



## 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 - 64-1/15

### MA 64, Aufsichtsbehördliche Maßnahmen nach Vorfällen bei Straßenbahnen

Tätigkeitsbericht 2015

## KURZFASSUNG

*Die Magistratsabteilung 64 legte über die gemeldeten Vorfälle bei Straßenbahnen sorgfältig gestaltete aufsichtsbehördliche Akten an, bei deren Bearbeitung erforderlichenfalls Amtssachverständige mit eisenbahntechnischen Kenntnissen aus anderen Magistratsabteilungen eingebunden wurden.*

*Empfehlungen des ehemaligen Kontrollamtes der Stadt Wien aus vorangegangenen Tätigkeitsberichten, die die Sicherheit des Straßenbahnbetriebes in Wien betrafen, wurden von der Magistratsabteilung 64 auf eigenes Betreiben aufgegriffen und deren Umsetzung bei den Eisenbahnunternehmen aufsichtsbehördlich begleitet.*

*Medienberichte über Vorfälle bei Straßenbahnen wurden von der Magistratsabteilung 64 laufend durchgesehen, um das Einhalten der behördlichen Meldepflicht der Eisenbahnunternehmen über Vorkommnisse im Straßenbahnbetrieb, die öffentliches Aufsehen erregten, zu überwachen und gegebenenfalls fehlende Vorfallsmeldungen bei den Eisenbahnunternehmen einzufordern.*

*Da nicht alle meldepflichtigen Vorfälle bei Straßenbahnen der Magistratsabteilung 64 gemeldet worden waren, sowie technische Stellungnahmen verspätet bzw. ohne eigene Befundaufnahme durch Amtssachverständige erstellt worden waren, erkannte der Stadtrechnungshof Wien noch Verbesserungsmöglichkeiten bei der Zusammenarbeit der Magistratsabteilung 64 mit der Wiener Linien GmbH & Co KG und der Magistratsabteilung 46.*

## INHALTSVERZEICHNIS

1. Einleitung.....	6
2. Rechtliche Grundlagen .....	7
3. Bearbeitung von Vorfallsmeldungen .....	7
4. Durchsicht von Medienberichten .....	9
5. Vorfälle bei der Wiener Linien GmbH & Co KG .....	12
6. Maßnahmen aufgrund eines Prüfberichtes des ehemaligen Kontrollamtes der Stadt Wien in Bezug auf die Wiener Linien GmbH & Co KG .....	15
7. Vorfälle bei der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen.....	19
8. Maßnahmen aufgrund eines Prüfberichtes des ehemaligen Kontrollamtes der Stadt Wien in Bezug auf die Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen .....	21
9. Zusammenfassung der Empfehlungen .....	26

## TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Anzahl der Vorfallsmeldungen der Wiener Linien GmbH & Co KG .....	12
Tabelle 2: Anzahl der Vorfallsmeldungen der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen im straßenbahnmäßigen Betrieb in Wien .....	19

## ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

Abs .....	Absatz
AM-VO.....	Arbeitsmittelverordnung
ASchG .....	ArbeitnehmerInnenschutzgesetz
bzw. ....	beziehungsweise
ca.....	circa
EisbG.....	Eisenbahngesetz 1957

gem. ....	gemäß
GmbH & Co KG .....	Gesellschaft mit beschränkter Haftung & Compagnie Kommanditgesellschaft
km/h.....	Kilometer pro Stunde
lt. ....	laut
m .....	Meter
Nr. ....	Nummer
Pkt. ....	Punkt
rd. ....	rund
s. ....	siehe
StrabVO.....	Straßenbahnverordnung 1999
Tab. ....	Tabelle
u.a. ....	unter anderem
U-Bahn .....	Untergrundbahn
ULF.....	ultra low floor
UStrab .....	Unterpflaster-Straßenbahn
vgl. ....	vergleiche
WLB.....	Wiener Lokalbahnen
WStV .....	Wiener Stadtverfassung
z.T. ....	zum Teil

## GLOSSAR

### Fahrgastnotbremsüberbrückung

Sicherheitseinrichtung gemäß StrabVO, die gewährleistet, dass das Ziehen eines Fahrgastnotbremsgriffes in Tunneln erst am nächsten Bahnsteig zum Halt führt.

### Selbstretter

Gerät, das Triebfahrzeugführerinnen bzw. Triebfahrzeugführern chemisch erzeugten Sauerstoff in Notsituationen zur Verfügung stellt.

## Wagenübernahme

Übernahme eines Fahrzeuges, bei der sich die Fahrerin bzw. der Fahrer durch Sichtkontrollen bzw. Funktionsprüfungen davon zu überzeugen hat, dass das Fahrzeug verkehrs- und betriebssicher ist.

## PRÜFUNGSERGEBNIS

Der Stadtrechnungshof Wien unterzog die aufsichtsbehördlichen Maßnahmen der Magistratsabteilung 64 nach Vorfällen bei Straßenbahnen einer stichprobenweisen Prüfung und teilte das Ergebnis seiner Wahrnehmungen nach Abhaltung diesbezüglicher Schlussbesprechungen 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 Magistratsabteilung 64 ist lt. Geschäftseinteilung für den Magistrat der Stadt Wien für administrativbehördliche Aufgaben des Eisenbahnrechts zuständig. Dazu gehören u.a. gemäß EisbG die Angelegenheiten der Straßenbahn einschließlich des Verkehrs auf Straßenbahnen. Straßenbahnen sind für den öffentlichen Verkehr innerhalb eines Ortes bestimmt, wobei darunter gemäß EisbG sowohl straßenabhängige Straßenbahnen als auch U-Bahnen zu verstehen sind. Der vorliegende Bericht des Stadtrechnungshofes Wien beschränkt sich auf die aufsichtsbehördliche Tätigkeit nach Vorfällen bei straßenabhängigen Straßenbahnen. Vorfälle bei U-Bahnen wurden im Rahmen der vorliegenden Prüfung des Stadtrechnungshofes Wien nicht behandelt.

1.2 In Wien betreibt die Wiener Linien GmbH & Co KG ein großes Netz von Straßenbahnlinien und unterliegt somit als Straßenbahnunternehmen der Aufsicht durch die Magistratsabteilung 64.

1.3 Auf den Straßenbahngleisen der Wiener Linien GmbH & Co KG verkehren zwischen der Haltestelle Schedifkaplatz im 12. Wiener Gemeindebezirk und der Haltestelle Oper im 1. Wiener Gemeindebezirk auch Personenfahrzeuge der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen. Während dieser straßenbahnmäßige Verkehr der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen in Wien prüfungsrelevant war, blieben die Vorfälle auf der restlichen Strecke der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen zwischen der Haltestelle

Schedifkaplatz und der Endstelle Baden Josefsplatz bei der Einschau des Stadtrechnungshofes Wien außer Betracht.

## **2. Rechtliche Grundlagen**

2.1 Straßenbahnunternehmen haben der Behörde gemäß StrabVO Unfälle, bei denen Personen getötet oder schwer verletzt oder Fahrzeuge erheblich beschädigt worden sind, und Betriebsvorkommnisse, die öffentliches Aufsehen erregen, unverzüglich zu melden. Diese Meldepflicht obliegt bei Mitbenützung der Betriebsanlagen durch andere Unternehmen allen durch die Unfälle oder Betriebsvorkommnisse berührten Unternehmen.

2.2 Die Behörde überwacht gemäß StrabVO die Einhaltung der Bestimmungen der StrabVO. In Erfüllung dieser Aufgabe als Aufsichtsbehörde führt sie Prüfungen und Abnahmen durch und trifft die notwendigen Anordnungen.

