

Als schweren Unfall („**serious accident**“) versteht die Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit Zugkollisionen oder Zugentgleisungen mit mindestens **einem Todesopfer oder mindestens fünf Schwerverletzten oder mit beträchtlichem Schaden** für die Fahrzeuge, Infrastruktur oder Umwelt sowie sonstige vergleichbare Unfälle mit offensichtlichen Auswirkungen auf die Regelung der Eisenbahnsicherheit oder das Sicherheitsmanagement. **Beträchtlicher Schaden** bedeutet, dass die Untersuchungsstelle die Kosten unmittelbar auf insgesamt **EUR 2.000.000,00** veranschlagt (Art. 3 lit I RL 2004/49/EG).

Die National Safety Authorities haben demgegenüber aber über alle „**significant accidents** = signifikante Unfälle“ eines Jahres zu berichten.<sup>57</sup>

„Gemäß Artikel 9 der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Errichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur („Agenturverordnung“) ( 2 ) hat die Agentur den Auftrag, ein Netz mit den nationalen Sicherheitsbehörden und den nationalen Untersuchungsbehörden einzurichten, um den Inhalt der in Anhang I der Richtlinie 2004/49/EG aufgelisteten gemeinsamen Sicherheitsindikatoren festzulegen. In Erfüllung dieses Auftrags legte die Agentur am 29. September 2008 ihre „Empfehlung zur Überarbeitung von Anhang I der Richtlinie 2004/49/EG: gemeinsame Definitionen für die CSI und Methoden für die Berechnung der wirtschaftlichen Auswirkungen von Unfällen“ (ERA/REC/SAF/02-2008) vor“<sup>58</sup> (= Implementation Guidance for CSIs).

Ein „**significant accident**“ wird in der Implementation Guidance for CSIs als Eisenbahnunfall mit zumindest einem zum Unfallszeitpunkt in Bewegung befindlichen Eisenbahnfahrzeug und dem Ergebnis zumindest **einer getöteten oder einer schwer verletzten Person oder einem Schaden** im Ausmaß von zumindest **EUR 150.000,00** definiert.

Die RL 2009/149/EG<sup>59</sup> änderte daher u.a. auch Anhang I der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit RL 2004/49/EG ab, als gemäß den Gemeinsamen Sicherheitsindikatoren ab nun die Eisenbahnsicherheitsbehörde in den Jahresberichten nicht mehr über jeden Unfall sondern nur mehr über jeden „signifikanten Unfall (= „significant accident“)“ Aufschluss zu geben hat.

In Kapitel 8.2 wird dargestellt, dass die Jahresberichte diesem Erfordernis nicht nachkommen.

## 2.3 Das dritte Eisenbahnpaket – Marktöffnung I

Das dritte Eisenbahnpaket, verabschiedet vom Europäischen Parlament im Jahr 2007,<sup>60</sup> sieht unter anderem die vollständige Marktöffnung im grenzüberschreitenden Güterverkehr, die Öffnung des

<sup>57</sup> Dies ergibt sich aus Art. 18 lit a und Anhang I RL 2004/49/EG idF RL 2009/149/EG

<sup>58</sup> So der exakte Wortlaut in den Erwägungen (4) der RL 2009/149/EG

<sup>59</sup> Wortlaut: Richtlinie in Bezug auf gemeinsame Sicherheitsindikatoren und **gemeinsame Methoden für die Unfalluntersuchung.**

<sup>60</sup> Das **dritte** Eisenbahnpaket besteht aus der:  
RL 2007/58/EG (Gegenstand: Öffnung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs = PersonenverkehrsRL),

grenzüberschreitenden, internationalen Schienenpersonenverkehrs, Verbesserungen im Bereich der Fahrgastrechte und Mindestanforderungen an die Qualifikation von Triebfahrzeugführern („**Europäischer Triebfahrzeugführerschein**“) vor und ist in Bezug auf Eisenbahnunfälle und Sicherheit von keiner bzw (in Hinblick auf die Triebfahrzeugführer-Zertifizierung) geringer Relevanz.

## **2.4 Das vierte Eisenbahnpaket – Marktöffnung II und Genehmigungsvereinfachungen**

Das derzeit in Diskussion stehende vierte Eisenbahnpaket, welches drei Richtlinien und drei Verordnungen vorsieht, dient der endgültigen Liberalisierung des gesamten Schienen-Personenverkehrs (gerade auch in Form zumindest strikter Trennung der Geschäftsbereiche integrierter EBU), dem ungehinderten Zugang aller Anbieter zu den Netzen und der Erleichterung der Wartung (Sicherheitsrelevanz!), des Vertriebes, der Fahrgastinformationssysteme und der Güterumschlagterminals sowie der Zentralisierung von Genehmigungsverfahren und Sicherheitsbestimmungen (Sicherheitsrelevanz!).

---

RL 2007/59/EG (Gegenstand: Regelungen für Triebfahrzeugführer = Europäischer Triebfahrzeugführer-Schein RL),  
VO (EG) 1370/2007 (Gegenstand: öffentlicher Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße = PersonenverkehrsdienstRL),  
VO (EG) 1371/2007 (Gegenstand: Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr = FahrgastrechtsVO)