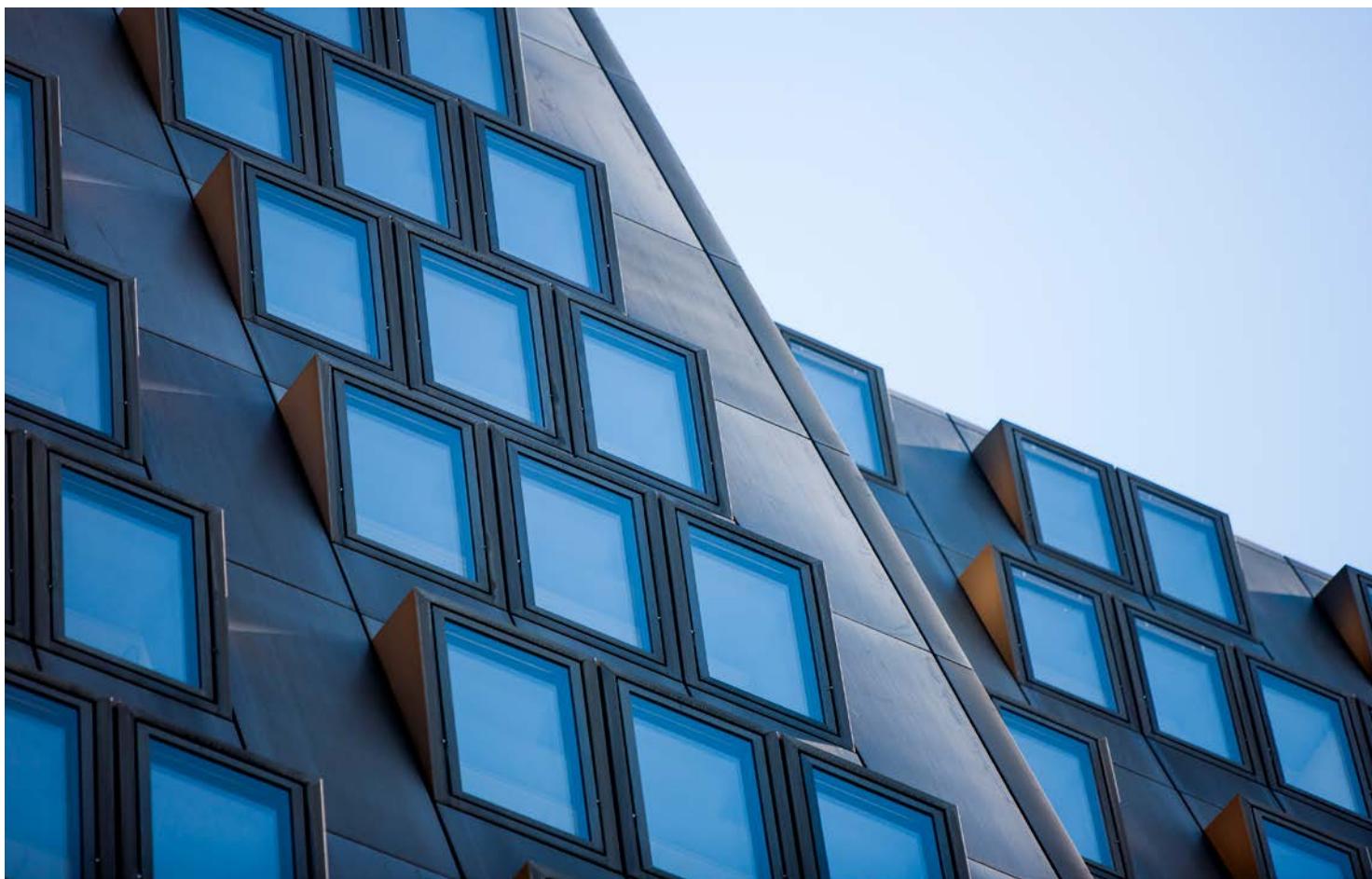




Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes

Bericht des Rechnungshofes

Reihe BUND 2024/6





Vorbemerkungen

Vorlage

Der Rechnungshof erstattet dem Nationalrat gemäß Art. 126d Abs. 1 Bundes-Verfassungsgesetz nachstehenden Bericht über Wahrnehmungen, die er bei einer Gebarungsüberprüfung getroffen hat.

Berichtsaufbau

In der Regel werden bei der Berichterstattung punkteweise zusammenfassend die Sachverhaltsdarstellung (Kennzeichnung mit 1 an der zweiten Stelle der Textzahl), deren Beurteilung durch den Rechnungshof (Kennzeichnung mit 2), die Stellungnahme der überprüften Stelle (Kennzeichnung mit 3) sowie die allfällige Gegenäußerung des Rechnungshofes (Kennzeichnung mit 4) aneinandergereiht.

Das in diesem Bericht enthaltene Zahlenwerk beinhaltet allenfalls kaufmännische Auf- und Abrundungen.

Der vorliegende Bericht des Rechnungshofes ist nach der Vorlage über die Website des Rechnungshofes www.rechnungshof.gv.at verfügbar.

IMPRESSUM

Herausgeber:

Rechnungshof Österreich

1030 Wien, Dampfschiffstraße 2

www.rechnungshof.gv.at

Redaktion und Grafik: Rechnungshof Österreich

Herausgegeben: Wien, im Februar 2024

AUSKÜNFTEN

Rechnungshof

Telefon (+43 1) 711 71 – 8946

E-Mail info@rechnungshof.gv.at

facebook/RechnungshofAT

Twitter: @RHSprecher

FOTOS

Cover, S. 9: Rechnungshof/Achim Bieniek



Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis	5
Glossar	7
Prüfungsziel	11
Kurzfassung	11
Zentrale Empfehlungen	15
Zahlen und Fakten zur Prüfung	16
Prüfungsablauf und –gegenstand	19
Organisation der Sicherheitsuntersuchungsstelle	21
Organisatorische Einbettung in das Klimaschutzministerium	21
Interne Organisation – Reorganisationskonzept 2020	24
Geschäftsordnung	27
Rechtlicher Status	28
Webpräsenz und Außenauftritt	31
Personal	33
Personalentwicklung	33
Recruiting	36
Aus– und Weiterbildung	37
Reisekosten	41
Zeit– und Ressourcenerfassung	42
Interne Kommunikation	43
Nebenbeschäftigte	46
Budget und Controlling	50
Budgetübersicht	50
Controlling	51
Aufgabenwahrnehmung allgemein	53
Ablauf von Sicherheitsuntersuchungen	53
Interaktion mit Behörden und sonstigen Akteuren	58
Dokumentation von Untersuchungsgegenständen	59
Zukauf externer Leistungen	60
Zukauf von Ausrüstungsgegenständen	63



Aufgabenwahrnehmung Fachbereich Zivilluftfahrt	65
Mengengerüst und Analysen	65
Altfälle	70
Aufgabenwahrnehmung Fachbereich Schiene, Schifffahrt, Seilbahnen	74
Mengengerüst und Analysen	74
Interaktion mit der Sicherheitsbehörde – Bereich Schiene	78
Qualitäts- und Compliance-Management	82
Qualitätsmanagement-System	82
Compliance-Management	84
Sonstige Feststellungen	86
Sicherstellungshalle	86
Fuhrparkmanagement	89
Dienstausweise	90
Schlussempfehlungen	93



Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Entwicklung Personal (gesamt)	33
Tabelle 2: Entwicklung Leitungsfunktionen	34
Tabelle 3: Übersicht Reisekosten	41
Tabelle 4: Übersicht Anzahl interne Jours fixes	44
Tabelle 5: Übersicht Budgetvollzug der Sicherheitsuntersuchungsstelle	50
Tabelle 6: Wirkungsorientierung; Steuerungskennzahl ab 2021	52
Tabelle 7: Beschaffung von Untersuchungsgeräten und Ausrüstung	63
Tabelle 8: Mengengerüst Sicherheitsuntersuchungen – Fachbereich Zivilluftfahrt	65
Tabelle 9: Analyse nach Luftfahrzeugkategorien (2017 bis 2021)	67
Tabelle 10: Untersuchungsfälle und Untersuchungsdauer im Fachbereich Zivilluftfahrt	67
Tabelle 11: Prüfschema Altfälle; Stand Ende 2022	71
Tabelle 12: Mengengerüst Sicherheitsuntersuchungen – Fachbereich Schiene, Schifffahrt, Seilbahnen	74
Tabelle 13: Untersuchungsfälle und Untersuchungsdauer im Fachbereich Schiene, Schifffahrt, Seilbahnen	77
Tabelle 14: Auszug Memorandum of Understanding mit der Sicherheitsbehörde (Schiene)	79



Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Einbettung der Sicherheitsuntersuchungsstelle in das Klimaschutzministerium; Stand März 2023	23
Abbildung 2: Interne Organisation der Sicherheitsuntersuchungsstelle; Stand März 2023	24
Abbildung 3: Ablaufschema Sicherheitsuntersuchungen	55
Abbildung 4: Eingeleitete Untersuchungen nach Luftfahrzeugkategorien	66
Abbildung 5: Eingeleitete Untersuchungen nach Vorfall-Kategorien	75
Abbildung 6: Übersicht Sicherstellungshalle	87
Abbildung 7: Dienstausweise	90



Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
Art.	Artikel
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BMK	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
B–VG	Bundes–Verfassungsgesetz
bzw.	beziehungsweise
COVID	corona virus disease (Coronaviruskrankheit)
d.h.	das heißt
EASA	European Aviation Safety Agency (Europäische Agentur für Flugsicherheit)
E–BM	Elektronisches Bildungsmanagement
ECCAIRS	European Coordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems
EG	Europäische Gemeinschaft
ELAK	Elektronischer Akt des Bundes
ERA	European Union Agency for Railways (Eisenbahnagentur der Europäischen Union)
ESS	Employee–Self–Service (Zeiterfassungssystem)
etc.	et cetera
EU	Europäische Union
EUR	Euro
(f)f.	folgend(e)
G(es)mbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GZ	Geschäftszahl
ICAO	International Civil Aviation Organisation (Internationale Zivilluftfahrtorganisation)
i.d.(g.)F.	in der (geltenden) Fassung
inkl.	inklusive
ISO	International Organization for Standardization (Internationale Organisation für Normung)



Kfz Kraftfahrzeug

km Kilometer

leg. cit. legis citatae (der zitierten Vorschrift)

lit. litera (Buchstabe)

lt. laut

m² Quadratmeter

Mio. Million(en)

rd. rund

RH Rechnungshof

SDG Sustainable Development Goals
(Ziele für eine nachhaltige Entwicklung)

t Tonne

TZ Textzahl

u.a. unter anderem

USC University of Southern California

USt Umsatzsteuer

Z Ziffer

z.B. zum Beispiel



Glossar

Entgleisung im Schienenverkehr

Bei einer Entgleisung im Schienenverkehr heben sich ein oder mehrere Räder von den Schienen oder dem zweispurigen Lauf ab.

Kollision im Schienenverkehr

Bei einer Kollision im Schienenverkehr (auch Zusammenstoß) fährt ein Schienenfahrzeug auf ein anderes Schienenfahrzeug auf.

schwere Störung

Der Umstand, dass eine hohe Unfallwahrscheinlichkeit besteht, qualifiziert eine Störung zur schweren Störung. Beispiele für schwere Störungen sind etwa im Anhang zur Verordnung (EU) 996/2010 enthalten.

Sicherheitsempfehlung

Das ist ein Vorschlag einer Sicherheitsuntersuchungsstelle zur Verhütung von Unfällen und Störungen. Die Sicherheitsempfehlung basiert auf Informationen, die sich während einer Sicherheitsuntersuchung ergeben oder aus anderen Quellen, wie Sicherheitsstudien, stammen.

Sicherheitsuntersuchung

Die Sicherheitsuntersuchung hat den Zweck, Unfälle und Störungen zu verhüten. Das Verfahren der Sicherheitsuntersuchung umfasst die Sammlung und Auswertung von Informationen, die Erarbeitung von Schlussfolgerungen einschließlich der Feststellung der Ursachen und/oder mitauslösenden Faktoren und gegebenenfalls die Erstellung von Sicherheitsempfehlungen.

Störung

Störung ist ein Ereignis, das mit dem Betrieb eines Luftfahrzeugs/Schienenfahrzeugs/Schiffs in Verbindung steht und den sicheren Betrieb beeinträchtigt oder beeinträchtigen kann.



Unfall in der Zivilluftfahrt

Ein Unfall in der Zivilluftfahrt ist ein Ereignis beim „Betrieb eines Luftfahrzeugs“, bei dem

- a) eine Person tödlich oder schwer verletzt wird, es sei denn, dass die Verletzungen eine natürliche Ursache haben, oder der Geschädigten bzw. dem Geschädigten durch sich selbst oder von einer anderen Person zugefügt worden sind,
- b) das Luftfahrzeug einen Schaden oder ein Strukturversagen erleidet und dadurch der Festigkeitsverband der Luftfahrzeugzelle, die Flugleistungen oder die Flugeigenschaften des Luftfahrzeugs beeinträchtigt sind, oder
- c) das Luftfahrzeug vermisst wird oder völlig unzugänglich ist.

Der „Betrieb eines Luftfahrzeugs“ definiert sich bei bemannten Luftfahrzeugen als die Spanne zwischen dem Zeitpunkt des Anbordgehens von Personen mit Flugabsicht und dem Zeitpunkt, zu dem alle diese Personen das Luftfahrzeug wieder verlassen haben; beim unbemannten Luftfahrzeug als die Spanne zwischen dem Zeitpunkt, zu dem das Luftfahrzeug für Bewegungen zum Zweck des Fluges bereit ist, und dem Zeitpunkt, zu dem es bei Beendigung des Fluges zur Ruhe kommt und das primäre Antriebssystem abgeschaltet wird.