2.3 Wenn die Behörde feststellt, dass ein Eisenbahnunternehmen seinen Pflichten nicht nachkommt, hat sie die erforderlichen Maßnahmen zu treffen. Dazu kann sie dem Eisenbahnunternehmen für die Behebung von Mängeln eine Frist setzen. Bei unzureichender Sicherheit kann die Benützung von Betriebsanlagen und Fahrzeugen beschränkt oder untersagt werden. Zu den Pflichten der Eisenbahnunternehmen gehört es gemäß EisbG, durch notwendige Vorkehrungen für die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebes zu sorgen.

## **3. Bearbeitung von Vorfallsmeldungen**

3.1 Die Magistratsabteilung 64 legte zu den Meldungen der Eisenbahnunternehmen gemäß StrabVO übersichtlich gestaltete Tabellen an. Die Tabellen enthielten Angaben über Ort und Zeit, eine Kurzbeschreibung des Vorfalles samt Ursache und Auswirkungen, die betroffene Straßenbahnlinie, die Fahrzeugtype, die Fahrzeugbetriebsnummer, die behördliche Vorgehensweise und den Erledigungsstatus der behördlichen Bearbeitung. Die Tabellen dienten der Magistratsabteilung 64 u.a. dazu, häufig bzw. systematisch vorkommende Ursachen von Vorfällen rechtzeitig erkennen zu können, um erforderlichenfalls aufsichtsbehördlich entgegenwirken zu können.

3.2 Im Stadtrechnungshof Wien lagen aus anderen Prüfungen bzw. Anlässen Vorfallsmeldungen der Wiener Linien GmbH & Co KG auf, zu deren Empfängerinnen bzw. Empfängern lt. Verteiler u.a. auch die Magistratsabteilung 64 zählte. Ein stichprobenweiser Vergleich von zahlreichen derartigen Vorfallsmeldungen aus den Jahren 2010 und 2011 mit der Übersicht der Magistratsabteilung 64 ergab, dass sämtliche an die Magistratsabteilung 64 gerichteten Vorfallsmeldungen von der Magistratsabteilung 64 in der Übersicht vermerkt und ordnungsgemäß protokolliert worden waren.

3.3 Ausgehend vom jeweiligen Inhalt des in der Meldung beschriebenen Vorfalles entschied die Magistratsabteilung 64, ob ein aufsichtsbehördliches Ermittlungsverfahren einzuleiten war. Bei Verkehrsunfällen, wie sie tagtäglich durch Unaufmerksamkeit anderer Verkehrsteilnehmerinnen bzw. Verkehrsteilnehmer entstehen können, wurde die Vorfallsmeldung in der Regel ohne weitere Veranlassung zur Kenntnis genommen. Anders verhielt es sich beispielsweise bei auffälligen Fahrfehlern von Triebfahrzeugführerinnen bzw. Triebfahrzeugführern, bei bemerkenswerten technischen Gebrechen von Schienenfahrzeugen oder bei Fahrzeugbränden. Derartige Vorfälle wurden von der Magistratsabteilung 64 näher geprüft. So weit behördlich erforderlich, ersuchte die Magistratsabteilung 64 das betroffene Eisenbahnunternehmen die Ursache und den Verlauf des Vorfalles ausführlicher darzustellen sowie die vom Eisenbahnunternehmen beabsichtigten bzw. gesetzten Maßnahmen anzuführen.

3.4 Wenn der Vorfall aus behördlicher Sicht einer technischen Begutachtung bedurfte, um das Gefährdungspotenzial und einen allfälligen behördlichen Handlungsbedarf abschätzen zu können, wurde von der Magistratsabteilung 64 eine entsprechende Anfrage an die zuständige Amtssachverständige bzw. an den zuständigen Amtssachverständigen mit dem Ersuchen um Stellungnahme übermittelt, ob die vom Eisenbahnunternehmen vorgesehenen Maßnahmen zur Gewährleistung eines sicheren Betriebes ausreichen, oder ob weitere Maßnahmen zu setzen bzw. vorzuschreiben sind.

3.5 Da die Magistratsabteilung 64 selbst über keine technischen Amtssachverständigen für Eisenbahnangelegenheiten verfügte, bediente sie sich bei technischen Sachverhalten der Mitwirkung anderer Magistratsabteilungen. Amtssachverständige für eisenbahn-

rechtliche Verfahren sind lt. Geschäftseinteilung für den Magistrat der Stadt Wien u.a. von den Magistratsabteilungen 37 und 46 beizustellen. Während die Amtssachverständigen der Magistratsabteilung 37 ihr Fachwissen beispielsweise über Fahrtreppen und Aufzüge in eisenbahnrechtliche Verfahren einbrachten, lag der Schwerpunkt der technischen Begutachtungen der Magistratsabteilung 46 bei den Schienenfahrzeugen und bei der Straßenbahninfrastruktur.

3.6 Die Magistratsabteilung 64 legte über die Vorfälle sorgfältig gestaltete Akten an, wodurch die erfolgte Bearbeitung bei der Einschau des Stadtrechnungshofes Wien einfach und schlüssig nachvollzogen werden konnte. Die von der Magistratsabteilung 64 bei der Bearbeitung der Geschäftsfälle gesetzten Schritte waren notwendig und angemessen. Sie dienten dem eisenbahnbehördlichen Auftrag zur Aufrechterhaltung der Sicherheit und Ordnung des Straßenbahnbetriebes.

3.7 Außerdem gelang es der Magistratsabteilung 64 durch ein funktionierendes Terminmanagement, Akten verlässlich zu einem geeigneten Zeitpunkt zur Wiedervorlage zu bringen, um nachzuprüfen, ob festgelegte Maßnahmen von den Eisenbahnunternehmen tatsächlich umgesetzt wurden. Das war insofern bemerkenswert, als die Umsetzung von Maßnahmen bei Straßenbahnen auch einen langen Zeitraum in Anspruch nehmen kann und daher schwer zu überblicken ist. Eisenbahnunternehmen führen beispielsweise Umbaumaßnahmen an Schienenfahrzeugen, die vom Eisenbahnunternehmen und von der Behörde als nicht dringend eingestuft wurden, im Rahmen von planmäßigen Fahrzeugrevisionen mit größerem Umfang an Instandhaltungsarbeiten durch, um zusätzliche Standzeiten von Schienenfahrzeugen zu vermeiden. Der vollständige Umbau von allen Fahrzeugen einer Type kann somit in manchen Fällen erst nach einigen Jahren erreicht werden.

#### **4. Durchsicht von Medienberichten**

4.1 Um nachzuprüfen, ob die Eisenbahnunternehmen Aufsehen erregende Vorfälle tatsächlich der Eisenbahnbehörde meldeten, wozu sie gesetzlich verpflichtet sind, nützte die Magistratsabteilung 64 laufend den Medienspiegel auf den Intranetseiten der Stadt Wien und nahm darüber hinaus auch eine eigene Durchsicht von Printmedien vor.

4.2 Bei nicht gemeldeten Vorfällen, bei denen aufgrund des Inhaltes des Medienberichtes anzunehmen war, dass sie meldepflichtig gewesen wären, führte die Magistratsabteilung 64 lt. ihren Angaben eine Abklärung mit dem Eisenbahnunternehmen durch bzw. forderte eine Nachreichung der bei der Eisenbahnbehörde noch nicht eingegangenen Vorfallsmeldung.

