Informationen
des Besonderen Hauptpersonalrates
für die Beamtinnen und Beamten
des DB Konzerns

Notizen

März 2013

Aktuelles aus dem BEV

Ulrich Nölkenbockhoff, Vorsitzender des Besonderen Hauptpersonalrates,

Marie-Theres Nonn, Präsidentin des Bundeseisenbahnvermögens

Zum Monatsgespräch des Besonderen Hauptpersonalrates am 20. März 2013 begrüßte der Vorsitzende Ulrich Nölkenbockhoff, die Präsidentin des BEV, Marie-Theres Nonn, und als Gäste der DB AG, den Leiter Verkehrsbetrieb Rheinland der DB Regio AG - Region NRW, Peter Alsbach und die Leiterin Beamte und BEV - HBB - der Deutschen Bahn AG, Michaele Noack-Klippstein. Des weiteren waren von der BEV-HV anwesend: Referatsleiter 11 in Vertretung für Abteilungsleiter 1, Bernd Linkenbach, Abteilungsleiter 2, Günther von Niebelschütz und Leitungsassistent, Jürgen Rothe. Vom Gesamtbetriebsrat DB Regio / Stadtverkehr wurde Herbert Mahlberg, der Betriebsratsvorsitzende DB JobService GmbH - Region West, Werner Balschun, der Vertreter des Gesamtbetriebsrates DB Fernverkehr AG, Detlef Ewert, sowie die Hauptvertrauensperson der schwerbehinderten Menschen, Josef Haug ebenfalls begrüßt.

DB Netz AG

Die Präsidentin berichtet, dass bei der DB Netz AG ein personeller Wechsel vollzogen wurde. Nachfolger von Herrn Oliver Kraft, bisher Vorstandvorsitzender der DB Netz, wird zum 01.05.2013 Herr Frank Sennhenn (bisher DB Regio).
Herr Hans-Otto Umlandt, Vorstand Personal der DB Netz AG, verlässt das Unternehmen ebenfalls zum 30.04.2013. Die Nachfolgebesetzung ist noch nicht bekannt.

Fachkräftemangel

Um dem Fachkräftemangel entgegenzuwirken, hat die Bundesregierung einen Gesetzentwurf vorgelegt, wonach Zuwanderern aus Nicht-EU-Ländern eine Beschäftigung in Deutschland erleichtert werden soll. Der Gesetzentwurf sieht vor, dass Zuwanderer aus Nicht-EU-Staaten einreisen können, wenn sie für einen Beruf ausgebildet sind, für den in Deutschland Fachkräfte fehlen. Dazu zählen auch Lokomotivführer.

Stuttgart 21

Der Ausbau des Bahnhofs Stuttgart wird fortgesetzt. Am 05.03.2013 wurde in der Aufsichtsratssitzung der Erhöhung des Finanzierungsrahmens zugestimmt.

Erneuerbare Energien

Die Änderungen zum Gesetz der Erneuerbaren Energien sehen keine Sonderregelung für die DB AG mehr vor. Es ist davon auszugehen, dass sich die Energiekosten für die DB AG erhöhen werden.

IBAN und BIC

Spätestens ab Februar 2014 ist im Zahlungsverkehr die IBAN und BIC erforderlich. Ein entsprechendes Informationsblatt wird den Bezügemitteilungen für den Monat April beigefügt.

Es ist auch weiterhin sichergestellt, dass die Bezüge rechtzeitig zum Fälligkeitstag auf dem Konto sind.

Abgeltung nicht genommener Urlaub

Ob - und ggf. mit welchen Inhalten - das BMI diese Fallgestaltung in seine Erwägungen zum Thema „Abgeltung von nicht genommenem Urlaub“ aufnimmt, ist zur Zeit nicht bekannt. Die

Entscheidung des OVG zur Abgeltung von nicht genommenem Urlaub basiert auf Landesrecht.

Mehrarbeitsvergütung

Es gibt grundsätzlich keinen Anspruch auf Zahlung einer Mehrarbeitsvergütung; geleistete Mehrarbeit führt zunächst einmal zu einem Anspruch auf Dienstausgleich durch Freizeit. Dieser Anspruch ist höchstpersönlicher Natur und geht nicht auf Erben über.

Sollte im Einzelfall und unter Beachtung der restriktiven Regelungen der Bundesmehrarbeitsvergütungsverordnung ein Dienstausgleich durch Freizeit nicht möglich sein, kann der Dienstherr eine finanzielle Kompensation vornehmen. Diese Entscheidung des Dienstherrn bindet ihn und wirkt auch im Verhältnis zu den Erben der Beamtin / des Beamten.

DB AG

Herr Peter Alsbach, Leiter Verkehrsbetrieb Rheinland der DB Regio AG, Region NRW, berichtet über seine Gesellschaft.

Lagebericht 2012 / 2013

Die Ergebnisentwicklung im Geschäftsjahr 2012 liegt erfreulicherweise über den Erwartungen. Im Wesentlichen begründet sich dieses Betriebsergebnis auf höhere aperiodische Erlöse.

So ist z. B. im Außenumsatz, insbesondere Erträge aus dem Verkauf von Semestertickets, ein Plus zu verzeichnen. Andere Umsätze und Erträge wurden aus Vermietungen von x-Wagen erzielt. Die Preissenkung des Bahnstroms trug ebenfalls dazu bei, dass im Jahr 2012 dieses positive Ergebnis erreicht werden konnte, um nur einige Beispiele zu nennen.

Preisgleitungseffekte im Bestellerentgelt und geringere regelmäßige Erlöse konnten durch höhere Abrechnungen aus den Vorjahren kompensiert werden.

Für geplante Investitionen im Geschäftsjahr 2012 gab es einige Abweichungen. Gründe hierfür lagen mitunter in Neubauten von Werkstätten, in ARA-Projekte, Anschaffungen von Vi-

deoanlagen ET 423 und anderen Projekten.

Für das neue Jahr 2013 liegen die Ergebnisse, da das Jahr erst begonnen hat, noch in der Entwicklung.

Im Februar befindet sich das Betriebsergebnis bislang aufgrund verzögerter Realisierung aperiodischer Erlöse noch unter unseren Erwartungen, sagt Herr Alsbach. Die Preisgleitungseffekte im Bestellerentgelt können jedoch noch aus Abrechnungen der Vorjahre abgedeckt werden.

