



BUNDESARBEITSKAMMER

PRINZ EUGEN STRASSE 20-22  
1040 WIEN  
T 01 501 65

Bundesministerium für Verkehr,  
Innovation und Technologie  
Abt IV/SCH2 (Oberste Eisenbahnbau-  
behörde (Verfahren im Bereich der  
Eisenbahnen))  
Radetzkystraße 2  
1030 Wien

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel <b>501 65</b> Fax <b>501 65</b>	Datum
BMVIT- 220.229/002- IV/SCH2/2010	UV-GSt/Sch	Gregor Lahounik	DW 2386 DW 2105	27.9.2010

## VO des BMVIT über den Schutz auf Eisenbahnanlagen und in Schienenfahrzeugen (Eisenbahnschutzvorschriften – EisbSV)

Mit vorliegender Verordnung soll das Verhalten von Bahnbenützenden, insbesondere von Fahrgästen, Dienstleistern und Mitarbeitern von bahnfremden Firmen, innerhalb von Eisenbahnanlagen geregelt werden. Eine Harmonisierung der derzeitigen, örtlich oftmals sehr unterschiedlichen Regelungen wird seitens der Bundesarbeitskammer (BAK) grundsätzlich begrüßt. Gleichzeitig gibt die BAK zu bedenken, dass hier getroffene Verhaltensfestsetzungen entsprechende Regelungen in anderen Rechtstexten bedingen. Dies trifft insbesondere auf die bauliche Ausgestaltung von Eisenbahnanlagen wie sie ua in der Eisenbahnbau- und betriebsverordnung (EisbBBV) geregelt werden und auf die Ausbildung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu. Bei letzterer befindet sich ein Entwurf in Ausarbeitung. Seitens der BAK wird festgehalten, dass eine sinnvolle Beurteilung der gegenständlichen Verordnung erst bei Vorliegen des Entwurfs zur Eisenbahnausbildungsverordnung (EAV) möglich ist und hält fest, dass die gewählte Form der getrennten Begutachtung dreier verwandter Regelungswerke (EisbBBV, EAV und EisbSV) wenig sinnvoll ist. Ebenso wird festgehalten, dass die hier gemachten Anmerkungen der BAK nur im Zusammenspiel mit der Stellungnahme der BAK zum Vorentwurf einer neuen EisbBBV zu sehen sind.

Dem Regelungsauftrag gemäß § 47c EisbG wird durch vorliegende Verordnung nicht zur Gänze entsprochen. Regelungen gemäß § 47a EisbG (Benützung nicht-öffentlicher Eisenbahnübergänge) fehlen zur Gänze und Regelungen gemäß § 43 Abs 1 EisbG (Gefährdungsbereich) fehlen zum Teil. Hier erscheinen konkrete Festsetzungen unerlässlich, unter anderem auch deshalb, da der Bereich der Sicherheit schienengleicher Eisenbahnübergänge berührt wird. Ebenso widerspricht die Verordnung aufgrund ihrer nicht geschlechtsneutralen Formulierungen in der derzeitigen Form dem verfassungsrechtlichen Bekenntnis von

Bund, Ländern und Gemeinden zur Förderung der faktischen Gleichstellung von Frauen und Männern.

### **Geltungsbereich**

#### **§ 1 Abs 1**

Hier wird festgelegt, dass die Verordnung zum Schutz der Eisenbahnanlagen, des Betriebes einer Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf einer Eisenbahn und des Verkehrs auf einer Eisenbahn bestimmt ist. Selbstverständlich hat die vorliegende Verordnung aus Sicht der BAK darüber hinaus auch das zum Schutze der Fahrgäste und der Beschäftigten (von Drittfirmen) gebotene Verhalten der Bahnbenützenden zu regeln.

