



# Ergebnisse Lokführerkonferenz



## Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Infos und Erklärungen.....	3
Infos vom ZBR der ÖBB Produktion.....	5
Forderungen an die Wirtschaftskammer (WKÖ).....	7
Forderungen an die Politik.....	8
Was konnte bisher erledigt werden .....	10

# Allgemeine Infos und Erklärungen

## **Außerkräftsetzen des Arbeitszeitgesetzes bei widrigen Witterungsbedingungen**

Das Arbeitszeitgesetz ist ein Schutzgesetz und bedeutet für unsere KollegInnen eine einheitliche Regelung, die unabhängig von äußeren Einflüssen zu betrachten ist. Gerade in solchen Situationen ist es vonnöten, Grenzen der Arbeitszeit einhalten zu können. Der Gesetzgeber ermöglicht es zur Aufrechterhaltung des Verkehrs ohnehin, in Ausnahmefällen über diese Schutzz Grenzen zu gehen.

## **Streckenkenntnis erhalten durch Einteilung des Personaleinsatzleiters**

Dies ist ein ÖBB spezifischer Vorgang, der so nicht auf alle EVUs umgelegt werden kann. Der ÖBB Zentralbetriebsrat wurde über diesen Wunsch in Kenntnis gesetzt.

## **Infos über Folgezüge wieder im Aufenthaltsraum (RZÜ, Aramis)**

Aufgrund des diskriminierungsfreien Netzzugangs gibt es seitens der Infrastrukturbetreiber nicht mehr die Möglichkeiten der Informationsbereitstellung wie es vor 2003 möglich war.

## **Hohe Belastung durch wiederkehrende eignungspsychologische Untersuchung**

Vor einigen Jahren gab es den Absturz der Germanwings Maschine und die damit verbundenen Ermittlungen ergaben eine psychologische Beeinträchtigung des Piloten. Seither wird seitens der Arbeitgeber versucht die psychologische Eignung in regelmäßigeren Abständen festzustellen. Diese Regelung, die seit längerer Zeit im Eisenbahngesetz festgelegt ist, haben wir als Gewerkschaftsbewegung immer wieder in Erinnerung gerufen. Daher begrüßen wir eine laufende Untersuchung zum Schutz aller Beteiligten.

## **Im technische Störfall (HOA, FOA, SOA, ...) ist der TFZF auf der freien Strecke in Verantwortung**

Der Vorgang im Störfall ist sehr genau mit Checklisten geregelt. Im Zweifelsfall legen wir unseren KollegInnen nahe, die Fahrt nicht fortzusetzen und auf die Expertise des mobilen Wagenmeisters zu setzen. Auch wenn dadurch die Infrastruktur länger blockiert sein sollte – Sicherheit geht vor!

## **Schichtgestaltung nach Alter aufgrund wissenschaftlicher Erkenntnisse**

Ein sehr heikler Punkt. Natürlich gibt es im Alter unterschiedliche Bedürfnisse an die Schichtplangestaltung. Diese Wünsche interpretiert aber jeder unterschiedlich. Die große Herausforderung des Arbeitgebers ist es nun diese lebensphasenbezogenen Bedürfnisse in einem Dienstplan für alle darzustellen. Um auf die Bedürfnisse der älteren KollegInnen

einzugehen, hat der Gesetzgeber Rahmenbedingungen geschaffen. Vor allem die Altersteilzeit war ein immer beliebter werdendes Mittel, um vom Arbeitsleben langsam in den wohlverdienten Ruhestand zu gleiten. Leider gab es von Seiten der Regierung im Jahr 2018 eine Anpassung in zwei Schritten von 58 auf 60 Jahren. Wir versuchen auch weiterhin dort Einfluss zu nehmen und der Politik die Bedürfnisse unserer KollegInnen vor Augen zu führen. (siehe Thema *Schwerarbeit und TFZF auf Seite 8*).

### **Tablet statt Handy als Rückfallebene**

Dies ist ein ÖBB spezifischer Vorgang, der so nicht auf alle EVUs umgelegt werden kann. Der ÖBB Zentralbetriebsrat wurde über diesen Wunsch in Kenntnis gesetzt. Die Frage stellt sich ob noch ein sperriges Gerät am Führerstand ein Vorteil für die KollegInnen ist.

### **Zu viele Typenschulungen in zu kurzer Zeit**

Als direkte Maßnahme aus der TFZF-Veranstaltung sind die Ausbildungszeiten generell neu betrachtet worden. Im Zuge dieser Ausbildungsänderungen wird auch das Thema Typenschulung unter die Lupe genommen. Sollte es einem unserer jungen KollegInnen zu schnell gehen, so besteht immer die Möglichkeit sich an die Führungskraft (vorherige Kontaktaufnahme mit dem Betriebsrat vor Ort) zu wenden und die Einschulung zu verlängern.

