



## STADTRECHNUNGSHOF WIEN

Landesgerichtsstraße 10  
A-1082 Wien

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

E-Mail: [post@stadtrechnungshof.wien.at](mailto:post@stadtrechnungshof.wien.at)

[www.stadtrechnungshof.wien.at](http://www.stadtrechnungshof.wien.at)

DVR: 0000191

StRH V - GU 7-1/14

Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH,

Sicherheit im Güterverkehr

Tätigkeitsbericht 2014

## KURZFASSUNG

*Die Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH führt in zahlreichen europäischen Ländern einen Schienengüterverkehr durch. Aufgrund der fundierten Fachkenntnisse der Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeiter über Eisenbahnrecht und Eisenbahntechnik findet der Eisenbahnbetrieb auf einem hohen sicherheitstechnischen Niveau statt.*

*Der Stadtrechnungshof Wien regte unter anderem Verbesserungen bei der Schulung von Triebfahrzeugführerinnen bzw. Triebfahrzeugführern und bei der Bereitstellung von Erster Hilfe für Betriebsbedienstete an.*

## INHALTSVERZEICHNIS

1. Einleitung	
2. Ressourcen .....	10
3. Eckdaten zum Schienengüterverkehr .....	12
4. Behördliche Bewilligungen.....	15
5. Betriebsleiter.....	17
6. Qualitätsmanagement.....	19
7. Sicherheits- und Gesundheitsschutz-Dokumente .....	20
8. Vorfälle .....	21
9. Resümee .....	26
10. Zusammenfassung der Empfehlungen .....	26

## TABELLEN- UND ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Tabelle 1: Anzahl der Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeiter der Wiener Lokalbahnen Cargo geordnet nach Tätigkeit und Standort .....	11
Abbildung 1: Zug mit Elektrolokomotive (Leistung: 6.400 kW, Gewicht: 86 t) der Wiener Lokalbahnen Cargo auf der Hauptbahn der ÖBB Infrastruktur AG in Wien.....	11
Abbildung 2: Diesellokomotive (Leistung: 441 kW, Gewicht: 54 t) der Wiener Lokalbahnen Cargo auf der vernetzten Nebenbahn der Wiener Lokalbahnen in Traiskirchen in Niederösterreich .....	12
Tabelle 2: Leistungszahlen der Wiener Lokalbahnen Cargo in den Jahren 2010 bis 2013 .....	13
Tabelle 3: Transportkennzahlen des Schienengüterverkehrs und Anteil der Privatbahnen am gesamten Schienengüterverkehrsmarkt in Österreich im Jahr 2012.....	13
Tabelle 4: Zug-km der Wiener Lokalbahnen Cargo auf der Schieneninfrastruktur	

der ÖBB und der Wiener Lokalbahnen .....	14
Tabelle 5: Unfallbezogene Indikatoren für die Jahre 2010 bis 2013 aus dem Sicherheitsbericht der Wiener Lokalbahnen Cargo (Zahlenangaben nicht im Einklang mit den Vorgaben der Richtlinie 2009/149/EG).....	22
Tabelle 6: Indikatoren in Bezug auf Vorläufer von Unfällen für die Jahre 2010 bis 2013 aus dem Sicherheitsbericht der Wiener Lokalbahnen Cargo .....	22
Tabelle 7: Anzahl der Meldungen von Unfällen und Störungen der Wiener Lokalbahnen Cargo an die Sicherheitsuntersuchungsstelle bzw. vormalige Unfalluntersuchungsstelle des Bundes in den Jahren 2010 bis 2013.....	24

## ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

Abs .....	Absatz
AG .....	Aktiengesellschaft
ASchG .....	ArbeitnehmerInnenschutzgesetz
BMVIT.....	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
bzw. ....	beziehungsweise
CSI .....	gemeinsame Sicherheitsindikatoren
EG .....	Europäische Gemeinschaft
EisbAV.....	Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung
EisbG.....	Eisenbahngesetz 1957
EisbVO 2003 .....	Eisenbahnverordnung 2003
ERA .....	Europäische Eisenbahnagentur
EU .....	Europäische Union
EUR.....	Euro
EWR .....	Europäischer Wirtschaftsraum
gem. ....	gemäß
GmbH.....	Gesellschaft mit beschränkter Haftung

GmbH & Co KG .....	Gesellschaft mit beschränkter Haftung & Compagnie Kommanditgesellschaft
inkl. ....	inklusive
ISO .....	Internationale Organisation für Normung
km.....	Kilometer
kN .....	Kilonewton
kV .....	Kilovolt
kW .....	Kilowatt
lt. ....	laut
MeldeVO-Eisb 2006 .....	Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über den Umfang und die Form der Meldungen von Unfällen und Störungen, die bei Eisenbahnunternehmen auftreten, an die Unfalluntersuchungsstelle des Bundes
Mio.....	Million
Mio.EUR .....	Millionen Euro
Mrd. ....	Milliarde
Nr. ....	Nummer
OHSAS.....	Occupational Health & Safety Advisory Services
ÖBB.....	Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft
Pkt. ....	Punkt
Pkw.....	Personenkraftwagen
PrivbG.....	Privatbahngesetz 2004
rd. ....	rund
RID .....	Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter
s.....	siehe
t .....	Tonne
Tab. ....	Tabelle
TEU .....	Twenty-foot Equivalent Unit (standardisierte Einheit zur Zählung von ISO-Containern)

u.a. ....unter anderem  
UUG 2005.....Unfalluntersuchungsgesetz  
Wiener Lokalbahnen.....Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen  
Wiener Lokalbahnen Cargo .....Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH  
Z .....Ziffer  
z.T. ....zum Teil

## GLOSSAR

### Anschlussbahn

Schienenbahn, die den Verkehr eines oder mehrerer Unternehmen mit Haupt- oder Nebenbahnen vermitteln und mit ihnen derart in Verbindung stehen, dass ein Übergang von Schienenfahrzeugen stattfinden kann.

### Bruttotonnen-km

Produkt aus dem Gesamtgewicht der Transportmittel des Zuges samt Nutzlast in t und der zurückgelegten Strecke in km.

### Eisenbahninfrastrukturunternehmen

Eisenbahnunternehmen, das dem Bau und Betrieb von Hauptbahnen und vernetzten Nebenbahnen dient.

### Eisenbahnverkehrsunternehmen

Eisenbahnunternehmen, das Eisenbahnverkehrsleistungen auf der Schieneninfrastruktur von Hauptbahnen oder vernetzten Nebenbahnen erbringt.

### Ganzzug

Ein fest zusammengestellter Zug, der von einem Punkt zum anderen verkehrt.

### gefährliche Güter

Stoffe, deren Beförderung nicht oder nur unter bestimmten Bedingungen gestattet ist.

