



**II-2900 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. 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) 713 78 76
DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 5905/51-4-91

1138 IAB

1991 -07- 15

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg. zu 1134 IJ
Rosenstingl und Kollegen vom 16. Mai 1991,
Nr. 1134/J-NR/1991, "Umsetzung der bisherigen
Rationalisierungsstudien"

Im Allgemeinen:

Einleitend ist festzustellen, daß in der Anfragestellung der Fragen 1 und 2 kein Unternehmen genannt wird, auf das sich die Anfrage bezieht. Ich schließe jedoch aus der Fragestellung, daß die ÖBB gemeint ist, und beantworte daher die Fragen in diesem Sinne.

Gemäß dem von den ÖBB mit der Firma Diebold abgeschlossenen Werkvertrag umfaßte die Untersuchung sowohl die Durchführung einer Gemeinkosten-Wertanalyse (GWA) als auch die Erstellung eines organisatorischen Rahmenkonzeptes.

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Wieviel Prozent der Bediensteten - gemessen an der Summe sämtlicher Bediensteter - sind durch die Realisierung von Empfehlungen der bisher durchgeführten Studien tatsächlich einzusparen?"

- a) Wieviele wurden schon eingespart?
- b) Warum wurde das Einsparungspotential noch nicht ausgeschöpft?
- c) Sollte ein sofortiges Einsparen aus dienst- und besoldungsrechtlichen Gründen nicht möglich sein; wird der natürliche Abgang konsequent genutzt?"

- 2 -

Das Ergebnis der Gemeinkosten-Wertanalyse der Firma Diebold erbrachte im Bereich ausgewählter Verwaltungstätigkeiten der ÖBB ein Einsparungspotential (in Mannjahren) in der Höhe von ca. 20 % vom Untersuchungsumfang. Die methodisch generierten Einsparungsideen wurden anschließend ÖBB-intern auch auf die nicht von der Untersuchung betroffenen Organisationseinheiten umgelegt und danach auf "volle Köpfe" (= tatsächlich einzusparende Bedienstete) bereinigt (850 Bedienstete).

lit. a:

Im Bereich der reinen Verwaltungstätigkeiten wurden bis zum 1. Quartal 1991 226 Bedienstete eingespart.

lit. b:

Die derzeit noch nicht personell realisierten Einsparungen beruhen auf noch nicht durchgeführter sachlicher Realisierung, insbesondere bei den ADV-Großprojekten.

lit. c:

Gemäß Realisierungskonzept zur GWA erfolgt die personelle Realisierung im Rahmen der periodisch stattfindenden Stellenplanverhandlungen durch Nicht-Nachbesetzung von natürlichen Abgängen bzw. im Rahmen von Sozialplänen. Darüberhinaus wird aus dem Einsparungspotential auch der Personalbedarf für neue Funktionen gedeckt.

Zu Frage 2:

"Nachdem weder eine Einsparung um die angestrebten 25 % sichtbar ist, noch eine Effektivitätssteigerung, gemessen am Ergebnis des Gesamtunternehmens, stellt sich die Frage, welche Potentiale überhaupt realisiert worden sind.

- a) Welche Verwaltungsabläufe wurden eingespart oder gestrafft?
- b) Welche Organisationseinrichtungen wurden zusammengelegt oder aufgelöst?
- c) Welche hierarchischen Zwischenebenen wurden aufgelassen?

- 3 -

Grundsätzlich ist festzuhalten, daß von 1988 auf 1990 der Personalstand im Jahresdurchschnitt von 67.875 Mitarbeiter auf 66.929 Mitarbeiter weiter abgesenkt werden konnte, obwohl bereits in den Jahren davor der Personalstand beträchtlich verringert wurde (1986 auf 1987 um 1.195 Mitarbeiter und 1987 auf 1988 um 1.605 Mitarbeiter).

Die Güterverkehrsleistungen sind von 1988 auf 1990 von 11,2 Mrd Tonnenkilometer auf 12,7 Mrd Tonnenkilometer und die Personenverkehrsleistungen im gleichen Zeitraum von 7,8 Mrd Personenkilometer auf 8,6 Mrd Personenkilometer gestiegen. Die Effektivität ist daher wesentlich gestiegen.

lit a:

Durch das Prinzip der "differenzierten Zweistufigkeit der Entscheidungsstrukturen" wurde die Organisation des Gesamtunternehmens dahingehend gestrafft, daß bei einer grundsätzlichen dreistufigen Aufbauorganisation bei den Entscheidungsprozessen jeweils nur 2 Instanzen befaßt sind.

Dieses Prinzip spiegelt sich auch in der Aufbauorganisation durch die direkte Unterstellung von Dienststellen unmittelbar unter die Generaldirektion wider (Beilage 1).