### **Im Zuge der Weiterbildung: Praxismodule auf Triebfahrzeug**

Dies ist ein ÖBB spezifischer Vorgang, der so nicht auf alle EVUs umgelegt werden kann. Der ÖBB Zentralbetriebsrat wurde über diesen Wunsch in Kenntnis gesetzt. Generell gilt: Wenn man sich im Umgang mit einer bestimmten Fahrzeuggattung nicht mehr sicher ist, kann man sich jederzeit vertrauensvoll an seinen Instruktor wenden.

# Infos vom ZBR der ÖBB Produktion

## Grundausbildung und Praxiszeiten

Einer der zentralen Punkte war die Grundausbildung und der Praxiserwerb von TriebfahrzeugführerInnen. Zum einen soll die Qualität der Ausbildung wieder angehoben werden, zum anderen soll aber auch der Output aus den Kursen erhöht werden. Nach einigen Gesprächsrunden mit der „Fachlichen Bildung“, der „Weiterbildung“ und dem Schulungszentrum in Wörth, konnte ein akzeptables Ergebnis erzielt werden. Es wird seither ein 14-tägiger Urlaubsblock schon in der Grundausbildung mit eingeplant und die Dauer der Ausbildung, vor allem der Praxiszeit, erhöht. Analog der ehemaligen §6-Zeit (Verschubzeit) gibt es jetzt zwei Praxiserwerbsabschnitte, die genau definiert sind. So bekommen neuen KollegInnen beispielsweise „nur“ mehr 120 km Streckenschulung und fahren wiederkehrende Schichten, damit das Erlernte gefestigt werden kann. „Unnötige“ Elemente, wie die Schulung einer zweiten Traktionsart oder ZSB 5-Betrieb, wurden aus dem ersten 8-wöchigen Block entfernt. Es ist eine Woche Urlaub im zweiten Block möglich und der Anfall von Überstunden ist zu vermeiden.

Ebenfalls wurde der Fokus auf die Trainer erhöht. Diese werden in Zukunft bessere, regelmäßige Trainings erhalten. Zusätzlich werden die Personaldisponenten sensibilisiert und auf die neue Vorgehensweise hin geschult.

## Sicherheit / Signalüberfahrungen

Die oft geforderten, **zusätzlichen PZB 500 Hertz Magneten** wurden im Rahmen des Projektes „Sicherer Zug“ neu überdacht. Es sind 800 Magnete bestellt und die Orte zur Verlegung bestimmt worden. Mit der Verlegung wird bereits begonnen.

Beim **GSM-R** wird laufend von der INFRA und A1 gemessen und geprüft. Über kurz oder lang werden auch hier die letzten Schwachstellen gefunden und behoben werden.

**Pflanzenbewuchs der Signale:** Die Thematik wurde einmal mehr beim Infrastrukturbetreiber deponiert und es gibt laufende Termine mit dem Verkehrsarbeitsinspektorat dazu. Ob sich die Situation wirklich bessert werden wir im Frühjahr sehen.

Die **Reizüberflutung** ist ein Dauerthema und es werden hier Neuevaluierungen nach wissenschaftlichen Standards folgen. Es soll zukünftig mit Versuchspersonen, die eine Datenbrille mit „Eye-Tracking“ tragen, die Reize, Blicktechniken und der Fokus überprüft werden. Schließlich sollen die KollegInnen am Zug auf die Strecke und Signale schauen.

**Kommunikation FDL – Tzfz – NOKO:** Der Triebfahrzeugführer hat nun mehr einen Ansprechpartner im Regelfall -> den Disponenten. Diese Maßnahme befindet sich bereits in der Umsetzung. Derzeit werden die Optionen geprüft.

Die **missbräuchliche oder unabsichtliche Betätigung der Notsprechstellen** sorgt immer wieder für Ablenkung am Führerstand. Da die Positionierung und Beschaffenheit in den TSI PRM recht genau definiert ist, gibt es keine Möglichkeit diese zu „versetzen“. Technisch ist es aber möglich einen Notruf an jemand anderen als die Tzfz weiterzuleiten und diese erst zu verständigen, wenn es wirklich notwendig ist. Eine entsprechende Anfrage an die zuständigen Betriebsleiter ist bereits auf dem Weg.

**Kuppeln und Sichern** ist im Bahnhofsbereich den Zugbegleitern überantwortet worden, hierzu gibt es eine Dienstanweisung der PV AG.

Die Vorgehensweise nach **außergewöhnlichen Ereignissen** ist geregelt. Das Personal soll nach einem a.E. mindestens 72h vom Dienst freigestellt werden.

### **Arbeitszeit**

Es wurde eine Dienstanweisung zur Regelung der Arbeitszeit ausgegeben. Generell gibt es eine neu geschaffene Arbeitsgruppe, die die Arbeitszeit konzernweit neu betrachten soll.

