

PRESSEKONFERENZ

„In Ausbildung bei den Bahnen investieren!“

**Personalmangel darf nicht zum Sinken der
Bahnsicherheit führen!**

Teilnehmer:

ROMAN HEBENSTREIT
VORSITZENDER, GEWERKSCHAFT vida

MICHAEL LEHOFER
UNIVERSITÄTSPROFESSOR, PSYCHIATER, PSYCHOTHERAPEUT

Ort: Cafe Museum, Operngasse 7, 1010 Wien

Zeit: 7. Juni 2024, 9 Uhr

Im Rahmen der kommenden Novelle zum Eisenbahngesetz soll wegen des Personalmangels bei den Bahnen auf Initiative der Wirtschaftskammer und der Bundesregierung auch das Ausbildungsalter von Lokführer:innen herabgesetzt werden. Die Verkehrsgewerkschaft vida sieht dadurch die Sicherheit auf den Schienen gefährdet: Personalmangel darf nicht zum Sinken des Sicherheitsniveaus bei den Bahnen führen und damit Menschenleben gefährden.

Ursachen des Personalmangels

Als Ursachen für den Personalmangel sieht die Gewerkschaft unzureichende Personalentwicklung und Ausbildung bei den Bahnen. Es besteht ein Mangel an adäquaten Ausbildungsprogrammen und langfristiger Planung und dies trotz bekannter demografischer Entwicklungen. Allein bei den ÖBB geht rund die Hälfte der Belegschaft in den kommenden Jahren in Pension. Trotzdem stagniert eine der zentralen Fachkräftenressourcen – die Lehrlingsausbildung – seit Jahren.

Hohe Arbeitsbelastung und explodierende Überstunden

Dass trotz gestiegener Arbeitslosigkeit zu wenige die Bahn als attraktiven Arbeitgeber betrachten, liegt nach Ansicht der Gewerkschaft neben zu geringen Einstiegsgehältern vor allem an den unattraktiven Arbeitsbedingungen (hoher Anteil an Nacht- und Schichtarbeit) und an der überdurchschnittlich hohen Arbeitsbelastung. Als Indikator sind mehr als vier Millionen Überstunden und über 350.000 nicht konsumierte Resturlaubstagen allein bei der ÖBB anzuführen.

Jetzt will das zuständige Klimaschutzministerium den Bahnen die Möglichkeit eröffnen, so breit als möglich am Arbeitsmarkt rekrutieren zu können. Dies soll mit einem Absenken des Mindestalters von Triebfahrzeugführer:innen seinen Anfang nehmen.

Klimaschutzministerin setzt auf gefährliche Maßnahmen

Zukünftig sollen 19-jährige Lokführer:innen Gefahrguttransporte neben Hochgeschwindigkeitszügen im Bahnhofsbereich durchführen können. Gerade in Bahnhofsbereichen kommt es aufgrund der hohen Signaldichte und der Vielzahl an Zugfahrten häufig zu so genannten Signalüberfahrungen. Die vorgeschlagene Einschränkung auf Verschubfahrten (Triebfahrzeugführerklasse A4) findet beispielsweise in Bereichen wie dem Wiener Hauptbahnhof statt. Hier finden an Werktagen ca. 1.300 Zug- und ca. 3.500 Verschubfahrten auch mit Personen besetzten Wagen statt.

Lebensgefährliche Selbstkontrolle im Bahnsystem

Durch die geplante Gesetzesänderung zeigt die Verkehrs- und Klimaschutzministerin eine deutlich erhöhte Risikobereitschaft hinsichtlich der Sicherheit des öffentlichen Verkehrs. Den Unternehmen soll nämlich hinkünftig auch freigestellt werden, ihre eigenen Vorschriften zu erlassen. Die heute schon mangelhafte behördliche Kontrolltätigkeit wird damit gänzlich unmöglich gemacht.

Bestehende Regelungen in der Ausbildung gefährdet

Die geplanten Änderungen etwa im §21a des Eisenbahngesetzes gefährden zudem die Ausbildungsstandards im Schienenverkehr. Unternehmen sollen in Zukunft auch selbst entscheiden können, wie sie ihre Mitarbeiter:innen ausbilden, was in Anbetracht des Personalmangels zwangsläufig zu einer Vernachlässigung der Ausbildung führt. Derartige Bestimmungen wären zur Erlangung des PKW-, Bus- oder LKW-Führerscheins undenkbar. Die unter Verkehrsministerin Doris Bures für alle Eisenbahnunternehmen verbindlich eingeführten Standards sollen nun an gewinnorientierte Eisenbahnunternehmen ausgelagert werden. Durch die Möglichkeit, eigene Ausbildungsvorschriften erstellen zu können, wird die Ausbildung zum Spielball zwischen Kosten und Sicherheit. Das öffnet dem Ausbildungsdumping Tür und Tor.

