

leasen). Wo keine bahnspezifischen Qualifikationen notwendig sind, kann auch Leiharbeit vorkommen. Wie ein Personalvertreter feststellt:

*„Konkret erinnere ich mich an die Werkstätten. Wenn dort Personalengpässe auftreten, ist durchaus nicht auszuschließen, dass man sich mit Leiharbeitern hilft. Von der Größenordnung ist das aber nicht wesentlich. Das sind zwischen 30 und 40 Leute.“ (Interview 4)*

In den Werkstätten – den Technische Services – sind zur Zeit 5.100 MitarbeiterInnen beschäftigt. Ebenfalls einen vergleichsweise geringen Anteil macht die Teilzeitbeschäftigung aus. Die rund 275 Teilzeitbeschäftigten stellen nicht einmal ein Prozent der Gesamtbeschäftigung dar. Hier gab es in den letzten Jahren auch keine wesentlichen Veränderungen.

### *Frauenbeschäftigung*

Die ÖBB sind nach wie vor ein ausgesprochener „Männerbetrieb“. Der Anteil von Frauen an der Gesamtbeschäftigung ist vergleichsweise gering. Über 44.000 Männern stehen etwas mehr als 3.000 Frauen gegenüber – das sind knapp mehr als sechs Prozent aller Beschäftigten. Nach Darstellung der Gewerkschaft hat an dieser Situation auch der erhöhte Wettbewerbsdruck und die starke Ausrichtung hin zu einem Dienstleistungsunternehmen bis dato nichts geändert. Im Gegenteil: Durch die Auslagerung der Reinigungsdienste wurden sogar Frauen abgebaut.

#### *3.1.5. Arbeitszeit*

Primär wirkt sich der Beschäftigungsabbau in einer Zunahme der Arbeitszeit aus. Seit 1998 liegt die Zahl der Überstunden konstant über sechs Millionen, wobei etwa die Hälfte ausbezahlt und der Rest ins nächste Jahr mitgenommen werden. D.h. jährlich fallen etwa drei Millionen neue Überstunden an, wobei es zuletzt einen leichten Rückgang gab. Umgerechnet in Vollzeitarbeitsplätze wären das nach Darstellung der Gewerkschaft 3000 bis 4000 zusätzliche Beschäftigte. Pro Beschäftigtem ist die Zahl der geleisteten Überstunden seit 1998 konstant hoch geblieben, in den letzten vier Jahren zeigt sich eine leicht steigende Tendenz. Im Jahr 2002 fielen pro MitarbeiterIn im Durchschnitt fast 130 Überstunden an. Aufgrund des Überstundenzuschlags sind Überstunden wesentlich teurer als Normalarbeitsstunden, aber die Geschäftsführung scheint hier eher höhere Kosten in Kauf zu nehmen, als zusätzliches Personal einzustellen (Interview 10).

Dabei treffen die Belastungen durch steigende Überstunden die ÖBB-MitarbeiterInnen höchst unterschiedlich. Speziell in jenen Bereichen, in denen zusätzliche Arbeit nicht auf mehrere MitarbeiterInnen aufgeteilt werden kann, wie bspw. bei den Lokführern, hat sich die Situation in den letzten Jahren extrem zugespitzt. Laut der Gewerkschaft der Eisenbahner hat sich bei den 4.300 Lokführern rund eine Million Überstunden angehäuft.

Tabelle 3-2: Entwicklung der Überstunden bei der ÖBB

	1998	1999	2000	2001	2002
Überstunden insgesamt	6.848.909	6.357.632	6.193.859	6.176.104	6.006.549
Barabfindung	3.514.907	3.448.391	3.374.978	3.439.406	3.151.861
Stundenrest	3.334.002	2.909.241	2.818.881	2.736.698	2.854.688
Überstunden insgesamt pro Mitarbeiter	127,0	120,9	122,2	127,3	127,8

Quelle: Gewerkschaft der Eisenbahner.

Nach Darstellung der Gewerkschaft werden die Lokführer bis an ihre physischen Leistungsgrenzen ausgelastet.<sup>27</sup>

*„In anderen Bereichen kann die zusätzliche Arbeit auf mehrere Mitarbeiter aufgeteilt werden. Bei Lokführern ist das nicht möglich. Der Lokführer muss eins zu eins ersetzt werden. D.h. immer wenn ein Lokführer... krankheitsbedingt ausfällt, muss ich einen anderen Lokführer der planmäßig frei hat, in den Dienst holen ... D.h. dass jede zusätzliche Abwesenheit die Freizeit der anderen beschneidet. Beim Urlaub kann ich es noch halbwegs planen, bei einer mittleren Grippe-Epidemie ist es aber nicht mehr planbar.“ (Interview 4)*

Aufgrund der Pläne der Unternehmensleitung, das Personal weiter zu reduzieren, kam es im Herbst 2002 zu Protesten der Eisenbahnergewerkschaft, in denen Beschäftigte „Dienst nach Vorschrift“ machten, wodurch es insbesondere in der Ostregion relativ rasch zu Zugsausfällen kam. „Dienst nach Vorschrift“ wurde in den jüngsten Auseinandersetzungen um die Restrukturierung der ÖBB im Herbst 2003 erneut gemacht.<sup>28</sup>

Eine andere Veränderung betrifft die Zunahme an Nachtdiensten: Durch den Ausbau des Güterverkehrs kommt es zu einer Ausbreitung von Nachtdiensten, weil der Güterverkehr hauptsächlich in der Nacht abgewickelt wird. Früher war es üblich, dass vor allem jüngere MitarbeiterInnen für Nachtdienste herangezogen wurden, während ältere MitarbeiterInnen aufgrund der damit verbundenen hohen Belastungen nach Möglichkeit geschont wurden. Durch den allgemeinen Personalnotstand ist das heute kaum mehr möglich (Interview 10).

### 3.1.6. Einkommen

An der Einkommenssituation der ÖBB-Bediensteten hat sich durch die Liberalisierung kaum etwas geändert. Lohnerhöhungen decken gerade einmal die Inflationsrate ab. Allerdings gab es in den letzten Jahren keine realen Lohninbußen. Wie es ein Personalvertreter ausgedrückt hat:

<sup>27</sup> Der Standard, 15. Oktober 2002.

<sup>28</sup> Der Standard, 26. August 2003.