



## **Re: [EÖ] (Alb-)Traumberuf Lokomotivführer**

« Antwort #13 am: Sonntag, 01.09.2013; 15:30 »

---

Link:

<http://www.bahnforum.info/smf/index.php?topic=156668.msg1516552#msg1516552>

Abfrage 14.12.2013, 20:00 Uhr

Damit ihr den Text an Freunde, Bekannte oder auch Zeitungen senden könnt, hier im Volltext:

Ein Lokomotivführer hatte schon im November 2011, also bereits kurz vor der definitiven Einführung des zugbegleiterlosen Betriebs (0:0-Betrieb) in ganz Österreich, die Geschäftsführung der zuständigen ÖBB-Produktion GmbH auf fehlende Schulungen des Personals sowie auf schlechte Vorbereitung und Kommunikationsmängel hingewiesen. Da der Lokomotivführer R. über Wochen hindurch von seinen Vorgesetzten keine Antwort erhielt, leitete er den Schriftverkehr an seine Kollegen im ausführenden Betriebsdienst weiter. So erfuhren Zugbegleiter, Lokomotivführer und Fahrdienstleiter, was sich hinter den Kulissen abspielte.

Auch der Generaldirektor der ÖBB, Christian Kern, hatte von den Schreiben des Lokomotivführers und somit auch von den kritisierten Sicherheitsmängeln Kenntnis. Als der Lokomotivführer den Generaldirektor um ein persönliches Gespräch ersuchte, winkte Kern ab: Aufgrund seiner (Zitat): "... zeitaufwendigen Verpflichtungen ..." nahm der Bahnmanager Abstand von einem Gespräch zum Thema Sicherheit im zugbegleiterlosen Betrieb.

An dieser Stelle kann nicht auf jedes Detail eingegangen werden. Es soll jedoch versucht werden, einen Überblick über die Causa zu geben, die ein Zeugnis ablegt über Mitarbeiterführung und Verantwortung innerhalb des gemäß Eigendefinition "größten Mobilitätsdienstleisters Österreichs".

Die Fragen des Lokomotivführers betreffen nicht nur sicherheitsrelevante Punkte des Bahnbetriebs, sondern auch wirtschaftliche Bereiche der ÖBB, die unter anderem durch die Verkehrsdienstverträge mit den Bundesländern und mit dem Gemeinwirtschaftlichen Leistungsvertrag Verpflichtungen eingingen, die zu einem schaffnerlosen Betrieb in diametralem Gegensatz stehen und letztlich zu einer Kürzung der Geldmittel für die ÖBB führen könnten. Somit relativiert sich auch die Frage, ob das Einsparen von Zugbegleitern dem Unternehmen ÖBB wirklich Geld bringt oder Geld kostet.

Alles begann mit einem E-Mail des Lokomotivführers R. an die Geschäftsführer der ÖBB-Produktion GmbH mit Kopien an die PV-AG sowie an die Spitzen der Gewerkschaft "vida" am 7. November 2011:

"Sehr geehrte Herren!

Wie Sie aus den an Sie ergangenen Mailkopien wissen, bemühe ich mich seit rund fünf Wochen (!) um klare Antworten zum Thema Sicherheit im Bereich der ÖBB-Produktion GmbH zu den Themen:

- Richtiges Verhalten in der Steilstrecke bei mindertauglichem Triebfahrzeug und mindertauglicher

Bremse (Unfall Braz),

- Simulatortraining hierzu und zu anderen prekären Betriebssituationen,
- Umfassendes Sicherheitskonzept im Bereich der ÖBB-Produktion GmbH beziehungsweise PV AG, wie zum Beispiel:
  - Wann ist ein Zug als überfüllt anzusehen und zu räumen?
  - Wie soll geräumt werden?
  - Umgang mit panischen oder tobenden Reisenden,
  - Tunnelschulungen für alle betroffenen Lokomotivführer,
  - Raucheinwirkung und richtige Handlungsmaßnahmen im Tunnel (Unfall Kaprun),
  - Verständigungsketten,
  - Sicherstellung des Fluchtweges bei überfüllten ÖBB-Fahrzeugen (speziell an Wochenenden!),
  - NBÜ-Bereiche und - vor allem - Nicht-NBÜ-Bereiche,
  - Feuerwehr- und Rettungs-Zufahrten zum Gleisbereich,
  - Gemeinschaftliche Evaluierung und deren Bezeichnung,
  - Verwendung und Funktion der Fluchthauben (auch in Zusammenhang mit Megaphonen und panischen Reisenden),
  - Erste Hilfe am Zug durch Lokomotivführer (eventuell auch Verwendung eines Defibrillators),
  - Effiziente Brandbekämpfung innerhalb und außerhalb des Zuges,
  - Richtiges Verhalten bei verbalen und tätlichen Angriffen von Reisenden an Triebfahrzeug-Personal,
  - eventueller Fahrtausschluss von Reisenden (oder Jugendlichen) bei 0:0-Betrieb,
  - BFZ-ferngesteuerte Stecken in Verbindung mit 0:0-Betrieb
  - Umgang mit Reisenden unter Suchtgifteinfluss,
  - Maßnahmen bei offensichtlichem oder begründetem Verdacht auf Rauschgifthandel in ÖBB-Fahrzeugen,
  - Auffinden von Rauschmitteln im Zug,
  - Verständigung von Behörden,
  - Besonderheiten im Falle eines Schienenersatzverkehrs,
  - Notfallkette bei akuter gesundheitlicher Beeinträchtigung eines Lokomotivführers im 0:0-Betrieb (und auf Fernsteuerstrecken).

Zwischenzeitlich kam keine Antwort aus der Führungsebene des Unternehmens. Dies ist sehr bedauerlich, da in der Nachricht des ÖBB-Produktions-Geschäftsführers vom 17. Januar 2011 explizit betont wird, dass es Ihr Ziel sei (Zitat) "... die ÖBB-Produktion GmbH mittelfristig bei Effizienz und Qualität unter den Top 3 von Europa zu platzieren und dabei das hohe Sicherheitsniveau nachhaltig zu gewährleisten."

## **Ablauf im Notfall**

Im Schreiben des Lokomotivführers heißt es weiter:

"Sollten Sie wirklich der Meinung sein, dass wir Triebfahrzeugführer durch einen mehrstündigen Frontalunterricht in einem Lehrsaal und dem Ausfüllen einer sogenannten "Lernkontrolle zum 0:0-Betrieb" nun - vier Wochen vor Fahrplanwechsel - in die Lage versetzt sind, im Notfall (etwa bei Brand im doppelten 4020 in einem der Schnellbahntunnel)

- das Selbstrettungskonzept zur Hand zu nehmen,
- dieses erst durchzulesen, um danach zu handeln,

- gleichzeitig fernmündlich den verschiedensten ÖBB-Organisationen sämtliche Meldungen und Auskünfte zu erteilen,
- zu entscheiden, ob die Reisenden sofort zu evakuieren sind, oder erst nach Rettung des Zuges aus dem Gefahrenbereich,
- gegebenenfalls zu versuchen, einen Brand einzuschätzen und zu löschen,
- die Fluchthauben richtig zu verwenden,
- die panischen Reisenden mittels Megaphon anzuleiten (Was soll überhaupt wie gesagt werden?),
- die noch nie in Natura begangenen Fluchtwege zu erkennen und zu benutzen,
- die kürzesten Fluchtwege zu kennen,
- die Reisenden zu versorgen und zu betreuen,
- die Rettungsfahrzeuge einzuweisen,
- die eventuell eigenen Verletzungen/Beeinträchtigungen zu ignorieren,

dann haben Sie wohl eine sehr ferne Ansicht von Sicherheit im schaffnerlosen Betriebsdienst.

