

NUR EINE  
ZAHL: **196.000**

Vollzeitstellen in der deutschen Eisenbahnbranche hat eine Untersuchung der Bundesnetzagentur ergeben. Diese Zahl aus dem Jahr 2024 zeigt einen Zuwachs von 5,4 Prozent im Vergleich zum Jahr 2023. Damit setzt sich der seit vielen Jahren anhaltende Aufwärtstrend fort. Gezählt wurden Mitarbeitende der Eisenbahninfrastruktur (etwa im Gleisbau) sowie das Personal der Eisenbahnverkehrsunternehmen, zum Beispiel Lokführer:innen.

Und während in der Automobilbranche Arbeitsplätze wegfallen, werden es in der Bahnbranche noch mehr, wenn man den Begriff etwas weiter fasst.

Das Deutsche Zentrum für Schienenverkehrsfor-  
schung geht von 397.600 Vollzeitäquivalenten im  
Bahnsektor aus (2024), dort wurden dann zum  
Beispiel auch Beschäftigte im Bahnhofshandel,  
auf Bahn spezialisierte Ingenieurbüros oder Eisen-  
bahnfinanzierer mitgezählt.

## BLICK ÜBER DEN TAG HINAUS

Arverio war vom Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr des Bayerischen Landtags um eine Einschätzung zur Zukunft des Bahnverkehrs in Bayern gebeten worden – als einziges Eisenbahnunternehmen außerhalb des DB-Konzerns. Die Arverio-Geschäftsführer Stefanie Petersen und Arno Beugel äußerten sich dabei zu vielen Themen, von der maroden Infrastruktur, das Baustellenchaos und verspätete Züge bis hin zur zuverlässigen Befüllung von Zugtoiletten mit frischem Wasser.

## MOFAIR: WEDER GENERAL- NOCH KORRIDORSANIERUNGEN

**MOFAIR**  
Bündnis für fairen Wettbewerb  
im Schienenpersonenverkehr

mofair, das Bündnis für fairen Wettbewerb im Schienenpersonenverkehr, sieht die monatelangen Vollsperrungen wichtiger Hauptachsen des Eisenbahnnetzes sehr kritisch. In der aktuellen Ausgabe des Newsletters *Weichen stellen* zieht das Bündnis, in dem auch Arverio Mitglied ist, eine Zwischenbilanz dieser Vorhaben. Diese werden aus mofair-Sicht mit unpassenden Begriffen benannt: „Generalsanierung“ passe nicht, weil eben nicht generell alles saniert werde, und auch Korridorsanierung sei kein guter Begriff für diese Vorhaben, weil jeweils kein kompletter Korridor, sondern nur einzelne Strecken saniert werden.

Weichen stellen 1/2026  
lesen Sie hier:



[www.mofair.de](http://www.mofair.de)



Die beiden Arverio-Geschäftsführer Stefanie Petersen und Arno Beugel mit Jürgen Baumgärtner MdL und Martin Behringer MdL.

## HABEN SIE FRAGEN, ANREGUNGEN ODER WÜNSCHE? GERNE KÖNNEN SIE SICH AN UNS WENDEN:

Herausgeber:  
Arverio Bayern GmbH  
Morellstraße 33, 86159 Augsburg  
[www.arverio-by.de](http://www.arverio-by.de)

Alle Bildrechte liegen bei Arverio, wenn nicht anders angegeben. Sollten Sie die Zusendung dieses Newsletters nicht wünschen, so bitten wir um eine kurze Nachricht an: [kommunikation@arverio.de](mailto:kommunikation@arverio.de)

CO2-neutral gedruckt

Wir fahren für:



**Stefanie Petersen**  
Geschäftsführerin  
+49 821 899825-12  
[stefanie.petersen@arverio.de](mailto:stefanie.petersen@arverio.de)



**Arno Beugel**  
Geschäftsführer  
+49 821 899825-12  
[arno.beugel@arverio.de](mailto:arno.beugel@arverio.de)



**Winfried Karg**  
Stakeholder-Kommunikation  
+49 821 899825-15  
[winfried.karg@arverio.de](mailto:winfried.karg@arverio.de)



[www.arverio-by.de](http://www.arverio-by.de)



**ARVERIO**  
BAYERN

## Liebe Leserinnen und Leser,

kürzlich hatte uns der Verkehrsausschuss des Bayerischen Landtags um eine Einschätzung zur Lage der Bahn in Bayern gebeten. Auch der Verkehrsminister, die Bayerische Eisenbahngesellschaft und andere Fachleute waren eingeladen. Es war uns eine Ehre, als einziges Nicht-DB-Verkehrsunternehmen angefragt zu werden.