4.3 Der Stadtrechnungshof Wien führte am 26. März 2014 im Medienspiegel der Stadt Wien eine Archivsuche durch. Die Eingabe der Suchbegriffe "Straßenbahn und Unfall" lieferte für den Zeitraum vom 1. Jänner 2010 bis zum 26. März 2014 180 Medienberichte. Naturgemäß berichten mehrere Medien über einen aufgetretenen Vorfall, wodurch die Anzahl der aufgerufenen Medienberichte deutlich höher war, als die Anzahl der den Medienberichten zugrunde liegenden Vorfälle. Außerdem kamen bei den im Medienspiegel aufgerufenen Medienberichten beispielsweise auch Meldungen von Unfällen vor, an denen Straßenbahnen selbst nicht beteiligt waren, sondern die Straßenbahnen nur von den Auswirkungen eines Unfalles im Straßenverkehr betroffen waren.

4.4 Der Stadtrechnungshof Wien verglich die aus der eigenen Archivsuche stammenden Medienberichte mit der Übersichtsliste über protokollierte Vorfälle der Magistratsabteilung 64. Aufgrund von Abweichungen legte der Stadtrechnungshof Wien der Magistratsabteilung 64 Medienberichte vor, die in der Übersichtsliste nicht vorkamen.

4.5 Die Magistratsabteilung 64 prüfte die vom Stadtrechnungshof Wien vorgelegten Medienberichte und stellte fest, dass die Wiener Linien GmbH & Co KG davon im Jahr 2010 fünf, im Jahr 2011 drei, im Jahr 2012 drei Vorfälle und im Jahr 2013 einen Vorfall der Magistratsabteilung 64 nicht gemeldet hatten. Die Magistratsabteilung 64 schloss lt. ihren Angaben aufgrund der fallenden Tendenz nicht gemeldeter Vorfälle, dass die Wiener Linien GmbH & Co KG im Laufe der Zeit immer zuverlässiger meldete, und merkte an, dass Detailangaben in den Zeitungsmeldungen des Öfteren nicht korrekt waren. Das betraf beispielsweise das Datum des Vorfalles oder die Nummer der Straßenbahnlinie.

4.6 Bei den nicht gemeldeten Vorfällen aus den Zeitungsmeldungen handelte es sich u.a. um Zusammenstöße von Fußgängerinnen bzw. Fußgängern sowie von Radfahrerinnen bzw. Radfahrern, die sich lt. Zeitungsmeldung gegenüber der Straßenbahn im Straßenverkehr unachtsam verhielten bzw. alkoholisiert waren, mit einer Straßenbahn. Derartige Straßenverkehrsunfälle kommen im Alltag leider vor und sind in der Regel nicht zu verhindern. Im Übrigen wurde von der Wiener Linien GmbH & Co KG durch das hohe Niveau der Aus- und Weiterbildung ihrer Straßenbahnfahrerinnen bzw. Straßenbahnfahrer und durch den sehr guten technischen Zustand der Straßenbahnen ein wichtiger Beitrag zu mehr Sicherheit im Straßenverkehr in Wien geleistet (s. Tätigkeitsbericht 2010, WIENER LINIEN GmbH & Co KG, Prüfung der Sicherheitsstandards des öffentlichen Verkehrs, Ersuchen gem. § 73 Abs. 6a WStV vom 31. Dezember 2009 und Tätigkeitsbericht 2013/14, Wiener Linien GmbH & Co KG, Prüfung der "Cross Border Leasing"-Geschäfte der Stadt Wien, Prüfersuchen gem. § 73 Abs 6a WStV vom 20. Dezember 2012; Teil 2: Sicherheitsprüfung).

4.7 Einige nicht gemeldete Vorfälle wären aus der Sicht des Stadtrechnungshofes Wien für die Aufsichtsbehörde relevant gewesen, um zu prüfen, ob und wie sich der Vorfall ereignet hat, und um zu entscheiden, ob und welche Maßnahmen vorzuschreiben gewesen wären. Dazu gehörte beispielsweise eine Zeitungsmeldung vom 24. September 2010 über einen Straßenbahnfahrer, der den Fahrgästen wegen Ausfallserscheinungen während der Fahrt auffiel, weil er in Haltestellen nicht rechtzeitig anhalten konnte.

4.8 Dieser bemerkenswerte Vorfall wurde aufsichtsbehördlich nicht behandelt, da er von der Wiener Linien GmbH & Co KG der Magistratsabteilung 64 nicht gemeldet worden war bzw. bei der Durchsicht der Printmedien und des Medienspiegels der Magistratsabteilung 64 nicht auffiel.

4.9 Der Stadtrechnungshof Wien empfahl der Magistratsabteilung 64 zu prüfen, wie sichergestellt werden kann, dass meldepflichtige Vorfälle bei Straßenbahnen der Aufsichtsbehörde lückenlos gemeldet werden. Außerdem sollte im Detail erhoben werden, welche meldepflichtigen Vorfälle die Aufsichtsbehörde in den letzten Jahren nicht er-

reicht haben, um erforderlichenfalls nachträgliche Überprüfungen einleiten und die daraus abzuleitenden Maßnahmen setzen zu können.

## 5. Vorfälle bei der Wiener Linien GmbH & Co KG

5.1 Die Wiener Linien GmbH & Co KG meldete der Magistratsabteilung 64 schwerwiegende Vorfälle in Form von sogenannten Störungsberichten. Die Störungsberichte enthielten alle für eine erste Einschätzung des Sachverhaltes relevanten Angaben. Dazu zählten u.a. die Zeit und der Ort des Vorfalles, die betroffene Straßenbahnlinie, die beteiligten Personen, eine Beschreibung des Vorfalles mit einer Darstellung des eingetretenen Sachschadens und Personenschadens, die Anzahl interner und externer Einsatzkräfte sowie vorfallsbedingte Sofortmaßnahmen zur Aufrechterhaltung des öffentlichen Verkehrs beispielsweise durch Organisation eines Schienenersatzverkehrs.

5.2 Die Anzahl der Vorfallmeldungen der Wiener Linien GmbH & Co KG an die Magistratsabteilung 64 sowie die Anzahl der davon behördlich behandelten Vorfälle ist in der Tab. 1 angegeben.

Tabelle 1: Anzahl der Vorfallmeldungen der Wiener Linien GmbH & Co KG

Anzahl	2011	2012	2013
Meldungen von Vorfällen	46	46	43
davon behördlich behandelte Vorfälle	12	11	9

Quelle: Magistratsabteilung 64

5.3 Der Stadtrechnungshof Wien nahm Einschau in die Störungsberichte der Wiener Linien GmbH & Co KG, die der Magistratsabteilung 64 übermittelt worden waren. Bei den Störungsberichten, die behördlich nicht behandelt wurden (vgl. Tab.1), handelte es sich in der Regel um nicht verhinderbare Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden, um Suizidfälle oder um Aufsehen erregende Verkehrsstörungen, die von anderen Verkehrsteilnehmerinnen bzw. Verkehrsteilnehmern durch Unachtsamkeit ausgelöst worden waren.

5.4 Bei Vorfällen, die behördlich bearbeitet wurden, holte die Magistratsabteilung 64 eine gegenüber dem Störungsbericht tiefer gehende Stellungnahme bei der Wiener Li-

nien GmbH & Co KG ein. Zeitgleich wurde bei der zuständigen Magistratsabteilung ein technisches Sachverständigengutachten angefordert. In fast allen Fällen war die Magistratsabteilung 46 zuständig. In zwei Fällen erfolgte die Bearbeitung durch die Magistratsabteilung 37, in einem Fall durch die Magistratsabteilung 36.

