

Abänderungsantrag

der Abgeordneten Alois Stöger, diplômé,

Kolleginnen und Kollegen

Zum Bericht des Verkehrsausschusses über die Regierungsvorlage (2603 d.B.): Bundesgesetz, mit dem das Eisenbahngesetz 1957 geändert wird (2645 d.B.) *TOP 24*

Der Nationalrat wolle in zweiter Lesung beschließen:

Die dem obenstehenden Bericht angeschlossene Regierungsvorlage wird wie folgt geändert:

1. Nach Zi 7 wird folgende Zi 7a eingefügt.

7a. §13a Abs. 4 wird wie folgt geändert:

„(4) Die gemäß § 217 zuständigen Arbeitsinspektorate haben der Bundesministerin/dem Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie die Ergebnisse und Erfahrungen, einschließlich der Anzahl der Untersuchungen, im Zusammenhang mit der Überwachung der Einhaltung der Bestimmungen über die Arbeits-, Fahr- und Ruhezeiten für Triebfahrzeugführer gemäß Arbeitszeitgesetz, BGBl. I Nr. 461/1999, bis spätestens 30. Juni des dem Berichtsjahr folgenden Kalenderjahres in elektronischer Form zur Verfügung zu stellen.“

2. Nach Zi 50 wird folgende Zi 50a eingefügt.

50a. in §145 Abs. 1 wird Nachfolgendes angefügt:

„Dieses Zeugnis hat auch zu dokumentieren, dass der Antragsteller über Kenntnisse der vom jeweiligen Infrastrukturbetreiber angebotenen ‚Betriebssprachen‘ auf Niveau B1 verfügt. Der sachverständige Prüfer hat vom Prüfungswerber, welcher nicht der vom jeweiligen Infrastrukturbetreiber angebotenen ‚Betriebssprachen‘ als Muttersprache in der Fahrerlaubnis angegeben hat, die Vorlage eines Nachweises über eine Sprachprüfung nach den Standards des „Österreichischen Sprachdiploms Deutsch“ (ÖSD) zu verlangen.“

3. Nach Zi 59 wird folgende Zi 59a eingefügt

59a. in §215 wird folgender Abs. 7 nach Abs. 6 hinzugefügt:

„(7) Vertreter des Personals im Sinne dieses Bundesgesetzes sind die in den Unternehmen und Betrieben auf Grund des § 40 Arbeitsverfassungsgesetz in der jeweils geltenden Fassung oder auf Grund anderer Rechtsgrundlagen bestehenden Organe der Arbeitnehmerschaft. Sofern in den Unternehmen oder Betrieben Arbeitnehmervertreter mit einer besonderen Funktion bei der Sicherheit und beim Gesundheitsschutz der Arbeitnehmer betraut sind, sind diese im Rahmen ihrer Zuständigkeit wie die Vertreter des Personals beizuziehen oder zu informieren. Auf Antrag erhalten die Vertreter des Personals Parteistellung.“

Alois Stöger
Alois Stöger
[Stöger]
D. Ruh
(Ruh)
R. Beck
(Becker)
Wimmer
Wimmer

Begründung

Zu 1.

Die Darstellung der Ergebnisse und Erfahrungen sowie die Anzahl der Untersuchungen im Zusammenhang mit der Überwachung der Einhaltung der Bestimmungen über die Arbeits-, Fahr- und Ruhezeiten für Triebfahrzeugführer gemäß dem Arbeitszeitgesetz soll im Tätigkeitsbericht umfassend dokumentiert werden. Dies ist notwendig, um außenwirksam die relevanten Erfahrungen und Überwachungsmaßnahmen zusammenzufassen und transparent darzustellen. Hierzu sollen die primär zuständigen Arbeitsinspektorate verpflichtet werden, entsprechende Berichte zu erstellen.

Durch die vorgeschlagene Änderung wird sichergestellt, dass die fehlenden Aspekte der Richtlinie (EU) 2016/798 Artikel 19 und der im Eisenbahngesetz §217 beauftragten Überwachung der Arbeits-, Fahr- und Ruhezeiten der Triebfahrzeugführer an die zuständigen Arbeitsinspektorate, in den Jahresbericht aufgenommen werden. Dies führt zu einer transparenten und zuverlässigen Dokumentation der Überwachungsaktivitäten in diesem Bereich und trägt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bei.

