



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Günther Knoblauch SPD**
vom 22.06.2017

Schienenverkehr in Bayern

Ich frage die Staatsregierung:

1. a) Für wie viele der bundesweit rund 450 Eisenbahnversorgungsunternehmen sind die bayerischen Gewerbeaufsichtsämter zuständig?
b) Was wird von den Gewerbeaufsichtsämtern bei Eisenbahnversorgungsunternehmen überprüft?
c) Wie sieht die Überprüfung hinsichtlich Arbeitszeiten, Fahrzeiten, Lenkzeiten, Lokführerscheinen plus Beiblatt sowie Streckenkenntnis aus?
2. a) Wurden von den Gewerbeaufsichtsämtern auch Gefahrgutkontrollen durchgeführt?
b) Wenn ja, mit welchem Ergebnis?
3. a) Wie viele Überprüfungen wurden in den Jahren 2015, 2016 und 2017 vorgenommen?
b) Welche Beanstandungen wurden dokumentiert?
c) Werden bei der Überprüfung die Standards des Eisenbahn-Bundesamts angewandt?
4. a) Wie viele Rotsignalüberfahrungen ergaben sich bundesweit in den letzten drei Jahren (bitte aufgeschlüsselt, ob mit bzw. ohne Gefährdung)?
b) Wie viele Rotsignalüberfahrungen ergaben sich bayernweit in den letzten drei Jahren (bitte aufgeschlüsselt, ob mit bzw. ohne Gefährdung)?
c) Welche Konsequenzen ziehen die Gewerbeaufsichtsämter daraus?
5. a) Wurden aufgrund von Rotsignalüberfahrungen Lokführerscheine bzw. Beiblätter entzogen?
b) Welche Maßnahmen werden ergriffen, um Rotsignalüberfahrungen zu verhindern?
6. a) Wie viele Eisenbahnnetze stehen in den nächsten Jahren zur Ausschreibung an (bitte Namen und Umfang angeben)?
b) Ist vorgesehen, arbeitsrechtliche Bestimmungen oder Vorgaben in die Ausschreibungen aufzunehmen (bitte mit Begründung)?
c) Ist vorgesehen, Mindeststandards im Hinblick auf die Ausbildung in den Ausschreibungen vorzugeben (bitte mit Begründung)?

7. a) Gibt es schon Formulierungsvorschläge für die Ausschreibung im Hinblick auf arbeitsrechtliche Bestimmungen oder Vorgaben und in Bezug auf Mindeststandards in der Ausbildung?
b) Wenn ja, wie lauten diese?

Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr
vom 30.07.2017

Die Schriftliche Anfrage wird im Einvernehmen mit dem Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz sowie dem Staatsministerium für Arbeit und Soziales, Familie und Integration wie folgt beantwortet:

Vorbemerkung

Eisenbahnunternehmen unterliegen hinsichtlich des Einhaltens von Anforderungen nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) und darauf beruhender Rechtsvorschriften einer Überwachung durch die Eisenbahnaufsicht, hinsichtlich des Einhaltens von Arbeitsschutz- und Gefahrgutvorschriften der Überwachung durch die Arbeitsschutzverwaltungen. Während das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) in seinem Zuständigkeitsbereich beide Aufgabenfelder auf sich vereint, obliegen auf Landesebene die Aufgaben der Eisenbahnaufsicht und der Gewerbeaufsicht jeweils unterschiedlichen Stellen, nämlich den Landeseisenbahnaufsichtsbehörden und den Bayerischen Gewerbeaufsichtsämtern.

