



Oberösterreich

A-4020 Linz

Volksgartenstraße 40

Tel. (0 73 2) 69 06-2326

Fax (0 73 2) 69 06-62326

DVR 0077747

BAWAG-Konto  
46610 660 010

Anschrift: Postfach 394, 4021 Linz

Betriebsrat der ÖBB Traktion  
Fahrbetrieb Attnang  
zH Herrn Peter Groiss  
Heizhausgasse 21  
4800 Attnang-Puchheim

Bezug

--

Unser Zeichen

SP-Dr.MY/CZ

Bearbeiter/in

Dr. Klaus Mayr

Linz

04.10.2005

e:\7\_spolitik\rechtsschutz sp\rechtshilfe und -vertretung\br oebb  
traktion attnang\rg 050927.doc

### Verkehrszuwartezeiten, Urlaubsregelung

Sehr geehrter Herr Groiss!

Herr Hans Ahammer, Mitglied Ihres Betriebsrates, hat uns folgenden Sachverhalt geschildert und um eine rechtliche Stellungnahme er-  
sucht:

1. Im Kollektivvertrag zur Regelung der Arbeitszeit für Mitarbei-  
ter der ÖBB ist in § 3 Punkt 4b geregelt, dass beim Fahrpersonal  
und beim sonstigen fahrplangebundenen stationären Personal die  
tägliche Normalarbeitszeit zehn Stunden nicht überschreiten darf.  
In Ausnahmefällen kann diese auf 12 Stunden ausgedehnt werden. Für  
Triebfahrzeugführer normiert § 11 Punkt 1 die Sonderbestimmung,  
dass die Fahrzeit in der Tagschicht neun Stunden, in der Nacht-  
schicht acht Stunden nicht überschreiten darf. In § 11 Punkt 2  
wird die Fahrzeit als die Dauer der geplanten Tätigkeit, während  
der der Triebfahrzeugführer die Verantwortung für die Traktions-  
einheit trägt, ausgenommen die Zeit, die für das Auf- und Abrüsten  
der Traktionseinheit eingeplant ist, definiert. Sie schließt die





Oberösterreich

geplanten Unterbrechungen ein, in denen der Triebfahrzeugführer für die Traktionseinheit verantwortlich bleibt.

In der Praxis kommt es dazu, dass Triebfahrzeugführer mit ihrer Lokomotive auf einen anderen Zug warten müssen, um dort angehängt zu werden. Diese Zeit und auch sonstige Fahrzeiten, in der eine Lokomotive abgehängt wird, der Triebfahrzeugführer mit dieser Lokomotive zu einem anderen Zug fahren muss, um dort angehängt zu werden, werden als „Verkehrszuwartezeiten“ bezeichnet. Obwohl hier durchgehend mit der Lokomotive zu fahren ist, wird vom Zeitpunkt des Abhängens bis zum Anhängen beim neuen Zug diese Zeit als Verkehrszuwartezeit gerechnet.

Bis 24. Juli 2005 wurden diese Verkehrszuwartezeiten entsprechend § 11 Punkt 2 des genannten Kollektivvertrages in die Fahrzeit eingerechnet. Mit Schreiben vom 24. Juni 2005 wurde von der Geschäftsführung angekündigt, dass ab 25. Juli 2005 die Verkehrszuwartezeit zwar mit ihrer tatsächlichen Dauer, maximal aber mit zehn Minuten als Fahrzeit gewertet wird. Dazu existiert ein sogenannter Vermerk mit „Verkehrszuwartezeiten“ vom 27. Juni 2005, welcher von Herrn Burger als „Zentralbetriebsrat“ und Herrn Haberzettl unterfertigt ist. Damit wird die Aussendung der Geschäftsführung bestätigt.

2. Das Urlaubsausmaß wird grundsätzlich in Werktagen mit 30 bzw. 36 pro Urlaubsjahr berechnet. Parallel dazu wird jedoch das Urlaubsguthaben auch in Arbeitsstunden (200 bzw. 240 pro Urlaubsjahr) gemäß der Urlaubsdienstanweisung in der Fassung der Abänderung A-412-1-2004 ausgewiesen. In Anbetracht dessen, dass die konkrete Arbeitszeiteinteilung oft erst nach der Genehmigung des Urlaubs erfolgt, werden dann als verbrauchte Urlaubsstunden die konkret eingeteilten fiktiven Arbeitsstunden abgezogen. Es kommt nun häufig dazu, dass das gesamte Urlaubsguthaben bereits früher verbraucht ist als das gesamte Urlaubsguthaben von 30 bzw.





Oberösterreich

36 Werktagen. Da eine Dienstschicht bis zu 15 Stunden pro Tag dauern kann, werden bis zu 15 Stunden für einen Urlaubstag vom Urlaubskonto abgezogen. Wenn das Urlaubsstundenguthaben verbraucht ist, können zwar weitere Urlaubstage konsumiert werden, doch müssen alle Stunden, welche über das Urlaubsguthaben hinausgehen, eingearbeitet werden.

Wir teilen Ihnen zur Frage, ob diese Vorgangsweise des Arbeitgebers in beiden Bereichen rechtens ist, Folgendes mit:

1. Verkehrszuwartezeiten:

Ob Verkehrszuwartezeiten als Fahrzeit zu beurteilen sind, richtet sich nach § 11 Punkt 2 des Kollektivvertrages zur Regelung der Arbeitszeit für Mitarbeiter der ÖBB. Danach ist die Fahrzeit die Dauer der geplanten Tätigkeit, während der der Triebfahrzeugführer die Verantwortung für die Traktionseinheit trägt, ausgenommen die Zeit, die für das Auf- und Abrüsten der Traktionseinheit eingeplant ist. Sie schließt die geplanten Unterbrechungen ein, in denen der Triebfahrzeugführer für die Traktionseinheit verantwortlich bleibt. Dies bedeutet, dass auch jene Zeiten, in denen der Zug in einem Bahnhof steht (von dessen Ankunft bis zur Abfahrt) als Fahrzeit zu rechnen ist. Bei den gegenständlichen Verkehrszuwartezeiten handelt es sich um solche Zeiten, in denen der Triebfahrzeugführer die Lokomotive von einem abgehängten Zug zu einem anderen Zug fährt, um dort wieder angehängt zu werden. Da es sich dabei um keine Zeit handelt, die für das Auf- und Abrüsten der Traktionseinheit eingeplant ist, sondern um die ureigenste Tätigkeit des Triebfahrzeugführers, nämlich das Führen der Lok, liegt in dieser Zeit selbstverständlich auch die Verantwortung des Triebfahrzeugführers für die Traktionseinheit vor. Wenn bereits Fahrtunterbrechungen als Fahrzeit zählen, so müssen diese Verkehrszuwartezeiten umso mehr als Fahrzeit im Sinne des § 11 Punkt

