

II-9574 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

Nr. 4711 A

1993 -04- 23

A N F R A G E

der Abgeordneten Apfelbeck, Rosenstingl und Kollegen

an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr

betreffend: sparsamen Personaleinsatz bei gemeinsam von den ÖBB und Privatbahnen betriebenen Verkehren

Im Fall der gemeinsam von den Steiermärkischen Landesbahnen und den ÖBB betriebenen Verbindung Graz – Gleisdorf – Weiz wird bis heute aus sachlich nicht zu rechtfertigenden Gründen in Gleisdorf ein Triebfahrzeugführerwechsel durchgeführt. Dieser Unfug, der bereits vom Rechnungshof heftig kritisiert wurde, da dadurch logischerweise die doppelten Personalkosten anfallen, weil immer entweder der ÖBB- oder der STMLB-Lokführer unbeschäftigt ist wird darüberhinaus aber auch bei anderen, ähnlich gelagerten Fällen praktiziert, beispielsweise auf der Strecke Wels – Lambach – Haag, die von den ÖBB gemeinsam mit Stern & Hafferl betrieben wird.

Die offizielle Begründung, unterschiedliche Ausbildungsstandards einerseits und Betriebsvorschriften, die den auf den Privatbahnen selbverständlichen Einmannbetrieb auf ÖBB-Strecken verbieten, unterstreicht nur die Unsinnigkeit dieser Praxis, da sie aufzeigt, daß im ÖBB-Bereich mögliche und technisch vorgesehene Einsparungsmaßnahmen nicht ergriffen werden. Hinsichtlich der Triebfahrzeugführerausbildung ist dies ebenso unsinnig, da es sich im Fall der STMLB um ein zu ÖBB-Fahrzeugen völlig typengleiches Fahrzeug handelt, bei dem keinerlei Schwierigkeiten zu erwarten wären. Anders im Fall Stern & Hafferl: hier stehen 2 Einzelstücke Reihe 4855 im Einsatz, die in der Praxis von ÖBB-Lokführern kaum gefahren werden, vielmehr üben diese in der Regel lediglich Lotsenfunktion aus, während die erfahrenen Triebfahrzeugführer der Privatbahn bis Wels durchfahren.

fpc106/weiz.apf

Tatsächlich führt dieser mutwillig hohe Personaleinsatz, der offensichtlich auf ein ungeschriebenes Gesetz der ÖBB, auf ihren Gleisen keine Privatbahnen fahren zu lassen, gerade im Bereich der ohnehin nie kostendeckenden Nebenbahnen, die mit Steuergeldern subventioniert werden, zu einer völlig sinnlosen Geldverschwendung. Gerade unter diesem Aspekt ist zu hinterfragen, in welcher Form der Verkehrsminister, trotz der Tatsache, daß er nach dem neuen ÖBB-Gesetz nicht mehr für operativen Entscheidungen der ÖBB zuständig ist, hier für eine effiziente Betriebsabwicklung zu sorgen gedenkt, zumal er sehr wohl die Verantwortung für die eine möglichst sparsame Erbringung der bestellten gemeinwirtschaftlichen Leistungen trägt.

Die unterzeichneten Abgeordneten stellen daher an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr nachstehende

Anfrage:

1. Ist es richtig, daß auf der Strecke Graz – Gleisdorf (29km) Triebwagen der Steiermärkischen Landesbahnen, die baugleich zu den ÖBB-Triebwagen Reihe 5047 sind ÖBB-Personal, auf den restlichen 15 km bis Weiz aber Triebfahrzeugführer der STMLB bedient werden?
2. Um welche Leistungen genau handelt es sich bei den Verschubaufgaben, die laut Angaben der ÖBB durch – das aufgrund des Personalwechsels in Gleisdorf unbeschäftigte – Personal ausgeführt werden, zumal Personenzugbegleitpersonal kaum bei Verschubarbeiten zu beschäftigen sein dürfte?
3. Aufgrund welcher sachlichen Hindernisse konnte keine Vereinbarung mit den STMLB über einen gemeinsamen Betrieb der Strecke Weiz–Graz, beispielsweise abwechselnd mit ÖBB- und STMLB-Personal, getroffen werden?