Frage hierzu: Welcher Mitarbeiter erdet die abgeschaltete Fahrleitung in einem zukünftigen Notfall, wenn der einzig am Zug verbliebene Mitarbeiter, der Lokomotivführer, dem Vernehmen nach nicht mehr im Erden von Fahrleitungen geschult werden soll? (Bezug: §2 (4) ZSB 24)<sup>1</sup>

Es ist sehr leicht, dem Lokomotivführer per Dienstanweisung gemäß DV V3 die Agenden des Zugführers zu übertragen, obwohl Sie es zuvor verabsäumten, Ihre Lokomotivführer in die Lage zu versetzen, die Agenden des Zugführers oder Zugbegleiters (Zub) auch wirklich zu übernehmen (Bezug: §3 (1) und (2) ZSB 24). Sie wissen, dass hierzu intensive Schulungen und Unterweisungen in Notfallmanagement notwendig wären.

Weiters ist Ihnen bekannt, dass

- alle Zugführer an der Tunnelschulung in St. Pölten teilnehmen mussten, viele Ihrer Triebfahrzeugführer jedoch lediglich durch ein Video wissen, dass es eine derartige Schulung überhaupt gibt,
- alle Zugführer Erste-Hilfe-Kurse absolviert haben, viele Ihrer Lokomotivführer jedoch nicht,
- alle Zugführer im Umgang mit Reisenden und Deeskalation geschult sind, jedoch keiner Ihrer Lokomotivführer,
- viele Zugführer auch weitergehende, sicherheitsrelevante oder kundendienstliche Schulungen haben, welche den Lokomotivführern nicht angeboten wurden,
- viele Lokomotivführer keine Schulung in Englisch besitzen, wodurch es speziell im 0:0-Betrieb Richtung Flughafen Wien und retour (St. Marxer Tunnel, Rennweg, Wien Mitte) im normalen Betriebsdienst, jedoch insbesondere im Ernstfall zu Sprachproblemen kommen kann. Nicht umsonst sind die FIS<sup>2</sup>-Ansagen (und Begrüßung der Reisenden) auf dieser Relation zweisprachig!
- die Reisenden in einem brennenden Zug auf sich alleine gestellt sind, falls der Lokomotivführer unfallbedingt, physisch oder psychisch handlungsunfähig ist. Und diesfalls natürlich auch die Türen (wie beim Unfall in Kaprun!) verschlossen sind!"

### **Widersprüchliche Vorschriften**

Sehr intensiv befasste sich der Lokomotivführer mit den ÖBB-internen Betriebsvorschriften und den "Allgemeinen Vertragsbedingungen für ÖBB-Angestellte - AVB" in Bezug auf den 0:0-Betrieb: "Man kann daher auch davon ausgehen, dass der von Ihnen zitierte § 62 (2) DV V3<sup>3</sup> lit

(b) ursprünglich nicht dazu gedacht war, um weitgehende Personaleinsparungen in der PV-AG und sicherheitsrelevante Vorschriften auszuhebeln, um 0:0-Betrieb zu rechtfertigen.

Es ist sogar davon auszugehen, dass sich § 62 (2) DV V3 It. (b) auch nicht auf den 0:0-Betrieb bezieht, sondern - wie im lit. (a) nachzulesen - auf die Zugvorbereitung bis zur Feststellung der Abfahrbereitschaft!

Dies umso mehr, als schon im Grundsatz zum Thema "Züge ohne Zugbegleiter (Zub) gem. § 62 (1) DV V3 ausdrücklich davon die Rede ist, dass (Zitat): "...alle Züge - ausgenommen Personenzüge - ohne Zub geführt werden (...)" dürfen.

Diesfalls ist auch §7 (1) AVB<sup>4</sup> zu beachten, wonach der ÖBB-Angestellte u.a. für die Erfüllung der übertragenen Aufgaben verantwortlich ist.

Frage an Sie: Wie soll der ÖBB-Angestellte Verantwortung übernehmen, wenn er zuvor nicht in die Lage versetzt wurde, dieser Verantwortung auch gerecht zu werden? Hier ist auch die Fürsorgepflicht des Arbeitgebers in erheblichem Masse gefordert.

Noch deutlicher wird §7 (3) AVB, wonach der ÖBB-Angestellte jede übertragene Arbeit zu leisten hat, die im Hinblick auf seinen Verwendungsbereich zumutbar ist. Im von der ÖBB-Produktion GmbH erstellten "Berufsbild des Lokführers" werden Sie in Bezug auf den 0:0-Betrieb zwar die "Lautsprecherdurchsagen bei Störungen im Betriebsablauf", nicht jedoch das "Evakuieren von Reisenden aus brennenden Zügen" finden! Dies ist gemäß ZSB 24 aus gutem Grunde Aufgabe des Zugführers!"

Tatsächlich haben die ÖBB bis zum heutigen Zeitpunkt noch immer nicht geklärt, ob Lokomotivführer aufgrund der Tatsache, dass sie - im Unterschied zu Zugbegleitern - keine "Eisenbahnaufsichtsorgane" sind, überhaupt rechtlich befähigt sind, eigenständig Züge zu evakuieren oder Personen von der Zugfahrt auszuschließen, wie dies im Eisenbahnbeförderungsgesetz vorgesehen ist. Mehr noch: Das Eisenbahnbeförderungsgesetz nimmt überhaupt keinen Bezug auf den 0:0-Betrieb!

Ernstzunehmende Vorfälle mit Bedrohung der ÖBB-Angestellten nehmen stark zu. Wie auch am 19. Januar 2013, als ein Lokomotivführer schrieb:

"Im Bahnhof Paudorf bemerkte ich Lärm aus dem Fahrgastraum. Eine Gruppe betrunkenen Jugendlicher rauchte und randalierte dort. Als ich sie zur Rede stellte, reagierten sie derart aggressiv, dass ich um meine Sicherheit fürchtete. Daher ließ ich sie gewähren und setzte die Fahrt fort. Bereits vor einem halben Jahr teilte ich dem Betriebsführer und dem Betriebsrat mündlich mit, dass es Samstag abends bei der letzten Fahrt von Pb nach Kr (Anm: von St. Pölten nach Krens) immer wieder zu Problemen kommt. Ich ersuche Sie daher, durch verstärkte Kontrollen für die Sicherheit der unbescholtenen Fahrgäste und des Triebfahrzeugführers zu sorgen, bevor es zu einer Eskalation der Situation kommt und Menschen und Material Schaden nehmen. Zudem ist die Situation für die Reinigungskräfte unzumutbar."

Die ÖBB reagierten auf diese und viele gleichlautende Meldungen lediglich mit dem Ansinnen, dass die Lokomotivführer neben ihrer immensen Verantwortung und Aufgaben in Zukunft auch noch Putzdienste in den Triebwagen übernehmen sollten.

## **Fragwürdiges Notfallmanagement**

Im Schreiben des Lokomotivführers vom 7. November 2011 an die ÖBB-Produktion GmbH heißt es weiter: "Die Gerichtsverfahren zu den Unfällen in Glinzendorf und in Lochau haben deutlich hervorgebracht, welche Verantwortung das jeweilige Unternehmen für die Ausbildung und Unterweisung der ihm anvertrauten Mitarbeiter trägt. Leider wurde dies in der ÖBB-Produktion GmbH aus Sicht meiner langjährigen Berufspraxis bestenfalls auf dem Papier umgesetzt.

