

	176. Vollversammlung der AK Wien vom 11.11.2021
Gem	
Antrag Nr. 3	<i>Nachrüstung von Lokomotiven und Kränen mit Klimaanlage</i>
Annahme	Ausschuss Soziale Sicherheit und gesellschaftlicher Zusammenhalt

Der in der 176. Vollversammlung mehrheitlich angenommene Antrag wurde in der Sitzung des Ausschusses Soziale Sicherheit und gesellschaftlicher Zusammenhalt am 8. März 2022 behandelt.

Aktuell liegt eine parlamentarische Anfragebeantwortung (8547/AB vom 19.1.2022) betreffend „Hitzebelastung am Arbeitsplatz Führerstand“ von BM Martin Kocher mit Kernaussagen vor.

1. Krankkabinen:

*BM Kocher: „Für die Reduktion der Belastungen durch Hitze in Krankkabinen **müssen** die Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber zwischen folgenden Maßnahmen auswählen: **entweder** ist durch den **Einsatz von gekühlten Krankkabinen** die körperliche Belastung zu begrenzen **oder** die **Arbeitsdauer zu reduzieren** (abhängig von der jeweiligen Temperatur) **und ausreichende Erholungsmöglichkeiten** vor einem weiteren Einsatz vorzusehen. Die sich daraus ergebende Höchstdauer des Arbeitseinsatzes, die Dauer und Art der Erholungsmöglichkeit ist eine arbeitsmedizinische Fragestellung, zu der die Beratung durch die Arbeitsmedizinerin bzw. den Arbeitsmediziner gesucht werden soll.“*

Die Arbeitgeber sind demgemäß in der Pflicht: Entweder eine funktionierende Klimanlage ist vorhanden ODER die Arbeitsdauer ist zu reduzieren UND ausreichende Erholungsmöglichkeiten sind vorzusehen.

2. Führerstände von Triebfahrzeugen und Steuerwagen, für die vor dem 1. Juli 2005 eine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erteilt wurde:

*BM Kocher: „Die Arbeitgeberin bzw. der Arbeitgeber ist verpflichtet, gemäß § 66 ASchG Arbeitsplätze – und damit auch Arbeitsplätze in Führerständen – unter Berücksichtigung des Standes der Technik so zu gestalten und alle geeigneten Maßnahmen zu treffen, dass physikalische Einwirkungen – und damit auch Hitze – möglichst geringgehalten werden. Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber haben die Arbeitsvorgänge und Arbeitsplätze entsprechend zu gestalten und alle geeigneten Maßnahmen zu treffen, damit Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer keinen erheblichen Beeinträchtigungen durch Hitze ausgesetzt sind oder diese Beeinträchtigungen möglichst geringgehalten werden. **Lassen sich besondere Belastungen, wie Hitze, nicht durch andere Maßnahmen vermeiden oder auf ein vertretbares Ausmaß verringern, so sind zur Verringerung der Belastungen oder zum Ausgleich geeignete organisatorische Maßnahmen zu treffen, wie eine Beschränkung der Beschäftigungsdauer, Arbeitsunterbrechungen oder die Einhaltung von Erholungszeiten.**“*

Die Arbeitgeber sind demgemäß in der Pflicht: Wenn keine funktionierende Klimanlage vorhanden ist, MÜSSEN geeignete organisatorische Maßnahmen getroffen werden wie eine Beschränkung der Beschäftigungsdauer, Arbeitsunterbrechungen oder die Einhaltung von Erholungszeiten.

3. Führerstände von Triebfahrzeugen und Steuerwagen, für die seit 1. Juli 2005 eine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erteilt wurde:

*BM Kocher: „§ 47 der Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung sieht **verpflichtend technische Einrichtungen** vor, die eine Regelung der Raumtemperatur, insbesondere eine Senkung der Raumtemperatur ermöglichen.“*

In seit 1. Juli 2005 baugenehmigte Triebfahrzeuge und Steuerwagen müssen Führerstände klimatisiert sein.

Hintergrundinformationen zu Hitze:

Die Klimakrise und ihre Auswirkungen werden in Österreich immer spürbarer – auch am Arbeitsplatz. Vor allem der Temperaturanstieg wird immer stärker zu einer gesundheitlichen Belastung der arbeitenden Menschen. Die Rekordsommer der letzten Jahre haben gezeigt, dass es an hitzeexponierten Arbeitsplätzen zu dramatischen negativen Auswirkungen kommt. Gerade Arbeitnehmer:innen sind massiv der Hitze ausgesetzt.

Zu Hitze-Hotspots zählen aufgrund ihrer Bauart, unklimateisierte Führerstände von Lokomotiven. Die Problematik der raschen Erhitzung kleiner, geschlossener Bereiche oder in der Sonne stehender Fahrzeuge ist hinlänglich bekannt.

