

Tatort Führerstand

**Selbständige - schlecht ausgebildete
und nicht zu kontrollierende Lokführer
gefährden die Sicherheit**



Den Guten eine Chance

Die mobifair-Zertifizierungs- und Beratungsgesellschaft mbH unterstützt Unternehmen, Verbände und Institutionen mit einer Vielzahl von Dienstleistungen. Sie alle sind miteinander verbunden und bieten in den Bereichen Beratung, Zertifizierung, Bildung und Kontrolle individuelle Lösungen an.

**Hier passt alles zusammen:
Qualität aus einer Hand**



**mobifair Zertifizierungs-
und Beratungsgesellschaft mbH**

Kontakt: mobifair GmbH, Westendstraße 52, 60325 Frankfurt/Main
Telefon: +49 (69) 271 39 96 - 6 Fax: +49 (69) 271 39 96 - 77
E-Mail: info@mobifair-gmbh.eu Internet: www.mobifair-gmbh.eu

Aus dem Inhalt

Selbständige Lokführer - Kriminell und gefährlich



“Jetzt ist die Politik gefragt, damit endlich dem kriminellen Treiben ein wirkungsvoller Riegel vorgeschoben wird”, so Helmut Diener in seinem Artikel “Kriminell und gefährlich”. Es geht um die

Sicherheit des Eisenbahnverkehrs und der Menschen, die sich ihm anvertrauen. Es geht aber auch um fairen Wettbewerb, den diejenigen zerstören, die im Graubereich mit Pseudo-Lokführern Personalkosten sparen wollten.

Seite 4

Niemand fühlt sich zuständig

Seit Jahren weist mobifair auf das illegale Vorhandensein selbständiger Lokführer in Deutschland hin. Nichts ist in dieser Zeit dagegen geschehen. Es dürfen weiterhin von dieser Personengruppe Vorschriften und Gesetze missachtet und die Sicherheit des Schienenverkehrs erheblich gefährdet werden.



Es dürfen weiterhin von dieser Personengruppe Vorschriften und Gesetze missachtet und die Sicherheit des Schienenverkehrs erheblich gefährdet werden.

Seite 6

Sieben Fragen an Wolfgang Joosten

Im Zusammenhang mit dem ungesetzlichen Treiben der selbständigen Lokführer richteten wir unsere Fragen an Wolfgang Joosten, den Vorsitzenden des Gesamtbetriebsrats bei DB Fernverkehr und ausgewiesener Kenner der Lokführerbranche.



Seite 8

Unser Titelbild...

...versucht plakativ auf den “Tatort Führerstand” hinzuweisen. In unserem Heft bemühen wir uns aber auch darzustellen, dass der eigentliche Tatort in den Management-Etagen verschiedener Eisenbahnverkehrsunternehmen zu finden ist. Also dort, wo Recht gebeugt und Gesetze übertreten werden; dort, wo des schnellen Profits wegen Sicherheit und Menschlichkeit keinen Platz haben.

hc



**Titelfoto:
Frank Hercher**

Liebe Leserin, lieber Leser,

diesmal bilden Lokführerthemen, wie Ausbildung, Führerscheine und der Trend zum “Lokführer light” den roten Faden durch unser Heft.

Wenn es erst zur Katastrophe gekommen ist, heißt es nach all den Untersuchungen: “Ursache war menschliches Versagen”. Gemeint ist dann - wenn die Signale alle korrekt gestellt waren - meist derjenige, der die Lok gefahren hat. Es ist nie derjenige, der den schlecht ausgebildeten, mit zweifelhaften Papieren irgend einer obskuren Lokführerschule ausgestatteten Lokführer in ein Abenteuer geschickt hat, das dieser im Ernstfall niemals bestehen konnte.

Die Veränderungen in den Eisenbahnstrukturen nach der Bahnreform haben Grauzonen geschaffen in denen clevere - ich sage skrupellose - Zeitgenossen eine vortreffliche Möglichkeit gefunden haben, sich eine goldene Nase zu verdienen. Und bislang kommen sie ungeschoren davon. Notwendig ist nicht viel: Es bedarf eines Eisenbahnverkehrsunternehmens, einer - von diesem Unternehmen “gesponserten” - Lokführerschule und eines korrupten Eisenbahnbetriebsleiters. Eine Symbiose in der ein jedes Glied dieser Kette profitiert. “win-win-Situation” nennt man das wohl in Neudeutsch.

Als Sahnehäubchen obenauf finanziert das alles die Bundesanstalt für Arbeit - ungestraft mit Steuermillionen. Kein Wunder, wenn bald auch der letzte Bürger sein Vertrauen in diesen Staat verliert.

Das Grundübel für diese alarmierende Situation liegt wohl darin, dass in unserer Gesellschaft Qualität nicht mehr gefragt ist. Warum auch? Qualität ist hinderlich beim Geldverdienen.

Es ist erschreckend, wenn man in so vielen Lebensbereichen mit der dritten oder vierten Wahl zufrieden ist. Statt Zugbegleiter in Ihrem Beruf einzustellen, bastelt man in Hausrück-Verfahren Servicekräfte für die Fahrscheinkontrolle - also nicht für den Service, sondern allein für die Ertragssicherung. Langzeitarbeitslose Friseurinnen sollen in sechs Monaten volltaugliche Lokführer werden. Die Bundesanstalt für Arbeit bezahlt diesen Unsinn mit unseren Steuergeldern. Hauptsache sie sind als Umschüler raus aus der Arbeitslosenstatistik. Auch bei der Bundesanstalt sollte man einmal über die Qualität der eigenen Arbeit nachdenken.

Bei der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG), die mit ihren Billigvergaben auf jeglichen Qualitätsanspruch verzichtet - Motto: Hauptsache billig - hilft wohl Nachdenken auch nicht mehr. Sie ist gegenüber allen sozialen und gesellschaftspolitischen Erfordernissen beratungsresistent. Bayerns Verkehrsminister Zeil von der FDP ist als Aufsichtsratsvorsitzender der BEG inzwischen von der Realität so weit entfernt wie seine Partei vom Wahlvolk.

Es ist wohl nur noch eine Frage der Zeit, bis sich die Menschen nicht mehr mit der dritten oder vierten Wahl in den Landesparlamenten und in den Staatsführungen in Europa zufrieden geben werden. Die aktuelle Situation zeigt schließlich deutlich, dass es auch in den europäischen Hauptstädten längst einen Mangel an Qualität der Amtsführung gibt. In unserem Heft - Schwerpunkt “Tatort Führerstand” - präsentieren wir wieder aktuelle und spannende Ergebnisse unserer Ermittlungen. Viel Freude beim Lesen!

**Ihre mopinio-Redaktion
Frank Hercher**

Herausgeber:

mobifair e.V.
Westendstraße 52
60325 Frankfurt/Main
Eingetragen im Vereinsregister
Frankfurt / M.: VR 13555

Geschäftsführer:

Helmut Diener (verantwortlich).

Redaktion:

Frank Hercher (Leitung)
Brigitte Klein
Tobias Lipser
frank.hercher@mobifair.eu
Telefon und Fax:
0611-174 666 7,
Druck:
alpha print medien AG
Kleyerstraße 3
64295 Darmstadt
Internet:
www.mobifair.eu



Die Kosten für den Bezug von mopinio sind für mobifair-Mitglieder mit dem Mitgliedsbeitrag abgegolten.

Kriminell und gefährlich

Der Wettbewerb im Verkehrsmarkt ist in den letzten Jahren härter geworden. Nicht nur zwischen den Verkehrsträgern, sondern auch innerhalb der einzelnen Mobilitätsbereiche. Gerade beim Wettbewerb im Sektor Schiene ist durch eine Öffnung des Marktes für private Eisenbahnen auch der Druck auf die Beschäftigten gestiegen.

Die Unternehmen suchen verstärkt nach Möglichkeiten, die Fixkosten zu senken und ihre Lohnkosten zu drücken. Dabei werden inzwischen vor allem Methoden der

ständige Eingliederung des Lokführers in die Organisation des Eisenbahnverkehrsunternehmens fordert. Dadurch wird klar, dass ein selbständiger Lokführer auf Kosten der Allgemeinheit aus der Sozialversicherung flieht, um kurzfristig ein höheres Einkommen zu generieren.

Zum anderen stellen sich darüber hinaus auch Fragen der Sicherheit und der Haftung. Oftmals sind die selbständigen Lokführer als unzuverlässig bekannt und erhalten daher keine Festanstellung bei verantwortungsvollen Unternehmen. Aber in Notsituationen sind immer mehr Verkehrsbetriebe bereit, dieses Risiko bewusst in Kauf zu nehmen. Erschwert wird die Lage noch durch die Bereitschaft der Lokführer, im Rahmen ihrer „Selbständigkeit“ über ihre Arbeitszeit selbst zu bestimmen. Was bei Musikern auf Kosten der Qualität der Darbietung geht, kann bei Lokführern eine ernste Gefahr für Leib und Leben anderer Verkehrsteilnehmer auf der Schiene bedeuten. Zum Glück passiert nur selten etwas.