#### **§ 1 Abs 2**

Im Rahmen der Vorbesprechungen zu diesem Entwurf wurde sowohl vom BMVIT (Eisenbahnbehörde, Sektionsleitung, Verkehrsarbeitsinspektorat) als auch von der Gewerkschaft vda und von der BAK außer Streit gestellt, dass unter den Anwendungsbereich der Verordnung jedenfalls auch Mitarbeiter von Unternehmen fallen, die nicht mehr Eisenbahnunternehmen im Sinne des Eisenbahngesetzes sind, deren Mitarbeiter aber dennoch Tätigkeiten im Bereich von Eisenbahnanlagen und Schienenfahrzeugen durchführen (zB ÖBB-Mungos GmbH mit Reinigung und Aufsicht im Bahnhofsbereich und in den - zT auf Abstellgleisen befindlichen - Fahrzeugen usw). Dies erscheint, ua in Kombination mit den erläuternden Bemerkungen (Bahnbenützende sind „betriebsfremde Personen die nicht am Eisenbahnbetrieb beteiligt sind“), nicht gegeben. Eine diesbezügliche Klarstellung ist jedenfalls erforderlich.

Ebenso ist klar zu stellen, dass ein Triebfahrzeugführer bzw anderes (sicherheitsrelevantes) Personal (technischer Wagendienst, Zugbegleiter usw) von internationalen Unternehmen unter die Anwendung der Verordnung fällt und daher auch die notwendigen Ausbildungen (etwa zum Erlangen einer Erlaubniskarte) abgeschlossen haben muss. Hier gilt es zudem zu klären, wer im Falle eines Zuständigkeitsstreits zwischen zwei Unternehmen (etwa zwischen ÖBB Infrastruktur und einem ausländischen Eisenbahnverkehrsunternehmen mit einer im EU-Ausland erteilten Europakonzession) Weisungsgeber bzw Weisungsunterworfener ist. Inwieweit etwa ein TfzG-Führer einem Infrastrukturbeschäftigten (Reinigung, Bautrupps usw) oder umgekehrt eine Weisung (wegen Fehlverhalten, unzureichender Sicherheitsausrüstung usw) erteilen kann oder gar muss, geht aus der Verordnung - weder für nationale noch für internationale Unternehmen - nicht hervor.

### **Betreten von Bahnanlagen (§§ 2, 3, 4 und 6) abseits der für den allgemeinen Verkehrsgebrauch dienenden Stellen durch speziell geschulte Personen**

In den oben erwähnten Vorbesprechungen wurde ebenso außer Streit gestellt, dass das Betreten der Gleisanlagen (Gefahrenraum der Gleise) ausschließlich durch Personen erfolgen sollte, die entweder über die Gefahren im Gleisbereich nachweislich unterwiesen sind (Erlaubniskarte) oder durch diesbezüglich nachweislich unterwiesene Personen begleitet werden. Im Vorliegenden Entwurf werden aber entgegen der bereits geäußerten Position der BAK erneut Ausnahmen (vgl §§ 2 Abs 7 und 3 Abs 2) gemacht. Die BAK hält weiters fest, dass auch in § 47 Abs 2 des EisbG Ausnahmen von diesem Grundsatz festgelegt werden.

Beide Ausnahmen sind in hohem Maße der Eisenbahnsicherheit und der Sicherheit der derart „privilegierten“ Personen (MitarbeiterInnen von Zoll, Gerichten, Verwaltungsbehörden erweitert durch Eisenbahnbehörden, Verkehrsarbeitsinspektion, Schienencontrol, Unfalluntersuchungsstellen usw) abträglich und werden seitens der BAK entschieden abgelehnt.

Die BAK weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass eine Ausnahme der nachweislichen Schulung von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern beim wissentlichen Existieren einer möglichen Gefährdung gleich einer Reihe von Bestimmungen des ArbeitnehmerInnen-schutzgesetzes (vgl § 3 Allgemeine Pflichten der Arbeitgeber, § 6 Einsatz der Arbeitnehmer, § 8 Koordination) und der Richtlinie 89/391/EWG über die Durchführung von Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes der Arbeitnehmer bei der Arbeit (Art 6, Art 7, Art 8) widerspricht.

