

Wenn Fachrichtungen nicht stark genug differenzieren

Fahrdienstleiter im Stellwerk und Triebfahrzeugführerin auf der Lok – ein gemeinsamer Beruf?



JOHANNA TELIEPS
Dr., wiss. Mitarbeiterin im
Arbeitsbereich »Gewerblich-
technische Berufe«
im BIBB

Im Vorfeld einer Neuordnung des Ausbildungsberufs Eisenbahner/-in im Betriebsdienst steht die Bahnbranche vor einer wichtigen Frage: Das derzeitige Strukturmodell »Fachrichtungen« ist hinsichtlich der Differenzierungsmöglichkeiten an seine Grenzen gekommen. Alternativ steht eine Trennung in zwei Berufe zur Debatte, die in der Branche nicht unumstritten ist. Die Tätigkeiten haben sich auseinanderentwickelt, gleichwohl ist eine enge Verzahnung der Ausbildung auf der Lok und im Stellwerk wichtig. Der Beitrag beschreibt Ergebnisse einer Voruntersuchung des BIBB und zeigt mögliche Alternativen zur Lösung auf.

Ausbildung im Stellwerk und auf der Lok

Die Berufsausbildung zum Eisenbahner/zur Eisenbahnerin im Betriebsdienst (EiB) wird differenziert in die zwei Fachrichtungen »Fahrweg« (EiB F) und »Lokführer und Transport« (EiB L/T). Im Jahr 2017 gab es 954 Neuabschlüsse (davon 492 EiB L/T und 462 EiB F), zum 31.12.2017 wurden insgesamt 2.556 Auszubildende gezählt*. Größter ausbildender Betrieb ist die Deutsche Bahn. Nach eigenen Angaben bildet sie 95 Prozent aller EiB F und 77 Prozent aller EiB L/T aus.

Die Differenzierung in die zwei Fachrichtungen »Fahrweg« und »Lokführer und Transport« im dritten Ausbildungsjahr ermöglicht es, besondere Ausbildungsinhalte für einzelne berufsspezifische Aufgabenbereiche oder Tätigkeitsfelder zu vermitteln: Während Lokführer/-innen an einem – im buchstäblichen Sinn – mobilen Arbeitsplatz, der zudem täglich wechseln kann, arbeiten und sich dabei sowohl im Zug als auch im Freien aufhalten, arbeiten Fahrdienstleiter/-innen in der Regel an einem festen Standort, der – je nach Stellwerk – auch ein Schreibtischarbeitsplatz sein kann. Dabei unterscheiden sich auch die Arbeits- und Geschäftsprozesse in den Tätigkeitsfeldern. Auszubildende der Fachrichtung »Lokführer und Transport« werden nahezu ausschließlich am Zug eingesetzt, um Züge zu bilden und Triebfahrzeuge zu steuern. Auszubildende der Fachrichtung »Fahrweg« bedienen im Stellwerk hauptsächlich Signale und Weichen. Beide sorgen mit ihrer jeweiligen Perspektive auf die Schiene dafür, dass Personen und Gü-

ter auf einem sicheren Fahrweg schnell und zuverlässig am Zielort ankommen. Dafür ist es notwendig, dass Signale und Weichen korrekt gestellt und die Besonderheiten des Eisenbahnwesens, wie lange Bremswege und Einflüsse der Witterung, beachtet werden. Unregelmäßigkeiten und Störungen, die beim Befahren einer Strecke bemerkt werden,

Vorprojekt Berufsausbildung Eisenbahner/-in im Betriebsdienst

Im BIBB-Projekt wurde der Modernisierungsbedarf aufgrund einer Weisung des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (BMWi) untersucht. Der Weisung lag der Antrag der Sozialpartner zugrunde, den Einfluss verschiedener Rahmenbedingungen auf die Ausbildung untersuchen zu lassen. Beteiligt waren auch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie das Eisenbahn-Bundesamt.