Dieses Thema werden wir auf den folgenden Seiten näher beleuchten. Neben den rechtlichen Grundlagen stellen wir unsere Recherchen und die Ergebnisse unserer Arbeit der letzten rund 18 Monate dar. Hintergrundinformationen und Berichte geben einen Überblick über die Gesamtsituation auf dem Markt der „selbständigen Lokführer“. Im Rahmen unserer Arbeiten haben wir von unterschiedlichen staatlichen und nichtstaatlichen Stellen Meinungen zum Thema eingeholt, die wir zusammenfassend vorstellen. Die einzelnen Stellungnahmen finden sich auch unter: www.mobifair.eu.

Jetzt ist die Politik gefragt, damit endlich dem kriminellen Treiben ein wirkungsvoller Riegel vorgeschoben wird. Es geht um die Sicherheit

des Eisenbahnverkehrs und der Menschen, die sich ihm anvertrauen. Es geht um fairen Wettbewerb, den diejenigen aufgeben, die im Graubereich mit Pseudo-Lokführern Personalkosten sparen wollen.

mobifair wird weiterhin das Thema auf seiner Agenda haben und beobachten, ob die Politik diese Aufgabe ernst nimmt.

*Helmut Diener
Geschäftsführer mobifair e.V.*



Warnt vor ernststen Gefahren durch so genannte „Selbständige Lokführer“: Helmut Diener, mobifair-Geschäftsführer.

internen Flexibilisierung genutzt und als Neuestes wurden „selbständige Lokführer“ entdeckt. Der selbständige Lokführer ist aus Sicht der Unternehmen oftmals der letzte Notnagel, vereinzelt aber auch fester Bestandteil der Personalplanung.

Hier wird es problematisch – und zwar zum einen auf der gesetzlichen Seite, weil das Eisenbahnrecht in Deutschland die Beaufsichtigung des Lokführers durch den zuständigen Betriebsleiter und dadurch eine voll-

Seit Jahren weist mobifair auf das illegale Vorhandensein selbständiger Lokführer in Deutschland hin. Nichts ist in dieser Zeit dagegen geschehen. Es dürfen weiterhin von dieser Personengruppe Vorschriften und Gesetze missachtet und die Sicherheit des Schienenverkehrs erheblich gefährdet werden.

Nach ersten Hinweisen auf das Vorhandensein so genannter „selbständiger Lokführer“ wurden bereits 2008 von mobifair Behörden und die Verkehrsministerien des Bundes und der Länder angeschrieben und um eine Stellungnahme zu diesem Thema gebeten. Der einheitliche Tenor bestätigte unsere Vermutungen, wonach ein „selbständiger Lokführer“ den gesetzlichen Bestimmungen nicht zu entnehmen sei.

Nachfrage steigt weiter

Nach fortgesetzten Recherchen musste mobifair feststellen, dass dieses Phänomen dennoch weiterhin auftrat. Durch die Wirtschaftskrise und den damit verbundenen allgemeinen wirtschaftlichen Einbruch Ende 2008/Anfang 2009 ging auch die Nachfrage nach „selbständigen Lokführern“ deutlich zurück. Viele Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) waren zum Teil kaum noch in der Lage, die eigenen Lokführer ausreichend zu beschäftigen und hatten keinen Bedarf an zusätzlichem Personal. Mit dem Ende der Wirtschaftskrise stieg die Nachfrage an Transportleistungen enorm an und die EVU konnten und wollten den Bedarf nicht immer mit eigenen Mitarbeitern decken. So ist der Markt für die „selbständigen Lokführer“ gegenwärtig sehr aktiv und aufgrund der stetigen wirtschaftlichen Aufwärtsentwicklung weiter im Wachsen begriffen. mobifair nahm diese



Unglaublich: Zum Fahren eines Mopeds benötigt man eine Fahrberechtigung mit behördlicher Registrierung. Zum Fahren eines 1500-Tonnen-Gefahrgut-Zuges jedoch nicht

mobifair-Rechtsauffassung bestätigt - Dennoch: Niemand fühlt sich zuständig

Entwicklung im November 2010 zum Anlass, die Länderverkehrsminister, das Eisenbahn Bundesamt und die Deutsche Rentenversicherung erneut anzuschreiben und um eine aktuelle Stellungnahme zu bitten. Der einhellige Tenor der Antwortschreiben bestätigte noch einmal die Rechtsauffassung von mobifair: Einen „selbständigen Lokführer“ sieht das deutsche Recht nicht vor. Andererseits sieht auch keine Stelle sich als zuständig an, dieses Phänomen zu bekämpfen. Das besondere föderale Verhältnis zwischen Bund und Ländern einerseits und dem Eisenbahn- und dem Sozialrecht andererseits ermöglicht den beteiligten Stellen, sich die Verantwortung gegenseitig zuzuschieben.

Es darf sie nicht geben

Als Bestandsaufnahme der Antwortschreiben von Bund und Ländern lässt sich sagen, dass alle angeschriebenen Stellen bei ihrer Einschätzung bleiben: „Selbständige Lokführer“ darf es nach deutschem Recht nicht geben. Aber fast alle erklären auch gleichzeitig ihre Nicht-Zuständigkeit in diesem Fall. Nur die deutsche Rentenversicherung hat aus sozialversicherungsrechtlicher Sicht deutliches Interesse an

der Bekämpfung der Scheinselbstständigkeit. Wobei hier die eisenbahnrechtlichen Besonderheiten unbeachtet bleiben.

Auch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung teilt die Rechtsauffassung. Es sieht bei den EVU, die sich als „selbständige Lokführer“ betätigen, den Widerruf der Genehmigung aufgrund Zweifel an der Zuverlässigkeit gem. § 6 Absatz 2 Nummer 2 und 3 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) in Verbindung mit § 7 AEG für gegeben.

Wer kontrolliert die Tätigkeit?

Die aktuellen Antwortschreiben zeigen die Zustimmung zur Rechtsauffassung von mobifair, wenn auch zumeist eine Einzelfallprüfung gefordert wird. Gleichzeitig verweisen die Länderverkehrsministerien auf eine fehlende Rechtsgrundlage im AEG und verweisen an die zuständigen Sozialversicherungsträger. Auch hier wird der sicherheitsrelevante Bereich im AEG verkannt. Wenn Triebfahrzeugführer selbständig, im Sinne von fachlich unabhängig tätig werden, wer übernimmt dann die sicherheitstechnische Kontrolle über deren Tätigkeit? Wenn diese Kontrolle vom EBL des einsetzenden EVU übernommen wird, wo liegt dann die selbständige Tätigkeit?

Aus all dem ergibt sich schlüssig, dass ein „selbständiger Lokführer“ als „Ein-Personen-Unternehmen“ nicht legal tätig werden kann.

Die einzigen legalen Wege führen über den Einsatz als EVU,

Keine legale Möglichkeit

wobei die dafür nötige Genehmigung des EBA für ein „Ein-Personen-Unternehmen“ aus Sicht von mobifair unmöglich zu erlangen ist.

Die zweite Möglichkeit wäre über den Einsatz im Rahmen des Arbeitnehmerüberlassungsgesetzes (AÜG). Auch hierfür ist eine Genehmigung nötig, die als „Ein-Personen-Unternehmen“ nach Auffassung von mobifair nicht erlangt werden kann.

Äußerst bedenklich

Es ist doch äußerst bedenklich, wenn man zum Fahren eines Mopeds in Deutschland eine Fahrberechtigung mit behördlicher Registrierung benötigt, zum Fahren eines 1500-Tonnen-Zuges, beladen mit brennbaren, explosiven und ätzenden Substanzen aber nicht. Hier ist sofortiges Handeln erforderlich.

Die von der EU geforderte Registrierung darf nicht länger auf sich warten lassen.

Dieter Schäffer

Nach der Rechtsauffassung von mobifair gibt es nur drei Möglichkeiten, legal als Lokführer tätig zu werden. Die erste und einfachste Möglichkeit ist die Beschäftigung in einem Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) als Arbeitnehmer. Dieses EVU kann dann auch unstreitig für andere EVU tätig werden. Oder der Lokführer wird im Wege der Arbeitnehmerüberlassung nach dem Arbeitnehmerüberlassungsgesetz (AÜG) an ein EVU ausgeliehen. Eine Tätigkeit als „selbständiger Lokführer“ im Sinne eines „Ein-Personen-Unternehmens“ ist nicht möglich.

