

Kleine Anfrage

**der Abg. Emil Sänze, Dr. Rainer Podeswa und
Hans Peter Stauch AfD**

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

**Welche und wie viele Arbeitsplätze werden bei den privaten
Anbietern des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV)
öffentlich gefördert?**

Kleine Anfrage

Wir fragen die Landesregierung:

1. Wie viele Teilnehmer ihres Modellprojekts „Qualifizierung Geflüchteter zu Triebfahrzeugführern“ – vgl. Drucksache 16/5581 – wurden bei welcher Gesamterfolgsquote des Projekts (d. h. der Anteil der Teilnehmer, der die Funktionsausbildung zum Triebfahrzeugführerschein Klasse B bzw. Klasse 3 erfolgreich abgeschlossen hat) inzwischen bei welchen im Regionalbahnverkehr/SPNV tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen (z. B. Abellio, Go-Ahead, Albtal-Verkehrs-Gesellschaft) in ein sozialversicherungspflichtiges unbefristetes oder befristetes Arbeitsverhältnis übernommen?
2. Welche Kosten sparen diejenigen Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Absolventen des Modellprojekts „Qualifizierung Geflüchteter zu Triebfahrzeugführern“ mit einer reinen Funktionsausbildung als Triebfahrzeugführer beschäftigen gegenüber der Beschäftigung von in einer dreijährigen dualen Berufsausbildung ausgebildeten, nach einschlägigem Tarif bezahlten Eisenbahnern im Betriebsdienst (EiB) der Fachrichtung Lokführer und Transport jährlich ein (unter tabellarischer Aufstellung nach teilnehmenden Eisenbahnverkehrsunternehmen im Regionalbahnverkehr/SPNV, der Zahl der beschäftigten Absolventen des Qualifizierungs-Modellprojekts, der Einsparungen je Beschäftigtem und insgesamt je Unternehmen)?

3. War das Vorhaben des Landes, ein Modellprojekt „Qualifizierung Geflüchteter zu Triebfahrzeugführern“ durchzuführen oder den Eisenbahnverkehrsunternehmen möglicherweise anderweitig öffentlich geförderte Beschäftigungsverhältnisse in Aussicht zu stellen, zum Zeitpunkt der Ausschreibung für den privaten Betrieb der baden-württembergischen Regionalbahnnetze (z. B. des „Stuttgarter Netzes“ samt Residenzbahn) den Eisenbahnverkehrsunternehmen seinem Wesen und seinen allgemeinen Rahmenbedingungen nach bekannt, sodass die Information möglicherweise für die Angebotskalkulation der Eisenbahnverkehrsunternehmen genutzt werden konnte?
4. Wie viele unter welchem Förderprogramm oder unter welcher gesetzlichen Regelung öffentlich geförderte Arbeitsplätze existieren bei wie vielen Arbeitsplätzen insgesamt in jeweils welchen Bahn-Tätigkeitsfeldern bei denjenigen Eisenbahnverkehrsunternehmen (z. B. Abellio, Go-Ahead, Albtal-Verkehrs-Gesellschaft und andere), die den Regionalbahnverkehr/SPNV in Baden-Württemberg durchführen (unter tabellarischer Aufstellung: bei welchen Eisenbahnverkehrsunternehmen findet dies statt, Zahl der Beschäftigten insgesamt, absolute Zahl und Prozentsatz der öffentlich geförderten Arbeitsplätze je Eisenbahnverkehrsunternehmen)?
5. Wie viele Umschulungen bzw. „Funktionsausbildungen“ zu jeweils welchen mit der Eisenbahn verbundenen Tätigkeiten wurden bei welchen Kosten für öffentliche Träger seit dem 1. Januar 2015 und bis heute (unter tabellarischer jährlicher Aufstellung) in Baden-Württemberg z. B. über die Jobcenter vermittelt und bezahlt?
6. Was ist die Gesamtsumme der unter Frage 4 erfragten Förderung von Arbeitsplätzen bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen je Jahr bei welchen jährlichen Gesamtausgaben des Landes für die Organisation des Regionalbahnbetriebs/SPNV?
7. Welche Gründe sieht sie heute, z. B. vor dem Hintergrund der anhaltenden Qualitätsmängel des Regionalbahnbetriebs auf der Residenzbahn (vgl. Drucksache 16/8467) und anderer, mit der Privatisierung gemachten Erfahrungen, die „reine Funktionsausbildung“ von Triebfahrzeugführern (vgl. Drucksache 16/5581) und möglicherweise auch von anderem Eisenbahnpersonal der privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen für hinreichend oder auch für nicht hinreichend zu halten, um einen zuverlässigen und pünktlichen Regionalbahnbetrieb/SPNV zu gewährleisten?
8. Zu welchem Zeitpunkt (z. B. im Rahmen der Ausschreibung, im Zusammenhang mit dem Angebot der Bieter, zum Zeitpunkt des Zuschlags für den Auftrag, zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses, zum Zeitpunkt der Betriebsaufnahme, im laufenden Betrieb) wurde das Geschäftsmodell zumindest einiger privater Eisenbahnverkehrsunternehmen, die in der Verantwortung des Landes befindlichen Regionalbahnnetze mit den von der Landesanstalt Schienenfahrzeuge Baden-Württemberg (SFBW) finanzierten, mit der Farbgebung/dem Logo „bwegt“ versehenen Fahrzeugen zu betreiben und dabei Personal mit „reiner Funktionsausbildung“ einzusetzen, dem für die Organisation des Regionalbahnbetriebs/des SPNV verantwortlichen Auftraggeber bekannt?
9. Aus welchen Titeln des Staatshaushaltsplans wurde bzw. wird bei welchen einzelnen Ausgabenposten (z. B. für die „Integrationscoaches“) die Qualifizierung von Geflüchteten zu Eisenbahnmitarbeitern im Rahmen des Modellprojekts – vgl. Fragen 1 bis 3 – oder vergleichbarer Projekte finanziert, mit denen (vgl. Drucksache 16/5581) sie „die Eisenbahnverkehrsunternehmen von den Kosten entlastet, die speziell bei der Qualifizierung von Geflüchteten entstehen“?