Zudem stehen für das Jahr 2013 ebenfalls noch die unregelmäßig gezahlten Fahrgeldeffekte, Einnahmen durch Semestertickets, etc., aus.

Peter Alsbach, Leiter Verkehrsbetrieb Rheinland der DB Regio AG, Region NRW

Bei den Investitionen für materielle Projekte verschieben sich die Umsätze aus 2012 in 2013, so dass die Ausgaben hier zurzeit geringfügig über dem Planwert liegen.

Wettbewerbslage der DB Regio AG, Region NRW

Bedeutende Wettbewerber, wie die transregio, die Rurtalbahn, die Hessische Landesbahn (HLB), die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG), die Südwestdeutsche Verkehrs-Aktiengesellschaft (SWEG), u. v. m., sind positioniert oder beabsichtigen sich an Ausschreibungen zu beteiligen und stellen somit eine Konkurrenz dar.

Die vergebenen Zugkilometer von DB Regio Schiene betrugen 2011 noch 72% und sind in 2012 auf 52% zurück gefallen.

Um eine Wettbewerbsfähigkeit in allen Dimensionen zu erlangen, gilt es, ein Ziel nachhaltig zu erreichen, nämlich eine „starke nationale Basis“ zu schaffen!

Eine reelle Kosten/Erlöskalkulation sowie die Qualität des Unternehmens müssen an die jeweiligen Marktverhältnisse der Geschäftsmodelle angepasst werden.

Personalkennzahlen - Stand: Februar 2013

Die DB Regio AG, Region NRW, zählt zurzeit 3943 aktive Beschäftigte. Die Frauenquote liegt hier bei 9% und die Anzahl der schwerbehinderten beschäftigten Mitarbeiter umfasst 7,7%.

Weitere Details, siehe beigefügte Anlagen.

Die Geschäftsführung informiert das Plenum

- **Finanzielle Abgeltung des wegen Dienstunfähigkeit vor Eintritt in den Ruhestand nicht in Anspruch genommenen Urlaubs Rundschreiben des BMI**

  E-Mail vom 21. Februar 2013 - Referat 11 -

  Urteil des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG) 2C 10.12. vom 31. Januar 2013
  Mit o. g. Urteil hat das BVerwG entschieden, dass Beamtinnen und Beamte nach den Maßgaben der Rechtsprechung des Gerichtshofes der Europäischen Union (EuGH) einen Anspruch auf Abgeltung des unionsrechtlichen gewährleisteten Mindesturlaubs haben, den sie krankheitsbedingt bis zum Eintritt in den Ruhestand nicht mehr nehmen konnten.

- **Änderung der BEV-Richtlinien für die Gewährung von Zuschüssen zu den Aufwendungen in Krankheits- und Geburtsfällen sowie bei Maßnahmen zur Früher-**

kennung von Krankheiten an Fürsorgeberechtigte, die nicht Mitglied der Krankenversorgung der Bundesbeamten (KVB) sind.

Schreiben der BEV-HV vom 20.02.2013 - 24.0 Ubn 25 -

Im Text-Teil sowie in der Anlage 2 der Richtlinien haben sich keine Änderungen ergeben. In der Anlage 1 ist der BEV-Zuschuss zu den jeweiligen Tarifstellen des KVB-Tarifs (Ziffer 6.1 der Richtlinien) für das Geschäftsjahr 2013 aktualisiert worden. Des Weiteren wurde in die Tarifstelle 2 in entsprechender Anwendung des KVB-Tarifs und der BBhV die Leistungsbezeichnung „ambulante Neurospychologische Therapie" aufgenommen. In der Tarifstelle 7 wurden die Leistungstafel-Nummern, die auf die Tarifstelle 7.9 des KVB-Tarifs Bezug nehmen (Hilfsmittelversorgung über Vertragspartner der KVB) gestrichen.

V. l. n. r.: Mitglieder der Geschäftsführung BesHPR Martin Sebert und Bernhard Bunzenthal

◈ Außerordentliche Vertreterversammlung der Krankenversorgung der Bundesbahnbeamten (KVB) am 25.02.2013 in Frankfurt am Main

Antrag des BesHPR vom 18.12.2012

Bei der Abstimmung über diesen Antrag kam es zu einem

Patt, da die Mitgliedervertreter den Antrag befürworteten und der Verwaltungsvertreter, der über den gleichen Stimmenanteil verfügt, diesen abgelehnt hat. Durch diese Pattsituation ist der Antrag abgelehnt. In diesem Fall hat der Vorsitzende die Angelegenheit nach § 4 Nr.12 der Präsidentin des BEV zugeleitet. Des Weiteren sind HPR und BesHPR schriftlich informiert worden.

- **Planstellenfreigabe und Durchschnittliche Wartezeiten**

  aufgestellt: 12.03.2013 - siehe Anlage

- **Auflösung des Bahnarztstandortes Saarbrücken zum 01.06.2013**

  Schreiben der Präsidentin vom 13.03.2013

  An dem Bahnarztstandort Saarbrücken tritt der dort eingesetzte BEV-Arzt in die Freistellungsphase der Altersteilzeit. Aufgrund des geschlossenen Personalbestandes kann eine Nachbesetzung nicht mehr erfolgen.

- **Gründung der DB Stiftung GmbH**

  Einbringung des Teilbetriebs DBMuseum

  E-Mail vom 19.03.2013 - Referat 11 -

  Einbringung des Teilbetriebs DBMuseum zum 01.04.2013
  Die DB Stiftung GmbH ist eine 100%-ige Tochter der DB Mobility Logistics AG und übt Geschäftstätigkeiten im Sinne des DBGrG aus.
  Das DBMuseum wird auch in der neuen Rechtsform Eisenbahnverkehre betreiben und dafür einen Eisenbahnbetriebsleiter beschäftigen. Zurzeit sind dort 15 zugewiesene und 1 beurlaubter Beamter beschäftigt.

- **Einbeziehung der zugewiesenen Beamten in die Regelung des KonzernJobTicketTV**

  Schreiben der BEV-HV vom 18.03.2013 - Referat 13 -

  Das BEV stimmt der Einbeziehung der zugewiesenen Beamten in die Regelungen der §§ 2, 3, 4 und 5 des KonzernJobTicket TV zu. Die Regelungen des § 3 und des § 7 Abs. 3 können auf Beamte nicht übertragen werden.

