

Herrn  
Präsidenten des Nationalrates  
Mag. Wolfgang Sobotka  
Parlament  
1017 Wien

**Univ.-Prof. Dr. Martin Kocher**  
Bundesminister

martin.kocher@bma.gv.at  
+43 1 711 00-0  
Taborstraße 1-3, 1020 Wien

Geschäftszahl: 2022-0.424.769

Ihr Zeichen: BKA - PDion (PDion)11200/J-NR/2022

Wien, am 15. Juli 2022

Sehr geehrter Herr Präsident,

die Abgeordneten zum Nationalrat Julia Herr, Genossinnen und Genossen haben am 10.06.2022 unter der **Nr. 11200/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend **Wo bleibt die angekündigte Verkehrsarbeitsstiftung?** gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich nach den mir vorliegenden Informationen wie folgt:

Im Regierungsprogramm 2020 bis 2024 wurde ein klares Bekenntnis zu Förderung und Ausbau des Nahverkehrs und Einschränkung des Schwerverkehrs auf der Straße abgeben. Von Seiten des Bundesministeriums für Arbeit soll die Erreichung dieses Ziels durch eine entsprechende arbeitsmarktpolitische Qualifizierungsinitiative zur Abdeckung des künftigen Fachkräftebedarfs in der Branche nach Kräften unterstützt werden. Im Zuge der zum Thema „Verkehrsstiftung“ durchgeführten Gespräche hat sich allerdings herausgestellt, dass die Sozialpartner das Instrument der Arbeitsstiftung für diesen Wirtschaftsbereich als einen nur ungenügend erscheinenden Problemlösungsansatz erachten. Daher wird derzeit die Umsetzbarkeit und die Möglichkeiten eines alternativen Fördermodells geprüft. Leider können auf Grund dieses noch laufenden Prüf- und Abstimmungsprozesses dazu in der folgenden Fragebeantwortung noch keine konkreteren Angaben gemacht werden.

#### **Zur Frage 1**

- *Die Öffentliche Hand ist in Form von Bund und Ländern sowohl Auftraggeber als auch in weiten Teilen Eigentümer von Verkehrsunternehmen, die die Versorgung der*

*Bevölkerung mit Öffentlichen Verkehr sicherstellen sollen. In welcher Form nimmt ihr Ressort die Verantwortung hinsichtlich der Versorgungssicherheit und Versorgungsplanung wahr?*

Im Rahmen meiner Ressortverantwortung nehme ich die wachsende Bedeutung der Versorgungssicherheit im öffentlichen Verkehr vor allem als arbeitsmarktpolitische Herausforderung wahr, wobei es darum geht, die bedarfsgerechte Abdeckung des künftigen Fachkräftebedarfs im Sektor des öffentlichen Verkehrs bestmöglich zu unterstützen.

### **Zu den Fragen 2 und 3**

- *In welchen Verträgen ist die Angebotsausweitung geregelt? Welche Ausbildungsvorgaben und Personalvorhaltungsvorhaben sind in diesen Verträgen geregelt?*
- *Wie hoch ist die Anzahl der Ausbildungsplätze im Öffentlichen Verkehr nach Berufsgruppe derzeit?*

Ich ersuche um Verständnis, dass diese Fragen nicht in meinen Zuständigkeitsbereich fallen und somit nicht von mir beantwortet werden können.

### **Zur Frage 4**

- *Welchen Personalbedarf sehen Sie in den nächsten fünf Jahren und welche Angebotserweiterungen sind damit verbunden? (nach Berufsgruppen)*

Im Bereich der Arbeitsmarktpolitik werden grundsätzlich regelmäßige Bedarfsprognosen in Auftrag gegeben (siehe: [https://www.wifo.ac.at/jart/prj3/wifo/main.jart?rel=de&content-id=1454619331110&publikation\\_id=66160&detail-view=yes&sid=1](https://www.wifo.ac.at/jart/prj3/wifo/main.jart?rel=de&content-id=1454619331110&publikation_id=66160&detail-view=yes&sid=1)), wobei die nächste Prognose zum mittelfristigen Arbeitsmarktbedarf erst für den Herbst 2022 erwartet wird. Auf Grundlage dieser Analysen kann aber keine zuverlässige Aussage über den Personalbedarf in der gewünschten Detailtiefe getroffen werden. Die noch näher festzulegende Ausgestaltung der vorgesehenen Ausbildungsinitiative der Bundesregierung im Verkehrsbereich wird sich aber jedenfalls stark an dem von den betroffenen Unternehmen konkret erwarteten Personalbedarf orientieren.

