

ANFRAGE

der Abgeordneten Dr. Dagmar Belakowitsch-Jenewein
und weiterer Abgeordneter
an den Bundesminister für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz
betreffend ÖBB-Caterer Henry

Jenseits der Schmerzgrenze

Die Lage des ungarischen Personals ist Nebenschauplatz im Rechtsstreit zwischen Gewerkschaft und ÖBB-Caterer Henry am Zug. Ein genauer Blick zeigt, welche Arbeitsbedingungen herrschten. Die Arbeiterkammer bietet grenzüberschreitende Hilfe an.

07.05.2016 | 18:19 | Von Antonia Löffler (Die Presse)

Da stehst du auf dem Bahnsteig wie eine Unglückliche und weißt nicht, was passiert“, sagt Edina. Vor drei Wochen erhielt die junge Ungarin wie 14 weitere Kollegen ein knappes Mail: Ihre Dienste für Henry am Zug würden nicht mehr benötigt. Sie solle sich im Budapester Büro ihres Personalvermittlers, Randstad, einfinden und die Kündigung unterschreiben.

Was war passiert? Der österreichische Do-&-Co-Chef Attila Doğudan hatte der Gewerkschaft im März versprochen, in seinem ÖBB-Catering Henry am Zug nur noch nach österreichischem Kollektivvertrag entlohntes Servicepersonal zu beschäftigen. Zu diesem gehörte Edina nicht. Das Versprechen, keine Ungarn mehr zu Billiglöhnen in ÖBB-Railjets durch Europa zu schicken, hat eine bewegte Vorgeschichte: Ende Jänner kulminierten monatelange Verwarnungen des Arbeitsinspektorats in einer Strafdrohung. 1,3 Millionen Euro Buße für den Do-&-Co-Gastronomen stehen im Raum. Ihm werden systematische Verstöße gegen Arbeits- und Ruhezeitregeln beim inländischen Personal zur Last gelegt. Für Edina ist eines klar: Doğudans öffentlich ausgetragener Streit mit der Gewerkschaft ist der Grund, warum sie ihren Job als fahrende Kellnerin verloren hat.

Sehr gut wäre sie bei dem Zugcaterer zwar auch für ungarische Verhältnisse nie bezahlt worden, „aber mit Trinkgeld ging es“, sagt die 29-Jährige. Und als junger Mensch habe man so zumindest etwas von der Welt gesehen. Für zuletzt umgerechnet 712 Euro brutto im Monat fuhren sie und ihre Kollegen durch halb Europa. Die österreichischen Stewards, mit denen sie an Bord arbeitete, bekamen den österreichischen Kollektivvertragslohn von 1400 brutto gezahlt. In Zwölf-Stunden-Schichten ging es dahin. Mitunter lagen nur drei Stunden Pause dazwischen. Nicht selten waren sie zwei Wochen lang täglich auf Schienen. „Mein Rekord sind 16 Arbeitstage am Stück“, sagt Edina.

Vor eineinhalb Jahren hätten noch rund 120 Ungarn über den Personalvermittler Trenkwalder für Doğudan gearbeitet. Viele sprangen ab, sobald sich ein finanziell besseres Angebot auftat. Immer wieder sei man getröstet worden. Edina erinnert sich an ein Treffen mit der Personalabteilung im Dezember 2014: „Leute, wir kämpfen für euch, aber bitte noch ein bisschen Geduld.“ Passiert sei nie etwas. In Ungarn sei sowieso alles billiger, habe man später auf Nachfragen nach österreichischen Löhnen erwidert.

Mitte Jänner dieses Jahres stieg Trenkwalder aus. Der jetzige Personalvermittler, Randstad, übernahm das Personal. Da brodelte es bereits heftig in Österreich. Ende desselben Monats klopfen die Arbeitsinspektoren an die Zugtür. Sie wollten von allen die Dienstpläne sehen. „Die wir nicht bekamen, weil wir dann hätten sehen können, welche Überstunden nicht gezahlt wurden“, mutmaßt Edina. Hauptsächlich waren die Inspektoren hinter Belegen für die Arbeitszeitverstöße beim österreichischen Personal her. Dabei stießen sie auf die ungarischen Zustände. 33 Ungarn waren damals noch bei Henry am Zug beschäftigt. Heute sind es 18, bestätigt Do & Co. „Die Zahl wird definitiv reduziert“, heißt es vom Unternehmen.

