.2020

Haußmann, Dr. Schweickert, Brauer, Weinmann,
Dr. Timm Kern, Fischer, Hoher FDP/DVP

Begründung

Laut Pressemitteilung des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg vom 30. Juni 2020 wird nun im zweiten Anlauf ein Lokführer-Personalpool eingeführt, nachdem die zuvor geplante Einführung gescheitert ist (vgl. auch Antrag „Stand-by-Pool der Triebfahrzeugführer“, Drucksache 16/6552). Beauftragt wird die DB Regio AG.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 27. Juli 2020 Nr. 3-3822.0-02/60 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

- 1. wie viele Angebote neben der DB Regio AG zur Vergabe vorlagen und anhand welcher Kriterien die DB Regio AG als wirtschaftlichster Anbieter ermittelt wurde;*

Es wurden insgesamt drei Angebote abgegeben.

Die Wirtschaftlichkeit wurde nach dem Preis je Triebfahrzeugführerin/Triebfahrzeugführer (im Folgenden: TF) bemessen. Wertungsrelevant waren dabei die Ausbildungskosten der TF.

Zudem hatten die Anbieter die Wahl, TF für den Pool neu auszubilden oder selbst ausgebildete TF in den Pool einzubringen. Da im letzteren Fall keine Ausbildungskosten anfallen, reduziert dies den durchschnittlichen Angebotspreis pro TF und damit den wertungsrelevanten Preis.

2. welche personellen und sachlichen Ressourcen für die Verteilung der Lokführer aus dem Lokführer-Personalpool durch die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH derselben bereitgestellt werden;

Die NVBW sieht hier keinen zusätzlichen Personalbedarf, da die Koordination der TF langfristig erfolgt und der Aufwand auf ca. zwei Personentage pro Monat geschätzt wird.

3. wie sichergestellt wird, dass es zu diskriminierungsfreien Preisen für das Entleihen der Lokführer kommt, nachdem die den Pool einrichtende Stelle selbst Eisenbahnverkehrsunternehmen ist, die Preise in eigener Verantwortung festlegen und nicht abgerufenes Personal selbst einsetzen darf;

Eine diskriminierungsfreie Preissetzung ist dem Losbetreiber vertraglich vorgegeben. Die Abrufpreise müssen dem Auftraggeber vorab mitgeteilt werden. Der Auftraggeber hat ein Vetorecht.

4. welches Entgelt die DB Regio AG an wen bei der Nutzung von Pool-Personal, das nicht von anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen abgerufen wird, bei Verwendung im eigenen Unternehmen zu entrichten hat;

Soweit Pool-Personal nicht abgerufen wird, kann dieses ohne Entgelt durch die DB Regio AG eingesetzt werden.

5. ob sie eine Voranmeldefrist von 60 Tagen vor dem ersten Einsatztag als hinreichend flexibel erachtet, um Ausfälle von Lokführern bei anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen als der DB Regio AG kompensieren zu können;

Der Pool dient dazu, vorübergehende vorhersehbare Personalengpässe (wegen Überstundenabbau, Urlaubszeiten oder im Rahmen einer Inbetriebnahme) zu beheben. Durch diese Entlastung der Eisenbahnverkehrsunternehmen wird mittelbar auch ein Rückgang der kurzfristigen Ausfälle bezweckt und erwartet.

6. wo das Personal des Pools für den Einsatz vorgehalten werden soll und für welche Fahrzeuge es geschult ist;

Die DB Regio AG kann über den Standort des Personals frei verfügen. Das Personal muss allerdings landesweit und teilweise auch grenzüberschreitend einsetzbar sein.

Wird ein TF mindestens 60 Kalendertage vor dem erstmaligen Einsatz abgerufen, muss er die für seinen Einsatz notwendige Streckenkenntnis und Fahrzeugkunde einschließlich der Kenntnis der betriebseigenen Regelwerke bis zu seinem ersten Einsatztag vorweisen. TF, die bereits Kenntnisse hinsichtlich der zu bedienenden Strecken und der betreffenden Fahrzeuge haben, sind vorzugswürdig bei dem abgerufenen Eisenbahnverkehrsunternehmen einzusetzen.

7. welche Erkenntnisse ihr darüber vorliegen, wie viele Züge anderer Eisenbahnverkehrsunternehmen als der DB Regio AG infolge von Triebfahrzeugführermangel in den letzten beiden Jahren ausgefallen sind und welcher Anzahl an Vollzeitäquivalenten dies entspricht;

Im vergangenen Jahr 2019 sind bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen Abellio (Netz 1, Los 1), Go-Ahead (Netz 1 Los 2, Netz 1 Los 3), SWEG (Netz 14, Netz 12), AVG (Netz 7 a/b, Netz 7 c) sowie bei der Bodensee-Oberschwaben-Bahn (Netz 33) insgesamt laut den Statusberichten der EVU ca. 80.000 Zugkilometer personalbedingt ausgefallen. In den Auflistungen in den Statusberichten fehlen allerdings

Leistungen, bei denen wegen der unzureichenden Personalausstattung vorab in Abstimmung mit Land und NVBW kommuniziert wurde, dass sie für einen gewissen Zeitraum nicht verkehren würden. Dies trifft z. B. auf Taktverdichtungen beim RE 8 Stuttgart–Würzburg bei Go-Ahead (Netz 1, Los 3) in den Weihnachtsferien 2019/20 zu.

