



S t R H
Wien

STADTRECHNUNGSHOF WIEN

Landesgerichtsstraße 10
A-1082 Wien

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

E-Mail: post@stadtrechnungshof.wien.at

www.stadtrechnungshof.wien.at

StRH V - 1/18

MA 64, Aufsichtsbehördliche

Maßnahmen nach Vorfällen bei U-Bahnen

KURZFASSUNG

Die Magistratsabteilung 64 legte über die ihr von der U-Bahn-Betreiberin gemeldeten Vorfälle und über Beschwerden bei U-Bahnen sorgfältig gestaltete aufsichtsbehördliche Akten an. Bei der Aktenbearbeitung waren erforderlichenfalls Amtssachverständige aus anderen Magistratsabteilungen eingebunden.

Medienberichte über Vorfälle bei U-Bahnen wurden von der Magistratsabteilung 64 laufend durchgesehen, um das Einhalten der behördlichen Meldepflicht des Eisenbahnunternehmens über Vorkommnisse im U-Bahn-Betrieb, die öffentliches Aufsehen erregten, zu überwachen und gegebenenfalls fehlende Vorfallsmeldungen bei der U-Bahn-Betreiberin einzufordern.

Die Durchsicht von Feuerwehr- und Rettungsberichten durch den Stadtrechnungshof Wien ergab nur in zwei Fällen die Notwendigkeit, nicht gemeldete Vorfälle von relevanten Betriebsereignissen in U-Bahn-Anlagen nachträglich aufsichtsbehördlich zu prüfen.

Die vorliegende Prüfung des Stadtrechnungshofes Wien trägt zur Gewährleistung der Ordnungsmäßigkeit der aufsichtsbehördlichen Tätigkeit bei, wobei die Verwertung von Informationen aus Einsatzberichten der Feuerwehr die Sicherheit bei U-Bahnen weiter erhöhen kann.

Der Stadtrechnungshof Wien unterzog die aufsichtsbehördlichen Maßnahmen der Magistratsabteilung 64 nach Vorfällen bei U-Bahnen einer stichprobenweisen Prüfung und teilte das Ergebnis seiner Wahrnehmungen nach Abhaltung einer diesbezüglichen Schlussbesprechung der geprüften Stelle mit. Die von der geprüften Stelle abgegebene Stellungnahme wurde berücksichtigt. Allfällige Rundungsdifferenzen bei der Darstellung von Berechnungen wurden nicht ausgeglichen.

INHALTSVERZEICHNIS

1. Prüfungsgrundlagen des Stadtrechnungshofes Wien.....	6
1.1 Prüfungsgegenstand.....	6
1.2 Prüfungszeitraum	6
1.3 Prüfungshandlungen.....	6
1.4 Prüfungsbefugnis.....	7
1.5 Vorberichte	7
2. Einleitung.....	7
3. Rechtliche Grundlagen	8
4. Behördliche Bearbeitung von Vorfallsmeldungen	9
5. Medienberichte	11
6. Einsatzberichte der Magistratsabteilung 68	15
7. Einsatzberichte der Magistratsabteilung 70	23
8. Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes	26
9. Beschwerden.....	28
10. Feststellungen	31
11. Zusammenfassung der Empfehlungen.....	31

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Anzahl der gemeldeten Vorfälle in U-Bahn-Anlagen und deren Bearbeitung.....	10
Tabelle 2: Feuerwehreinsätze	16
Tabelle 3: Kategorien von Feuerwehreinsätzen.....	16
Tabelle 4: National Advisory Committee for Aeronautics-Codes	24
Tabelle 5: Rettungseinsätze mit National Advisory Committee for Aeronautics-Codes IV und höher.....	24
Tabelle 6: Behördlich nicht bekannte Rettungseinsätze mit National Advisory Committee for Aeronautics-Code IV und höher	25

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

Abs.	Absatz
bzw.	beziehungsweise
ca.....	circa
EisbG.....	Eisenbahngesetz 1957
GmbH & Co KG	Gesellschaft mit beschränkter Haftung & Compagnie Kommanditgesellschaft
KA.....	Kontrollamt
km/h.....	Kilometer pro Stunde
lt.....	laut
m	Meter
MA	Magistratsabteilung
mbH.....	mit beschränkter Haftung
MeldeVO-Eisb 2006	Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über den Umfang und die Form der Meldungen von Unfällen und Störungen, die bei Eisenbahnunternehmen auftreten, an die Unfalluntersuchungsstelle des Bundes
NACA.....	National Advisory Committee for Aeronautics
Nr.....	Nummer
rd.	rund
s.....	siehe
StrabVO.....	Straßenbahnverordnung 1999
StRH.....	Stadtrechnungshof
u.a.	unter anderem
U-Bahn	Untergrundbahn
vgl.....	vergleiche
WC	Water Closet
Wiener Linien GmbH & Co KG	WIENER LINIEN GmbH & Co KG
WStV	Wiener Stadtverfassung

z.B. zum Beispiel

z.T. zum Teil

Zl. Zahl

GLOSSAR

Bahnfrevel

Mutwillige Handlungen, die zu einer Gefährdung des Bahnbetriebes oder zu einer Beschädigung von Bahnanlagen und Bahnfahrzeugen führen.

Zweiwegefahrzeug

Fahrzeug, das sowohl auf der Straße als auch auf Gleisen fahren kann.

PRÜFUNGSERGEBNIS

1. Prüfungsgrundlagen des Stadtrechnungshofes Wien

1.1 Prüfungsgegenstand

1.1.1 Der Stadtrechnungshof Wien unterzog die aufsichtsbehördlichen Maßnahmen der Magistratsabteilung 64 nach Vorfällen bei U-Bahnen einer stichprobenweisen Prüfung. Die Prüfung verfolgte das Ziel, die Sicherheit im öffentlichen Verkehr aufrechtzuerhalten bzw. zu erhöhen. Nichtziel der Prüfung war die Bewertung der eigentlichen Amtssachverständigentätigkeit im Rahmen der aufsichtsbehördlichen Verfahren der Magistratsabteilung 64. Die von der Magistratsabteilung 64 beigezogenen Amtssachverständigen gehören anderen Dienststellen an.

1.1.2 Die Entscheidung zur Durchführung der gegenständlichen Prüfung wurde in Anwendung der risikoorientierten Prüfungsthemenauswahl des Stadtrechnungshofes Wien getroffen. Die Prüfung wurde von der Abteilung Bauwerke, Verkehr und Energie durchgeführt.

1.2 Prüfungszeitraum

Die gegenständliche Prüfung erfolgte im ersten Halbjahr 2018. Das Eröffnungsgespräch fand in der 7. Woche im Februar 2018 statt. Die Schlussbesprechung mit der Magistratsabteilung 64 wurde im September 2018 und jene mit der Wiener Linien GmbH & Co KG im Dezember 2018 durchgeführt. Der Betrachtungszeitraum umfasste die Jahre 2015 bis 2017, wobei gegebenenfalls auch spätere Entwicklungen in die Einschau einbezogen wurden.

1.3 Prüfungshandlungen

1.3.1 Der Stadtrechnungshof Wien nahm Einschau in die Aufsichtsakten der Magistratsabteilung 64. Die aufsichtsbehördliche Tätigkeit der Magistratsabteilung 64 wurde mit schriftlichen und mündlichen Fragen erörtert. Die Antworten der Magistratsabteilung 64 wurden wie allgemein üblich hinterfragt.

1.3.2 Weitere Prüfungshandlungen umfassten die Durchsicht des Medienspiegels der Magistratsabteilung 53 und eine Einschau in Berichte von Einsatzkräften der Stadt Wien. Die Einschau betraf die Feuerwehreinsätze der Magistratsabteilung 68 und die Rettungseinsätze der Magistratsabteilung 70 in U-Bahn-Anlagen.

1.3.3 Bei der Durchführung der Prüfung ergaben sich keine Prüfungshemmnisse. Die Magistratsabteilung 64 legte gegenüber dem Stadtrechnungshof Wien auf die genaue Einhaltung von Bearbeitungsfristen sowie auf inhaltlich klare und qualitativ hochwertige Antworten großen Wert.

1.4 Prüfungsbefugnis

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

1.5 Vorberichte

Der Stadtrechnungshof Wien behandelte das gegenständliche Thema bereits in seinem Bericht:

- MA 64, Aufsichtsbehördliche Maßnahmen nach Vorfällen bei Straßenbahnen, StRH V - 64-1/15.

2. Einleitung

2.1 Die Magistratsabteilung 64 war lt. Geschäftseinteilung für den Magistrat der Stadt Wien für administrativbehördliche Aufgaben des Eisenbahnrechts zuständig. Dazu gehören gemäß EisbG u.a. die Angelegenheiten der Straßenbahn. 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 U-Bahnen. Vorfälle bei straßenabhängigen Straßenbahnen wurden im Rahmen der vorliegenden Prüfung des Stadtrechnungshofes Wien nicht behandelt.

