

3 DIE (TEILWEISE VERTRAGSWIDRIGE) UMSETZUNG DER SICHERHEITSRELEVANTEN RICHTLINIENBESTIMMUNGEN BETREFFEND DIE SICHERHEITSUNTERSUCHUNGSSTELLE DES BUNDES – SCHIENE

Die Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit RL 2004/49/EG (aus dem zweiten Eisenbahnpaket) ist betreffend die nationale Untersuchungsstelle umgesetzt im Unfalluntersuchungsgesetz⁶¹ (UUG), ferner in der Meldeverordnung Eisenbahn⁶² sowie „versteckt“ im EISbG.⁶³

3.1 Berücksichtigung von Aufwand und Nutzen

„Versteckt“ ist im EISbG insbesondere ein wichtiger Teil der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit, als in Art. 25 „Sicherheitsempfehlungen“ der Eisenbahnsicherheits-RL geregelt ist, dass die nationale Untersuchungsstelle und die nationale Sicherheitsbehörde in Art. 25 Abs 2 und 3 zu Folgendem verhalten sind:

„(2) Die Empfehlungen [Anmerkung: Sicherheitsempfehlungen entwickelt im Rahmen einer konkreten Unfalluntersuchung] werden an die Sicherheitsbehörde und, sofern es die Art der Empfehlung erfordert, an andere Stellen oder Behörden in dem Mitgliedstaat oder an andere Mitgliedstaaten gerichtet. Die Mitgliedstaaten und ihre Sicherheitsbehörden ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Sicherheitsempfehlungen der Untersuchungsstellen angemessen berücksichtigt und gegebenenfalls umgesetzt werden.

(3) Die Sicherheitsbehörde und andere Behörden oder Stellen sowie gegebenenfalls andere Mitgliedstaaten, an die die Empfehlungen gerichtet sind, unterrichten die Untersuchungsstelle

⁶¹ BGBl I Nr. 123/2005, geändert durch das BGBl I Nr. 2/2008 und umfassend novelliert durch die Änderung des Unfalluntersuchungsgesetzes, des Kraftfahrzeuggesetzes 1967, des Seilbahngesetzes 2003 sowie des Schifffahrtsgesetzes BGBl I Nr. 40/2012

⁶² BGBl II Nr. 279/2006 – Regelung des Umfangs und der Form der Meldung von Unfällen und Störungen, die beim Betrieb einer Eisenbahn auftreten durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie; für die Meldung von Vorfällen auf Anschlussbahnen gibt es verminderte Meldungsanforderungen

⁶³ In der Fassung BGBl I Nr. 50/2012

mindestens jährlich über Maßnahmen, die als Reaktion auf die Empfehlung ergriffen wurden oder geplant sind.“

Die Umsetzung dieses Teils der Richtlinie erfolgte in § 13 b EISbG, der lautet wie folgt:

„§ 13 b Sicherheitsempfehlungen

In den an die Behörde gemäß Unfalluntersuchungsgesetz gerichteten Sicherheitsempfehlungen der Unfalluntersuchungsstelle ist das Verhältnis von Aufwand und Nutzen darzustellen, die mit der Umsetzung geeigneter Maßnahmen zu erwarten sind. Die Behörde hat bei Wahrnehmung ihrer Aufgaben die Sicherheitsempfehlungen angemessen zu berücksichtigen.“

Kuntner/Waglechner⁶⁴ halten hierzu richtig fest: *„Die Richtlinie sieht nicht vor, dass die Unfalluntersuchungsstelle in den Sicherheitsempfehlungen das Verhältnis von Aufwand und Nutzen darzustellen hätte; die mit der Umsetzung geeigneter Maßnahmen zu erwarten sind. Diese Aufgabe würde im Sinne der Bestimmungen der Richtlinie vielmehr der Sicherheitsbehörde obliegen.“*

Zu erläutern bzw. ergänzen ist, dass die SUB-Schiene, die eine von allen Akteuren des Eisenbahnsektors unabhängige Stelle zu sein hat,⁶⁵ bei ihren Sicherheitsempfehlungen also aufgrund Gesetzesauftrages Abstriche von der Sicherheit voraussetzend vorzunehmen – somit Eigentümerinteressen von EBU wahrzunehmen – hat, ein Umstand, der eine Vertragsverletzung darstellt!

