

Kühle Rechner heiß umworben

In Zeiten hoher Personalnachfrage werden kluge Köpfe wie Ingenieure und qualifizierte Facharbeiter rar. Mehr und mehr suchen Unternehmen nach Wegen, die wenigen Qualifizierten für sich zu gewinnen. Auch die Bahntechnikhersteller umwerben die sogenannten „High Potentials“. Ihr Verband, der Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) e.V., geht in die Offensive.

➔ Erstmals seit Jahren scheint die Aussicht auf Vollbeschäftigung in Deutschland wieder in greifbare Nähe zu rücken, trotz erster Wolken am konjunkturellen Himmel. Der Export der Industrie bewegt sich noch auf hohem Niveau und die Binnennachfrage ist nach wie vor stabil. All das bringt zusätzliche Steuermittel in den Staatshaushalt und immer mehr Menschen in Lohn und Brot, seit Beginn des Aufschwungs bereits 1,6 Millionen Menschen, schätzt Bundeswirtschaftsminister Michael Glos. Doch dieser volkswirtschaftliche Glücksfall hat auch seine Schattenseite, die die Produktivität und Wettbewerbsfähigkeit ganzer Industriezweige gefährdet: Die umfangreichen Personaleinstellungen lassen die qualifizierten Köpfe auf dem Arbeitsmarkt

knapp werden. So gibt es in diesem Jahr seit 2001 erstmals wieder mehr Ausbildungsplätze in Deutschland als Bewerber. Der Mangel an Arbeitskräften, der auch den Lehrstellenmarkt erfasst hat, verschärft sich umso mehr bei den ingenieurwissenschaftlichen High Potentials. Davon betroffen ist hierzulande unter anderem die Bahnindustrie, die neben Hochschulabsolventen auch qualifizierte Facharbeiter sucht.

Das Geschäft mit hochmodernen Triebzügen und Loks, Leit- und Sicherungstechnik sowie Schieneninfrastruktur läuft auf Hochtouren. Zu den Herstellern von Bahntechnik gehören in Deutschland große Systemhäuser ebenso wie ein weites Spektrum spezialisierter Unternehmen aus dem Mittelstand. Im Jahr 2007 verzeichnete die Branche mit 10,7 Milli-



Prof. Dr. Ronald Pörner
Hauptgeschäftsführer des Verbands der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) e.V.

poerner@bahnindustrie.info

arden Euro ein neues Allzeithoch bei den Auftragseingängen. Die Zahl der Beschäftigten erhöhte die Industrie im Vorjahr mit 40.900 Mitarbeitern auf einen historischen Rekordwert. 2008 wollen die mehr als 110 Unternehmen der Bahnindustrie rund 1200 Absolventen der Ingenieurwissenschaften einstellen, berechnete der VDB. Neben Spezialisten für Schienenverkehr suchen die Personalabteilungen Maschinenbauer, Elektrotechniker

BILD 1: Gelungene Karriere in der Bahnindustrie: Dr. Ing. Lars Löwenstein (34) leitet nach erfolgreichem Studium der Elektrotechnik und Promotion an der RWTH Aachen das Entwicklungsprojekt für innovative Fahrwerks-Antriebskonzepte „Syntegra“ bei Siemens Mobility. Seit 2007 ist er auch für die Produkteinführung verantwortlich

(Foto: Siemens AG Mobility)

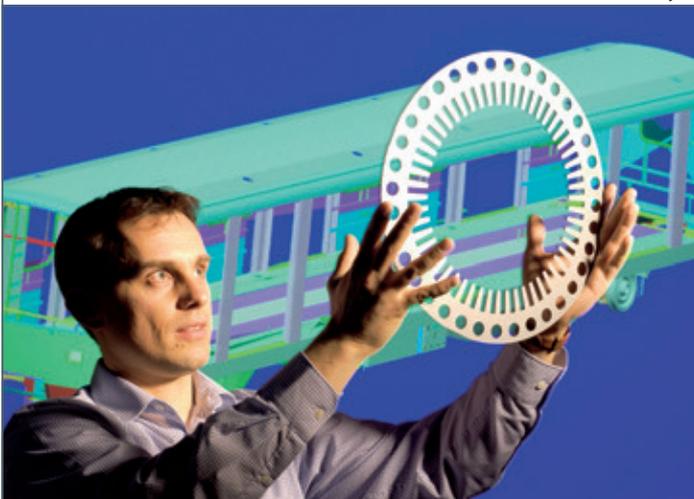


BILD 2: Ingenieure bei Alstom LHB übernehmen ein vielseitiges Aufgabenspektrum, wie Dr. Carsten Söffker (Mitte), Maschinenbauingenieur mit der Fachrichtung Elektrotechnik. Alstom Transport in Deutschland liefert Triebzüge, Waggons, Lokomotiven sowie modernste Leit- und Sicherungstechnik in die ganze Welt

