



Bundesministerium für Klimaschutz,
Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation
und Technologie
BMK - IV/E1 (Legistik, EU und internationa-
le Angelegenheiten Eisenbahnen)
Radetzkystraße 2
1030 Wien

BUNDESARBEITSKAMMER

PRINZ-EUGEN-STRASSE 20-22
1040 WIEN
www.arbeiterkammer.at
erreichbar mit der Linie D

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel 501 65	Fax 501 65	Datum
2021-0.653.208	GSt/UV/GL/Hu	Gregor Lahounik	DW 12386	DW 412386	09.11.2021

Bundesgesetz, mit dem das Eisenbahngesetz 1957, das Bundesbahngesetz und das Unfalluntersuchungsgesetz geändert werden

Die Bundesarbeitskammer (BAK) bedankt sich für die Übermittlung des Entwurfs und nimmt dazu wie folgt Stellung.

Die Europäische Kommission hat im österreichischen Recht Formulierungen bei der Umsetzung von EU-Richtlinien bemängelt. Vorliegende Entwürfe beseitigen einige Unklarheiten, nehmen aber keine substantziellen Änderungen im Eisenbahnrecht vor. Es wird angeregt bei

- den Seveso-Betrieben
- der Zuverlässigkeit und
- der Sprachkenntnis

weitergehende Klarstellungen zu treffen.

Zu den wesentlichen Bestimmungen des geplanten Entwurfs:

Allgemeine Anmerkungen

Das Eisenbahngesetz, das Unfalluntersuchungsgesetz sowie das Bundesbahngesetz sehen nur bei wenigen Formulierungen die männliche und weibliche Form bei Personenbezeichnungen vor (etwa bei Bundesministerin und Bundesminister, Triebfahrzeugführer und Triebfahrzeugführerinnen). Es wird empfohlen stets beide Formen zu verwenden. Ebenso ist die Bezeichnung des Bundesministers bzw der Bundesministerin von „Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie“ auf „Bundesministerin oder Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie“ zu ändern (vgl bspw §§ 4, 13, 13a, 19, 19c, 31a, 31b, 36, 40, 40b, 47c, 49, 54a, 55a, 67b, 76, 78c, 79, 80, 81, 85, 147, 244 des Eisenbahngesetzes).

Änderungen im Eisenbahngesetz

§ 15c

Die Bundesarbeitskammer regt an, die vorliegende Novelle auch dazu zu nutzen, im § 15c Z 3, den Wortlaut „wegen schwerwiegender Verstöße“ EU konform in „wegen schwerwiegender oder wiederholter Verstöße“ zu ändern (vgl Artikel 19 der Richtlinie 2012/34/EU über die Schaffung eines einheitlichen Europäischen Eisenbahnraums).

§ 31f

Im vorliegenden Entwurf werden Regelungen zu sogenannten „Seveso-Betrieben“ getroffen. Bei diesen Betrieben handelt es sich um Betriebe von denen eine besondere Gefährdung ausgeht, etwa große chemische Fabriken oder Kraftwerke (vgl EU-Richtlinie 2012/18/EU über die Beherrschung der Gefahren schwerer Unfälle mit gefährlichen Stoffen – „Seveso-Richtlinie“). Im Entwurf ist vorgesehen, dass Eisenbahnen nur noch dann gebaut werden dürfen, wenn von ihnen keine Gefährdungen für die (in der Nähe befindlichen) Seveso-Betriebe ausgeht (vgl § 31 f). Das ist sicherlich ein Gewinn für die Sicherheit bei den Betrieben, geht aber weit über das Erfordernis der Richtlinie hinaus. Der vorliegende Entwurf sieht zudem keine verpflichtende Mitberücksichtigung von Eisenbahnunternehmen oder von Planungen von Eisenbahnunternehmen bei Neu-, Zu-, oder Umbauten von Seveso-Betrieben vor. Das kann dazu führen, dass sinnvolle Verbesserungen bei der Schiene (bauliche Änderungen zur Betriebsoptimierung, Infrastrukturausbau usw) wegen des vorgesehenen Bauverbotes im § 31f nicht stattfinden können. Natürlich ist die Sicherheit der Seveso-Betriebe zu gewährleisten, die Weiterentwicklung der Bahn sollte dabei allerdings nicht verhindert werden. Aus Sicht der BAK ist dies nur dann gewährleistet, wenn alle Betroffenen (Seveso-Betriebe, Eisenbahnunternehmen und weitere Akteure wie AnrainerInnen) bei den Planungen des jeweils anderen eingebunden sind und kooperieren. Das trifft auf Vorhaben bei der Bahn ebenso zu, wie auf Vorhaben in den Seveso-Betrieben selbst. Es sind daher nicht nur Regelungen zu treffen, die eine Gefährdung von Betrieben durch die Bahn ausschließen. Es ist auch sicher zu stellen, dass von den Betrieben keine negativen Auswirkungen auf die Bahn entstehen. Die Seveso-Richtlinie sieht beim Bau und Umbau von Betrieben genau diese starke Einbindung möglicher Betroffener vor (vgl die öffentliche Konsultation im Rahmen des Art 15 der RL 2012/18/EU). Das ist auch im Eisenbahngesetz umzusetzen. Zur Optimierung der Zusammenarbeit ist auf eine möglichst frühzeitige öffentliche Zugänglichkeit von Ausbaivorhaben der Eisenbahnunternehmen für Dritte (Seveso-Betriebe, Akteure der Raumordnung usw) zu achten.