Diese vertragswidrige Umsetzung erscheint im richtigen Kontext, wenn beachtet wird, dass der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie nicht nur objektive Eisenbahnbehörde zu sein hat, sondern auch gleichzeitig Eigentümervertreter des mit Abstand größten österreichischen EIU (ÖBB-Infrastruktur AG) und der größten österreichischen EVU (ÖBB-Personenverkehr AG, Rail Cargo Austria AG, ÖBB-Produktion GmbH) ist. Außerdem hält die Republik Österreich Anteile an weiteren EBU (zB Graz-Köflacher Bahn, Raab-Ödenburger-Bahn).

Zu beachten ist ferner: Art. 25 Eisenbahnsicherheits-RL sieht einen entsprechend weit gefassten Empfängerkreis von Sicherheitsempfehlungen vor. § 13b EISbG normiert aber als einzigen Adressaten die (Sicherheits)Behörde. Ob die § 16 Abs 2 UUG - zu welchem Zweck überhaupt? - dislozierte Bestimmung *„jener Stellen, welche die Sicherheitsempfehlung in geeignete Maßnahmen zur Verhütung von Vorfällen umsetzen können“* in wirklich adäquater Ersatz sein kann, sei dahingestellt.

Ob und welche Maßnahmen iS Art 25 Abs 2 Art. 25 Eisenbahnsicherheits-RL die Sicherheitsbehörde überhaupt konkret in jedem Einzelfall ergreift, bedürfte überhaupt einer - abseits

⁶⁴ Kuntner/Waglechner, Eisenbahnrecht 3, 82 f zu § 13 EISbG [Anmerkung: Ministerialrat Dr. Reinhart Kuntner ist gegenwärtig der Leiter des Verkehrs-Arbeitsinspektorates, DI Hannes Waglechner ranghoher Mitarbeiter des Verkehrs-Arbeitsinspektorates]

⁶⁵ Siehe Erwägungen (24) RL 2004/49/EG "Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit"

einer gesetzlichen Sanierung des § 13b EisbG - gesonderten Überprüfung der hier vollziehenden (oder vielleicht gar unterlassenden) Gewalt, also der Eisenbahnsicherheitsbehörde.

Sollten bisher tatsächlich Empfehlungen umgesetzt worden sein, dann geschieht dies im eher klandestinen Bereich. Aus dem Wortlaut des Art 25 Abs 3 Eisenbahnsicherheits-RL ergibt sich, dass die Sicherheitsbehörde zumindest die Untersuchungsstelle „mindestens jährlich“ über ergriffene oder geplante Maßnahmen zu informieren hat. Dies ist weder im EisbG noch im UUG umgesetzt. Auch sollten im Sinn der vom Geist der Offenheit und Transparenz gekennzeichneten Eisenbahnsicherheits-RL⁶⁶ diese Informationen via Internet allgemein zugänglich sein, was gesetzlich zu regeln wäre.

3.2 Die Berichte der Untersuchungsstelle: Instrumente der Anklagebehörden?

3.2.1 Die Richtlinie

Art. 19 Abs 4 RL 2004/49/EG lautet:

„Schuld- oder Haftungsfragen sind auf keinen Fall Gegenstand der Untersuchung.“

Art. 20 Abs 3 RL 2004/49/EG lautet:

„Die Untersuchung wird unabhängig von jeder gerichtlichen Untersuchung durchgeführt.“

Art. 25 Abs 1 RL 2004/49/EG lautet:

„Eine von einer Untersuchungsstelle ausgesprochene Sicherheitsempfehlung begründet keinesfalls eine Vermutung der Schuld oder Haftung für einen Unfall oder eine Störung.“

3.2.2 Die Umsetzung im UUG

§ 15 Abs 4 UUG lautet:

„Je ein Exemplar des endgültigen Untersuchungsberichtes ist an

1. ...
2. ...
3. ...

⁶⁶ Siehe den Wortlaut des Art 17 Abs 1 Eisenbahnsicherheits-RL betreffend die Entscheidungsgrundsätze der Eisenbahnsicherheitsbehörde