Impressum:

Notizen

Ausgabe: März 2013

Mitteilungsblatt

des Besonderen Hauptpersonalrates

Tel.: 0228 3077-458

Fax: 0228 3077-161

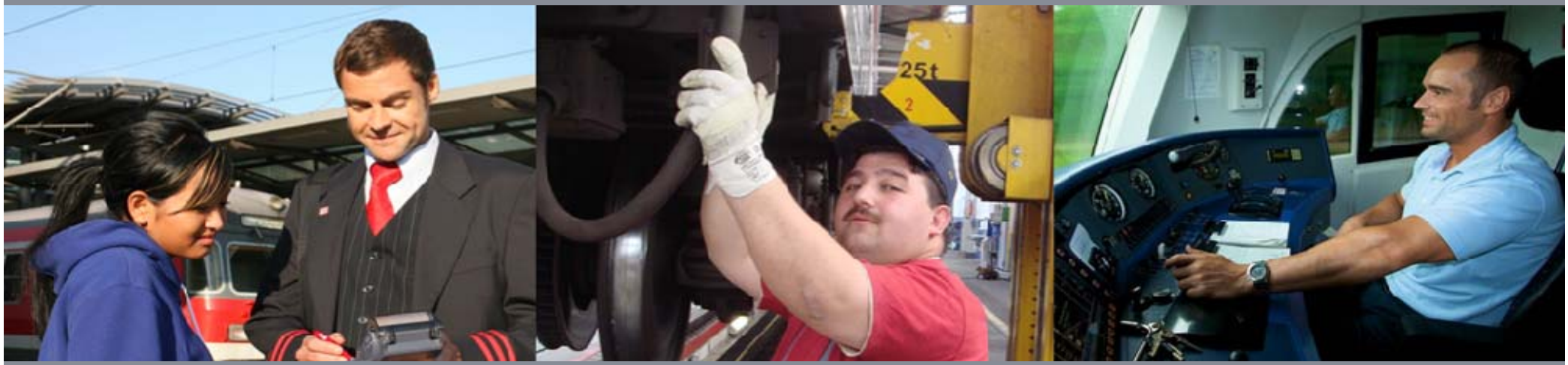
E-Mail ulrich.noelkenbockhoff@bev.bund.de

Herausgeber und verantwortlich für den Inhalt:

Ulrich Nölkenbockhoff, Vorsitzender BesHPR

Kurt-Georg-Kiesinger-Allee 2

53175 Bonn



Besonderer Hauptpersonalrat BEV

20.03.2013

DB Regio AG, Region NRW

Peter Alsbach

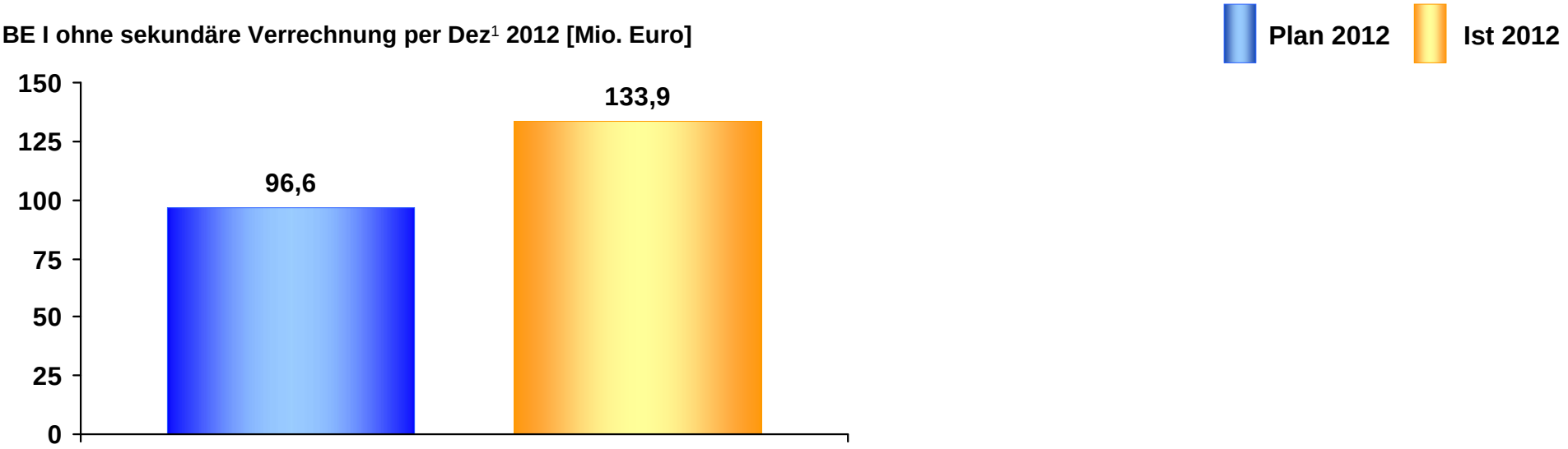
P.R-NW-KR-S

Köln, 18.03.2013

Lagebericht Geschäftsjahr 2012

Die Ergebnisentwicklung (Betriebsergebnis I) liegt im GJ 2012 über Plan, im Wesentlichen aufgrund höherer aperiodischer Erlöse.

BE I ohne sekundäre Verrechnung per Dez[1] 2012 [Mio. Euro]



Wesentliche Abweichungen Ist/Plan [Mio. Euro]

• **Außenumsatz** (insbes. aperiodischer Erträge, v.a. EAV Semesterticket NRW Sommersemester 2011)	**+12,0**
• **Sonstiger Umsatz und Erträge**[2] (insbes. Schadensersatz PZB-Störung, Vermietung x-Wagen)	**+6,0**
• **Materialaufwand**[2] (insbes. geringere Stationsentgelte, Preissenkung Bahnstrom)	**+16,0**
• **Personalaufwand** (u.a. Kostensatzeffekt, Verschmelzungseffekt: Rst-Veränderungen, Personalzuordnung zur Zentrale)	**+4,1**
• **Abschreibungen** (u.a. Lieferverzug ET 442, Verschub Aktivierung Redesign VT 643 für NWM)	**+3,8**
• **Übriger Aufwand**[2] (u.a. Ausbuchung Altteile Redesign VT 643 NWM, anteiliger Restförderbetrag VT 643, Abrechnung Bahncard im NRW-Tarif)	**-4,6**
Summe	**+37,3**

