

II-8412 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode



REPUBLIK ÖSTERREICH  
DER BUNDESMINISTER FÜR  
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR  
DIPL.-ING. DR. RUDOLF STREICHER

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2  
Tel. (0222) 711 62-9100  
Teletex (232) 3221155  
Telex 61 3221155  
Telefax (0222) 73 78 76  
DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 5905/21-4-89

3906 IAB

1989 -08- 07

zu 3902 IJ

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.  
Burgstaller und Genossen vom 7. Juni 1989,  
Nr. 3902/J-NR/89, "Hauptwerkstätte der ÖBB  
in Knittelfeld"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Warum ist es nicht möglich, den ÖBB-Bediensteten eine verstärkte Mitbestimmung bei der Wahl der Arbeitszeit in einem Einschichtbetrieb zu gewährleisten?"

Den ÖBB-Bediensteten wird im Rahmen der dienstlichen Möglichkeiten eine Mitbestimmung bei der Wahl der Arbeitszeit eingeräumt.

Gemäß der Dienstvorschrift P 10 (Dienstdauer Vorschrift für das Personal der ÖBB) fällt die Erstellung von Dienstplänen in die Kompetenz des Dienststellenvorstandes und muß im Einvernehmen mit der Personalvertretung erfolgen. Zur wirtschaftlichen Organisation der Arbeitsabläufe in einer Hauptwerkstätte ist es aber auch erforderlich, einheitliche Dienstzeiten festzulegen. Durch die Mitwirkung der Personalvertretung wird die größtmögliche Berücksichtigung der Wünsche des Personals gewährleistet.

Zu Frage 2:

"Wurden der Schichtbetrieb bzw. die Arbeitszeiten mit den zuständigen Personalvertretern vereinbart?"

- 2 -

Der Schichtbetrieb, welcher aufgrund der Erfordernisse des Betriebes bzw. durch Bauarbeiten für die Modernisierung der Werkstätte erforderlich und zeitlich begrenzt ist, wurde in Abstimmung der Arbeitszeit mit dem Personal und der zuständigen Personalvertretung vereinbart.

Zu Frage 3:

"Warum wird bei einem Zweischichtbetrieb eine Arbeitszeit gewählt - z.B. Schichtbeginn 4 Uhr früh -, die einem Pendler die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel unmöglich macht?"

Der im Zusammenhang mit der Durchführung einer angeordneten Überzeit oder eines Schichtbetriebes festgelegte Dienstbeginn um 4 Uhr früh kommt weitestgehend dem Wunsch des Personal entgegen und wird von der Mehrheit der Bediensteten jeder anderen Regelung vorgezogen.

In der Hauptwerkstätte Knittelfeld wurde die derzeit gültige Arbeitszeit (Montag bis Donnerstag von 6.30 bis 12 Uhr und 13 bis 16 Uhr, Freitag von 6.30 bis 12.30 Uhr) im Einvernehmen mit der örtlichen Personalvertretung festgelegt.

Zu Frage 4:

"Wann wurde die letzte Überprüfung durch das Arbeitsinspektorat vorgenommen und mit welchem Ergebnis?"

Die letzten Überprüfungen bzw. Besichtigungen der Hauptwerkstätte Knittelfeld durch das Verkehrsarbeitsinspektorat wurden am 24.5.1988 und am 29.12.1988 jeweils im Beisein eines Vertreters der ÖBB wie auch des Personals durchgeführt und brachten folgendes Ergebnis:

Am 24. Mai 1988:

- Schweißrauchabsaugung erforderlich für Spenglerarbeiten in der Wagenbaunebenhalle (inzwischen wurden diesbezügliche Arbeiten dort eingestellt, Schreiben der ÖBB vom 17. Jänner 1989)

