

## Transkript der Audiodatei

Nächster Halt: Bildungstrialog – Mobilität und Bildung in Europa

### Intro:

Hallo und herzlich Willkommen zum Podcast der VDV-Akademie. Der Podcast rund um Weiterbildung und Lernen in der Mobilitätsbranche.

### Catharina Goj:

Nächster Halt: Mobilität und Bildung in Europa. Hallo und herzlich Willkommen zu unserer neuen Serie „Bildungstrialog“. In der kommenden Zeit möchten wir in mehreren Folgen mit verschiedenen Akteuren und Akteurinnen zum Thema Bildung in der Mobilitätsbranche sprechen. Warum Trialog? Weil unsere Moderatorinnen und Moderatoren immer gleich zwei Gesprächspartner\*innen haben.

Mein Name ist Catharina Goj und ich bin von der VDV-Akademie. Heute darf nicht mit Brigitte Ollier von der UITP, dem internationalen Verband des öffentlichen Verkehrs und mit Eckard Voss von WMP Consult, einer Beratungsfirma in Hamburg, sprechen. Schön, dass Sie da sind.

### Eckard Voss:

Ja, guten Morgen Frau Goj.

### Brigitte Ollier:

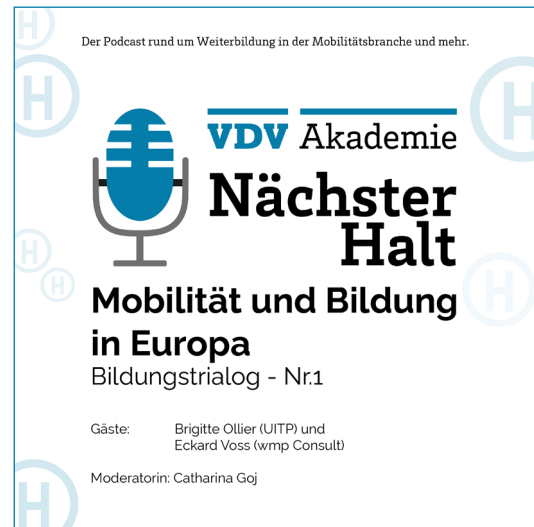
Guten Morgen und vielen Dank auch für die Einladung, an diesem Podcast teilzunehmen.

### Catharina Goj:

Wir möchten heute über Bildung im öffentlichen Verkehr in Europa sprechen. Dabei beleuchten wir einmal den Schienenverkehr. Der viel grenzübergreifend fährt und den Linienbusverkehr, der meistens eher nur national unterwegs ist. Vielleicht erst einmal eine Frage an Sie Frau Ollier: Welche Bedeutung hat Bildung im europäischen öffentlichen Verkehr?

### Brigitte Ollier:

Bildung ist meines Erachtens nach, eine sehr wichtige Voraussetzung für den europäischen öffentlichen Verkehr. Aber und ich denke, das ist sehr wichtig, die



Anforderungen hierfür werden nicht auf europäischer Ebene festgelegt. Es gibt ein paar Ausnahmen, auf die ich noch zurückkommen werde, ein bisschen später in diesem Gespräch.

Die Europäischen Institutionen haben im Bereich Bildung keine Zuständigkeit. Und ich denke, das ist ganz wichtig, dass man das auch im Kopf behält.

Die allgemeine und berufliche Bildung fällt in Europa in die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten oder im Falle von Ländern, von föderalen Ländern, wie Deutschland auch in die Zuständigkeit der Länder. Also keine europäische Kompetenz.

Aber, jetzt kommt das Aber, die EU hat Kompetenzen im Bereich gemeinsamer Verkehrspolitik und insbesondere auch zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Straßen in Europa. Und es gibt dieses europaweite Ziel, dass sie auch in Deutschland kennen, die Anzahl der Todesfälle um 50 Prozent zu senken. Und solche Ziele haben natürlich auch einen Einfluss auf die EU Rahmengesetzgebung.

Der andere große Kompetenzbereich, der wichtig ist, jetzt in diesem Fall, ist die Freizügigkeit der Person und der Güter in Europa zu gewährleisten. Das heißt, dass die Kommission dann eingreifen wird, wenn Hürden an den Grenzen, z. B. aufgebaut werden könnten durch Mitgliedstaaten.

Im privaten Bereich heißt es z. B., dass man mit einem gültigen deutschen Führerschein quer durch Europa, ich meine jetzt die EU, fahren kann und dass die Fahrerlaubnis auch im Ausland anerkannt wird. Und dies ist eben dank einer Richtlinie, einer europäischen Führerscheinrichtlinie.

Im professionellen Bereich, also ich spreche jetzt von LKW-Fahrer\*innen oder auch Bussen, gibt es zusätzlich noch eine Richtlinie zu Grundqualifikation und Weiterbildung von Fahrern, die einen Rahmen für die berufliche Bildung und Weiterbildung vorgibt und diese Richtlinie, obwohl sie eigentlich vor allem auf den transnationalen, also den internationalen Verkehr innerhalb von Europa abzielt. Diese Richtlinie findet aber auch im ÖPNV Anwendung. Das heißt also in den Verkehrsbetrieben vor Ort.