Wir haben dort klar gesagt: Die DB InfraGO darf nur so viel bauen, wie sie korrekt planen, verbindlich kommunizieren, pünktlich beginnen und pünktlich beenden kann. Sie muss bei künftigen Ausschreibungen der BEG unbedingt realistischere Aussagen zur Kapazität von Strecken und Knotenbahnhöfen treffen als bisher. Und sie muss Baustellen- und Umleiterfahrpläne machen, die alltagstauglich sind und nicht bis zur maximalen Auslastungsgrenze gehen.

Wir sind mit Staatsminister Bernreiter und vielen Branchenkenner:innen einer Meinung: Zur Stabilisierung des Zugbetriebs braucht es keine Abbestellungen von Regionalzügen. Wichtig wären intelligente Lösungen wie zum Beispiel zusätzliche Lokführer:innen an Wendebahnhöfen, Streckenmanager der DB InfraGO sowie eine vernünftige Disposition.

Im Falle schlechter Leistung sollten Strafzahlungen für Serviceverbesserungen des jeweiligen Unternehmens verwendet werden. Wichtig wäre, die Verkehrsverträge stärker auf von Eisenbahnverkehrsunternehmen verschuldete Themen weiterzuentwickeln. Und es braucht mehr Serviceeinrichtungen, zum Beispiel Abstellgleise und Anlagen zur Ver- und Entsorgung von Zugtoiletten.

Ihre  
Stefanie Petersen

# SERVUS

NEUIGKEITEN FÜR ENTSCHEIDER:INNEN  
APRIL 2026

## 3 FRAGEN AN DIETER KRATTENMACHER

**Seit Herbst 2024 kann Arverio mit längeren Zügen nach Lindau fahren, weil die Bahnsteige unter anderem in Kißlegg verlängert wurden. Wie nehmen Sie die Situation inzwischen wahr?**

Es war höchste Zeit die Bahnsteige zu verlängern und damit die Misere mit dem einerseits leeren, andererseits überfüllten Zugteil zu beenden. Der zusätzliche Platz entspannt das Reisen für Fahrgäste und Zugbegleitpersonal.

**Obwohl die Bahnsteige Aufgabe des Bundes sind, hat das Land Baden-Württemberg diese Bauarbeiten bezahlt. Sehen Sie einen grundsätzlichen Wandel, dass Bundesaufgaben von den Ländern übernommen werden?**

Es ist leider nicht nur bei der Bahninfrastruktur ein anhaltend unguter Trend, Aufgaben und Kosten „nach unten durchzureichen“. Für die Länder und vor allem auch die Kommunen stellt dies ein wachsendes Problem dar.

**Sie haben gefordert, dass weitere Ausbauten des Bahnhofs Kißlegg und der Strecke in Angriff genommen werden. Wird der Bund dafür Geld in die Hand nehmen?**

Ich hoffe es. In Kißlegg kommen mehrere Bahninfrastrukturthemen zusammen: Der Umbau des Bahnsteigs, die Beseitigung der Schranken am Bahnübergang, der Bau eines Ausweichgleises und der Lückenschluss bei der Elektrifizierung bis nach Aulendorf. Die Maßnahmen werden wohl nur kommen, wenn das Land und die Gemeinde mitbezahlen.



Dieter Krattenmacher  
ist Bürgermeister  
von Kißlegg im Allgäu.