### **Zur Frage 5**

- *Welche Parameter liegen der Planung von Ausbildungsplätzen im ÖV zugrunde?*

Ich ersuche um Verständnis, dass diese Frage leider nicht von mir beantwortet werden kann, da Ausbildungen in diesem Sektor überwiegend innerbetrieblich geplant und durchgeführt werden.

**Zur Frage 6**

- *Welche Angebotserweiterungen und Lösungen werden Sie anstoßen, um Menschen einen leistbaren und umweltfreundlichen Arbeitsweg zu ermöglichen?*

Der vom Bundesministerium für Arbeit zu leistende Beitrag wird sich – wie schon erwähnt – auf die bestmögliche Unterstützung der Ausbildung geeigneter Fachkräfte zur Erbringung künftig dringend benötigter öffentlicher Dienstleistungen dieser Art konzentrieren.

**Zur Frage 7**

- *Die Bundesregierung hat als eine Lösung für mehr Ausbildungsplätze die Verkehrsarbeitsstiftung präsentiert. Was ist der aktuelle Stand betreffend Verkehrsarbeitsstiftung?*

Das Arbeitsmarktservice (AMS) hat das Thema Arbeitsstiftung wiederholt mit der WKO, dem Fachverband Schienenbahnen der WKO, der Gewerkschaft VIDA und dem ÖGB besprochen. Träger einer Arbeitsstiftung sind nie das AMS bzw. das BMA selbst, sondern vielmehr in der Regel sozialpartnerschaftlich gestützte Träger. Letztendlich wird eine Arbeitsstiftung gemäß § 18 Arbeitslosenversicherungsgesetz (ALVG) von den Sozialpartnern als nicht ausreichend erachtet, weil viele Unternehmen nur im Rahmen von Dienstverhältnissen ausbilden können, während Arbeitsstiftungen per Legaldefinition nur für Arbeitslose in Frage kommen. Im Zuge eines entsprechenden Prüf- und Abstimmungsprozesses wird derzeit daher daran gearbeitet, für die konkret bestehenden Ausbildungsbedarfe geeignetere Programm- und Förderansätze zu entwickeln und nach Möglichkeit auch zu implementieren.

**Zur Frage 8**

- *Hat Ihr Ministerium, wie vorgesehen, die Sozialpartner oder betroffene Unternehmen zur gemeinsamen Erarbeitung eines Stiftungsmodells eingeladen?*
  - *Wenn ja, wie viele Treffen gab es?*
  - *Wenn ja, wann fanden diese statt?*
  - *Wenn ja, mit wem wurde gesprochen?*
  - *Wenn ja, was war das Ergebnis dieser Gespräche?*
  - *Wenn nein, warum nicht?*

Seit Juli 2021 haben einige Gespräche auf Fachebene stattgefunden, in die vor allem die relevanten Sozialpartner sowie das für die arbeitsmarktpolitische Umsetzung zuständige AMS eingebunden waren. Eine Dokumentation aller zu diesem Thema auf unterschiedlichsten Ebenen abgehaltenen Besprechungen liegt in der gewünschten Detailtiefe nicht vor. Im Grunde hat sich nach einem relativ intensiven Prozess gezeigt, dass der vor allem im Bereich des Schienenverkehrs feststellbare Qualifizierungsbedarf nicht im Rahmen einer klassischen Arbeitsstiftung gelöst werden soll. Infolgedessen hat daher am

29.6.2022 ein Treffen zwischen dem Bundesministerium für Arbeit (Beamtenebene) und betroffenen Sozialpartnern stattgefunden, in dessen Rahmen eine Vorgangsweise zur Auslotung alternativer Lösungsansätze vereinbart wurde.

