



Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
IV/SCH1 (Legistik und interne Angelegen-
heiten Eisenbahnen und Rohrleitungen)
Radetzkystraße 2
1030 Wien

BUNDESARBEITSKAMMER
PRINZ EUGEN STRASSE 20-22
1040 WIEN
T 01 501 65
www.arbeiterkammer.at
DVR 1048384

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel 501 65 Fax 501 65	Datum
BMVIT- 210.501/0007- IV/SCH1/2015	UV/GSt/GL/Hu	Gregor Lahounik	DW 2386 DW 2105	03.06.2015

Bundesgesetz, mit dem das Eisenbahngesetz (EisbG) 1957 geändert wird; Gesetzentwurf zur vollständigen Umsetzung der Richtlinie 2007/59/EG über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven im Eisenbahnsystem der Gemeinschaft führen

Der Vorschlag des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) sieht Änderungen im Eisenbahngesetz vor. Ziel ist es, die Triebfahrzeugführerrichtlinie (RL 2007/59/EG) der Europäischen Union (EU) korrekt umzusetzen. Hierfür werden redaktionelle Änderungen vorgenommen. Gleichmaßen erhält die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG) umfangreiche Kontrollrechte im Zusammenhang mit der Fahrerlaubnis und den Bescheinigungen für Triebfahrzeugführerinnen und Triebfahrzeugführer (Tfzgfü).

Aus Sicht der Bundesarbeitskammer (BAK) sind Verbesserungen bei den Kontrollen in jedem Fall zu begrüßen. Die BAK spricht sich allerdings dafür aus, die bereits existierende Sicherheitsbehörde des BMVIT mit der Kontrollfunktion zu betrauen. Derart könnten die Kontrollen optimiert, Doppelgleisigkeiten vermieden und wichtige Synergieeffekte erzielt werden.

Kontrolle durch die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH

Die BAK begrüßt ausdrücklich die Bemühungen des BMVIT Verbesserungen bei den Kontrollen durchzusetzen. Insbesondere wird das Vorsehen einer eigenen Stelle für Kontrollen bei Tfzgfü begrüßt. Diese Maßnahme ist für die Sicherheit auf der Eisenbahn unerlässlich.

Aus Sicht der BAK sind Kontrollen in den Betrieben und in den Fahrzeugen hoheitliche Aufgaben. Diese sind daher nicht in die SCHIG auszulagern, sondern von der Behörde selbst durchzuführen. Die BAK fordert daher, die Kontrollen im BMVIT anzusiedeln. In diesem Zusammenhang erscheint die Sicherheitsbehörde des BMVIT die hierfür prädestinierte Stelle zu sein. Dies gleich aus mehreren Überlegungen: Einerseits befindet sich die Sicherheitsbehörde gerade in einer Neuorganisation. Diesbezüglich nehmen die Überlegungen des

BMVIT auch schon sehr konkrete Formen an. Es ist davon auszugehen, dass nur geringe Anpassungen bei den bisherigen Strukturvorschlägen gemacht werden müssten. Andererseits können dadurch wertvolle Synergieeffekte lukriert werden. Anfahrtszeiten und Nachbearbeitungszeiten würden ebenso minimiert werden wie Reibungsverluste bei gesamtheitlichen Kontrollen und der Erstellung der Sachgutachten. Sehr restriktiv zu handhabende Kontrollrechte, etwa die Einschränkung auf die §§ 141 bis 147 gemäß des § 147a, könnten entfallen und einem systembasierten Ansatz weichen. Mannigfaltige Behördenzuständigkeiten würden reduziert. So ist etwa im § 161e die „Überprüfung der allgemeinen Verfahrensweisen zum Erlangen der Fachkenntnisse“ vorgesehen. Davon ausgenommen werden aber jene Tätigkeiten, die im Rahmen der Sicherheitsmanagementsysteme von einer anderen Stelle zu prüfen sind. Dies verursacht einen vermeidbaren Mehraufwand.

Durch eine Kontrolltätigkeit durch die Sicherheitsbehörde könnten die Unstimmigkeiten und Doppelgleisigkeiten von § 147a des gegenständlichen Entwurfes im Zusammenhang mit Artikel 29 Abs 2 Richtlinie 2007/59/EG aufgehoben werden. Ebenda ist das Erfordernis gegeben, nicht nur TzgfFü zu kontrollieren, sondern auch weitere Berufsgruppen und Institutionen.