**ARVERIO**  
BAYERN

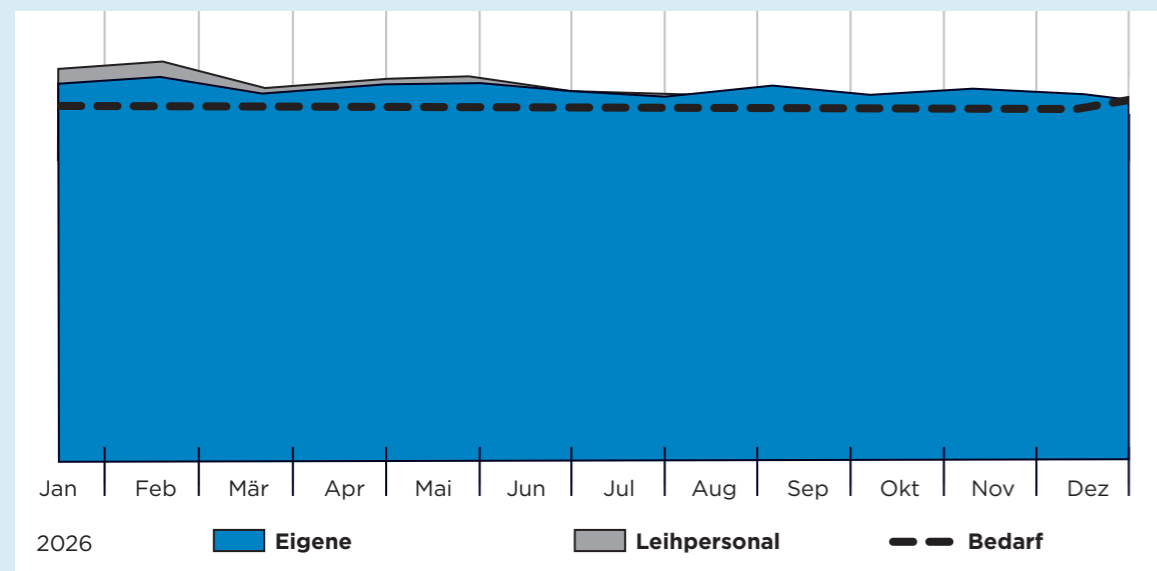


## HABT IHR EIGENTLICH GENUG PERSONAL?

Immer wird uns diese Frage gestellt. Zwar ist das Thema Fachkräftemangel im Lauf der letzten Zeit aus der öffentlichen Diskussion verschwunden, in der Eisenbahnbranche ist **die Frage nach dem Personal** aber nach wie vor ein ganz entscheidender Punkt. Für Unternehmen wie Arverio stehen dabei neben anderen Berufsgruppen zum Beispiel in Planung und Disposition vor allem die Lokführer:innen im Fokus. In diesem Artikel erläutern wir, was Arverio macht, um genügend qualifizierte und gute Lokführer:innen zu haben.

Arverio Bayern hat von Beginn viel in Personalgewinnung und die Ausbildung der Lokführer:innen investiert. **Denn nur wenige Mitarbeiter:innen sind vom vorherigen Streckenbetreiber zu uns gewechselt.**

### ENTWICKLUNG LOKFÜHRER:INNEN ARVERIO BAYERN 2026



Daher hat Arverio hauptsächlich auf sogenannte Quereinsteiger:innen gesetzt, die zuvor einen anderen Beruf gelernt haben und dann in ca. 11 Monaten zu Lokführer:innen ausgebildet werden.

„Das Betriebspersonal ist sehr wichtig für jedes Bahnunternehmen. Wir betreiben dafür bewusst einen hohen Aufwand, denn nur mit einer ausreichenden Anzahl guter Mitarbeiter:innen kann man auch einen guten Zugbetrieb gewährleisten“, sagt dazu Arno Beugel, einer der Geschäftsführer von Arverio.

Die erste Herausforderung ist, möglichst viele Bewerbungen zu erhalten, aus denen man dann die erfolgversprechendsten herausfiltert. „Wir bekommen auch Mails mit wenigen Worten wie etwa *Ich will Züge fahren*“, berichtet Alexander Kolke, der das Recruiting bei Arverio leitet. „Das reicht aber bei weitem nicht. **Wir brauchen Schulzeugnisse, eine Tauglichkeitsuntersuchung beim Arzt, eventuell auch eine Bescheinigung der Sprachkenntnisse und vieles mehr.**“ Die Interessent:innen, deren Unterlagen vollständig sind und die geeignet erscheinen, werden zu einem Bewerbungstermin eingeladen. Da bekommen sie einen vertieften Einblick in die Ausbildung, es wird auch über die Verantwortung des Berufs gesprochen, und es gibt einen Probeunterricht. „Bei einigen zeigt sich dann, dass sie sich etwas anderes vorgestellt haben“, so Kolke. Um einen Eindruck von den Dimensionen zu geben: im vergangenen Jahr gingen bei Arverio Bayern mehrere tausend Bewerbungen für diese Ausbildung ein, letztlich wurde ein mittlerer einstelliger Prozentsatz davon eingestellt.

