



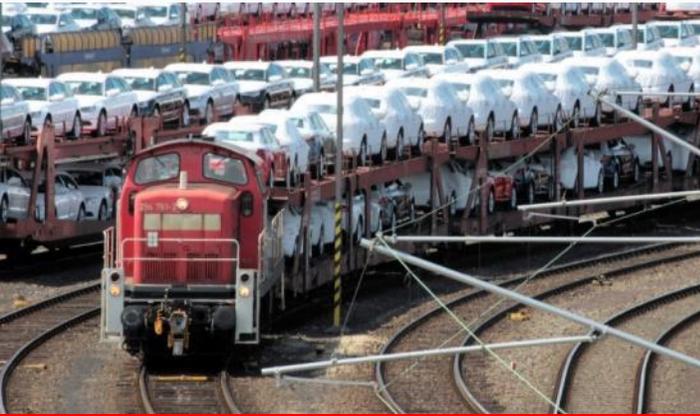
# Monatsgespräch des Besonderen Hauptpersonalrates

## Vortrag von Dr. Ursula Biernert

# Agenda

<b>1</b>	<b>Aktuelle Situation bei der DB Cargo AG</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	Projekt "mein Performancemanagement" - Stand bei DB Cargo	24
<b>3</b>	Übersicht über die Mitarbeiterstruktur	28
<b>4</b>	Beförderungssituation	37

# DB Cargo hat ein starkes europäisches Netzwerk und ist die Nummer eins im europäischen Schienengüterverkehr



## DB Cargo 2018

Umsatz	4.460 Mio. EUR
EBIT	-190 Mio. EUR
Mitarbeiter (VZP)	28.842
Leistung	88.237 Mio. tkm
Beförderte Güter	255,5 Mio. t
Loks/Güterwagen	2.686 / 82.895
Ø Transportweite	345 km

### Kurzbeschreibung

- DB Cargo bietet seinen Kunden mit rund **4.200 Kundengleisanschlüssen in Europa** Zugang zu einem der größten Schienennetze der Welt
- Das **internationale Netzwerk** erstreckt sich entlang der großen europäischen Güterverkehrskorridore
- Angeboten werden europäische Schienentransporte in den Produkten **Ganzzüge, Einzelwagen und Kombiniertes Verkehr**
- Als Zusatzleistungen werden **maßgeschneiderte Transport- und Logistiklösungen** angeboten, die auch die Verknüpfung der Schiene mit den Verkehrsträgern Straße (LKW) und Seefracht berücksichtigen
- **Großkunden** prägen die Kundenstruktur
- **Zielkunden** sind:
  - **Segment der Massengutlogistik:** Baustoff-, Düngemittel- und Montanindustrie
  - **Segment der Industrie- und Handelslogistik:** Automobil-, Chemie-, Mineralöl-, Konsumgüter-, Zellstoff- und Papierindustrie
  - **Segment des Kombinierten Verkehrs:** Operateure, Spediteure und Reeder
- Die Produktion wird im Wesentlichen mit **eigener Flotte** von Lokomotiven und Wagen durchgeführt

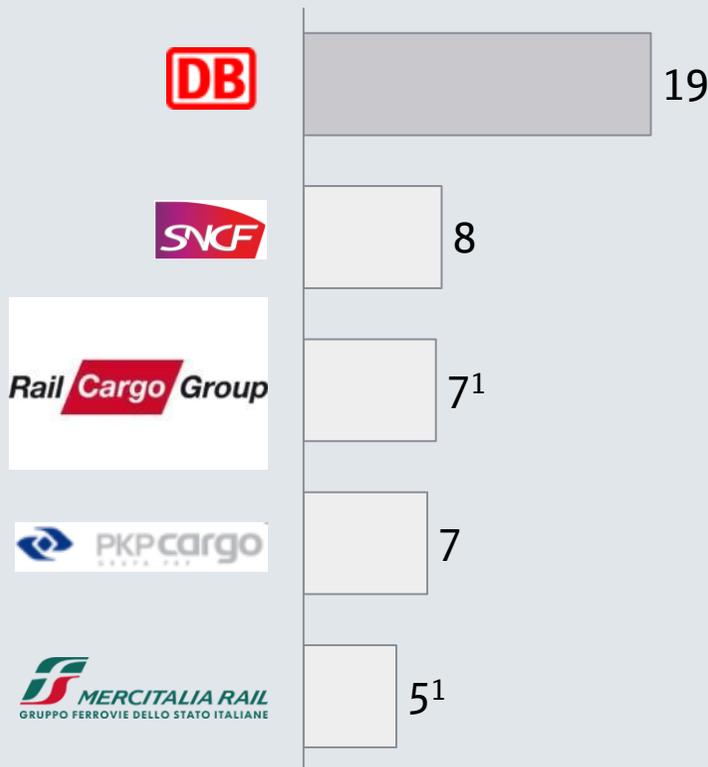
# Internationale Präsenz im Vorstand wurde gestärkt



# DB Cargo ist in Europa die klare Nr. 1

## Führende Position in Europa...

Marktanteil 2018e, in %, Basis tkm



## ... basiert auf wesentliche Stärken

**Netzwerk**  
Größtes internationales Netzwerk

**Industrie Expertise**  
Fundiertes Branchen Know-how

**Schiene-logistik**  
Kundenspezifische Produktlösungen

**Flottenkapazität**  
Größte Wagen- und Lokflotte in Europa

**Mitarbeiter**  
Erfahrene, engagierte Mitarbeiter

**Öko-Effizienz**  
Schiene „grünster“ Transportsektor

**Sicherheit**  
Hohe Sicherheitskultur im Betrieb

**Finanz-stabilität**  
unter dem Dach der DB

# DB Cargo bildet mit seinen Dienstleistungen ein wichtiges Gerüst für die europäische Wirtschaft

## DB Cargo ...



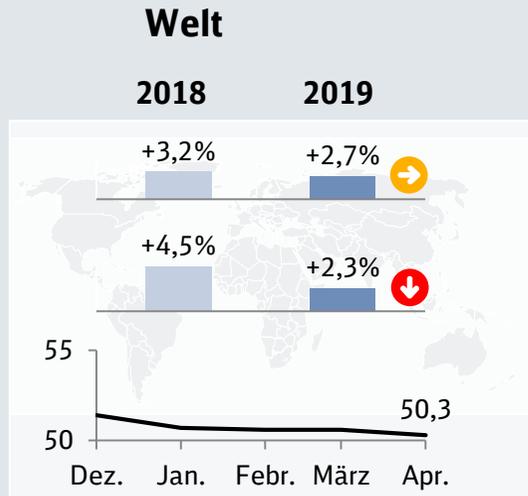
- ... fährt circa **4.000 Züge** täglich und **umkreist die Erde 13 Mal pro Tag**
- ... ist mit seinen **28.842 Mitarbeitern** in **16 Landesgesellschaften** die **weltweit internationalste Güterbahn**
- ... kann mit seinen **2.686 Lokomotiven** und **82.895 Güterwagen** einen Zug von **Berlin nach Bukarest** bauen
- ... hat Ende 2018 rund **50.000** neue und umgebaute **Wagen mit Flüsterbremsen**

# Unternehmen warten auf Klarheit im Handelskonflikt sowie beim Brexit – Anhaltende Unsicherheit drückt weltweites Wachstum

€ BIP

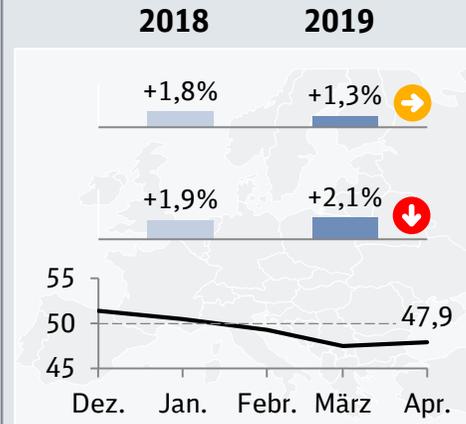
Außenhandel<sup>1</sup>

Einkaufsmanager-index<sup>2</sup>



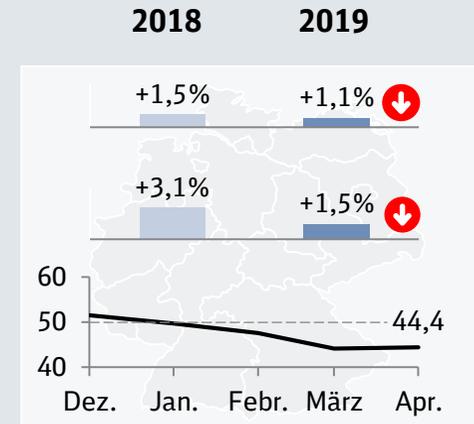
- Handelskonflikt zwischen USA und China belastet weiterhin Investitionen; dies trifft vor allem Handel mit Ausrüstungsgütern
- Chinesische Führung senkt Steuern und vereinfacht Kreditvergabe; privater Konsum und Investitionen wachsen stärker
- Weniger straffe Zinspolitik der Fed als 2018 wirkt sich ebenfalls positiv auf Weltwirtschaft aus

### Eurozone



- Marktstimmung in der Eurozone zuletzt leicht verbessert; wirtschaftliche Entwicklung erholt sich nach schwachem Q4/2018
- Neben privatem Konsum wächst auch Bauwirtschaft weiter kräftig
- Exporte bleiben durch geringe Nachfrage, u.a. aus den Schwellenländern, belastet; unregelmäßiger Brexit weiterhin Risiko

### Deutschland



- Wachstumsprognose 2019 erneut abgesenkt; deutsche Industriegüter derzeit weniger nachgefragt
- Exportabhängige Branchen wie Maschinenbau, Chemie und Automotive mit größten Auftrags- und Produktionsrückgängen
- Beschäftigung wächst hingegen weiter solide; Einkommen profitieren von geringer Inflation

1 Summe Warenimporte und -exporte 2 Verarbeitendes Gewerbe, 50 = Wachstumsschwelle

Quelle: Oxford Economics (Datenstand April 2019), IHS Market

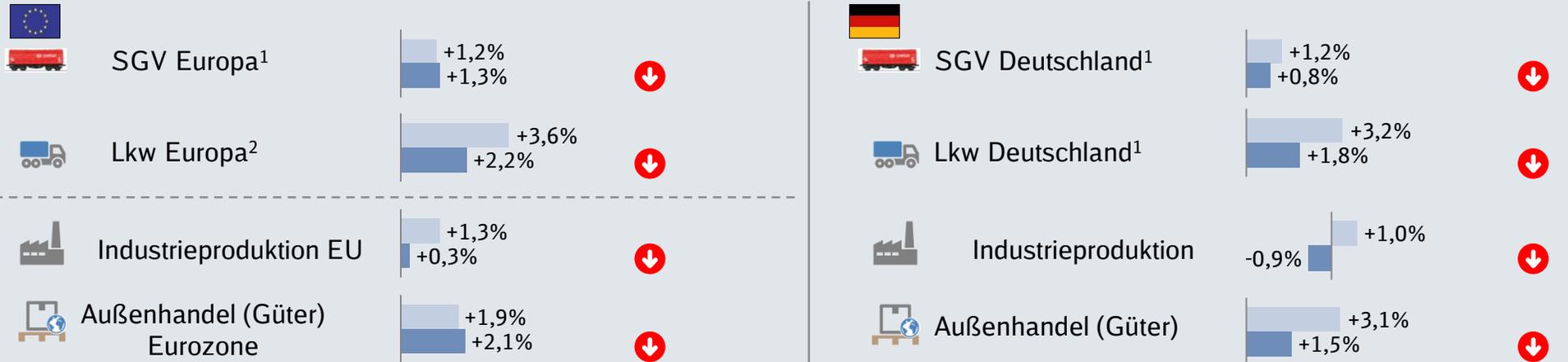
7 DB Cargo AG | Dr. Ursula Biernert | F.CH | 19.06.2019