Durch eine Zuständigkeit bei der BMVIT-Sicherheitsbehörde entfielen auch die Kontrolle der „Kontrollstelle für TzgfFü“ durch das BMVIT. Diese ist verpflichtend bei jeglicher Übertragung der Aufgaben durchzuführen (Art 16 Abs 6 RL 2007/59/EG). Die Möglichkeit des Entfalls der Kontrolltätigkeit bei einer Übertragung an die SCHIG, wie sie durch das BMVIT in den Erläuterungen zu § 130 angeführt wird, ist aus Sicht der BAK EU-rechtlich nicht gedeckt.

Aus dem Entwurf bzw aus den Erläuterungen ist nicht zu entnehmen, wie viele Personen für die Kontrollen vorgesehen sind. Die BAK geht davon aus, dass der Personalstand derart bemessen ist, dass alle in Österreich verkehrende TzgfFü, zumindest einmal jährlich kontrolliert werden können. Es ist in jedem Fall ausreichendes und entsprechend geschultes Personal vorzusehen.

Kontrolle durch Kontrollorgane, Überprüfungen von Schulungseinrichtungen

Vorliegender Entwurf sieht vor (vgl bspw §§ 147a, 150a und 155a), dass Kontrollorgane Überprüfungen durchführen dürfen. Diese Regelung wird begrüßt. Die Kontrollorgane haben aber derzeit keine ausreichenden Betretungsrechte (Arbeitsplätze, Fahrzeuge, Betriebsräume usw). Ebenso ist nicht geregelt, welche Unterlagen die Behörde einsehen darf bzw wer der Behörde seitens der Betroffenen Unternehmen zur Auskunft verpflichtet ist. Das ist mit einer konsequenten Aufsicht unvereinbar. Neben Kontrollen in den Fahrzeugen sind auch Kontrollen in Betrieben vorzusehen.

Seitens der BAK wird angeregt, hier die Bestimmungen des Arbeitsinspektionsgesetzes (vgl §§ 4 folgende ArbIG) sinngemäß zu übernehmen. Gleichermäßen sind die Organe entsprechend zu schulen (Eisenbahn-Eignungs- und Prüfungsverordnung) und mit entsprechenden Anordnungsbefugnissen (Eisenbahnaufsichtsorgan gem § 30 EisbG) auszustatten.

Des Weiteren sind die Strafbestimmungen im 10. Teil des Eisenbahngesetzes um die sich aus dem gegenständlichen Entwurf ergebenden Anforderungen zu erweitern.

Fahrerlaubnis und Bescheinigungen

Für das Führen von Triebfahrzeugen benötigen TzFgFü eine Fahrerlaubnis und eine oder mehrere Bescheinigungen. Erstere ist europaweit geregelt und beinhaltet Anforderungen wie Mindestalter, körperliche und geistige Eignung sowie allgemeine Fachkenntnisse. Die Fahrerlaubnis gilt, wie ein Pkw Führerschein, europaweit. Eine wechselseitige Anerkennung in den Mitgliedstaaten ist aufgrund der Vorgaben in der Richtlinie 2007/59/EG nicht erforderlich. Die Fahrerlaubnis wird von der SCHIG ausgestellt. Als Entscheidungsgrundlage werden Zeugnisse von sachverständigen Prüfern, Arbeitsmedizinern und Psychologen herangezogen.

Die zusätzliche Bescheinigung benötigen TzFgFü deshalb, weil im Eisenbahnverkehr unterschiedliche Fahrzeuge zum Einsatz kommen und auf unterschiedlichen Infrastrukturen gefahren wird. Lokomotiven unterscheiden sich grundsätzlich in der Bedienung und der Traktionsart (Diesel-, Elektro-, Verschublokomotiven usw) ebenso wie Infrastrukturen (Signalsystem, Betriebsform, Bremskräfte, Nachschiebekräfte, Sicherungssystem usw). Aufgrund der Fülle der Unterschiedlichkeiten ist dabei eine alles umfassende Ausbildung nicht möglich. Die Zusatzbescheinigungen gelten daher nicht am Gesamtnetz, sondern sind auf einzelne Streckenabschnitte und auf einzelne Fahrzeuge beschränkt. Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber stellen Zusatzbescheinigungen aus. Hierfür haben sie die Verfahren vorab fest zu legen, eine Schulung durchzuführen und die Vorlage von Zeugnissen vorzusehen. Die seitens der EU festgelegten Kriterien sind unpräzise und sehr allgemein gehalten. Die Beschäftigten haben die Zusatzbescheinigung bei Fahrten mitzuführen.

