

Schriftliche Kleine Anfrage

der Abgeordneten Kersten Artus und Heike Sudmann (Fraktion Die LINKE) vom 30.08.11

und Antwort des Senats

- Drucksache 20/1383 -

Betr.: Arbeitsbedingungen von Lokführern und Lokführerinnen

Die Arbeitsbedingungen von Lokführern und Lokführerinnen haben sich laut Aussagen von Gewerkschaften, Verkehrsvereinen und Presseberichten zufolge der Liberalisierung des Bahnverkehrs und der zunehmenden Privatisierung drastisch verschlechtert.

Der Vorwurf: Es gäbe eine Grauzone, in der die Überprüfung der Einhaltung von einfachsten Standards der Arbeitswelt, wie die Einhaltung von Arbeitszeiten, Ausbildungsbedingungen und die Erlangung eines „Führerscheins mit Betriebserlaubnisblättern“ stattfindet.

Derzeit seien 26.000 Lokführer und Lokführerinnen bundesweit auf den Schienen, es gäbe aber einen Fachkräftemangel. Dies führe auch zu Aufweichungen von Sicherheitsbestimmungen.

In Hamburg sind neben der Hamburger Hochbahn AG und der S-Bahn Hamburg GmbH mehrere private Bahnunternehmen ansässig. Daher ist es von Interesse, welche Möglichkeiten die Behörden der Stadt haben, die Arbeitsbedingungen zu überprüfen und ggf. gegen Verstöße vorzugehen.

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

Die Fragen wurden teilweise auf Grundlage von Auskünften vom zuständigen Eisenbahnbundesamt, der Eisenbahnunfalluntersuchungsstelle des Eisenbahnbundesamtes und von Eisenbahnverkehrsunternehmen beantwortet.

1. *Für welche Bahnunternehmen sind das Amt für Arbeitsschutz und ggf. weitere Behörden der Freien und Hansestadt Hamburg zuständig?*

Das Amt für Arbeitsschutz ist für die Bahnunternehmen zuständig, die in Hamburg ihren Betriebssitz haben.

Für die übrigen Bahnunternehmen wie beispielsweise der Hamburger Hochbahn, der Altona-Kaltenkirchen-Neumünster Eisenbahn oder Hafnenbahn liegen die Vollzugsaufgaben jeweils im Rahmen ihrer Zuständigkeit bei der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt beziehungsweise den Bezirksämtern sowie bei der Hamburg Port Authority.

Die Hamburger Hochbahn AG verfügt über eine Zulassung als Eisenbahnverkehrsunternehmen, führt aber derzeit keinen Eisenbahnbetrieb durch. Somit werden auch keine Lokführer und Lokführerinnen im Sinne dieser Anfrage beschäftigt und es werden auch keine Bahnhöfe im Sinne des Eisenbahnverkehrsrechts bedient. Die Antworten zu den Fragen beziehen sich auf das von der Hamburger Hochbahn AG betriebene U-Bahn-System, welches jedoch nicht den rechtlichen Bestimmungen der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung, sondern der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen unterliegt.

Straßenbahnen: Hamburger Hochbahn AG (als U-Bahn)

Die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) ist die Technische Aufsichtsbehörde für die Hamburger Hochbahn AG im Sinne des § 54 Absatz 1 Personenbeförderungsgesetzes und des § 5 der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen. Der Abschnitt drei der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen regelt diejenigen Anforderungen an Betriebsbedienstete, die von der Technischen Aufsichtsbehörde überwacht werden. Die Überwachung der Einhaltung weiterer Gesetze, die ebenfalls für die Hochbahn gelten (Arbeitsschutzgesetz, Umweltschutzgesetze, etc.), erfolgt durch die jeweils zuständige Behörde.

2. *Sind das Amt für Arbeitsschutz und ggf. weitere Behörden auch für die Kontrolle der Arbeitszeiten der Lokführer und Lokführerinnen der Bundesbahn und anderer Bahnunternehmen zuständig, die Hamburger Bahnhöfe ansteuern?*

Nein.