Zusammenprall im Schienenverkehr

Das ist der Zusammenstoß von Schienenfahrzeugen und Straßenverkehrsteilnehmerinnen bzw. –teilnehmern an einem Bahnübergang.



Mehr als fünf Jahre, nachdem der RH in seinem Bericht „Bundesanstalt für Verkehr“ (Reihe Bund 2018/48) zahlreiche Problemfelder bei der vormaligen Sicherheitsuntersuchungsstelle thematisiert hatte, waren auch bei der ab 1. August 2017 neu eingerichteten Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes nach wie vor zahlreiche Herausforderungen ungelöst. Dies hemmte die unabhängige und effiziente Durchführung von Sicherheitsuntersuchungen.

Solche ungelösten Herausforderungen waren etwa eine nicht mit Nachdruck verfolgte Reorganisation, die unzureichende Abstimmung der Aus- und Weiterbildung der Bediensteten, das Fehlen eines eigenständigen Außenauftretts, der Umgang mit Nebenbeschäftigung, Unsicherheiten, welches Verfahrensrecht anzuwenden war, oder die Interaktion mit den Sicherheitsbehörden.

Es gelang zwar im überprüften Zeitraum 2017 bis 2022, die Anzahl an offenen Altfällen im Fachbereich Zivilluftfahrt von mehr als 120 auf 88 zu verringern, wobei der Wert nach wie vor hoch war und die Wirksamkeit eines neuen Prüfschemas zum Abbau von Altfällen noch nicht abschließend beurteilt werden konnte. Die durchschnittliche Untersuchungsdauer der ab 2017 eingeleiteten und abgeschlossenen Sicherheitsuntersuchungen konnte von 27 auf 15 Monate verkürzt werden, lag aber nach wie vor über dem Zielwert von zwölf Monaten.

Die Bediensteten waren grundsätzlich motiviert, litten aber unter Vertrauensdefiziten und unzureichender Teamkultur. Daher sind vordringlich Maßnahmen zu setzen, die die internen Abläufe professionalisieren und eine vertrauensvolle Zusammenarbeit der Bediensteten der Sicherheitsuntersuchungsstelle gewährleisten.



Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes



WIRKUNGSBEREICH

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

Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes

Prüfungsziel



Der RH überprüfte von November 2022 bis März 2023 die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes – diese war eine nachgeordnete Dienststelle des Klimaschutzministeriums – sowie das Klimaschutzministerium selbst im Hinblick auf die Tätigkeit der Sicherheitsuntersuchungsstelle. Prüfungsziel war, die Aufgabenerfüllung und ihre Übereinstimmung mit europäischen und nationalen Rechtsnormen zu beurteilen, weiters die zeitgerechte und effiziente Erstellung von Untersuchungsberichten, die Eignung des Personals in quantitativer sowie qualitativer Hinsicht sowie allfällige Interessenkonflikte bei Nebenbeschäftigung. Der überprüfte Zeitraum umfasste die Jahre 2017 bis 2022; in Einzelfällen berücksichtigte der RH auch Sachverhalte außerhalb dieses Zeitraums.

Kurzfassung

Die Sicherheitsuntersuchungsstelle hatte sicherheitskritische Vorfälle, insbesondere Unfälle und schwere Störungen, in den Bereichen Schiene, Schifffahrt, Seilbahnen und Zivilluftfahrt zu untersuchen. Sie übernahm diese Aufgaben mit 1. August 2017 von der vormaligen Bundesanstalt für Verkehr. ([TZ 2](#))

Sowohl im Vorfeld als auch während der Gebarungsüberprüfung ergingen Hinweise an den RH über mögliche Missstände und Unregelmäßigkeiten in der Aufgabenwahrnehmung der Sicherheitsuntersuchungsstelle. Die Hinweise enthielten Informationen, die eingehende Kenntnisse interner Abläufe und Dokumentationssysteme voraussetzten. Der RH überprüfte daher, inwieweit die zur Zeit der Gebarungsüberprüfung vorliegenden Strukturen, Prozesse und Regelwerke geeignet waren, Unregelmäßigkeiten zu erkennen und diesen durch präventive Maßnahmen entgegenzuwirken. Die aus den möglichen Unregelmäßigkeiten resultierenden Vertrauensdefizite wirkten sich nachteilig auf das Arbeitsklima und die Arbeitsperformance der Sicherheitsuntersuchungsstelle aus. ([TZ 1](#), [TZ 12](#), [TZ 13](#), [TZ 14](#), [TZ 20](#), [TZ 23](#), [TZ 28](#))



Rechtlicher Status

Die Sicherheitsuntersuchungsstelle hatte ihre Aufgaben gemäß Unionsrecht und Unfalluntersuchungsgesetz unabhängig wahrzunehmen. In einem Spannungsfeld zu dieser Unabhängigkeit standen interne organisatorische Abhängigkeiten (insbesondere Stellenplan, Personalauswahl, Aus- und Weiterbildung der Untersuchungsbeauftragten) der Sicherheitsuntersuchungsstelle als nachgeordnete Dienststelle des Klimaschutzministeriums. Rechtlich ungeklärt war, welches Verfahrensrecht bei der Abweisung von Anträgen auf Akteneinsicht anzuwenden war und ob bzw. in welcher Form bei Sicherheitsuntersuchungen eingeholte Gutachten gemäß Art. 20 Abs. 5 Bundes-Verfassungsgesetz zu veröffentlichen waren. ([TZ 2](#), [TZ 5](#), [TZ 6](#))

Interne Organisation – Reorganisationskonzept 2020

Die Leitung der Sicherheitsuntersuchungsstelle gelangte Mitte 2020 auf Basis einer internen Evaluierung zur Auffassung, dass die Struktur der Sicherheitsuntersuchungsstelle nur bedingt geeignet erschien, Unfälle und schwere Störungen zeitgerecht, effizient und in der geforderten Qualität untersuchen zu können. Das daraufhin erstellte Reorganisationskonzept realisierten das Klimaschutzministerium und die Sicherheitsuntersuchungsstelle nur in Ansätzen. Ob die Geschäftsordnung der Sicherheitsuntersuchungsstelle, die u.a. wichtige Festlegungen zu Organisation und Arbeitsabläufen enthielt, gültig war, war unsicher. ([TZ 3](#), [TZ 4](#))

Aufgabenwahrnehmung

Die laufenden Sicherheitsuntersuchungen erfolgten nicht in Teams; damit unterblieb ein kontinuierlicher gegenseitiger Erfahrungsaustausch. Dies beeinträchtigte die Effizienz und erhöhte die Durchlaufzeiten, weil die Sicherheitsuntersuchungen bei Abwesenheit der leitenden Untersuchungsbeauftragten ruhten. ([TZ 17](#))

Im Fachbereich Zivilluftfahrt leitete die Sicherheitsuntersuchungsstelle im Zeitraum 2017 bis 2022 bei 59 Vorfällen eine Sicherheitsuntersuchung ein. Die durchschnittliche Untersuchungsdauer für neu eingeleitete Untersuchungen verkürzte sich von 27 Monaten im Jahr 2017 auf 15 Monate im Jahr 2021. Der Zielwert der Untersuchungsdauer lag bei zwölf Monaten. ([TZ 22](#))

Zusätzlich zu den neu eingeleiteten hatte die Sicherheitsuntersuchungsstelle rd. 120 Altfälle aus den Jahren 1999 bis 2016 abzuarbeiten. Der Rückstau resultierte aus Personalengpässen, mangelnder Zuordenbarkeit von Wracks und Wrackteilen sowie dem Verlust von Daten bei der Übertragung der Aufgaben von der vormaligen Bundesanstalt für Verkehr auf die Sicherheitsuntersuchungsstelle. Letztere versuchte durch eine Verbesserung der Lagersystematik, durch die Digitalisierung des Papierarchivs sowie durch ein Ende 2022 entwickeltes „Prüfschema Altfälle“ die Rück-



stände aufzuarbeiten. Sie konnte dadurch die Anzahl offener Altfälle von rd. 120 im Jahr 2016 auf 88 (Stand März 2023) verringern, wenngleich der Wert nach wie vor hoch war und die Wirksamkeit des neuen Prüfschemas zum Abbau von Altfällen noch nicht abschließend beurteilt werden konnte. (TZ 23)

Im Fachbereich Schiene, Schifffahrt, Seilbahnen betrafen alle 27 im überprüften Zeitraum eingeleiteten Untersuchungen den Bereich Schiene. Die durchschnittliche Untersuchsdauer im Zeitraum 2017 bis 2021 betrug 21 Monate. Sechs der eingeleiteten Sicherheitsuntersuchungen waren noch nicht abgeschlossen. 13 der eingeleiteten Sicherheitsuntersuchungen waren nicht verpflichtend durchzuführen. (TZ 24)

Zukauf externer Leistungen

Im Zeitraum 2017 bis 2022 wandte die Sicherheitsuntersuchungsstelle für 84 externe Leistungszüüe, insbesondere Gutachten und Beratungen, 0,59 Mio. EUR auf. Das Volumen der einzelnen Aufträge lag zwischen 100 EUR und 34.000 EUR. Seit 2018 verwendete die Sicherheitsuntersuchungsstelle für die Beauftragung der Sachverständigen- und Beratungsleistungen einen vom Klimaschutzministerium erstellten Musterwerkvertrag. Nicht bei allen Beauftragungen war dokumentiert, ob Vergleichsangebote eingeholt wurden bzw. aus welchen Gründen dies unterblieb. (TZ 20)

Für den Zukauf externer Leistungen (Sachverständigen-Gutachten) im Fachbereich Zivilluftfahrt fielen zwischen 2017 und 2022 rd. 190.000 EUR für die neu eingeleiteten Untersuchungen an. Die Auszahlungen für den Zukauf von externen Leistungen für die Bearbeitung von Altfällen waren mit rd. 360.000 EUR um 89 % höher als bei zeitnah eingeleiteten Untersuchungen. (TZ 22, TZ 23)

Außenauftritt und Webpräsenz

Die Sicherheitsuntersuchungsstelle verfügte – im Gegensatz zu vergleichbaren Sicherheitsuntersuchungsstellen z.B. in Deutschland, Frankreich oder der Schweiz – über keine eigene Webpräsenz, keine eigene E-Mail-Domäne und kein eigenes Briefpapier, aus denen die Identität der Sicherheitsuntersuchungsstelle und deren Unabhängigkeit hervorgingen. (TZ 7)

Personalentwicklung und Recruiting

Die angestrebte Verstärkung der beiden Fachbereiche mit akademisch gebildeten Bediensteten (Verwendungsgruppen v1/A1) konnte nicht realisiert werden. Die Arbeitsplatzbeschreibungen waren großteils veraltet. Für die Sicherheitsuntersuchungsstelle war es zunehmend schwierig, geeignete Untersuchungsbeauftragte zu rekrutieren. Ursachen waren ein starrer Stellenplan und fehlende Aufstiegsmöglichkeiten (Karriereperspektiven). (TZ 8, TZ 9)



Die ab 2018 eingeleitete Ausbildungsoffensive war zweckmäßig, weil sie das Fundament für zuverlässige und effiziente Sicherheitsuntersuchungen bildete. Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung waren jedoch noch keine zwischen Klimaschutzministerium und Sicherheitsuntersuchungsstelle abgestimmte Aus- und Weiterbildungsmatrix sowie keine zentrale Erfassung der absolvierten Aus- und Weiterbildungen (inklusive Erfolgsnachweisen) etabliert. (TZ 10) Bei einer Reisekostenabrechnung aus dem Jahr 2017 waren die eingereichten Belege nur mangelhaft nachvollziehbar. (TZ 11)

Ressourcenerfassung

Innerhalb der Sicherheitsuntersuchungsstelle war kein einheitliches und fachbereichsübergreifendes System zur vollständigen Ressourcenerfassung eingerichtet, insbesondere wurden die Personal- und Zeitressourcen nicht für einzelne Untersuchungsgegenstände, Projekte und Aufgaben erfasst und zugeordnet. (TZ 12)

Die interne Kommunikation mittels Jours fixes war vorrangig auf fachbereichsspezifische Themen (Untersuchungsinhalte) fokussiert, während fachbereichsübergreifende Strategien und Prinzipien über die Ausrichtung und Aufgabenerfüllung der Sicherheitsuntersuchungsstelle in den Hintergrund rückten. (TZ 13)

Nebenbeschäftigte

Bei den Bediensteten der Sicherheitsuntersuchungsstelle kam der sorgsamen Beurteilung der Zulässigkeit von Nebenbeschäftigungen besondere Bedeutung zu. Befangenheiten und/oder Unvereinbarkeiten konnten das Ergebnis von Sicherheitsuntersuchungen in Zweifel ziehen bzw. eine Wiederaufnahme der Untersuchung auslösen. Dies könnte zu erheblichen Mehrkosten für die Sicherheitsuntersuchungsstelle führen. (TZ 14)

Interaktion mit sonstigen Akteuren

Einzelne Formulierungen im Memorandum of Understanding zwischen der Sicherheitsbehörde im Bereich Schiene und der Sicherheitsuntersuchungsstelle waren geeignet, die gesetzlich normierte Unabhängigkeit der Sicherheitsuntersuchungsstelle in Zweifel zu ziehen. Dies betraf z.B. Formulierungen zur Übermittlung von Entwürfen und zu laufenden Besprechungen über Sicherheitsempfehlungen. (TZ 25, TZ 26)

Das Qualitätsmanagement-System war formal nur für Untersuchungen im Bereich des Verkehrsträgers Schiene gültig. Schulungen, die auf die besonderen Compliance-Herausforderungen der Sicherheitsuntersuchungsstelle eingingen, sowie ein internes Hinweisgeber-System fehlten. (TZ 27, TZ 28)



