

3631/AB XXI.GP

Eingelangt am: 17.05.2002

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 3660/J-NR/2002 betreffend Sparprogramm der ÖBB auf Kosten der Sicherheit, die die Abgeordneten Dietachmayr und GenossInnen am 21. März 2002 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Frage 1:

Welche konkreten Maßnahmen zur Steigerung der Sicherheit im Schienenverkehr werden Sie angesichts des dramatischen Unfalls in Wampersdorf mit 6 Toten und 14 teils schwer Verletzten einfordern?

Antwort:

Dazu ist anzumerken, dass das Ereignis von Wampersdorf derzeit noch Gegenstand eines laufenden Verfahrens ist.

Zu der im Motiventeil geäußerten Auffassung, dass Verschieber keine spezielle Ausbildung zur Abwicklung von Bremsproben besitzen, ist festzuhalten, dass das Verschubpersonal sehr wohl eine derartige Ausbildung erhält und daher eine diesbezügliche Kausalität mit dem Unfallgeschehen grundsätzlich nicht nachvollziehbar ist.

Unabhängig davon sind seitens der österreichischen Bundesbahnen unter anderem nachstehende Maßnahmen geplant, die kurz- und mittelfristig umgesetzt werden sollen:

- Überprüfung und erforderlichenfalls Überarbeitung des bestehenden Regelwerkes;
- Überprüfung und erforderlichenfalls Neustrukturierung der betriebstechnischen Verfahrensabläufe;
- Aufarbeitung des Ereignisses im Rahmen gezielter Mitarbeiterschulungen; verstärkte fahrzeugtechnische Untersuchungen der Züge;
- Kontrolle der Effektivität der Vertrauenswagenübernahme an den Grenzen;
- Ausrüstung aller Streckenlokomotiven mit Zugfunk bis Ende 2002; konsequente Fortsetzung der bereits begonnenen Implementierung eines Sicherheitsmanagementsystems;
- Setzen von Initiativen in internationalen Gremien zur Schaffung technischer Voraussetzungen für die Normung der sicherheitsrelevanten Bauteile von Fahrzeugen;

- Überprüfung und erforderlichenfalls Überarbeitung der technischen Grundlagen für den Austausch von Fahrzeugen im internationalen Eisenbahnverkehr.

Frage 2:

Welche konkreten Schritte werden Sie setzen bzw. einfordern, damit der Fuhrpark der ÖBB (hunderte Loks sollen nicht einsatzbereit sein) wieder voll einsatzbereit wird?

Antwort:

Es ist richtig, dass die Verfügbarkeit des ÖBB Fuhrparks zeitweise unbefriedigend war. Mit Stichtag 2. April 2002 wurde von der Obersten Eisenbahnbehörde der exakte Stand aller Triebfahrzeuge (Lokomotiven und Triebwagen) mit nachstehendem Ergebnis erhoben:

Von den 1462 insgesamt im Bestand der ÖBB befindlichen Triebfahrzeugen waren 83,25% voll einsatzfähig. Die restlichen 16,75% waren zum größeren Teil zu routinemäßigen Wartungsarbeiten abgestellt, die zur Erhaltung eines verkehr- und betriebssicheren Zustandes erforderlich sind. Einige Triebfahrzeuge sind zwecks technischer Aufrüstung (Umbauten u.a. Motortausch, Aufrüstung auf Funkfernsteuerung) in den Werken und Servicestellen abgestellt, es gibt jedoch nur sehr vereinzelt Abstellungen wegen mangelnder Ersatzteile, sodass angesichts der nunmehr zügig erfolgenden Neuauslieferung von elektrischen und Diesel-Lokomotiven auch bei allfälliger Bedarfssteigerung ausreichend viele Lokomotiven zur Verfügung stehen.

Wie die ÖBB dazu mitteilen, beginnt derzeit die sukzessive Beschaffung von 560 Triebfahrzeugen, die bis 2006 abgeschlossen sein soll und die größte Fahrparkerneuerungsoffensive seit Bestehen des Unternehmens darstellt. Trotz dieses umfangreichen Beschaffungsprogramms kommt es bis Ende 2003 noch zum Einsatz von bis zu 50 Jahre alten Triebfahrzeugen.

Die durch das Lokbeschaffungsprogramm in Bälde zur Ausmusterung bestimmten alten Lokomotiven erfordern aufgrund des Einsatzes, der topographischen Verhältnisse und der extremen Witterungsverhältnissen einen erhöhten korrektiven Instandsetzungsaufwand. Ein spezielles Instandhaltungsmanagement der ÖBB führt jedoch zu einer bestmöglichen Bewältigung von Extremsituationen.

Frage 3:

Welche Maßnahmen haben Sie bisher eingefordert, damit bei der ÖBB künftig mehr Personal in den Werkstätten und für die Tätigkeit der Wagenmeister verwendet wird?

Antwort:

Die Anzahl der Werkstättenmitarbeiter bzw. Wagenmeister richtet sich nach dem jeweiligen Leistungsumfang. Kurzfristige Spitzenbedarfe werden durch Mehrleistungen abgedeckt. Bei längerfristigem Bedarf wird die Mitarbeiterzahl entsprechend angepasst.

Fragen 4 und 5:

Wird es zur umstrittenen Trennung der ÖBB in eine Infrastruktur- und eine Absatzgesellschaft kommen?

Falls ja, was sind die konkreten Vor- und Nachteile dieser Trennung?

Antwort:

Die in der Richtlinie 91/440 formulierte Zielsetzung einer vorzunehmenden rechnerischen Trennung der Bereiche Infrastruktur und Absatz ist von Seiten des österreichischen Gesetzgebers mit dem Bundesbahngesetz 1992 bereits realisiert worden. Weitergehende Entscheidungen sind derzeit Gegenstand von Beratungen in der Regierung.

Frage 6:

Welche konkreten Pläne hat ÖBB-Generaldirektor Rüdiger vorm Walde betreffend der Zukunft der ÖBB?

Antwort:

Ich verweise auf die Antwort zu Fragepunkt 5.

Frage 7:

Wie viel Personal soll bei der ÖBB bis 2005 noch abgebaut werden?

Antwort:

Die Personalentwicklungsstrategie der ÖBB betrifft den internen Geschäftsbereich des Unternehmensbereiches Absatz der ÖBB. Gemäß Art. 52 Abs. 2 B-VG besteht ein Interpellationsrecht des Nationalrates nach Art. 52 Abs. 1 B-VG hinsichtlich aller Unternehmungen, für die der Rechnungshof (nach Art. 126b Abs. 2 B-VG) ein Prüfungsrecht hat. In inhaltlicher Hinsicht kann sich dieses Interpellationsrecht allerdings .nur auf die Rechte des Bundes (zB Anteilsrechte in der Hauptversammlung einer Aktiengesellschaft) und die Ingerenzmöglichkeiten seiner Organe beziehen, nicht jedoch auf die Tätigkeit der Organe der juristischen Person, die von den Eigentümern bestellt wurden." (AB 1142 BlgNR 18. GP, 4 f).

Diese Teilfrage hat nicht die Rechte des Bundes und die Ingerenzmöglichkeiten seiner Organe, sondern die Geschäftsführung dieser zum Inhalt und betreffen damit keinen Gegenstand der Vollziehung im Sinne des Art. 52 Abs. 2 B-VG.

Wie mir die ÖBB dazu mitteilt, stellt die Personalentwicklungsstrategie der ÖBB einen internen Geschäftsbereich des Unternehmens dar, über welchen die Geschäftsführung aus Wettbewerbsgründen keine Auskunft erteilen kann.