

## TOP 3.7.8 Erfolg für AK und vda: Mehr Personal am Zug

### 1. Beschreibung der Problematik

Seit einigen Jahren verkehren immer mehr Züge der ÖBB ohne ZugbegleiterInnen („SchaffnerInnen“) und das Personal wird in zahlreichen Bahnhöfen reduziert. Hintergrund dabei sind Einsparungsmaßnahmen.

Die AK hat die Reduktion im Zusammenhang mit der betrieblichen Sicherheit und mit der umfassenden Betreuung der Fahrgäste stets kritisiert und ist in vielen Verhandlungen und Gesprächen für eine Aufstockung bzw klare Vorgaben für alle Unternehmen über gesetzliche Änderungen eingetreten. Anfang 2017 wurde von den ÖBB nun angekündigt mehr Personal einzusetzen. Es werden:

- 130 neue ZugbegleiterInnen
- 250 neue Security-MitarbeiterInnen und
- 40 zusätzliche Personen in der Fahrgastinformation

eingesetzt. ZugbegleiterInnen und Security-MitarbeiterInnen sollen zudem künftig verstärkt in Teams unterwegs sein um - insbesondere in Tagesrandzügen oder bei Problemzügen - Übergriffen gegenüber den Beschäftigten und unter den Fahrgästen vorzubeugen.

### 2. Auswirkungen

Zu wenig Personal in den Zügen und auf den Bahnhöfen ist sowohl aus Sicht des Arbeitsmarktes, als auch aus Sicht der Betriebssicherheit und des Fahrgastkomforts problematisch. ZugbegleiterInnen erfüllen wichtige Aufgaben für die Fahrgäste:

- sicheres Ein- und Aussteigen (Abfertigen der Züge, Kontrolle des Gefahrenraums, Hilfe für in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen)
- Ansprechpartner bei Vorfällen (Sicherheit, Sicherheitsgefühl)
- kompetente Hilfe in Notsituationen (technische Gebrechen, Unfälle)
- Reiseinformation, problemloser Ticketkauf

Entsprechend der Reduktion des Personals zeigten sich negative Auswirkungen auf den Zugbetrieb. So nahmen die Übergriffe in den Zügen zu, sank das Sicherheitsgefühl der Reisenden und wurden bei Unfällen große Sicherheitslücken offenkundig.

Dies zeigte sich auch in der jüngsten Umfrage zu Sicherheitsempfinden von Reisenden (IFES 01/2017):

Frage: Wenn Sie an das Zugfahren denken, wie sicher fühlen Sie sich ganz persönlich in folgenden Situationen?



### 3. Stand der Verhandlungen

Der Zusicherung, mehr Personal auf der Schiene einzusetzen, waren lange Verhandlungen mit dem BMVIT (Eigentümerversreter und Behörde) und der ÖBB vorausgegangen. Dabei wurden - in enger Zusammenarbeit mit den Betriebsräten mehrerer ÖBB-Gesellschaften - Mängel aufgezeigt und der Behörde gemeldet. Die Mängel, wie Türstörungen, inadäquate Rettungskonzepte, Übergriffe, fehlende Rettungseinrichtungen, veraltete Türsicherungen betrafen in erster Linie die betriebliche Sicherheit. Parallel dazu wurden Lösungsvorschläge, etwa im Rahmen zahlreicher AK-Stellungnahmen, zum Eisenbahngesetz und den darauf basierenden Verordnungen (Eisenbahnbau- und Betriebsverordnung, Eisenbahnschutzvorschriften) vorgebracht. Viele von ihnen wurden auch von den Printmedien (allen voran in der Kurierserie „Bahn der verlorenen Zugteile“) übernommen.

Auf Drängen der Arbeitnehmervertretungen und aufgrund eines unabhängigen Rechtsgutachtens wurde seitens des BMVIT der ÖBB ein Maßnahmenpaket verordnet. Dieses sah das Besetzen der Züge mit ZugbegleiterInnen bei besonders problematischen Baureihen (Doppelstock, alte Schnellbahngarnituren) so lange vor, bis diese technisch nachgerüstet waren. Gleichermaßen mussten die Sicherheitskonzepte bei außergewöhnlichen Vorfällen überarbeitet werden. Diese Überarbeitung schloss auch mehr Personal, insbesondere in den Zügen, ein.

### 4. Position/Forderung der AK

Die gesetzten Maßnahmen tragen jedenfalls dazu bei dem Bahnverkehr sicherer und attraktiver zu gestalten. Inwieweit diese aber ausreichen, wird sich erst in den nächsten Monaten zeigen. Sollten sich weitere Mängel zeigen, wird die AK, gemeinsam mit den Betriebsräten und der Gewerkschaft, weiter auf Verbesserungen pochen.