



## **ABKOMMEN**

Zwischen der

**Communauté Européenne du Rail  
(CER)**

und der

**Fédération Européenne des Travailleurs des  
Transports  
(ETF)**

über die

**EUROPÄISCHE LIZENZ FÜR DIE GRENZÜBERSCHREITEND TÄTIGEN LOKFÜHRER  
BEI INTEROPERABILITÄT<sup>1</sup>**

Brüssel, den 27. Januar 2004

---

<sup>1</sup> Oder in einem Land, in dem ihr Eisenbahnunternehmen nicht seinen Sitz hat

In der Erwägung, dass die Zukunft des Eisenbahnverkehrs über die Modernisierung des Systems und die Entwicklung des transeuropäischen Verkehrs und damit der Interoperabilität, läuft, und dass diese einen großen Teil des Personals der Eisenbahnunternehmen und vor allem die Lokführer betrifft;

In der Erwägung, dass eine europäische Lizenz für Lokführer, die interoperabel grenzüberschreitend tätig sind, eine Vorbedingung für den Betrieb des Schienenverkehrs bei Interoperabilität auf europäischer Ebene ist;

In der Erwägung, dass diese Lizenz für grenzüberschreitende interoperable Dienste bestätigt, dass der Lokführer über die zusätzlichen Eignungen verfügt, die erforderlich sind, um auf einer anderen Infrastruktur zu fahren, für die sein Unternehmen ebenfalls ein Sicherheitszertifikat besitzt.

In der Erwägung, dass eine solche Lizenz sehr dazu beitragen kann, ein hohes Sicherheitsniveau zu wahren;

In der Erwägung, dass die Ziele der europäischen Lizenz für Lokführer, deren Grundzüge von der CER und der ETF diskutiert worden sind, darin bestehen, ein optimales Sicherheitsniveau zu gewährleisten, die Interoperabilität der Lokführer zu erleichtern und sie effizienter zu verwalten;

In der Erwägung, dass die CER und die ETF zu diesem Zweck auf die Arbeiten und die konkreten Erfahrungen zurückgreifen können, die sich auf öffentliche und private Verkehrsleistungen sowie auf Systeme bezogen haben, die in Kooperation oder unter Wettbewerbbedingungen betrieben werden, und dass paritätische Gruppen zu diesem Thema mehrere Informationsreisen organisiert und Berichte verfasst haben;

In der Erwägung, dass die obengenannten Arbeitsdokumente bereits von den unterschiedlichen europäischen Eisenbahnunternehmen, die Mitglied der CER sind, sowie größtenteils von der ETF genehmigt worden sind,

haben die CER und die ETF beschlossen, durch ein Abkommen zwischen den beiden Parteien ein System für eine Lizenz zu schaffen, deren Eigenschaften in folgendem Abkommen erklärt werden.

Das vorliegende Dokument ist mit den aktuellen Bestimmungen bereits bestehender europäischer Texte vereinbar. Das Dokument steht im Einklang mit mehreren anderen Dokumenten, die teilweise gerade ausgearbeitet werden: Es handelt sich um die Verordnung zur Schaffung der Europäischen Agentur für Sicherheit und Schieneninteroperabilität, die Sicherheitsrichtlinie und die Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität des konventionellen Eisenbahnsystems und des Hochgeschwindigkeitssystems.

Dieser Text wird in Erwartung einer europäischen Richtlinie von den Mitgliedsunternehmen der CER umgesetzt werden. Die beiden Vertragsparteien wünschen, dass der Teil der Richtlinie, der den gleichen Geltungsbereich abdeckt wie das Abkommen, auf der Grundlage dieses Abkommens abgefasst wird.



Dieser Text formalisiert bestehende, häufig kompatible Praktiken, die von mehreren Eisenbahnunternehmen umgesetzt worden sind und bildet einen Rahmen für die neuen Praktiken im Bereich Interoperabilität. Wenn eine neue europäische Richtlinie Auswirkungen auf einige Punkte dieses Abkommens hat, wird die neue Richtlinie angewandt werden.

Die Sozialpartner wünschen, dass die Behörden, die in den Mitgliedstaaten für Sicherheit zuständig sind, den Inhalt des Abkommens berücksichtigen, insofern sie davon betroffen sind, und dass sie die notwendigen Kontrollen schaffen, um in dem neuen Kontext ein hohes Sicherheitsniveau zu wahren.

## **ARTIKEL 1 – ZIELE DER EUROPÄISCHEN LIZENZ FÜR LOKFÜHRER**

Die europäische Lizenz für Lokführer hat zum Ziel:

- Die Interoperabilität des Fahrpersonals zu erleichtern, um den internationalen Schienenverkehr auszubauen,
- Das Sicherheitsniveau aufrechtzuerhalten bzw. zu steigern, und daher ein hohes Qualitätsniveau der Leistungen des Fahrpersonals zu garantieren, indem die Kompetenzniveaus gewährleistet und überprüft werden, die für die befahrenen europäischen Netze erforderlich sind,
- Die Eisenbahnunternehmen dabei zu unterstützen, die Lokführer bei Interoperabilität effizient zu verwalten,
- Das Risiko für Sozialdumping zu verringern.

Die CER und die ETF beschließen, ein System für eine europäische Lizenz für Lokführer zu schaffen.

## **ARTIKEL 2 – GELTUNGSBEREICH DER LIZENZ**

Die europäische Lizenz gilt für Lokführer, die Züge führen, für die mindestens zwei Sicherheitsbescheinigungen erforderlich sind.<sup>2</sup>

Die anzuwendenden Regeln betreffen die europäische Lizenz und ersetzen nicht die nationalen Regelungen, die für Lokführer gelten, die von Eisenbahnunternehmen beschäftigt werden, die in jedem Mitgliedsstaat ansässig sind, wenn diese Mitarbeiter ihren Beruf in dem Land ausüben, in dem ihr Eisenbahnunternehmen ansässig ist.

