

WILSON.Share – ein Kooperationsprojekt für den unternehmensübergreifenden Personaleinsatz von Lokführer:innen

Wie kann eine digital unterstützte, unternehmensübergreifende Kooperation beim Personaleinsatz von Lokführer:innen im Schienengüterverkehr gelingen?

Das Problem:

Lokführerinnen oder Lokführer verbringen oft nur einen geringen Teil ihrer Arbeitszeit damit, tatsächlich Güterzüge zu fahren. Bei einigen Unternehmen sind es 55 Prozent der Arbeitszeit, in der sie selbst einen Zug steuern, bei manchen sogar nur 35 Prozent. Den Rest ihrer Schichten verbringen sie mit Gastfahrten als Fahrgäste in Personenzügen oder gar im Taxi oder mit Übergangs- und Wartezeiten – ob zwischen zwei Zügen oder beim Warten auf verspätet eintreffende Züge.

Diese Art des Arbeitens ist für die Lokführer:innen oft **unbefriedigend**, weil die meisten von ihnen eigentlich lieber selbst Züge fahren wollen – und auch, weil sie die Zeiten als Mitfahrende teilweise nur eingeschränkt vergütet bekommen.

Darüber hinaus hat dies eine schlechte **Wirtschaftlichkeit** für die Unternehmen zur Folge und macht den Schienengüterverkehr im Verhältnis zum Straßengüterverkehr teurer. Im schlimmsten Falle bleiben sogar Güterzüge stehen und können über längere Zeiten wegen **Personalmangels** nicht weitergefahren werden, oder zusätzliche Transportaufträge können von den Verladern gar nicht erst angenommen werden. Das ist besonders bei der aktuellen Situation im Schienennetz problematisch, wo es immer wieder zu Sperrungen und stundenlangen Verspätungen kommt. Dadurch können die Schichten selten so stattfinden, wie sie eigentlich geplant sind. Neue Lokführer:innen einzustellen ist für die Unternehmen aber oft kaum möglich, da schon heute viele Fachkräfte in diesem Bereich fehlen. Dies ist ein wichtiger Grund dafür, dass eine **Verkehrsverlagerung auf die Schiene** nicht im gewünschten Maße möglich ist.

Die Idee:

Der **Einsatz von Lokführer:innen über Unternehmensgrenzen hinweg** kombiniert mit hoher Transparenz und modernen Kommunikationsmöglichkeiten kann sowohl die Zufriedenheit als auch die Effizienz steigern.

Freie Kapazitäten und Bedarfe können über eine **digitale Plattform** einfach und schnell zusammengebracht werden, so dass zum Beispiel eine anstehende Gastfahrt der Lokführer:innen durch eine produktive Zugleistung für ein anderes Eisenbahnverkehrsunternehmen ersetzt wird. Und besonders auf Störungen und Verspätungen kann so flexibler reagiert werden, weil mehr Möglichkeiten für eine Neu-Disposition des Personals entstehen.

Erhebliches Potenzial für dieses Konzept besteht vor allem entlang der großen Korridore, auf denen viele Güterzüge verschiedener Unternehmen unterwegs sind.

Herausforderungen:

Für die erfolgreiche Umsetzung einer solchen Kooperation muss eine Reihe von Herausforderungen gelöst werden:

