



Antrag

der Abgeordneten **Günther Knoblauch, Bernhard Roos, Annette Karl, Natascha Kohnen, Andreas Lotte, Klaus Adelt SPD**

Sicherheit im Zugverkehr I – Einheitliche Ausbildung und Prüfung aller Lokführerinnen und Lokführer

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, im Bundesrat initiativ zu werden, um eine Vereinheitlichung der Lokführerausbildung zu erreichen. Insbesondere muss es einheitliche Ausbildungsrichtlinien für Lokführerinnen und Lokführer geben sowie detaillierte Vorgaben und Voraussetzungen für Ausbildungsinstitute und Ausbilderinnen und Ausbilder. Weiterhin sind unabhängige und einheitliche Prüfungsvorgaben nötig sowie von den Ausbildungsinstituten unabhängige Prüferinnen und Prüfer. Die Triebfahrzeugführerscheinverordnung ist nicht ausreichend.

Begründung:

Im Jahr 2016 gab es mehr als 520 Signalverfehlungen durch Lokführer – das sind 40 mehr als im Vorjahr und stellt einen neuen Rekord dar. Statt der bewährten dreijährigen Lehre als Eisenbahnerin und Eisenbahner im Betriebsdienst Fachrichtung Traktion (Eib „T“), bzw. einer acht bis neun Monate dauernden intensiven Lokführerausbildung für Seiteneinsteiger bei der DB AG absolvieren immer mehr Lokführerinnen und Lokführer der nicht bundeseigenen Eisenbahnunternehmen lediglich einen Schnellkurs von wenigen Wochen. Es gibt keine einheitlich vorgegebenen Lehrpläne für Lokführer. Der Staatsminister des Innern, für Bau und Verkehr schreibt u. a.: „Gesetzliche Regelungen dazu [Anmerkung: für Führerscheinwesen und Streckenkenntnis] existieren aber nur für Eisenbahnen, die unter die Aufsicht des EBA [Eisenbahn-Bundesamtes] fallen. [...] Die übrigen Eisenbahnen [Anmerkung: unter Aufsicht der Gewerbeaufsichtsämter der Länder] können eigene, nichtamtliche Führerscheine nach Verbandsregelwerk herausgeben [...]“

Eine oberflächliche Ausbildung macht Deutschlands Gleise unsicher und gefährdet Leib und Leben unserer Bevölkerung. Bei der DB AG und ihren Tochterun-

ternehmen, wie z. B. DB Cargo, dauert eine Lokführerausbildung im Ausbildungsberuf Eib „T“ drei Jahre. Bei einer Weiterbildung vom Lokrangierführer bzw. als Seiteneinsteiger zum Triebfahrzeugführer dauert eine Ausbildung zum Triebfahrzeugführer mindestens acht bis neun Monate. In dieser Zeit werden in mehreren Modulen Zwischenprüfungen abgeleistet, die gewährleisten, dass der Kenntnisstand vorhanden ist, der zur Sicherheit des Eisenbahnverkehrs absolut notwendig ist. Bei vielen nicht bundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen hingegen werden von diesen immer mehr Lokführerinnen und Lokführer per Bildungsgutschein im Schnellkurs ausgebildet – mehr als 600 pro Jahr und von rund 130 Ausbildungsinstituten, zu denen z. B. auch die Kolpingsfamilie Hamm gehört. Wie umfangreich unterrichtet und geprüft wird, ist dem Ausbildungsbetrieb selbst überlassen. Genommen werden in der Regel Inhaber von Gutscheinen der Agentur für Arbeit. Die Agentur zahlt pro Kursteilnehmer bis zu 22.000 Euro. Dabei können die Ausbildungsbetriebe selbst prüfen – die Prüferinnen und Prüfer müssen nicht von extern kommen und nach objektiven und allgemeingültigen Kriterien prüfen. Um Bahnsignale richtig zu verstehen, ist ein gutes Training notwendig, Signal- und Streckenkenntnis sind fundamental für die Sicherheit im Bahnverkehr wie z. B. der Unfall bei BASF und andere Ereignisse zeigen.

Im Bundesgebiet sind zudem rund 130 Verleiher von Lokführerinnen und Lokführer tätig. Hier werden Lokführerinnen und Lokführer auch als Selbstständige vermittelt. Da bundesweit mehr als tausend Lokführer gesucht werden, stellt die verkürzte Lokführerausbildung ein lukratives Geschäftsmodell dar – auf Kosten der Sicherheit. Im Sinne der Sicherheit im Zugverkehr sind bei der Ausbildung und Prüfung einheitliche Regelungen mit hohen Qualitätsstandards, wie bei den Bundesunternehmen, dringend geboten.

Eine bundeseinheitliche Regelung ermöglicht auch, dass Konsequenzen bei einem Fehlverhalten oder Vergehen der Lokführer gezogen werden können – etwa der Entzug der Lizenz. Der Staatsminister des Innern, für Bau und Verkehr teilte mit, dass bei Verfehlungen eines Lokführers einer Privatbahn der Entzug des Lokführerscheins durch staatliche Behörden nicht möglich sei. Der Grund: Nichtamtliche Führerscheine der herausgebenden Unternehmen können amtlich nicht eingezogen werden. Zuständig ist das Unternehmen, das den Lokführer einsetzt. Das Pendant dazu wäre, wenn jede Spedition ihren eigenen Führerschein herausgeben würde, selbst prüfen wür-

de und die Polizei keine Führerscheine auf der Straße entziehen könnte.

Täglich gibt es ca. 40.000 Zugbewegungen in der Bundesrepublik. Viele dieser Zugbewegungen werden von ungenügend ausgebildeten Lokführern durchgeführt. Zur Sicherheit im Schienenverkehr, sowohl beim

Personen- als auch beim Güterverkehr ist dringender Handlungsbedarf gegeben. Da der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur bisher keine Regelungen veranlasste, ist eine Initiative über den Bundesrat notwendig.