

vida

Fokus Internationales

November 2006

Fakten

www.vida.at

*Lokführer und
Zugbegleiter müssen
zertifiziert werden*

*Berufserfahrung und
Weiterbildung
notwendig*

*Personenverkehr:
Liberalisierung zerstört
Netzwerkungen*

Das „Dritte Eisenbahnpaket“ - Zweite Lesung

no
certificate
no safety
no way



Das „Dritte Eisenbahnpaket“ der EU verknüpft verschiedene, weit reichende Maßnahmen im Kontext der Liberalisierung des Europäischen Eisenbahnverkehrs.

Die Zertifizierung des Zugpersonals ist schon lange notwendig, jedoch ist der Ratsvorschlag unvollständig und schafft Sicherheitsrisiken.

Bei der Liberalisierung des Personenverkehrs bestehen erhebliche Risiken: Für die KundInnen werden selbstverständliche Vorteile wie Anschlussvertrauen, Taktverkehr und Beförderungssicherheit in Frage gestellt. Die Mitfinanzierung nicht gewinnbringender Verkehre vor allem zur Sicherstellung der flächendeckenden Versorgung wird – trotz möglicher Ausnahmen – verhindert.



Bahn-Sicherheit wird täglich von Menschen gemacht

Lokführer und Triebfahrzeugführer müssen sich in Notsituationen aufeinander verlassen können. Dazu müssen sie beide einheitlich zertifiziert sein.

Lokführer und Zugbegleiter sind ein Team für die Sicherheit: Das Zugpersonal darf nicht aus dem Geltungsbereich der Richtlinie gestrichen werden (neue Artikel 1, 2, 3 und 27). Der Rat hat die Zertifizierung des Zugpersonals aus dem Geltungsbereich gestrichen. Dies steht im Widerspruch zum ursprünglichen Vorschlag der Kommission und dem Standpunkt des Europäischen Parlaments. TriebfahrzeugführerInnen und ZugbegleiterInnen haben weit reichende Aufgaben. Der Lokführer ist zum Beispiel nicht nur für das Führen der Züge verantwortlich, sondern auch als Techniker ausgebildet, um im Falle von technischen Störungen über die sichere Weiterfahrt des Zuges entscheiden zu können. Dazu gehören Bremsberechnungen, Kontrolle der Räder und andere Fähigkeiten.

Aber selbst das Führen von Zügen unterscheidet sich wesentlich vom Fahren im Straßenverkehr. Züge fahren nicht auf Sicht, sondern nach Signalen und Befehlen der Betriebslenkung. Vorschriften- und Streckenkenntnis und die Fähigkeit zur Kommunikation sind unabdingbar.

Der Zugbegleiter ist nicht nur für das Service im Zug verantwortlich. Seine betrieblichen Funktionen sind in jedem Mitgliedsstaat unterschiedlich. Einheitlich ist jedoch, dass dazu Aufgaben zählen, die für die betriebliche Sicherheit und für die Sicherheit der Reisenden wichtig sind. Sie müssen in der Lage sein, dass bei außergewöhnlichen Ereignissen das Sicherheitsmanagement professionell und nach einheitlichen Standards abläuft. Dazu gehört die Evakuierung von Zügen, die Überprüfung der Bremsen, das Ausreihen schadhafter Wagen und vieles mehr. Damit dies auch bei einem interoperablen Einsatz so bleibt, ist eine europäische Zertifizierung des gesamten sicherheitsrelevanten Personals notwendig.

Interoperabilität fehlt weit gehend Gegen die Streichung der Anforderung an die Berufserfahrung für Triebfahrzeugführern im grenzüberschreitenden Verkehr (ursprünglicher Artikel 10):

Ursprünglich sollten Triebfahrzeugführer drei Jahre Berufserfahrung vorweisen, um interoperabel in der Klasse B (Personen- und Güterzüge) fahren zu dürfen. Der Rat hat diesen Artikel gestrichen. Die Anforderung von drei Jahren Berufserfahrung als „inländischer“ Triebfahrzeugführer ist wesentlich für die Eisenbahnsicherheit. Das Fahren auf unterschiedlichen Infrastrukturen erfordert zusätzliche

Internationaler Zugverkehr stellt an den Lokführer zusätzliche Anforderungen. Wer keine Routine hat, ist von den zusätzlichen Aufgaben leicht überfordert und wird zum Sicherheitsrisiko.

Eine jährliche Weiterbildung ist wichtig, um bei den häufig geänderten Bestimmungen bescheid zu wissen.



Kenntnisse über die Verkehrs- und Sicherheitsvorschriften der unterschiedlichen Netze sowie Sprachkenntnisse. Ohne ein gewisses Maß an Erfahrung und Routine auch bei unvorhersehbaren Umständen kann das Fahren nach anderen Verkehrs- und Sicherheitsvorschriften die Sicherheit gefährden.