Mit der Betriebsvereinbarung „Fit und sicher“ wurden bereits 2006 die Rahmenbedingungen geschaffen.

### **Soziales**

Innerhalb des ZBR wurde evaluiert, wo die Notwendigkeit von „**Gourmet**“-Automaten besteht und dort ebenjene beschafft, damit auch im Nachtdienst eine vollwertige Nahrungsaufnahme möglich ist.

Die Arbeitsgruppe „Soziales“ ist gerade dabei eine Bestandserhebung durchzuführen, damit alle **Wende- und Ruhezimmer** auf einen zeitgemäßen, dem Erholungsbedarf entsprechenden Standard gebracht werden können.

# **Forderungen an die Wirtschaftskammer (WKÖ)**

## **Ausgeruhte TriebfahrzeugführerInnen**

Hier wurden im Kollektivvertrag erste Schritte gesetzt. Die verkürzte Heimatruhe, bis Ende 2018 war eine Verkürzung von zweimal pro Woche auf 6 Stunden möglich, wurde mit dem Kollektivvertragsabschluss 2018 beseitigt. Mit 01.01.2019 ist dies nur mehr einmal pro Woche möglich. Ab 01.01.2020 wird eine verkürzte Heimatruhe komplett abgeschafft.

## **Erweiterter Kündigungsschutz für Betriebsbedienstete**

Die Beschäftigungsgarantie war ein wesentlicher Verhandlungspunkt bei den Kollektivvertragsverhandlungen 2018. Hier haben wir der Wirtschaftskammer einen ausgearbeiteten Vorschlag übermittelt, wie jemand der betriebsuntauglich wird, zukünftig der Eisenbahnbranche erhalten bleiben könnte. Auch 2019 wird dies einer der Hauptpunkte im Rahmenrecht sein.

## **Überstunden müssen als Zeitausgleich genutzt werden können**

Ab 2020 ist es soweit. Mit dem Kollektivvertragsabschluss 2018 haben wir mit Wirksamkeit 01.01.2020 einen verpflichtenden Antritt von Zeitausgleich vereinbart. [Hier gibt es genauere Informationen über die Umsetzung.](#)

## **Ansparen des Nachtfaktors für eine frühere Pensionierung**

Ein schwieriges Thema. Prinzipiell sehen wir als Gewerkschaft die Ausgleichsmaßnahme Zeitausgleich als unmittelbar anzuwendende Maßnahme. Sprich Zeitausgleich soll auch unmittelbar genutzt werden. Daher haben wir beim KV Abschluss darauf gepocht, dass ab 01/2020 der verpflichtende Konsum von Zeitausgleich kommen muss. Ansparungsphasen, die darüber hinausgehen sind nur mit Zeit- und Geldwertkonten abzuwickeln. Da für Urlaub und Zeitausgleich Rückstellungen gebildet werden müssen, braucht es gesetzliche Möglichkeiten, diese auch zu veranlassen. Daher müssen sich die Sozialpartner, um eine Lösung überhaupt angehen zu können, sich an den Gesetzgeber wenden. Ob und wie weit der Gesetzgeber gesprächsbereit für die Anliegen der EisenbahnerInnen ist, wird sich herausstellen.

## **Forderungen an die Politik**

### **Eingebracht wurden folgende Vorschläge zur Erhöhung der Sicherheit:**

- Überarbeitung Abfertigungsprozess (Abschaffung 0:0 Betrieb; 4 Augen-Prinzip; ....)
- Anpassung der Infrastruktur (Schutzweg, Verschubstraße, Ausbau ETCS; ...)
- Verbesserte Kommunikation (Sprachkenntnis)
- Klare Regelungen für Abzug bzw. Freistellung vom Dienst (eigene Verletzungen, Suizid, ....)
- Ausbau der Behördenkompetenzen (Umsetzung von Sicherheitsempfehlungen, verbesserte Kontrollmöglichkeiten der Behörde, ...)
- Verbesserung der Ausbildung (klare, einheitliche Vorgaben; Strecken/Ortskenntnis; Streckenschulung, Mindestalter Fahrdienst, ...)

Der Großteil der Punkte muss durch das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) umgesetzt werden. Derzeit sind Elemente dieser Themenbereiche im Eisenbahngesetz, in der sogenannten Eisenbahnbau- und Betriebsverordnung und in der Eisenbahnausbildungsverordnung geregelt. Manche Punkte sind derzeit nur unternehmensintern geregelt.

Derzeit arbeitet das Verkehrsministerium an einer Anpassung des Eisenbahngesetzes. Wir haben die von euch angeführten Punkte zum Großteil bereits eingebracht. Die Antwort des Verkehrsministers ist noch offen.