**Catharina Goj:**

Da kommen wir ja auch gleich noch mal darauf zurück, ein wenig später. Sie haben jetzt schon viele Punkte angesprochen. Jetzt blicke ich mal in Richtung Herrn Voss. Kann man Ihrer Meinung nach die Ausbildung und Weiterbildung in den europäischen bzw. in den EU-Ländern im öffentlichen Verkehr vergleichen?

**Eckard Voss:**

Ja, also zu dem Thema. Ein bisschen ergibt sich aus dem, was Frau Ollier ausgeführt hat. Die Schwierigkeit in den 27 EU-Mitgliedsländern und auch Ländern, die EU-Recht anwenden, wie Norwegen oder auch teilweise die Schweiz, dass wir es zu tun haben, in der Tat mit sehr unterschiedlichen Systemen der beruflichen Bildung.

Sowohl was die Methode angeht, welche Rolle einzelne Unternehmen oder der Arbeitsplatz ansich spielt, die Verantwortung staatlicher Akteure, große Unterschiede und wenn ich das mal so am Beispiel der europäischen Triebfahrzeugführer-Richtlinie festmachen kann oder verdeutlichen kann, dann gibt es, ähnlich wie Busbereich, seit 2007 so eine Richtlinie.

Also es gibt, einen einheitlich gestalteten Führerschein, einen europäischen Führerschein.

Aber der Teil, der wirklich identisch oder sehr vergleichbar ist, macht ein Bruchteil dessen aus, was an Inhalten erarbeitet wird, und entwickelt.

Also die inhaltlichen Erfordernisse, die geprägt sind von nationalen Inhalten und Besonderheiten machen sicherlich 80 oder mehr Prozent des vermittelten Lernstoffs aus.

Und das ist auch so der Punkt, wo das Thema Vereinheitlichung und die Diskussion ansetzt, auch bedingt durch Trends, wie Digitalisierung, auf dass wir vielleicht gleich nochmal zu sprechen kommen, schon einheitliche, auch von europäischen signaltechnisch Anforderungen gibt es eben halt die Diskussion, diesen noch sehr stark national geprägten Teil zu vergrößern. Und ganz aktuell ist diese Richtlinie in der Überarbeitung und wir werden in den nächsten Jahren hier vielleicht stärkere Aspekte der Harmonisierung sehen. Aber z. B. dieser Lokomotivführerschein, wenn man da die Länder in den Anforderungen und in der Ausbildung vergleicht, dann reicht es teilweise von 60 Stunden für diesen Ausbildungsgang bis hin zu 600 Stunden. Also es gibt große Unterschiede, nicht nur in der Dauer, sondern auch in den vermittelten Inhalten.

**Catharina Goj:**

Ja, auf die Herausforderung kommen wir auch gleich nochmal. Jetzt möchte ich noch einmal auf das Stichwort Kompetenzen kommen. Frau Ollier, Sie haben es gerade schon angedeutet. Kompetenzen, europäischer Kompetenzrahmen ist ein bisschen schwierig. Gibt es so nicht. Wäre es denn hilfreich, einen solchen Kompetenzrahmen für die Aus- und Weiterbildung im öffentlichen Verkehr zu haben?

**Brigitte Ollier:**

Ja, europäischer Kompetenzrahmen. Ja, ich bin mir da nicht so sicher, ob so etwas jedenfalls im Straßenverkehr, ob des unbedingt erforderlich ist. Momentan haben wir im professionellen Straßenverkehrsbereich also Straßengüterverkehr, z. B. aber auch

internationale Personenverkehr mit Bussen, gibt es vom europäischen Gesetzgeber Mindestanforderungen, die festgelegt wurden für die Grundqualifikation und auch für die Weiterbildung der Fahrer. Und das sind Mindestanforderungen, die erfüllt werden müssen. Zusätzlich zum Führerschein, also den Führerschein, brauchen sie eh und da gibt es auch eine europäische Richtlinie und zusätzlich dazu gibt es eben diese Mindestanforderungen für Grundqualifikationen und Weiterbildung der Fahrer.

Diese Regeln betreffen hauptsächlich die beim Fahrer zu beachteten Sicherheitsregeln. Und hier kommen wir eben wieder zurück auf dieses Ziel die Anzahl der Verkehrstoten um 50 Prozent zu reduzieren, also Sicherheitsregeln, wie z. B. auch die Entwicklung bei den Fahrern eines defensiven Fahrstils.

Wie fährt man defensiv, worauf muss man achten usw. ?

