

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

Wirtschaftskammer Österreich
Wiedner Hauptstraße 63 | 1045 Wien
T 0590900-4966 | F 0590900-243
E Rp@wko.at
W <http://wko.at/rp>

per e-mail an: Sch2@bmvit.gv.at

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen, Sachbearbeiter	Durchwahl	Datum
GZ. BMVIT-220.236/0002-IV/SCH2	Rp 26672/09/11/DD/Sa	4966	19.07.2011
18. April 2011	Dr. Daniela Domenig		

Eisenbahn-Eignungs- und Prüfungsverordnung - EisbEPV; Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren!

Wir bedanken uns für die Übermittlung des Entwurfs einer Verordnung über die Eignung, Ausbildung, Prüfung, Weiterbildung und praktische Betätigung bei qualifizierten Tätigkeiten von Eisenbahnbediensteten (Eisenbahn-Eignungs- und Prüfungsverordnung - EisbEPV) und nehmen dazu folgendermaßen Stellung:

Allgemein:

Es ist grundsätzlich positiv zu bewerten, dass es auch in diesem Bereich zu einer Vereinheitlichung von Ausbildungsinhalten kommen soll. Der Wechsel von Beschäftigten zwischen unterschiedlichen am Markt nunmehr auftretenden Unternehmen wird dadurch erleichtert. Die Intention, einheitliche Anforderungen zur Ausübung von qualifizierten Tätigkeiten im betrieblichen und technischen Bereich vorzugeben, wird daher begrüßt. Diese müssen sich jedoch auf das erforderliche Ausmaß zur Gewährleistung der Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebes konzentrieren bzw. beschränken.

Der vorliegende Entwurf geht weit über dieses erforderliche Ausmaß hinaus. Bedauerlicherweise erfolgt dies zulasten der finanziellen und personellen Ressourcen der Eisenbahnunternehmen. Der Entwurf ist teilweise widersprüchlich, überreglementierend und nimmt vor allem keine Rücksicht auf kleine und mittlere Eisenbahnunternehmen. Hier besteht die Notwendigkeit, etliche grundlegende Korrekturen am Verordnungsentwurf vorzunehmen. Auch über die Anzahl der jeweils erforderlichen Ausbildungsstunden sollten nochmals eingehende Gespräche unter Einbindung der betroffenen Unternehmen geführt werden.

Wettbewerbsverzerrung

Mit dem vorliegenden Verordnungsentwurf werden österreichische Eisenbahnunternehmen gegenüber ausländischen Unternehmen benachteiligt. So wird es aufgrund der bestehenden Regelungen zur gegenseitigen Anerkennung von Ausbildungen zu enormen Unterschieden bei der

Ausbildung von Arbeitnehmern in ein und demselben Unternehmen kommen, wenn beispielsweise in Deutschland ausgebildetes Personal in Österreich eingesetzt wird. Es werden auch einige Unternehmen aus wirtschaftlichen Gründen auf die unternehmensinterne Ausbildung verzichten (müssen) und sich auf dem EU-weiten Arbeitsmarkt der gesuchten Arbeitskräfte bedienen.

Da die Ausbildung derart detailliert geregelt werden soll, kann nur ein kommerziell geführtes Aus- und Weiterbildungsinstitut, wie es derzeit nur die ÖBB führen, den Vorgaben der Verordnung gerecht werden. Für kleine Privatbahn-Unternehmen, wo sich maximal ein bis zwei Mitarbeiter in Aus- bzw. Weiterbildung befinden, ist die Auslagerung sämtlicher Aus- und Weiterbildungen an ein externes Aus- und Weiterbildungsinstitut finanziell unzumutbar.

Zusätzliche Kostenbelastung

Aufgrund des vorliegenden Entwurfs sind für die Ausbildung eines Mitarbeiters für den technischen Wagendienst rund 60.000 Euro, für die eines Betriebsleiters rund 30.000 Euro an Mehraufwand gegenüber der bisherigen Ausbildung anzusetzen.

Auf Basis des jährlichen Ausbildungsbedarfs bei einem Eisenbahnunternehmen in der Größenordnung eines Unternehmens, wie beispielsweise der Stern & Hafferl VerkehrsgmbH, ergeben sich jährliche Mehrkosten von rund 100.000 Euro. Darin sind die Kosten für die Anstellung zusätzlicher Lehrkräfte, zusätzliche Lehrräume und sonstige Anschaffungen noch nicht berücksichtigt.

Auch die nachstehende Tabelle zeigt die mit dem Verordnungsentwurf verbundenen massiven Kostensteigerungen.

Ausgewählte qualifizierte Tätigkeiten im Vergleich (Quelle: Stern & Hafferl VerkehrsgmbH):

Tätigkeit (Bezeichnung laut EisbEPV)	Tätigkeit (Bezeichnung laut behördlich genehmigter DV-AW-BB-StH)	Zukünftige Ausbildungsdauer laut EisbEPV-Entwurf	Derzeitige Ausbildungsdauer laut behördlich genehmigter DV-AW-BB-StH	Zusatzkosten pro Auszubildenden
Fahrtvorbereitung	Zugvorbereiter	160 Stunden	80 Stunden	4.600 €
Verschubleiter	Verschieber / Verschubleiter	320 Stunden	160 Stunden	9.200 €
Eisenbahnaufsichtsorgan	Eisenbahnaufsichtsorgan	40 Stunden	8 Stunden	1.840 €
Fahrdienstleiter	Fahrdienstleiter	960 Stunden	240 Stunden	41.400 €

Im Entwurf fehlt in diesem Zusammenhang eine wesentliche Regelung: Es muss sichergestellt sein, dass Eisenbahnunternehmen jene Ausbildungsvorschriften, die vor kurzem von der Behörde genehmigt wurden, weiterhin unverändert anwenden dürfen. Dies unter anderem deshalb, da die Eisenbahnunternehmen bei der Erstellung und Genehmigung dieser Ausbildungsvorschriften mehr als 500.000 Euro investiert haben.

