

Gemeinsame Erklärung von ETF und CER zur Überarbeitung der Lokführerrichtlinie

5. Dezember 2022

Sicherheit muss bei der Überarbeitung der Lokführerrichtlinie im Mittelpunkt stehen

Die EU-Sozialpartner CER und ETF begrüßen die Überarbeitung der aktuellen Richtlinie zur Zertifizierung von Triebfahrzeugführern (2007/59/EG). Unsere Vereinbarung über den europäischen Führerschein für Fahrer, die einen grenzüberschreitenden Interoperabilitätsdienst erbringen (27. Januar 2004), war der Ursprung dieser Richtlinie.

Dabei setzen wir uns voll und ganz für ein hohes Sicherheitsniveau ein. Die Weiterentwicklung der Richtlinie sollte auf Praxisorientierung und Umsetzbarkeit ausgerichtet sein.

Um die Ziele des European Green Deal zu erreichen, muss der wesentliche Beitrag des Schienenverkehrs angemessen berücksichtigt werden. Daher müssen mit der nachhaltigen Weiterentwicklung dieser Richtlinie Hürden und Hindernisse im und für den Eisenbahnsektor beseitigt werden. Wir fordern, unfaire Nachteile für Eisenbahnakteure im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern zu vermeiden. Der Bahnsektor muss weiter an Attraktivität gewinnen.

Wir, die Eisenbahnbetreiber und Mitarbeiter, sind bereit, unser Fachwissen für eine verbesserte Richtlinie einzubringen. Wir fordern die Europäische Kommission auf, die Überarbeitung dieser Richtlinie auf offene und transparente Weise mit realistischen Fristen und Fristen durchzuführen, die die Rolle und Arbeit der Sozialpartner respektieren, die an der Quelle der ursprünglichen Richtlinie standen.

CER und ETF haben diese gemeinsame Erklärung der Sozialpartner vorgelegt und empfehlen, die folgenden Aspekte für die Überarbeitung der Richtlinie über Triebfahrzeugführer (TDD) (2007/59/EG) zu berücksichtigen:

Aufrechterhaltung von TDD als Richtlinie

Die aktuelle Richtlinie zur Zertifizierung von Triebfahrzeugführern (2007/59/EG) ist als Richtlinie so beizubehalten, dass sie regionale und länderspezifische Gegebenheiten in angemessener Weise berücksichtigt und sicherstellt, ohne die Sicherheit, die Wettbewerbsfähigkeit mit einzuschränken die anderen Verkehrsträger und Nachhaltigkeit. Wir lehnen die Umwandlung dieser Richtlinie in eine Verordnung ab.

Vereinbarung über eine europäische Sprachenregelung

Allgemeine Voraussetzung: Sprachniveau „B1“ für den gesamten Verkehr. Ein sicherer Zugbetrieb im Netz eines Landes kann nur funktionieren, wenn die Kommunikation zwischen Triebfahrzeugführern und Fahrdienstleitern sowie anderem Bahnpersonal und Rettungsdiensten insbesondere in Stör-/Notsituationen gut funktioniert.

Hinsichtlich möglicher Ausnahmen gibt es zwischen ETF und CER unterschiedliche Ansätze. Für ETF ist auf dem gesamten europäischen Eisenbahnnetz mindestens ein B1-Niveau erforderlich, während CER Ausnahmen für Länder mit mehr als einer offiziellen EU-Sprache sowie für Grenzabschnitte favorisiert.

Offen für den Einsatz „alternativer Mittel“

Wir sind offen für die Entwicklung „alternativer Mittel“ (z. B. eisenbahnspezifische Terminologie, Tools), die dazu beitragen, sichere, praktische und angemessene Bedingungen zu gewährleisten, ohne zusätzliche Nachteile für den Eisenbahnsektor zu schaffen. Vor diesem Hintergrund begrüßen wir zukünftige Entwicklungen zur Erleichterung der Kommunikation über Sprachbarrieren hinweg und zur Verringerung von Sprachschwierigkeiten, insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr. Diese dürfen jedoch nur in Ergänzung zu ausreichenden Sprachkenntnissen genutzt werden.