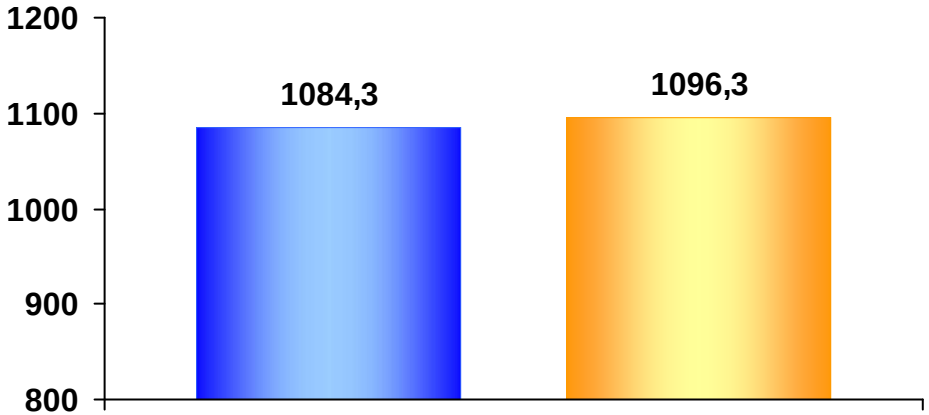
[1] Angaben nach IFRS

[2] ohne ergebnisneutrale Verschmelzungseffekte

Preisgleitungseffekte im Bestellerentgelt und geringere periodische Erlöse wurden durch höhere Abrechnungen aus Vorjahren kompensiert.

Plan 2012 Ist 2012

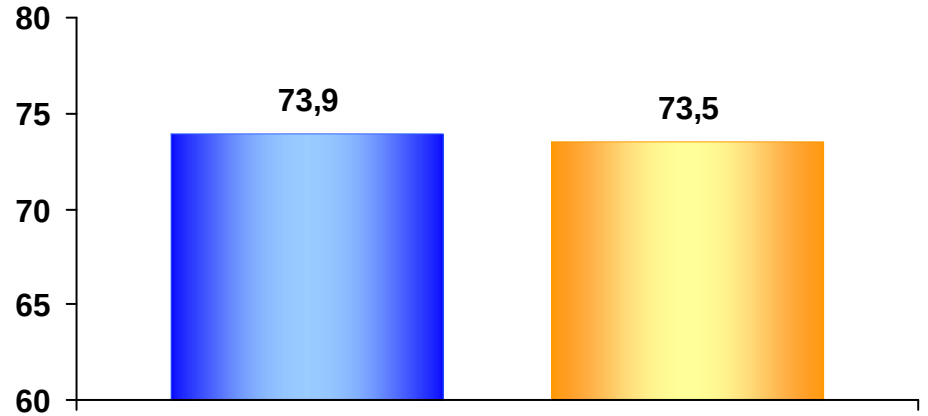
Außenumsatz per Dez[1]2012 [Mio. Euro]



Wesentliche Abweichungen

• **Fahrgeld**		+19,9
- FG Vorjahre (insbes. Semesterticket 2011)	+33,2	
- FG Periode (Semesterticket, Verbunderlöse)	-13,3	
• **Bestellerentgelt**		
- Preisgleitung gem. Indizes/SPS 2012	-12,6	-7,9
- Ersatzkonzept RSX	-3,8	
- Übrige Effekte (div. Abrechnungen Vorjahre)	+8,5	
Summe		**-12,0**

Betriebsleistung per Dez 2012 [Mio. Trkm]



Wesentliche Abweichungen

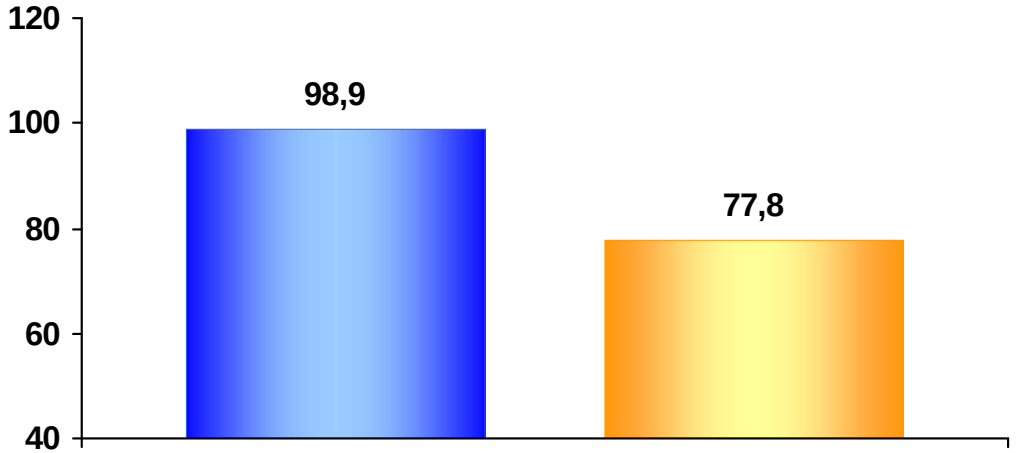
• außerplanmäßige Streckensperrungen in den Sommerferien	-0,4
Summe	**-0,4**

[1] Angaben nach IFRS

Die Investitionen liegen im GJ 2012 unter dem Planwert. Hauptsächliche Abweichungsgründe sind Umsetzungseffekte bei Werkstattneubauten.

Plan 2012 Ist 2012

Nettoinvestitionen per Dez[1] 2012 [Mio. Euro]



Wesentliche Abweichungen Ist/Plan [Mio. Euro]