Weitere allgemeine Anmerkungen

Grundsätzlich wird festgehalten, dass die Sicherheit der Eisenbahn in Österreich vorbildlich ist. Auf Grund der bereits bei den Eisenbahnunternehmen bestehenden und von der Eisenbahnbehörde genehmigten Ausbildungsdienstvorschriften ist die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebs sichergestellt. Sowohl die Unternehmen des ÖBB-Konzerns als auch die Privatbahn-Unternehmen haben ein hohes Niveau bei sämtlichen betrieblichen sowie nicht

betrieblichen Aus- und Weiterbildungen. Dementsprechend hoch sind die dafür von den Unternehmen bereits jetzt getätigten Investitionen.

Mit der EisbEPV wird in der Aus- und Weiterbildung ein Weg beschritten, der eine notwendige Multifunktionalität der Mitarbeiter in ihren Tätigkeiten massiv erschwert, wenn nicht sogar behindert und der den derzeitigen Entwicklungen im europäischen Eisenbahnwesen entgegen steht. Auf EU-Ebene sind keine Verordnungen oder Richtlinien bekannt, die eine Grundlage für die gegenständliche Verordnung darstellen würden.

Abweichend von der Zielsetzung des EisbG, die erforderliche Eignung für sicherheitsrelevante „Tätigkeiten“ zu regeln, werden in der vorliegenden Verordnung lediglich die Eignungen für eine Auswahl an „Funktionen“ geregelt. Zwar finden die behandelten Funktionen bei einigen Eisenbahnunternehmen Verwendung, nicht jedoch bei allen. Eine Zuordnung der sicherheitsrelevanten Tätigkeiten von Mitarbeitern zu diesen Funktionen ist weder eindeutig noch einheitlich. Daher wird vorgeschlagen, in der gegenständlichen Verordnung die sicherheitsrelevanten Tätigkeiten zu behandeln. Für die festgelegten Tätigkeiten wäre sodann die Eignung im Sinne der Verordnung sicherzustellen. Mit dieser Orientierung an tatsächlichen Tätigkeiten (und nicht Funktionen) wäre auch der dahingehenden Zielsetzung des EisbG besser entsprochen.

Geschaffen werden sollte zudem eine Ausnahmeregelung für Handvershub und Vershub mit Kraftfahrzeugen auf Ladegleisen, da hierfür andernfalls die gesamte Ausbildung zum Vershubleiter erforderlich wäre.

Teile von Ausbildungsinhalten für bereits erworbene Tätigkeiten können auch Voraussetzung für andere Tätigkeiten sein. Es wird daher angeregt, die Verordnung dahingehend anzupassen, dass für neu zu erwerbende Tätigkeiten Teile der Ausbildung, die für bereits erworbene Tätigkeiten erforderlich waren, auch für diese neu zu erwerbenden Tätigkeiten angerechnet werden können.

Das Inkrafttreten der Abschnitte 1, 3, 4 und 5 im Jahr 2011 wird als sehr zeitkritisch angesehen, da die zur Verfügung stehende Zeit zu kurz ist, um die Ausbildungen qualitativ hochwertig an die neuen Vorgaben anzupassen.

Zu den Bestimmungen im Einzelnen:

§ 1 Abs. 1

Es sollte überlegt werden, die EisbEPV und die Triebfahrzeugführer-Verordnung (TFVO) zusammenzufassen.

§ 1 Abs. 2 Z 1

Um eine einheitliche Diktion zu gewährleisten, sollte im vorliegenden Verordnungsentwurf stets die Bezeichnung „Gefahrenraum des Gleises“ verwendet werden.

§ 1 Abs. 2 Z 1 sowie Z 12, 13, 14 iVm § 4

Bei den angeführten Tätigkeiten ist in der Regel nur ein zeitlich begrenzter bloßer Aufenthalt im Gleisbereich zu erwarten. Dennoch werden gleichlautende Anforderungen an die körperliche Tauglichkeit gestellt wie bei den übrigen Tätigkeiten. Es sollte für die oben genannten Tätigkeiten daher zumindest eine Ausnahmebestimmung geschaffen werden, wenn sich diese Personen im Rahmen einer Personengruppe (Lokalausweis, örtliche (Bau-)Verhandlungen, etc.) im Gefahrenraum der Gleise aufhalten.

Eine allfällige Verpflichtung zur Gewährleistung der körperlichen Tauglichkeit durch das Eisenbahn(Infrastruktur-)unternehmen wird kritisch gesehen und sollte unter Berücksichtigung praxisrelevanter Sachverhalte diskutiert werden.

§ 1 Abs. 2

Hier fehlen die Tätigkeiten „Verschub light“ und „Zugleiter/Fahrdienstleiter light“. (Diesbezüglich wird auf die Stellungnahme, inkl. Anlagen, des Fachverbandes der Schienenbahnen verwiesen.)

§ 2 Abs. 1

Z 7 und Z 8 normieren Voraussetzungen, die für die Eignung keinerlei Bedeutung haben und daher gestrichen werden sollten.

§ 2 Abs. 1 Z 4

Eine nähere Bestimmung des Begriffs „ausreichend“ ist wünschenswert. Die Feststellung ausreichender Sprachkenntnisse im Zuge einer Fachprüfung ist mitunter schwierig. Zudem ist fraglich, ob der jeweilige Fachprüfer berechtigt ist, über die Qualität der Sprachkenntnis ein Zeugnis auszustellen.

