

# Fokus Eisenbahn

# vida **Fakten**

Juni 2011  
<http://fakten.vida.at>

**Eisenbahneignungs- und Prüfungsverordnung (EisbEPV) schafft:**

Eisenbahnsicherheit in Österreich

Europaweit gleicher Ausbildungsstandard

Rechtssicherheit für Unternehmen auf dem Eisenbahnmarkt



Foto: Harald Eisenberger ÖBB



Foto: Johann Wallner ÖBB

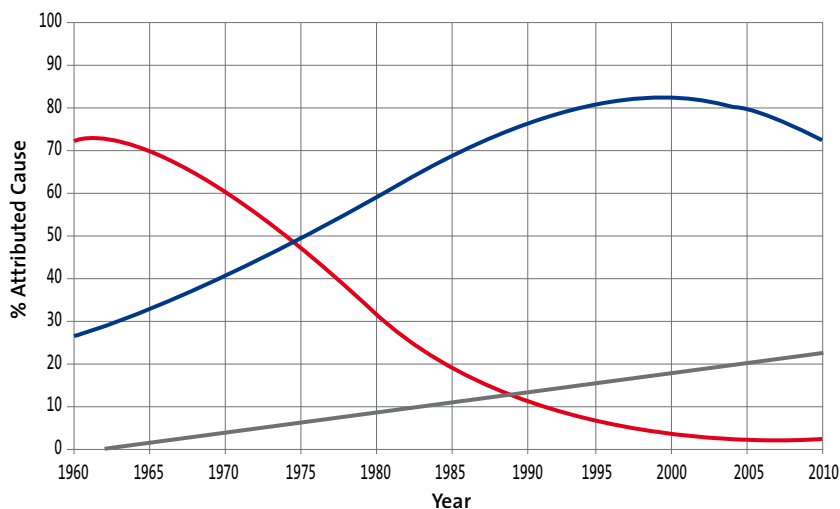
## **Eisenbahneignungs- und Prüfungsverordnung (EisbEPV): Unwissen kann töten**

Die österreichische Eisenbahneignungs- und Prüfungsverordnung (EisbEPV) ist in Begutachtung. Sie regelt für das gesamte sicherheitsrelevante Eisenbahnpersonal mit Ausnahme der LokführerInnen die Ausbildungsdauer, -inhalte und ausbildenden Institutionen. Dies schließt eine große Sicherheitslücke im Eisen-

bahnwesen. Die in der Verordnung vorgeschlagenen Standards dürfen nicht unterschritten werden: Ausbildungsmängel haben auf Österreichs Eisenbahnen schon mehrere Menschenleben gekostet. Nach dieser Verordnung muss dringend der noch mangelhaft geregelte Beruf der LokführerInnen repariert werden.

# Bahnliberalisierung verursacht Ausbildungsmängel

Trends in Attributed Accident Causes



Technisches Versagen (rote Linie) ist seit Mitte der 60er-Jahre rückläufig. Durch die Komplexität der Systeme steigt hingegen menschliches Versagen (blau). Organisationsversagen (schwarz) steigt an, seitdem die Komplexität der Abläufe und das Zusammenwirken verschiedener Organisationen zunehmen.

**Die Liberalisierung hat integrierte Systeme zerschlagen. Schlecht oder nicht regulierte Bereiche kombiniert mit wirtschaftlichem Druck führen immer häufiger zu Unfällen durch ein Versagen der Betriebsabläufe.**

Die Liberalisierung von Europas Bahnen hat Eisenbahninfrastruktur und Verkehrsunternehmen getrennt und diese in den Wettbewerb geschickt. Das hat die Bahnen unter verschärften Kostendruck gebracht.

Was integrierte Systeme früher selbst geregelt hatten, wird nun in Einzelteilen staatlich reguliert. Ausreichend qualifiziertes sicherheitsrelevantes Personal ist ein solcher Einzelteil – allerdings wurde er nicht geregelt: Machtvolle Unternehmerverbände traten bisher dagegen auf, um Ausbildungskosten zu sparen.