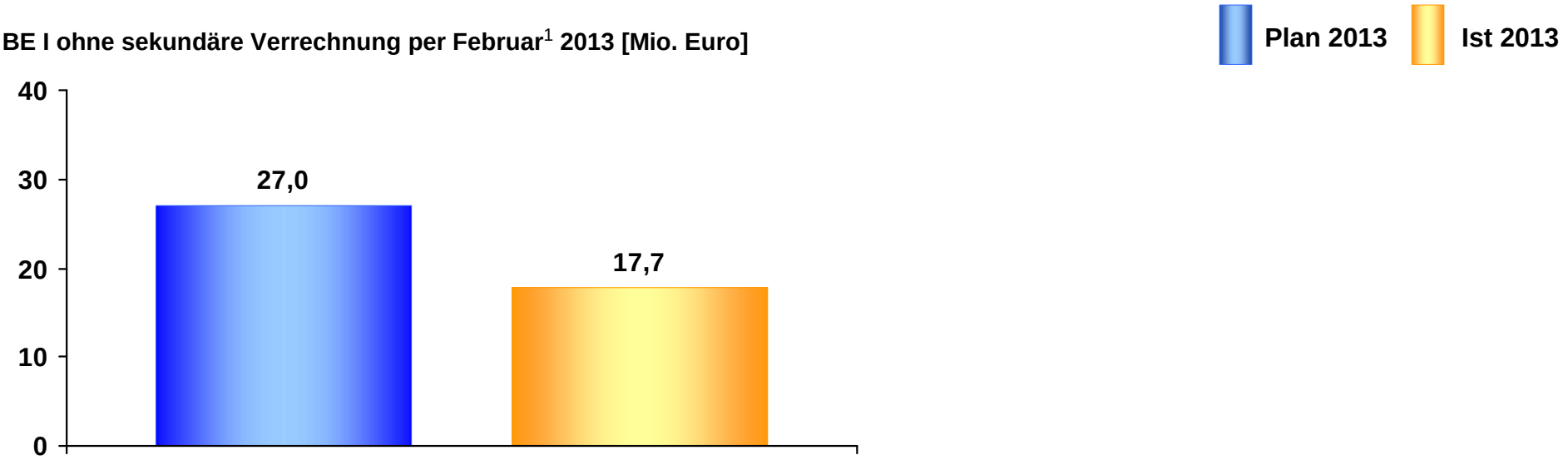
• Neubau Werkstatt Köln Nippes und Köln Deutz	-13,5
• ARA-Projekte Münster, Köln und Aachen	-7,5
• Umbau VT AS Westmünsterlandnetz	+2,2
• Videoanlagen ET 423	-1,6
• Redesign Haardachse und Redesign Dostos (RE-Konzept)	+0,5
• Übrige Effekte	-1,2
Summe	**-21,1**

[1] Angaben nach IFRS

Geschäftszahlen per Februar 2013

Die Ergebnisentwicklung (Betriebsergebnis I) liegt per Februar 2013 unter Plan. Im Wesentlichen aufgrund verzögerter Realisierung aperiodischer Erlöse.

BE I ohne sekundäre Verrechnung per Februar[1] 2013 [Mio. Euro]



Wesentliche Abweichungen Ist/Plan [Mio. Euro]

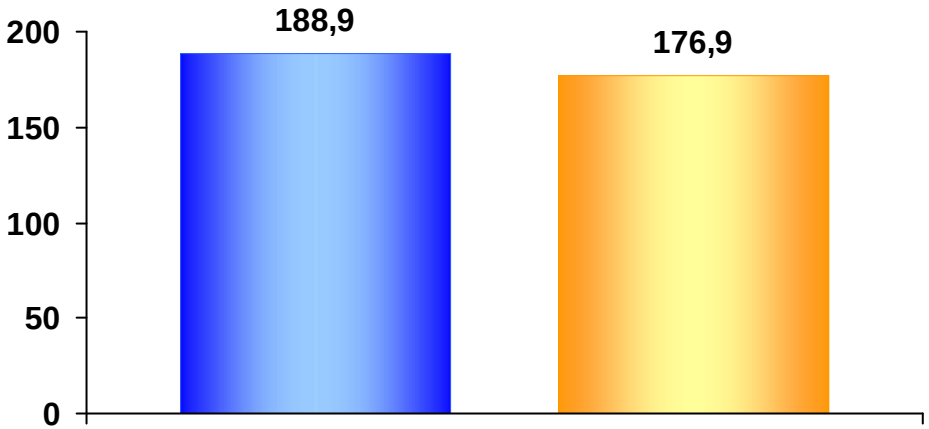
• **Außenumsatz** (u. a. Realisierung aperiodischer Erträge erst im Laufe des Jahres)	**-12,0**
• **Sonstiger Umsatz und Erträge** (insbes. Versicherungsleistung für Brandschaden VT 643.2, Abrechnung VRR-Erhebung aus GJ 2012)	**+2,6**
• **Materialaufwand** (u.a. Saisonalisierung Trassenkosten, fehlende APS-Verrechnung im Januar wird vsl. Im März korrigiert)	**-0,3**
• **Personalaufwand** (insb. manuelle Nachbuchung Zuführung ML 2012, Auszahlung ML/ML-Zuschlag, gegenläufig geplanter Tarifeffekt später)	**-0,5**
• **Abschreibungen** (u.a. geplanter Zugang ET 426 von Region Südwest erst Mitte des Jahres)	**+0,3**
• **Übriger Aufwand** (insbes. spätere Verrechnung Marketingbudget Kompetenzoffensive)	**+0,6**
Summe	**-9,3**

[1] Angaben nach IFRS

Preisgleitungseffekte im Bestellerentgelt wurden durch höhere Abrechnungen aus Vorjahren kompensiert. Weitere aperiodische Fahrgeldeffekte werden erwartet.

Plan 2013 Ist 2013

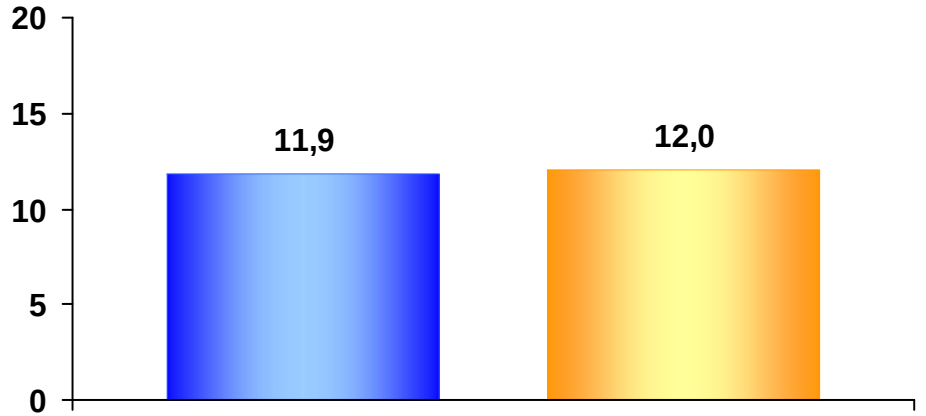
Außenumsatz per Februar[1]2013 [Mio. Euro]



