



Herr
Präsident des Nationalrates
Parlament
1010 Wien

Mag.^a Beate Hartinger-Klein
Bundesministerin

Stubenring 1, 1010 Wien
Tel: +43 1 711 00 – 0
Fax: +43 1 711 00 – 2156
Beate.Hartinger-Klein@sozialministerium.at
www.sozialministerium.at
DVR: 0017001

GZ: BMASGK-10001/0228-I/A/4/2018

Wien, 23.5.2018

Sehr geehrter Herr Präsident!

Ich beantworte die an mich gerichtete schriftliche parlamentarische **Anfrage Nr. 587/J des Abgeordneten Schellhorn, Kolleginnen und Kollegen**, wie folgt:

Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat betreut österreichweit die Arbeitnehmerschutzagenden jener Verkehrsbereiche, die aus der Sicht des Arbeitnehmerschutzes besonders gefahreneigeneigt sind. Darüber hinaus gelten im Verkehrsbereich besondere Sicherheitsvorschriften (Sondergewerberechte, Sonderbaurechte, Dienstvorschriften) und Sonderbestimmungen, in denen die besonderen Anforderungen an Verkehrsunternehmen, Verkehrsanlagen, Verkehrsmittel, Arbeitsvorgänge und Personal geregelt werden.

Dies trifft ganz besonders für den Bereich des Eisenbahnwesens zu.

Für diese spezialisierten Aufgabenstellungen sind speziell ausgebildete Organe der Arbeitsinspektion einzusetzen. Dies gilt insbesondere für die Beratung der Arbeitgeber/innen, die gemäß dem aktuellen Regierungsprogramm 2017 – 2022 nach dem Prinzip „Beraten statt strafen“ von der Arbeitsinspektion effektiv umzusetzen ist. Die Beratung der Arbeitgeber/innen ist daher auch nach dem neuen Erlass des Sozialministeriums an die Arbeitsinspektorate verstärkt durchzuführen.

Die für die effektive Beratung und Unterstützung der Eisenbahnunternehmen erforderlichen Kenntnisse im Eisenbahnwesen (technische und betriebliche Fachprüfungen, mehrjährige Praxis als Sicherheitstechniker oder Sicherheitsfachkraft im Eisenbahnwesen, Kenntnisse der relevanten Dienstvorschriften usw.) können im Regelfall nur durch spezielle Fachausbildungen im Rahmen langjähriger praktischer Tätigkeit in einem Eisenbahnunternehmen erwor-

ben werden. Die für diese Tätigkeit erforderlichen Spezialisten sind auf dem „freien Markt“ nicht verfügbar und wurden daher von den Österreichischen Bundesbahnen (im Wege von Arbeitsleihverträgen) abgeworben. Diese Spezialisten können ohne fachliche Einschränkungen sofort als Kontrollorgane eingesetzt werden und bedürfen auch keiner jahrelangen umfangreichen internen Ausbildung.

Die vorliegende parlamentarische Anfrage stellt die Tätigkeit des Sozialministeriums und die Kontrollorgane des Verkehrs-Arbeitsinspektorates ohne jeden Nachweis unter Korruptionsverdacht. Derartige Vorwürfe werden nachdrücklich zurückgewiesen.

Frage 1:

Am 1. Juli 2012 bzw. jeweils am 1.1. der Jahre 2013 bis 2018 wurden bzw. werden jeweils 12 Personen aus Unternehmen des ÖBB Konzerns im Bundesministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit und Konsumentenschutz (BMASGK) beschäftigt.

Fragen 2 und 3:

Das BMASGK hat je einen Überlassungsvertrag mit den drei ÖBB-Gesellschaften „ÖBB-Technische Services GmbH“, „ÖBB-Infrastruktur AG“ sowie „ÖBB- Business Competence Center GmbH (vormals ÖBB-Shared Service Center GmbH)“ abgeschlossen. Die Überlassungsverträge wurden alle mit Wirksamkeit 1.7.2012 auf unbestimmte Zeit abgeschlossen. Die Namen der überlassenen Arbeitskräfte werden jeweils in den Anlagen dieser Überlassungsverträge angeführt. Ein Wechsel der überlassenen Arbeitskräfte fand bei zwei Personen auf Grund von Pensionierungen (am 1.1.2017 bzw. am 1.1.2018) statt. Ansonsten waren und sind alle Arbeitskräfte durchgehend seit dem 1.7.2012 im BMASGK tätig.

