



S t R H
Wien

STADTRECHNUNGSHOF WIEN

Landesgerichtsstraße 10
A-1082 Wien

Tel.: 01 4000 82829 FAX: 01 4000 99 82810

E-Mail: post@stadtrechnungshof.wien.at

www.stadtrechnungshof.wien.at

StRH VI - 15/17

MA 46, Sachverständigentätigkeit im
eisenbahnrechtlichen Verfahren

KURZFASSUNG

In eisenbahnrechtlichen Verfahren werden Anträge hinsichtlich des Baues und des Betriebes von Eisenbahnanlagen sowie des Einsatzes von Verkehrsmitteln, die in diese Rechtsmaterie fallen, behördlich abgehandelt. Soweit dies nicht in die Zuständigkeit des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie fiel, kam die Behördenfunktion in eisenbahnrechtlichen Verfahren dem Landeshauptmann für Wien bzw. dem Magistrat der Stadt Wien als Bezirksverwaltungsbehörde zu.

Für die Beurteilung eisenbahntechnischer Fragen und Sachverhalte hinsichtlich der Betriebsführung sowie Fahrzeugtechnik und Fahrzeugsicherheit war die Magistratsabteilung 46 zuständig. Im Zuge der Prüfung war festzustellen, dass diese Dienststelle über eine umfassende fachliche Expertise verfügte. Die stichprobenweise Einsichtnahme in behördliche Unterlagen und im Besonderen in die gutachterlichen Stellungnahmen zeigte eine ordnungsgemäße Vorgehensweise.

In Bezug auf die Personalorganisation stellte der Stadtrechnungshof Wien jedoch Handlungsbedarf fest, um die der Magistratsabteilung 46 zugewiesenen Aufgaben fristgerecht und die eisenbahnrechtlichen Verfahren ohne Verzögerungen durchführen zu können.

Der Stadtrechnungshof Wien unterzog die Tätigkeit der Amtssachverständigen in eisenbahnrechtlichen Verfahren in der Magistratsabteilung 46 einer Prüfung und teilte das Ergebnis seiner Wahrnehmungen nach Abhaltung einer diesbezüglichen Schlussbesprechung der geprüften Stelle mit. Die von der geprüften Stelle abgegebene Stellungnahme wurde berücksichtigt. Allfällige Rundungsdifferenzen bei der Darstellung von Berechnungen wurden nicht ausgeglichen.

INHALTSVERZEICHNIS

1. Prüfungsgrundlagen des Stadtrechnungshofes Wien.....	8
1.1 Prüfungsgegenstand.....	8
1.2 Prüfungszeitraum	8
1.3 Prüfungshandlungen.....	8
1.4 Prüfungsbefugnis.....	9
1.5 Vorberichte	9
2. Allgemeines	9
2.1 Eisenbahnwesen	9
2.2 Prüfungsziel.....	9
2.3 Vorgangsweise	10
3. Rechtliche Grundlagen	10
4. Behörden.....	11
4.1 Zuständigkeiten	11
4.2 Aufgaben der Behörden.....	12
5. Amtssachverständige im Eisenbahnwesen	12
5.1 Eisenbahntechnik	12
5.2 Fahrzeugtechnik	13
5.3 Bautechnik.....	13
6. Verfahrensarten und Aufgaben der Sachverständigen.....	13
6.1 Konzession	13
6.2 Regelmäßig wiederkehrende Überprüfungen	14

6.3 Betriebsvorschrift.....	14
6.4 Auflassung einer Eisenbahn	15
6.5 Baugenehmigung und Betriebsbewilligung.....	15
6.6 Bauartgenehmigung und Betriebsbewilligung.....	16
6.7 Eisenbahnkreuzungen	17
6.8 Unfälle und Vorfälle	18
6.9 Anzahl der Bewilligungsverfahren	19
7. Organisatorisches.....	20
7.1 Personalressourcen.....	20
7.2 Prozessabläufe	20
8. Wissensmanagement	21
9. Zusammenfassung der Empfehlungen	21

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Anzahl der eisenbahnrechtlichen Verfahren betreffend Eisenbahnkreuzungen	17
Tabelle 2: Anzahl der eisenbahnrechtlichen Verfahren betreffend Unfälle und Vorfälle	19
Tabelle 3: Anzahl der eisenbahnrechtlichen Verfahren	19

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

bzw.	beziehungsweise
EisbG.....	Eisenbahngesetz
EisbKrV 2012.....	Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012
etc.....	et cetera
lt.....	laut
mbh	mit beschränkter Haftung
Nr.....	Nummer

o.a.	oben angeführt
o.ä.	oder ähnliche
s.	siehe
SeilbG 2003.....	Seilbahngesetz 2003
StrabVO.....	Straßenbahnverordnung
u.a.	unter anderem
u.dgl.....	und dergleichen
u.U.	unter Umständen
u.zw.	und zwar
z.B.	zum Beispiel

GLOSSAR

Anschlussbahnen

Anschlussbahnen sind Schienenbahnen, welche den Verkehr eines einzelnen oder mehrerer Unternehmen mit Haupt- oder Nebenbahnen oder Straßenbahnen vermitteln.

Bauartgenehmigung

Bevor der Betrieb eines Schienenfahrzeuges bewilligt wird, ist um Bauartgenehmigung anzusuchen. Diese ist zu erteilen, wenn das Fahrzeug z.B. dem Stand der Technik im Zeitpunkt des verfahrenseinleitenden Antrages entspricht.