2.2 Die U-Bahnlinien in Wien wurden ausschließlich von der Wiener Linien GmbH & Co KG betrieben. Als Straßenbahnunternehmen unterlag sie der Aufsicht durch die Magistratsabteilung 64. Die Wiener Linien GmbH & Co KG wies lt. Angaben der Magistratsabteilung 64 seit dem 5. Dezember 2008 ein zertifiziertes Sicherheitsmanagement gemäß EISB-G auf. Die Zertifizierung erfolgte durch eine akkreditierte Stelle. Zertifizierungen, die die Anwendung und Weiterentwicklung des Sicherheitsmanagementsystems bei einem Straßenbahnunternehmen bestätigen, sind gemäß EISB-G auf fünf Jahre befristet. Die Verlängerungen der Zertifizierung wurden vorgenommen. Das Sicherheitsmanagement berücksichtigte die technischen Vorschriften und die Risiken, die mit der Tätigkeit eines Straßenbahnunternehmens verbunden waren.

3. Rechtliche Grundlagen

3.1 Straßenbahnunternehmen hatten der Behörde gemäß StrabVO in der Fassung vom 3. März 2000 Unfälle, bei denen Personen getötet oder schwer verletzt oder Fahrzeuge erheblich beschädigt worden sind, und Betriebsvorkommnisse, die öffentliches Aufsehen erregen, unverzüglich zu melden.

3.2 Die Behörde übt bei den U-Bahnen die technische Aufsicht aus und überwacht die Einhaltung der Bestimmungen der StrabVO. In Erfüllung dieser Aufgabe gemäß EISB-G führt sie Prüfungen durch und trifft die notwendigen Anordnungen. Die Aufsichtsbehörde kann sich sachkundiger Personen oder Stellen bedienen.

3.3 Bestehen Zweifel, dass U-Bahn-Anlagen, Fahrzeuge oder die Betriebsführung den Bestimmungen der StrabVO entsprechen, kann sie vom Straßenbahnunternehmen die Vorlage besonderer Nachweise oder Gutachten verlangen.

3.4 Wenn die Behörde feststellt, dass ein Straßenbahnunternehmen seinen Pflichten gemäß EISB-G nicht nachkommt, hat sie die erforderlichen Maßnahmen zu treffen. Dazu kann sie dem Straßenbahnunternehmen für die Behebung von Mängeln eine Frist setzen. Bei unzureichender Sicherheit kann sie die Benützung von U-Bahn-Anlagen und Fahrzeugen beschränken oder untersagen.

3.5 Ein zum Betrieb von U-Bahnen berechtigtes Straßenbahnunternehmen ist gemäß EisebG verpflichtet, die U-Bahn einschließlich der zugehörigen Anlagen und Fahrzeuge unter Berücksichtigung der Sicherheit, der Ordnung und der Erfordernisse des Betriebes zu bauen, zu erhalten und zu ergänzen. Das Straßenbahnunternehmen hat die notwendigen Vorkehrungen zu treffen, um die U-Bahn entsprechend den eisenbahnrechtlichen Vorschriften und Genehmigungen zu betreiben.

4. Behördliche Bearbeitung von Vorfallsmeldungen

4.1 Die Magistratsabteilung 64 erhielt von der Wiener Linien GmbH & Co KG Meldungen über Vorfälle bei den U-Bahnen gemäß StrabVO. Erforderlichenfalls wurde das Straßenbahnunternehmen um ausführlichere Stellungnahme zum gemeldeten Vorfall ersucht. Beispielsweise wurden Fragen über die genaue Ursache des Vorfalls und dessen Verlauf sowie über die gesetzten bzw. beabsichtigten Maßnahmen gestellt.

4.2 Wenn der Vorfall aus behördlicher Sicht einer technischen Begutachtung bedurfte, um das Gefährdungspotenzial und einen allfälligen behördlichen Handlungsbedarf abschätzen zu können, erstellte die Magistratsabteilung 64 eine entsprechende Anfrage. Diese war an die zuständige Amtssachverständige bzw. an den zuständigen Amtssachverständigen mit dem Ersuchen um Stellungnahme gerichtet. Die Anfrage sollte klären, ob die vom Straßenbahnunternehmen vorgesehenen Maßnahmen zur Gewährleistung eines sicheren Betriebes ausreichen, oder ob weitere Maßnahmen zu setzen bzw. vorzuschreiben sind. Die Magistratsabteilung 64 hinterfragte bei den Amtssachverständigen auch die Dringlichkeit von Maßnahmen.

4.3 Da die Magistratsabteilung 64 selbst über keine technischen Amtssachverständigen für Eisenbahnangelegenheiten verfügte, bediente sie sich bei technischen Sachverhalten der Mitwirkung anderer Dienststellen. Amtssachverständige für eisenbahnrechtliche Verfahren waren lt. Geschäftseinteilung für den Magistrat der Stadt Wien u.a. von der Magistratsabteilung 37 und von der Magistratsabteilung 46 beizustellen. Während die Amtssachverständigen der Magistratsabteilung 37 ihr Fachwissen beispielsweise im Zusammenhang mit Fahrtreppen und Aufzügen in eisenbahnrechtliche Verfahren ein-

brachten, lag der Schwerpunkt der technischen Begutachtungen der Magistratsabteilung 46 bei den Schienenfahrzeugen und beim U-Bahn-Betrieb.

4.4 Die Magistratsabteilung 64 nützte die technischen Stellungnahmen, um die weitere Vorgehensweise im Einzelfall beurteilen zu können und erforderlichenfalls sofortige bzw. weitere oder andere Maßnahmen zu veranlassen. Die fristgerechte Umsetzung der Maßnahmen wurde gegebenenfalls kontrolliert. Dies geschah in der Regel mithilfe von Amtssachverständigen.

4.5 Die Magistratsabteilung 64 legte zu Vorfällen bei U-Bahnen übersichtlich gestaltete Tabellen an. Die Tabellen enthielten u.a. Angaben über die Aktenzahl, das Vorfalldatum, die betroffene U-Bahnlinie und eine Kurzbeschreibung des Vorfalles samt Ursache und Auswirkungen, die behördliche Vorgehensweise und den Erledigungsstatus der behördlichen Bearbeitung. Sofern relevant, wurden in den Aufstellungen auch die Fahrzeugtype, die Fahrzeugbetriebsnummer und die U-Bahn-Station eingetragen.

4.6 Die Tabellen dienten der Magistratsabteilung 64 dazu, einen Überblick über die Vorfälle zu gewinnen. Mit den Tabellen war es für die Behörde möglich, häufig bzw. systematisch vorkommende Ursachen von Vorfällen zu erkennen.

4.7 In der Tabelle 1 ist die Anzahl der Meldungen der Wiener Linien GmbH & Co KG über Vorfälle in U-Bahn-Anlagen an die Magistratsabteilung 64 sowie die Anzahl der von Letzterer inhaltlich behandelten Vorfälle angegeben.

Tabelle 1: Anzahl der gemeldeten Vorfälle in U-Bahn-Anlagen und deren Bearbeitung

Vorfälle	2015	2016	2017	Summe
Anzahl Meldungen	95	155	130	380
Anzahl inhaltlich behandelt	36	39	25	100

Quelle: Magistratsabteilung 64, Auswertung und Darstellung: Stadtrechnungshof Wien

4.8 Wenn die Vorfälle nicht zu verhindern waren und die Magistratsabteilung 64 nach ihrer Einschätzung des Sachverhalts von ordnungsgemäßen U-Bahn-Anlagen und von einer ordnungsgemäßen Betriebsführung durch die Wiener Linien GmbH & Co KG aus-

gehen konnte, unterblieb eine weitere inhaltliche Bearbeitung durch die Behörde. Das war in den Jahren 2015 bis 2017 bei 280 von 380 Vorfällen der Fall.

4.9 Der Stadtrechnungshof Wien nahm stichprobenweise Einschau in die Akten der Magistratsabteilung 64. Die Akten waren sorgfältig gestaltet und konnten schlüssig nachvollzogen werden. Die von der Magistratsabteilung 64 bei der Bearbeitung der Geschäftsfälle gesetzten Schritte waren notwendig und angemessen. Sie dienten dem eisenbahnbehördlichen Beitrag zur Aufrechterhaltung der Sicherheit und Ordnung des U-Bahn-Betriebes. Die Aktenführung gab somit keinen Anlass zu Kritik.

5. Medienberichte

5.1 Die Magistratsabteilung 53 erstellte auf den Intranetseiten der Stadt Wien den sogenannten Medienspiegel. Dieser war für die Nutzung durch die Dienststellen der Stadt Wien vorgesehen. Der Medienspiegel enthielt Medienberichte, die die Stadt Wien betrafen.

5.2 Die Magistratsabteilung 64 nützte lt. ihren Angaben den Medienspiegel laufend und nahm darüber hinaus auch eine eigene Durchsicht von Printmedien vor, die von vielen Wiener Bürgerinnen bzw. Bürgern gelesen werden. Die Durchsicht der Medien diente der Magistratsabteilung 64 dazu, einen Überblick über die Berichterstattung in Eisenbahnangelegenheiten - im gegenständlichen Fall bei U-Bahnen - zu gewinnen. Medienberichte können Vorfälle enthalten, die öffentliches Aufsehen erregten.

