

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Drabiniok und der Fraktion DIE GRÜNEN
— Drucksache 10/144 —**

Schließung von Bundesbahnschulen

Der Bundesminister für Verkehr – E 10/04.11.20//66 Vm 83 – hat mit Schreiben vom 23. Juni 1983 im Namen der Bundesregierung die Kleine Anfrage wie folgt beantwortet:

1. Wie beurteilt die Bundesregierung die beabsichtigte Schließung von zehn der bisher 15 Bundesbahnschulen vor dem Hintergrund der hohen Jugendarbeitslosigkeit?

Die Bundesbahnschulen sind betriebsinterne Bildungsstätten, die Maßnahmen der Laufbahnausbildung für Beamtenanwärter sowie Fortbildungsmaßnahmen für Mitarbeiter der Deutschen Bundesbahn (DB) lehrgangsmäßig durchführen. Da auch Laufbahnausbildungen zum größten Teil nur bereits bei der DB beschäftigte Mitarbeiter betreffen, sind die Aufgaben der Bundesbahnschulen ganz überwiegend nach innen gerichtet; sie haben daher für das Problem der Jugendarbeitslosigkeit keine Bedeutung.

Der Beschluß des Vorstandes der DB hinsichtlich einer Kapazitätsanpassung im Bereich der Bundesbahnschulen beruht auf dem langfristig sinkenden Personalbedarf der DB, der zwangsläufig einen geringeren Nachwuchskräftebedarf sowie einen zurückgehenden Fortbildungsbedarf zur Folge hat. Er entspricht dem vom Deutschen Bundestag am 17. September 1982 einstimmig angenommenen Beschluß des Haushaltsausschusses, der von der DB erwartet, künftig auch im Ausbildungswesen rechtzeitig Folgerungen aus betrieblichen und personellen Entwicklungen zu ziehen (Drucksache 9/1759).

2. Teilt die Bundesregierung die Auffassung des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn, daß für 1983 und auch in den darauffolgenden Jahren mit einem erheblich absinkenden Ausbildungsaufkommen zu rechnen ist, und wenn ja, wie begründet sie diese Auffassung?

Die Bedarfsprognosen des Vorstandes der DB für das Ausbildungsaufkommen der folgenden Jahre sind unter Zugrundelegung der Eckdaten für den am Verkehrsaufkommen der DB und an den Möglichkeiten und Erfordernissen der Rationalisierung ausgerichteten Personalbedarf errechnet worden. Die Bundesregierung hat keine Zweifel an der Richtigkeit dieser Auffassung des Vorstandes.

3. a) Ist der Bundesregierung bekannt, daß das Durchschnittsalter der bei der Deutschen Bundesbahn Beschäftigten überdurchschnittlich hoch ist, so daß immer mehr ältere Beschäftigte der Deutschen Bundesbahn belastende Schichtdienstarbeit leisten müssen?

Im Dezember 1982 lag das Durchschnittsalter aller Dienstkräfte der DB bei 42,2 Jahren. Infolge der unvermeidlichen weiteren Personalanpassung wird sich keine größere Veränderung ergeben, als sie seit 1974 bei einem Personalabbau von etwa 100 000 Dienstkräften zu beobachten war: Das Durchschnittsalter lag am Beginn dieses Zeitraums bei 41,4 Jahren.

- b) Hält die Bundesregierung die Aufrechterhaltung der bisherigen Schulkapazität der Deutschen Bundesbahn für notwendig, um durch eine verstärkte Ausbildung von arbeitslosen Jugendlichen und deren Übernahme als Nachwuchskräfte dem Problem der Überalterung des Personalbestandes der Deutschen Bundesbahn entgegenzutreten?

Die Bundesregierung ist der Auffassung, daß die Ausbildung von Nachwuchskräften nur am voraussichtlichen Personalbedarf der DB ausgerichtet werden darf; eine verstärkte Ausbildung kann somit nicht in Betracht gezogen werden. Im übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 1 und 3a verwiesen.

4. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der GRÜNEN, daß die Deutsche Bundesbahn als bundeseigenes Unternehmen angesichts von Lehrstellenmangel und Arbeitslosigkeit eine besondere Verantwortung sowohl für die Ausbildung von Jugendlichen als auch für deren Übernahme als Nachwuchskräfte der Deutschen Bundesbahn hat, und wenn ja, wie ist diese Verantwortung in Einklang zu bringen?

Die Ausbildungs- und Nachwuchsprogramme der DB haben aufgrund der bundesweiten Ausdehnung des Unternehmens noch immer große Auswirkungen auf den Arbeits- und Lehrstellenmarkt der Bundesrepublik Deutschland.