Sowohl bei der Fahrerlaubnis als auch bei den Zusatzbescheinigungen gibt es keine klaren Vorgaben, wie die Prüfung abzunehmen ist (Simulator, Prüfungsfahrt, Nachtfahrt usw). Derzeit entscheiden in Österreich sogenannte „sachverständige Prüfer“ darüber, wie die Prüfung erfolgt. Klare Richtlinien und Vorgaben gibt es dabei nicht. Gleichermaßen gibt es keine klaren Festlegungen, wie die Schulung auszusehen hat, oder wie lange die Ausbildung zu dauern hat.

Eine Umfrage der Europäischen Transportarbeiter-Föderation zeigt zahlreiche Unterschiede bei der Interpretation der „Allgemeinen Fachkenntnisse und Anforderungen“ in den Mitgliedstaaten auf. Die vorgesehenen Unterrichtsstunden für eine EU-weit gültige Fahrerlaubnis reichen von rund 30h in Österreich und in der Slowakei, rund 90h in Deutschland, 300 bis 400h in Luxemburg und Dänemark bis zu über 1000h in Frankreich und Spanien. Unabhängig von der inhaltlichen Ausgestaltung in den einzelnen Mitgliedstaaten zeigen die Unterschiede deutlich, dass die europäischen Bestimmungen nicht präzise genug gefasst sind. Letztlich gilt die Fahrerlaubnis europaweit und sie ist, unabhängig von der geleisteten Stundenzahl, anzuerkennen. Es ist daher nicht auszuschließen, dass die Fahrerlaubnis vermehrt in jenen Ländern „abgelegt“ wird, die niedrige Standards haben.

Nimmt man die Sicherheit auf europäischer Ebene ernst, wären hier klare Vorgaben seitens der europäischen Gesetzgebung erforderlich. Auch bei den Zusatzbescheinigungen ist damit zu rechnen, dass die Ausbildungszeiten variieren. Diese sind, nicht zuletzt aufgrund ihrer Komplexität, in einem noch geringeren Umfang genormt als die Fahrerlaubnisse. Jene Elemente, die nicht im Rahmen der Fahrerlaubnis geschult werden, sind in jedem Fall über die Bescheinigungen zu erlernen und zu prüfen.

Leider hat der nationale Gesetzgeber auf dieses europäische Vakuum nicht reagiert. Die BAK hält fest, dass mit rund 30h Ausbildung - diese sind der Standard bei den nationalen Fahrerlaubnissen - die Sicherheit auf der Schiene in keinem Fall gewährleistet ist. Die seitens der EU festgelegten Kriterien (Anhang IV der Richtlinie 2007/59/EG bzw die Verordnung 36/2010/EU) sind unpräzise. Die BAK fordert daher das BMVIT auf, sich auf europäischer Ebene für eine Reform des derzeitigen Systems der Fahrerlaubnis einzusetzen. Die BAK fordert auf nationaler Ebene klare Ausbildungszeiten, -inhalte und -methoden sowie die Festlegung der Prüfungsmodi für den Erwerb der Zusatzbescheinigungen und der Fahrerlaubnisse. Nur dadurch kann eine qualitative Ausbildung gewährleistet werden und wird ein eindeutiger Rahmen für die Anerkennung von Ausbildungen geschaffen.

Derart würde den Forderungen des Europäischen Parlaments entsprochen werden und wird ein sicherer, grenzüberschreitender Einsatz von TzgzFü erleichtert. Zudem kann ein TzgzFü-Wechsel zwischen unterschiedlichen Eisenbahnunternehmen adäquat stattfinden.

Die Änderungen des § 130, wonach Eisenbahnunternehmen Fahrerlaubnisse nicht mehr selbst ausstellen dürfen, werden ausdrücklich begrüßt. Aus Sicht der BAK trägt dies zur Erhöhung der Sicherheit bei der Eisenbahn bei.

Entsprechend der Regelungen des Artikels 23 der Richtlinie 2007/59/EG ist im Entwurf klarzustellen, dass die Aus- und Weiterbildung, unter anderem auch die der Streckenkenntnis, von anerkannten Stellen durchzuführen ist. Der vorliegende Entwurf ist entsprechend zu ergänzen.

