



Pressekonferenz, 01. August 2015
Ein Jahr nach dem Unfall in Mannheim

Forderungen (und erste Erfolge) der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft zur Sicherheit im Eisenbahnbetrieb

Wir leben
Gemeinschaft



Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft
Vorstandsbereich Vorsitzender
Weilburger Straße 24 – 60326 Frankfurt/Main
www.evg-online.org

Mitglied:
des Deutschen Gewerkschaftsbundes (DGB)
der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF)
der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF)

1. Fahr- und Ruhezeiten für TriebfahrzeugführerInnen

Die EVG fordert, dass für alle Triebfahrzeugführerinnen und Triebfahrzeugführer, die auf deutschen Eisenbahnstrecken im Einsatz sind, unabhängig vom Status (angestellt, verbeamtet oder selbständig) verbindliche Fahr- und Ruhezeitvorschriften gelten. Die ununterbrochene Fahrzeit auf dem Führerstand darf 4:30 h nicht überschreiten. Auch für die maximale Dauer der Schichten im Tag- und Nachtdienst sowie für garantierte Ruhezeiten zwischen den Schichten sowie im Wochen- und Jahresverlauf müssen gesetzliche Regeln greifen. Die Übertragung der Vorschriften der VO (EG) 561/2006 (Verordnung für die Lenk- und Ruhezeiten für Kraftfahrer) ist zu prüfen.

Sachstand nach Einschätzung der EVG:

Im aktuellen Entwurf der 11. Verordnung zur Änderung des Eisenbahnrechts (11. ERÄV) ist vorgesehen, dass Arbeitszeitvorschriften künftig auch für Selbständige Lokführer gelten. Damit wurde eine Forderung der EVG aufgegriffen.

Zur Umsetzung unserer Forderung nach Verkürzung der ununterbrochenen Fahrzeiten und einheitlichen Regelungen gibt es bislang jedoch weder bei der EU noch beim Bundesgesetzgeber oder der Eisenbahnaufsicht (EBA) ernsthafte Ansätze. Die Vorschriften für grenzüberschreitend im interoperablen Verkehr eingesetzte LokführerInnen reichen nicht aus.

2. Bundeseinheitliche Prüfungsordnung und Ausbildungsvorschriften für Lokführerinnen und Lokführer

Die EVG fordert, schnellstmöglich - jedenfalls noch während dieser Legislaturperiode - eine bundeseinheitliche, verbindliche Ausbildungs- und Prüfungsordnung für das Triebfahrzeugpersonal zu erlassen. Darin sind die Dauer der Ausbildung (mindestens zwölf Monate) und die Ausbildungsinhalte verbindlich und bundesweit einheitlich zu regeln. Außerdem muss für alle Prüfungen eine neutrale, zertifizierte Prüfungsstelle zuständig sein, z.B. die IHK.

Sachstand nach Einschätzung der EVG:

Im aktuellen Entwurf der 11. Verordnung zur Änderung des Eisenbahnrechts (11. ERÄV) ist für mündliche Prüfungen die Unabhängigkeit der Prüfer vorgesehen. Damit wurde ein Teil der EVG-Forderung aufgegriffen. Darüber hinaus sind derzeit weder bei der EU noch beim Bundesgesetzgeber oder der Eisenbahnaufsicht (EBA) Ansätze zur Umsetzung der Forderung erkennbar.

3.

Nachweispflicht der EVU über beschäftigte TriebfahrzeugführerInnen

Der Eisenbahnbetriebsleiter, bzw. der Beauftragte für das Sicherheits-Management-System (SMS) ist für die Zufahrt des durchführenden EVU und für den Einsatz und die Qualifikation des Triebfahrzeugpersonals verantwortlich. Die EVG fordert, dass die EVU - bei einem Einsatz von betriebsfremdem Personal - verpflichtet werden, müssen gegenüber dem Eisenbahnbundesamt (EBA) entsprechende Nachweise über die Eignung und Befähigung zu erbringen. Diese Maßnahmen müssen kurzfristig als Sofortmaßnahme getroffen werden. (Eisenbahnaufsicht des EBA)

Sachstand nach Einschätzung der EVG:

Das EBA hat nach dem Unfall im Rahmen der Eisenbahnaufsicht etwa 300 Eisenbahnunternehmen nach dem Lokführereinsatz befragt. Das ist eine richtige Maßnahme; es ist wichtig, dass die Angaben der Unternehmen durch das EBA auch überprüft werden und ggf. durch geeignete Maßnahmen sichergestellt wird, dass nur ausreichend ausgebildete und streckenkundige Lokführer eingesetzt werden. Die EVG fordert eine klare Vorschrift (Rechtsverordnung) zur Nachweispflicht, Transparenz zu den Prüfungsergebnissen und mehr Konsequenz bei Prüfungen durch das EBA oder andere zuständige Behörden. Eine entsprechende Ergänzung der Eisenbahnbau- und -betriebsordnung (EBO) ist notwendig.

