

SONDERHEFT ETF-KONGRESS

## *Grenzenlos unkontrolliert*

## Editorial



*In einer Vielzahl von Richtlinien, Vorschriften, Gesetzen hat die EU die Aspekte des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs geregelt. Nur – wer kontrolliert die Einhaltung der Bedingungen?*

*Wer überprüft, ob Vorschriften zur Arbeitszeit, zu sicherheitsrelevanten Aspekten, zu Qualifikationen des fahrenden Personals auch korrekt eingehalten werden? Die Antwort wäre einfach: Die Mitgliedstaaten installieren jeweils eine zentrale Kontrollinstanz. Dieser Aspekt allerdings wird in den EU-Richtlinien vernachlässigt und das Ergebnis ist eindeutig: Kontrollen sind Mangelware.*

*In Deutschland wurde das Eisenbahnbundesamt EBA als Aufsichts- und Genehmigungsbehörde installiert, die im Bereich Kontrollen allerdings schnell an ihre Grenzen stößt. Für den Bereich der Arbeitszeit- und Fahrzeitkontrollen bei Lokführern zum Beispiel sieht man sich nicht zuständig – dies ist nach Aussage des Amtes Aufgabe der Bundesländer. Dort erfährt man das Gleiche, mit dem Verweis auf eine mögliche Zuständigkeit des EBA. Wer also kontrolliert, ob auf Güterzügen, die von der tschechischen Grenze bis zur deutsch/niederländischen unterwegs sind, Lenk- und Ruhezeiten eingehalten werden? Ob die Lokführer entsprechende Strecken- und Sprachkenntnisse vorweisen und die Tauglichkeits- und Qualifikationsansprüche den Ansprüchen Rechnung tragen?*

*Gerade im Güterverkehr schicken Eisenbahnunternehmen ihre Züge quer durch Europa. Ganz im Sinne des integrierten Marktes: Züge und Fahrgäste sollen die Grenzen uneingeschränkt passieren können. Die EU fördert die Interoperabilität der Märkte und investiert in die Infrastruktur. Fahrgastrechte und Arbeitsbedingungen der Eisenbahnbeschäftigten werden und wurden harmonisiert. Einheitliche Standards für Zertifizierungen und Ausbildungen sind von Brüssel erarbeitet – ihre Umsetzung gehört zu den Aufgaben der Europäischen Eisenbahnagentur. Die Regelungen sind nicht unumstritten und nach Ansicht von Gewerkschaften und Verkehrsexperten nicht immer ausreichend; aber vorhanden.*

*Bleibt das Manko des Kontrollwesens. Selbst wenn die Zuständigkeit geklärt ist, stellt sich die Frage nach dem „Wie“. Beispiel Güterverkehr: Mehrmals die Woche fahren Transportzüge von Prag nach Rotterdam. An der tschechischen Grenze in Decin ist der „Umschlagbahnhof“ für das Personal. Der oder die Lokführer übernehmen den Zug fahren bis zum nächsten Personalstandort in Emmerich an der deutsch/niederländischen Grenze. Wie lange der einzelne Lokführer im Sinne des Arbeitszeitgesetzes tätig war, wie lange er gefahren ist, ob er bereits in Decin Vorzeiten aus einer anderen Fahrt mitbrachte – im derzeitigen System nicht zu ersehen. Ohne eine personifizierte Fahrerkarte, die Daten und Arbeitszeiten digital registriert bleibt effektive Kontrolle in Ding der Unmöglichkeit.*

*Die EVG fordert eine Kontrolloffensive im Schienenverkehr. Nicht nur im Interesse der Beschäftigten, auch im Interesse der Sicherheit auf den Strecken. Verstöße gegen geltende Gesetze oder Vorschriften sollen hart geahndet werden. Dazu müssen Kontrollinstanzen geschaffen und ihnen auch entsprechende Werkzeuge an die Hand gegeben werden, um wirksam nachvollziehen zu können, wer gegen Bestimmungen verstößt. Auch mobifair will das und unterstützt diese Forderungen mit Recherchen, um die Notwendigkeit zu dokumentieren.*