10. Welche analogen – vgl. Frage 9 – Projekte finanzierte oder finanziert sie aus jeweils welchen Titeln des Staatshaushaltsplans, um bestimmte Unternehmen oder Branchen von den Kosten zu entlasten, die (unter Angabe der geforderten vorherigen Bildungs- und Ausbildungsqualifikation) speziell bei der Qualifizierung von Geflüchteten für deren vorgesehene Tätigkeit entstehen?

29.09.2020

Sänze, Dr. Podeswa, Stauch AfD

Begründung

Augenscheinlich sind in einer „reinen Funktionsausbildung“ (vgl. die am 25. März 2019 beantwortete Drucksache 16/5581) ausgebildete Triebfahrzeugführer aus dem „Modellprojekt“ auch im „Stuttgarter Netz“ eingesetzt. Auch andere Beschäftigte privater Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) erwecken bei den Fragestellern den Eindruck, sie seien nicht als Eisenbahner dual ausgebildet, sondern „angelernt“ und nicht nach Tarif entlohnt. Die Fragesteller gehen davon aus, dass – bei festen technischen und kaufmännischen Betriebskosten – Kostenvorteile des privaten Betriebs der Regionalbahnnetze (gegenüber dem Betrieb durch DB) nur über gesenkte Personalkosten erreichbar sind, z. B. durch eine „Sparausbildung“ der Beschäftigten oder eben durch öffentlich geförderte Beschäftigungsverhältnisse anstelle von „klassischer“ Berufsausbildung, Übernahme und Versorgungssicherheit. Die Qualitätsmängel des privat betriebenen Regionalbahnverkehrs sind z. B. auf der Residenzbahn hartnäckig und allgemein bekannt (vgl. Drucksache 16/8467). Die Frage liegt nahe, welche Rolle „Sparausbildungen“ und untertarifliche Entlohnung spielen, wo nach dem Eindruck der Fragesteller eine klare Verantwortungsverteilung für die zuverlässige und pünktliche Durchführung des Betriebs für die Fahrgäste oft kaum zu erkennen ist. Interessant ist, ob die Zahl geförderter Arbeitsverhältnisse und/oder „reiner Funktionsausbildungen“ mit dem dokumentierten Mangel an Zuverlässigkeit des privaten Regionalbahnbetriebs (vgl. Drucksache 16/8467) korreliert.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 10. November 2020 Nr. 3822.0-02/60 beantwortet das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Wie viele Teilnehmer ihres Modellprojekts „Qualifizierung Geflüchteter zu Triebfahrzeugführern“ – vgl. Drucksache 16/5581 – wurden bei welcher Gesamterfolgsquote des Projekts (d. h. der Anteil der Teilnehmer, der die Funktionsausbildung zum Triebfahrzeugführerschein Klasse B bzw. Klasse 3 erfolgreich abgeschlossen hat) inzwischen bei welchen im Regionalbahnverkehr/SPNV tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen (z. B. Abellio, Go-Ahead, Albtal-Verkehrs-Gesellschaft) in ein sozialversicherungspflichtiges unbefristetes oder befristetes Arbeitsverhältnis übernommen?*

Der erste Kurs im Projekt mit 15 Teilnehmern ist noch nicht beendet. Sofern die Geflüchteten den Kurs erfolgreich abschließen, werden sie in ein unbefristetes, sozialversicherungspflichtiges Arbeitsverhältnis übernommen.

