

Aufsichtsstrategie

Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und
Technologie, Radetzkystraße 2, 1030 Wien

Gesamtumsetzung: Abteilung E4 – Oberste Eisenbahnbehörde Überwachung
Wien, 2021. Stand: 3. September 2021

Copyright und Haftung:

Auszugsweiser Abdruck ist nur mit Quellenangabe gestattet, alle sonstigen Rechte sind
ohne schriftliche Zustimmung des Medieninhabers unzulässig.

Rückmeldungen an: e4@bmk.gv.at.

Inhalt

1 Rahmenbedingungen.....	5
1.1 Hintergrund (Geltungsbereich).....	5
1.2 Zielsetzung	8
1.3 Rechtsrahmen	8
1.4 Aufsichtsgrundsätze.....	9
1.5 Beschwerdemöglichkeit.....	9
2 Planung der Aufsicht	11
2.1 Informationen.....	11
2.2 Strategische Prioritätensetzung	12
2.3 Wesentliche Inhalte der Aufsichtstätigkeit	13
2.3.1 anlasslose Aufsichtstätigkeit.....	13
2.3.2 Anlassbezogene Aufsichtstätigkeit	14
2.3.3 Zusätzliche anlasslose Aufsichtstätigkeit.....	15
2.4 Auswahl der Stichproben.....	15
2.5 Aufsichtspläne.....	16
3 Unterstützung	17
3.1 Organisation und Personalressourcen.....	17
3.2 Kompetenzen des an der Aufsicht beteiligten Personals.....	18
3.3 Koordination und Kooperation mit anderen Behörden oder Stellen.....	18
4 Durchführung der Aufsicht.....	20
4.1 Techniken für die Aufsicht	20
4.2 Bewertung der Nichtkonformität	22
4.3 Dokumentation der Ermittlungen und Feststellungen.....	23
4.4 Verbesserung und Rechtsdurchsetzung	24
4.4.1 Besondere Rechtsfolgen	24
4.4.2 Kontinuierliche Verbesserung.....	24
4.4.3 Sicherheitsempfehlung.....	25
4.4.4 Sicherheitswarnung	25
4.4.5 Vorläufige Sicherheitsmaßnahmen	26
4.4.6 Information anderer Behörden	26
4.4.7 Verwaltungsvollstreckung	26
4.4.8 Strafen.....	26
4.5 Information über die Aufsichtstätigkeit	27
5 Bewertung der Ergebnisse und Entwicklung der Aufsicht	28

5.1 Grundsätze.....	28
5.2 Bewertung der Sicherheitsentwicklung.....	28
5.3 Evaluierung der Planung und Strategie	28
5.4 Evaluierung des Rechtsrahmens.....	29
6 Verbesserung	30

1 Rahmenbedingungen

1.1 Hintergrund (Geltungsbereich)

Die Delegierte Verordnung (EU) 2018/761i legt eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Aufsicht durch die nationalen Sicherheitsbehörden nach Ausstellung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung oder einer Sicherheitsgenehmigung gemäß der Richtlinie (EU) 2016/798ii über Eisenbahnsicherheit (Neufassung) fest. Der Geltungsbereich der Delegierten Verordnung (EU) 2018/761 bezieht sich im Sinne der Richtlinie über Eisenbahnsicherheit in Verbindung mit der Richtlinie (EU) 2016/797iii über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (Neufassung) in Österreich auf alle Haupt- und vernetzten Nebenbahnen. Die Delegierte Verordnung (EU) 2018/761 legt dazu fest, dass von den nationalen Sicherheitsbehörden Aufsichtsstrategien und Aufsichtspläne zu entwickeln und anzuwenden sind, die regelmäßig überprüft und anhand der gewonnenen Erfahrungen anzupassen sind. „Aufsicht“ bezeichnet dabei die von der nationalen Sicherheitsbehörde getroffenen Vorkehrungen zur Feststellung, ob nach Erteilung einer Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung das Sicherheitsniveau aufrechterhalten wird.

Die Umsetzung der angeführten Richtlinien des vierten Eisenbahnpaketes erfolgte im Rahmen der Novellierung des Eisenbahngesetzesiv durch das Bundesgesetz, mit dem das Eisenbahngesetz 1957 und das Unfalluntersuchungsgesetz geändert werden, BGBl. I Nr. 143/2020. Nachstehende Aufgaben wurden dabei der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (Oberste Eisenbahnbehörde) als nationale Sicherheitsbehörde zugewiesen:

1. alle Angelegenheiten der Hauptbahnen;
2. folgende Angelegenheiten von vernetzten Nebenbahnen:
 - a) die Entscheidung über Anträge nach §§ 14a, 14c, 14d, § 21a Abs. 3, § 25 und § 28 Abs. 1;
 - b) die Erklärung nach § 28 Abs. 6;
 - c) die Entziehung der Konzession gemäß § 14e;
3. folgende Angelegenheiten von nicht vernetzten Nebenbahnen:
 - a) die Entscheidung über Anträge nach §§ 14a, 14c, 14d und § 28 Abs. 1;
 - b) die Erklärung nach § 28 Abs. 6;

- c) Entziehung der Konzession gemäß § 14e;
4. alle Angelegenheiten der Eisenbahnverkehrsunternehmen;
 5. alle Angelegenheiten der Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtungen, sonstiger in diesem Bundesgesetz geregelten Schulungseinrichtungen und der sachverständigen Prüfer;
 6. die Entscheidung über Anträge auf Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung, über Anträge nach § 31g und über Anträge auf Erteilung der Betriebsbewilligung, jeweils für Eisenbahnanlagen oder nicht ortsfeste eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen, die über den Betrieb von oder den Verkehr auf einer Hauptbahn hinaus auch dem Betrieb von oder dem Verkehr auf einer Nebenbahn, einer Straßenbahn oder einer nicht-öffentlichen Eisenbahn dienen;
 7. die Entscheidung über Anträge auf Erteilung der Bauartgenehmigung, über Anträge nach § 32d und über Anträge auf Erteilung der Betriebsbewilligung, jeweils für Schienenfahrzeuge, die sowohl zum Betrieb auf Hauptbahnen, als auch zum Betrieb auf Nebenbahnen, Straßenbahnen oder nicht-öffentlichen Eisenbahnen bestimmt sind;
 8. die Entscheidung über Anträge auf Erteilung der Bauartgenehmigung und über Anträge nach § 33c, jeweils für eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen, die über den Betrieb einer Hauptbahn oder dem Verkehr auf einer Hauptbahn hinaus auch dem Betrieb von oder dem Verkehr auf einer Nebenbahn, einer Straßenbahn oder einer nicht-öffentlichen Eisenbahn dienen;
 9. die Entscheidung über Anträge nach § 21 Abs. 6 und die Angelegenheiten des § 21 Abs. 8 solcher Eisenbahnunternehmen, die über den Betrieb einer Hauptbahn hinaus auch Nebenbahnen, Straßenbahnen oder nicht-öffentliche Eisenbahnen betreiben;
 10. die In-Eid-Nahme oder die Ermächtigung zur In-Eid-Nahme von Eisenbahnaufsichtsorganen solcher Eisenbahnunternehmen, die über den Betrieb von Hauptbahnen hinaus auch Nebenbahnen oder Straßenbahnen betreiben;
 11. alle Angelegenheiten des 8, 9, 10. und 11. Teiles einschließlich der Aufsicht über diese Angelegenheiten;
 12. in Angelegenheiten, deren Wahrnehmung in unmittelbar anwendbaren Rechtsakten der Europäischen Union, deren Regelungsgegenstand im Zusammenhang mit der Interoperabilität des Eisenbahnsystems oder mit der Sicherheit des Betriebes von Eisenbahnen, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen oder des Verkehrs auf Eisenbahnen steht, der nationalen Sicherheitsbehörde zugewiesen ist.

