



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

PRINZ EUGEN STRASSE 20-22 1040 WIEN T 01 501 65-0

http://wien.arbeiterkammer.at

Datum

Ihr Zeichen Unser Zeichen Bearbeiter/in Tel 501 65 Fax

BMVIT- UV-GSt/Ma Gregor Lahounik DW 2386 DW 2105 11.7.2011

220.236/0002-IV/SCH2/2011

VO des BMVIT über die Eignung, Ausbildung, Prüfung, Weiterbildung und praktische Betätigung bei qualifizierten Tätigkeiten von Eisenbahnbediensteten (Eisenbahn-Eignungs- und Prüfungsverordnung – EisbEPV)

Mit vorliegender Verordnung werden Tätigkeiten bei der Eisenbahn genormt. Angesichts der geöffneten Märkte stellt die Verordnung einen wichtigen Schritt zur Gewährleistung der Sicherheit bei den Bahnen und zur Vermeidung von Sozialdumping dar. Die Bundesarbeitskammer (BAK) begrüßt daher grundsätzlich die damit erreichte Harmonisierung. Die im europäischen Kontext eingenommene Vorreiterrolle des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT), hier klare Anforderungen an das Personal zu definieren, wird jedenfalls unterstützt.

Allerdings fordert die BAK, die Aufgabenbereiche der Eisenbahnaufsichtsorgane neu zu kategorisieren, um rasch und effizient Maßnahmen, etwa bei außergewöhnlichen Ereignissen oder bei Verletzungen der Schienennetzzugangskriterien, setzen zu können. Zudem erscheinen die Übergangsfristen zu lange.

Aus Sicht der BAK stellen die hier festgelegten Anforderungen an das Personal (Ausbildung, Eignung und Zertifikate) grundsätzlich einen geeigneten Rahmen für den sicheren Betrieb einer Eisenbahn dar. Inhalt und Dauer der einzelnen Ausbildungen sind in der vorliegenden Form das Minimum.

Zu den einzelnen Punkten des Entwurfs nimmt die BAK wie folgt Stellung:

§ 1 Geltungsbereich:

Der Geltungsbereich ist auf Haupt- und Nebenbahnen begrenzt. Zahlreiche Bahnen, etwa die NÖVOG, sind daher nicht vom Anwendungsbereich erfasst, obwohl sie ähnliche oder sogar idente Verkehre durchführen wie sie auf Haupt- und Nebenbahnen stattfinden. Das ist sachlich nicht begründbar und aus Gründen der Eisenbahnsicherheit strikt abzulehnen. Der Anwendungsbereich gehört entsprechend geändert.

§ 2 Eignung:

Bei der Eignung wird nicht festgeschrieben, dass eine Prüfung nach der abgeschlossenen Ausbildung abzulegen ist. Ebenso gibt es keine Festlegungen hinsichtlich des Verbots Tätigkeiten auszuüben, wenn sich die Person unter Alkohol oder unter Drogeneinfluss befindet.

§ 4 körperliche Tauglichkeit in Verbindung mit § 5 geistige Tauglichkeit:

Die Bestimmung, wonach die körperliche Tauglichkeit vor der Ausbildung zu überprüfen ist, wird ausdrücklich begrüßt. Eine entsprechende Bestimmung fehlt allerdings bei der geistigen Tauglichkeit. Es könnte demnach eine Situation entstehen, dass eine Person die gesamte Ausbildung absolviert, um letztlich an der Überprüfung der geistigen Tauglichkeit zu scheitern. Dies ist weder im Interesse der Auszubildenden noch im Interesse der Eisenbahnunternehmen. Es wird gefordert, nicht nur die körperliche sondern auch die geistige Tauglichkeit vor Beginn der Ausbildung zu überprüfen.

In Abs 2 Zif 3 wird die Tauglichkeit einer Person in Frage gestellt, wenn ein rechtskräftiges Straferkenntnis wegen eines Verstoßes gegen Verkehrsvorschriften vorliegt. Darunter können auch kleinere Delikte, wie Vergehen gehen Parkvorschriften fallen. Das ist überschießend, hier sind nur schwere Vergehen zu berücksichtigen.