Neben einer Literaturrecherche wurden Experteninterviews durchgeführt; Fragen zur Digitalisierung wurden in einem Workshop mit Berufsbildungsexpertinnen und -experten für den Ausbildungsberuf vertieft behandelt.

Grundsätzlich ging es darum zu prüfen, ob aufgrund veränderter rechtlicher Rahmenbedingungen und technologischer Entwicklungen eine Modernisierung der Ausbildungsinhalte und der Prüfungsform erforderlich ist.

Mit Blick auf die Struktur ging es um die Klärung folgender Fragen:

- Ist das Strukturmodell mit zwei Fachrichtungen zukunftsfähig?
- Ist eine »Trennung« der Fachrichtungen schon vor dem letzten Ausbildungsjahr möglich?
- Besteht Bedarf an Wahlqualifikationen, Zusatzqualifikationen oder anderen Differenzierungen?
- Ist die Bezeichnung des Berufs passend?

Auf diese Fragen beschränken sich die folgenden Ausführungen.

* Vgl. Datensystem Auszubildende (DAZUBI), Erhebung zum 31.12.2017

melden Lokführer/-innen im vorgeschriebenen Wortlaut an das Stellwerk. Daraufhin können Fahrdienstleiter/-innen beispielsweise eine Streckensperrung veranlassen oder nachfolgende Züge warnen. Da dieses Zusammenspiel von Lokführer/-innen und Fahrdienstleiter/-innen von großer Bedeutung für die Sicherheit des Bahnverkehrs ist, wird das gegenseitige Verständnis der jeweiligen Anforderungen vor allem über die gemeinsamen Inhalte im Rahmen der Ausbildung vermittelt.

Ist das bestehende Strukturmodell zukunftsfähig?

Im Vorfeld einer geplanten Neuordnung hat das BIBB in einem Projekt den Modernisierungsbedarf des Ausbildungsberufs untersucht (vgl. Infokasten). Dabei war eine zentrale Frage, inwieweit das Strukturmodell der Fachrichtungen für die Berufsausbildung zum EiB noch zukunftsfähig ist. Zentrale Merkmale von Fachrichtungen sind:

- Unterschiedliche Spezialisierungen sind jeweils eigenständige Teile des Ausbildungsberufsbilds und des Ausbildungsrahmenplans,
- die Vermittlung der fachrichtungsspezifischen Ausbildungsinhalte erfolgt in maximal zwölf Monaten ab dem dritten Ausbildungsjahr, also im letzten Drittel der Ausbildung,
- jede Fachrichtung hat eigenständige Prüfungsinhalte in der Abschlussprüfung (vgl. SCHWARZ u. a. 2015).

Fachrichtungen sind die stärkste und umfangreichste Differenzierungsmöglichkeit innerhalb eines Ausbildungsberufs. Eine noch stärkere Differenzierung ist nur über eine Trennung in zwei eigenständige Ausbildungsberufe möglich. Im Vorprojekt wurde daher untersucht, welches Strukturmodell aufgrund der Arbeits- und Geschäftsprozesse angemessen ist.

Gründe für den Modernisierungsbedarf: Herausforderungen in der Ausbildungspraxis

In Experteninterviews mit Ausbilderinnen und Ausbildern, Gremien und Berufsschulen zeigte sich, dass die Vermittlung fachrichtungsspezifischer Inhalte erst im letzten Drittel der Ausbildung zum EiB derzeit nicht so gehandhabt wird. Dies liegt auch an den Organisationsformen der ausbildenden Betriebe: Die Branche wurde mit dem Gesetz zur Neuordnung des Eisenbahnwesens von 1993 (»Bahnreform«) organisatorisch in Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) getrennt. Insbesondere die Deutsche Bahn AG als größter ausbildender Betrieb bildet geschäftsfeldspezifisch bereits ab dem ersten Tag der Ausbildung aus. Das bedeutet, dass Auszubildende bei den DB Tochterunternehmen DB Regio, DB Fernverkehr und DB Cargo in der Fachrichtung »Lok-