---

<sup>2</sup> Für den aus den Niederlanden kommenden Lokal- und Regionalverkehr wird dieses Abkommen 2006 in Kraft treten und die Zugangsbedingungen der Lokführer zur Infrastruktur in bilateralen Abkommen festgelegt werden.

### **ARTIKEL 3 – AUSSTELLUNG DER LIZENZ**

Ein Eisenbahnunternehmen, das eine Lizenz für Bahnbetreiber und mehrere Sicherheitsbescheinigungen besitzt (definiert in Richtlinie EG 14/2001) und den Lokführer beschäftigt, stellt die Lizenz aus, in der für mehrere Länder die Fähigkeit des Lokführers bestätigt wird, einen bestimmten Zug auf einer spezifischen Strecke zu führen.

Das Eisenbahnunternehmen, das den Lokführer beschäftigt, muss sich außerdem vergewissern, dass dieser Mitarbeiter die erforderlichen Kompetenzen hat, gegebenenfalls bei den zuständigen Behörden der Staaten, auf deren Infrastruktur der Zug geführt wird.

Im Hinblick auf den Gesamthalt (Überprüfung der körperlichen / beruflichen Eignung, Bewertung der Ausbildung, Zulassung...), der in den folgenden Artikeln beschrieben wird, muss das Eisenbahnunternehmen die erforderliche Zurückverfolgbarkeit für alle Lokführer gewährleisten, um so eine Überprüfung durch die zuständigen Behörden zu ermöglichen.

### **ARTIKEL 4 – EIGENTUM AN DER LIZENZ**

Die Lizenz für Lokführer bleibt Eigentum des Eisenbahnunternehmens, das den Lokführer beschäftigt. Der Lokführer erhält einen vom Eisenbahnunternehmen ausgestellten Berechtigungsausweis, der jederzeit während des Dienstes vorzulegen ist.

Das Eisenbahnunternehmen, das die Lizenz ausstellt, trägt die volle Verantwortung dafür.

### **ARTIKEL 5 – STRUKTUR DER LIZENZ**

Die Lizenz muss so strukturiert sein, dass bestätigt wird, dass der Lokführer beruflich und körperlich geeignet ist, Züge auf den Netzen von mehreren Mitgliedsstaaten zu führen.

Aufgrund der Besonderheiten des Betriebs, der Infrastruktur, der Vorschriften und der Fahrzeuge, die in den europäischen Eisenbahnunternehmen oder auf den Netzen sehr unterschiedlich sein können, muss die europäische Lizenz für Lokführer die zwei nachfolgenden Teile umfassen:

- Im ersten Teil wird bestätigt, dass ein Lokführer körperlich und beruflich geeignet ist, Triebfahrzeuge für ein Eisenbahnunternehmen zu führen, das den Lokführer in einem Mitgliedstaat dazu berechtigt hat, in dem das Eisenbahnunternehmen eine Bescheinigung hat (Artikel 6.1, 6.2., 6.3.).
- Der zweite Teil umfasst die für den Lokführer erforderlichen Kompetenzen, vor allem im Hinblick auf die spezifischen Regelungen der betreffenden Infrastrukturen (Artikel 6.4.).

Dieser Ansatz führt zu einer Lizenz mit mehreren Teilen, die den Lokführer berechtigen, Züge auf einer begrenzten Zahl von Infrastrukturen zu führen.



## **ARTIKEL 6 – ERFORDERLICHE EIGNUNGEN UND KOMPETENZEN**

Abgesehen von Sonderwünschen seitens der Mitgliedsstaaten, werden die in Artikel 5 erwähnten Eignungen und Kompetenzen auf europäischer Ebene definiert. Sie basieren auf folgenden Anforderungen:

### 6.1 Körperliche Eignung

Die körperliche Eignung muss gemäß den geltenden nationalen Gesetzesvorschriften und Praktiken von einem Werksarzt oder einem ärztlichen Dienst bewertet werden.

Die Anforderungen an die körperliche Eignung werden in dem im Anhang 1 beigefügten Text beschrieben.<sup>3</sup> Der Lokführer darf während seines Dienstes zu keinem Zeitpunkt unter dem Einfluss von Substanzen stehen, die seine Konzentration, seine Aufmerksamkeit oder sein Verhalten beeinträchtigen könnten.

### 6.2 Psychologische Eignung

Sie wird gemäß den geltenden nationalen Gesetzesvorschriften und Praktiken von einem diplomierten Psychologen überprüft.

Die Anforderungen an die psychologische Eignung werden in dem Text im Anhang 1 präzisiert.

### 6.3 Berufliche Eignung

- a) Kenntnis und Praxis der Eisenbahntechniken einschließlich der Betriebssicherheitsvorschriften,
- b) Kenntnis und Praxis mit Risiken beim Schienenbetrieb und Kenntnis der unterschiedlichen einzusetzenden Mittel, um diese zu beherrschen,
- c) Kenntnis und Praxis mit einer oder mehrerer Schienenbetriebsarten,
- d) Kenntnis und Praxis mit einer oder mehrerer Arten von Rollmaterial
- e) Kenntnis der Schienenstrecken, einschließlich der Umleitungsstrecken
- f) Angemessene Sprachkenntnisse

Die Anforderungen an die berufliche Eignung werden im Anhang II präzisiert.

### 6.4 Die Anerkennung der Kompetenzen hinsichtlich der Infrastrukturen in den anderen Mitgliedstaaten.

Die Kompetenzen, die unerlässlich sind, damit ein Lokführer seinen Beruf auf der Infrastruktur eines Mitgliedstaates ausüben kann, in dem das Eisenbahnunternehmen, das dem Lokführer die Genehmigung erteilt hat, nicht ansässig ist, sind in 4 Kategorien eingeteilt, die obligatorisch sind:

---

<sup>3</sup> Mit Ausnahme der Absätze 4.3 und 4.3.2 von Anhang I können diese Anforderung auf europäischer Ebene weiterentwickelt werden. Der Ausschuss sozialer Dialog wird zu den geplanten Entwicklungen Stellung nehmen.

