



Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V. | Reinhardtstraße 46 | 10117 Berlin

Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V.

An die
DB Netz AG
Herren Sennhenn/Hentschel/Dr. Schaffer

Reinhardtstraße 46 | D-10117 Berlin
Tel +49 30 531491470
Fax +49 30 531491472
Mail office@netzwerk-bahnen.de
Web www.netzwerk-bahnen.de

Per E-Mail

Berlin, 30. Juli 2018

Neue Hürden für den internationalen Güterverkehr: Geplante Zusatzvereinbarungen DB Netz/CZ/CPK

Sehr geehrte Herren,

die DB Netz AG plant für die Grenzstreckenabschnitte Bad Schandau - Decin/DB-Netz - SZDC (RFC 8) sowie Horka - Wegliniec/DB Netz - PKP/PLK zum 9. Dezember 2018 eine geänderte Zusatzvereinbarung mit neuen Regelungen für Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) zu veröffentlichen, worin auch festgelegt werden soll, welche Betriebsprachen auf den jeweiligen Streckenabschnitten anzuwenden sind.

Es ist für die europäisch arbeitenden Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht nachvollziehbar, dass erneut durch Sprachregelungen an innerhalb der EU gelegenen Grenzbahnhöfen Erschwernisse für den transnationalen Schienengüterverkehr in Kraft gesetzt werden sollen. Diese Regelungen an den Grenzen des europäischen Haupttransitlandes fallen qualitativ teilweise hinter die Praxis vor Einführung des Gemeinsamen Binnenmarktes zurück. Sie würden die Komplexitäts-Schere zwischen Eisenbahn- und Straßenverkehren weiter öffnen und das Ziel, den Verkehrsmarktanteil der Schiene zu steigern, untergraben.

Die vorgeschlagene Änderung ist gesetzlich nicht geboten und könnte nach Auffassung unserer Mitgliedsunternehmen den Güterzugverkehr massivst beeinträchtigen, denn es ist wirtschaftlich und betrieblich nicht vertretbar, allen Triebfahrzeugführern (Tf), die auf diesen Strecken eingesetzt werden, eine Sprachprüfung mit dem Niveau B1 abzuverlangen.

Die Änderung würde auch deswegen am realen Bedarf vorbei gehen, weil die Sprachprüfung „B1“ keinerlei Fachbegriffe aus dem Eisenbahnwesen enthält und selbst eine bestandene Prüfung einen Tf nicht in die Lage versetzen würde, betriebliche Meldungen zu verfassen oder zu verstehen, ganz geschweige davon, einen Notruf abzusetzen.

Mit der 12. Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften wurde durch eine Änderung der Triebfahrzeugführerscheinverordnung (TfV) den Eisenbahninfrastrukturunternehmen auf der Basis der EU-Ril 2016/882 die Möglichkeit gegeben, Erleichterungen bei der Anwendung von Fremdsprachen auf Grenzabschnitten zu schaffen - allerdings mit Gültigkeit erst ab 04. August 2020.

Vorstandsvorsitzender: Ludolf Kerkeling
Vorstand: Sven Flore (stellvertr. Vorsitzender), Gerhard Timpel (Schatzmeister),
Isabelle Schulze, Christian Dehns, Ralph Schmitz, Ursula Vogt
Geschäftsführer: Peter Westenberger
Vereinsitz: Berlin, Amtsgericht Charlottenburg, VR 23902 B

Im Hinblick auf die in zwei Jahren möglichen Erleichterungen ist es unverständlich, warum die DB Netz AG auf den genannten Streckenabschnitten darüber hinausgehende Änderungen (Anwendung Level B1) mit erheblichen Erschwernissen für die EVU zum 9. Dezember 2018 vorschreiben will. Zudem entspricht diese Regelung nicht der SZDC-Regelung, die auf ihrem Streckenabschnitt zwar die Anwendung der tschechischen Sprache, aber ohne Vorgabe eines Sprachlevels, vorschreibt. Die sinnvolle tschechische Regelung ermöglicht den EVU, dass ihre Triebfahrzeugführer die entsprechenden eisenbahnbetrieblichen Fachbegriffe verwenden, ohne aber die weitergehenden Forderungen eines Sprachniveaus von Level B1 anwenden zu müssen. Besonders kurios erscheint das Vorgehen im Fall des Übergangs im Elbtal, wo die Verschärfung der Anforderungen zum 3. August 2020, also erst nach Inkrafttreten der durch die TfV-Änderung ausdrücklich ermöglichten Erleichterungen, eingeführt werden soll.

Wir haben uns daher im Stellungnahmeverfahren zur geplanten Änderung im Elbtal beteiligt und vorgeschlagen, in der genannten Zusatzvereinbarung das Kapitel „anzuwendende Sprache“ dahingehend zu ändern, dass analog zur tschechischen Regelung die deutsch/tschechische Betriebsprache soweit beherrscht werden muss, wie es für die Betriebsabwicklung im Regelfall, bei Störungen und im Notfall notwendig ist. Dazu kann auch ein entsprechender Nachweis nach einer erfolgten „Sprachausbildung für Tf“ gefordert werden. Analog wäre an der deutsch-polnischen Grenze zu verfahren.

Wir bitten Sie, die von Ihrem Hause vorgeschlagene Vorgehensweise im Lichte der Bemühungen für eine Erleichterung des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs und der Bemühungen um eine Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber der Straße zu überprüfen.

Wir haben wegen der grundsätzlichen Bedeutung die entsprechende Information auch an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie die Bundesnetzagentur gegeben und um Prüfung gebeten.

Ganz grundsätzlich halten wir es für die weitaus effizientere Methode, wenn die Infrastrukturbetreiber ihr quasi täglich in dieser Situation eingesetztes Personal zweisprachig schulen. Die Vielzahl der EVU und ihrer im Verkehr bis zu den Grenzbahnhöfen (oder in manchen Fällen auch im grenzüberschreitenden Verkehr) eingesetzten Triebfahrzeugführer zusätzlichen Anforderungen zu unterwerfen, ist volkswirtschaftlich betrachtet ineffizient und behindert insbesondere Newcomer und damit den gewünschten fairen Wettbewerb.

Mit freundlichen Grüßen



Ludolf Kerkeling
Vorstandsvorsitzender



Peter Westenberger
Geschäftsführer