

Das ist eine Reduktion um 20 Prozent. Allein zwischen März 2002 und März 2003 sank die Zahl der Lehrlinge von 918 auf 874 oder um fünf Prozent.

„Das schmerzt besonders. Im Bereich der Lehrlingsausbildung ist der Liberalisierungsdruck massiv spürbar.“ (Interview 10)

Unter dem Bedarf ausgebildet werden auch Lokführer – daher müssen die existierenden 4.300 Lokführer dauerhaft Überstunden leisten. Auch nach Darstellung der Unternehmensleitung fehlen im Moment in der Ostregion 700 Lokführer.³³ Zwar würden jedes Jahr 200 KandidatInnen zur 48wöchigen Lokführerausbildung zugelassen, aber rund ein Drittel würde das Handtuch werfen. Um den Bedarf zu decken, müssten daher laut Gewerkschaft jedes Jahr 280 bis 300 Personen eine Lokführerausbildung beginnen.³⁴

Darüber hinaus existieren beträchtliche Unterschiede in der Ausbildung bei der ÖBB und bei den Privatbahnen, die sich im Zuge der Liberalisierung negativ auf das gesamte Ausbildungsniveau im Eisenbahnsektor auswirken können. Obwohl sie die selben Prüfungen ablegen müssen, absolvieren Lokführer im Privatbahnbereich nur einen zweiwöchigen Kurs in der Zentralschule der ÖBB, während zukünftige ÖBB-Lokführer 48 Wochen lang ausgebildet werden. Einheitliche nationale oder europaweite Ausbildungsstandards existieren nicht. Daraus ziehen, ähnlich wie bei der Arbeitszeit, vor allem jene Unternehmen Vorteile, die keine oder geringe Standards anwenden.

3.1.9. Arbeitsbeziehungen³⁵

An den industriellen Beziehungen innerhalb der ÖBB hat sich bisher nichts geändert. Die Vertretung der Beschäftigten und Mitbestimmungsrechte sind in der Bahnbetriebsverfassung geregelt, die im Prinzip der Arbeitsverfassung entspricht, aber im Unterschied zur Arbeitsverfassung eine dritte Repräsentationsebene einzieht. Die Personalvertretung ist in drei Ebenen gegliedert:

- Vertrauenspersonenausschuss (örtliche Ebene)
- Personalausschuss (regional – vier Regionen)
- Zentralausschuss (Zentralbetriebsrat)

Wachsende Probleme ergeben sich allerdings daraus, dass für die ÖBB und für die Privatbahnen unterschiedliche Bestimmungen gelten, obwohl die Beschäftigten in beiden Bereichen von der Gewerkschaft der Eisenbahner vertreten werden (ÖBB MitarbeiterInnen unterliegen einer Dienstordnung und einem Gehaltsschema, Privatbahn-MitarbeiterInnen einem Kollektivvertrag). Der Kollektivvertrag der Privatbahnen stellt die Beschäftigten in vielen Punkten deutlich schlechter. Die Gewerkschaft hat trotzdem zugestimmt, um den kleinen Privatbahnen, die früher oft ums Überleben kämpften, zu helfen. Das waren kleine Betriebe mit einem eingeschränkten Betriebsfeld, die sich die ÖBB-Standards nicht leisten konnten. Heute

³³ Der Standard, 26. August 2003.

³⁴ Der Standard, 16. Oktober 2002.

³⁵ Im Rahmen des ÖBB-Strukturgesetzes, das mit 1.1.2004 in Kraft tritt, ist die Arbeitnehmervertretung der ÖBB neu zu organisieren und hat sich nach dem Arbeitsverfassungsgesetz zu richten.

nützen die selben Betriebe aber die deutlich niedrigeren Standards (wie bspw. in der Ausbildung) als Wettbewerbsvorteil im Konkurrenzkampf mit den ÖBB.