führer und Transport« und bei DB Netz ausschließlich in der Fachrichtung »Fahrweg« ausgebildet werden. Dadurch verschieben sich u. a. die Vermittlungszeitpunkte und die Gewichtungen einzelner Inhalte. Ein Austausch der Auszubildenden in den ersten beiden Jahren der Ausbildung ist nicht ohne Weiteres möglich, was den Erwerb der Fähigkeiten, Kenntnisse und Fertigkeiten der jeweils anderen Fachrichtung erschwert. Einzelne Inhalte werden nur als Prüfungsvorbereitung vermittelt, da sie in der Praxis als wenig relevant eingeschätzt werden. Im Vorprojekt wurde konstatiert, dass sich die zunehmende Auseinanderentwicklung der Prozesse in den Eisenbahnunternehmen (EVU und EIU) und der für sie geltenden Regelwerke auch in der Berufsausbildung niederschlagen muss. Folglich ist eine zeitlich umfangreichere Differenzierung als nur in den letzten zwölf Monaten erforderlich.

Option 1: Stärkere Differenzierung in den Fachrichtungen

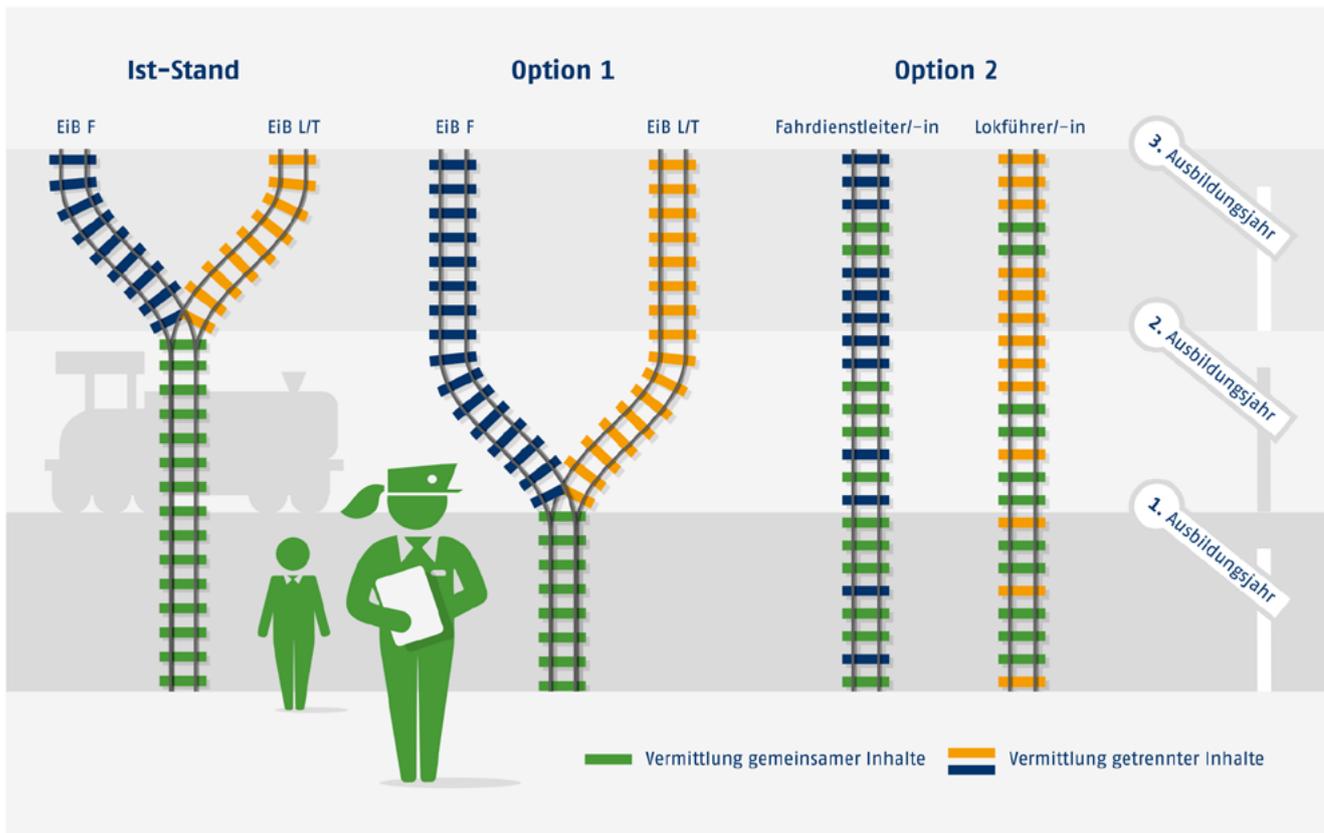
Die Differenzierung in inhaltlich klar voneinander getrennte Fachrichtungen erfordert, dass die Prüfungsanforderungen der Abschlussprüfung eigenständig und inhaltlich differenziert für die jeweilige Fachrichtung festgelegt werden. Die Eisenbahnbranche benötigt eine inhaltliche »Trennung« für die Fachrichtungen jedoch bereits zum Zeitpunkt der Zwischenprüfung, um die Vielzahl der sicherheitsrelevanten Regelwerke für die jeweilige Fachrichtung vermitteln zu können. Vor allem das wichtige Themenfeld »Abweichungen vom