



Bundesministerium für
Verkehr, Innovation und
Technologie
Oberste Eisenbahnbaubehörde
Radetzkystraße 2
1030 Wien

BUNDESARBEITSKAMMER
PRINZ EUGEN STRASSE 20-22
1040 WIEN
T 01 501 65 0
www.arbeiterkammer.at

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel	Fax	Datum
BMVIT- 220.235/0002/ IV/SCH2/2010	UV/GSt/Ma	Sylvia Leodolter	501 65 DW 2244	501 65 DW 2105	1.6.2010

Novellierung der Eisenbahnbau- und -betriebsverordnung (EisBBV), Vorbegutachtung

Die Bundesarbeitskammer (BAK) nimmt positiv zur Kenntnis, dass mit dem vorliegenden Verordnungsentwurf ein weiterer Mosaikstein zur Schaffung eines für alle Eisenbahnunternehmen gleichermaßen verbindliches Regelwerk zum Betrieb von Eisenbahnen auf dem österreichischen Schienennetz geschaffen werden soll. Dies ist im Zuge der bereits vollzogenen und noch zu erwartenden Liberalisierung höchst notwendig und dringend geboten.

Die einzelnen Anmerkungen werden, wie seitens des Ministeriums im Rahmen der gegenständlichen Vorbegutachtung gewünscht, direkt in die im Entwurf dafür vorgesehene rechte Spalte des der BAK zugegangenen Dokuments festgehalten. In Ergänzung dazu werden jedoch einige wesentliche Punkte und Anregungen im Folgenden zusammengefasst.

Grundsätzlich fällt auf, dass der Verordnungsentwurf außergewöhnlich unübersichtlich gestaltet ist. Vor allem die §§ 17a bis 17an, §§ 27a – 27u und §§ 35a bis 35n sind dafür ein deutlicher Beleg. Die BAK ersucht daher, in der ohnedies noch zu überarbeitenden entgeltigen Verordnung auch die Struktur und die Gestaltung in Richtung Übersichtlichkeit und Lesbarkeit (beispielsweise durch eine eigenständige Signalordnung) grundlegend zu überarbeiten.

Bereits im Zusammenhang mit dem im Jahr 2009 als ersten Schritt erlassenen ersten Teil der Eisenbahnbau- und -betriebsordnung wurde seitens der BAK deutlich kritisiert, dass für die Sicherheit des Verkehrs ganz wichtige Bestimmungen wie vom Gesetzgeber normierte Mindeststandards für die wiederkehrende Prüfung von Betriebsanlagen (§ 17) und von Schienenfahrzeugen (§ 26), die Festlegung des Regellichtraums (§ 9) oder die Schnittstelle zwischen Befugnissen bestimmter Beschäftigtengruppen und deren Ausbildung noch fehlen oder unbe-

friedigend gelöst sind. Größtenteils wird der damaligen Kritik leider durch den vorliegenden Entwurf erneut nicht entsprochen, weshalb die BAK auch weiterhin fordert, dass die entsprechenden Punkte geändert werden. Insbesondere fordert die BAK

- die Festlegung der Verpflichtung, dass Betriebsanlagen (§ 17) und Schienenfahrzeuge (§ 26) mindestens einmal jährlich auf ihre ordnungsgemäße Beschaffenheit zu überprüfen sind,
- die klare Festlegung technischer Maße im Eisenbahnwesen: Es ist keinesfalls sinnvoll lediglich auf den Stand der Technik bei Spurweiten (§ 5), Belastbarkeit des Oberbaus und der Bauwerke (§ 8), beim Regellichtraum (§ 9) oder bei Radsatzlasten und Fahrzeuggewichten (§ 19) zu verweisen,
- zur Besetzung von Reisezügen: Aus Sicht der BAK dürfen Reisezüge ausschließlich dann ohne Zugbegleiter geführt werden (§ 35 a), wenn in jedem Einstiegsbereich bzw. in jedem Reisewagen eine funktionierende Fahrgastnotsprechstelle zur Leitstelle (betriebsführende Stelle) vorhanden ist. Eine Notsprechverbindung mit dem Triebfahrzeugführer ist aus BAK-Sicht nicht ausreichend, da dieser weder die Möglichkeit noch die Fähigkeit hat, entsprechende Sofortmaßnahmen einzuleiten oder zu veranlassen.

Die erforderlichen weiteren Änderungen aus Sicht der BAK – vor allem im Zusammenhang mit der Sicherheit und Ausbildung der Beschäftigten sowie mit der Sicherheit der Fahrgäste – finden sich in der dafür vorgesehenen Spalte des Verordnungsentwurfstextes, der mit gleicher Post übermittelt wird.

Mit freundlichen Grüßen



Herbert Tumpel
Präsident



Maria Kubitschek
iV des Direktors

Beilage