Beispiel hierzu: Auszug aus dem Internetauftritt des Betriebsleiters der ÖBB-Produktion GmbH: "Kernaufgabe der Betriebsleitung ist die Umsetzung unserer Sicherheitspolitik in allen Unternehmensbereichen auf Basis eines zertifizierten Sicherheitsmanagementsystems. (...) Unser Kompetenzbereich umfasst Sicherheit und Qualität. Mit unseren Betriebsleiterbeauftragten stellen wir ein funktionierendes Notfallmanagement sicher. (...) Unser Bekenntnis zur Verantwortung zusammen mit hoher Qualifikation und Einsatzfreude unserer Mitarbeiter bildet die Grundlage für eine sichere, zuverlässige, pünktliche und wirtschaftliche Leistungserbringung."

Frage an Sie: Wo sind die Betriebsleiterbeauftragten und Ihr "funktionierendes Notfallmanagement", wenn es im 0:0-Zug im Tunnel (am Wochenende) brennt?"

## **Richtlinie**

In dem gegenständlichen Mail ist weiters zu lesen: "Die 16seitige "Richtlinie Zugbegleiterloser Betrieb - RiLi 751.301-03" würde alleine schon einen eigenen Dienstunterricht für Lokomotivführer füllen! Man beschränkte sich jedoch lediglich auf das Verteilen dieser Unterlage. Frage: Welcher normalsterbliche Lokomotivführer soll sich diese durchzulesende Richtlinie (welche von Dutzenden Bediensteten in monatelanger Arbeit am grünen Tisch erstellt wurde) in allen Einzelheiten im Notfall unter eigener Ausnahmesituation Punkt für Punkt ins Gedächtnis rufen und danach rechtssicher handeln?"

Sie bedenken hierbei in auch keinsten Weise, welche medialen Auswirkungen auf den gesamten ÖBB-Konzern und welche langjährige Gerichtsverfahren aufgrund von Sach- und Personenschadens die mangelhafte Schulung des Lokomotivführer-Personals bezüglich eines Notfalls gem. ZSB 24 haben könnte.

Sollte es Ihnen auch weiterhin nicht möglich sein, eine praxisbezogene Stellungnahme zu den von meinen Kollegen und mir vorgebrachten, sicherheitsrelevanten Punkten zu geben, behalte ich mir vor, diesen Mailverkehr betriebsintern meinen Kolleginnen weiter zu leiten. ..."

## **Antwort**

Zwei Tage beriet die Führungsebene der ÖBB-Produktion GmbH, wie mit dem brisanten Schreiben und dem Verfasser betriebsintern umgegangen werden soll. Schließlich war R. nicht irgendein Querulant, sondern hatte aus den Vorschriften zitiert und wusste offenbar, wovon er schrieb. Im Laufe seiner jahrzehntelangen Dienstzeit hatte er über 70 betriebliche Verbesserungsvorschläge eingereicht, unter anderem ein zusätzliches Signal für mehr Sicherheit im Bahnbetrieb (PZB-Signalnachahmer). Sein Personalakt enthielt acht Auszeichnungen und R. war auch in der Vergangenheit als kritischer Personalvertreter tätig. Seine fachlichen Bewertungen waren ausgezeichnet; bei den jährlich wiederkehrenden Wissensüberprüfungen betreffs der

Betriebsvorschriften erreichte er nahezu jedes Jahr 100%.

Am 10. November hatte R. planmäßig einen Zug zu übernehmen. Vor der Abfahrt ersetzte man ihn kurzerhand durch einen anderen Lokomotivführer und beorderte ihn umgehend an die Dienststelle zurück. Dort teilte man ihm mit, dass er mit "sofortiger Wirkung" und "definitiv" außer Dienst gestellt sei. Denn, so lautete die mit 9. November 2011 datierte Begründung des Betriebsleiterbeauftragten (BLB), die man ihm auf der Dienststelle schriftlich vorlegte, es müsse bei ihm "eine teilweise Unkenntnis der Betriebsvorschriften angenommen werden". Außerdem spreche er selbst in seiner E-Mail vom 7. November 2011 die Vermutung aus, sich in bestimmten Situationen falsch zu verhalten. Für eine Wiederzulassung als Lokomotivführer müsse er eine Wiederholungsprüfung ablegen und sich einem "Mitarbeitergespräch" bei einer Führungskraft unterziehen.

Als R. diese Maßnahme mit einiger Verwunderung zur Kenntnis genommen hatte, kam es noch dicker: Sofort darauf wurde R. vom Betriebsleiter dreier Einvernahmen unterzogen: Er sollte zu zwei plötzlich festgestellten Dienstpflichtverletzungen Stellung nehmen. Er wurde zudem schriftlich befragt, warum er eine seit zwei Tagen aufliegende Anweisung im Befehlsbuch noch nicht unterschrieben habe, obwohl für deren Kenntnisnahme üblicherweise eine Frist von zumindest zwei bis drei Wochen vorgesehen ist.

Die Geschäftsführung der Produktion GmbH schoss also aus vollen Rohren zurück. R. hatte ganz offensichtlich mit seinem detaillierten Schreiben seinen Finger in offene Wunden der Produktion GmbH sowie der gesamtverantwortlichen Personenverkehrs AG und der Aufsicht durch das BMVIT gelegt.

## **Formalfehler**

Diese harschen Maßnahmen aus dem eigenen Hause dürften der Produktion GmbH nachträglich einiges Unbehagen bereitet haben. Oder die Suspendierung von R. war mit der Geschäftsführung der ÖBB-Produktion GmbH nicht abgesprochen. Denn nach den vorliegenden Dokumenten passierte noch am selben Wochenende Erstaunliches: Einer der Geschäftsführer rief persönlich Lokomotivführer R. am Diensttelefon an und schlug einen Besprechungstermin am folgenden Montagmorgen vor. R. nahm diesen Vorschlag an. Die ÖBB-Führung war plötzlich bemüht, den Ball tief zu halten: Das Mitarbeitergespräch, das R. zur Wiederzulassung vorgeschrieben war, galt am Montag daher schon als erledigt, und der Geschäftsführer selbst vereinbarte einen Termin mit R. für die sogenannte Wiederholungsprüfung wenige Tage danach.

Im Anschluss an das Gespräch mit Lokomotivführer R. in der Geschäftsführung dürften sich jedoch die Ereignisse in der ÖBB-Produktion GmbH überschlagen haben: Die Vereinbarung von R. mit der obersten Führung der ÖBB-Produktion GmbH galt nicht mehr: Das Mitarbeitergespräch mit dem Geschäftsführer musste beim örtlichen Bereichsleiter nochmals wiederholt werden, und die fix vereinbarte Wiederholungsprüfung war erneut zeitlich und örtlich offen. Nun verweigerten plötzlich sämtliche Lokomotivführer-Dienststellen der Geschäftsführung der ÖBB-Produktion GmbH den Gehorsam. In die heikle Angelegenheit offensichtlicher Sicherheitsmängel und der Statuierung eines Exempels an R. wollte keine externe Lokomotivführer-Dienststelle mit hineingezogen werden. Offenbar sollte die ÖBB-Produktion GmbH die eingebrockte Suppe selbst auslöffeln.