Konkrete Beispiele sind in den Beilagen 2 bis 5 enthalten.

lit. b:

Im Rahmen der Strukturorganisationsreform wurden folgende Organisationseinheiten zusammengelegt bzw. aufgelöst:

- Zusammenlegung der Finanzdirektion und der Stabstelle Betriebswirtschaft zu einer Fachstelle Betriebswirtschaft, Rechnungs- und Finanzwesen
- Zusammenlegung der Arbeitsgebiete "Besondere Finanzangelegenheiten" und "Abgaben, Finanzstatistik und Geschäftsbericht"

- 4 -

- Zusammenlegung der Werke Wörth mit der Hauptwerkstätte St. Pölten
- Zusammenlegung von Personal-, Material- und Rechnungsbüros zu Verwaltungsknoten (z.B. Konzentration der Verwaltungstätigkeit der Signal-, Fernmelde- und Elektrostreckenleitung Linz in der Signalstreckenleitung Linz).

lit. c:

Durch das Modell der differenzierten Zweistufigkeit wird in den Fällen der direkt der Generaldirektion unterstellten Dienststellen die Bundesbahndirektion als Zwischenebene ausgeschaltet. Darüberhinaus wird innerhalb der Bundesbahndirektionen die Entscheidungshierarchie von 3 Ebenen auf eine Entscheidungsebene pro Ressort minimiert (Beilage 6).

Eine Gesamtübersicht über die wesentlichen im Rahmen der Strukturorganisationsreform durchgeführten Maßnahmen ist der Beilage 7 zu entnehmen.

Zu Frage 3:

"Aus verwaltungsökonomischer Sicht ist derzeit leider zuzugeben, daß die Österreichischen Bundesbahnen ohne eigene Rechtspersönlichkeit in ihrer Geschäftstätigkeit nicht nur dem Einfluß der Personalvertretung sondern auch jenem des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, des Bundesministers für Finanzen sowie dem des Bundeskanzlers unterliegen. Sind Sie daher bereit, eine - von Ihnen in der Öffentlichkeit wiederholt geforderte - eindeutige kaufmännische Verantwortung der Unternehmensführung analog jener für Vorstände oder Geschäftsführer anderer Kapitalgesellschaften zu erreichen?"

- a) Wenn nein, sind Sie wenigstens bereit zu verhindern, daß in einer Neuordnung der Österreichischen Bundesbahnen die derzeitige Situation nicht dahingehend verschlimmert wird, daß Einflüsse auf die Unternehmensführung die weder einer Organverantwortung wie bei Kapitalgesellschaften unterliegen noch sich einer politischen Kontrolle wie derzeit die Regierungsmitglieder gegenüber dem Parlament zu stellen haben derart verschlechtern werden, daß sowohl die Personalvertretung wie auch der dann zuständige Ressortminister alleine auf die Geschäftsführung der Österreichischen Bundesbahnen zugreifen können (beispielsweise durch Eingriff in die Zusammensetzung des Vorstandes oder jene

- 5 -

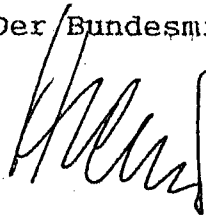
des Aufsichtsorganes), ohne daß sie hierfür auch bei dramatisch schlechten Betriebsergebnissen durch ordentliche Gerichte oder politisch durch das Parlament kontrolliert werden können?"

In Entsprechung des Arbeitsübereinkommens der Bundesregierung habe ich bereits einen Entwurf für die Neufassung des Bundesbahngesetzes zur allgemeinen Begutachtung vorgelegt, der sowohl eine eigene Rechtspersönlichkeit für die ÖBB als auch eine weitgehende Unabhängigkeit der Bundesbahnführung von staatlichen Mitwirkungskompetenzen vorsieht.