3. *Gibt es regelmäßige Überprüfungen, ob die Vorschriften für Bahnhöfe, die zum Beispiel schwer anzusteuern sind, von Lokführern und Lokführerinnen gelesen und geübt werden? Wenn nein, warum nicht? Welche speziellen Vorschriften gelten für die Bahnhöfe im Hamburger Stadtgebiet? Wie gestaltet sich hierzu die Zusammenarbeit zwischen der Stadt Hamburg, den Eisenbahnverkehrsunternehmen und dem Netzbetreiber?*

Für alle Eisenbahnen:

Für Triebfahrzeugführerinnen und Triebfahrzeugführer (heutige Bezeichnung von Lokführern und Lokführerinnen) gilt die Eisenbahnfahrzeug-Führerscheinrichtlinie VDV 753 beziehungsweise die Triebfahrzeugführerscheinverordnung. Die Triebfahrzeugführerinnen und Triebfahrzeugführer müssen Streckenkunde haben. Der Eisenbahnverkehrsunternehmer muss das Personal regelmäßig mindestens einmal pro Jahr fortbilden. In regelmäßigen Abständen findet eine Erfolgskontrolle der Kenntnisse und Fertigkeiten der Triebfahrzeugführerinnen und Triebfahrzeugführer sowie der Nachschulungsverpflichtung der Eisenbahnunternehmer durch das Eisenbahnbundesamt statt. Darüber hinaus werden stichprobenartig Kontrollen der Sicherheitsbescheinigung bei Begleitfahrten durchgeführt. Auch die für die Eisenbahninfrastruktur auf Hamburger Territorium zuständige Eisenbahnaufsichtsbehörde kontrolliert stichprobenartig die Führerscheinvoraussetzungen des Fahrpersonals.

Für die S-Bahn Hamburg: Ja. Es gelten die örtlichen Richtlinien für das Zugbegleitpersonal der S-Bahn Hamburg GmbH.

Für Straßenbahnen:

Ja. Für die Zugfahrer sind Aufschreibungen zu führen, aus denen insbesondere ihre Tauglichkeit, Ausbildung, Ergebnisse von Prüfungen, Beaufsichtigungen, Unterweisungen und Nachschulungen ersichtlich sein müssen (§ 10 Absatz 5 der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen). Zugfahrer sind nach ihrer Ausbildung in regelmäßigen Abständen nach zu schulen (§ 12 Absatz 4 der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen). Die Hochbahn schult ihre Zugfahrer einmal pro Jahr und schließt die Schulung mit einem schriftlichen Wissenstest ab. Die Ausbildung umfasst auch eventuelle örtliche Besonderheiten und den Erwerb der Streckenkenntnis für das gesamte U-Bahn-Netz. Die Signalisierung erfolgt im gesamten U-Bahn-Netz nach einheitlichen Grundsätzen, so dass sich für die Zugfahrer keine wesentlichen Unterschiede beim Ansteuern der einzelnen Haltestellen ergeben. Demzufolge gibt es auch keine haltestellenspezifischen Anweisungen.

Darüber hinaus liegen dem Senat keine Erkenntnisse vor.
Im Übrigen siehe Antwort zu 7.

4. *Sind dem Senat Verstöße gegen gesetzliche Arbeitszeitbestimmungen bekannt und wenn ja, welche gab und gibt es? Ist dem Senat bekannt, ob die Arbeitszeiten bei den in Hamburg ansässigen Bahnunternehmen dokumentiert werden – wenn ja, gibt es Auffälligkeiten und welche?*

Ja. In den Jahren 2009 und 2010 wurde vom Amt für Arbeitsschutz ein Verstoß gegen gesetzliche Arbeitszeitregelungen in einem Hamburger Bahnunternehmen festgestellt.

S-Bahn Hamburg: Die Arbeitszeiten der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der S-Bahn werden dokumentiert.

Im Übrigen liegen dem Senat keine weiteren Erkenntnisse vor.

5. *Wie hoch ist die Quote der Leiharbeitskräfte bei den ansässigen Eisenbahnverkehrsunternehmen?*

Nach Angaben der Hamburger Hochbahn AG werden im U-Bahn-Betriebsdienst der Hamburger Hochbahn AG keine Leiharbeitskräfte eingesetzt. Bei der S-Bahn Hamburg erfolgt angabegemäß ebenfalls kein Einsatz von Leiharbeitskräften. Im Übrigen liegen dem Senat keine weiteren Angaben vor.