(Foto: Alstom LHB GmbH (Bernd Rosenthal))





BILD 3: Die Leittechnik ist das komplexe Herzstück eines Schienenfahrzeugs: Ingenieure in der Bahnindustrie arbeiten in internationalen Teams an der Weiterentwicklung dieser zentralen Schnittstelle zu fast allen anderen technischen Systemen, bei Alstom LHB auch Dipl. Ing. Michael Kolditz (2. v. re.), Studium der Elektrischen Automatisierungstechnik und heute Fachgruppenleiter für Fahrzeugleittechnik
 (Foto: Alstom LHB GmbH (Bernd Rosenthal))



BILD 4: Dass Loks quer durch Europa rollen können, ist nicht selbstverständlich. Voraussetzung sind hohe Anforderungen an die Systemtechnik und die Fahrzeugzulassung. Zuständig für den grenzenlosen Verkehr von Zügen, auch „Cross Acceptance“ genannt, ist bei Voith Turbo Lokomotivtechnik Stefanie Rodewald, Diplom-Ingenieurin für Fahrzeugtechnik und Allgemeinen Maschinenbau
 (Foto: Voith Turbo Lokomotivtechnik GmbH & Co. KG)

und Wirtschaftsingenieure. Techniker, die auch betriebswirtschaftliche Verantwortung übernehmen und Qualifikationen für Projektarbeit mitbringen, haben in der Bahnindustrie derzeit die besten Aussichten.

Ist die Tür zur Bahnindustrie erst einmal aufgestoßen, eröffnen sich den Absolventen vielfältige Perspektiven und Möglichkeiten. Schneller als in anderen Branchen übernehmen sie in der Bahnindustrie Verantwortung und werden somit zu wichtigen Köpfen einer Industrie, die sich weltweit neben Frankreich und Japan die technologische Spitzenstellung für Bahntechnik erobert hat. Deutsche Entwicklungen für die Schiene finden sich von Salt Lake City bis Kolkata, von Oslo bis nach Rio. Berufliche Stationen in den Weltmärkten der Branche, in den Ländern Europas, Mittel- und Südasiens sowie Nordamerikas, kann für den, der die Herausforderung sucht, eher die Regel sein als die Ausnahme. Chancen zum Aufstieg bieten die Bahntechnikhersteller jungen Ingenieuren ebenso wie zahlreiche Optionen, ihr Know-how zu schärfen und auf hohem Niveau weiterzuentwickeln. Schließlich ist der technologische Anspruch der Branche hoch.

Zu den Pionierleistungen der Bahntechnikhersteller in Deutschland gehört beispielsweise die Entwicklung der 100-Prozent-Niederflurstraßenbahn, der Hybrid-Lokomotive und des ICE, der inzwischen in der dritten Technologiesgeneration die Metropolen Deutschlands verbindet. Da dem Verkehr beim Umwelt- und Klimaschutz wachsende Bedeutung zukommt, liegt das Augenmerk der Forschungs- und Entwicklungsleistung auch

auf der klimaschonenden Optimierung von Bahnsystemen, um den Umweltvorteil der Schiene weiter auszubauen: Steigerung der Energieeffizienz von Schienenfahrzeugen, zum Beispiel durch Rückspeisung freigesetzter Bremsenergie mithilfe von Kondensatorrentechnologie, Entwicklung innovativer Hybrid-Lokomotiven, Reduktion der Emissionen bei Dieselfahrzeugen durch den Einsatz von Partikelfiltern, Senkung der Lärmemissionen und des Ressourcenverbrauchs von Fahrzeugen sowie Ausbau der Recyclingfähigkeit. Motorenhersteller arbeiten erfolgreich an neuen Aggregaten, die auch den hohen Abgasgrenzwerten der Zukunft entsprechen. Neben diesen Innovationen für Schienenfahrzeuge entwickeln die Unternehmen

der Bahnindustrie auch moderne und übersichtliche Fahrgastinformations- und Unterhaltungssysteme. Das auf modernster Kommunikationstechnologie basierende Handyticket als elektronischer Fahrschein steht vor der Markteinführung. Großes Potenzial steckt auch in neuen Systemen zur Überwachung von sicherheitsrelevanten Informationen, der Echtzeit-Übertragung von Daten und die Vernetzung der Instandhaltungsarchitektur. Eine Schlüsselrolle für den weiteren Erfolg von Bahn-Hightech aus Deutschland spielt im Infrastrukturbereich die ERTMS/ETCS-Technologie. ERTMS besteht aus dem Funksystem GSM-R (Global System for Mobile Communications – Rail) und dem „European Train Control System“, kurz ETCS. >>