Wesentliche Abweichungen

• **Fahrgeld**		-12,9
- FG Vorjahre (Realisierung erst später)	-10,0	
- FG Periode (Semesterticket, Verbunderlöse)	-2,9	
• **Bestellerentgelt**		
- Durchreichung Energie/SPS 2013	-0,7	+0,9
- Übrige Effekte (div. Abrechnungen Vorjahre)	+1,6	
Summe		**-12,0**

Betriebsleistung per Februar 2013 [Mio. Trkm]



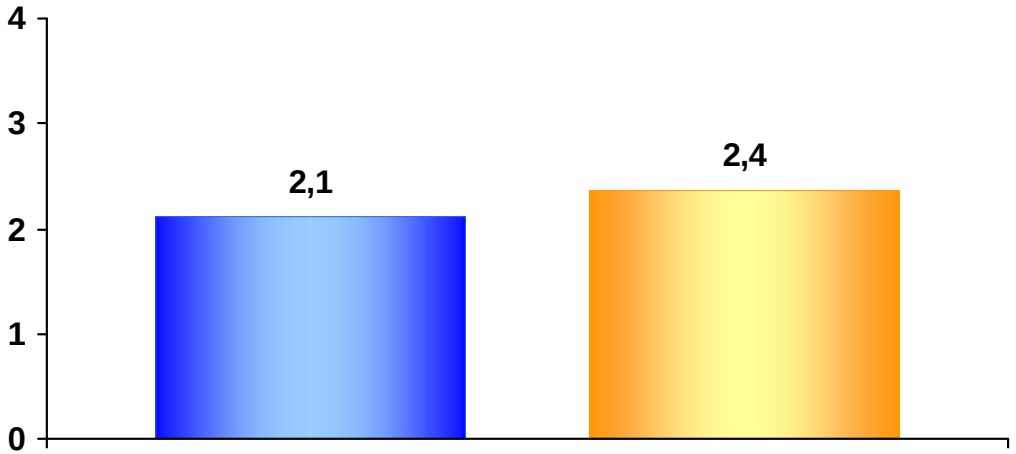
Wesentliche Abweichungen

• **Saisonale Effekte aus Sonderzügen und Leerfahrten**	+0,1
Summe	**+0,1**

[1] Angaben nach IFRS

Die Investitionen liegen geringfügig über dem Planwert. Hauptsächliche Abweichungsgründe sind Überläufe / Verschübe aus 2012 sowie sich ausgleichende Umsetzungseffekte bei Werkstattneubauten.

Nettoinvestitionen per Februar[1] 2013 [Mio. Euro]



Wesentliche Abweichungen Ist/Plan [Mio. Euro]

• **Verschub von 2012 nach 2013** (u.a. Umbau Lok 146, Fz für Dieselnetz Köln; Haardachse, Lichtgitter Dosto)	**+0,5**
• **Neubau Werkstatt und ARA Köln-Nippes**	**-0,5**
• **Neubau Werkstatt Köln-Deutz für Ausschreibung Dieselnetz Köln**	**+0,5**
• **Übrige Effekte**	**-0,2**
Summe	**+0,3**

[1] Angaben nach IFRS

Wettbewerbslage DB Regio AG, Region NRW

Bedeutende Wettbewerber sind positioniert oder beabsichtigen sich an Ausschreibungen zu beteiligen