Die Abgrenzung zwischen Arbeitnehmern und Selbstständigen aus sozialversicherungsrechtlicher Sicht ist nicht einfach. Maßgeblich für diese Abgrenzung ist der Begriff der Beschäftigung aus § 7 I SGB IV. Hier wird die Beschäftigung als „nichtselbständige Arbeit, insbesondere in einem Arbeitsverhältnis“ definiert. Gemäß § 7 Abs. 1 SGB IV ist eine Beschäftigung die nichtselbständige Arbeit, insbesondere in einem Arbeitsverhältnis (Satz 1). Anhaltspunkte für eine Beschäftigung sind eine Tätigkeit nach Weisungen und eine Eingliederung in die Arbeitsorganisation des Weisungsgebers, § 7 Abs. 1 Satz 2. Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundessozialgerichts (BSG) setzt eine Beschäftigung voraus, dass der Arbeitnehmer vom Arbeitgeber persönlich abhängig ist.

Bei einer Beschäftigung in einem fremden Betrieb ist dies der Fall, wenn der Beschäftigte in den Betrieb eingegliedert ist und er dabei einem Zeit, Dauer, Ort und Art der Ausführung umfassenden Weisungsrecht des Arbeitgebers unterliegt. Diese Weisungsgebundenheit kann - vornehmlich bei Diensten höherer Art - eingeschränkt und zur „funktionsgerecht dienenden Teilhabe am Arbeitsprozess“ verfeinert sein. Demgegenüber ist eine selbständige Tätigkeit vornehmlich durch das eigene Unternehmerrisiko, das Vorhandensein einer eigenen Betriebsstätte, die Verfügungsmöglichkeit über die eigene Arbeitskraft und die im Wesentlichen frei gestaltete Tätigkeit und Arbeitszeit gekennzeichnet. Wesentliches Kriterium für das Unternehmerrisiko ist, ob eigenes Kapital oder die eigene Arbeitskraft auch unter Gefahr des Verlustes eingesetzt werden, so dass der Erfolg der sächlichen und persönlichen Mittel ungewiss ist.

Ob jemand abhängig beschäftigt oder selbständig tätig ist, hängt davon ab, welche Merkmale überwiegen. Somit ist grundsätzlich das Gesamtbild der Arbeitsleistung maßgebend. Aus dieser Beschreibung folgt, dass eine generelle Abgrenzung nahezu unmöglich ist. Es muss immer der Einzelfall bewertet werden. Für den Fall des „selbständigen Lokführers“ bietet sich der selbständige LKW-Fahrer als Vergleich an. Unstreitig kann ein LKW-Fahrer sowohl als Arbeitnehmer abhängig beschäftigt sein als auch als Selbständiger auftreten. Hierbei stellt in der Regel der selbständige LKW-Fahrer das Betriebsmittel (LKW) zur Verfügung und kann seinen



**Rechtliche Bewertung
„selbständigen Lokführers“**



ng der
führer“

Einsatz im Wesentlichen selbst planen (Fahrtstrecke, Pausenzeiten, gegebenenfalls Abfahrts- oder Ankunftszeiten, Tankpausen). Diese Möglichkeiten stehen dem angestellten LKW-Fahrer nicht zu. Er ist in den Ablaufplan des Unternehmens voll integriert und den Anweisungen des Arbeitgebers unterworfen (welche Strecke, wo tanken, welche Pausen, wo und wann Arbeitsbeginn /Arbeitsende, welches Fahrzeug).

Ein weiteres Unterscheidungsmerkmal ist die Frage, ob der Leistungserbringer die Leistung persönlich schuldet, also ob der LKW-Fahrer/Lokführer den Auftrag persönlich erbringen muss oder ob er sich eines Anderen bedienen darf.

mobifair ist kein einziger Fall bekannt geworden, in dem der Triebfahrzeugführer sein Betriebsmittel (Triebfahrzeug/Lok) selbst mitbringt. Vielmehr wird dies regelmäßig vom Auftraggeber gestellt. Auch die Kosten für die Betriebsstoffe (Diesel/Strom) und die Trassengebühren und Trassenbuchungen werden regelmäßig vom Auftraggeber übernommen. Das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) fordert von den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), den Betrieb sicher zu führen. Nach der Eisenbahnbetriebsleiterverordnung (EBV) haben die EVU mindestens einen Eisenbahnbetriebsleiter (EBL) zu bestellen, der unter anderem für die bahninternen sicherheitstechnischen Regelungen und deren Einhaltung verantwortlich ist. Diesem unterstehen dann alle Mitarbeiter im Betriebsdienst, auch die Lokführer. Dass ein Lokführer unabhängig tätig werden kann, ohne den Weisungen eines EBL zu unterliegen, ist nach dem Eisenbahnrecht nicht möglich.

Unstreitig kann ein EVU für ein anderes EVU Leistungen erbringen. Wenn aber ein selbständiger Lokführer als „Ein-Personen-Unternehmen“ auftritt, kann er keinen EBL haben, denn sonst müssten mindestens zwei Personen im Unternehmen tätig sein. Ist der Lokführer gleichzeitig sein eigener EBL, unterläuft er damit die gesetzlichen Regelungen aus AEG und EBV, die das Vier-Augen-Prinzip zwingend festschreiben. Wenn der selbständige Lokführer keinen EBL hat, kann er auch kein EVU sein. Da aber der Betrieb eines EVU gem. AEG und EBV nur mit einem EBL erfolgen darf, muss sich der selbständige Lokführer in das EVU, für das er tätig wird, eingliedern. Damit ist er Teil des Betriebs geworden und unterliegt den innerbetrieblichen Weisungen. Ist er wie ein Arbeitnehmer in das Unternehmen integriert, widerspricht dies seinem Status als Selbständiger.

Anders, wenn sich der selbständige Lokführer im Rahmen der Arbeitnehmerüberlassung betätigt. Dann wird dieser Lokführer als entliehener Arbeitnehmer im entleihenden Betrieb als abhängig Beschäftigter tätig. Hierfür benötigt der Verleiher eine Erlaubnis nach dem Gesetz zur Regelung der gewerbsmäßigen Arbeitnehmerüberlassung (AÜG). Eine dritte legale Möglichkeit ist nicht ersichtlich. Entweder erfolgt ein Verstoß gegen das AEG oder gegen die Sozialversicherungsvorschriften.

Dieter Schäffer

Sieben Fragen an Wolfgang Joosten

Im Zusammenhang mit dem ungesetzlichen Treiben der selbständigen Lokführer richten wir unsere Fragen an Wolfgang Joosten, den Vorsitzenden des Gesamtbetriebsrats bei DB Fernverkehr und ausgewiesener Kenner der Lokführerbranche.

mopinio: Sicher haben Sie auch schon davon gehört, dass es selbständige Lokführer gibt, die meist ihre Dienste im Internet anbieten. Wie bewerten Sie die Existenz von diesen selbständigen Lokführern?

Wolfgang Joosten: Das ist schlichtweg ein Skandal. Es darf

Eine Grauzone, die möglicherweise schon morgen in einer Katastrophe enden kann.

mopinio: Sie sprechen von Katastrophe. Welche Gefahren gehen denn von selbständigen Lokführern aus?

Wolfgang Joosten: Diese Leute sind nur sehr schwer oder gar nicht zu überprüfen. Sie entziehen sich meist schon mit krimineller Energie der vielen, aus guten Gründen vorgegebenen Vorschriften. Dazu zählen Überprüfungen, Schulungen, medizinische Kontrollen, die alle der Sicherheit im Betriebsablauf dienen.

mopinio: Können Sie Beispiele nennen, die zu Gefährdungen führen könnten?

Wolfgang Joosten: Wenn ein solcher, angeblich selbständiger Lokführer für unterschiedliche Unternehmen tätig ist, ist seine tatsächliche Arbeitszeit nicht zu kontrollieren. Ärztliche Untersuchungen und vorgeschriebene Schulungen, die turnusgemäß durchgeführt werden müssen, finden meist nicht statt und wenn es mal kracht zeigt sich, dass auch der erforderliche Versicherungsschutz nicht vorhanden ist. Kosten für Schäden muss dann – in den meisten Fällen nach kostspieligem Rechtsstreit – das Unternehmen und wenn dort nichts zu holen ist, die Allgemeinheit tragen. Doch geht es hier nicht nur um Kosten, sondern in erster Linie um Menschenleben, die erheblich gefährdet sind. Man muss sich mal vorstellen, manche werben sogar damit, dass sie sich



Wolfgang Joosten im Gespräch mit mopinio.

als "Unternehmer" nicht an Arbeitszeitregelungen halten müssten und somit flexibler einzusetzen seien als fest angestellte Lokführer. Und dann donnern die nach 20 Stunden im Führerstand mit ihrem tausend Tonnen schweren Zug mit Kesselwagen, voll mit allem möglichen Teufelszeug, nochmal zehn Stunden durch die Republik.

mopinio: Welche Auswirkungen hat die Existenz selbständiger Lokführer auf den Arbeitsplatz der fest angestellten?