§ 57c

In § 57c Abs 2 wird Artikel 11 der EU-Richtlinie 2012/34/EU (idF 2016/2370/EU) über die Schaffung eines einheitlichen Eisenbahnraums umgesetzt. Die in der Richtlinie vorgesehene Frist von einem Monat für die Antragsstellung wird allerdings nicht angeführt. Das ist nachzutragen. Die weiteren Änderungen im § 57c, die eine Stärkung der Schienen-Control vorsehen, werden ausdrücklich begrüßt.

2. Hauptstück, 2. Abschnitt (§§ 63 ff)

Die derzeitige Regelung bei der Priorisierung der Verkehre (gemeinwirtschaftliche Verkehre, Taktverkehre usw) wird nicht geändert. Das wird ausdrücklich begrüßt.

§ 145 Abs 2

Künftige TriebfahrzeugführerInnen müssen bei der Prüfung ausreichende Kenntnisse der deutschen Sprache nachweisen. In bestimmten Fällen ist es für die sachverständigen PrüferInnen notwendig, von den zu Prüfenden die Vorlage eines Zeugnisses über deren Kenntnisse (wie Nachweise über Sprachprüfungen auf dem Niveau B1) zu verlangen. Dafür sind die rechtlichen Rahmenbedingungen zu schaffen. Nach dem ersten Satz des Abs 1 ist wie folgt zu ergänzen: „Dieses Zeugnis hat auch zu dokumentieren, dass der Antragsteller oder die Antragstellerin über Kenntnisse der deutschen Sprache auf Niveau B1 verfügt. Die sachverständige Prüferin oder der sachverständige Prüfer kann vom Prüfungswerber bzw der Prüfungswerberin die Vorlage eines Nachweises über eine Sprachprüfung verlangen.“

§ 152 Abs 3

Um einen europaweiten, diskriminierungsfreien Zugang zu den Schulungseinrichtungen zu schaffen, ist das Verzeichnis auf alle Schulungseinrichtungen auszudehnen. § 152 Abs 3 ist daher wie folgt zu ergänzen: „Die Behörde hat ein Verzeichnis aller Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtungen mit Name, Anschrift und Kennnummer zu führen und im Internet bereitzustellen.“

§ 155 Ausbildungskosten

Die Richtlinie 2007/59/EG sieht in Art 24 vor, dass sicherzustellen ist, dass die von einem Eisenbahnunternehmen oder Infrastrukturbetreiber für die Berufsausbildung eines Triebfahrzeugführers getätigte Investition nicht auf unberechtigte Weise einem anderen Eisenbahnunternehmen oder Infrastrukturbetreiber zu Gute kommen darf. Dies gilt selbst dann, wenn der Triebfahrzeugführer sich freiwillig für dieses andere Eisenbahnunternehmen oder diesen anderen Infrastrukturbetreiber entscheidet.

In Österreich werden derzeit die Ausbildungskosten bei einem Unternehmenswechsel (auch) von den wechselnden Beschäftigten getragen. Dadurch entsteht dem aufnehmenden Unternehmen der Vorteil, eine hochqualifizierte Mitarbeiterin bzw einen hochqualifizierten Mitarbeiter zu erhalten, ohne die Ausbildungskosten dafür tragen zu müssen. Dies entspricht nicht der Richtlinie. Die BAK fordert daher, dass die Ausbildungskosten dem Eisenbahnunternehmen bzw dem Infrastrukturbetreiber, welches die Kosten für die Ausbildung getragen hat, von jenem Eisenbahnunternehmen oder jenem Infrastrukturbetreiber, bei welchem die Triebfahrzeugführerin bzw der Triebfahrzeugführer in einem neuen Dienstverhältnis steht, nach einem bestimmten terrassierten Schlüssel (80 % im ersten, 60 % im zweiten und 40 % im dritten Jahr) zu ersetzen sind.

§ 214 Aufsicht

Die Personalvertretung ist ein verlässlicher Partner bei der Beseitigung möglicher Gefahrenquellen und unterstützt selbstverständlich die Unternehmen und Behörden in ihrem Bestreben, eine optimale Betriebsführung zu organisieren, da letztlich die Gefahrenquellen unmittelbare Auswirkungen auf die Beschäftigten haben. Ein allzu leichtfertiger Umgang mit sicherheitsrelevanten Bestimmungen führt zu unfairen Wettbewerbsvorteilen. Es erscheint daher zweckdienlich, die BetriebsrätInnen bzw PersonalvertreterInnen beizuziehen bzw zu informieren. Auf Antrag sollten die Organe der Arbeitnehmerschaft Parteistellung erhalten.

§ 217

Arbeitszeiten haben eine besondere europarechtliche Relevanz. Es ist daher sicherzustellen, dass Arbeits- und Einsatzzeiten, die die TriebfahrzeugführerInnen im Ausland geleistet haben, aufgezeichnet werden. Nur so kann eine Überprüfung stattfinden. Die BAK fordert das BMK auf, auf europäischer Ebene den verpflichtenden Einsatz von Arbeitszeitaufzeichnungsgeräten, analog zum Straßenverkehr (intelligenter Fahrtenschreiber), voranzutreiben und einzufordern. So können alle Zeiten (Arbeits-, Lenk-, Ruhe-, und sonstigen Zeiten) fälschungssicher erhoben und Wettbewerbsverzerrungen sowie Sozialdumping verhindert werden.

Änderungen des Bundesbahngesetzes

In § 46 ist „gemäß“ durch „gemäß“ zu ersetzen.

Die BAK weist in Bezug auf § 53a darauf hin, dass bei den Regelungen zur Anerkennung von Vordienstzeiten Unschärfen bestehen. So ist rechtlich unklar, wie geleistete Fahrzeiten auf nicht vernetzten Bahnen anzuerkennen sind. Eine diesbezügliche Regelung sollte getroffen werden.

Die BAK ersucht um Berücksichtigung ihrer Anliegen und Anregungen.