### Allgemeine Kenntnisse:

- Kenntnis und Beherrschen der Schienensysteme und der Betriebssicherheitsvorschriften, die in jedem durchquerten Staat zu befolgen sind, und die auf den befahrenen Infrastrukturen für den jeweiligen Dienst gelten.

### Kenntnis des Rollmaterials:

- Kenntnis und Beherrschen der Besonderheiten des auf der Infrastruktur eingesetzten Rollmaterials, sofern der Lokführer bereits berechtigt ist, dieses Rollmaterial zu führen.

### Kenntnis der befahrenen Strecken und der Anlagen:

- Kenntnis der Schienenstrecken und der Baustellen, auf die der Triebfahrzeugführer stoßen wird (bzw. stoßen könnte), einschließlich der Lokalisierung der Bahnhöfe und der Baustellen sowie der Standorte der Signalsysteme, gemäß den Bestimmungen und den unterschiedlichen Betriebsarten der unterschiedlichen Länder.

Das Eisenbahnunternehmen muss die Möglichkeit haben, alle nützlichen Informationen zu erhalten, die sich auf das Netz und das Betriebssystem der befahrenen Strecke sowie auf eventuellen Änderungen der Signalsysteme beziehen und muss sie dem Lokführer in geeigneter Form mitteilen.

### Sprachkenntnisse:

- Angemessene schriftliche und mündliche Kenntnisse der Sprache, in der der Verkehr geregelt wird, um mit dem Infrastrukturverantwortlichen in den unterschiedlichen in Frage kommenden Situationen, einschließlich Verkehrsstörungen und Verkehrsunterbrechungen, kommunizieren zu können. Deswegen müssen für die Sprachkenntnisse die oben genannten Mindeststandards festgelegt werden.

## 6.5 Zertifizierung der Ausbildung

Die Ausbildungszentren und/oder die Prüfer und/oder die Ausbilder für die Betriebsregeln des Landes, in dem der Lokführer tätig sein wird, werden von den zuständigen Behörden dieses Landes oder von ihren Beauftragten bescheinigt.

## **ARTIKEL 7 - DOKUMENTE**

Wenn ein Lokführer einen Zug auf dem Netz eines Mitgliedstaates führt, muss das Eisenbahnunternehmen ihm mindestens die gleichen Informationen liefern, als die, die einem Lokführer eines Eisenbahnunternehmens geliefert werden, das in dem Mitgliedsstaat ansässig ist. Der Lokführer muss vor allem über folgende Dokumente verfügen:

- Das oder die Referenzdokumente zu den betreffenden geltenden Infrastrukturregelungen (Signalgebung, Sicherheit, Betriebssysteme).
- Das oder die technischen Dokumente, in denen die Anlagen auf den befahrenen Strecken beschrieben werden.

- Die Dokumente und Informationen über die vorübergehenden Veränderungen der Signalgebung auf den befahrenen Strecken.
- Der Berechtigungsausweis, der in Artikel 4 vorgesehen ist, mit dem Bereich, der für die befahrene Infrastruktur gilt.

## **ARTIKEL 8 – FORTBESTAND DER EIGNUNGEN**

Da die Gültigkeit der Lizenz nur fortbesteht, wenn das Eisenbahnunternehmen, das den Lokführer beschäftigt, die verschiedenen Eignungen des Lokführers regelmäßig überprüft, bestimmen die zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden die Gültigkeitsdauer der jeweiligen Eignungen.

1. Gültigkeitserklärung der körperlichen Eignung: siehe Anhang I
2. Gültigkeitserklärung der beruflichen Eignung: siehe auch Anhang II

Im Rahmen einer Gültigkeitsprüfung muss regelmäßig geprüft werden, ob der Lokführer noch über die erforderlichen Eignungen verfügt, die im Rahmen der europäischen Fahrerlaubnis gefordert werden, um beim Betrieb ein hohes Sicherheitsniveau zu wahren.

Die grundlegenden Eignungen müssen jedes Jahr weiterentwickelt und aktualisiert werden.

3. Gültigkeitserklärung der Kompetenzen, die für jede Infrastruktur spezifisch sind, die in den anderen Mitgliedsstaaten genutzt wird.

Die Gültigkeitsdauer ist gemäß den Rechtsvorschriften, die in den verschiedenen betroffenen Ländern in Kraft sind, zeitlich begrenzt.

## **ARTIKEL 9 - GÜLTIGKEITSDAUER UND ERNEUERUNG DER LIZENZ**

Die Gültigkeitsdauer der Lizenz kann nicht mehr als drei Jahre betragen.

Wenn alle Anforderungen an die Eignungen erfüllt werden, kann die Lizenz erneuert werden.

## **ARTIKEL 10 – ENTZUG DER LIZENZ**

Wenn der Lokführer eine der geforderten Eignungen nicht besitzt, muss das Eisenbahnunternehmen ihm die Lizenz vorübergehend oder definitiv entziehen.

Der Lokführer kann gegen diese Entscheidung Berufung einlegen.

Das Eisenbahnunternehmen informiert den Lokführer, warum die Lizenz entzogen wurde, und teilt ihm mit, wie sie wiedererlangt werden kann, wenn der Entzug vorübergehend ist.

Die Sozialpartner wünschen, dass der Lokführer und das Unternehmen Berufung einlegen können, wenn die Sicherheitsbehörden eines anderen Staats beschließen, die Lizenz zu entziehen.

Die Lizenz des Lokführers ist an den Arbeitsvertrag gebunden und wird ihm von dem Eisenbahnunternehmen ausgestellt, das ihn beschäftigt und ihn zugelassen hat. Die Lizenz wird dem Lokführer also entzogen, wenn er das Unternehmen verlässt.

Der Lokführer erhält eine Bestätigung seiner Eignungen, die nicht in Frage gestellt werden.