In der Praxis ergeben sich unterschiedliche Fallkonstellationen hinsichtlich der jeweils zuständigen Stellen. Grundsätzlich sind nach § 5 AEG die Länder zuständig für Eisenbahnaufsicht, wenn eine nichtbundeseigene Eisenbahn (NE) als Eisenbahnverkehrsunternehmen oder Halter von Eisenbahnfahrzeugen ihren Sitz in Bayern hat oder eine Eisenbahninfrastruktur in Bayern betreibt (Landeseisenbahnaufsicht). Das EBA ist zuständige Eisenbahnaufsichtsbehörde für Eisenbahnunternehmen des Bundes sowie nach Maßgabe von § 5 Abs. 1e AEG auch für eine Teilmenge der NE. Außerdem hat die für die Eisenbahnaufsicht über eine Eisenbahninfrastruktur zuständige Behörde auch die Aufsicht über Eisenbahnverkehrsunternehmen und Halter von Eisenbahnfahrzeugen, soweit sie diese Eisenbahninfrastruktur benutzen (Netzaufsicht).

Die Zuständigkeiten der Bayerischen Gewerbeaufsicht für den Vollzug des Arbeitsschutzes ergeben sich aus der Verordnung über gewerbeaufsichtliche Zuständigkeiten (ZustV-GA). Diese umfasst im Wesentlichen alle Betriebe und damit

auch Eisenbahnverkehrsunternehmen, sofern nicht andere Rechtsvorschriften die Zuständigkeit anderen Einrichtungen oder Behörden zuweisen, wie beispielsweise die Eisenbahn-Arbeitsschutzzuständigkeitsverordnung (EBArbSchV), wonach im Wesentlichen das EBA für die Überwachung des Arbeitsschutzes bei der Abwicklung des Eisenbahnbetriebes im Netz der bundeseigenen Eisenbahnen zuständig ist. Das Gewerbeaufsichtsamt bei der Regierung der Oberpfalz ist bayernweit zuständig hinsichtlich der Beförderung gefährlicher Güter im Eisenbahnverkehr innerhalb der Unternehmen.

1. a) Für wie viele der bundesweit rund 450 Eisenbahnversorgungsunternehmen sind die bayerischen Gewerbeaufsichtsämter zuständig?

Bei den genannten rund 450 Unternehmen bundesweit handelt es sich um bundeseigene und nichtbundeseigene Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und Halter von Eisenbahnfahrzeugen, die aufgrund einer erteilten Genehmigung nach § 6 AEG selbstständig am Eisenbahnbetrieb auf Schienenwegen für den öffentlichen Verkehr teilnehmen können. Die Eisenbahn- und Gewerbeaufsicht erstreckt sich darüber hinaus auf die Betreiber von Eisenbahninfrastruktur für den öffentlichen Verkehr (Eisenbahninfrastrukturunternehmen – EIU) sowie die nichtöffentlichen Werkseisenbahnen. Die Zahl der NE mit Sitz oder Eisenbahninfrastruktur in Bayern, für die die bayerische Landeseisenbahn- oder Gewerbeaufsicht zuständig ist, stellt sich wie folgt dar:

- 88 Unternehmen (EIU, EVU und Fahrzeughalter), die Eisenbahninfrastruktur des öffentlichen Verkehrs befahren dürfen oder eine solche betreiben.
- ca. 430 Unternehmen mit Werksbahnen oder Anschlussgleisen.

b) Was wird von den Gewerbeaufsichtsämtern bei Eisenbahnversorgungsunternehmen überprüft?

c) Wie sieht die Überprüfung hinsichtlich Arbeitszeiten, Fahrzeiten, Lenkzeiten, Lokführerscheinen plus Beiblatt sowie Streckenkenntnis aus?