5.5 Die Wiener Linien GmbH & Co KG erstellte auf Ersuchen der Magistratsabteilung 64 schlüssige und nachvollziehbare Stellungnahmen zu den Vorfällen. Bei der Wiener Linien GmbH & Co KG war die Abteilung R22 - *Recht und Immobilien* für die Beantwortung eisenbahnbehördlicher Anfragen zuständig. Die Stellungnahmen der Wiener Linien GmbH & Co KG enthielten eine prägnante Darstellung der ermittelten oder angenommenen Ursachen der Vorfälle. Außerdem wurde die weitere Vorgehensweise nach einem Vorfall klar dargelegt. Die Wiener Linien GmbH & Co KG begründete in ihren Stellungnahmen die aufgrund der Vorfälle beabsichtigten oder bereits gesetzten Maßnahmen bzw. erläuterte, warum aus ihrer Sicht keine Maßnahmen erforderlich wären.

5.6 Die Stellungnahmen der Wiener Linien GmbH & Co KG bildeten eine gut geeignete Grundlage für die Beurteilung des den Vorfällen zugrunde liegenden Sachverhaltes durch die technischen Amtssachverständigen und durch die Behörde. Im Übrigen war die von der Wiener Linien GmbH & Co KG in Anspruch genommene Bearbeitungsdauer zu den Ersuchen der Magistratsabteilung 64 in der Regel entsprechend dem jeweiligen Gegenstand des Vorfalles als angemessen zu bezeichnen. Uргenzen wegen fehlender Erledigungen kamen selten vor, da die von der Magistratsabteilung 64 vorgegebenen Fristen von der Wiener Linien GmbH & Co KG in den meisten Fällen eingehalten wurden. Die Frist für die Bearbeitung betrug für die Wiener Linien GmbH & Co KG üblicherweise vier Wochen. In einigen Fällen wurden auch deutlich kürzere Fristen gesetzt, sofern die Magistratsabteilung 64 einen Grund zur Annahme hatte, dass Sofortmaßnahmen erforderlich sein könnten.

5.7 Wie die Einschau des Stadtrechnungshofes Wien ergab, musste die Magistratsabteilung 64 den Erhalt der technischen Stellungnahmen bei der Magistratsabteilung 46 hingegen häufig urgieren, da die vorgegebenen Bearbeitungsfristen nicht eingehalten wurden bzw. werden konnten. Da die Magistratsabteilung 46 in ihrer Stellungnahme die

Stellungnahme der Wiener Linien GmbH & Co KG berücksichtigte, ergaben sich für die Magistratsabteilung 46 längere Bearbeitungsdauern als für die Wiener Linien GmbH & Co KG. Diesem Umstand trug die Magistratsabteilung 64 im Vorhinein meist durch eine etwas längere Frist Rechnung.

5.8 Die Überschreitungen der Fristen durch die Magistratsabteilung 46 waren z.T. erheblich. So lag der Magistratsabteilung 64 beispielsweise zu einer Entgleisung einer Straßenbahn vom 16. Juni 2013 trotz Ersuchen vom 19. Juni 2013 unter Fristsetzung bis zum 26. Juli 2013 und viermaliger Urgenz, zuletzt am 7. März 2014, zum Zeitpunkt der Einschau durch den Stadtrechnungshof Wien am 17. April 2014 immer noch keine technische Stellungnahme der Magistratsabteilung 46 vor. Die Wiener Linien GmbH & Co KG hatte ihre Stellungnahme unter Einhaltung der mit 17. Juli 2013 gesetzten Frist am 9. Juli 2013 an die Magistratsabteilung 64 übermittelt.

5.9 Der Stadtrechnungshof Wien empfahl der Magistratsabteilung 64, Gespräche mit der Magistratsabteilung 46 darüber zu führen, wie erreicht werden kann, dass die technischen Stellungnahmen zu Vorfällen bei Straßenbahnen von der Magistratsabteilung 46 fristgerecht der Magistratsabteilung 64 übermittelt werden.

5.10 Die von der Magistratsabteilung 64 behördlich in Bearbeitung genommenen Vorfälle hatten verschiedene Sachverhalte zum Gegenstand. Dazu gehörten u.a. Rauchentwicklungen und Brände bei Straßenbahnen, Entgleisungen, beschädigte Teile der Oberleitung und des Stromabnehmers am Fahrzeug, eine Verkehrsunfallhäufungsstelle und Zusammenstöße zwischen Straßenbahnen.

5.11 Die Stellungnahmen der Magistratsabteilung 46 schlossen sich in allen Fällen der Sichtweise der Wiener Linien GmbH & Co KG über die Ursache des Vorfalles und die zu setzenden Maßnahmen an. Darüber hinausgehende oder andere Maßnahmen wurden von der Magistratsabteilung 46 für nicht notwendig erachtet. In weiterer Folge kam es in keinem einzigen Fall aus Tab. 1 zu Bescheiden mit Vorschreibung von Maßnahmen durch die Magistratsabteilung 64.

## **6. Maßnahmen aufgrund eines Prüfberichtes des ehemaligen Kontrollamtes der Stadt Wien in Bezug auf die Wiener Linien GmbH & Co KG**

6.1 Die Magistratsabteilung 64 legte auf eigenes Betreiben aufsichtsbehördliche Akten über die Umsetzung von einigen Empfehlungen aus einer fahrzeugtechnischen Prüfung des ehemaligen Kontrollamtes der Stadt Wien an (s. Tätigkeitsbericht 2010, WIENER LINIEN GmbH & Co KG, Prüfung der Sicherheitsstandards des öffentlichen Verkehrs; Ersuchen gem. § 73 Abs. 6a WStV vom 31. Dezember 2009).

6.2 Behandelt wurden u.a. der Austritt von Hydrauliköl bei Niederflurstraßenbahnen, der Türeinklemmschutz, die Verwendung der Außen-Rückblickspiegel, die nachträgliche Anbringung von Selbstrettern in den Fahrerinnen- bzw. Fahrerkabinen, die Durchführung von Wagenübernahmen, die Anbringung aktueller Auszüge aus den Beförderungsbedingungen in den Straßenbahnen und das Funktionieren der Sandstreueinrichtungen.

6.3 Der Umfang der von der Magistratsabteilung 64 zufolge des Tätigkeitsberichtes 2010 (s. Pkt. 6.1) angelegten aufsichtsbehördlichen Akten war beachtlich. Er betrug rd. 1.500 Aktenblätter, die z.T. beidseitig bedruckt waren. In diesem Zusammenhang war anzumerken, dass zum Zeitpunkt der gegenständlichen Prüfung des Stadtrechnungshofes Wien einige aufsichtsbehördliche Verfahren noch nicht abgeschlossen waren, und daher von einem weiteren Anstieg des Aktenumfanges auszugehen war.

6.4 Das ehemalige Kontrollamt der Stadt Wien hatte im Tätigkeitsbericht 2010 (s. Pkt. 6.1) empfohlen, Verbesserungsmaßnahmen aus einem Gutachten zur Lösung der sicherheitstechnischen Probleme mit dem gehäuften Austritt von Hydrauliköl bei Straßenbahnen vom Typ ULF inhaltlich und zeitlich genauestens einzuhalten, um eventuell Brandvorfälle im UStrab-Tunnel zu vermeiden.

6.5 Die Wiener Linien GmbH & Co KG teilte der Magistratsabteilung 64 am 9. Februar 2011 mit, dass sie das bisher verwendete Hydrauliköl mit einem Flammpunkt von 103 °C durch ein anderes Hydrauliköl, das einen Flammpunkt von rd. 230 °C aufwies, ersetzen wird. Durch diese aufgrund der großen Stückzahl an Niederflurstraßenbahnen

aufwendige Maßnahme konnte die Wiener Linien GmbH & Co KG dem vom Gutachter festgestellten zentralen Gefährdungsbild, wonach Lecköl auf heiße Bremsscheiben gelangen könnte und so einen Fahrzeugbrand auslösen könnte, wirksam begegnen. Die höchsten zu erwartenden Bremsscheibentemperaturen lagen bei rd. 140 °C.