Eisenbahnanlagen

Eisenbahnanlagen sind Bauten, ortsfeste eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen und Grundstücke, die ganz oder teilweise, unmittelbar oder mittelbar der Abwicklung oder Sicherung des Betriebes einer Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf einer Eisenbahn oder des Verkehrs auf einer Eisenbahn dienen. Ein räumlicher Zusammenhang mit der Eisenbahninfrastruktur ist nicht erforderlich.

Hauptbahnen

Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann Bahnen durch Verordnung zu Hauptbahnen erklären, weil ihnen eine besondere Bedeutung für einen leistungsfähigen Verkehr, insbesondere mit internationalen Verbindungen oder im Regionalverkehr zukommt oder sie hierfür ausgebaut werden sollen.

Materialbahnen

Materialbahnen sind für den nicht-öffentlichen Güterverkehr bestimmte Schienenbahnen, sofern sie nicht Anschlussbahnen sind.

Nebenbahnen

Nebenbahnen sind für den öffentlichen Verkehr bestimmte Schienenbahnen, sofern sie nicht Hauptbahnen oder Straßenbahnen sind.

Nicht-öffentliche Eisenbahnen

Nicht-öffentliche Eisenbahnen sind Eisenbahnen, die ein Unternehmen vornehmlich für eigene Zwecke betreibt.

Ortsfeste eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen

Ortsfeste eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen sind Sicherungsanlagen wie z.B. Signale, Sperrschuhe, Stellwerksanlagen, Sicherungsanlagen für Eisenbahnkreuzungen und Eisenbahnübergänge etc.

Öffentliche Eisenbahnen

Öffentliche Eisenbahnen sind solche, die dem allgemeinen Personen-, Reisegepäck- oder Güterverkehr dienen und auf denen die Verpflichtung zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten nach Maßgabe der hierfür geltenden Rechtsvorschriften und der Beförderungsbedingungen besteht.

Schienenfahrzeuge

Schienenfahrzeuge sind Fahrzeuge von Bahnen, die entweder auf einer Schiene oder auf mehreren Schienen fahren oder geführt werden.

Straßenabhängige Bahnen

Straßenabhängige Bahnen sind Straßenbahnen, deren bauliche und betriebliche Einrichtungen sich zumindest teilweise im Verkehrsraum öffentlicher Straßen befinden und auf denen Schienenfahrzeuge zumindest teilweise den Verkehrsraum öffentlicher Straßen benützen und sich in ihrer Betriebsweise der Eigenart des Straßenverkehrs anpassen.

Straßenbahnen

Straßenbahnen sind für den öffentlichen Verkehr innerhalb eines Ortes bestimmte Schienenbahnen (Ortsstraßenbahnen) und werden in straßenabhängige Bahnen und straßenunabhängige Bahnen unterteilt. Außerdem gelten für den öffentlichen Verkehr zwischen mehreren benachbarten Orten bestimmte Eisenbahnen als Straßenbahnen, wenn sie im Wesentlichen den Ortsstraßenbahnen entsprechen. Auch Oberleitungs- bzw. Omnibusse gelten als Straßenbahn.

Straßenunabhängige Bahnen

Straßenunabhängige Bahnen sind Straßenbahnen, auf denen Schienenfahrzeuge ausschließlich auf einem eigenen Bahnkörper verkehren, wie Hoch- und Untergrundbahnen, Schwebbahnen o.ä. Bahnen besonderer Bauart.

Vernetzte Nebenbahnen

Vernetzte Nebenbahnen sind an das Streckennetz von Hauptbahnen angeschlossen.

Werksverkehr

Der Begriff Werksverkehr umfasst die unentgeltliche Beförderung von Arbeitskräften des Eisenbahnunternehmens oder des Unternehmens, dem die Eisenbahn dient.

PRÜFUNGSERGEBNIS

1. Prüfungsgrundlagen des Stadtrechnungshofes Wien

1.1 Prüfungsgegenstand

Die gegenständliche Prüfung wurde von der Abteilung Behörden und Kommunaltechnik des Stadtrechnungshofes Wien durchgeführt.

Die Entscheidung zur Durchführung der gegenständlichen Prüfung wurde in Anwendung der risikoorientierten Prüfungsthemenauswahl des Stadtrechnungshofes Wien getroffen.

Die in diesem Bericht dargestellten Ausführungen des Stadtrechnungshofes Wien resultierten aus einer eingehenden Betrachtung der Tätigkeit der Amtssachverständigen für das Eisenbahnwesen der Magistratsabteilung 46. Dabei ging es insbesondere um die Anforderungen an die Sachverständigen und um die Rahmenbedingungen im Zusammenhang mit der Handhabung des EisbG und der einschlägigen Nebengesetze.

1.2 Prüfungszeitraum

Die gegenständliche Prüfung erfolgte in der ersten Hälfte des Jahres 2018. Das Eröffnungsgespräch mit der geprüften Stelle fand Mitte Jänner desselben Jahres statt. Die Schlussbesprechung wurde Mitte Oktober 2018 durchgeführt. Der Betrachtungszeitraum umfasste die Jahre 2015 bis 2017, wobei gegebenenfalls auch spätere Entwicklungen in die Einschau miteinbezogen wurden.