§ 2 Abs. 2

Diese Regelung ist für die Eisenbahnunternehmen administrativ sehr aufwendig und könnte durch den Einsatz moderner EDV einfacher realisiert werden.

Im Zusammenhang mit § 17 wird eine weitere Verschärfung eingeführt, indem zusätzliche Ausweise mitzuführen wären. Diesbezüglich ist auch auf die EisbBBV hinzuweisen.

§ 2 Abs. 2 und 3

Die Beibehaltung der Bestimmung in der derzeitigen Form würde für alle Funktionen im „Gefahrenraum des Gleises“ zu einem höheren Administrationsaufwand führen. Durch die Verpflichtung des Betretenden, selbst für die entsprechende Qualifikation zu sorgen, könnte der Aufwand für das Eisenbahnunternehmen erheblich reduziert werden. Es wird daher angeregt, diese Bestimmung dahingehend zu ergänzen, dass durch eine entsprechende stichprobenweise Überprüfung durch das Eisenbahnunternehmen der Aufsichtspflicht nachgekommen wird.

§ 2 Abs. 2 Z 2

Es stellt sich die Frage, wie die notwendige körperliche Tauglichkeit des Betriebsleiters zu bewerten ist, wenn er der Fahrdienstleiter bzw. Triebfahrzeugführer-Tätigkeit gleichgesetzt wird. Bei entsprechend hoher Anforderung droht der Abzug des Betriebsleiters.

§ 4 Abs. 2

Hier wird eine neue abweichende Bestimmung zum Anhang II Z 3.1 der RL 2007/59/EU sowie zur EisbBBV aufgenommen. Es wird darauf hingewiesen, dass § 37 Abs 4 EisbBBV andere Intervalle für die Untersuchung der körperlichen Tauglichkeit vorsieht. Wir fordern eine einheitliche Regelung der Untersuchungsintervalle hinsichtlich der körperlichen Tauglichkeit der Arbeitnehmer.

§ 4 Abs. 3

Die Feststellung der Betriebstauglichkeit der Bediensteten des ausführenden Betriebsdienstes sollte durch einen Bahnbetriebsarzt vorgenommen werden.

§ 5 Abs. 2 Z 1

Warum hier Betriebsleiter und Fahrdienstleiter gesondert Erwähnung finden, ist nicht nachvollziehbar.

§ 5 Abs. 2 Z 4

Hier sollte diskutiert werden, ob bei diesem Sachverhalt die Untersuchung durch einen Psychologen lohnend ist oder es nicht besser erscheint, solche Personen überhaupt von der Wahrnehmung qualifizierter Tätigkeiten auszuschließen.

§ 6 Abs. 2

Die Einhaltung des formulierten Umstandes ist zwar wünschenswert, doch erscheint dieser in der Praxis kaum greifbar bzw. nachweisbar zu sein. Man wird daher mit der Strafregisterbescheinigung gem. Abs. 3 das Auslangen finden müssen.

§ 7

Für die kleineren Eisenbahnunternehmen ist der Begriff der „Schulungseinrichtungen“ näher zu bestimmen. Da hier der Bedarf an qualifizierten Tätigkeiten geringer ist als beispielsweise im Bereich der ÖBB, sind die Schulungseinrichtungen weniger umfangreich dimensioniert bzw. nur temporär in Betrieb.

§ 11 Abs. 3 und 4

Die Absätze 3 und 4 schreiben einen Zeitrahmen für die Prüfungen fest. Diese entsprechen bei bestimmten Prüfungen (z. B. Fahrdienstleiterprüfung) nicht den tatsächlichen Gegebenheiten. Eine Verkürzung des Zeitrahmens für die Prüfungen würde bedeuten, dass nicht mehr genügend Zeit zur Verfügung steht, das Wissen in der gleichen Tiefe wie bisher abzufragen. Durch den Prüfer müssten teilweise große Abstriche in den einzelnen Fachgebieten gegenüber dem heutigen Stand erfolgen. Dadurch besteht die Gefahr, dass sicherheitsrelevante Defizite des Auszubildenden nicht mehr erkannt werden können. In diesem Punkt ist der vorliegende Verordnungsentwurf daher ein Rückschritt gegenüber der heutigen Situation und gefährdet einen ordnungsgemäßen Abschluss der Ausbildung. Andererseits sollte die Möglichkeit geschaffen werden, bei gewissen Prüfungen auch eine kürzere Prüfungsdauer vorzusehen.

§ 11 Abs. 6

Wie bereits zu § 2 Abs. 1 Z 4 ausgeführt, wird es als nicht zielführend erachtet im Rahmen einer Fachprüfung eine verbindliche Beurteilung der Sprachkenntnisse durchzuführen.

§ 13 Abs. 2

Der letzte Satz des Abs. 2 ist nicht nachvollziehbar und sollte entfallen.

§ 14

In § 14 sollte ein Verweis zu § 40 Arbeitsstättenverordnung (AStV) erfolgen. Dort ist die Anzahl der Ersthelfer definiert. Bleibt die inhaltliche Ausgestaltung in dieser Form aufrecht, würde dies bedeuten, dass alle Eisenbahnbediensteten im Geltungsbereich dieser Verordnung hiervon betroffen wären. Die Bestimmungen zur „Auffrischung“ der Erste-Hilfe-Ausbildung stimmen mit § 40 AStV jedoch nicht überein. Eine dahingehende Klarstellung wird daher angeregt. Dadurch könnte der Administrationsaufwand (unterschiedliche Auffrischungszeiträume) erheblich verringert werden.