Betriebsprüfungen der Bayerischen Gewerbeaufsicht erfolgen grundsätzlich in Form einer behördlichen Systemkontrolle gemäß der Veröffentlichung des Länderausschusses für Arbeitsschutz und Sicherheitstechnik (LASI) „Grundsätze der behördlichen Systemkontrolle“ (LASI LV54). Damit wird vorrangig die betriebliche Arbeitsschutzorganisation geprüft, da diese die Grundlage für den Arbeitsschutz in den verschiedenen Betriebsbereichen, z. B. dem rollenden Verkehr, ist. Fachspezifische Schwerpunkte können sich insbesondere bei konkreten Anlässen ergeben, wie Beschwerden oder Unfällen. Durch die Gestaltung von Arbeitsverfahren, Arbeitsabläufen und Arbeitszeit und deren Zusammenwirken können sich Gefährdungen ergeben. Jedes Eisenbahnverkehrsunternehmen muss über die je nach Art der Tätigkeiten und der Zahl der Beschäftigten erforderlichen Unterlagen verfügen, aus denen das Ergebnis der Beurteilung dieser Gefährdungen, die von ihm festgelegten Maßnahmen des Arbeitsschutzes und das Ergebnis ihrer Überprüfung ersichtlich sind. Inhalt und Umfang von Überprüfungen sind vom jeweiligen Einzelfall abhängig, beispielsweise von der jeweiligen betrieblichen Arbeitsschutzorganisation oder dem konkreten Anlass für die Überprüfung. Das Fahrpersonalgesetz ist im Übrigen auf Beschäftigte von Eisenbahnunternehmen nicht anwendbar.

Führerscheinwesen und Streckenkenntnis fallen in den Aufgabenbereich der Eisenbahnaufsicht. Gesetzliche Rege-

lungen dazu existieren aber nur für Eisenbahnen, die unter die Aufsicht des EBA fallen. Das EBA ist die einzige zuständige Behörde in Deutschland für den Vollzug der Triebfahrzeugführerscheinverordnung (TfV) und der Triebfahrzeugführerschein-Prüfungsverordnung (TfPV). Die übrigen Eisenbahnen können eigene, nichtamtliche Führerscheine nach Verbandsregelwerk herausgeben sowie Beiblätter mit Angaben zur Streckenkenntnis und Verwendungsprüfungen auf einzelne Baureihen. Vor dem Hintergrund, dass laut Gesetz die Unternehmen für die Sicherheit des Bahnbetriebs verantwortlich sind, prüft die Landeseisenbahnaufsicht vor allem die darauf gerichteten organisatorischen Maßnahmen der Unternehmen. Beim Betriebspersonal – nicht nur Triebfahrzeugführer – umfasst dies insbesondere die Aspekte Qualifikation, Nachweis der Befähigung, arbeitsmedizinische Tauglichkeit, Fortbildung und laufende Überwachung. Auch in Bezug auf Fahrzeuge und Betriebsanlagen wird in erster Linie eine Organisationsprüfung durchgeführt, das heißt eine Vollständigkeits- und Plausibilitätskontrolle hinsichtlich der unternehmensinternen Regeln, in denen die Festlegungen und Prozesse zur Organisation eines sicheren Bahnbetriebs beschrieben sind, und der Dokumente, die Zeitpunkt, Umfang und Ergebnis von Überwachungs- und Instandhaltungsmaßnahmen an Fahrzeugen und Anlagen enthalten. Nach Möglichkeit wird stichprobenartig die Übereinstimmung zwischen dem realen Objektzustand mit dem dokumentierten Zustand überprüft.

2. a) Wurden von den Gewerbeaufsichtsämtern auch Gefahrgutkontrollen durchgeführt?

b) Wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Insgesamt wurden im Zeitraum 2015/2016 vom Gewerbeaufsichtsamt bei der Regierung der Oberpfalz zehn Eisenbahn-Gefahrgutüberprüfungen bei Unternehmen, Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Containerterminals in Bayern durchgeführt, davon drei behördenübergreifend mit dem EBA. Bei den sieben ausschließlich vom Gewerbeaufsichtsamt durchgeführten Prüfungen wurden Mängel festgestellt, die in sechs Fällen zu Mangelschreiben wegen Gefahrgutverstößen an die Unternehmen führten. Die Feststellungen betrafen hauptsächlich organisatorische Mängel wie fehlende Unterweisungen oder unzureichende Sicherungs- oder Überwachungsmaßnahmen. In einem Fall wurde zusätzlich ein Bußgeld gegen ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen verhängt.

