

Wird die Europäische Union die Triebfahrzeugführer dazu zwingen, Englisch zu sprechen?

Pierre Dieumegard

1 Chronologie

Am 20. Mai 2023 veröffentlichte „The Telegraph“ einen Artikel „[Die Europäische Union wird ihre Triebfahrzeugführer zwingen, Englisch zu sprechen](#)“.

In der Einleitung heißt es:

„Brüssel wird Zugführer aus der Europäischen Union dazu zwingen, Englisch zu sprechen, und zwar auf der Grundlage von Vorschriften, die eine engere Verbindung zwischen den Mitgliedstaaten fördern sollen.

Die im Herbst im Rahmen der EU-Richtlinie über Triebfahrzeugführer angekündigten Regeln erfordern die Anwendung einer gemeinsamen Sprache.

Quellen argumentieren, dass Englisch gewählt werden sollte, trotz der Zurückhaltung einiger EU-Mitgliedstaaten nach dem Brexit.

...

Brüsseler Quellen haben bestätigt, dass im Herbst dieses Jahres eine Aktualisierung der Richtlinie über Triebfahrzeugführer geplant ist. Sie warnten jedoch davor, dass sich die Entscheidung noch verzögern könnte. >

Dieser Artikel folgt auf die Veröffentlichung [im Amtsblatt der Europäischen Union am 17. Mai 2023](#)¹ einer Resolution des Europäischen Parlaments vom 13. Dezember 2022 (Plenarversammlung in Straßburg) „Aktionsplan für den Ausbau des Schienenfernverkehrs und des grenzüberschreitenden Personenverkehrs“.

38. [Das Europäische Parlament] betont ferner, dass eine einheitliche Arbeitssprache auf EU-Ebene, d. h. Englisch, für Triebfahrzeugführer gefördert werden muss, die Fahrgäste auf grenzüberschreitenden Fernverbindungen befördern und während der Reise nicht die Sprachen der Mitgliedstaats sprechen.

Zu Beginn dieser Entschließung gehört die [Studie der Kommission vom Oktober 2021](#) (478 Seiten in englischer Sprache) mit dem Titel „Long distance crossborder passenger rail services“ („Long distance crossborder passenger rail services“). Viele Personen („Stakeholder“), die vom internationalen Verkehr betroffen sind, wurden um ihre Meinung befragt.

Es scheint, dass das Sprachenproblem für Triebfahrzeugführer zweimal angesprochen wird:

— S. 73: *Die Interessenträger wiesen auch darauf hin, dass die europäischen Eisenbahnen ein breites Spektrum technischer und betrieblicher Systeme und Sprachen verwenden. In der Luftfahrt hingegen bedeuten gemeinsame Normen und eine einheitliche Sprache, dass geschultes Flugpersonal ohne zusätzliche Ausbildung an fast allen Flughäfen Europas oder der Welt starten, fliegen und landen kann.*

— S. 413: *Die Eisenbahn funktioniert in verschiedenen Sprachen. Triebfahrzeugführer müssen möglicherweise eine relevante lokale Sprache sprechen, um die Sicherheitsanforderungen zu erfüllen. Andere Zugpersonal müssen möglicherweise eine oder*

¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=OJ:C:2023:177:FULL#page=57>; verfügbar in allen Amtssprachen der Europäischen Union, indem die beiden Buchstaben, die die Sprache in einer anderen Sprache angeben, ersetzt werden, z. B. „FR“ durch „ES“ ersetzt wird, um Spanisch zu haben.

mehrere lokale Sprachen sprechen, um Ankündigungen zu machen und sich um die Fahrgäste zu kümmern.

Das Sprachenproblem scheint bei den möglichen Maßnahmen zur Beseitigung von Hindernissen für den Schienenfernverkehr nicht angegangen zu werden (Seite xiii = S. 25).

2 Unterschiede zwischen dem Luftverkehr und dem Schienenverkehr

Ein Flugzeug geht von einem Flughafen zum anderen, ohne Land zu berühren, also ohne Kontakt mit dem überflogenen Land und damit ohne Interaktion mit der Bevölkerung des überflogenen Landes. Wenn alles gut läuft, hat das fliegende Personal nur Kontakt mit Fachleuten (Luftcontroller). Selbst bei Schwierigkeiten besteht kein Kontakt zur Bevölkerung des Landes, da das Flugzeug nur auf einem Flughafen landen kann (sonst ist der Unfall im Allgemeinen mit vielen Toten sehr schwerwiegend).