Veränderung 2019 (≥0,2%-Pkt.) ggü. Prognose Feb. 2019 (letzte Ausgabe)

# Wachstum der Schiene schwächer als bisher erwartet – Frachtraten für Lkw steigen nach kurzem Absinken wieder an

## Markt und Umfeld

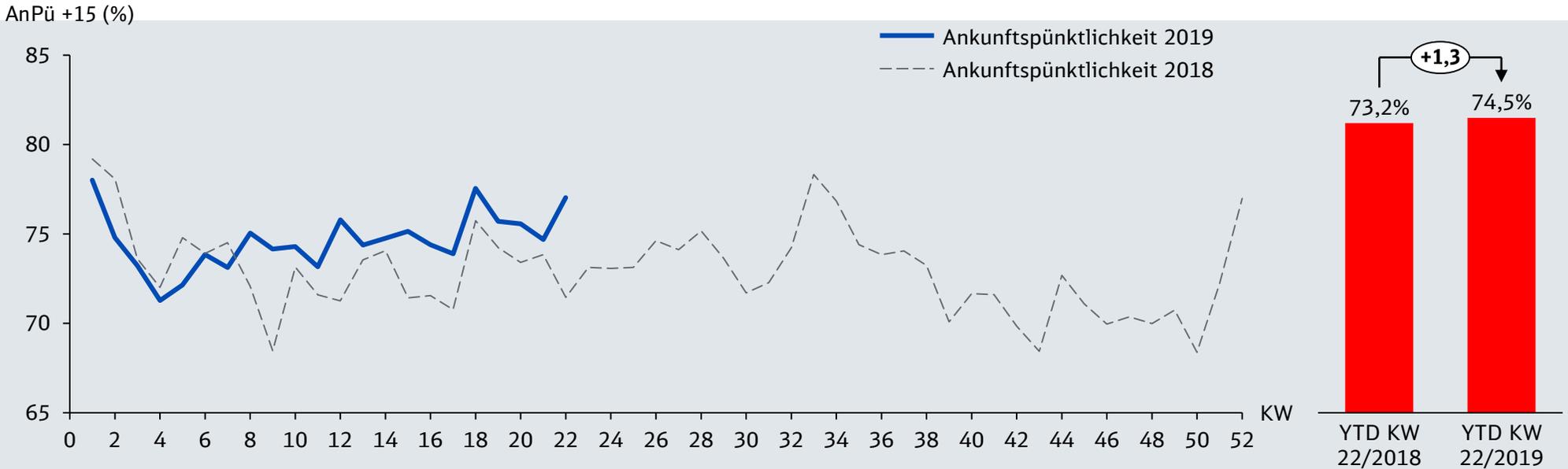


- SGV-Nachfrageentwicklung bleibt positiv, Erwartung 2019 infolge Konjunkturabkühlung aber schwächer als bisher unterstellt; stützend dürften Basiseffekte, z.B. aus den massiven Streiks in Frankreich 2018, und erste Effekte der Trassenpreisförderung in Deutschland wirken
- Volumenanstieg im Lkw-Markt v.a. auf internationale Verkehre zurückzuführen; Preise bei inländischen Verkehren werden angehoben, um anhaltender Kapazitätsknappheit zu begegnen
- Schwer kalkulierbare Effekte z.B. durch Brexit oder knappe Kapazitäten halten Margendruck für Lkw-Fracht hoch

- Gesamtwachstum 2018 von voraussichtlich gut 1%; Prognose 2019 mit knapp +2% schwächer als bisher erwartet; Konjunkturabkühlung stehen dabei Sondereffekte bei Schiene und Binnenschifffahrt gegenüber:
  - Ohne unterstellte Mehrmengen aus Trassenpreisförderung dürfte Leistung der Güterbahnen 2019 nur knapp auf Vorjahresniveau verharren
  - Binnenschifffahrt litt 2018 unter Niedrigwasser; Basiseffekt überkompensiert, 2019 schwächere Konjunktur
- Lkw 2019 mit abgeschwächten, aber weiter kräftigem Wachstum, getrieben u.a. durch Impulse aus der Baubranche

1 Basis Verkehrsleistung in Tkm    2 Basis Umsatz in EUR; Prognosestand: Mai 2019

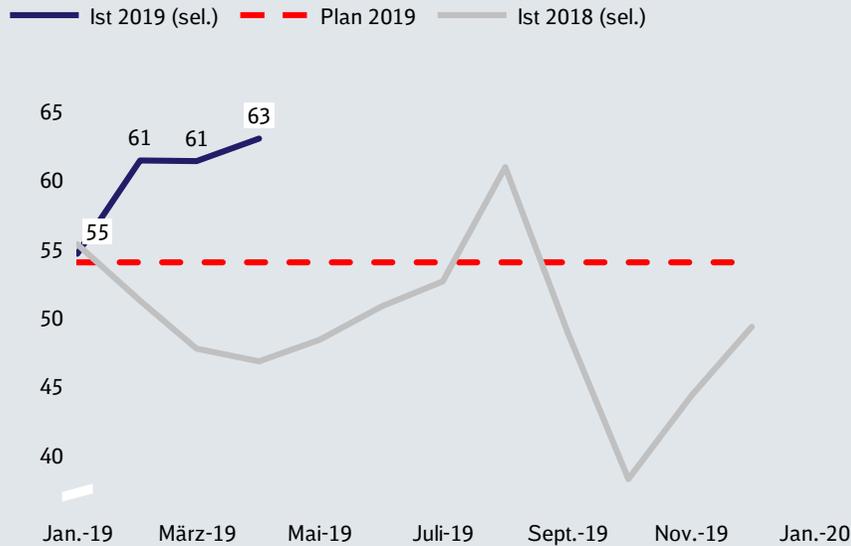
# Ankunftspunktlichkeit Europa +15



- Die Betriebslage im Europäischen Netzwerk der DB Cargo war in den letzten Wochen gut und konstant besser als im Vorjahr.
- Es gab lediglich diverse kleinere Vorkommnisse aufgrund Infrastruktur oder sonstiger externer Einflüsse z.B. Rendsburg/ Skandinavien Korridor und deutschlandweite IT Störung, die Auswirkungen konnten aufgrund der eingeleiteten Maßnahmen gering gehalten werden
- Da DB Cargo Deutschland den größten Anteil an Zügen innerhalb Europas fährt, hat die Verbesserung der Ankunftspunktlichkeit in Deutschland eine positive Auswirkung auf die Gesamtpunktlichkeit in Europa
- Insgesamt ist die Betriebslage im Vergleich zum Vorjahr konstant verbessert. Grund hierfür sind unter anderem die getroffenen Maßnahmen wie z.B. erste zusätzliche operative Personale aus der Nachführungsoffensive

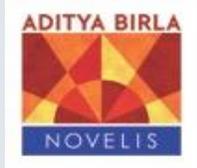
# Zusammen mit unseren Kunden entwickeln wir Maßnahmen zur verbesserten Kundenzufriedenheit

## Kundenzufriedenheitscheck



- Monatlicher Zufriedenheitscheck (Online)
- Umfang: ca. 100 Betriebsbilder / ca. 20% Umsatzabdeckung

## Enge Zusammenarbeit mit Novelis verbessert Leistung



### Neuss - Großbritannien



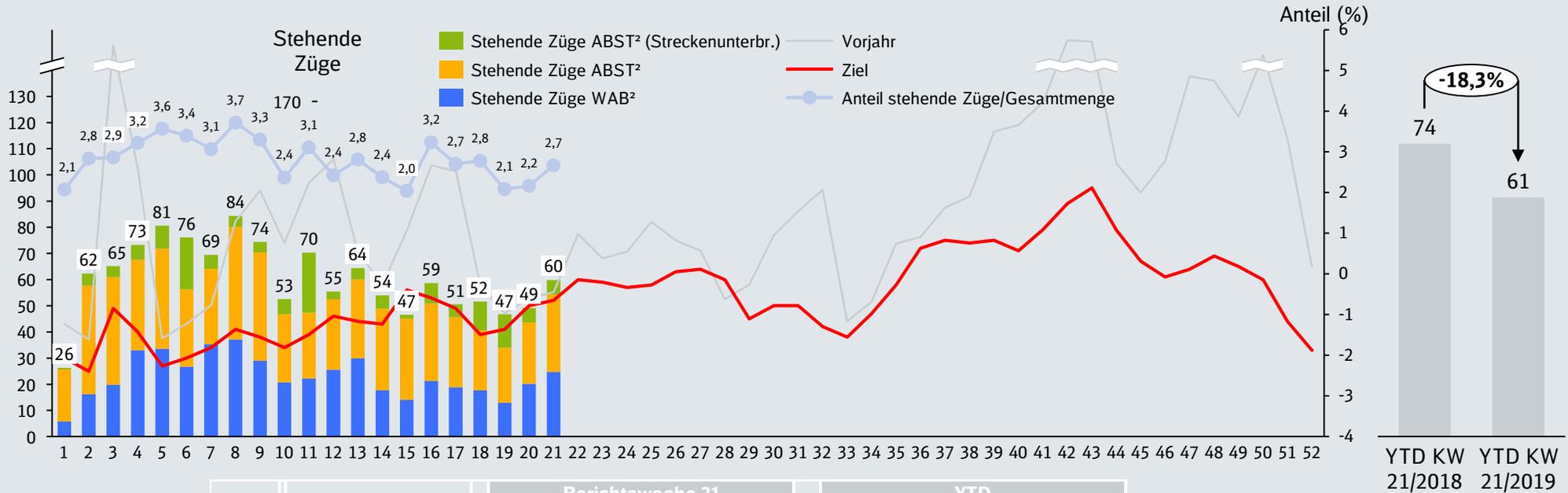
### 2018

- Ø Ankunftspünktlichkeit (OT<sup>1</sup>): 56%
- Ø Pünktlich und Vollständig (OTIF<sup>2</sup>): 15%

### 2019

- Ø Ankunftspünktlichkeit (OT<sup>1</sup>): 88%
- Ø Pünktlich und Vollständig (OTIF<sup>2</sup>): 61%