§ 14 Abs. 1

„Eisenbahnbedienstete“ müsste ergänzt werden um „Eisenbahnbedienstete, die qualifizierte Tätigkeiten nach § 1 Abs. 2 ausüben“, da andernfalls ausnahmslos alle Eisenbahnbediensteten von dieser Regelung betroffen wären. Hinsichtlich der Regelung über den Umfang wäre es günstiger, auf § 40 Abs. 3 AStV zu verweisen, da dort ohnehin die Festlegung hinsichtlich „Erster Hilfe“ getroffen wird.

§ 15 Abs. 1

Die Wortfolge „im ausreichenden Maße“ sollte näher definiert werden.

Nicht nachvollziehbar ist, dass eine praktische Ausbildung erst nach der theoretischen Ausbildung erfolgen soll. Bei der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH (GKB) beispielsweise laufen theoretische und praktische Ausbildung parallel, wodurch der Mitarbeiter nach Abschluss der Ausbildung sofort einsatzfähig ist und eine kürzere Gesamtausbildungszeit gewährleistet wird.

§ 15 Abs. 3

Die Führung von Aufzeichnungen über Tätigkeiten die nicht laufend, sondern nur tageweise oder stundenweise tatsächlich ausgeübt werden (z.B. Bewachung von Eisenbahnkreuzungen, Eisenbahnaufsichtsorgan) bringt einen sehr hohen Verwaltungsaufwand mit sich.

§ 16 Abs. 2

In dieser Form erscheint diese Bestimmung zu allgemein formuliert, da jede Änderung bei Rahmenbedingungen, die der jeweiligen Ausbildung oder Schulung zu Grunde lag, hiervon betroffen wäre. Grundsätzlich ist die Vorlaufzeit zur Schulung, wie es zurzeit auch schon bei umfangreichen Änderungen praktiziert wird, positiv zu sehen. Es sollte in der Verordnung jedoch auch die Möglichkeit geschaffen werden, sicherheitsrelevante Anordnungen - unabhängig von Weiterbildungsterminen durch den Betriebsleiter - anordnen zu können.

§ 16 Abs. 3

Es ist bereits in § 36 Abs. 5 Eisenbahnbau- und -betriebsverordnung geregelt, dass vom Unternehmen über Betriebsbedienstete Aufzeichnungen, unter anderem betreffend Unterweisungen und Nachschulungen, geführt werden müssen. Daher wäre eine zusätzliche Beteiligung der Eisenbahnbediensteten mit schriftlichen Bestätigungen über die Weiterbildung eine Überregulierung. Diese Bestimmung würde einen unnötigen und nicht sicherheitsrelevanten, aber kostenintensiven Aufwand bedeuten, weshalb der zweite Satz in § 16 Abs. 3 gestrichen werden sollte.

§ 17

Da das Ausstellen von Erlaubniskarten, Ausweisen und Bescheinigungen oft längere Zeit in Anspruch nimmt, sollten für die sofortige Aufnahme der fachlichen Tätigkeit nach der Prüfung das Prüfungszeugnis und ein Lichtbildausweis vorläufig als Nachweis genügen.

§ 18

§ 18 Abs. 2 sieht als Erlaubniskarte eine Kunststoffkarte im Scheckkartenformat vor. Die Beschaffung dieser Karten ist für kleinere Unternehmen sehr aufwändig, da dies extern vergeben werden müsste. Dies bedeutet wiederum hohe Kosten, da hier Kleinserien angekauft werden müssten. Es sollte daher die Möglichkeit eingeräumt werden, neben der Kunststoffkarte auch Erlaubniskarten in laminierte Form bzw. im Format der alten Führerscheine auszustellen.

Nachdem viele Unternehmen bereits derartige Erlaubniskarten ausgestellt haben, sind entsprechende Übergangsfristen für bestehende Ausweise erforderlich.

Abs. 4 Z 5 verlangt eine Seriennummer auf der Erlaubniskarte. Sinn und Zweck dieses Erfordernisses ist nicht ersichtlich und sollte daher gestrichen werden.

Nach Abs. 5 muss die Erlaubniskarte folgenden Wortlaut enthalten: „Diese Erlaubniskarte berechtigt zum Betreten von Eisenbahnanlagen, soweit dies für Eisenbahnbedienstete zur Ausübung ihrer Tätigkeit zwingend erforderlich ist.“ Es stellt sich die Frage, welche Eisenbahnanlagen hier gemeint sind. Aus dieser Bestimmung geht nicht hervor, ob vom Geltungsbereich auch Eisenbahnanlagen, die nicht dezidiert einer Haupt- oder Nebenbahn, Straßenbahn, Anschlussbahn oder Materialeilbahn zugeordnet wären, wie z.B. Kraftwerke, umfasst sind. Es wird daher angeregt, eine dahingehende Klarstellung in die Bestimmung aufzunehmen.

§ 18 Abs. 6 bezieht sich im ersten Satz auf Eisenbahnaufsichtsorgane. Dies scheint auf einem redaktionellen Versehen zu beruhen. Eine Zusammenschau der gesamten Bestimmung ergibt nämlich, dass dieser Begriff durch jenen des Eisenbahnbediensteten zu ersetzen wäre. Bei der Aufzählung in Abs. 6 fehlt der Betriebsleiter.

Abs. 7 sieht die Möglichkeit der Ausstellung einer schriftlichen Erlaubniskarte vor, erwähnt dabei jedoch nicht, welche Gründe dafür vorliegen müssen.

§ 19

Siehe Ausführungen zu § 18 (Erlaubniskarte).