#### Hauptbahn

Für den öffentlichen Verkehr bestimmte Schienenbahn von größerer Verkehrsbedeutung.

#### kombinierter Verkehr

Intermodaler Verkehr, bei dem der überwiegende Teil der zurückgelegten Strecke mit der Eisenbahn, mit der Binnen- oder Seeschifffahrt bewältigt wird und der Vor- und Nachlauf auf der Straße so kurz wie möglich gehalten wird.

#### Nebenbahn

Für den öffentlichen Verkehr bestimmte Schienenbahn, sofern sie nicht Hauptbahn oder Straßenbahn ist.

#### Nettotonnen

Nutzlast in t.

#### Nettotonnen-km

Produkt aus der Nutzlast in t und der zurückgelegten Strecke in km.

#### persönliche Schutzausrüstung

Ausrüstung, die dazu bestimmt ist, von den Arbeitnehmerinnen bzw. Arbeitnehmern benutzt zu werden, um sich gegen eine Gefahr für ihre Sicherheit oder Gesundheit bei der Arbeit zu schützen.

#### Privatbahn

Haupt- oder Nebenbahn, deren Betreiberin bzw. Betreiber im Bundesbahngesetz nicht angeführt ist.

#### schwerer Unfall

Zugkollisionen oder Zugentgleisungen, bei denen mindestens eine Person getötet oder mindestens fünf Personen schwer verletzt werden oder bei denen Schienenfahrzeuge, Infrastruktur oder die Umwelt Schaden in der Höhe von mindestens 2 Mio.EUR nehmen und die Regelung und die Steuerung der Sicherheit des Betriebes der Eisenbahn, des

Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn oder des Verkehrs auf der Eisenbahn eindeutig betroffen sind sowie sonstige vergleichbare Unfälle mit offensichtlichen Auswirkungen auf die Regelung der Eisenbahnsicherheit oder das Sicherheitsmanagement (Definition gem. UUG 2005).

Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokument:

Dokument, in dem die Ergebnisse der Ermittlung und der Beurteilung der Gefahren am Arbeitsplatz zusammengestellt sind.

signifikanter Unfall

Unfall, an dem mindestens ein in Bewegung befindliches Schienenfahrzeug beteiligt ist und bei dem mindestens eine Person getötet oder schwer verletzt wird oder erheblicher Sachschaden (Höhe von mehr als 150.000,- EUR) an Fahrzeugen, Schienen, sonstigen Anlagen oder der Umwelt entstanden ist oder beträchtliche Betriebsstörungen aufgetreten sind (Definition gem. 2009/149/EG).

vernetzte Haupt- oder Nebenbahn

Haupt- und Nebenbahnen sind vernetzt, wenn über die bloß örtliche Verknüpfung hinaus ein Übergang von Schienenfahrzeugen ohne Spurwechsel und ohne technische Hilfsmittel stattfinden kann.

Wagenladungsverkehr

Transport einzelner Güterwagen durch die Eisenbahn, bei dem Wagen mit verschiedenen Versenderinnen bzw. Versendern und Empfängerinnen bzw. Empfängern in einem Zug zusammengefasst werden.

## PRÜFUNGSERGEBNIS

Der Stadtrechnungshof Wien unterzog die Sicherheit im Güterverkehr der Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH, einer stichprobenweisen 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.

### **1. Einleitung**

1.1 Die Wiener Lokalbahnen Cargo ist eine 100%ige Tochtergesellschaft der Wiener Lokalbahnen. Die Wiener Lokalbahnen Cargo betreibt seit dem Jahr 2007 einen Güterverkehr auf der Schieneninfrastruktur der Wiener Lokalbahnen und auf konzernfremder Schieneninfrastruktur im In- und Ausland. Davor wurde der Güterverkehr von den Wiener Lokalbahnen selbst durchgeführt.

1.2 Die Schieneninfrastruktur der Wiener Lokalbahnen verblieb im Zuge der Übertragung des Güterverkehrs an die Wiener Lokalbahnen Cargo bei den Wiener Lokalbahnen. Diese Schieneninfrastruktur befindet sich in den Bezirken Baden und Mödling in Niederösterreich und stellt eine vernetzte Nebenbahn dar. Die Grundlage für den Güterverkehr auf der vernetzten Nebenbahn der Wiener Lokalbahnen bilden Transporte für die Betriebe im Wirtschaftspark Industriezentrum Niederösterreich-Süd.

1.3 Den überwiegenden Teil des Güterverkehrs wickelt die Wiener Lokalbahnen Cargo auf der Schieneninfrastruktur konzernfremder Eisenbahninfrastrukturunternehmen ab, wodurch sich zahlreiche Schnittstellen der Zusammenarbeit mit sicherheitstechnisch relevanten Aspekten ergeben. Da auch Anschlussbahnen befahren werden, sind auch technische und organisatorische Abstimmungen mit deren Betreiberinnen bzw. Betreibern erforderlich.

1.4 Die Wiener Lokalbahnen Cargo verfügt in Österreich, Deutschland und Ungarn über die erforderlichen Sicherheitsbescheinigungen, um den Zugang auf die Schieneninfrastruktur eigenständig durchführen zu können. In anderen Staaten wird auf Partnerin- bzw. Partnerbetriebe zurückgegriffen, um für die Anfragen der Kundinnen bzw. Kunden durchgehende länderübergreifende logistische Lösungen anbieten zu können.

1.5 Der Gütertransport erfolgt hauptsächlich mit Ganzzügen, die im kombinierten Verkehr mit vorgegebenen Umläufen quer durch Europa eingesetzt sind. Zu den Umschlagplätzen für die transportierten Container zählen u.a. die trimodalen Binnenhäfen in Enns und Wien, Terminals in Budapest, Duisburg, Regensburg und Nürnberg sowie die Überseehäfen von Hamburg, Bremerhaven und Koper. In den Containern befinden sich u.a. Nahrungsmittel, Papier, Gartenmöbel, Autoersatzteile, Kleidung und Waren der Elektronikindustrie.

1.6 Im Wagenladungsverkehr zählen so unterschiedliche Produkte wie Pkw, chemische Erzeugnisse, Mineralölprodukte, Getreide, Stammholz und Kohle zum Ladegut.

## **2. Ressourcen**

2.1 Die Wiener Lokalbahnen Cargo hatte ihre Zentrale zum Zeitpunkt der Prüfung des Stadtrechnungshofes Wien in der Anton-Baumgartner-Straße 10 im 23. Wiener Gemeindebezirk. Darüber hinaus bestand eine Niederlassung in Berlin. Die Wiener Lokalbahnen Cargo verfügte neben Büroräumlichkeiten über eine Werkstätte und eine Lokomotivhalle am Bahnhof Inzersdorf der Wiener Lokalbahnen.