Jährliche Weiterbildung nötig

Beibehaltung des Artikel 23/8: Das Europäische Parlament hat die Notwendigkeit für Weiterbildung genau formuliert: Die Aktualisierung von allgemeinen Fachkenntnissen und der Kenntnisse über Verkehrs- und Sicherheitsvorschriften ist jährlich vorzunehmen (früherer Artikel 14 (i.d), Änderungen Nummer 46 / 47). Damit hat sich das Europäische Parlament der Vereinbarung der europäischen Sozialpartner CER und ETF angeschlossen. Der Rat hat die Notwendigkeit von Fortbildung anerkannt (Artikel 23 Absatz 8). Die ETF fordert das Europäische Parlament auf, seinen Standpunkt zur jährlichen Weiterbildungspflicht zu bestätigen.

Berichtspflicht verbessern

Der Bericht der Europäischen Eisenbahngesellschaft muss die Qualität und Effizienz von Zug- bzw. Unternehmenskontrollen und die Qualität der Einspruchssysteme beinhalten. Marktentwicklungen dürfen nicht über Sicherheitsanforderungen entscheiden.

Richtlinie zur Liberalisierung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs

Nah- und Regionalverkehr bleiben auf der Strecke

Kern des Richtlinienvorschlags der EU-Kommission (KOM(2004) 139) ist die Marktöffnung im internationalen Personenverkehr. Den Mitgliedstaaten wird ermöglicht, in Ausnahmefällen Verkehre einzuschränken, sofern öffentliche Dienstleistungen gefährdet sind.

Eine von Steer Davies Gleave erstellte Studie im Auftrag der Kommission nennt die gemeinwirtschaftlichen Verkehre durch die Liberalisierung „extrem verletzlich“.

Das Europäische Parlament (EP) und der Rat haben sich in erster Lesung (T6-0354/2005) bzw. im Rahmen des gemeinsamen Standpunkts (05895/2/2006) grundsätzlich der Kommission angeschlossen. Der Rat forderte als Nachbesserung eine im gesamten Netz einzuhebende Abgabe zur Finanzierung der öffentlichen Dienstleistungen. Das EP fordert, nicht nur den internationalen, sondern den gesamten Personenverkehr zu liberalisieren. Der Gemeinsame Standpunkt ist zwar eine Verbesserung der Vorschläge von EU-Kommission und Parlament, kann aber die Hauptprobleme des Kommissionsentwurfs nicht entschärfen.

Der Bahnverkehr „lebt“ in erster Linie von seiner Netzwerkung, also von der Abstimmung zwischen dem Regionalverkehr, den Städteverbindungen und dem internationalen Verkehr. Jeder internationale Zug ist – zumindest im Einzugsbereich der Großstädte – auch Rückgrat des Regionalverkehrs. Ebenso ist die Finanzierung eines dichten räumlichen und zeitlichen Angebots vom Kosten- und Ertragsausgleich zwischen gewinn- und verlustbringenden Verkehren abhängig. Diese nicht kostendeckenden Verkehre müssen nicht zwangsläufig Verkehre im Rahmen von Verträgen über öffentliche Dienstleistungen sein, die als einzige besonders geschützt und öffentlich finanziert werden dürfen. So ist zum Beispiel ein in Summe eigenwirtschaftlicher Taktverkehr davon abhängig, dass die ausgelasteten Züge die gering ausgelasteten finanziell stützen. Eine flächendeckende Versorgung wird undenkbar und auf Dauer unfinanzierbar, wenn man einzelne (gewinnbringende) Verkehre dem Wettbewerb aussetzt und dadurch künstlich aus dem System herauslöst.

Der Kunde sieht die Bahn als Einheit und will ein sicheres, einfaches und regelmäßiges Angebot. Die Liberalisierung verhindert genau das.

Die vorgesehenen Liberalisierungsschritte bewirken allerdings genau dieses Herauslösen: Der Wettbewerb wird, wie Erfahrungen zeigen, vor allem auf gewinnbringenden Strecken stattfinden. Dadurch sinken die Gewinnmargen und die Mitfinanzierung der gemeinwirtschaftlichen und regionalen Verkehre oder innerhalb eines eigenwirtschaftlichen Taktfahrplans wird verhindert. Beim liberalisierten Güterverkehr ist bei der flächendeckenden Versorgung und bei aufwändigen Verkehren wie dem Einzelwagenverkehr bereits ein Rückgang festzustellen.



Die Richtlinie im Fokus

Die vorgesehene Öffnung im Personenverkehr führt dazu,

- dass mehr und nicht weniger Verkehre mit öffentlichen Mitteln gestützt werden müssen,
- dass es langfristig nur auf gewinnbringenden Strecken zu gewinnbringenden Zeiten ein Angebot geben wird,
- dass das System der Verkehrsverbünde gefährdet wird.