Die BAK regt daher eine ersatzlose Streichung der Ausnahmen an. Dies bedarf der Anpassung des § 47 Abs 2 des EisbG und des § 6 Abs 6 der gegenständlichen VO. Die Ausnahmebestimmungen des § 3 Abs 2 der vorliegenden Verordnung sind ebenso zu streichen.

Hinsichtlich der Regelung im § 2 Abs 1 in Kombination mit § 3 Abs 2 wird folgende Änderung gefordert:

„Eisenbahnanlagen dürfen – außer von gem § 47 (1) EisbG nachweislich unterwiesenen Personen zur Aufgabenerfüllung in dienstlich unabdingbaren Fällen (~~§ 47 Abs. 1 und 2 EisbG~~) – nur an den hierfür bestimmten Stellen betreten werden; das sind solche, die dem allgemeinen Verkehrsgebrauch dienen oder diesen ermöglichen; im Übrigen ist das Betreten von Eisenbahnanlagen verboten.“

Selbstverständlich ist ebenso festzulegen, dass das Betreten der Eisenbahnanlagen sowohl zeitlich als auch räumlich zu minimieren ist.

Die ursprüngliche vorgesehene Konkretisierung der Aufgabenerfüllung (§ 47 Abs 1 und 2 EisbG) ist zu streichen, da in diesen Paragraphen keine Aufgabenerfüllung beschrieben wird.

Die im § 4 des Entwurfs vorgenommene Konkretisierung des § 47 EisbG (1) macht nur dann Sinn, wenn die Ausbildung nachweislich erfolgt. Die erforderlichen Ausbildungen betreffen nicht nur Eisenbahnbedienstete. Es sollte daher folgende Änderung vorgenommen werden: „Ein Eisenbahnunternehmen darf Erlaubniskarten zum Betreten von Eisenbahnanlagen nur Personen ausstellen, die alle für Eisenbahnbedienstete erforderlichen Ausbildungen für das Betreten von Gefahrenräumen nachweislich positiv abgeschlossen haben.“ Die BAK bedauert, dass in Ermangelung der EAV hier keine legislativ saubere Verweismöglichkeit auf die Grundanforderungen der „erforderlichen Ausbildungen“ möglich ist.

### **Betreten von Bahnanlagen auf für den allgemeinen Verkehrsgebrauch dienenden Flächen**

§ 2 Abs 1, § 6 Abs 4

Gem § 2 Abs 1 ist das Betreten von Bahnanlagen nur an den dafür bestimmten Stellen gestattet. Ebenso werden im § 6 Abs 4 zahlreiche Stellen vom Betreten ausgeschlossen (vgl bspw Z 1 und 3). Selbst in Kombination mit den (nicht ausreichenden) Festlegungen des § 13 Abs 4 der Vorbegutachtung der EisBBV ist hier keinesfalls sichergestellt, dass die Rechtsunterworfenen überall die Möglichkeit haben, festzustellen wo sich Gefährdungsbereiche befinden. Ein Einhalten dieser Bestimmungen ohne klarere Festsetzungen, wie die Verbotszonen den Reisenden kommuniziert und vermittelt werden, ist nicht möglich. Die Sicherheit der Reisenden, der Beschäftigten und des Zugverkehrs ist daher nicht gewährleistet.

Im § 2 Abs 5 bedarf es einer Klarstellung, dass Eisenbahnkreuzungen (Übergänge, beschränkte Übergänge), welche gem § 10 EisbG unter den Begriff der Eisenbahnanlage fallen, vom Betretungsverbot ausgenommen sind. Ebenso ist das Verbot des Radfahrens auf spezifischen Eisenbahnanlagen, wie etwa Eisenbahnkreuzungen (vgl § 6 Abs 4 Z 23) zu streichen. Sinngemäß kann das Radfahren lediglich auf Bahnsteigen und Bahnhöfen, bzw in Zügen verboten sein.