Gemäß Eisenbahngesetz 1957 besteht im Bereich des Eisenbahnsystems der Europäischen Union für vernetzte Nebenbahnen eine (beschränkte) Zuständigkeit des jeweiligen

Landeshauptmannes, zB für die Aufsicht, die über die Vorgaben des 11. Teils oder unmittelbar anwendbare Rechtsakte der Europäischen Union hinausgeht, Erteilung von Baugenehmigungen, Betriebsbewilligungen, Eisenbahnkreuzungen und In-Eid-Nahme oder Ermächtigung hiezu von Eisenbahnaufsichtsorganen solcher Eisenbahnunternehmen, die keine Hauptbahnen betreiben.

Straßenbahnen, nicht vernetzte Nebenbahnen (Schmalspurbahnen), Anschlussbahnen, Materialbahnen, Feldbahnen und rein nach Veranstaltungsrecht genutzte Bahnen sind vom Geltungsbereich der Richtlinie für die Eisenbahnsicherheit ausgenommen und sind auch nicht Bestandteil dieser Aufsichtsstrategie.

Die gegenständliche Strategie orientiert sich an den zur Zeitpunkt der Erstellung vorliegenden Rahmenbedingungen (insbesondere Rechtsrahmen, Anzahl an Eisenbahnunternehmen, Streckennetz, Verkehrsaufkommen), die jedoch Änderungen unterworfen sind. Da die für diese Strategie wesentlichen Rahmenbedingungen auch für die Erstellung der Aufsichtspläne erforderlich und laufend zu erheben sind, werden diese automatisch einer jährlichen Evaluierung unterzogen.

Zentrales Element zur Gewährleistung der Eisenbahnsicherheit durch die Eisenbahnverkehrs- und Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist die Pflicht zur Einführung und Anwendung eines Sicherheitsmanagementsystems, dessen wesentliche Anforderungen durch die Delegierte Verordnung (EU) 2018/762 über gemeinsame Sicherheitsmethoden bezüglich der Anforderungen an Sicherheitsmanagementsysteme festgelegt sind. Den sicheren Betrieb des Eisenbahnsystems der Union können aber auch alle anderen Akteure (einschließlich für die Instandhaltung zuständige Stellen, Hersteller, Instandhaltungsbetriebe, Halter, Dienstleister, Auftraggeber, Beförderer, Absender, Empfänger, Verloader, Entlader, Befüller und Entleerer) und gegebenenfalls Schulungseinrichtungen potenziell beeinflussen.

Nach dem Eisenbahngesetz (auch in Umsetzung von unionsrechtlichen Bestimmungen) bestehen darüber hinaus bei dieser Strategie zur Aufsicht nach der Delegierten Verordnung (EU) 2018/761 mit zu berücksichtigende besondere Pflichten zur Überwachung bzw. Überprüfung

1. der Bauausführung und ordnungsgemäßen Erhaltung von Eisenbahnanlagen, eisenbahntechnischen Einrichtungen und Schienenfahrzeugen;
2. der Übereinstimmung der Teilsysteme mit den grundlegenden Anforderungen;

3. von Triebfahrzeugführern;
4. von Schuleinrichtungen;
5. von sachverständigen Prüfern;
6. von im Verzeichnis eisenbahntechnischer Fachgebiete gemäß § 40 EisebG geführten Personen

1.2 Zielsetzung

Das definierte Ziel der eisenbahnbehördlichen Aufsicht durch die Oberste Eisenbahnbehörde ist die Erhaltung und Verbesserung des bestehenden hohen Sicherheitsniveaus der Schienenbahnen in Österreich unter Berücksichtigung der Erfordernisse der Ordnung des Eisenbahnbetriebs und Eisenbahnverkehrs. Dabei sind alle öffentlichen Interessen und die durch die Rechtsordnung anerkannten Interessen der interessierten Parteien (also neben den Eisenbahnunternehmen und Akteuren des Eisenbahnsystems der Europäischen Union und deren Personal insbesondere Kunden von Eisenbahnunternehmen und Anrainer) angemessen zu berücksichtigen.

1.3 Rechtsrahmen

Diese Zielsetzung wird nach dem Rechtsrahmen (unmittelbar geltende unionsrechtliche Vorschriften, durch Unionsvorschriften oder internationale Vorschriften festgelegte Anforderungen oder notifizierte nationale Sicherheitsvorschriften sowie behördliche Genehmigungen oder Anordnungen) sichergestellt durch

1. allgemeine Rechtspflichten;
2. in bestimmten Bereichen durch entsprechende Genehmigungsverfahren, bei denen die Einhaltung bestimmter Voraussetzungen vorweg beaufsichtigt wird und nur bei Vorliegen dieser Voraussetzungen die erforderliche Genehmigung erteilt wird;
3. die in dieser Strategie behandelte Aufsicht im engeren Sinne;
4. gesetzlich vorgesehene Sanktionsmöglichkeiten bei Verstößen gegen gesetzliche Pflichten;
5. Sicherheitsmaßnahmen, wenn die Sicherheit nicht mehr gegeben ist.

Soweit sich im Rahmen der Aufsichtstätigkeit Unsicherheiten über den Rechtsrahmen zeigen, sind die Normunterworfenen entsprechend zu informieren (zB Rundschreiben an interessierte Parteien).

1.4 Aufsichtsprinzipien

Die Aufsicht hat jene Bereiche zu identifizieren, die nicht entsprechend dem der Aufsicht zu Grunde liegenden Rechtsrahmen ausgestaltet sind. Dabei werden zur Zielerreichung die festgestellten Nichtkonformitäten unter dem Aspekt des damit verbundenen Risikos bewertet und die für die Aufsicht vorhandenen Ressourcen vornehmlich für die Identifizierung und Beseitigung jener Nichtkonformitäten zugeordnet, mit denen ein größeres Sicherheitsrisiko verbunden ist.

Die Grundsätze der Aufsichtstätigkeit sind durch die österreichischen und unionsrechtlichen Rechtsvorschriften vorgegeben. Bei der Auslegung der Bestimmungen zu Managementsystemen ist gemäß der Delegierten Verordnung 2018/762 der gemeinsame Rahmen der sogenannten High Level Structure (HLS) zu berücksichtigen.

Entsprechend dieser Vorgaben haben sich die Planung, die Durchführung sowie die Fortentwicklung der Aufsicht – wie das gesamte Verwaltungshandeln – insbesondere an den Grundsätzen der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit, Kostenersparnis, Verhältnismäßigkeit, Kohärenz, Reproduzierbarkeit, Zielgerichtetheit, Transparenz, Datenschutz und Amtsverschwiegenheit, Rechenschaftspflicht, Kooperation, Dokumentation und Information zu orientieren und muss daher auf Beweisen aufbauen, die den Anforderungen der Reliabilität und der Validität genügen müssen. Feststellungen werden immer unter Berücksichtigung aller Argumente nach den Denkgesetzen begründet.