Im Gegenteil, ein Zug fährt auf einer Gleisstrecke, auf Bodenhöhe. Wenn alles gut läuft, haben die Zugführer (und die Fluglotsen und der Rest des Zugpersonals) zwischen zwei Bahnhöfen nicht mehr Kontakt mit der Bevölkerung als im Luftverkehr. Im Falle von Zwischenfällen befiehlt die Vorsicht, den Zug zu stoppen, und es findet häufig ein Austausch mit der Bevölkerung des Landes statt.

Im Falle eines Bruchs der Oberleitung, des Falls eines Baumes auf dem Gleis oder der Aufspaltung von Rindern auf dem Weg müssen die örtlichen Fachleute einbezogen werden, und es ist notwendig, Informationen mit ihnen auszutauschen. Im Falle eines Selbstmords oder eines Unfalls müssen das Rettungspersonal, die Polizei und die Justizbehörden des Landes vor Ort eingreifen und somit Informationen mit dem Bordpersonal austauschen.

Für den Schienenverkehr reicht also „eine unionsweite Arbeitssprache“ nicht aus, sondern muss mit den Einwohnern des Landes sprechen können, die nicht unbedingt die „einzige Arbeitssprache“ kennen. In einem Bericht an das Europäische Parlament vom September 2022 „[Der Ansatz der Europäischen Union zur Mehrsprachigkeit in ihrer eigenen Kommunikationspolitik](#)“ versteht die Mehrheit der Einwohner der Europäischen Union Englisch nicht.

3 Problem der demokratischen Funktionsweise bei der Entscheidungsfindung

Formal scheint die Regel eingehalten zu werden. Das Europäische Parlament, ein (teilweises) Legislativorgan der Europäischen Union, hat im Anschluss an vorbereitende Arbeiten der Kommission (die Studie vom Oktober 2021) eine (unverbindliche) Entschließung veröffentlicht. Zweitens arbeitet die Kommission, die das Exekutivorgan der Europäischen Union ist, an der Umsetzung dieser Entschließung und bereitet eine (verbindliche) Richtlinie vor, die anschließend in nationales Recht umgesetzt werden muss.

3.1 Die Personen, die am meisten von den Sprachen im Schienenverkehr betroffen sind, scheinen nicht konsultiert worden zu sein.

Die Studie der Europäischen Kommission stützte sich auf die Antworten zahlreicher Personen, die am Schienenverkehr beteiligt waren (Tabelle R.2): Infrastrukturbetreiber, alte oder neue Eisenbahnunternehmen, Fahrgastvertreter, Reisebüros usw. Aber es scheint nicht, dass das Personal selbst über ihre Gewerkschaften konsultiert wurde. Die Liste der befragten Personen oder Organisationen liegt zwischen den Seiten 87 (113) und 94 (120).

Dennoch wäre es sinnvoll, die Triebfahrzeugführer zu ihren Kommunikationsbedürfnissen zu konsultieren, auch wenn die politischen Behörden die Entscheidung treffen müssen.

3.2 Das Erscheinen des Englischen in der EntschlieÙung vom Dezember 2022 scheint eine Ergänzung ohne wenig Begründung zu sein.

Der für die Auferlegung des Englischen günstige Absatz ist zwischen zwei weiteren Absätzen, die sich mit der Bedeutung der sprachlichen Frage befassen:

37. [Das Europäische Parlament] nimmt die Bedeutung der Sprache für Triebfahrzeugführer bei grenzüberschreitenden Fahrten zur Kenntnis und fordert die Kommission auf, die Entwicklung digitaler Sprachinstrumente zu fördern, die eine erschwingliche Lösung sein könnten, um Sprachbarrieren zu überwinden und bestehende Lücken zu schließen;

38. [Das Europäische Parlament] betont ferner, dass eine EU-weite einheitliche Arbeitssprache, d. h. Englisch, für Triebfahrzeugführer gefördert werden muss, die Fahrgäste auf grenzüberschreitenden Fernverbindungen befördern und nicht die Sprachen der Mitgliedstaaten sprechen, die während der Fahrt durchquert werden;

39. [Das Europäische Parlament] unterstützt die sprachliche Schulung des Eisenbahnpersonals, damit diese den Anforderungen aller Fahrgäste gerecht werden können.

In den Paragraphen 37 und 39 wird die Bedeutung der Sprache im Allgemeinen behandelt. Dies steht im Einklang mit der allgemeinen Politik der Europäischen Union, die Mehrsprachigkeit fördert. Dagegen spricht Paragraph 38 von der Auferlegung von Englisch für Triebfahrzeugführer: man kann sich fragen, „warum Englisch“, aber auch „warum Personenzüge?“, da es wünschenswert ist, den Schienengüterverkehr für einen ökologischen Wandel im Verkehr zu entwickeln.

