



GEWERKSCHAFT
DEUTSCHER LOKOMOTIVFÜHRER
– HAUPTVORSTAND –

Stellungnahme

zur Verordnung zur Änderung
von Vorschriften

zum Triebfahrzeugführerschein

Frankfurt, den 28. September 2022

Sehr geehrte Damen und Herren,

Allgemeines:

Neben den unstreitigen Änderungen aus in den letzten Jahren aktualisiertem EU-Regelwerk sowie deren notwendiger Umsetzung in Deutschland, konnten wir keine klare Strategie bzw. dringende Notwendigkeit für die Zwischenzeit bis zu einer neuen „Train Driver Directive“ der Europäischen Kommission in diesem Entwurf erkennen. Wir waren dann doch über einige neue bzw. wesentlich ergänzte Inhalte und Präzisierungen erstaunt.

An dieser Stelle möchten wir deshalb bedauern, dass der informelle und formelle Kontakt auf Arbeitsebene zwischen dem Eisenbahnbundesamt - bzw. hier direkt der Triebfahrzeugführerscheinstelle - und uns als Berufsverband der Lokomotivführer sowie weiteren Unternehmen, Verbänden und Organisationen seit einigen Jahren nicht mehr besteht. Dieser Umstand wirkt aus unserer Sicht erschwerend auf das dafür dringend notwendige gegenseitige Verständnis zu allen Zukunftsfragen, die im Zusammenhang mit der Triebfahrzeugführerscheinverordnung und der Triebfahrzeugführerscheinprüfungsverordnung stehen.

Weiterhin fehlen diesem Entwurf aus unserer Sicht die notwendige Änderung des Verfahrens über einen geregelten Zugang zu Führerschein und Zusatzbescheinigung nach erfolgreich abgeschlossener Berufsausbildung zum „Eisenbahner im Betriebsdienst Lokführer und Transport“ entsprechend der Verordnung zur Neuordnung der Ausbildung in eisenbahntechnischen Verkehrsberufen - *Verordnung über die Berufsausbildung zum Eisenbahner im Betriebsdienst Lokführer und Transport und zur Eisenbahnerin im Betriebsdienst Lokführerin und Transport (Lokführer- und Transportausbildungsverordnung – LTAusbV)* - vom 14. März 2022.

Hier hatten wir, aus den guten Gesprächen mit der Triebfahrzeugführerscheinstelle im Rahmen des Neuordnungsverfahrens 2021 eine wesentliche Verbesserung hinsichtlich der Anerkennung von Prüfungsleistungen aus der gestreckten Abschlussprüfung für den Erwerb von Führerschein und Zusatzbescheinigungen im Rahmen der Berufsausbildung erwartet. Diese Erwartungshaltung der Sachverständigen und weiterer Beteiligten am Neuordnungsverfahren, wie Eisenbahnbetriebsleiter sowie Sicherheitsmanagementverantwortlicher in der Ausbildungs- und Prüfungsorganisation der Eisenbahnverkehrsunternehmen, resultierte aus der begründeten Annahme, dass die neue Ausbildungsverordnung die Anforderungen der Triebfahrzeugführerscheinverordnung in der Anlage 5, 6 und 7 nicht nur erfüllt, sondern neue Maßstäbe in der Ausbildung der Lokomotivführer setzt. Somit kommen wir nach unserer Ansicht nicht umhin, eine in der Berufsausbildung erbrachte und den Erfordernissen der TfV entsprechenden Prüfungsleistung anzuerkennen. Dabei sei darauf hingewiesen, dass die in den Prüfungsausschüssen der IHK tätigen ehrenamtlichen Prüfer fast vollständig und mit nur wenigen Ausnahmen anerkannte Prüfer im Sinne dieser Verordnung und in Eisenbahnverkehrsunternehmen tätig sind.

Aus diesen vorgenannten Gründen bitten wir sie dringend, im Rahmen dieses Stellungnahmeverfahrens zu prüfen, wie die Einsetzung bzw. Wiedereinsetzung einer sogenannten Fachgruppe/Spiegelgruppe zur TfV/TfPV angemessen, hilfreich und bis Jahresende 2022 möglich ist. Die Sinnhaftigkeit eines derartigen in Ihrer Sichtweise formellen bzw. informellen Arbeitskreises ergibt sich aus den Fragen von Umsetzungen der TfV/TfPV bzw. allen weiteren Fragen zu wiederkehrenden notwendigen Änderungen und Aktualisierungen. Dabei sind die Ansichten und Beweggründe der Anwender sowie der ihnen angegliederten Organisationen, aber auch gewerkschaftlichen

bzw. gesellschaftlichen Vertreter, schon im Vorfeld wichtig und für den Erfolg hilfreich. Hierzu gibt es mittlerweile auch erprobte Webformate bzw. hybride Tagungsformate, welche die dazu sonst notwendigen Reisen minimieren und auch kürzere Sitzungen möglich machen.