6.6 Im Tätigkeitsbericht 2010 (s. Pkt. 6.1) wurde weiters empfohlen, die Ergebnisse der Fahrgasttürenprüfung gem. § 8 AM-VO derart zu dokumentieren, dass die Messwerte der Auszieh- und Schließkräfte und die Empfindlichkeit der Türen nachvollzogen werden können.

6.7 Aufgrund dieser Empfehlung adaptierte die Wiener Linien GmbH & Co KG die Prüfprotokolle über Fahrgasttüren. Die Einbindung des Verkehrs-Arbeitsinspektorates und eine Kurzexpertise eines Universitätsprofessors für Arbeitsrecht ergaben lt. der Wiener Linien GmbH & Co KG, dass die adaptierten Prüfprotokolle alle erforderlichen Prüfinhalte zweifelsfrei wiedergeben. Außerdem veranlasste die Wiener Linien GmbH & Co KG, dass die Fahrzeuge nach erfolgter Prüfung der Türen gemäß AM-VO mit Prüfplaketten versehen werden.

6.8 Im Tätigkeitsbericht 2010 (s. Pkt. 6.1) wurde auch empfohlen, eine betriebsinterne Vorschrift für den Straßenbahnbetrieb zu erlassen, aus der hervorgeht, dass der Außen-Rückblickspiegel im Straßenverkehr auszuklappen ist und bei der Zugabfertigung verpflichtend zu verwenden ist.

6.9 Die Wiener Linien GmbH & Co KG erließ aufgrund der Empfehlung am 28. Februar 2011 einen Dienstauftrag, in dem die Verwendung des Außen-Rückblickspiegels für die Straßenbahnfahrerinnen bzw. Straßenbahnfahrer verbindlich geregelt wurde. So wurde u.a. festgelegt, dass der Außen-Rückblickspiegel unter Beachtung der baulichen und örtlichen Gegebenheiten für die Beobachtung des Fahrgastwechsels vorgesehen sei. Im Straßenverkehr diene der Außen-Rückblickspiegel lt. zitiertem Dienstauftrag den besonderen Anforderungen, die sich aus der Teilnahme am Straßenverkehr ergeben, wie beispielsweise die Rücksichtnahme auf Einsatzfahrzeuge.

6.10 Eine weitere Empfehlung im Tätigkeitsbericht 2010 (s. Pkt. 6.1) zielte auf die Nachrüstung von Straßenbahnen, die im UStrab-Tunnel eingesetzt werden, mit Selbstrettern.

6.11 Die Wiener Linien GmbH & Co KG teilte der Magistratsabteilung 64 in einem Schreiben vom 24. April 2012 mit, dass alle Straßenbahnen vom Typ E2 und alle Niederflurstraßenbahnen mit Selbstrettern ausgerüstet seien. Die Straßenbahnen vom Typ E1 wären lt. Angaben der Wiener Linien GmbH & Co KG nicht mit Selbstrettern ausgerüstet und würden wegen des hohen Betriebsalters aus Effizienzgründen auch nicht mehr nachgerüstet werden. Mit Stand vom 24. April 2012 würden täglich rd. 30 Straßenbahnen ohne Selbstretter den UStrab-Tunnel benützen. Die Wiener Linien GmbH & Co KG gab an, die Straßenbahnen vom Typ E1 nur noch bis zum Ende des Jahres 2014 im UStrab-Tunnel einzusetzen, wodurch ab dem Jahr 2015 im UStrab-Tunnel ausschließlich Straßenbahnen mit Selbstretter verkehren würden.

6.12 Im Rahmen der Schlussbesprechung am 20. Jänner 2015 teilte die Wiener Linien GmbH & Co KG davon abweichend mit, dass sie auf Anfrage der Magistratsabteilung 64 diese am 14. April 2014 darüber informiert hatte, noch ca. bis zum Ende des Jahres 2016 täglich 14 Straßenbahnen vom Typ E1 ohne Selbstretter im UStrab-Tunnel einzusetzen.

Stellungnahme der Magistratsabteilung 64:

Gemäß § 17 Verordnung Persönliche Schutzausrüstung ist die Bestimmung des § 68 Allgemeine Arbeitnehmerschutzverordnung, auf den sich bisher die Ausrüstung mit Selbstrettern gestützt hat, mit 1. Mai 2014 außer Kraft getreten. Es besteht somit keine Rechtsgrundlage, die Nachrüstung mit Selbstrettern aufsichtsbehördlich durchzusetzen und waren daher nach Mitteilung der Wiener Linien GmbH & Co KG vonseiten der Eisenbahnbehörde keine weiteren Veranlassungen zu treffen.

6.13 Das ehemalige Kontrollamt der Stadt Wien hatte es im Tätigkeitsbericht 2010 (s. Pkt. 6.1) als unerlässlich gewertet, durch verstärkte Dienstaufsicht bei Wagenübernah-

men zu gewährleisten, dass Straßenbahnen tatsächlich vor deren erster Ausfahrt bzw. auch bei Wechsel von Fahrerinnen bzw. Fahrern auf der Strecke vorschriftsmäßig geprüft werden.

6.14 Dazu berichtete die Wiener Linien GmbH & Co KG der Magistratsabteilung 64, dass die Abteilung für den Straßenbahnbetrieb der Wiener Linien GmbH & Co KG die Durchführung von 600 Wagenübernahmen vor Ort überprüfte. Dabei konnte gegenüber den Beobachtungen des ehemaligen Kontrollamtes der Stadt Wien lt. Angaben der Wiener Linien GmbH & Co KG eine deutliche Verbesserung festgestellt werden. Beanstandungen durch den Aufsichtsdienst der Wiener Linien GmbH & Co KG gab es nur in Einzelfällen.

6.15 Im Tätigkeitsbericht 2010 (s. Pkt. 6.1) wurde empfohlen, die "Verkehrsregeln für unsere Fahrgäste" laufend aktuell zu halten und bei einer Änderung der Beförderungsbedingungen den in den Fahrzeugen und Stationen angebrachten Auszug aus den Beförderungsbedingungen erforderlichenfalls auszutauschen. Außerdem wäre bei Wagenübernahmen von Straßenbahnen verstärkt auf das Vorhandensein der "Verkehrsregeln für unsere Fahrgäste" zu achten gewesen und gegebenenfalls über das System des Wagenpasses zur Meldung von Mängeln sicherzustellen gewesen, dass abhandgekommene Aufschriften rasch ersetzt werden.

6.16 Die Wiener Linien GmbH & Co KG brachte aufgrund der Empfehlung lt. ihren gegenüber der Behörde getätigten Angaben eine aktuelle Version der "Verkehrsregeln für unsere Fahrgäste" in den Straßenbahnen an. Die Wiener Linien GmbH & Co KG war hingegen nicht dazu bereit, im Rahmen der Wagenübernahme oder durch andere Überprüfungen mit ähnlich kurzen Intervallen zu prüfen, ob beschädigte Aufschriften über die "Verkehrsregeln für unsere Fahrgäste" zu ersetzen sind. Die rechtliche Prüfung durch die Magistratsabteilung 64 ergab, dass die Eisenbahnbehörde keinen Einfluss auf die Ausgestaltung der Beförderungsbedingungen hat. Die Magistratsabteilung 64 nahm daher die nicht erfolgte Umsetzung eines Teiles der Empfehlung des ehemaligen Kontrollamtes der Stadt Wien durch die Wiener Linien GmbH & Co KG zur Kenntnis und nahm Abstand von weiteren behördlichen Veranlassungen.

