

**Betreff: Verbändeanhörung – Entwurf einer Verordnung zur Änderung von Vorschriften zum Triebfahrzeugführerschein**

Stand 28.09.2022

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns als Verband Deutscher Eisenbahn-Ingenieure (VDEI) e. V. für die Beteiligung im Rahmen der Verbändeanhörung zum Entwurf einer Verordnung zur Änderung von Vorschriften zum Triebfahrzeugführerschein. Die beabsichtigten Änderungen finden weitestgehend unsere Zustimmung. Jedoch ist im Europäischen Rahmen und unter Berücksichtigung der Knappheit an Triebfahrzeugführern (Tf) die nun damit manifestierte EU-Vorgabe, dass ein Tf die Sprachkenntnisse Level B1 haben muss (Triebfahrzeugführerscheinverordnung § 5 Voraussetzungen, Absatz (3) und Triebfahrzeugführerschein-Prüfungsverordnung § 8, Absatz 2, Satz 4), insbesondere mittelfristig eine extrem große Hürde, die den Wettbewerb des Systems Schiene mit anderen Verkehrsträgern unnötig erschwert und unseres Erachtens auch unnötig ist.

Wir begründen unsere Auffassung wie folgt:

Die jeweils erforderliche qualitative Anforderung an die Sprache (Verstehen, Sprechen und Schreiben) gemäß Level B1 ist in aller Regel für technisch affines Personal schwerer erlernbar als die ohnehin bestehenden betrieblichen und technischen Besonderheiten anderer Bahnen. Es geht dabei um nicht-muttersprachliches Personal und um mögliche Lösungen insbesondere für Güterzüge bei Umleitungen und in grenznahen Regionen anderssprachiger Länder. Die derzeitigen Probleme ergeben sich durch unterschiedliche Fahrdienstvorschriften und Signal- sowie Zugsicherungssysteme (auch Streckenkenntnis, usw.), insbesondere im Falle von Störungen (Schreiben von Befehlen und fahrdienstliche Mitteilungen, deren eindeutiges Verständnis sowie deren sachgerechte und eindeutige Quittierung).

Für diese Zwecke kann für die fahrdienstliche Kommunikation ein Übersetzungsgerät mit schriftlicher Ausgabe im Einsatz sein, welches in hoher Qualität eindeutige Aussagen liefert. Solche Lösungen bestanden bereits bei der Österreich und Ungarn verbindenden GySEV (Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn / Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút). Insbesondere bieten sich solche Lösungen bei schwierig zu erlernenden Sprachen an.

In der heute fortgeschrittenen Technik können diese Geräte wesentlich vielschichtiger ausgebildet werden. Für betriebliche Belange ist der Bezug auf sprachübergreifende Codierungen (z. B. im Rahmen des ERTMS) denkbar, ebenso sind für weitere nicht betrieblich relevante Themen Übersetzungsprogramme mit Sprachausgabe ein Lösungsansatz. Somit wäre auch ohne besondere Sprachkenntnis ein sicherer Betrieb möglich.

Hilfreich ist, dass Sonderregelungen bei sog. Grenzbetriebsstrecken und Durchgangsstrecken weiterhin möglich bleiben. Der VDEI begrüßt, dass dabei von den Anforderungen des Sprachniveaus B 1 Triebfahrzeugführer auf Grenzbetriebsstrecken und Durchgangsstrecken ausgenommen werden können (Anlage 7, Abs. 6).

Auch die aufgezeigten möglichen Pilotprojekte nach Maßgabe des Anhangs VI Nummer 8 der Richtlinie 2007/59/EG bieten bei entsprechender Anwendung auf definierte Umleitungsstrecken und grenznahe Bereiche (bis u. E. ca. zunächst 100 bis 150 km Reichweite) günstige Ansatzpunkte.

Hier könnte man sich alternativ ggf. auch **Englisch** als relativ leicht zu erlernende Sprache, zumindest in den unteren Sprachleveln, vorstellen, zumal in Europa Englisch weitgehend bereits in den Schulen gelehrt wird und im täglichen Leben vielfach weit verbreitet ist.

Da die Sprachcodiermöglichkeit bereits eingeführt und betrieblich sicher ist, schlagen wir vor diese Möglichkeit als Regelverfahren zuzulassen. Der Einsatz der englischen - oder in Mitteleuropa z. B. der deutschen Sprache - wäre alternativ oder ergänzend denkbar.

Mit freundlichen Grüßen

gez. ....