1.5 Beschwerdemöglichkeit

Neben den durch die Rechtsordnung vorgesehenen Rechtsmitteln besteht auch die Möglichkeit einer Aufsichtsbeschwerde an die mit der Dienstaufsicht betrauten Vorgesetzten des aufsichtsführenden Verwaltungsorganes oder an das für die Heranziehung eines Dritten (zB bei Befundaufnahme durch einen behördlich beigezogenen nichtamtlichen Sachverständigen) verantwortliche Verwaltungsorgan.

Wird von einem Verwaltungsorgan im Rahmen der Aufsicht ein Befehl individuell ausgesprochen oder gegen eine Person individuell Zwang ausgeübt, so handelt es sich um einen Akt unmittelbarer verwaltungsbehördlicher Befehls- und Zwangsgewalt. Gegen

einen solchen Akt kann Maßnahmenbeschwerde an das Bundesverwaltungsgericht erhoben werden.

Die Frist zur Erhebung einer Maßnahmenbeschwerde beträgt sechs Wochen. Die Beschwerde hat die Bezeichnung der angefochtenen Ausübung unmittelbarer verwaltungsbehördlicher Befehls- und Zwangsgewalt, eine Angabe darüber, welches Organ die Maßnahme gesetzt hat (soweit dies zumutbar ist), die Gründe, auf die sich die Behauptung der Rechtswidrigkeit stützt, das Begehren und die Angaben, die erforderlich sind, um zu beurteilen, ob die Maßnahmenbeschwerde rechtzeitig eingebracht ist, zu enthalten. Die Maßnahmenbeschwerde ist direkt beim Bundesverwaltungsgericht einzubringen.

Eine Rechtsmittelbelehrung über die Möglichkeit einer Bescheidbeschwerde ist in jeden von der Obersten Eisenbahnbehörde im Zuge der Aufsichtstätigkeit erlassenen Bescheid aufzunehmen.

2 Planung der Aufsicht

2.1 Informationen

Der Erstellung der Pläne und der Bewertung der Ergebnisse und Entwicklung hat eine Erhebung und Sammlung der wesentlichen Informationen sowie deren Auswertung und Dokumentation durch die Oberste Eisenbahnbehörde vorauszugehen. Dies schließt insbesondere Informationen und Daten aus nachstehenden Quellen ein:

- Ergebnisse der Sicherheitsbewertung (iSd Anhang II der Durchführungsverordnung (EU) 2018/763v);
- sonstige behördliche Genehmigungen oder Bewilligungen;
- Ergebnisse vorhergehender Aufsichtsverfahren durch die Oberste Eisenbahnbehörde, durch nationale Sicherheitsbehörden anderer Mitgliedsstaaten der Europäischen Union sowie sonstige Mitteilungen von Behörden (zB im Wege der Amtshilfe);
- Aufnahme eines neuen Eisenbahnbetriebes (inklusive Änderung der Aufstellung der Personalkategorien und Schienenfahrzeugtypen);
- Ergebnisse aus durchgeführten internen und externen Audits des Sicherheitsmanagementsystems oder eines integrierten Managementsystems, insbesondere im Rahmen von Zertifizierungen;
- Meldungen der Eisenbahnunternehmen über Unfälle und Störungen;
- Ergebnisse aus Untersuchung und Auswertung von Unfällen und Störungen (zB Berichte von Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Eisenbahnverkehrsunternehmen oder der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes) einschließlich Sicherheitsempfehlungen;
- jährliche Sicherheitsberichte der Eisenbahnunternehmen;
- jährliche Tätigkeitsberichte der für die Instandhaltung zuständigen Stellen an die Zertifizierungsstelle;
- Berichte jener Stellen, die für die Instandhaltung von Fahrzeugen zuständig sind;
- Aktionspläne nach der Verordnung Nr. 1078/2012vi;
- Auskünfte der Eisenbahnunternehmen an die Behörde;
- Urkunden, Zeugen, Beteiligte, Sachverständigengutachten und sonstige im Zuge eines Augenscheins, einer mittelbaren Beweisaufnahme oder Erhebung gewonnene Beweise;

- Mitteilungen und Beschwerden von interessierten Parteien (insbesondere Kunden, Anrainern, Mitarbeitern, Lieferanten und sonstigen Akteuren aus dem Eisenbahnsektor).

Sämtliche Informationen, die der Obersten Eisenbahnbehörde im Rahmen der Aufsichtstätigkeit zugänglich gemacht werden, werden dokumentiert. Dabei werden personenbezogene Daten (insbesondere von einschreitenden Personen) grundsätzlich vertraulich behandelt. Hierzu zählt auch die entsprechende Berücksichtigung der Vermeidung einer allfälligen Reidentifikation von einschreitenden Personen. Vor einer Weitergabe derartiger Daten wird jedenfalls eine Interessensabwägung vorgenommen (zB wenn in einer Eingabe ausdrücklich auf eine Vorkorrespondenz mit dem Eisenbahnunternehmen verwiesen wird, wenn die einschreitende Person ausdrücklich festhält, dass an einer vertraulichen Behandlung gar kein Interesse besteht oder soweit die Kenntnis der Identität der einschreitenden Person zur Behandlung einer Beschwerde zwingend notwendig ist, wie etwa bei Lärmbeschwerden von Anrainerinnen oder Anrainern).

Nicht oder nur schwer zuordenbare Informationen (zB anonyme Eingaben, Zeitungsberichte) werden nur soweit behandelt, als glaubwürdig und in sich widerspruchsfrei auf einen konkreten und überprüfbaren Sachverhalt Bezug genommen wird und grundsätzlich durch einfache Erkundigungen geklärt werden könnte, ob tatsächlich Anhaltspunkte für eine systematische Nichtkonformität (zB falsche oder fehlende Vorgaben im Sicherheitsmanagementsystem, „Hausbrauch“) vorliegen.

2.2 Strategische Prioritätensetzung

Die zur Verfügung stehenden Ressourcen sind so einzusetzen, dass primär strukturelle Defizite bei den Vorgaben bzw. der Anwendung des Sicherheitsmanagementsystems entdeckt werden und deren Behebung beaufsichtigt wird.

Inspektionen von einzelnen Anlagen oder die Beaufsichtigung der Handlungen einzelner Personen vor Ort (zB Mitführen von Fahrerlaubnis und Bescheinigung durch einzelne Triebfahrzeugführer) werden nur nach Maßgabe der zur Verfügung stehenden Personalressourcen durchgeführt.

2.3 Wesentliche Inhalte der Aufsichtstätigkeit

Anlassunabhängig soll durch die Planung für jedes zu beaufsichtigende Unternehmen anlassbezogene und während eines Zeitraumes von fünf Jahren anlasslose Aufsichtstätigkeit sichergestellt sein.