§ 19 Abs. 4 Z 4

Hinsichtlich der Anführung dieser Daten auf der Vorderseite werden Bedenken angemeldet.

§ 19 Abs. 5

Der Text ist auf der Rückseite der Karte kaum lesbar unterzubringen. Es ist nicht nachvollziehbar, warum Befugnisse von Eisenbahnaufsichtsorganen auf der Karte vermerkt werden sollen; selbst bei der Polizei sind diese nicht auf den Dienstausweisen verzeichnet. Es ist davon auszugehen, dass einem Eisenbahnaufsichtsorgan seine Befugnisse bekannt sind. Dass eine dritte Person sich diesen Text durchliest, ist unwahrscheinlich.

§ 20 Abs. 1

Anstelle der gesonderten Ausstellung einer Bescheinigung wird angeregt, dass der entsprechende Vermerk auf unternehmensinternen Identitätskarten der einzelnen Mitarbeiter angebracht wird, z.B. durch den Wortlaut: "Berechtigung zur Betretung von Bahnanlagen". Hierdurch würde die Fülle an verschiedenen Bescheinigungen vermieden und die Bündelung der Informationen auf einer einzigen Bescheinigung ermöglicht werden.

2. Abschnitt - Ausbildungsregister

Im Ausbildungsregister sollen etwa 70 verschiedene Daten erhoben werden. Es ist grundsätzlich sinnvoll, Daten zur Schulungseinrichtung und zu Prüfern zu erheben. Die Aufzeichnung der übrigen in § 23 aufgezählten Daten bewirkt eine Datenflut. Die aufgrund von EU-Vorgaben zu erhebenden Daten erfolgt durch die Unternehmen ohnehin bereits. Darüber hinaus sind die in § 24 angeführten Zeitangaben zur Datenübermittlung in der Praxis kaum durchführbar.

Im Zusammenhang mit der Verpflichtung der Eisenbahnunternehmen ein Sicherheitsmanagementsystem zu implementieren, hat jedes Unternehmen Aufzeichnungen über seine Mitarbeiter zu führen. Ein Auslagern dieser Daten an einen Dritten könnte den Anforderungen der Behörde (z.B. jederzeitiger Zugriff, Verlässlichkeit der Eingaben, Datensicherheit) zur Erlangung der Sicherheitsbescheinigung bzw. -genehmigung widersprechen.

Die Bestimmungen zum Ausbildungsregister widersprechen zudem den gerade in der Verwaltung gesetzten Zielen des Bürokratieabbaus und der Kostensenkung. Eine über die EU-Anforderungen hinausgehende Datensammlung ist abzulehnen.

§ 21 Abs. 3

Hier wird von einer „Person“ gesprochen, welche die Daten zu übermitteln hat. Sinnvoller wäre es jedoch, wenn hier auch die Organisation bzw. die Funktion des Übermittlers bekannt gegeben wird, um in Zukunft eine eindeutige Identifizierung sicherstellen zu können.

§ 23 Abs. 1 Z 5 lit h und Z 6 lit f, g, h

Die Verarbeitung der Daten „das Entziehen der Bescheinigung und der Grund hierfür“, „allfällige Befristungen oder Beschränkungen und der Grund hierfür“ bei medizinischen Gründen

(Diagnosen) wird abgelehnt. Daten betreffend medizinische Gründe sind ausschließlich über befugte medizinische Einrichtungen zu übermitteln und dem Eisenbahnunternehmen nicht zugänglich. Es wird um Berücksichtigung dieses Umstandes im Verordnungsentwurf ersucht.

§ 24

Der Entwurf enthält mehrfach Bestimmungen betreffend Seriennummern. Aus dem Verordnungstext ist nicht ersichtlich, wofür Seriennummern vorgesehen sind; ob diese etwa für die Ausbildungseinrichtung, für den Ausbildungsgegenstand oder für Personen zu vergeben sind. Daher wird angeregt, eine dahingehende Präzisierung vorzunehmen und die in den Erläuterungen zu findende Beschreibung betreffend die Vergabe von Seriennummern in den Verordnungstext aufzunehmen, wobei eine „Clustering“ auf Firmenbasis empfohlen wird.

Im Zuge der Errichtung des Ausbildungsregisters und der Möglichkeit, Daten elektronisch zu übermitteln, wäre es zweckdienlich, die Schnittstellenführung zur Datenübermittlung abzustimmen bzw. Schnittstellen zu definieren, die mit den in Verwendung stehenden Systemen kommunizieren.

§ 24 Abs. 5

Die Übermittlung der Angaben der Schulungseinrichtung bereits vor Aushändigen der Teilnahmebestätigung an das Ausbildungsregister lässt Verzögerungen im Ablauf erwarten, die zu vermeiden wären.

3. Abschnitt - Besondere Ausbildungen

Vom systematischen Aufbau dieses Abschnittes wird davon ausgegangen, dass es sich um konkrete Funktionen handelt. Die beschriebenen Aus- und Weiterbildungen entsprechen den alten, heute nicht mehr verwendeten Tätigkeiten. Daher möchten wir feststellen: Die in den besonderen Eignungen verwendeten Zeitansätze sind um ein vielfaches zu hoch, da die Besonderheiten des jeweiligen Eisenbahnunternehmens noch zusätzlich laut den Erläuterungen nach abgeschlossener Ausbildung untergebracht werden müssen. Derzeit sind diese Inhalte in den genehmigten Ausbildungsdienstvorschriften integriert. Auf Grund der jeweiligen Arbeitsteilung sind Module sinnvoll (z.B. Kuppler, Wagenmeister Güterzug, Wagenmeister Personenzug, Verschubleiter ohne Fahrtvorbereitung), wodurch eine bedarfsgerechte, modulare Ausbildung realisiert werden kann, die durch die jeweilige Betriebsleitung zu genehmigen ist. Eine sicherere Betriebsabwicklung wird dadurch ebenfalls gewährleistet. Mit der Methodik kann sichergestellt werden, dass nur positiv absolvierte Module angerechnet werden können. Eine mehrfache Vermittlung gleicher Ausbildungsinhalte und Prüfung dieser ist dadurch zu vermeiden.