## **ARTIKEL 11 – VERANTWORTUNG DES EISENBAHNUNTERNEHMENS**

Die Eisenbahnunternehmen übernehmen ihre Verantwortung als Arbeitgeber. In dieser Funktion haben sie die Pflicht, die Gesetzgebung und die Vorschriften einzuhalten, die auf europäischer Ebene in Kraft sind und von den Infrastrukturbetreibern der durchquerten Staaten präzisiert werden.

Die Eisenbahnunternehmen garantieren die Eignungen ihres Personals und, dass das Personal den Anforderungen entspricht, die für das Führen von Zügen auf den befahrenen Infrastrukturen bestehen.

Die Lizenz des Lokführers verliert automatisch ihre Gültigkeit, wenn dem Eisenbahnunternehmen seine Lizenz als Verkehrsbetreiber entzogen wird oder wenn es keine Sicherheitsbescheinigung mehr hat.

Der Lokführer erhält eine Bestätigung seiner Eignungen sowie der von ihm ausgeführten Tätigkeiten.

Die Ausbildung, die Überprüfung der körperlichen Eignung durch die Werksärzte, die Bewertung der beruflichen Kompetenzen, der Berechtigungsprozess und ganz allgemein das Sicherheitsmanagementsystem, das von dem Unternehmen verwendet wird, sowie die Notwendigkeit, das in Artikel 12 genannte Informationssystem zu pflegen, müssen dazu beitragen, ein hohes Sicherheitsniveau bei der Umsetzung der Interoperabilität zu wahren.

## **ARTIKEL 12 – INFORMATIONEN, DIE IN ECHTZEIT VERFÜGBAR SEIN MÜSSEN**

Das Dokument oder der Ausweis, das/den der Lokführer bei sich führt, muss mindestens folgende Informationen enthalten:

- Identität des Lokführers (Vorname, Nachname, Identifikationsnummer, Geburtsdatum und –ort, Staatsangehörigkeit (wenn er nicht Bürger der Europäischen Union ist), Muttersprache, Adresse)
- Identität und Adresse des Unternehmens, der Niederlassung und der Verantwortlichen können angegeben werden



- Hauptmerkmale der Zulassung und die Gültigkeitsdauer der Eignungen, um zu gewährleisten, dass alle Informationen zu der Zulassung des Lokführers zurückverfolgbar sind.

Das Eisenbahnunternehmen muss den Sicherheitsbehörden oder deren Beauftragten alle Informationen über die Eignung des Lokführers liefern können (einschließlich seiner Kenntnisse über Strecken und Rollmaterial).

Diese Informationen müssen in den Sprachen vorliegen, die in der Sicherheitsbescheinigung verwendet werden.

Jeder Mitarbeiter kann Zugang zu den Informationen haben, die in diesen Dateien stehen indem er sie von seinem Unternehmen oder der betreffenden Einrichtung anfordert.

In der Anfangsphase wird Lokführern, die grenzüberschreitend bei interoperabel tätig sind, eine Bescheinigung über ihre Eignungen und Kenntnisse ausgestellt (siehe Beispiel im Anhang III).

Mittelfristig müssen die betreffenden Eisenbahnunternehmen schrittweise Informationssysteme schaffen, die untereinander kompatibel sind und es den zuständigen nationalen und europäischen Behörden ermöglichen, den Inhalt der Lizenz in Echtzeit zu überprüfen.

Die Grundregeln für den Betrieb jeder betroffenen Infrastruktur werden den betreffenden Personalvertretern mitgeteilt.

## **ARTIKEL 13 – HILFE FÜR DIE LOKFÜHRER BEI ZWISCHENFÄLLEN UND UNFÄLLEN**

Die medizinische und rechtliche Unterstützung, die einem Lokführer bei Interoperabilität zusteht, muss bei einem Zwischenfall oder Unfall vom Arbeitgeber gewährleistet werden.

Der Lokführer kann die Initiative ergreifen, einen Personalvertreter um Hilfe zu bitten, der in dem Land ansässig ist, in dem sich die befahrene Infrastruktur befindet.

## **ARTIKEL 14 –KONTROLLE**

Das Eisenbahnunternehmen ist für die Zulassung verantwortlich, die es seinen Mitarbeitern erteilt hat.

Die zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden oder ihre Beauftragten können beschließen, Kontrollen durchzuführen, die sich auf alle Aspekte der Zugführung beziehen.

Die Eisenbahnunternehmen liefern alle Informationen, die diese Kontrolle ermöglichen, vor allem diejenigen, die von dem Apparat stammen, mit dem die Triebfahrzeuge registriert werden.

## **ARTIKEL 15 – INFORMATION DER PERSONALVERTRETER**

Kommt es zu einem Zwischenfall oder Unfall in einem anderen Mitgliedsstaat, haben die Personalvertreter des Unternehmens, das den Lokführer beschäftigt, ein Zugangsrecht zu den Informationen, die auch den Vertretern eines Lokführers eines Unternehmens, das in dem Mitgliedstaat ansässig ist, zugänglich wären.

## **ARTIKEL 16 – WEITERVERFOLGUNG DES ABKOMMENS**

Ein Ausschuss, der sich aus Vertretern der Vertragsparteien zusammensetzt, die an der Erarbeitung des Abkommens mitgewirkt haben, trifft sich während der ersten beiden Jahre alle 6 Monate im Rahmen des Ausschusses für sozialen Dialog, um die Probleme bei der Umsetzung des Abkommens zu diskutieren und um zu prüfen, welche grundlegenden Erfahrungen während der Dienste bei Interoperabilität gemacht worden sind.

Die Diskussionen zwischen der CER und der ETF, die sich auf die hauptsächlichsten Unfälle und Zwischenfälle beziehen, werden es ermöglichen, paritätische Vorschläge zu machen.