2.2 Für die Wiener Lokalbahnen Cargo waren mit Stand vom 22. Mai 2014 insgesamt 82 Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeiter tätig. Deren Aufgabengebiete sind in der Tab. 1 geordnet nach dem jeweiligen Standort eingetragen.

Tabelle 1: Anzahl der Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeiter der Wiener Lokalbahnen Cargo geordnet nach Tätigkeit und Standort

Aufgabengebiet	Österreich	Deutschland	Ungarn	Gesamt
Büro	24	2	1	27
Werkstätte	8	0	0	8
Wagenmeisterin bzw. Wagenmeister	3	0	0	3
Zugbegleiterin bzw. Zugbegleiter	6	0	0	6
Zugführerin bzw. Zugführer	33	5	0	38
Summe	74	7	1	82

Datenquelle: Wiener Lokalbahnen Cargo

2.3 Der Fuhrpark der Wiener Lokalbahnen Cargo umfasste mit Stand vom 22. Mai 2014 20 Elektrolokomotiven und vier Diesellokomotiven sowie mit Stand vom 17. März 2014 226 Containertragwagen. Die Elektrolokomotiven wiesen jeweils ein Gewicht von rd. 85 t, eine Dauerleistung von 6.400 kW und eine Anfahrzugkraft von 300 kN auf. Die Elektrolokomotiven waren für das in Österreich übliche Stromsystem mit 15 kV Wechselspannung vorgesehen. Wegen ihrer Ausstattung als Mehrsystemlokomotive eigneten sich 15 Elektrolokomotiven auch für Stromsysteme ausländischer Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit anderen Spannungen.

Abbildung 1: Zug mit Elektrolokomotive (Leistung: 6.400 kW, Gewicht: 86 t) der Wiener Lokalbahnen Cargo auf der Hauptbahn der ÖBB Infrastruktur AG in Wien



Quelle: Wiener Lokalbahnen Cargo

Abbildung 2: Diesellokomotive (Leistung: 441 kW, Gewicht: 54 t) der Wiener Lokalbahnen Cargo auf der vernetzten Nebenbahn der Wiener Lokalbahnen in Traiskirchen in Niederösterreich



Quelle: Wiener Lokalbahnen Cargo

2.4 Die Diesellokomotiven wurden u.a. für die Traktion auf der Schieneninfrastruktur der Wiener Lokalbahnen und für den Verschub auf Anschlussbahnen eingesetzt. Die Containertragwagen waren vierachsig oder sechsachsig ausgeführt. Sie wiesen bei einem Eigengewicht von 20 t bis 29 t ein Ladegewicht von 70 t bis 107 t auf. Die Containertragwagen eigneten sich zum Transport von maritimen Containern, Tankcontainern und Wechselbehältern und wurden im kombinierten Verkehr verwendet.

### 3. Eckdaten zum Schienengüterverkehr

3.1 In die Tab. 2 sind wesentliche Leistungszahlen des Schienengüterverkehrs der Wiener Lokalbahnen Cargo eingetragen.

Tabelle 2: Leistungszahlen der Wiener Lokalbahnen Cargo in den Jahren 2010 bis 2013

Leistungszahlen	2010	2011	2012	2013
Gefahrene Züge insgesamt	3.357	4.161	4.637	4.162
Containerzüge (Anteil an den gefahrenen Zügen)	rd. 2.500	rd. 2.800	3.344	3.445
Beförderte Container (TEU)	rd. 150.000	rd. 215.000	220.204	219.149
Beförderte Wagen	rd. 80.000	119.753	118.342	114.456
Frachtaufkommen in Mio.t	2,9	3,4	3,3	3,2
Umsatz in Mio.EUR	48,00	51,40	56,60	59,60
Gewinn in Mio.EUR	1,75	1,99	1,98	0,99

Datenquelle: Wiener Lokalbahnen Cargo

3.2 Die Wiener Lokalbahnen Cargo transportierte auch gefährliche Güter, wobei ein betriebsinterner Gefahrgutbeauftragter als Sicherheitsberater zur Einhaltung der RID-Vorschriften mit einbezogen wurde. Im Jahr 2013 wurden gefährliche Güter in Österreich, Deutschland, Ungarn und der Slowakei mit einem Gewicht von insgesamt 86.253 t befördert, davon entfielen 56.716 t auf Containertransporte und 29.537 t auf Kesselwagentransporte.

Die Beförderung gefährlicher Güter durch die Wiener Lokalbahnen Cargo wurde im Rahmen des vorliegenden Berichtes des Stadtrechnungshofes Wien keiner sicherheitstechnischen Prüfung unterzogen.

3.3 Die Transportleistung des gesamten Schienengüterverkehrs in Österreich ist unter Verwendung verschiedener branchenüblicher Kennzahlen für das Jahr 2012 in der Tab. 3 zusammengestellt. Die darin enthaltenen Daten sind dem Jahresbericht der Schienen Control GmbH für das Jahr 2012 entnommen.

Tabelle 3: Transportkennzahlen des Schienengüterverkehrs und Anteil der Privatbahnen am gesamten Schienengüterverkehrsmarkt in Österreich im Jahr 2012

Transportkennzahl	Gesamte Transportleistung inkl. ÖBB (absolut)	Anteil der Privatbahnen (relativ) in %
Nettotonnen in Mio.	112,5	23,2
Nettotonnen-km in Mrd.	21,523	17,6
Bruttotonnen-km in Mrd.	42,633	15,1

Datenquelle: Wiener Lokalbahnen Cargo

3.4 Der Großteil des Schienengüterverkehrs wird in Österreich von der Rail Cargo Austria AG durchgeführt, die zu den ÖBB gehört. Der Anteil der Privatbahnen an den Nettotonnen-km betrug im Jahr 2012 17,6 % (s. Tab. 3). Von diesen 17,6 % entfielen 3,1 % auf die Wiener Lokalbahnen Cargo. Die Wiener Lokalbahnen Cargo war mit diesem Marktanteil im Jahr 2012 die zweitgrößte Privatbahn in Österreich. Anzumerken war, dass der Begriff Privatbahn nicht auf die tatsächlichen Eigentümerin- bzw. Eigentümerverhältnisse abstellt, sondern der Begriff alle Eisenbahnunternehmen gem. § 1 PrivbG umfasst, die nicht dem Konzern der ÖBB zuzurechnen sind.

3.5 Die Züge der Wiener Lokalbahnen Cargo sind in Österreich zu einem stark überwiegenderen Teil auf der Schieneninfrastruktur der ÖBB Infrastruktur AG unterwegs. Im Vergleich dazu sind die auf der Schieneninfrastruktur der Wiener Lokalbahnen zurückgelegten Strecken relativ gering, wie die Tab. 4 zeigt.