Wolfgang Joosten: Hier handelt es sich ganz klar um den Versuch, durch Lohn- und Sozialdumping, an regulären Beschäftigungsverhältnissen vorbei, Kosten zu minimieren. Bei der Beantwortung dieser Frage sollte man aber auch bedenken, dass einige wenige Lok-

führer den ganzen Berufsstand in Verruf bringen. Die meisten der selbständigen Lokführer gehen dieser Tätigkeit nach, weil sie – aus welchen Gründen auch immer – von seriösen Unternehmen keine Festanstellung mehr bekommen. Man kann also davon ausgehen dass es sich bei diesen Typen nicht gerade um besonders qualifizierte Vertreter unseres Berufsstandes handelt. Wenn diese also den seriösen, fest angestellten Lokführern vorgezogen werden, weil sie – quasi schwarz – billiger zu haben sind, ist das ein Skandal. Unternehmen, die solche Leute beauftragen, um mit ihnen Lohn- und Sozialdumping zu betreiben, begeben sich auf sehr dünnes Eis. Die Geschäftsführer eines Eisenbahnverkehrsunternehmens hat dies schon den Job gekostet.

mopinio: Was muss Ihrer Meinung nach am schnellsten geschehen, um einer Gefährdung durch selbständige Lokführer wirksam entgegen zu wirken?

Wolfgang Joosten: Ganz wichtig ist es, dass hier schnellstens an höchster Stelle politisch reagiert wird. Es bedarf jetzt keiner langen Diskussionen sondern umgehender Entscheidungen. Diese müssen einen klaren gesetzlichen Handlungsrahmen schaffen. Wir Lokführer begrü-



doch nicht wahr sein, dass Leute quasi in aller Öffentlichkeit ihre Dienste anbieten können, die illegal sind, Steuer- und Sozialabgabenbetrug beinhalten und zudem eine riesige Gefahr für die Sicherheit auf der Schiene darstellen. Solchen so genannten selbständigen Lokführern muss umgehend ihr Handwerk gelegt werden. Sie sind mit allem Nachdruck aus dem Markt zu entfernen. Der eigentliche Skandal aber ist ja, dass der Gesetzgeber hier in unverantwortlicher Weise eine Grauzone zulässt.



ßen daher, dass sich mobifair dieses Themas angenommen und im Rahmen von Recherchen die untragbaren Zustände aufgedeckt hat. Die Einschaltung der Medien zur Information der Öffentlichkeit durch mobifair wird hoffentlich die zuständigen Politiker wachrütteln. Die Unterstützung der Lokführer wird mobifair bei der weiteren Aufarbeitung dieses Themas auf jeden Fall auch in Zukunft haben.

mopinio: Vom Straßengüterverkehr kennt man die Fahrtenstreiber in den Lkw. Jeder Lkw-Fahrer benötigt für Kontrollzwecke eine personenbezogene Chipkarte. Das wäre doch auch eine Lösung für die Lokführer.

Wolfgang Joosten: Seit Jahren fordern wir die Einführung des digitalen Fahrtenstreibers in den Führerständen der Triebfahrzeuge, verbunden mit der personenbezogenen Chipkarte für Lokführer. Nun soll die Chipkarte kommen. Ich meine, das alles geschieht nicht schnell genug.



Die Einführung der Chipkarte duldet keinen Aufschub mehr.

mopinio: mobifair fand heraus, dass es per Mausklick sogar Lokführerscheine im Internet gibt.

Wolfgang Joosten: Hier könnten nur das von uns und der EVG seit Jahren geforderte Zentralregister für Lokführerscheine sowie zentrale Führerscheineprüfungen Abhilfe schaffen. **herc**



Sicherheit muss an erster Stelle stehen

Es ist unverständlich, warum ein Mopedfahrer mit seinem Führerschein in einer zentralen Datenbank registriert und Erhalt oder Entzug der Fahrerlaubnis zentral dokumentiert wird, dieser Grundsatz aber für das Fahren von 3000-t-Zügen oder Zügen mit vielen hundert Passagieren an Bord nicht gilt. So gibt es kein zentrales Register für Lokführerscheine - sie können durch den Lokführer selbst bestellt werden. Auch die erweiterten Kenntnisse (Baureihen, Streckenkenntnis, Tauglichkeitsuntersuchung, Fortbildungen) werden weder zentral dokumentiert noch mit einheitlichen Standards geprüft. Nur zum Teil werden sie durch einen Eisenbahnbetriebsleiter bestätigt, der aber anschließend nicht mehr im Rahmen der Überwachung zuständig ist. In Zeiten des Monopolisten war eine solche Vorgehensweise verständlich, weil der Eisenbahnbetriebsleiter für die Qualifizierung und den Einsatz des Lokführers in vollem Umfang zuständig war. Mit dem Einsatz für mehrere Eisenbahnverkehrsunternehmen wird er aber von dieser vollumfänglichen Zuständigkeit entbunden, teilweise ist er gar nicht mehr fest in einem EVU verankert.

mobifair fordert daher einheitliche, zentral geregelte Prüfungen für Lokführer in der Verantwortlichkeit des Eisenbahnbundesamtes mit unternehmensunabhängigen Prüfern. Diese Prüfungen müssen sowohl den Ersterwerb des Führerscheins umfassen als auch die erweiterten Kenntnisse, die heute im Beiblatt zum Führerschein dokumentiert werden. Nur so kann eine verantwortungsvolle Qualitätssicherung im Rahmen der Qualifizierung sichergestellt werden. Außerdem ist eine zentrale Datenbank mit allen Lokführerscheinen und erweiterten Kenntnissen, in denen auch sämtliche Qualifizierungen, verbindliche Schulungen und notwendige Praxiseinsätze dokumentiert werden, unerlässlich. Im Rahmen der EU Verordnung 2005/47/EG ist die Arbeitszeit für das Fahren auf dem Führerstand verbindlich geregelt. Allerdings ist eine realistische Überprüfung derzeit nicht möglich, da es keine verlässliche lokführerbezogene Dokumentation der Arbeitszeiten gibt und ein Auslesen der fahrzeugbezogenen Dokumentation im Rahmen einer Kontrolle durch das EBA nicht möglich ist.

Daher fordert mobifair die Einführung einer persönlichen Fahrerkarte, auf der die Fahrzeiten dokumentiert werden, in Verbindung mit dem Lokführerschein für jeden Lokführer. Was für einen LKW- oder Busfahrer Standard ist, muss auch im Schienenverkehr schnellstmöglich geregelt werden. Die Umsetzung darf nicht erst 2018 erfolgen. Die Fahrerkarte muss die Kontrolle der Fahrzeiten und Pausen ermöglichen und verbindlich eingelegt werden, um ein Fahrzeug zu starten. Zudem ist eine Anpassung der Sicherheitsvorschriften an die geänderte Wettbewerbssituation zwingend notwendig, damit Kontrolle erst ermöglicht wird. Sicherheit ist das höchste Gut. Solange ein Moped-Fahrer strikter kontrolliert wird und seine Verstöße gravierendere persönliche Auswirkungen haben als bei Lokführern, die Verantwortung für Passagiere tragen oder heikle Güter befördern, wird mit der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer gespielt. Hier muss die Politik handeln.

Wir werden weiter Druck machen, damit die schwarzen Schafe nicht auf Kosten der Allgemeinheit ihren Profit abschöpfen können. Denn: Sicherheit muss an erster Stelle stehen. Was für Moped-Fahrer gilt, muss auch für Lokführer gelten.

Raoul Machalet

Die Zulassung als Lokführer ist unzureichend reglementiert und überwacht. Die Ergebnisse der Arbeit von mobifair machen deutlich, dass es gravierenden Handlungsbedarf gibt. Die gesetzlichen Regelungen des Eisenbahnverkehrs sind nach wie vor an den Strukturen eines Monopols ausgerichtet und stehen nicht in Einklang mit der wettbewerblichen Öffnung des Schienenverkehrs.

Es ist unverständlich, warum ein Mopedfahrer mit seinem Führerschein in einer zentralen Datenbank registriert und Erhalt oder Entzug der Fahrerlaubnis zentral dokumentiert wird, dieser Grundsatz aber für das Fahren von 3000-t-Zügen oder Zügen mit vielen hundert Passagieren an Bord nicht gilt. So gibt es kein zentrales Register für Lokführerscheine - sie können durch den Lokführer selbst bestellt werden. Auch die erweiterten Kenntnisse (Baureihen, Streckenkenntnis, Tauglichkeitsuntersuchung, Fortbildungen) werden weder zentral dokumentiert noch mit einheitlichen Standards geprüft. Nur zum Teil werden sie durch einen Eisenbahnbetriebsleiter bestätigt, der aber anschließend nicht mehr im Rahmen der Überwachung zuständig ist. In Zeiten des Monopolisten war eine solche Vorgehensweise verständlich, weil der Eisenbahnbetriebsleiter für die Qualifizierung und den Einsatz des Lokführers in vollem Umfang zuständig war. Mit dem Einsatz für mehrere Eisenbahnverkehrsunternehmen wird er aber von dieser vollumfänglichen Zuständigkeit entbunden, teilweise ist er gar nicht mehr fest in einem EVU verankert.

mobifair fordert daher einheitliche, zentral geregelte Prüfungen für Lokführer in der Verantwortlichkeit des Eisenbahnbundesamtes mit unternehmensunabhängigen Prüfern. Diese Prüfungen müssen sowohl den Ersterwerb des Führerscheins umfassen als auch die erweiterten Kenntnisse, die heute im Beiblatt zum Führerschein dokumentiert werden. Nur so kann eine verantwortungsvolle Qualitätssicherung im Rahmen der Qualifizierung sichergestellt werden. Außerdem ist eine zentrale Datenbank mit allen Lokführerscheinen und erweiterten Kenntnissen, in denen auch sämtliche Qualifizierungen, verbindliche Schulungen und notwendige Praxiseinsätze dokumentiert werden, unerlässlich. Im Rahmen der EU Verordnung 2005/47/EG ist die Arbeitszeit für das Fahren auf dem Führerstand verbindlich geregelt. Allerdings ist eine realistische Überprüfung derzeit nicht möglich, da es keine verlässliche lokführerbezogene Dokumentation der Arbeitszeiten gibt und ein Auslesen der fahrzeugbezogenen Dokumentation im Rahmen einer Kontrolle durch das EBA nicht möglich ist.