Rom, den 13. Januar 2004

**Für die CER**

**Für die ETF**

**Johannes LUDEWIG**  
Geschäftsführender Direktor

**Norbert HANSEN**  
Vorsitzender der Eisenbahnsektion

# **Abkommen zwischen CER – ETF über die europäische Lizenz für die grenzüberschreitend tätigen Lokführer bei Interoperabilität**

## **ANLAGE 1 GESUNDHEITS- und SICHERHEITSBEDINGUNGEN**

### **1. Einleitung**

Die Mitarbeiter von Eisenbahnunternehmen müssen geeignete Fähigkeiten aufweisen, um die Einhaltung der operationellen Regeln und Sicherheitsvorschriften zu gewährleisten. Die Eisenbahnunternehmen müssen den von ihnen eingeführten Prozess zur Beachtung der medizinischen, psychologischen und hygienischen Anforderungen für ihre Mitarbeiter, die kritische Sicherheitsaufgaben erfüllen, spezifizieren und dokumentieren.

Die Mitarbeiter dürfen keine kritische Sicherheitsaufgabe übernehmen, wenn ihre Wachsamkeit durch eine Substanz wie Alkohol, Drogen oder ein psychotropisches Medikament geschwächt ist. Zu diesem Zweck muss der Arbeitgeber Prozeduren einführen, um zu gewährleisten, dass die Mitarbeiter, die sicherheitsrelevante Aufgaben erfüllen, ihre Arbeit nicht unter dem Einfluss derartiger Substanzen verrichten oder diese bei der Arbeit konsumieren.

### **2. Auswahlkriterien von Arbeitsmedizinern und ärztlichen Organisationen**

Die Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturverwalter müssen Kriterien für die Auswahl von Ärzten und für die Zulassung von an medizinischen Untersuchungen beteiligten Organisationen gemäß den nationalen Regeln und den Gewohnheiten des Landes, in dem das Eisenbahnunternehmen oder der Infrastrukturverwalter angemeldet ist oder eine Lizenz erhalten hat, beachten.

Die ärztlichen Beurteilungen und jede Art von Entscheidungen bezüglich der persönlichen Fähigkeit der Mitarbeiter müssen von einem anerkannten Arzt durchgeführt werden, der:

- über ein Fachwissen im Bereich der Arbeitsmedizin verfügt,
- Kenntnis der Gefahren der betroffenen Arbeit und des Eisenbahnumfelds hat,
- versteht, wie die Maßnahmen zur Beseitigung oder Verringerung der Eventualität und der Risiken dieser Gefahren durch eine mangelnde ärztliche Fähigkeit beeinträchtigt werden könnten.

Der diese Kriterien erfüllende Arbeitsmediziner kann eine externe medizinische oder paramedizinische Hilfe in Anspruch nehmen, um seine ärztliche Beratung und seine Beurteilung zu unterstützen, beispielsweise diejenige eines Augenarztes.

### **3. Auswahlkriterien von Psychologen, die an psychologischen Untersuchungen beteiligt sind und Anforderungen an psychologische Untersuchungen**

#### *3.1 Zertifizierung der Psychologen*

Der Psychologe muss ein Psychologie-Studium absolviert haben und nach den nationalen Regeln oder Gewohnheiten des Landes, in dem das Eisenbahnunternehmen oder der Infrastrukturverwalter angemeldet ist oder eine Lizenz erhalten hat, bescheinigt und anerkannt sein.

#### *3.2 Inhalt und Auslegung der psychologischen Untersuchungen*

Der Inhalt und das Verfahren für die Auslegung der psychologischen Untersuchung müssen von einem Psychologen unter Berücksichtigung der Aufgaben und des Eisenbahnumfelds festgelegt werden.

#### *3.3 Wahl der Beurteilungsmittel*

Die Untersuchung darf nur Beurteilungsmittel auf der Basis von wissenschaftlich-psychologischen Prinzipien umfassen.

### **4 Ärztliche und psychologische Untersuchungen**

#### *4.1 Mindestinhalt der Untersuchung vor Zuweisung*

Ärztliche Untersuchungen ;

- allgemeine ärztliche Untersuchung;
- Untersuchungen der sensorischen Funktionen (Augen, Ohren, Wahrnehmung von Farben);
- Blut- oder Urin-Analyse zur Feststellung von Diabetes mellitus und anderen, von der klinischen Untersuchung angezeigten Bedingungen;
- Blut- oder Urin-Analyse zur Feststellung von dem Konsum von psychoaktiven Substanzen unter anderem von verbotenen Drogen und psychoaktiven Medikamenten
- EKG in Ruhestellung ;

#### *4.2 Psychologische Untersuchungen*

Die psychologischen Untersuchungen sollen dem Eisenbahnunternehmen bei der Zuweisung und der Verwaltung der Mitarbeiter helfen, die über die Kenntnisse, die psychomotorischen Fähigkeiten, die Verhaltensweise und eine Persönlichkeit verfügen, um ihre Aufgaben ohne Risiko zu erfüllen.

Bei der Festlegung des Inhalts der psychologischen Untersuchung muss der Psychologe mindestens die folgenden Kriterien in Betracht ziehen, die bezüglich der Anforderungen an jede Sicherheitsfunktion relevant sind:

Kenntnisbezogene Kriterien:

⇒ Aufmerksamkeit und Konzentration

- ⇒ Gedächtnis
- ⇒ Empfindungsvermögen
- ⇒ Beurteilungsvermögen
- ⇒ Kommunikation

☐ Psychomotorische Kriterien:

- ⇒ Reaktionsgeschwindigkeit
- ⇒ Bewegungskoordination

☐ Kriterien bezüglich der Verhaltensweise und der Persönlichkeit:

- ⇒ emotionale Selbstkontrolle
- ⇒ Zuverlässigkeit des Verhaltens
- ⇒ Autonomie
- ⇒ Gewissenhaftigkeit

Wenn der Psychologe eines der obigen Elemente auslöst, muss die entsprechende Entscheidung gerechtfertigt und dokumentiert werden.

