

mobifair e. V. | Gutleutstraße 163-167 | 60327 Frankfurt/Main

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur  
Bundesministerium für Arbeit und Soziales  
Verkehrspolitische Sprecher der Parteien im Bundestag  
Arbeitsmarktpolitische Sprecher der Parteien im Bundestag  
Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur (Vorsitzender)

Zuständige Ministerien für Verkehr in den Bundesländern  
Zuständige Ministerien für Arbeit und Soziales in den Ländern  
Verkehrspolitische Sprecher der Parteien in den Ländern  
Arbeitsmarktpolitische Sprecher der Parteien in den Ländern

05. Mai 2019

## **Unsichere Zugfahrten**

---

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir sind mobifair, ein gemeinnütziger Verein, der sich u.a. auch um einen fairen Wettbewerb in der Verkehrswirtschaft kümmert. Seit dem Jahre 2014 recherchieren wir in der Branche bzgl. des Lokführereinsatzes im Schienengüterverkehr. Wir stellen Personaleinsätze fest, die insbesondere gegen das Arbeitszeitgesetz verstoßen. Es geht um die Nichteinhaltung von Pausen und Ruhezeiten und überlange Fahrt- und Dienstzeiten. Ebenso um mangelnde Eignungen und Befähigungen des Personals.

Mit immer größerem Zuwachs werden Lokführer, aber auch anderes Eisenbahnpersonal, durch Personaldienstleister gestellt. Also sind immer mehr Lokführer unterwegs, die nicht direkt in dem Unternehmen beschäftigt sind, welches für die Zugfahrt auch verantwortlich ist. Um ausreichend Lokführer zu bekommen, werden von der Bundesagentur für Arbeit u.a. „Bildungsgutscheine“ bereitgestellt. Das führte beispielsweise dazu, dass sich eine große Anzahl von sogenannten Ausbildungsschulen gründeten, die mit sehr unterschiedlicher Qualität der Ausbildung nachkommen. Die Zulassung und Kontrolle der Ausbildungsschulen erfolgt durch das Eisenbahnbundesamt (EBA). Häufig jedoch nicht vor Ort, sondern per Dokumentenprüfung im sog. Behördenverfahren. Wie es die Regeln vorschreiben, wie es der Personaleinsatz zulässt, und nicht darüber hinaus.

---

mobifair e.V. | Gutleutstraße 163-167 | 60327 Frankfurt a.M. | Telefon: +49 69 2713996-6 | Fax: +49 69 2713996-77 | [info@mobifair.eu](mailto:info@mobifair.eu)

mobifair – für fairen Wettbewerb in der Mobilitätswirtschaft e.V.

Eingetragen im Vereinsregister unter VR 13555

Vorstand: Helmut Diener (Vorsitzender) - Heinz Fuhrmann

Vorsitzender des Präsidiums: Dirk Schlömer

[www.mobifair.eu](http://www.mobifair.eu)

Kontrollen brauchen klare Zuständigkeiten aus einer Hand. Derzeit ist geregelt das für den „technischen“ Arbeitsschutz das EBA zuständig ist und für den „sozialen“ Arbeitsschutz die Landesämter für den Arbeitsschutz oder die Gewerbeaufsicht in den Bundesländern. Infolge endet in der Kontrolle von Arbeitszeitverstößen die Zuständigkeit des EBA und überträgt sich auf die zuständigen Landesbehörden. Hier wiederum treffen wir auf in den Ressourcen unterbesetzte und fachlich dem Eisenbahnthema nicht zugewandte Behörden. Unsere Recherchen enden meist in einer Anzeige, die wir an die jeweiligen zuständigen Landesämter für Arbeitsschutz und das EBA richten. Ebenso an den Zoll und die Minijob-Zentrale. Über das Ergebnis der Anzeigen erhalten wir keine Informationen. Im Verlauf der Anzeigen stellen wir wie bereits erwähnt fest, dass die Zuständigkeiten kollidieren, und die vorhandenen, nicht der Zeit und Marktentwicklung angepassten Regeln behindern. Auch der uns von den Behörden entgegengebrachte Hinweis, dass die Vorschriften aus Europa volle Beachtung finden müssen, darf einer nationalen Anpassung nicht im Wege stehen. Durchaus können europäische Mindestnormen spezifiziert werden. Da kein europäisches Land von einer solchen Vielfalt von Wettbewerbern, Personaldienstleistern und Ausbildungsschulen im Schienenverkehr betroffen ist, sollte die nationale Umsetzung von europäischen Verordnungen eine gehobene Bedeutung einnehmen.