6. *Sind dem Senat meldepflichtige Vorfälle bekannt, zum Beispiel das Überfahren von Haltesignalen? Wenn ja, bitte die Fälle der letzten zehn Jahre angeben. Gibt es diesbezüglich einen Austausch mit bzw. eine Informationsvermittlung durch das Eisenbahnbundesamt, sofern das Hamburger Stadtgebiet betroffen ist? Wenn nein, warum nicht?*

Nichtbundeseigene Eisenbahninfrastruktur auf Hamburger Gebiet:

Die Hamburger Aufsichtsbehörde führt seit dem Jahre 2006 eine Statistik der meldepflichtigen Vorgänge. Sämtliche meldepflichtigen Vorfälle haben sich bei Rangierfahrten auf Gütergleisen ereignet. Aus dieser ergeben sich folgende von Lokpersonal zu verantwortenden Vorfälle:

Jahr	Vorfall	Anzahl
2006	Überfahren von Signalen	4
2007	Überfahren von Signalen	2
2008	Rangierfehler	1
	Überfahren von Signalen	12
2009	Rangierfehler	1
	Überfahren von Signalen	6
2010	Zusammenstöße/Kollisionen*	3
	Überfahren von Signalen	6
2011	Zusammenstöße/Kollisionen*	2
	Entgleisungen	1
	Überfahren von Signalen	4

*Als Zusammenstöße und Kollisionen wird dabei auch Zusammenprallen von zwei Waggons oder das Zusammenprallen mit Gegenständen im Gleis bezeichnet.

Für Straßenbahnen:

Ja. Der Betriebsleiter der Hamburger Hochbahn meldet der Technischen Aufsichtsbehörde Vorkommnisse gemäß § 8 Absatz 4 der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen. Das Überfahren von Haltesignalen ist nicht meldepflichtig. Unfälle bei denen Menschen schwer verletzt oder getötet wurden sind in der folgenden Statistik erfasst:

Monat	Vorfälle/lebend geborgen	Vorfälle/getötet	Vorfälle gesamt
2001	5	3	8
2002	3	8	11
2003	5	7	12
2004	3	11	14
2005	2	5	7

2006	9	4	13
2007	11	8	19
2008	3	4	7
2009	7	4	11
2010	0	11	11
2011*	4	2	6

*31.08.2011

Dem Amt für Arbeitsschutz werden alle Arbeitsunfälle mit Personenschaden gemeldet, die jedoch statistisch nicht nach Betrieben aufgeschlüsselt werden.

Im Rahmen von Unfalluntersuchungen gibt es einen Informationsaustausch des Amtes für Arbeitsschutz mit der Bundespolizei, dem Notfallmanagement der Bahn und dem EBA.

Im Übrigen liegen dem Senat keine weiteren Erkenntnisse vor.

7. *Wie gestaltet sich die regelmäßige Zusammenarbeit zwischen der Freien und Hansestadt Hamburg, den Eisenbahnverkehrsunternehmen und dem Eisenbahnbundesamt? Wenn es keine regelmäßige Zusammenarbeit gibt – warum nicht?*

Es finden anlassbezogen Arbeitstreffen zwischen dem EBA und dem Amt für Arbeitsschutz statt, die dem Informations- und Erfahrungsaustausch dienen.

Für Eisenbahnen:

Das Zusammenspiel zwischen den Eisenbahnverkehrsunternehmen, der Eisenbahngenehmigungsbehörde und den Eisenbahnbundeamt ist gesetzlich durch klare Zuständigkeiten im Allgemeinen Eisenbahngesetz geregelt. Es findet eine Austausch über das Ergebnis der Systemprüfung zwischen dem Eisenbahnbundesamt und der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation statt.

Für Straßenbahnen:

Zwischen der Technischen Aufsichtsbehörde und der Hamburger Hochbahn gibt es eine regelmäßige und intensive Zusammenarbeit

Im Übrigen liegen dem Senat keine weiteren Erkenntnisse vor.

8. *Ist dem Senat bekannt, welcher Kontrolle die Nutzung des sogenannten „Totmannknopfs“ unterliegt, der zur Kontrolle alle 30 Sekunden von den Lokführern und Lokführerinnen gedrückt werden muss, und wenn ja, welche Informationen liegen hierüber vor?*

Für Eisenbahnen:

Es gibt hierüber keine Kontrolle.