5.3 Sofern über einen Vorfall bei U-Bahnen in den Medien berichtet wurde, der der Magistratsabteilung 64 nicht bzw. noch nicht gemeldet worden war, verfasste die Magistratsabteilung 64 lt. ihren Angaben unverzüglich ein Schreiben an die Wiener Linien GmbH & Co KG. Darin ersuchte sie um Stellungnahme zum Medienbericht.

5.4 Die Magistratsabteilung 64 ersuchte beispielsweise die Wiener Linien GmbH & Co KG um Stellungnahme zu einem Vorfall vom 1. Juni 2015 in der U-Bahn-Station Dresdner Straße der Linie U6. Bei einem U-Bahn-Zug war es wegen einer blockierenden Federspeicherbremse zu einer leichten Rauchbildung gekommen, worüber die Medien

berichteten. Die Wiener Linien GmbH & Co KG teilte mit, dass die Federspeicherbremse alle vier Wochen gewartet werden würde. Vereinzelt käme es zu vorzeitigen Defekten bei der Federspeicherbremse. Die von der Behörde angeforderte Stellungnahme der Magistratsabteilung 46 führte aus, dass die Wartung der Federspeicherbremse bei der betroffenen Wagentype zweckmäßig und ausreichend oft vorgenommen wurde. Es mussten daher keine behördlichen Maßnahmen gesetzt werden.

5.5 Bei einem anderen Fall war eine Person auf einer Fahrtreppe gestürzt und nach dem Sturz bewusstlos vor der Fahrtreppe liegen geblieben. Der Vorfall ereignete sich am 13. Jänner 2015 in der U-Bahn-Station Neubaugasse der U-Bahnlinie U3. Laut Medienbericht beklagten Fahrgäste, dass die Hilfe für die bewusstlose Person durch die Wiener Linien GmbH & Co KG zu lange gedauert haben soll. Aufgrund des Medienberichts holte die Magistratsabteilung 64 Stellungnahmen von der Wiener Linien GmbH & Co KG und der Magistratsabteilung 46 ein. Die Magistratsabteilung 46 befasste sich mit den Notfallseinrichtungen und der Videoüberwachung in U-Bahn-Stationen sowie mit den Aufgabenstellungen für Stationswarte, mobile Stationswartegruppen und für die U-Bahn-Leitzentrale. Bei Betätigung der Notrufeinrichtung würden über die ständig besetzte U-Bahn-Leitzentrale die erforderlichen Maßnahmen getroffen werden. Außerdem würde eine Mitarbeiterin bzw. ein Mitarbeiter der Wiener Linien GmbH & Co KG an die Vorfallsstelle beordert werden. Die Magistratsabteilung 64 veranlasste keine Maßnahmen, da lt. Stellungnahme der Magistratsabteilung 46 der sichere Betrieb gegeben war.

5.6 Am 14. Dezember 2015 kam es durch einen Relaisfehler zu einer Stellwerksstörung auf der U-Bahnlinie U3. Der U-Bahn-Betrieb war rund eine Stunde beeinträchtigt. Da sehr viele Fahrgäste von der Störung betroffen waren, berichteten die Printmedien darüber. Die Magistratsabteilung 64 nahm die Medienberichte zum Anlass, über den Vorfall Stellungnahmen der Wiener Linien GmbH & Co KG sowie der Magistratsabteilung 46 einzuholen. Außerdem wurde die Expertise der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH herangezogen. Das Aufgabengebiet der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH umfasste viele Tätigkeiten, u.a. war sie als Ingenieurbüro tätig. In dieser Funktion erstellte sie eisenbahnbetriebliche und eisenbahntechnische Gutachten und war beispielsweise auf Zugsteuerung, Zugsicherung

und Signalgebung spezialisiert. Laut Sachverständigengutachten der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH waren die von der Wiener Linien GmbH & Co KG eingeführten und durchgeführten Maßnahmen für den sicheren Betrieb der U-Bahn-Fahrzeuge bei Stellwerksstörungen geeignet. Aus der Sicht des Sachverständigen der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH waren keine zusätzlichen Maßnahmen zur Instandhaltung der U-Bahnlinie erforderlich, um den sicheren Betrieb der Fahrzeuge zu gewährleisten.

5.7 Am 20. Juni 2017 erschien in mehreren Printmedien ein Artikel über den "Kampf gegen U-Bahn-Surfende". Ein im Internet verbreitetes Video zeigte einen maskierten Mann, der auf das Dach eines U-Bahn-Zuges auf der U-Bahnlinie U4 sprang und am Dach eine Zeit lang mitfuhr. Die Magistratsabteilung 64 forderte eine Stellungnahme der Wiener Linien GmbH & Co KG zu diesem Vorfall an. Die Wiener Linien GmbH & Co KG teilte mit, dass ihre Objekte eingezäunt seien und laufend in die Verbesserung des Objektschutzes investiert werden würde. Außerdem würde die Benützung von Dachaufgängen durch neue Ausführungen des Aufstiegsschutzes erschwert. Trotzdem würden derartige Vorkommnisse bei Vorliegen entsprechend großer krimineller Energie nie zur Gänze verhindert werden können. Die Magistratsabteilung 64 schloss diesen Akt aufgrund dieser für sie nachvollziehbaren Mitteilung ohne weitere Bearbeitung.

5.8 Der Stadtrechnungshof Wien führte am 26. Jänner 2018 im Medienspiegel der Stadt Wien eine Archivsuche durch. Die Eingabe der Suchbegriffe "U-Bahn und Unfall" lieferte für den Zeitraum vom 1. Jänner 2015 bis zum 31. Dezember 2017 insgesamt 86 Medienberichte. Als Quellen wurden bei der Suche Printmedien, Radio und Fernsehen gewählt. Die Printmedien umfassten Tageszeitungen, Wochenzeitungen und Magazine. Die Eingabe der Suchbegriffe "U-Bahn und Vorfall" und "U-Bahn und Störung" lieferte keine weiteren Suchergebnisse in Ergänzung zu den genannten 86 Medienberichten.

5.9 Erwartungsgemäß berichteten mehrere Medien über ein und denselben Vorfall. Die Anzahl der relevanten Vorfälle bei U-Bahnen war somit niedriger als die Anzahl der über die Archivsuche gefundenen Medienberichte. Außerdem warf die Archivsuche Medien als Ergebnis aus, die an einem Tag in getrennten Artikeln über allgemeine Themen

mit Bezug zu U-Bahnen und über Unfälle außerhalb von U-Bahnen berichteten. Dadurch reduzierte sich die Anzahl der relevanten Vorfälle weiter. Von den ursprünglich 86 Suchergebnissen verblieben 14 unterschiedliche Vorfälle bei U-Bahnen für eine Stichprobe durch den Stadtrechnungshof Wien.

5.10 Die Medienberichte über Vorfälle behandelten verschiedene Themen. Dazu zählten u.a.:

- Unfälle auf Fahrtreppen,
- Unfälle von Personen, die in den Kuppelraum zwischen zwei Wagen eines U-Bahn-Zuges fielen,
- Unfälle von Personen, die vor die U-Bahn stürzten,
- Zusammenstoß zweier U-Bahn-Züge,
- Entgleisung eines Zweiwegefahrzeuges auf einem Betriebsbahnhof,
- Straßenverkehrsunfall mit einem Personenkraftwagen, der auf den U-Bahn-Gleisen landete,
- Vorfall mit einem Schwan, der sich auf den U-Bahn-Gleisen aufhielt,
- Gewalttaten in U-Bahn-Anlagen, wie sie auch außerhalb der U-Bahnen vorkommen können und
- flüchtende Kriminelle in U-Bahn-Tunnelanlagen.

5.11 Der Stadtrechnungshof Wien verglich die aus der eigenen Archivalsuche stammenden 14 Vorfälle mit der Übersichtsliste über protokollierte Vorfälle der Magistratsabteilung 64. 2 von 14 Vorfällen waren in der Aufstellung der Magistratsabteilung 64 nicht vorhanden.

5.12 Bei einem dieser zwei Vorfälle flüchtete lt. einem Medienbericht ein Bankräuber am 17. Dezember 2015 nach Beschädigung des Fluchtwagens zu Fuß weiter. Wegen eines Großeinsatzes der Polizei musste die U-Bahn-Station Großfeldsiedlung vorübergehend gesperrt werden. Bei dem anderen Vorfall ging ein lt. Medienbericht wahrscheinlich psychisch kranker Mann am 6. Dezember 2016 mit einem geöffneten Klappmesser durch eine U-Bahn-Garnitur der U-Bahnlinie U3 und bedrohte die Fahrgäste.

Wegen des Polizeieinsatzes konnte die U-Bahn zwischen den U-Bahn-Stationen Zieglergasse und Volkstheater nur eingleisig geführt werden. Bei dem Vorfall wurde niemand verletzt. Nach Ansicht der Magistratsabteilung 64 hätte für diese Vorfälle keine Meldepflicht gegenüber der Eisenbahnbehörde bestanden. Ein Tätigwerden der Eisenbahnbehörde wäre auch nicht erforderlich gewesen, da kein unmittelbarer sicherheitsrelevanter Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetrieb bestanden hätte.