- 3 -

- Aufzugproblem - bereits Abhilfemaßnahmen getroffen
- Sonnenschutzproblem - ebenfalls bereits Abhilfemaßnahmen getroffen
- Schutz gegen Kaltreiniger-Dämpfe bei Abspritzstand für Lokrahmen in Verbindung mit Verbesserung der Raumlüftung - aufgrund der bestehenden, alten Bausubstanz ist der Einbau einer Kanalabsaugung nicht möglich. Die derzeitigen Planungen der ÖBB sehen jedoch die Konzentrierung der Reinigungsarbeiten in einem Anbau der Lokmontage-Halle vor.
- Schutzmaßnahmen für Farbspritzen in der Lokmontage-Halle. Neubau einer weiteren (2.) Spritzkabine erforderlich (bei Einschichtbetrieb - wie jetzt praktiziert) - aufgrund der alten Bausubstanz ist der Neubau einer weiteren Spritzkabine nicht vorgesehen. Die ÖBB haben jedoch Vorsorge getroffen, daß Ausbesserungsarbeiten des Anstriches an Blechteilen von Triebfahrzeugen grundsätzlich nur außerhalb der normalen Dienstzeit vorgenommen werden, damit eine Gefährdung der Übrigen, nicht mit Schutzmasken ausgerüsteten Bediensteten, unterbleibt. Selbstverständlich wird von den ÖBB dafür Sorge getragen, daß die mit Anstricharbeiten befaßten Bediensteten mit entsprechender Schutzausrüstung (Schutzanzug und Schutzmaske) ausgerüstet sind.

Am 29. Dezember 1989

- schlechter Zustand der Hallentore - schädliche Zugluft - Es sind seither bereits 5 Tore saniert worden, 9 weitere Tore sind zur Sanierung vorgesehen.
- schlechter Erhaltungszustand von Sanitäreinrichtungen (Bäder, Aborte) - An der Sanierung wird bereits gearbeitet.
- Absaugung für Brennschneidemaschinen in der Schmiede und Lehrschweißerei - Ein Konzept für die Einrichtung von entsprechenden Absaugvorrichtungen wurde bereits erstellt. Die Realisierung ist schrittweise bis Ende 1990 geplant.

Zu Frage 5:

"Welche gesundheitliche Belastungen entstehen für die ÖBB-Bediensteten durch nichtinstallierte Lüftungsabsauge- und sonstige Umlufteinrichtungen?"

Es entstehen Lösungsmitteldämpfe geringen Umfangs durch Farbspritzarbeiten. Das VAI hat bereits mehrmals, zuletzt mit Schreiben vom 30. Mai 1988 eine zweite Farbspritzkabine vorgeschrieben.

Ferner entstehen Gase und Rauch durch Elektroschweiß- und Autogenschneidarbeiten. Diese werden in der warmen Jahreszeit über geöffnete Dachfenster abgeführt. In der kalten Jahreszeit sind diese Fenster geschlossen, weil der Wärmeverlust zu groß wäre (zusätzliche Wärmeverluste durch den schlechten Erhaltungszustand der Halle).

Die in der kalten Jahreszeit auftretende Beeinträchtigung durch die genannten Dämpfe, Gase und Rauch tritt immer nur kurzzeitig auf, sodaß insgesamt keine gesundheitliche Gefährdung besteht.

Die Elektroschweißer werden jährlich gemäß § 8 Arbeitnehmerschutzgesetz untersucht und es wurde noch bei keinem einzigen Arbeitnehmer eine Schädigung festgestellt.

Zu Frage 6:

"Wie ist es möglich, daß im Betrieb noch mit Asbest gearbeitet wird, die Arbeitnehmer dabei lediglich mit Mundschutz ausgestattet sind und dies, obwohl ein Arbeiten mit Asbest seit langem aus arbeitsmedizinischen Gründen verboten ist?"

Es werden derzeit asbesthältige Matten zum Isolieren von Auspuffsammlern verwendet. Diese Matten werden mit Schere oder Messer manuell geschnitten, wobei einzelne Fasern, aber kein Feinstaub anfallen. Die Staubmaske ist daher als Atemschutz vollkommen ausreichend. Diese Feststellung hat auch der zuständige Bahnbetriebsarzt getroffen.