So stellen wir fest, dass die zuständigen Behörden ihren Handlungsrahmen ausschließlich in ihren Zuständigkeitsbereich sehen. Nur der Gesetzgeber kann diesen Bereich anpassen und die Funktionalität ausweiten. Insoweit besteht dringender Handlungsbedarf. Die Zuständigkeit für den „technischen“ und den „sozialen“\_Arbeitsschutz sollte in eine Behörde zusammengelegt werden.

Wir halten es für dringend notwendig,

- die Kontrollen der Personaleinsätze und der Zugfahrten nachhaltig zu verschärfen und auszuweiten.
- die Ausbildung und Qualifikation für Beschäftigte in den sicherheitsrelevanten Berufen - Beispiel Lokführer - einheitlichen Regeln für die Eignung und Befähigung zu unterwerfen.
- die Ausgabe von Bildungsgutscheinen für eine Funktionsausbildung zum Lokführer zu evaluieren. Wer selbst nicht ausbildet, sollte das Anrecht auf staatliche Förderung verlieren.

Zu allem haben wir Beispiele und Ergebnisse, die unsere Forderungen rechtfertigen. Deshalb rufen wir nach politischer Hilfe für entsprechende Veränderungen, für einen sicheren und fairen Zugbetrieb.

**Nachfolgend wollen wir unsere Auffassung mit Zahlen (gerundet) und Fakten untermauern:**

Streckennetz Deutschland	33.000 km	
Züge täglich	30.000	
Eisenbahnverkehrsunternehmen	450	
Personaldienstleister Lokführer	130	<b><u>Anlage 1</u></b>
Ausbildungsschulen für Lokführer	150	<b><u>Anlage 2</u></b>
Prüfungsberechtigte	320	
Signalverfehlungen im Jahr	540	<b><u>Anlage 3</u></b>

**Kontrollen im Zugverkehr**

Nach mündlicher Information des EBA werden im Durchschnitt täglich fünf Triebfahrzeugführer kontrolliert. Dabei geht es vorrangig um den „technischen“ Arbeitsschutz, wie beispielhaft genannt das Mitführen von Vorschriften. Das ist ein Promillewert im Verhältnis zu den täglichen Zugfahrten. Wir halten diese Kontrollen für nicht nachhaltig und ausreichend. Zudem finden die Kontrollen meist nur tagsüber statt, obwohl der Schienengüterverkehr zum großen Teil nachts stattfindet.

Unbeschadet der Überwachungstätigkeit des EBA bleibt die Verantwortung zur Einhaltung aller gesetzlichen Regelungen bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU). Das betrifft auch die Normen zur Arbeitszeit, der Qualifikation des Personals und deren Überwachung.

Wir behaupten: Wenn ein Triebfahrzeugführer eines Personaldienstleiters mit Auftrag eines für den Transport verantwortlichen EVU auf die Lok steigt, weiß das verantwortliche EVU in der Regel nicht, wer mit welcher Eignung, Befähigung und Streckenkenntnis diesen Zug fährt und ob die Arbeitszeit- und Ruheregeln eingehalten werden. Dies trifft insbesondere im Bereich des Schienengüterverkehrs zu.