**Dieselmotoren
Getriebe
Achsen**

- Service
- Reparatur
- Ersatzteile
- Überholung
- Austausch

**viertel
MOTOREN**

www.viertel-motoren.de

NÜRNBERG
0911 - 32643-0

STUTT GART
07159 - 4981

LEIPZIG
034205 - 730-0

DETROIT DIESEL MAN Diesel+Gas mtu

SCANIA Diesel Cummins Experte

VOLVO PENTA IVECO MOTORS Allison DANA CLARK-HURTH

...und viele weitere Hersteller ISO 9001 Power auf Diesel

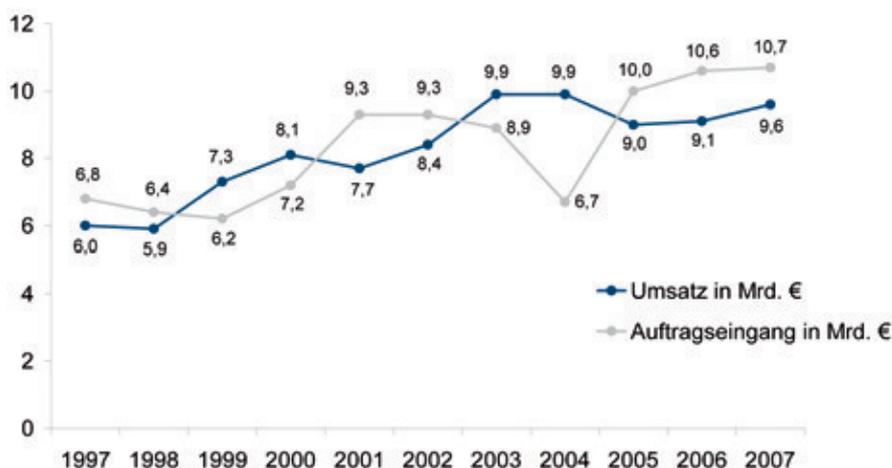


BILD 5: Auf zyklischem Wachstumskurs: Die Umsätze und Auftragseingänge der Bahnindustrie in Deutschland in den vergangenen zehn Jahren

In der Bahnindustrie gesuchte Studienabschlüsse (Angaben in Prozent) (VDB-Mitgliedsunternehmen)

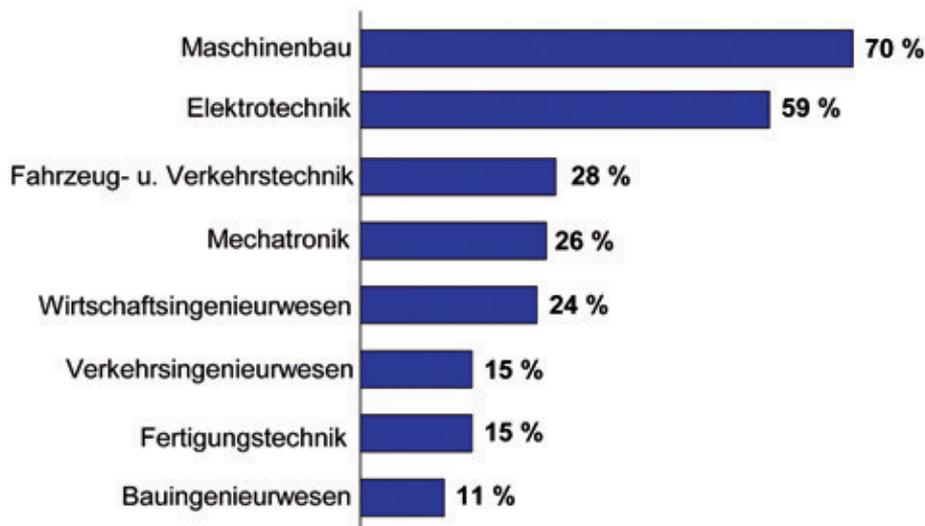


BILD 6: Das Spektrum der technischen Disziplinen für die Bahnindustrie ist weit: Insbesondere Absolventen der Studiengänge Maschinenbau und Elektrotechnik suchen die Bahntechnikhersteller in Deutschland

Diese Technologie wird langfristig die mehr als 20 verschiedenen Zugsicherungssysteme in Europa durch ein einziges System ersetzen.