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

2. *Welche Kosten sparen diejenigen Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Absolventen des Modellprojekts „Qualifizierung Geflüchteter zu Triebfahrzeugführern“ mit einer reinen Funktionsausbildung als Triebfahrzeugführer beschäftigen gegenüber der Beschäftigung von in einer dreijährigen dualen Berufsausbildung ausgebildeten, nach einschlägigem Tarif bezahlten Eisenbahnern im Betriebsdienst (EiB) der Fachrichtung Lokführer und Transport jährlich ein (unter tabellarischer Aufstellung nach teilnehmenden Eisenbahnverkehrsunternehmen im Regionalbahnverkehr/SPNV, der Zahl der beschäftigten Absolventen des Qualifizierungs-Modellprojekts, der Einsparungen je Beschäftigtem und insgesamt je Unternehmen)?*

Informationen über die Gehälter der Beschäftigten der Eisenbahnverkehrsunternehmen liegen der Landesregierung nicht vor.

3. *War das Vorhaben des Landes, ein Modellprojekt „Qualifizierung Geflüchteter zu Triebfahrzeugführern“ durchzuführen oder den Eisenbahnverkehrsunternehmen möglicherweise anderweitig öffentlich geförderte Beschäftigungsverhältnisse in Aussicht zu stellen, zum Zeitpunkt der Ausschreibung für den privaten Betrieb der baden-württembergischen Regionalbahnnetze (z. B. des „Stuttgarter Netzes“ samt Residenzbahn) den Eisenbahnverkehrsunternehmen seinem Wesen und seinen allgemeinen Rahmenbedingungen nach bekannt, sodass die Information möglicherweise für die Angebotskalkulation der Eisenbahnverkehrsunternehmen genutzt werden konnte?*

Nein.

4. *Wie viele unter welchem Förderprogramm oder unter welcher gesetzlichen Regelung öffentlich geförderte Arbeitsplätze existieren bei wie vielen Arbeitsplätzen insgesamt in jeweils welchen Bahn-Tätigkeitsfeldern bei denjenigen Eisenbahnverkehrsunternehmen (z. B. Abellio, Go-Ahead, Albtal-Verkehrs-Gesellschaft und andere), die den Regionalbahnverkehr/SPNV in Baden-Württemberg durchführen (unter tabellarischer Aufstellung: bei welchen Eisenbahnverkehrsunternehmen findet dies statt, Zahl der Beschäftigten insgesamt, absolute Zahl und Prozentsatz der öffentlich geförderten Arbeitsplätze je Eisenbahnverkehrsunternehmen)?*

Der Landesregierung ist nicht bekannt, dass Arbeitsplätze bei Eisenbahnverkehrsunternehmen, die den Regionalverkehr/SPNV in Baden-Württemberg durchführen, öffentlich gefördert werden.

Auch bei dem Projekt, auf das in Frage 1 Bezug genommen wird, handelt es sich nicht um die Förderung von Arbeitsplätzen, sondern um einen Landesbeitrag zur Unterstützung einer Qualifizierungsmaßnahme.

5. *Wie viele Umschulungen bzw. „Funktionsausbildungen“ zu jeweils welchen mit der Eisenbahn verbundenen Tätigkeiten wurden bei welchen Kosten für öffentliche Träger seit dem 1. Januar 2015 und bis heute (unter tabellarischer jährlicher Aufstellung) in Baden-Württemberg z. B. über die Jobcenter vermittelt und bezahlt?*

Die von der Regionaldirektion Baden-Württemberg der Bundesagentur für Arbeit übermittelten Daten zu den Teilnehmenden an der Förderung der beruflichen Weiterbildung (FbW), deren Tätigkeit mit der Eisenbahn im engeren Sinn verbunden sind, können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden. Eine Aussage zu den Teilnehmerkosten ist nach Angaben der Bundesagentur für Arbeit nicht möglich. Auf den aktuellen Hinweis der Bundesagentur für Arbeit zu den Daten ab Berichtsmonat April 2020 wird ausdrücklich hingewiesen.

Teilnehmende an Förderung der beruflichen Weiterbildung - Eintritte nach Aus- und Weiterbildungsziel KiDIB 2010

Baden-Württemberg

Zeitreihe; Datenstand September 2020

Endgültige Werte.

| | FbW abschlussorientierte berufliche Weiterbildung ¹ | | | | | | | | | | | darunter | | | | |
|---|--|-------|-------|-------|-------|-----------------------|-------|-------|-------|-------|-------|---|--|--|--|--|
| | FbW abschlussorientierte berufliche Weiterbildung ¹ | | | | | | | | | | | FbW berufliche Weiterbildung mit Abschluss ² | | | | |
| | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 (Jan- Jun) | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 (Jan- Jun) | | | | |
| Insgesamt | 6.194 | 6.319 | 6.675 | 5.923 | 7.731 | 2.479 | 4.501 | 4.627 | 4.590 | 4.176 | 5.575 | 1.626 | | | | |
| 3223 Berufe im Gleisbau | - | * | * | - | 3 | 15 | - | - | - | - | * | - | | | | |
| 51412 Servicefachk.StraßenSchienenv.-Fachkraft | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | | | | |
| 52132 Bus-, Straßenbahnfahrer/innen-Fachkraft | 17 | 25 | 65 | 80 | 103 | 55 | 5 | 4 | 4 | 28 | * | * | | | | |
| 52132900 Berufskraftfahrer/in - Personenverkehr | * | - | * | 25 | * | * | * | - | * | 25 | * | * | | | | |
| 52132902 Fachkraft - Fahrbetrieb | * | 7 | 19 | 5 | - | - | - | - | - | * | - | - | | | | |
| 52132105 Busfahrer/in | 8 | 6 | * | 29 | 70 | 46 | * | 4 | * | * | - | - | | | | |
| 52132100 Schienenfahrzeugführer/in | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | | | | |
| 52132106 Fachkraft - Fahrbetrieb | - | 12 | 28 | 21 | * | * | - | - | * | * | - | - | | | | |
| 52202 TriebfahrzeugführEisenbahn(OS)-Fachkraft | - | - | - | - | 12 | - | - | - | - | - | - | - | | | | |
| Keine Angabe | 234 | 55 | 58 | 54 | 53 | 23 | 176 | 53 | 57 | 51 | 52 | 23 | | | | |

Erstellungsdatum: 23.10.2020, Statistik-Service Südwest, Auftragsnummer 308335

© Statistik der Bundesagentur für Arbeit

¹) Aus Datenschutzgründen und Gründen der statistischen Geheimhaltung werden Zahlenwerte von 1 oder 2 und Daten, aus denen rechnerisch auf einen solchen Zahlenwert geschlossen werden kann, anonymisiert.

²) Abschlussorientierte berufliche Weiterbildung beinhaltet: berufliche Weiterbildung mit Abschluss (40 Umschulung bei einem Träger in anerkannten Ausbildungsberufen¹; 41 betriebliche Einzelumschulung in Berufen nach BBiG/HwO²; 20 Vorbereitungslehrgang auf Externen-/Schulfremdenprüfungen¹ und 21 Weiterbildung mit zertifizierter Teilqualifikation).

³) FbW berufliche Weiterbildung mit Abschluss beinhaltet: berufliche Weiterbildung mit Abschluss (40 Umschulung bei einem Träger in anerkannten Ausbildungsberufen¹ und 41 betriebliche Einzelumschulung in Berufen nach BBiG/HwO²)

Die regionale Zuordnung richtet sich nach dem Wohnort der Teilnehmenden; der Deutschlandwert enthält auch die ausländischen Wohnorte.

Aktueller Hinweis zu den Daten ab Berichtsmonat April 2020

Im Rahmen des Sozialdienstleister-Einsatzgesetzes (SodEG) zur Bekämpfung der Coronavirus SARS-CoV-2 Krise wird derzeit in den Agenturen für Arbeit sowie den Jobcentern u.a. geprüft, ob Leistungen und Maßnahmen der aktiven Arbeitsmarktpolitik unverändert oder in alternativer Form (z.B. E-Learning, (Video)-Telefonie, virtuelles Klassenzimmer) weiter erbracht werden können. Maßnahmen, die nicht unverändert oder in alternativer Form durchgeführt werden können, sind derzeit unterbrochen, aber nicht abgebrochen. D.h. die Personen bleiben weiterhin Teilnehmende an einer arbeitsmarktpolitischen Maßnahme, auch wenn ab April 2020 vorerst keine Leistungen mehr erbracht werden.

Statistische Effekte

Die statistischen Daten enthalten ab dem Berichtsmonat April 2020 im Bestand die unveränderten Förderungen, die unterbrochenen Förderungen sowie auch Förderungen, die in alternativer Form weitergeführt werden können. Ein getrennter statistischer Nachweis ist nicht möglich.

Die vorläufigen Ergebnisse werden nicht mehr hochgerechnet, da die Hochrechnung auf Erfahrungswerten der Vergangenheit basiert und diese nicht auf die gegenwärtige Situation angewendet werden können. Dies muss bei den Vorjahresvergleichen berücksichtigt werden.

6. *Was ist die Gesamtsumme der unter Frage 4 erfragten Förderung von Arbeitsplätzen bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen je Jahr bei welchen jährlichen Gesamtausgaben des Landes für die Organisation des Regionalbahnbetriebs/SPNV?*

Es fallen keine derartigen Ausgaben an.

7. *Welche Gründe sieht sie heute, z. B. vor dem Hintergrund der anhaltenden Qualitätsmängel des Regionalbahnbetriebs auf der Residenzbahn (vgl. Drucksache 16/8467) und anderer, mit der Privatisierung gemachten Erfahrungen, die „reine Funktionsausbildung“ von Triebfahrzeugführern (vgl. Drucksache 16/5581) und möglicherweise auch von anderem Eisenbahnpersonal der privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen für hinreichend oder auch für nicht hinreichend zu halten, um einen zuverlässigen und pünktlichen Regionalbahnbetrieb/SPNV zu gewährleisten?*

Ein zuverlässiger und pünktlicher SPNV hängt von vielen Einflussfaktoren ab. Zu nennen sind neben dem Thema Personalverfügbarkeit der Zustand der Infrastruktur, der Einfluss höherer Gewalt, das Zusammenspiel mit dem SPFV, die Qualität und Verfügbarkeit der Fahrzeuge.

Qualitätsmängel sind insoweit nicht vordringlich auf die Art der Qualifikation des betrieblichen Eisenbahnpersonals zurückzuführen.

8. *Zu welchem Zeitpunkt (z. B. im Rahmen der Ausschreibung, im Zusammenhang mit dem Angebot der Bieter, zum Zeitpunkt des Zuschlags für den Auftrag, zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses, zum Zeitpunkt der Betriebsaufnahme, im laufenden Betrieb) wurde das Geschäftsmodell zumindest einiger privater Eisenbahnverkehrsunternehmen, die in der Verantwortung des Landes befindlichen Regionalbahnnetze mit den von der Landesanstalt Schienenfahrzeuge Baden-Württemberg (SFBW) finanzierten, mit der Farbgebung/dem Logo „bwegt“ versehenen Fahrzeugen zu betreiben und dabei Personal mit „reiner Funktionsausbildung“ einzusetzen, dem für die Organisation des Regionalbahnbetriebs/des SPNV verantwortlichen Auftraggeber bekannt?*

Der Umstand, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen auf Personal mit reiner Funktionsausbildung zurückgreifen, war und ist in der Branche weithin bekannt.

9. *Aus welchen Titeln des Staatshaushaltsplans wurde bzw. wird bei welchen einzelnen Ausgabenposten (z. B. für die „Integrationscoaches“) die Qualifizierung von Geflüchteten zu Eisenbahnmitarbeitern im Rahmen des Modellprojekts – vgl. Fragen 1 bis 3 – oder vergleichbarer Projekte finanziert, mit denen (vgl. Drucksache 16/5581) sie „die Eisenbahnverkehrsunternehmen von den Kosten entlastet, die speziell bei der Qualifizierung von Geflüchteten entstehen“?*

Die Finanzierung erfolgt aus Titel 682 92 bzw. 683 92.

10. *Welche analogen – vgl. Frage 9 – Projekte finanzierte oder finanziert sie aus jeweils welchen Titeln des Staatshaushaltsplans, um bestimmte Unternehmen oder Branchen von den Kosten zu entlasten, die (unter Angabe der geforderten vorherigen Bildungs- und Ausbildungsqualifikation) speziell bei der Qualifizierung von Geflüchteten für deren vorgesehene Tätigkeit entstehen?*

Soweit bekannt werden keine analogen Projekte, um bestimmte Unternehmen oder Branchen von den Kosten zu entlasten, die speziell bei der Qualifizierung von Geflüchteten für deren vorgesehene Tätigkeiten entstehen, finanziert.

In Vertretung

Dr. Lahl

Ministerialdirektor