#### *4.3 Periodische Untersuchungen nach Zuweisung*

Mindestens eine ärztliche Untersuchung ist durchzuführen:

- alle 3 Jahre bei weniger als 60 Jahre alten Mitarbeitern;
- in jedem Jahr bei Mitarbeitern, die älter als 60 Jahre sind.

Häufigere Untersuchungen müssen von Arbeitsmediziner veranlasst werden, wenn der Gesundheitszustand des Mitarbeiters dies verlangt.

#### *Mindestinhalt der periodischen ärztlichen Untersuchung nach Zuweisung*

Wenn der Mitarbeiter die bei der Untersuchung vor der Zuweisung geforderten Kriterien erfüllt, müssen die spezialisierten periodischen Untersuchungen mindestens folgende Elemente umfassen:

- eine allgemeine ärztliche Untersuchung;
- Untersuchung der sensorischen Funktionen (Augen, Ohren, Wahrnehmung von Farben);
- Blut- oder Urin-Analyse zur Feststellung von Diabetes mellitus und anderen, von der klinischen Untersuchung angezeigten Bedingungen;
- Suche von verbotenen Drogen oder psychoaktiven Medikamenten, wenn im klinischen Plan enthalten.

Ferner wird für Zugführer, die älter sind als 41 Jahre ein EKG in Ruhestellung verlangt.

#### *4.4. Bestätigung der körperlichen Fähigkeit*

Die körperliche Fähigkeit wird regelmäßig und nach jedem Arbeitsunfall überprüft. Der Arzt oder die medizinische Abteilung des Unternehmens können beschließen, eine zusätzliche ärztliche Untersuchung durchzuführen, insbesondere nach einer Krankschreibung von über dreißig Tagen. Der Arbeitgeber kann den Arzt bitten, die körperliche Fähigkeit des Zugführers zu untersuchen, wenn er ihn aus Sicherheitsgründen aus dem Dienst nehmen musste.

## 5 Allgemeine ärztliche Forderungen

Die Mitarbeiter dürfen unter keinen medizinischen Bedingungen leiden oder Medikamente einnehmen, die folgendes verursachen könnten:

- einen plötzlichen Bewusstseinsverlust;
- eine Verringerung der Aufmerksamkeit oder der Konzentration;
- eine plötzliche Unfähigkeit;
- einen Gleichgewichts- oder Koordinationsverlust;
- eine signifikante Mobilitätseinschränkung.

## 6. Besondere gesundheitliche Anforderungen für Zugführer

### 6.1. Augen

- Sehschärfe aus Entfernung, mit oder ohne Unterstützung: 1,2; mindestens 0,5 für das schlechtere Auge.
- Farbige Kontaktlinsen und fotochromatische Linsen sind nicht zugelassen. Kontaktlinsen sind zulässig.
- Maximale Korrekturlinsen: Hypermetropie +5 / Myopie -8. Abweichungen sind in Ausnahmefällen und nach Einholung einer Stellungnahme eines Augenfachmanns gestattet. Die Entscheidung wird vom Arbeitsmediziner getroffen.
- Kurz- und Mittelsichtigkeit: ausreichend, mit oder ohne Unterstützung.
- Normale Sicht der Farben: Verwendung eines anerkannten Tests wie Ishihara, ergänzt durch einen anderen Test, bei Verlangen anerkannt.
- Sichtfeld: komplett
- Sicht beider Augen: effektiv
- Zweiaugensicht: effektiv
- Kontrastempfindlichkeit: gut
- Keine progressive Augenkrankheit
- Augenimplantate, Keratotomien und Keratektomien sind nur zulässig, wenn sie jährlich oder nach einer vom Arbeitsmediziner festgelegten Periodizität überprüft werden.

### 6.2 Ohren und Sprachverhalten

Ausreichendes, von einem Audiogramm bestätigtes Gehör, d.h.:

- ausreichendes Gehör für ein Telefongespräch und Fähigkeit, Alarmtöne und Funknachrichten zu hören.

Die diesbezüglichen Richtwerte lauten wie folgt:

- der Gehörverlust darf nicht größer sein als 40 dB bei 500 und 1.000 Hz;
- der Gehörverlust darf nicht größer sein als 45 dB bei 2.000 Hz bei dem Ohr, das die schlechtere Tonluftleitung aufweist.
- Keine Anomalie des Vorhofsystems
- Keine chronische Sprachstörung (wegen der Anforderung klar und laut Nachrichten auszutauschen).
- Die angeführten Anforderungen müssen ohne den Einsatz von Hörgeräten erfüllt werden.

## **7. Anforderungen betreffend psychoaktiven Substanzen**

Der Zugführer darf zu keinem Moment während dem Dienst unter dem Einfluss von Substanzen stehen, die seine Konzentration, Wachsamkeit und sein Verhalten beeinträchtigen können.

## **8. Schwangerschaft**

Die Schwangerschaft muss im Fall einer geringen Toleranz oder bei pathologischen Bedingungen als ein provisorischer Ausschlussgrund für die Zugführer betrachtet werden. Der Arbeitsmediziner (wie vorstehend im Absatz 2 definiert) muss sich vergewissern, dass die gesetzlichen Bestimmungen zum Schutz von schwangeren Mitarbeiterinnen beachtet werden.

## **9. Anthropometrie**

Die anthropometrischen Maße der Mitarbeiter müssen für eine sichere Benutzung des rollenden Materials geeignet sein. Zugführer dürfen nicht eingesetzt werden oder berechtigt sein, um bestimmte besondere Typen von rollendem Material zu betreiben, wenn ihre Größe, ihr Gewicht oder andere Merkmale ein Risiko darstellen könnten.

# **Abkommen zwischen CER – ETF über die europäische Lizenz für die grenzüberschreitend tätigen Lokführer bei Interoperabilität**

## **ANHANG II**

### **BERUFLICHE EIGNUNGSBEDINGUNGEN FÜR DIE POSITION VON TRIEBFahrZEUGFÜHRERN**

In diesem Anhang werden die speziellen beruflichen Eignungsbedingungen festgelegt, die von den im interoperablen grenzüberschreitenden Verkehr tätigen Triebfahrzeugführern erfüllt werden müssen.

