

Bundesministerium für
Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Frau Martina Pailer
Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn

mobifair
für fairen
Wettbewerb in der
Mobilitätswirtschaft e.V.

Adresse:
Westendstr. 52
60325 Frankfurt/Main

Telefon:
(0 69) 27 13 99 66

Telefax:
(0 69) 27 13 99 6 - 77

E-Mail:
info@mobifair.eu

www.mobifair.eu

07. Oktober 2010

Stellungnahme von mobifair e.V. zur 5. Verordnung zum Erlass und zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften

Einleitung

mobifair e.V. begleitet seit Jahren aktiv die Entwicklungen auf dem Verkehrssektor, insbesondere die Entwicklung bezüglich der Einhaltung oder Umgehung von Sozialnormen und Lohnstandards. Dabei werden besonders die Methoden dokumentiert, mit denen Unternehmen versuchen, Wettbewerbsvorteile auf dem Rücken der Beschäftigten zu erlangen. So hat mobifair u.a. zur Aufdeckung der Machenschaften von easy2learn – einer sogenannten Lokführerausbildungsschule – beigetragen.

Unter der Maßgabe dieser Sichtweise begrüßt mobifair e.V. grundsätzlich den vorgelegten Entwurf zur 5. Verordnung zum Erlass und zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften, weist aber eindringlich auf notwendige Änderungen in den folgenden Punkten hin:

Triebfahrzeugführerschein

Der Triebfahrzeugführerschein wird begrüßt und es wird festgestellt, dass dadurch eine Vereinheitlichung in der Dokumentation und grenzüberschreitend eine Angleichung der Ausbildungsstandards möglich wird.



Zum § 5 (Seite 79)

Hier geht es im Absatz 1 um die Voraussetzungen zum Erlangen eines Triebfahrzeugführerscheins und die Regelung des Mindestalters. Es wird die Ausnahmeerteilung ab 18 Jahren für das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland erwähnt.

mobifair:

Bezüglich des Zulassungsalters sollte jedoch die in § 5 Satz 1 Nummer 6 aufgenommene Ausnahme stark reglementiert sein. Eine solche Ausnahme sollte nur möglich sein, wenn die Zustimmung vom EBA vorliegt und der Tf nur auf begrenzten und zu benennenden Strecken eingesetzt wird.

Der Satz 1 Nummer 5 verweist darauf, dass der Triebfahrzeugführer über die notwendige Fachkunde verfügen muss. Dabei ist eine bestandene Abschlussprüfung der Fachrichtung Lokführer und Transport über die Berufsausbildung zum Eisenbahner im Betriebsdienst gleichgesetzt.

mobifair:

Wir halten die EiB LT-Ausbildung für eine Mindestnorm zum Erreichen einer notwendigen Ausbildungsqualität. Als dringend notwendig sehen wir einen technischen Ausbildungsblock, der die Triebfahrzeugführer stärker mit ihrem Arbeitsgerät – dem Triebfahrzeug – vertraut macht.

Zum § 21 (Seite 90)

Hier wird im vorletzten Absatz festgelegt, dass der Triebfahrzeugführer mit Besitz der Erlaubnis nach der VDV-Vorschrift 753, selbst den Antrag auf Erteilung eines Triebfahrzeugführerscheins bis zum 13.01.2017 stellen muss.

mobifair:

Bezüglich der Erlangung des Triebfahrzeugführerscheins bzw. des Anerkennungsverfahrens einer Erlaubnis nach VDV-Schrift 753 sei angemerkt, dass die Verlagerung der Tauschpflicht auf den Triebfahrzeugführer und weg vom Unternehmen ein Systembruch darstellt und ggf. anfallende Kosten ebenfalls auf den Triebfahrzeugführer abwälzt. Während die Dokumentation und Erfassung von Zusatzbescheinigungen dem Unternehmen (bzw. dem Eisenbahnbetriebsleiter) übertragen werden, wird hier die Verantwortung auf den Triebfahrzeugführer abgewälzt. Innerhalb der bestehenden Vorschriften ist ein Eisenbahnbetriebsleiter zuständig, die Fahrtüchtigkeit und vorhandenen Qualifikationen vor Fahrtantritt sicherzustellen. Daher sollte er auch verantwortlich sein, dass die bereits erlangten Fahrberechtigungen auf dem aktuellen Stand sind.



Anforderungen

Zur Anlage 6 (Absatz 3) – Infrastrukturbezogene Fachkenntnisse und Anforderungen für die Zusatzbescheinigung – Kenntnis der Strecke.

Hier ist eine Mindestzahl von persönlichen Streckenkenntnisfahrten - bei Tag und Nacht – abgefordert.

mobifair:

Zur Sicherstellung von Ausbildungsstandards und zur Sicherheit aller Beteiligten ist bezüglich der Erlangung von Streckenkenntnis darauf zu achten, dass sie unter Realbedingungen erlangt wird. Ein Ausbilden am Computer oder ein Studium von Filmaufnahmen allein kann nicht ausreichen, wenn die betriebliche Sicherheit gewährleistet werden soll.

Daher ist eine Mindestzahl von persönlichen Streckenkenntnisfahrten aufzunehmen, die jeweils bei Tag und Nacht gesondert abzuleisten sind.

Zusätzlich ist in Anlage 7 Ausbildungsmethode Absatz 2 - Streckenkenntnis kann erworben werden durch... - sicherzustellen, dass die aa) und bb) genannten Methoden verbindlich zur Anwendung kommen und die restlichen Methoden nur ergänzend eingesetzt werden. Ansonsten besteht die Gefahr, dass zu Lasten der Betriebssicherheit und der Fahrgäste und zur Einsparung von Kosten, Eisenbahnverkehrsunternehmen überwiegend auf die kostengünstigeren Varianten cc) und dd) zurückgreifen, die aber mit der praktischen Kenntnis der Strecke nichts zu tun haben.

Abschließend

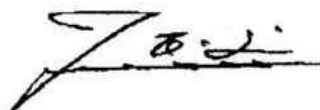
Aufgrund unserer negativen Erfahrungen mit Ausbildungsbetrieben, wie easy2learn, weisen wir noch auf folgendes hin:

Die Zulassung von Schulungs- und Prüfungseinrichtungen darf sich nicht in einer reinen Prüfung nach Aktenlage erschöpfen. Wir mussten feststellen, dass die Aktenlage im konkreten Fall von der Realität völlig losgelöst war. Hier bedarf es einer engeren Kontrolle als dies vor unserer Recherche üblich war. Eine Prüfung vor Ort darf nicht unterbleiben.

mit freundlichen Grüßen



Geschäftsführer



1. Vorsitzender