5.13 Bei zehn von den zwölf in der Aufstellung geführten Vorfällen wurde keine inhaltliche Bearbeitung durch die Behörde vorgenommen. Sie unterblieb, weil die Behörde nach ihrer Einschätzung des Sachverhalts von ordnungsgemäßen U-Bahn-Anlagen und von einer ordnungsgemäßen Betriebsführung durch die Wiener Linien GmbH & Co KG ausgehen konnte, und die Vorfälle nicht zu verhindern gewesen wären.

5.14 Bei zwei von den zwölf in der Aufstellung geführten Vorfällen nahm die Magistratsabteilung 64 eine inhaltliche Bearbeitung vor. Das betraf die Entgleisung eines Zweiwegefahrzeuges und den Zusammenstoß zweier U-Bahn-Fahrzeuge (s. Punkt 8.4). Ein Zweiwegefahrzeug entgleiste am 15. März 2017 während einer Arbeitsfahrt im Bereich des Betriebsbahnhofes Wasserleitungswiese im 19. Wiener Gemeindebezirk. Der eisenbahntechnische Amtssachverständige der Magistratsabteilung 46 ging von einem Einzelereignis aus. Eine fahrweg- oder fahrzeugbedingte Ursache für die Entgleisung wurde nicht gefunden. Die Magistratsabteilung 64 veranlasste aufgrund der Stellungnahme der Magistratsabteilung 46 keine Maßnahmen.

6. Einsatzberichte der Magistratsabteilung 68

6.1 Der Stadtrechnungshof Wien ersuchte die Magistratsabteilung 68 um Vorlage von Berichten über Feuerwehreinsätze in U-Bahn-Anlagen in den Jahren 2015 bis 2017. Der Vergleich der vorgelegten Feuerwehrberichte mit der Aktenübersicht der Magistratsabteilung 64 ergab, dass 227 von insgesamt 348 Feuerwehreinsätzen in U-Bahn-Anlagen behördlich bekannt waren (s. Tabelle 2).

Tabelle 2: Feuerwehreinsätze

Feuerwehreinsätze	2015	2016	2017	Summe
Behördlich bekannt	77	72	78	227
Behördlich nicht bekannt	41	40	40	121
Summe	118	112	118	348

Quelle: Magistratsabteilung 68, Auswertung und Darstellung: Stadtrechnungshof Wien

6.2 Die Feuerwehreinsätze hatten verschiedene Ursachen. Die Ursachen wurden von der Magistratsabteilung 68 kategorisiert. Die Kategorien umfassten Kleinbrände, Brände, Brandmelderauslösungen, Evakuierungen und "Person unter der U-Bahn" (s. Tabelle 3).

Tabelle 3: Kategorien von Feuerwehreinsätzen

Kategorie des Feuerwehreinsatzes	2015	2016	2017	Summe
Kleinbrände in U-Bahn-Stationen	55	45	48	148
Brände in U-Bahn-Stationen	1	3	2	6
Brände in U-Bahn-Tunnel	1	1	-	2
Auslösen von Brandmeldern	44	40	46	130
Evakuierungen	2	2	-	4
"Person unter der U-Bahn"	15	21	22	58
Summe Feuerwehreinsätze	118	112	118	348

Quelle: Magistratsabteilung 68, Auswertung und Darstellung: Stadtrechnungshof Wien

6.3 Ohne die Kategorie "Auslösen von Brandmeldern" traten in den Jahren 2015 bis 2017 insgesamt 218 (= 348 - 130) Feuerwehreinsätze auf. Davon waren der Magistratsabteilung 64 etwas mehr als die Hälfte bekannt.

6.4 Zu den "Kleinbränden in U-Bahn-Stationen" gehörten verschiedene Arten von Vorfällen. So kam es vor, dass Abfälle wie beispielsweise Altpapier in den Müllsammelrichtungen der U-Bahn-Stationen brannten. Fahrgäste zündeten mutwillig Papierreste auf WC-Anlagen an und lösten damit Feuerwehreinsätze aus. Einen relativ großen Anteil an den Kleinbränden bildete die Rauchentwicklung durch Bremsbeläge, die sich nach dem Bremsvorgang nicht mehr von der Bremsscheibe lösten. Ansammlungen von trockenem Laub und Unrat bei Stromschienen führten ebenfalls zu Kleinbränden. Trotz des bestehenden Rauchverbots in U-Bahn-Anlagen lösten Zigarettenreste von Fahrgästen Kleinbrände beispielsweise im Unterflurbereich von Fahrtreppen aus.

6.5 Die Wiener Linien GmbH & Co KG meldete der Magistratsabteilung 64 in den Jahren 2015 bis 2017 etwas weniger als die Hälfte der Kleinbrände. Das ergab einen Vergleich der Listen über Feuerwehreinsätze mit den Listen über die vorhandenen Behördenakten.

6.6 Gemeldete Kleinbrände wurden von der Magistratsabteilung 64 bei Notwendigkeit inhaltlich in Bearbeitung genommen. Die Amtssachverständigen der Magistratsabteilung 46 prüften aufgrund der von der Magistratsabteilung 64 aufgeworfenen Fragestellungen beispielsweise die Instandhaltung von Bremsanlagen, von U-Bahn-Fahrzeugen und das Reinigungskonzept von U-Bahn-Anlagen der Wiener Linien GmbH & Co KG. Brandstiftungen, die nicht zu verhindern waren, wurden von der Eisenbahnbehörde nicht behandelt.

6.7 Größere Brände waren in U-Bahn-Anlagen selten (vgl. Tabelle 3). Ihre Auswirkungen blieben nach Einschätzung der Wiener Linien GmbH & Co KG verhältnismäßig gering, sodass auch diese nur z.T. der Magistratsabteilung 64 gemeldet wurden.

6.8 Zu den "Bränden in U-Bahn-Stationen" zählte beispielsweise der am 22. Juli 2016 stattgefundenen Brand eines Transformators im Stellwerksraum der U-Bahn-Station Meidling. Dieser der Magistratsabteilung 64 gemeldete Brand löste eine Stellwerksstörung, einen Feuerwehreinsatz, eine Evakuierung der U-Bahn-Station und einen Schienenersatzverkehr aus. Die Stromversorgung des Stellwerks konnte rasch wiederhergestellt werden. Darüber hinausgehende Maßnahmen waren nicht erforderlich.

6.9 Die Einsatzberichte über das "Auslösen von Brandmeldern" enthielten u.a. Fehlalarme und Täuschungsalarme. Während sich bei Täuschungsalarmen die Brandmeldeanlage grundsätzlich richtig verhält, liegt bei einem Fehlalarm eine Funktionsstörung der Brandmeldeanlage vor. Beispielsweise lösten am 13. März 2015 mehrere Brandmelder auf der U-Bahnlinie U2 durch die Abgase einer dieselbetriebenen Lokomotive bei einer Arbeitsfahrt in der betriebslosen Zeit der U-Bahn einen Täuschungsalarm aus. Die Magistratsabteilung 68 musste ausrücken. Sie stellte vor Ort aber keine Brandgefahr fest.

6.10 Die Vorfälle, die bei der Magistratsabteilung 68 unter "Auslösen von Brandmeldern" geführt wurden, erreichten die Eisenbahnbehörde in der Regel nicht, da die Auswirkungen auf das U-Bahn-System meistens gering waren.

6.11 "Evakuierungen" außerhalb von U-Bahn-Stationen waren im betrachteten Zeitraum bei der Magistratsabteilung 68 in vier Fällen dokumentiert. Aufgrund des großen Fassungsvermögens von U-Bahn-Zügen und der im Verhältnis dazu relativ geringen Querschnittsabmessungen von U-Bahn-Tunnelanlagen sind Evakuierungen von Fahrgästen eine schwierige Aufgabe für das zuständige Personal. U-Bahn-Fahrerinnen bzw. U-Bahn-Fahrer sind darauf geschult, Evakuierungen von U-Bahn-Zügen tunlichst erst in U-Bahn-Stationen durchzuführen, damit die Fahrgäste gut aus den U-Bahn-Anlagen abströmen können.

6.12 Wegen eines technischen Defekts konnte der U-Bahn-Zug vom Wagentyp "V" am 20. September 2015 kurz vor 7.00 Uhr, 200 m nach der U-Bahn-Station Vorgartenstraße die Fahrt nicht selbstständig fortsetzen. Zu diesem Zeitpunkt befanden sich rd. 50 Personen, die alle gehfähig waren, im U-Bahn-Zug. Die Personen mussten im U-Bahn-Tunnel evakuiert werden. Der U-Bahn-Zug war aufgrund seiner Bauart über die gesamte Zuglänge durchgehend begehbar, was die Evakuierung erleichterte. Nach abschnittsweiser Einstellung des Fahrbetriebes der U-Bahnlinie U1, Spannungsfreimachen der Stromschiene und Erden des U-Bahn-Zuges wurden die Fahrgäste in Richtung U-Bahn-Station Vorgartenstraße sowie in der anderen Richtung zu einem Notausgang im Bereich der Reichsbrücke geführt.

6.13 Die Evakuierung der Fahrgäste konnte von der Wiener Linien GmbH & Co KG noch vor Eintreffen der Einsatzkräfte der Magistratsabteilung 68 erfolgreich abgeschlossen werden. Evakuierungen sind für alle Beteiligten eine außergewöhnliche Situation, die mit Stress verbunden sein kann. Eine rasche Durchführung der Evakuierung und eine schnelle Wiederherstellung des U-Bahn-Betriebes sind nur mit gut ausgebildeten Mitarbeitenden möglich.