**Arbeits-, Ruhezeit und Pausen**

Aus Hinweisen von Triebfahrzeugführern und Dokumenten auf den Triebfahrzeugen, so insbesondere das „Übergabebuch“ mit dem Eintrag über die Zugfahrt und den technischen Zustand der Lok, geht hervor, dass vor allem die Überwachung der Arbeitszeiten zu einem großen Problem geworden ist. Triebfahrzeugführer berichten uns von Anreisezeiten zu ihren Einsatzorten von bis zu sechs Stunden. Danach beginnt die eigentliche Zugfahrt. Nach einer Ruhepause fahren sie wieder einen Zug zurück zum Einsatzort und von dort aus wieder sechs Stunden ohne Arbeitszeitanrechnung nach Hause.

Wir selbst haben Zugfahrten recherchiert mit Fahrzeit auf der Lok ohne vorgeschriebene Pause von bis zu 14 Stunden und einer Arbeitszeit von 16 Stunden. Über die sozialen Medien erfahren wir von Einsätzen von bis zu 20 Stunden Dauer ohne An- und Abreise vom Heimatort zum Dienort (Ablösebahnhof / Beginn der Zugfahrt).

Wir behaupten: Wenn ein Triebfahrzeugführer eines Personaldienstleiters mit Auftrag eines für den Transport verantwortlichen EVU auf die Lok steigt, weiß das verantwortliche EVU nicht konkret, ob die Arbeitszeit- und Ruheregeln eingehalten werden. Beispiele wie die des 2014 in Mannheim verunglückten Zuges sowie aus dem Ausland zeigen, dass die im Sicherheitsmanagement (SMS) der von den EVU festgelegten Abläufe häufig wohl nur auf dem Papier stehen und nicht gelebt werden.

#### **Anlage 4**

##### ***Eignung und Befähigung***

Weitere Hinweise belegen uns fehlende Qualifikationen, wie Kenntnisse bezüglich Lok oder Betrieb, ebenso fehlende oder mangelnde Kenntnisse über die Strecke oder den Bahnhofsbereich. In diesem Zusammenhang wollen wir auch auf so genannte selbstständige Lokführer hinweisen, die immer noch glauben, nicht an Arbeitszeitregelungen gebunden zu sein und sich eigenständig verleihen. Seit Oktober 2015 schreibt die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) endlich vor, dass auch selbstständige Triebfahrzeugführer/innen die Vorgaben des Arbeitszeitgesetzes einhalten müssen.

Ebenso stellen wir ein abfallendes Qualifikationsniveau der Lokführer fest. Meist begründet durch unzureichende Ausbildungen, die zum Beispiel durch das Geschäftsmodell „Bildungsgutscheine“ verursacht werden, mit dem eine wachsende Anzahl von Ausbildungsschulen für Lokführer Kasse macht. Der Wert eines solchen Bildungsgutscheins, der durch die Arbeitsagenturen ausgestellt wird, beträgt rund 22.000 Euro. Auch hier fehlt es nach unserer Auffassung an nachhaltigen Kontrollen durch das EBA.

Wir halten es für dringend notwendig, dass für die Ausbildung zum Lokführer ein einheitlicher Rahmenlehrplan und eine zentrale Prüfungsdatenbank in Anwendung gebracht wird. Des Weiteren ist es wichtig, dass die Abschlussprüfungen für den Lokführerschein und die notwendigen Zusatzbescheinigungen durch externe Prüfeinrichtungen vorgenommen werden.

##### ***Signalverfehlungen***

Der Sicherheitsbericht des Eisenbahnbundesamtes spricht von einer ständig steigenden Anzahl von Signalverfehlungen. Allein 2017 waren es nach dem Jahresbericht des EBA 543 nicht beachtete HALT-zeigende Signale.

Als Ursachen kommen nach dem Ergebnis unserer Recherchen insbesondere ungenügende Qualifikation, Unachtsamkeit und Übermüdung in Frage. Die steigende Zahl muss auf jeden Fall alarmieren und erfordert ein Handeln.