- a) mit der Schließung von Bundesbahnschulen und

Die Anpassung der Schulkapazität steht aber im Hinblick auf den fast ausschließlich betriebsinternen Charakter der Bundesbahnschulen mit dieser Feststellung in keinem Zusammenhang.

- b) mit der Absicht der Deutschen Bundesbahn, 1983 nur einen Teil der Auszubildenden nach der Abschlußprüfung zu übernehmen?

Die DB hat sich ihrer Verantwortung gestellt, indem sie Ende 1982 trotz der ungünstigen wirtschaftlichen Voraussetzungen durch Teilzeitarbeitsverträge einer größeren Anzahl von Jugendlichen zu Arbeitsplätzen verholfen hat.

5. Wie viele der bisher an den zehn Bundesbahnschulen Beschäftigten sollen nach deren Schließung entlassen werden?

Bei der zunächst anstehenden Schließung von sechs Bundesbahnschulen werden Entlassungen nicht notwendig. Auch bei den zum Jahresbeginn 1984 anstehenden weiteren Maßnahmen, über dessen Einzelheiten die DB noch nicht entschieden hat, wird es voraussichtlich dabei verbleiben können.

6. Wie hoch ist die jährliche Einsparung, wenn die zehn Bundesbahnschulen geschlossen werden?

Nach Mitteilung der DB wird langfristig, d. h. unter Einbeziehung des Personals und der Verwertung der Gebäude und Einrichtungen, mit einer jährlichen Einsparung von rd. 27 Mio. DM gerechnet.

7. Ist die Bundesregierung der Ansicht, daß die Höhe dieser Einsparung unter Berücksichtigung des Gesamtdefizits der Deutschen Bundesbahn im Verhältnis zu den negativen sozialen Auswirkungen die Schließung von Bundesbahnschulen rechtfertigt?

Die Bundesregierung ist der Ansicht, daß die wirtschaftliche Lage der DB alle Maßnahmen zur Konsolidierung des Unternehmens rechtfertigt, um den Finanzbedarf nicht ins Uferlose wachsen zu lassen. Sie vermag im übrigen in dieser aus der Personalbedarfsentwicklung folgenden Organisationsmaßnahme keine besonderen negativen sozialen Auswirkungen zu erkennen.

8. Hält die Bundesregierung den Weiterbetrieb aller Bundesbahnschulen u. a. deshalb für sinnvoll und notwendig, um vermehrt qualifizierte Weiterbildungsmaßnahmen für die bei der Deutschen Bundesbahn Beschäftigten durchführen zu können, damit Leistungsfähigkeit, Attraktivität, Service und Sicherheit der Deutschen Bundesbahn in Zukunft verbessert werden können, und wenn nein, warum nicht?

Die Berechnungen der DB über das Bildungsaufkommen, das die derzeitige Schulkapazität jetzt zu 73 v. H., in den Jahren 1984 nur noch zu 33 v. H., 1985 zu 32 v. H., 1986 zu 35 v. H. und 1987 zu 41 v. H. beansprucht, beinhalten sowohl den Nachwuchsbedarf wie auch den lehrgangsmäßig durchzuführenden Fortbildungsbedarf. Die Durchführung von Fortbildungsmaßnahmen für die Mitarbeiter der DB, die auch der Verbesserung von Leistungsfähigkeit, Attraktivität, Service und Sicherheit dienen, ist daher auch nach der Kapazitätsanpassung im Schulwesen sichergestellt.

9. Wie beurteilt die Bundesregierung die Tatsache, daß der Vorstand der Deutschen Bundesbahn die Schließung von Bundesbahnschulen beschlossen hat, ohne die im Herbst zu erwartende Grundsatzdiskussion des Deutschen Bundestages über die weitere Zukunft der Deutschen Bundesbahn abzuwarten?

Die der Organisationsmaßnahme vorausgegangenen Berechnungen basieren auf abgesicherten personalwirtschaftlichen Rahmenbedingungen. Die Bundesregierung erwartet deswegen von einer Grundsatzdiskussion über die weitere Zukunft der DB keine Erkenntnisse, die eine nachhaltige Vergrößerung des Bildungsaufkommens zur Folge haben könnten.

10. Wird die Bundesregierung Maßnahmen ergreifen, um
- a) die Schließung der Bundesbahnschulen zu verhindern bzw.
 - b) einen vorläufigen Aufschub bei den Schließungen der Bundesbahnschulen zu bewirken, damit die Grundsatzdiskussion über die Zukunft der Deutschen Bundesbahn im Deutschen Bundestag abgewartet werden kann?

Die Bundesregierung beabsichtigt nicht, auf den Vorstand entsprechend einzuwirken.