Auf Basis seiner Feststellungen hob der RH folgende Empfehlungen an das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie und an die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes hervor:

ZENTRALE EMPFEHLUNGEN

- Die unionsrechtlich und im Unfalluntersuchungsgesetz normierte Unabhängigkeit der Sicherheitsuntersuchungsstelle wäre durch einen geeigneten organisatorischen Rahmen und Klarstellung der federführenden Verantwortung sicherzustellen. (TZ 2)
- Das vorhandene Reorganisationskonzept wäre auf der Grundlage von Nutzen–Kosten–Erwägungen zu aktualisieren und umzusetzen. Dabei wäre der Fokus auf eine unabhängige und qualitativ hochwertige Aufgabenerfüllung durch die Sicherheitsuntersuchungsstelle zu legen. (TZ 3)
- Es wären die Rechtsunsicherheiten in Bezug auf die von der Sicherheitsuntersuchungsstelle anzuwendenden verfahrensrechtlichen Bestimmungen zu beseitigen. Dabei wären eine rechtskonforme Vorgehensweise bei Sicherheitsuntersuchungen und die gebotene Unabhängigkeit der Sicherheitsuntersuchungsstelle sicherzustellen. (TZ 5)
- Eine gemeinsame Aus– und Weiterbildungsmatrix für die Untersuchungsbeauftragten der Sicherheitsuntersuchungsstelle wäre zu erarbeiten. Ebenso wären die absolvierten Aus– und Weiterbildungen sowie die Erfolgsnachweise zentral zu erfassen (vorzugsweise im bereits vorhandenen Elektronischen Bildungsmanagement (E–BM) des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie). Zudem wäre auf einen zügigen Fortschritt und den Abschluss der Studien zu achten. (TZ 10)
- Unvereinbarkeiten im Zusammenhang mit Nebenbeschäftigung der Bediensteten der Sicherheitsuntersuchungsstelle wären sorgfältig zu prüfen. Sofern eine Nebenbeschäftigung die Bediensteten an der Erfüllung ihrer dienstlichen Aufgaben hindert, die Vermutung einer Befangenheit hervorruft oder sonstige wesentliche dienstliche Interessen gefährdet, wäre die Ausübung dieser Nebenbeschäftigung zu untersagen. (TZ 14)



Zahlen und Fakten zur Prüfung

Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes	
wesentliche Rechtsgrundlagen	
allgemein	Bundesgesetz über die unabhängige Sicherheitsuntersuchung von Unfällen und Störungen (Unfalluntersuchungsgesetz), BGBl. I 123/2005 i.d.g.F.
Fachbereich Zivilluftfahrt	<ul style="list-style-type: none"> Verordnung (EU) 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Oktober 2010 über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt Luftfahrtgesetz (LFG), BGBl. 253/1957 i.d.g.F. Verordnung (EU) 376/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die Meldung, Analyse und Weiterverfolgung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt Anhang 13 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt (ICAO Annex 13), Aircraft accident inquiry (Flugunfalluntersuchung)
Fachbereich Schiene, Schifffahrt, Seilbahnen	<ul style="list-style-type: none"> Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über Eisenbahnsicherheit Durchführungsverordnung (EU) 2020/572 der Kommission vom 24. April 2020 über die zu befolgende Berichterstattungsstruktur für Berichte über die Untersuchung von Eisenbahnunfällen und –störungen Eisenbahngesetz 1957 (EisbG), BGBl. 60/1957 i.d.g.F. Schifffahrtsgesetz (SchFG), BGBl. I 62/1997 i.d.g.F. Seilbahngesetz 2003 (SeilbG), BGBl. I 103/2003 i.d.g.F.
Organisation	nachgeordnete Dienststelle des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
Aufgaben	Untersuchung von Unfällen und Störungen in den Bereichen Zivilluftfahrt, Schiene, Schifffahrt, Seilbahnen, Feststellung der möglichen Ursachen und Ausarbeitung von Sicherheitsempfehlungen zur Vermeidung zukünftiger gleichartiger oder ähnlich gelagerter Vorfälle; die Klärung von Schuld- oder Haftungsfragen gehört nicht zu den Aufgaben der Sicherheitsuntersuchungsstelle



Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes							
Gebarung	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Veränderung 2018 bis 2022
in Mio. EUR						in %	
Budget (Bundesvoranschlag)	- ¹	3,04	2,96	2,72	2,87	3,12	2,6
Budgetvollzug (Zahlungen)	0,85 ²	2,52	2,49	2,33	2,23	2,35	-6,7
<i>davon</i>							
<i>Personalausgaben</i>	0,58 ²	1,43	1,65	1,79	1,79	1,87	30,8
<i>Sachausgaben</i>	0,27 ²	1,09	0,84	0,54	0,44	0,48	-56,0
zusätzliche Auszahlungen des Klimaschutzministeriums	0,03 ²	0,12	0,19	0,23	0,15	0,18	50,0
in Vollbeschäftigungäquivalenten im Jahresdurchschnitt							
Personal	26,5 ²	27,8	28,3	28,1	26,9	26,1	-6,1
<i>Untersuchungen</i>	Anzahl (über alle Fachbereiche) ³						Veränderung 2017 bis 2022
eingelangte Meldungen	5.903	9.567	11.844	6.789	8.686	11.338 ⁴	92,1
eingeleitete Untersuchungen	34	14	16	7	8	7	-79,4
Untersuchungsberichte	30	39	37	40	40	36	20,0
<i>davon</i>							
<i>Zwischenberichte</i>	9	24	22	24	26	20	122,2
<i>endgültige Berichte</i>	21	15	15	16	14	16	-23,8

Rundungsdifferenzen möglich

Quellen: BMK; Sicherheitsuntersuchungsstelle

¹ kein korrespondierender Budgetwert für 2017, Errichtung der Sicherheitsuntersuchungsstelle mit 1. August 2017² Rumpfjahr: Zahlen gültig für den Zeitraum 1. August bis 31. Dezember 2017³ Die Auswertungen zu Untersuchungen beziehen sich auf das Gesamtjahr 2017.⁴ vorläufige Werte aufgrund der Umstellung der ECCAIRS-Datenbank (Basis für Vorfallmeldungen)



Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes



Prüfungsablauf und –gegenstand

1 (1) Der RH überprüfte von November 2022 bis März 2023 die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes (in der Folge: **Sicherheitsuntersuchungsstelle**) – sie war eine nachgeordnete Dienststelle des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie – sowie das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie selbst im Hinblick auf die Tätigkeit der Sicherheitsuntersuchungsstelle.

Der überprüfte Zeitraum umfasste die Jahre 2017 bis 2022; in Einzelfällen berücksichtigte der RH auch Sachverhalte außerhalb dieses Zeitraums.

Ziel der Gebarungsüberprüfung war die Beurteilung folgender Themen:

- die Erfüllung der in europäischen Rechtsnormen und im Unfalluntersuchungsgesetz¹ festgelegten Rahmenbedingungen (insbesondere hinsichtlich der Unabhängigkeit),
- die Aufgabenwahrnehmung der Sicherheitsuntersuchungsstelle, die dafür eingesetzten Ressourcen sowie allfällige Verbesserungen gegenüber der früheren Organisation als Teilbereich der vormaligen Bundesanstalt für Verkehr,
- die zeitgerechte und effiziente Erstellung von Untersuchungsberichten sowie Ursachen von Verzögerungen,
- das Personal der Sicherheitsuntersuchungsstelle und ob es in quantitativer und qualitativer Hinsicht geeignet war, die im Unfalluntersuchungsgesetz normierten Aufgaben zu erfüllen, sowie
- die Nebenbeschäftigung des Personals in Bezug auf den Genehmigungsprozess und das Bestehen von Interessenkonflikten und/oder sonstigen Unvereinbarkeiten.

Von der Prüfung nicht umfasst war die inhaltliche Beurteilung der Untersuchungsberichte bzw. der Sicherheitsempfehlungen der Sicherheitsuntersuchungsstelle.

(2) Die Sicherheitsuntersuchungsstelle übernahm mit 1. August 2017 die Aufgaben des Bereichs Sicherheitsuntersuchungen der vormaligen Bundesanstalt für Verkehr (siehe dazu den Bericht des RH „Bundesanstalt für Verkehr“, Reihe Bund 2018/48).

(3) Die Angelegenheiten der Sicherheitsuntersuchungsstelle ressortierten bis zur Bundesministeriengesetz–Novelle 2020² zum Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, seither zum Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (in der Folge beide: **Klimaschutzministerium**).

¹ BGBI. I 123/2005 i.d.g.F.

² BGBI. I 8/2020



(4) Sowohl im Vorfeld als auch während der Gebarungsüberprüfung ergingen Hinweise an den RH, die auf mögliche Missstände und Unregelmäßigkeiten im Rahmen der Aufgabenwahrnehmung der Sicherheitsuntersuchungsstelle hindeuteten. Die Hinweise enthielten Informationen, die eingehende Kenntnisse interner Abläufe und Dokumentationssysteme voraussetzten. Der RH überprüfte, inwieweit die zur Zeit der Gebarungsüberprüfung vorliegenden Strukturen, Prozesse und Regelwerke geeignet waren, etwaige Unregelmäßigkeiten zu erkennen und diesen durch präventive Maßnahmen entgegenzuwirken. Der RH verwies dazu insbesondere auf seine Ausführungen in TZ 12, TZ 14, TZ 20, TZ 23 sowie TZ 28.

(5) Zu dem im August 2023 übermittelten Prüfungsergebnis nahmen das Klimaschutzministerium und die Sicherheitsuntersuchungsstelle im November 2023 Stellung. Die Stellungnahme des Klimaschutzministeriums schloss dabei – in einem eigenen Abschnitt – die Stellungnahme der Sicherheitsuntersuchungsstelle mit ein. Der RH erstattete seine Gegenäußerungen im Februar 2024.

(6) Die Sicherheitsuntersuchungsstelle führte in ihren Vorbemerkungen zur Stellungnahme aus, dass sie bereits seit dem RH-Bericht „Bundesanstalt für Verkehr“ (Reihe Bund 2018/48) damit begonnen habe, die damals an sie adressierten Empfehlungen umzusetzen, wobei ein Schwerpunkt auf die Abarbeitung der seit 1999 unerledigten Altfälle im Bereich der Zivilluftfahrt gelegen sei. Die daraus resultierenden Belastungen seien einer der Hauptgründe gewesen, warum zur Zeit der gegenständlichen Gebarungsüberprüfung immer noch „zahlreiche Herausforderungen“ unlöst gewesen seien, wenngleich der RH erfreulicherweise auch Fortschritte – etwa die Verkürzung der durchschnittlichen Dauer der seit 2017 eingeleiteten Untersuchungen im Bereich Zivilluftfahrt von 27 auf 15 Monate – gewürdigt habe (TZ 22, TZ 23).

Die im Vorfeld und während der Gebarungsüberprüfung ergangenen Hinweise über mögliche Missstände und Unregelmäßigkeiten in der Aufgabenwahrnehmung der Sicherheitsuntersuchungsstelle hätten zu keiner konkreten Feststellung geführt, wonach diese Vorwürfe zutreffend seien. An der Verbesserung der Strukturen, Prozesse und Regelwerke werde fortlaufend gearbeitet; der vorliegende Bericht des RH biete eine wertvolle Hilfestellung dabei.



Organisation der Sicherheitsuntersuchungsstelle

Organisatorische Einbettung in das Klimaschutzministerium

2.1 (1) Sicherheitsuntersuchungsstelle (allgemein)

Die Sicherheitsuntersuchungsstelle war eine ständig eingerichtete unabhängige Stelle, die Vorfälle (insbesondere Unfälle und schwere Störungen) in den Bereichen Zivilluftfahrt, Schiene, Schifffahrt, Seilbahnen³ zu untersuchen hatte. Sie übernahm mit 1. August 2017 die Aufgaben des Bereichs Sicherheitsuntersuchungen der vormaligen Bundesanstalt für Verkehr.

Sicherheitsuntersuchungen hatten das ausschließliche Ziel, die möglichen Ursachen eines Vorfalls festzustellen, um Sicherheitsempfehlungen erarbeiten zu können, die zukünftig zur Vermeidung gleichartiger oder ähnlich gelagerter Vorfälle beitragen sollen. Das Verfahren war nicht öffentlich und diente ausdrücklich nicht dazu, Schuld- oder Haftungsfragen zu klären.⁴

(2) Rechtliche und organisatorische Einbettung

(a) Das Unionsrecht⁵ und das Unfalluntersuchungsgesetz⁶ legten fest, dass die Sicherheitsuntersuchungsstelle funktionell und organisatorisch unabhängig von allen Behörden und Parteien sowie von öffentlichen und privaten Stellen, deren Interessen mit den Aufgaben einer Sicherheitsuntersuchungsstelle kollidieren könnten, zu agieren hatte. Sie hatte überdies ihre Aufgaben unabhängig wahrzunehmen, die Untersuchungsbeauftragten waren bei der Durchführung ihrer Sicherheitsuntersuchungen weisungsfrei gegenüber Organen außerhalb der Sicherheitsuntersuchungsstelle.

³ § 3 Abs. 2 Unfalluntersuchungsgesetz

⁴ Die Verordnung (EU) 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Oktober 2010 präzisierte dazu in Art. 2, dass die Ermittlung der Ursachen nicht die Feststellung einer Schuld oder einer administrativen, zivilrechtlichen oder strafrechtlichen Haftung implizierte. Art. 5 Abs. 5 Verordnung (EU) 996/2010 ergänzte, dass die Sicherheitsuntersuchungen auf keinen Fall darauf abzielen durften, die Schuld- oder Haftungsfrage zu klären. Sie waren unabhängig und getrennt von Justiz- oder Verwaltungsverfahren und ohne Präjudizierung solcher Verfahren zur Feststellung des Verschuldens oder der Haftung durchzuführen.