### **Kontrollgeräte**

Um Verfehlungen direkt nachweisen zu können, sind Kontrollgeräte auf den Triebfahrzeugen und eine wie im Straßenfernverkehr übliche Fahrerkarte notwendig. Die vom EBA genannten Aufzeichnungen relevanter Fahrzeug- und Fahrdaten, die z. B. bei Unfällen ausgelesen werden können, sind unzureichend, da sie nicht der Person des/r Triebfahrzeugführers/in zugeordnet werden können. Der Nachweis des Arbeitseinsatzes auf dem Triebfahrzeug, der vorschriftskonformen Arbeits- und Ruhezeitgestaltung sowie z.B. der Streckenkenntnis kann so kaum erbracht werden.

### **Verantwortlichkeit**

Gemäß AEG ist für die Zugfahrt das EVU verantwortlich, das die Trasse bestellt. Somit leiten wir daraus ab, dass hierzu auch der Einsatz des Triebfahrzeugführers gehört, der unter die Überwachungspflicht des für die Zugfahrt verantwortlichen EVU fallen muss. Es gibt rund 130 Personaldienstleister in Deutschland, die anderen EVU ihr Personal - vorrangig Triebfahrzeugführer - per Arbeitnehmerüberlassung zur Verfügung stellen oder die Zugleistung im Auftrag oder per Werkvertrag übernehmen. Auch das halten wir im Bereich sicherheitsrelevanter Aufgaben für ein sehr fragwürdiges Geschäftsmodell.

Eine besondere Rolle nimmt der Eisenbahnbetriebsleiter (EBL) ein. Er trägt im und für das EVU die Verantwortung für einen sicheren Zugbetrieb und die Einhaltung aller Regeln. Es gibt EBL die eine Vielzahl von EVU betreuen. Sind hier Betriebe dabei, die einen besonderen Schwierigkeitsgrad im ablaufenden Eisenbahnbetrieb aufweisen, z. B. eine hohe Anzahl von Fahr- oder Rangierbewegungen bzw. längere Fahrten auf den Trassen, kann er u.E. seiner sicherheitsrelevanten Aufgabe nicht mehr gerecht werden. Wir halten es für dringend notwendig, dass ein EBL direkt vor Ort seiner Aufgabe nachgehen muss und sich sein Arbeitsverhältnis direkt mit dem zu betreuenden EVU begründet.

### **Unfall**

In diesem Zusammenhang erinnern wir an den Unfall in Mannheim am 01.08.2014. Ein Güterzug kollidierte mit einem Euro-City. Menschen wurden verletzt, teils schwer. Es entstand ein Schaden in Millionenhöhe. Ursache war menschliches Versagen. Der Triebfahrzeugführer war unkonzentriert, über die gesetzlichen Bestimmungen des Arbeitszeitgesetzes hinaus unterwegs und ohne ausreichende Kenntnisse der Strecke.

Der Güterzug transportierte im Auftrag einer Logistikfirma Güter aus den Niederlanden mit dem Ziel Ungarn. Für die Zugfahrt wurde ein EVU beauftragt welches selbst kein Personal für diese Zugfahrt zur Verfügung stellen konnte.

Die Besetzung der Lok erfolgte auf Bestellung des EVU durch einen Personaldienstleister. Die Lok, die auf deutscher Seite den Zug bespannte, kam aus Österreich. Vom Gericht wurde der Lokführer als Schuldiger angesehen, aber die Verantwortung für die Zugfahrt liegt beim EVU. Hat es den Triebfahrzeugführer gekannt? Wurden seine Eignung und Befähigung, die Arbeits- bzw. Ruhezeit geprüft?

### **Recherchen**

mobifair hat im Zeitraum von 2014 bis heute mehrere durch Hinweise begründete Recherchen durchgeführt und die festgestellten Verstöße zur Anzeige gebracht. Eine Übersicht stellen wir Ihnen sehr gerne individuell zur Verfügung.



Helmut Diener

Vorsitzender des Vorstands  
mobifair e.V.