Junge neigen zu erhöhter Risikobereitschaft

Zur geplanten Senkung des Zugangsalters zur Lokführertätigkeit ist folgendes festzuhalten: Es ist wissenschaftlich erwiesen, dass noch nicht gereifte junge Persönlichkeiten zu einer erhöhten Risikobereitschaft neigen. „Die auf neurobiologischen Prozessen beruhende Reifung des menschlichen Gehirns ist nach heutigen Erkenntnissen erst Anfang bis Mitte der 20er-Jahre abgeschlossen und ist eine Voraussetzung für besonnenes Handeln“, erklärt dazu Universitätsprofessor und Psychiater Michael Lehhofer.

Die erwähnte erhöhte Risikobereitschaft junger Menschen spielt zum Beispiel bei der PKW- oder Motorrad-Führerscheinprüfung eine entscheidende Rolle. Und das aus gutem Grund: Pkw-Lenker:innen unter 20 Jahren verursachten neben jenen ab 75 Jahren laut Statistik Austria (Anhang) im Zeitraum 2018 bis 2022 anteilmäßig am häufigsten Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden. Lenker:innen unter 20 Jahren erreichten dabei mit einem Anteil von 72 Prozent den dritthöchsten Wert. Nach der Gruppe der jüngsten Pkw-Lenker:innen sank der Anteil kontinuierlich bis zur Altersgruppe der 45- bis 49-Jährigen ab, die mit 49 am seltensten die Unfälle verursacht hatten. Bei Bahnbeschäftigten blendet man diese Fakten und die damit unmittelbar verbundene Gefahr offensichtlich aus.

vida-Hebenstreit: Verantwortung für Eisenbahnsicherheit wahrnehmen

„Politik und Wirtschaft können diese Fakten nicht einfach ignorieren und damit die Sicherheit des Bahnsystems massiv gefährden“, kritisiert vida-Vorsitzender Roman Hebenstreit. „Wenn der eingeschlagene Kurs bei der Bahn so weitergeht, donnern am Ende junge Menschen, denen man aus Altersgründen noch keinen Motorradführerschein ausstellt, mit einer 17.000 PS starken Railjet-Doppelgarnitur mit 230 km/h und hunderten Fahrgästen an Bord durch Österreich? Aus Sicherheitsgründen wäre eine solche Entwicklung für alle Beteiligten völlig unverantwortlich. Dieser Job ist wie viele andere Eisenbahnberufe auch ein sicherheitsrelevanter Beruf. Lokführerinnen ermöglichen es mehr als 1,3 Millionen Menschen täglich, sicher in die Arbeit zu kommen“, betont der vida-Vorsitzende.

„Wer Fachkräfte braucht, der soll sie ausbilden“

Anstelle des geplanten Normen- und Ausbildungsdumpings muss die Lehrlingsausbildung im Eisenbahnsektor weiter ausgebaut werden. Bereits 2016 war etwa bei den ÖBB erkennbar, dass aufgrund der Überalterung der Belegschaft die Regelpensionierungen massiv steigen werden. Schon damals hätte der Eigentümer dafür sorgen müssen, dass mehr Ausbilder eingestellt und mehr Lehrplätze geschaffen werden. Fakt ist, von 2019 bis 2022 wurde das Ausbildungsniveau sogar abgesenkt und erst 2023 das Niveau vor 2019 wieder erreicht“, sagt Hebenstreit, der auch ÖBB-Konzernbetriebsratsvorsitzender ist.

vida-Forderungen:

- Kein Herabsetzen des Mindestalters für Lokführer:innen
- Kein Ausbildungsdumping durch den Wegfall gesetzlicher Rahmenbedingungen
- Aufrechterhaltung der behördlichen Genehmigung für Dienstvorschriften und Ausbildungen
- Gleiche Regelungen für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen
- Bahnstandards hinsichtlich Ausbildung, Sicherheit und Technik in Europa weiter vereinheitlichen aber nicht absenken
- Mehr Kontrollpersonal für die Eisenbahnüberwachung
- Mehr Investitionen in Lehr- und Ausbildungsplätze im Eisenbahnbereich: Die Politik muss mehr Mittel zur Verfügung stellen
- Arbeitsbedingungen und Löhne im Bahnsektor verbessern, damit die Betriebe wieder als attraktiver Arbeitgeber wahrgenommen werden

Anhang:

Statistik Austria, Pressemitteilung: 13 108-136/23

Rückfragen & Kontakt:

Gewerkschaft vida/Öffentlichkeitsarbeit

Hansjörg Miethling

Tel.: 0664 / 614 57 33

E-Mail: hansjoerg.miethling@vida.at

Internet: www.vida.at