

Eisenbahnbundesamt  
Herrn  
Gerald Hörster  
Präsident  
Heinemannstraße 6  
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

25. Oktober 2011

## **„Selbständige Lokführer“**

---

Sehr geehrter Herr Hörster,

wir wenden uns heute an Sie, um die Problematik der sogenannten „selbständigen Triebfahrzeugführer“ noch einmal zu beleuchten.

Bereits in der Vergangenheit haben wir zu diesem Thema korrespondiert. Leider mussten wir im Rahmen unserer aktuellen Recherchen feststellen, dass sich die Situation auf dem Eisenbahnmarkt nicht verbessert hat.

Wie Sie uns zuletzt mit Schreiben vom 11.11.2010 noch einmal bestätigten, kennt das AEG keinen selbständigen Lokführer im Sinne von „selbständig tätig“. Jeder Lokführer unterliegt der Kontrolle und Überwachung durch den Eisenbahnbetriebsleiter (EBL) des einsetzenden Eisenbahnverkehrsunternehmens (EVU). Insoweit trägt auch der EBL die Verantwortung, dass die EVU den Eisenbahnbetrieb sicher führen.

Hier genau befindet sich das Spannungsfeld zwischen Eisenbahnrecht mit der organisatorischen Eingliederung in das EVU und der Abgrenzung zwischen Arbeitnehmern und Selbständigen nach § 7 Sozialgesetzbuch Viertes Buch (SGB IV).

Hierbei ist nach ständiger Rechtsprechung des Bundessozialgerichts unstrittig, dass es sich um einen Arbeitnehmer handelt, wenn er in den Betrieb eingegliedert ist und dabei Zeit, Dauer, Ort und Art der Ausführung einem Weisungsrecht des Arbeitgebers unterliegt. Von Selbständigkeit geht man aus, wenn ein eigenes unternehmerisches Risiko getragen wird, eine eigene Betriebsstätte vorhanden ist, man über die eigene Arbeitskraft ebenso selbst verfügen kann, wie über seine Arbeitszeit. Nach unserer Auffassung, die nicht nur vom Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, sondern auch in den wenigen vorhandenen Gerichtsentscheidungen zu diesem Thema bestätigt werden (so zum Beispiel: SG Würzburg, S 14 R 4145/08 E), spricht der Grundgedanke der Selbständigkeit – insbesondere die Weisungsfreiheit und das Vorhandensein von eigenen Betriebsmitteln – gegen die Annahme, dass es selbständige Lokführer geben kann. Gerade weil diese sogenannten „selbständigen Lokführer“ weisungsgebunden arbeiten, voll in den Ablauf der Eisenbahnverkehrsunternehmen integriert sind und über ihre Tätigkeit nicht ausreichend selbstbestimmen können, handelt es sich um Arbeitnehmer im Sinne des § 7 SGB IV.

Wir haben vor allem **sicherheitsrelevante Verstöße** im Blick, die den Einsatz von sogenannten „selbständigen Triebwagenführern“ nach unserer Sicht so gefährlich machen.

Diese Befürchtung gründet sich in den Hinweisen, die mobifair über selbständige Triebfahrzeugführer erhält, die ihre Dienste vielen EVU anbieten. Auch im Internet finden sich sehr leicht entsprechende Hinweise und Werbungen dieser „selbständigen Triebfahrzeugführer“. Diese Triebfahrzeugführer verkünden im Gespräch, dass sie als „selbständige Unternehmer“ an keine Arbeitszeitregelungen gebunden seien. Gerade der Umstand, dass diese sogenannten „selbständigen Triebwagenführer“ damit werben, dass sie nicht dem Arbeitszeitrecht unterfallen, führt zu der begründeten Befürchtung, dass hier wichtige, für die Sicherheit im Schienenverkehr relevante Regelungen bewusst unterlaufen werden sollen. Damit wird auch der tatsächliche Einsatz dieser sogenannten Selbständigen erklärbar. Gerade im zunehmenden Wettbewerb im Schienenverkehr sind diese Entwicklungen fatal und müssen zu einer stärkeren Regulierung führen.