Tabelle 4: Zug-km der Wiener Lokalbahnen Cargo auf der Schieneninfrastruktur der ÖBB und der Wiener Lokalbahnen

Zug-km auf der	2010	2011	2012
Schieneninfrastruktur der ÖBB Infrastruktur AG	1.127.640	1.188.021	993.359
Schieneninfrastruktur der Wiener Lokalbahnen	16.932	10.938	12.608

Datenquelle: Wiener Lokalbahnen Cargo

3.6 Die vom Güterverkehr der Wiener Lokalbahnen Cargo befahrene Schieneninfrastruktur der Wiener Lokalbahnen führt vom Wirtschaftspark Industriezentrum Niederösterreich-Süd im Ortsgebiet der Marktgemeinde Guntramsdorf zu den Gleisanlagen, auf denen auch der Personenverkehr der Wiener Lokalbahnen stattfindet. Die Güterzüge verkehren dann auf den Gleisanlagen entlang der Hauptstraße B 17 - *Wiener Neustädter Straße* bzw. im Nahbereich dieser Hauptstraße B. Auf dem Ortsgebiet der Stadtgemeinde Traiskirchen verlassen die Güterzüge wieder die Personenverkehrsstrecke und erreichen nach dem Durchfahren des Geländes einer stillgelegten Reifenfabrik den Bahnhof Traiskirchen-Aspangbahn. In diesem Bahnhof ergibt sich die Vernetzung der Nebenbahn der Wiener Lokalbahnen mit dem Streckennetz der ÖBB Infrastruktur AG. Die vom Güterverkehr benützte Schieneninfrastruktur der Wiener Lokalbahnen ist z.T.

nicht elektrifiziert, weshalb sie durchgehend nur von Diesellokomotiven befahren werden kann.

#### **4. Behördliche Bewilligungen**

4.1 Das BMVIT erteilte der Wiener Lokalbahnen Cargo als Eisenbahnverkehrsunternehmen gem. § 1b EisbG mit Sitz in Österreich am 11. Februar 2008 die eisenbahnrechtliche Verkehrsgenehmigung für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen im Güterverkehr gem. § 15 EisbG, da die hierfür erforderlichen Voraussetzungen gegeben waren. Zu diesen Voraussetzungen zählen die Zuverlässigkeit, finanzielle Leistungsfähigkeit, fachliche Eignung und ausreichende Deckung der Haftpflicht durch Abschluss einer Versicherung für die Ausübung der Zugangsrechte für die Benützung einer Schieneninfrastruktur. Eine Verkehrsgenehmigung berechtigt zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf der Schieneninfrastruktur eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens in Österreich, in den weiteren Mitgliedstaaten der EU, in den Vertragsparteien des Abkommens über den EWR und in der Schweizerischen Eidgenossenschaft.

4.2 Die Verkehrseröffnung gem. § 15g EisbG wurde von der Wiener Lokalbahnen Cargo nach Vorliegen der erforderlichen Sicherheitsbescheinigung gem. § 37 EisbG und nach Abschluss eines Infrastrukturnutzungsvertrages mit den ÖBB am 8. Mai 2009 dem BMVIT angezeigt. Die Sicherheitsbescheinigung dient als Nachweis dafür, dass das Eisenbahnverkehrsunternehmen ein Sicherheitsmanagement eingeführt hat und alle in den relevanten Sicherheitsvorschriften festgelegten Anforderungen erfüllen kann und somit in der Lage ist, Risiken zu kontrollieren und einen sicheren Verkehrsbetrieb zu gewährleisten.

4.3 Die Wiener Lokalbahnen Cargo erhielt als mittelgroßes Unternehmen vom BMVIT für die Betriebskategorie *Güterbeförderung einschließlich der Beförderung gefährlicher Güter* und einer Beförderungsleistung von mehr als 500 Mio. Nettotonnen-km am 4. Februar 2011 eine erneuerte Sicherheitsbescheinigung - Teil A mit einer Gültigkeitsdauer bis zum 7. Februar 2016. Eine von vielen Grundlagen für den Erhalt dieser Sicherheitsbescheinigung war ein Zertifikat vom 13. Dezember 2010, in dem die Anwen-

derung und Weiterentwicklung eines wirksamen Qualitätsmanagementsystems entsprechend den Forderungen der ISO 9001 - *Quality management systems - Requirements* vom 15. November 2008 bei der Wiener Lokalbahnen Cargo für die Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr bestätigt wurde. Das Zertifikat war bis zum 7. Februar 2014 gültig. Nach Abhaltung des vorgesehenen Audits wurde die Gültigkeit des Zertifikates bis zum 28. Jänner 2017 verlängert. Die Wiener Lokalbahnen Cargo meldete diesen Umstand fristgerecht dem BMVIT. Das BMVIT bestätigte daraufhin am 6. Februar 2014, dass die Aufrechterhaltung der Sicherheitsbescheinigung - Teil A gewährleistet ist.

4.4 Während eine Sicherheitsbescheinigung - Teil A nicht nur in Österreich, sondern auch für gleichwertige Eisenbahnverkehrsdienste in der gesamten EU gilt, stellt der Teil B eine zusätzliche nationale Bescheinigung dar, in der auf die jeweiligen Strecken Bezug genommen wird, die befahren werden sollen. Die Wiener Lokalbahnen Cargo verfügte zum Zeitpunkt der Prüfung durch den Stadtrechnungshof Wien über eine erneuerte Sicherheitsbescheinigung - Teil B für Österreich, die bis zum 7. Februar 2016 gültig war. Sie umfasste die Haupt- und/oder vernetzten Nebenbahnen verschiedener Eisenbahninfrastrukturunternehmen in Österreich wie die ÖBB Infrastruktur AG und die Wiener Lokalbahnen. Außerdem war in der Sicherheitsbescheinigung - Teil B der Übergabebahnhof und der Terminalbereich der Cargo-Center-Graz Betriebs-GmbH & Co KG und eine Teilstrecke der Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG vermerkt.

4.5 Für Deutschland bestand eine neue Sicherheitsbescheinigung - Teil B, die alle regelspurigen öffentlichen Strecken beinhaltete. Sie wurde vom deutschen Eisenbahnbundesamt am 21. Juli 2011 ausgestellt und war bis zum 7. Februar 2016 gültig.