#### **Fähigkeit: Kenntnis und Anwendung der Kenntnisse**

Der Triebfahrzeugführer muss in der Lage sein, die Gesamtheit der im für die erbrachte Leistung geltenden Regelwerk definierten Aufgaben durchzuführen. Er muss die im von den Behörden des Landes, in dem er fährt ausgestellten Sicherheitszertifikat festgelegte Sprache nachweislich in Wort und Schrift beherrschen.

Hierzu muss er regelmäßig fortgebildet werden, um die erforderlichen Kenntnisse aufweisen zu können.

#### **Definition der Kenntnisse und der vom Fahrzeugführer durchzuführenden Aufgaben**

Dabei handelt es sich im Wesentlichen um:

##### **1. Durchführung der vorgeschriebenen Proben und Überprüfungen des Triebfahrzeugs vor der Abfahrt:**

- Vorbereitung auf den Auftrag in einem angemessenen Zeitrahmen :
  - Einsicht in die zu erfüllende Aufgabe und die diesbezüglichen Unterlagen
  - Inbesitznahme der Unterlagen und der notwendigen Ausstattung
  - Überprüfung der Leistungen des Triebfahrzeugs
  - Überprüfung der in den Borddokumenten des Triebfahrzeugs eingetragenen Hinweise durch Überprüfungen und die vorgesehene Proben, Überzeugung von der Tatsache, dass das Triebfahrzeug sich in einem Zustand befindet, in dem es den Zug unter den Gesichtspunkten Zugkraft und Sicherheitsanlagen ziehen kann
  - Durchführung der eventuell vorgesehenen laufenden vorbeugenden Instandhaltungsmaßnahmen

##### **2. Kenntnisse des rollenden Materiales**

Um ein Triebfahrzeug führen zu können, muss der Triebfahrzeugführer alle Befehlssysteme und ihm zur Verfügung stehenden Melder kennen und zwar insbesondere:

- Antrieb





- Bremssystem
- Anlagen im Zusammenhang mit der Betriebssicherheit

Um eine Unregelmäßigkeit des rollenden Materials zu entdecken und zu lokalisieren, diese zu melden und die Bedingungen für die Wiederaufnahme des Betriebs sowie - in bestimmten Fällen- einen Eingriff vorzunehmen, muss er Folgendes kennen:

- Die Komponenten des rollenden Materials<sup>4</sup> und deren Aufgaben und spezielle Systeme von Anhängern/Waggons unter anderem das Zughaltesystem durch Entlüftung der Hauptluftleitung:
- Kennzeichnungen im Inneren und im Außenbereich des Materials, insbesondere die für den Transport von Gefahrgütern benutzten Symbole
- Spezielle Komponenten des Triebfahrzeugs<sup>5</sup>

### 3. Beteiligung an Bremsproben des Zuges:

- Überprüfung der Bremsleistung des Zuges vor der Abfahrt des Zuges anhand der Wagenpapiere mit der für die Strecke vorgeschriebenen Bremsleistung.
- Prüfung der Funktionsfähigkeit der Bremsen des Triebfahrzeugs bei Inbetriebnahme, vor und während der Zugfahrt.

### 4. Kenntnisnahme der Informationen, die ihm vor jeder Abfahrt übermittelt werden und Festlegung der Fahrweise und der Geschwindigkeitsbegrenzung für den Zug in Abhängigkeit von den Streckenmerkmalen.

Diese Informationen betreffen vor allem die veränderlichen Elemente, wie beispielsweise die Geschwindigkeitsbeschränkungen oder eventueller Änderungen der Signale.

### 5. Kenntnis der Bahnstrecken

Der Triebfahrzeugführer muss in der Lage sein, vorausschauend zu fahren und unter den Gesichtspunkten Sicherheit und Aufgabenerfüllung angemessen zu reagieren. Daher muss er über gute Kenntnisse über die befahrenen Strecken und Bahnanlagen sowie über die gegebenenfalls vereinbarten gleichwertigen Streckenführungen verfügen.<sup>6</sup>

---

<sup>4</sup> Im Besonderen:

- Mechanischer Aufbau
- Bremsanlagen
- Aufhängung und Kupplung
- Radsätze
- Sicherheitsausstattung

<sup>5</sup> Im Besonderen :

- Stromabnehmer und Hochspannungsschaltkreise
- Treibstoffbehälter, Anlagen für die Treibstoffversorgung, Abgassysteme
- Kraftübertragung, Motore und Getriebe
- Kommunikationsmittel (Funkverbindung Betriebsstelle – Zug, usw.)

<sup>6</sup> Bestandteile dieser Streckenkenntnisse sind:

- Betriebsführung (Gleiswechsel, Richtungsbetrieb, Zugleitbetrieb, usw...)
- Identifizierung der für die Art des fraglichen Verkehrs nutzbaren Gleise
- Betriebssystem



## **6. Anwendung der Sicherheitsregeln einschließlich der Sicherheitsregeln für das Personal im Streckenverlauf, insbesondere:**

- Abfahren des Zuges nur dann, wenn die Anforderungen des Regelwerks erfüllt sind (Fahrplan, Abfahrtbefehl oder -signal, Öffnung von Signalen bei Bedarf, usw.)
- Beachtung der Signale (an der Strecke oder im Führerraum), unverzügliche und fehlerfreie Entschlüsselung und Durchführung der vorgeschriebenen Maßnahmen
- Sicheres Fahren gemäß der speziellen Betriebsweise: spezielle Fahrstufen auf Anweisung, vorübergehende Geschwindigkeitsbeschränkungen, Verkehr in Normal- oder Gegenrichtung, Genehmigung zur Vorbeifahrt an haltanzeigenden Signalen, Rangieren, Verkehr in Baustellenbereichen, usw.
- Einhaltung der im Fahrplan vorgesehenen oder verordneten Stopps und möglicherweise Erledigung von Tätigkeiten im Zusammenhang mit Leistungen für Fahrgäste bei solchen Stopps wie insbesondere das Öffnen und Schließen von Türen