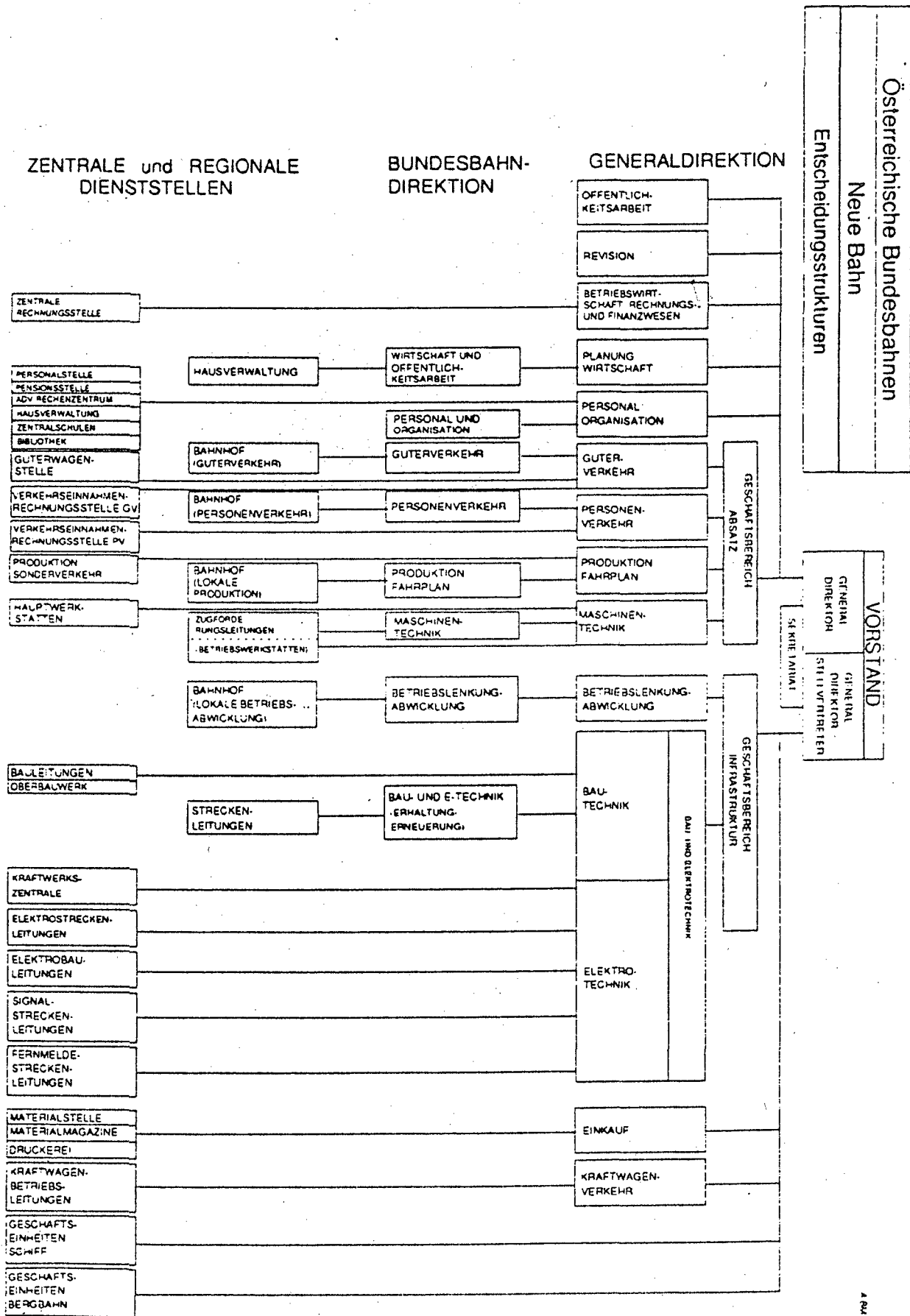
Dieses neue Bundesbahngesetz soll die kaufmännische Verantwortung der Unternehmensführung stärken; darüberhinaus soll die Neuregelung auf bewährte Elemente des österreichischen Gesellschaftsrechts zurückgreifen.