### **Ermöglichen von adäquaten Verhalten durch die Rechtsunterworfenen (§§ 2, 3, 5 und 6)**

Im Rahmen der Verhaltensvorschriften werden zahlreiche Festlegungen getroffen, die aus Sicht der BAK für Reisende und Beschäftigte schlicht unzumutbar sind.

§ 2 Abs 2

Hier wird festgelegt, dass auf Bahnsteigen, die keine Bodenmarkierungen haben, der Aufenthalt (zeitlich) nur beschränkt zulässig ist. Aus Sicht der BAK ist nicht nachvollziehbar, wie den Reisenden kommuniziert wird, dass sie sich auf einem Bahnsteig ohne ausreichende Bodenmarkierungen befinden. Ziel sollte in erster Linie sein, für die notwendigen Bodenmarkierungen zu sorgen. Außerdem ist durch entsprechende Maßnahmen sicher zu stellen, dass sich keine Personen außerhalb der Ein- und Aussteigezeiten am Bahnsteig befinden können und dass, im Falle einer erforderlichen Bahnsteigräumung (etwa bei Zugausfällen), ein ausreichender Auffangraum für wartende Personen anderorts zur Verfügung gestellt wird.

§ 2 Abs 3

Hier kann nur „rechtwinkelig zur Gleisachse“ gemeint sein.

§ 2 Abs 5

Das Betretungsverbot von Eisenbahnanlagen außerhalb der Öffnungszeiten erscheint aus mehrerlei Gründen problematisch. Einerseits wäre festzulegen, wie sich Reisende im Falle von Zugverspätungen oder Ausfällen von Anschlusszügen zu verhalten haben und wie etwaige Zugverspätungen kommuniziert werden. Andererseits schließt das Betretungsverbot (etwa von weniger frequentierten Haltepunkten) vielerorts ebenso aus, den Fahrplan außer-

halb der Öffnungszeiten zu lesen oder vorab einen Fahrschein beim Automaten zu kaufen. Es wird vorgeschlagen, das Betretungsverbot nur auf jenen Aufenthalt, der nicht in Zusammenhang mit einer möglichen Bahnfahrt steht, einzuschränken.

Das Betretungsverbot kann sinngemäß für Bahnübergänge (gem EibG sind ebendiese ebenso Bahnanlagen) nicht gelten.

#### § 2 Abs 7

Das Betreten von Eisenbahnanlagen außerhalb der hierfür bestimmten Stellen ist verboten. Dieses Verbot soll aber für Einsatz- und sonstige Hilfskräfte nicht gelten, wenn im Zuge eines Einsatzes ein gefahrloses Betreten gewährleistet ist. Hier erhebt sich die Frage, woher Hilfskräfte wissen, ob ein gefahrloses Betreten gewährleistet ist. Eine entsprechende Regelung sollte nach Ansicht der BAK aufgenommen werden.

#### § 3 Abs 1 Z 1

Es gilt sicher zu stellen, dass die örtlichen Richtlinien über die innerbetrieblichen Verkehrswege derart verlautbart werden, dass eine Information aller Betroffenen gewährleistet ist.

#### § 3 Abs 1 Z 3

Diese Ziffer beinhaltet auch die Verpflichtung zum Tragen von Warnkleidung beim Betreten des Gefahrenraumes. Diese Vorschrift bedarf einer Klarstellung. Es muss sichergestellt sein, dass bei außergewöhnlichen Ereignissen (wie Zugräumungen), die Fahrgäste keinen Gefahrenraum gem § 2 EisenbahnarbeitnehmerInnenschutzverordnung betreten müssen. Andernfalls erscheint die Bestimmung aus Sicht der BAK nicht exekutierbar, da sämtliche Fahrgäste eines Zuges Warnkleidung entweder selbst mitnehmen müssten oder aber sie ihnen vor Fahrtantritt zur Verfügung gestellt werden müsste.