4.6 Die Wiener Lokalbahnen Cargo verfügte auch über die Sicherheitsbescheinigung - Teil B für Ungarn mit Gültigkeit bis zum 15. November 2015. Von dieser wurde aber lt. Auskunft der Wiener Lokalbahnen Cargo zum Zeitpunkt der Prüfung durch den Stadtrechnungshof Wien noch nicht Gebrauch gemacht, da der Güterverkehr in Ungarn bisher mit Partnerin- bzw. Partnerbetrieben abgewickelt wurde. Für die Zusammenarbeit mit Partnerin- bzw. Partnerbetrieben bestanden genau festgelegte Regeln für die Über-

gabe von Zügen, bei der es u.a. auf den technischen Zustand der übernommenen bzw. übergebenen Triebfahrzeuge und Güterwagen ankommt.

## **5. Betriebsleiter**

5.1 Das BMVIT genehmigte am 25. Februar 2008 die Bestellung des verantwortlichen Betriebsleiters der Wiener Lokalbahnen Cargo und dessen Stellvertreters. Letzterer gehörte dem Personalstand der Wiener Lokalbahnen an. Die Bestellung erfolgte, da bei beiden Personen die hohen Anforderungen an das theoretische und praktische Fachwissen auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens gem. § 13 EisbVO 2003 erfüllt waren. Der Betriebsleiter der Wiener Lokalbahnen Cargo war im Verzeichnis des BMVIT gem. § 40 EisbG bei den Fachgebieten Sicherungstechnik, Elektrotechnik, Triebfahrzeuge, Nebenfahrzeuge und Güterwagen eingetragen.

5.2 Die Betriebsleiterin bzw. der Betriebsleiter hat gem. § 9 Abs 1 EisbVO 2003 für die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebes und des Eisenbahnverkehrs zu sorgen. In der Erfüllung dieser Aufgabe unterliegt sie bzw. er keinen Weisungen. Die Wiener Lokalbahnen Cargo regelte die Rechte und Pflichten der Betriebsleiterin bzw. des Betriebsleiters in einer eigenen Dienstvorschrift, die vom BMVIT am 30. Mai 2008 bewilligt wurde. Zu den Pflichten gehört u.a. auch die Erstellung eines Tätigkeitsberichtes über jedes Kalenderjahr, der der Geschäftsführung der Wiener Lokalbahnen Cargo zu übermitteln ist.

5.3 Der Stadtrechnungshof Wien nahm Einsicht in die Tätigkeitsberichte des Betriebsleiters für die Jahre 2010 bis 2013. Die Tätigkeitsberichte des Betriebsleiters waren gem. § 11 Abs 2 EisbVO 2003 an die Geschäftsführung der Wiener Lokalbahnen Cargo gerichtet. Sie waren schlüssig und nachvollziehbar gestaltet und enthielten u.a. Angaben über die Umsetzung von eisenbahnrechtlichen Vorgaben und von laufenden Vorschriftenänderungen, über aufgetretene Störungen und Mängel und über Schulungen von Triebfahrzeugführerinnen bzw. Triebfahrzeugführern sowie von anderen Betriebsbediensteten, die für die Abwicklung des Schienengüterverkehrs benötigt werden. Dazu gehören u.a. Verschieberinnen bzw. Verschieber und Wagenmeisterinnen bzw. Wagenmeister.

5.4 Der Betriebsleiter der Wiener Lokalbahnen Cargo empfahl der Geschäftsführung der Wiener Lokalbahnen Cargo in seinen Tätigkeitsberichten die Abhaltung von Schulungen an Simulatoren für Triebfahrzeugführerinnen bzw. Triebfahrzeugführer. Der Betriebsleiter wollte die Vorteile von Simulatoren für die praktische Weiterbildung der Triebfahrzeugführerinnen bzw. Triebfahrzeugführer nützen. Durch den Einsatz von Simulatoren kann die Verwendung der Schieneninfrastruktur oder von Probegleisen für die Durchführung praktischer Fahrübungen reduziert werden. Die Anwendung unterschiedlicher Zugkonfigurationen, Signalsysteme, Zugsicherungssysteme und Zugfunksysteme kann in kompakter Form simuliert werden. An Simulatoren kann außerdem das Erkennen von Störungen an Triebfahrzeugen sowie von Unregelmäßigkeiten im Bahnbetrieb und das folgerichtige Verhalten trainiert werden. Aus budgetären Gründen erfolgte bisher keine Freigabe von Weiterbildungsmaßnahmen mit Simulatoren durch die Geschäftsführung der Wiener Lokalbahnen Cargo.

5.5 Im Anhang III der Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 *über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen* ist festgehalten, dass der Einsatz von Simulatoren zwar nicht zwingend vorgeschrieben ist, aber sehr nützlich sein kann, da dadurch insbesondere das Verhalten in außergewöhnlichen Arbeitssituationen und selten anzuwendende Regeln geübt werden können. Außerdem böten Simulatoren den besonderen Vorzug eines Learning-by-doing für Ereignisse, die nicht in der Realität trainiert werden können.

5.6 Der Stadtrechnungshof Wien griff daher die Empfehlung des Betriebsleiters auf und empfahl der Wiener Lokalbahnen Cargo neuerlich zu prüfen, ob den Triebfahrzeugführerinnen bzw. Triebfahrzeugführern Schulungen an Simulatoren ermöglicht werden können.

5.7 Der Betriebsleiter vereidigte für die Wiener Lokalbahnen Cargo am 3. Juni 2009 zwei Eisenbahnaufsichtsorgane, deren Aufgabe die Überwachung des Verhaltens von Personen im Verkehr auf öffentlichen Schienenbahnen ist. Für die Tätigkeit der Eisen-

bahnaufsichtsorgane besteht bei der Wiener Lokalbahnen Cargo eine eigene Dienstvorschrift. Diese wurde vom BMVIT am 9. November 2010 als allgemeine Anordnung an Eisenbahnbedienstete gem. § 21a EisbG bewilligt.

## **6. Qualitätsmanagement**

6.1 Die Wiener Lokalbahnen Cargo setzte schon seit Jahren auf moderne Managementsysteme. Zahlreiche Zertifikate belegten die hohen Standards bei der Abwicklung des Schienengüterverkehrs. Neben dem bereits erwähnten Qualitätsmanagement- und Sicherheitsmanagementsystem nach der ISO 9001:2008 (s. Pkt. 4.3) war auch ein Umweltmanagementsystem gemäß ISO 14001:2004 und ein Sicherheits- und Gesundheitsschutz-Managementsystem entsprechend den Forderungen der OHSAS 18001:2007 bei der Wiener Lokalbahnen Cargo implementiert worden. Die Einschau ergab, dass die diesbezüglichen Zertifikate zum Zeitpunkt der Prüfung des Stadtrechnungshofes Wien bis zum 28. Jänner 2017 gültig waren.

6.2 Das Qualitätsmanagement- und Sicherheitsmanagementsystem wurde für die Anwendung durch die Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeiter anschaulich in einem eigenen Handbuch zusammengestellt. Dieses Handbuch gibt u.a. einen Überblick über sicherheitsrelevante Prozesse und Arbeitsanweisungen für betriebliche Tätigkeiten.