Wien, am 12. Juli 1991

Der Bundesminister

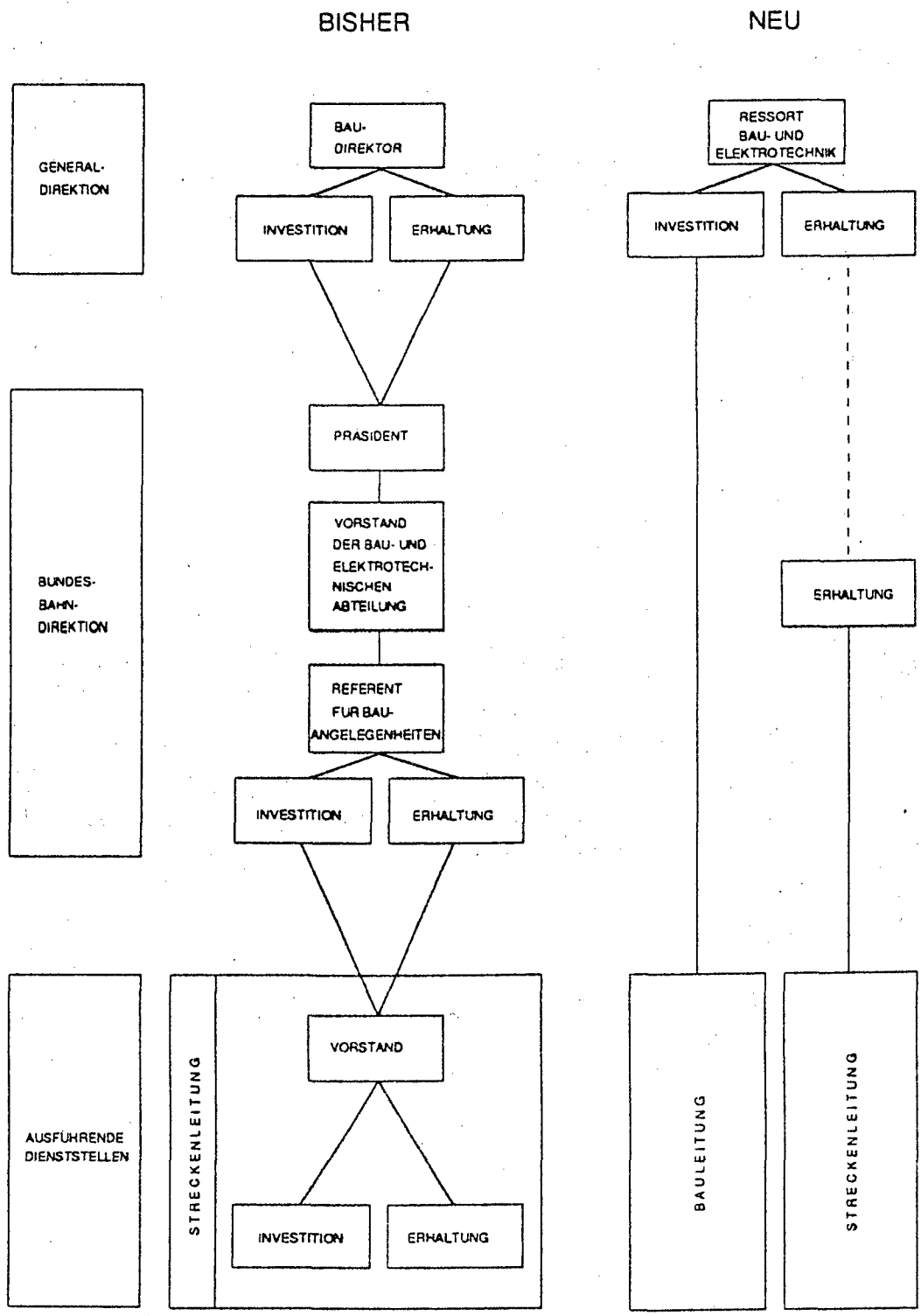


BEILAGE 1



BEILAGE 2

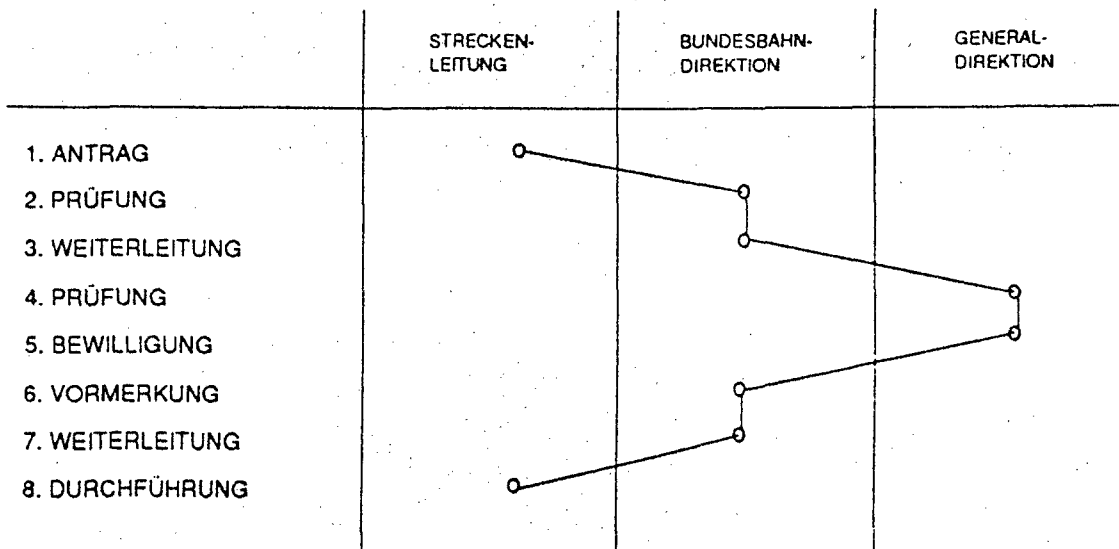
ENTSCHEIDUNGS- UND ORGANISATIONSSTRUKTUREN IM BAUDIENST INVESTITION UND ERHALTUNG