1.3 Prüfungshandlungen

Die Prüfungshandlungen umfassten die Einholung von Auskünften von Mitarbeitenden der geprüften Dienststelle sowie Gespräche mit anderen Magistratsabteilungen, die ebenfalls Amtssachverständige in eisenbahnrechtlichen Verfahren stellen. Ferner wurde auch mit der Magistratsabteilung 64 als zuständiger Behörde Kontakt aufgenommen. Des Weiteren wurden zur Verfügung gestellte Unterlagen eingesehen.

1.4 Prüfungsbefugnis

Die Prüfungsbefugnis für diese sicherheitstechnische Prüfung ist in § 73c der Wiener Stadtverfassung festgeschrieben.

1.5 Vorberichte

Zum gegenständlichen Prüfungsthema liegen dem Stadtrechnungshof Wien für die vergangenen zehn Jahre keine relevanten Prüfungsberichte vor.

2. Allgemeines

2.1 Eisenbahnwesen

Unter dem Begriff "Eisenbahn" werden im Allgemeinen Schienenverkehrswege, die darauf verkehrenden Schienenfahrzeuge und dazu gehörende Einrichtungen, wie Signalanlagen, Gebäude etc. verstanden. Die Belange des Eisenbahnwesens sind durch ein eigenes Gesetz geregelt. Zu den Eisenbahnen sind öffentliche Eisenbahnen, u.zw. Hauptbahnen, Nebenbahnen und Straßenbahnen sowie nicht-öffentliche Eisenbahnen, u.zw. Anschlussbahnen und Materialbahnen zu zählen.

In eisenbahnrechtlichen Verfahren, die in den Zuständigkeitsbereich des Landeshauptmannes bzw. der Bezirksverwaltungsbehörde fallen, bediente sich die Magistratsabteilung 64 als zuständige Behörde bei Bedarf technischer Amtssachverständiger, die Bedienstete der Stadt Wien sind. Diese beurteilen anhand eingereichter Unterlagen die spezifischen Problemstellungen im Einzelnen, jedoch auch deren Wechselwirkungen untereinander und mit thematisch und örtlich angrenzenden Bereichen.

Zu den o.a. Verfahren zählen jedoch auch solche, die nach Störungen oder anderen besonderen Vorkommnissen durch die Behörde eingeleitet werden. In diesen Fällen gingen die technischen Amtssachverständigen den Ursachen nach, die zu einem derartigen Ereignis geführt hatten.

2.2 Prüfungsziel

Im Rahmen dieser Prüfung sollte das Tätigkeitsfeld der technischen Amtssachverständigen auf dem Gebiet des Eisenbahnrechts erhoben und dargestellt werden.

Das Hinterfragen der fachlichen Qualität bzw. die Bewertung des Inhalts von Stellungnahmen oder Gutachten der Amtssachverständigen war nicht Ziel der gegenständlichen Prüfung.

2.3 Vorgangsweise

Der Stadtrechnungshof Wien verschaffte sich in einem ersten Schritt bei der zuständigen Behörde einen Überblick über die Kategorien eisenbahnrechtlicher Verfahren. Des Weiteren wurde ersucht, für die Jahre 2015 bis 2017 Datenmaterial über die Anzahl der Verfahren in den einzelnen Kategorien zur Verfügung zu stellen.

Ebenso sah der Stadtrechnungshof Wien bei der Behörde stichprobenweise Akten von diversen Behördenverfahren ein. Danach wurden mit den Amtssachverständigen, die Bedienstete der Magistratsabteilung 46 waren, Gespräche geführt und Auskünfte über das prüfungsgegenständliche Thema eingeholt.

3. Rechtliche Grundlagen

Die maßgebliche rechtliche Grundlage im Eisenbahnwesen und somit auch für eisenbahnrechtliche Verfahren bildet das EisbG. Dieses enthält Vorschriften u.a. über den Bau und den Betrieb von Eisenbahnanlagen, die Bauartgenehmigung von Schienenfahrzeugen sowie eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen, über das Thema Sicherheit und über die Meldepflicht bei Unfällen und Störungen.

In diesem Gesetz sind Eisenbahnen in eine Systematik eingeordnet, die in weiterer Folge für die Behördenzuständigkeit von Relevanz ist. Eisenbahnen werden in öffentliche Bahnen (Hauptbahnen, Nebenbahnen, Straßenbahnen) und nicht-öffentliche Eisenbahnen (Anschlussbahnen, Materialbahnen) unterschieden. Öffentliche Bahnen dienen dem allgemeinen Personen-, Reisegepäck- oder Güterverkehr. Nicht-öffentliche Eisenbahnen betreibt ein Unternehmen vornehmlich für eigene Zwecke.

Ebenso ist in diesem Gesetz festgelegt, dass der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie nähere Bestimmungen erlassen kann, um festzulegen, wie bei-

spielsweise Anforderungen an die Sicherheit oder Erfordernisse des Betriebes zu erfüllen sind. Eine diesbezügliche Festlegung erfolgte durch die StrabVO. In dieser ist der Bau und Betrieb von Straßenbahnen geregelt.

Eine weitere relevante Verordnung auf der Basis des EisbG stellt die EisbKrV 2012 dar. Sie regelt die Sicherung von Eisenbahnkreuzungen und das Verhalten bei der Annäherung an und beim Übersetzen von diesen.

