



GEWERKSCHAFT
DEUTSCHER LOKOMOTIVFÜHRER
– HAUPTVORSTAND –

Stellungnahme

Entwurf einer Vierzehnten Verordnung
zur Änderung eisenbahnrechtlicher
Vorschriften

Frankfurt, den 08. April 2019

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Möglichkeit einer Stellungnahme zu vorgenanntem Entwurf, die wir nachfolgend vornehmen.

Die GDL sieht die dem Entwurf zu entnehmenden Änderungen

- der Eisenbahn-Unfalluntersuchungsverordnung (EUV),
- der Eisenbahn-Sicherheitsverordnung (ESiV),
- der Triebfahrzeugführerscheinverordnung (TfV) und
- der Bundeseisenbahngebührenverordnung (BEGebV)

insgesamt als sehr begrüßenswert an.

Die sich durch die EUV in Verbindung mit der ESiV ergebende erweiterte Meldepflicht, nach der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) mit Sicherheitsbescheinigung sämtliche gefährlichen Ereignisse im Eisenbahnbetrieb unverzüglich der Unfalluntersuchungsstelle mitzuteilen haben, wird sich unseres Erachtens nach überaus positiv auf die Eisenbahnsicherheit auswirken. Insbesondere die jährlich vorzulegenden Sicherheitsberichte inklusive den Angaben über Mängel und Störungen im Eisenbahnbetrieb, bei denen die Betriebssicherheit gefährdet war, sowie die infolgedessen ergriffenen Maßnahmen, sollten zu einem höheren Maß an Verantwortungsbewusstsein bei den EVU und zu mehr Transparenz führen. Gerade bei Unfällen im Zusammenhang mit verschiedenen Abfertungsverfahren (Ein- und Ausstiegsunfälle) erhoffen wir uns von diesem Berichtswesen eine einheitliche Datengrundlage und darüber hinaus auf lange Sicht ein verbessertes Risikomanagement mit Maßnahmenfestlegungen, die nicht mehr allein aus wirtschaftlicher Perspektive der Arbeitgeberverbände geprägt sein werden.

Vor diesem Hintergrund würden wir es begrüßen, wenn im Rahmen dieses Änderungsvorhabens weitere Konkretisierungen vorgenommen würden, welche die hier eingeschlagene Richtung weiter untermauern.

Zu Artikel 1 – Änderungen in der Eisenbahn-Unfalluntersuchungsverordnung:

Mit beiliegender **Anlage** übersenden wir Ihnen in einer Gegenüberstellung zum Entwurf der 14. ERÄV unsere Änderungs- beziehungsweise Ergänzungsvorschläge sowie entsprechende Kommentare und Begründungen zu den einzelnen Regelungen.

Darüber hinaus erlauben wir uns noch weitere grundsätzliche Anmerkungen:

Der Begriff „gefährliche Ereignisse“ im Eisenbahnbetrieb ist nach wie vor ein relativ unbestimmter Begriff. Er ergibt sich für die Begrifflichkeiten Unfall, schwerer Unfall oder Störung lediglich aus dem Kontext des Artikels 3 Nummer 11 bis 13 sowie laut Artikel 9 (Sicherheitsmanagementsysteme) Absatz 3 (i) der Richtlinie (EU) 2016 / 798 für Unfälle, Störungen, Beinaheunfälle und sonstige gefährliche Ereignisse.

Der Begriff der „Eisenbahnsicherheit“ stellt das Kernanliegen vorgenannter EU-Richtlinie dar. Er umfasst nach unserem Verständnis neben anderen Aspekten gleichermaßen die Sicherheit der Kunden und der Beschäftigten von Eisenbahnverkehrsunternehmen. In Anlehnung an die Gründe für den Erlass der Richtlinie sollte der Verhütung von Unfällen entsprechende Priorität eingeräumt und den Auswirkungen des Faktors Mensch Rechnung getragen werden. Weitere Zielstellung der Richtlinie ist es, Bedenken hinsichtlich der Sicherheit des Eisenbahnsystems in der Öffentlichkeit zu vermeiden. In diesem Zusammenhang ist es uns ein wichtiges Anliegen, eine andere, höchst bedenkliche Entwicklung im Bereich der Eisenbahnsicherheit in den Fokus zu nehmen und Vorschläge zur Erhöhung derselben zu unterbreiten.