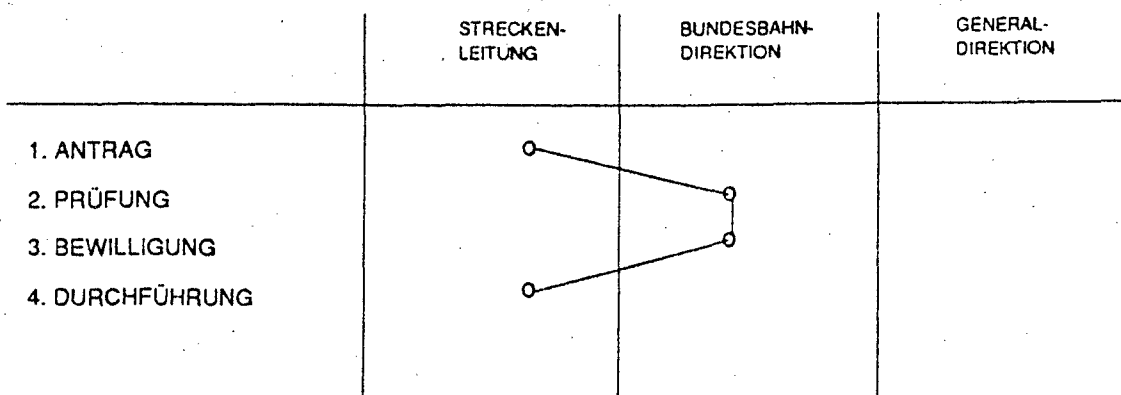
BEILAGE 3

UMSCHICHTUNG EINES
ERHALUNGSKREDITES
IM BAUDIENST

BISHERIGER DREISTUFIGER ABLAUF



NEUER ZWEISTUFIGER ABLAUF

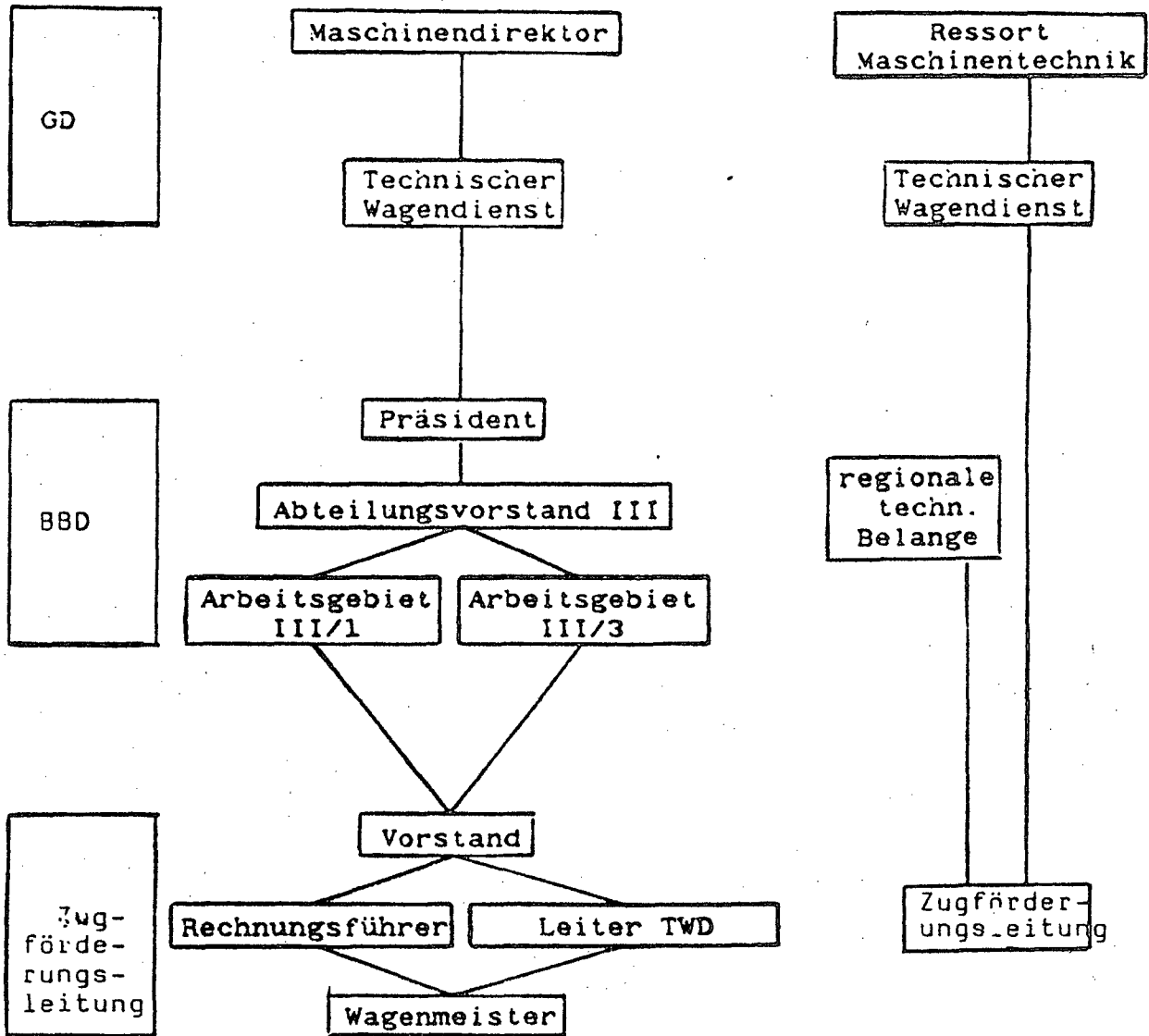