Bis zur Abänderung des EisbG im Jahr 2006 waren auch öffentliche Seilbahnen, Materialseilbahnen mit Werksverkehr oder beschränkt öffentlichem Verkehr gemäß dem SeilbG 2003 als Eisenbahnen definiert.

4. Behörden

4.1 Zuständigkeiten

Die Behördenzuständigkeit im Eisenbahnrecht ergibt sich aus dem EisbG. Darin ist die grundsätzliche Zuständigkeit des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie festgelegt. Daneben ist die Bezirksverwaltungsbehörde, der Landeshauptmann, die Schienen-Control Kommission oder die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH zur Durchführung von behördlichen Aufgaben berufen.

Die Bezirksverwaltungsbehörde ist als Behörde für alle Angelegenheiten der nicht-öffentlichen Eisenbahnen einschließlich des Verkehrs auf nicht-öffentlichen Eisenbahnen zuständig, wie z.B. Anschlussbahnen und Materialbahnen. Dies umfasst die Entscheidung über Anträge auf Erteilung der Bauartgenehmigung und Erteilung der Betriebsbewilligung für Schienenfahrzeuge sowie über Anträge auf Erteilung der Bauartgenehmigung für eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen.

In die Zuständigkeit des Landeshauptmannes fallen u.a. alle Angelegenheiten der Nebenbahnen einschließlich des Verkehrs auf nicht vernetzten Nebenbahnen und alle Angelegenheiten der Straßenbahnen einschließlich des Verkehrs auf Straßenbahnen, die zu den öffentlichen Bahnen zu zählen sind.

Weiters entscheidet der Landeshauptmann über Anträge auf Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung, über Anträge auf Erteilung der Betriebsbewilligung, jeweils für Eisenbahnanlagen oder nicht ortsfeste eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen.

Die örtliche Zuständigkeit richtet sich nach dem Hauptwohnsitz (Sitz) der Antragstellenden. In Wien ist lt. Geschäftseinteilung des Magistrats der Stadt Wien die Magistratsabteilung 64 für alle Angelegenheiten des Eisenbahnrechts sowohl als Bezirksverwaltungsbehörde als auch für den Landeshauptmann tätig.

Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie ist als Behörde für alle anderen Angelegenheiten, insbesondere von Hauptbahnen, vernetzten Nebenbahnen und nicht vernetzten Nebenbahnen zuständig. Ferner fallen die Angelegenheiten von Eisenbahnverkehrsunternehmen bzw. solchen Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die sowohl Hauptbahnen als auch vernetzte Nebenbahnen betreiben, in dessen Zuständigkeit.

4.2 Aufgaben der Behörden

Die jeweilige Behörde ist u.a. dazu berufen, die zum Bau und zum Betrieb einer Eisenbahn erforderlichen Genehmigungen zu erteilen. Weiters kann jede Behörde aus Gründen der Sicherheit technische Organe zur Überwachung der Bauausführung und ordnungsgemäßen Erhaltung von Eisenbahnanlagen, eisenbahntechnischen Einrichtungen und Schienenfahrzeugen entsenden.

5. Amtssachverständige im Eisenbahnwesen

In den von der Magistratsabteilung 64 geführten eisenbahnrechtlichen Verfahren stellte die Magistratsabteilung 46 gemäß der Geschäftseinteilung der Stadt Wien die Amtssachverständigen, soweit es sich nicht um bautechnische Belange im Zuständigkeitsbereich der Magistratsabteilung 37 handelte.

5.1 Eisenbahntechnik

Die Aufgaben für das Sachverständigenwesen für Eisenbahntechnik in der Magistratsabteilung 46 waren der Gruppe Verkehrssicherheit des Dezernats Verkehrsmanage-

ment und Verkehrssicherheit zugeteilt. Die Tätigkeitsfelder der Sachverständigen bildeten im Wesentlichen der Eisenbahnbetrieb sowie der Bereich der Elektrotechnik. Bei behördlichen Verfahren im Zusammenhang mit der Errichtung und Änderung von Eisenbahnanlagen bediente sich die Magistratsabteilung 64 dieser Kompetenz.

5.2 Fahrzeugtechnik

Belange des Sachverständigenwesens in den Bereichen der Fahrzeugtechnik und der Fahrzeugsicherheit waren der Landesfahrzeugprüfstelle der Magistratsabteilung 46 zugeteilt. Sie war beispielsweise für die Begutachtung von neuen Fahrzeugtypen im Rahmen von Verfahren für Bauartgenehmigungen zuständig. Im Fall von Störungen oder Defekten im Bereich der Fahrzeugtechnik oblag ihr die Ursachenforschung.

5.3 Bautechnik

Der Zuständigkeitsbereich der Amtssachverständigen der Magistratsabteilung 37 - Gruppe U - (Bautechnische Bahnangelegenheiten) hingegen erstreckte sich auf die Phasen der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren und die darauf folgende Umsetzung eines Projektes. Wie die Bezeichnung dieser Organisationseinheit vermittelte, war das dort tätige Sachverständigenpersonal für die Beurteilung bautechnischer Fragen, wie z.B. Statik, Bewehrung etc. zuständig. In der Geschäftseinteilung für den Magistrat der Stadt Wien ist des Weiteren die Zuständigkeit für das Fachgebiet der Hebezeuge, wie z.B. Aufzüge, Fahrtreppen, Kräne genannt.