6.14 Das aufsichtsbehördliche Verfahren ergab für den Vorfall vom 20. September 2015, dass eine Platine des Antriebssteuergerätes des U-Bahn-Zuges defekt geworden war. Nach Austausch der Platine war der U-Bahn-Zug wieder funktionstüchtig. Die elektrotechnischen Sachverständigen der Magistratsabteilung 36 bestätigten, dass die von der Wiener Linien GmbH & Co KG gesetzten Instandhaltungs- bzw. Reparaturarbeiten zweckmäßig und ausreichend waren.

6.15 Die sonstigen Einsatzberichte der Magistratsabteilung 68, die unter die Kategorie "Evakuierungen" fielen, betrafen eine Stornierung eines angeforderten Feuerwehreinsetzes sowie zwei Vorfälle auf der U-Bahnlinie U6. Am 3. November 2015 trat zwischen den U-Bahn-Stationen Floridsdorf und Dresdner Straße eine Stellwerksstörung auf. Dadurch war ein U-Bahn-Zug auf offener Strecke an der Weiterfahrt gehindert. Die im U-Bahn-Zug befindlichen Fahrgäste wurden über den längeren Aufenthalt außerhalb einer U-Bahn-Station informiert. Eine Evakuierung der Fahrgäste war nicht erforderlich, da die Störungsdauer abgeschätzt werden konnte und noch als zumutbar eingestuft wurde. Die Abwägung durch die Wiener Linien GmbH & Co KG hat die Risiken einer Evakuierung von Fahrgästen außerhalb von U-Bahn-Stationen zu berücksichtigen. Die Fahrgäste mussten zwischen 8.49 Uhr und 9.12 Uhr im U-Bahn-Zug ausharren.

6.16 Am 26. Juni 2016 führte eine Störung der Stromversorgung zu einer Evakuierung von Fahrgästen in einem unterirdischen Bereich nahe der U-Bahn-Station Niederhofstraße. Evakuierungen auf der U-Bahnlinie U6 haben den Vorteil, dass der Höhenunterschied zwischen Fahrzeugfußboden und Tunnelboden aufgrund grundlegend anderer Fahrzeugtechnik kleiner ist als bei den anderen U-Bahnlinien. Dadurch können die Fahrgäste den U-Bahn-Zug leichter und schneller verlassen. Außerdem verfügt die U-Bahnlinie U6 über eine Oberleitung, wodurch die Stromschlaggefahr durch die bei den anderen U-Bahnlinien in Bodennähe angebrachte Stromschiene wegfällt. Wiederrum gelang es der Wiener Linien GmbH & Co KG, die Fahrgäste noch vor dem Eintreffen der Einsatzkräfte der Magistratsabteilung 68 aus dem U-Bahn-Tunnel zu bringen.

6.17 Die Vorfälle vom 3. November 2015 und vom 26. Juni 2016 waren der Magistratsabteilung 64 bekannt. Die aufsichtsbehördlichen Verfahren wurden unter Einbindung

von Sachverständigen der Magistratsabteilung 46 und der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH sowie der Magistratsabteilung 36 ordnungsgemäß abgewickelt. Es ging um Übertragungsfehler zwischen dem Ortsstellwerk Floridsdorf und der U-Bahn-Leitstelle Erdberg sowie um die Ausfallssicherheit der Stromversorgung. Die behördliche Vorschreibung von Maßnahmen war aufgrund der eingeholten Sachverständigengutachten nicht erforderlich.

6.18 Die Kategorie "Person unter der U-Bahn" beinhaltete häufig Suizidversuche, bei denen Personen vor die U-Bahn sprangen.

6.19 Die Wiener Linien GmbH & Co KG hat bei der geplanten U-Bahnlinie U5 durch die Umsetzung von Bahnsteigtüren Vorkehrungen getroffen, dass auf Neubaustrecken der Sprung vor die U-Bahn in U-Bahn-Stationen künftig nicht mehr möglich sein wird. Auf betrieblicher Seite werden dadurch künftig die z.T. erheblichen Betriebsstörungen sowie der psychische Druck auf die betroffenen U-Bahn-Fahrerinnen bzw. U-Bahn-Fahrer und auf die beteiligten Einsatzkräfte wegfallen.

6.20 Die Magistratsabteilung 64 legte die Vorfallsmeldungen der Kategorie "Person unter der U-Bahn" aufgrund des Bestandschutzes für genehmigte U-Bahn-Anlagen in der Regel nach Durchsicht der Sachverhaltsdarstellung ohne inhaltliche Bearbeitung ab. Der nachträgliche Einbau von Bahnsteigtüren als zielführende aber kostenintensive Maßnahme zur Herabsetzung der Vorfälle der Kategorie "Person unter der U-Bahn" kommt bei den Nachrüstverpflichtungen der StrabVO nicht vor, wodurch die behördlichen Möglichkeiten für Verbesserungen am U-Bahn-System diesbezüglich beschränkt bleiben.

6.21 Neben Suizidfällen traten u.a. auch Fälle auf, bei denen Personen durch Alkoholeinwirkung, durch Gewalttaten wie beispielsweise Raufhandel oder auf der Flucht nach einer kriminellen Handlung vom U-Bahn-Zug erfasst wurden.

6.22 Eine Person brachte sich am 8. März 2016 in der U-Bahn-Station Hardeggasse in Gefahr, in dem sie einen heruntergefallenen Gegenstand von den Gleisanlagen holen

wollte. Die Fluchtnische rettete ihr das Leben. Sie konnte unverletzt wieder den Bahnsteig erreichen, löste aber durch ihre unverantwortliche Handlung eine Betriebsstörung und einen Feuerwehreinsatz aus.

6.23 Die Magistratsabteilung 64 erhielt in fast allen Vorfällen mit Feuerwehreinsatz der Kategorie "Person unter der U-Bahn" eine Meldung durch die Wiener Linien GmbH & Co KG, wie die Einschau in die Übersichtstabelle über Vorfälle der Magistratsabteilung 64 ergab.

6.24 Nur bei drei Vorfällen der Kategorie "Person unter der U-Bahn" lag der Magistratsabteilung 64 keine Meldung vor. Am 26. November 2017 konnte ein U-Bahn-Zug in der U-Bahn-Station Schwedenplatz gerade noch vor einer Person im Gleistrog zum Stillstand gebracht werden. Die Person blieb unverletzt. Eine Vorfalldmeldung an die Eisenbahnbehörde konnte unterbleiben. In einem anderen Fall, der sich am 19. April 2017 ereignete, erlitt eine Person im Gleistrog nur leichte Verletzungen, weshalb die Eisenbahnbehörde nicht informiert werden musste.

6.25 Der dritte diesbezügliche Vorfall ereignete sich am 1. März 2017. Eine U-Bahn-Fahrerin gab lt. Einsatzbericht der Magistratsabteilung 68 der U-Bahn-Leitstelle bekannt, dass sie sich nicht sicher sei, ob sie gerade eine Person überfahren habe. Dies geschah rd. 200 m vor der U-Bahn-Station Gumpendorferstraße der U-Bahnlinie U6. Mit dieser Meldung wurde ein Feuerwehreinsatz ausgelöst. Die Einsatzkräfte entdeckten keine verunfallte Person oder Blutspuren am Fahrzeug. Hingegen fanden sie einen Autoreifen auf den U-Bahn-Gleisen. Der Stadtrechnungshof Wien vertrat die Ansicht, dass die näheren Umstände des Zustandekommens der nicht eindeutigen Wahrnehmung der U-Bahn-Fahrerin aufgeklärt werden sollten. Von Interesse wäre auch, wie ein Autoreifen auf die U-Bahn-Gleisanlage in Hochlage gelangen bzw. unentdeckt bleiben konnte.

6.26 Der Stadtrechnungshof Wien empfahl der Magistratsabteilung 64, den ihr nicht bekannten Vorfall mit Feuerwehreinsatz vom 1. März 2017 nachträglich aufsichtsbehördlich zu prüfen. Gegebenenfalls wären aufgrund der gutachtlichen Schlussfolgerungen Maßnahmen zu setzen, um ähnliche Vorfälle hintanhaltend zu können.

6.27 Bei der Durchsicht der Einsatzberichte der Magistratsabteilung 68 fiel dem Stadtrechnungshof Wien noch ein Brandvorfall vom 16. Dezember 2016 auf. Die Heizung im Fahrerinnenstand bzw. Fahrerstand des Mittelwagens eines U-Bahn-Zuges war vermutlich infolge eines technischen Defekts in den frühen Morgenstunden in der U-Bahn-Station Aspern Nord in Brand geraten. Bei Ankunft der herbeigerufenen Einsatzkräfte der Magistratsabteilung 68 war der Brand im U-Bahn-Zug schon von selbst erloschen. Im Fahrerinnenstand bzw. Fahrerstand war lediglich noch Rauch vorhanden. Die Einsatzkräfte der Magistratsabteilung 68 stellten keine Gefährdung fest und rückten wieder ab. Im Einsatzbericht der Magistratsabteilung 68 wurde angeführt, dass die weiteren Veranlassungen von der Wiener Linien GmbH & Co KG zu treffen wären. Die Magistratsabteilung 64 hatte von dem Vorfall keine Kenntnis. Der Vorfall wurde ihr nicht gemeldet.