2.3.1 anlasslose Aufsichtstätigkeit

Als Mindestumfang der anlasslosen Aufsichtstätigkeit für jedes beaufsichtigte Unternehmen soll abgesehen von allen „Restproblemen“ im Sinne der Delegierten Verordnung (EU) 2018/761 bzw. „verbleibenden Bedenken für die Aufsicht“ im Sinne der Durchführungsverordnung (EU) 2018/763 jedenfalls geprüft werden:

1. eine grobe Durchsicht der im Rahmen der Planung ausgewählten Angaben zum Sicherheitsmanagementsystem, zB die aktuellen Aufstellungen des Eisenbahnunternehmens zum Abgleich des Sicherheitsmanagementsystems gemäß Anhang I der Durchführungsverordnung (EU) 2018/763;
2. zwei Stichproben über die Anwendung zu folgenden Verfahren:
 - a) Kontrollverfahren nach der Verordnung (EU) Nr. 1078/2012;
 - b) Risikomanagementverfahren, in Ermangelung eines solchen, Signifikanzprüfung nach der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013^{vii} idgF sowie Anwendung der „eigenen Sicherheitsmethode“ gemäß Erwägungsgrund 9 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013;
 - c) Vorgaben des 9. Teils des Eisenbahngesetzes in Umsetzung der Richtlinie 2007/59/EG^{viii} oder sonstiger Vorgaben für Schulungsprogramme für das Personal und Systeme, die sicherstellen, dass die Qualifikation des Personals aufrechterhalten und die Arbeit dementsprechend ausgeführt wird, einschließlich Vorkehrungen für die physische und psychische Eignung;
 - d) bei zumindest einem Fall die Meldung, Untersuchung, Auswertung und Ergreifung der erforderlichen Präventionsmaßnahmen zu Unfällen, Störungen, Beinaheunfällen und sonstigen gefährlichen Ereignissen oder die Behandlung von Sicherheitsempfehlungen der Obersten Eisenbahnbehörde;
 - e) Maßnahmen zur Einhaltung für zumindest eine nationale Sicherheitsregel.
3. je eine Stichprobe an Hand eines Nachweisdokumentes, ob ein entsprechendes Verfahren Anwendung findet und die als Stichprobe herangezogene Dokumentation glaubhaft macht, dass die Ziele erreicht werden, zu

- a) Verfahren zur Einhaltung bestehender, neuer und geänderter Normen technischer und betrieblicher Art oder anderer rechtlicher Vorgaben;
- b) Vorkehrungen für einen ausreichenden Informationsfluss innerhalb der Organisation und gegebenenfalls zwischen Organisationen des Eisenbahnsystems sowie Verfahren und Formate für die Dokumentierung von Sicherheitsinformationen und Bestimmung von Verfahren zur Kontrolle der Konfiguration von entscheidenden Sicherheitsinformationen;
- c) die Bereitstellung von Einsatz-, Alarm- und Informationsplänen für den Notfall in Absprache mit den zuständigen Behörden;
- d) jene drei Verfahren nach Ziffer 2, bei denen nicht die Anwendung eines Verfahrens an Hand der dokumentierten Festlegung im Sicherheitsmanagementsystem einschließlich der unternehmensinternen durchgeführten Wirksamkeitsuntersuchung überprüft wurde.

Bei Eisenbahnunternehmen, die eine (Triebfahrzeugführer-) Schulungseinrichtung betreiben, wird der Mindestumfang der anlasslosen Aufsicht um eine Stichprobe für die Anwendung des Sicherheitsmanagementsystems in diesem Bereich ergänzt.

2.3.2 Anlassbezogene Aufsichtstätigkeit

Der Mindestumfang der anlasslosen Aufsichtstätigkeit wird für die Durchführung einer anlassbezogenen Aufsichtstätigkeit ergänzt um:

1. Evaluierung bzw. Umsetzung von als zielführend eingestuften Sicherheitsempfehlungen von Nationalen Untersuchungsstellen oder Nationalen Sicherheitsbehörden;
2. Sichtung und Bewertung der gemeldeten Unfälle und Störungen, gegebenenfalls durch Aufsicht, ob die Vorfalluntersuchung von den betreffenden Unternehmen im Sinne der rechtlichen Bestimmungen durchgeführt wird;
3. Untersuchung von Nichtkonformitäten, Unfällen und Störungen (unter Berücksichtigung der von Nationalen Untersuchungsstellen durchgeführten Unfalluntersuchungen) bei Anlass zur Annahme, dass hieraus weitere Nichtkonformitäten erkannt oder Erkenntnisse für die Eisenbahnsicherheit gewonnen werden können;
4. Behandlung von Anfragen und Beschwerden;
5. Schwerpunkte der Obersten Eisenbahnbehörde (zB aufgrund von Anhaltspunkten, dass bestimmte Nichtkonformitäten bei einer größeren Anzahl an Unternehmen vorliegen).

2.3.3 Zusätzliche anlasslose Aufsichtstätigkeit

Der Mindestumfang der anlasslosen Aufsichtstätigkeit ist in Abhängigkeit von den der Obersten Eisenbahnbehörde zur Verfügung stehenden Ressourcen unternehmensbezogen durch zusätzliche anlasslose Aufsicht zu ergänzen. Der Umfang des Bedarfs an zusätzlicher anlassloser Aufsicht wird bestimmt unter Berücksichtigung von:

1. Auswertung aller der Behörde zur Verfügung stehenden Informationen (siehe Punkt 2.1)
2. unternehmensbezogenen Faktoren, zB
 - a) Umfang der befahrenen oder betriebenen Eisenbahnstrecken, Anzahl der unterschiedlichen dabei anzuwendenden Betriebsformen sowie sonstige Betriebsverhältnisse;
 - b) Verkehrsumfang (Personen-, Güter-, Gefahrgut- bzw. Hochgeschwindigkeitsverkehr sowie Tonnenkilometerleistung/Personenkilometerleistung);
 - c) Zahl und Art der Mitarbeiter (einschließlich Auftragnehmer), die im Eisenbahnbereich tätig sind oder damit zusammenhängende Tätigkeiten durchführen (vgl. Unterteilung in Kleinstunternehmen, Kleinunternehmen, mittelgroßes Unternehmen, Großunternehmen).
3. integriertes Managementsystem, soweit die wesentlichen Ergebnisse der Zertifizierung der Obersten Eisenbahnbehörde zur Verfügung stehen.

Als Aufsicht sind auch vorliegende oder aufgrund von Koordinierungsvereinbarungen gemäß Anhang II Z. 2 der Delegierten Verordnung (EU) 2018/761 zu erwartende Ergebnisse der Sicherheitsbewertung und Aufsichtsergebnisse von anderen nationalen Sicherheitsbehörden sowie Untersuchungsberichte der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes oder anderer nationaler Untersuchungsstellen zu werten.

2.4 Auswahl der Stichproben

Im Zuge der Planung einer konkreten Aufsicht sind die Stichproben zusammen mit den Risiken von allenfalls festgestellten Nichtkonformitäten und Bewertungskriterien hierfür vorweg zu definieren.

Bei der Auswahl der Stichproben bei der Planung ist jeweils auf

- bereits gezogene Stichproben aus dem Verfahren zur Erteilung der Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung;

- bereits gezogene Stichproben aus der Aufsicht durch andere nationale Sicherheitsbehörden;
- sonstige Informationen zum Eisenbahnunternehmen, etwa aus anlassbezogener Aufsichtstätigkeit,

Rücksicht zu nehmen, damit ein aussagekräftiger Überblick über die Sicherheitsleistung des Unternehmens erzielt wird.

2.5 Aufsichtspläne

Die Durchführung der anlasslosen Aufsichtstätigkeit wird unter Berücksichtigung der vorhandenen Ressourcen und jener Verfahren, für die die Nachverfolgung der Behebung von Nichtkonformitäten durch die Behörde zum Zeitpunkt der Planung noch nicht abgeschlossen ist, geplant. Der Aufsichtsplan für das darauffolgende Kalenderjahr hat nachstehenden Mindestinhalt zu umfassen:

- Schwerpunktunternehmen, bei denen im Laufe des Jahres durch einen mündlichen Termin mehrere Stichproben aus dem Mindestumfang der anlasslosen Aufsichtstätigkeit gezogen werden sollen;
- Schwerpunktthemen, die für die Aufsichtstätigkeit des kommenden oder der kommenden Jahre unternehmensübergreifend behandelt werden sollen.