§§ 5 und 46 geistige Tauglichkeit:

Grundsätzlich muss von der Annahme ausgegangen werden, dass Personen die zu einer vorgeschriebenen arbeitspsychologischen Eignungsuntersuchung kommen (§ 5) als "gesunder" Mensch kommen und nicht, weil sie psychische Probleme haben.

Das Tätigkeitsfeld der hier angeführten klinischen Psychologie reicht von der psychologischen Beratung bis zur Behandlung neurophysiologischer Erkrankungen und der Erforschung neuroimmunologischer Phänomene. Der klinische Psychologe befasst sich also vorwiegend mit der Behandlung von kranken oder psychisch leidenden Personen. Im Gegensatz dazu liegt das Hauptaugenmerk der Arbeits-, Organisations- und Wirtschaftspsychologie (AOW-Psychologie) grundsätzlich bei Menschen ohne klinisch psychische Beeinträchtigung. Sie beschäftigt sich kurz gesagt mit dem "gesunden" Menschen.

Gegenstand der Arbeitspsychologie (als Teilgebiet der AOW-Psychologie) ist sowohl das Erleben und Verhalten des Menschen bei der Arbeit, sowie der Arbeitsplatz mit seinen Arbeitsmerkmalen (zB Arbeitstätigkeit, Arbeitsaufgaben, Arbeitsorganisation) und Arbeitsbedingungen, als auch die psychische Regulation der Arbeitstätigkeit. ArbeitspsychologInnen erstellen und analysieren mit den ihnen zur Verfügung stehenden entspre-

Seite 3 BUNDESARBEITSKAMMER

chenden arbeitspsychologischen Erhebungsmethoden und Verfahren die konkreten Arbeits- und Leistungsanforderungen und die damit verbundenen Belastungsgrenzen die in Normwerten ihren konkreten Niederschlag finden. Das ist bei klinischen PsychologInnen nicht gleichermaßen gegeben.

Aus dem Kurzkommentar zum Psychologengesetz bzw. Psychotherapiegesetz (Kierein/Pritz/Sonneck, 1991) geht ebenfalls klar und deutlich hervor, dass klinische PsychologInnen und GesundheitspsychologInnen für die Beurteilung der arbeitspsychologischen Eignung nicht die adäquaten ExpertInnen sind. Es gilt daher, jene Paragrafen die Klinische PsychologInnen und GesundheitspsychologInnen zum Gegenstand haben, dahingehend abzuändern, dass an deren Stelle die AOW-PsychologInnen eingesetzt werden.

§ 6 Zuverlässigkeit:

Die Zuverlässigkeit an "erwiesene bestimmte Tatsachen" zu knüpfen, erscheint zu unbestimmt. Es wird vorgeschlagen, die Formulierungen des § 5 Güterbeförderungsgesetz (BGBI 1995/593 idgF) sinngemäß zu übernehmen um Willkürakte zu vermeiden.

§ 7 Schulungseinrichtungen:

Die Regelungen des § 7 (1), wonach die Ausbildung in geeigneten Schulungseinrichtungen stattzufinden hat, ist zu begrüßen. Insbesondere im Zusammenhang mit der verpflichtenden Zertifizierung der Ausbildungsstätten im Rahmen der bevorstehenden Novelle des Eisenbahngesetzes ist der Grundstein für eine qualitativ hochwertige Schulung grundsätzlich gelegt.

In Abs 4 sollten Qualitätskriterien (erforderliches Qualitätssicherungssystem, Bereitstellung adäquater Unterrichtsmittel wie Simulatoren, Ausbildungsfahrzeuge und Modellanlagen, entsprechende Möglichkeiten Aus- und Weiterbildung für das Lehrpersonal) aufgenommen werden.

Da das vermittelte Know-how stark von der Qualität der Ausbildungseinrichtungen abhängig ist, ist seitens der Aufsichtsbehörde ausreichendes Personal für die Überprüfung der Ausbildungsstätten bereit zu stellen.