6. Verfahrensarten und Aufgaben der Sachverständigen

6.1 Konzession

Zum Bau und Betrieb von Eisenbahnen und Straßenbahnen ist gemäß dem EisbG eine Konzession erforderlich. Diese darf von der Behörde nur verliehen werden, wenn öffentliche Interessen nicht entgegenstehen oder wenn das öffentliche Interesse an der Erbauung und dem Betrieb der geplanten Eisenbahn die entgegenstehenden Interessen überwiegt (Gemeinnützigkeit der Eisenbahn).

Die Magistratsabteilung 46 berichtete aus ihrer Erfahrung, dass die Verleihung einer derartigen Konzession sorgfältig geprüft werden muss. Eisenbahnanlagen unterschied-

licher Unternehmen können einander in der Praxis negativ beeinflussen oder gar behindern. Ein diesbezügliches Beispiel wäre, dass eine Konzession an ein Unternehmen vergeben werden soll, das eine Eisenbahnanlage auf Straßenniveau zu errichten beabsichtigt, die direkt über der Streckenführung einer bestehenden, im Untergrund verlaufenden Eisenbahnanlage liegt.

Tritt der Fall ein, dass für Reparatur- oder Instandhaltungsmaßnahmen der im Untergrund verlaufenden Bahn eine Baugrube geschaffen werden muss, könnte dies beim künftigen Konzessionär der darüber liegenden Eisenbahn auf Widerstand stoßen. Infolgedessen wären die Arbeiten für die bereits bestehende Eisenbahn mit einem finanziellen und zeitlichen Mehraufwand verbunden.

6.2 Regelmäßig wiederkehrende Überprüfungen

Eisenbahnunternehmen, die über kein zertifiziertes Sicherheitsmanagementsystem verfügen, müssen überprüfen lassen, ob ihre Eisenbahnanlagen, Betriebsmittel einschließlich der Schienenfahrzeuge und sonstiges Zugehör den gesetzlichen Bestimmungen bzw. diesbezüglichen Bescheiden entsprechen. Diese Überprüfungen sind wiederkehrend in einem Zeitraum von jeweils fünf Jahren regelmäßig durchzuführen. Über jede wiederkehrende Prüfung ist eine Prüfbescheinigung auszustellen und der Behörde vorzulegen.

Die Magistratsabteilung 46 teilte hiezu mit, dass Unterlagen von derartigen Überprüfungen einer Plausibilitätsprüfung unterzogen werden müssen. Des Weiteren wurden gesonderte Ortsaugenscheine sowie Kontrollfahrten als Ergänzung zu schriftlichen Unterlagen durchgeführt. Diese Fahrten wurden in Absprache mit dem jeweiligen Eisenbahnunternehmen im Führerstand des Triebwagens absolviert. Dem Stadtrechnungshof Wien wurden Unterlagen und Bildmaterial vorgelegt, welche dies bestätigten.

6.3 Betriebsvorschrift

Das EisbG legt fest, dass Eisenbahnunternehmen, neben den im Gesetz angeführten Ausnahmen, den Betrieb der Eisenbahn, den Betrieb von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und den Verkehr auf Eisenbahnen im Interesse der Sicherheit und Ordnung

näher zu regeln haben. Hiefür erarbeiten die Eisenbahnunternehmen Betriebsvorschriften. Diese sind von der Behörde zu genehmigen, wenn keine öffentlichen Verkehrsinteressen dagegen sprechen.

Die Magistratsabteilung 46 führte diesbezüglich aus, dass im Zeitpunkt der Prüfung ein Muster für die Erstellung einer Betriebsvorschrift zu Verfügung stand, an dessen Erarbeitung auch die Dienststelle mitgewirkt hatte. Dieses Muster sei nicht nur eine Hilfestellung für die Eisenbahnunternehmen, eine genehmigungsfähige Betriebsvorschrift zu erstellen, sondern auch die Grundlage, um den Eisenbahnbetrieb bundesweit einheitlich zu gestalten.

6.4 Auflassung einer Eisenbahn

Ist der Betrieb einer Eisenbahn dauernd im Ganzen oder teilweise eingestellt, ist sie nach dem EisbG aufzulassen, sofern sie nicht weiterhin für die Abwicklung eines Betriebes vorgesehen ist. Solange eine Eisenbahn nicht aufgelassen ist, besteht nach wie vor die Verpflichtung zu regelmäßig wiederkehrenden Überprüfungen.

Laut Angabe der Magistratsabteilung 46 führte die Dienststelle auch Beratungen im Rahmen von Auflassungsverfahren durch.

6.5 Baugenehmigung und Betriebsbewilligung

Eine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung ist für den Bau oder die Veränderung von Eisenbahnanlagen und nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen erforderlich. Die Baugenehmigung ist u.a. zu erteilen, wenn dem Stand der Technik im Zeitpunkt der Antragstellung entsprochen und Aspekte der Sicherheit und Ordnung im späteren Betrieb berücksichtigt wurden.

Die Magistratsabteilung 46 trachtete in der Phase des Baugenehmigungsverfahrens lt. ihrer Aussage danach, die eingereichten Projekte hinsichtlich der Sicherheit der Eisenbahnanlage im späteren Betrieb einzuschätzen.