Die wesentlichen Vorgaben für die Aufsichtstätigkeit im Aufsichtsplan werden auf der Internetseite des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie veröffentlicht.

Darüber hinaus sind interne Vorgaben zu erstellen,

- welche Anpassungen der Rahmenbedingungen für das folgende Kalenderjahr im Rahmen der Aufsicht behandelt werden sollen;
- Übersichten für die unter die Zuständigkeit der Obersten Eisenbahnbehörde fallenden Unternehmen für den Zeitraum bis zur nächsten Erneuerung der Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung.

Die im Detail für ein konkretes Aufsichtsverfahren vorweg festgelegten Stichproben werden vertraulich behandelt und entsprechend der gewonnenen Erkenntnisse erforderlichenfalls angepasst. Im Anlassfall ist eine Mitteilung ausschließlich an Behörden zulässig, mit denen Koordinierungsvereinbarungen abgeschlossen wurden (zB Nationale Sicherheitsbehörden anderer Mitgliedstaaten).

3 Unterstützung

3.1 Organisation und Personalressourcen

Im Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie bestehen für den Bereich der Schienenbahnen nachstehende Abteilungen innerhalb der Gruppe Eisenbahn:

E1 Logistik, EU und internationale Angelegenheiten Eisenbahnen und Rohrleitungen

E2 Oberste Eisenbahnbehörde Genehmigung Infrastruktur und Fahrzeuge

E3 Oberste Eisenbahnbehörde Genehmigung Betrieb und Verkehr

E4 Oberste Eisenbahnbehörde Überwachung

E5 Technik

Die zentrale Zuständigkeit für Aufsicht ist demnach in der Abteilung E4 angesiedelt und bezieht sich gemäß der Geschäfts- und Personaleinteilung auf die Wahrnehmung der amtswegigen eisenbahnbehördlichen Angelegenheiten, insbesondere Überwachung der Angelegenheiten des Eisenbahnpersonals (Betriebsleitung, Eisenbahnaufsichtsorgane), des Betriebs von Fahrzeugen (auch bei ausländischen Rechtsakten), der Angelegenheiten der Instandhaltungsstellen; Überwachung im Rahmen der Sicherheitsgenehmigung und Sicherheitsbescheinigung; Überwachung des Bau und Betriebs von Anlagen und schienengleichen Eisenbahnübergängen; Überwachung Allgemeiner Anordnungen an Eisenbahnbedienstete; Überwachungsstrategie und Überwachungspläne; Koordination und Kooperation mit anderen (ausländischen) Behörden in Angelegenheiten der Überwachung; behördliche Aufsicht über nachgeordnete Behörden im eigenen Wirkungsbereich wie Überwachung des Infrastrukturregisters; Schnittstelle zur Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes; Berichte und Datenanalyse.

Die Oberste Eisenbahnbehörde hat die Beweisaufnahme grundsätzlich selbst durchzuführen. Darüber hinaus hat sie auch die Möglichkeit Amtssachverständige auch außer dem Fall einer mündlichen Verhandlung mit der selbständigen Vornahme eines

Augenscheines zu betrauen, durch ersuchte oder beauftragte Verwaltungsbehörden oder einzelne dazu bestimmte amtliche Organe einen Augenschein vornehmen zu lassen oder durch sonstige Erhebungen, auch durch beigezogene Sachverständige, zu ersetzen oder zu ergänzen sowie die technische Unterstützung von Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Eisenbahnverkehrsunternehmen oder sonst qualifizierten Stellen anzufordern. Es besteht auch die Möglichkeit, den örtlich zuständigen Landeshauptmann im Einzelfall zur Wahrnehmung der Aufgaben und Befugnisse der Obersten Eisenbahnbehörde zu ermächtigen.

3.2 Kompetenzen des an der Aufsicht beteiligten Personals

Das für die Aufsicht eingesetzte Personal ist gemäß Artikel 6 der Delegierten Verordnung (EU) 2018/761 einschlägig aus- und wird laufend weitergebildet. Die Kompetenzen sind in der jeweiligen Arbeitsplatzbeschreibung festgelegt; die für die Wahrnehmung der Aufsicht erforderliche Qualifikation wird an Hand einer „Ausbildungs- / Kompetenzmatrix“ laufend, zumindest aber jährlich, kontrolliert.

Bei dem mit der Leitung eines Aufsichtsverfahrens betrauten Aufsichtsorgan wird das Vorhandensein des für die Koordination erforderlichen Querschnittswissens sichergestellt. Bei der Zusammensetzung des an einem Aufsichtsverfahren beteiligten Personals wird berücksichtigt, dass das für die Aufsicht erforderliche Fachwissen im Team insgesamt zur Verfügung steht, wobei sich Bedarf an zusätzlichem Fachwissen aufgrund der Ermittlungsergebnisse auch während des Ermittlungsverfahrens ergeben kann.

3.3 Koordination und Kooperation mit anderen Behörden oder Stellen

Die Landeshauptmänner sind im Rahmen der mittelbaren Bundesverwaltung die für Nebenbahnen zuständigen Behörden.

Die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes ist eine dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie nachgeordnete Dienststelle.

Im Zusammenhang mit der Wahrnehmung des gesetzlichen Schutzes der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, insbesondere hinsichtlich Arbeits-, Fahr- und Ruhezeiten der Triebfahrzeugführer erfolgt eine Zusammenarbeit mit den zuständigen Arbeitsinspektoraten.

Soweit Maßnahmen der Obersten Eisenbahnbehörde im Bereich der Eisenbahnsicherheit geeignet sind, den Wettbewerb am Schienenverkehrsmarkt zu beeinträchtigen, ist der Schienen-Control Kommission Gelegenheit zu geben, innerhalb einer angemessenen Frist Empfehlungen zu unterbreiten, deren Erfüllung diese Beeinträchtigung vermeidet.

Soweit im Rahmen Aufsicht sonstige Nichtkonformitäten mit Auswirkungen auf die Eisenbahnsicherheit hervortreten, sind erforderlichenfalls auch die zuständigen Behörden (zB Akkreditierung Austria für Bewertungsstellen) oder sonstige Stellen (zB Zertifizierungsstellen für Instandhaltungsstellen) zu informieren.

Im Rahmen der Verfahren zur Erteilung von einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen werden der Eisenbahnagentur der Europäischen Union von der Obersten Eisenbahnbehörde die wesentlichen im Rahmen der Aufsichtstätigkeit gewonnenen Erkenntnisse zur Verfügung gestellt.

Im Bereich der Aufsicht über Eisenbahnunternehmen, deren geografischer Anwendungsbereich der erteilten einheitlichen Sicherheitsbescheinigung sich auch auf andere Mitgliedstaaten der Europäischen Union erstreckt sowie Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die grenzüberschreitende Strecken betreiben, arbeitet die Oberste Eisenbahnbehörde mit den betreffenden nationalen Sicherheitsbehörden zusammen. Gegebenenfalls kann auch die Kooperation mit Nationalen Untersuchungsstellen anderer Mitgliedstaaten erforderlich sein.

Für die koordinierte und gemeinsame Aufsicht gemäß Artikel 8 Abs. 2 der Delegierten Verordnung (EU) 2018/761 mit nationalen Sicherheitsbehörden anderer Mitgliedstaaten und der Eisenbahnagentur der Europäischen Union sind Koordinierungsvereinbarungen abzuschließen. Soweit derartige Vereinbarungen noch nicht bestehen, werden sicherheitsrelevante Informationen im erforderlichen Ausmaß übermittelt.