Daher fordert mobifair die Einführung einer persönlichen Fahrerkarte, auf der die Fahrzeiten dokumentiert werden, in Verbindung mit dem Lokführerschein für jeden Lokführer. Was für einen LKW- oder Busfahrer Standard ist, muss auch im Schienenverkehr schnellstmöglich geregelt werden. Die Umsetzung darf nicht erst 2018 erfolgen. Die Fahrerkarte muss die Kontrolle der Fahrzeiten und Pausen ermöglichen und verbindlich eingelegt werden, um ein Fahrzeug zu starten. Zudem ist eine Anpassung der Sicherheitsvorschriften an die geänderte Wettbewerbssituation zwingend notwendig, damit Kontrolle erst ermöglicht wird. Sicherheit ist das höchste Gut. Solange ein Moped-Fahrer strikter kontrolliert wird und seine Verstöße gravierendere persönliche Auswirkungen haben als bei Lokführern, die Verantwortung für Passagiere tragen oder heikle Güter befördern, wird mit der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer gespielt. Hier muss die Politik handeln.

Wir werden weiter Druck machen, damit die schwarzen Schafe nicht auf Kosten der Allgemeinheit ihren Profit abschöpfen können. Denn: Sicherheit muss an erster Stelle stehen. Was für Moped-Fahrer gilt, muss auch für Lokführer gelten.



agilis - Nahverkehrs-Chaos mit "Lokführern light"

Das Dieselnetz Oberfranken – Hier dieseln Busse kreuz und quer durch einen chaotisch anmutenden Eisenbahn-Fahrplan. Die Firma agilis hatte an der Ausschreibung dieses weit verzweigten Bahn-Netzes teilgenommen und schließlich – wie bei den jüngsten Vergaben in Bayern, durch die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) üblich – als Billiganbieter den Zuschlag erhalten.

Während die agilis-Verantwortlichen auf Gleis-Baustellen als Grund für die Zug-Ausfälle und den Ersatzverkehr mit Bussen hinweisen, berichten Insider von ganz anderen Ursachen. So solle nämlich nicht genügend qualifiziertes Personal zur Verfügung stehen. Insbesondere mangle es dem Unternehmen an qualifizierten Lokführern.

Wir haben uns in Oberfranken umgesehen und stießen dabei auf Zustände, die Gänsehaut verursachen.

Schon bei der Ausschreibung des Dieselnetzes Oberfranken durch die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) warnte mobifair davor, wieder eine BEG-Billigvergabe auf den Weg zu bringen, bei der allein der niedrigste Preis eine Chance auf den Zuschlag hat. Allen Warnungen zum Trotz verzichtete die BEG auf die Festlegung von Qualitäts- und Qualifikationsstandards als Ausschreibungskriterien. Ein Tochterunternehmen der BeNEX GmbH, mit dem Namen "agilis" erhielt schließlich im Jahr 2009 den Zu-

Mitte Juni hat agilis seinen Betrieb aufgenommen; von Beginn an mit reduziertem Angebot. Die Aushangkästen in den Bahnhöfen sind voll mit Fahrplanänderungen, Hinweisen auf Zugausfälle sowie auf Bus-Ersatzverkehr. Ein unzumutbarer Wirrwarr für Bahnkunden.

schlag. Die BeNEX GmbH ist die Holdinggesellschaft der Hamburger Hochbahn AG für Verkehrsleistungen außerhalb Hamburgs. An BeNEX war zur Zeit der Ausschreibung auch der internationale Infrastrukturinvestor Babcock & Brown Public Partnerships aus Australien als Minderheitsgesellschafter beteiligt. Nachdem Babcock & Brown, 2009 von der Insolvenz bedroht, seine Beteiligung am Babcock & Brown Public Partnerships (BBPP) aufgegeben hat, sind die anglikanische Kirche und die Deutsche Bank in den Fonds eingestiegen, der inzwischen wieder unter neuem Namen firmiert. Während mobifair davor warnte, qualifizierte Eisenbahnberufe zu Anlernjobs verkommen zu lassen, prahlte die BEG, dass jeder Zug bei agilis eine zusätzliche Servicekraft an Bord haben werde.

Mitte Juni dieses Jahres hat nun die agilis ihren Betrieb aufgenommen und tatsächlich, es ist jeweils zusätzlich zum Lokführer eine Begleitperson an

Bord. Anders als bei der Deutschen Bahn verlässt diese jedoch zwischendurch an den

Haltepunkten den Triebwagen nicht. Das heißt, auf dem Bahnsteig neben dem Zug sind



Ein kleiner Vogel zielt das Logo von agilis. Er soll Beweglichkeit und die Leichtigkeit des Reisens symbolisieren. Auf den Triebfahrzeugen allerdings macht das Design des stilisierten Vogels eher den Eindruck als müsse er schon in den ersten Monaten kräftig Federn lassen.

Foto: Frank Hercher



kurze Fragen von den dort stehenden Fahrgästen nicht möglich - Service ist irgendwie anders. Während DB-Regio mit ausgebildeten Zugbegleiterinnen und Zugbegleitern unterwegs ist, versehen in den agilis-Zügen diese sogenannten Servicekräfte ausschließlich die Fahrscheinkontrolle. Dies auch dann, wenn der Zug an einem Bahnhof hält. Und so kann es passieren, so berichtet uns eine junge Frau aus Schney, die in Bad Staffelstein im dortigen Kurhotel arbeitet und an jenem Bahnhof aussteigen wollte, dass man aufgrund der Fahrscheinkontrolle den Ausstieg nicht rechtzeitig erreicht und der Zug sich bereits wieder in Bewegung setzt, bevor man die Möglichkeit erhält, auszusteigen. „Das ist ein unmöglicher Zustand“, empört sie sich.

Bei agilis haben die Verantwortlichen offensichtlich zwei Jahre lang geglaubt, dass man sich um Personal nicht bemühen müsse.

Personalpoker

Man war überzeugt, beim Personalpoker zwei Asse im Ärmel zu haben. Zum einen ist man nach dem Motto vorgefahren: "Wenn es soweit ist, dass wir die Strecken befahren, rennen uns die Lokführer von DB Regio die Türen ein". Das ging gründlich schief, wie man heute sieht.

Auch das zweite Ass stach nicht: Den Betriebsbeginn so zu legen, dass osteuropäische Arbeitnehmer nach Aufhebung der EU-Arbeitsbeschränkungen - ab 1. Mai dieses Jahres - als Billigkräfte massenweise zur agilis strömen können.

Turbo-Ausbildung

Nun sollen im Hau-Ruck-Verfahren Lokführer ausgebildet werden. Auch das kann nicht funktionieren, denn die



Gerd Knoth im Bahnhof Coburg: "Mit der Turbo-Ausbildung sind die Leute niemals fit für den Dienst in einem Bahnbetrieb"

bisherigen Ausbildungseinrichtungen ließen sich nicht erweichen, bei den agilis-Leuten nach neun Monaten in den Prüfungen bei gravierenden Fehlern beide Augen zuzudrücken. Jetzt aber laufen dem Unternehmen die Zeit und der Eisenbahn die Kunden weg. Nun, so hört man, sollen aus Langzeitarbeitslosen schon in sechs Monaten qualifizierte Lokführer werden. „Ein Gedanke, der Angst macht“, sagt ein Fahrdienstleiter und er scheint zu wissen, wovon er spricht.