Ich mein, das ist eigentlich Common Sense, wie man so schön auf Englisch sagt, also gesunder Menschenverstand. Das müsste eigentlich jeder Fahrer wissen können, und solche Sachen sind eben in diesen Mindestanforderungen festgeschrieben. Und diese Mindestanforderung ist eine EU-Richtlinie.

Und Richtlinie heißt, dass die Regeln in das nationale Recht umgesetzt werden müssen. Richtlinien finden also keine direkte Anwendung, sondern müssen vom nationalen Gesetzgeber in die nationale Gesetzgebung eingebaut werden. Und das passiert natürlich mehr oder weniger gut. Je nachdem ja, mit welchen Ländern oder wie wichtig diese Regeln für die Länder erscheinen. Aber die Kommission natürlich auch als Hüterin der Verträge hat eine Kontrollfunktion und sie stellt normalerweise auch sicher, dass die gemeinsamen Regeln und diese gemeinsamen Regeln das darf man ja nicht vergessen, die werden ja von den Mitgliedsstaaten mitbeschlossen.

Das ist also nicht etwas, was sich die EU ausdenkt und dann einfach aufstülpt, sondern diese Sachen werden von allen Mitgliedsstaaten mitbeschlossen. Und die

Kommission hat dann eine Prüfungsbefugnis, wenn man so will, um zu kontrollieren, ob diese Regeln auch richtig angewandt werden, in den einzelnen Ländern also kein richtiger Kompetenzrahmen, aber Mindestanforderungen.

Und ich denke, das ist wahrscheinlich auch der richtige Weg. Unheimlich. Wir wollen ja kein total einheitliches Europa. Wir wollen sicherstellen, dass Mindestregeln europaweit beachtet werden und jeder Staat, jedes Land kann sich ja dann, kann ja dann weitere Anforderungen festlegen, wobei diese weiteren Anforderungen keine Hürde werden dürfen für den internationalen Verkehr.

**Catharina Goj:**

Ja, jedes Land hat ja auch andere Begebenheiten.

**Brigitte Ollier:**

Eben.

**Catharina Goj:**

Jetzt haben wir mit Ihnen hier zwei Experten sitzen. Die eine eher im ÖPNV dort voralldingen im Busbereich und der andere eher im Schienenverkehr. Ich hab das jetzt so ein bisschen aufgeteilt. Ich möchte mit dem Schienenverkehr beginnen. Da richten sich die Fragen eher an Herrn Voss, aber dürfen natürlich ergänzt werden und im zweiten Teil richten sich die Fragen dann eher an Frau Ollier, aber auch hier dürfen die natürlich ergänzt werden.

Herr Voss, Sie haben es gerade schon angesprochen. Es gibt es im Schienenverkehr einige Herausforderungen, um auch Sicherheitsaspekte im schienenübergreifenden Verkehr sicherzustellen. Eine Herausforderung sind auch die Sprachbarrieren. Muss ich als Lokführer\*in jede Sprache können in dem Land, in dem ich auch fahre.

**Eckard Voss:**

Ja, Frau Goj, also das betrifft vielleicht die größte Herausforderung. Auch vor dem Hintergrund, dass es echt

ambitionierte Ziele der europäischen Eisenbahnpolitik gibt, z. B. den grenzüberschreitenden Verkehr, Nachtzugverbindungen oder auch ernsthafte Alternativen zu Flugreise mit weniger als 500 Kilometer z. B. anzubieten, ganz gezielt zu entwickeln. Und da ist man natürlich im grenzüberschreitenden Bereich und in der Tat aufgrund der hohen und es wird jeder verstehen, der hohen Sicherheitsanforderungen muss ich mich als Lokomotivführer, wenn ich in ein anderes Land hineinfahre, ja dort sicher bewegen.

Und im Unterschied zum Straßenverkehr haben wir in der Tat nach wie vor über 20 verschiedene nationale Sicherheits- und Signalsystem. Und das beinhaltet natürlich nicht nur, was die Sprache angeht, ich muss auch auf der Kommunikationsebene den entsprechenden Stellen mit den Leitstellen unterhalten könnten als Lokomotivführer, in der jeweiligen Landessprache. Und hier gibt es in der Tat auch relativ hohe Anforderungen, weil nicht nur die Standardbotschaften einen reibungslosen Verkehr kennzeichnen, sondern auch Dinge, die passieren können, die auch passieren. Baum auf dem Gleis oder Zwischenfälle, die Kommunikation erfordern, relativ hoher Sprachanforderungen auf B1-Niveau entsprechend der europäischen Richtlinie.

Diese Herausforderung wird momentan dadurch adressiert, dass versucht durch digitale Übersetzungsprogramme, die in Pilotvorhaben momentan getestet werden auf einigen ausgewählten Strecken, dass hier die Lokomotivführer Assistenzsysteme bedienen können, die ihnen ist diese Kommunikation erleichtern. Das ist die eine momentane Entwicklung, die auch, wenn man in andere Branchen schaut, recht vielversprechend zu sein erscheint, aber immer nur Assistenzsystem sein kann. Auf keinen Fall der Lokomotivführer ersetzt wird auf mittelfristige Sicht hinaus. Das ist, glaube ich, auch ganz wichtig.