4 Durchführung der Aufsicht

4.1 Techniken für die Aufsicht

Für die einheitliche Durchführung der Aufsicht werden für jene Verfahren, die von mehreren Aufsichtsorganen durchgeführt werden, grundsätzliche Vorgaben für die interne Vorgehensweise („Leitfäden“) einschließlich Checklisten bzw. Prüflisten sowie Standardtexten für verschiedene Stadien der Aufsicht (Einleitung, mündliche Verhandlung, Feststellungen, Nachverfolgung von Nichtkonformitäten, Rechtsdurchsetzung) festgelegt, wobei Abweichungen in begründeten Fällen immer geboten sein können.

Die Oberste Eisenbahnbehörde stehen – neben den allgemeinen Vorgaben nach den allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzen – nachstehende Techniken für ihre Aufsichtstätigkeit zur Verfügung:

- Verlangen der Erteilung von Auskünften;
- Verlangen der Vorlage von oder Gewährung der Einsicht in Unterlagen einschließlich die Ergebnisse aus durchgeführten internen und externen Audits nebst den daraus abgeleiteten Maßnahmen;
- Verlangen der Duldung eines Augenscheines und dabei gefahrloses Betreten und Besichtigen von Anlagen, Einrichtungen, Schienenfahrzeugen, Lagern und sonstigen Räumlichkeiten in dem für die Überprüfung erforderlichen Ausmaß;
- Verlangen der aktiven Mitwirkung an der Überprüfung oder Überwachung, insbesondere durch beigestelltes, fachkundiges Personal die Funktionsfähigkeit von Eisenbahnanlagen, eisenbahntechnische Einrichtungen, von Schienenfahrzeugen sowie von Anlagen und Betriebsmitteln in Schulungseinrichtungen vorzuführen;
- Verlangen der Duldung der Aufnahme von Beweisen;
- Verlangen von technischer Unterstützung zur Wahrnehmung der Aufsichtstätigkeiten durch Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Eisenbahnverkehrsunternehmen oder sonst qualifizierter Stellen;
- Befragung von Personen auf verschiedenen Ebenen einer Organisation;
- Untersuchung der sicherheitsspezifischen Ergebnisse des Managementsystems, die bei Inspektionen und damit zusammenhängende Tätigkeiten ermittelt wurden;

Neben der Aufsicht nach dem 12. Teil des Eisenbahngesetzes bestehen besondere Bestimmungen zur Aufsicht (zB hinsichtlich Schulungseinrichtungen, sachverständige Prüfer und Triebfahrzeugführer):

- Befugnis zur behördlichen Überprüfung im Triebfahrzeug, ob der das Triebfahrzeug selbständig führende und bedienende Triebfahrzeugführer eine gültige Fahrerlaubnis und eine gültige Bescheinigung mit sich führt;
- Befugnis zur behördlichen Überprüfung bei fahrlässigem Verhalten eines Triebfahrzeugführers an seinem Arbeitsplatz, ob der betreffende Triebfahrzeugführer nach wie vor über die für die Ausstellung seiner Bescheinigung erforderlichen schienenfahrzeugbezogenen und schienenbahnbezogenen Fachkenntnisse sowie die notwendigen Sprachkenntnisse verfügt;
- Befugnis zur behördlichen Untersuchung, um zu überprüfen, ob das Eisenbahnunternehmen den Bestimmungen der §§ 141 bis 147 nachkommt;
- Befugnis zur Untersuchung, um zu überprüfen, ob bestellte sachverständige Prüfer die Voraussetzungen für ihre Bestellung nach wie vor erfüllen
- Befugnis zur Untersuchung, um zu überprüfen, ob sich sachverständige Prüfer, Arbeitsmediziner, arbeitsmedizinische Zentren, klinische Psychologen oder Gesundheitspsychologen der Begutachtung bei Vorliegen der im § 7 Z 1 bis 3 AVG angeführten Gründe, insbesondere bei Vorliegen von Interessenkonflikten, enthalten;
- Befugnis zur Durchführung von Untersuchungen, um zu überprüfen, ob der Betrieb der Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtung dem Genehmigungsbescheid entsprechend erfolgt und die Voraussetzungen für die Erteilung der Genehmigung zum Betrieb der Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtung nach wie vor vorliegen;

Bei der Wahl der Mittel sind die jeweils gelindesten zum Erfolg führenden Befugnisse auszuwählen und die Beeinträchtigung des Eisenbahnbetriebes zu minimieren.

Aufsichtstermine nach dem 12. Teil des Eisenbahngesetzes sind mindestens vierzehn Tage vorher zeitgerecht anzukündigen.

Den beaufsichtigten Personen ist (außer bei Gefahr im Verzug) Gelegenheit zu geben, das Ergebnis des Ermittlungsverfahrens zur Kenntnis und dazu Stellung zu nehmen.

4.2 Bewertung der Nichtkonformität

Jede im Rahmen einer Stichprobe festgestellte Nichteinhaltung von zwingenden Rechtsbestimmungen ist inakzeptabel und aufzuzeigen. Dabei ist zu identifizieren, ob es sich bei der Nichtkonformität um

- ein fehlendes Verfahren;
- ein nicht vollständig rechtskonformes Verfahren;
- eine systematisch unrichtige Anwendung eines grundsätzlich verordnungskonformen Verfahrens;
- die unrichtige Anwendung eines Verfahrens im Einzelfall

handelt und ob bzw. gegebenenfalls welche Risiken mit den Nichtkonformität verbunden sind (zB Personenschaden, Sachschaden, beträchtliche Betriebsstörung, sonstige Nichterreichung von in der Rechtsordnung festgelegten Zielen). Dabei ist zu identifizieren, ob sich aus der Nichtkonformität

- ein schwerwiegendes Sicherheitsrisiko infolge einer unmittelbaren Gefährdung von Leben und Gesundheit von Personen;
- ein Sicherheitsrisiko verbunden mit einer mittelbaren Gefährdung von Leben und Gesundheit von Personen oder der Gefahr von Umweltschäden, Sachschäden an Fahrzeugen oder Infrastruktur;
- eine sonstige Gefährdung der Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebes und Eisenbahnverkehrs;
- kein unmittelbares Sicherheitsrisiko

ergibt.

Aus dieser fachlichen Bewertung unter Berücksichtigung möglicher Ursachen für die Nichtkonformität, der Einschätzung der von der beaufsichtigten Person festgehaltenen Maßnahmen im Sinne deren grundsätzlicher Eignung zur Behebung der Nichtkonformität werden von der Obersten Eisenbahnbehörde die zur Verbesserung und Rechtsdurchsetzung erforderlichen Schritte festgelegt.

4.3 Dokumentation der Ermittlungen und Feststellungen

Anbringen und sonstige Informationen werden in geordneter Form verarbeitet. Über Wahrnehmungen der Behörde sind Niederschriften und/oder Aktenvermerke anzulegen und sonstige Dokumentationen anzulegen (zB Kopien und Fotos).