#### **Zur Frage 9**

- *Steht Ihr Ministerium betreffend Verkehrsarbeitsstiftung im Austausch mit dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie?*
  - *Wenn ja, wie findet dieser Austausch statt?*
  - *Wenn ja, wie oft findet dieser Austausch statt?*
  - *Wenn ja, was war das Ergebnis dieses Austausches bisher?*
  - *Wenn nein, warum nicht?*

Es besteht grundsätzlich ein entsprechender Austausch zwischen allen Ministerien. Im Hinblick auf die zu bewältigende konkrete arbeitsmarktpolitische Aufgabenstellung der Implementierung einer bedarfsgerechten Qualifizierungsförderung wäre ein strukturierter interministerieller Austausch für die zentrale Frage nach der Entwicklung eines geeigneten Fördermodells unerheblich gewesen.

#### **Zu den Fragen 10 und 11**

- *Die Ausbildungen im Öffentlichen Verkehr haben für Auszubildenden derzeit einen großen Vorteil: sie finden in weiten Teilen direkt im Verkehrsunternehmen – also in einem aufrechten Beschäftigungsverhältnis statt. Verkehrsarbeitsstiftungen und die damit verbundenen Vorgaben des AMS zielen allerdings auf die Qualifizierung von Personen in Arbeitslosigkeit ab. D.h. eine Verkehrsarbeitsstiftung im engeren Sinne wäre eine Schlechterstellung der Auszubildenden im Vergleich zum Status Quo. Ist Ihnen dieses Problem bekannt?*
  - *Wenn ja, seit wann ist Ihnen dieses Problem bekannt?*
  - *Wenn ja, was haben Sie zur Lösung dieses Problems unternommen?*
  - *Wenn ja, welche weiteren Schritte sind zur Lösung geplant?*
  - *Wenn ja, waren Sie diesbezüglich mit der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie in Kontakt?*
  - *Wenn ja, waren Sie diesbezüglich mit den Sozialpartnern in Kontakt?*
  - *Wenn nein, welche Schritte werden Sie jetzt einleiten?*
  - *Sollte sich eine Arbeitsstiftung im engeren Sinne nicht als das richtige Instrument herausstellen, werden Sie sicherstellen, dass die beschlossenen finanziellen Mittel für eine alternative Lösung zu Verfügung stehen?*
- *Wenn ein Fördermodell im besten Sinne für Klima, Auszubildende und Unternehmen durch das AMS nicht umsetzbar ist, welche Überlegungen Ihrerseits gibt es für alternative Lösungen für mehr Ausbildungsplätze im Öffentlichen Verkehrs?*

- *Sind Sie diesbezüglich im Austausch mit der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie?*

Das aufgezeigte Problem ist mir bekannt und, wie schon erwähnt, werden derzeit die Möglichkeiten von entsprechenden Alternativen ausgelotet, wobei Qualifizierungsförderungen während aufrechter Dienstverhältnisse in Betracht gezogen werden. Derzeit wird ministeriumsintern der konkret abzudeckende Bedarf erhoben sowie die Umsetzbarkeit eines Alternativmodells geprüft. Danach sind – insbesondere im Fall eines positiven Prüfergebnisses – entsprechende Kontakte und Abstimmungen mit den relevanten Stakeholdern vorgesehen. Selbstverständlich gehe ich auch davon aus, dass für die allfällige Umsetzung des Vorhabens ein ausreichendes Budget zur Verfügung gestellt werden kann.

#### **Zur Frage 12**

- *Planen Sie die Verkehrsarbeitsstiftung oder ein Instrument mit gleicher Wirkung, statt beim AMS direkt in Ihrem Ministerium anzusiedeln?*

Nein, auch die Realisierung dieses Vorhabens soll gemäß den Vorgaben des Arbeitsmarktservicegesetzes und im Sinne einer bewährten Erfolgsstrategie der österreichischen Arbeitsmarktpolitik in die Zuständigkeit des seit dem Jahr 1994 aus der Bundesverwaltung ausgegliederten Arbeitsmarktservice fallen.