6.17 Im Tätigkeitsbericht 2010 (s. Pkt. 6.1) wurde auf die Notwendigkeit hingewiesen, durch entsprechende Vorkehrungen bei der Instandhaltung von Straßenbahnen bzw. erforderlichenfalls auch durch Maßnahmen bei der Fahrzeugausstattung unverzüglich sicherzustellen, dass die Sandstreueinrichtungen für Notbremsungen im Straßenbahnbetrieb einwandfrei funktionieren. Dieser Hinweis löste einen Umbau des Heiz- und Dosiensystems der Sandstreueinrichtungen von Niederflurstraßenbahnen unter Aufsicht der Magistratsabteilung 64 aus. Außerdem wurde das Wartungsintervall für Sandstreueinrichtungen deutlich verkürzt. Wegen der hohen Bedeutung der Sandstreueinrichtungen für die Verkehrssicherheit wurde die Wiener Linien GmbH & Co KG dazu angehalten, laufend aussagekräftige Wartungsprotokolle über die Ergebnisse der Überprüfung der Sandstreueinrichtungen aller Niederflurstraßenbahnen vorzulegen.

## 7. Vorfälle bei der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen

7.1 Die Anzahl der Meldungen von Vorfällen im straßenbahnmäßigen Betrieb der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen an die Magistratsabteilung 64 sowie die Anzahl der davon behördlich behandelten Vorfälle ist für die Jahre 2011 bis einschließlich 2013 in der Tab. 2 dargestellt.

Tabelle 2: Anzahl der Vorfallemeldungen der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen im straßenbahnmäßigen Betrieb in Wien

Anzahl	2011	2012	2013
Meldungen von Vorfällen	0	1	0
davon behördlich behandelte Vorfälle	0	1	0

Quelle: Magistratsabteilung 64

7.2 Der einzige Vorfall aus der Tab. 2 ereignete sich am 9. Jänner 2012. Wegen der Schwere des Vorfalles wurde der Vorfall aufsichtsbehördlich behandelt. Ein Personenzug der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen fuhr im UStrab-Tunnel auf eine Straßenbahn der Wiener Linien GmbH & Co KG auf, die rd. 40 m vor der Haltestelle Matzleinsdorfer Platz in Fahrtrichtung Baden betriebsbedingt zum Stillstand gekommen war. Der Triebfahrzeugführer der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen hatte 110 m vor der stehenden Straßenbahn eine Bremsung eingeleitet, diese aber bereits nach 15 m wieder abgebrochen. Erst rd. 30 m vor der Straßenbahn bremste der Trieb-

fahrzeugführer neuerlich. Obwohl diese Bremsung eine Notbremsung mit hoher Bremsverzögerung war, reichte sie nicht mehr aus. Der Personenzug kollidierte mit einer Fahrgeschwindigkeit von 17 km/h mit der Straßenbahn. Der Sachschaden bei den beteiligten Fahrzeugen war erheblich. Eine Person in der Straßenbahn klagte nach der Kollision über Rückenschmerzen und musste ins Spital eingeliefert werden. Außerdem mussten die Fahrgäste der unfallbeteiligten Schienenfahrzeuge und jene von drei Folgezügen, die sich zum Unfallzeitpunkt bereits im UStrab-Bereich befanden, in der Tunnelanlage evakuiert werden. Wegen der ausgelösten Verkehrsstörung wurde von der Wiener Linien GmbH & Co KG ein Schienenersatzverkehr mit drei Autobussen eingerichtet.

7.3 Die Magistratsabteilung 64 beauftragte die Magistratsabteilung 46, eisenbahntechnisch zu untersuchen, welche Maßnahmen zu treffen sind, um derartige Auffahrunfälle zu verhindern und einen sicheren Betrieb der Fahrzeuge zu gewährleisten. Ein eisenbahntechnischer Amtssachverständiger der Magistratsabteilung 46 berief eine Besprechung ein, bei der die Vertreterinnen bzw. Vertreter der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen mitteilten, dass ein Fehlverhalten des Triebfahrzeugführers der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen zu dem Unfall führte, weshalb der Triebfahrzeugführer in weiterer Folge vom Fahrdienst abgezogen wurde und in den Innendienst versetzt wurde.

7.4 Da bekannt wurde, dass sich der Triebfahrzeugführer am Vorfalstag schon zu Dienstantritt gesundheitlich nicht wohlfühlte, regte die Magistratsabteilung 46 an, in den sogenannten Jahresschulungen der Triebfahrzeugführerinnen bzw. Triebfahrzeugführer darauf aufmerksam zu machen, dass das selbstständige Führen und Bedienen eines Schienenfahrzeuges in einem durch Krankheit beeinträchtigten Zustand bzw. in einer sonst nicht geeigneten körperlichen oder geistigen Verfassung gemäß EisbG verboten ist. Auf die Einhaltung dieses Verbotes hat sowohl das Personal, das gegenüber dem Eisenbahnunternehmen meldepflichtig ist, als auch das für das Personal zuständige Eisenbahnunternehmen zu achten. Die Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen sagte die Behandlung der besprochenen Thematik im Rahmen einer jährlich stattfindenden Schulung für Triebfahrzeugführerinnen bzw. Triebfahrzeugführer zu.

7.5 Die Magistratsabteilung 64 nahm das Besprechungsergebnis der Magistratsabteilung 46 als schlüssig zur Kenntnis und veranlasste keine weiteren Maßnahmen bei der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen. Die Magistratsabteilung 64 prüfte rund ein halbes Jahr nach dem Vorfall, ob der Triebfahrzeugführer, der den Auffahrunfall verursacht hatte, von der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen wieder im Fahrdienst eingesetzt wurde und bejahendenfalls zuvor einer Nachschulung unterzogen worden war. Es stellte sich heraus, dass der Triebfahrzeugführer zu diesem Zeitpunkt immer noch Innendienst bei der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen verrichtete und lt. Angaben der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen nicht mehr für den Fahrdienst vorgesehen war.

## **8. Maßnahmen aufgrund eines Prüfberichtes des ehemaligen Kontrollamtes der Stadt Wien in Bezug auf die Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen**

8.1 Die Magistratsabteilung 64 legte auf eigenes Betreiben aufsichtsbehördliche Akten über die Umsetzung von Empfehlungen aus einer fahrzeugtechnischen Prüfung des ehemaligen Kontrollamtes der Stadt Wien an (s. Tätigkeitsbericht 2011, Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen, Fahrzeugsicherheit, Vorfallsanalyse und Instandhaltung der Schienenfahrzeuge im Linienverkehr).

8.2 Die Magistratsabteilung 64 beauftragte die Magistratsabteilung 46 am 5. März 2012 mit der Überprüfung, ob die von der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen in den Stellungnahmen zu den ergangenen Empfehlungen des ehemaligen Kontrollamtes der Stadt Wien zugesagten Maßnahmen tatsächlich getroffen wurden sowie ob diese Maßnahmen für den sicheren Betrieb der Fahrzeuge technisch zweckmäßig und ausreichend waren. Das betraf die Anbringung der wichtigsten Verhaltensregeln in Form eines Auszuges aus den Beförderungsbedingungen, die ordnungsgemäße Durchführung der Wagenübernahmen in den Remisen, die Verwendung des Außen-Rückblickspiegels im Rahmen der Zugabfertigung in den Haltestellen, die Einklemm- und Quetschgefahr bei der Hebeeinrichtung für Rollstuhlfahrerinnen bzw. Rollstuhlfahrer, die ordnungsgemäße Durchführung der wiederkehrenden Prüfung von Fahrgasttüren gem. § 8 AM-VO und das Festhalten der Ergebnisse der Ermittlung und Beurteilung von Gefahren sowie

die durchzuführenden Maßnahmen zur Gefahrenverhütung beim Befahren von Tunnelstrecken im Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokument gem. § 5 ASchG.