*Helmut Diener, Geschäftsführer*

### IMPRESSUM



**Herausgeber:**

mobifair e. V.  
Westendstraße 52  
60325 Frankfurt

**Kontakt:**

069 / 271 39 96-6  
info@mobifair.eu  
www.mobifair.eu

**Geschäftsführer:**

Helmut Diener  
(verantwortlich)

**Redaktion:**

Brigitte Klein/  
Tobias Lipser  
presse@mobifair.eu

**Druck:**

alpha print medien AG  
Kleyerstraße 3  
64295 Darmstadt

Eingetragen im Vereinsregister Frankfurt am Main: VR 13555

## TRIEBFahrZEUGFÜHRERSCHEIN-VERORDNUNG: *Details bleiben ungerregelt*

Die Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Oktober 2007 über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern hat als Ziel, die Unterschiede in den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften zu beseitigen und gleichzeitig einen hohen Sicherheitsstandard in Europa zu erhalten. Die mit diesem Gesetz erlassene Triebfahrzeugführerschein-Verordnung (TfV) regelt die Voraussetzung für die Erteilung der Fahrberechtigung. Zudem werden die Anforderungen von Ausbildungs- und Prüfungsorganisationen konkretisiert. Außerdem enthält die Vorschrift Regeln zu den Registern der Triebfahrzeugführerscheine und der Zusatzbescheinigungen sowie Überwachungs- und Kontrollbestimmungen.

Ist das wirklich so? mobifair sagt „Nein“. Da gibt es noch zu viele Lücken, um eine europäische Standardisierung zu realisieren. Ein Beispiel ist die Prüfungsordnung, die einer nationalen Regelung unterliegt und sich derzeit in Deutschland in der Vorbereitung einer nationalen Umsetzung befindet. Die Gewerkschaft EVG fordert zusätzlich einen Rahmenplan, der klar und mit Zeiten hinterlegt die Lerninhalte regelt. Das sieht mobifair genauso, denn Ausbildungen dürfen nicht nach „Gutsherrenart“ stattfinden. Sie brauchen klare Vorgaben und Regeln. Leider muss mobifair feststellen, dass die Ausbildungsdauer je nach Laune, Kosten oder Bedarf von sechs bis neun Monaten variiert. Eine den Anforderungen gerechte Ausbildung, die eine qualifizierten Vermittlung aller geforderten Lerninhalte (allgemeine, fahrzeugbezogene und infrastrukturbezogene Fachkenntnisse), bis hin zum Erwerb der Zusatzbescheinigung „B“ umfasst, rechtfertigt eine Ausbildungsdauer von zwölf Monaten und muss europaweite Anwendung als Mindeststandard finden, meint mobifair.

Klare Bestimmungen fehlen auch für die Schulen. Bei der Ausbildung zum Triebfahrzeugführer ist ein unsinniger Wettbewerb entstanden, der negativ auf die Qualität der Ausbildung einwirkt. Die Bildungseinrichtungen, die bisher für qualitativ gute Ausbildungen gesorgt haben bekommen mit sogenannten „Billiganbietern“ eine nicht zu unterschätzende Konkurrenz. Vor allem auch deshalb, weil diese Ausbildungen mit finanziellen Zuwendungen des Staates – sogenannte Bildungsgutscheine – bezahlt werden, wenn man sich auf arbeitslose Bewerber konzentriert. Das führt unter anderem dazu, dass Institutionen aktiv werden, die eigentlich weit weg von einer Lokführerausbildung sind. Zum Beispiel auch

kirchliche Institutionen, die das tatsächliche Ausbilden wieder anderswo einkaufen. Der Besteller, das Eisenbahnverkehrsunternehmen, kann Druck auf die Ausbildungsstellen ausüben. Druck auf den Preis und auf die Dauer. Die „Qualität“ des Prüfungsergebnisses bescheinigt letztendlich der „eigene“ Eisenbahnbetriebsleiter, der für die Prüfungsabnahme zuständig ist. Schon deshalb fordern die EVG und mobifair, dass die Ausbildungen streng kontrolliert und die Prüfungsabnahme durch vom EVU unabhängige Stellen durchgeführt werden müssen.