Regelbetrieb und Störungen« beansprucht fachrichtungsspezifisch in der erforderlichen Breite und Tiefe mehr als ein Drittel der Ausbildungszeit. Daher wäre es zu begrüßen, wenn durch eine Gestreckte Abschlussprüfung, bei der die Zwischenprüfung durch einen Teil 1 der Abschlussprüfung ersetzt wird, die entsprechenden Qualifikationen der jeweils anderen Fachrichtung bereits in der Mitte der Ausbildungszeit abschließend geprüft werden könnten. Eine Differenzierung in Fachrichtungen bereits zu diesem Zeitpunkt sieht das Strukturmodell jedoch bisher nicht vor. Daher müssten behelfsweise andere Möglichkeiten gefunden werden: Durch offene, neutrale Formulierungen sowie »oder«-Formulierungen bei den zu vermittelnden Qualifikationen im Ausbildungsrahmenplan könnte schon zu Beginn der Ausbildung informell differenziert werden. Dies geht jedoch zulasten der Eindeutigkeit und Nachvollziehbarkeit und lässt Verständnisschwierigkeiten in der betrieblichen Ausbildungspraxis erwarten.

Option 2: Trennung in zwei Berufe mit der Option »Berufsfamilie«

Die Trennung eines Ausbildungsberufs in zwei Monoberufe wäre ein Novum. Bisher wurden, seit dem ersten

Abbildung

Optionen für das Strukturmodell beim Ausbildungsberuf Eisenbahner/-in im Betriebsdienst



Berufsbildungsgesetz von 1969, bei Neuordnungen und Neustrukturierungen lediglich Zusammenfassungen von Ausbildungsberufen vorgenommen, die eine Verringerung der Zahl der Ausbildungsberufe nach sich zogen (vgl. SCHWARZ u. a. 2015, S. 22 f.).