Neun Verfahren wegen Arbeitszeitverletzungen ficht die Arbeiterkammer aktuell für ehemalige österreichische Mitarbeiter aus. Drei weitere sind in Vorbereitung. Doğudan reagierte im März mit Gegenvorwürfen auf die drohende Strafzahlung. Das heimische Arbeitsrecht sei nicht flexibel genug. „Wenn normales Arbeiten illegal ist, dann muss man es halt bleiben lassen“, sagte der Gastronom. Er wollte spontan den Vertrag mit den ÖBB aufkündigen. Die Bahn wiegelte ab: Am Caterer werde festgehalten, bis ein neuer Partner gefunden ist.

Der Streit zwischen den Gewerkschaftsvertretern und Do & Co wird mittlerweile bemüht hinter fest verschlossenen Türen beigelegt. Doch blieb er nicht ohne Konsequenz im Nachbarland. Henry am Zug wurde im Umgang mit arbeitsrechtlichen Vorschriften vorsichtiger. Seit Anfang April durften Edina und ihre Kollegen offiziell nur noch bis zum Grenzzort Hegyeshalom fahren. Sonst wären sie als geleaste ungarische Arbeitskräfte, die für ein österreichisches Unternehmen in Österreich tätig werden, wie bisher unter die europäische Entsenderichtlinie gefallen – und hätten für die Arbeitszeit in Österreich nach dem heimischen Gastro-Kollektivvertrag entlohnt werden müssen. Da decken sich die Einschätzungen von Juristen, Arbeiterkammer und einem von der Gewerkschaft in Auftrag gegebenen Rechtsgutachten. De facto gingen die Touren nach Deutschland, die Schweiz und Österreich weiter. Jedoch, erzählt Edina, wurden sie erst in Wien an ihrer Kassa registriert. „Dann scheint im System nicht auf, dass man aus Budapest kommt.“

Antwort auf Globalisierung. *AK-Juristin Julia Vazny-König ist mit den Geschichten der ungarischen Henry-am-Zug-Mitarbeiter vertraut. Einige, wie auch Edina, hätten sich bereits in einem Mail an sie gewandt. „Wir wollen sie auf jeden Fall unterstützen“, sagt sie. Ein Sonderfonds soll dabei helfen. Er wurde eingerichtet, seit*

vermehrt unterbezahlte Ungarn anklopfen und nach ihren Rechten in Österreich fragen. Grundsätzlich gilt: Solang sie keine österreichische Sozialversicherungsnummer haben, ist die Arbeiterkammer nicht vertretungsberechtigt. Doch Vazny-König sagt: „Wir müssen auch jene vertreten, die auf den ersten Blick nicht AK-zugehörig sind. Das schulden wir der Globalisierung.“

Die Zukunft der 18 verbliebenen ungarischen Henry-am-Zug-Mitarbeiter werde sich laut Edina dieser Tage entscheiden. Dieses Gerücht mache zumindest zurzeit unter den Kellnern die Runde. Wenn man dem Versprechen Attila Doğudans an die Gewerkschaft Glauben schenkt, dürften auch die Tage der letzten ungarischen Mitarbeiter bei der Cateringtochter gezählt sein. Fragt man bei den ÖBB zum Stand der Causa nach, wird man direkt an Do & Co weiterverwiesen. Dort heißt es nur: „In der Sache ist bereits alles gesagt.“

Der Name der ehemaligen Henry-Mitarbeiterin wurde von der Redaktion geändert.

Zeitplan

Am **28. Jänner** führte das Arbeitsinspektorat wegen vermuteter Verstöße gegen Arbeits- und Ruhezeitregeln bei ÖBB-Caterer Henry am Zug Kontrollen durch. Dabei gingen die Inspektoren auch den ungarischen Arbeitsverhältnissen nach.

Mitte April kündigte der Personalvermittler Randstad 15 der 33 verbliebenen ungarischen Servicekräfte. Ende 2014 hatten noch 120 Ungarn für den Caterer gearbeitet.

Die unterzeichneten Abgeordneten stellen daher an den Bundesminister für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz folgende

Anfrage

1. Seit wann sind dem Arbeitsinspektorat die Verstöße gegen die Arbeits- und Ruhezeitenregelungen durch den ÖBB-Caterer Henry bekannt?
2. Hat der ÖBB-Caterer Henry auch gegen andere arbeitsrechtliche Bestimmungen verstoßen?
3. Wenn ja, gegen welche?
4. Hat der ÖBB-Caterer Henry insbesondere gegen Bestimmungen im Zusammenhang mit Lohn- und Sozialdumping verstoßen?
5. Wenn ja, gegen welche?
6. Seit wann waren die Verstöße gegen die Arbeits- und Ruhezeitenregelungen durch den ÖBB-Caterer Henry der ÖBB bekannt?
7. Hat die ÖBB ihrerseits das Arbeitsinspektorat in diesem Zusammenhang kontaktiert?