Allgemein ist festzuhalten, dass die jeweils geforderten Unterrichtseinheiten der einzelnen Tätigkeiten zu hoch angesetzt sind und damit die jeweilige Tätigkeit überbewertet ist. (Diesbezüglich wird auf die Stellungnahme, inkl. Anlagen, des Fachverbandes der Schienenbahnen verwiesen.)

Die konkrete Zuordnung der Unterrichtseinheiten nach Theorie, Praxis und Vertiefung bzw. Prüfungsvorbereitung im Verordnungstext wird ablehnend gesehen.

§ 26

Der Entwurf lässt offen, wie beispielsweise beim Einsatz Dritter bei Schneeräumung, diversen Bautätigkeiten, Polizeieinsatz oder Filmaufnahmen mit Kamerateams umzugehen ist. Die hier geforderten 8 Unterrichtseinheiten würden in diesen Fällen beträchtliche Kosten verursachen, weshalb die Unterrichtseinheiten bzw. die Formulierung der Tatbestände für die Ausbildung „Betreten des Gefahrenraums“ zu überdenken sind.

§ 26 Abs. 4

Um die Sicherheit bei elektrisch betriebenen Strecken zu gewährleisten, wird vorgeschlagen, eine Ergänzung zum Thema „Verhalten im Bereich von Bahnstromanlagen“ vorzunehmen.

§ 27

Abs 3. setzt für die Ausbildung „Bewachung von Eisenbahnkreuzungen“ auch die Prüfung für „Betreten des Gefahrenraums“ voraus. Es stellt sich die Frage, was konkret einem „Eisenbahnkreuzungs-Bewacher“ in den im Entwurf vorgeschriebenen Stunden vermittelt werden soll.

Abs 5. sollte um die Z 6 mit folgendem Inhalt erweitert werden: „6. Rechte und Pflichten gemäß StVO.“

§ 28

Es wird darauf hingewiesen, dass gerade kleinere Eisenbahnunternehmen eine gesonderte Ausbildung für „Fahrtvorbereitung“ nicht kennen.

Wir schlagen die Aufnahme der Ausbildung für „Verschub light“ vor. (Diesbezüglich wird auf die Stellungnahme, inkl. Anlagen, des Fachverbandes der Schienenbahnen verwiesen.)

§ 28 Abs. 7 Z 1

Fahrtvorbereiter benötigen für die Ausübung ihrer Tätigkeit keine Fachkenntnisse über Stellwerks- und Eisenbahnsicherungsanlagen; § 28 Abs. 7 Z 1 ist daher zu streichen.

§ 29

Es muss eine Strukturierung der Tätigkeiten vorgenommen werden, da die Vershubtätigkeit beispielsweise im Bahnhof Wolfganggasse der Wiener Lokalbahnen eine andere ist als im Zentralverschiebebahnstation Kledering.

Es ist nicht nachvollziehbar, warum für einen Verschieber nicht die Durchführung der Bremsprobe vorgesehen ist. Die Praxis bestätigt, dass Verschieber bei der Bremsprobe zumindest unterstützend tätig sind und daher über Kenntnisse der Bremsprobe verfügen sollten.

§ 30 Abs. 1

Aus diesem Punkt ergibt sich, dass nur Mitarbeiter der Vershubleitung eine Vorbereitung von Zug- und Nebenfahrten durchführen dürfen. Demgegenüber besteht gem. § 28 die Möglichkeit, diese Vorbereitung von Zug- und Nebenfahrten im Rahmen der Tätigkeit Fahrtvorbereitung durchzuführen. Es wird daher angeregt, die Vorbereitung von Zug- und Nebenfahrten in § 30 Abs. 1 zu streichen und die Unterrichtszeiten dementsprechend anzupassen. Sollte bei einem Unternehmen die Notwendigkeit bestehen, einen Mitarbeiter für die beiden Tätigkeiten „Verschubleiter“ und „Fahrtvorbereitung“ gleichzeitig auszubilden, wird angeregt, in der Verordnung vorzusehen, dass dementsprechend die Ausbildungen für beide Tätigkeiten (Fahrtvorbereitung, Vershubleitung) zu absolvieren sind.

§ 31 Abs. 7 Z 3

Diese Bestimmung ist nicht nachvollziehbar und sollte entfallen.

§§ 32 - 34

In den §§ 32 bis 34 werden die Ausbildungen zur Betriebsassistent, Fahrdienstleistungsassistent sowie Fahrdienstleitung geregelt. Hierbei wird das notwendige Fachwissen sehr ausführlich beschrieben; jedoch wurde auf den in Österreich weit verbreiteten Zugleitbetrieb vergessen, der für den kostengünstigen Betrieb von vielen Nebenbahnen unabdingbar ist.

Es ist notwendig gerade für einfache Betriebsverhältnisse eine angepasste Ausbildung zum Fahrdienstleiter vorzusehen. Die derzeit vorgeschlagene Ausbildung zielt auf den Betrieb auf Hauptbahnen oder Großbahnhöfen ab, ist jedoch für die in Österreich vorherrschenden Betriebsverhältnisse auf Nebenbahnen völlig überzogen und würde immense Kosten verursachen ohne einen Sicherheitsgewinn zu erzielen.

