



Stellungnahme der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG)

zum Entwurf einer Verordnung zur Änderung von Vorschriften zum Triebfahrzeugführerschein

I. Einleitung

Mit dem Schreiben vom 30. August 2022 hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) ausgewählten Organisationen den Entwurf einer Verordnung zur Änderung von Vorschriften zum Triebfahrzeugführerschein zugesandt und um Stellungnahme bis zum 30. September 2022 gebeten. Die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) dankt dem BMDV für diese Möglichkeit und nimmt im Folgenden Stellung zum Verordnungsentwurf.

II. Positiv bewerte Regelungen

Mit dem Entwurf sollen die geltende Triebfahrzeugführerscheinverordnung und die Triebfahrzeugführerschein-Prüfungsverordnung an das EU-Recht angepasst werden. Die dabei angedachte Umsetzung des Beschlusses 2011/765/EU zur Anerkennung von Ausbildungseinrichtungen, Kriterien der Anerkennung von Prüfern und Kriterien für die Organisation von Prüfungen ist sinnvoll und wird von der EVG unterstützt. Ebenso begrüßen wir die Umsetzung der Empfehlung 2011/766/EU der Kommission. Der Einsatz von Simulatoren zur Aus- und Fortbildung ist inzwischen etabliert. Deshalb ist der verpflichtende Einsatz ein folgerichtiges Mittel die Aus- und Fortbildungsqualität zu erhöhen.



III. Änderungsbedarf

Neben den positiven Weiterentwicklungen im vorliegenden Referentenentwurf haben wir folgende Änderungserfordernisse festgestellt und fordern weitergehende verbindliche Regelungen:

- Die Aufnahme einer Erprobungsklausel in Anlage 7 – in Anlehnung an die EU-Verordnung 2019/554 zur Durchführung von Pilotprojekten – lehnen wir ab. Damit soll ermöglicht werden, dass abweichende Regelungen zu den Sprachvorgaben der Triebfahrzeugführerscheinverordnung im Rahmen von Pilotprojekten erprobt werden können. Wir raten von solchen Experimenten bei den geforderten Sprachkenntnissen dringend ab. Als absolutes Mindestmaß müssen Kenntnisse der Stufe B1 immer gewährleistet sein, davon darf auch im Rahmen von sogenannten Pilotprojekten nicht abgewichen werden. Das Sprachniveau sollte vielmehr auf die Kenntnisse der Stufe B2 festgelegt werden, damit auch in ungewöhnlichen Betriebssituationen eine sichere Kommunikation stets gewährleistet wird.
- Neben der dreijährigen Berufsausbildung zum Triebfahrzeugführer muss die Funktionsausbildung (Seiteneinstieg) verbindlich geregelt werden. Dazu müssen Ausbildungsinhalte und Ausbildungsdauer auf Bundesebene festgelegt werden. Eine Ausbildungsdauer von 15 Monaten ist erforderlich, um relevanten Themen zu vermitteln. Führerschein und Zusatzbescheinigung müssen unter staatlicher Verantwortung zusammengeführt werden und dürfen erst nach erfolgreicher Ausbildung und einer schriftlichen, mündlichen und praktischen Prüfung auf mindestens einem Fahrzeug ausgegeben werden. Erst damit ist ein der dreijährigen Ausbildung vergleichbarer Wissensstand erreicht.
- Die Zweiteilung in einen Triebfahrzeugführerschein, der durch das Eisenbahn-Bundesamt ausgestellt wird und die Zusatzbescheinigung, die das einsetzende Eisenbahnverkehrsunternehmen erstellt, ist nicht mehr zeitgemäß und führt zu unterschiedlichen Ausbildungsniveaus. Wir fordern daher eine unabhängige Prüfstelle und einen einheitlichen Führerschein, ausgestellt von einer staatlichen Stelle wie dem Eisenbahn-Bundesamt.



- Die Anzahl des erforderlichen Fortbildungsumfangs muss auf mindestens fünf Tage pro Jahr erhöht werden, damit Änderungen und Neuerungen der Regelwerke sowie der Erhalt des Basiswissens sicher vermittelt werden können.

IV. Weitere Maßnahmen

Über die Regelungen der vorliegenden Änderungsverordnung hinaus sind weitere Maßnahmen im Bereich des Fahrpersonals notwendig, damit der Bund seine für das Jahr 2030 angestrebten Wachstumsziele für den Schienenverkehr erreichen kann.

Dies betrifft vor allem den fortschreitenden Fachkräftemangel. Laut Bundesagentur für Arbeit kommen inzwischen auf 100 offene Stellen für Triebfahrzeugführer:innen nur noch 54 Erwerbslose. Bis eine Stelle besetzt ist, dauert es im Schnitt 79 Tage. Bei anderen Verkehrsträgern wurde die dramatische Lage von der Politik längst erkannt und gegengesteuert. So sind im Bundeshaushalt 2022 erneut 125 Millionen Euro für die Förderung der Aus- und Weiterbildung im Straßengüterverkehr und 6,8 Millionen Euro für die Binnenschifffahrt eingeplant. Das BMDV hat entsprechende Förderrichtlinien erlassen, mit denen 50 und 70 Prozent der Aus- und Weiterbildungskosten vom Staat übernommen werden. Der Schienenverkehr, in dem der Fachkräftemangel besonders groß ist, geht dagegen leer aus.

Dabei hat das Bundesverkehrsministerium bereits im Masterplan Schienengüterverkehr erklärt, die Aus- und Weiterbildung zu forcieren, indem die Fördermaßnahmen mit den anderen Verkehrsträgern gleichgestellt werden sollen. Auch im aktuellen Koalitionsvertrag nimmt sich die Bundesregierung vor, dem Fachkräftemangel entgegenzuwirken.

Wir fordern, dass sich das BMDV im Rahmen der Aufstellung des Bundeshaushalts dafür einsetzt, dass diese Schieflage zulasten der Bahnen und ihrer Beschäftigten endlich beendet wird. Von den 125 Millionen Euro, die jährlich für die Aus- und Weiterbildung beim Straßengüterverkehr eingeplant sind, werden nicht einmal 50 Millionen Euro abgerufen. Die verbleibenden Mittel sollten für eine analoge Förderung im Bereich des Schienenverkehrs zur Verfügung gestellt werden.