
4125/J XXIII. GP

Eingelangt am 21.04.2008

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

ANFRAGE

der Abgeordneten Öllinger, Freundinnen und Freunde

an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend: Die Aktivitäten des Franz Nigl in der ÖBB

Nach der Anfrage 4029/J, die wir am 7. April 2008 eingebracht haben, haben wir weitere Informationen zum Personalmanagement der ÖBB erhalten, die uns veranlassen, weitere Fragen an Sie zu stellen.

Der Geschäftsführer der ÖBB-Dienstleistungs-GmbH, Franz Nigl, wurde in der Presse vom 16.11.2007 mit den Worten zitiert: „Die Zeiten, in denen der Betriebsrat diktiert hat, was im Personalbereich passiert, sind vorbei“. Der Chef der Eisenbahner-Gewerkschaft Wilhelm Haberzettl antwortete darauf mit dem Satz: „Die kooperativen Zeiten sind jetzt vorbei.“

Diese Sätze deuten jedenfalls auf massive Störungen im Betriebsklima hin, die auch in Klagen, Klagsandrohungen, Versetzungen, Kündigungen usw. zum Ausdruck kommen.

Vor allem die Person des Geschäftsführers der Dienstleistungs-GmbH, Franz Nigl, gibt immer wieder Anlass zu Klagen bzw. Fragen.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE:

1). Ist es richtig, dass der Geschäftsführer der ÖBB Dienstleistungs-GmbH, Franz Nigl, in allen Gesellschaften der ÖBB mit Prokura ausgestattet und damit eigentlich der mächtigste Manager der ÖBB ist? Wenn nein, in welchen Gesellschaften verfügt Hr. Nigl über eine erteilte oder eingetragene Prokura?

2). Hat Herr Nigl mit seiner Prokura in einzelnen Gesellschaften Handlungen gesetzt, etwa Klagen geführt oder provoziert, die die jeweilige Gesellschaft finanziell belastet haben?

3).

a) Wie viele Klagen gegen Bedienstete bzw. gegen die Arbeitnehmervertretung hat Herr Nigl seit seinem Amtsantritt als Geschäftsführer bzw. Prokurist in den Jahren 2005, 2006 und 2007 geführt bzw. eingereicht?

b) Wie viele Klagen gegen Bedienstete bzw. die Arbeitnehmervertretung hat der Personalverantwortliche der ÖBB in den Jahren 2002, 2003 und 2004 geführt bzw. eingereicht?

4). Welche bzw. wie viele dieser Klagen wurden mittlerweile mit welchem Ergebnis abgeschlossen?

5).

a) Wie viele Klagen von Seiten einzelner Bediensteter bzw. der Arbeitnehmervertretung gegen die ÖBB wurden bzw. werden in den einzelnen Jahren (seit 2005) eingebracht bzw. geführt?

b) Wie viele Klagen von Seiten einzelner Bediensteter bzw. der Arbeitnehmervertretung wurden in den Jahren 2002, 2003 und 2004 gegen die ÖBB eingebracht bzw. geführt?

6). Welche bzw. wie viele dieser Klagen wurden mittlerweile mit welchem Ergebnis abgeschlossen?

7). Welche der Klagen nach 3) und 5) betreffen

- a) Kündigungen und Entlassungen
- b) Versetzungen
- c) Pensionierungen
- d) Einstufungen
- e) Beförderungen?

8). Welche direkten (Anwalts-, und Gerichtskosten) und indirekten Kosten (Urteils- und Vergleichskosten) sind den ÖBB und deren Firmen durch die Klagen des Herrn Nigl bzw. die Klagen gegen die ÖBB seit dem Jahr 2005 entstanden?

9). Ist es richtig, dass die einzelnen Firmen der ÖBB keine Betriebsvereinbarung ohne Zustimmung der DLG abschließen dürfen?