3. a) Wie viele Überprüfungen wurden in den Jahren 2015, 2016 und 2017 vorgenommen?

Jahresstatistiken können erst im jeweiligen Folgejahr erstellt werden, sodass für 2017 noch keine abschließenden Zahlen vorliegen. Hinsichtlich der Kontrollhäufigkeit im Bereich der Gefahrgutaufsicht wird auf die Antwort zu Frage 2 a verwiesen. Im Zuständigkeitsbereich der Bayerischen Gewerbeaufsicht werden die überprüften Betriebe auf der Grundlage der Klassifikation der Wirtschaftszweige durch das Statistische Bundesamt erfasst. Ein erheblicher Anteil der Eisenbahnverkehrsunternehmen wird unter den Wirtschaftsgruppen 49.1 „Personenbeförderung im Eisenbahnfernverkehr“ und 49.2 „Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr“ erfasst. In diesen beiden Wirtschaftsgruppen wurden in den letzten fünf Jahren 61 gewerbeaufsichtliche Überprüfungen dokumentiert. Insbesondere Unternehmen mit nichtöffentlichen Werksbahnen können jedoch auch unter anderen Wirtschaftsgruppen erfasst werden, da der Bahnbetrieb hier nur

ein Hilfsmittel für die hauptsächliche Tätigkeit des Unternehmens darstellt. Die Überprüfungen in solchen Betrieben sind statistisch nicht als Kontrolle einer Eisenbahn erfasst.

b) Welche Beanstandungen wurden dokumentiert?

In den in der Antwort zu Frage 3. a) genannten Wirtschaftsgruppen wurden im Rahmen von Überprüfungen durch die Bayerische Gewerbeaufsicht in den letzten fünf Jahren 84 Beanstandungen dokumentiert. Die dokumentierten Beanstandungen beziehen sich auf Abweichungen von Anforderungen des Arbeitsschutzrechts und nicht direkt auf den Eisenbahnbetrieb, z. B. wenn die in einer Arbeitsstätte tätigen Angehörigen von Fremdfirmen nicht ausreichend unterwiesen wurden.

Für die Eisenbahnaufsicht ist keine detaillierte Auflistung möglich. Die eisenbahnrechtlichen Vorschriften enthalten oftmals nur abstrakte Anforderungen und verpflichten die Eisenbahnen im Übrigen zur Anwendung von untergesetzlichen Regeln der Technik und des Bahnbetriebs, beispielsweise DIN-Normen, von denen es aufgrund der Vielfalt und Komplexität von Anlagen, Fahrzeugen und dem Bahnbetrieb eine sehr große Anzahl gibt. Daraus und aus der Anzahl der jährlichen Prüfungen bei den Eisenbahnen ergibt sich ein großes Spektrum an möglichen Abweichungen vom Regelwerk. Festzustellen ist in dem Zusammenhang, dass die weit überwiegende Zahl der dokumentierten Abweichungen keine Betriebsgefahr bedeuten und nicht zu weiteren aufsichtlichen Maßnahmen führen. Die Regelwerke beschreiben an vielen Stellen neben Sicherheitsgrenzen auch einen instandhaltungstechnisch bzw. wirtschaftlich vorteilhaften Sollzustand. Die Eisenbahnaufsichtsbehörde dokumentiert auch Abweichungen hiervon.

c) Werden bei der Überprüfung die Standards des Eisenbahn-Bundesamts angewandt?

Grundlage für Überprüfungen durch die Bayerische Gewerbeaufsicht und die Landeseisenbahnaufsicht sind die Vorgaben in den geltenden Rechtsvorschriften für den geprüften Betrieb. Für Eisenbahnen unter EBA-Aufsicht gelten teilweise andere Rechtsvorschriften, welche teilweise auch abweichende Verwaltungsverfahren erfordern.