**Catharina Goj:**

Für mich hört sich das so an, als ob Lokführer\*innen wahre Sprachtalente sein müssten, wenn sie grenzüberschreitend fahren.

Vielleicht erinnern sich einige Zuhörer\*innen an unsere Podcastfolge „Systemwissen Bahn“, die wir Anfang des Jahres ausgespielt haben. Da ging es unter anderem darum, dass der Schienenverkehr schon in vielen Teilen automatisiert funktioniert. Aber sobald es Störung oder andere unerwartet die Dinge gibt, die auftreten, muss der Mensch eingreifen oder auch der Lokführer in dem Fall oder Lokführerin. Dabei sind natürlich auch die Signale sehr wichtig. Aktuell gibt es von Land zu Land da auch Unterschiede, die die Lokführer\*innen kennen müssen. Gibt es einen Plan, die Signale zu vereinheitlichen?

**Eckard Voss:**

Ja. Also diesen Plan gibt es. Der hat auch den Namen „Europäisches Verkehrssicherungssystem“ (ETCS).

Das ist ein System, was Vereinheitlichung der Zugbeeinflussung durch die Leitstelle und ein vereinheitlichtes System in ganz Europa einführen soll. Das besteht seit rund 15 Jahren und es gibt auch seit rund zehn Jahren die Erfordernis, dass neu gebaute Strecken und ausgewählte Ausbaustrecke oder jede Ausbaustrecke und ausgebildete Korridor des Schnellbahnverkehrs mit ETCS ausgerüstet werden.

Das ist ein ganz zentraler Punkt, weil das bringt in der Tat eine Vereinheitlichung und ersetzt die nationale Sicherheits- und Leittechnik.

Die Einführung ist natürlich damit verbunden, dass hohe Investitionen getätigt werden müssen und verläuft nicht so schnell, wie vielleicht ursprünglich geplant. Aber kleinere Länder mit einem großen Anteil grenzüberschreitenden Verkehr, wie Luxemburg oder der Schweiz, sind bereits vollständig ausgerüstet.

Die skandinavischen Länder sind recht weit vorne, und alle Länder, die wirklich auch in den letzten Jahren stark in den Neubau von einzelnen Trassen investiert haben. Spanien mit Hochgeschwindigkeitszügen z. B. Da führt das zu großen Veränderungen. Wo es deutlich schwieriger ist, ist wenn

bestehende Strecke nicht nur durch Schnellbahnen z. B. genutzt werden, sondern auch durch Regionalbahnen oder Güterverkehrstransporte. Da sind die Anforderungen natürlich viel größer. Aber es ist ganz klar, ein Trend hier der Vereinheitlichung zu stellen. Getrieben auch durch neue digitale Kommunikation und Signalsysteme. Und das wird einen ganz starken Einfluss auf die Anforderungen mit Blick auf Bildung und Kommunikation haben. Wir hatten ja eben bereits kurz darüber gesprochen, über die Spracherfordernisse. Also das ist ein großer Treiber auch, nicht nur von Vereinheitlichung, sondern auch von neuen Möglichkeiten, die sich da sicherlich ergeben werden.

**Catharina Goj:**

Jetzt haben wir schon über Sprachbarrieren und auch Lösungssysteme gesprochen und auch über die Signal- und Sicherheitsaspekte. Einige Lösung wurden schon angesprochen.

Gibt es weitere Lösungen um diese Herausforderung, auch die Herausforderungen der Sprachbarriere zu meistern? Sind Austausch zwischen den Ländern irgendwie geplant? Dass man vielleicht auch sagen kann „Okay, ich habe jetzt mal Lust, als Lokführerin in Frankreich zu arbeiten.“

**Eckard Voss:**

Ja, das ist theoretisch möglich und praktisch notwendig, denn als Lokomotivführer, wenn ich in Deutschland tätig bin, im grenzüberschreitenden Verkehr, dann muss ich mich auskennen, nicht nur auf einem gewissen Sprachniveau. Ich hatte das schon angesprochen, sondern auch, was die nationalen Besonderheiten, ja Signal- und Leittechnik angeht.

In der Praxis hat kommt es selten vor. Es ist so, dass Lokomotivführer in der Regel im Grenzverkehr tätig sind, aber dass aufgrund der unterschiedlichen, nach wie vor unterschiedlichen nationalen Systeme oft dann nach spätestens 50 Kilometern in dem jeweiligen Land ein Fahrerwechsel stattfindet und oft auch ein Wechsel der

Lokomotive, weil es dann auch, was die Ausstattung angeht, Unterschiede gibt.