Verfügt ein Eisenbahnunternehmen über eine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung, ist für die Inbetriebnahme eine Betriebsbewilligung einzuholen. Diese ist zu erteilen, wenn das fertiggestellte Projekt der Baugenehmigung entspricht. In diesem Stadium beurteilte die Magistratsabteilung 46 das fertiggestellte Projekt hinsichtlich der Sicherheit der Eisenbahnanlage sowie der Betriebssicherheit.

Die Verfahren für eine eisenbahnrechtliche Baubewilligung und in weiterer Folge der Betriebsbewilligung dürfen gemäß EisbG unter gewissen Voraussetzungen zu einem Verfahren zusammengefasst werden. Wie dem Stadtrechnungshof Wien mitgeteilt wurde, bestand aufgrund der zeitlichen und thematischen Nähe der beiden Verfahren des Öfteren der Wunsch von Seiten der Antragstellenden, beide Bewilligungen in einem einzigen Verfahren abzuhandeln.

Nach der Sachverständigenmeinung der Magistratsabteilung 46 sei es jedoch unerlässlich, die beiden Verfahren aus Gründen der Sicherheit aufeinander folgend abzuwickeln. Das ins Treffen geführte Argument war, dass bei einem kombinierten Verfahren auf Abweichungen vom eingereichten Projekt im Zuge der Umsetzungsphase u.U. nicht adäquat reagiert werden kann, weil die Betriebsbewilligung bereits erteilt wurde.

6.6 Bauartgenehmigung und Betriebsbewilligung

Beabsichtigt ein Eisenbahnunternehmen ein neuartiges Schienenfahrzeug im Betrieb einzusetzen, ist eine Bauartgenehmigung einzuholen. Im Zuge des hierfür durchzuführenden Verfahrens muss im Wesentlichen festgestellt werden, ob das Fahrzeug für einen sicheren Betrieb geeignet ist. Gleiches gilt für Schienenfahrzeuge einer genehmigten Bauart, an denen Änderungen vorgenommen wurden.

Auch eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen, wie z.B. Lichtsignalanlagen oder Schrankenanlagen müssen analog zu Schienenfahrzeugen über eine Bauartgenehmigung verfügen. Dies gilt auch für geänderte genehmigte Bauarten.

Zur Inbetriebnahme von Schienenfahrzeugen, von veränderten Schienenfahrzeugen oder von gebrauchten ausländischen Schienenfahrzeugen bedarf es einer Betriebsbewilligung, wenn hierfür eine Bauartgenehmigung erteilt wurde.

6.7 Eisenbahnkreuzungen

Hinsichtlich der Eisenbahnkreuzungen hat die Behörde auf Antrag Anordnungen hinsichtlich deren (Um-)Gestaltung im Hinblick auf eine möglichst leichtgängige Verkehrsabwicklung oder die Auflassung von Eisenbahnkreuzungen zu entscheiden. Des Weiteren entscheidet sie unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse und Verkehrserfordernisse über die Sicherung von Eisenbahnkreuzungen.

Tabelle 1: Anzahl der eisenbahnrechtlichen Verfahren betreffend Eisenbahnkreuzungen

Jahr	2015	2016	2017
Auflassung	-	-	-
Überprüfung nach EisbKrV 2012	1	5	3
Gesamt	1	5	3

Quelle: Magistratsabteilung 64

In der diesbezüglich anzuwendenden EisbKrV 2012 ist nicht nur die Sicherung von Eisenbahnkreuzungen, sondern auch das Verhalten bei der Annäherung und beim Übersetzen geregelt.

Die für die gegenständliche Prüfung wesentlichen Festlegungen in dieser Verordnung waren die grundsätzliche Verpflichtung der Sicherung der Eisenbahnkreuzungen durch Eisenbahnunternehmen und die Arten der Sicherung. Letztere kann beispielsweise als Lichtzeichen mit oder ohne Schrankenanlage, durch die Gewährleistung eines ausreichenden Sichtraumes aber auch durch die Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus erfolgen. Darüber hinaus können auch Bodenmarkierungen, Geschwindigkeitsbeschränkung etc. zur Sicherung einer Eisenbahnkreuzung erforderlich sein.

Die Entscheidung, welche Sicherungsmaßnahme anzuwenden ist, obliegt der Behörde. Dabei hat sie die absehbare Entwicklung des Verkehrs auf der Bahn und auf der Straße zu berücksichtigen. In der Praxis geschieht dies wiederum auf der Basis von Gutachten der eisenbahntechnischen Sachverständigen der Magistratsabteilung 46.

Zur Aufrechterhaltung des Sicherheitsniveaus sind Eisenbahnunternehmen dazu verpflichtet, jede Eisenbahnkreuzung zumindest einmal jährlich auf den bescheidgemäßen

Zustand zu überprüfen. Zum Teil wurden diese Überprüfungen durch das Eisenbahnunternehmen im Beisein eines technischen Amtssachverständigen durchgeführt.

Wie dem Stadtrechnungshof Wien mitgeteilt wurde, beauftragte auch die Magistratsabteilung 64 als Behörde die Magistratsabteilung 46 mit Überprüfungen. Bei der Auswahl der Kreuzungen wurde risikoorientiert vorgegangen:

Höchste Priorität hatten Eisenbahnkreuzungen, auf denen Unfälle zu verzeichnen waren, danach folgten solche mit Fußgängerinnen- bzw. Fußgängerverkehr und schließlich die Übrigen.