## **7. Erledigung der Zugführung auf eine Weise, die die Anlagen und das Material nicht schädigt, insbesondere:**

- Nutzung aller zur Verfügung stehenden Befehls- und Kontrollsysteme gemäß den geltenden Regeln
- Anfahren des Zuges unter Berücksichtigung der Trägheits- und Leistungsbeschränkungen
- Kenntnis der Position auf der befahrenen Strecke zu jeder Zeit
- Benutzung der Bremse zur Verlangsamung und zum Anhalten unter Beachtung des rollenden Materials und der Anlagen
- Regelung der Fahrstufe des Zuges gemäß Fahrplan sowie möglicher Energiesparvorschriften und bei Einbeziehung der Merkmale des Triebfahrzeugs, des Zuges, der Strecke und der Umwelt

## **8. Kurzfristige Ortung, Lokalisation und Meldung von Unregelmäßigkeiten bei Anlagen und Material:**

- Aufmerksamkeit, im von der Zugführung gelassenen Rahmen, für ungewöhnliche Ereignisse im Bezug auf die Infrastruktur und die Umgebung: Signale, Gleise, Stromversorgung, Bahnübergänge, Umgebung der Gleise, andere Zugbewegungen
- Aufmerksamkeit für ungewöhnliche Ereignisse im Zusammenhang mit der Zugführung
- Identifizierung von Hinweisen auf Unregelmäßigkeiten, Differenzierung derselben und Reaktion entsprechend ihrer jeweiligen Bedeutung, wobei in allen Fällen die Sicherheit von Bahnverkehr und Personen Vorrang hat

- 
- Art der Blockabstände und die diesbezüglichen Regelungen
  - Bezeichnung, Lage von Bahnhöfen und Betriebsstellen, um vorausschauend zu fahren
  - Meldungen bei Übergängen zwischen unterschiedlichen Betriebs- oder Energieversorgungssystemen
  - Geschwindigkeitsbegrenzungen für die unterschiedlichen, vom Fahrzeugführer gelenkten Zugklassen gemäß Fahrplan
  - Topographische Streckenprofile
  - Spezielle Bremsbedingungen wie beispielsweise Bedingungen, die für Strecken mit starkem Gefälle gelten
  - Verfügbare Schutz- und Kommunikationsmittel
  - Betriebliche Besonderheiten: spezielle Signale oder Schilder, Bedingungen für die Abfahrt, usw.
  - Kenntnis der Notfall- und Selbstrettungseinrichtungen (Fluchtwege, Notleuchten, usw.)

- Einschätzen der Distanz von Hindernissen
- Kenntnis der Sicherungs- und Kommunikationsmittel
- Grundsätzliche schnellstmögliche Schadensmeldung an Infrastrukturbetreiber über Ort und Art der Unregelmäßigkeit
- Sicherstellung, dass der Gesprächspartner dies richtig verstanden hat

**9. Beseitigung von geringfügigen Unregelmäßigkeiten an Material und - auf Anweisung - an den Anlagen:**

- Sicherung oder Veranlassung der Sicherung der Betriebssicherheit und der persönlichen Sicherheit, wann immer dies notwendig ist
- Besichtigung des Zugs oder der Anlagen zur genauen Feststellung der Unregelmäßigkeiten bei Bedarf
- Grundsätzliche Schadensmeldung an Infrastrukturbetreiber
- Versuch zur Beseitigung von Unregelmäßigkeiten an Material und - auf Anweisung - Anlagen
- Wenn möglich, Einschätzung der Unregelmäßigkeiten und Einleitung von Maßnahmen für eine mögliche Streckenräumung.

**10. Anwendung der Anweisungen bei betrieblichen Ereignissen und Störfällen und insbesondere der speziellen Anweisungen bei Bränden und Personenunfällen:**

- Treffen von Anweisungen zum Schutz und zur Warnung, um Personenunfälle zu vermeiden
- Feststellung, ob die Wagen Gefahrstoffe transportieren und Identifizierung derselben auf Basis der Wagendokumente und Zuglisten
- Feststellung des Haltepunkts des Zug nach einem Brand und bei Bedarf Erleichterung des Ausstiegs von Reisenden
- Schnellstmögliche Weiterleitung aller nützlichen Informationen über den Brand an den Infrastrukturbetreiber, wenn der Brand nicht umgehend gelöscht werden kann

**11. Feststellung der Bedingungen für die Wiederaufnahme des Fahrbetriebs nach einem Zwischenfall am Material:**

- Entscheidung, ob das Material weiter fahren kann und unter welchen Bedingungen
- Kurzfristige Mitteilung der Bedingungen an den beauftragten Infrastrukturbetreiber

**12. Ergreifung von Maßnahmen zu Sicherung des Zuges bei einem Halt, um jede unbeabsichtigte Bewegung zu vermeiden:**

- Ergreifung von Maßnahmen, damit der Zug sich selbst bei den ungünstigsten Bedingungen nicht unvermittelt in Bewegung setzen kann.

**13. Berichterstattung über die Erledigung des Auftrags durch genaue Angaben über ungewöhnliche Vorfälle bei der Zugführung:**

- Erteilung der notwendigen schriftlichen und/oder mündlichen Informationen über die Erledigung des Auftrags und gegebenenfalls genaue Beschreibung von

ungewöhnlichen Ereignissen bei Ankunft am Unterbringungsort des Triebfahrzeugs oder am Ende des Auftrags

**Abkommen zwischen CER – ETF über die europäische Lizenz für die grenzüberschreitend tätigen Lokführer bei Interoperabilität**

**ANHANG III**

**BEISPIEL EINER FÄHIGKEITS- UND KENNTNISBESCHEINIGUNG**