BEILAGE 4

Entscheidungs-
und
Organisationsstrukturen
im
Technischen Wagendienst

BISHER

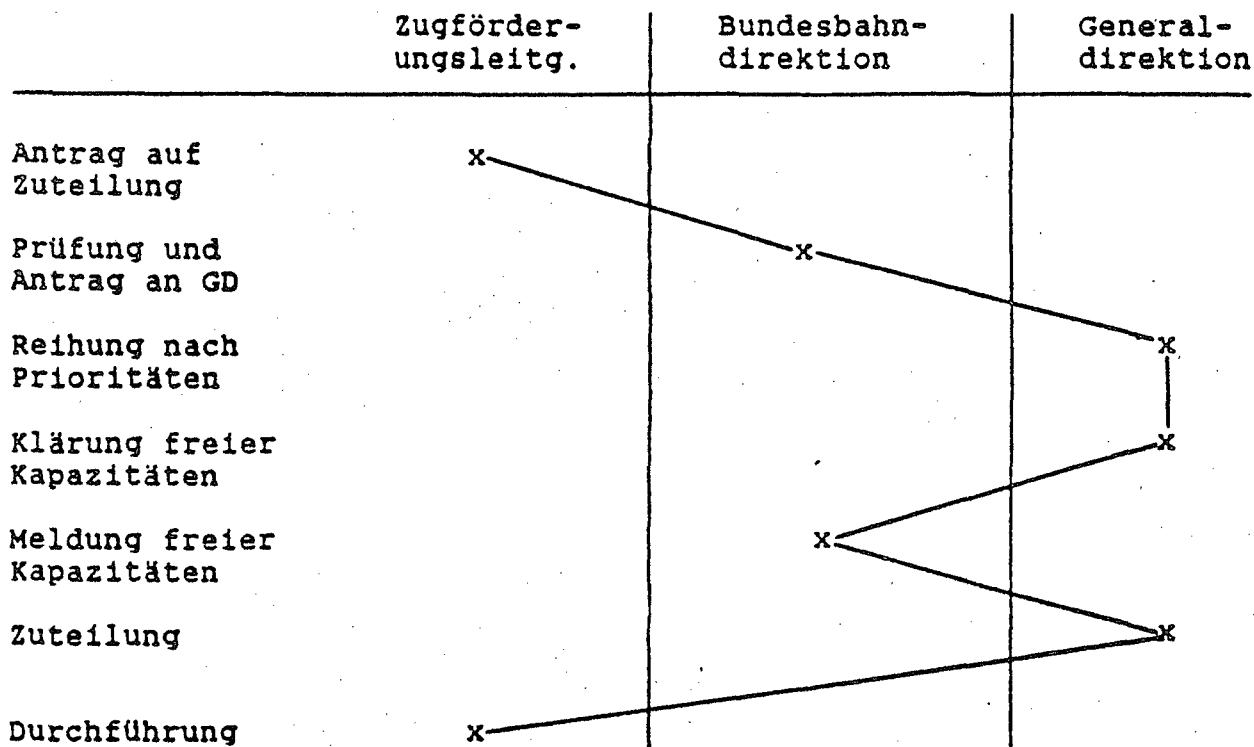
NEU



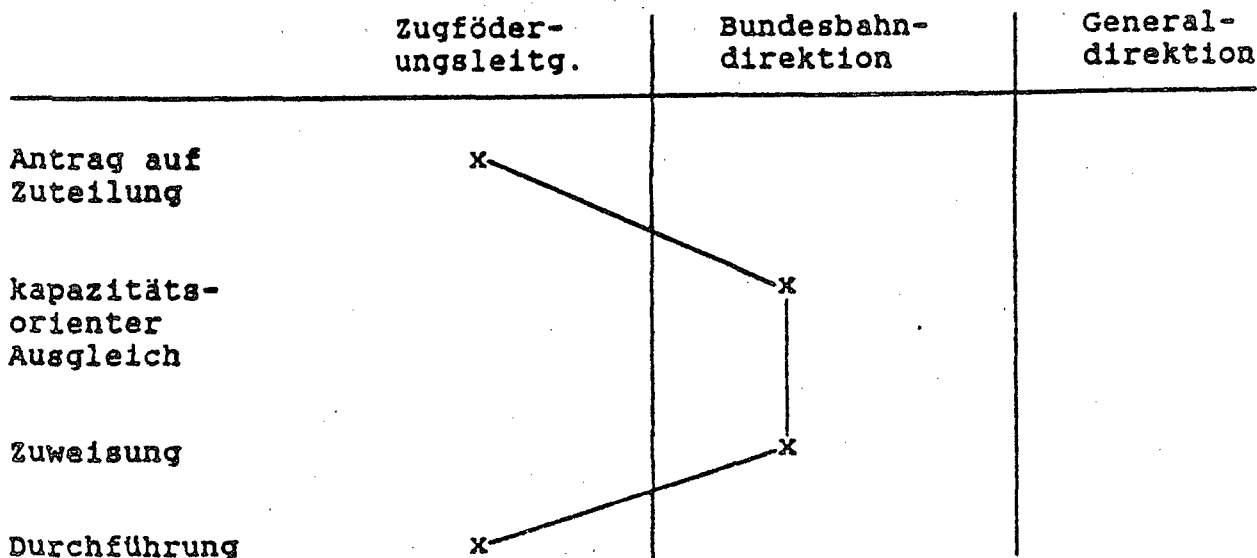
BEILAGE 5