Lösungsansätze momentan besteht vor allem in diesen technischen, digitalen Assistenzsystemen. Also es gibt jetzt in verschiedenen Pilotprojekten, sowohl auf der gesamteuropäischen Ebene sehr stark gefördert auch durch die europäische Eisenbahnagentur ERA, als auch in Kooperationsprojekten zwischen Unternehmen, wie der Deutschen Bahn und der französischen SNCF erprobt und getestet, wie man mit digitalen Übersetzungsprogrammen zum einen standardisierte Nachrichten und Kommunikation ersetzen kann oder unterstützt kann.

Und die technologische Entwicklung im Bereich ist relativ schnell. Also hier werden Hoffnungen gesetzt. Und es steht zu erwarten, dass das in Zukunft eine viel größere Bedeutung, insbesondere in den grenzüberschreitenden Verkehren im Zusammenhang auch mit ETCS Ausrüstung haben wird. Aber es wird den Lokomotivführer nicht ersetzen können. Das automatisierte Fahren, ähnlich wie im Flugbereich, wird nicht dazu führen, dass fahrerlos unterwegs ist, die Systeme selbst mit einem kommunizieren oder man braucht Rückfalloption und Situationen, die wirklich auch an der Tagesordnung sind.

**Catharina Goj:**

Ich glaub, da fühlen wir uns auch alle sicherer, wenn wir wissen, dass noch jemand vorne drinsitzt. Auch wenn vieles automatisiert läuft.

Vielen Dank, Herr Voss, an dieser Stelle.

**Brigitte Ollier:**

Vielleicht darf ich dazu noch sagen.

**Catharina Goj:**

Gerne.

**Brigitte Ollier:**

Also vielleicht auch zu zur Geschichte. Ich denke, das ist ganz wichtig zu verstehen, warum wir jetzt diese großen

Interoperabilitäts-Probleme haben zwischen den nationalen Staaten.

Das ist einfach historisch gewachsen. Und zwar früher, als man Schienennetze ausgebaut hat, dann hat man nur national gedacht, und die wurden so ausgebaut, dass man auf keinen Fall grenzüberschreitend fahren konnte. Und das muss man vor dem Hintergrund der der ganzen Kriege sehen, die es in Europa gegeben hat.

Es sollte auf jeden Fall verhindert werden, dass diese Netze von einem Nachbarland militärisch genutzt werden können. Und deswegen wurden möglichst viele Unterschiede in diese Systeme eingebaut. Und das jetzt wieder wegzumachen, also zu überbrücken, ist eben eine ganz, ganz große Herausforderungen. Und jetzt nur ein Beispiel:

Daran kann ich mich noch erinnern. Als Kind. Wir sind früher immer nach Spanien gefahren, mit dem Autoreisezug in Köln eingestiegen und in Südfrankreich ausgestiegen, obwohl wir nach Spanien wollten. Also der der Verkehr zwischen Deutschland und Frankreich ging einigermaßen. Die Maschine, die Lok musste ausgewechselt werden, und das Personal wurde ausgewechselt. Aber gut, wenn man schläft, ist das alles kein Thema, kein Problem, und wir sind dann im Süden von Frankreich angekommen mit dem Auto, und der Zug konnte nicht weiterfahren, weil die Spurbreite eine andere ist in Spanien. Das heißt, es ging überhaupt nicht. Und es geht heute noch nicht. Die Spurbreiten sind immer noch unterschiedlich.

Und man musste dann eben das Auto vom Zug holen und dann mit dem Auto weiterfahren. Das zeigt wirklich die Probleme. Die Problematik auch zwischen Schiene und Straße.

Straße ist eigentlich sehr viel einfacher und die Probleme wurden auch sehr viel schneller gelöst, als es auf der Schiene der Fall ist. Mittlerweile gibt es Neubaustrecken, TGV, also diese Hochgeschwindigkeitszüge. Und man kann mittlerweile von Paris z. B. gibt es einen Zug, TGV, fährt bis nach Barcelona.

Das ist kein Problem mehr, ne. Der fährt über die Grenze. No problem. Aber das sind eben nur diese Neubaustrecken, die Schnellstrecken. Alles andere hat eben noch, ist eben noch behaftet mit diesen unterschiedlichen technischen Systemen, die ganz bewusst damals in die Systeme eingebaut wurden. Und womit wir heute eben, ja, viele Probleme haben.

#### **Catharina Goj:**

Vielen Dank für die Ergänzung. Superspannend, auch mit der persönlichen Anekdote. Jetzt möchten wir mit dem Nahverkehr und den Busverkehr weitermachen.

Frau Ollier, Sie beschäftigen sich ja unter anderem auch mit den sozialen Aspekten der beruflichen Bildung auf europäischer Ebene. Was sind da die Kernthemen, wenn wir an die Ausbildung zum Busfahrer/ zur Busfahrin denken?

#### **Brigitte Ollier:**

Ich hatte das ja vorhin schon mal kurz angesprochen. Das Fahrverhalten ist natürlich ein ganz wesentlicher Punkt, und zwar der defensive Fahrstil. Den möchten wir natürlich bei unseren Busfahrern/ Busfahrerinnen sehen, aber auch im Straßengüterverkehr.