Das wird auch in einem Gespräch in Coburg deutlich zu dem wir uns mit Gerd Knoth treffen. Seit 19 Jahren ist der 47-jährige aus Lichtenfels Lokführer und gehört dem Betriebsrat DB Regio Nordost Bayern an. Auch er stellt sich immer wieder die Frage, warum agilis nicht die zweijährige Vorlaufzeit seit dem Gewinn der Ausschreibung genutzt hat, Lokführer anständig ausbilden zu lassen. "Mit der Turbo-Ausbildung sind die Leute niemals fit für den Betriebsdienst bei der Eisen-

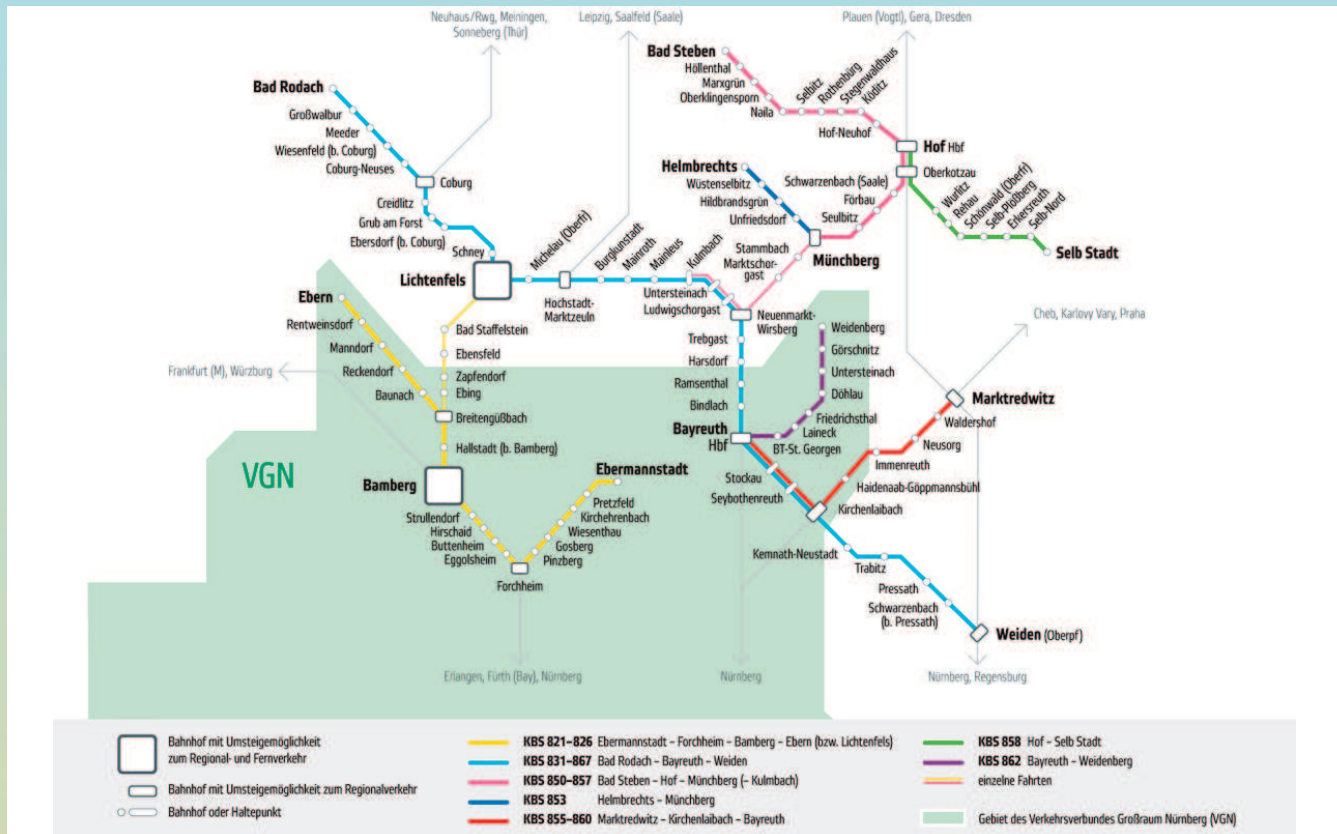
bahn", sagt Gerd Knoth und fügt an: "wenn die Ausbildung jetzt noch weiter verkürzt werden soll, steht uns ja noch einiges bevor."

Schier endlos und unglaublich sind die Erlebnisse mit den neuen agilis-Kollegen bereits in den ersten beiden Monaten des agilis-Bahnbetriebs. So hatte bei Hochstadt-Marktzeuln der Fahrdienstleiter keinerlei Möglichkeit, sich in deutscher Sprache mit einem der agilis-

Fortsetzung
nächste Seite



agilis-Zug auf der Fahrt nach Weiden bei einem Halt in Bayreuth.



Das Nahverkehrs-Dieselnetz Oberfranken

Lokführer über Funk zu verständigen und ihm einen Befehl zu erteilen. Schließlich schrieb er die Anweisung auf und brachte sie an das Triebfahrzeug. Mit welchem Erfolg, ist nicht überliefert.

Bei Trebgast überfuhr ein agilis-Triebfahrzeug ein Haltesignal. Der Fahrdienstleiter machte Meldung und der Lokführer wurde abgelöst.

Signalkennntnis fehlt

Auch mit der Kenntnis der gängigsten Signale haben die Lokführer im Dieselnetz Oberfranken ihre Probleme. Ein Signal, das eigentlich zum Alltag eines jeden Lokführers gehört, ist das Sh1. Es zeigt ein rotes und zwei weiße Lichter. Es fordert zur langsamen Vorbeifahrt bei Rangierfahrten auf. Im Funkverkehr mit dem Fahrdienstleiter sagte der schon länger dort stehende Lokführer, dass er an der "roten Ampel mit den zwei weißen Lichtern" stehe und auf Grün warte. Solche Erlebnisse lösen bei

den altdienstenden Eisenbahnern verständnisloses Kopfschütteln aus.

Eine Stunde zu früh

Dazu zählt zum Beispiel auch die Geschichte über den Lokführer, der aus Bad Rodach kommend mit seinem Zug wie ein Geist im Morgengrauen eine Stunde zu früh in Coburg-Neuses auftaucht, weil er sich in der Zeit um eine Stunde vertan hatte.

Ein anderer Triebfahrzeugführer war auf der Strecke von Ebern nach Bamberg unterwegs ohne das Funkgerät einzuschalten. Das heißt, dass er auf dieser Fahrt für Notfallmeldungen und Nothaltebefehle nicht ansprechbar war. Glücklicherweise war dies nicht nötig.

Falsche Seite

Auch gibt es zu denken, wenn Lokführer nicht über eine ausreichende Orts- und Streckenkennntnis verfügen.

So beschwerte sich ein Lokführer der kurz zuvor seinen

Zug bestiegen hatte beim Fahrdienstleiter, dass es doch an der Zeit wäre, das Ausfahrtsignal auf Grün zu stellen. Auf die Entgegnung des Fahrdienstleiters, dass dies bereits seit fünf Minuten geschehen sei, entgegnete sinngemäß der Triebfahrzeugführer: "hältst du mich für blöd, ich stehe doch direkt davor und es zeigt Halt." Die Antwort des Fahrdienstleiters lautete daraufhin etwa so: "Nein ich halte Dich nicht für blöd, aber kann es vielleicht sein, dass Du auf der falschen Seite von Deinem Zug sitzt?" Es war tatsächlich so, er saß abfahrbereit auf dem falschen Führerstand.

"Wenn ein Lokführer noch nicht einmal weiß, in welcher Richtung sein nächstes Ziel liegt, spricht das nicht für ausreichende Orts- und Streckenkennntnis" sagt Gerd Knoth.

Die Kollegen von agilis tun Gerd Knoth leid: "Sie geben bestimmt alles, um den Betrieb am Laufen zu halten, doch wenn schon an der Ausbildung

der Beschäftigten gespart wird, ist das unverantwortlich und nicht nachzuvollziehen", sagt er.

Ziel Lokführerin

Die jüngere seiner beiden Töchter, Lena, durchläuft derzeit eine Ausbildung als Eisenbahnerin im Betriebsdienst. Im kommenden Jahr ist sie damit fertig. Ihr Ziel ist natürlich Lokführerin zu werden und dem Papa nachzueifern.

Drangvolle Enge

"Am schlimmsten ist es ja morgens und wenn Schulschluss ist", sagt ein älterer Herr, als er uns auf dem Bahnsteig des Bahnhofs Bayreuth fotografieren sieht. "Kundenfreundlicher Nahverkehr sieht anders aus. Wären das Hühner statt Menschen, hätte der Tierschutz längst für die Einstellung dieser Transporte gesorgt," sagt der freundlich gegen die Sonne blinzeln Herr mit grauem Haarkranz.

Wenig später, im Zug von Bay-



reuth nach Neuenmarkt-Wirsberg scheitern zwei russisch sprechende Männer dabei, einer davon in "Klitschko-Format", ihre Beine zwischen den Sitzreihen unterzubringen. Lachend schrauben sie sich mühsam wieder aus der Enge hervor und setzen sich auf die "Vis-à-vis-Sitze" die ihnen mehr Beinfreiheit bieten.