Im Internetauftritt der sogenannten „selbständigen Lokführer“ finden sich Hinweise auf die flexiblen Einsatzmöglichkeiten und die umfassenden Streckenkenntnisse oder Baureihennachweise. Die Namen dieser Selbständigen haben wir erfasst und diesem Schreiben beigefügt. Einige dieser Triebfahrzeugführer werben auf ihrer Homepage auch mit den Unternehmen als Referenz, für die sie schon tätig waren.

Die Gefahren bei dieser Art der Tätigkeit sehen wir im Wesentlichen in der fehlenden Kontrollmöglichkeit durch den überwachenden EBL im Einsatzunternehmen. Wenn sich ein sogenannter „selbständiger Triebfahrzeugführer“ zwar während seines Einsatzes im EVU dem dortigen EBL unterstellt, kann dieser EBL, selbst wenn er seine Aufgabe sehr genau ausführt, keinerlei Angaben zur vorangegangenen oder nachfolgenden Tätigkeit dieses „selbständigen Triebfahrzeugführers“ machen.

Damit kann er seine Überwachungsfunktion schon nicht mehr fachgerecht ausüben. Hat ein Triebfahrzeugführer nur einen Arbeitgeber oder Auftraggeber, dann hat dieser die Arbeitszeiten im Blick. Wird ein sogenannter „selbständiger Triebfahrzeugführer“ jedoch für mehrere EVU tätig, kann der einzelne EBL die Arbeitszeit immer nur in dem einzelnen EVU prüfen. Damit werden sicherheitsrelevanten Arbeitszeitverstößen Tür und Tor geöffnet.

Gesetze und Verordnungen sind immer nur so gut, wie ihre Umsetzung bei den betroffenen Unternehmen auch überwacht wird. Wenn die gesetzlichen Regelungen keinen adäquaten Kontrollmechanismen unterliegen, wird der Wille des Gesetzgebers nicht genügend Beachtung finden.

Wenn die sicherheitsrelevanten Bestimmungen von dem einsetzenden EVU nicht kontrolliert werden, weil sie vom dortigen EBL gar nicht kontrolliert werden können (Arbeits- und Pausenzeiten) und der „selbständige Triebfahrzeugführer“ keiner anderen EBL-Kontrolle unterliegt, dann handelt es sich um einen eklatanten Sicherheitsmangel.

Hier wird nicht nur die Gesundheit des Triebfahrzeugführers aufs Spiel gesetzt! Hier werden auch die hohen Sicherheitsstandards des Systems Eisenbahn untergraben.

Wir fordern hier eine engmaschige Kontrolle der EVU, die durch den Einsatz selbständiger Lokführer auffallen, durch die zuständige Aufsichtsbehörde. Die EVU müssen die eingesetzten Triebfahrzeugführer offenlegen. EVU, denen der Einsatz selbständiger Triebfahrzeugführer nachgewiesen wurde, müssen streng kontrolliert werden. Hier wird mit dem Leben und der Gesundheit aller Teilnehmer am Eisenbahnbetrieb in unverantwortlicher Weise gespielt.

Wichtig ist, dass es hier zu einer stärkeren Regulierung kommt und wir bitten Sie, Herr Präsident, um eingehende Prüfung der von uns zusammengetragenen Unterlagen und entsprechende Reaktion im Rahmen der Möglichkeiten des Eisenbahnbundesamtes.

Das deutsche Eisenbahnsystem hat sich immer durch einen sehr hohen Sicherheitsanspruch ausgezeichnet. Unser gemeinsames Interesse ist es, dass dies so bleibt.

Mit freundlichem Gruß



Helmut Diener  
Geschäftsführer