Für zwei Monoberufe spricht die jetzt schon deutliche Unterscheidung der Arbeits- und Geschäftsprozesse in den beiden Fachrichtungen. Gegen eine Trennung spricht die immense Bedeutung des Zusammenspiels der verschiedenen Faktoren im »System Bahn«, in dem Arbeitsabläufe stark ineinandergreifen und sich gegenseitig bedingen. Branchenintern wird von der »Bahn-DNA« gesprochen. Hinzu kommt, dass es sich im sicherheitsrelevanten Bereich in der Regel um zwei sich ergänzende Perspektiven einer potenziell betriebsgefährdenden Situation handelt: die der Fachkraft, die den Fahrweg freigibt, sowie derjenigen, die den Fahrweg befährt. Eine Trennung in zwei Berufe könnte ein bereits jetzt beklagtes »Silodenken« noch verstärken.

Diese Bedenken könnte jedoch das Modell der Berufsfamilie ausräumen. Bei Berufsfamilien werden verwandte Berufe einer Berufsgruppe zusammengefasst und gemeinsame Kernkompetenzen in der Ausbildungsordnung und im Rahmenlehrplan abgebildet. Auch hier werden wie im

Strukturmodell der Fachrichtungen berufsübergreifende, gemeinsame Qualifikationen in den Curricula festgehalten. Eine gemeinsame Beschulung wäre möglich. Eine Vermittlung der spezifischen Qualifikationen kann jedoch schon von Beginn der Ausbildung an erfolgen (vgl. Abb.). Dadurch, dass sich die Kernkompetenzen des Transports von Gütern und Personen sowie der Bereitstellung eines freien Fahrwegs so tiefgreifend unterscheiden, aber dennoch die Gemeinsamkeiten nicht nur vorhanden, sondern auch wichtig sind, bietet sich dieses Modell geradezu an. Die Gemeinsamkeiten vor allem im Hinblick auf die sicherheitsrelevanten Aspekte werden zwar als elementar erachtet, beanspruchen aber nicht den zeitlichen Umfang, der für eine weniger starke Differenzierung spräche. Durch eine Berufsfamilie würde auch die gemeinsame Herkunft der Berufe deutlich. Berufsfamilien haben außerdem den Vorteil, dass gemeinsame Inhalte nicht nur zu Beginn der Ausbildung vermittelt werden, sondern über die gesamte Dauer der Ausbildung verteilt sein können (vgl. BRÖTZ/SCHAPFEL-KAISER/SCHWARZ 2008). Zum Tragen kommen Berufsfamilien bspw. bei den industriellen Metall- und Elektroberufen.

Herausforderungen im Neuordnungsverfahren für beide Alternativen

Die Voruntersuchung ergab einen Modernisierungsbedarf für die Berufsausbildung zum/zur EiB. Die Sozialpartner einigen sich derzeit auf die sogenannten Eckwerte des Neuordnungsverfahrens, auf deren Grundlage die Ausbildung modernisiert wird. Diese Eckwerte umfassen neben der Bezeichnung der Berufsausbildung auch die Dauer, das Profil sowie das Strukturmodell.

Beibehaltung der Fachrichtungen

Bleibt es bei dem Strukturmodell Fachrichtungen, muss geprüft werden, inwieweit eine Differenzierung zu einem früheren Zeitpunkt vorgenommen werden kann. Hier ist der Verordnungsgeber gefragt, die Spielräume, die bereits erlassene Ausbildungsordnungen nutzen, auch für diese Berufsausbildung zu ermöglichen:

- der Beginn von Fachrichtungen bereits nach der Zwischenprüfung beziehungsweise dem Teil 1 der Gestreckten Abschlussprüfung im 19. Monat sowie eine Dauer von mehr als 52 Wochen (vgl. Verfahrensmechaniker/-in für Kunststoff- und Kautschuktechnik) sowie
- »oder«-Formulierungen im Ausbildungsrahmenplan und in den Anforderungen in der Zwischenprüfung bzw. im Teil 1 der Gestreckten Abschlussprüfung, um eine inhaltliche Trennung zu einem früheren Zeitpunkt zu ermöglichen (vgl. Textil- und Modeschneider/-in).