Wir schlagen die Aufnahme der Ausbildung für „Zugleiter/Fahrdienstleiter light“ vor. (Diesbezüglich wird auf die Stellungnahme, inkl. Anlagen, des Fachverbandes der Schienenbahnen verwiesen.)

Im § 34 Abs. 5 Z 7 ist die Ausbildung für elektronisches Stellwerk „Einheitliche Bedienoberfläche 2“ vorgesehen. Dabei handelt es sich um einen Spezialfall im Bereich der ÖBB, der bei vielen anderen Bahnen nicht vorkommt, weshalb dieser Punkt zu streichen ist. Unabhängig davon wäre diese Regelung durch § 34 Abs. 7 abgedeckt.

Sollte diese Regelung nicht entfallen, müssten im Sinne der Gleichbehandlung alle in Österreich angewendeten Stellwerkstypen, Zugleitsysteme, usw. aufgenommen werden, wobei ein derartiges Ausbildungsspektrum sicher nicht praktikabel und zielführend wäre.

§ 32 Abs. 7 Z 1

Von einem Betriebsassistent werden keine Stellwerke oder Eisenbahnsicherungsanlagen bedient. Daher wird angeregt § 32 Abs. 7 dahingehend anzupassen.

§ 33 Abs. 3

Ein Fahrdienstleiterassistent führt erfahrungsgemäß keine Fahrtvorbereitung durch, da diese nicht in dessen Aufgaben- und Zuständigkeitsbereich fällt. Es wird daher angeregt, den Terminus Fahrtvorbereitung in § 33 Abs. 3 zu streichen.

§ 34

Bei der Tätigkeit Fahrdienstleitung sollte „Fahrtvorbereitung“ eine Voraussetzung sein. Da es sich hierbei um eine Voraussetzung mit eigener Ausbildung handelt, sollten die Stunden gem. § 34 Abs. 5 dementsprechend verringert werden.

§ 35 Abs. 3

Für die Tätigkeit Fahrzeugübernahme ist aus Sicht der Praxis nicht der Abschluss der Ausbildung für Verschubleiter oder Triebfahrzeugführer erforderlich. Diese Tätigkeit wird von Mitarbeitern ausgeübt, die nur für die Fahrzeugübernahme zuständig sind und keine weitere betriebliche Tätigkeit ausüben. In die Verordnung sollte jedoch Aufnahme finden, dass mit der Ausbildung zum Triebfahrzeugführer gem. TVFO auch die Tätigkeit Fahrzeugübernahme möglich ist.

§ 36

Da es Eisenbahnverkehrsunternehmen gibt, welche lediglich die Konzession für die Erbringung von Personenverkehrsleistungen oder die Konzession für die Erbringung von Güterverkehrsleistungen besitzen, wird angeregt, den „technischen Wagendienst“ in einen „technischen Wagendienst für Personenverkehr“ und „einen technischen Wagendienst für Güterverkehr“ zu teilen. Diese Teilung führt zu einer wirtschaftlicheren Ausbildung bei gleichzeitigem Erhalt des hohen Sicherheitsniveaus. Es käme dadurch allerdings zu einer Reduzierung der Ausbildungszeiten und somit zu einer Senkung der Ausbildungskosten.

Nach Abs. 3 sind die Grundanforderungen an einen für den technischen Wagendienst auszubildenden Mitarbeiter relativ hoch (Dipl.Ing., Ing. oder abgeschlossene technische Lehre), insbesondere wenn man bedenkt, dass die Ausbildung zum Triebfahrzeugführer keine derartige Grundausbildung voraussetzt. Wir fordern daher die Grundanforderungen für die Tätigkeit des technischen Wagendienstes entsprechend anzupassen.

Derzeit gibt es eine vom Ministerium bewilligte Ausbildungsrichtlinie für Wagenmeister. Das Umsetzungsaußmaß dieser Ausbildungsrichtlinie ist um rund 280 Stunden geringer als jenes im vorliegenden Entwurf. Zusätzlich ist bei der Ausbildung zum Wagenmeister eine Modularisierung in getrennte allgemeine und betriebliche Ausbildungen und Qualifikationen für den Güter- oder Personenverkehrsbereich anzustreben.

Die in Abs. 5 geforderten 1680 Unterrichtseinheiten sind viel zu hoch angesetzt und in keiner Weise nachvollziehbar.

§ 37 Abs. 3

Einerseits wird nicht deutlich, ob die angeführten Tätigkeiten nur für den jeweils beabsichtigten Prüfbereich erforderlich sind, oder ob sämtliche Tätigkeiten (ausgenommen „Triebfahrzeugführer“) auszubilden sind. Andererseits ergeben sich Einschränkungen über die durch Eisenbahnaufsichtsorgane zu prüfenden Bereiche, da beispielsweise ein reines Eisenbahninfrastrukturunternehmen keine Triebfahrzeugführer mehr überprüfen könnte, ohne sich eines voll als Triebfahrzeugführer ausgebildeten Eisenbahnaufsichtsorgans zu bedienen. Die Überprüfung der Tätigkeiten, die in der EisbAV geregelt sind (z.B. Sicherungsposten), wurde gänzlich weggelassen.

Die in § 37 Abs. 4 geforderten 40 Unterrichtseinheiten für die Ausbildung eines Eisenbahnaufsichtsorgans entsprechen nicht der Realität (im Entwurf zur Eisenbahn-AusbildungsVO waren ursprünglich 8 UE vorgesehen). Es wird vorgeschlagen, die Unterrichtseinheiten zu reduzieren.