- Die Personaldisposition der Unternehmen muss punktuell miteinander **vernetzt** werden, so dass die Unternehmen gegenseitig Angebote und Gesuche weitergeben können. Dabei dürfen aber nur die notwendigen Informationen für die jeweils anderen Unternehmen sichtbar sein (z.B. Verfügbarkeiten, vorherige und folgende Einsatzzeiten sowie Qualifikationen).
- Die **Arbeitszeitvereinbarungen und Ruhezeiten** der Lokführer:innen sind i.d.R. unterschiedlich und müssen für die jeweiligen Mitarbeitenden so eingehalten werden, wie sie in den entsendenden Unternehmen gelten. So gut wie möglich sollten außerdem auch die individuellen **Präferenzen** berücksichtigt werden – beispielsweise der Wunsch nach kürzeren Fahrten ohne Auswärtsübernachtung oder längeren zusammenhängenden Schichten.
- Vor Einsatz bei einem anderen Unternehmen muss den Lokführer:innen eine entsprechende **Zusatzbescheinigung** ausgestellt werden. Die Sicherheitsmanagementsysteme (SMS) der Unternehmen und die individuellen Betriebsregelwerke sind teilweise unterschiedlich, und ggf. müssen vorher noch gesonderte Prüfungen durchgeführt werden. Auch in der WILSON.Share-Kooperation muss dieser Prozess zuverlässig so durchgeführt und dokumentiert werden, dass keine Sicherheitslücken entstehen.
- Die Kenntnis der jeweiligen Lokomotiv-Baureihe muss sichergestellt werden, ebenso die Strecken- und Ortskenntnis für die zu fahrende Route. Dafür müssen alle **Qualifikationen** der Lokführer:innen auf der Plattform hinterlegt sein und für die Personaldisposition ausgewertet werden, damit alles passt. In einigen Fällen müssen auch bestimmte Zusatzkenntnisse (z.B. Ortskenntnis eines bestimmten Güterbahnhofs) vor dem Einsatz noch nachgeschult werden, was ggf. einen zusätzlichen zeitlichen und organisatorischen Aufwand mit sich bringt.
- Der reale tägliche Betrieb unterscheidet sich oft stark von den Planungen; es kommt immer wieder zu erheblichen **Verspätungen** von Zügen. Daher muss der tatsächliche Personaleinsatz immer wieder an diese Veränderungen angepasst werden, um die Einhaltung der maximalen Fahr- und Ruhezeiten zu gewährleisten und gleichzeitig zu verhindern, dass Züge wegen fehlenden Personals stehen bleiben.
- Die unternehmensübergreifende Personaldisposition muss zwischen unterschiedlichen IT-Systemen möglich sein, die bei den Unternehmen im Einsatz sind. Dafür werden **standardisierte Schnittstellen** zu anderen Personaldispositionssystemen benötigt.
- Alle Regelungen des **Datenschutzes** müssen eingehalten werden. Gleichzeitig muss sichergestellt sein, dass vertrauliche, wettbewerbsrelevante Unternehmensdaten so sparsam wie möglich geteilt werden. Dazu haben wir ein eigenes Gutachten erstellen lassen, um die Plattform entsprechend aufzubauen.
- Nach dem unternehmensübergreifenden Personaleinsatz muss die erbrachte Dienstleistung unkompliziert zwischen den Unternehmen abgerechnet werden und die Anrechnung zum Stundenkonto bzw. zur Gehaltsrechnung der Lokführer:innen erfolgen. Dazu erhält das Wilson.Share-System entsprechende **Schnittstellen**.

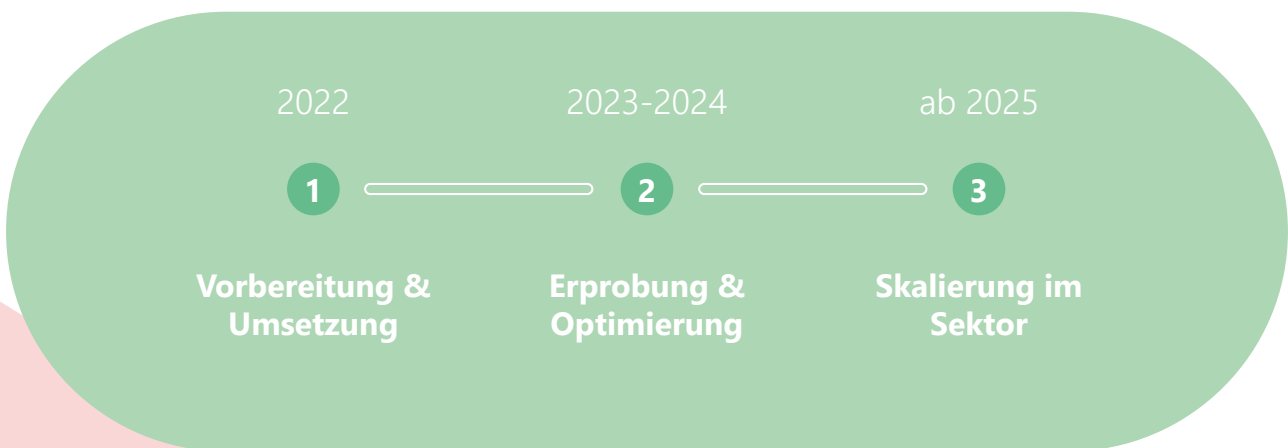
Aufgrund der Komplexität all dieser Fragen sind bisherige Lösungen über Vermittlungsplattformen nur in Nischen erfolgreich gewesen. Benötigt wird eine echte Branchenlösung, die auch bei kurzfristigen Änderungen funktioniert und eine Kooperation zwischen den Unternehmen im täglichen Betrieb ermöglicht.

Unsere Lösung:

Die im Rahmen des Projekts entstehende **WILSON.Share-Plattform** soll diese Herausforderungen lösen und damit eine digital unterstützte, unternehmensübergreifende Personaldisposition unter Beachtung aller gesetzlichen und organisatorischen Rahmenbedingungen ermöglichen. Dafür wird die bestehende Lösung der Firma Menlo79 GmbH (WILSON. – intelligente Personaldisposition) erweitert und angepasst, um auch unternehmensübergreifende Aspekte abbilden zu können. Dabei soll neben den notwendigen Bedingungen auch ein großer Fokus auf Präferenzen der Lokführer:innen gelegt werden, um deren Schichten mitarbeiterfreundlich zu organisieren.

Im Mittelpunkt stehen die **einfachen Bedienbarkeit** für Disposition und Lokführer:innen, die **Gewährleistung der Sicherheit** im Bahnverkehr und ein **echter Mehrwert für alle Beteiligten**.