#### § 5

Gemäß dem Entwurf ist bei Hochspannungsanlagen ein Schutzabstand von mindestens drei Metern einzuhalten, außer es wurde zweifelsfrei festgestellt, dass die Anlage nicht unter Spannung steht. Offen bleibt hier die Frage, wie festzustellen ist, ob Hochspannungsanlagen unter Spannung stehen oder nicht. Es werden entsprechende Regelungen in der vorliegenden VO und in der EibBBV gefordert.

#### § 6 Abs 4 Z 1

Es fehlen Festlegungen für das Verhalten von Reisenden bei nicht gekennzeichneten Gefahrenräumen.

#### § 6 Abs 4 Z 10

Es muss den Reisenden kommuniziert werden, dass hier ein nicht fahrplanmäßiger Halt gegeben ist.

#### § 6 Abs 4 Z 15

Das Verbot der Mitnahme von geladenen Schusswaffen schließt in der vorliegenden Formulierung auch Militärzüge mit ein. Das widerspricht den derzeitigen Usancen.

#### **Überwachung**

Die hier vorgesehenen Überwachungspflichten der Eisenbahnaufsichtsorgane (§ 6 sowie dessen Erläuterungen) sind derart weitreichend (bis hin zum Festnahmerecht), dass es hierfür klare Bestimmungen in der Ausbildungsverordnung geben muss. Ebenso muss klargestellt werden, dass die Eisenbahnaufsichtsorgane als Behördenvertreter im Auftrag der Republik handeln und sollte eine klare Abgrenzung zum § 80 STPO (Anhalterecht) getroffen werden. Sichergestellt werden muss auch, dass sämtliche Personengruppen die im weiteren Sinne als Eisenbahnaufsichtsorgan fungieren könnten, eine entsprechende Ausbildung erhalten haben. Hier bedarf es klarer Regelungen im Rahmen der (künftigen) Eisenbahnausbildungsverordnung.

#### **Ausnahmen**

Die „Sonderbefugnisse“ für Eisenbahnaufsichtsorgane (§§ 2 Abs 6, 6 Abs 5 des EisbSV-Entwurfes) zu Anordnungen entgegen den Bestimmungen der Verordnung sind abzulehnen. Durch diese Bestimmungen wird einerseits eine unklare Situation geschaffen (Rechtsvorschrift versus Anordnung) und andererseits womöglich eine Haftung der Eisenbahnaufsichtsorgane dahingehend begründet, nicht anwendbare Verordnungsbestimmungen dann im Einzelfall korrigieren zu müssen.

Sollte der Verordnungsentwurf Bestimmungen enthalten, von denen befürchtet werden muss, dass sie im Einzelfall nicht anwendbar sein könnten, so sollten diese Bestimmungen überarbeitet oder gestrichen werden und nicht deren Korrektur im Einzelfall dem Eisenbahnaufsichtsorgan zugemutet werden.

#### **Gefahrenhinweise (Anlage 1)**

Die Bezeichnung des untersten Piktogramms ist von „Starkstrom“ in „Warnung vor elektrischer Spannung“ zu ändern, schließlich gehen nicht nur vom „Starkstrom“ sondern auch von geringeren Spannungen Gefährdungen aus. Zudem würde die Bezeichnung dadurch auch der gängigen Europäischen (vgl EU-RL 92/58/EWG) entsprechen. Aufgrund der Festsetzungen der EU-RL erscheint hier eine diesbezügliche Normung grundsätzlich nicht erforderlich.

#### **Fehlende Regelungen**

Neben dem eingangs erwähnten nicht zur Gänze erfüllten Regelungsauftrag, gibt es aus Sicht der BAK einen weiteren über die Festsetzungen des vorliegenden Entwurfs hinausgehenden Regelungsbedarf. Insbesondere geht es dabei um außergewöhnliche Ereignisse im laufenden Betrieb.