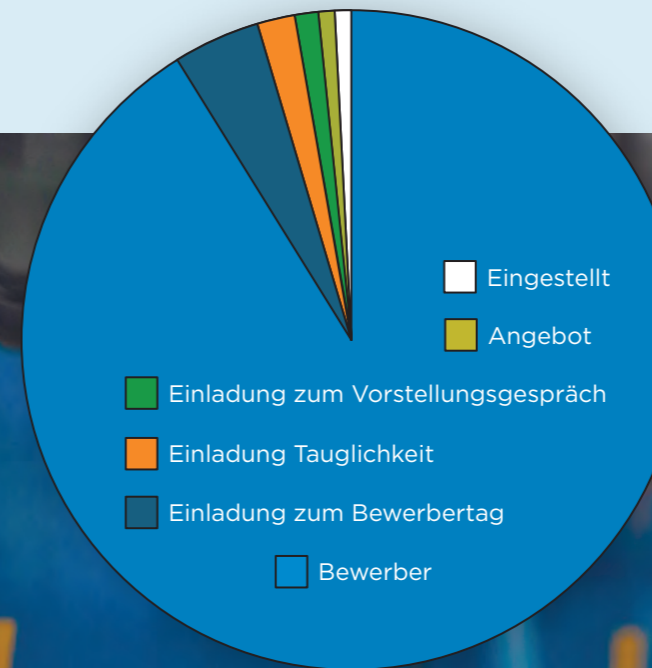
\* Sehen Sie dazu auch die nebenstehende Grafik

### DAS LIEBE GELD

Das Unternehmen bezahlt ab dem ersten Ausbildungstag gemäß Tarifvertrag mit der Gewerkschaft der Lokomotivführer (GdL). In der Qualifizierungsphase verdienen die Mitarbeiter:innen rund 3.000 Euro Brutto im Monat, nach der Ausbildung sind es ca. 4.100 Euro inklusive durchschnittlicher Zulagen und weiterer Gehaltsbestandteile (Stand März 2026).

Für die Ausbildung bezahlt Arverio weit mehr als das Gehalt. Zum Lohn kommen die Lohnnebenkosten, Smartphone, Tablet, Lehrinhalte, Prüfungsgebühren, Verwaltungskosten und manches mehr. Daher kostet Arverio die Ausbildung eines Lokführers oder einer Lokführerin im Durchschnitt einen niedrigen sechsstelligen Betrag. **Unabhängig davon gibt die gesamte Arverio-Gruppe deutschlandweit jährlich einen siebenstelligen Betrag für Personalwerbung aus.**

### EINSTELLUNGSQUOTE QUEREINSTEIGER:INNEN ARVERIO BAYERN 2025



Zudem gibt es bei Arverio eine eigene Akademie mit rund 30 Vollzeitstellen. Dort werden die Quereinsteiger:innen in Theorie und Praxis ausgebildet, geprüft, und es erfolgt eine kontinuierliche Fortbildung des fahrenden Personals.

### ARVERIO BAYERN HAT INZWISCHEN GENUG EIGENE LOKFÜHRER:INNEN

Während Lokführer:in vor gar nicht so langer Zeit ein Mangelberuf war, hat sich inzwischen das Blatt gewendet: Deutschlandweit spricht man nicht mehr von einem Lokführermangel. Um dennoch auftretende Engpässe zu überwinden, gibt es Personaldienstleister, die Lokführer:innen verleihen. Auch wir von Arverio haben lange Zeit diese Dienstleistung in Anspruch genommen; inzwischen haben wir unter dem Namen Arverio Drive einen eigenen Personaldienstleister gegründet, der Lücken bei den Arverio-Gesellschaften schließt und auch Personal auf dem Markt anbietet. **Arverio Bayern selbst braucht inzwischen kaum noch Lokführer:innen aus diesem Pool und wird bald ganz mit eigenen Kräften auskommen.**