Sehen Sie deshalb unsere Stellungnahme als einen ernsthaften Versuch der Mitarbeit an. In diesem Zusammenhang möchten wir deshalb nochmals unser hohes Interesse an der Sicherheit im Eisenbahnverkehr durch gute Ausbildung, Weiterbildung und Prüfung der Eisenbahnfachkräfte, wie den Lokomotivführern, aber auch den Fachkräften in den zentralen und dezentralen Stellwerken als Fahrdienstleiter und Strecken- bzw. Bereichsdisponenten und dem Zugbegleitpersonal, mit Blick auf Betriebsbeamte im Sinne der EBO, bekunden.

Zu § 1 TfV - Geltungsbereich in Verbindung mit § 21 TfV - Übergangsvorschriften:

Seit in Kraft treten dieser Verordnung am 07.05.2011 mussten die Übergangsvorschriften, auch im Zusammenhang mit § 1 Geltungsbereich, mehrfach durch verändertes EU-Recht angepasst werden. Zu keinem Zeitpunkt standen dabei aus unserer Sicht die Interessen der abhängig beschäftigten Triebfahrzeugführer, wie angestellten und selbstständigen Triebfahrzeugführern in den Eisenbahnverkehrsunternehmen, in einem besonderen Fokus und der dafür notwendigen substanziellen allgemeinen persönlichen Folgenbetrachtungen.

Dies galt und gilt besonders für die möglichen und weitreichenden persönlichen Folgen, wie z.B. für einen reibungslosen und freizügigen Arbeitsplatz- bzw. Unternehmenswechsel in Deutschland oder auch Europa, bei einer nicht erfolgten Umstellung von Erlaubnissen für Triebfahrzeugführer, die ihre Fahrberechtigung oder ihre Erlaubnis nach der Eisenbahnfahrzeug-Führerschein-Richtlinie des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen vor dem 1. Januar 2016 erlangt haben. In einer Erweiterung gilt dies ebenfalls für nach dem 1. Januar 2016 ausgestellte Erlaubnisse nach der Eisenbahnfahrzeug-Führerschein-Richtlinie des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen, wenn im Rahmen der Ausbildung und Prüfung nicht mindestens der TfV-Führerschein erworben werden konnte.

Nach unserer Auffassung wird besagter, jedoch selbst für uns nur schwer in Zahlen fassbare Personenkreis, nach Ablauf aller Fristen (*bei der letzten Frist war mit Ablauf des 6. Dezember 2021 ein Antrag auf Umstellung zu stellen*) in nicht hinnehmbarer Weise und ohne Sachgründe benachteiligt. Eine fachliche und sachliche Erklärung, wie fehlende Kompetenzen aus Fertigkeiten, Fähigkeiten und Kenntnissen nach Anlage 5, 6 bzw. 7 dieser Verordnung gibt es dafür aus unserer Sicht nicht. Auch ist diese Ungleichbehandlung aus unserer Sicht leicht und im Einklang mit europäischem Recht zu beheben und senkt den Gesamtaufwand für den Bereich der Erlaubnisse für Triebfahrzeugführer im Bereich der öffentlichen Infrastruktur der Eisenbahn erheblich und baut Barrieren ohne Herabsetzung der Sicherheit ab.

Wir halten deshalb eine umfassende und dauerhafte Umstellung aller Erlaubnisse für Triebfahrzeugführer, welche auf öffentlicher Infrastruktur der Eisenbahn als Triebfahrzeugführer tätig sind, für angemessen. Dies muss aus unserer Sicht unabhängig von dem Verweis des Geltungsbereichs auf § 7a und § 7c des Allgemeinen Eisenbahngesetzes in der Fassung vom 29. März 2019 gelten. Dies hätte auch aus arbeitsmarktpolitischer Sicht wesentliche zukünftige Bedeutung für den Arbeitsmarkt der Triebfahrzeugführer in Deutschland und Europa und würde im Vorfeld einer frühestens 2023 zu erwartenden Überarbeitung einer europäischen Train Driver Directive wirksam werden können.

Im Übrigen entstehen aus diesem Vorgehen keinerlei Nachteile für heutige und zukünftige Führerscheininhaber nach dieser Verordnung und in diesem Zusammenhang auch nicht für die ausführenden bzw. betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen im Zuge der Ausstellung von Zusatzbescheinigungen. Ebenso sind durch dieses dann gänzlich harmonisierte Vorgehen keinerlei negative Auswirkungen auf die Sicherheit im Bereich der öffentlichen Infrastruktur der Eisenbahn zu erwarten. Ganz im Gegenteil, denn dann fallen alle Triebfahrzeugführer, welche auf öffentlicher Infrastruktur der Eisenbahn tätig sind, unter diese Verordnung und damit unter die Aufsicht des Eisenbahnbundesamts. Dies gilt dann auch für die dort tätigen Ausbildungs- und Prüfungsorganisationen. Im Übrigen halten wir es auch aus wirtschaftlicher Sicht für dringend geboten und sinnvoll.