# Stehende Züge 06:00 Uhr<sup>1</sup> (Ø je Tag) nach Abstellgrund



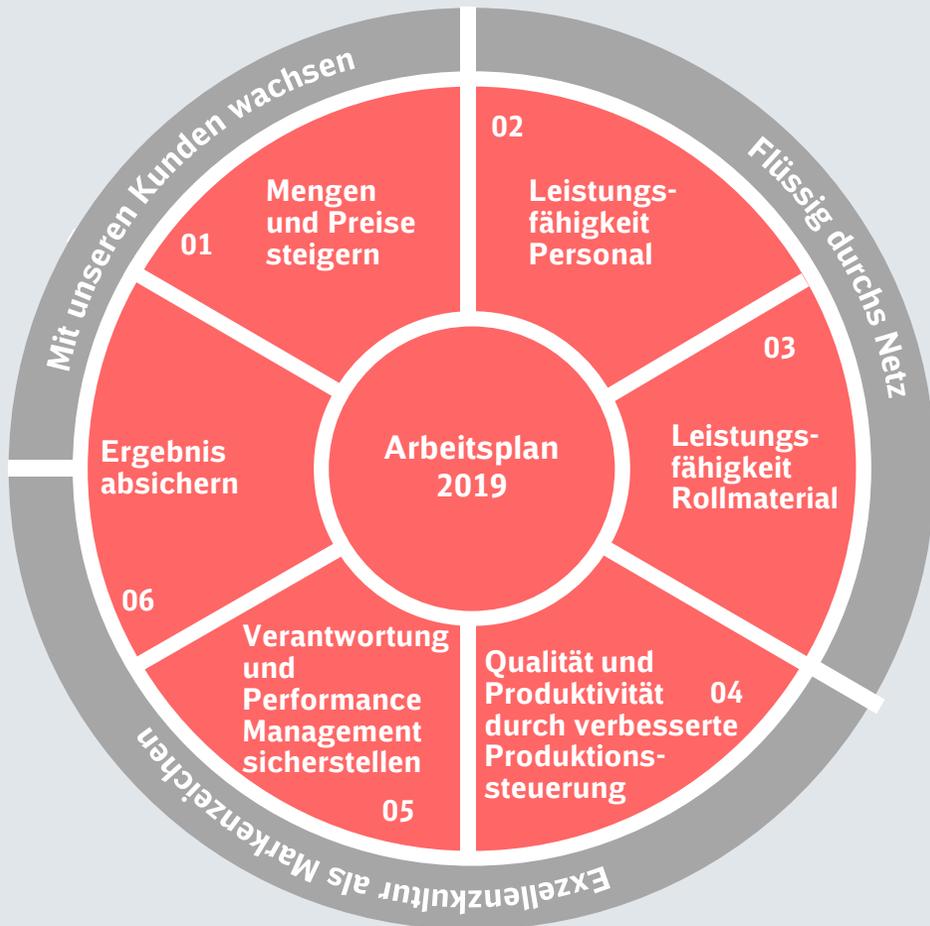
Gründe	Berichtswoche 21			YTD			
	CMR West	CMR Mitte	CMR Ost	CMR West	CMR Mitte	CMR Ost	
WAB	Warten auf Tf	9	8	4	9	7	5
	Warten auf Tfz	1	0	1	1	0	1
ABST	Interne Weigerung	2	0	0	0	0	0
	Überfüllung Zielbahnhof	3	3	4	3	2	3
	Annahme Kunde	1	1	1	2	2	1
	Auslandsübergang	1	1	1	3	2	1
	DB Netz Fahrplan	1	0	1	0	0	0
	DB Netz Produktion	0	0	0	0	0	0
	Sonstige	4	3	1	4	3	2
ABST	Streckenunterbrechungen	2	2	1	3	3	1
<b>Gesamt</b>	<b>25</b>	<b>19</b>	<b>15</b>	<b>27</b>	<b>19</b>	<b>14</b>	

1 Aufteilung der stehenden Züge erfolgt nach P&D Logik (Züge werden den P&D-Teams der jeweiligen CMR zugeordnet); die Daten enthalten keine Werte der Nachläufer.

2 ABST: Abstellung aus sonstigen Gründen (Überfüllung Zielbahnhof, Weigerung Kunde, Streik, etc), WAB: Warten auf Bespannung (fehlender Tf oder Lok)

Mit dem Arbeitsplan 2019 arbeiten wir an akuten Herausforderungen, mit den '7 Imperativen' am „Wie“ der Zusammenarbeit

## Was sind unsere Herausforderung?



## Wie wollen wir damit umgehen?



# Die Projektarbeit spielt eine zentrale Rolle für die Trendwende

## Zukunft Cargo Portfolio – Auswahl Top-Projekte

2019

Corridor Excellence	 
Vertriebsoffensive	 
ZuQ - Nachführen von kritischen Personalen	
Wagon Intelligence	 
Stärkung des Schienengüterverkehrs	 

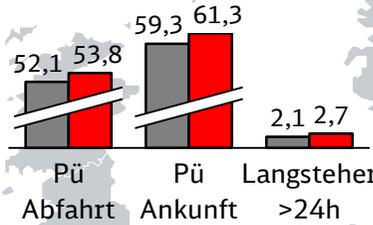
# Fokus auf internationalen Ausbau: Gute Ergebnisse mit Corridor Excellence auf den wichtigsten europäischen Korridoren erreicht

■ %YTD 2019 ■ %YTD 2018

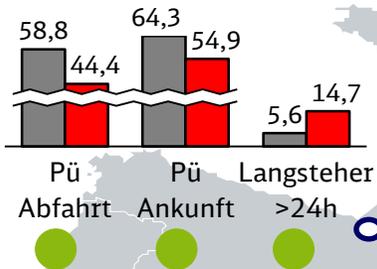
Ampel-Logik: Negative Abw. (Pü) / positive Abw. (Langsteher<sup>2</sup>) ggü. Vergleichswert:

Grün = ≤ 5%  
Gelb = 5% < x ≤ 20%  
Rot = > 20%

## BE/NL-DE



## ES-FR-DE



## PHASE I

BY-PL-DE

ES-FR-DE

## PHASE II

BE/NL-DE

IT-AT-DE

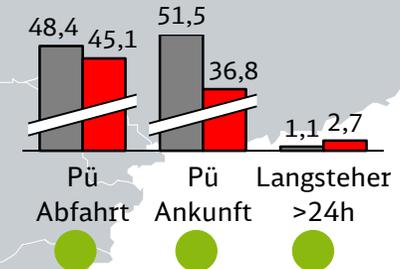
## PHASE III

SE-DK-DE

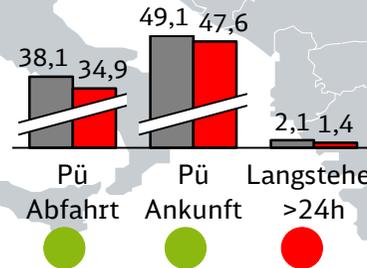
IT-CH-DE

RO-HU-AT-DE

## BY-PL-DE



## IT-AT-DE



1 Durchschnitt Kalenderwochen 1 bis 18

2 Bezieht sich auf die Kundensendung, nicht gesamten Zug

# Die Vertriebsoffensive verfolgt das Ziel, so viel Geschäft wie möglich von der Straße auf die Schiene zu verlagern




## ... Beispiel Coca Cola | VIO-Wasser

Relation	Zusatzpotenzial/ Jahresumsatz	Aktueller Stand/ Maßnahmen zur Realisierung
Hamburg - Köln v.v.	2,0 Mio. EUR	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Neugeschäft: Verlagerung von der Straße</li> <li>■ Transport von VIO-Wasser und Leergut im kombinierten Verkehr</li> <li>■ Last-Last Verkehr</li> </ul>



## ... Beispiel voestalpine

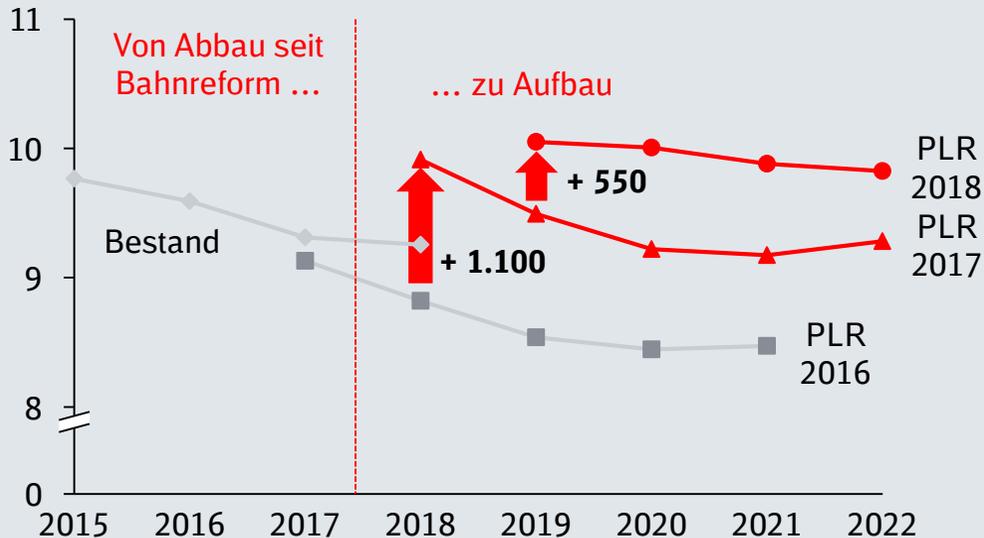
Relation	Zusatzpotenzial/ Jahresumsatz	Aktueller Stand/ Maßnahmen zur Realisierung
Hamburg, Amsterdam, Neuss - Linz	25 Mio EUR	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Ausweitung Bestandsgeschäft und Neugeschäft</li> <li>■ Verlagerung vom Binnenschiff</li> <li>■ 1,6 Mio. Tonnen   Steigerung der Verkehrsleistung</li> </ul>

# Starker Ausbau der Qualifizierung für Quereinsteiger in Reaktion auf gestiegenen operativen Personalbedarf

## Ausgangslage

### Anstieg operativer Personalbedarf nach Abbau

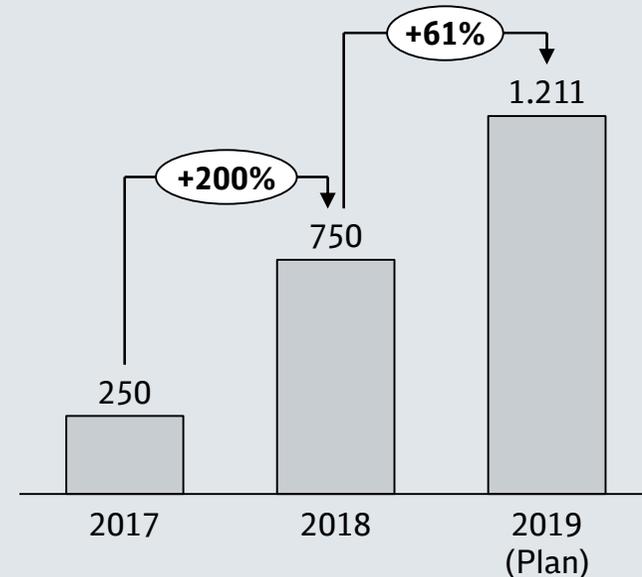
in VzP



- PLR16: Verhandlung Interessenausgleich/Sozialplan für **Abbau** von ~2.000 VzP (DBC)
- PLR17: **Erhöhung P-Bedarf** um ~2.000 VzP (DBC), davon ~1.100 VzP operative Kerntätigkeiten
- PLR18: **Erhöhung P-Bedarf** um ~1.200 VzP, davon ~ 550 VzP operative Kerntätigkeiten