§ 9 Abschluss der Ausbildung in Verbindung mit § 8 Ausbildungsgrundsätze:

Es geht aus den Bestimmungen nicht hervor, welche Konsequenzen aus einer "nicht bestandenen" Lernkontrolle entstehen. Es kann bedeuten, dass zB die Ausbildung abgebrochen werden muss, dass die Überprüfung des Lernerfolgs wiederholt werden muss oder dass die Ausbildung bzw ein spezifisches Ausbildungsmodul zu wiederholen ist. Unklar bleibt auch das Verhältnis zwischen Lernkotrolle (§ 8) und § 9 Abs 1.

In Abs 1 wird festgehalten, dass eine Anwesenheit von mindestens 80% die Voraussetzung für den Abschluss der Ausbildung ist. Kein Kriterium für den Abschluss der Ausbildung bilden offensichtlich die Lernkontrollen. Diese sind zwar durchzuführen (vgl § 8 Abs 3), spielen aber für den Abschluss der Ausbildung keine Rolle. Es könnte daher der Fall eintreten, dass die Ausbildung (wegen der 80 prozentigen Regelung bei der Anwesenheit) selbst dann als abgeschlossen gilt, wenn die Lernkontrollen nicht den erforderlichen Lernfortschritt dokumentieren können. Die Lernkontrollen sind daher als Abschlusskriterium anzuführen.

Seite 4 BUNDESARBEITSKAMMER

§ 11 Durchführung der Prüfung:

In Abs 2 wird festgehalten, dass ein Prüfer unbefangen sein muss. Dieses Erfordernis besteht allerdings nicht, wenn die schriftliche Prüfung automationsunterstützt durchgeführt wird. Diese Bestimmung ist einer fairen Durchführung der Prüfung abträglich, schließlich kann ein befangener Prüfer auch bei einer automationsgestützten Prüfung (helfend) eingreifen. Die BAK lehnt "befangene Prüfer" grundsätzlich ab.

Die Zahl der möglichen Prüfungsantritte ist zu limitieren. Dem Prüfer ist die Möglichkeit einzuräumen, Vorschläge bei Nichtbestehen ("Reprobationsfrist", evtl nachzuholende Ausbildungsmodule usw) zu unterbreiten.

Die Formulierung "die seine Unbefangenheit des Prüfers" ist in "die die Unbefangenheit des Prüfers" zu ändern.

§ 13 Kenntnis der Besonderheiten:

Die unter Z 2 und 3 angeführten Anlagen (Stellwerks- und Eisenbahnsicherungsanlagen) und Fahrzeuge (Schienenfahrzeugen und Betriebsmitteln) sind aus Sicht der BAK bereits unter Z 1 (Eisenbahnen oder Teile von Eisenbahnen) inkludiert und sollten nur exemplarisch angeführt werden. Die Kenntnis der Schienenfahrzeuge ist zudem, zumindest für den Triebfahrzeugführer, hinlänglich im Eisenbahngesetz (EisbG) geregelt.

Die Bestimmung des Abs 2, wonach der Betriebsleiter die erforderliche Kenntnis (pauschal) im Selbststudium erlangen kann, wird abgelehnt. Diese Möglichkeit ist auf das unbedingt erforderliche Ausmaß, etwa bei der Neuimplementierung von Anlagen (zB das Einbinden von neuen Sicherungsanlagen oder Sicherungssystemen in ein bestehendes Konzept) oder bei "neuen" Unternehmen einzuschränken. Widrigenfalls wird mit der Ausnahme die gesamte VO (vgl insbesondere § 7) konterkariert.

§ 18 Erlaubniskarte:

Hier bleibt unklar in welchen Bereichen die Erlaubniskarte ihre Gültigkeit hat. Es kann einerseits davon ausgegangen werden, dass eine ausgestellte Karte für das gesamte Bundesgebiet gilt. Andererseits kann angenommen werden, dass eine Erlaubniskarte für einen räumlich eingeschränkten Bereich gilt.

