

Entwurf einer Verordnung zur Änderung von Vorschriften zum Triebfahrzeugführerschein

Stellungnahme mofair
30. September 2022

1. Allgemeine Würdigung: Erhebliche zusätzliche finanzielle Belastung des Verkehrsträgers Schiene und Erschweren der Rekrutierung von Fachkräften

Wie in der Vergangenheit gegenüber anderen Verordnungen, die der Schiene zusätzliche Gebühren aufbürden,¹ halten wir auch dieses Mal unsere Grundsatzkritik an dem Konzept der „individuell zurechenbaren Leistung“ fest. Erneut versucht das Bundesverkehrsministerium, weitere Tatbestände mit Gebühren zu belegen, für die es bei anderen Verkehrsträgern keine annähernde Entsprechung gibt.

Auf der anderen Seite werden die Anforderungen an die künftigen TriebfahrzeugführerInnen nicht etwa an bestimmten Stellen abgesenkt (Sprachkenntnisse etwa für mehr Flexibilität bei der Nutzung von Ausweichstrecken im Ausland im Falle von Havarien!), sondern in vielerlei Hinsicht weiter erhöht und werden Ausschlussgründe erweitert. So wird es der Branche ohne zwingenden Grund immer schwerer gemacht, dringend notwendige Nachwuchskräfte zu rekrutieren.

So werden die Gestehungskosten der Schiene weiter verteuert, gleichzeitig ihre „Manpower“ tendenziell geschwächt und so auf zweierlei Weise und ihre relative Wettbewerbsfähigkeit gegenüber dem Luftverkehr und der Straße weiter gemindert. Dies steht völlig konträr zu den klimapolitischen Zielen, die von allen politischen Kräften getragen werden und die eine Verkehrsverlagerung auf die Schiene postulieren.

Gleichzeitig wird durch viele Detailregelungen zum Ausbildungsverfahren das Bemühen der EU-Kommission, innerhalb der EU mehr Einheitlichkeit zu erreichen, konterkariert. Legt Deutschland gerade im Eisenbahnrecht oft Wert auf eine „1:1-Umsetzung“, kann davon hier nicht die Rede sein. Entgegen dem europäischen Vereinheitlichungs- und Vereinfachungsgedanken werden im vorliegenden Entwurf zusätzliche Anforderungen gemacht.

¹ Siehe die gemeinsame Stellungnahme von NEE und mofair zur „Besonderen Gebührenverordnung Eisenbahn-Bundesamt“ (März 2022): <https://mofair.de/wp-content/uploads/2022/05/220331-Stellungnahme-EBA-GebVO-NEE-mofair.pdf>. Zu dem grundlegenden Missverständnis des BMVI/BMDV betreffend das Konstrukt der „individuell zurechenbaren Leistung“, für die Gebühren fällig werden müssten, siehe auch für mofair: <https://mofair.de/wp-content/uploads/2018/08/180829-Schreiben-Bundeseisenbahngebuehren-VO.pdf> (2018), https://mofair.de/wp-content/uploads/2019/06/190621_mofair-Stellungnahme_mofair_zur_ERegG-GebVO.pdf (2019), <https://mofair.de/wp-content/uploads/2021/01/210126-mofair-Stellungnahme-zum-2.-Entwurf-ERegG-GebVO.pdf> (2021); sowie für das NEE: <https://www.netzwerk-bahnen.de/news/stellungnahme-bundeseisenbahngebuehrenverordnung-begebvo.html> (2017), <https://www.netzwerk-bahnen.de/news/stellungnahmen-zur-vorgeschlagenen-aenderung-der-eisenbahngebuehrenverordnung-29.07.2019.html> (2019).