⁵ Art. 3 Abs. 2 und Art. 4 Abs. 6 lit. b Verordnung (EU) 996/2010

⁶ §§ 2 Abs. 2 und Abs. 3 Unfalluntersuchungsgesetz



(b) Die Sicherheitsuntersuchungsstelle war als nachgeordnete Dienststelle des Klimaschutzministeriums eingerichtet und laut dessen Geschäftsordnung der Sektion IV (Verkehr) zugeordnet. Darüber hinaus waren folgende Abteilungen im Klimaschutzministerium für folgende Belange der Sicherheitsuntersuchungsstelle verantwortlich:

- für die Personalagenden – im Zusammenwirken mit der Leitung der Sicherheitsuntersuchungsstelle – die Abteilung Präsidium 1 (Personalangelegenheiten),
- für budgetäre Angelegenheiten – u.a. auch für Reisekosten – die Abteilung Präsidium 5 (Budget, Controlling und Support) sowie
- für die Aus- und Weiterbildung die Abteilung Präsidium 7 (Aus- und Weiterbildung).

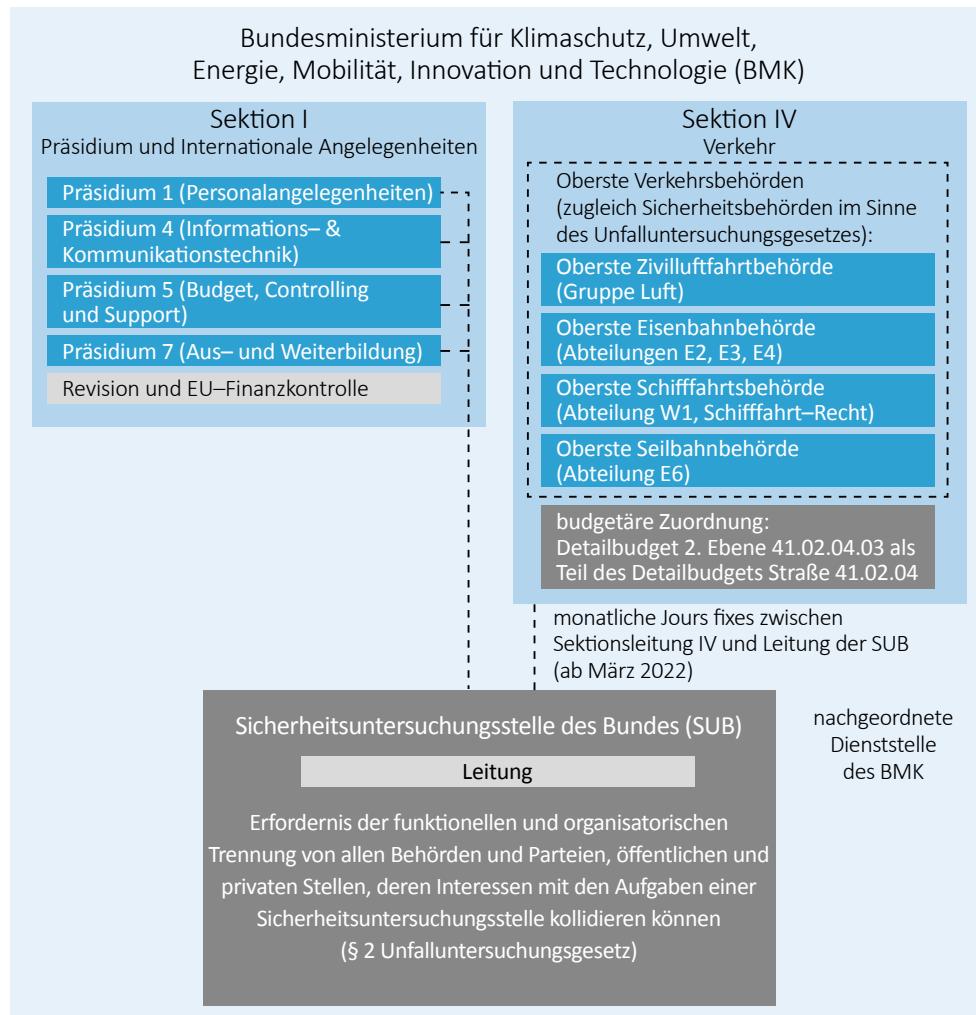
Ebenso waren die für die jeweiligen Untersuchungsbereiche maßgeblichen Obers-ten Verkehrsbehörden (sie galten als Sicherheitsbehörden im Sinne des Unfallunter- suchungsgesetzes; siehe Abbildung 1) ebenfalls im Klimaschutzministerium ein- gegliedert (TZ 25).

Dies bedeutete, dass die Sicherheitsuntersuchungsstelle in diesen Bereichen nicht völlig unabhängig agieren konnte. Vielmehr erforderte die Wahrung der gesetzlich normierten Unabhängigkeit einen geeigneten organisatorischen Rahmen und klare Regelungen hinsichtlich etwaiger Interaktionen.



Die folgende Abbildung zeigt die Einbettung der Sicherheitsuntersuchungsstelle in die Organisationsstruktur des Klimaschutzministeriums:

Abbildung 1: Einbettung der Sicherheitsuntersuchungsstelle in das Klimaschutzministerium; Stand März 2023



Quellen: BMK; Sicherheitsuntersuchungsstelle; Darstellung: RH

2.2 Der RH wies kritisch darauf hin, dass interne Abhängigkeiten (insbesondere Stellenplan, Personalauswahl, Aus- und Weiterbildung der Untersuchungsbeauftragten) der Sicherheitsuntersuchungsstelle als nachgeordnete Dienststelle des Klimaschutzministeriums in einem Spannungsfeld zu der unionsrechtlich und im Unfalluntersuchungsgesetz normierten Unabhängigkeit standen.

Er empfahl dem Klimaschutzministerium und der Sicherheitsuntersuchungsstelle, die unionsrechtlich und im Unfalluntersuchungsgesetz normierte Unabhängigkeit der Sicherheitsuntersuchungsstelle durch einen geeigneten organisatorischen Rahmen und Klarstellung der federführenden Verantwortung sicherzustellen.

2.3 Das Klimaschutzministerium und die Sicherheitsuntersuchungsstelle nahmen in ihren Stellungnahmen die Empfehlung des RH zustimmend zur Kenntnis.

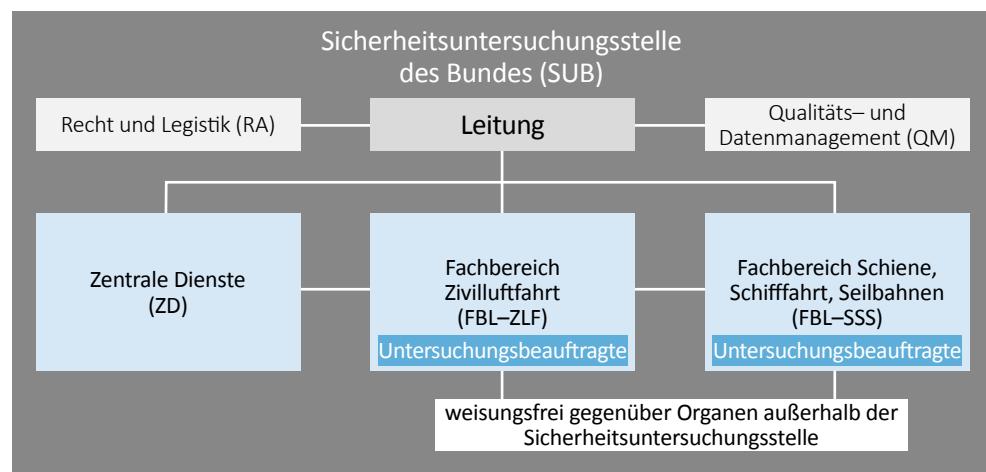
Interne Organisation – Reorganisationskonzept 2020

3.1 (1) Die Sicherheitsuntersuchungsstelle verfügte über eine eigene Leitung, die das Klimaschutzministerium bestellte. Innerhalb der Sicherheitsuntersuchungsstelle bestanden zwei – weitgehend unabhängig voneinander agierende – Fachbereiche:

- der Fachbereich Zivilluftfahrt und
- der Fachbereich Schiene, Schifffahrt, Seilbahnen.

Daneben waren die bereichsübergreifenden Organisationseinheiten Recht und Legistik, Qualitäts- und Datenmanagement sowie Zentrale Dienste eingerichtet. Letzterer oblagen z.B. die Buchhaltung, das Controlling sowie die Vorbereitung und Ausfertigung von Werkverträgen für zugekauft Sachverständigenleistungen:

Abbildung 2: Interne Organisation der Sicherheitsuntersuchungsstelle; Stand März 2023



Quelle: Sicherheitsuntersuchungsstelle; Darstellung: RH

(2) Der RH hatte bereits in seinem Bericht „Bundesanstalt für Verkehr“ (Reihe Bund 2018/48) zahlreiche Problemfelder bei der vormalig dort integrierten Sicher-



heitsuntersuchungsstelle festgestellt (Mängel in der Aufgabenwahrnehmung, lange Verfahrensdauer bei Sicherheitsuntersuchungen, Defizite hinsichtlich der Unabhängigkeit etc.).

(3) Bis 2019 verdichtete sich der Anpassungsbedarf in der Organisation sowie in der quantitativen und qualitativen Personalausstattung. Überdies war die Sicherheitsuntersuchungsstelle wegen der langen Dauer von Unfalluntersuchungen und wegen Mängeln bei der Erstellung einzelner Untersuchungsberichte medial mit negativer Berichterstattung konfrontiert.

(4) Reorganisationskonzept

(a) Eine im ersten Halbjahr 2020 durch die Sicherheitsuntersuchungsstelle eingeleitete Evaluierung zeigte „zum Teil schwere Mängel in Bezug auf klare Regelungen“ zur Befangenheit von Untersuchungsbeauftragten sowie die sichere Verwahrung von Untersuchungsgegenständen auf. Die Evaluierung ortete auch „inadäquate Herangehensweisen bei technischen Untersuchungen, die auf unsystematische Durchführung und Lücken im Fachwissen der Untersuchungsbeauftragten hindeuteten“.

Zusammenfassend gelangte die Leitung der Sicherheitsuntersuchungsstelle aufgrund der Evaluierungsergebnisse zur Auffassung, dass die Struktur der Sicherheitsuntersuchungsstelle nur bedingt geeignet erschien, eine zeitgerechte und effiziente Untersuchung von Unfällen und schweren Störungen mit entsprechender Qualität durchführen zu können. Ebenso reiche die Qualifikation der Untersuchungsbeauftragten großteils noch nicht aus, um ohne Zukauf von externem Fachwissen qualitativ hochwertige Untersuchungen durchzuführen. Aufgrund der bestehenden Organisationsstruktur könne auch keine fachspezifische Spezialisierung der Untersuchungsbeauftragten durch ein zielgerichtetes Aus- und Weiterbildungskonzept erfolgen.

(b) Die Leitung der Sicherheitsuntersuchungsstelle erarbeitete daraufhin Mitte 2020 ein Reorganisationskonzept. Dieses verfolgte das Ziel, ein abgestimmtes Verhältnis aus qualifizierten und spezialisierten Fachkräften in allen Fachbereichen herzustellen, um eine unabhängige, effiziente und den Qualitätsansprüchen genügende Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes zu etablieren. So sah das Reorganisationskonzept für den Fachbereich Zivilluftfahrt eine Spartenteilung in drei Bereiche vor⁷. Ebenso waren eine bereichsübergreifende Meldestelle für Vorfälle sowie die Stärkung der Bereiche Logistik sowie Qualitäts- und Datenmanagement vorgesehen.

⁷ (1) Flächenflugzeuge mit mehr als 5,7 t Höchstabfluggewicht, (2) Flächenflugzeuge mit bis zu 5,7 t Höchstabfluggewicht und (3) sonstige Luftfahrzeuge sowie Drehflügler (Hubschrauber, Tragschrauber und dergleichen)



Das Reorganisationskonzept zielte weiters auf eine Professionalisierung des Personals ab. In Leitungspositionen sollten vorzugsweise Akademikerinnen bzw. Akademiker eingesetzt werden. Durch die geplante Erhöhung des Personalstands auf bis zu 40 Bedienstete und die geplante Aufwertung von Planstellen ergaben sich erwartete Steigerungen der jährlichen Personalkosten um rd. 600.000 EUR; diesen Kostensteigerungen stellte die Sicherheitsuntersuchungsstelle mögliche Kostenreduktionen beim Zukauf von externem Fachwissen um bis zu rd. 500.000 EUR pro Jahr gegenüber. Es war geplant, den Reorganisationsvorschlag einem nicht näher bezeichneten Lenkungsausschuss im Klimaschutzministerium zuzuleiten.

Nach übereinstimmenden Angaben des Klimaschutzministeriums und der Sicherheitsuntersuchungsstelle sei das Reorganisationskonzept wegen mangelnder Dringlichkeit sowie begrenzt verfügbarer zusätzlicher Planstellen bis zur Zeit der Gebarungsüberprüfung nur in einzelnen Punkten realisiert worden. Es war gelungen, die Aus- und Weiterbildung zu intensivieren und eine Planstelle im Bereich Recht und Logistik zu schaffen. Ab Mitte 2020 hatte die Sicherheitsuntersuchungsstelle das Reorganisationskonzept – nicht zuletzt auch wegen Einschränkungen infolge der COVID-19-Pandemie – nicht mehr mit Nachdruck weiterverfolgt.