DB BAHN

cantus Verkehrsgesellschaft

trans regio

B·NEX

agilis
agilis Eisenbahngesellschaft
agilis Verkehrsgesellschaft

Westfalen Bahn

VEOLIA VERKEHR

Keolis Deutschland

SWEG
SÜDWESTDEUTSCHE VERKEHRS-AKTIENGESELLSCHAFT

AKN

EB ERFURTER BAHN

Rurtalbahn

AVG Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH

NETINERA

abellio

MTR

* Bewerber um S-Bahn Berlin

national express

Salzburg AG

First

HLB Hessische Landesbahn GmbH

RATP

* Bewerber um S-Bahn Berlin

NBE RAIL® GmbH

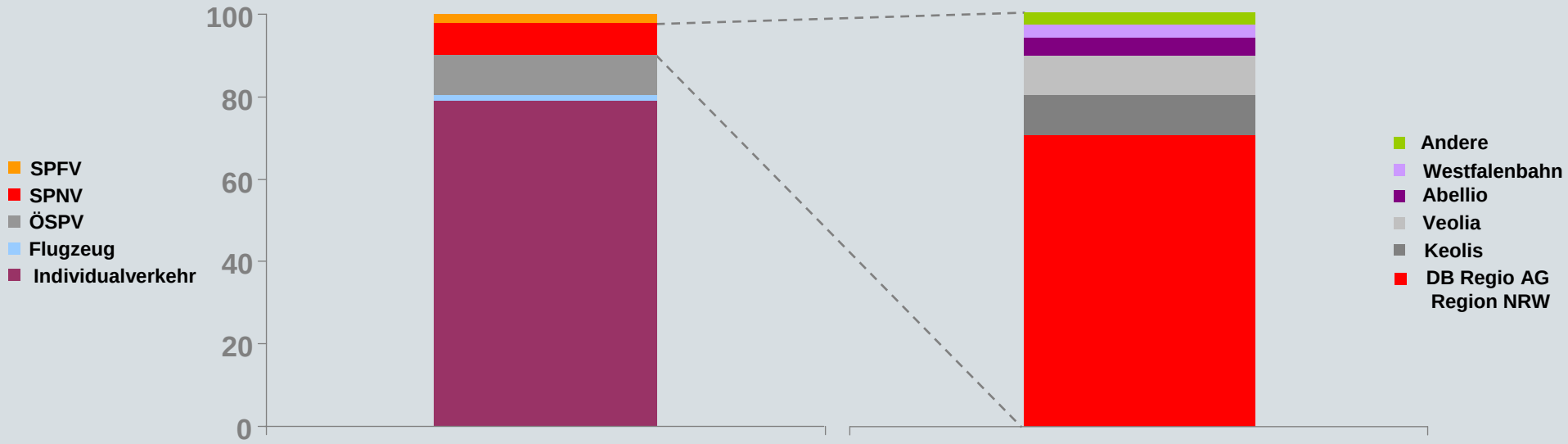
Regio NRW im Wettbewerb

Miteinander im Modal Split

Der Personenverkehrsmarkt 2010 in Deutschland in %

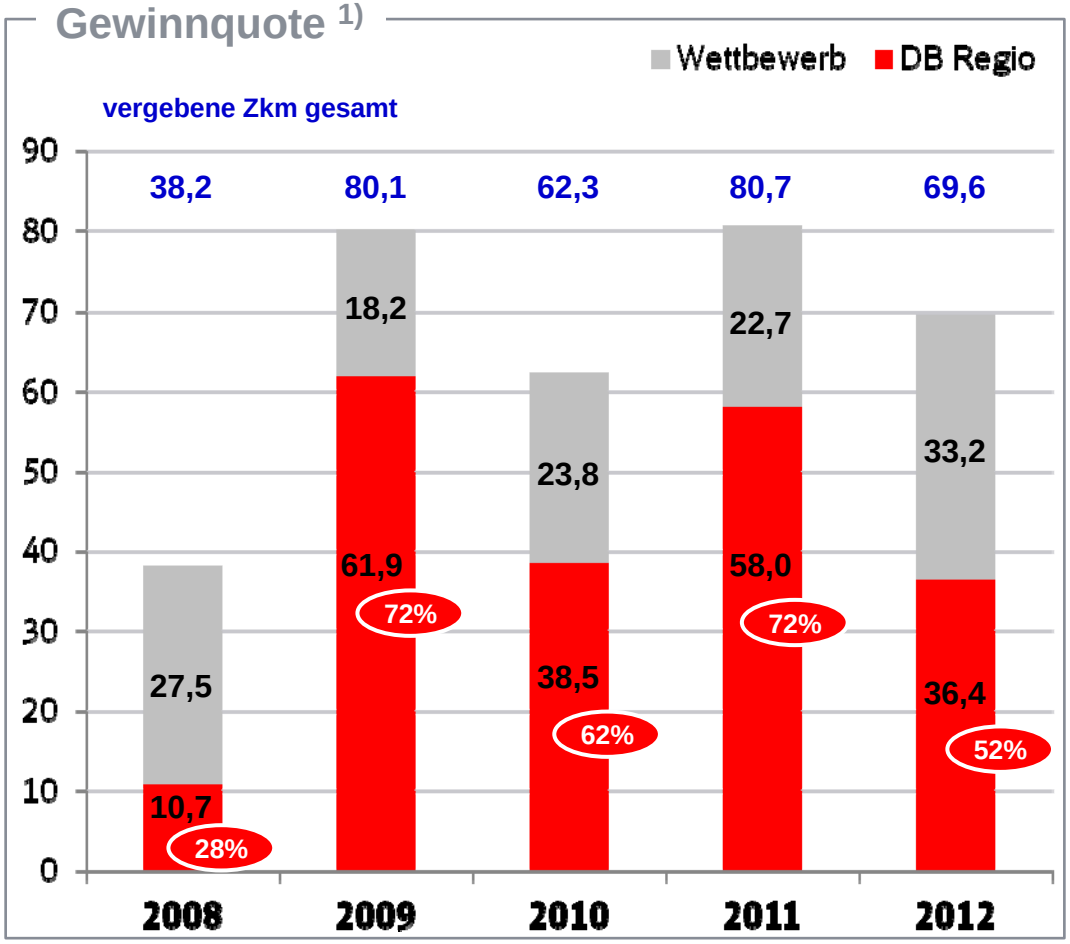
Gegeneinander im SPNV in NRW

Die Zugkilometerleistungen 2012 in NRW in %



Die Gewinnquote von DB Regio Schiene ist in 2012 stark eingebrochen und liegt nur noch knapp über 52%

Gewinnquote 1)



1) in Mio. Zkm p.a.

Externe Marktveränderungen

- Finanzierungsmöglichkeiten
- Fragmentierung Wertschöpfung

Interne Ursachen

- Angebot aus „Preis-Leistung“ oftmals nicht marktgerecht
- Kalkulationen heute realistischer

Wettbewerbsfähigkeit in allen Dimensionen ist die Voraussetzung, um unseren gewünschten Zielzustand im Visionselement „Starke nationale Basis“ zu erreichen

Wie sieht der gewünschte Zielzustand aus?

- Wir gewinnen Vergabeverfahren
- Wir sind so profitabel wie kalkuliert
- Wir sind gemeinsam erfolgreich

Was brauchen wir dafür?

Wettbewerbsfähigkeit in den Dimensionen:

- Kosten
- Erlöse
- Qualität

in einem an die jeweiligen Marktverhältnisse angepassten Geschäftsmodell.

Aktueller Stand der Ausschreibungen SPNV in NRW

Linie	Leistung	Bemerkungen
RE 7/ RB 48	4,7 Mio. Zugkm	Vergabe erfolgt. Widerspruchsverfahren läuft.
RE 1/ RE 11	5,4 Mio. Zugkm	Aufgabenträger ist in Abstimmung
RE 5/ RE 6	5,2 Mio. Zugkm	Aufgabenträger ist in Abstimmung
RB 38	1,1 Mio. Zugkm	Ausschreibung noch nicht erfolgt (erwarteter Endtermin 01.09.2013)
RB 39	0,2 Mio. Zugkm	Ausschreibung noch nicht erfolgt (erwarteter Endtermin 01.09.2013)
RB 20/ RB 21	2,2 Mio. Zugkm	Ausschreibung noch nicht erfolgt (erwarteter Endtermin 01.09.2013)
SLN	5,3 Mio. Zugkm	Bietergespräch zu Optimierungsvorschlägen am 20.3.; Abgabe letztverbindliches Angebot voraussichtlich im August
RB 32/ RB 33/ RB 35 (Wes-MG)	2,5 Mio Zugkm	Angebotsabgabe erfolgt. Vergabeausschuss am 22.03.2013
RE 4/ RB 33 (DU-AC/HS)	4,3 Mio. Zugkm	Erwarteter Endtermin 01.12.2013
Teuto-Netz	4,5 Mio. Zugkm	Erwarteter Endtermin 01.12.2013

Die Bietergemeinschaft NationalExpress Rail und IntEgro hat den Zuschlag RE 7/RB 48 erhalten

DB BAHN

IntEgro Verkehr GmbH
Buchenstraße 24
08468 Reichenbach/Vogtl.
Deutschland
Geschäftsführer: Kay Kreisel, Tobias Richter, Peter Dörfelt
Gründung 2008
EVU-Zulassung 2009
Registergericht Chemnitz HRB 24557
Steuernummer 223/111/03435 K03
Deutsche Bank Chemnitz
USt-IdNr. DE 262 718 381

National Express Rail GmbH
Vogelsangerweg 38
D-40470 Düsseldorf
Deutschland
Geschäftsführer: Tobias Richter