Deren konkreter Erfolg war, dass bis heute der § 21a des Eisenbahngesetzes die Mindestausbildungszeit für sicherheitsrelevantes Personal den Unternehmen selbst überträgt. Seitdem wurde die Ausbildungszeit scheinbar teilweise reduziert: Vor fünfzehn Jahren dauerte die LokführerInnenausbildung 27 Monate, heute weniger als sechs Monate. Ersparte Ausbildungszeiten verschaffen kurzfristig einen wirtschaftlichen Vorteil – aller-

dings nur so lange, bis die Konkurrenten nachziehen.

So wie hierzulande wurde in ganz Europa eine Spirale nach unten in Gang gesetzt. In anderen Branchen käme niemand auf die Idee, sicherheitsrelevante Ausbildungszeiten demjenigen zu übertragen, der unter wirtschaftlichem Druck steht – in der Bahnbranche schon. Die Unternehmerverbände argumentieren, dass die unternehmensspezifischen Anforderungen zu speziell seien, um einen Mindeststandard festzuschreiben, obwohl Personal im Eisenbahnwesen zunehmend unternehmensübergreifend überlassen bzw. verleast wird. Das Argument von Unternehmensspezifika ist daher nur ein Vorwand.

## „Organisationsversagen“

Das Ergebnis ist eine steigende Zahl von Unfällen durch „menschliches Versagen“ – aber das ist nur ein Teil der Wahrheit. Der andere Teil ist ein neuer Typ von Fehlern: „Organisationsversagen“. Menschen handeln regelkonform und die Technik funktioniert, jedoch das Zusammenspiel aus Vorschriften, Betriebsabläufen und Regulierungen verursacht Unfälle.

## Schlechte Ausbildung verursacht Tote

Ausbildungsmängel sind eine Form des Organisationsversagens. Zwei Berichte (Hütteldorf und Gramatneusiedl) der Unfalluntersuchungsstelle des Bundes und die Justiz im Strafverfahren Lochau-Hörbranz kamen zu diesem Ergebnis: In mehreren Fällen wurde sicherheitsrelevantes Eisenbahnpersonal eingesetzt, dessen Kenntnisstand nicht ausreichend war. Ursachen sind weniger schlechte Ausbildungsinhalte, als die zu kurze Ausbildungszeit. In Deutschland ging man noch einen Schritt weiter: Dort wurden unseriöse Ausbildungsstätten gegründet, um Mittel der Arbeitslosenversicherung abzuziehen.

## Eisenbahn-Ausbildung: Sicherheitslücken schließen!

Sicherheit ist gerade im Eisenbahnwesen besonders wichtig: Einerseits sind Sicherheitsmängel nicht sofort sicht- und spürbar, andererseits können die Unfallfolgen dramatisch sein und die Anzahl der Betroffenen besonders hoch. Derzeit ist der Entwurf zur **Eisenbahneignungs- und Prüfungsverordnung (EisbEPV)** in Begutachtung, der große Sicherheitsmängel beseitigen soll. Unter anderem werden Mindestausbildungszeiten, die Qualität der Ausbildungsstätten und ein Mindestniveau für Lehrkräfte und PrüferInnen definiert. Normiert wird auch, dass Zeugnisse zentral gespeichert werden, die Grundlage für Berechtigungen darstellen.

### Ein erster wichtiger Schritt

Damit setzt Österreich einen europäischen Meilenstein, denn eine solche Regelung existiert noch in keinem anderen Mitgliedsstaat. Mit Ausnahme des Lokführers bzw. der Lokführerin (sein/ihr Beruf ist unvollständig ohne Ausbildungslänge in der Triebfahrzeugführerverordnung reguliert) werden damit alle sicherheitsrelevanten Berufe geregelt. Der Begutachtungsentwurf verhindert den Missbrauch der unternehmerischen Freiheit auf Kosten der Sicherheit. Die Verordnung macht drei Ziele erreichbar:

- ✓ **Rechtssicherheit für den europäischen Eisenbahnmarkt:** Neue Unternehmen befinden sich derzeit in einer schwierigen Grauzone, weil sie nicht wissen, welchen Kenntnisstand sie bei MitarbeiterInnen voraussetzen können bzw. müssen, insbesondere dann, wenn sie Leiharbeitspersonal einsetzen.
- ✓ **Funktionierender Arbeitsmarkt für Eisenbahnpersonal:** Die Ausbildungsstandards

können sicherstellen, dass österreichische Ausbildungen von ausländischen Bahnen anerkannt werden. Waren bisher komplizierte Anerkennungsverfahren im Einzelfall nötig, fallen diese nun weg. Es müssen nur noch die vorgeschriebenen Ausbildungsstandards anerkannt werden, Unternehmen können mit ihren Beschäftigten im Ausland tätig werden und ArbeitnehmerInnen einfacher im Ausland arbeiten.

- ✓ **Eisenbahnsicherheit in Österreich:** Die neue Verordnung sorgt dafür, dass in Österreich nur noch ausländisches Personal zum Einsatz kommen darf, dessen Ausbildung den hohen österreichischen Standards ebenbürtig ist.

### Nächster Halt: Eisenbahngesetz

Im Anschluss an die Verordnung wird es dringend notwendig, das Eisenbahngesetz zu novellieren:

- ✓ **Eisenbahnpolizei:** Eine kompetente und gut ausgestattete unabhängige Kontrollinstanz muss eingerichtet werden.
- ✓ **Strafen** müssen im Sinne der EU-Sicherheitsrichtlinie (RL2004/49/EG) abschreckend wirken. Die derzeitige Höchststrafe von 2.180 Euro tut dies sicher nicht.
- ✓ **Ausbildungszeiten und -inhalte für LokführerInnen** müssen ebenfalls festgeschrieben werden.

In der EU-Richtlinie 2004/49/EG steht: „Zur Gewährleistung eines hohen Sicherheitsniveaus im Eisenbahnverkehr und gleicher Bedingungen für alle Eisenbahnunternehmen sollten sie denselben Sicherheitsanforderungen unterliegen.“ Dazu muss die Eisenbahneignungs- und Prüfungsverordnung unbedingt hohe Standards erfüllen.

Im Entwurf zur EisbEPV werden Mindestausbildungszeiten, die Qualität der Ausbildungsstätten und ein Mindestniveau für Lehrkräfte und PrüferInnen definiert.

## Sicherheitsrelevante Berufe und ihre Mindestvoraussetzungen

Beruf	Wo geregelt	Ausbildungsdauer
LokführerIn	Triebfahrzeugverordnung	keine Zeitvorgaben
Sonstige sicherheitsrelevante Eisenbahnberufe	EisbEPV in Begutachtung	Zeitvorgaben enthalten
SeilbahntechnikerIn	Verordnung	3 Jahre
Gas-/WasserinstallateurIn	Verordnung	4 Jahre
StaplerfahrerIn	Verordnung	24 Unterrichtseinheiten

Im Anschluss an die EisbEPV wird es dringend notwendig sein, die Ausbildungszeiten und -inhalte für LokführerInnen im Eisenbahngesetz festzuschreiben.



Foto: Dietmar Weiss

## Kommentar

# Es geht um Menschenleben

Ein Lokführer fährt schneller als es seine Sicht erlaubt. Er vertraut den Signalen, die der Fahrdienstleiter stellt. Die Verantwortung die dieser damit übernimmt, ist Teil des Berufsbildes und für viele kaum vorstellbar. Nur ein einziger falscher Befehl und es droht eine Katastrophe.

Immer öfter erleben wir Fehlhandlungen von sicherheitsrelevantem Eisenbahnpersonal in Zusammenhang mit Ausbildungsmängeln. Immer wieder sind jene Kollegen, welche das letzte Glied in der Kette des Bahnbetriebes darstellen, dann auch jene, die sich vor Gericht verantworten müssen. Wir Gewerkschafter treten auf den Plan, wenn es darum geht, Kollegen davor zu schützen, vor Gericht für Ausbildungsmängel des Unternehmens verurteilt zu werden. Oft genug schon haben wir vor Gericht erlebt, dass es keiner gewesen sein will: Nicht der Vorgesetzte, nicht der Betriebsleiter, nicht die Aufsichtsbehörde. Lediglich der Mitarbeiter im ausführenden Dienst soll „menschlich versagt“ haben.