3.2 Der RH kritisierte, dass zahlreiche Problemfelder, die er bereits in seinem Bericht „Bundesanstalt für Verkehr“ (Reihe Bund 2018/48) bei der vormaligen Sicherheitsuntersuchungsstelle thematisiert hatte – auch nach der Neuaufstellung der Sicherheitsuntersuchungsstelle, damit seit mehr als fünf Jahren – nicht zufriedenstellend gelöst worden waren.

Der RH anerkannte, dass die Sicherheitsuntersuchungsstelle Überlegungen zur notwendigen Reorganisation und zur Professionalisierung der Aufgabenerfüllung anstellte. Zugleich merkte er kritisch an, dass die den erwarteten Mehrkosten gegenüber gerechneten Einsparungen von bis zu 500.000 EUR je Jahr zu hoch angesetzt waren, weil im Zeitraum 2017 bis 2022 Sachverständigenleistungen in der Größenordnung von jährlich durchschnittlich rd. 100.000 EUR angefallen waren (TZ 20).

Die Umstände, dass das Klimaschutzministerium den Reorganisationsvorschlägen bislang keine Priorität einräumte und die Sicherheitsuntersuchungsstelle ihr Reorganisationskonzept nicht mit Nachdruck weiterverfolgte, führten dazu, dass die im Reorganisationskonzept angeführten Defizite großteils bis zur Zeit der Gebarungsüberprüfung weiter bestanden.

Der RH verwies dazu auf seine Ausführungen und Empfehlungen zur Personalentwicklung (TZ 8) und zu den Altfällen (TZ 23).



Er empfahl dem Klimaschutzministerium und der Sicherheitsuntersuchungsstelle, das vorhandene Reorganisationskonzept auf der Grundlage von Nutzen–Kosten–Erwägungen zu aktualisieren und umzusetzen. Dabei wäre der Fokus auf eine unabhängige und qualitativ hochwertige Aufgabenerfüllung durch die Sicherheitsuntersuchungsstelle zu legen.

3.3 (1) Das Klimaschutzministerium nahm in seiner Stellungnahme die Empfehlung zustimmend zur Kenntnis.

(2) Laut Stellungnahme der Sicherheitsuntersuchungsstelle werde das vorhandene Reorganisationskonzept evaluiert. Die Umsetzung erfolge gemeinsam mit dem Klimaschutzministerium.

Geschäftsordnung

4.1 Da das Unfalluntersuchungsgesetz keine näheren Bestimmungen zur Erlassung und/oder Genehmigung einer Geschäftsordnung der Sicherheitsuntersuchungsstelle enthielt, leitete die Sicherheitsuntersuchungsstelle das Recht und auch die Pflicht ab, selbst eine Geschäftsordnung zu erstellen. Sie übermittelte Mitte 2020 den Entwurf einer Geschäftsordnung mit dem Ersuchen um inhaltliche Prüfung an die Abteilung Revision und EU–Finanzkontrolle im Klimaschutzministerium. Diese leitete das Geschäftsstück an die zuständigen Sektionsleitungen I und IV „zur Information“ weiter. Eine formale Rückmeldung unterblieb. Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung bestanden Unsicherheiten, ob die Geschäftsordnung in der Fassung von Mitte 2020 Gültigkeit entfaltete.

4.2 Vor dem Hintergrund, dass die Geschäftsordnung der Sicherheitsuntersuchungsstelle wichtige Festlegungen u.a. zu Organisation und Arbeitsabläufen enthielt (z.B. zum Qualitätsmanagement–System, [TZ 27](#)), bemängelte der RH den unklaren Status im Hinblick auf die Gültigkeit und Verbindlichkeit der Geschäftsordnung.

Er empfahl dem Klimaschutzministerium und der Sicherheitsuntersuchungsstelle, ehestmöglich die Verbindlichkeit und Gültigkeit der Geschäftsordnung der Sicherheitsuntersuchungsstelle sicherzustellen.

4.3 (1) Das Klimaschutzministerium teilte in seiner Stellungnahme mit, dass die Umsetzung der Empfehlung bereits aufgenommen worden sei.

(2) Laut Stellungnahme der Sicherheitsuntersuchungsstelle werde die Geschäftsordnung noch im vierten Quartal 2023 dem Klimaschutzministerium vorgelegt.



Rechtlicher Status

Behördenstatus und Akteneinsicht

5.1 (1) Die Verfahren zur Durchführung von Sicherheitsuntersuchungen waren nicht öffentlich⁸. Anträge auf Akteneinsicht in Untersuchungsverfahren durch Verfahrensbeteiligte beantwortete die Sicherheitsuntersuchungsstelle stets mit informellen Schreiben, wonach eine Akteneinsicht nicht vorgesehen sei. Zugleich war unklar, ob es sich bei der Sicherheitsuntersuchungsstelle formell um eine Behörde handelt oder nicht.

(2) Um in dieser Frage Klarheit zu bekommen, ersuchten die Abteilung Revision und EU-Finanzkontrolle des Klimaschutzministeriums (im Juni 2022) und die Sicherheitsuntersuchungsstelle (im Juli 2022) die Finanzprokurator um eine rechtliche Beurteilung der Tätigkeit der Sicherheitsuntersuchungsstelle. In einem Memo vom August 2022 vertrat die Finanzprokurator die Rechtsansicht, dass selbst unzulässige Anträge stets mit einem Bescheid zurückzuweisen seien. Da es sich bei der Sicherheitsuntersuchungsstelle nicht um eine Behörde handle, die Bescheide erlassen könne, seien solche Anträge von der zuständigen Sicherheitsbehörde (d.h. der jeweils fachlich zuständigen Obersten Verkehrsbehörde im Klimaschutzministerium) bescheidmäßig zurückzuweisen.

Die Sicherheitsuntersuchungsstelle zweifelte die Rechtmäßigkeit dieser Vorgehensweise an, zumal sie – aufgrund unionsrechtlicher Festlegungen⁹ und aufgrund des Unfalluntersuchungsgesetzes – von den Sicherheitsbehörden unabhängig sein müsse, weil diese in der Regel selbst Beteiligte im Untersuchungsverfahren waren¹⁰. Zur finalen Klärung dieser verfahrensrechtlichen Fragen war geplant, dass das Klimaschutzministerium und die Sicherheitsuntersuchungsstelle im Frühjahr 2023 den Verfassungsdienst im Bundeskanzleramt um ein Rechtsgutachten ersuchen.

5.2 Der RH wies kritisch darauf hin, dass ungeklärt war, welche verfahrensrechtlichen Bestimmungen die Sicherheitsuntersuchungsstelle bei der Abweisung von Anträgen auf Akteneinsicht anzuwenden hatte. Es galt zugleich die im Unionsrecht und im Unfalluntersuchungsgesetz normierte Unabhängigkeit der Sicherheitsuntersuchungsstelle – insbesondere die Unabhängigkeit von den Sicherheitsbehörden – zu beachten.

⁸ § 6 Abs. 3 Unfalluntersuchungsgesetz

⁹ Art. 4 Abs. 2 Verordnung (EU) 996/2010: „Die Sicherheitsuntersuchungsstelle muss funktionell insbesondere von jenen Luftfahrtbehörden, die für die Lufttüchtigkeit, die Zulassung, den Flugbetrieb, die Instandhaltung, die Erteilung von Erlaubnissen, die Flugverkehrskontrolle und den Flughafenbetrieb zuständig sind, sowie allgemein von allen anderen Beteiligten oder Einrichtungen, deren Interessen oder Auftrag mit der Aufgabe der Sicherheitsuntersuchungsstelle kollidieren oder ihre Objektivität beeinflussen könnten, unabhängig sein.“

¹⁰ Die Sicherheitsuntersuchungen der Sicherheitsuntersuchungsstelle mussten z.B. auch allfällige Versäumnisse der Sicherheitsbehörden im Zuge ihrer Aufsichtstätigkeiten mitbetrachten.



Zugleich anerkannte der RH, dass sowohl das Klimaschutzministerium als auch die Sicherheitsuntersuchungsstelle darum bemüht waren, die bestehenden Rechtsunsicherheiten durch die Einholung rechtlicher Expertise zu klären.

Der RH empfahl dem Klimaschutzministerium und der Sicherheitsuntersuchungsstelle, die Rechtsunsicherheiten in Bezug auf die von der Sicherheitsuntersuchungsstelle anzuwendenden verfahrensrechtlichen Bestimmungen zu beseitigen. Dabei wären eine rechtskonforme Vorgehensweise bei Sicherheitsuntersuchungen und die gebotene Unabhängigkeit der Sicherheitsuntersuchungsstelle sicherzustellen.

5.3 (1) Das Klimaschutzministerium nahm in seiner Stellungnahme die Empfehlung zustimmend zur Kenntnis. Es befindet sich hierzu in Abstimmung mit dem Verfassungsdienst im Bundeskanzleramt.

(2) Laut Stellungnahme der Sicherheitsuntersuchungsstelle habe das Klimaschutzministerium Rechtsfragen zur Behördenqualität der Sicherheitsuntersuchungsstelle sowie ihrer Untersuchungsberichte, Rechtsakte und Verfahren an den Verfassungsdienst im Bundeskanzleramt übermittelt. Dieser habe festgehalten, dass Art. 20 Abs. 2 Z 1 Bundes-Verfassungsgesetz (**B-VG**)¹¹ zur Weisungsfreistellung von Organen für die sachverständige Prüfung ermächtigte und diese Bestimmung auf die Sicherheitsuntersuchungsstelle anwendbar sei. Gemäß Unfalluntersuchungsgesetz hätten die Sicherheitsuntersuchungsstelle und deren Organe sämtliche Verfahrensschritte eigenverantwortlich wahrzunehmen. Es finde sich auch kein Hinweis, dass die Sicherheitsuntersuchungsstelle bloß für das Klimaschutzministerium handle. Der Verfassungsdienst gehe davon aus, dass der Sicherheitsuntersuchungsstelle Behördenegenschaft im Bereich der Hoheitsverwaltung zukomme. Da Sicherheitsuntersuchungen in einen „Untersuchungsbericht“ ohne normativen Charakter mündeten, unterlagen die vorgelagerten Verfahrensschritte aber nicht dem Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetz 1991¹².

Durch die Klärung des rechtlichen Status der Sicherheitsuntersuchungsstelle sei somit ein geeigneter, die Unabhängigkeit der Sicherheitsuntersuchungsstelle stärkender Handlungsrahmen vorgegeben worden.

¹¹ BGBI. 1/1930 i.d.g.F.

¹² BGBI. 51/1991 i.d.g.F.



Veröffentlichungspflichten

6.1 Seit 1. Jänner 2023 hatten gemäß Art. 20 Abs. 5 B–VG¹³ alle mit Aufgaben der Bundes-, Landes- und Gemeindeverwaltung betrauten Organe in Auftrag gegebene Studien, Gutachten und Umfragen samt den dafür angefallenen Kosten zu veröffentlichen. Nicht zu veröffentlichen waren¹⁴ sie u.a. dann, wenn die Geheimhaltung zur Vorbereitung einer Entscheidung oder im überwiegenden Interesse der Parteien erforderlich war.

Für die Sicherheitsuntersuchungsstelle ergab sich somit die Frage, ob bzw. in welcher Form im Rahmen von Sicherheitsuntersuchungen eingeholte Gutachten der Veröffentlichungspflicht unterlagen. Denn diese Gutachten enthielten regelmäßig personenbezogene und/oder besonders schutzwürdige personenbezogene Daten, sensible Sicherheitsinformationen oder sonstige Tatsachen, deren Geheimhaltung im überwiegenden Interesse eines Beteiligten oder der Sicherheitsuntersuchung geboten war.

6.2 Der RH wies darauf hin, dass unklar war, ob und inwieweit die Ausnahmen von der Veröffentlichungspflicht gemäß Art. 20 Abs. 5 B–VG für die von der Sicherheitsuntersuchungsstelle beauftragten Studien, Gutachten und Umfragen Anwendung fanden. Im Falle der Anwendung von Art. 20 Abs. 5 B–VG war unklar, wie die im Unionsrecht und im Unfalluntersuchungsgesetz normierten Geheimhaltungsinteressen geschützt werden können (z.B. durch Unkenntlichmachung von Worten, Wortgruppen bzw. Passagen). Die Geheimhaltungsinteressen betrafen insbesondere den Schutz personenbezogener und/oder besonders schutzwürdiger personenbezogener Daten, sensibler Sicherheitsinformationen oder sonstiger Tatsachen, deren Geheimhaltung im überwiegenden Interesse eines Beteiligten oder der Sicherheitsuntersuchung geboten war.

Der RH empfahl dem Klimaschutzministerium und der Sicherheitsuntersuchungsstelle, – mit Blick auf das Spannungsdreieck zwischen Veröffentlichungspflichten, datenschutzrechtlichen Aspekten sowie Geheimhaltung der im überwiegenden Interesse eines Beteiligten oder der Sicherheitsuntersuchung liegenden Daten – ehestmöglich zu klären, ob und wie die Sicherheitsuntersuchungsstelle die Veröffentlichungspflichten gemäß Art. 20 Abs. 5 B–VG rechtskonform zu vollziehen hat.

6.3 (1) Das Klimaschutzministerium nahm in seiner Stellungnahme die Empfehlung zustimmend zur Kenntnis.

¹³ hier i.d.F. BGBl. I 141/2022 (Art. 1 Z 1)

¹⁴ Ausnahmetatbestände gemäß Art. 20 Abs. 3 B–VG



(2) Laut Stellungnahme der Sicherheitsuntersuchungsstelle werde sie das Klimaschutzministerium zeitnah mit der Umsetzung der Empfehlung befassen und dabei ihren Standpunkt zur Beurteilung darlegen.