Zu 2.

Künftige Triebfahrzeugführer:innen müssen bei der Prüfung nachweisen, dass sie über schienenbahnbezogene Fachkenntnisse für jene Eisenbahnen, die in der Bescheinigung ausgewiesen werden sollen, verfügen. Dieses Zeugnis hat auch zu dokumentieren, ob der Antragsteller über die gemäß Anhang VI der Richtlinie 2007/59/EG notwendigen Kenntnisse der vom Infrastrukturbetreiber angebotenen Sprachen (in Österreich Deutsch) verfügt.

In bestimmten Fällen ist es für die sachverständigen Prüfer:innen notwendig, von den zu Prüfenden die Vorlage eines Zeugnisses über deren Kenntnisse (wie Nachweise über Sprachprüfungen auf dem Niveau B1 gemäß Richtlinie (EU) 2016/882) zu verlangen. Die rechtlichen Rahmenbedingungen sind dafür zu schaffen.

Diese Regelung ist von großer Bedeutung für die Sicherheit im Eisenbahnverkehr. Gute Sprachkenntnisse gewährleisten, dass Triebfahrzeugführer:innen in der Lage sind, Anweisungen korrekt zu verstehen und umzusetzen, besonders in kritischen Situationen, wo klare Kommunikation lebenswichtig ist. Ein fundiertes Verständnis der Sprache trägt dazu bei, Missverständnisse zu vermeiden und die Koordination mit anderen Eisenbahnmitarbeitenden sowie Rettungskräften zu erleichtern.

Die Schaffung der notwendigen rechtlichen Rahmenbedingungen stellt sicher, dass diese Sprachanforderungen verbindlich und einheitlich durchgesetzt werden. Dies ist ein weiterer Schritt zur Erhöhung der Sicherheit und Zuverlässigkeit im Eisenbahnverkehr, indem es sicherstellt, dass alle Triebfahrzeugführer über die erforderlichen Kommunikationsfähigkeiten verfügen.

Zu 3.

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. Letztlich haben die Gefahrenquellen unmittelbare Auswirkungen auf die Beschäftigten.

Gemäß der Richtlinie (EU) 2016/798 über die Eisenbahnsicherheit (Erwägungsgrund 10 der Richtlinie) sollen die Mitgliedstaaten eine Kultur des gegenseitigen Vertrauens und des wechselseitigen Lernens fördern, durch die das Personal der Eisenbahnunternehmen und der Infrastrukturbetreiber ermutigt wird, zum Ausbau der Sicherheit beizutragen, während gleichzeitig die Vertraulichkeit gewährleistet wird. Um diese Vorgaben zu fördern und den Anforderungen nachzukommen, erscheint es zweckdienlich,

die Betriebsräte als Vertreter des Personals im Rahmen der Aufsichtsverfahren beizuziehen bzw. zu informieren.

In dieselbe Kerbe schlägt Art. 9 Z.2 derselben Richtlinie, was die Weiterentwicklung des Sicherheitsmanagementsystems betrifft. Eine solche Weiterentwicklung ist nur möglich, wenn alle Beteiligten alle Informationen haben.

Artikel 23 Ziffer 3 der Sicherheitsrichtlinie fordert klar, dass das Personal und seine Vertreter in die Untersuchungen einzubeziehen sind.

„Die Untersuchung wird so offen wie möglich durchgeführt, damit sich alle Beteiligten äußern können und Zugang zu den Ergebnissen erhalten. Der betroffene Infrastrukturbetreiber und die betroffenen Eisenbahnunternehmen, die nationale Sicherheitsbehörde, die Agentur, Opfer und ihre Angehörigen, Eigentümer beschädigten Eigentums, Hersteller, beteiligte Rettungsdienste sowie Vertreter von Personal und Nutzern erhalten Gelegenheit, technisch maßgebliche Informationen vorzulegen, um die Qualität des Untersuchungsberichts zu verbessern. Die Untersuchungsstelle trägt ferner den legitimen Bedürfnissen der Opfer und ihrer Angehörigen Rechnung und hält sie über den Fortgang der Untersuchung auf dem Laufenden.“