10). Zu den höchst umstrittenen Maßnahmen von Hrn. Nigl gehört die Einrichtung eines „Workforce Management“, eines Personalpools, von dem MitarbeiterInnen für Gesellschaften der ÖBB zur Verfügung gestellt werden oder – wenn sie nicht angefordert werden – nach einem Jahr „von Dienstes wegen“ (Bundesbahn-Pensionsgesetz § 2) - in Pension geschickt werden.

Wie ist die rechtliche Konstruktion des „Workforce Management“?

11). Ist für die Versetzung von Bediensteten in das „Workforce“-Management“ das Einvernehmen mit der Arbeitnehmervertretung bzw. den einzelnen Bediensteten herzustellen?

12). Wie viele Bedienstete der ÖBB wurden seit Einrichtung des „Workforce“-Management“ dorthin versetzt?

13). Wie viele Bedienstete der ÖBB wurden seit ihrer Versetzung in das „Workforce“-Management“ nach § 2 Bundesbahn-Pensionsgesetz in den Ruhestand geschickt?

14). Wie viele Bedienstete der ÖBB wurden in den einzelnen Jahren seit 2002 gemäss den Bestimmungen des § 2 (2) Bundesbahn-Pensionsgesetz von Dienstes wegen in die Pension geschickt nach

- a) Ziffer 1, bei Vorliegen der Voraussetzungen nach Abs. 1 Z 2, also dauernder Unfähigkeit aus gesundheitlichen Gründen?
- b) Ziffer 1, bei Vorliegen der Voraussetzungen nach Abs. 1 Z 3, (Vollendung der Wartefrist von 60 Monaten nach Erreichen der Anwartschaft auf Ruhegenuss im Höchstausmaß?
- c) Ziffer 2, bei Verlust der Eigenberechtigung?
- d) Ziffer 3, also wenn sie durch Krankheit ein Jahr ununterbrochen an der Ausübung ihres Dienstes verhindert wurden?
- e) Ziffer 4, wenn sie nicht innerhalb von 3 Jahren nach der Versetzung in den zeitlichen Ruhestand reaktiviert werden konnten?
- f) Ziffer 5, wenn dienstliche Interessen ihre Entfernung vom Dienst erfordern, ohne dass durch Versetzung auf einen anderen Dienstposten gleichen Ranges Abhilfe getroffen werden kann?
- g) Ziffer 6, also mit Vollendung des 65. Lebensjahres?

15). Der Vorsitzende der Eisenbahner-Gewerkschaft hat in bezug auf die von uns in der Anfrage 4029/J vermuteten Kopfgeld-Prämien für Vorstände bzw. Geschäftsführungen der ÖBB-Gesellschaften die Auffassung vertreten, es handle sich dabei um „indirekte“ Kopfgeld-Prämien. Mittlerweile haben wir weitere Informationen erhalten, wonach nicht nur bei Vorstandsmitgliedern bzw. GeschäftsführerInnen direkte oder indirekte Kopfgeld-Prämien vertraglich vereinbart wurden, sondern auch bei anderen MitarbeiterInnen von ÖBB-Gesellschaften (z.B. Leiter von Geschäftsbereichen).

Gibt es auf Management-Ebenen unterhalb der Geschäftsführung bzw. dem Vorstand ebenfalls direkte oder indirekte Kopfgeld-Prämien (Prämien für eingespartes Personal)? Wenn ja, a) in welchen Gesellschaften, b) für welche Leistungen, c) für welche Positionen, d) in welcher Höhe?

16). Wird durch Einsparungen beim Personalstand (z. B. fehlende Sicherungsposten) die Sicherheit der Bediensteten, Bahnkunden oder Straßenbenützern gefährdet? Wenn ja, in welchem Vergleich stehen die Ersparnisse gegenüber den Folgekosten bei außergewöhnlichen Ereignissen, bzw. welche Firmen der ÖBB profitieren von den Einsparungen und welche Firmen der ÖBB leiden an den Folgekosten?