6.3 Die Wiener Lokalbahnen Cargo erhielt am 19. Dezember 2012 ein Zertifikat, in dem die Anwendung und Weiterentwicklung eines Sicherheitsmanagementsystems gem. § 39 EisbG bzw. nach der Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 *über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung ("Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit")* unter Berücksichtigung der Bewertungskriterien gem. Anhang II der Verordnung (EU) Nr. 1158/2010 der Kommission vom 9. Dezember 2010 *über eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Konformitätsbewertung in Bezug auf die Anforderungen an die Ausstellung von Eisenbahnsicherheitsbescheinigungen* bestätigt wurde. Das

Zertifikat war zum Zeitpunkt der Prüfung des Stadtrechnungshofes Wien gültig. Die Gültigkeitsdauer reichte bis zum 7. Februar 2018. Die erste Ausstellung für ein derartiges Zertifikat für die Wiener Lokalbahnen Cargo war am 8. Februar 2008 erfolgt.

6.4 Der Stadtrechnungshof Wien wertete die Bemühungen und Erfolge der Wiener Lokalbahnen Cargo im Zusammenhang mit der Umsetzung moderner Managementsysteme als wertvoll für die Sicherheit des von ihr betriebenen Schienengüterverkehrs.

## **7. Sicherheits- und Gesundheitsschutz-Dokumente**

7.1 Der Stadtrechnungshof Wien nahm Einschau in die Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente, die von externen Fachleuten unter Mitwirkung betriebseigener Sicherheitsvertrauenspersonen für verschiedene Tätigkeitsbereiche bei der Wiener Lokalbahnen Cargo erstellt wurden. In den Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumenten sind gem. § 5 ASchG die Ergebnisse der Ermittlung und Beurteilung von Gefahren am Arbeitsplatz sowie die durchzuführenden Maßnahmen zur Gefahrenverhütung festzuhalten.

7.2 Die Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente enthielten Angaben über die für den jeweiligen Tätigkeitsbereich erforderlichen Fachkenntnisse, über das Erfordernis regelmäßiger ärztlicher Untersuchungen wegen Nachtarbeit gem. § 51 ASchG, über die erforderliche persönliche Schutzausrüstung wie Warnkleidung und Sicherheitsschuhe und über erforderliche Unterweisungen beispielsweise über das Verhalten im Gleisbereich gem. § 14 EisbAV.

7.3 Die Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente zeigten für die Tätigkeitsbereiche Fahrdienst, Verschub und Triebfahrzeugführerinnen bzw. Triebfahrzeugführer bei der Sicherstellung von Erster Hilfe für die Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeiter der Wiener Lokalbahnen Cargo einen baldigen Handlungsbedarf auf. Die Wiener Lokalbahnen Cargo hatte zum Zeitpunkt der Prüfung durch den Stadtrechnungshof Wien drei Ersthelferinnen bzw. Ersthelfer nominiert. Die externen Sicherheitsberaterinnen bzw. Sicherheitsberater stellten fest, dass die Ersthelferinnen bzw. Ersthelfer der Wiener Lokalbahnen Cargo im Notfall nicht immer vor Ort sein können, und regten daher eine Koopera-

tion der Wiener Lokalbahnen Cargo mit den ÖBB an, um die Erste Hilfe gem. § 26 ASchG während der gesamten Betriebszeit sicherzustellen. In diesem Zusammenhang war zu bemerken, dass die Arbeitnehmerinnen bzw. Arbeitnehmer der Wiener Lokalbahnen Cargo aufgrund der Art ihrer Tätigkeit ihren Dienst z.T. allein verrichten, und somit erhöhte Anforderungen gem. § 51 ASchG gelten.

7.4 Der Stadtrechnungshof Wien empfahl der Wiener Lokalbahnen Cargo mit Partnerin- bzw. Partnerbetrieben von Eisenbahnen verstärkt zusammenzuarbeiten, um die Bereitstellung von Erster Hilfe gem. § 26 ASchG für Triebfahrzeugführerinnen bzw. Triebfahrzeugführer sowie für die Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeiter des Verschubs und des Waggendienstes zu gewährleisten.

## **8. Vorfälle**

8.1 Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich haben gem. § 39d EISbG der Behörde jedes Jahr vor dem 30. Juni einen Sicherheitsbericht vorzulegen, der sich auf das vorangegangene Kalenderjahr bezieht. Der Sicherheitsbericht hat u.a. Angaben über Mängel und Störungen, die die Sicherheit des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen oder des Verkehrs auf der Eisenbahn beeinträchtigt haben, sowie die österreichischen und die gemeinsamen Sicherheitsindikatoren zu enthalten. Die gemeinsamen Sicherheitsindikatoren sind in der Richtlinie 2009/149/EG der Kommission vom 27. November 2009 *zur Änderung der Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf gemeinsame Sicherheitsindikatoren und gemeinsame Methoden für die Unfallkostenberechnung* definiert.

8.2 Die Wiener Lokalbahnen Cargo hat lt. ihrer Angabe dem BMVIT die jährlichen Sicherheitsberichte vorgelegt. Das BMVIT ist die Behörde, die u.a. in allen Angelegenheiten von Hauptbahnen gem. § 12 Abs 3 EISbG zuständig ist. Die Aufstellung über unfallbezogene Indikatoren gem. Pkt. 1.1 des Anhanges I der Richtlinie 2009/149/EG aus den Jahren 2010 bis 2013 ist dem Sicherheitsbericht der Wiener Lokalbahnen Cargo aus dem Jahr 2013 entnommen (s. Tab. 5).

Tabelle 5: Unfallbezogene Indikatoren für die Jahre 2010 bis 2013 aus dem Sicherheitsbericht der Wiener Lokalbahnen Cargo (Zahlenangaben nicht im Einklang mit den Vorgaben der Richtlinie 2009/149/EG)

Gemeinsamer Sicherheitsindikator	2010	2011	2012	2013
Kollisionen von Zügen einschließlich solcher mit Hindernissen innerhalb des Lichtraumprofils	1	0	0	0
Zugentgleisungen	4	0	0	0
Unfälle auf Bahnübergängen einschließlich solcher, an denen Fußgängerinnen bzw. Fußgänger beteiligt sind	1	0	0	0
Unfälle mit Personenschäden, die von in Bewegung befindlichen Eisenbahnfahrzeugen verursacht wurden, mit Ausnahme von Suiziden	0	0	0	0
Fahrzeugbrände	0	0	0	0
Sonstige Unfälle	1	3	2	4
Summe	7	3	2	4

Datenquelle: Wiener Lokalbahnen Cargo

8.3 Unfälle im Zusammenhang mit der Beförderung gefährlicher Güter traten im betrachteten Zeitraum vom Jahr 2010 bis 2013 nicht auf, Suizide hingegen schon. Im Jahr 2013 waren zwei Suizidopfer beim Durchfahren von Bahnhöfen bzw. Haltestellen auf der Westbahn zu beklagen, die für die Triebfahrzeugführer unvermeidbar waren.