Zu § 5 TfV – Voraussetzungen sowie § 14 TfV - Voraussetzungen für die Anerkennung als Ausbilder oder als Ausbildungsstelle für Triebfahrzeugführer:

Die erweiterten Zuverlässigkeitskriterien von Führerscheininhabern, deren Ausbildern und Prüfern erwecken bei uns den Eindruck, dass der Ordnungsgeber sich veranlasst sieht, gegen den Zugang bestimmter Personen vorgehen zu müssen. Uns liegen dazu jedoch keine neuen Erkenntnisse, die eine solche Erweiterung notwendig machen, vor.

Weiter sehen wir hier den Beginn für eine aus unserer Sicht unterstellte verdeckte Kriminalisierung von Personen, die sich für eine Ausbildung zum Lokomotivführer entscheiden bzw. die sich in der Ausbildung und Prüfung von Lokomotivführern engagieren wollen. Keines ihrer beschriebenen Kriterien ist grundfalsch, ließe sich aber in letzter Konsequenz beliebig und seitenlang fortsetzen. Wir bitten Sie deshalb, ihr unerwartetes Vorgehen im Rahmen dieses Verfahrens zu begründen bzw. die Zuverlässigkeitskriterien in der bisher beschriebenen Form zu belassen.

Uns ist an dieser Stelle ebenfalls aufgefallen, dass die im Gesetz über das Zentralregister und das Erziehungsregister (Bundeszentralregistergesetz - BZRG) in § 30, § 30a, § 30b und § 32 vorgegeben Bedingungen und Inhalte für Führungszeugnisse nicht angewendet werden. Aus unserer Sicht würden die Angaben eines Führungszeugnisses, eines erweiterten Führungszeugnisses bzw. europäischen Führungszeugnisses den Ansprüchen an eine formale Zuverlässigkeitsprüfung genügen, schon weil es ja nicht regelmäßig wiederkehrend abverlangt wird.

Wir möchten eine Zuverlässigkeitsprüfung oder auch eine wiederkehrende Zuverlässigkeitsprüfung nicht in Abrede stellen, sehen aber in der neuen Form Merkmale von nicht gerechtfertigtem Misstrauen und in gewisser Weise Unterstellung. Uns ist auch nicht klar, wie diese Kriterien dauerhaft und durch welche Stelle zu überprüfen sind!

Zu § 9 TfV - Ausstellung der Zusatzbescheinigung:

Wir halten es für zukünftig praxisgerecht und einer zukünftigen Sicherheitsphilosophie aus verschiedenen Gründen für zuträglich, eine Zusatzbescheinigung nur noch befristet zu erteilen. Dabei sollten folgende drei Datensätze eine entscheidende Rolle spielen:

1. Datum der erstmaligen ununterbrochenen Erteilung einer bestimmten Zusatzbescheinigung
2. Datum der letzten Überprüfung einer bestimmten Zusatzbescheinigung
3. Datum der nächsten Überprüfung einer bestimmten Zusatzbescheinigung

Durch dieses Vorgehen endet die Gültigkeit einer Zusatzbescheinigung in einem transparenten Verfahren immer zum Datum der nächsten Fälligkeit einer Überprüfung. Das Dokument verliert damit automatisch seine Gültigkeit und seinen Wert.

Weiter ist aus unserer Sicht über ein Verfahren der Digitalisierung von Führerschein und Zusatzbescheinigung mehr als nur nachzudenken. Manuelle rein schriftliche Aktenführung kann in vielen Fällen fehlerbehaftet sein und ist aus unserer Sicht ein wenig aus der Steinzeit der Nachweisführung. Eine neue sichere Nachweisführung in die Digitalisierung von Führerschein und Zusatzbescheinigung zu führen, halten wir deshalb für sinnvoll. Zusätzlich erschwert das bisherige Vorgehen den Arbeitsplatz- und Arbeitgeberwechsel von Lokomotivführern erheblich und erleichtert durchaus betrügerische Absichten in der Nachweisführung, auch zum Nachteil der Lokomotivführer und deren Qualifikationen. Ein schlimmeres Szenario wäre ein Sicherheitsrisiko, weil die Regelungen ordentlicher Ausbildung, Prüfung und Überprüfung umgangen werden könnten.

