

#PRESSEMITTEILUNG 14. August 2014

Die deutschsprachigen Verkehrsgewerkschaften fordern Bahnchefs zu mehr Kontrollen auf

Der Mangel an Kontrollen im Schienengüterverkehr bezüglich Ausbildung, Fahrerlaubnis und der Fahrzeiten des Lokführer stellt ein zunehmendes Problem im europäischen Eisenbahnwesen dar. Diese gemeinsame Auffassung vertreten die Vorsitzenden der deutschsprachigen Eisenbahngewerkschaften in Europa. Die Vorsitzenden der EVG (Deutschland), vda (Österreich), SEV (Schweiz) und FNCTTFEL (Luxemburg) forderten die Eisenbahnverkehrsunternehmen in Europa deshalb zu mehr Kontrollen auf. Anlass dazu war der Unfall in Mannheim, bei dem ein Güterzug mit einem Eurocity kollidierte. Die Vertreter der vier Eisenbahngewerkschaften trafen sich am Rande des Kongresses der Internationalen Transportarbeiterföderation (ITF) in Sofia.

Der Mangel an Kontrollen im Schienengüterverkehr bezüglich Ausbildung, Fahrerlaubnis und der Fahrzeiten des Lokführer stellt ein zunehmendes Problem im europäischen Eisenbahnwesen dar. Diese gemeinsame Auffassung vertreten die Vorsitzenden der deutschsprachigen Eisenbahngewerkschaften in Europa. Die Vorsitzenden der EVG (Deutschland), vda (Österreich), SEV (Schweiz) und FNCTTFEL (Luxemburg) forderten die Eisenbahnverkehrsunternehmen in Europa deshalb zu mehr Kontrollen auf. Anlass dazu war der Unfall in Mannheim, bei dem ein Güterzug mit einem Eurocity kollidierte. Die Vertreter der vier Eisenbahngewerkschaften trafen sich am Rande des Kongresses der Internationalen Transportarbeiterföderation (ITF) in Sofia.

Guy Greivelding, Präsident des luxemburgischen Landesverbandes und Präsident der Sektion Eisenbahn der ETF machte deutlich: "Wir fordern eine einheitliche Prüfungsverordnung, die die Mindestausbildung, die Prüfungsanforderungen aber auch die Qualifikation der Prüfer festschreibt."

Ein Problem sind zudem die mangelnden Kontrollen bezüglich der Fracht. Im liberalisierten Schienengüterverkehr querten Güterzüge mit Gefahrgut mehrere Länder und dicht besiedelte Gebiete, bevor erstmals kontrolliert werde, ob die Beladung korrekt sei, und Frachtbriefe mit der realen Zugreihung übereinstimmten. Die Selbstkontrolle der Unternehmungen scheine nicht oder nur unzureichend zu funktionieren. Dietmar Weiss, österreichischer Bundessekretär Schiene, zeigte sich besorgt: "Als Minimum sind europaweit koordinierte Kontrollen notwendig, sowie digitale Tachographen. Die Arbeits- und Fahrzeiten im grenzüberschreitenden Verkehr müssen überprüfbar werden ", sagte er.

"Der politische Wille, hier irgendetwas zu regulieren, scheint komplett zu fehlen, was wir nur verurteilen können", erklärte Giorgio Tuti, Präsident des schweizerischen SEV . "Jeder LKW-Fahrer hat regulierte Lenkzeiten, weshalb soll dies nicht auch für die Beschäftigten im Schienenverkehr gelten?", stellte er fest.

Das dem europäischen Parlament vorliegende "vierte Eisenbahnpaket hatte zunächst einige Kontrollmechanismen vorgesehen, im Laufe des politischen Prozesses wurden alle Forderungen nach verstärkten Kontrollen aber wieder gestrichen.

Alexander Kirchner, Vorsitzender der deutschen Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft machte vor diesem Hintergrund deutlich: "Im deregulierten Europa gibt es keine vernünftigen Kompetenzen und Zuständigkeiten bezüglich staatlicher Kontrollen, diese Schlupflöcher werden nach Kräften ausgenutzt."

Die vier Gewerkschaften fordern daher ein Treffen mit den wichtigsten europäischen Bahnchefs. Auf diesem müsste festgelegt werden, wie auch die Unternehmungen endlich ihrer führenden Rolle in der Entwicklung der Schiene in Europa gerecht werden. Nicht nur die Arbeitnehmer hätte ein vitales Interesse daran, dass der Schienengüterverkehr auch unter geänderten Bedingungen sicher ist, so die vier Bahngewerkschaften EVG (Deutschland), vda (Österreich), SEV (Schweiz) und FNCTTFEL (Luxemburg).