Aus Sicht der BAK ist eine generelle Ermächtigung, sämtliche nicht öffentlich zugängliche Bereiche mit der Erlaubniskarte betreten zu dürfen, abzulehnen. Die Sicherheit ist unter derzeitigen Verhältnissen (fehlende Beschilderung, unklare Verhältnisse jener Stellen die betreten werden können, Besonderheiten des Streckenverlaufs usw) ohne nachgewiesene Ortskenntnisse nicht gewährleistet. Es ist daher auf die örtlichen Verhältnisse abzustellen. Neben der Erlaubniskarte sind auch entsprechende Ortskenntnisse nachzuweisen. Es wird zudem auf die Zusicherung des BMVIT verwiesen, in der Eisenbahnschutzvorschriften VO die Ortskenntnis verpflichtend aufzunehmen.

In Abs 6 sollte auf "sind" die Mehrzahl folgen.

Die Bestimmung des Abs 7, wonach ein Eisenbahnunternehmen auch andere (in "abgespeckter" Form und in einer weniger fälschungssicheren Art) als in Abs 2 genormten

Seite 5 BUNDESARBEITSKAMMER

Erlaubniskarten ausstellen darf, wird abgelehnt. Hier wird der Verschleierung Tür und Tor geöffnet, eine Kontrolle der Bestimmungen dieser VO dadurch erschwert.

§ 20 Bescheinigungen:

Es erscheint geboten, hier auch die Kenntnisse der spezifischen Sicherheitsmanagementsysteme der einzelnen Unternehmen anzuführen, schließlich richtet sich danach der Einsatzbereich der Inhaberin bzw des Inhabers. Dies ist auch im Ausbildungsregister zu vermerken.

§ 21 Allgemeines:

Hier fehlen in Abs 1 die "Angaben zum Zeugnis" welche in §§ 12 Abs 4 und 23 Abs 3 vorgesehen sind.

§ 24 Übermittlung der Daten in Zusammenhang mit § 17 (3)

Eisenbahnunternehmen haben Bescheinigungen und Ausweise einzuziehen, wenn die Voraussetzungen für deren Ausstellung nicht mehr gegeben sind. Diese Bestimmung macht nur dann Sinn, wenn dies auch unmittelbar an das Ausbildungsregister gemeldet wird. Diese Meldepflicht ist derzeit nicht vorgesehen und ist entsprechend zu ergänzen.

Abschnitt 3, besondere Ausbildungen

Hinsichtlich der spezifischen Ausbildungen wird seitens der BAK festgehalten, dass die gemachten Festsetzungen – immerhin bereits das Ergebnis langer Verhandlungen - sowohl hinsichtlich der Ausbildungsinhalte als auch hinsichtlich der Ausbildungsdauer keinesfalls "nach unten" korrigiert" dürfen. Dies wäre der Sicherheit auf der Schiene abträglich. Die hier festgelegten Ausbildungszeiten entsprechen dem internationalen Mittelfeld, sofern man berücksichtigt, dass nach der österreichischen Verordnung ein Universalwagenmeister für Güter- und Personenverkehr ausgebildet wird.

Es wird angemerkt, dass bei den Ausbildungen keine Regelungen hinsichtlich des Ermöglichens eines barrierefreien Zugangs für Reisende existieren. Das ist nachzutragen.

Die Normierung der **Bewachung von Eisenbahnkreuzungen**, wie sie hier in § 27 vorgenommen wird, ist aus Sicht der BAK dringend erforderlich. Es wird beispielhaft auf den Fall in Hütteldorf hingewiesen (vgl VERSA-Bericht BMVIT-795.132-II/BAV/UUB/SCH/2009). Die Regelung wird begrüßt.

Die einheitliche Normierung der Fahrtvorbereitung (§ 28) ist zu begrüßen. Hier wird der den EU-Vorgaben in vorbildlicher Weise Rechnung getragen.

