

An den
Präsident des Nationalrates
Mag. Wolfgang Sobotka
Parlament
1017 Wien

Geschäftszahl: 2023-0.500.372

. September 2023

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Erasim Genossinnen und Genossen haben am 5. Juli 2023 unter der **Nr. 15585/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Sicherheits- und Arbeitsbedingungen der Lokführer im ÖBB-Konzern gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Wie beurteilen Sie die aktuellen sicherheitsrelevanten Arbeitsbedingungen der Lokführer:innen, insbesondere vor dem Hintergrund der Berichterstattung im Kurier vom 17.06.2023?*

Einleitend möchte ich betonen, dass die Sicherheit von Mitarbeiter:innen und Fahrgästen die oberste Prämisse und Leitlinie für sämtliche Leistungen im ÖBB-Konzern ist. Dementsprechend gilt für die Lokführer:innen der ÖBB die Einhaltung sämtlicher Ruhezeiten und Pausen als verpflichtend. Seitens der ÖBB wird versichert, dass die Schichtfolgeplanung und die Erstellung der Dienstpläne selbstverständlich unter Berücksichtigung sämtlicher normativer Vorgaben aus dem Arbeitszeitgesetz, dem ÖBB-Arbeitszeitkollektivvertrag, der Rahmenvereinbarung zur Gestaltung der Arbeitszeit und der Betriebsvereinbarung zur Durchrechnung der Normalarbeitszeit (beides ÖBB-Produktion GmbH) erfolgt.

Bei der ÖBB-Produktion GmbH sind aktuell knapp 4.400 Lokführer:innen beschäftigt. Das Durchschnittsalter der Lokführer:innen liegt derzeit bei rund 44 Jahren, in den kommenden 5 Jahren (2024 – 2028) werden rund 1.400 Lokführer:innen in Pension gehen. Um diese Stellen zeitgerecht wieder zu besetzen und einen Personalmangel zu verhindern, hat die ÖBB-Produktion GmbH bereits 2019 eine Ausbildungsoffensive gestartet, die ab 2024 nochmals ausgeweitet wird. Von 2024 – 28 werden insgesamt mehr als 2.000 neue Lokführer:innen bei den ÖBB ausgebildet. Jedes Jahr entscheiden sich mehr als 400 Menschen für diesen spannenden und verantwortungsvollen Beruf und starten die bezahlte Ausbildung zum:zur Lokführer:in. 2028 werden - nach Neuaufnahmen und Pensionierungen - rund 4.900 Lokführer:innen

bei der ÖBB-Produktion GmbH beschäftigt sein. Das entspricht einem Plus von 12 Prozent (Vergleich 2022 zu 2028). Durch diesen Anstieg der Anzahl an Lokführer:innen soll auch die Arbeitsbelastung der Mitarbeiter:innen gesenkt und eine gute Vereinbarkeit von Familie und Beruf ermöglicht werden.

Zu den Fragen 2, 3 und 10:

- *Planen Sie konkrete Maßnahmen, um die sicherheitsrelevanten Arbeitsbedingungen der Lokführer:innen zu prüfen?*
- *Haben Sie die Aufsichtsbehörde bereits angewiesen, die Sicherheit und Arbeitsbedingungen der Lokführer:innen eingehend zu prüfen?*
- *Sind Ihnen Fälle bekannt, in denen die Sicherheit des Zugverkehrs aufgrund des genannten Personalmangels oder schlechter Arbeitsbedingungen gefährdet war?*

Es darf darauf hingewiesen werden, dass für den Vollzug des Arbeitszeitgesetzes, BGBl. 461/1969, der Bundesminister für Arbeit und Wirtschaft zuständig ist. Hinsichtlich der Arbeits-, Fahr- und Ruhezeiten der Triebfahrzeugführer:innen legt § 217 des Eisenbahngesetzes 1957 fest, dass die für die Überwachung der Einhaltung der Bestimmungen über die Arbeits-, Fahr- und Ruhezeiten für Triebfahrzeugführer:innen gemäß Arbeitszeitgesetz zuständigen Arbeitsinspektorate mit der Eisenbahnbehörde zusammenarbeiten, damit diese ihre Rolle bei der Überwachung der Sicherheit des Betriebes einer Eisenbahn und der Sicherheit des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn wahrnehmen kann.

Seitens der Obersten Eisenbahnbehörde werden selbstverständlich alle konkreten Hinweise auf sicherheitsrelevante Mängel und Vorfälle einer Überprüfung im Rahmen der Aufsichtstätigkeit unterzogen. Darüber hinaus würden relevante Ergebnisse der Aufsicht im Bereich der Arbeits-, Fahr- und Ruhezeiten der Triebfahrzeugführer:innen durch das Verkehrs-Arbeitsinspektorat bei der Planung der Aufsicht, ob der Pflicht zur kontinuierliche Anwendung des Sicherheitsmanagementsystems durch Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen entsprochen wird, berücksichtigt werden.

Aktuell sind der Obersten Eisenbahnbehörde aus dem Titel „Personalmangel“ oder aufgrund von mangelhaften Arbeitsbedingungen keine konkreten sicherheitsrelevanten Vorfälle bekannt.