### Massiver Ausbau Qualifizierung für Quereinsteiger

in Anzahl Funktionsausbildungsplatz-Starts



- Massive Steigerung der Qualifizierungsstarts seit 2017
- Parallel Aufbau europäischer Zuführungskanäle (wirksam ab 2020) und Verbesserung der Steuerungsgrundlagen
- Weiterer Ausbau der Ausbildungskapazitäten stößt an Grenzen, insb. Praxistrainer und Ausbildungslokomotiven
- Dauerhafter Bedarf vsl. mindestens auf Niveau 2019

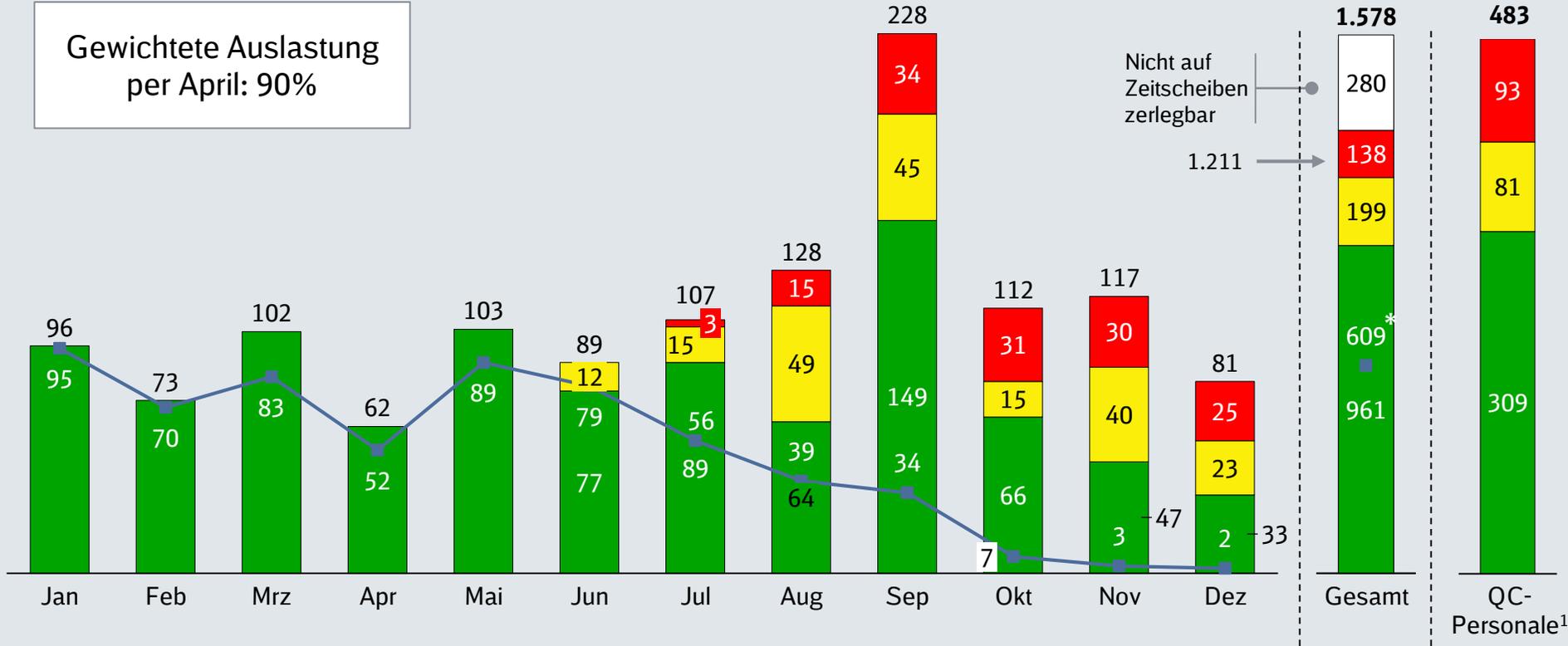
# Per April konnten 90% des Kursangebots mit Externen besetzt werden, Sommerspitze herausfordernd

## Ressourcenverfügbarkeit für Funktionsausbildungen 2019 in Anzahl Plätze für Qualifizierungsstart, DB Cargo Deutschland

STAND 16.05.19

Gewichtete Auslastung  
per April: 90%

- Extern besetzte Plätze
- Delta zu Bedarf
- Ressourcen noch offen
- Ressourcen zugesagt mit Risiken
- Ressourcen gesichert



	Jan	Feb	Mrz	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez	Gesamt	QC-Personale <sup>1</sup>
Ext. Kursauslastung	99%	96%	81%	84%	86%	89%	52%	30%	15%	6%	3%	2%		
Zzgl. Interner Durchschub	1	1	10	2	1	1	0	0	2	0	0	0	18	

1) QC-Personale Stand 30.04.19

\* 609 Mitarbeiter auf FAP rekrutiert (Stand 16.05.)

# ZuQ setzt Schwerpunkte in 6 Themenclustern mit dem Ziel Personallücken nachhaltig zu schließen

## Programmstruktur und aktueller Status

Themencluster	Wirkung	Status Ende Mai
TC1 – Steuerungsgrundlagen		<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Nachführungsbedarf sowie Ausbildungskapazitäten standort- und funktionsscharf ermittelt</li> <li>■ Finalisierung strategischer Szenarien zur Nachführung zur Verbesserung der Prognosefähigkeit ist in Arbeit</li> </ul>
TC2 – Zuführung		<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 50% des Rekrutierungsziels erreicht</li> </ul>
TC3 – Qualifizierung		<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 90% der Funktionsausbildungsplätze erfolgreich besetzt, Situation für Juni – September herausfordernd</li> </ul>
TC4 – Bindung		<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Bindungsmaßnahmen priorisiert. Aktueller Fokus auf Onboarding der Neuzugänge</li> </ul>
TC5 – Weiterentw. Qualifizierung		<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Trainingsunterlagen überarbeitet</li> <li>■ Enge Schnittstelle mit Konzernprogramm Tf-Verfügbarkeit eingerichtet</li> <li>■ Initiative Transfesa gestartet</li> </ul>
TC6 – Lückenschluss über Dritte		<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Netzwerk in Slowenien für Ausbildung und Qualifizierung: Standort wurde ausgebaut</li> <li>■ Detaillierte Prüfung der Qualifizierungsabdeckung in Slowenien</li> </ul>

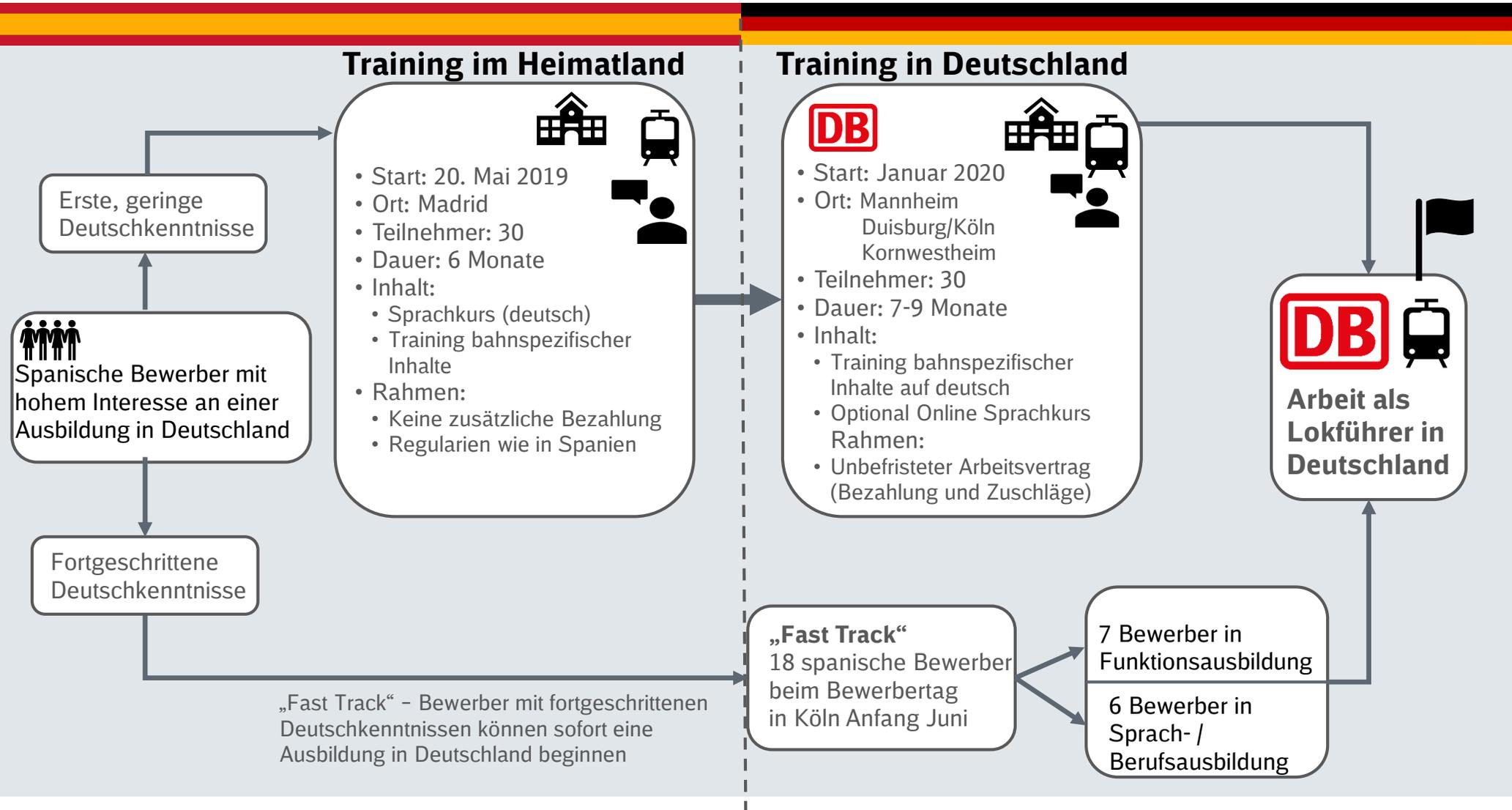
### Programm arbeitet in der Linie

- Unterstützung der Linienverantwortlichen
- Verbesserung der Zusammenarbeit in der Linie

### Agile Arbeitsweise

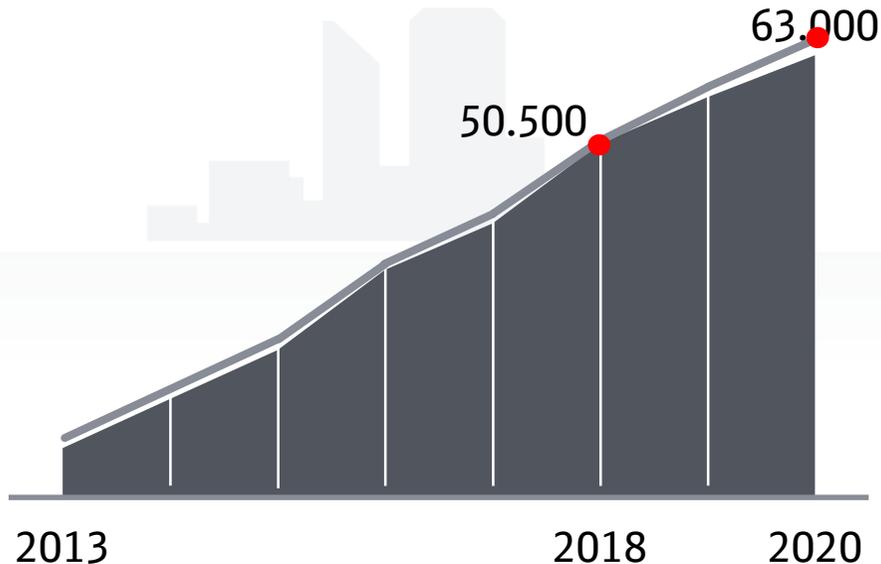
- Programm koordiniert die in den Themenclustern entwickelten Maßnahmen
- 3-monatige Makrosprints zur Priorisierung von Maßnahmen
- 2-wöchige Mikrosprints zur Steuerung der Aktivitäten