R.'s Dienststelle - ursprünglich zuständig für interne Wiederholungsprüfungen eines Mitarbeiters

der Dienststelle - weigerte sich, den eigenen Mitarbeiter zu prüfen. Es folgten Absagen aus anderen Dienststellen, einen unbescholtenen Mitarbeiter, der auf die offenkundigen Sicherheitsmängel hinwies, einer Prüfung zu unterziehen, deren Ausgang offenbar schon im vorhinein feststand: R. sollte ein negatives Prüfungsergebnis ausgestellt werden, da - wie aus den Unterlagen hervorgeht - dem zuständigen Betriebsleiterbeauftragten der Produktion GmbH, der R. vom Dienst suspendiert hatte, in der Eile mehrere verhängnisvolle Formalfehler unterlaufen waren:

- Der unterzeichnende Betriebsleiterbeauftragte vollbrachte das Kunststück, einem Mitarbeiter wegen des Verdachts "... auf eine teilweise Unkenntnis der Dienstvorschriften..." zu suspendieren, obwohl R. aus eben diesen Dienstvorschriften unter Angabe der Paragraphen zitiert hatte und auf offensichtliche Sicherheitsrisikos und Schulungsmängel hinwies. Also genau der umgekehrte Fall eines fahrlässigen und damit strafwürdigen Verhaltens!

- In den internen ÖBB-Richtlinien heisst es zum "Abzug vom Dienst/Untersagung der Dienstaussübung" (Zitat): "Die Untersagung der Dienstaussübung eines Mitarbeiters (...) wird (...) bei betriebsgefährlicher Unkenntnis der Dienstvorschriften (...) ausgesprochen."

Tatsächlich hat der unterzeichnende Betriebsleiterbeauftragte den wichtigen Passus "betriebsgefährlich" im Außerdienststellungsdekret an R. schlichtweg vergessen und damit rein formal eine rechtlich unzulässige Außerdienststellung ausgesprochen. Denn es ist unwahrscheinlich, dass jeder der über 4000 ÖBB-Lokomotivführer die hunderten, sich ständig ändernden Vorschriftenpunkte, Dienstanweisungen, Richtlinieninhalte und anderen internen Vorgaben auf Punkt und Beistrich und zu jeder Zeit kennt, nur R. nicht, und nur ihm sei daher der Dienst aus diesem Grund zu untersagen.

Nach dem unvollständigen Schreiben des ÖBB-Betriebsleiterbeauftragten wäre demnach jede (vermutete) Unkenntnis eines Mitarbeiters Grund für die Untersagung des Dienstes. Das wäre schlichtweg Willkür. Somit dürfte kein Lokomotivführer mehr seinen Vorgesetzten oder Instruktor betreffs der Auslegung einer Dienstvorschrift fragen, da der Lokomotivführer schon zum Zeitpunkt der Fragestellung seine Unkenntnis der Dienstvorschrift Preis gäbe und Gefahr liefe, umgehend vom Dienst suspendiert zu werden.

Stellt ein Vorgesetzter eine teilweise Unkenntnis der Dienstvorschriften bei einem Mitarbeiter fest, so deutet dies laut Arbeiterkammer (AK) Wien auf einen Schulungsmangel innerhalb des Unternehmens hin und wäre logischerweise mit einer Nachschulung zu korrigieren. Diese Nachschulung in mehreren Punkten sprach R. in seinem Schreiben an die Vorgesetzten ausdrücklich an. Bei der für die Lokomotivführer zuständigen ÖBB-Produktion GmbH war die einzige Lösung einer angenommenen Vorschriften-Unkenntnis aufgrund Schulungsmangel jedoch die definitive Außerdienststellung genau des Mitarbeiters, der auf den Schulungsmangel hingewiesen hatte. Die klassische Opfer-Täter-Umkehr einer hilflos um sich schlagenden Management-Struktur.

Völlig außer acht gelassen hat der Betriebsleiterbeauftragte der ÖBB, dass sich sein Mitarbeiter R. mit dem internen Schreiben an die Geschäftsführung seiner Einheit völlig vorschriftskonform verhalten hat. In der Betriebsvorschrift "V3" besagt Punkt 3 (Mitarbeiter) im Absatz 19: "(...) Glaubte der Mitarbeiter, dass der erhaltene Auftrag den Vorschriften widerspricht, muss er den Vorgesetzten darauf aufmerksam machen. Beharrt dieser auf der Ausführung seines Auftrages, so

muss dem - über Verlangen des Mitarbeiters schriftlich zu wiederholenden - Antrag soweit entsprochen werden, als er nicht strafgesetzlichen Bestimmungen widerspricht oder offensichtlich betriebsgefährlich ist." Die ÖBB-Produktion GmbH hätte also gemäß dieser Betriebsvorschrift ihrem Mitarbeiter R. in einem Schreiben bestätigen können, dass alles in Ordnung und geprüft sei und hätte auf der Ausführung ihrer Anweisungen beharren können. Stattdessen wurde R. suspendiert.

## **Prüfung**

Das der ÖBB-Produktion GmbH unterstellte "ÖBB-Bildungszentrum" nahe St. Polten, das auch die staatlichen Dienstprüfungen für Lokomotivführer und andere Betriebsdienst-Mitarbeiter durchführt, wurde nach der Weigerung der externen Lokomotivführer-Dienststellen durch die Produktion GmbH schließlich beauftragt, den Mitarbeiter R. einer "Wiederholungsprüfung" zu unterziehen. Diese Wiederholungsprüfung hatte jedoch den Charakter einer vollumfänglichen Dienstprüfung mit einem betrieblichen und einem technischen Teil unter Beiziehung gleich zweier Prüfer. Die ÖBB-Produktion GmbH begründete diese einzigartige und kostenintensive Maßnahme, nämlich einen Mitarbeiter zu einer schlichten Wiederholungsprüfung von Wien eigens nach St. Pölten zu entsenden, im Jänner 2012 in einer Stellungnahme an ÖBB-Generaldirektor Kern damit, dass man lediglich (Zitat): "... dem Vorwurf der Voreingenommenheit ..." entgegen wollte. Demnach sind ab diesem Zeitpunkt gemäß ÖBB-Produktion GmbH im Umkehrschluss alle bisherigen und folgenden Wiederholungsprüfungen von Mitarbeitern durch die Prüfer der eigenen Dienststellen automatisch mit dem Makel der Voreingenommenheit behaftet. Eine höchst interessante und präzedenzielle Argumentation, die ÖBB-Generaldirektor Kern im Antwortschreiben an Mitarbeiter R. vom 20. Jänner 2012 auch wohlwollend von der Produktion GmbH übernahm und wortgleich weiterleitete.

Im Unterschied zu einer Wiederholungsprüfung, die üblicherweise der eigene Dienststellenleiter des betreffenden Mitarbeiters durchführt, ist laut Auskunft mehrerer Lokomotivführer für eine ÖBB-Dienstprüfung jedoch ein mehrere Wochen dauernder Vorbereitungskurs unter spezieller Bezugnahme auf die Prüfungsthemen vorgesehen. Das Prüfungsergebnis des völlig unvorbereiteten Lokomotivführers R. war demnach, trotz seines 100-%-Erfolges bei dem jährlichen Vorschriftentest nur zwei Monate zuvor - wenig überraschend - diesmal negativ, was die Produktion GmbH in die Lage versetzte, nach der zunächst "vermuteten" Vorschriftenunkenntnis R.'s nunmehr deren definitiven Nachweis zu führen.

Dass mit diesem Negativergebnis die Sinnhaftigkeit der jährlichen Wissensüberprüfung von R. (und allen anderen Lokomotivführern) nur zwei Monate zuvor in Frage gestellt wurde, kümmerte niemand in der ÖBB-Führung. Offenbar erschien es den Vorgesetzten und den Prüfern im ÖBB-Bildungszentrum als völlig normal, dass Mitarbeiter innerhalb von nur wenigen Wochen von einer plötzlichen "Vorschriften-Demenz" befallen werden können.