Wir haben unzählige Kollegen vor Verurteilungen bewahrt, denen das eigene Unternehmen nicht einmal einen Anwalt gestellt hat. Gäbe es klarere Regeln, wären viele dieser Unfälle nicht passiert.

Jedem, der jetzt auch nur daran denkt, beim vorliegenden Verordnungsentwurf um Mindestausbildungszeiten zu feilschen, sei ins Stammbuch geschrieben, dass er um die Schicksale jener feilscht, die im Bahnbetrieb tagtäglich alles riskieren..

**roman.hebenstreit@vida.at**

Stellvertretender Vorsitzender des Bundesfachgruppenausschusses Traktion in der Gewerkschaft vida und Mitglied des vida-Bundesvorstandes

Zentralbetriebsratsvorsitzender ÖBB Produktion GmbH



Foto: ÖBB Infrastruktur AG

# Der Unfall von Hörbranz

Ein Jogger bei Hörbranz am Bodensee meldet am 29. Dezember 2006 eine Leiche neben dem Bahndamm. Ein Team aus Polizei, Rettung, Notarzt und Bestattung rückt an. Die Polizei-Leitstelle kontaktiert die ÖBB.

Der zuständige Notfallleiter der ÖBB sitzt 200 Kilometer entfernt in Innsbruck. Sein Job ist es, sämtliche Einsatzkräfte in Vorarlberg, Tirol und Teilen von Salzburg zu koordinieren. Er hat weder Sichtkontakt noch Personal vor Ort.

Der Notfallleiter benötigt die Position des Einsatzteams und bittet um die Angabe des Strecken-Kilometers. Der Polizist meldet (weil er die Kilometerschilder nicht kennt) eine Mastennummer. Niemand bemerkt den Fehler. Der Notfallleiter fragt die Polizei, ob die Züge lang-

samer fahren oder stehen bleiben sollen (kein Polizist kann entscheiden, was ein Notfallleiter wissen sollte). Man einigte (!) sich auf 30 km/h. Der diesbezügliche Funkspruch erreichte den herannahenden EC 564 im Deutschen Eck nicht. Mit 100 km/h erfasste der Zug die Gruppe – drei Menschen starben. Ein Haltesignal hätte ihnen das Leben gerettet.

Dem Notfallleiter war weder die Lage vor Ort noch die einzuhaltenden Regeln oder seine eigene Entscheidungsbefugnis klar. Wäre ihm dies in seiner Ausbildung vermittelt worden, wären alle noch am Leben. Das Gericht hatte festgestellt, dass ihm sein Handeln nicht zum Vorwurf gemacht werden kann, da seine Ausbildung zum Notfallleiter nur einen halben Tag dauerte.

**vida Fakten** ist eine Publikationsreihe der Gewerkschaft vida mit dem Zweck, Fachinformation an BetriebsrätInnen, FunktionärInnen, Interessierte und an die Politik zu bringen.

<http://fakten.vida.at>

### Impressum:

Herausgeber: ÖGB/Gewerkschaft vida, 1020 Wien, Johann-Böhm-Platz 1, Tel: +43 1 53 444 79605  
Medieninhaber: Verlag des ÖGB GmbH, 1020 Wien, Johann-Böhm-Platz 1.  
ZVR: 576 439 352



**Über vida:** Die Lebensgewerkschaft vida gliedert sich in die Sektionen Verkehr, Soziale, Persönliche Dienste und Gesundheitsberufe sowie Private Dienstleistungen und hat rund 152.000 Mitglieder. Die Bundesfachgruppe Schiene vertritt in der Sektion Verkehr rund 33.200 EisenbahnerInnen. Nähere Informationen finden Sie auf <http://schiene.vida.at>.



**Die Europäische Transportarbeiter-Föderation (ETF)** ist der Dachverband von 209 Verkehrsgewerkschaften aus 39 Ländern Europas mit drei Millionen Mitgliedern.