Ebenso zu begrüßen ist die einheitliche Normierung des **Verschubs** (§ 29). Gerade hier handelt es sich um Tätigkeiten die unternehmensübergreifend abgewickelt werden. Unterschiedliche Standards sind dabei nicht zu rechtfertigen. Eine Verkürzung der hier angeführten Ausbildung, die vorwiegend dazu dient, den ArbeitnehmerInnen das Überleben zu sichern, wäre unverantwortlich.

Die Normierung der **Verschubleitung** inkl der Definition deren Aufgaben (§30) räumt viele Rechtsunsicherheiten aus. Das wird ausdrücklich begrüßt.

Seite 6 BUNDESARBEITSKAMMER

Die Tätigkeiten des **Notfallmanagements** § 31 Abs 4 Z 13 sind nicht ausreichend definiert und müssen präzisiert werden. Insbesondere auch deshalb, da es hier wenig Sensibilität in der Branche und beträchtliche Unkenntnis gibt, wie der Kenntnisstand der Beschäftigten zu sein hat. Es wird beispielhaft auf die Geschehnisse in Lochau-Hörbranz hingewiesen.

Ebenso nicht ausreichend definiert sind jene Maßnahmen, die der Sicherheit der Reisenden dienen (§ 31 Abs 4 Z 14). Zwar ist es zu begrüßen, dass MitarbeiterInnen im Zug im Störungs- und Notfall Kenntnisse aufweisen müssen. Diese Kenntnisse sollten allerdings präzisiert werden, um ein adäquates Management bei Notfällen sicher zu stellen. Ebenso ist der Einsatzbereich der ZugbegleiterInnen zu definieren, schließlich bringen gut ausgebildete **ZugbegleiterInnen** nur dann seinen vollen Nutzen, wenn er im Zug ist. Die BAK hält fest, dass zugbegleiterlose Fahrten unter den derzeitigen Rahmenbedingungen schlicht unverantwortlich sind. Die derzeitige Regelung, wonach ein (zugbegleiterlos verkehrender) Zug für Reisende sicher sei, wenn die korrekte Türschließeinrichtung im Führerstand angezeigt wird, ist für die Sicherheit der Bahnbenützenden nicht ausreichend.

Im § 35 gehört klargestellt, dass die Tätigkeit der **Fahrzeugübernahme** keinesfalls einer Inspektion gleichzusetzen ist. Eine Begutachtung (ohne begründeten Verdacht) kann mit einer Ausbildung von 16 Unterrichtseinheiten niemals geleistet werden. Diese Praxis gilt es im Interesse der Sicherheit des Schienenverkehrs abzustellen

Da der Triebfahrzeugführer nicht eindeutig genormt ist, ist die Bestimmung in § 35 (3) zu präzisieren.

Die inhaltliche und zeitliche Regelung des **technischen Wagendienstes** (§36) wird begrüßt. Es gilt allerdings, parallel dazu, die Mindestüberprüfungsintervalle von Eisenbahnfahrzeugen dringend zu normieren. Begrüßenswert ist ebenso die einheitliche Grundausbildung von Wagenmeistern für Güter- und Personenverkehr. Dies stellt einen flexiblen MitarbeiterInneneinsatz sicher und erleichtert zudem den Wechsel zwischen den Unternehmen.

Das **Eisenbahnaufsichtsorgan**, dessen Ausbildung im § 37 definiert wird, hat gemäß Eisenbahngesetz eine breite Palette an Aufgaben zu erfüllen. Die Tätigkeiten reichen von der Überwachung der Einhaltung des Rauchverbots bis hin zum eigenmächtigen Anhalten von Zügen bei Gefahren.