Entscheiden sich die Sozialpartner für die Einführung der gestreckten Abschlussprüfung, sollte bereits im Teil 1 der Regelbetrieb der jeweils anderen Fachrichtung abgeprüft werden. Dann empfiehlt sich beispielsweise eine Rangierfahrt in Theorie und Praxis für alle Auszubildenden, in der vor allem Wert auf das Zusammenhangwissen gelegt wird. Diese gemeinsame Verantwortung für den Rangierprozess gewährleistet die Sicherheit auch für andere Triebfahrzeuge.

Es bleibt die Herausforderung der Berufsbezeichnung: »Eisenbahner/-in im Betriebsdienst« ist historisch bedingt und wird heute weitestgehend als »antiquiert«, »missverständlich« und »unkonkret« bezeichnet. Die Deutsche Bahn wirbt daher in ihren Ausschreibungstexten für Ausbildungen zum »Lokführer (w/m/d)« und zum »Fahrdienstleiter (w/m/d)« und verwendet den korrekten Titel des Ausbildungsberufs nur im Begleittext (vgl. SÜNDERHAUF 2016).

Trennung der Ausbildungsberufe

Sollte es zu einer Trennung der Berufe kommen, eröffnen sich weitere Optionen. Um die gemeinsamen Kernkompetenzen zu vermitteln, bietet sich die Gründung einer Berufsfamilie an. Es sollte außerdem überlegt werden, inwieweit für die derzeitige Fachrichtung »Lokführer und Transport« eine weitere Differenzierung in Personen- und Güterverkehr vorgenommen wird, da hier die zu vermittelnden Inhalte und Anforderungen durchaus abweichen. Weitere Spezialisierungen könnten dann für die potenziell eigenständigen Berufsausbildungen ebenfalls entwickelt werden. Hinzu kommt, dass die Berufsbezeichnungen neu zu diskutieren wären, da die »Dachbezeichnung« Eisenbahner/-in im Betriebsdienst dann nicht mehr ihre vorrangige Bedeutung behielte und eine eingängigere und eindeutige Namenswahl erleichtert würde. Für die derzeit bestehenden Fachrichtungen existieren intern verschiedene Begrifflichkeiten, die teilweise kongruent, teilweise mit Abstufungen verwendet werden. So werden Fachkräfte der Fachrichtung Lokführer und Transport entweder als Lokführer/-in oder als Triebfahrzeugführer/-in bezeichnet.

Wie geht es weiter?

Wenn sich die Sozialpartner auf die Eckwerte geeinigt haben, kann das Neuordnungsverfahren anlaufen. Sollte dies zeitnah erfolgen, könnte die modernisierte Berufsausbildung zum Beginn des neuen Ausbildungsjahrs im August 2021 in Kraft treten. Für die Berufsbildung stellt sich die Frage, inwieweit Berufsfamilien als ein weiteres Modell zur Strukturierung von Ausbildungsordnungen gelten können, um den bestehenden Katalog um ein stark differenzierendes Modell zu erweitern. ◀

Literatur

- BRÖTZ, R.; SCHAPFEL-KAISER, F.; SCHWARZ, H.: Berufsfamilien als Beitrag zur Stärkung des Berufsprinzips. In: BWP 37 (2008) 4, S. 23–26 – URL: www.bibb.de/veroeffentlichungen/de/bwp/show/1368 (Stand 14.02.2019)
- SCHWARZ, H. u. a.: Strukturierung anerkannter Ausbildungsberufe im dualen System. Abschlussbericht. Bonn 2015. www2.bibb.de/bibbtools/tools/dapro/data/documents/pdf/eb_42381.pdf (Stand: 14.02.2019)
- SÜNDERHAUF, K.: Im Wettbewerb um Nachwuchskräfte. Innovative Rekrutierungsstrategien der Deutschen Bahn. In: BWP 45 (2016) 4, S. 40–41 – URL: www.bibb.de/veroeffentlichungen/de/bwp/show/8070 (Stand 14.02.2019)