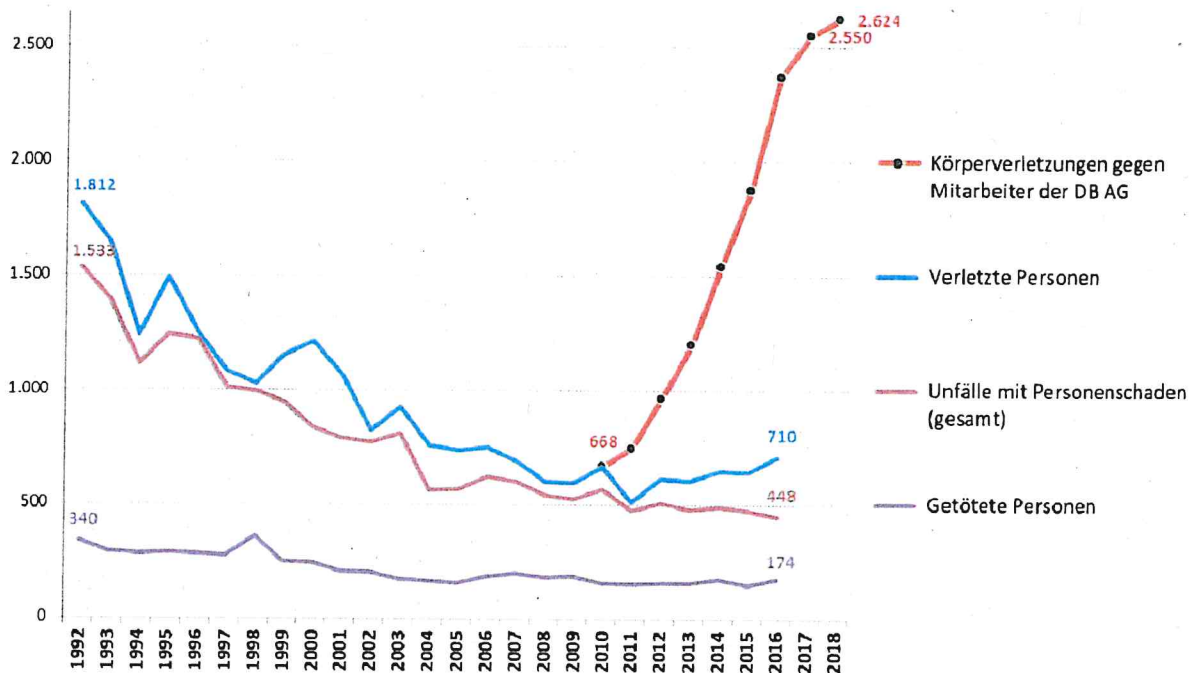
Damit beziehen wir uns auf die Zunahme von Gewalt und Übergriffen, die nicht nur im allgemeinen öffentlichen Raum zu verzeichnen ist, sondern im besonderen Maße auch Kunden und Mitarbeiter von Eisenbahnen trifft.

Der Begriff der Eisenbahnsicherheit ist bisher rein technisch und organisatorisch geprägt, wobei betriebliche Gefahren im Vordergrund stehen. Würde man Gewalt und Übergriffe im Bereich der Eisenbahnen gegenüber Kunden und Mitarbeitern mit entsprechenden sicherheitsrelevanten wie betrieblichen Auswirkungen in diese Betrachtung einbeziehen und im gleichen Maße als Störungen oder Unfälle verfolgen, böte sich eine aussichtsreiche Möglichkeit, den der Eisenbahnsicherheit immanenten Zielen (also den Schutz von Leib und Leben der zu befördernden Menschen, des Eisenbahnpersonals sowie kreuzender Verkehre und transportierter Güter zu gewährleisten) ein adäquates Ziel hinzuzufügen.

Gerade die Art und Weise des Umgangs mit Sicherheitsmängeln und -vorfällen, die von der behördlichen Unfalluntersuchung jedes Einzelfalles bis hin zur Maßnahmenempfehlung reicht, hat sich im zeitlichen Verlauf bereits als wirksames Mittel zur Erhöhung der Sicherheit bewährt, auch wenn die Wirksamkeit einiger Empfehlungen aus unserer Sicht besser nachgehalten werden müsste. Unsere auf der folgenden Seite enthaltene Grafik verdeutlicht diese insgesamt positive Entwicklung.