## **Gesetzliche Vertretung**

Die Gewerkschaft der Eisenbahner als Mehrheitsfraktion im Betriebsrat sowie die mit der Gewerkschaft der Eisenbahner eng kooperierende Arbeiterkammer Wien hielten sich in der Causa vornehm zurück. Wie aus den Unterlagen, die R. an seine Kollegen versandte, hervorgeht, beschränkte man sich in der AK Wien in Vertretung des Arbeitnehmers R. auf die Zusammenfassung der bisherigen Ereignisse und auf das Ersuchen der ÖBB um eine



Stellungnahme, die selbstredend auf das mittlerweile negative Prüfungsergebnis R.'s und auf den enormen Wert hoher Sicherheitsstandards bei den ÖBB verwies. Der örtliche Betriebsrat stimmte der definitiven Außerdienststellung R.'s zwar nicht zu, aber niemand wollte sich ernsthaft mit der ÖBB-Führung anlegen. Und schon gar nicht, wenn man - wie im Falle der Gewerkschaft der Eisenbahner ("vida") - die unzureichenden Sicherheitsbestimmungen zum schaffnerlosen Betrieb der Züge (dem sogenannten 0:0-Betrieb) mit der ÖBB-Führung selbst verhandelt hatte. Dies wäre einem Eingeständnis der fachlichen Inkompetenz der Gewerkschaft und der Infragestellung einer schlagkräftigen Interessenvertretung der Mitglieder nahegekommen.

ÖBB-Mitarbeiter, die R. persönlich kennen, äußerten die Vermutung, dass die Führung der Betriebsräte vermutlich auch deshalb sehr zurückhaltend und leise agierte, weil R. kein Mitglied der Gewerkschaft "vida" sei. Es komme immer wieder vor, so ein ÖBB-Mitarbeiter, dass die Betriebsräte der ÖBB eine (Zitat) "Zweiklassen-Vertretung" an den Tag legen. Er selbst sei noch Mitglied bei der "vida" und er zahle den in der Eisenbahnersprache "Schutzgeld" genannten Beitrag an die Gewerkschaft. Denn (Zitat): "...helfen kann dir die "vida" nicht viel, aber schaden dafür umso mehr!"

## **Geheimgruppe**

In weiterer Folge wurde R. von Kollegen eingeladen, einer geheimen Facebook-Gruppe mit dem bezeichnenden Namen "0:0 - denn sie wissen nicht, was sie tun" beizutreten, in der sowohl Lokomotivführer als auch Zugbegleiter tagesaktuell über Vorfälle im österreichischen Zugverkehr berichten. Die Zugbegleiter waren nunmehr lediglich als "Zugbegleiter ohne betriebliche Aufgaben" - kurz "ZobA" - also als "Kontrollorgane" am Zug, erlebten jedoch alle Situationen hautnah mit. Diese Facebookgruppe war nicht öffentlich sichtbar. Mitglied konnte man nur auf Einladung werden.

Was in dieser Gruppe zum Thema schaffnerloser Betrieb (0:0) berichtet wurde, übertraf sämtliche Sicherheitsbedenken des suspendierten Lokomotivführers R.: Defekte an Durchsage-Einrichtungen in den Wagen; unklare Vorschriftenauslegungen; völlig unzureichende Schulungen; ungeklärter Umgang mit Reisenden; Fahrgäste, die am Endbahnhof versehentlich in die Remise "entführt" wurden und in der Nacht über die von Zügen befahrenen Gleise zurück in den Bahnhof stolperten; Fahrgäste, die sich aus einem defekten Zug selbst die Türen per Nothahn öffneten und auf der Schnellbahnlinie S45 auf den Gleisen zurück in die Station liefen, während am Nachbargleis die Züge vorbeidonnerten; untaugliche Notsprechstellen; ein Chaos an der Durchführung der Sicherheitseinrichtungen der Züge für den 0:0-Betrieb und vieles mehr. Auch wurde berichtet, dass ein Schwarzfahrer aus Groll über die Strafzahlung kurz vor dem Aussteigen einen Brand in einem Doppelstockwagen gelegt hatte. Der noch als "ZobA" anwesende Zugbegleiter konnte die brennenden Zeitungen gerade noch rechtzeitig austreten. Eine dem Zugbegleiter-Vorgesetzten übergebene, handschriftliche Meldung über den Vorfall verschwand spurlos, (Zitat): "... wie so oft in letzter Zeit..."

Die prominentesten Mitglieder dieser geheimen Gruppierung waren die obersten Spitzen der Gewerkschaft der Eisenbahner. Also kannte die Gewerkschaftsspitze über ihre weit mehr als 200 "geheimen" Face-book-Mitglieder die fatalen Auswirkungen im Detail. Sie schwieg aber eisern, anstatt damit an die Öffentlichkeit zu gehen und sich für die Sicherheit der Reisenden und der ÖBB-Bediensteten einzusetzen.

## **Klare Worte**

Wie aus den Postings hervorgeht, bestätigt ein hoher Gewerkschaftsfunktionär, dass R. nicht wie gefordert eine Wiederholungsprüfung, sondern eine volle Dienstprüfung zu absolvieren hatte. Er übte sich auch in Sarkasmus: Vermutlich gefalle sich R. nun in seiner Opferrolle. R. sei selbst schuld an seiner eigenen Suspendierung. Obwohl andere Kollegen aus der Facebook-Gruppe forderten, dass die Gewerkschaft endlich R. unterstützen, seine Einkommenseinbußen ausgleichen möge und sich für die Belange aller Kollegen betreffs 0:0-Betrieb einsetzen solle, beteiligte sich der ehemalige Lokomotivführer und nun führende Gewerkschaftsfunktionär noch am Mobbing gegen R. Als ihn R. um Unterstützung ersuchte, antwortete der Gewerkschafter und Betriebsrat per E-Mail (Zitat): "Deine Publicitydummheiten für Leute mit Geltungsdrang will ich nicht unterstützen. Warum das so ist? Weil ich reiner Sachbearbeiter bin und nicht in politische Spielchen reingezogen werden möchte. (...)". Weiters bezeichnete der "Interessenvertreter" der Gewerkschaft "vida" den Mitarbeiter R. als "strohdumm" und bezichtigte ihn der bewussten Irreführung der Kollegenschaft. In einem Posting bestätigte der Gewerkschafter allerdings, dass es ein (wörtlich!) "Stillhalteabkommen" seitens der Gewerkschaft zum Thema schaffnerloser Betrieb mit der ÖBB-Führung gegeben habe. Rund zwei Stunden später war das brisante Posting gelöscht. Der betreffende Gewerkschafter von damals, der laut Eigendefinition nicht "in politische Spielchen reingezogen" werden wollte, wurde im Februar 2013 plötzlich ins Umfeld von Bundesministerin Doris Bures (SPÖ) als "Fachbereichsreferent" berufen. Laut Telefonbuch des BMVIT (mit Stand Juni 2013) ist der eifrige Eisenbahnergewerkschafter der "vida" nun dem Büro der Frau Bundesminister zugeteilt.