4. a) Wie viele Rotsignalüberfahrungen ergaben sich bundesweit in den letzten drei Jahren (bitte aufgeschlüsselt, ob mit bzw. ohne Gefährdung)?

b) Wie viele Rotsignalüberfahrungen ergaben sich bayernweit in den letzten drei Jahren (bitte aufgeschlüsselt, ob mit bzw. ohne Gefährdung)?

c) Welche Konsequenzen ziehen die Gewerbeaufsichtsämter daraus?

Unerlaubte Vorbeifahrten an „Halt“ zeigenden Signalen fallen in den Aufgabenbereich der Eisenbahnaufsicht, nicht der Gewerbeaufsicht. Über die Fallzahlen liegen der Staatsregierung keine eigenen Statistiken vor. Solche Vorbeifahrten sind nur im Zuständigkeitsbereich der Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung (BEU), vormals Eisenbahnunfalluntersuchungsstelle des Bundes (EUB), also auf Schienenwegen des Bundes, an diese Stelle meldepflichtig. Die BEU veröffentlicht die Fallzahlen in ihren Jahresberichten. Siehe www.eisenbahn-unfalluntersuchung.de

5. a) Wurden aufgrund von Rotsignalüberfahrungen Lokführerscheine bzw. Beiblätter entzogen?

Für den Zuständigkeitsbereich des EBA liegen der Staats-

regierung keine Erkenntnisse vor. Von den Landeseisenbahnaufsichtsbehörden wurden keine Führerscheine oder Beiblätter eingezogen. Im Bereich des amtlichen Führerscheinwesens besteht keine Zuständigkeit der Landeseisenbahnaufsicht. Ebenso können nichtamtliche Führerscheine, also Dokumente im Eigentum des herausgebenden Unternehmens, nicht eingezogen werden. Adressat von Aufsichtsmaßnahmen wäre das Unternehmen, das den Triebfahrzeugführer einsetzt.

b) Welche Maßnahmen werden ergriffen, um Rotsignalüberfahrungen zu verhindern?

An „Halt“ gebietenden (roten) Signalen für Zugfahrten sind Einrichtungen zur Zugbeeinflussung aktiviert, die im Regelbetrieb eine Zwangsbremmung auslösen und den Zug rechtzeitig zum Halten bringen. Im Übrigen sind Eisenbahnunternehmen im Rahmen ihrer Verantwortung für die Betriebssicherheit gehalten, die Aufzeichnungsgeräte („Fahrtenstreifen“) ihrer Fahrzeuge planmäßig auszuwerten und Maßnahmen gegenüber auffälligem Betriebspersonal zu ergreifen, beispielsweise Nachschulungen. Diese unternehmensinternen Überwachungsmaßnahmen sind unter anderem Gegenstand der Organisationsprüfung, welche die Eisenbahnaufsicht durchführt. Auf die Antwort zu den Fragen 1 b und 1 c wird verwiesen.

6. a) Wie viele Eisenbahnnetze stehen in den nächsten Jahren zur Ausschreibung an (bitte Namen und Umfang angeben)?

In den kommenden drei Jahren (2017–2019) stehen nach derzeitigem Planungsstand ca. 15 Netze unter Federführung der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) zur Ausschreibung an. Dies sind voraussichtlich:

Bezeichnung des Netzes	Vsl. Umfang in Mio. Zugkilometer pro Jahr (in Bayern)
S-Bahn München	Stufe 1: 20,6 – 21,6 Stufe 2: 29,2 – 30,9
Vorortverkehr Buchloe	0,7
Vorortverkehr München – Landshut	0,5
E-Netz Allgäu	1,9
Augsburger Netze	10,4
Dombühl – Dinkelsbühl	0,3
Donau – Isar	5,7
Chiemgau – Berchtesgaden	0,7
E-Netz Mainfranken	4,3
IR 25 Nord	2,8
Regensburger Stern	6,2 – 6,8
Neigetechnik Nordostbayern	7,8
D-Netz Oberfranken	4,7
E-Netz Franken	4,2
Regionalzüge Ostbayern	5,0
Bayerische Oberlandbahn	2,1 – 2,3
Linienstern Mühldorf	7,4

b) Ist vorgesehen, arbeitsrechtliche Bestimmungen oder Vorgaben in die Ausschreibungen aufzunehmen (bitte mit Begründung)?

