

## Anfrage

der Bundesräte:innen Daniel Stefan Schmid,  
Genossinnen und Genossen

an den Bundesminister für Arbeit und Wirtschaft

### **betreffend der Arbeits-, Fahr- und Ruhezeiten vom Personal am Zug**

Die Überwachung der Einhaltung der geltenden Vorschriften über die Arbeits-, Fahr- und Ruhezeiten für Triebfahrzeugführer soll von den zuständigen Behörden, die von den Mitgliedstaaten benannt werden, sichergestellt werden. So sieht es die Regelung des Artikel 17 Abs. 4 der Sicherheitsrichtlinie (RL 2016/798/EU des Europäischen Parlamentes und des Rates über Eisenbahnsicherheit) theoretisch vor.

Die zuständige Behörde ist in Österreich das Verkehrsarbeitsinspektorat. Die Regelungen über die Arbeits-, Fahr- und Ruhezeiten werden im Arbeitszeitgesetz (BGBI 461/1969) sowie in der Richtlinie 2005/47/EG des Rates (betrifft die Vereinbarung zwischen der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen (CER) und der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) über bestimmte Aspekte der Einsatzbedingungen des fahrenden Personals im interoperablen grenzüberschreitenden Verkehr im Eisenbahnsektor) konkretisiert. Diese Konkretisierungen betreffen nicht nur Triebfahrzeugführer:innen, sondern auch das sonstige Personal am Zug das mit technisch-organisatorischen Aufgaben betraut ist, etwa Zugbegeleiter:innen (Zugabfertigung, Zugräumung, Sicherheit der Reisenden usw.) oder das Personal im Bord-Bistro (Sicherheit der Reisenden, Zugräumung usw.).

Die konkreten Daten zur „Arbeitsweise der Triebfahrzeugführer“ werden im Rahmen der sogenannten „Zuglaufdaten“ (vgl Durchführungsverordnung 2019/773/EU über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“) im Fahrzeug gespeichert. Arbeitszeitaufzeichnungen sind daher an das Fahrzeug gebunden. Fahrzeugwechsel von Triebfahrzeugführer:innen im Rahmen einer Schicht sind häufig und üblich.

Nicht konkretisiert wird die Art und Weise, mit der Aufzeichnungen über die Arbeits- und Einsatzzeiten des sonstigen Personals zu führen sind. Das führt zu einem Wildwuchs an Aufzeichnungsmodi, letztlich kann jedes einzelne Eisenbahnverkehrsunternehmen - nahezu beliebig - eigene Methoden der Aufzeichnung festlegen. Die Möglichkeiten reichen dabei von der Papierform bis hin zu (unternehmenseigenen) Online-Plattformen.

Standardisierte, personengebundene und fälschungssichere Aufzeichnungen, wie sie im Straßengüterverkehr über Fahrer:innenkarten und Kontrollgeräte selbstverständlich sind, gibt es auf der Schiene bis dato nicht. Das erschwert in der Praxis auch die Kontrollen des Verkehrsarbeitsinspektorates.

Das schafft einen idealen Nährboden für unseriöse Unternehmen, die geltenden Regelungen und Arbeitnehmer:innenschutzbestimmungen im Rahmen des AZG und im Rahmen der EU-rechtlichen Vorgaben zu umgehen, um daraus Vorteile, wie Einsparungen bei den Personalkosten, zu lukrieren. In Österreich sind über 80 Eisenbahnverkehrsunternehmen gemeldet.

Die unterfertigenden Bundesrät:innen stellen daher folgende

**Anfrage**

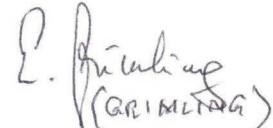
1. Wie viele Überprüfungen von Arbeits- bzw. Fahrzeiten (insbes. Ziffer 7 RL 2005/47/EG sowie § 12 AZG) bei Triebfahrzeugführer:innen fanden in den Jahren 2018, 2019, 2020, 2021 und 2022 statt?
2. Wie oft wurden die Daten, die im Fahrzeug aufgezeichnet werden, von der Behörde zur Überprüfung der Arbeitszeiten der Triebfahrzeugführer:innen ausgelesen?
3. Wie wurde bei den Überprüfungen zu den Arbeitszeiten bei den Triebfahrzeugführer:innen festgestellt, ob der Dienst während einer Schicht auf mehreren Fahrzeugen erfolgt ist?
4. Welche Übertretungen wurden bei den o.a. Überprüfungen festgestellt? Welche Sanktionen wurden dabei verhängt?
5. Wie viele Überprüfungen von Arbeitszeiten beim sonstigen Personal am Zug fanden in den Jahren 2018, 2019, 2020, 2021 und 2022 statt?
6. Welche Übertretungen wurden bei diesen Überprüfungen festgestellt? Welche Sanktionen wurden dabei verhängt?
7. Wie wird das Einhalten der erforderlichen Ruhezeiten (insbes. Ziffern 3, 4, 5 und 6 der RL 2005/47/EG, sowie § 11 AZG) bei Lokführer:innen und beim sonstigen Personal am Zug überprüft?
8. Welche Übertretungen wurden bei diesen Überprüfungen festgestellt? Welche Sanktionen wurden dabei verhängt?
9. Bietet das Aufzeichnungssystem im Straßenverkehr (Fahrer:innenkarte, Kontrollgerät, Mindestkontrollrichtlinie, Liste der schwerwiegenden Verstöße) Ansätze für den Schienenverkehr?
10. Gibt es Vergleichswerte zwischen der Anzahl der Kontrollen und Höhe der verhängten Sanktionen des Arbeitsinspektorates auf der Straße im Verhältnis zu der Anzahl der Kontrollen und Anzahl der verhängten Sanktionen des Verkehrsarbeitsinspektorates auf der Schiene?
11. Wird sich der Bundesminister für Arbeit und Wirtschaft im Rahmen der bevorstehenden Überarbeitung der Triebfahrzeugführer:innenrichtlinie (RL 2007/59/EG über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern) für eine fälschungssichere, personenbezogene Arbeitszeitaufzeichnung in Echtzeit beim Personal am Zug einsetzen?



(SCHMID)



Bettina Lancaster  
CLANCASTER  
[www.parlament.gov.at](http://www.parlament.gov.at)



P. Brügel  
(BRÜGEL)

