



Bundesministerium für Verkehr,  
Innovation und Technologie  
IV/E1 (Logistik, EU und internationale Angelegenheiten Eisenbahnen und Rohrleitungen)  
Radetzkystraße 2  
1030 Wien

BUNDESARBEITSKAMMER  
PRINZ EUGEN STRASSE 20-22  
1040 WIEN  
wien.arbeiterkammer.at  
DVR 0063673  
ERREICHBAR MIT DER LINIE D

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel <b>501 65</b>	Fax <b>501 65</b>	Datum
BMVIT- 211.043/0005 -IV/E1/2017	UV/GSt/GL/Hu	Gregor Lahounik	DW 12386	DW 12105	24.11.2017

## Änderungen des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF)

Das COTIF (Convention relative aux transports internationaux ferroviaires) ist ein multinationales Abkommen, welches den grenzüberschreitenden Verkehr bei der Eisenbahn regeln soll. Der Gültigkeitsbereich erstreckt sich mit Einschränkungen über EU, EWR, Osteuropa, Nordafrika bis hin zu asiatischen Ländern im Mittleren Osten. Mit den vorliegenden Entwürfen wird bei der Eisenbahn versucht, das derzeitige Modell der Europäischen Union im Bereich der Zertifizierungen, Sicherheitsmanagementsysteme und Kontrollen auf den gesamten Gültigkeitsbereich des COTIF auszudehnen.

Grundsätzlich begrüßt die Bundesarbeitskammer (BAK) die Harmonisierung im Bereich der Eisenbahn. Es gilt allerdings zu verhindern, dass über COTIF-Regelungen die österreichischen Bestimmungen bzw jene der EU ausgehebelt werden. Eine weitere Marktliberalisierung für Unternehmen außerhalb der EU, die Mitglieder der OTIF sind, wird jedenfalls abgelehnt. Das verschärft den ohnedies ungleichen Wettbewerb innerhalb des Sektors und erhöht den Druck auf die Beschäftigten. Sinnvoll erscheinen allerdings die Regelungen für die Vereinfachung des internationalen Verkehrs, etwa im Bereich der Haftungsfragen.

Während die meisten vorgeschlagenen COTIF-Änderungen aus Sicht der BAK unproblematisch erscheinen, bestehen jedoch Bedenken gegen den neuen Anhang H. Der in diesem Anhang vorgeschlagene Artikel 5 § 3, der eine gegenseitige Anerkennung der Ergebnisse von Konformitätsbewertungen durch Zertifizierungsbehörden in anderen Staaten für die Sicherheitsbescheinigung eines Eisenbahnunternehmens normiert, ist zu weitgehend und wird abgelehnt. Österreich sollte sich stattdessen im Rahmen der OTIF-Gremien für jene Variante einsetzen, die eine Berücksichtigung der Bewertungsergebnisse (und nicht deren automatische Akzeptanz) vorschreibt, solange eine Gleichwertigkeit von Kriterien, Methoden und Überprüfbarkeit derartiger Sicherheitszertifizierungen nicht sichergestellt ist.

Artikel 6 des Anhangs H sieht die Überprüfung des Sicherheitsmanagementsystems (SMS) der Eisenbahnunternehmen durch unabhängige Behörden vor. Das ist zu begrüßen. Das SMS umfasst allerdings nicht automatisch alle Anforderungen, die für einen sicheren Betrieb erforderlich sind. Die Überprüfung hat daher „alle verbindlichen Vorschriften“ zu umfassen.

Um einen fairen und effizienten Schienenverkehr zu ermöglichen, regt die BAK an, bei künftigen Änderungen derzeitige Regelungslücken zu schließen. Das trifft insbesondere auf technische Anforderungen (Mindestprüfintervallen, Kontrolldichte, technischer Zustand des Rollmaterials) und auf soziale Regelungen (Ausbildung und Einsatzbedingungen) zu. Nur so kann ein fairer Markt sowie ein sicherer Eisenbahnbetrieb gewährleistet und Lohn- und Sozialdumping verhindert werden.

Rudi Kaske  
Präsident  
FdRdA

Maria Kubitschek  
iV des Direktors  
FdRdA