Zu § 6 – Ausbildung sowie § 7 - Prüfungen:

Wir möchten die Änderungen hinsichtlich der zwingenden zukünftigen Nutzung von Simulatoren in der Ausbildung und Prüfung ausdrücklich begrüßen. Dazu möchten wir Ihnen einen Vorschlag zur praktischen Umsetzung in der betrieblichen Praxis und auf Grundlage eines Tarifvertrages zur Kenntnis geben. Als Berufsgewerkschaft der verschiedensten Eisenbahnerberufe und vor allem als maßgebender Berufsverband der Lokomotivführer haben wir mit Tarifpartnern hierzu wirksame Vereinbarungen geschlossen, die die erforderliche Qualität von eingesetzten Simulatoren, Ausbildern und Prüfern in der Aus- und Weiterbildung und bei Prüfungen beschreiben. In einer Anlage möchten wir Ihnen diese vereinbarten Mindeststandards zur Kenntnis geben und stehen für alle Fragen Ihrer Behörde gerne zur Verfügung. Unabhängig einer von Ihnen erwogenen Umsetzung werden wir in den Ausbildungsunternehmen - unser Ziel sind alle Eisenbahnverkehrsunternehmen - die Ausbildungen von Lokomotivführern durchführen und die dort unterstellten Prüfungsorganisationen auf tariflichem Wege durchsetzen. Dies gilt schon zum heutigen Zeitpunkt für alle bei der DB AG beschäftigten bzw. ausgebildeten und in Ausbildung befindlichen Lokomotivführer. Aus unserer Sicht ist es aber die Aufgabe einer novellierten TfV, klare und angemessen hohe Mindeststandards vorzugeben.

Zu den langjährigen Erfahrungen mit unterschiedlichen Simulatoren und der erweiterten Nutzung digitaler Simulations- bzw. Lernmedien gehört, dass gute Simulatoren mindestens den Arbeitsplatz des Lokomotivführers vollständig technisch nutzbar abbilden und eine gute Grafik der Streckendarstellung bieten müssen. Dazu sind Full-Mission-Simulatoren und Fahrtrainer durch deren räumliche Trennung und Nachahmung der wirklichkeitsgetreuen Arbeitsumgebung eines Führerraums am besten in der Lage. Jedoch können mobile Fahrtrainer sowie Übungsstationen bei entsprechender Raumgestaltung ebenso wirksam sein. In der von uns mitversendeten Anlage beschreiben wir die Nutzung einer sogenannten Übungsstation 2, die sowohl für die Ausbildung und Prüfung eingesetzt werden kann. Die dort verwendete Technologie basiert auf einer Bauart von Full-Mission-Simulatoren, bietet also eine ähnliche Basis. Wir tarifieren diese Übungsstation 2 seit 2019 mit Erfolg als Mindeststandard.

Die Nutzung von Simulatoren unterschiedlicher und zur jeweiligen Ausbildungsphase passenden Ausstattung führt zu einer höheren Lernmotivation und zu größerem Lern- und Prüfungserfolg der Ausbildungsteilnehmer. Dabei kann in den Anfangsphasen der Ausbildung auch zu einfacherer Simulatortechnik, wie einfacher ausgestatteten mobilen Übungsstationen zurückgegriffen werden. In der nächsten Phase des Übergangs

in sogenannte praxisähnliche Übungssituationen muss mindestens auf eine Übungsstation 2 zurückgegriffen werden. Nur hier können komplexe und zusammenhängende Übungsfahrten durchgeführt werden, bei denen die bahnbetriebliche und kundendienstliche Kommunikation in Verbindung mit der Fahrzeugbedienung sowie handlungssicheren Entscheidungen zur sicheren Durchführung der Fahrt zu treffen sind.

Fahrtrainer und Full-Mission-Simulatoren schulen den Lokomotivführer durch die räumliche Trennung in Echtzeit zusätzlich auch außerhalb der Wohlfühlatmosphäre und grüner Welle, eben kein Alltag in Ausbildung und Prüfung. Hierbei sind die Darstellung und Umsetzung der simulierten Anforderungen in Bezug auf Zugbeeinflussungssystem, Betriebsverfahren, Signalsysteme, GSM-R usw. nicht zu vernachlässigen und müssen in ihrem Verhalten und Abläufen der zu befahrenden Infrastruktur entsprechen.

Sollten Sie unseren Ausführungen folgen, so könnte die entsprechende Anlage dieser Verordnung selbstverständlich hinzugefügt werden.

Abschluss:

Bisher erzeugte die Triebfahrzeugführerscheinverordnung bei der Durchführung viele weitere Fragen. Wir möchten mit unserer Stellungnahme an einer Verordnung mitwirken, die von den Anwendern und auch von den Triebfahrzeugführern verstanden und gelebt wird. Insbesondere erwarten wir vom Ordnungsgeber, dass die Bemühungen der Sozialpartner in der Ausbildung und besonders in der Berufsausbildung zum Lokomotivführer für alle Ausbilder und Prüfer handlungssicher abgebildet werden. Für Ihre Fragen stehen wir Ihnen jederzeit zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