8.4 In den Jahren 2010 und 2012 kam es zu je zwei überfahrenen Haltesignalen. Diese Ereignisse, bei dem die Züge über den zulässigen Endpunkt der Zugfahrt durch falsches Einschätzen des Schienenzustandes beim Bremsvorgang relativ geringfügig hinausfahren, sind als Vorläufer von Unfällen gem. Pkt. 4 des Anhanges I der Richtlinie 2009/149/EG in der Aufstellung aus dem Sicherheitsbericht der Wiener Lokalbahnen Cargo für das Jahr 2013 enthalten (s. Tab. 6).

Tabelle 6: Indikatoren in Bezug auf Vorläufer von Unfällen für die Jahre 2010 bis 2013 aus dem Sicherheitsbericht der Wiener Lokalbahnen Cargo

Gemeinsamer Sicherheitsindikator	2010	2011	2012	2013
Schienenbrüche	0	0	0	0
Schienenverbiegungen	0	0	0	0
Signalisierungsfehler	0	0	0	0
Überfahrene Haltesignale	2	0	2	0
Rad- und Achs- bzw. Wellenbrüche an in Betrieb befindlichen Fahrzeugen	0	0	0	0
Summe	2	0	2	0

Datenquelle: Wiener Lokalbahnen Cargo

8.5 Der gem. § 13a EisbG veröffentlichte Jahresbericht des BMVIT enthielt im Anhang C - *CSI-Daten - angewandte Definitionen* für das Jahr 2010 in ganz Österreich insgesamt zwei Zugentgleisungen. Die Wiener Lokalbahnen Cargo hatten dem BMVIT vier Zugentgleisungen im Sicherheitsbericht gem. § 39d EisbG gemeldet (s. Tab. 5). Bei der Aufklärung dieses Widerspruches stellte sich heraus, dass die Zugentgleisungen beim Verschub aufgetreten waren und somit im Sicherheitsbericht lt. Mitteilung der Wiener Lokalbahnen Cargo nach neuerlicher Bewertung doch nicht anzugeben gewesen wären.

8.6 Auch die übrigen Unfälle aus der Tab. 5 wären bei der Zusammenstellung der gemeinsamen Sicherheitsindikatoren gem. Pkt. 1.1 des Anhanges I der Richtlinie 2009/149/EG nicht zu melden gewesen, da sie aufgrund des relativ geringen Schadenausmaßes keine signifikanten Unfälle waren, wie die nachträgliche Bewertung durch die Wiener Lokalbahnen Cargo auf Ersuchen durch den Stadtrechnungshof Wien ergab. Die Wiener Lokalbahnen Cargo hatten daher im betrachteten Zeitraum von 2010 bis 2013 keinen einzigen signifikanten Unfall im Sinn der Richtlinie 2009/149/EG aufzuweisen.

8.7 Der Stadtrechnungshof Wien empfahl der Wiener Lokalbahnen Cargo im Sicherheitsbericht gem. § 39d EisbG bei der Zusammenstellung der gemeinsamen unfallbezogenen Sicherheitsindikatoren gem. Pkt. 1.1 des Anhanges I der Richtlinie 2009/149/EG die Vorgaben über signifikante Unfälle definitionsgemäß zur Anwendung zu bringen sowie den Leitfaden *Guidance for use of CSIs* der ERA umzusetzen.

8.8 Die Eisenbahnunternehmen sind gem. § 19c EisbG verpflichtet, Unfälle oder Störungen, die beim Betrieb von Schienenfahrzeugen auf einer öffentlichen Eisenbahn oder einer Anschlussbahn auftreten, unverzüglich der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes zu melden. Die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes dient der Unfallforschung und Unfallprävention und bildet einen Teil der Bundesanstalt für Verkehr.

8.9 In der MeldeVO-Eisb 2006 ist u.a. geregelt, welche Arten von Vorfällen auf Haupt- und Nebenbahnen der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes zu melden sind. Dazu gehören u.a. Unfälle mit Zügen und bei Verschubfahrten wie Kollisionen und Entgleisungen sowie Zusammenpralle von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnkreuzungen, Brände und diverse Störungen wie unerlaubte Signalüberfahrungen. Diese Vorfallsarten bilden die sogenannten österreichischen Sicherheitsindikatoren. Im Gegensatz zu den gemeinsamen Sicherheitsindikatoren sind für die österreichischen Sicherheitsindikatoren keine Grenzen für das Schadenausmaß festgelegt, unterhalb deren sich für das Eisenbahnunternehmen keine Meldepflicht ergibt. Somit sind auch nicht schwere Vorfälle meldepflichtig.

8.10 Die Meldungen von Unfällen und Störungen an die Sicherheitsuntersuchungsstelle bzw. an die vormalige Unfalluntersuchungsstelle des Bundes beinhalteten u.a. die gem. § 3 Abs 2 MeldeVO-Eisb 2006 erforderlichen Angaben über Ort, Zeitpunkt, Hergang und Folgen, wie die stichprobenweise Einschau des Stadtrechnungshofes Wien ergab. Die Anzahl der Meldungen in den Jahren 2010 bis 2013 ist in der Tab. 7 zusammengestellt.

Tabelle 7: Anzahl der Meldungen von Unfällen und Störungen der Wiener Lokalbahnen Cargo an die Sicherheitsuntersuchungsstelle bzw. vormalige Unfalluntersuchungsstelle des Bundes in den Jahren 2010 bis 2013

Meldung	2010	2011	2012	2013
Unfälle	5	5	2	2
Störungen	2	0	2	2
Summe	7	5	4	4

Datenquelle: Wiener Lokalbahnen Cargo

8.11 Von Suizidfällen abgesehen traten bei der Wiener Lokalbahnen Cargo lt. ihrer Angabe keine schweren Unfälle gem. § 5 Abs 3 UUG 2005 im betrachteten Zeitraum vom Jahr 2010 bis zum Jahr 2013 auf. Schwere Unfälle sind gem. § 9 Abs 2 UUG 2005 von der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes jedenfalls zu untersuchen.