Frage 4:

Mit der Änderung des Bundesministeriengesetzes 1986 durch das 2. Stabilitätsgesetz 2012 – 2. StabG 2012, BGBl. I Nr. 35/2012, wurde das Verkehrs-Arbeitsinspektorat mit Wirksamkeit 1.7.2012 vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) in das BMASGK transferiert. Mit diesem Zeitpunkt wurden die Überlassungsverträge zwischen den drei ÖBB-Gesellschaften und dem BMASGK neu abgeschlossen. Die Überlassungsverträge des BMVIT, die allenfalls vor der Übernahme des Verkehrs-Arbeitsinspektorates in das BMASGK abgeschlossen wurden, liegen meinem Ressort nicht vor.

Frage 5:

Bei der Übernahme des Verkehrs-Arbeitsinspektorates vom Verkehrsministerium ins Sozialministerium am 1. Juli 2012 wurde für alle überlassenen Arbeitskräfte der ÖBB auf Grund der identischen Sach- und Rechtslage am 13. Juni 2012 ein gemeinsamer Bescheid gemäß § 18 Abs. 4 ArbIG ausgestellt.

Im angeführten Bescheid wird ausdrücklich festgestellt, dass „eine entsprechende Fachkompetenz, insbesondere in Zusammenhang mit den technischen Belangen des Eisenbahnwe-

sens, aber auch mit den geltenden rechtlichen Sonderbestimmungen, weder im Zentral-Arbeitsinspektorat noch in den Arbeitsinspektoraten vorhanden ist, weshalb ohne die erteilte Bewilligung die Wahrnehmung des Arbeitnehmerschutzes im Eisenbahnwesen praktisch nicht möglich wäre“. Abschließend wird festgestellt, dass die erteilte „Bewilligung daher zweifellos im Interesse der Wahrnehmung des Arbeitnehmerschutzes liegt“.

Fragen 6 bis 8:

Die Abrechnung der Überlassungsverträge erfolgt quartalsmäßig in Form einer Gesamtrechnung pro ÖBB-Gesellschaft und nicht pro überlassener Arbeitskraft. Die explizite Berechnung der für die einzelnen Arbeitskräfte monatlich verrechneten Kosten würde einen unverhältnismäßig großen Verwaltungsaufwand bedeuten.

Daher werden nachstehend die Jahressummen für die 12 überlassenen Arbeitskräfte sowie die durchschnittlichen monatlich zur Refundierung anfallenden Kosten, bezogen auf den Zeitraum 1.7.2012 bis 31.12.2017 dargestellt.

Gesamtkosten 1.7. bis 31.12.2012:	€ 488.902,66
Gesamtkosten 2013:	€ 1.026.827,46
Gesamtkosten 2014:	€ 1.071.073,82
Gesamtkosten 2015:	€ 1.106.297,58
Gesamtkosten 2016:	€ 1.107.808,06
<u>Gesamtkosten 2017:</u>	<u>€ 1.094.033,93</u>
Gesamtkosten 2012 bis 2017:	€ 5.894.943,51

Die durchschnittlichen monatlichen Kosten pro überlassener Arbeitskraft betrugen für den Zeitraum 1.7.2012 bis 31.12.2017 € 7.443,11.

Frage 9:

Folgende Personalkosten sind für die Kontrollorgane, die in einem Dienstverhältnis zum Bund standen bzw. stehen (ausgenommen Führungskräfte und Verwaltungspersonal) in den Jahren 2012 bis 2017 entstanden:

1.7. bis 31.12.2012 (11 Kontrollorgane, davon 1 nur bis 30.9.2012):	€ 336.716,23
Gesamtkosten 2013: (10 Kontrollorgane)	€ 730.510,92
Gesamtkosten 2014: (10 Kontrollorgane)	€ 761.556,62
Gesamtkosten 2015: (10 Kontrollorgane, davon 1 tlw. karenziert)	€ 762.193,34
Gesamtkosten 2016: (8 Kontrollorgane, davon 1 tlw. karenziert)	€ 609.537,84
<u>Gesamtkosten 2017: (8 Kontrollorgane, davon 1 tlw. karenziert)</u>	<u>€ 629.674,65</u>
Gesamtkosten 2012 bis 2017:	€ 3.830.189,60