## **Waschdienst**

R.'s Suspendierung stellte die ÖBB-Führung noch vor weitere Probleme: Wie sollte R. inzwischen beschäftigt werden? Üblicherweise teilte man Lokomotivführer, die Unfälle (auch solche mit Personenschaden) verursacht hatten (und daher eine wirkliche, betriebsgefährliche Unkenntnis der Dienstvorschriften aufwiesen) der Betriebsleitung ihrer eigenen Dienststelle zu und betraute sie mit Bürotätigkeiten. Doch ausgerechnet Lokomotivführer R. in der Betriebsleitung zu beschäftigen, wo alle Meldungen über Betriebsstörungen und Unregelmäßigkeiten zusammenlaufen, Erhebungen zu Unfällen geführt werden und damit womöglich R. Einsicht in innerbetriebliche Vorgänge zu geben, erschien der örtlichen ÖBB-Führung inakzeptabel. Wie mehrere Fotos aus dem Dossier untermauern, wurde R. mit orangem Sicherheitsgewand, gelbem Schutzhelm und Sicherheitsschuhen ausgestattet und von seinem Bereichsleiter der Produktion GmbH in Wien Matzleinsdorf am 14. November 2011 beauftragt, mit säurehaltigem Waschmittel eine Lokomotive von den blutigen Leichenteilen eines Selbstmörders zu reinigen. Dass diese Aufgabe, deren Ausführung letztlich erspart blieb, speziell für einen Lokomotivführer extrem belastend ist und zu einer Traumatisierung führen kann, dürfte dem örtlichen Bereichsleiter bekannt gewesen sein.

Erst als R. die Geschäftsführung der Produktion GmbH davon in Kenntnis setzte, dass er aufgrund seiner Sicherheitsbedenken an der Dienststelle ganz offensichtlich gemobbt werde, intervenierte die Geschäftsführung. Die örtliche Bereichsleitung fand schon bald ein anderes subtiles Mittel: Ihm wurde ein Schulungsraum zur Verfügung gestellt, wo er sich nun in völliger Einsamkeit auf seine nächste Prüfung vorbereiten konnte. In den folgenden Tagen teilte ihm der Bereichsleiter des Lokomotivführer-Stützpunktes Wien Matzleinsdorf im Zuge einer plötzlichen Anwesenheitskontrolle im Schulungsraum mit, dass auch ein umfangreiches Disziplinarverfahren mit fünf Anklagepunkten

gegen ihn eingeleitet werde. Die Eintragung aus dem Tagebuch von R., das tagesaktuell an seine Kollegen ging (Zitat): "... Der Bereichsleiter hat auf mein Ersuchen mit dem Personalchef in der Langauergasse gesprochen. Der Bereichsleiter bedauert mir gegenüber, dass das Disziplinarverfahren durchgeführt werden muss. Das sei mit dem Personalchef in der Langauergasse fix vereinbart und der Personalchef bestehe auf die Durchführung des Disziplinarverfahrens. ..."

## **Der Generaldirektor**

R. ließ sich jedoch von dieser Ankündigung, seiner Einzelunterbringung und auch von den plötzlichen Anwesenheitskontrollen seines Bereichsleiters nicht klein kriegen und wandte sich nun am 10. Januar 2012 unter Schilderung der bisherigen Vorkommnisse und mit dem Ersuchen um einen persönlichen Gesprächstermin an ÖBB-Generaldirektor Christian Kern. Er sei bereit, eine sofortige Nachschulung mit anschließender Wissensüberprüfung zu bestehen und erklärte sich bereit, an der Sicherheit im Betriebsdienst auch über sein Engagement im Bereich des Vorschlagswesens mitzuarbeiten. Somit könne R. schon in den nächsten Tagen wieder produktiv als Lokomotivführer eingesetzt werden, anstatt wochenlang lernenderweise in einem leeren Schulungsraum auf einen Prüfungstermin zu warten.

Nach rund zwei Wochen erhielt R. eine mit 20. Januar 2012 datierte Antwort des Generaldirektors: Der 0:0-Betrieb sei sicher und zwischen dem Zentralbetriebsrat und den Mitarbeitern der Personenverkehrs AG diskutiert worden. An der Außerdienststellung sei R. selbst schuld. Um dem Vorwurf der Voreingenommenheit zu entgehen, wurde "vereinbart", die Prüfung in St. Pölten abzuhalten. Die Geschäftsführung der Produktion GmbH habe ihm versichert, dass die Prüfung von einer unvoreingenommenen und unabhängigen (sic!) Prüfungskommission durchgeführt wird. Aufgrund Kerns "zeitaufwendigen Verpflichtungen" könne kein persönliches Gespräch stattfinden, und der Herr Generaldirektor wünsche R. noch viel Erfolg bei der bevorstehenden Prüfung.

## **Golden Handshake**

Mittlerweile hatte R. eine Wiener Rechtsanwaltskanzlei beauftragt, anstelle der Arbeiterkammer Wien seine Vertretung zu übernehmen. Nach einem Gespräch des Rechtsvertreters mit dem Personalchef bot die Produktion GmbH R. einen sehr hohen, fünfstelligen Betrag an, wenn R. sich dazu entschließe, das Unternehmen zu verlassen. R. lehnte dankend ab.

Nach dem dritten und letzten Prüfungstermin und nach mehreren Interventionen seiner Rechtsvertretung bei der Produktion GmbH, bei der auch die Frage erörtert wurde, wie wohl die Öffentlichkeit auf diese Geschichte reagieren würde, erachtete die ÖBB-Prüfungskommission sein Wissen über die Betriebsvorschriften schließlich doch als positiv und beendete die Suspendierung nach fünfmonatiger Außerdienststellung im April 2012.

## **Disziplin**

Im Juni 2012 folgte noch das angekündigte ÖBB-Disziplinarverfahren gegen R., das einem Schauprozess gegliedert haben soll. Im Verfahren wurden falsche Daten angeführt. Die geladenen Zeugen der Anklage sagten aus, R. habe die ihm vorgeworfenen Taten gar nicht gesetzt(!). Und im letzten verbliebenen Anklagepunkt entschied die Disziplinarkommission - völlig gegen den Rechtsgrundsatz "in dubio pro reo" - im Zweifel nicht für, sondern gegen den Angeklagten. Das

Schlussplädoyer der ÖBB-Anklägerin ignorierte den aktuellen Verfahrensverlauf und bezichtigte R. sogar trotz der entlastenden Zeugenaussagen nochmals, die erwiesenermaßen nicht begangenen Taten doch begangen zu haben.

Der Bereichsleiter des Stützpunkts Wien Matzleinsdorf gab zu, R. mehrmals "abgepasst" und seine Ermittlungen gezielt gegen R. gerichtet zu haben. Das Protokoll vermerkt, der Bereichsleiter habe nach Dienstende von R. in einem Dienstraum auf ihn gewartet und sich gewundert, warum R. nicht den Dienstraum aufsuche. Er habe darin eine Dienstpflichtverletzung erkannt und diese zur Anzeige gebracht. Ergebnis war ein Freispruch. Ein Vorgesetzter von R. sagte aus, dass für eine Unterschrift im Lokomotivführer-Befehlsbuch eine Frist von einigen Wochen existiere. R. hatte man jedoch angeklagt, weil er eine der vielen Anweisungen nicht schon in den ersten Tagen unterzeichnet hatte. Ergebnis war ein Freispruch.

## **Beratung**

Hinter vorgehaltener Hand war von Lokomotivführern zu erfahren, dass R. schon einige Jahre zuvor ein Disziplinarverfahren durchzustehen hatte. Der selbe Bereichsleiter behauptete damals, er würde sich nicht kundenfreundlich verhalten, weil er während der Fahrt (!) die Führerstandstüre nicht öffnete, wenn es klopfe. Dem Bereichsleiter war offenbar nicht bekannt, so die Lokomotivführer, dass sich der Zug bremst, wenn man während der Fahrt die Türe öffnet und die Totmann-Einrichtung nicht mehr bedienen kann. R. wurde auch damals freigesprochen.