Im Zuge der Aufsichtstätigkeit sind jedenfalls zu dokumentieren:

- die durchgeführten Überwachungen, Inspektionen, Überprüfungen und sonst aufgenommenen Beweise;
- die daraus abgeleiteten wesentlichen Ergebnisse;
- die vorläufigen Bewertungen der Sachverhalte durch die Behörde, insbesondere ob aufgrund der Ermittlungsergebnisse davon ausgegangen wird, dass vom Unternehmen die Konformität in einem konkreten Punkt
 - nachgewiesen wurde;
 - glaubhaft gemacht wurde;
- soweit Anhaltspunkte für Nichtkonformitäten von der Obersten Eisenbahnbehörde festgestellt wurden;
 - Begründung für die Annahme einer Nichtkonformität mit Verweis auf die konkrete Rechtsvorschrift;
 - mit der angenommenen Nichtkonformität verbundene Risiken;
 - Sicherheitsempfehlungen im Sinne des Verfahrens nach Punkt 7.1.2 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/762 zur internen Überprüfung (allenfalls unter Hinweis auf hierbei zu berücksichtigende bewährte Verfahren zur Verbesserung der Sicherheit)
 - zur Beherrschung eines Sicherheitsrisikos vorgeschlagene Maßnahmen (Sicherheitsmaßnahmen);
 - und deshalb von der Obersten Eisenbahnbehörde eine Sicherheitswarnung ergeht;
 - zum Sachverhalt und zu den behördlichen Feststellungen abgegebene Stellungnahmen der beaufsichtigten oder den zu deren Vertretung berufenen Personen;
- soweit Anhaltspunkte für ein schwerwiegendes Sicherheitsrisiko festgestellt wurden,
 - die von der Obersten Eisenbahnbehörde als erforderlich erachtete vorläufigen Sicherheitsmaßnahmen, sowie die seitens der Parteien hiezu abgegebene Stellungnahme;

- die zu einer ohne vorherige Möglichkeit zur Stellungnahme vorläufig aufgetragenen Sicherheitsmaßnahme von Parteien bekannt gegebenen Bedenken;
- soweit Anhaltspunkte bestehen, dass vom Unternehmen die für die Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung erforderlichen Voraussetzungen nicht mehr erfüllt werden, ist die Einschränkung oder der Widerruf der Sicherheitsbescheinigung bei der Sicherheitsbescheinigungsstelle zu beantragen.

4.4 Verbesserung und Rechtsdurchsetzung

4.4.1 Besondere Rechtsfolgen

Soweit im Zusammenhang mit

- Unsicherheit des Betriebes einer Eisenbahn oder des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf einer Eisenbahn auf Grund des Zustandes einer Eisenbahn;
- Unsicherheit des Betriebes eines Schienenfahrzeuges auf Grund des Zustandes von Schienenfahrzeugen oder der Führung des Betriebes von Schienenfahrzeugen
- Wegfall der Voraussetzungen für die Erteilung von Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung

in der Rechtsordnung besondere Rechtsfolgen (zB Einstellung aus Sicherheitsgründen, Widerruf, Einschränkung) vorgesehen sind, sind diese zu veranlassen.

4.4.2 Kontinuierliche Verbesserung

Werden nicht unmittelbar sicherheitsrelevante Nichtkonformitäten vom Unternehmen im Rahmen der behördlichen Überprüfung selbst erkannt und die Umsetzung von Maßnahmen zugesichert, durch die der rechtskonforme Zustand innerhalb einer unter Berücksichtigung der mit der Nichtkonformität verbundenen Risiken und des Umfangs der erforderlichen Maßnahmen angemessen Frist hergestellt wird, kann die Überprüfung der tatsächlichen Umsetzung dieser Maßnahmen auch im Zuge einer nachfolgenden Aufsicht bzw. Aufsichtsperiode erfolgen.

4.4.3 Sicherheitsempfehlung

Wurden vom Unternehmen keine Maßnahmen zur Beseitigung nicht unmittelbar sicherheitsrelevanter Nichtkonformitäten zugesichert oder sind die vom Unternehmen zugesicherten Maßnahmen nicht zur Beseitigung der Nichtkonformität geeignet, so ist von der Obersten Eisenbahnbehörde eine Sicherheitsempfehlung zur Beseitigung der Nichtkonformität abzugeben und in weiterer Folge die Dokumentation der Behandlung der Sicherheitsempfehlung durch das Unternehmen zu prüfen.

Weist die vom Unternehmen vorgelegte Dokumentation nicht nach, dass eine Sicherheitsempfehlung der Nationalen Sicherheitsbehörde vom Unternehmen ausreichend evaluiert und umgesetzt oder in Auftrag gegeben wurde, sind die eingeleiteten Maßnahmen nicht zur Beseitigung der Nichtkonformität geeignet oder werden die notwendigen Maßnahmen nicht zeitgerecht vollständig umgesetzt, ist in Folge davon auszugehen, dass das Sicherheitsmanagementsystem nicht ordnungsgemäß funktioniert und daher die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes insgesamt beeinträchtigt ist.

4.4.4 Sicherheitswarnung

Ist aufgrund der Bewertung zwar keine unmittelbare Gefährdung von Leben und Gesundheit von Personen gegeben, aber durch die Nichtkonformität die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes insgesamt beeinträchtigt, so ist

1. gemäß des Anhang I der Delegierten Verordnung (EU) 2018/761 eine (dringende) Sicherheitswarnung auszusprechen,
2. die Herstellung des rechtskonformen Zustandes binnen angemessener Frist mit Verfahrensordnung und
3. die Vorlage eines Aktionsplans nach der Verordnung (EU) Nr. 1078/2010 binnen maximal acht Wochen, bei dringenden Sicherheitswarnungen innerhalb von maximal zwei Wochen aufzutragen.

Bestehen hinsichtlich der Eignung eines vorgelegten Aktionsplanes seitens der Obersten Eisenbahnbehörde keine Sicherheitsbedenken, kann sich die abschließende Überprüfung auf die Auswertung der Wirksamkeitskontrolle durch das Unternehmen beschränken. In allen anderen Fällen ist die Umsetzung eines von der Behörde aufgetragenen Aktionsplanes laufend, zumindest aber quartalsweise, durch (Zwischen-)Berichte des Unternehmens zu kontrollieren.

Kommt das Unternehmen der Verfahrensordnung nicht nach, ist der vorgelegte Aktionsplan nicht zur Beseitigung der Nichtkonformität geeignet oder erfolgt die Umsetzung des Aktionsplanes nicht fristgerecht, sind die zu setzenden Maßnahmen zur Herstellung des rechtskonformen Zustandes mit Bescheid aufzutragen und die Umsetzung der aufgetragenen Maßnahmen zu kontrollieren.

4.4.5 Vorläufige Sicherheitsmaßnahmen

Wurde eine Nichtkonformität als schwerwiegendes Sicherheitsrisiko eingestuft, sind von der Obersten Eisenbahnbehörde vorläufige Sicherheitsmaßnahmen aufzutragen. Hierbei ist nach Bewertung der vom Unternehmen unterbreiteten Vorschläge das jeweils gelindeste zum Erfolg führende Mittel zu wählen, erforderlichenfalls auch eine sofortige Einschränkung oder Aussetzung des Betriebes.

4.4.6 Information anderer Behörden

Erforderlichenfalls sind von den von der Obersten Eisenbahnbehörde getroffenen Maßnahmen betroffene nationale Sicherheitsbehörden von anderen Mitgliedstaaten unmittelbar zu informieren. Sind die Voraussetzungen zur Ausstellung einer von der Eisenbahnagentur der Europäischen Union ausgestellten einheitlichen Sicherheitsbescheinigung nicht mehr gegeben, ist ein Antrag auf Einschränkung oder Widerruf einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung einzubringen.