Im Verkehrsministerium wird außerdem an einer Fahrordnung gearbeitet, die entsprechend einer Straßenverkehrsordnung für alle Eisenbahnunternehmen eine einheitliche Regelung zum Betrieb sicherstellen soll. Die Gewerkschaft vda ist in diese Arbeit nicht direkt eingebunden. Unsere Forderung ist allerdings klar: es braucht eine starke und einheitliche gesetzliche Regelung, damit die Sicherheit im Eisenbahnwesen gewahrt bleibt (u.a. Betriebsvorschrift „V3“ in Gesetzesrang). Diese Position haben wir dem bmvit bereits übermittelt und werden das in den nächsten Tagen nochmals detaillierter tun.

Zur Ausbildung haben wir als Nacharbeit der Triebfahrzeugführerkonferenz bereits einen Vorschlag zu einer eigenen „RailAcademy“ Verordnung an das Verkehrsministerium übermittelt, nachdem Bundesminister Hofer eine solche bereits angekündigt hat. Der konkrete Umsetzungsentwurf des Ministers ist noch offen.

### **Eingebracht wurden folgende Vorschläge zur Verbesserung des Arbeitsplatzes:**

- Kontrolle der Arbeitszeit durch elektronische Systeme (EU bzw. Betriebsintern)
- Mitarbeit bei Gestaltung der Führerstände (EU bzw. Betriebsintern)
- Tätigkeit soll als Schwerarbeit anerkannt werden

Die Regelungen zur Schwerarbeit obliegen dem Bundesministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit und Konsumentenschutz. Wir erarbeiten gerade einen Vorschlag für eine gänzliche Neuregelung der Schwerarbeit und wollen diese im gesamten ÖGB diskutieren, da wir die

bestehenden Kriterien für mehrere Berufsgruppen nicht zeitgemäß finden. Mit der derzeitigen Regelung gibt es jedoch unserer Ansicht nach keine rechtliche Möglichkeit den/die LokführerIn standardmäßig in die Schwerarbeit zu bringen. Natürlich kann jeder eine Feststellung auf Schwerarbeit im Einzelfall begehren, die Aussicht auf Erfolg ist hierbei aber sehr gering.

# Was konnte bisher erledigt werden

## **Sicherheit muss MBO Wirksamkeit zeigen**

Dies ist ein ÖBB spezifisches Thema. Seit 2017 werden die Sicherheitskennziffern zur Bewertung der MBO (Management By Objectiv) herangezogen.

## **Angst um den Arbeitsplatz, Drohung durch Vorgesetzte**

Dieses Thema haben wir auf erledigt gesetzt, da der örtliche Betriebsrat über mögliche Druckausübung von der Arbeitgeberseite unverzüglich in Kenntnis gesetzt werden sollte. Unsere BetriebsrätInnen stehen dir mit Rat und Tat zur Seite. Im äußersten Notfall kannst du dich als Mitglied natürlich auch jederzeit an die Rechtsabteilung der Gewerkschaft vida wenden.

## **Grundausbildung**

Dies ist ein ÖBB spezifisches Thema. Ein vierzehntägiger Freizeitblock wurde in die Grundausbildung eingebaut. Dieser Freizeitblock soll den KollegInnen als Ausgleichsphase während der fordernden Ausbildung dienen. Vor allem da sie ja im Anschluss der Ausbildung direkt Dienst versehen.

Generell war die Rückmeldung, dass die Ausbildungsdauer zu kurz bemessen ist. In einem ersten Schritt wurde bei den ÖBB die Grundausbildung um mehr als 10 Wochen erhöht. Als Fachbereich Eisenbahn fordern wir eine generelle branchenweit geregelte Ausbildung und die Aufnahme des TFZF in die Eisenbahn- Eignungs- und Prüfungsverordnung (EisbEPV).

## **Reduktion der Überstunden durch Personalaufnahmen**

Ab dem kommenden Jahr werden bei den ÖBB jährlich 400 KollegInnen aufgenommen und ausgebildet. Eine jahrelange Forderung des Betriebsrates und der Gewerkschaft wird hier umgesetzt. Wir werden darauf achten, dass diese notwendigen Schritte nicht den Einsparungsmaßnahmen wie zB „Nordstern“ zum Opfer fallen. Wir wollen in Österreich keine Zustände wie wir sie zB in Deutschland finden, wo manche Regelzüge aufgrund von Personalmangel nicht mehr geführt werden können.

## **Ausstattung der Sozialräume**

Dies ist ein ÖBB spezifisches Thema. Eine eigens gegründete Arbeitsgruppe beschäftigt sich derzeit mit dem Thema. Damit alle KollegInnen in den Genuss einer zeitgemäßen Ausstattung kommen. Dies gilt auch für Gourmet-Automaten. Genauere Informationen über die weitere Vorgehensweise könnt ihr über den Zentralbetriebsrat der ÖBB Produktion erhalten.