Zu den Punkten im Einzelnen nimmt die BAK wie folgt Stellung:

§ 126 Abs 2

Der Artikel 4 Abs 2 RL 2007/59/EG ist bei den hier angeführten „Sonderfahrten“ konkreter. Dort ist lediglich von „Ausnahmefällen“ die Rede. Gleichmaßen ist Artikel 4 Abs 2 lit a in Bezug auf „Instandhaltung der Gleise“ und hinsichtlich der „Störungen des Eisenbahndienstes“ präziser. Das ist nachzutragen.

§ 146

Die Streichung des bisherigen § 146 wird seitens der BAK ausdrücklich begrüßt.

Gemäß Artikel 18 Abs 1 RL 2007/59/EG sind „unverzüglich“ Maßnahmen durch die Infrastrukturbetreiber bzw die Eisenbahnunternehmen zu setzen, wenn spezifische Voraussetzungen nicht mehr erfüllt werden. „Unverzüglich“ wird hier nicht erwähnt. Diese erforderliche Klarstellung ist nachzutragen.

Entgegen der Formulierungen des Artikels 18 der RL 2007/59/EG wird im § 146 nicht der Begriff „Aufrechterhaltung“ verwendet. Die Formulierungen der Abs 5 und 6 sind anzupassen. Die Begriffe „Ausstellung“ und „Erteilung“ sind zu ersetzen.

§ 147

Hier ist sicherzustellen, dass die Kosten für die Ausstellung der Zertifikate durch die Unternehmen zu tragen sind und dass die Bescheinigungen unverzüglich auszufertigen sind.

Gleichermaßen erscheint die Formulierung „auf sein Verlangen“ zu einschränkend und ist ersatzlos zu streichen.

§ 147a

Die Befugnis, Triebfahrzeugführer auch im Triebfahrzeug überprüfen zu können, wird begrüßt, gehört aber wie folgt präzisiert:

„§ 147a. (1) Die Sicherheitsbehörde ~~Dienstleistungsgesellschaft mbH~~ ~~Schieneninfrastruktur-~~ ~~Dienstleistungsgesellschaft mbH~~ ist befugt, hat auch im Triebfahrzeug zu überprüfen“, (...)

Sinngemäß ist ebenso Abs 4 zu ergänzen.

Die Sicherheitsbehörde sollte nicht nur, wie hier vorgesehen, überprüfen dürfen, ob die TzfgFü die Voraussetzungen für die Bescheinigungen erfüllen. Gleichermaßen sind natürlich auch die Voraussetzungen für die Fahrerlaubnis zu prüfen.

Die Abs 2 und 5 sollten richtlinienkonform umgesetzt werden. „Ausstellung“ ist, dem Artikel 29 der Richtlinie folgend, durch „Voraussetzungen, die nicht mehr erfüllt werden“ zu ersetzen.

§ 148

Die Bestellung der sachverständigen Prüfer sollte analog zu den Bestimmungen der Eisenbahn-Eignungs- und Prüfungsverordnung erfolgen.

§ 150a, 155a

Die Befugnisse, sachverständige Prüfer, Mediziner und Schulungseinrichtungen überprüfen zu können, werden begrüßt. Diese Paragraphen gehören aber, analog zu § 147a, konkretisiert. Die Formulierung „ist befugt“ ist auf „hat“ zu ändern. Ebenso ist klarzustellen, dass die Befugnis auch Kontrollen vor Ort beinhaltet.

§ 161a, 161b, 161c, 161d,

Hier wird, die Richtlinie nicht korrekt umgesetzt. „Ausstellung“ ist, dem Artikel 29 der Richtlinie folgend, durch „Voraussetzungen, die nicht mehr erfüllt werden“ zu ersetzen.

§ 161a Abs 3

Hier gehört klargestellt, dass das Beschäftigungsverhältnis, bis zu einer definitiven Entscheidung, aufrecht zu bleiben hat.

§ 161c

Hier herrscht ein Ungleichgewicht zwischen der Überprüfung „ausländischer Bescheinigungen“ (§ 161c) und der allgemeinen „behördlichen Überprüfung“ (§ 147a). Die BAK schlägt vor, den § 161c Abs 2 analog zu § 147a Abs 3 umzuformulieren. Ebendort ist weitaus klarer geregelt, wie zu verfahren ist, wenn TfgzFü die Anforderungen nicht (mehr) erfüllen.

Mit freundlichen Grüßen

Rudi Kaske
Präsident
FdRdA

Maria Kubitschek
iV des Direktors
FdRdA