Die Sachverständigen der Magistratsabteilung 46 nahmen derartige Überprüfungen auf der Basis detaillierter Unterlagen des Eisenbahnunternehmens vor, welche die Verhältnisse im Zeitpunkt der Überprüfung auswiesen. Entsprechend der Festlegung in der EiskrV 2012 wurden künftige Entwicklungen in der Verkehrs- bzw. Stadtplanung soweit wie möglich berücksichtigt. Zu diesem Zweck nahm die Abteilung Kontakt mit anderen Dienststellen des Magistrats der Stadt Wien auf, denen stadt- bzw. verkehrsplannerische Agenden oblagen oder eine Behördenfunktion in diesen Bereichen innehatten. Die Erkenntnisse der Sachverständigen wurden in einer Verhandlung mit dem Eisenbahnunternehmen diskutiert. Bei Bedarf fand diese vor Ort statt. Über die Ergebnisse jeder Überprüfung stellte die Behörde einen Bescheid aus.

6.8 Unfälle und Vorfälle

Im EiskrV und im Speziellen auch in der StrabVO ist festgelegt, dass Unfälle und Störungen bzw. besondere Betriebsvorkommnisse der jeweils zuständigen Behörde gemeldet werden müssen.

Ist beispielsweise der Betrieb von öffentlichen Eisenbahnen oder Anschlussbahnen betroffen, fällt dies in die Zuständigkeit der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes. Diese untersteht dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie. Derartige Ereignisse bei Straßenbahnen in Wien sind der Magistratsabteilung 64 zu melden.

Solche Meldungen werden von der Behörde an die technischen Sachverständigen weitergeleitet. Diese beurteilen den Sachverhalt bzw. eruieren die Ursache eines Unfalls oder Vorfalles und übermitteln eine Stellungnahme dazu an die Behörde. Falls erforderlich, sind in diesen auch Vorschläge für technische Verbesserungen u.dgl. enthalten.

Tabelle 2: Anzahl der eisenbahnrechtlichen Verfahren betreffend Unfälle und Vorfälle

Jahr	2015	2016	2017
Anzahl der Unfälle/Vorfälle	174	294	328
Gesamt	174	294	328

Quelle: Magistratsabteilung 64

6.9 Anzahl der Bewilligungsverfahren

In der Tabelle 3 ist die Anzahl jener Verfahren für eisenbahnrechtliche Bewilligungen in den Jahren 2015 bis 2017 dargestellt, in denen die Magistratsabteilung 46 beigezogen wurde.

Tabelle 3: Anzahl der eisenbahnrechtlichen Verfahren

Jahr	2015	2016	2017
Bauartgenehmigung	-	2	-
Baugenehmigung	-	-	9
Betriebsbewilligung	-	4	8
Konzession	1	2	-
Seilbahn	-	-	-
sonstige Bewilligung	12	12	6
Gesamt	13	20	23

Quelle: Magistratsabteilung 64

Bemerkenswert ist, dass Verfahren für Seilbahnen noch im Bereich des Eisenbahnrechts gelistet werden. Seit einer Abänderung des EisbG im Jahr 2006 werden Seilbahnangelegenheiten ausschließlich im SeilbG 2003 geregelt. Weiters war festzustellen, dass die Magistratsabteilung 46 gemäß der Fassung der Geschäftseinteilung der Stadt Wien im Zeitpunkt der Prüfung nicht für Seilbahnen zuständig ist.

Sollte die Dienststelle weiterhin die Sachverständigentätigkeit für die Behörde in diesem Bereich übernehmen, wurde empfohlen, die Geschäftseinteilung für den Magistrat der Stadt Wien hinsichtlich der Angelegenheiten für Seilbahnen entsprechend anzupassen.

7. Organisatorisches

7.1 Personalressourcen

Bei der stichprobenweisen Einsichtnahme in die Akten der Magistratsabteilung 64 fiel auf, dass die Magistratsabteilung 46 die von der Behörde festgelegten Fristen für die Übermittlung der Gutachten nicht immer einhalten konnte bzw. teilweise um Erstreckung der Fristen ersuchte.

Wie die Magistratsabteilung 46 hiezu mitteilte, hänge dies mit den personellen Kapazitäten im Bereich der Gruppe Verkehrssicherheit zusammen, die im Zeitpunkt der Prüfung zwei Vollzeitäquivalente betrug. Ebenso existiere in diesem Bereich keine Vertretungsregelung, um im Bedarfsfall eine kontinuierliche Bearbeitung der Gutachten zu gewährleisten.

In Anbetracht der Tatsache, dass es sich bei den Fristüberschreitungen nicht um Einzelfälle handelte, wurde der Magistratsabteilung 46 empfohlen, Maßnahmen einzuleiten, um die ihr zugeteilten Aufgaben fristgerecht erledigen zu können.

Mittelfristig seien in der Gruppe Verkehrssicherheit im Bereich der Amtssachverständigen für Eisenbahnwesen darüber hinaus personelle Veränderungen durch Versetzungen in den Ruhestand zu erwarten. Aus der Sicht des Stadtrechnungshofes Wien wäre es zu befürworten, wenn diesem Umstand frühzeitig Rechnung getragen wird, um künftige Verzögerungen bei behördlichen Verfahren zu vermeiden.