Die BEG wird diesbezüglich die vergaberechtlichen Vorgaben in § 131 Abs. 3 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) beachten, wonach bei einem Betreiberwechsel im Regelfall ein Personalübergang gemäß

§ 613a Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) mit den entsprechenden arbeitsrechtlichen Folgen vorzugeben ist.

c) Ist vorgesehen, Mindeststandards im Hinblick auf die Ausbildung in den Ausschreibungen vorzugeben (bitte mit Begründung)?

In den Leistungsbeschreibungen zu den Ausschreibungen werden erforderliche Qualifikationen und Aufgaben des Zugbegleitpersonals vorgegeben, dadurch ergeben sich folglich Ausbildungsinhalte.

Die Vorgaben zu den Aufgaben der Triebfahrzeugführer beziehen sich auf die Tätigkeiten, die sie im Fahrgastkontakt anstelle der Zugbegleiter wahrnehmen müssen, sofern dies ihre sonstigen betrieblichen Aufgaben zulassen.

Die Ausbildung der Triebfahrzeugführer bezieht sich in erster Linie auf die Befähigung, die Fahrzeuge des jeweiligen Netzes zu lenken. Die Erteilung der Fahrberechtigung an Triebfahrzeugführer ist ausführlich in entsprechenden Verordnungen geregelt, so dass eine zusätzliche Formulierung von Mindeststandards in den Ausschreibungen als nicht erforderlich angesehen wird.

7. a) Gibt es schon Formulierungsvorschläge für die Ausschreibung im Hinblick auf arbeitsrechtliche Bestimmungen oder Vorgaben und in Bezug auf Mindeststandards in der Ausbildung?

b) Wenn ja, wie lauten diese?

Die Mindeststandards ergeben sich aus den Anforderungen und lauten wie folgt:

Anforderungen an das Zugpersonal:

a) Qualifikation

- fundierte Kenntnisse im Umgang mit den eingesetzten Fahrzeugen, über erforderliche betriebliche Abläufe sowie erforderliche Streckenkenntnisse,

- Schulung im Hinblick auf subjektive Sicherheit und Umgang mit schwierigen Fahrgästen,
- kundenfreundliches und serviceorientiertes Verhalten,
- ordentliches Erscheinungsbild (Dienstkleidung),
- Sprache: fließend Deutsch, Grundkenntnisse in Englisch,
- Qualifikation zur Erfüllung der nachfolgend genannten Aufgaben.

b) Aufgaben der Zugbegleiter

- Fahrgastbetreuung, Hilfestellung für mobilitätseingeschränkte Personen, Hilfestellung beim Verladen von Fahrrädern,
- Fahrgeldsicherung, Tarifinformation und ggf. Vertrieb,
- Fahrgastinformation, ggf. Auskünfte im touristischen Bereich, Anmeldung von Übergangsreisenden,
- Störungs- und Notfallmanagement im Zug,
- Beseitigung grober Verunreinigungen,
- Serviceblick bei Zugabfertigung,
- Präsenz im Zug, Wechsel zwischen Zugteilen bei Mehrfachtraktion an geeigneten Unterwegshalten.

c) Aufgaben der Triebfahrzeugführer

sofern Züge nicht mit einem Zugbegleiter besetzt sind und die betrieblichen Aufgaben es zulassen:

- Fahrgastinformation,
- Störungs- und Notfallmanagement,
- Anmeldung von Übergangsreisenden,
- Bedienung der technischen Einstiegshilfe beim Ein- und Ausstieg mobilitätseingeschränkter Personen,
- Serviceblick bei der Zugabfertigung.