Für Straßenbahnen:

Ja. Die U-Bahn-Fahrzeuge sind so konstruiert, dass eine Nichtbetätigung des Totmannpedals zu einer sofortigen automatischen Abbremsung des Zuges bis zum Stillstand führt. Die Funktion des Totmannpedales wird im Rahmen der regelmäßigen Inspektionen durch die Hamburger Hochbahn AG geprüft und die Überprüfung dokumentiert.

9. *Ist dem Senat bekannt, dass Lokführer und Lokführerinnen mittlerweile sogar auf Basis eines Werkvertrags/Dienstleistungsvertrages für Bahnunternehmen, speziell Güterspediteure auf der Schiene sind? Wenn ja, wie wird abgesichert, dass für sie die gleichen Schutz- und Sicherheitsmaßnahmen gelten wie für angestellte Lokführer und Lokführerinnen? Ist dem Senat bekannt, wie das Haftungsrisiko in diesen Fällen geregelt ist und wenn ja, wie?*

Ja. Nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz ist das Eisenbahnverkehrsunternehmen verpflichtet, den Betrieb sicher zu führen. Dies umfasst auch die Haftung für das eingesetzte Lokpersonal.

Im Übrigen liegen dem Senat keine weiteren Erkenntnisse vor.

10. *Gibt es seitens des Senats, bzw. der zuständigen Behörde, aufgestellte oder verfolgte einheitliche Standards, bezüglich Wartung, Umweltschutz, Ausstattung und Arbeitsschutz, bei der Nutzung von Triebfahrzeugen für alle ansässigen Eisenbahnverkehrsunternehmen? Wenn ja, welche?*

Hamburger Umweltstandards für Triebfahrzeuge von Bahnunternehmen sind festgeschrieben in der Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdeten Stoffen und über Fachbetriebe sowie im Hamburger Abwassergesetz.

11. *Bei der Deutschen Bahn AG müssen alle angehenden Triebfahrzeugführer und -führerinnen eine interne Führerscheinprüfung ablegen, die über dem Niveau der Industrie- und Handelskammer liegt. Werden in Hamburg zum Thema Ausbildung/Befähigen zum Führen von Eisenbahntriebfahrzeugen einheitliche Standards verfolgt, einheitliche Rahmenbedingungen geschaffen und werden diese Ausbildungsverfahren, unter dem Aspekt der höchstmöglichen Sicherheit, überprüft? Wenn ja, wie? Wenn nein, warum nicht?*

Für Eisenbahnen:

Nein, es gibt keine interne Führerscheinprüfung; es gilt die Triebfahrzeugführerscheinverordnung.

Für Straßenbahnen:

Die Hamburger Hochbahn bildet ihre Zugfahrer nach einheitlichem Standard aus (§ 12 Absatz 3 der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen). Wegen der speziellen betrieblichen und technischen Randbedingungen bei der Hamburger Hochbahn AG ist eine Vereinheitlichung der Ausbildung aller Eisenbahn-Triebfahrzeugführer nicht sinnvoll.

12. *Bilden die in Hamburg ansässigen Eisenbahnverkehrsunternehmen aus? Wenn ja, welche und in welcher Form? Wenn nein, spielt das Thema Ausbildung bei der Vergabe von Aufträgen eine Rolle?*

Für die S-Bahn Hamburg:

Ja. Es werden Triebfahrzeugführer und Mechatroniker, örtliche Aufsichten sowie Fahrdienstleiter ausgebildet, wobei Mechatroniker und künftige Eisenbahner im Betriebsdienst als volle Ausbildung und Triebfahrzeugführer und örtliche Aufsichten als Qualifikation erfolgen.

Für Straßenbahnen:

Sämtliche Zugfahrer der Hamburger Hochbahn AG werden im unternehmenseigenen Ausbildungszentrum ausgebildet. Die Ausbildung umfasst Theorie, Ausbildung im Fahrsimulator sowie praktischen Fahrdienst und schließt mit einer schriftlichen, mündlichen und praktischen Prüfung ab.

Im Übrigen liegen dem Senat keine weiteren Erkenntnisse vor.