Mangelnde Kenntnis

Wir sind in Hof mit Matthias Unger verabredet und treffen ihn bei DB Regio Nordost Oberfranken. Auch er zeigt sich entsetzt über das Ausbildungsniveau und die Hau-Ruck-Methoden, mit denen aus Langzeitarbeitslosen mit Bildungsgutscheinen der Arbeitsagentur Lokführer gemacht werden sollen.

"Es ist völlig egal, welches Eisenbahnverkehrsunternehmen hier unterwegs ist, es muss unbedingt die Sicherheit gewährleisten", sagt er.

Dass dies nicht der Fall ist, meinen auch seine Kollegen, die zum Teil schon mit mulmigem Gefühl in der Magengegend dort fahren, wo ihnen möglicherweise einer dieser 'Lokführer light' in die Quere kommen könnte.

Wer klare Signalstellungen, wie in Lichtenfels geschehen, nicht erkennt und sie als "zweifelhaftes Signalbild" identifiziert, gehöre nicht auf die Schiene, sagt Matthias Unger.

Für IHK-Prüfung

Auch wer bei Rot übers Signalfahrte und ohne Kontakt zum Fahrdienstleiter aufzunehmen, weiter in den Bahnhof einfährt, müsse aus dem Verkehr gezogen werden. "Das, was die Kollegen da draußen erleben, macht Angst und ein Regio-Kollege soll schon darum gebeten haben, nicht dort eingesetzt zu werden, wo die agilis unterwegs ist", erzählt Matthias Unger.



Matthias Unger in Hof: "Was unsere Kollegen da draußen erleben, macht Angst."

Er unterstützt die mobifair-Forderung, dass für den Lokführerberuf ein einheitlicher Ausbildungsweg festgelegt wird und nach einer - den Berufsanforderungen angemessenen Ausbildung - eine Prüfungsabnahme durch die IHK erfolgen muss.

Riesige Sauerei

Als eine "riesige Sauerei" empfindet er es, wenn agilis-Verantwortliche versuchen, mit dem öffentlichen Vorwurf "unkooperativ" zu sein, die Schuld an der Misere der DB Regio in die Schuhe schieben zu wollen. Es habe größter Kraftanstrengungen bedurft, nach der Vergabe des Dieselnetzes Oberfranken an agilis, den Beschäftigten bei DB Regio die Arbeitsplätze zu erhalten.

Wir können bei unseren Fahrten mit den agilis-Zügen noch viele Reaktionen auf das Angebot der neuen Bahn sammeln. Sei es der Gastronom aus Kulmbach, der gerade sein Auto in die Werkstatt gebracht hat und eher zufällig den Zug

nimmt und von den neuen Fahrzeugen überrascht, die helle, freundliche Farbgebung im Zug lobt. Da ist die Touristin mit Bergschuhen, rotem Rucksack und Wanderstöcken, die von den Streichungen im Bahnfahrplan genervt ist, oder das Ehepaar aus Schleswig-Holstein, das sich während der Fahrt zum Badensee in Trebgast noch vor dem Aussteigen einig ist: "Fahrplanstreichungen, Ersatzverkehr und immer wieder Verspätungen sind unzumutbar. Für den Rest des Urlaubs nehmen wir das Auto und nächstes Jahr schauen wir mal, wo das hoffentlich besser klappt."

Zwangverschleppt

David aus Hallstadt arbeitet bei einem der größten Arbeitgeber der Region in Michelau. Es handelt sich um einen Kfz-Zuliefererbetrieb, mit weltweit über 2000 Beschäftigten. Im Fahrplan der agilis ist Michelau eine Bedarfshaltestelle auf der Strecke Lichtenfels – Kulmbach. Das heißt, der Lokführer

hält, wenn ein Fahrgast seinen Ausstiegswunsch über einen Signalknopf angezeigt hat – er sollte zumindest halten. "Es ist schon ärgerlich, wenn man morgens von der agilis zwangsverschleppt wird, obwohl man lange zuvor den Ausstiegswunsch angemeldet hat", berichtet David über sein Erlebnis mit der neuen Bahn. Die Entschuldigung des Lokführers "das habe ich übersehen" kann die Betroffenen nicht wirklich überzeugen. Schließlich ist in ihren Augen der Lokführer eigentlich nur dafür da, jeweils im richtigen Moment loszufahren und anzuhalten.

Das versehentliche Weiterfahren war im Fall David nur ärgerlich, unterwegs aber, insbesondere auf eingleisigen Strecken oder in Bahnhofsbecken, kann das „versehentliche Weiterfahren“ Menschenleben kosten - ja, Katastrophen auslösen.

Als Fahrgast hat man den Eindruck, hier wird noch Eisenbahn geübt.

Text und Fotos:
Frank Hercher



Staatlich subventionierte Wettbewerbsverzerrung

Über die Startprobleme der „agilis“ sprachen wir auch mit Frank Hauenstein, Geschäftsstellenleiter der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) in Nürnberg. Er hatte wenige Wochen zuvor während einer Beiratssitzung der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) in München seinem Unmut über die unbefriedigenden Zustände rund um das neue Bahnunternehmen Luft gemacht.

Was die Beiratsmitglieder der BEG, die ja allein die Billigvergabe des Dieselnetzes Oberfranken zu verantworten hat, dabei hörten, ließ sie interessiert aufhören.

So konnte Frank Hauenstein darüber berichten, dass letztlich als Folge der Billigvergabe durch die BEG nun ein privates Unternehmen mit Geldern der Steuerzahler die Ausbildung für ihre Lokführeraspiranten bezahlt bekommt. Hauenstein sieht darin eine staatlich subventionierte Wettbewerbsverzerrung. Er konnte den staunenden Zuhörern im BEG-Beirat, in dem neben Gewerkschaften und Verbänden auch die Industrie- und Handelskammer vertreten ist, von nahezu zwei Millionen Euro berichten, die bereits von der Bundesagentur für Arbeit ausgezahlt wurden. Empfänger waren vorwiegend Langzeitarbeitslose die bereit waren, sich zu agilis-Lokführern umschulen zu lassen.

Doch es kommt noch heftiger: Als die EVG im neuen Eisenbahnunternehmen „agilis“ Betriebsratswahlen vorbereiten wollte, stellte sich heraus, dass die „agilis“-Lokführeraspiranten überhaupt nicht bei dem Unternehmen in Lohn und Brot standen. Auch das Einkommen während der neunmonatigen Ausbildungszeit wurde großzügig von der Agentur für Arbeit übernommen.

Wenn man nun wenigstens sagen könnte: „Es hat sich gelohnt, Menschen ohne Arbeit haben jetzt wieder einen Beruf“, könnte man sich vielleicht sogar noch versöhnlich zeigen. Doch rund 80 Prozent der Auszubildenden sind „mit Pauken und Trompeten“ durch die Prüfung gerasselt. Das Geld ist weg und die Arbeitslosenstatistik muss wieder nach oben korrigiert werden.

Frank Hauenstein hat kein Verständnis dafür, dass



*Frank Hauenstein,
Geschäftsstellenleiter
der EVG-Geschäftsstelle
Nürnberg*

die BEG nach der Vergabe der Aufträge ihre Tätigkeit einstellt, statt sich aktiv für Ausbildung, Qualifizierung und Fortbildung in den für sie tätigen Unternehmen einzusetzen.

Der Gewerkschafter: „Eigentlich müsste die BEG schon mit den Ausschreibungsinhalten darauf hinwirken, dass nur Unternehmen, die ausgebildetes und qualifiziertes Personal vorweisen können, den Zuschlag erhalten.“

Nun soll die Ausbildungszeit weiter verkürzt werden. Die Leute sollen jetzt noch schneller auf die Lok. Doch das geht auf Kosten der Sicherheit, sind sich die Fachleute einig. Und es geht zu Lasten der Beschäftigten, die mit Minderwissen ihren Job ausüben müssen und dabei sich und andere gefährden, sagt Frank Hauenstein.

Nun wurden Ausbildungseinrichtungen gesucht bei denen schon nach sechs Monaten „fertige Lokführer“ auf die gelben Triebwagen klettern können.

Wie verlockend das schnelle Geld ist, das man mit den dubiosen „Turbo-Ausbildungen“ machen kann, zeigt, dass selbst - so ist aus gut informierten Kreisen zu erfahren - „DB-Training“ - ein Betrieb des DB-Konzerns - nicht vor einer solch abenteuerlichen Offerte von agilis zurückschreckt und auch als Ausbildungseinrichtung seinen Hut in den Ring wirft.

Was sich daraus entwickelt, wird ganz bestimmt eine neue Geschichte.

F. Hercher

Die Zahl der Güterzüge, die über in- nereuropäische Grenzen rollen, nimmt un- aufhörlich zu. mobifair hat in diesem Zusammenhang die Einhaltung von Vor- schriften zu Fahrzeiten, Pausen und Ruhezeiten kontrolliert. Ergebnis: Es gibt kein Regelungs-, son- dern ein Kontrolldefizit.