4.4.7 Verwaltungsvollstreckung

Wurde eine durch Bescheid aufgetragene Pflicht nicht innerhalb der gesetzten Frist umgesetzt, ist die Vollstreckungsbehörde gemäß Verwaltungsvollstreckungsgesetz 1991 – VVG um Vollstreckung zu ersuchen.

4.4.8 Strafen

Vor der Anzeige von Verwaltungsübertretungen bei der Verwaltungsstrafbehörde kann die betreffende Person aufgefordert werden, zu allfälligen Gründen für den Entfall der Anzeigepflicht Stellung zu nehmen. Ob bei Verdacht einer Straftat Ausnahmen von der Anzeigepflicht an Kriminalpolizei oder Staatsanwaltschaft bestehen, ist nach den Bestimmungen der Strafprozessordnung zu beurteilen.

4.5 Information über die Aufsichtstätigkeit

Die wesentlichen im Rahmen von Aufsichtsverfahren gewonnen Erkenntnisse sind zusammenzufassen und dem jeweiligen beaufsichtigten Unternehmen, den jeweiligen nationalen Sicherheitsbehörden, mit denen bei der Aufsicht über ein Unternehmen eine Koordinierungsvereinbarung besteht, der Sicherheitsbescheinigungsstelle sowie (im Rahmen von Sicherheitsuntersuchungen) auch der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes mitzuteilen und zusammenfassend anonymisiert im Jahresbericht zu veröffentlichen.

Zusätzlich ist durch die Oberste Eisenbahnbehörde bei festgestellte Nichtkonformitäten auch zu prüfen, ob eine entsprechende Information zu einer Verbesserung der Sicherheitsleistung auch bei anderen Eisenbahnunternehmen führen könnte und gegebenenfalls die Thematik in einer allgemeinen Information oder allgemeinen Sicherheitsempfehlung zu erörtern.

5 Bewertung der Ergebnisse und Entwicklung der Aufsicht

5.1 Grundsätze

Nach Abschluss eines konkreten Aufsichtsverfahrens ist vom verfahrensleitenden Aufsichtsorgan zu überprüfen, ob sich aus den Ergebnissen der Aufsichtstätigkeit Verbesserungsmöglichkeiten für die gesetzten Ziele und die im Aufsichtsverfahren eingesetzten Methoden ableiten lassen. Bei umfangreicheren Aufsichtsverfahren, bei denen mehrere Aufsichtsorgane unterschiedlicher Fachbereiche zusammengearbeitet haben, erfolgt die Bewertung bei Bedarf in einer eigenen Teambesprechung.

Soweit sich aus der laufenden Aufsichtstätigkeit Erkenntnisse ergeben, die eine Verbesserung der Zielerreichung erwarten lassen oder einen Bedarf zu einer Anpassung aufzeigen, hat eine außerordentliche Anpassung der Strategie oder der Jahresplanung zu erfolgen.

5.2 Bewertung der Sicherheitsentwicklung

Die Entwicklung und Verbesserung der Sicherheit des Österreichischen Teils des Eisenbahnsystems der Union wird auf Grund der gemeinsamen Sicherheitsziele, die nach der gemeinsamen Sicherheitsmethode bestimmt werden, beurteilt. Die Dokumentation erfolgt im Rahmen des Jahresberichtes der Nationalen Sicherheitsbehörde. Sollte die Zielsetzung verfehlt werden, sind entsprechende Pläne zur Verbesserung der Sicherheit zu erarbeiten.

5.3 Evaluierung der Planung und Strategie

Im Zuge der Planung für das kommende Kalenderjahr sind die Ergebnisse der Aufsicht aus dem laufenden Jahr insgesamt zu berücksichtigen und die für die Aufsichtstätigkeit gesetzten Ziele den erreichten gegenüber zu stellen. Hierbei ist auch zu bewerten, ob die

Festlegungen der Strategie einer Konkretisierung, Ergänzung oder Änderung bedürfen. Die Ergebnisse sind zu dokumentieren.

5.4 Evaluierung des Rechtsrahmens

Die aus der Aufsicht gewonnenen Erfahrungen sind auch dahingehend zu prüfen, wie der Rechtsrahmen im Sinne der Zweckmäßigkeit, Einfachheit, Raschheit und Kostenersparnis zur Erlangung der für die Aufsicht erforderlichen Informationen, zur Durchführung der Aufsicht sowie zur Erreichung der gesetzten Ziele beiträgt. Allfällige dabei identifizierte Optimierungsmöglichkeiten des bestehenden Rechtsrahmens sind zu dokumentieren.

6 Verbesserung

Die im Zuge der Bewertung der Ergebnisse und Entwicklungen dokumentierten Erkenntnisse sind zusammenzufassen und dahingehend zu prüfen, ob durch eine Anpassung der Planung, der Koordinierungsvereinbarungen, der Informationstätigkeit, der Strategie oder eine Anpassung des Rechtsrahmens die gesetzten Ziele besser erreicht werden können. Gegebenenfalls sind entsprechende Anforderungen zu formulieren und als Anregung an die für eine weitere Umsetzung Zuständigen bekannt zu geben.

-
- i Delegierte Verordnung (EU) 2018/761 zur Festlegung gemeinsamer Sicherheitsmethoden für die Aufsicht durch die nationalen Sicherheitsbehörden nach Ausstellung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung oder Erteilung einer Sicherheitsgenehmigung gemäß der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1077/2012 der Kommission, ABl. L 129 vom 25.5.2018, S. 16, geändert durch die Delegierte Verordnung (EU) 2020/782, ABl. L 188 vom 15.6.2020, S. 14.
- ii Richtlinie (EU) 2016/798 über Eisenbahnsicherheit (Neufassung), ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 102, in der Fassung der Richtlinie (EU) 2020/700, ABl. L 165 vom 27.5.2020, S. 27.
- iii Richtlinie (EU) 2016/797 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (Neufassung), ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 44, zuletzt geändert durch die Richtlinie (EU) 2020/700, ABl. L 165 vom 27.5.2020, S. 27.
- iv Bundesgesetz über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen (Eisenbahngesetz 1957 - EisbG), BGBl. Nr. 60/1957 idF BGBl. I Nr. 143/2020.
- v Durchführungsverordnung (EU) 2018/763 über die praktischen Festlegungen für die Erteilung von einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen an Eisenbahnunternehmen gemäß der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 653/2007 der Kommission, ABl. L 129 vom 25.5.2018, S. 49, geändert durch die Durchführungsverordnung (EU) 2020/777, ABl. L 188 vom 15.6.2020, S. 1.
- vi Verordnung (EU) Nr. 1078/2012 über eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Kontrolle, die von Eisenbahnunternehmen und Fahrwegbetreibern, denen eine Sicherheitsbescheinigung beziehungsweise Sicherheitsgenehmigung erteilt wurde, sowie von den für die Instandhaltung zuständigen Stellen anzuwenden ist, ABl. L 320 vom 17.11.2012, S. 8;
- vii Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 über die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 352/2009, ABl. L 121 vom 3.5.2013, S. 8, geändert durch die Durchführungsverordnung (EU) 2015/1136, ABl. L 185 vom 14.7.2015, S. 6.
- viii Richtlinie 2007/59/EG über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Züge und Lokomotiven im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen, ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 51, zuletzt geändert durch die Verordnung (EU) 2019/554, ABl. L 97 vom 8.4.2019, S. 1.

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

+43 1 711 62 65-0

email@bmk.gv.at

[bmk.gv.at](https://www.bmk.gv.at)