#### **Zu den Fragen 13 bis 16**

- *Die einmalige Finanzierung von 10 Millionen Euro ist fixiert. Stammen diese, wie im Ministerratsbeschluss vorgesehen, aus zusätzlichen Mitteln?*
  - *Wenn nein, warum nicht?*
  - *Stehen diese Mittel in Zukunft jährlich zu Verfügung?*
  - *Wenn nein, warum gehen Sie davon aus, dass der Ausbildungsbedarf im Öffentlichen Verkehr im Jahr 2023 keiner Förderung mehr bedarf?*
- *Wann wird die Verkehrsarbeitsstiftung oder ein Instrument mit gleicher Wirkung startbereit sein?*
- *Eine Umsetzung eines Förderinstruments zur Ausweitung von Ausbildungsplätzen im Öffentlichen Verkehr 2023 scheint unrealistisch. Werden die dafür vorgesehenen finanziellen Mittel auch 2023 noch zu Verfügung stehen?*
- *Ist die Umsetzung eines Förderinstruments zur Ausweitung von Ausbildungsplätzen im Öffentlichen Verkehr im Jahr 2022 noch realistisch?*
  - *Wenn nein, stehen die dafür vorgesehenen finanziellen Mittel auch 2023 noch zur Verfügung?*

Unabhängig von der noch näher festzulegenden Ausgestaltung und dem konkreten Umsetzungszeitpunkt eines zukunftsorientierten Qualifizierungsschwerpunkts im

Verkehrssektor kann von einer mehrjährigen und ausreichenden budgetären Ausstattung im Rahmen der Gebarung Arbeitsmarktpolitik ausgegangen werden. Für die Stiftung wurden der Gebarung Arbeitsmarktpolitik einmalig zusätzliche Mittel i.H.v. 10 Mio. Euro zur Verfügung gestellt.

Ein fixer Programmstart lässt sich angesichts der geschilderten Umsetzungsprobleme nicht angeben. Aus aktueller Sicht erscheint zumindest eine Initiierung des Vorhabens im Laufe des Jahres 2023 aber durchaus möglich; allerdings immer unter der Voraussetzung, dass eine praktikable Realisierungsvariante entwickelt werden kann.

#### **Zur Frage 17**

- *Im Ministerratsbeschluss wird die Finanzierung anhand eines Ausbildungsbedarfs von 1.000 Personen dargestellt. Reichen die 1.000 geplanten zusätzlichen Ausbildungsplätze für den aktuellen Bedarf, der etwa durch Pensionierungen oder sonstige Abgänge entsteht?*

Arbeitsmarktpolitisches Ziel ist jedenfalls eine in quantitativer und qualitativer Hinsicht möglichst bedarfsnahe Maßnahmenplanung, die aber naturgemäß nur nach Maßgabe der verfügbaren Budgetmittel erfolgen kann.

#### **Zur Frage 18**

- *Gibt es Ihrerseits Pläne, ein Förderinstrument zur Ausweitung von Ausbildungsplätzen im Öffentlichen Verkehr längerfristig fortzuführen?*
  - *Wenn ja, sind Sie diesbezüglich in Austausch mit der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie?*
  - *Wenn ja, sind Sie diesbezüglich in Austausch mit dem Bundesminister für Finanzen?*
  - *Wenn nein, warum nicht?*

Ich ersuche um Verständnis, dass diese Frage zum momentanen Zeitpunkt leider noch nicht von mir beantwortet werden kann, weil man sich seitens der Sozialpartner gemeinsam mit dem Bundesministerium für Arbeit zunächst um die Entwicklung und Implementierung eines tragfähigen Fördermodells bemühen wird müssen.

Univ.-Prof. Dr. Martin Kocher