6.28 Der Stadtrechnungshof Wien legte der Magistratsabteilung 64 den Einsatzbericht vor und fragte an, ob der Vorfall vom 16. Dezember 2016 meldepflichtig gewesen wäre und ob der Vorfall behördlich behandelt worden wäre. Die Magistratsabteilung 64 vertrat die Ansicht, dass der Vorfall ihr gegenüber meldepflichtig gewesen wäre. Wäre ihr der Vorfall gemeldet worden, dann hätte sie die Ursache für den Brand der Heizung eruieren lassen. Die Magistratsabteilung 64 hätte lt. ihrer Aussage allenfalls notwendige Maßnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes überprüft bzw. veranlasst.

6.29 Der Stadtrechnungshof Wien stellte fest, dass der Brand in einem nicht besetzten Teil des U-Bahn-Zuges älterer Bauart ohne Brandmeldeanlagen stattfand. Nicht bemerkte Brände in U-Bahn-Zügen können insbesondere in U-Bahn-Tunnelanlagen schwere oder sogar katastrophale Auswirkungen haben. Wenngleich im vorliegenden Fall der Brand von selbst erlosch, wäre es sicherheitstechnisch zur Vermeidung künftiger ähnlicher Vorfälle bedeutend, herauszufinden, welche Ursache der Brand im unbesetzten Fahrerinnenstand bzw. Fahrerstand hatte.

6.30 Der Stadtrechnungshof Wien empfahl der Magistratsabteilung 64, die Ursache für den ihr nicht gemeldeten Brand in einem unbesetzten Fahrerinnenstand bzw. Fahrerstand vom 16. Dezember 2016 amtlich aufzuklären. Gegebenenfalls wären aufgrund der gutachtlichen Schlussfolgerungen nachträglich Maßnahmen zu setzen, um ähnliche Vorfälle hintanhalten zu können.

6.31 An dieser Stelle hielt der Stadtrechnungshof Wien fest, dass die Magistratsabteilung 64 bei gemeldeten Fällen mit Rauchentwicklung und Bränden in U-Bahn-Zügen unverzüglich amtliche Gutachten beauftragte, wie die Einschau in die Aufsichtsakten ergab. Damit leistete die Magistratsabteilung 64 in Erfüllung ihrer Aufgabe und in Zusammenarbeit mit der Wiener Linien GmbH & Co KG, die auf die Umsetzung hoher Sicherheitsstandards Wert legte, einen wesentlichen Beitrag zur Gewährleistung der Fahrgastsicherheit bei der Wiener U-Bahn.

6.32 Die Fahrgastsicherheit im öffentlichen Verkehr wurde umfassend im Tätigkeitsbericht 2010 ("Wiener Linien GmbH & Co KG, Prüfung der Sicherheitsstandards des öffentlichen Verkehrs, Ersuchen gemäß § 73 Abs. 6a WStV vom 31. Dezember 2009", Zl. KA - K-16/09) behandelt.

7. Einsatzberichte der Magistratsabteilung 70

7.1 Der Stadtrechnungshof Wien ersuchte die Magistratsabteilung 70 um Vorlage von Berichten über Einsätze von Rettungskräften in U-Bahn-Anlagen in den Jahren 2015 bis 2017. Es stellte sich heraus, dass es dabei lt. Magistratsabteilung 70 insgesamt um rd. 14.000 Einsätze ging. Um den Arbeitsaufwand für alle Beteiligten in ein angemessenes Verhältnis zum Prüfungszweck zu bringen, wurde vereinbart, dass nur Einsatzberichte ab dem NACA-Code IV dem Stadtrechnungshof Wien vorgelegt werden sollten.

7.2 Die NACA-Codes werden in der Notfallmedizin zur Beschreibung des Schweregrades von Verletzungen verwendet. Die Einteilung des Schweregrades erfolgt in sieben Stufen von I bis VII. Definitionsgemäß umfassen die NACA-Codes ab IV bis VII folgende Störungen beim menschlichen Körper (s. Tabelle 4).

Tabelle 4: National Advisory Committee for Aeronautics-Codes

NACA-Code	Bedeutung
IV	Schwere Störung, bei der die kurzfristige Entwicklung einer Lebensbedrohung nicht ausgeschlossen werden kann, in den überwiegenden Fällen ist eine notärztliche Versorgung erforderlich, z.B. Wirbelerletzung mit neurologischen Ausfällen
V	Akute Lebensgefahr, z.B. drittgradiges Schädel-Hirn-Trauma
VI	Reanimation, z.B. Herzstillstand
VII	Tod

Quelle: Magistratsabteilung 70

7.3 Aus der inhaltlichen Bedeutung der NACA-Codes IV bis VII ergibt sich bereits, dass Rettungseinsätze in U-Bahn-Anlagen mit einem NACA-Code von IV und höher gemäß StrabVO meldepflichtig gewesen sein konnten, da sie schwere Verletzungen bis hin zum Tod beinhalten. Die Meldepflicht gegenüber der Eisenbahnbehörde würde nicht die Magistratsabteilung 70, sondern die Wiener Linien GmbH & Co KG treffen, sofern diese vom Rettungseinsatz in den U-Bahn-Anlagen Kenntnis erlangte.

7.4 Der Magistratsabteilung 64 waren etwa die Hälfte aller Rettungseinsätze in U-Bahn-Anlagen bekannt (s. Tabelle 5), wie der Vergleich der Rettungseinsätze, die die Magistratsabteilung 70 dem Stadtrechnungshof Wien bekannt gab, mit der Aktenübersicht der Magistratsabteilung 64 ergab.

Tabelle 5: Rettungseinsätze mit National Advisory Committee for Aeronautics-Codes IV und höher

Rettungseinsätze	2015	2016	2017	Summe
Behördlich bekannt	11	16	20	47
Behördlich nicht bekannt	17	19	12	48
Summe	28	35	32	95

Quelle: Magistratsabteilung 70, Auswertung und Darstellung: Stadtrechnungshof Wien

7.5 Bei den behördlich bekannten Fällen handelte es sich in erster Linie um Kollisionen von U-Bahn-Zügen mit Personen. Diese kamen meist durch Erkrankungen der verunfallten Personen und deren Folgen zustande. Dazu gehörten u.a. psychische Labilität, Alkoholeinfluss und Gleichgewichtsstörungen.

7.6 Von den insgesamt 47 ihr bekannten Vorfällen nahm die Magistratsabteilung 64 einen Vorfall auf der U-Bahnlinie U6 in Bearbeitung. Der Vorfall ereignete sich am 10. August 2015. Eine Person mit Gleichgewichtsstörungen stürzte, nachdem sie aus dem U-Bahn-Zug ausgestiegen war, beim abfahrenden U-Bahn-Zug in einen Kuppelraum zwischen zwei gekuppelte U-Bahn-Wagen des U-Bahn-Zuges. Da sich der Vorfall zeitlich nahe zum Zugabfertigungsprozess ereignet hatte, beauftragte die Magistratsabteilung 64 die Sachverständigen der Magistratsabteilung 46 mit der technischen Begutachtung des Vorganges, der für den Fahrgast tödlich geendet hatte.

7.7 Die vorhandenen Videoaufzeichnungen belegten, dass sich die U-Bahn-Fahrerin bzw. der U-Bahn-Fahrer korrekt im Sinn der Vorschriften verhalten hatte. Zum Zeitpunkt des Sturzes befand sich die U-Bahn-Fahrerin bzw. der U-Bahn-Fahrer bereits hinter dem Abfertigungsspiegel in der U-Bahn-Station, wodurch der Vorfall nicht mehr bemerkt werden konnte. Die Magistratsabteilung 64 veranlasste daher keine Maßnahmen.

7.8 Die Magistratsabteilung 64 erhielt über nachfolgende Rettungseinsätze in U-Bahn-Anlagen keine Information (s. Tabelle 6).

Tabelle 6: Behördlich nicht bekannte Rettungseinsätze mit National Advisory Committee for Aeronautics-Code IV und höher

Grund für Rettungseinsatz	2015	2016	2017	Summe
Sturz auf ebener Fläche	1	4	1	6
Sturz auf Gleisanlagen	1	1	1	3
Treppensturz	3	5	6	14
Fahrtreppensturz	5	2	1	8
Gewalttaten	5	3	1	9
Sonstiges	2	2	2	6
Unklare Ursache	-	2	-	2
Summe	17	19	12	48

Quelle: Magistratsabteilung 70, Auswertung und Darstellung: Stadtrechnungshof Wien

7.9 Die Magistratsabteilung 64 prüfte nachträglich die ihr nicht bekanntgewordenen Vorfälle mit Rettungseinsätzen mit NACA-Code IV und höher. Sie erkannte anhand der Kurzbeschreibung der Vorfälle durch die Magistratsabteilung 70 in keinem einzigen Fall ein eisenbahnrechtlich relevantes Betriebsereignis, das eine Meldepflicht der Wiener Linien GmbH & Co KG ihr gegenüber ausgelöst hätte. Die Kurzbeschreibung der Vorfälle

le war aufgrund des Aufgabengebietes der Magistratsabteilung 70 auf die medizinische Behandlung der erkrankten bzw. verunfallten Personen fokussiert.