Den Mitgliedern der Disziplinarkommission scheint klar gewesen zu sein, dass der Angeklagte R. wegen seines Schreibens an die Geschäftsleitung und seiner Sicherheitsbedenken gemobbt wurde und die Disziplinarvorwürfe seines Bereichsleiters wieder nicht mit schlüssigen Beweisen unterlegt waren. Ein Mitglied der Disziplinarkommission meinte "off the records", dass das Disziplinarverfahren gegen R. schon aufgrund der Voruntersuchungen erst gar nicht hätte eröffnet werden dürfen, da die behaupteten Vorwürfe gegen R. aus der Luft gegriffen seien. Man habe schon mehrere ähnlich gelagerte und schwach belegte Fälle auf den Tisch bekommen. Die Kommission sah sich jedoch nun in der Zwickmühle, einerseits ein aufwendiges und von den Anklagepunkten her umfangreiches Disziplinarverfahren nicht mit einem Komplettfreispruch beenden zu können, zumal dies die betreibende Führungsebene der Dienststelle und in der Geschäftsführung der ÖBB-Produktion GmbH düpiert hätte. Andererseits war der Disziplinarkommission klar, dass man R. nach den Mobbingvorgängen nicht auch noch mit einer Geldstrafe belegen konnte, zumal davon auszugehen war, dass R. seinen Rechtsvertreter mit der Berufung des Disziplinarurteils vor dem Arbeits- und Sozialgericht (ASG) beauftragen würde. Dies hätte für die ÖBB zweifelsohne den "worst case" dargestellt, zumal die Verhandlung vor dem ASG im Gegensatz zur ÖBB-Disziplinarverhandlung öffentlichen Charakter hat und im weiteren Instanzenweg die ganze Geschichte seiner rechtlich unhaltbaren Suspendierung im Zuge der Beweiswürdigung an die Öffentlichkeit gelangen könnte. R. wurde daher nur mit einer Verwarnung belegt.

## **Ergo**

Damit hatte die ÖBB-Führung erreicht, ohne Gesichtsverlust aus der Angelegenheit der unzulässigen Suspendierung auszusteigen, das gegen R. angestrebte Disziplinarverfahren unter Ausschluss der Öffentlichkeit abzuhandeln. Nebenbei war nun jedem Lokomotivführer Österreichs klar, was geschieht, wenn man gegenüber Vorgesetzten - konform mit der Dienstvorschrift V3 -

intern auf Sicherheitsbedenken hinweist: Suspendierung, Einkommensverlust durch Wegfall der Nebenbezüge, berufliche Isolierung, Mobbing, neuerliche Dienstprüfung als "Wiederholungsprüfung", Disziplinarverfahren, Beförderungsstopp, dadurch neuerlicher Einkommensverlust und Ächtung des Mitarbeiters.

Die Eisenbahnergewerkschaft "vda" hielt sich als Beteiligte vornehm heraus und zog sich in ihrem Einschreiten auf das Mindestmaß zurück. ÖBB-Generaldirektor Kern hatte keine Zeit für ein persönliches Gespräch zum Thema Sicherheit. Zumal er sich ja schon bei seiner Produktion GmbH erkundigt hatte und diese ihm versichert hatte, dass die Erweiterung des zugbegleiterlosen Betriebes (Zitat Schreiben Kern): "... bei den ÖBB (...) in einer Arbeitsgruppe ernsthaft diskutiert..." wurde und dass "... diesbezügliche Protokolle, Anweisungen und Richtlinien den Verlauf und Fortschritt der Technik dokumentieren ...". Man bestätigte also von Seiten der ÖBB-Produktion GmbH dem Generaldirektor, was man gemäß der eigenen Betriebsvorschrift "V3" auch R. bestätigen hätte können, ohne ihn zu suspendieren.

## **Sein und Schein**

Dass eine derartige Vorgehensweise dem "größten Mobilitätsdienstleister Österreichs" nicht zur Ehre gereicht, ist auch für Außenstehende nachvollziehbar. Auf ihrer Website sagt die ÖBB-Produktion GmbH: "Unser Bekenntnis zur Verantwortung zusammen mit hoher Qualifikation und Einsatzfreude unserer Mitarbeiter bildet die Grundlage für eine sichere, zuverlässige, pünktliche und wirtschaftliche Leistungserbringung."

Bei den letzten großen ÖBB-Unfällen mit Verletzten und Todesopfern wie bei jenem in Obereggendorf hatten Sparmaßnahmen der ÖBB an der Sicherheit großen Einfluss. In Obereggendorf existiert noch immer keine Gleisfreimeldeanlage, obwohl diese nach einem gleich gelagerten Unfall vor einigen Jahren schon von der ÖBB Infrastruktur AG "versprochen" worden war. Geschehen ist nichts. ÖBB-Generaldirektor Kern wäre gut beraten, sich umgehend einen Zugang zum Lokomotivführer-Meldebuch freischalten und das Zugbegleiter-Meldesystem so schnell als möglich ebenfalls elektronisch einrichten zu lassen.

Die Mitarbeiter des ausführenden Betriebsdienstes werden offensichtlich seit Jahren betrieblich systematisch überlastet, mit Informationen und Anweisungen überfrachtet und mit erheblichen Mängeln an Maschinen, neuen Systemen und mit groben Unzulänglichkeiten und Null-Information im System Bahn alleine gelassen. Dutzende Anweisungen, wie nicht funktionierende Systeme zu umgehen oder zurückzusetzen sind, sorgen für Unverständnis. GSM-R<sup>5</sup>, TIM<sup>6</sup>, Railjet und ETCS<sup>7</sup>: Keines dieser Systeme funktioniert einwandfrei, und sie sorgen neben dem Zeitdruck für zusätzlichen Stress im Führerstand.

Die Infrastruktur verlängert die Wartungsfristen der Anlagen. Betriebsstörungen und Verspätungen sind die Folge. Dadurch sind die Lokomotivführer zusätzlich unter enormem Zeitdruck. Die PV-AG spart Zugbegleiter ein. Der Lokomotivführer verbleibt als einziger Ansprechpartner am Zug. Nebenbei bekommen die Mitarbeiter noch den Zorn der Reisenden zu spüren und werden auch vermehrt tätlich angegriffen. Schriftliche Meldungen belegen, dass die ÖBB-Produktion GmbH davon Kenntnis hat, aber nichts dagegen unternimmt, möglicherweise nicht einmal den Generaldirektor und den Vorstand davon informiert.

Lokomotivführer haben nachweislich eine erhebliche Schulungsdifferenz gegenüber den Zugbegleitern, obwohl Lokomotivführer weite Teile der Arbeit der Zugbegleiter im 0:0-Betrieb

übernehmen müssen. Lokomotivführern werden keine Seminare zur Selbstverteidigung oder im Umgang mit aggressiven Reisenden angeboten. Wer -wie R. - in diesem System Sicherheitsfragen aufwirft oder Schulungsmassnahmen einfordert, der "gefährdet" den wirtschaftlichen Erfolg des Unternehmens und seiner Führungskräfte.

<sup>1</sup> ZSB 24 "Selbstrettungskonzept": Zusatzbestimmungen zur ÖBB-Dienstvorschrift V3

<sup>2</sup> FIS: Fahrgastinformationssystem

<sup>3</sup> V3: Betriebsvorschrift der ÖBB

<sup>4</sup> AVB: Allgemeine Vertragsbedingungen für Dienstverträge bei den ÖBB

<sup>5</sup> GSM-R ist ein auf GSM aufbauender Mobilfunkstandard der seit 1992 vom Internationalen Eisenbahnverband (Union Internationale des Chemins de fer, UIC) betreut und weiterentwickelt wird.

<sup>6</sup> TIM: Triebfahrzeugführer-Informationen-Management: Der papierlose Buchfahrplan.

<sup>7</sup> Das European Train Control System (ETCS) ist eine Komponente des einheitlichen europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems ERTMS.