# Die Kooperation mit Transfesa eröffnet einen weiteren attraktiven Rekrutierungskanal. Start des ersten Kurses im Mai 2019



Ende 2018 waren 50 500 Güterwagen leise, Ende 2020 soll der gesamte aktive Güterwagenpark in Deutschland leise sein

Zusatzbelastung für DB Cargo bis 2020 liegt bei **200 Mio. Euro.**



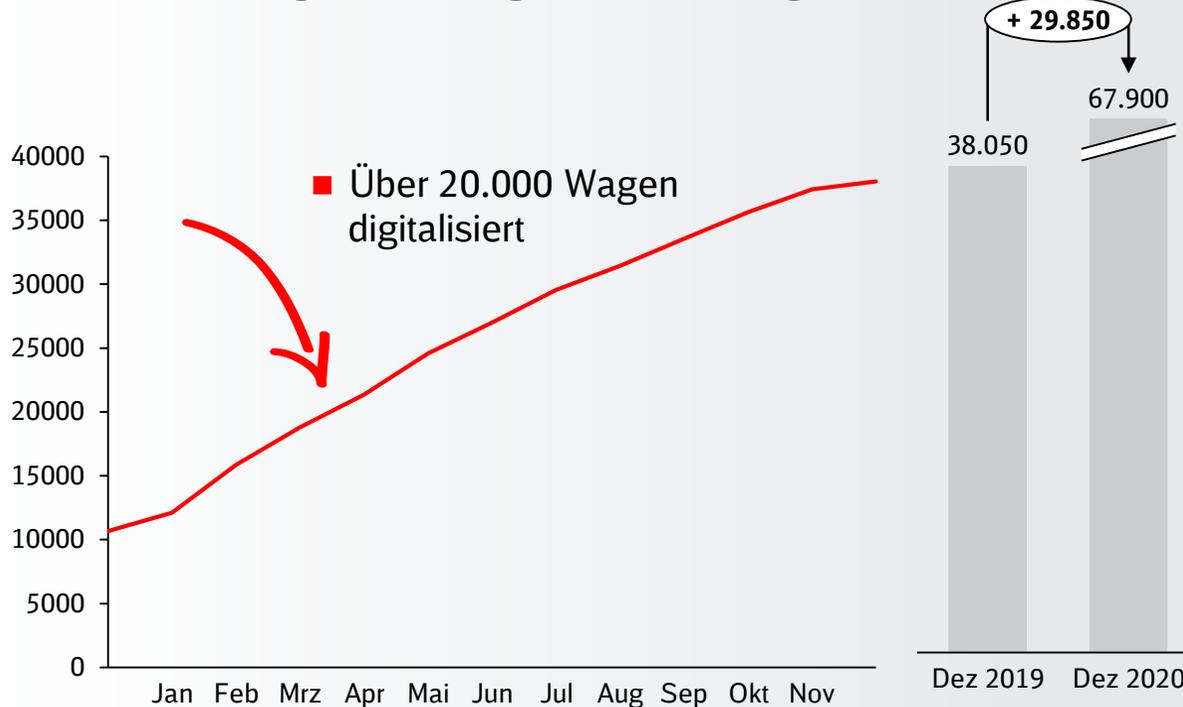
### Leise aktive Güterwagen von DB Cargo

Ende 2018	<b>50.500</b>
Geplant bis Ende 2019	<b>ca. 57.500</b>
<b>Bis Ende 2020</b>	<b>ca. 63.000</b>

In 2018 wurden plangemäß knapp **11.000** Güterwagen auf leise Bremssohlen umgerüstet. Ende 2018 sind damit gut **80%** der in Deutschland eingesetzten Güterwagen der DB Cargo mit leisen Verbundstoffsohlen ausgestattet.

# Die Ausrüstung der Wagenflotte mit Telematik läuft auf Hochtouren: Über 20.000 Wagen sind digitalisiert

Entwicklung der Ausrüstungszahlen und Planung bis zum Abschluss der Ausrüstung 2020



- Ausrüstung durch interne und externe Leister
- Mehr als 30 Werkstätten und mobile Standorte involviert
- Geplant ist, auch außerhalb Deutschlands auszurüsten (z.B. DB Cargo Werk in Rybnik)

# Unterzeichnung der Deutsch-Niederländischen Absichtserklärung zur Stärkung des SGVs: Eine europäische Auslegung des SGVs ist unerlässlich



■ Ausfallsicherheit des Betriebs / Verbesserte Effizienz der Netzwerknutzung



■ Digitalisierung und Automatisierung



■ **Interoperabilität und Harmonisierung**



■ Multimodalität



■ Finanzierung und Zusammenarbeit auf nationaler und EU-Ebene



## Interoperabilität und Harmonisierung

- z.B. Vereinfachung von Sprachanforderungen in grenzüberschreitenden Transporten oder
- **Harmonisierung von Bremsvorschriften**
  - Entwicklung eines einheitlichen europäischen Bremssystems, das für alle Xrail-EVUs sowie andere EVUs gilt, die daran teilnehmen möchten
  - Bestehende nationale / EVU-spezifische Bremsregeln abgleichen und vereinfachen, einschließlich der bremsrelevanten Zugbildungsregeln und Bremszettel
  - Ziel ist die Reduzierung von Verwaltungsaufwand, Verzögerungen und Sicherheitsrisiken aufgrund nationaler Unterschiede

# Agenda

<b>1</b>	<b>Aktuelle Situation bei der DB Cargo AG</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>Projekt "mein Performancemanagement" - Stand bei DB Cargo</b>	<b>24</b>
<b>3</b>	<b>Übersicht über die Mitarbeiterstruktur</b>	<b>28</b>
<b>4</b>	<b>Beförderungssituation</b>	<b>37</b>

# „mPM“ wurde von Beginn an auf breiter Basis entwickelt - jetzt geht es um die beste Lösung für unsere dem Tarifbereich zugeordneten Mitarbeiter\*innen



**Juli 2017**  
Projektstart



**Aug 2017**  
Bericht aktueller Stand mPM bei KBR-Klausur

**Sep 2017**  
Zeit für die erste Challenge mit Führungskräften und den QDAMs



**Dez 2017**  
Riesenmeilenstein: Testphase für 2018 bewilligt



**Dez 2018**  
Beschluss zur Einführung mPM in zwei Schritten ab 2019



**Okt 2018**  
Erfolgreiches Ende der Testphase



**Apr 2018**  
Start der Testphase

**Mär 2018**  
Information zum Pilot beim BesHPR in Bonn  
Vorbereitung der Testphase

**Jan 2018**  
Positive Bestätigung des KBR zur Durchführung der Testphase

**Jan 2019**  
Vorstellung Ergebnisse Testphase und Evaluation in KBR Sitzung

**Feb& Mär 2019**  
Train the Trainer und Lernwerkstätten HR-Moderator\*innen

**März 2019**  
Vorstellung beim BesHPR in Bonn  
Workshop zur Beratung mit KSprA

**Apr 2019**  
Start der Teamsessions #1

**Mai 2019**  
Verhandlungsaufakt mit KBR zur Einführung mPM für Tarif/AT

**Juli 2019**  
Go Live mPM für Leitende Angestellte

# mein Performance Management wird bei DB Cargo 2020 gesamthaft eingeführt

- Aufgrund der heterogenen IT-Landschaft im HR Bereich bei DB Cargo kann die Führungsstruktur nicht durchgängig im neu entwickelten IT-Tool „mein Performance Management“ abgebildet werden.
- Deshalb können die Systematik und der Prozess „mein Performance Management“ 2019 europaweit nicht durchgängig für alle Führungskräfte angewandt werden.
- Konsequenz: Die Einführung von „mein Performance Management“ wird bei DB Cargo auf Mitte 2020 verschoben. Zu diesem Zeitpunkt werden alle Mitarbeiter erfasst. Bis dahin ist das neue HR-IT-System „Workday“ in den Gesellschaften von DB Cargo installiert.
- Für 2019 werden bei DB Cargo für die Zielvereinbarung und die Leistungseinschätzung bei leitenden Angestellten noch die bekannten Instrumente Führungsdialog und Managementplanungsprozess eingesetzt.
- Für die Beamten unter den leitenden Angestellten wird bei DB Cargo für 2019 ein Verfahren analog „mein Performance Management“ durchgeführt. Damit wird die Vergleichbarkeit bei der Leistungseinschätzung der Beamten sichergestellt.



# Die Einführung im Bereich der leitenden Angestellten läuft planmäßig – aktuell liegt der Schwerpunkt auf der Befähigung

**150 HR-Kolleg\*innen ■ 70 Coaches ■ 3 x 350 Workshops ■ 3500 Führungskräfte**

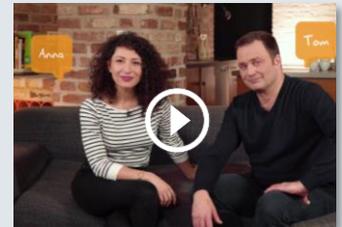
## HR als Führungskräfte-Coaches einen Schritt voraus

- HR von Beginn an strategischer Partner des Geschäfts
- Workshops mit HR-Kolleg\*innen im Vorfeld der Führungskräfte-Workshops

## Embedded Learning im Teamsetting für Führungskräfte

- **Modular:** Zum Einführungsprozess erfolgt parallel die Befähigung durch drei inhaltlich aufeinander aufbauende Workshops
- **Teamorientiert & arbeitsplatzbezogen:** Gruppenzusammensetzung folgt tatsächlicher Organisationsstruktur und findet vor Ort statt
- **Moderiert durch HR:** HR-Kolleg\*innen moderieren im Tandem mit externem Coach die Workshops und begleiten Führungskräfte darüber hinaus im Alltag