Wenn Sie auf der Autobahn fahren, möchten Sie schon, die Lkw-Fahrer auch einen defensiven Fahrstil haben. Und defensiver Fahrstil heißt natürlich, das Voraussehen von Gefahren, die Rücksichtnahme auf die übrigen Verkehrsteilnehmer und natürlich in unserem Fall auch auf die Fahrgäste. Und damit geht einher natürlich auch der sparsame oder der sparsamere Kraftstoffverbrauch. Und das ist natürlich gerade heutzutage auch ein Riesenthema.

Andere Themen sind natürlich auch die Fähigkeit, Sicherheit und Komfort der Fahrgäste zu gewährleisten. Ganz wichtig im ÖPNV.

Unsere Fahrer und Fahrerinnen sollen natürlich auch Notfallsituationen richtig einschätzen können, also erkennen können und richtig einschätzen können, richtig

reagieren.

Sie sollen natürlich auch mit den Fahrgästen einigermaßen umgehen können. Und zum Teil haben Fahrgäste auch leider ab und zu ein aggressives Verhalten und der Fahrer sollte dann schon mit solchen Fahrgästen auch im gewissen Rahmen umgehen können. Vielleicht auch die Fähigkeit haben zur Deskalation von solchen Situationen. Also diese ganzen Themen werden natürlich dann auch in der Ausbildung und auch in der Weiterbildung angesprochen, mit den Fahrern und in der europäischen Regelung sind eben auch Weiterbildungsmaßnahmen erforderlich.

Es ist zwar nicht sehr viel, aber immerhin, sie sind festgelegt, es sind Mindeststandards, und solche Sachen werden dann mit den Fahrern angesprochen. Das ist natürlich jetzt der menschliche Teil oder der Teil, der mit Menschen zu tun hat.

Aber es gibt natürlich auch immer mehr in unseren Bussen Fahrer-Assistenzsysteme. Die werden eingesetzt, um den Busfahrern zu helfen, den Bus sicherer, energiesparender und komfortabler auch für den Fahrgast zu fahren.

Wir sind auf europäischer Ebene auch viel im Gespräch mit den Arbeitnehmer-Verbänden. Und da wird uns dann gesagt zum Teil: Ja, aber man muss natürlich aufpassen, dass es keine Reizüberflutung gibt für den Fahrer durch z. B. schlecht gestaltete Fahrerassistenzsysteme oder zu viele Fahrerassistenzsysteme im Bus.

Ein weiterer kritischer Punkt aus Arbeitnehmersicht ist natürlich auch der Einsatz von Technologien, die bestimmte Daten erfassen und zum Beispiel das Fahrverhalten, ne.

Diese Fahrerassistenzsysteme speichern auch bestimmte Sachen und es ist eben wichtig, dass eben auch die Gewährleistung von Datenschutz und auch die Einhaltung der Privatsphäre sichergestellt wird. Und das ist besonders wichtig bei den Überwachungssystemen, die es ja zuteil in Bahnhöfen, also Kameras in Bahnhöfen, aber

auch in Fahrzeugen, gibt, insbesondere bei der Erfassung dieser Daten.

Und so haben wir es dann auch mit den Arbeitnehmerverbänden besprochen, sollte auf jeden Fall vollständige Transparenz da sein.

Das heißt also, unsere Mitarbeiter müssen wissen, was wird erfasst? Und wozu dient es? Es ist wahrscheinlich sehr nützlich, auch das entsprechende Vereinbarungen auch zwischen den Sozialpartnern abgesprochen werden und dann dass diese Technologien dann auch, die durch solche sozialpartnerschaftliche Vereinbarungen abgibt, abgedeckt werden.

Solche Themen z. B. sind dann auch Gegenstand von gemeinsamen Empfehlungen, die wir mit den europäischen Sozialpartnern, also die UITP mit der ITF, so heißt der europäische Arbeitnehmerverband, abgesprochen werden und niedergeschrieben werden. Und in Deutschland sind natürlich solche Themenbereiche wahrscheinlich ausreichend abgedeckt. Aber dies ist eben nicht immer überall in Europa der Fall. Und sie sind ja, wie Sie wissen, ein internationaler Verband. Das heißt also, dass wir dann schon Best Practices versuchen zu sammeln und dann auch weiterzugeben, damit sich die Länder oder die Verkehrsbetriebe, die vielleicht noch nicht ganz so weit sind, einfach sehen können: Wie kann man mit diesen Themen umgehen?

**Catharina Goj:**

Also auch, dass da ein Austausch stattfinden muss. Das führt mich so ein bisschen zu meiner nächsten, abschließenden Frage zu diesem Block. Worin sehen Sie auf der europäischen Ebene ihre Ausgaben vor allem bei der UITP in Bezug auf Bildung und Mobilität in Europa?