---

## Die Sicht der ÖBB

Die geschilderten Erlebnisse des Lokomotivführers R. wirken schockierend. Verlag und Redaktion dieser Zeitschrift fühlen sich der neutralen Berichterstattung verpflichtet. Ein Verschweigen dieses Hilferufs kommt daher aus ethischen Gründen nicht in Frage. Aber selbstverständlich wurde der Text noch in der klar definierten Rohfassung, also ausreichend frühzeitig, dem CEO der ÖBB-Holding, Christian Kern, zur Stellungnahme vorgelegt. Eingetroffen ist die nachstehende Erklärung der ÖBB-Pressestelle.

Wie so oft im Leben, weichen die Darstellungen beider Seiten stark voneinander ab. Für die Redaktion dieser Zeitschrift wirkt befremdend, dass die Pressesprecherin der ÖBB in dem nicht zur Veröffentlichung bestimmten Begleittext einmal mehr diffuse Drohungen über "rechtliche Schritte" ausstößt. Es soll aber dennoch unseren Lesern überlassen bleiben, sich selbst eine Meinung zu bilden:

"Den sogenannten 0:0-Betrieb (also zugbegleiterlosen Betrieb) gibt es in Österreich bereits seit 1989. Die grundlegenden Bestimmungen waren dabei immer schon in den Betriebsvorschriften der ÖBB (V3) festgelegt, welche bei der Dienstprüfung des Triebfahrzeugführers Prüfungstoff sind. Vor der Ausweitung des zugbegleiterlosen Betriebs wurde in einer Arbeitsgruppe mit dem Betriebsrat über die Veränderungen und den Schulungsumfang beraten. Die zusätzlichen Tätigkeiten wurden im Dienstunterricht geschult. In Form von Lernzielkontrollen wurde danach die Wissenskontrolle durchgeführt. Die Weiterbildung ist Jedoch ein kontinuierlicher Prozess, weshalb Jährlich die Inhalte wiederholt und präzisiert werden. Zusätzlich zum Dienstunterricht hat jeder Triebfahrzeugführer die Möglichkeit, ein zweistündiges Bildungskonto beim Instruktor in Anspruch zu nehmen.

Im europäischen Bahnwesen bewegen wir uns hier absolut in der Norm und setzen im Vergleich mit anderen Bahnen teilweise sogar Maßnahmen, die über die vorgeschriebenen Normen hinausgehen. So wird bei uns vor einer 0:0-Fahrt ein sogenannter zweistufiger 0:0-Check vom Triebfahrzeugführer und dem Wagenmeister durchgeführt. Dies ist keine verpflichtende

Maßnahme, wir haben sie uns als zusätzliche Sicherheitsmassnahme aber selbst auferlegt.

Leider basiert Ihre über 14(!) Seiten gehende Argumentation beziehungsweise die Ihres Informanten großteils auf der Vergangenheit und ist damit überholt beziehungsweise unrichtig.

Alle Lokführer der ÖBB haben Tunnelrettungsschulungen absolviert, erst im Jahr 2012 haben wir vor der Eröffnung der Neubaustrecke Wien - St. Pölten Schwerpunktübungen in der neuen Tunnelkette durchgeführt, die unter Mitwirkung aller Einsatzkräfte wie Polizei, Rettung und Feuerwehr stattgefunden haben. Selbstverständlich verfügen die ÖBB über genaue Krisenpläne und Abläufe, die im Falle eines Unglücks zum Einsatz kommen. Diese werden auch laufend aktualisiert und gewartet.

Auch der Lokführer hat natürlich genaue Abläufe für Fälle wie zum Beispiel Brand; dies ist intern durch Dienstvorschriften geregelt.

Auch eine Erste-Hilfe-Schulung im Ausmaß von 16 Stunden ist für Jeden Lokführer verpflichtend. Zum Vorwurf der fehlenden Deeskalationsschulung sind drei Dinge festzuhalten:

1. Wir setzen in diesem Bereich vor allem auf Prävention und haben auch seit längerem eine intensive Kooperation mit dem Innenministerium, die klar Wirkung zeigt. Durch verstärkte Präsenz an Bahnhöfen und Schwerpunktaktionen konnte die Zahl von Übergriffen signifikant gesenkt werden. Weiters gibt es nur eine äusserst geringe Anzahl von Vorfällen, bei denen Lokführer involviert waren.
2. Es gibt bereits jetzt einen genau geregelten Prozess, wie der Lokführer Zwischenfälle zu melden hat und wie er sich zu verhalten hat.
3. Nichtsdestotrotz läuft ein Konzernprojekt, das bereits weit gediehen ist, um hier Schulungen auf weitere Mitarbeitergruppen nach den Zugbegleitern auszuweiten.

Noch kurz zu den Vorwürfen betreffend der Wiederzulassungsprüfung von Herrn R:

Herr R. wurde auf Grund des Verdachts auf Unkenntnis der Betriebsvorschriften von der Betriebsleitung der ÖBB-Produktion GmbH am 9.11.2011 außer Dienst gestellt. Dieser Maßnahme ging ein von R. initierter Mailverkehr voraus, indem er unter anderem selbst angeführt hat, sich wahrscheinlich in gewissen Betriebssituationen falsch zu verhalten. Dem Schreiben der Betriebsleitung, welches den Abzug begründet, ist zu entnehmen, dass erforderliche Maßnahmen für eine Wiederzulassung eine Wissensüberprüfung und ein MAG (Anmerkung der Redaktion: Mitarbeitergespräch) mit der zuständigen Führungskraft sind. Um den Vorwurf der Voreingenommenheit zu entkräften, wurde vereinbart, die Prüfung von einer unabhängigen Prüfungskommission, im Beisein des zuständigen Betriebsrates, in der Zentralschule Wörth durchzuführen. Die Prüfer bestätigten, dass R. sowohl im betrieblichen als auch im technischen Teil derartige Wissensmängel hatte, dass eine Wiederzulassung zum Fahrdienst nicht in Frage kam. Letztlich legte R. nach 4 1/2 Monaten Lernzeit (täglich acht Stunden, bei vollen Bezügen) die Prüfung positiv ab. Der Betriebsrat hat dieses Ergebnis und die faire Prüfung im Prüfungsprotokoll mit seiner Unterschrift bestätigt.

Abschließend möchten wir festhalten, dass der Beruf des Lokführers ein enorm

verantwortungsvoller ist, den bei den ÖBB rund 4000 Kollegen gewissenhaft und professionell ausführen. Die von Ihnen geplante Diskreditierung des Unternehmens und der Kollegen sehen wir sehr kritisch. Eine seriöse Betrachtung des Falles zeigt deutlich, dass der Bereich Sicherheit für uns höchste Priorität hat.

Grüße, Sonja Horner

P.S. Die Behauptung, dass Lokführer Leichenteile von Zügen waschen, ist übrigens eine glatte Lüge. Dies wird ausschließlich von externen Firmen gemacht. Ich darf sie als seriösen Journalisten in diesem Zusammenhang auch an Punkt 11 aus dem Ehrenkodex des österreichischen Presserates zu Suizidberichterstattung erinnern."

Grundsätze für die publizistische Arbeit  
(Ehrenkodex für die österreichische Presse)

....

### **11. Suizidberichterstattung**

Berichterstattung über Suizide und Selbstverstümmelung sowie Suizidversuche und Selbstverstümmelungsversuche gebietet im Allgemeinen große Zurückhaltung. Verantwortungsvoller Journalismus wägt – auch wegen der Gefahr der Nachahmung – ab, ob ein überwiegendes öffentliches Interesse besteht und verzichtet auf überschießende Berichterstattung.