**Pull-Angebote im Intranet**



# Agenda

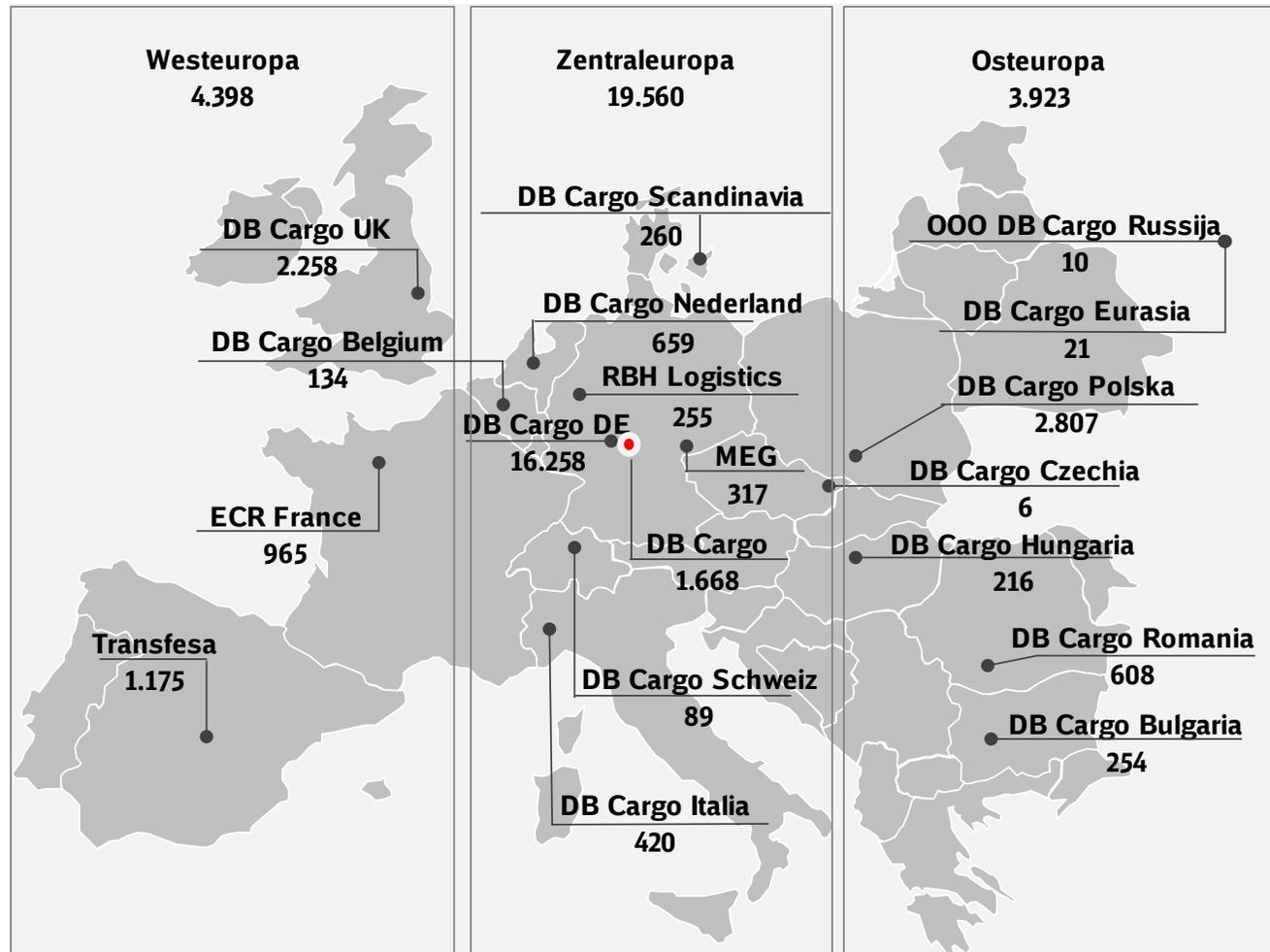
<b>1</b>	<b>Aktuelle Situation bei der DB Cargo AG</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>Projekt "mein Performancemanagement" - Stand bei DB Cargo</b>	<b>24</b>
<b>3</b>	<b>Übersicht über die Mitarbeiterstruktur</b>	<b>28</b>
<b>4</b>	<b>Beförderungssituation</b>	<b>37</b>

# Im Mai 2019 waren 29.549 Mitarbeiter bei DB Cargo in Europa beschäftigt

## DB Cargo in Europa

Mai 2018/2019 (in natürlichen Personen)

	5/2018	5/2019
<b>DB Cargo</b>	<b>29.137</b>	<b>29.549</b>
<b>DB Cargo AG (Europa)</b>	<b>1.526</b>	<b>1.668</b>
<b>Westeuropa</b>	<b>4.364</b>	<b>4.398</b>
DB Cargo UK	2.226	2.258
ECR France	974	965
Transfesa	1.164	1.175
<b>Zentraleuropa</b>	<b>19.201</b>	<b>19.560</b>
DB Cargo AG (Deutschland)	15.952	16.258
Produktionsgesellschaften	2.116	2.134
Vertriebsgesellschaften	1.133	1.168
<b>Osteuropa</b>	<b>4.046</b>	<b>3.923</b>
DB Cargo Polska	2.874	2.807
Produktionsgesellschaften SOE <sup>1</sup>	1.142	1.078
Produktionsgesellschaften NOE <sup>2</sup>	30	38



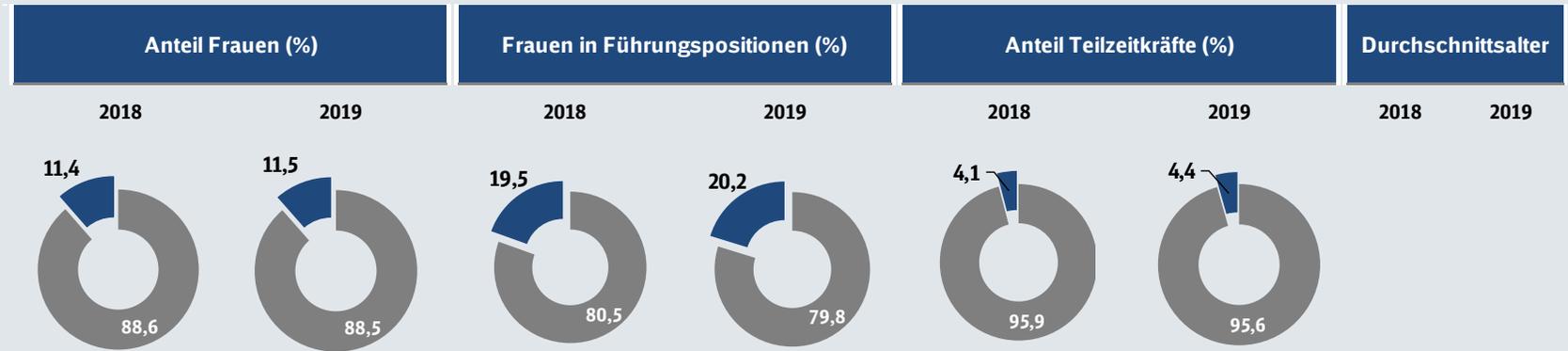
<sup>1</sup> Südosteuropa; <sup>2</sup> Nordosteuropa



# Ausgewählte HR-Kennzahlen DB Cargo europaweit

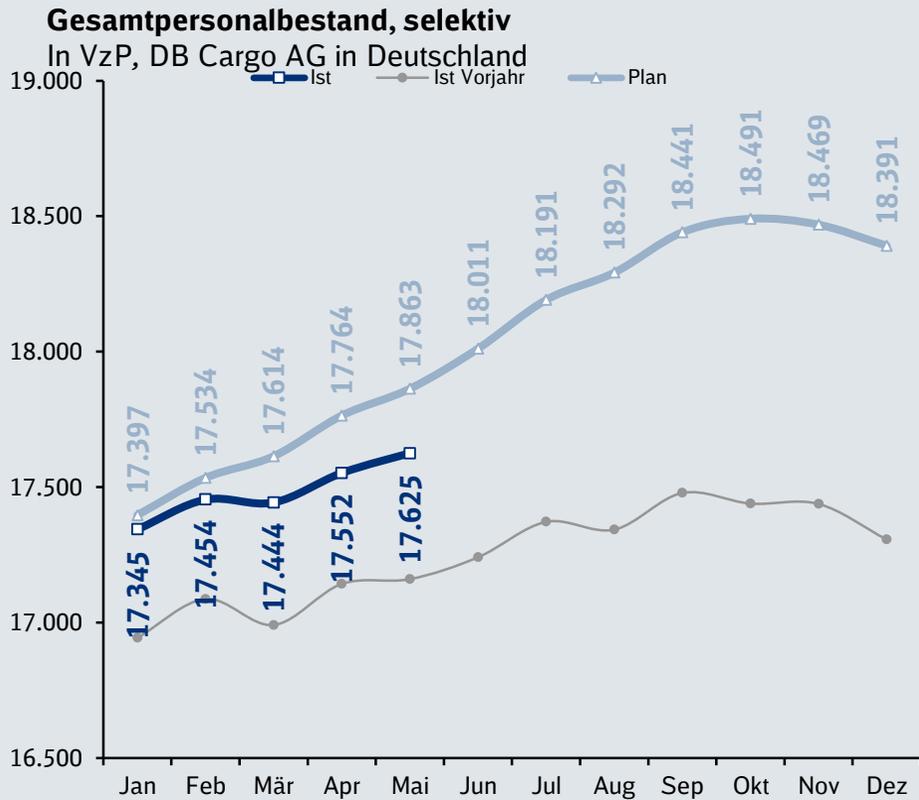
## DB Cargo in Europa

1. Quartal 2018/2019 (in % und Jahren)



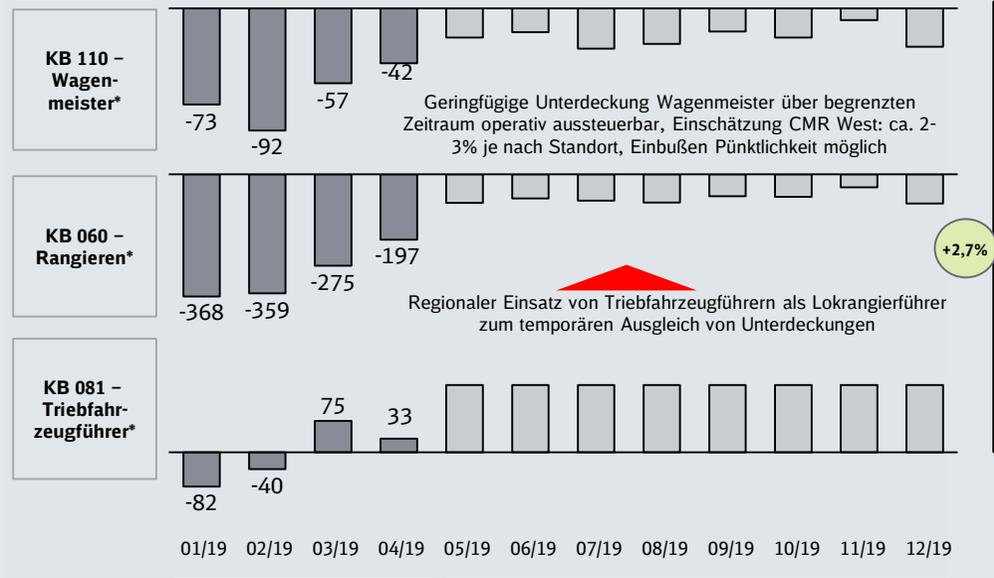
	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019
<b>DB Cargo</b>	<b>11,4</b>	<b>11,5</b>	<b>19,5</b>	<b>20,2</b>	<b>4,1</b>	<b>4,4</b>	<b>46</b>	<b>46</b>
DB Cargo AG (Europa)	27,6	26,7	12,7	9,7	8,0	8,8	46	46
Westeuropa	10,9	10,6	25,3	25,5	0,9	0,9	42	42
Zentraleuropa	9,5	9,7	19,5	21,6	4,8	5,4	47	47
Osteuropa	14,4	14,5	32,4	25,6	2,3	1,7	45	45