8.3 Ein eisenbahntechnischer Amtssachverständiger der Magistratsabteilung 46 bestätigte in einem Schreiben vom 16. April 2012 die vollständige Umsetzung der genannten Empfehlungen mit einer Ausnahme und hielt fest, dass in Bezug auf die umgesetzten Empfehlungen keine zusätzlichen Maßnahmen erforderlich wären.

8.4 Die Ausnahme betraf die Empfehlung im Zusammenhang mit den Verhaltensregeln für Fahrgäste. Dazu stellte die Magistratsabteilung 46 schließlich am 26. März 2013 ergänzend fest, dass die Beförderungsbedingungen bei stichprobenartigen Überprüfungen der Personenfahrzeuge der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen ausgehängt waren und somit keine zusätzlichen Maßnahmen aus eisenbahntechnischer Sicht erforderlich wären.

8.5 Das ehemalige Kontrollamt der Stadt Wien hatte im zitierten Tätigkeitsbericht (s. Pkt. 8.1) die Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen darauf hingewiesen, dass Unfälle, bei denen Personen getötet oder schwer verletzt bzw. Fahrzeuge erheblich beschädigt wurden, sowie Betriebsvorkommnisse, die öffentliches Aufsehen erregten, aufgrund gesetzlicher Vorgaben der zuständigen Eisenbahnbehörde zu melden sind. Die Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen holte am 1. August 2011 die Meldung von schwerwiegenden Vorfällen für den Zeitraum vom 16. November 2006 bis zum 25. Mai 2011 an die Magistratsabteilung 64 nach. Wie die Einschau des Stadtrechnungshofes Wien ergab, handelte es sich dabei um rd. 60 Vorfälle, die nachträglich gemeldet werden mussten, wovon aber nur ein Vorfall den straßenbahnmäßigen Betrieb der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen in Wien betraf.

8.6 Bei diesem Vorfall ging es um das Niederstoßen einer Person durch einen Personenzug der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen, das sich am 4. August 2010 auf einer Kreuzung in der Eichenstraße im 12. Wiener Gemeindebezirk ereignete. Die verunfallte Person dürfte durch eine Unachtsamkeit das Rotlicht der Fußgängerampel nicht beachtet haben. Da die Magistratsabteilung 64 keine Notwendigkeit für behördli-

che Maßnahmen sah, wurde dieser Vorfall nachträglich nicht in Bearbeitung genommen.

8.7 Die Magistratsabteilung 64 ersuchte am 5. März 2012 die Magistratsabteilung 46 um Überprüfung und Stellungnahme, ob sicherheitstechnisch relevante Mängel, die im zitierten Tätigkeitsbericht (s. Pkt. 8.1) aufgezeigt worden waren, von der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen in der Zwischenzeit behoben wurden, und ob die getroffenen Maßnahmen zur Gewährleistung des sicheren Betriebes technisch zweckmäßig und ausreichend waren. Die Mängel betrafen die Sandstreueinrichtungen, die erforderlichen Ausziehkräfte für eingeklemmte Gegenstände bei den automatisch schließenden Fahrzeugtüren und das Überschreiten von vorgesehenen Überprüfungsintervallen bei der Fahrzeuginstandhaltung durch die Werkstätte der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen.

8.8 Die Magistratsabteilung 46 baute ihre Stellungnahme vom 24. April 2012 zum Ersuchen der Magistratsabteilung 64 auf einer relativ kurzgefassten Stellungnahme der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen vom 12. April 2012 auf. Eigenständige Überprüfungsergebnisse vor Ort hat die Magistratsabteilung 46 für die Behörde nicht zusammengestellt, obwohl diese aus der Sicht des Stadtrechnungshofes Wien angesichts der wenig informativen Stellungnahme sowie der Bedeutung der aufgezeigten Mängel für die Sicherheit des Fahrzeugbetriebes erforderlich gewesen wären, um eine vom Eisenbahnunternehmen unabhängige und für eine Beurteilung ausreichende Befundnahme sicherzustellen. Das Funktionieren von Sandstreueinrichtungen ist für Notbremsungen und somit für das Aufrechterhalten der Verkehrs- und Betriebssicherheit wesentlich.

8.9 Der Stadtrechnungshof Wien empfahl daher der Magistratsabteilung 64, die Magistratsabteilung 46 neuerlich mit der Überprüfung der Sandstreueinrichtungen, des Türeinklemmschutzes und der Wartungsintervalle zu befassen, wobei aber diesmal auf angemessene Erhebungen und Überprüfungen durch Amtssachverständige an den Fahrzeugen bzw. in der Werkstätte besonderer Wert gelegt werden sollte.

8.10 Das ehemalige Kontrollamt der Stadt Wien hatte im zitierten Tätigkeitsbericht (s. Pkt. 8.1) der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen wegen eines Radsatzwellenbruches, der ein Entgleisen eines Personenzuges während der Fahrt ausgelöst hatte, empfohlen abzuklären, ob eine händische Ultraschallmessung der inneren Werkstoffstruktur der Radsatzwellen alle drei Monate ausreichend ist, um die Sicherheit und Ordnung des Betriebes zu gewährleisten. Da seit Inbetriebnahme der Triebwagen der Baureihe 100 vereinzelt Brände in der elektrischen Anlage aufgetreten waren, war der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen im zitierten Tätigkeitsbericht (s. Pkt. 8.1) außerdem empfohlen worden, für die Triebwagen der Baureihe 100 nachträglich Brandschutzgutachten erstellen zu lassen.

8.11 Die Magistratsabteilung 64 griff diese Empfehlungen auf und veranlasste ihrerseits in Zusammenarbeit mit der Magistratsabteilung 46 eine Prüfung, ob trotz des konsensgemäßen Betriebes der Fahrzeuge durch die Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen die Vorlage eines nachträglichen Brandschutzgutachtens und eine geänderte Methodik bei der Instandhaltung von Radsatzwellen sicherheitstechnisch vorgeschrieben werden sollten.

8.12 Die von der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen durchgeführten Änderungen bei der Wartung und Überprüfung der Radsatzwellen nach der im Fahrbetrieb aufgetretenen Entgleisung wurden von der Magistratsabteilung 46 als technisch zweckmäßig und ausreichend erachtet. Die Magistratsabteilung 64 schloss aus den Ausführungen der Magistratsabteilung 46, dass die von der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen betreffend Radsatzwellenuntersuchungen gesetzten Maßnahmen ausreichen, sowie ein sicherer Betrieb gewährleistet ist und daher nichts weiter zu veranlassen ist.

8.13 Die Magistratsabteilung 46 führte in einer Stellungnahme vom 30. April 2012 betreffend Brandschutz aus, dass die Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen die Triebwagen der Baureihe 100 ungeachtet der ordnungsgemäß zustande gekommenen Bau- und Betriebsbewilligungen schon vor Jahren u.a. mit einer Fahrgastnotbremsüberbrückung und mit Selbstrettern nachgerüstet hatten. Aus brandschutztechnischer Sicht der Magistratsabteilung 46 wären keine Ereignisse oder Risiken evident, die über

die von der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen getroffenen Maßnahmen hinausgehende Vorschriften erforderlich machen würden.

