

XXIV. GP.-NR

7504 /J

26. Jan. 2011

**ANFRAGE**

der Abgeordneten Dr.in Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde

an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend Daten- und Risikomanagement bei den ÖBB

Voraussetzung für den effizienten Betrieb eines Unternehmens sind exakte Daten und Betriebskennzahlen. Laut interner Information werden innerhalb der ÖBB unterschiedliche Buchhaltungsgepflogenheiten praktiziert, die Buchungssätze sind für verschiedene Positionen konzernweit nicht einheitlich. Zahlen aus dem Controlling geben daher unter Umständen nur bedingt die tatsächlichen Verhältnisse im Konzern wieder.

Bis vor kurzem arbeitete im Rahmen des ÖBB Konzerns eine eigene Gesellschaft im Bereich Risikomanagement und Versicherungen, welche über die Risiken und deren Abdeckungsmöglichkeiten profundes Know How besaß.

Nun bestehen offenbar – möglicherweise auch bereits umgesetzte – Pläne, diese Gesellschaft nicht weiterzuführen. Spezialisiertes, kompetentes Personal müsste im Fall einer Auflösung in der Folge teilweise anderorts eingesetzt werden.

Damit einhergehend scheint auch aus dem Bereich Controlling im Ressort des Finanzvorstandes das Risk-Management bzw. Corporate Risk Management als zunehmend nachrangig betrachtet zu werden. Zwar entsprechen die im Code of Conduct vorgesehenen Maßnahmen zu Risk-Management im Äußeren und dem Anschein nach den Vorgaben; tatsächlich aber sind bislang vielfach wenige, geeignete Maßnahmen gesetzt, um Risiken in der ÖBB wirklich zu reduzieren, sie zu vermeiden oder zumindest zu transferieren. In Verbindung mit den derzeitigen Sparmaßnahmen steigt damit möglicherweise die Eintrittswahrscheinlichkeit von Unfällen bzw. Schäden sowie deren Ausmaß.

Bei Verkehrszulassungen besteht eine EU-Vorschrift für Versicherungen der Verkehrsunternehmen. Derzeit verfügen die ÖBB über 8 Verkehrsunternehmen, die in ausreichendem Ausmaß versichert sein sollen.

In Deutschland besteht dazu eine Pflichtversicherung ohne dokumentierten Selbstbehalt.

Bei Bauprojekten der Infrastruktur ist eine zumindest bilanzielle Rückstellung von Risikokosten im Ausmaß von 4,5 bis 23,5 Prozent üblich. Mit Abschluss einer Versicherung für Baurisiken (Bauwesen und Haftpflicht, unter Einschluss der Auftragnehmer und des Bauherrn) werden hingegen lediglich 7 Promille der Bausumme fällig.

Deshalb versichert die Deutsche Bahn, aber auch die Schweiz ihre Bauvorhaben. Die ÖBB hingegen beschreiten den Weg der Erhöhung der Baukosten durch Risikokosten, was zu oft mehr als fünfmal höheren Summen führt.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

**ANFRAGE:**

1. a) Besteht innerhalb der ÖBB eine ausreichend exakte und 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?

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

3. 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?

4. 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 diese Sicherheitskonzepte versagen: welche finanziellen Vorsorgen werden dazu getroffen?

c) Gibt es dazu ausreichende versicherungstechnische Vorsorgen?

d) Wenn ja, welche?

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

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

7. a) Welche Transparenzkriterien gelten bei Bauvorhaben der ÖBB in Bezug auf Schäden?

b) Wie hoch sind die Schäden bezogen auf die jeweiligen Projekte tatsächlich bzw. gibt es eine Datenerfassung?

c) Wie hoch waren beispielsweise die Schäden beim Bau der Unterinntalstrecke, und zwar nicht nur in Summe, sondern in einer Detailaufstellung?

8. 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 Geldbörstel öffnen?

Z1

Ch

Frankfurt

H. Baas