4.

Höhere Deckungssumme für die Pflicht-Haftpflichtversicherung der EVU

Die EVG fordert, dass künftig EVU nur noch zum Betrieb zugelassen werden dürfen, wenn sie eine Haftpflichtversicherung mit einer Deckungssumme von mindestens 75 Mio. € je Schadensereignis nachweisen. Fährt das Unternehmen ausschließlich unter sehr einfachen Betriebsverhältnissen, kann die Summe geringer sein (15 bis 25 Mio. €). Fährt das EVU im Hochgeschwindigkeitsverkehr (mehr als 189 km/h) muss die Summe deutlich höher liegen als 75 Mio. €. Es muss sichergestellt werden, dass dieser Versicherungsschutz auch beim Einsatz von LeiharbeiterInnen greift.

Sachstand nach Einschätzung der EVG:

Die EVG hat erreicht, dass im aktuellen Entwurf des Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG) der § 14 b im Allgemeinen Eisenbahn-Gesetz (AEG) neu gefasst wird. Hier soll eine deutlich höhere Mindesthaftpflichtversicherungssumme vorgesehen werden. Diese Vorschrift ist notwendig, um die beteiligten Eisenbahnerinnen und Eisenbahner im Falle der Insolvenz des Eisenbahnunternehmens, das für den Unfall verantwortlich ist, zu schützen.



5. Leiharbeit / Personaldienstleister

Die EVG fordert, dass Triebfahrzeugführer oder anderes Bahnpersonal mit betrieblichen Aufgaben grundsätzlich in dem Unternehmen, das für die Zugfahrt betrieblich verantwortlich ist, in einem direkten Beschäftigungsverhältnis stehen müssen. Dadurch wird die Kontrolle von Arbeitszeit, Eignung, Ausbildungsstand und Streckenkunde vereinfacht. Schnittstellen und Fehlerquellen werden minimiert.

Sachstand nach Einschätzung der EVG:

Zur Umsetzung dieser Forderung gibt es bislang weder bei der EU noch beim Bundesgesetzgeber oder der Eisenbahnaufsicht (EBA) ernsthafte Ansätze.

6. Nationales und internationales Fahrerregister

Die EVG fordert, dass die Führerscheine für Triebfahrzeugführer europaweit erfasst werden. Nach derzeitigem EU-Recht sind nationale Fahrerregister in den Mitgliedsstaaten aufzubauen und bestimmte Daten den Behörden in anderen Mitgliedsstaaten mitzuteilen.

Sachstand nach Einschätzung der EVG:

Das europäische und das deutsche Recht sehen entsprechende Regelungen bereits im Ansatz vor. Es fehlt aber noch der Aufbau funktionierender Verwaltungs-, Kontroll- und Kommunikationsstrukturen (einschließlich Sperrlisten) sowie der Aufbau funktionierender Triebfahrzeugführerscheinregister in mehreren Mitgliedsstaaten.

7.

Ausrüstung aller Lokomotiven und Triebzüge mit digitalen Tachographen (Erfassungsgeräte, Elektronische Fahrerkarte)

Die EVG fordert, dass alle Triebfahrzeuge auf dem deutschen Eisenbahnnetz spätestens im Jahr 2020 mit Erfassungsgeräten für die Fahr- und Ruhezeiten der Triebfahrzeugführer ausgestattet sind. Angestrebt wird ein noch früherer Zeitpunkt. Neufahrzeuge müssen spätestens ab 2017 entsprechend ausgestattet sein.

Weiterhin fordert die EVG, dass alle TriebfahrzeugführerInnen auf dem deutschen Schienennetz künftig mit einer elektronischen Fahrerkarte ausgerüstet sein müssen, auf der die Fahr- und Ruhezeiten erfasst werden. Die Fahrerkarte ist zusätzlich zum Nachweis der Eignung und Befähigung einzusetzen und sollte auch europaweit vorgeschrieben werden.