Im Jahr 2018 waren bei der AVG (Netz 7 a/b, Netz 7 c), der SWEG (Netz 14) sowie bei der Bodensee-Oberschwaben-Bahn (Netz 33) noch über 90.000 Zugkilometer personalbedingt ausgefallen. Ein Großteil der Zugausfälle entfiel auf die Leistungen der AVG. Im Jahr 2019 hat sich die Zahl der personalbedingten Ausfälle bei der AVG sehr deutlich reduziert. Aufgrund der sich wandelnden Vertragslandschaft und dem Auslaufen vieler Übergangsverträge sind die beiden betrachteten Jahre jedoch nur eingeschränkt miteinander vergleichbar.

Die Zahl der Vollzeitäquivalente ist gering; ein Triebfahrzeugführer kommt im Regionalverkehr auf eine Jahresleistung von rund 40.000 Zug-km. Häufig fallen jedoch nicht ganze Dienstschichten, sondern nur ein oder zwei Zugpaare personalbedingt aus, die aber oftmals in der für die Fahrgäste kritischen Hauptverkehrszeit liegen. Außerdem müssen aus Sicht des Verkehrsministeriums auch die ausgefallenen Züge bei der DB in die Nutzenabwägung eines Personalpools einbezogen werden.

8. wie der Umfang des Personalpools mit zunächst 30 und dann 50 Lokführern ermittelt wurde;

Der Umfang des Personalpools wurde erstens anhand der Zahl an personalbedingten Zugausfällen ermittelt sowie einem zahlenmäßigen „Sicherheitsaufschlag“ für unvorhersehbare Ereignisse.

Zweitens ergab sich der Umfang des Personalpools auch aus der Möglichkeit der potenziellen Losbetreiber selbst eigene Vorschläge aus ihrer langjährigen Praxiserfahrung in das Verfahren einzubringen. Weiterhin spielte auch der Umstand, welche Anzahl an Triebfahrzeugführern die Bieter zu den gewünschten Startterminen des Personalpools zur Verfügung stellen können, eine Rolle. Die Losbetreiber hatten die Möglichkeit, die Anzahl an TF aus einer im Anschluss vorgegebenen Bandbreite selbst auszuwählen.

9. welche Mittel sie für den Lokführer-Personalpool jährlich veranschlagt und mit welchen Gewinnen/Verlusten des Pools sie kalkuliert;

Die Kosten für die Neuausbildung von TF werden vom Land getragen. Bei der Höhe dieser Ausbildungskosten handelt es sich um Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse der DB Regio AG.

Ebenso trägt das Land 50 Prozent des negativen Saldos, sofern aus der Tätigkeit des Pools in einem Jahr Verluste für die DB Regio AG entstehen. Sofern mit dem Betrieb des Pools in einem Jahr Gewinne entstehen, erhält das Land eine Rückzahlung auf die geleistete Finanzierung der Ausbildungskosten in Höhe von 50 Prozent des positiven Saldos. Die Beteiligung des Landes an den Verlusten des Pools ist gedeckelt auf jährlich 1,35 Mio. EUR.

10. welche Kosten dem Land für nicht abgerufenes Pool-Personal entstehen;

Es entstehen keine direkten Kosten, aber es reduziert sich das Jahressaldo aus dem Poolbetrieb.

11. bis zu welcher Anzahl sie die Neuausbildung von Lokführern bei der DB Regio AG und in welcher Höhe finanzieren wird;

Der Anteil der von der DB bereits ausgebildet in den Pool eingebrachten TF sowie die Höhe der Ausbildungskosten sind Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse der DB Regio AG.

12. ob eine Zweckbindung dieser so qualifizierten Lokführer vorgesehen ist;

Ja. Die ausgebildeten TF sind in dem Pool einzusetzen.

13. wie es sichergestellt ist, dass über den Lokführer-Personalpool eingesetzte Lokführer nicht zum Ausfall von Zügen der DB Regio führen, die dann das Land nicht vergüten würde.

Der Personalpool und die Leistungspflichten nach den mit der DB Regio abgeschlossenen Verkehrsverträgen sind unabhängig voneinander. Die DB Regio AG muss als Poolbetreiber in eigener Verantwortung sicherstellen, dass in ausreichender Zahl für den Personalpool und für ihre anderen Geschäftsfelder TF zur Verfügung stehen. Sofern Züge der DB Regio AG personalbedingt ausfallen, greifen die üblichen vertraglichen Strafen aus den Verkehrsverträgen.

Hermann

Minister für Verkehr