6.4 Der RH betonte gegenüber dem Klimaschutzministerium und der Sicherheitsuntersuchungsstelle, dass die Veröffentlichungspflichten gemäß Art. 20 Abs. 5 B–VG bereits seit 1. Jänner 2023 in Kraft standen und die Auslegung und Anwendung der Bestimmung dringend zu klären wären. Zugleich erinnerte er an die Ausführungen der Sicherheitsuntersuchungsstelle in ihrer Stellungnahme zu TZ 5, wonach durch die Klärung des rechtlichen Status der Sicherheitsuntersuchungsstelle ein geeigneter, die Unabhängigkeit der Sicherheitsuntersuchungsstelle stärkender Handlungsräume vorgegeben sei.

Webpräsenz und Außenauftakt

7.1 (1) Webpräsenz (Website)

Die Sicherheitsuntersuchungsstelle verfügte über keinen eigenständigen Webauftritt. Im Gegensatz dazu betrieben vergleichbare europäische Sicherheitsuntersuchungsstellen eigene Websites, etwa die Sicherheitsuntersuchungsstelle in der Schweiz (SUST)¹⁵, in Deutschland die Bundesstellen für Flugunfalluntersuchungen (BFU)¹⁶, Seeunfalluntersuchung (BSU) sowie Eisenbahnunfalluntersuchung (BEU), in den Niederlanden das Dutch Safety Board (DSB)¹⁷ oder in Frankreich das Bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile (BEA)¹⁸. Der Webauftritt der Sicherheitsuntersuchungsstelle war, nach Angaben des Klimaschutzministeriums aus Effizienzgründen, in die allgemeine Website des Klimaschutzministeriums eingebunden. Dies erwies sich – im Vergleich zu den Einrichtungen in Deutschland, Frankreich, den Niederlanden und der Schweiz¹⁹ – als nachteilig, weil die Auffindbarkeit der Sicherheitsuntersuchungsstelle im Internet erschwert war und nicht alle Zwischenberichte und endgültigen Untersuchungsberichte wegen des beschränkten Speicherplatzes²⁰ publiziert werden konnten.

¹⁵ <https://www.sust.admin.ch/de/sust-startseite> (abgerufen am 27. Dezember 2023)

¹⁶ https://www.bfu-web.de/DE/Home/home_node.html (abgerufen am 27. Dezember 2023)

¹⁷ <https://www.onderzoeksraad.nl/> (abgerufen am 27. Dezember 2023)

¹⁸ <https://bea.aero/> (abgerufen am 27. Dezember 2023)

¹⁹ Die Websites der genannten Sicherheitsuntersuchungsstellen enthielten im Gegensatz zum Webauftritt der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes ausführliche Informationen zum Meldeverfahren, zu den Untersuchungsabläufen, zu Publikationen bis hin zu Maßnahmen zur Korruptionsprävention.

²⁰ Nach Angaben der Sicherheitsuntersuchungsstelle habe das Klimaschutzministerium sie wiederholt ersucht, Untersuchungsberichte wieder zu entfernen, weil das Speichervolumen nicht ausreiche.



Eine Ausgliederung des Webauftritts der Sicherheitsuntersuchungsstelle habe das Klimaschutzministerium bislang nicht erwogen. Es stehe einem eigenständigen Webauftritt der Sicherheitsuntersuchungsstelle neutral gegenüber, verwies aber auf mögliche Mehrkosten. Diese Mehrkosten hatte das Klimaschutzministerium bis zur Zeit der Gebarungsüberprüfung nicht quantifiziert. Bei einer Ausgliederung des Webauftritts wäre für die Inhalte jedenfalls die Sicherheitsuntersuchungsstelle selbst verantwortlich.

(2) Außenauftritt

Die Sicherheitsuntersuchungsstelle verfügte – im Gegensatz zu vergleichbaren europäischen Sicherheitsuntersuchungsstellen – auch über keine eigene E-Mail-Domäne, aus der die Identität der Sicherheitsuntersuchungsstelle und deren Unabhängigkeit hervorgingen. Ähnliches galt für Außenerledigungen im Schriftverkehr der Sicherheitsuntersuchungsstelle; diese erfolgten auf dem (Standard-) Briefpapier des Klimaschutzministeriums, das keinen Hinweis auf die in § 2 Unfalluntersuchungsgesetz normierte Unabhängigkeit der Sicherheitsuntersuchungsstelle enthielt.

7.2 Der RH wies kritisch darauf hin, dass der fehlende eigenständige Webauftritt und der fehlende eigenständige Außenauftritt (keine eigene E-Mail-Domäne, kein eigenes Briefpapier) der Sicherheitsuntersuchungsstelle geeignet waren, die in § 2 Unfalluntersuchungsgesetz normierte Unabhängigkeit in der Außenwahrnehmung in Zweifel zu ziehen.

Insgesamt unterlief diese Vorgehensweise auch das Unterziel 16.6 der Nachhaltigen Entwicklungsziele der Vereinten Nationen (**SDG**) „Leistungsfähige, rechenschaftspflichtige und transparente Institutionen auf allen Ebenen aufbauen“.

Der RH empfahl dem Klimaschutzministerium und der Sicherheitsuntersuchungsstelle, unter Wahrung der Grundsätze der Zweckmäßigkeit und Sparsamkeit für die Sicherheitsuntersuchungsstelle eine eigene Webpräsenz (Website) zu gestalten, die sich im Inhalt an vergleichbaren europäischen Sicherheitsuntersuchungsstellen orientiert und jedenfalls die Publikation aller Untersuchungsberichte ermöglicht.

7.3 (1) Das Klimaschutzministerium nahm in seiner Stellungnahme die Empfehlung zustimmend zur Kenntnis. Es wies darauf hin, dass es weiterhin die Webpräsenz der Sicherheitsuntersuchungsstelle technisch betreue.

(2) Laut Stellungnahme der Sicherheitsuntersuchungsstelle nehme sie die Empfehlung zustimmend zur Kenntnis; die Inhalte der eigenen Webpräsenz würden überarbeitet.



Personal

Personalentwicklung

8.1 (1) Das Personal der Sicherheitsuntersuchungsstelle entwickelte sich im Zeitraum 2017 bis 2022 wie folgt:

Tabelle 1: Entwicklung Personal (gesamt)

	2017 ¹	2018	2019	2020	2021	2022	Veränderung 2018 bis 2022
		Anzahl Vollbeschäftigungäquivalente im Jahresdurchschnitt					
Leitung und Administration							
Leitung	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,0
Qualitätsmanagement, Recht & Controlling	2,3	3,0	3,5	4,0	4,0	4,0	33,3
Administrativkräfte	3,0	3,0	3,9	4,0	4,0	4,0	33,3
Fachbereich Zivilluftfahrt							
Untersuchungsbeauftragte inklusive Fachbereichsleitung	8,3	9,0	9,0	8,1	8,1	9,7	7,8
Sachbearbeiterinnen bzw. Sachbearbeiter	2,0	2,0	2,0	2,0	1,0	0,1	-95,0
Fachbereich Schiene, Schifffahrt, Seilbahnen							
Untersuchungsbeauftragte inklusive Fachbereichsleitungen	9,1	8,1	8,0	8,0	7,8	6,2 ²	-23,5
Sachbearbeiterinnen bzw. Sachbearbeiter	0,8	0,8	0,8	1,0	1,0	1,0	25,0
Summe	26,5	26,9	28,3	28,1	26,9	26,1	-6,1
<i>davon in den Verwendungsgruppen v1/A1</i>	1,2	3,0	3,5	4,0	4,0	3,7	23,3

Rundungsdifferenzen möglich

Quellen: BMK; Sicherheitsuntersuchungsstelle

¹ Rumpfjahr von 1. August 2017 bis 31. Dezember 2017, weil die Sicherheitsuntersuchungsstelle mit 1. August 2017 eingerichtet wurde² Ein Untersuchungsbeauftragter konsumierte von November 2021 bis November 2022 ein Sabbatical (Arbeitszeitmodell für eine längere Auszeit vom Beruf).

(2) Das Reorganisationskonzept aus dem Jahr 2020 (TZ 3) sah eine Verstärkung der Untersuchungsbeauftragten in den Fachbereichen Zivilluftfahrt sowie Schiene, Schifffahrt, Seilbahnen vor, indem zumindest deren Leitungen mit akademisch gebildeten Bediensteten (Verwendungsgruppen v1/A1) besetzt werden. Dies erforderte eine Anpassung des Stellenplans. Voraussetzung dafür waren detaillierte und aktuelle Arbeitsplatzbeschreibungen, die das Anforderungsprofil und die notwendigen Qualifikationen festlegten. Die dem RH vorgelegten Arbeitsplatzbeschreibungen der Untersuchungsbeauftragten stammten großteils noch aus der Zeit der vormaligen Bundesanstalt für Verkehr und waren veraltet.



Der Fachbereich Zivilluftfahrt, in dem im Vergleich zum Fachbereich Schiene, Schifffahrt, Seilbahnen wesentlich mehr Sicherheitsuntersuchungen eingeleitet wurden, verfügte über eine verhältnismäßig geringe Anzahl an Untersuchungsbeauftragten (TZ 22 und TZ 24).

(3) In der Sicherheitsuntersuchungsstelle gab es insbesondere in ihrer Gründungsphase mehrfach Änderungen in maßgeblichen Leitungsfunktionen:

Tabelle 2: Entwicklung Leitungsfunktionen

Funktion	Person	von	bis	Anmerkung
Leitung Sicherheitsuntersuchungsstelle	A	1. August 2017	30. September 2017	interimistische Leitung
	B	13. Oktober 2017	21. März 2018	interimistische Leitung
	C	seit 22. März 2018	–	–
Fachbereichsleitung Zivilluftfahrt	D	seit 1. Februar 2016	–	Bestellung noch in der vormaligen Bundesanstalt für Verkehr
Fachbereichsleitung Schiene, Schifffahrt, Seilbahnen	E	1. August 2017	20. August 2022	Ende der Funktion durch Ableben
	F	seit 1. September 2022	–	interimistische Leitung

Quellen: BMK; Sicherheitsuntersuchungsstelle

Notwendige strukturelle und organisatorische Verbesserungen begannen durch diese Änderungen in den Leitungsfunktionen zeitverzögert. Die Fachbereichsleitung Schiene, Schifffahrt, Seilbahnen war zur Zeit der Gebarungsüberprüfung interimistisch besetzt.

8.2 Der RH stellte fest, dass der Personalstand in der Sicherheitsuntersuchungsstelle keine nennenswerten Schwankungen zeigte. Er wies allerdings kritisch darauf hin, dass der Fachbereich Zivilluftfahrt über verhältnismäßig wenig Untersuchungsbeauftragte verfügte, obwohl in diesem Fachbereich wesentlich mehr Sicherheitsuntersuchungen eingeleitet wurden als im Fachbereich Schiene, Schifffahrt, Seilbahnen.

Die im Reorganisationskonzept aus 2020 angestrebte Verstärkung der beiden Fachbereiche mit akademisch gebildeten Bediensteten (Verwendungsgruppen v1/A1) konnte bis zur Zeit der Gebarungsüberprüfung nicht realisiert werden. Die vorliegenden Arbeitsplatzbeschreibungen waren großteils veraltet und boten damit keine geeignete Basis, um eine punktuelle Aufwertung von Planstellen in den beiden operativen Fachbereichen zu ermöglichen. Positiv zu vermerken war die Verstärkung des Bereichs Qualitätsmanagement, Recht & Controlling.



Der RH empfahl der Sicherheitsuntersuchungsstelle,

- die Arbeitsplatzbeschreibungen ihrer Bediensteten zu aktualisieren und an die aktuellen Leistungserfordernisse anzupassen,
- den Personalbedarf unter Bedachtnahme auf die Anzahl der Sicherheitsuntersuchungen zu evaluieren und bei der Überarbeitung des Reorganisationskonzepts zu berücksichtigen,
- die Leitung des Fachbereichs Schiene, Schifffahrt, Seilbahnen dauerhaft zu besetzen sowie
- die erforderlichen Qualifikationen für akademisch gebildete Untersuchungsbeauftragte (Verwendungsgruppen v1/A1) zu formulieren, um die Voraussetzung für die Beantragung entsprechender Planstellen zu schaffen. Dies würde auch Karriereperspektiven für bereits tätige Untersuchungsbeauftragte eröffnen.

8.3 Laut Stellungnahme der Sicherheitsuntersuchungsstelle nehme sie die Empfehlungen zustimmend zur Kenntnis. Die aktualisierten Arbeitsplatzbeschreibungen würden im vierten Quartal 2023 vorgelegt. Das Reorganisationskonzept befindet sich in Überarbeitung.

Um das Fachwissen der Bediensteten der Sicherheitsuntersuchungsstelle zu verbessern, sei die Übernahme von Studiengebühren für einschlägige Studien beim Klimaschutzministerium beantragt und von diesem auch genehmigt worden. Zwei Bedienstete hätten ihr Studium an der Fachhochschule Joanneum Graz bereits abgeschlossen. Vier weitere Bedienstete befänden sich noch in universitärer Ausbildung an der Technischen Universität Graz. Die erforderlichen Qualifikationen für akademisch gebildete Untersuchungsbeauftragte (Verwendungsgruppen v1/A1) würden in den in Überarbeitung stehenden Arbeitsplatzbeschreibungen festgelegt. Dadurch würden sich Karriereperspektiven für bereits tätige Untersuchungsbeauftragte eröffnen, die ihr Studium mit Unterstützung des Dienstgebers erfolgreich absolviert hätten.