Ausbesserung von
Schadgüterwagen

BISHERIGER DREISTUFIGER ABLAUF



NEUER ZWEISTUFIGER ABLAUF



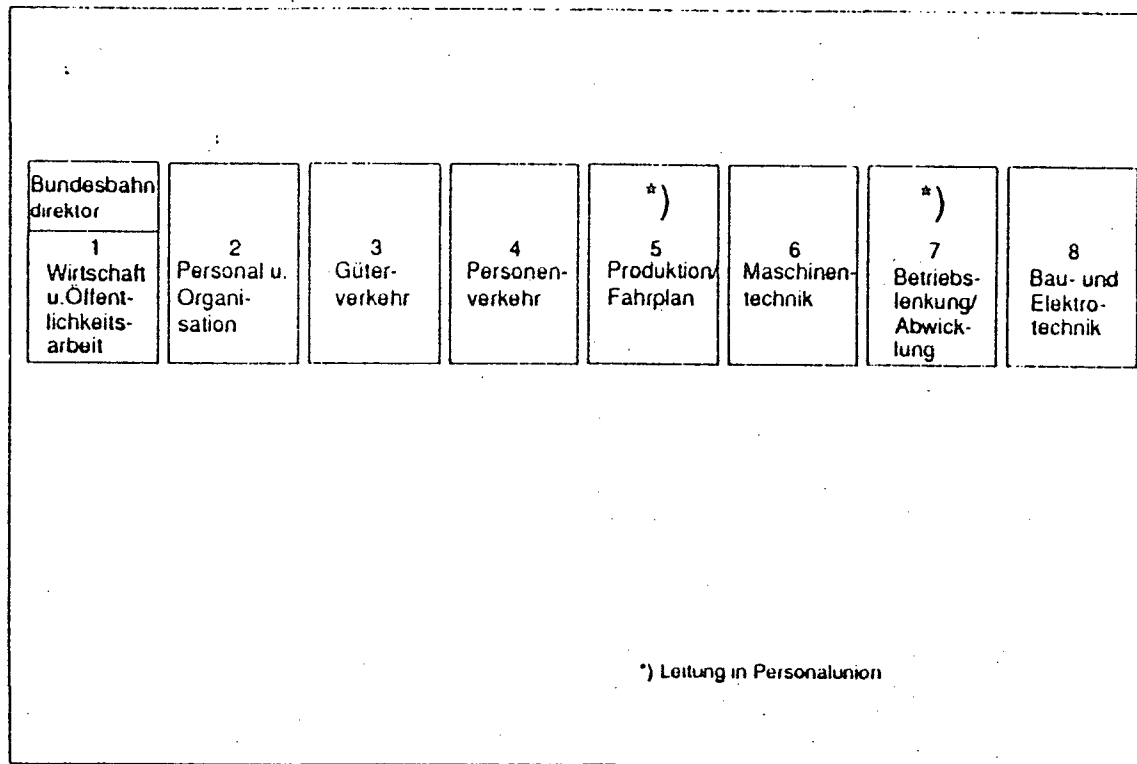
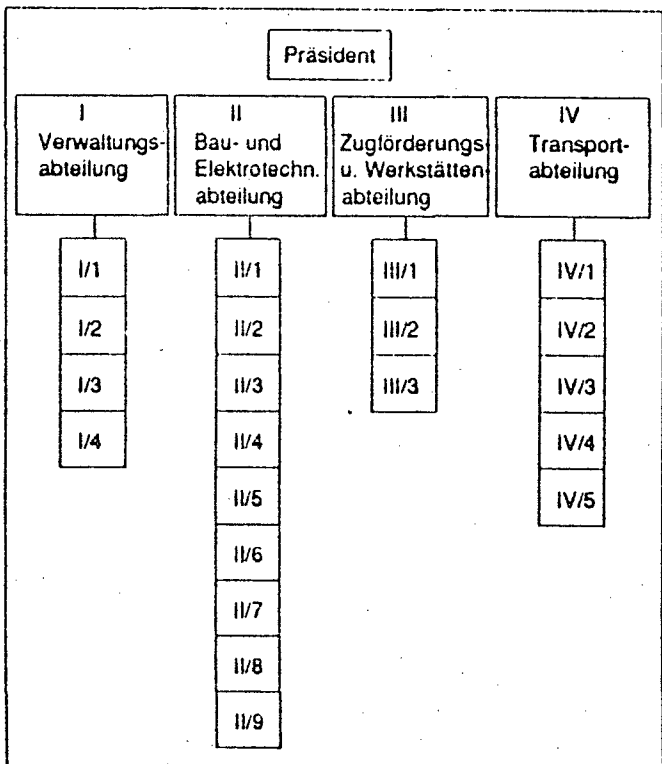
BUNDESBAHNDIREKTION