# Senkung Bedarf in Vorschau2Q reduziert Anspannung im operativen Personal deutlich



### Unterdeckung operativer Personalbestand 2019 (inkl. Gegensteuerung) auf Basis VS2Q

In VzP, DB Cargo Deutschland



**Ist 2019 vs. PLR 2018<sup>1</sup>**      **Prognose vs. Vorschau2Q 2019<sup>2</sup>**  
 \* Personalbestand ohne MA in Funktionsausbildung sowie Leistungsgewandelte/ Untaugliche MA  
<sup>1</sup> Ist ggü. Bedarf Mifri 2018, inkl. Gegensteuerung  
<sup>2</sup> Fortschreibung Ist per April ggü. Bedarf VS2Q, inkl. Gegensteuerung (bei Tf gesondert markiert)

- Der Personalbestand im April 2019 ist im Vergleich zum Vormonat um 109 VzP gestiegen und liegt somit bei 17.552 VzP
- Gründe für den gestiegenen Personalbestand sind im Wesentlichen die externen Einstellungen und der Saldo von Rückkehrern aus der Langzeiterkrankung

- Mit den bereits ergriffenen Gegensteuerungsmaßnahmen wird die Lücke zum Bedarf im bundesweiten Durchschnitt voraussichtlich geschlossen

# Ausgewählte Kennzahlen zur Personalstruktur der DB Cargo AG im April 2019

## Ausgewählte Mitarbeitergruppen\*

in nP

— Azubis    — Schwerbehinderte    — Teilzeitmitarbeiter

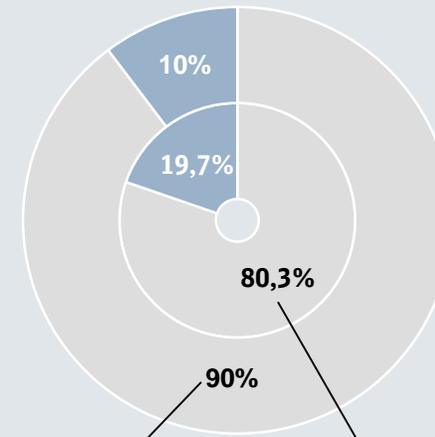


\* exklusive der MA in Langzeiterkrankung und erweitertem Personalbestand

## Verteilung von Frauen und Männern

Anteil Gesamt/ Führungskräfte nP

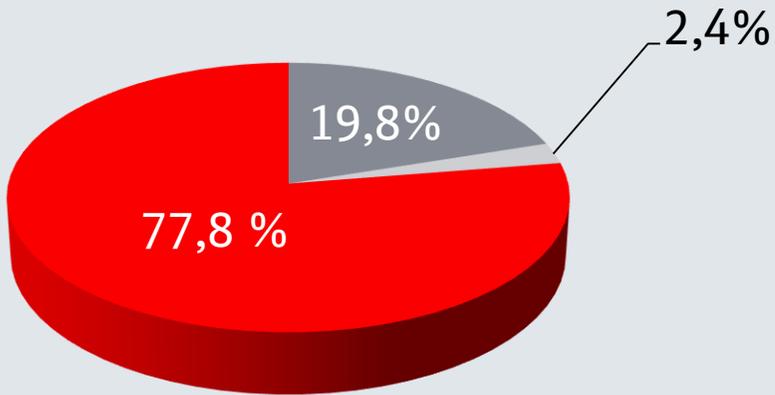
□ - davon Männer    □ - davon Frauen



Personalbestand (nP)	Gesamt	Führungskräfte
Ist - Bestand (nP)	17.849	401
- davon Männer	16.012	322
- davon Frauen	1.837	79
Frauenquote - April	10,3%	19,7%
Frauenquote JE 2018	10,3%	19,6%
Frauenquote JE 2017	10,1%	19,2%

# Bei der DB Cargo AG sind knapp ein Viertel der Beschäftigten Beamte

**Mitarbeiterstruktur\* ( $\Sigma = 20.366$  nP)**



- Zugewiesene Beamte
- Beurlaubte Beamte
- Arbeitnehmer

\* inklusive der MA in Langzeiterkrankung und erweitertem Personalbestand

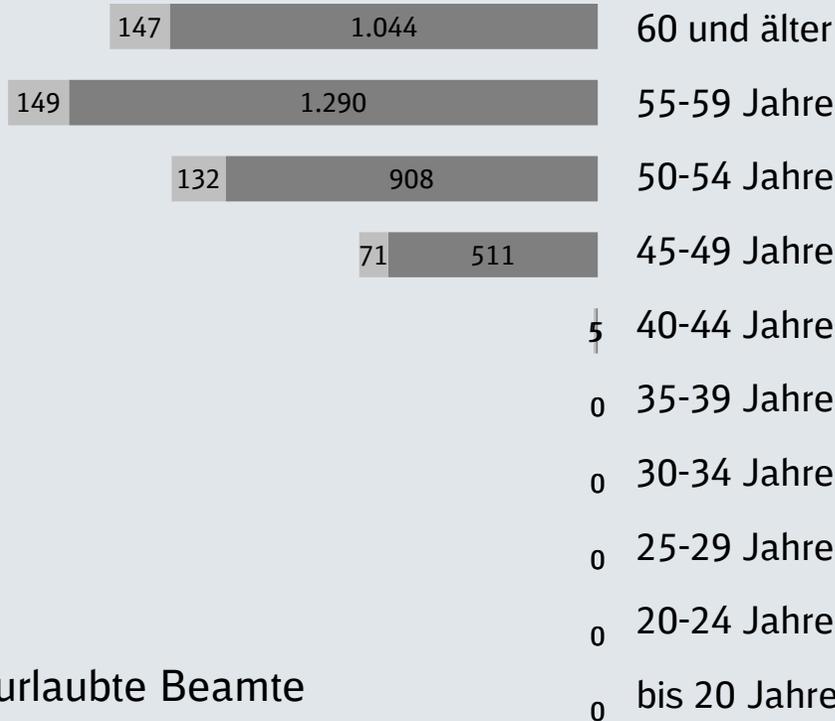


**$\Sigma$  Beamte 4.528 nP**

Stand: 30.04.2019

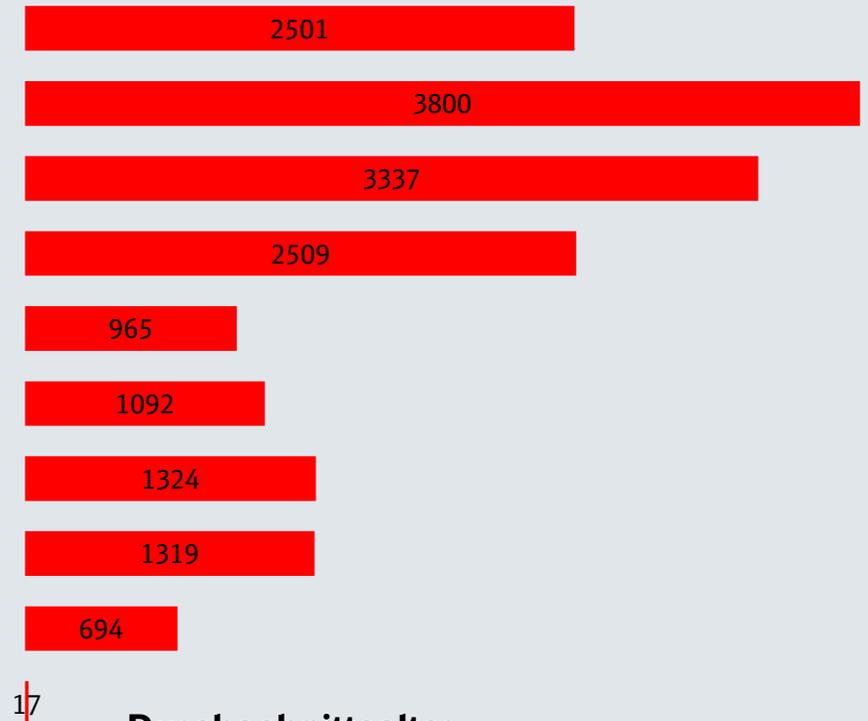
# Ein Vergleich der Altersstruktur der Beschäftigten der DB Cargo AG

## Beurlaubte Beamte / zugewiesene Beamte



Beurlaubte Beamte  
 Zugewiesene Beamte

## Tarifkräfte



## Durchschnittsalter

Tarifkräfte	45
Beurlaubte Beamte	56
Zugewiesene Beamte	56
Gesamtdurchschnittsalter	47

# Beamtenstruktur der DB Cargo AG im Überblick

## Stand: April 2019

### Endbestand

	in nP	
Beamte gesamt*	4.528* (22,2% der Belegschaft, 20.366)	
	ohne erweiterten Bestand	4.002 (88,4%)
davon beurlaubt	505 (11,2%)	
	davon erweiterter Bestand	5 (0,99%)
davon zugewiesen*	4.023 (88,8% der Beamten, 19,8% der Belegschaft)	
	davon erweiterter Bestand	521 (12,95%)

### Beamte\* nach Laufbahn

	beurlaubte Beamte	zugewiesene Beamte
Einfacher Dienst	0 nP	10 nP
Mittlerer Dienst	275 nP	3.729 nP
Gehobener Dienst	221 nP	284 nP
Höherer Dienst	9 nP	0 nP

### Beamte\* nach Quoten

	beurlaubte Beamte	zugewiesene Beamte
Gesamt	505 nP	4.023 nP
Frauen	15,8 %	4,1 %
Teilzeit	3,4 %	3,0 %
Leitende Angestellte	15,6 %	0,0 %
Schwerbehinderte	7,3 %	5,3 %

\* inklusive der MA in Langzeiterkrankung und erweitertem Personalbestand

### Hauptberufsgruppen - aktiver Bestand



**Rangieren**  
KB 060

beurlaubte Beamte  
0 nP

zugewiesene Beamte  
616 nP / 4.718 nP  
(13,1%)



**Triebfahrzeugführer**  
KB 081

beurlaubte Beamte  
0 nP

zugewiesene Beamte  
1.335 nP / 4.031 nP  
(33,1%)



**Wagenuntersuchung**  
KB 110

beurlaubte Beamte  
0 nP

zugewiesene Beamte  
356 nP / 1.267 nP  
(28,1%)



**Betriebsabwicklung**  
KB 120

beurlaubte Beamte  
55 nP

zugewiesene Beamte  
241 nP / 838 nP  
(28,8%)