Recruiting

9.1 Personalausschreibungen der Sicherheitsuntersuchungsstelle erfolgten stets unter Einbindung des Klimaschutzministeriums (Abteilung Präsidium 1). Die Bewerbungs-gespräche sahen mehrere Eignungskriterien vor:

- Teil 1: vorhandene Ausbildungen und Berufserfahrungen,
- Teil 2: fachspezifische Kenntnisse (Luftfahrt, Schiene, Schifffahrt, Seilbahnen),
- Teil 3: Besonderheiten der Tätigkeit sowie
- Teil 4: Englisch-Kenntnisse.

Sie waren auf 30 Minuten pro Bewerberin bzw. Bewerber begrenzt. Auf schriftliche Fachtests verzichtete die Sicherheitsuntersuchungsstelle.

Für die Sicherheitsuntersuchungsstelle war es zunehmend schwierig, geeignetes und ausreichend qualifiziertes Personal zu rekrutieren. Dies lag einerseits an den Anforderungen an Untersuchungsbeauftragte und andererseits an den vorgesehe-nen besoldungsrechtlichen Einstufungen.

In einem Fall wurde ein Bewerber mit akademischem Abschluss zunächst vom Klima-schutzministerium abgelehnt, weil er als überqualifiziert galt. Nach einer weiteren – von der Sicherheitsuntersuchungsstelle angeregten – Ausschreibungsrounde gelang es, den Bewerber (unter Verzicht auf die höhere Besoldung nach der Verwendungs-gruppe v1/A1) aufzunehmen. Bis zu diesem Fall sah das Klimaschutzministerium vor, überqualifizierte Bewerberinnen und Bewerber auszuschließen.

9.2 Der RH stellte fest, dass es sich für die Sicherheitsuntersuchungsstelle zunehmend schwieriger gestaltete, geeignete Untersuchungsbeauftragte zu rekrutieren. Ur-sache war vor allem der starre Stellenplan, der – bei entsprechenden Vorqualifikati-onen – weder die sofortige Einstufung in v1/A1 zuließ noch spätere Aufstiegsmö-glichkeiten (Karriereperspektiven) vorsah.

Der RH empfahl dem Klimaschutzministerium und der Sicherheitsuntersuchungs-stelle, die Möglichkeit zu prüfen, akademisch gebildete Bedienstete als Unter-suchungsbeauftragte zu rekrutieren.

Im Übrigen verwies der RH auf seine Empfehlungen zum Reorganisationskonzept ([TZ 3](#)) und zur Personalentwicklung ([TZ 8](#)).

9.3 (1) Das Klimaschutzministerium wies in seiner Stellungnahme darauf hin, dass die Fachbereichsleiter der Sicherheitsuntersuchungsstelle akademisch gebildet seien. Die Aufnahme von weiteren akademisch gebildeten Untersuchungsbeauftragten werde im Rahmen der Validierung des Reorganisationskonzepts geprüft.



(2) Laut Stellungnahme der Sicherheitsuntersuchungsstelle gebe es für Vertragsbedienstete des Verwaltungsdienstes keine rechtlichen Einstufungshindernisse und auch keine ausbildungsmäßigen Erfordernisse, weshalb akademisch gebildete Bedienstete für Planstellen der Verwendungsgruppe v2 aufgenommen werden könnten. Um vermehrt akademisch gebildete Bedienstete als Untersuchungsbeauftragte zu gewinnen, erscheine eine zumindest teilweise Aufwertung der Arbeitsplätze von Untersuchungsbeauftragten (derzeit Verwendungsgruppe v2/A2) zweckmäßig. Dies werde im Reorganisationskonzept berücksichtigt, das sich in Überarbeitung befindet.

Aus- und Weiterbildung

10.1 (1) Neu eingetretene Bedienstete der Sicherheitsuntersuchungsstelle hatten die ressortinternen, allgemeinen Grundausbildungsmodule des Klimaschutzministeriums zu absolvieren, Untersuchungsbeauftragte darüber hinaus auch die fachspezifischen Ausbildungen. Letztere waren für die Fachbereiche in fachbereichsspezifischen Ausbildungshandbüchern geregelt, die im Wesentlichen vier Phasen vorsahen:

- Phase I: Grund- bzw. Basisausbildung,
- Phase II: Training-on-the-Job (Mitwirkung an laufenden Untersuchungen),
- Phase III: Grundlegende Untersuchungskurse,
- Phase IV: Fortgeschrittene Untersuchungskurse und Spezialausbildungen.

Die Ausbildung der Phasen I und II nahm – je nach Vorkenntnissen – rd. 24 Monate in Anspruch. Die Aus- und Weiterbildung in den Phasen III und IV erfolgte im Wesentlichen berufsbegleitend.

(2) Das Ausbildungshandbuch des Fachbereichs Zivilluftfahrt orientierte sich eng an den Anforderungen der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (**ICAO**)²¹. Demnach musste das Untersuchungspersonal über umfassende technische und flugbetriebliche Kenntnisse und Erfahrungen auf dem Gebiet des Luftfahrtwesens verfügen. Als Basis diente etwa eine Ausbildung zum Berufspiloten, eine flugtechnische Ausbildung oder eine Ausbildung im Air Traffic Management.

Für den Fachbereich Schiene, Schifffahrt, Seilbahnen war das Ausbildungshandbuch integrierter Bestandteil des Qualitätsmanagement-Systems (**TZ 27**). Die zur Durchführung von Sicherheitsuntersuchungen geforderten inhaltlichen Kompetenzen waren detailliert erfasst, der Umfang der einzelnen Aus- und Weiterbildungsmodule war jedoch in Form von prozentuellen Gewichtungen festgelegt. Der tatsächliche Zeitbedarf war damit sowohl für das Management der Sicherheitsuntersuchungsstelle als auch für die Untersuchungsbeauftragten nicht unmittelbar ableitbar.

²¹ ICAO Doc 9756 und ICAO Circular 298 „Training Guidelines for Aircraft Accident Investigators“



(3) Nachdem die Leitung der Sicherheitsuntersuchungsstelle Mitte 2018 Defizite bei der Qualifikation der Untersuchungsbeauftragten geortet hatte (TZ 3), initiierte sie eine Ausbildungsoffensive. Nach Angaben der Sicherheitsuntersuchungsstelle boten nur zwei Bildungseinrichtungen anerkannte und zertifizierte Ausbildungen für Sicherheitsuntersuchungen an: die School of Engineering der University of Southern California (**USC**) sowie die Cranfield University in Großbritannien. Beide Bildungseinrichtungen boten mehrwöchige modulare Kurse an, die jeweils längere Abwesenheiten von der Sicherheitsuntersuchungsstelle und damit stets Unterbrechungen der gerade laufenden Sicherheitsuntersuchungen bedingten. Insgesamt nahmen im überprüften Zeitraum 2017 bis 2022 neun Bedienstete an den Modulkursen an der School of Engineering der USC und an der Cranfield University teil.

Für drei Bedienstete trug das Klimaschutzministerium die Kosten für einen viersemestrigen Universitätslehrgang „Traffic Accident Research – Aviation Safety“, für eine Bedienstete die Kosten des Masterlehrgangs „Traffic Accident Research“ (jeweils an der Technischen Universität Graz). Zwei Bedienstete absolvierten den viersemestrigen Masterlehrgang „Luftverkehrsmanagement“ an der Fachhochschule Joanneum Graz; die diesbezüglichen Kosten für Reisebewegung und Aufenthalt waren von den Studierenden selbst zu tragen. Ziel war es, das in der Sicherheitsuntersuchungsstelle vorhandene Fachwissen zu erhöhen und die Kosten für externe Sachverständige mittelfristig zu senken. Zwei Bedienstete absolvierten auf eigene Kosten in ihrer Freizeit fachspezifische Ausbildungen (Studium Luftverkehrsmanagement)²².

Ein Teil der begonnenen Studien (insbesondere jene an der Technischen Universität Graz) waren zur Zeit der Gebarungsüberprüfung noch nicht abgeschlossen. Die Leitung der Sicherheitsuntersuchungsstelle führte das auf die hohen Anforderungen der Studien, vor allem in den Bereichen Mechanik und Mathematik, zurück. Zudem führte sie ins Treffen, dass die Studierenden während des Studiums nicht von ihren dienstlichen Verpflichtungen entbunden waren.

(4) Die Abstimmung der verwaltungstechnischen Grundausbildung mit der fachlichen Aus- und Weiterbildung musste zwischen der Sicherheitsuntersuchungsstelle und der im Klimaschutzministerium für die Aus- und Weiterbildung zuständigen Abteilung Präsidium 7 koordiniert werden. Die Abteilung Präsidium 7 forderte dabei stets eine Beurteilung der Zweckmäßigkeit der geplanten Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen von der Leitung der Sicherheitsuntersuchungsstelle ein. Eine gemeinsame Aus- und Weiterbildungsmatrix der Sicherheitsuntersuchungsstelle und der Abteilung Präsidium 7 war zur Zeit der Gebarungsüberprüfung nicht festgelegt, jedoch war geplant, eine solche zu etablieren.

²² Eine weitere Bedienstete studierte in ihrer Freizeit und auf eigene Kosten Psychologie (dieses Studium beruhte ursächlich nicht auf dienstlichen Erfordernissen).



Insgesamt beliefen sich die Aus- und Weiterbildungskosten der Sicherheitsuntersuchungsstelle im Zeitraum 2017 bis 2022 auf 0,16 Mio. EUR. Die Kosten trug das Klimaschutzministerium; die Sicherheitsuntersuchungsstelle verfügte über kein eigenes Aus- und Weiterbildungsbudget.

(5) Während die verwaltungstechnische Grundausbildung im Klimaschutzministerium im Rahmen des Elektronischen Bildungsmanagements (E-BM) erfasst wurde, gab es für die fachspezifische Aus- und Weiterbildung der Untersuchungsbeauftragten keine zentrale Erfassung. Die beiden Fachbereichsleiter führten Excel-Tabellen, in denen sie den Ausbildungsstand der Bediensteten festhielten.

10.2 Der RH stufte eine hochwertige und fachlich fundierte Ausbildung für die Tätigkeit der Untersuchungsbeauftragten der Sicherheitsuntersuchungsstelle als essenziell ein. Er erachtete die ab 2018 eingeleitete Ausbildungsoffensive als zweckmäßig, weil sie das Fundament für zuverlässige und effiziente Sicherheitsuntersuchungen bildete. Er vermisste jedoch eine zwischen Klimaschutzministerium und Sicherheitsuntersuchungsstelle abgestimmte Aus- und Weiterbildungsmatrix, die sowohl die verwaltungstechnischen Erfordernisse als auch die fachspezifischen Aus- und Weiterbildungserfordernisse festlegte. Ebenso fehlte eine zentrale Erfassung der absolvierten Aus- und Weiterbildungen sowie der Erfolgsnachweise.

Darüber hinaus merkte der RH kritisch an, dass die Sicherheitsuntersuchungsstelle über kein eigenes Aus- und Weiterbildungsbudget verfügte. Das stand in einem Spannungsfeld zur gesetzlich normierten funktionellen und organisatorischen Unabhängigkeit der Sicherheitsuntersuchungsstelle (§ 2 Unfalluntersuchungsgesetz).

Der RH empfahl dem Klimaschutzministerium und der Sicherheitsuntersuchungsstelle, eine gemeinsame Aus- und Weiterbildungsmatrix für die Untersuchungsbeauftragten der Sicherheitsuntersuchungsstelle zu erarbeiten. Ebenso wären die absolvierten Aus- und Weiterbildungen sowie die Erfolgsnachweise zentral zu erfassen (vorzugsweise im bereits vorhandenen Elektronischen Bildungsmanagement (E-BM) des Klimaschutzministeriums). Zudem wäre auf einen zügigen Fortschritt und den Abschluss der Studien zu achten.

Überdies empfahl der RH dem Klimaschutzministerium, im Sinne der Unabhängigkeit der Sicherheitsuntersuchungsstelle zu prüfen, dieser für die fachspezifische Aus- und Weiterbildung ihrer Bediensteten ein eigenes Aus- und Weiterbildungsbudget zu übertragen.



10.3 (1) Das Klimaschutzministerium nahm in seiner Stellungnahme die Empfehlungen zustimmend zur Kenntnis. Die Arbeiten, um eine gemeinsame Aus- und Weiterbildungsmatrix für die Untersuchungsbeauftragten der Sicherheitsuntersuchungsstelle umzusetzen, stünden bereits in Abstimmung zwischen der Sicherheitsuntersuchungsstelle und der Sektion I. Ebenso werde die Möglichkeit, einen eigenen Budgetposten für die fachliche Aus- und Weiterbildung der Bediensteten der Sicherheitsuntersuchungsstelle zu übertragen, geprüft.

(2) Laut Stellungnahme der Sicherheitsuntersuchungsstelle seien die Aus- und Weiterbildungspläne überarbeitet und zur Erstellung einer gemeinsamen Aus- und Weiterbildungsmatrix an die Abteilung Präsidium 7 im Klimaschutzministerium übermittelt worden.

Die Entscheidung zur Übertragung eines eigenen Budgetpostens für die fachliche Aus- und Weiterbildung obliege dem Klimaschutzministerium. Aus Sicht der Sicherheitsuntersuchungsstelle stelle das Klimaschutzministerium ein ausreichendes Aus- und Weiterbildungsbudget zur Verfügung.

10.4 Der RH entgegnete dem Klimaschutzministerium und der Sicherheitsuntersuchungsstelle, dass er nicht die Höhe des Aus- und Weiterbildungsbudgets infrage gestellt hatte, sondern mit seiner Empfehlung die Unabhängigkeit der Sicherheitsuntersuchungsstelle im Bereich der fachspezifischen Aus- und Weiterbildung stärken wollte. Im Lichte der Ausführungen des Verfassungsdienstes im Bundeskanzleramt zum rechtlichen Status der Sicherheitsuntersuchungsstelle (TZ 5) bekräftigte der RH seine Empfehlungen.



