

Anmerkung: Das volksanwaltschaftliche Verfahren war ganz sicher nicht angenehm für die Mitarbeiter der zum damaligen Zeitpunkt frisch eingerichteten SUB - Schiene. Der Verfasser dieser Studie hofft, bereits damals verstanden worden zu sein, dass die geäußerte Kritik ein wohlmeinender Beitrag war, um der nationalen Untersuchungsstelle ein entsprechendes Selbstbewusstsein (Unabhängigkeit vom BMVIT, BMJ und den ÖBB), mehr unabhängiges Personal und bessere Besoldung seiner Untersuchungsorgane zu verschaffen. Nur so erhält die SUB - Schiene die Bedeutung, die ihr aufgrund der Eisenbahnsicherheits-RL zukommt.

8.4 Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat

Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat ist die ausgewiesene Spezialbehörde im Eisenbahnwesen; dies bezogen auf den Arbeitnehmerschutz. Im Gegensatz zur SUB-Schiene hat das VAI zudem den Vorteil, wirklich unabhängig einerseits von den EBU zu agieren und andererseits auch unabhängig von den Interessen der Republik Österreich als größte Eigentümerin von diversen EBU.

Zumal das VAI seit 2012 auch nicht mehr eingegliedert ist in das BMVIT, sondern in das BMASK, ergibt sich eine entsprechend große Distanz zu den Eigentümerinteressen des ÖBB-Konzerns, die vom jeweils zuständigen Bundesminister für Verkehr Innovation und Technologie wahrgenommen werden.

Zwar ist das Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetz 2012 ersatzlos aufgehoben worden; dies zeitgleich mit der Unterstellung des VAI unter das BMASK und übt das VAI seine Tätigkeit nun aufgrund der Bestimmungen des Arbeitsinspektionsgesetzes aus. Dies hat aber – soweit für den Verfasser dieser Studie erblickbar – keine negativen Auswirkungen auf die Ermittlungsqualität des VAI zur Folge gehabt. Die Qualität gilt es zu erhalten.

Durch die Teamarbeit von Ermittlern, Technikern und Juristen – noch dazu offensichtlich nicht so stark personell ausgedünnt wie die SUB-Schiene oder durchaus auch die Eisenbahnsicherheitsbehörde selbst – ist das VAI der einzige Gegenpol zu den in Österreich tätigen EBU – dies bezogen auf die auf Arbeitnehmer bezogenen Sicherheitsfragen.

Auf das schon in den Kapiteln 6.5.3.2 und 6.5.13 zitierte Schreiben des VAI vom 31.05.2013, dieser Studie als Anhang IV beigelegt, wird hier nochmals verwiesen.

8.5 Die Eisenbahnunternehmen

Einen Überblick insbesondere über die Marktteilnehmer im österreichischem Eisenbahnwesen und die Marktentwicklung sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr gibt der jährliche Tätigkeitsbericht der Schienen-Control GmbH.²⁶⁹ Gemäß dem Tätigkeitsbericht 2012 iVm em

²⁶⁹ <http://www.schienecontrol.gv.at/>

Tätigkeitsbericht 2011 gab es zum 31.12.2011 47 EBU, hievon sind 21 EVU, 8 EIU und 13 integrierte EBU.

Die österreichischen EBU sind in Bezug auf Humankapital sowohl was die Qualität als auch die Quantität betrifft, grundsätzlich gut aufgestellt. Insbesondere der ÖBB-Konzern kann sich in Bezug auf Qualität und Eisenbahnsicherheit durchaus im Spitzenfeld der europäischen Staatsbahnen behaupten. Technische, organisatorische und personelle Lücken - manche durchaus bereits vor einem Unfall erkannt, aber nicht abgestellt - bestehen dennoch immer wieder, wie die Unfallsstatistiken offenbaren.

Der Kostendruck, der nicht nur von Eigentümern vorgegeben, sondern auch vom Management aufgrund von Businessplänen und auch Bonifikationsanreizen gerne erfüllt wird, beinhaltet einen sukzessiven Abbau der Sicherheit in sich.

Die Compliance-Systeme und die Sicherheitsmanagementsysteme sind kritisch zu hinterfragen dahingehend, ob und wo lediglich „window-dressing“²⁷⁰ vorliegt.

Manche große EBU leisten sich den Luxus „eigener Unfalluntersuchungsstellen“, die nach den Beobachtungen des Verfassers dieser Studie allerdings eher „Anti-VbVG-Stellen“ sind und nicht gewährleisten, wirklich objektive Untersuchungsberichte zu liefern.

Besonderes Augenmerk ist bei allen EBU der Schnittstellenproblematik zu widmen und auch inwiefern unzulässigerweise versucht wird, Entscheidungsträgerverantwortlichkeit innerhalb des eigenen Unternehmens zu zerstreuen und außerhalb desselben abzuladen (über Konsulenten, Unternehmensberater, Sublieferanten etc).

Obwohl die Verbandsverantwortlichkeit im Eisenbahnwesen bisher zahnlos war, ist zu beobachten, dass aufgrund der doch zunehmenden VbVG-Ermittlungsverfahren seitens der EBU danach getrachtet wird, die VbVG-Verantwortung durch Zersplitterung und Auslagerung zu unterlaufen.

8.6 Die vida (Eisenbahnergewerkschaft)

Die Eisenbahnsicherheit war schon jeher wichtiger Teil der Gewerkschaftsarbeit, weil bei Eisenbahnunfällen in erster Linie Eisenbahnbedienstete in ihrer körperlichen Integrität geschädigt werden.

Die zuständige Teilgewerkschaft vida hat einen außerordentlich hohen Durchdringungsgrad im Verhältnis zwischen Eisenbahnbediensteten und Gewerkschaftsmitgliedern. Dies lässt sich historisch sowohl auf das arbeitsteilige Zusammenwirken im Eisenbahnwesen als auch auf die

²⁷⁰ „window dressing“ steht zwar ursprünglich wertneutral für *Schaufensterdekoration*, jedoch hat es auch dort eine negative Konnotation in dem Sinne, dass etwas besser erscheinen soll, als es in der Realität ist, durchaus mit einer unredlichen, betrügerischen Absicht (Concise Oxford English Dictionary, 2002, Oxford University Press, New York)