

9.2 Änderungen auf der Ebene der Verwaltung

9.2.1 Aufstockung der SUB-Schiene

Die SUB-Schiene ist personell aufzustocken und strukturell als wirklich unabhängige Untersuchungsstelle, unabhängig von BMVIT und BMJ einzurichten. Nur unter diesen Voraussetzungen kann die SUB-Schiene ihrem Auftrag nachkommen, schwere Unfälle innerhalb der vorgegebenen Frist von zwölf Monaten abschließend auf die den jeweiligen Unfall auslösenden Systemfehler zu analysieren und konkrete Empfehlungsvorschläge zur Vermeidung von Unfällen derselben oder ähnlichen Art erstatten.

9.2.2 Sanierung der vertragswidrig umgesetzten Teile des UUG

Auf gesetzlicher Ebene wären die in Kapitel 3 dargestellten EU-vertragswidrigen Ausgestaltungen im UUG zu beheben.

9.2.3 Aufstockung der Eisenbahnsicherheitsbehörde zum Zwecke der Eisenbahnaufsicht

Die Eisenbahnsicherheitsbehörde hat eine Reihe von Aufgaben wahrzunehmen. Die Personaldecke dürfte aber wie bei der SUB-Schiene zu gering sein, um die an sie gerichteten gesetzlichen Aufträge und Erwartungen zu erfüllen. Alleine die in dieser Studie dargestellte Problematik bei den Jahresberichten zeigt die Überforderung der Eisenbahnsicherheitsbehörde.

Diese Überforderung dürfte im operativen Bereich insbesondere im Bereich der Prüfung der Zuverlässigkeit von EBU noch um vieles höher sein. Diesbezüglich ist die Eisenbahnsicherheitsbehörde auch Eisenbahnaufsichtsbehörde, also „Eisenbahnpolizei“, hat aber faktisch keine Beamten, die aufgrund ihrer Personalstärke bei den EBU den Eindruck vermitteln, dass jederzeit entsprechende Kontrollen stattfinden könnten.

Soweit dem Verfasser dieser Studie bekannt, wird beispielsweise die praktische Umsetzung der Sicherheitsmanagementsysteme nicht überprüft.

Der Verfasser dieser Studie konnte zu keinem der unter Punkt 7 dargestellten Praxisfälle beobachten, dass die Eisenbahnsicherheitsbehörde nach dem jeweiligen Unfall, also während der Strafverfahrens oder danach in irgendeiner Form der Aufsicht oder Abstimmung der Sicherheitsmängel oder gar Ahndung tätig geworden wäre.

Zum „Rübentransporterunfall“²⁷⁷, dem nach Ansicht des Verfassers dieser Studie ein technisches Gebrechen infolge eines unzureichenden Wartungssystems, damit eines Teils des Sicherheitsmanagementsystems zugrunde lag, gab es im Frühjahr 2013 sogar Korrespondenz

²⁷⁷ Siehe Kapitel 7.10