Anlagen

**Anlage 1**

**Personaldienstleister in Deutschland, Branche Zugverkehr**

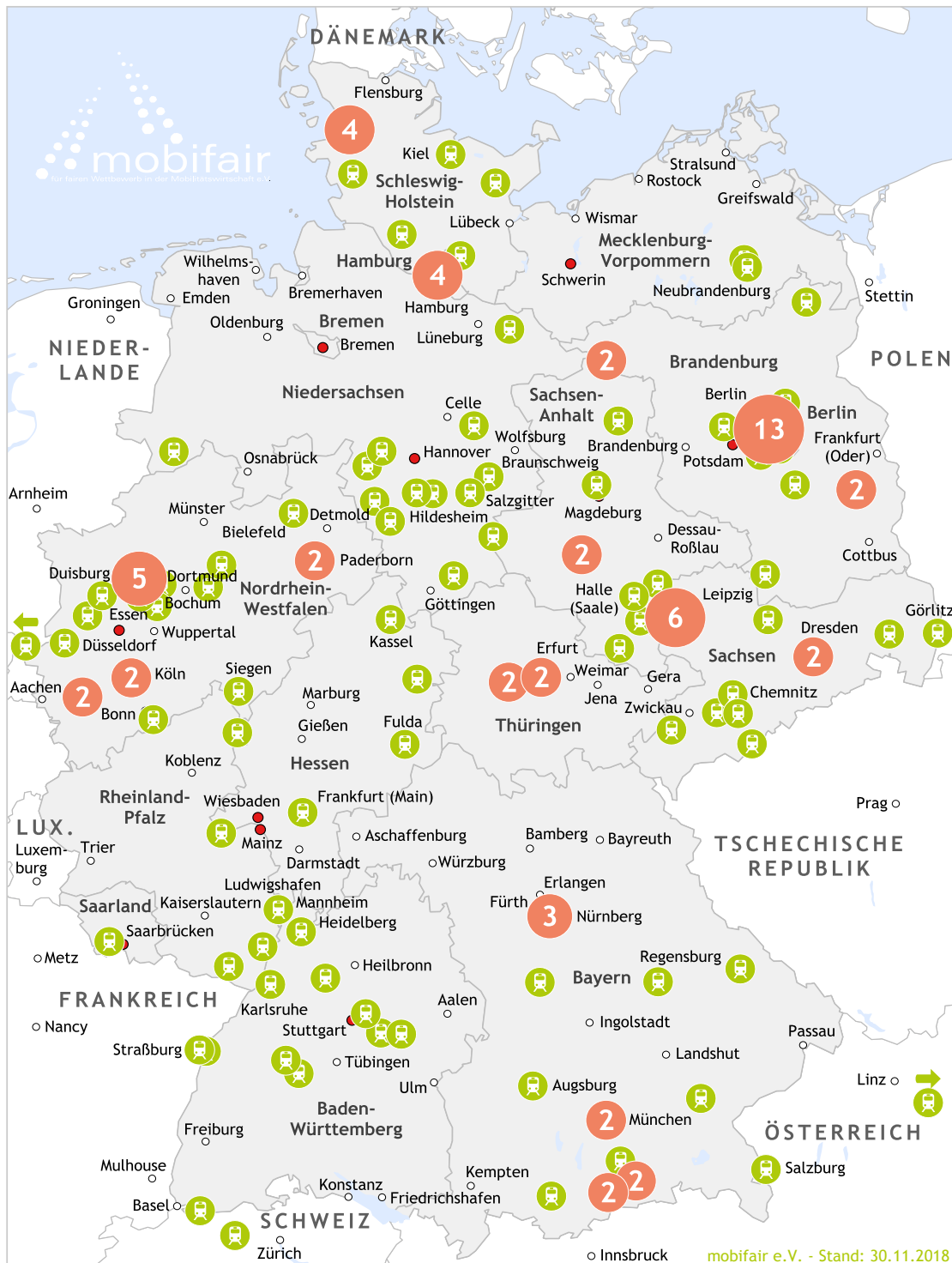
Triebfahrzeugführer (118), Zugbegleiter (12), Wagenmeister (21), Fahrdienstleiter (9), Transportleiter (8), Werkstattmitarbeiter (22)