7.10 Die Vorfälle hätten nach Mitteilung der Magistratsabteilung 64 die Gesundheit von Menschen betroffen, welche sich in einer U-Bahn-Anlage aufhielten. Krampfanfälle oder Asthmaanfälle könnten überall - nicht nur in U-Bahn-Anlagen - passieren und hätten keinen inneren Zusammenhang mit dem U-Bahn-Betrieb. Ebenso würde es sich mit Selbstverletzungen, bei Raufhandel sowie bei tätlichen Angriffen jeglicher Art verhalten. Stürze würden aufgrund einer Unachtsamkeit, Alter oder Ungeschicklichkeit oder aufgrund einer Alkoholisierung passieren.

7.11 Die Magistratsabteilung 64 verwies im Zusammenhang mit der Meldepflicht von Unfällen auf die erläuternden Bemerkungen zur StrabVO. Nach diesen verlangt die entsprechende Vorschrift die unverzügliche Information der Aufsichtsbehörde über wichtige Betriebsereignisse, um sicherzustellen, dass erforderlich werdende behördliche Maßnahmen rechtzeitig getroffen werden können.

7.12 Ereignisse in U-Bahn-Anlagen, welche den Einsatz einer Rettungsorganisation erfordern, wären lt. Mitteilung der Magistratsabteilung 64, solange sie nicht durch ein Betriebsereignis der U-Bahn verursacht worden waren, weder als Unfälle noch als betriebliche Vorkommnisse gemäß StrabVO einzustufen gewesen. Somit wären sie für die U-Bahn-Betreiberin nicht meldepflichtig gewesen. Ein aus eisenbahnrechtlicher Sicht zu beachtender Vorfall bzw. Unfall rührte lt. Mitteilung der Magistratsabteilung 64 aus einem Betriebsereignis, das wiederum Auswirkungen auf Menschen oder Sachen hat. Eine umgekehrte Kausalkette wäre von der Gesetzgeberin nicht gewollt gewesen. Die aus medizinischen Gründen entstandenen Unfälle hätten aus eisenbahnrechtlicher Sicht keine Konsequenzen, weil die betrieblichen Maßnahmen zuvor funktioniert hätten und somit durch den Eisenbahnbetrieb kein Schaden entstanden wäre.

8. Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes

8.1 Straßenbahnunternehmen sind Eisenbahnunternehmen. Eisenbahnunternehmen sind gemäß EisebG verpflichtet, Unfälle und Störungen, die beim Betrieb auftreten, un-

verzüglich der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes zu melden. Die Meldungen haben gemäß MeldeVO-Eisb 2006 u.a. Ort, Zeitpunkt, Hergang und Folgen zu beinhalten. Die MeldeVO-Eisb 2006 legt fest, dass Unfälle mit Entgleisungen und Kollisionen, Brände, Explosionen und schwere Verletzungen sowie Tötungen im Zusammenhang mit der Betriebsabwicklung zu melden sind. Zu den meldepflichtigen Störungen zählt gemäß MeldeVO-Eisb 2006 u.a. die Beeinträchtigung des sicheren Betriebes durch schwere Mängel an technischen Einrichtungen und Fahrzeugen sowie durch Bahnfrevel.

8.2 Der Stadtrechnungshof Wien nahm am 23. März 2018 Einschau in die veröffentlichten Untersuchungsberichte der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes. In den Jahren 2015 bis 2017 wurde kein Untersuchungsbericht über U-Bahnen erstellt.

8.3 Im Zusammenhang mit einer am 2. Dezember 2016 stattgefundenen Kollision von zwei U-Bahn-Zügen auf der U-Bahnlinie U4 wurde von der Sicherheitsuntersuchungsstelle ein Vorverfahren eingeleitet. Das Vorverfahren führte aus verschiedenen Erwägungsgründen am 11. August 2017 zur Entscheidung, keine Sicherheitsuntersuchung einzuleiten. Zu den Gründen zählten die eindeutige Ursache des Vorfalls und die von der Wiener Linien GmbH & Co KG im Anschluss an den Vorfall durchgeführten Schulungsmaßnahmen. Die Betriebsleitung des U-Bahn-Betriebes hatte am Vorfalstag trotz des ungünstigen Schienenzustandes nicht die erforderlichen Vorkehrungen für unverhältnismäßig lange Bremswege getroffen.

8.4 Der Vorfall wurde auch von der Magistratsabteilung 64 in Bearbeitung genommen. Da der U-Bahn-Zug in der U-Bahn-Station Braunschweigasse auf den Vorderzug auf fuhr, die U-Bahnlinie U4 kurz geführt und ein Ersatzverkehr mit Autobussen eingerichtet werden musste, erregte der Vorfall öffentliches Aufsehen. Die Störung dauerte zwei Stunden. Personen wurden keine verletzt. Der Aufprall führte zu keinen Beschädigungen an den beteiligten Fahrzeugen und an der Infrastruktur. Die Aufprallgeschwindigkeit betrug rd. 5 km/h. Die Wiener Linien GmbH & Co KG erließ aufgrund des Vorfalls eine ergänzende Betriebsanweisung für die Betriebsleitstelle. Die ergriffenen Maßnahmen wurden vom Amtssachverständigen der Magistratsabteilung 46 für die Gewährleistung

eines sicheren U-Bahn-Betriebes als ausreichend und technisch zweckmäßig beschrieben. Die Magistratsabteilung 64 schloss den aufsichtsbehördlichen Akt am 18. August 2017 ab. Behördliche Anordnungen wurden nicht getroffen.

9. Beschwerden

9.1 Bürgerinnen bzw. Bürger wandten sich mit Beschwerden über die Wiener U-Bahn nicht nur direkt an die Wiener Linien GmbH & Co KG, sondern auch an die Magistratsabteilung 64 in ihrer Funktion als zuständige Aufsichtsbehörde. Sachlich richtige Beschwerden können zur kontinuierlichen Verbesserung der erbrachten Dienstleistungsqualität im öffentlichen Verkehr und zur Reduktion von negativen Begleiterscheinungen des für die Mobilität der Stadtbevölkerung sehr bedeutenden U-Bahn-Betriebes beitragen. Die ergebnisorientierte Bearbeitung von Beschwerden ist daher wichtig.

9.2 Der Stadtrechnungshof Wien nahm stichprobenweise Einschau in die Bearbeitung von Beschwerden durch die Magistratsabteilung 64. Insgesamt wurde die Behandlung von 14 Beschwerden vom Stadtrechnungshof Wien nachvollzogen. Zur Bearbeitung der Beschwerden holte die Magistratsabteilung 64 Stellungnahmen von der Wiener Linien GmbH & Co KG und erforderlichenfalls auch von fachlich zuständigen Amtssachverständigen des Magistrats der Stadt Wien ein, um einschätzen zu können, ob sich ein behördlicher Handlungsbedarf etwa durch Vorschreibung von Maßnahmen ergibt. In vielen Fällen fand die Wiener Linien GmbH & Co KG nach Erhalt der Beschwerde auf eigenes Betreiben oder durch konstruktive Zusammenarbeit mit den Amtssachverständigen geeignete Lösungen zur Beseitigung bzw. ausreichenden Linderung des Beschwerdegrundes.

9.3 Beispielsweise trat im Hofbereich einer Wohnhausanlage im Jahr 2015 eine Lärmbelästigung auf, die von Entlüftungsschächten der U-Bahnlinie U1 im Bereich der U-Bahn-Station Südtiroler Platz herrührte. Wegen der damit verbundenen Beeinträchtigung der Lebensqualität beim Wohnen kam es zu einer Beschwerde bei der Magistratsabteilung 64. Schon im Jahr 2014 waren defekte Kugellager von Lüftungsmotoren in Betriebsräumen der U-Bahn-Station als Lärmverursacher von der Wiener Linien GmbH & Co KG entdeckt und repariert worden. Da die Reparatur nicht ausreichte, beschloss die Wiener Linien GmbH & Co KG aufgrund relativ hoher Werte bei den Messergebnis-

sen zur Lärmentwicklung den Einbau von Schalldämpfern. Nach dieser Maßnahme war die Beschwerdeführerin bzw. der Beschwerdeführer mit der verbesserten Situation zufrieden.

9.4 Vorübergehende Baumaßnahmen bei U-Bahn-Verlängerungen führten ebenfalls zu Beschwerden. Im Jahr 2015 beschwerte sich eine Anrainerin bzw. ein Anrainer über die Staubentwicklung bei der Baustelle der damals in Errichtung befindlichen U-Bahn-Station Neulaa. Die Magistratsabteilung 64 holte eine Stellungnahme der Wiener Linien GmbH & Co KG ein und zog einen Amtssachverständigen der Magistratsabteilung 36 bei. Mit dem Sachverhalt konfrontiert, war das zuständige Bauunternehmen bereit, das im Baustellenbereich aufgeschüttete Material laufend zu bewässern. Die gesetzte Maßnahme wurde als ausreichend eingestuft.