**Produktionsleitg. /-planung/ -steuerung**  
KB 161

beurlaubte Beamte  
128 nP

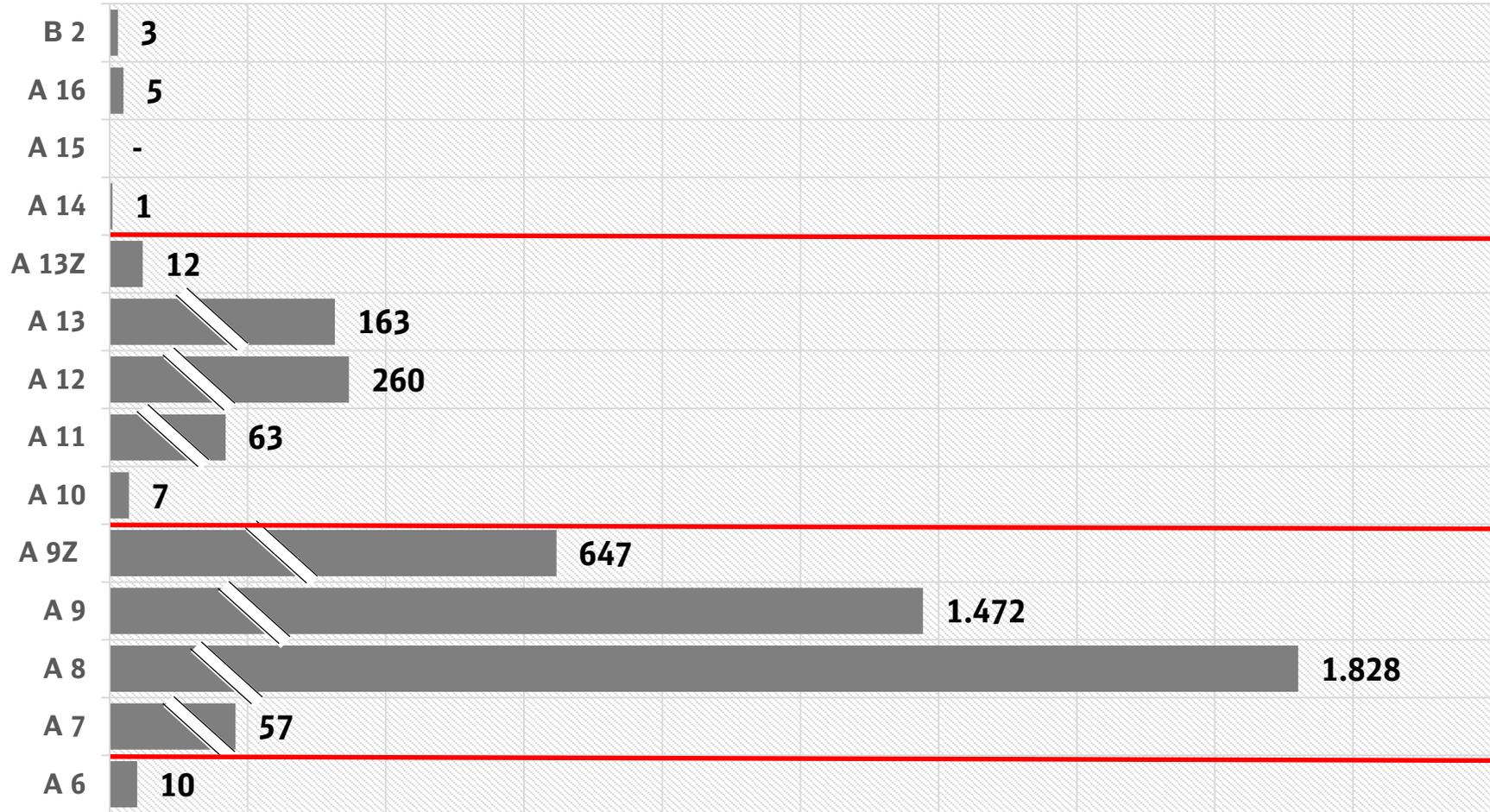
zugewiesene Beamte  
709 nP / 2.377 nP  
(29,8%)

# Agenda

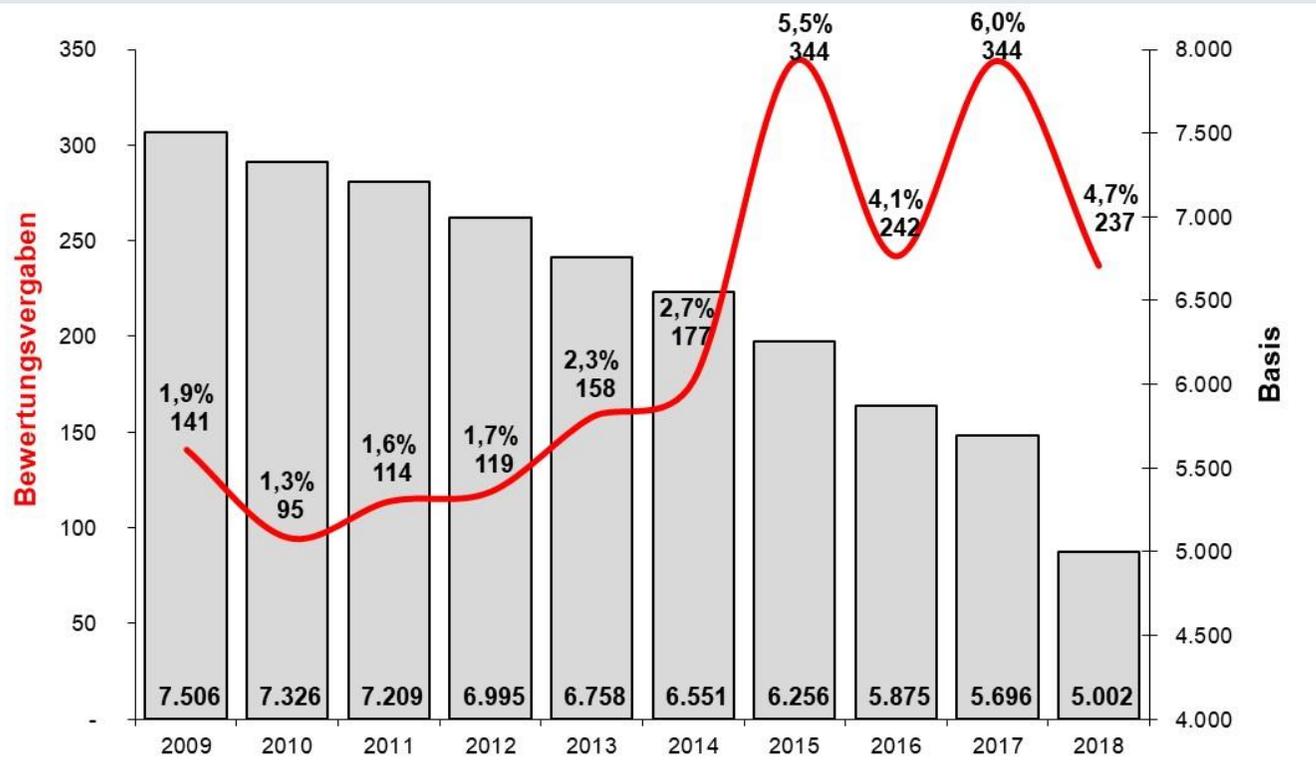
<b>1</b>	<b>Aktuelle Situation bei der DB Cargo AG</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>Projekt "mein Performancemanagement" - Stand bei DB Cargo</b>	<b>24</b>
<b>3</b>	<b>Übersicht über die Mitarbeiterstruktur</b>	<b>28</b>
<b>4</b>	<b>Beförderungssituation</b>	<b>37</b>

# Laufbahngruppen - Besoldungsgruppen

## Stand: April 2019

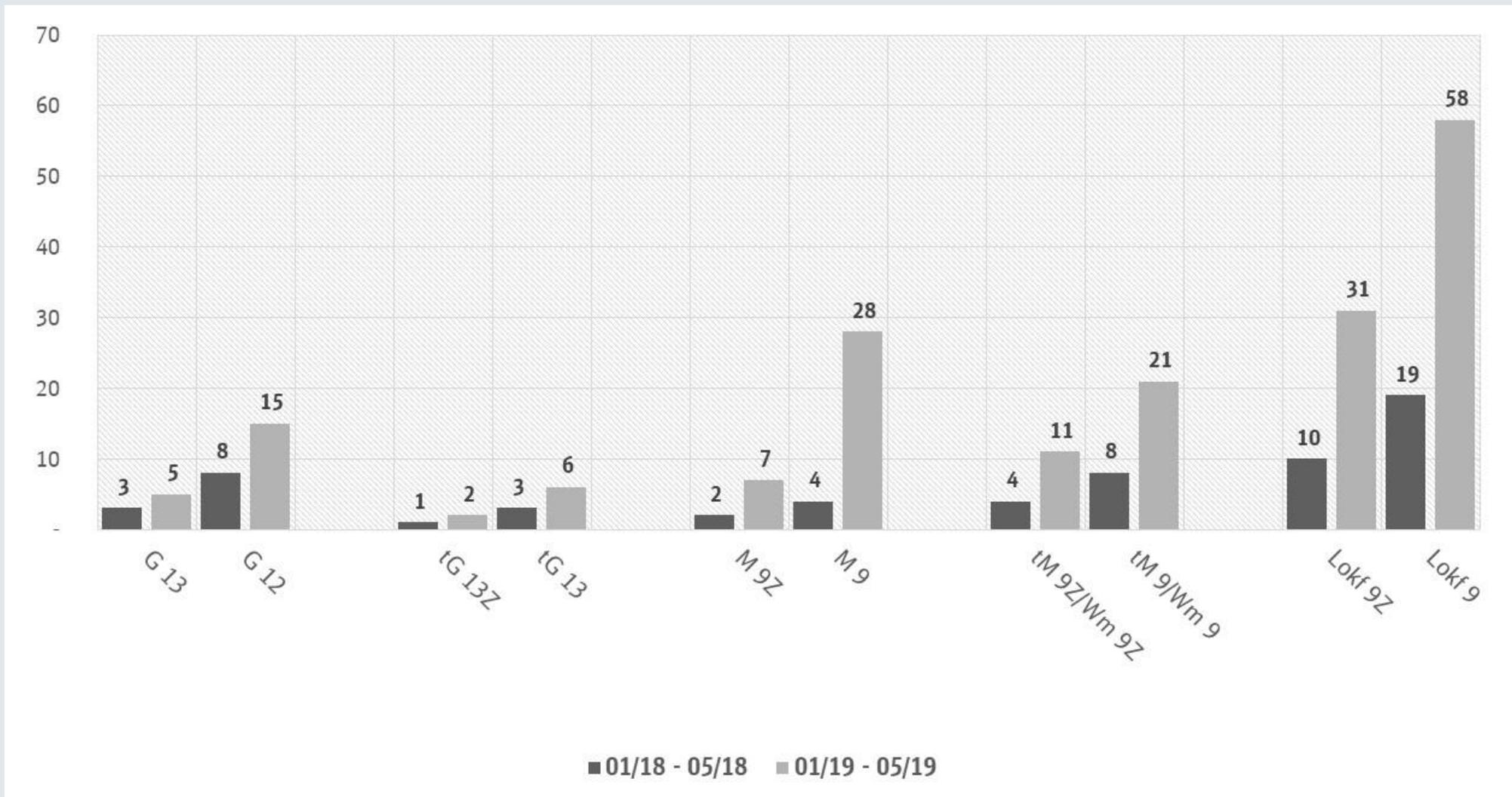


# Entwicklung der Bewertungsvergaben der kontingentierten Bewertungen im Geschäftsfeld DB Cargo (einschl. zugeordneter Unternehmen)



- In 2018 sind die Beförderungsmöglichkeiten wieder deutlich gesunken
- Der Rückgang fand in erster Linie in den Laufbahnen des techn. mittleren Dienstes und der Lokomotivführer statt
- Seit DNeuG 2009 finden Zurruhe-setzungen - zumindest im administrativen Bereich - i.d.R. erst mit Eintritt der Regelpensionsgrenze statt

Die freigegebenen Bewertungen in den ersten 5 Monaten des Jahres 2019 liegen deutlich über dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum und hat die Jahresprognose bereits überschritten





**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit**