

Bundesrechnungshof
Adenauerallee 81
53113 Bonn

HD/ 13.08.2019

Bildungsgutscheine für die Ausbildung zum Triebfahrzeugführer im Eisenbahnverkehr

Sehr geehrte Damen und Herren,

unser Verein mobifair befasst sich mit dem Thema „Faire Zugfahrten (ehrlich unterwegs)“. Im Zuge unserer Recherchen im Bereich Schienenverkehr erkennen wir bei der Ausgabe von Bildungsgutscheinen durch die Bundesagentur für Arbeit (BA) zum Zwecke einer geförderten Maßnahme für die berufliche Weiterbildung zum Triebfahrzeugführer im Eisenbahnverkehr eine mangelnde Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit.

Für Bildungseinrichtungen und Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) ist diese Förderung zu einem Geschäftsmodell geworden. Statt mit einer eigenen nachhaltigen und selbst finanzierten Ausbildung insbesondere Lokführer für das Unternehmen zu gewinnen, bedienen sich viele EVU und viele vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zugelassenen Bildungseinrichtungen ausschließlich dieser Fördergelder. Hinzu kommt, dass Personen ohne Anspruch auf eine solche Zuteilungsberechtigung für eine Weiterbildung als Bewerber von den Unternehmen abgelehnt werden. Hier müssten die EVU ja die Ausbildung sonst selbst bezahlen.

Zwei Beispiele aus unseren Recherchen:

- Ein Busfahrer aus NRW, der aus persönlichen Gründen in den Eisenbahnverkehr wechseln wollte, hat sich bei einem Bahnunternehmen in NRW beworben. Dort wurde er abgewiesen, da er für seine notwendige Ausbildung keinen Bildungsgutschein, als Fördermaßnahme der BA, vorweisen konnte. Weil er im Besitz

eines Busführerscheins ist, wurde ihm von der BA der Anspruch auf die Finanzierung der Ausbildung für den Wechsel versagt.

- Eine Zugbegleiterin aus einem EVU in Bayern hat sich bei einer Ausbildungsschule in Westfalen für die Ausbildung zur Lokführerin interessiert. Sie wurde abgewiesen, da auch sie wegen ihrer Berufstätigkeit keine Förderung mittels Bildungsgutschein nachweisen konnte.

Diese mangelnde Bereitschaft, notwendige Ausbildungskosten selbst zu tragen, um dringend benötigtes Personal zu rekrutieren, ist unter anderem eine Ursache des Personalmangels bei den Eisenbahnen. Eine weitere Ursache liegt in der Qualifizierung der Bewerber und einem fehlenden einheitlichen Eignungstest und Rahmenlehrplan.

Der derzeitige Stand in Zahlen und Fakten (= Antworten auf unsere Fragen vom BMAS und eigene Recherchen/Berechnungen):

1. Im Jahr 2018 begannen insgesamt 1.718 Personen eine geförderte berufliche Weiterbildung mit dem Ziel „Triebfahrzeugführer im Eisenbahnverkehr“.
2. Der Durchschnittskostensatz pro Unterrichtsstunde und Teilnehmer liegt bei 13,94 Euro. Geht man von durchschnittlich notwendigen 1.400 Unterrichtsstunden aus, sind das Ausgaben für 2018 in Höhe von 33.528.488 Euro. In der Gesamterhebung für die eingelösten Bildungsgutscheine seit 2013 bis März 2019 wurden an Fördermitteln 120.628.396 Euro ausbezahlt.
3. Im Zeitraum stieg die Anzahl der durch das EBA zugelassenen Schulungseinrichtungen aktuell auf 148 (Quelle: EBA). Siehe Anlage.
4. 2018 schlossen diese Maßnahme von 1.718 nur 1.012 Personen erfolgreich ab. Das sind nur 58 Prozent. Nur 44,5 Prozent der Absolventen waren sechs Monate nach der Fördermaßnahme in einem sozialversicherungspflichtigen Beschäftigungsverhältnis. Das heißt, dass von den 1.718 Personen mit Förderung lediglich 764 Personen für den Beruf als Lokführer gewonnen werden konnten. Somit wurden 18.618.264 Euro erfolglos im Jahre 2013 investiert. Von 2013 aus gerechnet in Annahme rund 50 Millionen Euro.

Als Ursachen sehen wir:

1. Unzureichende Bewerberauswahl.
2. Qualitätsmangel bei der Ausbildung.
3. Unterschiedliche Eingangsvoraussetzungen im Bereich der Eignungsprüfung. Hier wäre eine Vereinheitlichung mit der Orientierung am Schwierigkeitsgrad des Marktführers notwendig.
4. Hohe Zulassungszahlen durch das EBA. Die Zulassungen finden meist nur durch Dokumentenprüfung statt.

5. Keine ausreichenden Qualitätskontrollen der Bildungseinrichtungen und ausbildenden EVUs.

Wie gefährlich Qualitätsmängel bei der Ausbildung sind, beweist unter anderem die steigende Zahl von Signalverfehlungen (Vorbeifahrt an halt-zeigenden Signalen). Im Jahr 2017 waren es laut Aufzeichnungen des EBA 543. Seit 2009 ist die Zahl jährlich steigend. Siehe Anlage.