7.2 Prozessabläufe

Im Rahmen der gegenständlichen Prüfung betrachtete der Stadtrechnungshof Wien auch die für die Amtssachverständigen für Eisenbahnwesen in der Magistratsabteilung 46 festgelegten Ablaufprozesse. Der Prozess "Amtssachverständiger im Eisenbahnwesen" wurde zwar seit dem Jahr 2012 nicht mehr aktualisiert, entsprach aber im Wesentlichen den tatsächlichen Abläufen.

Bei der Einsicht in das Prozessmanagementsystem war diesbezüglich festzustellen, dass im o.a. Prozess nicht eindeutig geregelt war, dass das Vieraugenprinzip in jedem Fall einzuhalten ist.

Daher wurde empfohlen, den Prozess "Amtssachverständiger im Eisenbahnwesen" dahingehend zu korrigieren, dass die Approbation von Stellungnahmen bzw. Gutachten, unabhängig von den beteiligten Amtssachverständigen, stets auch von einer Vorgesetzten bzw. einem Vorgesetzten vorgenommen wird. Dies wäre auch eindeutig im Prozessmanagementsystem der Dienststelle darzustellen.

8. Wissensmanagement

Im Rahmen der gegenständlichen Prüfung war festzustellen, dass in der Magistratsabteilung 46 hinsichtlich der Amtssachverständigentätigkeit ein eigenes Wissensmanagementsystem aufgebaut wurde. Diesbezüglich war eine qualitätsgesicherte Vorgehensweise gegeben.

9. Zusammenfassung der Empfehlungen

Empfehlung Nr. 1:

Sollte die Dienststelle weiterhin die Sachverständigentätigkeit für die Behörde im Bereich der Seilbahnen übernehmen, wäre die Geschäftsordnung für den Magistrat der Stadt Wien entsprechend anzupassen (s. Punkt 6.9).

Stellungnahme der Magistratsabteilung 46:

In einem Gespräch mit dem Abteilungsleiter der Magistratsabteilung 37 wurde final abgeklärt, dass die Magistratsabteilung 37 zuständig ist zur Sachverständigentätigkeit für die Behörde im Bereich der Seilbahnen. Eine Anpassung der Geschäftseinteilung für den Magistrat der Stadt Wien ist damit nicht erforderlich.

Empfehlung Nr. 2:

Es wurde der Magistratsabteilung 46 empfohlen, Maßnahmen einzuleiten, um die ihr zugeteilten Aufgaben fristgerecht erledigen zu können (s. Punkt 7.1).

Stellungnahme der Magistratsabteilung 46:

Bei Überschreitungen der von der Magistratsabteilung 64 zu Schadensfällen gesetzten Fristen handelt es sich um temporär auftretende Ereignisse und es handelt sich dann zugestandenerweise nicht nur um Einzelfälle. Demgegenüber waren im September 2018 die eisenbahntechnischen Amtssachverständigen mit Beantwortungen en jour.

Ursachen für Fristüberschreitungen sind zum einen Spitzen bei solchen Anfragen, vor allem aber die Priorisierung von Geschäftsfällen. Regelmäßig wiederkehrend haben die eisenbahntechnischen Amtssachverständigen Anträge auf

- Bauartbewilligungen von Fahrzeugen (z.B. Flexity-Straßenbahngarnitur)
- Betriebsbewilligungen und
- Baubewilligungen (U1-Verlängerung, U2/U5-Ausbau)

zu bearbeiten, bei denen eine außerordentlich hohe Wichtigkeit und Dringlichkeit naturgemäß gegeben ist und deren Erledigung infolge der Komplexität die Ressourcen vorübergehend bündelt. Die Magistratsabteilung 46 vermag aufgrund des Dienstpostenplanes ihren Personalstand nicht auf solche Spitzen auszurichten, sodass es - wie vom Stadtrechnungshof Wien festgestellt - auch vorübergehend zu Fristüberschreitungen in weniger bedeutsamen Geschäftsfällen kommen kann.

Gleichwohl besteht in der Magistratsabteilung 46 ein ausgeprägtes Bewusstsein für Termintreue. Die vom Stadtrechnungshof Wien aufgezeigten Fristüberschreitungen werden künftig auch dadurch abgefedert werden können, dass einer der Amtssachverständigen noch nicht lange in der Magistratsabteilung 46 tätig ist und sich zusehends hervorragend in die Materie einarbeitet.

Empfehlung Nr. 3:

Der Prozess "Amtssachverständiger im Eisenbahnwesen" wäre dahingehend zu korrigieren, dass die Approbation von Stellungnahmen bzw. Gutachten unabhängig von den beteiligten Amtssachverständigen stets auch von einer Vorgesetzten bzw. einem Vorgesetzten vorgenommen wird. Dies wäre auch eindeutig im Prozessmanagementsystem der Dienststelle darzustellen (s. Punkt 7.2).

Stellungnahme der Magistratsabteilung 46:

Die Prozessdarstellung der Magistratsabteilung 46 weist derzeit noch die vom Stadtrechnungshof Wien aufgezeigte Ungenauigkeit auf. Angemerkt wird, dass schon jetzt sämtliche Begleitschreiben zu Amtssachverständigengutachten von Vorgesetzten unterfertigt werden. Die Prozessdarstellung wird in diese Richtung angepasst und im Jänner 2019 unaufgefordert dem Stadtrechnungshof Wien vorgelegt werden.

Der Stadtrechnungshofdirektor:

Dr. Peter Pollak, MBA

Wien, im Dezember 2018