### STICHWORT FÜHRERSCHEINE

Die Aushändigung und das Registrieren des Triebfahrzeugführerscheins müssen durch eine Behörde gewährleistet sein. Jeglichen Bestrebungen eines Aussetzens der Verteilung der neuen europäischen Triebfahrzeugführerscheine muss Einhalt geboten werden. In Deutschland versucht die Bundesregierung derzeit, mit einer sogenannten Kosten-Nutzen-Analyse und einem Antrag bei der EU im Binnenschienenverkehr den alten Übergangsführerschein (genannt VDV 753) beizubehalten. Im Effekt würde dies Triebfahrzeugführer erster und zweiter Klasse bedeuten.

Die derzeitige Praxis der Führerschein-Vergabe ist nicht überprüfbar. Wie mobifair recherchiert hat, sind solche VDV-Führerscheine ganz einfach im Internet zu bestellen. Die Vordrucke für Zusatzbescheinigungen werden gleich mitgeliefert. Vorkenntnisse müssen nicht nachgewiesen werden. Reales Fallbeispiel aus der mobifair-Recherche: Ein Journalist bestellt und erhält einen Führerschein, kontaktiert einen Personaldienstleister und erhält von ihm ungeprüft einen Auftrag. Auf die Nachfrage seinerseits, dass er für die Baureihe keine Zusatzbescheinigung

habe, wurde ihm mitgeteilt, dass er die mit dem Auftrag erhalten wird. Die Fahrt kam zwar nie zustande, das Beispiel zeigt aber auf, dass es solche Machenschaften gibt. Für mobifair ist dieser Fall noch nicht abgeschlossen.

## STICHWORT: SELBSTSTÄNDIGE LOKFÜHRER (FREELANCER)

Freelancer nutzen die Gunst der Stunde mit der Lokführer-Knappheit am Arbeitsmarkt und tummeln sich auf Deutschlands Schienen – und vermutlich auch in Europa. Für 35 bis 50 Euro in der Stunde bieten sie ihre Dienste an und werben in ihren Homepageauftritten mit Eisenbahnverkehrsunternehmen, bei denen sie im Einsatz waren. Nach eigenen Angaben bestens ausgebildet, überall einsetzbar, mit umfassenden Strecken- und Fahrzeugkenntnissen.

mobifair hat eine Anfrage an die Bundesregierung gerichtet, ob solche dubiosen Beschäftigungsarten den Sicherheitsanforderungen, die zu Recht an einen Lokführer gestellt werden, entsprechen und ob das Eisenbahnrecht den Einsatz von Freelancern zulässt. Die offizielle Antwort: „selbstständige Lokführer“ gibt es im Eisenbahnrecht nicht. Es existiert keine Rechtsgrundlage, dass Triebfahrzeugführer ihren Dienst „selbstständig“ im Sinne von fachlich unabhängig oder ohne Kontrolle eines Eisenbahnunternehmens ausüben dürfen. Vielmehr unterliegt der Einsatz der Triebfahrzeugführer hinsichtlich sämtlicher Sicherheitsbelange den Bestimmungen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes. Und das sieht eine unabhängige Überwachung durch einen Eisenbahnbetriebsleiter vor. Das heißt zum einen, dass der Einsatz so genannter selbstständiger Lokführer nicht grundsätzlich unzulässig ist, wenn gewährleistet wird, dass der Einsatz genau wie bei einem angestellten Lokführer geregelt ist. Das heißt aber auch, dass ein so genannter selbstständiger Lokführer oder Freelancer während seines Einsatzes zum Betrieb gehören und von dort aus eingesetzt und kontrolliert werden muss. Der Betriebsleiter ist verantwortlich dafür, dass auch diese Lokführer die Sicherheitsanforderungen nachweisen können.