A 800V2

INTERNE GLIEDERUNG

bisher

neu



*) Leitung in Personalunion

BEILAGE 6

BEILAGE 7

Maßnahmen im Rahmen der Strukturorganisationsreform

- o Interne Gliederung des Gesamtunternehmens in die Geschäftsbereiche Absatz und Infrastruktur
- o Neue Geschäftsverteilung im Vorstand
- o Funktionale Ressortgliederung mit Durchgriffsrecht der resultatsverantwortlichen Ressortleiter
- o Neue Stellung des Leiters der Bundesbahndirektion als Leiter des Arbeitsgebietes Wirtschaft und Öffentlichkeitsarbeit
- o Neue interne Gliederung der Bundesbahndirektion in Analogie zur Ressortgliederung des Gesamtunternehmens
- o Optimierung der Entscheidungsstrukturen in der Bundesbahndirektion: Abbau der Hierarchie
- o Schaffung eines Sekretariats des Vorstandes bei gleichzeitiger Straffung der Informationsabläufe zur Unternehmensleitung (Info-Pool)
- o Verlagerung der Bahnwerbung von der Fachstelle Öffentlichkeitsarbeit, Werbung und Design zur Fachstelle Personenverkehr
- o Schaffung eines Verantwortungsbereichs für regionale Öffentlichkeitsarbeit beim Leiter der Bundesbahndirektion
- o Der Strukturorganisation entsprechende neue interne Gliederung der Fachstelle Revision in Absatz und Infrastruktur
- o Zusammenfassung der Rechnungshofangelegenheiten bei der Fachstelle Revision
- o Zusammenlegung der bisherigen Stabsstelle BW mit der Finanzdirektion zu der neuen Fachstelle Betriebswirtschaft, Rechnungs- und Finanzwesen
 - Internes und externes Rechnungswesen in einer Hand
- o Eingliederung der Funktionen des zentralen Controllings in die Fachstelle Betriebswirtschaft, Rechnungs- und Finanzwesen
- o Sukzessive Einführung des Ressort-Controllings zum Aufbau einer unternehmensweiten Controlling-Organisation
- o Zusammenlegung der bisherigen Arbeitsgebiete "Besondere Finanzangelegenheiten" und "Abgaben, Finanzstatistik und Geschäftsbericht" in ein neues Arbeitsgebiet

2.

- o Schaffung eines eigenständigen Arbeitsgebietes "Wirtschaft und Öffentlichkeitsarbeit" in den Bundesbahndirektionen: Zusammenfassung der bisher in allen Abteilungen wahrgenommenen Wirtschaftsangelegenheiten in der Hand des Leiters der Bundesbahndirektion
- o Einrichtung eines Nebenbahnmanagements im Arbeitsgebiet Wirtschaft und Öffentlichkeitsarbeit der Bundesbahndirektion. Verlagerung der Verantwortung für die Steuerung des Ausstattungs- und Leistungsniveaus und der Mittelverwaltung für die gemeinwirtschaftlichen Regionalbahnen von der GD zu den BBD
- o Forcierung der Aufgaben der Personalentwicklung durch Schaffung eines eigenständigen Arbeitsgebietes
- o Aufbau einer Ressort-ADV
- o Ausgliederung der Bibliothek und Dokumentation aus der Generaldirektion
- o Verlagerung konkreter Arbeiten von der Generaldirektion zur Personalstelle
- o Schaffung einer eigenständigen Hausverwaltung Wien für die Objekte der GD und der zentralen Dienststellen
- o Konzentration der bisher in den einzelnen Abteilungen wahrgenommenen Personalfunktionen in der Bundesbahndirektion im Arbeitsgebiet Personal und Organisation
- o Aufgrund der Strukturorganisation neue Aufbauorganisation der Fachstelle Güterverkehr
- o Forcierung der Aufgaben des Liegenschaftsmanagements durch Schaffung eines eigenständigen Arbeitsgebietes
- o Aufgrund der Strukturorganisation neue Aufbauorganisation der Fachstelle Personenverkehr
- o Forcierung der Aufgaben des Immobilienmanagements Bahnhof durch Schaffung eines eigenen Arbeitsgebietes
- o Aufgrund der Strukturorganisation neue Aufbauorganisation der Fachstelle Produktion/Fahrplan
- o Ausgliederung der Funktionen Sonderverkehre aus der GD und Schaffung einer zentralen Dienststelle für diesen Aufgabenbereich
- o Direkte fachtechnische Unterstellung der Betriebswerkstätten unter die Generaldirektion
- o Zusammenlegung von Werkstätten (Werke Wörth mit HW St. Pölten)

3.

- o Aufgrund der Strukturorganisation neue Aufbauorganisation der Fachstelle Betriebslenkung/Abwicklung
- o Schaffung einer zweistufigen Aufbauorganisation im Elektro-, Sicherungs- und Fernmeldebereich
- o Schaffung direkt der GD unterstellter Bauleitungen, insbesondere für die Neubauvorhaben
- o Verlagerung von Funktionen des Fachbereiches Brückenbau von der GD in die Bundesbahndirektion bzw. in die Streckenleitung
- o Organisatorische Zusammenführung der bisher getrennten Dienststellen Kraftwerks-Zentralstelle und Kraftwerksleitung zu einer Dienststelle Kraftwerks-Zentrale
- o Schaffung von Verwaltungsknoten zur Gemeinkostenminimierung durch ADV-Einsatz (Konzentration der Verwaltungstätigkeit der Signal-, Fernmelde- und Elektrostreckenleitung Linz in der Signalstreckenleitung Linz)
- o Ablaufoptimierung in Umweltschutzangelegenheiten; Aufbau einer effizienten Umweltschutzorganisation
- o Neuorganisation der Fachstelle Einkauf; Forcierung der Funktionen für Logistik; Trennung in eisenbahnspezifische und handelsübliche Waren
- o Neuorganisation der Fachstelle Kraftwagenverkehr
- o Einrichtung von Geschäftseinheiten für Schifffahrt und Bergbahn
- o Einrichtung von organisatorisch selbständigen Projektgruppen zur zielorientierten Abwicklung von Großprojekten