8.14 Die Magistratsabteilung 46 wies im Übrigen auf den hohen Aufwand bei der nachträglichen Beschaffung von Nachweisen für das Brandverhalten von Materialien bei Altfahrzeugen hin. Sie regte eine rechtliche Prüfung an, ob die Vorschrift einer nachträglichen Erstellung eines Brandschutzsicherheitskonzeptes möglich sei, kam aber im Resümee ihrer Stellungnahme zum Schluss, dass die von der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen gesetzten Maßnahmen derzeit für einen sicheren Betrieb der Fahrzeuge als technisch zweckmäßig und ausreichend erachtet werden. Die Magistratsabteilung 46 ging nicht näher darauf ein, worin die Unterschiede zwischen dem vom ehemaligen Kontrollamt der Stadt Wien empfohlenen Brandschutzgutachten und dem Brandschutzsicherheitskonzept liegen sollen. Die Magistratsabteilung 64 sah aufgrund der Ausführungen der Magistratsabteilung 46 keine Möglichkeit bzw. Notwendigkeit, das Erstellen eines Brandschutzgutachtens bzw. eines Brandschutzsicherheitskonzeptes nachträglich vorzuschreiben.

8.15 Da die Stellungnahme der Magistratsabteilung 46 zum Brandschutz der Triebwagen der Baureihe 100 der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen nach Ansicht des Stadtrechnungshofes Wien nicht schlüssig erschien, empfahl der Stadtrechnungshof Wien eine Klärung des technischen Sachverhaltes aufsichtsbehördlich herbeizuführen.

8.16 Im zitierten Tätigkeitsbericht (s. Pkt. 8.1) war der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen empfohlen worden, die bereits vor langer Zeit ausgearbeiteten Dienstvorschriften - insbesondere die Betriebsvorschrift *V1 - WLB* mit einem Genehmigungsdatum aus dem Jahr 1981 - zu überarbeiten. Dabei hätte der letzte technische und rechtliche Stand insbesondere im Zusammenhang mit dem richtigen Verhalten bei einem Fahrzeugbrand und im Zuge einer Evakuierung von Fahrgästen berücksichtigt werden sollen.

8.17 Die Magistratsabteilung 64 stellte fest, dass das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie für die Genehmigung von Dienstvorschriften der Aktienge-

sellschaft der Wiener Lokalbahnen zuständig ist. Erhebungen der Magistratsabteilung 64 ergaben, dass die Genehmigung einer neuen Betriebsvorschrift *V1 - WLB* zum Zeitpunkt der Einschau des Stadtrechnungshofes Wien von der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen noch nicht beantragt worden war. Die Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen gab der Magistratsabteilung 64 bekannt, dass die neue Betriebsvorschrift *V1 - WLB* erst nach Vorliegen der Genehmigung der bei der Magistratsabteilung 64 beantragten Betriebsvorschrift der Wiener Linien GmbH & Co KG eingereicht werden könne, da die Betriebsvorschrift *V1 - WLB* wegen der Benützung der Straßenbahninfrastruktur durch die Personenzüge der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen auf der Betriebsvorschrift der Wiener Linien GmbH & Co KG aufbaue.

## **9. Zusammenfassung der Empfehlungen**

### Empfehlung Nr. 1:

Wegen einiger nicht getätigter Vorfallsmeldungen an die Aufsichtsbehörde wäre zu prüfen, wie sichergestellt werden kann, dass meldepflichtige Vorfälle bei Straßenbahnen der Aufsichtsbehörde von der Wiener Linien GmbH & Co KG lückenlos gemeldet werden. Außerdem sollte erhoben werden, welche meldepflichtigen Vorfälle die Aufsichtsbehörde in den letzten Jahren nicht erreicht haben, um erforderlichenfalls nachträgliche Überprüfungen einleiten und die daraus abzuleitenden Maßnahmen setzen zu können (s. Pkt. 4.9).

#### Stellungnahme der Magistratsabteilung 64:

Die Magistratsabteilung 64 überprüft anhand der Berichterstattung in den Medien, ob die Eisenbahnunternehmen ihrer Meldepflicht nachkommen.

Der Vergleich der Medienberichte mit den von der Wiener Linien GmbH & Co KG gemeldeten Vorfällen zeigt, dass die Meldungen durch das Eisenbahnunternehmen zuverlässig und zeitnah erfolgen. Die meisten nicht gemeldeten Vorfälle wurden aufgrund falscher Detailangaben in den Medien zu Recht nicht gemeldet oder anderen Vorfällen zugeordnet.

Um eine lückenlose Meldung aller relevanten Vorfälle sicherzustellen, wird die Magistratsabteilung 64 die Wiener Linien GmbH & Co KG ersuchen, die aktuell in Anwendung stehenden Vorgaben hinsichtlich der Meldepflicht sowie den diesbezüglichen Verfahrensablauf neuerlich bekannt zu geben bzw. allenfalls zu überarbeiten.

Um zu erheben, ob eventuell weitere meldepflichtige Vorfälle, die nicht aus den Medien ersichtlich waren, nicht gemeldet wurden, wird die Magistratsabteilung 64 gemeinsam mit der Wiener Linien GmbH & Co KG einen Abgleich der Meldungen mit den Ereignissen durchführen.

#### Empfehlung Nr. 2:

Wegen deutlicher Fristüberschreitungen wären Gespräche mit der Magistratsabteilung 46 darüber zu führen, wie erreicht werden kann, dass die technischen Stellungnahmen zu Vorfällen bei Straßenbahnen von der Magistratsabteilung 46 fristgerecht der Magistratsabteilung 64 übermittelt werden (s. Pkt. 5.9).

#### Stellungnahme der Magistratsabteilung 64:

Diesbezüglich haben bereits Gespräche mit der Magistratsabteilung 46 stattgefunden.

#### Empfehlung Nr. 3:

Da die Magistratsabteilung 46 der Behörde trotz bekannt gewordener Mängel keine eigenen Ergebnisse von Überprüfungen der Sandstreueinrichtungen, des Türeinklemmschutzes und der Wartungsintervalle von Schienenfahrzeugen der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen vorgelegt hatte, wäre die Magistratsabteilung 46 neuerlich mit der Überprüfung dieser sicherheitsrelevanten Themen zu befassen, wobei aber diesmal auf angemessene Erhebungen und Überprüfungen durch Amtssachverständige

an den Fahrzeugen bzw. in der Werkstätte besonderer Wert gelegt werden sollte (s. Pkt. 8.9).

Stellungnahme der Magistratsabteilung 64:

Die Magistratsabteilung 64 hat bereits eine neuerliche Überprüfung der Sandstreueinrichtungen, des Türeinklemmschutzes und der Wartungsintervalle durch die Magistratsabteilung 46 - verbunden mit Erhebungen und Überprüfungen an Fahrzeugen und der Werkstätte - veranlasst.

Empfehlung Nr. 4:

Da eine Stellungnahme der Magistratsabteilung 46 zum Brandschutz der Triebwagen der Baureihe 100 der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen dem Stadtrechnungshof Wien nicht schlüssig erschien, wäre eine Klärung des technischen Sachverhaltes aufsichtsbehördlich herbeizuführen (s. Pkt. 8.15).

Stellungnahme der Magistratsabteilung 64:

Die Magistratsabteilung 64 wird die Magistratsabteilung 46 mit der technischen Klärung des Sachverhaltes zum Thema Brandschutz der Triebwagen der Baureihe 100 neuerlich befassen.

Der Stadtrechnungshofdirektor:

Dr. Peter Pollak, MBA

Wien, im Februar 2015