Zudem werden in der Richtlinie systembedingte Probleme nicht geklärt. Ungeklärte Fragen wie

- die Abstimmung der Züge zweier Unternehmen im Wettbewerb hinsichtlich des Fahrplans (inkl. Taktverkehr), der gemeinsamen Auskunft, des gemeinsamen Ticketing, des Wartens auf den Anschlusszug,
- die Sicherstellung der Vernetzung des Fernverkehrs mit dem Regionalverkehr

... ignorieren die Hauptaspekte des Schienenpersonenverkehrs: Der Kunde nimmt die Bahn als Einheit wahr und erwartet von ihr Beförderungssicherheit, Taktverkehr, Anschlussvertrauen und die Möglichkeit zur spontanen Mobilität zu vorhersehbaren Kosten.

Die Empfehlungen der ArbeitnehmerInnen zum „Dritten Eisenbahnpaket“

Das „Dritte Eisenbahnpaket“ der EU verknüpft verschiedene, weit reichende Maßnahmen im Kontext der Liberalisierung des Europäischen Eisenbahnverkehrs. Bei der Liberalisierung des Personenverkehrs bestehen erhebliche Risiken für die KundInnen. Der Wettbewerb wird nur auf gewinnbringenden Strecken stattfinden, die Gewinnmargen werden sinken und daher wird die Mitfinanzierung der gemeinwirtschaftlichen und regionalen Verkehre oder

innerhalb des eines eigenwirtschaftlichen Taktfahrplans verhindert. Das Europäische Parlament ist aufgerufen, die Personenverkehrsliberalisierung zurück zu weisen.

Die Zertifizierung des Zugpersonals ist angesichts der schon erfolgten Liberalisierung des Güterverkehrs unvollständig. Es ist notwendig, drei große Sicherheitslücken zu schließen.

KOM(2004) 139 – Liberalisierung des Europäischen Personenverkehrs

MASSNAHME	EMPFEHLUNG AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT
Liberalisierung des Personenverkehrs	Die Liberalisierung des Personenverkehrs löst die bestehenden Synergien im Gesamtnetz auf. Der konsequente Ausgleich zwischen gewinn- und verlustbringenden Verkehren - dem Rückgrat eines Verkehrsnetzes - wird trotz vorgesehener Schutzmechanismen verhindert. Die flächendeckende Versorgung ist ebenso gefährdet wie Beförderungssicherheit, Taktverkehr und Anschlussvertrauen. Das Europäische Parlament ist aufgerufen, sowohl die Liberalisierung des internationalen als auch des gesamten Personenverkehrs zurückzuweisen.

KOM (2004) 142 – Zertifizierung des Zugpersonals

MASSNAHME	GEMEINSAMER STANDPUNKT	EMPFEHLUNG AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT
Geltungsbereich der Richtlinie	Nur für Lokführer, nicht für Zugbegleitpersonal (Art. 1, 2, 3, 27)	Beibehalten des ursprünglichen Vorschlags der EU-Kommission und der 1. Lesung des EP: Zertifizierung des gesamten sicherheitsrelevanten Zugpersonals
Berufserfahrung für Triebfahrzeugführer im interoperablen Verkehr	keine Berufserfahrung vorgeschrieben	Beibehalten der 1. Lesung des EP: mindestens 3 Jahre nationale Berufserfahrung (Art. 10a neu)
Jährliche Weiterbildung	nur Notwendigkeit zur Fortbildung (Art. 23/8)	Beibehalten der 1. Lesung des EP (Abänderungen 46-47, jetziger Art. 23/8)
Berichtspflicht der EEA	nichts enthalten	Berichtspflicht auch über die Qualität und Effizienz von Zug- und Unternehmenskontrollen und die Qualität der Einspruchssysteme (Art. 32)

ETF: Die Europäische Transportarbeiter-Föderation ist der Dachverband von 209 Verkehrsgewerkschaften aus 39 Ländern Europas mit drei Millionen Mitgliedern.

BAK: Die Bundesarbeitskammer ist die gesetzliche Vertretung aller ArbeitnehmerInnen und VerbraucherInnen in Österreich und vertritt drei Millionen ArbeitnehmerInnen.

vida: Die Gewerkschaft vida vertritt in der Sektion Verkehr 58.000 Beschäftigte im Transportbereich Österreichs und ist aktives Mitglied in den Europäischen Dachverbänden ETF und ITF.



vida Fakten

(vormals GdE-Fact Sheet) ist eine Publikationsreihe der Gewerkschaft vida mit dem Zweck, Fachinformation an BetriebsrätInnen, FunktionärInnen, Interessierte und an die Politik zu bringen.

Nähere Infos und Bestellung: internationales@vida.at
www.vida.at

vida - deine Gewerkschaft

1050 Wien
Margaretenstraße 166
Tel. 01/54641-0
internationales@vida.at



Mitglied in der internationalen und europäischen Transportarbeiter-Föderation

