

umgegangen wird. Dies ist aber notwendig, um aus den Fehlern zu lernen und künftig solche Unfälle derselben Art zu vermeiden.

Negative Rechtsfolgen bei Nichterreichung des (im übrigen nirgendwo normierten) Mindeststandards gelebter Corporate Governance Praxis gibt es in Österreich nicht. Dieser gegenwärtige „Österreichische Corporate Governance Kodex mit Abweichungen des ÖBB-Konzerns“ ist keine geeignete Grundlage, die Verbandsverantwortlichkeit eines ÖBB-Unternehmens nach einem Eisenbahnunfall auszuschließen oder zumindest mildernde Umstände zu schaffen.

6.3.2 Sicherheitsbescheinigung

Um Zugang zur Eisenbahninfrastruktur zu haben, muss seit der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit (RL 2004/49/BG) und deren Implementierung in §§ 37, 37 a bis d EISbG¹²⁶ jedes EVU über eine Sicherheitsbescheinigung Teil A und B verfügen.

Mit der Sicherheitsbescheinigung wird nachgewiesen, dass das EVU ein Sicherheitsmanagementsystem eingeführt hat (Teil A) und in der Lage ist, die in den TSI (Technische Spezifikationen für die Interoperabilität-Fähigkeit zur Zusammenarbeit von verschiedenen Systemen, Techniken oder Organisationen) festgelegten Anforderungen, das Gemeinschaftsrecht und die nationalen Sicherheitsvorschriften auf der tatsächlich benützten Eisenbahninfrastruktur auch einzuhalten (Teil B).

Damit soll sichergestellt sein, dass das EVU in der Lage ist, alle Risiken zu kontrollieren und somit einen sicheren Verkehrsbetrieb auf dem Netz zu leisten.¹²⁷

Bei grenzüberschreitenden Verkehrsdiensten genügt es, das Sicherheitsmanagementsystem in einem Mitgliedstaat zu genehmigen und der Genehmigung Gemeinschaftsgeltung zu verleihen (Teil A). Dagegen ist die Einhaltung nationaler Vorschriften in jedem Mitgliedstaat Gegenstand der zusätzlichen Bescheinigung Teil B.

6.3.3 Sicherheitsgenehmigung

Während ein EVU einer Sicherheitsbescheinigung bedarf, benötigt jedes EIU eine Sicherheitsgenehmigung iS §§ 38, 38 a bis d EISbG.¹²⁸

¹²⁶ BGBl I Nr.125/2006

¹²⁷ Siehe auch Art. 9 „Sicherheitsmanagementsysteme“ und Art. 10 „Sicherheitsbescheinigungen“ der RL 2004/49/EG und § 19 b EISbG; siehe hierzu auch *Kuntner/Waglechner*, Eisenbahnrecht³, § 37 EISbG, Rz 2

¹²⁸ BGBl I Nr.125/2006

Und es soll auch mit der Sicherheitsgenehmigung sichergestellt sein, dass EIU imstande sind, mit ihrem Betrieb von Haupt- oder auch vernetzten Nebenbahnen **alle** Risiken zu kontrollieren und somit einen sicheren Betrieb sicherzustellen.¹²⁹

6.3.4 Sicherheitsmanagementsystem

Es ist für jedes EIU und EVU, welches in Österreich tätig wird, davon auszugehen, dass es über eine aufrechte Sicherheitsgenehmigung bzw. -bescheinigung verfügt, verliehen von der Obersten Eisenbahnbetriebsbehörde im BMVIT. Die entsprechenden Antrags- und Genehmigungsunterlagen werden daher nach Eisenbahnunfällen im Regelfall nicht von besonderem Interesse sein.

Dies gilt aber mit Ausnahme des Sicherheitsmanagementsystems. Zur Unfallsanalyse in Richtung Verbandsverantwortlichkeit ist das Sicherheitsmanagementsystem, welches alle in Österreich tätigen EBU (EIU, EVU)¹³⁰ gemäß §§ 39, 39 a bis d EISbG implementiert¹³¹ haben müssen, sehr wohl wesentlich; im übrigen auch der von jedem EBU gemäß § 39 d EISbG jährlich zu erstellende Sicherheitsbericht.

Gemäß Art 9 der Eisenbahnsicherheits-RL berücksichtigt das Sicherheitsmanagementsystem die Folgen, die sich aus der betrieblichen Tätigkeit verschiedener EBU auf dem Netz ergeben und gewährleistet, dass alle EBU im Einklang mit den Sicherheitsvorschriften tätig sein können.

Ein ausgeklügeltes **und** auch entsprechend umgesetztes Sicherheitsmanagementsystem ist gewissermaßen eine Handlungsanleitung zur Vermeidung einer Haftung nach dem VbVG.

Die wesentlichen - insgesamt 10 - Bestandteile des Sicherheitsmanagementsystems sind in § 39 b EISbG dargestellt. § 39 a EISbG erklärt den Zweck des Sicherheitsmanagementsystems, soll doch dieses die Kontrolle aller Risiken im Bahnbereich einschließlich Instandhaltung, Materialbeschaffung und Vergabe von Dienstleistungsaufträgen berücksichtigen. Die sich darstellenden Risiken sind angemessen zu berücksichtigen.

Das Sicherheitsmanagementsystem ist alle fünf Jahre neu zu zertifizieren (§ 39c EISbG).

Es wird somit dem Rechtsanwender offenbar, dass die Dokumentation des Sicherheitsmanagementsystems, eingeschränkt auf die möglichen Unfallursachen, ein wichtiger Urkundenbeweis ist, ob das vom Unfall betroffene EBU zumindest im Sinne einer

¹²⁹ Siehe Art. 9 "Sicherheitsmanagementsysteme" iVm Art. 11 der RL 2004/49/EG und § 19b EISbG

¹³⁰ Da integrierte EBU keinen Netzzugang benötigen und auf ihren Netzen nur „eigene“ Eisenbahnfahrzeuge fahren, benötigen diese - zumindest derzeit noch - kein Sicherheitsmanagementsystem. Das könnte sich mit dem vierten Eisenbahnpaket ändern

¹³¹ BGBl I Nr.125/2006