Fragen 10 bis 12:

Zur Umsetzung des Arbeitnehmerschutzes im Verkehrsbereich wendet das Verkehrs-Arbeitsinspektorat seit vielen Jahren ein „Vier-Säulen-Modell“ an, mit dem die Verkehrsunternehmen nach dem Prinzip „Beraten statt strafen“ effektiv unterstützt werden.

1. Im Rahmen der ersten Säule wurden für die jeweiligen Verkehrsträger ergänzende bedarfsgerechte logistische Konkretisierungen erarbeitet – in enger Abstimmung mit den verkehrsrechtlichen Regelungen der einzelnen Verkehrsträger (Eisenbahnrecht, Seilbahnrecht, Luftfahrtrecht, Schifffahrtsrecht).
2. Im Rahmen der zweiten Säule werden für die verschiedenen Gruppen der Verkehrsunternehmen einheitliche unterstützende Materialien zur Erleichterung der Umsetzung des Arbeitnehmerschutzes angeboten – diese sind auf der Homepage des Sozialministeriums für alle Anwender kostenlos zugänglich.
3. Im Rahmen der dritten Säule werden die wichtigsten Informationen zur Umsetzung des Arbeitnehmerschutzes im Verkehrsbereich den Zuständigen und den Multiplikatoren des Verkehrsbereiches in mehreren Informationsplattformen angeboten und erläutert – Behörden, Sicherheitsfachkräften, Arbeitsmediziner/innen, Arbeitgeber/innen und Arbeitnehmer/innen, Betriebsleiter/innen, Sicherheitsvertrauenspersonen, Belegschaftsorganen, Unfallversicherungsträgern.
4. Im Rahmen der vierten Säule sollen schließlich die strategischen Zielvorstellungen des „Vier-Säulen-Modells“ als Ergebnis der ersten drei Säulen erreicht werden – nämlich insbesondere vereinfachte und beschleunigte Genehmigungsverfahren sowie weniger festgestellte Mängel bei Kontrollen.



Der Schwerpunkt der Tätigkeit des Verkehrs-Arbeitsinspektorates ist daher nicht – so wie die Themen der vorliegenden parlamentarischen Anfrage – vorrangig auf Kontrollen und Strafanzeigen ausgerichtet, sondern erfolgt im Sinne des Regierungsprogramms 2017 – 2022 überwiegend nach dem Prinzip „Beraten statt strafen“. Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat bringt unter den geschilderten Rahmenbedingungen des Sektors Verkehr einen großen Anteil der Personalressourcen im Bereich der Beratungsaufgaben (erste bis dritte Säule) und nur einen geringeren Anteil der Personalressourcen im Bereich der Einzelkontrollen (vierte Säule) ein, sodass eine isolierte Betrachtung von Kontrolldaten nur wenig aussagekräftig ist.

Im punktuell nachgefragten Jahr 2016 wurden vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat insgesamt 1.370 Kontrollen durchgeführt und wurden dabei insgesamt 2.579 Übertretungen festgestellt. Davon wurden 962 Kontrollen von überlassenen Arbeitskräften der ÖBB durchgeführt. Etwa 80 Prozent dieser Kontrollen wurden bei Unternehmen der Österreichischen Bundesbahnen durchgeführt. Etwa die Hälfte der gesamten festgestellten Übertretungen wurde von überlassenen Arbeitskräften der ÖBB festgestellt.

Fragen 13 und 14:

Das Instrument der Strafanzeige wird von allen Arbeitsinspektoraten und daher auch vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat im Sinne des Regierungsprogramms 2017 – 2022 nach dem Prinzip „Beraten statt strafen“ nicht als anzustrebendes Ziel (und damit gleichsam als Erfolg) definiert, sondern nur als letztes Mittel für die Durchsetzung des Arbeitnehmerschutzes angewendet.

Nach den Erfahrungen des Verkehrs-Arbeitsinspektorates ist die Nichteinhaltung von Arbeitnehmerschutzbestimmungen bei Klein- und Mittelbetrieben (auch im Verkehrsbereich) in vielen Fällen auf ein Nicht-Wissen (und nicht auf ein Nicht-Wollen) zurückzuführen. Gerade im Bereich der Klein- und Mittelbetriebe konnte die Einhaltung der Arbeitnehmerschutzbestimmungen daher mit dem Vier-Säulen-Modell und dem Schwerpunkt Beratung in den letzten Jahren beträchtlich verdichtet werden. Soweit im Rahmen der Kontrollen Übertretungen von Arbeitnehmerschutzbestimmungen festgestellt werden, kann deren Behebung im Regelfall kurzfristig durch Beratung vor Ort oder durch ein entsprechendes Aufforderungsschreiben veranlasst werden.

Dem gegenüber ist die Einhaltung des Arbeitnehmerschutzes bei Großbetrieben in den meisten Fällen gut organisiert, hier sind Strafanzeigen praktisch nur in jenen Einzelfällen erforderlich, in denen Betriebe – womöglich aus Kostengründen – ausdrücklich die Einhaltung von Arbeitnehmerschutzzvorschriften verweigern („Schwarze Schafe“). Derartige Fälle treten im Aufsichtsbereich des Verkehrs-Arbeitsinspektorates nur selten auf, sodass eine punktuelle Betrachtung einzelner Jahre folgerichtig nur wenig aussagekräftig sein kann.

Auffallend ist, dass die parlamentarische Anfrage aus dem Zeitraum 2012 bis 2017 hinsichtlich der Strafanzeigen punktuell gerade das Jahr 2016 herausgreift. Im Jahr 2016 gab es den – offensichtlich indirekt angesprochenen – Fall, in dem gegen einen Großbetrieb nach einer mit der Finanzpolizei gemeinsam durchgeführten Schwerpunktkontrolle mehrere Strafanzei-

gen wegen der systematischen Übertretung von Arbeitszeitbestimmungen erstattet werden mussten. Das betroffene Unternehmen gehörte nicht zum ÖBB-Konzern, stand jedoch in enger Geschäftsbeziehung zum ÖBB-Konzern. Die Schwerpunktkontrolle 2016 ist nicht überfallsartig erfolgt, sondern sind dieser monatelange Vorverfahren vorangegangen, in denen sich das betroffene Unternehmen fortgesetzt behördlichen Anfragen entzogen und Aufforderungen zu einer rechtskonformen Vorgangsweise missachtet hat. Bei der eintägigen Schwerpunktkontrolle mussten bei 37 kontrollierten Arbeitnehmer/innen insgesamt 1.224 Übertretungen von Arbeitszeitbestimmungen zur Anzeige gebracht werden, sodass in weiterer Folge ein Strafausmaß von mehr als einer Mio. Euro zu beantragen war. Die ersten Verwaltungsstrafverfahren (20 Arbeitnehmer/innen) wurden schließlich von der Strafbehörde mit Straferkenntnissen mit einem Strafausmaß von etwa 110.000,-- Euro abgeschlossen. Einige der Strafverfahren (17 Arbeitnehmer/innen) sind nach Beschwerden noch beim Verwaltungsgericht anhängig. Es sei angemerkt, dass auch die Finanzpolizei eine Reihe von Strafanzeigen erstatten musste. Mittlerweile konnte in konstruktiver Zusammenarbeit mit dem betroffenen Unternehmen ein rechtskonformer Zustand hergestellt werden.