Die Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung (EisbAV) sieht ihrerseits vor, dass Führerstände von Triebfahrzeugen und Steuerwagen mit technischen Einrichtungen ausgestattet sein müssen, die eine Regelung der Raumtemperatur, insbesondere eine Senkung der Raumtemperatur, ermöglichen (§ 47 EisbAV). Dies gilt allerdings nicht für Fahrzeuge, die vor dem 1. Juli 2005 eine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erhalten haben. Viele Fahrzeuge, etwa die älteren Fahrzeuge der „Schnellbahn“, sind daher unklimateisiert und es werden weit über 40° Celsius an den Arbeitsplätzen erreicht.

Klar ist: Bei Hitzebelastung kommt es zu einer massiven Reduktion der Arbeitsproduktivität, einer Verringerung der Leistungsgenauigkeit und es besteht ein deutlicher Zusammenhang zwischen Arbeitsunfällen und Hitzestress. Triebfahrzeuge sind besonders sicherheitskritische Tätigkeiten. Fehler können schwere Folgen für weitere Personen haben.

Aus arbeitsmedizinischen und arbeitswissenschaftlichen Überlegungen heraus wäre eine möglichst geringe Hitzebelastung bis hin zur Normaltemperatur von maximal 25°C bei geringer körperlicher Belastung anzustreben. An diesen Vorgaben orientiert sich etwa die Arbeitsstättenverordnung (AStV).

Bei der Arbeit an Führerständen handelt es sich in der Regel um Arbeiten mit geringer körperlicher Belastung, jedoch um hoch konzentrierte Tätigkeiten mit hoher Verantwortung (psychische Belastungen). Die mittlerweile aufgrund der Klimakrise zur Regel gewordenen Temperaturen von über 40°Celsius im Innenraum von Lokomotiven stellen nicht nur eine Gefahr für die exponierten Arbeitnehmer:innen, sondern auch für deren Umfeld wie Fahrgästen dar.

Weitere arbeitswissenschaftliche Erkenntnisse bilden sich im Nachtschwerarbeitsgesetz (NSchG) ab, wo die gesundheitliche Belastung durch Temperaturen von 30°C die Einstufung als Schwerarbeit begründen.

Zusammenfassung:

Arbeiterkammern und Gewerkschaften drängen weiterhin auf eine praxisgerechte Umsetzung der Forderung Triebfahrzeuge, Steuerwagen und Kränen ohne Klimaanlage technisch nachzurüsten, damit alle Lokführer:innen und Krankführer:innen geschützt vor Hitze ihre Arbeit sicher ausführen können.

Technische Lösungen sind im Regelfall kostengünstiger realisierbar als arbeitsorganisatorische Sonderregelungen über Beschränkung der Beschäftigungsdauer, Arbeitsunterbrechungen oder die Einhaltung von Erholungszeiten.

Bei arbeitsorganisatorischen Schutzmaßnahmen am Arbeitsort bzw. Arbeitsplatz kann das Vorliegen einer Hitzebelastung an einigen Arbeitstagen strittig sein, was das übergeordnete Schutzziel gefährdet.

Technische Schutzmaßnahmen sind nach dem in der Gefahrenevaluierung anzuwendenden TOP-Prinzip sowieso vorzuziehen.

Die Thematik wurde inhaltlich bereits gut aufbereitet. Umfassende Informationen stehen zur Verfügung:

AK-Publikation: Verkehr und Infrastruktur, Nr. 63 „Belastungen am Arbeitsplatz durch Hitze am Beispiel der TriebfahrzeugführerInnen und BaukranführerInnen - Literaturrecherche und arbeitsmedizinische Stellungnahme“ von Priv. Doz. Dr. med. univ. Georg Wultsch; Stand: Dezember 2019, überarbeitet: Juni 2021

Pressekonferenz „Menschlichkeit auf Baustellen – AK fordert Rechtsanspruch auf Hitzefrei“ am 8.7.2021; [Menschlichkeit auf Baustellen | Arbeiterkammer](#)

Herzinfarkt auf der Baustelle bei Gluthitze (Fälle aus dem Arbeitsrecht); [Herzinfarkt auf der Baustelle bei Gluthitze | Arbeiterkammer](#)

awblog am 6.8.2021; [Dauerbrenner Hitze – ein stark steigendes Gesundheitsrisiko - A&W-Blog \(awblog.at\)](#)

awblog am 12.8.2021: [Lok- und Kranführer:innen - Arbeit&Wirtschaft Blog \(awblog.at\)](#)

Die Forderung wurde von der Gewerkschaft vda in ihrer OTS-Aussendung am 20.8.2021 erhoben (siehe *Gesunde Arbeit - Gewerkschaft vda fordert in puncto Hitze am Arbeitsplatz einheitliche Regelung für Schienenfahrzeuge*)