8.12 Obwohl kein schwerer Unfall zu verzeichnen war, führte ein Verschubunfall aus dem Jahr 2011, an dem die Wiener Lokalbahnen Cargo gemeinsam mit anderen Eisenbahnunternehmen beteiligt war, zu einem Untersuchungsbericht der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes. Nicht schwere Unfälle sind gem. § 9 Abs 2 UUG 2005 dann einer Sicherheitsuntersuchung durch die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes zu unterziehen, wenn Grund zur Annahme besteht, dass neue Erkenntnisse zur Vermeidung künftiger Vorfälle gewonnen werden können. Die Einschau des Stadtrechnungshofes Wien in den entsprechenden Sicherheitsbericht ergab, dass die unfallkausalen Sicherheitsempfehlungen ausschließlich an die Nationale Sicherheitsbehörde und die Infrastruktur Managerin (Infrastrukturbetreiberin), nicht aber an das Railway Undertaking (Eisenbahnverkehrsunternehmen) ergingen. Die Wiener Lokalbahnen Cargo ist ein Railway Undertaking (s. Pkt. 4.3). Die Sicherheitsempfehlungen werden gem. § 16 Abs 2 UUG 2005 von der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes an jene Stellen gerichtet, welche die Sicherheitsempfehlungen in geeignete Maßnahmen zur Verhütung von Vorfällen umsetzen können.

8.13 Sicherheitsrelevante Vorfälle bei der Wiener Lokalbahnen Cargo wurden vom Betriebsleiter lt. Angaben der Wiener Lokalbahnen Cargo untersucht. Die stichprobenartige Einschau in Untersuchungsberichte des Betriebsleiters gem. § 9 Abs 4 Z 9 EisbVO 2003 ergab, dass diese die mitunter komplexen Vorgänge bei Eisenbahnunfällen aufschlussreich und fachlich fundiert darlegten. Die aus den Unfällen gezogenen Erkenntnisse wurden in den Jahresschulungen behandelt, um die Wahrscheinlichkeit des Eintretens einer Wiederholung gleichartiger Vorfälle zu reduzieren.

8.14 Laut Angaben der Wiener Lokalbahnen Cargo war bis zum Zeitpunkt der Prüfung des Stadtrechnungshofes Wien nur einmal ein technischer Mangel bei Fahrzeugen unfallkausal. Am 29. April 2010 entgleiste auf der Anschlussbahn im Hafen Enns ein Güterwagen der Wiener Lokalbahnen Cargo aufgrund eines schlechten Schmierzustandes der Puffer in einem Linksbogen, wodurch ein leichter Schaden am Oberbau entstand. Die Wiener Lokalbahnen Cargo änderte aufgrund dieses Unfalles den Schmierplan für Puffer. Seit Umsetzung des geänderten Schmierplanes kam es zu keinem weiteren Unfall, der auf eine schlechte Schmierung der Puffer zurückzuführen gewesen wäre.

## 9. Resümee

9.1 Die Wiener Lokalbahnen Cargo führt in zahlreichen europäischen Ländern einen Schienengüterverkehr durch. Aufgrund der unterschiedlichen Anforderungen in den verschiedenen Ländern ergeben sich komplexe sicherheitstechnische Anforderungen, die von der Wiener Lokalbahnen Cargo durch fundierte Fachkenntnisse über Eisenbahnrecht und Eisenbahntechnik, durch großes Engagement der Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeiter und durch geschickte Zusammenarbeit mit Partnerin- bzw. Partnerbetrieben sehr gut bewältigt werden.

9.2 Ausgehend von einem hohen sicherheitstechnischen Niveau, das auch durch das Vorliegen von Zertifikaten über die Anwendung und die Weiterentwicklung eines wirksamen Sicherheitsmanagementsystems und anderer Managementsysteme bestätigt wird, regte der Stadtrechnungshof Wien weitere Verbesserungen an. Diese betrafen die Schulung von Triebfahrzeugführerinnen bzw. Triebfahrzeugführern, die Bereitstellung von Erster Hilfe für Betriebsbedienstete und die Gestaltung von Sicherheitsberichten gem. § 39d EisbG.

### Stellungnahme der Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH:

Das festgestellte hohe sicherheitstechnische Niveau bei der Abwicklung internationaler Schienengüterverkehre bei der Wiener Lokalbahnen Cargo bestätigt den eingeschlagenen Weg und ist gleichzeitig Motivation für die Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeiter, dieses hohe Niveau auch in Zukunft aufrechtzuerhalten.

## 10. Zusammenfassung der Empfehlungen

### Empfehlung Nr. 1:

Es wäre neuerlich zu prüfen, ob den Triebfahrzeugführerinnen bzw. Triebfahrzeugführern Schulungen an Simulatoren ermöglicht werden können.

Stellungnahme der Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH:

Die angeregte Simulator-Schulung wurde bereits im Frühjahr 2014 beschlossen und für einen Teil der Triebfahrzeugführerinnen bzw. Triebfahrzeugführer im August 2014 durchgeführt. Die restlichen Schulungen waren für September 2014 geplant.

## Empfehlung Nr. 2:

Es wäre verstärkt mit Partnerin- bzw. Partnerbetrieben von Eisenbahnen zusammenzuarbeiten, um die Bereitstellung von Erster Hilfe gem. § 26 ASchG für Triebfahrzeugführerinnen bzw. Triebfahrzeugführer sowie für die Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeiter des Verschubs und des Wagendienstes zu gewährleisten.

Stellungnahme der Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH:

Eine Ausbildung in Erster Hilfe (16-Stunden-Kurs) für die betroffenen Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeiter wurde ebenfalls im Frühjahr 2014 beschlossen. Die Durchführung der Kurse wurde nach Ende der Urlaubszeit für Herbst 2014 vorgesehen. Weiters ist die gegenseitige Erste Hilfe-Leistung bei den Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeitern im Fahrdienst in den Eisenbahnbetriebsvorschriften geregelt.

## Empfehlung Nr. 3:

Im Sicherheitsbericht gem. § 39d EisbG wären bei der Zusammenstellung der gemeinsamen unfallbezogenen Sicherheitsindikatoren gem. Pkt. 1.1 des Anhanges I der Richtlinie 2009/149/EG die Vorgaben über signifikante Unfälle definitionsgemäß zur Anwendung zu bringen sowie der Leitfaden *Guidance for use of CSIs* der ERA umzusetzen.

Stellungnahme der Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH:

Im Sicherheitsbericht für das Jahr 2014, welcher bis spätestens Ende März 2015 erstellt werden muss, wird der Pkt. 1.1 des Anhanges I der Richtlinie 2009/EG definitionsgemäß berücksichtigt werden.

Um jedoch weiterhin Aussagen über die Sicherheitsleistungen der Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH treffen zu können, werden die bisherigen Auswertungen über Vorfälle und Unfälle, die über die gesetzlichen Verpflichtungen hinausgehen, intern weiter geführt werden.

Der Stadtrechnungshofdirektor:

Dr. Peter Pollak, MBA

Wien, im Oktober 2014