4. Ist es richtig, daß die fraglichen Triebwagen im Bereich der STMLB im Einmannbetrieb, auf ÖBB-Gleisen aber mit Zugbegleitpersonal geführt werden?
5. Warum werden auf zahlreichen ÖBB-Strecken die für Einmannbetrieb ausgerüsteten und eigens für den wirtschaftlicheren Nebenbahnbetrieb beschafften Triebwagen 5047 mit Schaffner bzw. Zugführer zusätzlich zum Triebfahrzeugführer betrieben, was erhebliche zusätzliche Personalkosten verursacht?
6. Ist es richtig, daß eine diesbezügliche Vorschrift den Einmannbetrieb teilweise unmöglich macht, wenn ja, wie ist deren Wortlaut und was spricht dafür, eine solche Bestimmung, die zu unwirtschaftlicher Betriebsführung zwingt, aufrechtzuerhalten?
7. Auf welchen Strecken werden derzeit Treibwagen der Reihe 5047 eingesetzt, auf welchen davon im Einmannbetrieb, welchen Anteil macht dies aus und welche Einsparungen wären durch eine Ausdehnung des Einmannbetriebs auf alle Einsatzstrecken möglich?
8. Welche Probleme stehen einem durchgehenden Einsatz der mit den beiden einzigen Triebwagen Reihe 4855 der von Stern & Hafferl betriebenen Lokbahn Lambach-Haag wesentlich besser als ÖBB-Lokführer vertrauten STH-Triebfahrzeugführern bis Wels im Wege?
9. Ist es richtig, daß die ÖBB-Triebfahrzeugführer aufgrund der erwähnten verhältnismäßig geringen Erfahrung mit den beiden Einzelstücken Reihe 4855 vielfach nur als Lotsen auf diesen Triebwagen bis Wels mitfahren, während diese ohnedies vom STH-Personal bedient werden?
10. Ist es richtig, daß seitens der ÖBB-Personalvertretung grundsätzliche Bedenken bezüglich des Einsatzes von ÖBB-fremden Personal auf ÖBB-Strecken bestehen, wenn ja, welcher Art sind diese Bedenken?

11. Welche Zusatzqualifikationen müßten Privatbahn–Triebfahrzeugführer erwerben, um im gemeinsamen Betrieb auf ÖBB–Strecken Dienst tun zu können und welche Kosten würde dies verursachen?
12. Welche Kosten entstehen den ÖBB aufgrund der beispielsweise im Fall der STH–Triebwagen erforderlichen zusätzlichen Ausbildung für den Dienst auf diesen Fahrzeugen, wieviele Triebfahrzeugführer wurden hierfür ausgebildet?
13. Ist es richtig, daß die speziell erforderliche Ausbildung für zusätzliche Fahrzeuge die Flexibilität bei der Erstellung der ÖBB–Dienstpläne einschränkt?
14. Welche Kosten verursacht eine Stunde untätiges Warten eines ÖBB–Triebfahrzeugführers, eines Schaffners, eines Zugführers durchschnittlich ?
15. Ist es richtig, daß auch in zahlreichen anderen Bereichen, beispielsweise durchgehende Züge Graz– Übelbach, Neusiedlerseebahn, Strecke nach Lackenbach im Bereich der GySEV/ROcEE usw. sinnvolle Kooperationen der ÖBB mit Privatbahnen aufgrund ähnlicher Probleme nicht bzw. nur in eingeschränkter Form zustande kamen?
16. Welche Schritte werden Sie als sowohl für die Privatbahnfinanzierung als auch für die Bestellung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen Nebenbahnen, Nahverkehr und Tarife setzen, um diese unwirtschaftliche Vorgangsweise beim Personaleinsatz bei durchgehenden Zügen Privatbahn–ÖBB, die offensichtlich auf ungerechtfertigten Widerständen der ÖBB beruht, abzustellen?