Keine einheitliche europäische Betriebssprache (z. B. Englisch)

Der Großteil des Personen- und Güterverkehrs sowie Wartungs- und sonstige Tätigkeiten werden auf nationaler Ebene durchgeführt. Unter diesen Bedingungen würde die Einführung einer alternativen, einheitlichen europäischen Sprache keinen Mehrwert bringen. Die Umstellung auf eine einheitliche Sprache würde nicht nur Triebfahrzeugführer betreffen, sondern alle Berufsprofile, insbesondere diejenigen, die für sicherheitsrelevante Tätigkeiten verantwortlich sind. Die Einführung eines solchen Systems wäre für den Großteil des Schienenverkehrs unnötig und würde eine massive (Um-)Schulung des Personals erfordern.

Dies würde außerdem gefährliche Situationen in Notfällen schaffen, wenn ein Fahrer in der Lage sein muss, effektiv mit örtlichen Rettungsdiensten zu kommunizieren. Es wäre auch unnötig, weil das derzeitige System vollständig an die Mehrsprachigkeit angepasst ist und dies seit Jahrzehnten erfolgreich tut.

Dies wäre eine unrealistische Herausforderung für einen Sektor, in dem derzeit nur ein sehr kleiner Prozentsatz der Arbeitnehmer Englisch spricht und in dem es dringend erforderlich ist, neue Arbeitnehmer für den Sektor zu gewinnen.

Führerscheine und Zusatzzertifikate: Ja zur Digitalisierung – Nein zur Zusammenführung von Führerscheinen und Zusatzzertifikaten in einem Zertifikat

Führerscheine und Zusatzzertifikate sollen aufgrund ihrer Unterschiede nicht zusammengeführt werden, da sie unterschiedliche Anforderungen und fachliche Kenntnisse abdecken und nicht vollständig harmonisiert werden können Umfang auf europäischer Ebene.

CER und ETF unterstützen digitale Entwicklungen für Führerscheine und ergänzende Zertifikate im Hinblick auf die Umwandlung von Papierdokumenten in ein digitales Format. Es sind erschwingliche, nachhaltigere und praktikable technische Lösungen erforderlich, die den Inhalt des Führerscheins und der ergänzenden Zertifikate auf einfache Weise darstellen und schnell abgerufen und aktualisiert werden können, ohne dass die Fahrer mehrere verschiedene Dokumente mit sich führen müssen. Bei jeder technischen Weiterentwicklung muss jedoch ein besonderes Augenmerk auf die Gewährleistung von Datenschutz & Cyber Security gelegt werden. Zugangsrechte werden den nationalen Sicherheitsbehörden (NSA) gewährt, die ihre Überwachungstätigkeit erleichtern, oder für die Lizenz mit ausdrücklicher Genehmigung des Triebfahrzeugführers für alle anderen Eisenbahnunternehmen (EVU).

Starke NSA

Die nationalen Sicherheitsbehörden (NSA) sollen die zuständigen Aufsichts- und Kontrollbehörden bleiben. Ihre bewährte Aufsichtspraxis sowie etablierte betriebliche Prozesse sollen ebenfalls fortgeführt werden, um den hohen Sicherheitsstandard zu gewährleisten. Ihre Finanzierung und Kompetenzen müssen gestärkt werden, damit sie diese Rolle weiterhin angemessen erfüllen können.

Bestätigte Rolle der ERA wie im 4. Eisenbahnpaket beschrieben

Die Sozialpartner von CER und ETF empfehlen, dass sich die Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) auf die zugewiesenen Aufgaben gemäß der Verordnung (EU) 2016/796 vom 11. Mai 2016 über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union konzentriert. Die Ziele und das Mandat der Agentur sind klar beschrieben und ausreichend.

Gegebenenfalls muss die Agentur für alle zusätzlichen unterstützenden Aufgaben mit ausreichend Personal und Finanzmitteln ausgestattet sein. Die Sozialpartner ETF und CER fordern eine aktive Beteiligung der Agentur an allen einschlägigen Aktivitäten und bieten an, die Arbeit der ERA weiterhin zu unterstützen.