2. Zu einzelnen Regelungen

§ 5 Voraussetzungen

Hier sollen unter (2) der Katalog an Ausschlussgründen, deretwegen ein Triebfahrzeugführerschein nicht erteilt werden darf, ausgeweitet werden. Dabei wird nach dem Entwurf auf Kriterien abgestellt, bei denen nicht ohne weiteres ersichtlich ist, warum sie die Befähigung zum Führen eines Schienenfahrzeugs ausschließen sollen. Sollte etwa jemand wegen eines Wirtschaftsdelikts verurteilt worden sein, käme er künftig als Tf nicht mehr in Frage, obwohl es hier keinen erkennbaren Zusammenhang gibt. Das war bei den bisherigen Kriterien – Leiden an einer Suchtkrankheit und/oder wiederholte Verstöße gegen verkehrsrechtliche Vorschriften – noch anders.

Eine solche weitere Einschränkung des Personenkreises, der für das Führen von Lokomotiven und Triebzügen in Frage kommt, ist vor dem Hintergrund des Fachkräftemangels kontraproduktiv.

§ 6 Ausbildung

In (3) wird nun neu gefordert, dass zwingend ein Simulator für das Fahrtraining zu verwenden ist (siehe auch Anlage 8). Das zieht erhebliche Zusatzkosten für alle die Ausbildungsstellen nach sich, die die Ausbildung bislang ohne einen Fahrsimulator abgewickelt haben. Insbesondere, wenn Tf auf kleinen Netzen eingesetzt werden sollen, wird hier ein übertriebener Aufwand gefordert.

§ 7 Prüfung

Gleiches gilt für die entsprechende Verpflichtung zum Einsatz eines Simulators nach § 7 (1) während der Prüfung. Auch dass nunmehr verpflichtend zwei statt einem Prüfer benötigt werden, wirkt kostentreibend.

§§ 14-14d Ausbilder / Ausbildungsstelle

Die neuen Regelungen sind völlig überdimensioniert. Gerade auch die zusätzlichen Erfordernisse in Bezug auf die Sprachkenntnisse führen eher zu einer weiteren Erschwerung denn zu Erleichterungen auf dem Weg zu einem einheitlichen europäischen Eisenbahnraum.

§§ 15-15d Prüfer / Prüfstelle

Auch hier sind die Neuregelungen keineswegs nur wünschenswerte Präzisierungen, sondern beinhalten erhebliche zusätzliche Erfordernisse, die die Rekrutierung von dringend notwendigem Personal erheblich erschweren wird, ohne dass ein nennenswerter Gewinn an weiterer Sicherheit im Eisenbahnsystem erkennbar wäre.

§§ 16-16b Ärzte und Psychologen

Es gelten die gleichen Kritikpunkte. Insbesondere die neue Befristung der Anerkennung kann zu mutwillig herbeigeführten Flaschenhälsen bei der Rekrutierung von Tf führen: Personal und Ausbilder wären zwar vorhanden, aber die Zulassung des Psychologen ist gerade abgelaufen.

§§ 17-18 Gemeinsame Vorschriften für die Anerkennung / Überwachung

Die zusätzlichen Unterrichtungspflichten schaffen eine große Menge zusätzlicher Bürokratie. Auch hier ist nicht ersichtlich, wie sie die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs nennenswert steigern sollten.

Anlage 5 Allgemeine Fachkenntnisse für den Erwerb des Triebfahrzeugführerscheins

Der Katalog der notwendigen Kenntnisse wird in Abschnitt 2. geradezu grotesk ausgeweitet. Es werden viele Fähigkeiten erwartet, von denen nicht klar ist, ob sie jemals in Anwendung kommen und die nichts mit der Bewältigung von Notfällen o. ä. zur Steigerung der Sicherheit zu tun haben. Manche technischen Inhalte der Ausbildung dürften zu dem Zeitpunkt, wenn sie wirklich zum Einsatz kommen (ETCS!) längst veraltet oder wenigstens verlernt sein. So oder so wird es dann intensive Neuschulungen auf dem dann erreichten Stand der Technik geben müssen.