## DAS SAGEN DIE GERICHTE:

In dem vom Oberlandesgericht Frankfurt entschiedenen Fall (Oberlandesgericht Frankfurt a.M., Urteil vom 22.03.2013 (Az: 26 U 43/12) war die Frage, ob Triebfahrzeugführer im Rahmen eines Werkvertrages oder im Rahmen der Arbeitnehmerüberlassung für das verklagte EVU tätig waren. Das OLG hat entschieden, dass in diesem konkreten Fall sich aus der Vertragsgestaltung und den Besonderheiten des Eisenbahnrechts eben kein Werk-

oder Dienstvertrag ergebe, sondern die Triebfahrzeugführer im Rahmen der Arbeitnehmerüberlassung für das EVU tätig waren. Dadurch konnte das EVU keinen Schadensersatz beim Auftragnehmer einfordern, da die Triebfahrzeugführer im und für das EVU tätig wurden und der Entleiher nur für die ordnungsgemäße Auswahl der Beschäftigten haftete. Nicht für die ordnungsgemäße Durchführung des Transportes. Es handelte sich um Personalüberlassung. Begründet wurde dies vom OLG auch mit den besonderen Regelungen des Eisenbahnrechts, wonach der Eisenbahnbetriebsleiter in Fragen des sicheren Betriebsablaufs weisungsbefugt gegenüber den dort tätigen Arbeitnehmern ist. Auch gegenüber den Triebfahrzeugführern, die nicht als unmittelbar bei dem EVU beschäftigte Arbeitnehmer auftreten. Dies ist ein starkes Indiz für die enge Integration in den Betriebsablauf, die wiederum ein Merkmal für abhängig Beschäftigte, in Abgrenzung zur selbstständigen Tätigkeit ist.

„Nein zu selbstständigen Lokführern – keine Einsätze von Freelancern“ ist die klare Position der in der Gewerkschaft EVG organisierten Lokführer. Sie betrachten das Problem nicht nur als arbeitsplatzgefährdend und Sicherheitsrisiko für den Schienenverkehr, sondern sehen auch das traditionelle Berufsbild mit seinen erforderlichen Qualifikationen gefährdet.

## STICHWORT FAHRERKARTE

Die Problembereiche Ausbildung, Führerscheine oder Beschäftigung von selbstständigen Lokführern zeigen auf, wie notwendig Kontrollen sind. Wenn schon die Umsetzung nicht problemlos funktioniert, sollte zumindest eine Überwachung mehr Sicherheit und eine konsequente Umsetzung der TfV und weiterer europäischer Schutzbestimmungen gewährleisten. Insbesondere der grenzüberschreitende interoperable Verkehr ist sehr undurchsichtig und bietet viele Schlupflöcher, notwendige Qualifikationen zu umgehen oder gegen Arbeitszeitbedingungen zu verstoßen.

mobifair hat Hinweise erhalten und selbst recherchiert, dass oft notwendige Anforderungen fehlen. Von fehlenden Sprachkenntnissen bis hin zu gravierenden Arbeitszeitverstößen. Es agieren Unternehmen am Markt, in denen Mitarbeiter als „Weichei“ beschimpft werden, wenn sie nicht mindestens 18 Stunden Schichtzeit nachweisen können. In Aufenthaltsräumen tauchen Lokführer auf, die zum Ausdruck bringen, dass sie nun schon fast drei Tage unterwegs sind. Sie fühlen sich als Fernfahrer, die auf neue Fracht für die Rückfahrt warten. Im grenznahen Bereich wechseln Lokführer, deren Qualifi-



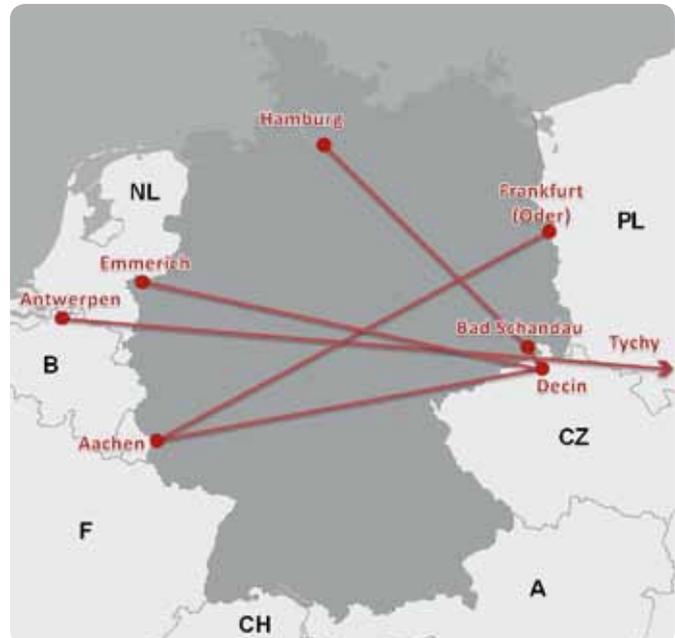
kationen nicht kontrollierbar sind. Gehen wir einmal davon aus, dass sie einen Führerschein und eine Zusatzbescheinigung haben, bleibt die Frage offen, ob das auch für die Streckenkenntnis zutrifft. Oder ob die notwendigen Fortbildungsmaßnahmen absolviert wurden und wie ist es mit der Tauglichkeit? Vor allem bleibt die Frage nach der Arbeitszeit. Einmal quer durch Deutschland fahren verlangt mehr Arbeitszeit ab als erlaubt ist. Eindeutig ist, dass meist der billigste Anbieter unterwegs ist. Die Stellschraube für ein günstiges Angebot auf dem Markt ist dabei vermutlich oft der Personalbereich – Sparmaßnahmen im Bereich Qualifikationen und „großzügige“ Auslegung der Arbeitszeiten.

Die Gewerkschaft EVG sagt dazu:

Um Kontrollen in diesem grauen Markt möglich zu machen, muss eine digitale Fahrerkarte eingeführt werden, die auf einem Speicherchip alle persönlichen Qualifikationen des Lokführers registriert. Erfasst werden müssen alle Lokführerscheindaten – ebenso wie die Arbeits- und Ruhezeiten. Die Triebfahrzeuge müssen mit Lesegeräten ausgestattet werden, die Berechtigungen für das Führen des Fahrzeuges erkennen und vor allen Dingen die Einhaltung der gesetzlichen Arbeitszeitbestimmungen garantieren. Was im Lkw- und Bus-Verkehr bereits Standard ist, muss auch auf der Schiene Gebot sein.

### BISHERIGE REGELUNGEN

Die Richtlinie **2005/47/EG**, betreffend die Vereinbarung zwischen der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen (CER) und der Europäischen Transportarbeiter-Föderation(ETF), welche bereits in nationales Recht umgesetzt ist, regelt bestimmte Aspekte der Einsatzbedingungen des fahrenden Personals im interoperablen grenzüberschreitenden Verkehr im Eisenbahnsektor.



Diese Richtlinie schaltet die wichtige Vereinbarung zwischen der ETF und der CER scharf. Es geht vor allem um klare Bestimmungen über die tägliche Ruhezeit am Wohnort, über die tägliche Arbeitszeit, die auswärtigen Ruhezeiten, die Pausen, die wöchentliche Ruhezeit bis hin zu den Fahrzeiten.

Die Richtlinie **2001/16/EG** über die Interoperabilität (Fähigkeit zur Zusammenarbeit von verschiedenen Systemen, Techniken oder Organisationen) des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems regelt .... „darüber hinaus die berufliche Qualifikation und die Gesundheits- und Sicherheitsbedingungen in Bezug auf das für seinen Betrieb eingesetzte Personal.“ Für die Gewährleistung der Interoperabilität wurden Technische Spezifikationen (TSI) erstellt. Das sind technische Vorschriften mit Gesetzescharakter, die von der Europäischen Kommission für den europaweit interoperablen

Eisenbahnverkehr festgelegt werden. Mit ihnen werden die Eigenschaften festgelegt, die Teilsysteme der Eisenbahnen aufweisen müssen, um ein durchgängig zu betreibendes Eisenbahnsystem zu erhalten. Die TSI hat 207 Seiten und regelt die Verbindung zur Richtlinie.