Einen gleichartigen Fall gab es in den – in der parlamentarischen Anfrage nicht nachgefragten – Jahren 2013/2014 mit einem Großunternehmen aus dem ÖBB-Konzern in Zusammenhang mit der Prüfung von kraftbetriebenen Türen in Zügen. Auch in diesem Fall hat das betroffene Unternehmen (hier ein ÖBB-Großunternehmen) behördliche Aufforderungen zu einer rechtskonformen Vorgangsweise fortgesetzt missachtet. Auch in diesem Fall mussten nach Schwerpunktcontrollen von Zugtüren mehrere Strafanzeigen wegen der systematischen Übertretung von Arbeitnehmerschutzbestimmungen erstattet werden, es war ein Strafausmaß von etwa 150.000,-- Euro für jedes Vorstandsmitglied (insgesamt etwa 450.000,-- Euro) zu beantragen. Die Straferkenntnisse wurden anschließend vom Verwaltungsgericht, vom Verwaltungsgerichtshof und vom Verfassungsgerichtshof bestätigt. Auch hier konnte – ebenfalls in konstruktiver Zusammenarbeit mit dem betroffenen ÖBB-Unternehmen – mittlerweile ein rechtskonformer Zustand hergestellt werden. Es trifft also nicht zu, dass der ÖBB-Konzern – so wie dies in der Anfrage indirekt angedeutet wird – gegenüber anderen Unternehmen in irgendeiner Weise bevorzugt werden würde, sondern werden gleichartige Fälle auch immer gleich behandelt.

Der Vollständigkeit halber sei angemerkt, dass innerhalb des Zeitraumes 2012 bis 2017 in den Jahren 2012, 2015 und 2017 vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat überhaupt keine Strafanzeigen erstattet werden mussten – diese systematische Information geht bei der zufällig punktuell eingegrenzten Nachfrage nach dem Jahr 2016 gänzlich verloren.

Fragen 15 und 16:

Die in die Arbeitsinspektion übernommenen Kontrollorgane unterliegen der alleinigen Dienst- und Fachaufsicht des Sozialministeriums, sie erhalten ihre Prüfaufträge und damit zusammenhängende Weisungen zur Vorgangsweise ausschließlich von den Vorgesetzten im Sozialministerium, die Prüfergebnisse und Mängelschreiben werden von den Vorgesetzten im Sozialministerium gefertigt. Die in der Anfrage enthaltenen Befürchtungen, die Kontroll-

organe könnten ihre ehemaligen Arbeitgeber in irgendeiner Weise bevorzugen („verschoben“), sind daher völlig unbegründet. Die ÖBB haben keinerlei Möglichkeit irgendeiner Einflussnahme. Gleichzeitig ist auch kein einziger Fall bekannt, in dem die ÖBB in irgendeiner Form eine Einflussnahme auf die Kontrollorgane auch nur versucht hätten. Es hat auch kein übernommenes Kontrollorgan jemals von der Arbeitsinspektion zu den ÖBB „zurückgewechselt“. Es bestehen somit keinerlei Interessenskonflikte und die Unparteilichkeit der Kontrollbehörde ist in keiner Weise in Gefahr. Die in der parlamentarischen Anfrage monierten „potentiellen Interessenskonflikte und korruptionsgefährdeten Situationen“ sind somit verlässlich ausgeschlossen.

Wie bereits ausführlich dargestellt wurde, können die für eine effektive Beratung und Unterstützung der Eisenbahnunternehmen erforderlichen Kenntnisse im Eisenbahnwesen im Regelfall nur durch spezielle Fachausbildungen im Rahmen langjähriger praktischer Tätigkeit in einem Eisenbahnunternehmen erworben werden. Gerade auch von Seiten der Unternehmen, und hier insbesondere von den Klein- und Mittelbetrieben, wird immer wieder auch eine entsprechend fachkundige Beratung eingefordert.

Es besteht kein Anlass, von der erfolgreichen Verwaltungspraxis der letzten Jahrzehnte abzugehen und ausgewiesene Eisenbahnspezialisten mit Beratungskompetenz im Eisenbahnbereich durch Generalisten zu ersetzen. Dies wäre sowohl den Interessen der Eisenbahnunternehmen als auch den Interessen des Arbeitnehmerschutzes abträglich.

Fragen 17 und 18:

Es werden keine weiteren überlassenen Arbeitskräfte im Verkehrs-Arbeitsinspektorat beschäftigt.

Fragen 19 und 20:

Es werden keine überlassenen Arbeitskräfte in den anderen Arbeitsinspektoraten beschäftigt.

Mit freundlichen Grüßen

Mag.^a Beate Hartinger-Klein

