

#PERSONENVERKEHR 28. Juli 2015

EVG erreicht erste Veränderungen nach Unfall in Mannheim - Fehlende Kontrollen und unklare Regelungen bleiben ein Problem

Der Vorsitzende der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG), Alexander Kirchner, hat ein Jahr nach dem Eisenbahnunfall von Mannheim auf erste Erfolge verwiesen, die die EVG erreichen konnte. Zugleich kritisierte er das Desinteresse maßgeblich politisch Verantwortlicher, dringend notwendige Veränderungen anzugehen.

So habe die EVG darauf gedrungen, dass Fahr- und Ruhezeiten künftig für alle Triebfahrzeugführer gelten, die auf dem deutschen Schienennetz unterwegs sind - auch für die selbstständigen Lokführer, die bislang keiner gesetzlichen Vorschrift unterlagen. Im Entwurf der Elften Änderungsverordnung eisenbahnrechtlicher Vorschriften, die in Kürze erlassen werden soll, sei eine solche Regelung erhalten, machte Kirchner deutlich.

Der Vorsitzende der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG), Alexander Kirchner, hat ein Jahr nach dem Eisenbahnunfall von Mannheim auf erste Erfolge verwiesen, die die EVG erreichen konnte. Zugleich kritisierte er das Desinteresse maßgeblich politisch Verantwortlicher, dringend notwendige Veränderungen anzugehen.

So habe die EVG darauf gedrungen, dass Fahr- und Ruhezeiten künftig für alle Triebfahrzeugführer gelten, die auf dem deutschen Schienennetz unterwegs sind - auch für die selbstständigen Lokführer, die bislang keiner gesetzlichen Vorschrift unterlagen. Im Entwurf der Elften Änderungsverordnung eisenbahnrechtlicher Vorschriften, die in Kürze erlassen werden soll, sei eine solche Regelung erhalten, machte Kirchner deutlich.

Zudem forderte der EVG-Vorsitzende deutlich kürzere Fahrzeiten. Für LKW- und Busfahrer schreibe eine europäische Verordnung Ruhezeiten nach 4:30 Stunden ununterbrochener Fahrt vor, für Lokführer würden solche Pausen - entsprechend des Arbeitszeitgesetzes - erst nach 6 Stunden Fahrzeit gelten. "Hier ist eine Anpassung nötig, vor allem aber müssen die Regelungen endlich auch regelmäßig kontrolliert werden", so Kirchner. Dies habe insbesondere der Unfall von Mannheim deutlich gemacht.

"Nach uns vorliegenden Informationen hat der Lokführer, der in Mannheim den Unfall verursacht hat, die Mindestruhezeit von 9 Stunden nicht eingehalten", stellte Alexander Kirchner fest. Unklare Zuständigkeiten der Aufsichtsbehörden, vor allem aber das Fehlen eines Erfassungsgerätes auf den Loks, lade zu Missbrauch geradezu ein, machte der EVG-Vorsitzende deutlich. Die Forderung der EVG, alle Triebfahrzeuge auf dem deutschen Eisenbahnnetz bereits ab 2017 mit entsprechenden Erfassungsgeräten auszustatten, fände beim Gesetzgeber keinen Widerhall. Auch die Eisenbahnunternehmen verweigerten sich und argumentierten mit zusätzlichen Kosten. Ebenso würde die Forderung nach einer "elektronischen Fahrerkarte", auf der Lenk- und Ruhezeiten sowie der Nachweis von entsprechenden Befähigungen erfasst werden, von der Politik nicht aufgegriffen.

"Das ist fahrlässig", kritisierte Kirchner. Bei Bussen und Lastwagen sei dies seit Jahrzehnten Standard. Schon die unregelmäßigen Überprüfungen des Güterverkehrs auf den Autobahnen zeigten, wie notwendig solche Kontrollen sind, um den schwarzen Schafen Einhalt zu gebieten. "Diese schwarzen Schafe haben wir, wie sich wieder einmal gezeigt hat, auch auf der Schiene, doch hierfür interessiert sich offensichtlich niemand", stellte der EVG-Vorsitzende fest.

In diesem Zusammenhang kritisierte Kirchner den zunehmenden Einsatz von Leiharbeitern als Lokführer sowie den Einsatz von selbstständigen Lokführern. "Wir halten diese Entwicklung für fatal", machte der EVG-Vorsitzende deutlich. "Jeder Eisenbahner, der betriebliche Aufgaben wahrnimmt, muss in dem jeweiligen Unternehmen beschäftigt sein - und das ist dann auch für die entsprechende Ausbildung und Streckenkenntnis verantwortlich", so Kirchner. Wichtig seien dabei insbesondere einheitliche Ausbildungsstandards für Lokführer, an denen es weiterhin fehle.

Der Unfallverursacher von Mannheim sei als Leiharbeiter eingesetzt gewesen und habe ganz offensichtlich nicht gewusst, welche Signale im Bahnhof ihm gegolten hätten. "Wer musste Befähigung und Streckenkenntnis im Vorfeld kontrollieren und gewährleisten", fragte Kirchner? Der Auftraggeber, die Leiharbeitsfirma oder allein der Lokführer? Die Frage der Verantwortung habe im Wettbewerb offensichtlich nur eine untergeordnete Rolle gespielt.

"Für uns als EVG ist deshalb eines ganz klar, machte Kirchner deutlich: "Es muss Schluss sein mit Lohn- und Sozialdumping durch Leiharbeit und Werkverträge. Wir wollen die Rückkehr zu normalen Arbeitsverhältnissen in Vollzeit, unbefristet und tariflich geregelt", so der EVG-Vorsitzende. Der Eisenbahnunfall in Mannheim zeige die Richtigkeit und Notwendigkeit einer solchen Forderung.

"Um die hohen Sicherheitsstandards im Eisenbahnverkehr auf Dauer zu gewährleisten, muss die Politik endlich aktiv werden. "Heute sorgen die fest angestellten, gut ausgebildeten und erfahrenen Eisenbahnerinnen und Eisenbahner für einen sicheren Betrieb. Wir dürfen nicht zulassen, dass das Sicherheitsniveau durch die Auflösung geregelter Arbeitsverhältnisse und Ausbildungsgänge aufgeweicht wird", machte der EVG-Vorsitzende deutlich. "Das Argument, dass bislang kaum etwas passiert sei, lassen wir nicht gelten. Wir wollen, dass auch in Zukunft nichts passieren wird", so Kirchner

Am 1. August 2014 war in Mannheimer Bahnhof ein Güterzug mit einem IC kollidiert. Die näheren Umstände sind von der Staatsanwaltschaft bislang noch nicht aufgeklärt worden. Die EVG hatte gleich nach dem Unfall den "Wildwuchs" im Eisenbahnbereich kritisiert. So sei das niederländische

Unternehmen ERS Tochter einer britischen Eisenbahngesellschaft, die Lok des unfallverursachenden Zuges österreichischer Herkunft und der Lokführer bei einem Personaldienstleister beschäftigt.

Kirchner hatte, unter Bezug auf die Vielzahl der Akteure, schon damals kritisiert: "Der politisch gewollte Wettbewerb nimmt mittlerweile beängstigende Formen an". Diese Feststellung hat am Jahrestag des Unglücks nichts an Bedeutung verloren.