Die Richtlinie **2004/49/EG** über die Eisenbahnsicherheit berücksichtigt auch, dass der Gesundheitsschutz und die Sicherheit der im Eisenbahnverkehr beschäftigten Arbeitnehmer uneingeschränkt Anwendung finden muss. Dort wird auch auf die Bedeutung der Lenk- und Ruhezeiten für das Sicherheitsniveau des Eisenbahnsystems verwiesen. Im Anhang V geht man auf die wesentlichen Inhalte von Untersuchungsberichten über Unfälle und Störungen ein. Unter Punkt 3. 6)

wird auf die Schnittstelle zwischen Mensch, Maschine und Organisation verwiesen. Dabei wird die Arbeitszeitregelung für das beteiligte Personal abgefragt und die Gestaltung von Ausrüstungen, die die Schnittstelle zwischen Mensch und Maschine beeinflussen können. Nach Meinung von mobifair kann das mit einer Fahrerkarte realisiert werden.

Aus der TSI der Richtlinie 2001/16/EG und der Richtlinie 2004/49/EG ergibt sich, dass die TSI Anforderungen hinsichtlich betrieblicher Verfahren und Prozesse enthält, die Infrastrukturbetreiber und Eisenunternehmen erfüllen müssen, wenn sie eine Sicherheitsbescheinigung gemäß der Richtlinie 2004/49/EG beantragen. Das ist die Grundvoraussetzung.

#### Auch die TSI verlangt die Fahrerkarte: 4.2.3.5.1. Datenaufzeichnung

- Unterstützung einer systematischen Sicherheitsüberwachung als Mittel zur Vermeidung von Unfällen und gefährlichen Unregelmäßigkeiten.
- Erfassung der Arbeitsweise des Triebfahrzeugführers und der Funktion des Zuges und der Infrastruktur in der Zeit vor und (soweit zutreffend) direkt nach einem Unfall oder einer gefährlichen Unregelmäßigkeit zur Bestimmung der Ursachen in Verbindung mit dem Führen und der Ausrüstung des Zugs sowie zur Unterstützung bei der Bewertung neuer oder geänderter Maßnahmen zur Vermeidung von Wiederholungen.
- Aufzeichnung von Informationen über die Leistung sowohl der Lokomotive bzw. des Triebfahrzeugs, als auch des Triebfahrzeugführers, einschließlich der Arbeitszeit.

Es muss möglich sein, aufgezeichnete Daten folgenden Parametern zuzuordnen:

- Datum und Uhrzeit der Aufzeichnung
- Zugkennzeichnung
- genauer geographischer Punkt für das aufgezeichnete Ereignis (Entfernung von einem erkennbaren Punkt in km)
- Identität des Triebfahrzeugführers.

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen muss mindestens folgende Daten aufzeichnen:

- Überfahren von Halt zeigenden Signalen oder eines LZB- bzw. eines ETCSHalts ohne entsprechende Genehmigung
- Betätigung des akustischen Warnsignals (Signalhorn)
- Auslösen einer Zwangsbremmung
- Betätigung der Türsteuerungen (Freigabe / Schließen)
- Geschwindigkeit des Zugs
- fahrzeugseitige Heißläufererkennung, wenn vorhanden
- Abschaltung oder Außerkräftsetzen von fahrzeugseitigen Zugsteuerungs- bzw. Zugsicherungssystemen bzw. der Führerstandssignalisierung
- Identität des Führerstands, in dem die zu prüfenden Daten aufgezeichnet werden
- geleistete Arbeitszeit

Der deutsche Umsetzungsplan benennt akkurat alle Anforderungen der TSI und den Zeitpunkt der Realisierung. Dort finden sich auch Anforderungen wie „fahrzeugseitige Aufzeichnungen, geleistete Arbeitszeit bzw. Fahrzeit“ wieder. Als Zeitpunkt der Realisierung ist „bis 2020“ genannt. Aber unter Bemerkungen steht der Hinweis „technische Neuentwicklung erforderlich, soweit nicht durch Revision der TSI entbehrlich“. Ein Zusatz, der befürchten lässt, dass die Verpflichtung, hier intensivere Kontrollmechanismen einzubauen, erst mal auf Eis gelegt wird.

mobifair meint, die schnelle Einführung einer Fahrerkarte ist unabdingbar und unterstützt die entsprechende Forderung der EVG. Insbesondere im grenzüberschreitenden Schienenverkehr ist eine Kontrolle der Arbeitszeiten und der Fahrberechtigungen der Lokführer

anders fast nicht mehr möglich. Unkontrollierbare Einsätze jedoch sind ein bedenklicher Risikofaktor für den Schienenverkehr. Der Bundesverkehrsminister ist aufgefordert, hier zu handeln!