§ 38

Nach Abs. 3 darf die Tätigkeit zum Betriebsleiter nur derjenige ausüben, der die Ausbildung für die Fahrdienstleitung oder zum Triebfahrzeugführer absolviert hat. Diese Voraussetzung stellt einen Wettbewerbsnachteil für österreichische Bahnen gegenüber ausländischen Eisenbahnunternehmen dar, welche „nur“ ein Sicherheitsmanagementsystem (EU-Vorgabe) vorweisen müssen.

Nach Abs. 4 Z 3 lit a soll die Ausbildung des Betriebsleiters unter anderem die „Funktion, Aufbau und Schaltung von Einphasenwechselstrombahnen“ umfassen. In Österreich wird eine Vielzahl der Nebenbahnen mit anderen Stromsystemen betrieben. Es wird daher angeregt diesen Punkt in „Funktion, Aufbau und Schaltung von elektrischen Bahnen“ abzuändern. Darüber hinaus wird festgehalten, dass bei vielen Eisenbahnunternehmen die ÖBB P32 nicht zur Anwendung gelangt.

Die Eignung zum Betriebsleiter sollte sich daran orientieren, ob sich der Mitarbeiter sicher im Gefahrenraum der Gleise bewegen kann.

Eine zehnjährige Betriebszugehörigkeit gem. Abs. 10 wird abgelehnt. Es muss dem Eisenbahnunternehmen möglich sein, die Bestellung eines externen Betriebsleiters vorzunehmen, wenn der Betriebsleiter ad hoc aus dem Eisenbahnunternehmen ausscheidet.

§ 39

Diese Bestimmung stellt eine wesentliche Einschränkung für Eisenbahnunternehmen dar und kommt einer (versteckten) Berufszugangsbeschränkung gleich, weshalb sie in dieser Fassung abgelehnt wird. Vor allem die Absätze 3 bis 5 sind für kleinere Eisenbahnunternehmen nicht umsetzbar.

Abs. 2 legt die erforderlichen Vorkenntnisse für Lehrkräfte fest. Es wird angeregt die erforderlichen Voraussetzungen für Lehrkräfte wie folgt zu ergänzen: „... oder höherwertige

Tätigkeiten.“ Dadurch kann eine Ausbildung auch z.B. durch einen Betriebsleiter erfolgen, was in kleineren Unternehmen zu einer wesentlichen Vereinfachung führen würde.

Unklar ist, ob nun ein Triebfahrzeugführer, der als Trainer eingesetzt wird, die Ausbildung von z.B. Verschubleiter durchführen darf, oder nicht. Dies obwohl er z.B. GKB-intern auch in der Zugvorbereitung ausgebildet wurde. Hier wäre eine Klärung wünschenswert.

4. Abschnitt - Sachverständige Prüfer

Die in § 40 Abs. 2 Z 2 angeführten Zeiten sind zu hoch angesetzt. Aufgrund der derzeitigen Entwicklungen werden auch in Eisenbahnunternehmen Personalfluktuationen an der Tagesordnung sein, sodass zukünftig nur schwer Prüfer gefunden werden würden.

§ 40 Abs. 2 Z 6 verlangt geordnete wirtschaftliche Verhältnisse des Prüfers. Die Bedeutung dieses Begriffes und wie der Nachweis darüber erbracht werden soll, ist jedoch unklar.

Zur Gewährleistung einer einheitlichen Vorgangsweise wird angeregt, dass die Behörde die sachverständigen Prüfer einmal im Jahr zum Erfahrungsaustausch einlädt.

§ 41 Abs. 2 Z 2

In dieser Bestimmung wird eine Überregulierung betreffend die Bestellung zu sachverständigen Prüfern gesehen, da § 15a EisbG die erforderlichen Unterlagen für die Erteilung einer Verkehrsgenehmigung bestimmt. Daher wird angeregt, § 41 Abs. 2 Z 2 zu streichen.

§ 44 Abs. 3

Gemäß dieser Bestimmung sollen Teile von bereits absolvierten Ausbildungen anerkannt werden. In den Erläuterungen wird im letzten Satz jedoch davon gesprochen, dass die vorgegebenen Mindestzeiten eingehalten sein müssen; dies hat der sachverständige Prüfer vor Beginn der Prüfung zu kontrollieren. Wiederholtes Vortragen und Prüfen von bereits bestandenen Ausbildungsinhalten ist nicht zielführend. Die volle Anerkennung bestehender Eignungen hat zu erfolgen. Dies kann durch eine Modularisierung des gesamten Systems realisiert werden.

§ 45

Es wird nochmals die vorbildliche Sicherheit des Eisenbahnsystems in Österreich erwähnt. Auf Grund der bereits bei den Eisenbahnunternehmen bestehenden und von der Eisenbahnbehörde genehmigten Ausbildungsdienstvorschriften ist die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebs gewährleistet.

Es fehlt eine dezidierte Übergangsbestimmung, wonach alle vor dem Inkrafttreten dieser Verordnung abgelegten Prüfungen weiter Gültigkeit besitzen. Es muss gewährleistet sein, dass alle nach den - von der Behörde genehmigten - bisherigen Ausbildungsdienstvorschriften ausgebildeten Mitarbeiter ihre betriebsdienstliche Tätigkeit in vollem Umfang ohne weiteren Formalakt weiterhin ausüben können.

Abschließend ist anzumerken, dass der fachliche Betriebsleiter der Behörde lediglich anzuzeigen ist, da das Eisenbahnunternehmen die Bestellung zum Betriebsleiter vornimmt.

Wir ersuchen um Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüße



Dr. Rosemarie Schön
Abteilungsleiterin