Aufgrund der gemachten Feststellungen halten wir es für notwendig, strengere Auswahlkriterien festzulegen. Die Ausgabe von Fördermitteln führt zu einem Verlust der Qualität dieser sicherheitsrelevanten Eisenbahnberufe. Wir halten es für dringend notwendig, eine Förderung für die Weiterbildung zur Rekrutierung von Beschäftigten nur an solche Unternehmen auszugeben, die nachweislich mindestens fünfzig Prozent der Kosten für die Ausbildung selbst aufbringen.

Die vielzähligen Ausbildungsschulen sollten einer erneuten Akkreditierung durch die zuständige Behörde unterworfen werden.

Wir stehen Ihnen selbstverständlich für weitere Informationen und ein persönliches Gespräch zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

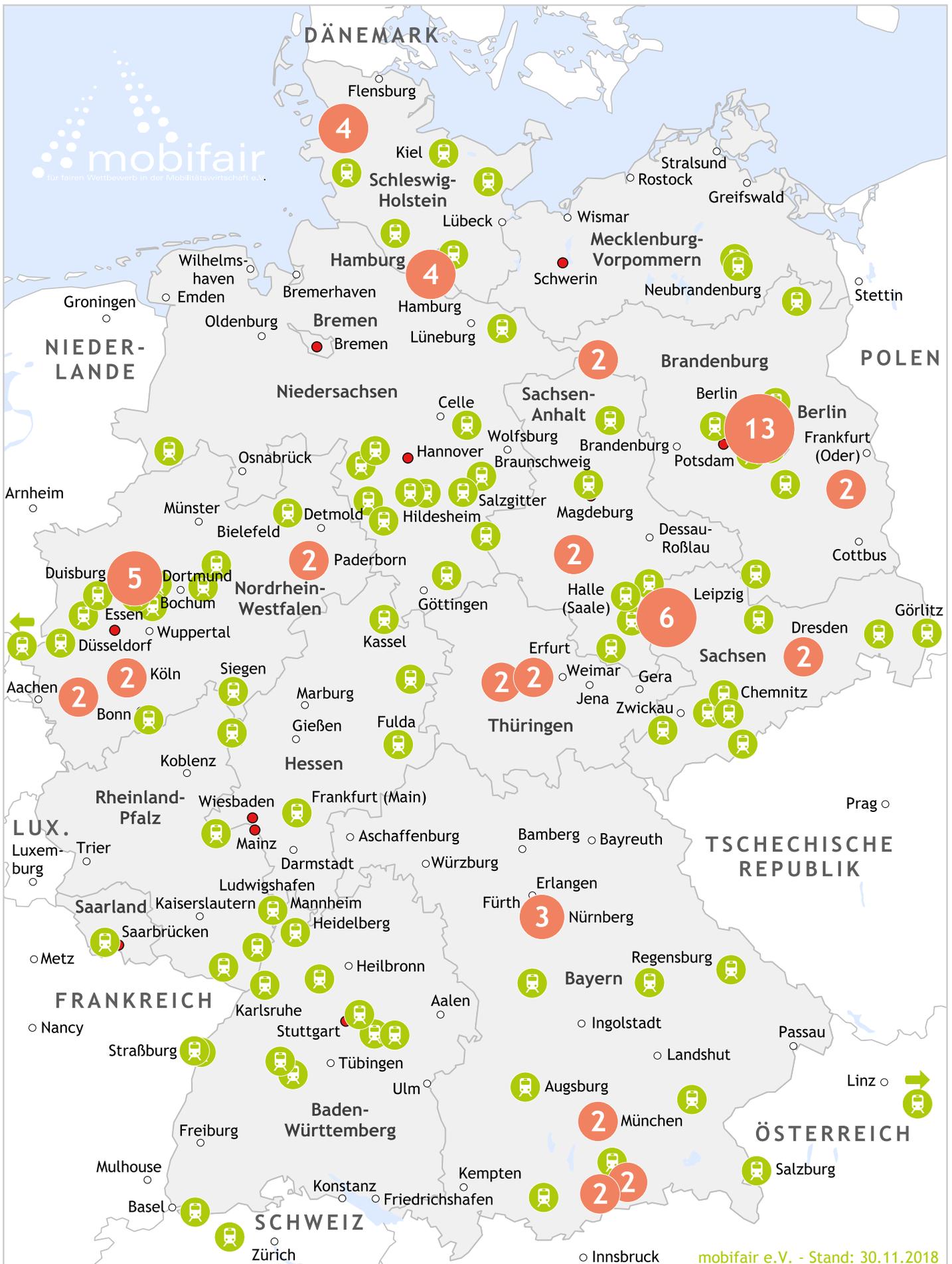


Helmut Diener
Vorsitzender des Vorstands

Anlage

Anerkannte Schulungseinrichtungen gemäß § 5 AEG und anerkannte Personen und Stellen für die Ausbildung gemäß § 14 TfV

Anzahl: 145 (ohne Ausbildungsstellen, die ausschließlich Sprachkenntnisse vermitteln)



Anzahl an Signalverfehlungen (Quelle: EBA)