Ebenso aufpassen muss die ETF, da unseres Wissens auch bei der CER Bestrebungen erkennbar sind auf die Fahrerkarte zu verzichten. Hier geht es vor allem um die Kosten, die eine Umrüstung der Triebfahrzeuge mit sich bringen würde. Es darf nicht zugelassen werden, dass gerade diese wichtige Sicherheitsbestimmung in den „Opferstock“ kommt. Es wäre der einzige glaubwürdige Nachweis, um vor allem die Arbeitszeiten der Triebfahrzeugführer zu kontrollieren, damit Richtlinien, Gesetze und Verträge auch umgesetzt werden können. So ist auch die Europäische Kommission aufgefordert, dies nicht zuzulassen.



**Aufruf**

**MOBIFAIR NIMMT HINWEISE ÜBER VERDÄCHTIGE FAHRTEN UND EINSÄTZE ENTGEGEN: 069/27139966 ODER INFO@MOBIFAIR.EU**

## Schweizer Modell

.....

**In der Schweiz wird eine weitreichende Kontrolle durch die schweizerische Bahnaufsicht sichergestellt. Mit diesem Mittel, das primär dem Arbeitsschutz durch Einhaltung der vorgeschriebenen Arbeitszeiten dient, werden ebenso Lohn- und Sozialdumping verhindert wie die Sicherheit des Schienenverkehrs gewährleistet.**

Die Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV forderte seit der Marktöffnung verstärkte Kontrollen ein. Wie begründet diese Forderung damals schon war, zeigte sich überdeutlich im Jahre 2004. Nachdem der grenzüberschreitende Verkehr in diesem Jahr vor allem durch Kooperationen mit ausländischen Bahnen und Tochtergründungen erstmals seit langem wieder einen Aufschwung erfahren hatte, bewahrheiteten sich Hinweise, dass auch gravierende Lohn- und Sozialdumpingserscheinungen die Entwicklung begleiteten. Seitens der Gewerkschaft SEV aufgedeckte Arbeitszeitverstöße zu dieser Zeit bei der schweizerischen Tochter der deutschen TX Logistik AG erwiesen sich nach Kontrollen durch das eingeschaltete Bundesamt für Verkehr (BAV) sogar als derart eklatant, dass dieses wiederum die Staatsanwaltschaft einschaltete - ein absolutes Novum für das BAV gegenüber einem

Bahnunternehmen - und das Unternehmen schließlich rechtskräftig verurteilt wurde. Auch wenn man in Anbetracht der verhängten Buße in Höhe von 2000 Franken letztlich zwar nicht von einem harten Strafmaß sprechen konnte, zeigte das Urteil doch Signalwirkung. Und belegte zwei Fakten: Erstens, dass es in der liberalisierten Bahnbranche Unternehmen gibt, die sich auf Kosten der Gesundheit des Personals und der Sicherheit Wettbewerbsvorteile verschaffen wollen und zweitens, dass dies durch wirksame Vorschriften und Kontrollen verhindert werden kann.

Obwohl das Bundesamt für Verkehr im Nachgang zu den Vorfällen seine Kontrolltätigkeit intensivierte, zeigte ein zweiter Fall 2006 die immer noch aktuelle Brisanz des Themas. Eine Untersuchung des BAV in Folge eines töd-

lichen Bauzugunfalles bei der BLS AG, dem zweitgrößten Branchenriesen nach der SBB AG und mehrheitlich im Besitz der öffentlichen Hand, förderte damals zu Tage, dass beim Baudienst der BLS AG viele Dienstpläne vorsätzlich unter Missachtung der Vorschriften erstellt wurden. Über einen Zeitraum von vier Wochen konnten mehrere Dutzend Verstöße gegen das Arbeitszeitgesetz festgestellt werden, die laut BAV in ihrer Summe nicht mehr als geringfügig zu betrachten waren. Das kontinuierliche Engagement der Gewerkschaft SEV