9.5 In einem anderen Fall wurden die Zugänge zum Schacht in der Katharinengasse im 10. Wiener Gemeindebezirk im Jahr 2015 durch Vliese verhängt. Damit sollte die Staubentwicklung durch die Bautätigkeit im Rahmen der Verlängerung der U-Bahnlinie U1 für die anrainende Bevölkerung reduziert werden. Dies geschah in Zusammenarbeit mit der Wiener Linien GmbH & Co KG und mit einem Amtssachverständigen für bautechnische Bahnangelegenheiten der Magistratsabteilung 37. Der Amtssachverständige sorgte außerdem für die laufende Thematisierung bei Baubesprechungen, um durch sorgfältiges Arbeiten eine möglichst umweltfreundliche Baustellenabwicklung bei allen Bauosen für die U-Bahn-Verlängerung zu erwirken.

9.6 Die Nachrüstung einer Brandrauchentlüftungsanlage für die U-Bahnlinie U4 im Bereich der U-Bahn-Station Landstraße führte im Jahr 2015 zu einer Lärmbeschwerde. Die Brandrauchentlüftung wird nur im Notfall und bei Probeläufen aktiviert. Die Wiener Linien GmbH & Co KG war als U-Bahn-Betreiberin aufgrund des Bau- und Betriebsbewilligungsbescheides verpflichtet, vierteljährlich einen 90-minütigen Probelauf zur Überprüfung der Funktionstüchtigkeit abzuhalten. Die Brandrauchentlüftung soll im Brandfall die Fluchtwege für die Menschen in der U-Bahn-Station rauchfrei halten und ist für unterirdische Bauwerke mit Menschenansammlungen sicherheitstechnisch unverzichtbar. Da die Lärmentwicklung der Brandrauchentlüftung im Alltag außer bei Probeläufen nur

im Notfall vorkommt, wurden keine behördlichen Maßnahmen zur Lärmreduktion gesetzt.

9.7 Aufgrund einer Beschwerde über Verunreinigungen in der U-Bahn-Station Floridsdorf durch Taubenkot und Taubenkadaver veranlasste die Magistratsabteilung 64 im Jahr 2015 umfassende Verbesserungsmaßnahmen. Der Wiener Linien GmbH & Co KG gelang es in Zusammenarbeit mit der Tierschutzombudsstelle Wien, die Taubenplage in der U-Bahn-Station zu beseitigen.

9.8 Im Jahr 2016 kam es zu einer Beschwerde über lautes Hupen von U-Bahn-Zügen der U-Bahnlinie U3 in der U-Bahn-Abstellanlage in der Paltaufgasse im 16. Wiener Gemeindebezirk. Beim beanstandeten Hupen handelte es sich um Warnsignale, die beim Ein- und Ausfahren zur Reduktion von Gefahren sicherheitstechnisch erforderlich sind. Behördliche Eingriffe zur Lärmreduktion waren daher nicht möglich.

9.9 Eine Beschwerdeführerin bzw. ein Beschwerdeführer teilte der Magistratsabteilung 64 im Jahr 2017 mit, dass in der U-Bahn-Station Stephansplatz seit einigen Wochen eine Glasscheibe bei einer Brandschutztüre neben einem Wartungsraum für Fahrtreppen fehlen würde. Der Amtssachverständige der Magistratsabteilung 37 nahm unverzüglich im Auftrag der Magistratsabteilung 64 eine Besichtigung vor und bestätigte die Richtigkeit der Meldung. Die schadhafte Tür wurde bis zur endgültigen Reparatur mit einem brandhemmenden Material verkleidet, um den erforderlichen Brandschutz zu gewährleisten.

9.10 Die Vorgehensweise der Magistratsabteilung 64 bei der Bearbeitung von eingesehenen Beschwerden über die Wiener U-Bahn war sachlich orientiert und objektiv. Die Einbindung von Amtssachverständigen war zweckmäßig. Die vorgeschlagenen Verbesserungsmaßnahmen waren angemessen. Laut Mitteilung der Magistratsabteilung 64 musste im betrachteten Zeitraum vom Jahr 2015 bis zum Jahr 2017 in keinem einzigen Fall ein Bescheid erlassen werden, um die zeitgerechte bzw. fehlende Umsetzung von Maßnahmen behördlich zu erzwingen. Das war auf die konstruktive Zusammenarbeit

mit der Wiener Linien GmbH & Co KG zurückzuführen. Die Bearbeitung von Beschwerden durch die Magistratsabteilung 64 gab keinen Anlass zu Kritik.

10. Feststellungen

Während des Prüfungszeitraumes wurde die StrabVO novelliert. Die erste StrabVO-Novelle wurde am 19. Juni 2018 kundgemacht. Drei Monate nach der Kundmachung der ersten StrabVO-Novelle war ihr Inkrafttreten vorgesehen. In der ersten StrabVO-Novelle wurden die zuvor in der StrabVO enthaltenen Meldepflichten von Unfällen und Betriebsvorkommnissen des Straßenbahnunternehmens an die Behörde ersatzlos gestrichen. Die vom Landeshauptmann wahrzunehmende Aufsicht über U-Bahnen blieb im Prüfungszeitraum gemäß EisbG jedoch unverändert.

11. Zusammenfassung der Empfehlungen

Empfehlung Nr. 1:

Da der Vorfall mit Feuerwehreinsatz vom 1. März 2017 der Magistratsabteilung 64 nicht bekannt war, wäre dieser nachträglich aufsichtsbehördlich zu prüfen. Bei diesem Vorfall war sich die U-Bahn-Fahrerin nicht sicher, ob sie eine Person auf freier Strecke überfahren hat. Gegebenenfalls wären aufgrund der gutachtlichen Schlussfolgerungen Maßnahmen zu setzen, um ähnliche Vorfälle hintanhalten zu können (s. Punkt 6.26).

Stellungnahme der Magistratsabteilung 64:

Die Magistratsabteilung 64 ist der Empfehlung gefolgt und hat den von der Wiener Linien GmbH & Co KG nicht gemeldeten Feuerwehreinsatz vom 1. März 2017 nachträglich aufsichtsbehördlich geprüft.

Dabei stellte sich heraus, dass sich die U-Bahn-Fahrerin der U-Bahnlinie U6 nicht sicher war, ob der Zug ca. 200 m vor der U-Bahn-Station Gumpendorferstraße eine Berührung mit einem unbekanntem Gegenstand oder einer Person auf freier Strecke hatte. Daher wurde die Feuerwehr gerufen, die Einsatzkräfte fanden nur

einen Autoreifen auf den U-Bahn-Gleisen, welcher von einer unbekannt Person in den Gleisbereich geworfen worden war.

Die Betriebsstörung von 19.10 Uhr bis 19.37 Uhr ergab sich aus der Suche der Feuerwehr gemeinsam mit den internen Einsatzkräften der Wiener Linien GmbH & Co KG. Die Vorgehensweise des Eisenbahnunternehmens war für den Amtssachverständigen aus betrieblicher und sicherheitstechnischer Sicht nachvollziehbar und ist auch so in den Betriebsvorschriften verankert. Bei einem Zusammenstoß mit einem Gegenstand im U-Bahnbereich muss der betroffene Streckenabschnitt begangen werden, dies ist nur bei eingestelltem Fahrbetrieb möglich.

Der Amtssachverständige der Magistratsabteilung 46 hat daher keine weiteren Maßnahmen für den sicheren Betrieb der U-Bahn für erforderlich erachtet.

Empfehlung Nr. 2:

Die Ursache für den der Magistratsabteilung 64 nicht gemeldeten Brand in einem unbesetzten Fahrerinnenstand bzw. Fahrerstand vom 16. Dezember 2016 wäre nachträglich amtlich aufzuklären. Gegebenenfalls wären aufgrund der gutachtlichen Schlussfolgerungen Maßnahmen zu setzen, um ähnliche Vorfälle hintanzuhalten zu können (s. Punkt 6.30).

Stellungnahme der Magistratsabteilung 64:

Die Magistratsabteilung 64 ist der Empfehlung gefolgt und hat die Ursache für den von der Wiener Linien GmbH & Co KG nicht gemeldeten Brand in einem unbesetzten Fahrerinnenstand bzw. Fahrerstand auf der Strecke der U-Bahnlinie U2 vom 16. Dezember 2016 nachträglich amtlich aufgeklärt. Die Rauchentwicklung entstand durch eine durchgebrannte Heizpatrone und führte in weiterer Folge zu Beschädigungen an einem Lüfter sowie

an einem Anschlusskabel. Die Heizpatrone brannte aufgrund von Materialermüdung durch. Der defekte Lüfter wurde getauscht und zusätzlich wurden alle Lüfter der Fahrerinnenstände bzw. Fahrerstände der Wagentype "U2" einer Generalrevision unterzogen.

Da dies ein Einzelfall blieb, wurden die von der Wiener Linien GmbH & Co KG gesetzten Maßnahmen vom eisenbahntechnischen Sachverständigen der Magistratsabteilung 46 für die Sicherheit des Betriebes der Eisenbahn als ausreichend erachtet.

Der Stadtrechnungshofdirektor:

Dr. Peter Pollak, MBA

Wien, im Jänner 2019