Das weite Feld der Forschungs- und Entwicklung sowie des Engineering bietet Ingenieuren mit Entdeckergeist ein zukunftsfähiges Arbeitsumfeld in der Bahnindustrie, von dem auch Klima und Umwelt profitieren. So ist der ICE 3 trotz Spitzengeschwindigkeiten von bis zu 300 Kilometern pro Stunde deutlich energiesparender als alle Kleinwagen: Bereits bei einer Auslastung von 50 Prozent kommt der elektrische Triebzug auf einen Energieverbrauch von umgerechnet rund zwei Li-

tern Benzin pro Person auf 100 Kilometern. Hochtechnologie und Klimaschutz gehen im Schienenverkehr eine natürliche und tragfähige Verbindung ein, die die Schiene zum vernünftigen und erfolgreichen Verkehrsmittel der Gegenwart wie der Zukunft macht. Gute Aussichten also für Bahntechnikhersteller. Dennoch haben drei Viertel der Unternehmen Schwierigkeiten, ihre Stellen zu besetzen, ergab eine Umfrage des VDB. 60 Prozent erhalten so gut wie keine Initiativbewerbungen. Auch wenn die Realität eine andere Sprache spricht, haftet der Bahnindustrie bei vielen jungen Menschen ein allzu traditionelles und verstaubtes Image an, ein Relikt aus vergan-

genen Staatsbahntagen, als Loks noch als schwerfällig und Autos als Freiheitssymbole in einer scheinbar ewig resistenten Natur galten. In einer Rekrutierungsoffensive in der zweiten Hälfte des Jahres 2008 will der VDB auch solchen Vorurteilen begegnen, will über die Leistungsfähigkeit und Dynamik des Schienenverkehrs informieren und auf die Attraktivität der Bahnindustrie als Arbeitgeber aufmerksam machen.

Die Kampagne wendet sich vor allem an Studierende der Elektrotechnik, des Maschinenbaus und des Wirtschaftsingenieurwesens, die die Bahnindustrie als künftigen Arbeitgeber möglicherweise noch nicht im Blick haben. Praktika sollen ihnen die Chance geben, die Bahnindustrie frühzeitig hautnah kennen zu lernen. Von renommierten Bahntechnikherstellern unterstützte Diplomarbeiten verknüpfen karrierewirksam Theorie und Praxis. Eine neu entwickelte Broschüre des VDB zum Thema „Nachwuchskräfte“ räumt nicht nur mit dem überholten Bild einer einst milde belächelten „old economy“ auf, sondern empfiehlt Karrierewege in der Bahnindustrie, verdeutlicht die Relevanz des Schienenverkehrs für die Zukunft der Mobilität und informiert über wichtige Ansprechpartner in der Branche. In einem eigens gedrehten Imagefilm sollen Schüler frühzeitig auf die Faszination der Bahntechnik aufmerksam gemacht werden. Geplant sind auch Hochschulbesuche sowie Praktikanten- und Stellenbörsen auf den Internetseiten des VDB und der Hochschulen, um besonders für die mittelständischen Arbeitgeber zu werben. Für sie wiegt nicht nur der mangelnde Bekanntheitsgrad und das unzeitgemäße Image weitaus schwerer bei der Suche geeigneter Arbeitskräfte; sie haben auch Schwierigkeiten, das gewünschte Einstiegsgehalt von durchschnittlich 40 000 Euro pro Jahr aufzubringen, kleine Komponentenhersteller in den neuen Ländern umso mehr.

Die Botschaften, die der VDB dagegen setzt, sind verheißungsvoll: Trotz geringerer Einstiegsgehälter sind die Aufstiegschancen besser als in vielen vergleichbaren Wirtschaftszweigen. Als Projektmanager übernehmen Absolventen schon früh Personal- und Budgetverantwortung. Dabei sind sie in einem internationalen Umfeld sowohl kaufmännisch als auch technisch gefordert. Und schließlich übernehmen sie auch ökologische Verantwortung. Interessierten Bewerbern steht unter www.bahnindustrie.info die Online-Präsenz des VDB als Informations- und Beratungsplattform zur Verfügung. Interessenten können dort auch ihre Bewerbungen einreichen, die an die Mitgliedsunternehmen des Verbands weitergeleitet werden. Willkommen sind neben Berufseinsteigern auch immer Studierende auf der Suche nach einem Praktikum, einer Werkstudententätigkeit oder einem Diplomarbeitsthema in der Welt der Bahntechnik. ←