in Öffentlichkeit und Politik sowie die Dimensionen der nachgewiesenen Verfehlungen haben das Thema „Sicherheit im Schienengüterverkehr“ schließlich zu einem schweizerischen Politikum hohen Ranges werden lassen. Der ständige gewerkschaftliche Druck führte seit 2006 konsequent zu einer merklichen Ausweitung der Kontrolltätigkeit des BAV im Schienengüterverkehrsbe- reich. Seit dem Jahre 2007 ist das Bundesamt für Verkehr sogar dazu angehalten, jährlich einen Bericht über die Sicherheit im Verkehr zu veröffentlichen.

## Mehrbelastung in Milliardenhöhe

**Das 4. Eisenbahnpaket der EU-Verkehrskommission sieht einschneidende Veränderungen für das System Schiene vor. Vorgesehen ist unter anderem eine stärkere Konkurrenz der Eisenbahnunternehmen um Passagiere und Fracht sowie die vollständige Marktöffnung für den Schienenpersonenverkehr der Mitgliedstaaten.**

Bis zum Jahr 2019 soll der Personenfernverkehr in den Mitgliedstaaten für Wettbewerber geöffnet werden. Die Kommission bemängelt, dass bisher lediglich Großbritannien, Schweden und zum Teil Deutschland, Italien, Österreich, die Niederlande sowie die Tschechische Republik entsprechende Vorgaben umgesetzt hätten. Schluss machen will die EU mit der Möglichkeit der Direktvergabe von Aufträgen im Schienenpersonennahverkehr. Gefordert wird stattdessen die ausnahmslose Ausschreibung von Leistungen.

Zulassungen für das rollende Material sollen vereinheitlicht werden. Künftig soll nur noch eine europaweite Zulassung nötig werden, nicht wie bisher länderspezifische Genehmigung. Mit gemeinsamen Standards für die technischen Voraussetzungen soll der Einsatz im grenzüberschreitenden Verkehr einfacher werden.

Die Trennung von Netz und Betrieb steht immer noch auf der Agenda von EU-Verkehrskommissar Siim Kallas. Fahrwegbetrieb und die Erbringung von Verkehrsleistungen in der Hand eines Unternehmens führen nach EU-Ansicht zur Diskriminierung Dritter. Holding-Strukturen wie etwa in Deutschland oder Österreich können jedoch mit Auflagen beibehalten werden.

Ebenfalls im Paket ist die Forderung nach dem Schutz von Arbeitnehmerinteressen. Besonders bei der Vergabe von Dienstleistungsaufträgen an Unternehmen sollen die Rechte der Beschäftigten mit besonderen Maßnahmen geschützt werden.

In Deutschland befürchtet die Verkehrsgewerkschaft EVG

mit der Umsetzung des 4. Eisenbahnpaketes „erhebliche Nachteile für den Verkehrsträger Bahn, aber auch für die Beschäftigten“. In Österreich sprachen Experten bei einer Veranstaltung zum Thema von „einer gefährlichen Bedrohung“. Hauptkritikpunkt ist die Trennung zwischen Netz und Betrieb. Die EVG fordert darüber hinaus, dass die „Kann“-Vorschrift zum Schutz der Beschäftigten in eine „Muss“-Vorschrift umgewandelt wird. Es reiche nicht aus, dies in das Belieben der Unternehmen zu stellen. Hier seien verpflichtende Regelungen zu treffen.

Verkehrsexperten vertreten die Auffassung, dass durch die Umsetzung des Eisenbahnpaketes eine Mehrbelastung in Milliardenhöhe auf die EU-Länder zukommt. An den Beispielen der Schienenverkehrsentwicklung in den offenen Märkten Großbritannien und Schweden werde deutlich, dass eine Kostenexplosion bevorstehe, würden die Maßnahmen der EU-Kommission realisiert. Die flächendeckende Versorgung mit Verkehren sei in Gefahr, da an größtmöglichem Profit orientierte Wettbewerber sich lediglich potentiell gewinnträchtige Strecken herauspicken würden.