**Brigitte Ollier:**

Ja, das ist eben der Erfahrungsaustausch. Ich denk, das ist wirklich ganz grundlegend eine ganz wichtige Aufgabe, dass wir diesen Erfahrungsaustausch zwischen unseren Mitgliedern ermöglichen, dass mwr auch die Kontakte herstellen zwischen den Mitgliedern. Und wir organisieren eben

Arbeitsgruppen, Komitees, aber auf Konferenzen, zu denen wir dann relativ breit einladen und wo dann die Mitglieder erstmal austauschen können, ihre Fragen stellen können und dann auch direkten Kontakt mit anderen Verkehrsbetrieben aufnehmen können, um vielleicht bestimmte Fragen dann weiterzubearbeiten.

Was wir machen, wir sammeln normalerweise diese Good-Practise Beispiele. Ich weiß es nicht, wie man das übersetzen kann und stellen das dann auch unseren Mitgliedern zur Verfügung, wie bestimmte Betriebe die Lösungsansätze umgesetzt haben und was das gebracht hat, was für Fehler man vermeiden sollte usw. Also solche Empfehlungen, wenn man so will, dann veröffentlicht für unsere Mitglieder.

Ein weiterer Punkt, der bei uns auch ganz wichtig ist, ist ja, dass wir auch eine Interessensvertretung-Funktion haben gegenüber den europäischen Institutionen. Das heißt also, wir sind auch im ständigen Gespräch mit den Institutionen zum einen, um den EU-Beamten auf die Realität des ÖPNV zu erklären, nämlich viele Leute wissen nicht, was das heißt ÖPNV. Sie sind zwar schon Bus oder Metro gefahren, aber was da alles dahinter steckt, das ist den meisten überhaupt nicht klar.

Und das erklärt dann auch, es ist ja Teil unserer Lobbyarbeit, wenn Sie so wollen, dass wir dann auch bestimmte Vorstellungen seitens der EU, die einfach nicht umsetzbar sind und dann im Gespräch eben versuchen, solche Ansätze dann auch abzuändern. Wir sind selbstverständlich auch im Gespräch mit unseren Mitgliedern, die ja dann auch auf dem Laufenden gehalten werden sollen, mit welchen Veränderungen zu rechnen ist in der europäischen Gesetzgebung und dann auch, welche Änderungen vielleicht aus ÖPNV-Sicht wünschbar oder wünschenswert wären und welche nicht. Also das sind, wie schon gesagt, ein, wir sind so eine Art „Go between“ zwischen einerseits den Betrieben und andererseits den Institutionen. Also, dass man einfach da auch eine

Kommunikation herstellen kann, sodass man sich vielleicht auch ein bisschen besser versteht. Und vielleicht dann auch im Endeffekt, die Gesetzgebung dann auch passender gestaltet für den, für unseren Sektor.

**Catharina Goj:**

Vielen Dank. Abschließend möchte ich noch eine Frage an Sie beide richten. Gerne kurz und knapp beantworten.

Herr Voss, erst mal an Sie. Was wünschen Sie sich für die Aus- und Weiterbildung im öffentlichen Verkehr in Europa?

**Eckard Voss:**

Kurzgefasst mehr Austausch! Meht Austausch und die Entwicklung bei allen Unterschieden zwischen den Aus- und Weiterbildungssystemen, die Entwicklung von Formaten, die auch vielleicht einen Einfluss auf die nationalen Systeme haben.

Ein Beispiel hierfür, auch in Ergänzung zu dem, was gerade Frau Ollier gesagt hat. Die Bedeutung der europäischen Sozialpartner, wie UITP oder im Schienenverkehr ist es, die CER, ebenfalls mit der europäischen Arbeitnehmer-Gewerkschaft im Transportwesen haben gerade mit anderen Partnern, mit über 30 Partnern auf der europäischen Ebene, auch aus Anlass des europäischen Jahres der Eisenbahnen im letzten Jahr ein großes Projekt zur Entwicklung einer längerfristigen Strategie im Bildungsbereich gestartet. Und das ist meines Wissens erstmalig eine Initiative, wo es ganz konkret um die Weiterentwicklung und Berufsprofilen angesichts auch Interoperabilität als Herausforderung und angesichts des technologischen Wandels geht. Und das Projekt läuft noch bis 2027 und es ist insofern wichtig, weil es bislang eher punktuelle Zusammenarbeit gibt, aber was fehlt, ist eigentlich ein europäischer Kooperationsrahmen, der ganz gezielt den Austausch von Personal, die Möglichkeit, auch in einem anderen Land ein Praktikum z. B. zu absolvieren oder ganz gezielt darauf abhebt, auch länderübergreifende Bachelor- oder Masterstudiengänge in eisenbahnspezifischen Berufen anzubieten.



Also so etwas braucht es viel, viel mehr. Und ich könnte mir vorstellen, dass durch die besondere Bedeutung des Schienenverkehrs, gerade der Eisenbahnsektor auch zu einem Vorreiter werden könnte, weil auf der europäischen Ebene der soziale Dialog sowohl zwischen Arbeitgebern und Gewerkschaften, als auch die länderübergreifende Kooperationen auf Arbeitgeberseite sehr, sehr gut funktioniert. Es ist ein positives Beispiel z. B. auch mit einer Vereinbarung im letzten Jahr im Eisenbahnsektor zur Förderung von Frauen, insgesamt, aber auch von Frauen in technischen Berufen. Das stimmt mich sehr optimistisch, was die Zukunft angeht. Bei allen Schwierigkeiten mit denen wir heute konfrontiert sind.

**Catharina Goj:**

Das klingt sehr gut. Frau Ollier, was wünschen Sie sich?

**Brigitte Ollier:**

Ich denke, das was gerade Herr Voss gesagt hat, sehr, sehr wichtig ist. Und das unterstützen wir voll. Also das ist auf jeden Fall, das sind ganz, ganz wichtige Ansätze.

Was ich mir wünsche, es geht in die gleiche Richtung, das sind neue strategische Ansätze und auch eine Zusammenarbeit sowie schon von Herrn Voss erwähnt, auch im Hinblick auf konkrete Lösungen für die Kompetenzentwicklung im ÖPNV.

Und ich denke, das wird gerade jetzt mit dem digitalen Wandel ist das eine ganz große Herausforderung für alle Betriebe. Und Kompetenzentwicklung, das kann nicht, oder das ist wahrscheinlich sehr schwierig für alle Betriebe, das selber auszuarbeiten. Das heißt, man braucht da schon entweder einen nationalen Ansatz oder vielleicht besser sogar einen europäischen Ansatz.

Wir haben natürlich im ÖPNV auch zum Teil sehr, sehr große Betriebe. Aber wir haben eben auch sehr viele kleine Betriebe. Und ich denke, dass man da auf jeden Fall helfen sollte, branchenübergreifend national oder auch international solche

Kompetenzentwicklung zu ermöglichen.

Und es geht meiner Meinung nach vor allem auch darum, die jetzigen Mitarbeiter durch entsprechende interne Personalentwicklung in die Lage zu versetzen, sich auch in neue Positionen einzuarbeiten.

Klar, wir haben einen Personalmangel. Das heißt, momentan versuchen auch viele Betriebe, das Personal mit den benötigten Kompetenzen auf dem Arbeitsmarkt zu finden. Das ist sehr schwierig, nicht nur für uns, sondern das ist momentan, denke ich, für viele Branchen sehr schwierig.

Deswegen ist auch diese interne Personalentwicklung umso wichtiger, dass man das richtig ansetzt und dass man das auch richtig umsetzt, vor allem damit die ganzen Veränderungen, die jetzt mit dem digitalen Wandel stattfindenden. Und es wird sich, ich sag mal jede einzelne Positionen, es wird keine Position geben im Betrieb, die, die davon nicht berührt wird, ist das natürlich eine Riesenherausforderung.

Und in diesem Bereich ist es natürlich wichtig und sicherlich auch sehr lehrreich, einfach mal über die Grenzen zu gucken in Europa, aber auch auf andere Kontinente und z. B. Südostasien, insbesondere Singapur oder die anderen Riesenstädte in China. Da gibt es zum Teil sehr interessante Qualifikationsprogramme, die spezifisch auch auf den ÖPNV ausgerichtet sind.

Natürlich hat der ÖPNV in Singapur oder in Hongkong oder Shanghai nichts zu tun mit dem ÖPNV, den sie hier kennen, schon alleine wegen der Größe der Städte und der Bevölkerungsdichte, aber trotzdem, einfach mal über Grenzen schauen, gucken wie haben es andere gemacht. Denke ich kann helfen, aus Lösungen, die dann auch regional umgesetzt werden können, Lösung zu finden. Und das ist, denke ich, auch für einen weltweiten Verband, wie die UITP wirklichen Mehrwert, den der Verband bringen kann und der auch von unseren Mitgliedern genutzt werden sollte.

**Catharina Goj:**

Das denke ich auch. Der Blick über den Tellerrand ist da sehr wichtig. Das klingt

sehr spannend. Ich glaube, wir könnten noch ewig weiter quatschen, bei Ihren ganzen spannenden Themen. Für heute würde ich gerne hier einen Punkt machen und mich einfach bei Ihnen bedanken für die spannenden Einblicke in Ihre Arbeit und die ganzen Ideen, die da entstehen und schon entstanden sind.

Vielen Dank auch an unsere Zuhörerinnen und Zuhörer für das Hören unserer ersten Folge des Bildungstrialogs.

**Brigitte Ollier:**

Vielen Dank.

**Eckard Voss:**

Vielen Dank.

**Outro:**

Bei Fragen und Anmerkungen sind wir unter [podcast@vdv-akademie.de](mailto:podcast@vdv-akademie.de) erreichbar.