Im Rahmen eines Projektes hat mobifair die Wettbewerbssitua- tion im Bereich des interoperab- len grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrs unter die Lupe genommen. Dabei standen folgende Fragen im Vordergrund:

- Werden die rechtlichen Vor- schriften, insbesondere EU- Richtlinien, eingehalten?
- Welche Wirkung haben die unterschiedlichen Lohn- und So- zialstandards bei interoperablem Verkehr auf die Wettbewerbsfä- higkeit der einzelner Unterneh- men?

Wie die Recherche zeigte, gibt es bei der Umsetzung der EU- Richtlinie 2005/47 sowohl natio- nal als auch mit Blick auf die Ver- einbarung der Sozialpartner CER und ETF zu diesem Thema kein Regelungsdefizit, sondern ein Kontrolldefizit.

Deutlich wurde, dass selbst die Kontrollbehörde keine Möglich- keit einer umfassenden Erhe- bung zu Fahrzeiten und Pausenzeiten hat, weil die Auf- zeichnungsinstrumente keine personenbezogenen Verstöße festhalten.

Für Dritte, zum Beispiel eine Nichtregierungsorganisation (NRO), ist es gänzlich unmög- lich, verlässliche Angaben zu be- kommen. So werden zwar die Fahrzeiten der Lokomotiven auf- gezeichnet, aber eine Kontrolle der Fahrzeiten der Lokführer ist nur anhand von Fahrbefehlen möglich. Im Vergleich zum Lkw, wo mit der Fahrerkarte die Lenk- und Ruhezeiten nachvollziehbar aufgezeichnet werden und bei Kontrollen vor Ort ausgelesen werden können, ist dies im Schienengüterverkehr nicht möglich.

B. Klein

Fotos: Frank Hercher



mobifair-Projektabschluss

Europäischer Wettbewerb

mobifair-Forderungen

Als Ergebnis des Projekts fordert mobifair:

- die sofortige Einführung einer digitalen Fahrerkarte für jeden Lokführer. Ohne eine sol- che Karte darf kein Zug gefahren werden.
- eine öffentliche Dokumentation über die Nutzung der öffentlichen Infrastruktur Schiene, damit Transparenz geschaffen wird und Nichtregierungs-Organisationen ergänzend zu den Kontrollbehörden Missstände aufdecken können. Dazu wird weiterhin die Einbeziehung von Verkehrsdienstleistungen auf öffentlichen Infrastrukturen in das Verbraucherinformationsge- setz gefordert.
- eine besondere Personalüberwachung bei grenzüberschreitendem Zugverkehr. Hier muss der Lokführer mittels eines Einsatzberichts den Nachweis über alle geforderten Arbeits- schutzmaßnahmen inklusive der Erfordernisse gemäß den VDV-Richtlinien erbringen. Diese Aufgabe sollte ggf. auch Dritten übertragen werden können.
- Bußgelder bei Verstößen. Bei gravierenden Verstößen oder im Wiederholungsfall ist dem Lokführer eine grenzüberschreitende Fahrt zu untersagen.
- von der EU-Kommission, in ihrem anstehenden Bericht zur Umsetzung der EU-Richtlinie 2005/47 nicht nur den Stand der Umsetzung zu dokumentieren, sondern auch die Möglichkei- ten der Kontrollen und die aufgedeckten Verstöße einzubeziehen.

Per Mausklick zum Führerschein

Die Möglichkeiten, Dinge im Internet zu bestellen sind nahezu unbegrenzt - per Mausklick gibt es sogar Lokführerscheine. mobifair recherchiert seit über einem Jahr in diesem Graubereich und ist zur Zeit dabei, die Hintermänner dieses kriminellen Treibens ausfindig zu machen und den Behörden zu benennen. Gemeinsam mit den Medien wurde inzwischen ein engmaschiges Netz geknüpft.

Antrag ausfüllen, Bild einschicken - fertig ist der Lokführerschein. Damit allerdings ist es nicht getan. Mit dem Ausweis allein - ohne die Verbindung mit dem „Beiblatt zum Führerschein“ kommt der „frisch gebackene“ Lokführer nicht weit. Nur hier werden die Berechtigungen und Einschränkungen, die Qualifikationen und Qualifizierungen dokumentiert. Und nur zusammen mit dem Beiblatt und der Unterschrift eines Eisenbahnbetriebsleiters (EBL) erhält der Lokführerschein seine Gültigkeit. Natürlich gibt es, wie mobifair recherchiert hat, auch dafür Bestellformulare im Netz. Und natürlich floriert auch hier der Missbrauch und so manches lukrative Geschäft.

Zentrale Kontrolle

Um diesem Treiben Einhalt zu gebieten, fordert mobifair eine zentrale Kontrollinstanz, die registriert und überprüft, ob die angeblichen Qualifikationen auch der Wahrheit entsprechen. Zwar existiert eine EU-Verordnung, die von der Europäischen Transportarbeiter Föderation (ETF) und der Gewerkschaft EVG nach zähen Verhandlungen durchgesetzt wurde, die besagt, dass von den EU-Mitgliedsländern ein zentrales nationales Register für Lokführerscheine eingerichtet werden muss. Das ist nach Ansicht von mobifair aber nicht ausreichend.

Das zentrale Register für Lokführerscheine muss so erweitert werden, dass alle Berechtigungen (Baureihen, Tauglichkeit, Verstöße und Beschränkungen) dokumentiert werden und damit zentral überprüfbar sind. Und

das nicht erst im Jahr 2016, sondern sofort.

Warum soll es nicht möglich sein, für den Schienenverkehr etwas einzurichten, was es seit 1910 bereits für den Straßenverkehr gibt. So führt das Kraftfahrtbundesamt in Flensburg neben einem Zentralen Fahrzeugregister (ZFZR) auch das Zentrale Fahrerlaubnisregister (ZFER) sowie das Verkehrszentralregister (VZR), besser bekannt als die Verkehrssünderdatei.

Lizenzen überprüfen

Da sich bei allen Ermittlungen von mobifair herausgestellt hat, dass es gravierende Verstöße im Bereich der Fahrerlaubnis auf der Schiene gibt, fordert mobifair auch die Überprüfung bereits ausgegebener Führerscheine. Im Rahmen der zwingend gebotenen Erfassung sollten alle Lizenzen überprüft werden.

Umgehendes Handeln ist dringend notwendig, da die Sicherheit auf der Schiene massiv gefährdet ist.

Prüfungen ändern

Auch die Ausbildungen und Prüfungen bedürfen nach unseren Untersuchungen dringender Verbesserung. Es gibt keine Alternative zur Einrichtung einer zentralen Stelle, die als einzige die Berechtigung besitzt, Prüfungen abzunehmen. Nur so sind Prüfungen unabhängig vom jeweiligen Eisenbahnunternehmen von einer neutralen, offiziellen Einrichtung angemessen zu bewerten. Ein einheitliches Prüfungssystem könnte zum Beispiel nach dem Muster der IHK-Prüfungen erfolgen.

Derzeit darf jeder Eisenbahn-

Betriebsleiter unkontrolliert Qualifikationen bescheinigen. Die Verlockung, diese Berechtigung nicht im Interesse der Sicherheit, sondern im Interesse des eigenen (beziehungsweise des beauftragenden) Unternehmens und darüber hinaus des persönlichen Geldbeutels zu nutzen, ist

für manchen Betriebsleiter sehr groß.

Bei den verantwortlichen Politikern muss endlich erkannt werden, dass Regelungen, wie sie bei der Behördenbahn sinnvoll waren, im liberalisierten Eisenbahnmarkt höchste Risiken bergen.



Präzise Regeln und Vorschriften allein helfen nicht. Ihre Einhaltung muss auch überprüfbar sein. Was einst bei der Behörden-Bahn nahezu perfekt funktionierte, klappt längst nicht mehr.

Chip-Karte jetzt!

Wann und wie lange ein Lokführer fahren darf, ist klar geregelt: Es gibt eindeutige Arbeitszeit- und Pausenregelungen. Im Güterverkehr geht jedoch oft - so die Erkenntnisse von mobifair - Profit vor Sicherheit.

mobifair fordert die unverzügliche Einführung der längst überfälligen „digitalen Fahrerkarte“ wie sie im Lkw- und Bus-Verkehr inzwischen Standard ist. Auf dem Chip dieser Fahrerkarte müssen zu den personenbezogenen Daten auch Aufzeichnungen der Arbeitszeit sowie Hinweise auf Baureihen bezogene Fahrzeugausbildung und die Streckenkenntnisse des Lokführers gespeichert werden.

Eine EU-Richtlinie sieht erst für das Jahr 2023 die Einführung einer solchen Chip-Karte vor. mobifair empfindet dies angesichts der aktuellen Situation und hinsichtlich der kriminellen Energie einiger Eisenbahnverkehrsunternehmen, ihre Lokführer auszubeuten, als unerträgliche Provokation. Hierbei geht es um mehr als nur technische Spielereien. Hierbei geht es um die grundsätzliche Frage, ob man sich Sicherheit überhaupt noch leisten will.

herc