



DORIS BURES
Bundesministerin
für Verkehr, Innovation und Technologie

An die
Präsidentin des Nationalrats
Mag.^a Barbara PRAMMER
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-10.000/0005-I/PR3/2011
DVR:0000175

XXIV.GP.-NR
7437/AB
25. März 2011
zu 7504/J

Wien, am 23. März 2011

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Dr.ⁱⁿ Moser und FreundInnen haben am 26. Jänner 2011 unter der **Nr. 7504/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Daten- und Risikomanagement bei den ÖBB gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 3 und 5 bis 7:

- a) *Besteht innerhalb der ÖBB eine ausreichende exakte Daten- und Zahlenbasis für operative und finanztechnische Abwicklungen, konkret: kann sichergestellt werden, dass es einheitliche Vorschriften für Buchungssätze im SAP gibt und dass diese auch eingehalten werden?*
- b) *Wenn ja: Wie werden diese Buchungsregeln überprüft?*
- c) *Wenn nein: Ab wann wird mit einer korrekten Datengrundlage für betriebliche Entscheidungen der ÖBB – die erfahrungsgemäß des Öfteren zu finanziellen Folgen für Öffentliche Haushalte und damit die SteuerzahlerInnen führen – zu rechnen sein?*

Mit welchen Mitteln wird künftig das Monitoring im Risk-Management betrieben?

Wie hoch sind derzeit die aktuellen Exposure-Zahlen in der Haftpflicht – mit welchem Worst case Szenario wird also gerechnet und wie wird dieses Szenario abgedeckt?

Wie und in jeweils welchem Umfang sind die 8 Verkehrsunternehmen der ÖBB versichert?

Wurden bei der Rail Cargo stets die kostengünstigsten Versicherungsformen gewählt, das heißt wurde nach dem Bundesvergabegesetz (BVerGG) ausgeschrieben? Wenn nein, warum nicht?

- d) Welche Transparenzkriterien gelten bei Bauvorhaben der ÖBB in Bezug auf Schäden?*
- e) Wie hoch sind die Schäden bezogen auf die jeweiligen Projekte tatsächlich bzw. gibt es eine Datenerfassung?*
- f) Wie hoch waren beispielsweise die Schäden beim Bau der Unterinntalstrecke, und zwar nicht nur in Summe, sondern in einer Detailaufstellung?*

Die selbstständige Tätigkeit ausgegliederter Einrichtungen in privatrechtlicher Form ist keine Verwaltungstätigkeit, die der politischen Kontrolle iSd. Art. 52 Abs. 1 B-VG unterliegt. Daran ändert auch die Regelung des Art. 52 Abs. 2 B-VG nichts, die nur klarstellen wollte, dass das Interpellationsrecht in Bezug auf ausgegliederte Einrichtungen nur insoweit besteht, als der Bundesminister auf die Tätigkeit der ausgegliederten Einrichtungen eine Ingerenzmöglichkeit besitzt (vgl. Kahl in Korinek/Holoubek, Österreichisches Bundesverfassungsrecht, RZ 28f. zu Art. 52 B-VG).

Die vorliegenden Fragen betreffen daher keine in die Zuständigkeit des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie fallenden Gegenstände der Vollziehung, insbesondere auch keine Angelegenheiten der Verwaltung des Bundes als Träger von Privatrechten und sind somit von dem in § 90 Geschäftsordnungsgesetz 1975 idGF. determinierten Fragerecht nicht erfasst.

Zu den Fragen 4 und 8:

Im Euro-Tunnel zwischen Frankreich und Großbritannien hat es bereits zweimal gebrannt, beide Male waren Schadenssummen von knapp unter 300 Mio. die Folge.

- a) Welche Sicherheitskonzepte gibt es für derartige Vorfälle in österreichischen Tunnels?*
- b) Falls diese Sicherheitskonzepte versagen: welche finanziellen Vorsorgen werden dazu getroffen?*
- c) Gibt es dazu ausreichende versicherungstechnische Vorsorgen?*
- d) Wenn ja, welche?*

Warum hat die Schweiz den Bau des Gotthard-Tunnels versichert, aber bei uns in Österreich denkt niemand an eine solche Risikoabdeckung bei großen und schwierigen Bauvorhaben? Darf im Schadensfall also so wie bisher auch weiterhin der Steuerzahler/die Steuerzahlerin das Geldbörsel öffnen?



Was die Sicherheit von Eisenbahntunnels betrifft, so wird für jeden Eisenbahntunnel gemeinsam mit den zuständigen Einsatzkräften ein maßgeschneidertes Tunnelsicherheitskonzept erarbeitet.

Das wesentliche Ziel der Sicherheitsstrategie ist, den von einem möglichen Ereignis betroffenen Menschen die Chance zu bieten, so rasch wie möglich in einen sicheren Bereich zu gelangen (Möglichkeit zur Selbstrettung bei Unglücksfällen). Umfassende bauliche Maßnahmen sowie Informations- und Kommunikationssysteme einschließlich Einsatzübungen sind wesentliche Bestandteile der Tunnelsicherheitskonzepte. Diese Maßnahmen bilden einhergehend mit dem auf den jeweiligen Bedarf zugeschnittenen Betriebskonzept die Basis für die Betriebsbewilligung durch die Behörde. Diese Maßnahmen unterliegen daher auch der behördlichen Überprüfung und Überwachung.

Im Hinblick auf die Vorsorge für Schäden bei Eisenbahnvorhaben wurde von ÖBB-Seite mitgeteilt, dass Schäden im österreichischen Bauwesen grundsätzlich in einzelnen Bauverträgen geregelt werden. Jene Schadensereignisse, welche demgemäß in die Bauherrnsphäre fallen, werden im ÖBB-Konzern im Rahmen der Risikovorsorge abgedeckt.