Örtliche Richtlinien sind allgemein nach dem betroffenen Personenkreis (Mitarbeiter von Eisenbahnunternehmen, Leasingpersonal, Behörden wie Exekutive, Zollwache, Gerichte usw), nach der Kundmachungsart, nach der Exekution der Vorschriften und nach den erforderlichen Schulungsmaßnahmen genauer zu spezifizieren.

Derzeit kann der Reisende bei außergewöhnlichen Vorfällen auf die rasche und kompetente Hilfe oder Problemlösung durch das im Zug oder im Bahnhof befindliche Personal (Zugbegleiter, Bahnhofsvorstand) vertrauen. Durch aus Kundensicht selten nachvollziehbare Einsparungsmaßnahmen, werden die Ansprechpartner der Eisenbahnunternehmen zusehends weniger, ohne dass entsprechende, ausgleichende Maßnahmen gesetzt werden. Seitens der BAK wird festgehalten, dass die aktuellen Unternehmensstrategien zahlreicher Schienenpersonenverkehrsunternehmen (Rationalisierungen beim Bahnhofspersonal, Rationalisierungen beim Zugpersonal, Null-Null-Betrieb) unter den derzeitigen Rahmenbedingungen, mit einem sicheren Eisenbahnbetrieb nicht vereinbar sind. Es wird diesbezüglich auch auf die Anmerkungen der BAK zur in Begutachtung befindlichen EisbBBV hingewiesen.

Der hier präsentierte Entwurf wird in keiner Weise den auf Personalabbau zielenden Unternehmensstrategien gerecht, sondern lässt die Reisenden weiterhin „im Regen stehen“. Keine einzige Bestimmung stellt im Falle außergewöhnlicher Ereignisse eine kompetente Betreuung der Fahrgäste sicher. Weder werden unabdingbare Notrufsäulen erwähnt, noch gibt es Hinweise auf technische Sicherungsmaßnahmen (wie Verhaltensregeln für ausfahrbare Rampen zur Vermeidung von Stürzen zwischen Waggon und Bahnsteig bei Null-Null-Verkehren). Jegliche Kommunikationsmöglichkeit mit den für die Verkehre Verantwortlichen (Anweisungsbefugte Person eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens bzw Netzbetreibers, die innerhalb des zugewiesenen Bereich in eigener Verantwortung den Betriebsdienst regelt) ist den Fahrgästen unmöglich und ist jedenfalls sicher zu stellen. Es werden entschieden entsprechende Regelungen in der vorliegenden VO und in der EisbBBV gefordert.

An wen sich der Fahrgast bei besonderen Vorkommnissen, zum Teil mit „Gefahr im Verzug“ wie

Verletzungen:

bspw durch Sturz, Ausrutschen udglm  
unmittelbare Notsituationen (lebensbedrohliche, plötzlich auftretende körperliche Disfunktionen), Fahrgast eingeklemmt udglm

Technischen Störungen:

im Zug

bspw: Türverriegelung auf der bahnsteigabgewandten Seite funktioniert nicht, seltsamer Geruch, Flüssigkeitsaustritt, Überhitzung des Waggons usw

im (unbesetzten) Bahnhof:

bspw: Unadäquate oder beschädigte Bahnsteige (Absturzgefahr, Verletzungsgefahr), sonstige Beschädigungen (Fahrkartenautomat, Bahnhofsgebäude)

wenden kann ist völlig schleierhaft.

Dies widerspricht dem Schutz von Leib und Leben und ist Fahrgästen nicht zumutbar. Hier sind dringend Regelungen (sowohl in der EisbBBV als auch in der EisbSV) erforderlich, andernfalls die Zielsetzung der Verordnung nicht erfüllt werden können.

Mit freundlichen Grüßen

Herbert Tumpel  
Präsident

Maria Kubitschek  
iV des Direktors