Die Förderung von Englisch als Einheitssprache scheint keine logische Konsequenz der vorstehenden Absätze zu sein: sollte eine solche Entscheidung getroffen werden, müsste sie durch Vorargumente gerechtfertigt werden, was hier nicht der Fall zu sein scheint. „Darüber hinaus“ ist gewöhnlich ein Ausdruck, der darauf hindeutet, dass das, was beschrieben wird, nicht Teil der Hauptrede ist: bedeutet das, dass der Wunsch, Englisch zu fördern, ohne direkten Zusammenhang mit der Hauptrede hinzugefügt wurde?

3.3 Die Chronologie der Veröffentlichungen ist nicht förderlich für die demokratische Debatte

Das demokratische Funktionieren einer Institution wird nicht allein durch die Abstimmung mit mehr oder weniger Mehrheit gemessen. Ein demokratisches Funktionieren erfordert klare Informationen und eine begründete Debatte, um fundierte Entscheidungen treffen zu können.

Die Studie der Europäischen Kommission stammt vom Oktober 2021, und die EntschlieÙung des Parlaments wurde auf der Tagung im Dezember 2022 angenommen. Es ist zu hoffen, dass die Abgeordneten in dieser Zeit den Inhalt dieser EntschlieÙung erörtern konnten.

Die Veröffentlichung im Amtsblatt erfolgte jedoch im Mai 2023: es ist fast sechs Monate vergangen. Das ist sehr lang, und okann dieses Intervall nicht mit Übersetzungszeiten rechtfertigen. Warum eine solche Verspätung?

Der Artikel von „The Telegraph“ erschien erst drei Tage später, mit Hinweisen auf eine Richtlinie, die im Herbst (nur vier Monate später) erscheinen soll. Es scheint also, dass der Wortlaut der Richtlinie weit fortgeschritten ist, obwohl der Text der EntschlieÙung gerade veröffentlicht wurde. Wie der Artikel nur sagt, „Quellen behaupten, dass...“, können wir nicht wissen, wo die Vorbereitung der Richtlinie ist. Dies lässt also kaum die Möglichkeit, dass die Fachleute oder die verschiedenen Betroffenen ihre Meinung äußern können.

Es ist daher möglich/wahrscheinlich, dass die zu veröffentlichende Richtlinie nur von Technokraten verfasst wurde, ohne die Meinungen der Hauptbeteiligten zu berücksichtigen. Das ist schade.

Als demokratisches Funktionieren der Europäischen Union kann man besser träumen.

4 Anhang: die aktuelle Situation

4.1 Nach Angaben der französischen Gewerkschaft CGT (www.cheminotcgt.fr)

In einem Artikel vom Mai²2021 machte sich die Gewerkschaft bereits Sorgen um die Drohungen von All-Englisch, die die Eisenbahnsicherheit gefährden würden.

Seit 2007 sind in Anhang VI Nummer 8 der EU-Richtlinie 2007/59/EG Mindeststandards für sprachliche Anforderungen festgelegt. Um einen Zug auf dem europäischen Netz zu fahren, muss ein Mechaniker in jedem Land, in das er fährt, über ein Niveau B1 an Sprachkenntnissen verfügen.

4.2 Gemäß dem Amtsblatt der Europäischen Union

Der oben zitierte Text der EU-Richtlinie³ gibt nicht eindeutig das Niveau B1 an, sondern gibt direkte Hinweise auf die zu erwartenden Kompetenzen.

8. SPRACHTESTS

Der Fahrer, der mit dem Infrastrukturbetreiber in sicherheitsrelevanten Fragen kommunizieren muss, muss über Sprachkenntnisse in der vom betreffenden Infrastrukturbetreiber angegebenen Sprache verfügen. Dieses Wissen soll es ihm ermöglichen, in Routinesituationen, Problemsituationen und Notsituationen aktiv und effizient zu kommunizieren.

Der Fahrer muss in der Lage sein, die in den TSI „Betrieb“ festgelegten Meldungen und Kommunikationsmethoden zu verwenden. Er muss in der Lage sein, gemäß Level 3 der folgenden Tabelle zu kommunizieren:

3 — kann mit praktischen Situationen umgehen, die ein unvorhergesehenes Element beinhalten

— kann eine Beschreibung machen

— kann an einem einfachen Gespräch teilnehmen

Die Mindesthäufigkeit der Prüfungen ist wie folgt: A) Sprachkenntnisse (nur für den Fall, dass es sich nicht um die Muttersprache des Betroffenen handelt): alle drei Jahre oder nach einer Abwesenheit von mehr als einem Jahr



2 <https://www.cheminotcgt.fr/metiers/exploitation/anglais-la-langue-du-futur-dans-le-monde-ferroviaire/?categorie=32>

3 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32007L0059&from=ES#page=27>