Zu den Fragen 4, 5, 7 und 8:

- *Wie beurteilen Sie die Aussagen von Frau Zechner, Geschäftsführerin der ÖBB Produktion, dass es keinen Lokführer:innenmangel gäbe, entgegen der Einordnung des Berufs als Mangelberuf in der Fachkräfteverordnung?*
- *Planen Sie, aufgrund der Aussagen von Frau Zechner, Maßnahmen zu ergreifen, um die Einstufung als Mangelberuf in der Fachkräfteverordnung zu überprüfen?*
- *Wie sehen Sie als Eigentümervertreterin die Rolle der ÖBB in Bezug auf die Einstufung des Berufs der Lokführer:innen als Mangelberuf und das Bestreben, diese Fachkräfte aus dem Ausland nach Österreich zu holen?*
- *Wie planen Sie in Ihrer Rolle als Eigentümervertreterin, auf die widersprüchlichen Aussagen bezüglich der Personalverhältnisse bei der ÖBB zu reagieren?*

Der Bundesminister für Arbeit und Wirtschaft legt jährlich Mangelberufe in der Fachkräfteverordnung fest. Ein Mangelberuf liegt dann vor, wenn pro Stelle weniger als 1,5 Arbeitssuchende zur Verfügung stehen. Bei diesen Berufen gibt es somit für Drittstaatsangehörige erleich-

terte Zulassungsvoraussetzungen für einen Aufenthaltstitel (Rot-Weiß-Rot-Karte für Fachkräfte in Mangelberufen).

Der Beruf „Lokomotivführer:in“ war im Jahr 2022 noch in der Fachkräfteverordnung (gültig von 01.01.2022 bis 31.12.2022) als Mangelberuf ausgewiesen. Mit 01.01.2023 ist jedoch die „neue“ Fachkräfteverordnung in Kraft getreten, hier ist der Beruf „Lokomotivführer:in“ nicht mehr als Mangelberuf ausgewiesen. Laut Aussage der ÖBB-Produktion GmbH besteht derzeit kein Bestreben, gezielt Fachkräfte aus Drittstaaten für die Arbeit als Lokführer:in nach Österreich zu holen. Selbstverständlich ist die ÖBB-Produktion GmbH beim Recruiting auch für Bewerber:innen mit ausländischer Staatsbürgerschaft offen, die sich aktiv für einen Arbeitsplatz als Lokführer:in interessieren und bewerben.

Ich möchte in diesem Zusammenhang auch betonen, dass der demografische Wandel selbstverständlich auch für die ÖBB eine große Herausforderung darstellt. Umso erfreulicher ist es, dass – wie in meiner Antwort zur Frage 1 bereits dargelegt - die schon länger laufende Ausbildungs-offensive Wirkung zeigt.

Zu Frage 6:

- *Wie beurteilen Sie die Diskrepanz zwischen der Darstellung des Personalmangels seitens der Geschäftsführung der ÖBB und der Darstellung im Kurier-Artikel?*

Laut Auskunft der ÖBB ist aktuell kein Mangel an Lokführer:innen in der ÖBB-Produktion GmbH festzustellen und es sind ausreichend Lokführer:innen in der ÖBB-Produktion GmbH aktiv, um alle geforderten Verkehrsleistungen zu erbringen.

Die derzeitige durchschnittliche Auslastung der ÖBB-Lokführer:innen liegt laut Auskunft der ÖBB unter 110%. Somit leistet jede:r Lokführer:in rund 1-2 Dienstsichten pro Monat als Mehrleistung (rund 16h/ Monat). Dies liegt einerseits an Ausfällen von für einen Dienst geplanten Lokführer:innen (z.B. wegen Krankheit oder kurzfristiger familiärer Betreuungspflichten). Andererseits entstehen gerade im Schienengüterverkehr mitunter sehr kurzfristige Verkehrsbestellungen, die teilweise mittels Überstunden gedeckt werden müssen.

Wie bereits ausgeführt, ist auch klar, dass angesichts der bevorstehenden Pensionierung von rund 1.400 Lokführer:innen in den kommenden Jahren ein Bedarf an neuen Kolleg:innen entstehen wird. Dieser Mehrbedarf an Lokführer:innen, soll – wie bereits in meiner Beantwortung zur Frage 1 erläutert – durch verstärkte Aufnahmen gedeckt werden. Von 2024 - 2028 werden rund 360 zusätzliche Ausbildungsplätze angeboten. Das entspricht einer Steigerung von rund 20% an Ausbildungsplätzen gegenüber der aktuell laufenden Lokführer:innen-Ausbildung.

Zu Frage 9:

- *Wie beurteilen Sie die Berichte über erhebliche Überstunden und ungenutzten Resturlaub bei den Lokführer:innen, wie sie im Standard-Bericht dargestellt wurden?*

Laut Auskunft der ÖBB konnten trotz Beginn der Pandemie 2020 und den mit der Pandemie einhergehenden sehr hohen Absonderungen im Fahrdienst in den weiteren Jahren die Mehrleistungen von 2019 auf 2022 um etwas mehr als 5h/Monat gesenkt werden. Die Höhe der durchschnittlichen Urlaubsreste wurde seit 2019 – mit leichten Schwankungen – gehalten und betrug 23,3 Tage für das Jahr 2022.

Angesichts des weitgehenden Wegfalls pandemiebedingter Absonderungen ist nun das Ziel, sowohl die Mehrleistungen als auch den Urlaubsrest weiterhin kontinuierlich zu senken. Dies soll speziell durch die erhöhte Aufnahme von neuen Mitarbeiter:innen möglichst rasch erreicht werden.

Leonore Gewessler, BA