Eine ähnliche Wirksamkeit wäre bei einer Einbeziehung von Übergriffen in die bisherige Praxis zu erwarten. Wie die Gegenüberstellung der Entwicklungen verdeutlicht, übersteigt allein schon die Zahl der bei der DB AG betroffenen Mitarbeiter den Rah-

men dessen, was ohne gesetzlich regulierenden Eingriff für die Betroffenen persönlich und erst recht gesamtgesellschaftlich hinnehmbar sein kann.



Grafik: Gegenüberstellung Verunglückte im Eisenbahnverkehr 1992 bis 2016 zu Körperverletzungen gegen DB-Mitarbeiter 2010 bis 2018⁽¹⁾

Würden hier noch alle Ereignisse über alle betroffenen Personengruppen im gesamten deutschen Eisenbahnverkehr zugrunde gelegt, wäre das Missverhältnis kaum noch darstellbar. Umso unverständlicher ist, dass die Eisenbahnsicherheit unter den genannten bisherigen Zielstellungen weiterhin allein auf technischer und organisatorischer Ebene verfolgt wird.

Vor diesem Hintergrund fordern wir den Gesetz- und Verordnungsgeber auf, in den Entwurf einer Vierzehnten Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften weitere Regelungen aufzunehmen, die deutlich klarstellen, dass

- a) unter dem Begriff „gefährliche Ereignisse“ mit den anhand der EU-Richtlinie 2016 / 798 in Bezug genommenen Unfällen, Störungen, Beinaheunfällen und sonstigen gefährlichen Ereignisse in gleichem Maße Vorfälle von Gewalt und Übergriffen gegenüber Kunden und Mitarbeitern der Eisenbahnen zu verstehen sind und
- b) sich der Begriff Eisenbahnsicherheit auch auf Vorfälle von Gewalt und Übergriffen gegenüber Kunden und Mitarbeitern der Eisenbahnen erstreckt.

⁽¹⁾ **Quellen:**

- Statistisches Bundesamt (Destatis) 2017, Verkehrsunfälle mit Personenschaden und Verunglückte im Eisenbahnverkehr, Fachserie 8 Reihe 7
- DB AG, Sicherheitsberichte

An dieser Stelle erlauben wir uns den Hinweis, dass auch der mittlerweile in die Jahre gekommene § 315 Strafgesetzbuch (StGB) für viele der stattgefundenen Übergriffe nicht zum Tragen kommt. Die Übergriffe finden in gleichem Maße auf Bahnanlagen (hier im weitesten Sinne) und in fahrenden sowie haltenden Zügen statt.

Es ist ein gleichermaßen auffälliger wie misslicher Umstand, dass der Öffentlichkeit solche Vorfälle in Anzahl und Ausmaß nur selten bekannt werden und vor allem, dass der damit zusammenhängende Ermittlungsdruck offensichtlich so gering ist.

Im Rahmen der vorliegenden Verordnung gäbe es jetzt eine wirksame Möglichkeit, um Klarheit zu schaffen, was auch der Tragweite vieler dieser Übergriffe entsprechen und die Opfer, Kunden und Mitarbeiter von Eisenbahnen in ihren rechtlichen Möglichkeiten stärken würde. Es ist eine unbestreitbare Tatsache, dass Übergriffe den Eisenbahnbetrieb in beträchtlicher Weise stören und bisweilen große regionale oder sogar bundesweite Auswirkungen im Bahnverkehr, aber auch direkt oder indirekt auf Leben und Gesundheit von Kunden anderer Eisenbahnen haben.

Wir würden es daher ausdrücklich begrüßen, wenn „Übergriffe auf Kunden und Mitarbeiter von Eisenbahnen“ in einer entsprechenden Definition den „gefährlichen Ereignissen im Eisenbahnbetrieb“ zugeordnet werden und eine Untersuchung im Sinne der Eisenbahn-Unfalluntersuchungsverordnung zur Folge haben. Der Ermittlungsdruck auf die Täter würde bereits beträchtlich steigen, ohne dass zunächst ein größerer Aufwand bei den zuständigen Polizeibehörden zu verzeichnen wäre.

Gern erläutern wir Ihnen unsere Vorstellungen und Vorschläge in einem persönlichen Gespräch. Darüber hinaus steht Ihnen der Unterzeichner gern für Rückfragen zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
Geschäftsführender Vorstand

Anlage:

Änderungsvorschläge und Kommentare der GDL zum Entwurf 14. ERÄV