



**Aktenzeichen: Pet 1-20-12-93-020234**

Der Deutsche Bundestag hat die Petition am 14.03.2024 abschließend beraten und beschlossen:

Die Petition

- a) der Bundesregierung – dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr – als Material zu überweisen,
- b) dem Europäischen Parlament zuzuleiten.

**Begründung**

Mit der Petition wird Englisch als einheitliche Eisenbahnverkehrssprache in ganz Europa gefordert.

Die Eingabe wurde als öffentliche Petition auf der Internetseite des Petitionsausschusses eingestellt. Sie wurde durch 48 Mitzeichnungen unterstützt. Außerdem gingen 52 Diskussionsbeiträge ein.

Zur Begründung des Anliegens wird angeführt, durch die Einführung der englischen Sprache als einheitliche Eisenbahnverkehrssprache der Fachkräftemangel verringert werden könne. Neue Auszubildende in diesem Bereich sollten mit Ausbildungsbeginn entsprechende Vokabeln lernen. Bereits beschäftigte Triebfahrzeugführer sollten in einer Übergangsphase von fünf Jahren die Möglichkeit zum Erlernen der Vokabeln erhalten. Ab dem Jahr 2035 sollte ausschließlich die englische Sprache als Eisenbahnverkehrssprache gelten.

Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten zu dem Vorbringen wird auf die eingereichten Unterlagen verwiesen.

Der Petitionsausschuss hat der Bundesregierung Gelegenheit gegeben, ihre Haltung zu der Eingabe darzulegen. Das Ergebnis der parlamentarischen Prüfung lässt sich unter Einbeziehung der seitens der Bundesregierung angeführten Aspekte im Einzelnen wie folgt zusammenfassen:



Einleitend stellt der Petitionsausschuss fest, dass die Bekämpfung des Fachkräftemangels im Bereich des Eisenbahnverkehrs ein wichtiges Anliegen ist, das der Petitionsausschuss ausdrücklich unterstützt. Dabei darf nicht außer Acht gelassen werden, dass Englisch als einheitliche europäische Verkehrssprache als Voraussetzung für die Tätigkeit von Triebfahrzeugführern und komplementär von Fahrdienstleitern möglicherweise eine zusätzliche Hürde bei der Gewinnung von dringend benötigten Fachkräften für die Unternehmen darstellen könnte.

Im geltenden Rechtsrahmen ist festgelegt, dass Triebfahrzeugführer über ausreichende Kenntnisse der deutschen Sprache verfügen müssen, um ihnen eine aktive und zielgerichtete Verständigung im Regelbetrieb, bei Unregelmäßigkeiten und in Notfällen zu erlauben. Ausreichende deutsche Sprachkenntnisse entsprechen dem Niveau B1 des Gemeinsamen Europäischen Referenzrahmens für Sprachen (GER). Auf Grenzbetriebsstrecken und Durchgangsstrecken sind Erleichterungen möglich, indem der Eisenbahninfrastrukturunternehmer neben Deutsch eine zweite Betriebsprache zulassen kann. In diesem Fall müssen Triebfahrzeugführer über Sprachkenntnisse einer der beiden zugelassenen Sprachen auf dem Niveau B1 des GER verfügen.

Darüber hinaus können Triebfahrzeugführer auf Grenzbetriebsstrecken und Durchgangsstrecken unter bestimmten Bedingungen von den Anforderungen des Sprachniveaus B1 freigestellt werden, wenn das Eisenbahnverkehrsunternehmen nachweisen kann, dass es ausreichende Vorkehrungen getroffen hat, um sicherzustellen, dass sich die betreffenden Triebfahrzeugführer und die Mitarbeiter des Eisenbahninfrastrukturunternehmers bei Normalbetrieb, gestörtem Betrieb und in Notsituationen untereinander verständigen können.

Ferner eröffnet das geltende EU-Recht die Möglichkeit, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen in Zusammenarbeit mit Eisenbahninfrastrukturunternehmen Pilotprojekte durchführen können, um alternative Mittel zur Gewährleistung einer wirksamen Kommunikation zu erproben. Das Verfahren und die Anforderungen für solche Pilotprojekte sind in der Verordnung (EU) 2019/554 der Kommission vom 5. April 2019 geregelt.

Weiter führt der Petitionsausschuss aus, dass von verschiedenen Akteuren bereits digitale Lösungen in Form von Übersetzungstools entwickelt worden sind. Dabei wurde



beispielsweise in einem gemeinsamen Projekt von DB AG und SNCF zwischen Saarbrücken und Forbach beim System KITT (Künstliche Intelligenz Translation Tool) der DB Systel in Zusammenarbeit mit der DB Netz AG eine KI-basierte Lösung unter Verwendung des herkömmlichen Zugfunks GSM-R auf dem Triebfahrzeug erprobt. Ein weiteres Übersetzungstool wurde unter der Federführung von Union Internationale des Chemins de Fer (UIC) und RailNetEurope (RNE) im Projekt Translate4Rail unter Verwendung eines Tablets für Triebfahrzeugführer entwickelt.

Abschließend weist der Petitionsausschuss darauf hin, dass bereits auf europäischer Ebene im Zuge der Novellierung der Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2009 (EU-Triebfahrzeugführerschien-Richtlinie) über die Verwendung der englischen Sprache als einheitliche Sprache für die Kommunikation zwischen Triebfahrzeugführern diskutiert wird.

Ein erster Entwurf zur Novellierung der EU-Triebfahrzeugführerschein-Richtlinie soll noch im Jahr 2023 seitens der EU-Kommission veröffentlicht werden.

Vor dem Hintergrund der laufenden Diskussion auf Ebene der EU zur Verwendung der englischen Sprache als einheitliche Sprache für die Kommunikation zwischen Triebfahrzeugführern innerhalb der EU empfiehlt der Ausschuss, die Petition der Bundesregierung – dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr – als Material zu überweisen und dem Europäischen Parlament zuzuleiten.