Eine klare Kategorisierung der Aufgabenbereiche erscheint erforderlich, um präziser auf die Sicherheitsanforderungen reagieren zu können. Seitens der BAK wird folgende Unterteilung (mit entsprechenden Ausbildungen) vorgeschlagen:

- Ordnungsorgan für das (Fehl)Verhalten von Bahnbenützenden (wie Verstöße gegen die Hausordnung, Vandalismus, Übergriffe ...) vor allem auf den für den allgemeinen Gebrauch dienenden Flächen.
- Sicherheitsorgan für die betriebliche Sicherheit also auch auf nicht für den allg Gebrauch dienenden Flächen (Verhalten von Bahnbediensteten, Verhalten von im Gleisbereich tätigen Firmen wie Reinigung, Bauarbeiten, Management bei außergewöhnlichen Ereignissen und in Notfällen).
- 3. Kontrollorgan für Einhaltung der Netzzugangsbestimmungen (das ist klassischerweise die Aufgabe der Sicherheitsbehörde): Sicherstellen der öffentlichen Sicherheit, Garantieren der Einhaltung EU-rechtlicher Vorgaben der Eisenbahnpakete (Sicherheitsrichtlinie, Zulassung usw), Betriebsprüfungen, Einhaltung sonstiger gesetzlicher Bestimmungen (EisbAV, AschG usw) Kontrolle der Übereinstimmung der unternehmensinternen Richtlinien (Sicherheitsmanagementsystem) mit den Erfordernissen der Sicherheit usw.

Die Normierung des **Betriebsleiters** (§ 38) wird ausdrücklich begrüßt. Schließlich werden damit einheitliche Mindestanforderungen festgelegt. Die Festlegungen zur betrieblichen Ausbildung sind ebenfalls zu unterstützen. Sinnvoll erscheint es, hier eine Mindestverwendung im Bereich Fahrdienstleitung und/oder Triebfahrzeugdienst festzuschreiben. Dadurch wird die tatsächliche Kenntnis der betrieblichen Prozesse sichergestellt. Die Ausbildung sollte in ihrem Mindestniveau jenem einer HTL (voraussichtliche Stufe 5 beim europäischen Qualifikationsrahmen) entsprechen.

Das Abstellen auf **praktische Erfahrungen von Lehrkräften** (§ 40) ist ein Gewinn für die Qualität der Ausbildung. Nur so ist sicherzustellen, dass Lehrkräfte auch glaubhaft und anwendungsorientiert Kenntnisse vermitteln können. Die Qualität der pädagogischen Anforderungen ist zu definieren.

Hier die **Eignung der Prüfer** festzuschreiben und sie eigens durch die Behörde zu bestellen, ist ein enormer Sicherheitsgewinn. Dies wird begrüßt.

§ 44 Anerkennung abgeschlossener Ausbildungen, Übergangsbestimmungen

Hier werden Festsetzungen für die Anerkennung diverser Zeugnisse, Ausbildungszeiten und Zertifikate gemacht.

§ 44 Abs 1 ist insofern zu ergänzen, als die Ausbildung außerhalb Österreichs in einer adäquaten und gleichwertigen Ausbildungsstätte zu erfolgen hat.

In § 44 Abs 2 bleibt einerseits unklar, wer zu überprüfen hat, dass die im Ausland abgeschlossene Ausbildung den nach dieser Verordnung vorgeschriebenen Inhalt und Umfang aufweist. Andererseits lehnt die BAK die Bestimmung, wonach eine Anerkennung auch ohne Nachweise erfolgen kann, ab.

In § 44 Abs 3 fehlt der Hinweis, dass die bereits abgeschlossenen Ausbildungen bzw Ausbildungsteile für deren Anerkennung gleichwertig zu sein haben.

Die Abs 1 und 2 des § 45 sind analog zu § 44 (3) umzuformulieren, schließlich könnte die derzeitige Formulierung auch dahingehend ausgelegt werden, dass eine Bestätigung eines Betriebsleiters <u>oder</u> eines sachverständigen Prüfers ausreicht, um anerkannt zu werden. Es muss hier die Notwendigkeit einer Bestätigung beider Organe klar festgeschrieben werden. Die Übergangsfrist von 24 Monaten ist unverhältnismäßig lange, schließlich ist die längste Ausbildung bereits nach 1.480 Stunden abgeschlossen.

Mit freundlichen Grüßen

Herbert Tumpel Präsident Günther Chaloupek

V des Direktors