

Bericht des Landes Sachsen-Anhalt

zur Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter der Länder (GKVS)
am 21./22. März 2012 in Großräschen
und zur Verkehrsministerkonferenz (VMK) am 18./19. April 2012 in Kassel

**TOP 5.9/
TOP 5.7**

Verbesserung der Sicherheit im Eisenbahnverkehr

Am 29. Januar 2011 sind auf der Strecke Magdeburg - Halberstadt im eingleisigen Streckenabschnitt bei Hordorf ein Triebwagen LINT 41 und ein mit Kalk beladener Güterzug mit Diesellokomotiven bespannt zusammengestoßen. In der Folge des Zusammenstoßes, bei dem der Triebwagen vollständig zerstört wurde, wurden 10 Personen tödlich sowie eine Reihe von Personen schwer und leicht verletzt.

Vor diesem Hintergrund waren durch die VMK vom 06./07. April 2011 unter TOP 6.6 und die VMK vom 05./06. Oktober 2011 unter TOP 5.6 sowohl Maßnahmen zur Verbesserung der technischen Sicherheit auf eingleisigen Strecken mit Reisezugverkehr als auch eine Initiative zur Regelung der Arbeitszeiten der Triebfahrzeugführer mit dem Ziel beschlossen worden, deren Arbeitszeiten analog zu denen der Lkw-Fahrer zu regeln.

I. Verbesserung der technischen Ausrüstung von Strecken mit Zugbeeinflussung

In ihrem Beschluss vom 06./07. April 2011 hat die VMK das Land Sachsen-Anhalt gebeten, nach einer Abstimmung im LAEB einen Regelungsvorschlag zu erarbeiten, mit dem Zugkollisionen im Reisezugverkehr künftig verhindert werden, und diesem im Wege einer Bundesratsinitiative in das Gesetzgebungsverfahren einzubringen.

Das Land Sachsen-Anhalt hat in enger Abstimmung mit dem Bund Formulierungen, insbesondere zu § 15 Abs. 2 und § 39 Abs. 2 EBO sowie § 15 ESBO erarbeitet und diese mit den anderen Bundesländern auf Arbeitsebene diskutiert. Die Diskussion im Eisenbahnsicherheitsbeirat ist am 13. Oktober 2011 abgeschlossen worden. Der Bund hat inzwischen auch eine Verbände- und Länderanhörung vorgenommen. Eine endgültige Fassung wird nun erwartet, um das Bundesratsverfahren einleiten zu können.

II. Arbeitszeiten von selbständigen Triebfahrzeugführern

Bei der Frage der Erhöhung der Sicherheit im Eisenbahnbetrieb ist auch der Aspekt der Arbeitszeitregelungen für die Triebfahrzeugführer zu betrachten.

Vor dem Hintergrund, dass für Triebfahrzeugführer mit Arbeitnehmereigenschaft die Arbeitszeitvorschriften des Arbeitszeitgesetzes gelten, jedoch für selbstständig tätige Triebfahrzeugführer dies nicht der Fall ist, hatte die VMK vom 05./06. Oktober 2011 einstimmig beschlossen, durch ihren Vorsitzenden an das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung heranzutreten, um die Einbeziehung der letzteren Gruppe in den damals in Vorbereitung befindlichen Entwurf eines Gesetzes zur Regelung der Arbeitszeit von selbstständigen Kraftfahrern um eine Regelung zu ergänzen, die eine analoge Behandlung von selbstständigen Triebfahrzeugführern vorsieht.

Mit Antwortschreiben vom 09. Januar 2012 hatte das BMVBS dieses Ansinnen insbesondere deswegen abgelehnt, weil das laufende Gesetzgebungsverfahren zur Regelung der Arbeitszeit von selbstständigen Kraftfahrern vor dem Hintergrund eines drohenden EU-Vertragsverletzungsverfahrens unter besonderem Zeitdruck steht.

Das BMVBS hat jedoch zugesichert, die Frage der Arbeitszeitregelung bei Triebfahrzeugführern, die für mehrere Eisenbahnunternehmen tätig sind, weiter zu verfolgen. Das EBA sei als Aufsichtsbehörde um eine entsprechende sicherheitsbezogene Prüfung gebeten worden. In Abhängigkeit von den Ergebnissen dieser Prüfung wurde eine Regelung auf Grund von § 26 AEG in Aussicht gestellt.

Vor diesem Hintergrund ist es sinnvoll, dass das BMVBS über die Ergebnisse der sicherheitsbezogenen Prüfung durch das EBA und die daraus von Seiten des BMVBS vorgesehenen Schlussfolgerungen in der Herbstsitzung der VMK berichtet.