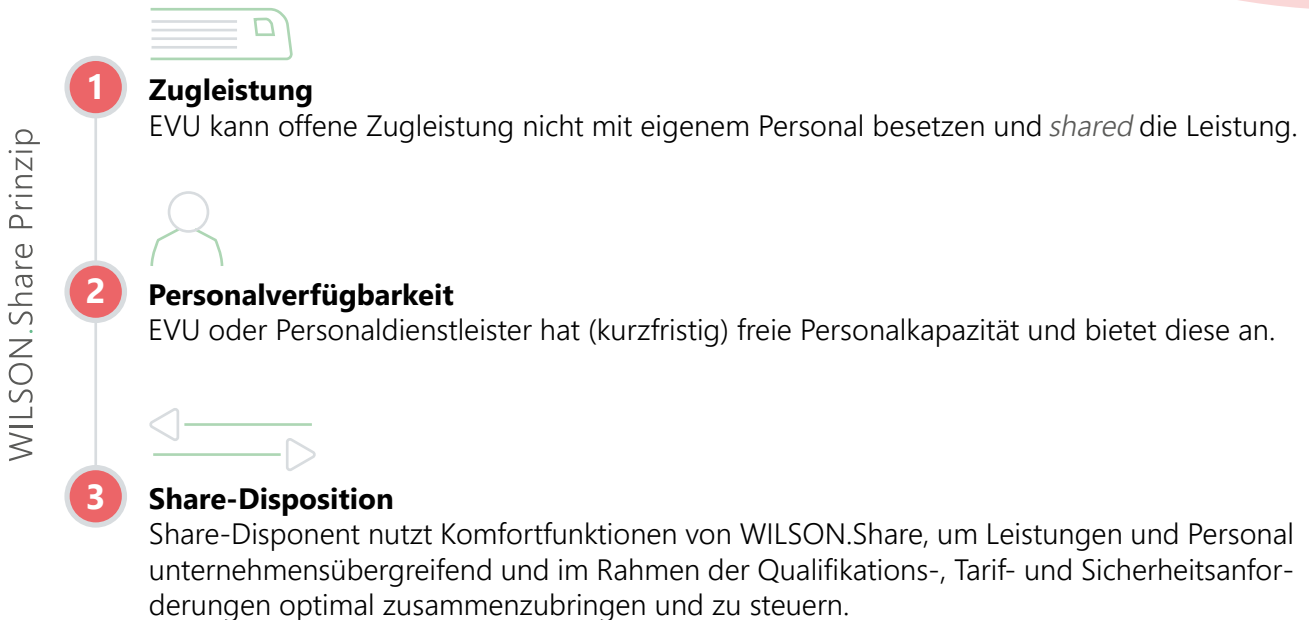
Die WILSON.Share-Plattform ist seit März 2023 bereits testweise im Einsatz zwischen einigen Unternehmen und wird mit den dabei gewonnenen Ideen und Erfahrungen im laufenden Betrieb ständig weiterentwickelt. In einem zweiten Schritt sollen bis 2024 weitere Unternehmen mit einbezogen werden, und ab 2025 soll WILSON.Share als Lösung für den ganzen Sektor zur Verfügung stehen.



Zusätzlich zu der technischen Plattform wurden im Rahmen des Projekts auch die rechtlichen und wirtschaftlichen **Rahmenbedingungen** eingehend untersucht und die **Bedürfnisse der unterschiedlichen Stakeholder** – Mitarbeiter:innen und deren Vertretungen sowie Unternehmen, Verbände, Gesetzgeber – erfasst. All diese Erkenntnisse fließen in die Umsetzung des Systems mit ein. In einigen Aspekten könnten langfristig auch politische Veränderungen notwendig sein, um den Einsatz der Plattform zu vereinfachen und einen Erfolg als echte Branchenlösung erreichen zu können.

Die Vision:

Mittelfristig soll aus dem Projekt WILSON.Share eine **unternehmensübergreifende Branchenlösung** werden, die den Schienengüterverkehr für alle Beteiligten verbessert und mehr Verkehr auf der Schiene ermöglicht. Die Schienenbranche ist nur gemeinsam stark!



Das Projektkonsortium:

Das Projekt WILSON.Share wird von einem Konsortium aus fünf Unternehmen und Verbänden durchgeführt. Dabei hat Menlo 79 GmbH die Konsortialführerschaft und ist für die Erstellung der Plattform verantwortlich, die Allianz pro Schiene e.V. führt das Stakeholdermanagement durch, Trainbutlers GmbH & Co. KG fungiert als Partner bei der Erprobung, die SCI/Verkehr erstellt ökonomische und juristische Analysen und Enginec Consulting e.K. ist für das Projektmanagement verantwortlich.



M79

ENGINEC

SCI/Verkehr



Gefördert vom BMDV durch das Bundesprogramm „Zukunft Schienengüterverkehr“

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

WILSON.Share

Lokführer:innen-Einsatz. Unternehmensübergreifend!