Sachstand nach Einschätzung der EVG:

Bisher gibt es keine Vorschriften für die Erfassungsgeräte. Selbst gegen die Forderung der EVG und ihrer europäischen Partnergewerkschaften, Neufahrzeuge ab 2017 mit Erfassungsgeräten auszustatten (ggf. im technischen Teil des 4. Eisenbahnpakets) gibt es starken Widerstand. Es ist weiter offen, ob die Neufahrzeuge tatsächlich ab 2017 mit den Erfassungsgeräten ausgerüstet werden. Offen bleibt auch, wie mit den Alt-Fahrzeugen umgegangen wird. Klärungsbedarf besteht weiter, welche Daten erfasst werden und inwieweit das System genutzt werden kann, um das Vorhandensein eines gültigen Triebfahrzeugführerscheins, der notwendigen Zusatzbescheinigungen und der Streckenkenntnis zu dokumentieren.

8. Kontrollen von Fahr- und Ruhezeiten, Lizenzen und Streckenkenntnis

Die EVG fordert, die Zuständigkeit für die Kontrolle der Fahr- und Ruhezeiten des Lokpersonals klar zu regeln. Die Kontrollinstanz muss personell entsprechend ausgestattet werden. Das Kontrollpersonal muss hinreichend ausgebildet sein, um den Bahnbetrieb und seine Gefahren zu kennen (Betreten des Bahngeländes).

Die Zuständigkeit für die Kontrollen kann beim Eisenbahnbundesamt (EBA) oder bei einer von den Sozialpartnern geschaffenen und amtlich beauftragten Einrichtung liegen. Eine Mindestkontrolldichte ist vorzusehen.

Die Kontrollen sollten auch die Eignung und Befähigung des Personals umfassen.

Sachstand nach Einschätzung der EVG:

Die Zuständigkeit für die Kontrollen der Fahr- und Ruhezeiten ist bisher nicht sachgerecht geregelt. Zuständig für die Kontrollen der Arbeitszeit sind heute die Gewerbeaufsichtsämter, die mit dem Thema überfordert sind. Nach Informationen von Lokführern aus kleinen EVUs wurden diese beispielsweise noch nie vom EBA kontrolliert.

Der Umfang der Kontrollen sowie die Ausstattung und das Interesse der zuständigen Behörden sind nach wie vor völlig unzureichend. Politische Initiativen seitens des Bundes zur Verbesserung der Situation sind derzeit nicht erkennbar.

9. Turnusmäßige Überprüfung der zugelassenen Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU)

Die EVG fordert, dass turnusgemäß geprüft wird, ob die Voraussetzungen für die Zulassung als EVU weiterhin vorliegen.

Sachstand nach Einschätzung der EVG:

Leider gibt es zur Umsetzung dieser Forderung bislang weder bei der EU noch beim Bundesgesetzgeber oder der Eisenbahnaufsicht (EBA) ernsthafte Ansätze.

10.

Gesetzliche Meldepflicht für Unfälle und Vorfälle

Die EVG fordert die Einführung einer gesetzlichen Meldepflicht aller Unfälle und Vorfälle an die Betriebsräte der jeweiligen Netzbetreiber. Dadurch können die Betriebsräte der Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen in die Lage versetzt werden, die Sicherheit ihrer Mitarbeiter, die im Gleis tätig sind, zu kontrollieren somit zu einem Baustein der neuen Sicherheitsarchitektur im Schienenverkehr zu werden.

Sachstand nach Einschätzung der EVG:

Die EVG schlägt vor, dem Beispiel von Österreich zu folgen und entsprechende Konzernbetriebsvereinbarungen anzuschließen. Noch besser wäre eine Vorschrift durch Bundesgesetz (Allgemeines Eisenbahngesetz).

11.

„Just culture“ im Eisenbahnbetrieb (angemessene Berichterstattungskultur über sicherheitsrelevante Informationen)

Die EVG fordert zu überprüfen, ob das Instrument der „Just culture“ im deutschen Eisenbahnverkehr genutzt werden kann und welche rechtlichen Regelungen zur Absicherung ggf. erforderlich sind. Solche Systeme werden beispielsweise in der Luftfahrt und im Gesundheitsbereich bereits erfolgreich angewendet und dienen dazu, dass die Beschäftigten sicherheitsrelevante Fehler und Fehlerquellen nennen können, ohne dadurch arbeits- oder strafrechtliche Schwierigkeiten zu bekommen.

Sachstand nach Einschätzung der EVG:

Die Forderung nach „Just culture“ oder „Blame-free culture“ wurde in den aktuellen Entwurf des technischen Teils des „4. Eisenbahnpaketes“ der EU aufgenommen. Die Vorgaben sind aber noch recht vage und müssten dann auch erst noch in deutsches Recht umgesetzt werden.