Recherche: mobifair e.V. - Stand 15.04.2015

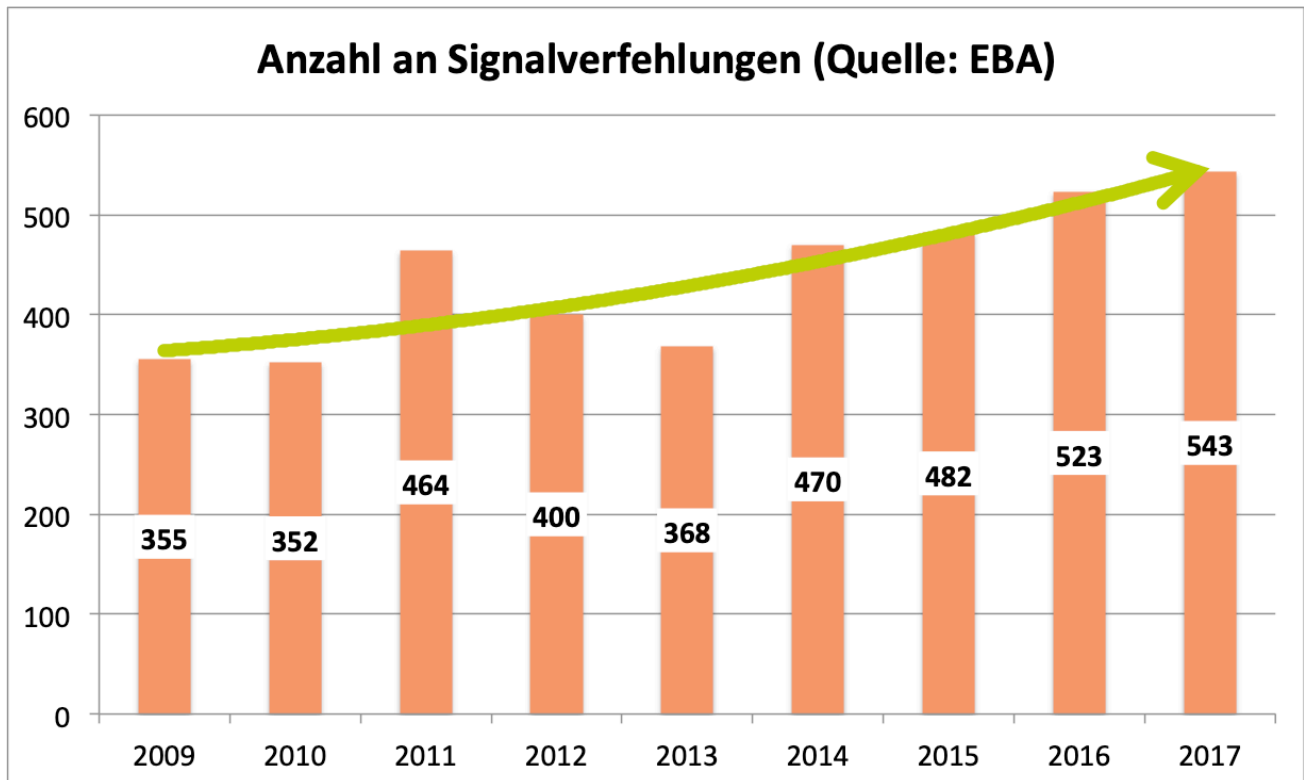
**Anlage 2**

**Anerkannte Schulungseinrichtungen gemäß § 5 AEG und anerkannte Personen und Stellen für die Ausbildung gemäß § 14 TfV**  
Anzahl: 145 (ohne Ausbildungsstellen, die ausschließlich Sprachkenntnisse vermitteln)





**Anlage 3**



**Anlage 4**