Tochtergesellschaft von:
National Express Group PLC,
National Express House,
Birmingham Coach Station, Mill Lane,
Digbeth, Birmingham, B5 6DD.
Registered No: 2590560.
Registered in England and Wales

Personalkennzahlen per Februar 2013

Personalkennzahlen Regio NRW (per 02/2013; aktiver Bestand)

		Anzahl	Anteil
Personalbestand *	**3943**	**NP**	
davon zugew. Beamte *	1281	NP	32,5%
Frauenquote	**356**	**NP**	**9,0%**
davon zugew. Beamte *	31	NP	0,8%
Teilzeitquote	**143**	**NP**	**3,6%**
davon zugew. Beamte *	25	NP	0,6%
Schwerbehinderte Grad der Behinderung < 50 %	**167**	**NP**	**4,2%**
davon zugew. Beamte *	81	NP	2,1%
Schwerbehinderte GdB >=50%	**138**	**NP**	**3,5%**
davon zugew. Beamte *	65	NP	1,6%
Altersteilzeit Beamte (einschl. Freistellungsphase)	**163**	**NP**	

* (ohne erw. Personal-Bestand (Beurlaubung, Freistellungsphase, Elternzeit etc.))

Entgelt- und Altersstruktur (per 02/2013)

Entgelt- und Alterstruktur	2013

28.02.2013		

	Funktions- gruppen	- 24	25 - 34	35 - 44	45 - 54	55 - 60	über 61	Summe:
Z	Erw. P-Bestand			0	0	0	0	0
Z	Handwerker			3	5	3	1	12
Z	KiN			7	68	84	32	191
Z	Overhead			20	133	82	16	251
Z	Rg, Wgm, Reiniger			2	23	15	3	43
Z	TF			108	430	200	46	784
Z	Summe zugewiesene Beamte			140	659	384	98	1.281
	Summe Mitarbeiter gesamt	172	754	1.034	1.220	612	151	3.943

Aufteilung Laufbahnen
(per 12/2012; Gesamtbestand)

	gesamte Anzahl Beamte	davon beurlaubte Beamte	A 6	A 7	A 8	A 9	A 9 Z	A 10	A 11	A 12	A 13	A 13 Z	A 14	A 15	A 16
einf. Dienst	3	0	3												
Laufbahn Tf	980	8		3	452	377	148								
Laufbahn mittlerer techn. Dienst	72	3		2	33	25	12								
Laufbahn mittlerer nt. Dienst	292	3		116	154	15	7								
Laufbahn geh. techn. Dienst	33	14				2				21	9	1			
Laufbahn geh. nt. Dienst	67	22				2		1	32	22	10				
Laufbahn höherer Dienst	4	2													4
Summe	**1451**	**52**	**3**	**121**	**639**	**421**	**167**	**1**	**32**	**43**	**19**	**1**	**0**	**0**	**4**

Bewertungszuteilungen (2012)

Laufbahn Tf	
Lokomotivbetriebsinspektor	11 x
Lokomotivbetriebsinspektor mit Zulage	5 x
Laufbahn mittl. techn. Dienst	
keine	
Laufbahn mittl. nt.. Dienst	
Bundesbahnhauptsekretär	1 x
Bundesbahnbetriebsinspektor	3 x
Bundesbahnbetriebsinspektor Z	2 x
Laufbahn geh. techn. Dienst	
Techn. Bundesbahnoberamtsrat	1 x
Techn. Bundesbahnoberamtsrat Z	1 x
Laufbahn geh. nt. Dienst	
Bundesbahnamtsrat	keine
Bundesbahnoberamtsrat	keine
Laufbahn höherer Dienst	keine

Planstellenfreigabe (AnwDA) und Durchschnittliche Wartezeiten
- 2013 -

A. Ernennungsreife Anwärter - Planstellenfreigabe (AnwDA)

Laufbahnen	BesGr	Dez VJ	Jan	Feb	Mrz	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez
Bundesbahnsekretärinnen und Bundesbahnsekretäre sowie des nichttechnischen Verwaltungsdienstes	A 9 Z	10 / 12	11 / 12	12 / 12	01 / 13	02 / 13								
	A 9	11 / 12	12 / 12	01 / 13	02 / 13	03 / 13								
Werkmeisterinnen und Werkmeister & technischen Bundesbahnsekretärinnen und technischen Bundesbahnsekretäre	A 9 Z	10 / 12	11 / 12	12 / 12	01 / 13	02 / 13								
	A 9	11 / 12	12 / 12	01 / 13	02 / 13	03 / 13								
Lokomotivführerinnen und Lokomotivführer	A 9 Z	10 / 12	11 / 12	12 / 12	01 / 13	02 / 13								
	A 9	11 / 12	12 / 12	01 / 13	02 / 13	03 / 13								
Bundesbahninspektorinnen und Bundesbahnispektoren sowie des gehobenen nichttechnischen Verwaltungsdienstes	A 13	11 / 12	12 / 12	01 / 13	02 / 13	03 / 13								
	A 12	11 / 12	12 / 12	01 / 13	02 / 13	03 / 13								
technischen Bundesbahninspektorinnen und technischen Bundesbahninspektoren	A 13 Z	11 / 12	12 / 12	01 / 13	02 / 13	03 / 13								
	A 13	11 / 12	12 / 12	01 / 13	02 / 13	03 / 13								

B. Durchschnittliche Wartezeiten in Monaten

Laufbahnen	BesGr	Dez VJ	Jan	Feb	Mrz	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez
Bundesbahnsekretärinnen und Bundesbahnsekretäre sowie des nichttechnischen Verwaltungsdienstes	A 9 Z	2	2	2	2	2								
	A 9	1	1	1	1	1								
Werkmeisterinnen und Werkmeister & technischen Bundesbahnsekretärinnen und technischen Bundesbahnsekretäre	A 9 Z	2	2	2	2	2								
	A 9	1	1	1	1	1								
Lokomotivführerinnen und Lokomotivführer	A 9 Z	2	2	2	2	2								
	A 9	1	1	1	1	1								
Bundesbahninspektorinnen und Bundesbahnispektoren sowie des gehobenen nichttechnischen Verwaltungsdienstes	A 13	1	1	1	1	1								
	A 12	1	1	1	1	1								
technischen Bundesbahninspektorinnen und technischen Bundesbahninspektoren	A 13 Z	1	1	1	1	1								
	A 13	1	1	1	1	1								