Reisekosten

11.1 Grundlage für die Verrechnung von Reisekosten der Sicherheitsuntersuchungsstelle bildete die Reiserichtlinie des Klimaschutzministeriums²³ unter Berücksichtigung der Reisegebührenvorschrift 1955²⁴. Bis zum Jahr 2019 fand die Abwicklung des Reisekostenprozesses im ELAK statt; in weiterer Folge in der Applikation ESS–System (Employee–Self–Services).

Bei einer Reisekostenabrechnung aus dem Jahr 2017 stellte der RH Mängel bei der Vollständigkeit und Nachvollziehbarkeit der eingereichten Belege fest (fehlender Rechnungsbeleg, jedoch vorhandener Zahlungsnachweis). Die damalige Leitung der Sicherheitsuntersuchungsstelle bestätigte die Reisekostenabrechnung als sachlich und rechnerisch richtig.

Die folgende Tabelle zeigt die in der Sicherheitsuntersuchungsstelle angefallenen Reisekosten der Jahre 2017 bis 2022:

Tabelle 3: Übersicht Reisekosten

vom Klimaschutzministerium getragen	2017 ¹	2018	2019	2020	2021	2022	Veränderung 2018 bis 2022
in EUR							in %
Erstattungen von Reiserechnungen ²	15.246	15.362	4.242	1.344	1.293	5.899	-61,6
vom Klimaschutzministerium unmittelbar getragen ³	7.227	50.385	16.925	1.803	368	15.130	-70,0
Summe	22.473	65.747	21.167	3.147	1.661	21.029	-68,0

¹ Rumpfjahr von 1. August bis 31. Dezember 2017, weil die Sicherheitsuntersuchungsstelle mit 1. August 2017 eingerichtet wurde

² z.B. Tagsätze, Taxikosten sowie alle Kosten, die direkt über eine Reiserechnung mit dem Klimaschutzministerium verrechnet wurden

³ z.B. Flugkosten, Bahnkosten oder Hotelkosten

Quelle: BMK

Die Abrechnung und Erstattung von Reisekosten (inklusive allfälliger Abgeltungen bei der Benutzung eines privaten Kraftfahrzeugs anlässlich von Dienstreisen) erfolgten durch die Abteilung Präsidium 5 im Klimaschutzministerium. Die Fahrten mit den sechs der Sicherheitsuntersuchungsstelle zugeordneten Dienstfahrzeugen rechnete die Sicherheitsuntersuchungsstelle direkt und somit nicht über das Klimaschutzministerium ab.

Die hohen Reisekosten im Jahr 2018 resultierten aus einer forcierten Ausbildungsoffensive für Untersuchungsbeauftragte ([TZ 3](#), [TZ 10](#)). Während der COVID–19–Pandemie gingen die Reisekosten deutlich zurück.

²³ Version 1.4 vom 15. März 2022

²⁴ BGBl. 133/1955 i.d.g.F.



11.2 Der RH beanstandete die mangelhafte Vollständigkeit und Nachvollziehbarkeit der eingereichten Belege bei einer Reisekostenabrechnung aus dem Jahr 2017.

Er empfahl dem Klimaschutzministerium und der Sicherheitsuntersuchungsstelle, bei der Kontrolle der Belege und insbesondere bei der Bestätigung der sachlichen und rechnerischen Richtigkeit von Reisekostenabrechnungen auf die Vollständigkeit und Nachvollziehbarkeit zu achten.

11.3 Das Klimaschutzministerium und die Sicherheitsuntersuchungsstelle teilten in ihren Stellungnahmen mit, dass die Empfehlung bereits umgesetzt sei. Die vom RH genannten Fälle würden aus der Zeit vor der Neustrukturierung der Dokumentationserfordernisse für Reisekostenabrechnungen im Zusammenhang mit Aus- und Weiterbildungen stammen.

Zeit– und Ressourcenerfassung

12.1 Alle Bediensteten der Sicherheitsuntersuchungsstelle verwendeten das ESS–System des Bundes. Dieses System sah die verpflichtende, meist nachträgliche Eingabe von An– und Abwesenheitszeiten vor, wobei auch Urlaube, Homeoffice–Zeiten, Aus– und Weiterbildungen sowie Krankenstände zu erfassen waren. Es bildete somit einen wichtigen Baustein zur Wahrnehmung der Dienst– und Fachaufsicht durch die Dienstvorgesetzten. Das ESS–System erlaubte jedoch keine Erfassung und Zuordnung von Personal– und Zeitressourcen auf einzelne Untersuchungsgegenstände, Projekte und Aufgaben.

In den Fachbereichen bestanden teilweise zusätzliche Systeme zur Ressourcenerfassung:

- Der Fachbereich Schiene, Schifffahrt, Seilbahnen führte Listen, mit denen Personal– und Zeitressourcen einzelnen Untersuchungsfällen zugeordnet wurden. Das für den Verkehrsträger Schiene verbindliche Qualitätsmanagement–System (TZ 27) sah solche Aufzeichnungen vor. Das System war jedoch nicht als vollständige Ressourcenerfassung konzipiert; sonstige Tätigkeiten und Abwesenheiten, wie Bereitschaftsdienste, Aus– und Weiterbildung oder Urlaube, waren nicht verpflichtend zu erfassen.
- Für den Fachbereich Zivilluftfahrt war zur Zeit der Geburungsüberprüfung kein System zur Ressourcenerfassung und –zuordnung zu einzelnen Untersuchungsgegenständen eingerichtet.

12.2 Der RH bemängelte, dass innerhalb der Sicherheitsuntersuchungsstelle kein einheitliches und fachbereichsübergreifendes System zur vollständigen Ressourcenerfassung (insbesondere zur Erfassung und Zuordnung von Personal– und Zeitressourcen



auf einzelne Untersuchungsgegenstände, Projekte und Aufgaben) etabliert war. Dies erschwerte es, Ressourcenengpässe und drohende Fristüberschreitungen zu erkennen sowie rechtzeitig notwendige Steuerungsmaßnahmen zu ergreifen.

Demgegenüber anerkannte der RH, dass der Fachbereich Schiene, Schifffahrt, Seilbahnen Listen zur Erfassung der Ressourcen je Untersuchungsgegenstand führte, wenngleich diese keine vollständige Ressourcenerfassung vorsahen.

Der RH empfahl der Sicherheitsuntersuchungsstelle, ein fachbereichsübergreifendes System zur vollständigen Erfassung und Zuordnung von Ressourcen zu implementieren, aus dem sowohl die aufgewendeten Ressourcen je Untersuchungsfall als auch der Ressourcenaufwand für sonstige Tätigkeiten bzw. Abwesenheiten (z.B. Bereitschaftsdienste, Aus- und Weiterbildung, Urlaube, Krankenstandstage) hervorgehen. Das System sollte die Ressourcensteuerung im Sinne einer effizienten Aufgabenerfüllung unterstützen.

12.3 Laut Stellungnahme der Sicherheitsuntersuchungsstelle nehme sie die Empfehlung zustimmend zur Kenntnis. Das bestehende System zur Erfassung der je Untersuchungsfall benötigten Ressourcen befindet sich in Überarbeitung.

Interne Kommunikation

13.1 (1) Die Fachbereiche Zivilluftfahrt sowie Schiene, Schifffahrt, Seilbahnen agierten weitgehend autark und eigenständig. Die Leitung der Sicherheitsuntersuchungsstelle führte mit den beiden Fachbereichen Jours fixes durch. In den Jahren 2018 und 2019 fanden diese Jours fixes nur im Fachbereich Zivilluftfahrt plangemäß alle 14 Tage statt, im Fachbereich Schiene, Schifffahrt, Seilbahnen seltener (etwa monatlich). COVID-19-bedingt verringerte sich die Anzahl der Jours fixes in den Jahren 2020 und 2021, ab 2022 fanden wieder mehr statt.

Vorrangig waren die Jours fixes auf die Aufgabenerfüllung in den Fachbereichen fokussiert. Zusätzlich telefonierte ab November 2020, etwa alle 14 Tage, die Leiterin der Sicherheitsuntersuchungsstelle mit den Fachbereichsleitungen zur Vorbereitung auf die Jours fixes mit der Leiterin der Sektion IV im Klimaschutzministerium.

(2) Ein fachbereichsübergreifender Austausch über die strategische Ausrichtung der Sicherheitsuntersuchungsstelle, grundlegende Arbeitsprinzipien und die Dokumentations- und Aufzeichnungspflichten fand seltener statt und blieb ab 2021 gänzlich aus. Protokolle dazu gab es nicht.



Die folgende Tabelle zeigt die Anzahl der Jours fixes der Leitung der Sicherheitsuntersuchungsstelle mit den Fachbereichen (einzelnen und fachbereichsübergreifend) seit März 2018 und ob es dazu Protokolle gab:

Tabelle 4: Übersicht Anzahl interne Jours fixes

interne Jours fixes (seit März 2018)	Anzahl	Protokollierung
mit Fachbereich Zivilluftfahrt		
2018	26	ja
2019	25	ja
2020	10	ja
2021	2	ja
2022	18	ja
mit Fachbereich Schiene, Schifffahrt, Seilbahnen		
2018	10	ja
2019	19	ja
2020	10	ja
2021	3	teilweise (bei 2)
2022	8	ja
fachbereichsübergreifende Strategiemeetings über Ausrichtung und Aufgabenerfüllung		
2018	2	nein
2019	15	nein
2020	6	nein
2021	0	–
2022	0	–

Quelle: Sicherheitsuntersuchungsstelle

(3) Infolge wiederholter Hinweise (TZ 1) zu Mängeln in der Aufgabenerfüllung und infolge behaupteter Fehlleistungen der Leitung bzw. einzelner Bediensteter der Sicherheitsuntersuchungsstelle waren das Verhältnis der Leitung zu den Untersuchungsbeauftragten und deren Umgang miteinander mit erheblichen Vertrauensdefiziten belastet. Die Abteilung Präsidium 7 (Aus- und Weiterbildung) im Klimaschutzministerium bot für derartige Fälle externe Unterstützung an, z.B. Abteilungsklausuren, Teambuildings und Teammediationen sowie Coachings. Die Sicherheitsuntersuchungsstelle nutzte diese Angebote nicht.

13.2 Der RH stellte fest, dass die interne Kommunikation in der Sicherheitsuntersuchungsstelle im Wege von Jours fixes vorrangig auf fachbereichsspezifische Themen (Untersuchungsinhalte) fokussiert war, während fachbereichsübergreifende Strategien und Prinzipien über die Ausrichtung und Aufgabenerfüllung der Sicherheitsuntersuchungsstelle in den Hintergrund rückten.



Der RH empfahl der Sicherheitsuntersuchungsstelle, an den internen Jours fixes mit den Fachbereichen festzuhalten und ergänzend dazu fachbereichsübergreifende Strategiemeetings über Ausrichtung und Aufgabenerfüllung der Sicherheitsuntersuchungsstelle verstärkt zu implementieren und die Inhalte und Ergebnisse zu protokollieren.

Der RH wies kritisch auf die bestehenden Vertrauensdefizite zwischen den Bediensteten sowie zwischen den Bediensteten und der Leitung der Sicherheitsuntersuchungsstelle hin. Dies wirkte sich nachteilig auf das Arbeitsklima und die Arbeitsperformance aus. Er erachtete die Verbesserung der internen Kommunikation als wichtige Voraussetzung, um die internen Abläufe zu optimieren und wieder eine tragfähige Vertrauensbasis zwischen der Leitung der Sicherheitsuntersuchungsstelle und den Bediensteten aufzubauen.

Der RH empfahl der Sicherheitsuntersuchungsstelle, die vom Klimaschutzministerium angebotene Unterstützung zum ehestmöglichen Abbau von Vertrauensdefiziten und zur Verbesserung des Arbeitsklimas (z.B. Abteilungsklausuren, Teambuildings und Teammediationen sowie Coachings) in Anspruch zu nehmen.

13.3 Laut Stellungnahme der Sicherheitsuntersuchungsstelle nehmen sie die Empfehlungen zustimmend zur Kenntnis.

Zu den Ausführungen des RH über Vertrauensdefizite, die sich nachteilig auf das Arbeitsklima und die Arbeitsperformance ausgewirkt hätten, führte die Sicherheitsuntersuchungsstelle an, dass die Dienst- und Fachaufsicht von den jeweiligen Vorgesetzten ausgeübt werde, z.B. in Form von stichprobenartigen, unangekündigten Kontrollen sowie durch eine intensive Befassung mit den Untersuchungsergebnissen. Die Leitung der Sicherheitsuntersuchungsstelle werde sich intensiv um geeignete Maßnahmen zur Verbesserung des Arbeitsklimas und um die empfohlene Forcierung der Teamarbeit bemühen.



Nebenbeschäftigte

14.1

(1) Die Bediensteten der Sicherheitsuntersuchungsstelle durften keine Nebenbeschäftigte²⁵ ausüben, die sie in der Erfüllung ihrer dienstlichen Aufgaben behinderten, die Vermutung ihrer Befangenheit hervorriefen oder sonstige wesentliche dienstliche Interessen gefährdeten. Der Dienstbehörde bzw. der Personalstelle waren jede erwerbsmäßige Nebenbeschäftigung und jede Änderung einer solchen unverzüglich zu melden²⁶.

Diese Bestimmungen entfalteten für die Sicherheitsuntersuchungsstelle eine besondere Bedeutung, weil etwaige Befangenheiten und/oder Unvereinbarkeiten geeignet waren, die Ergebnisse der Sicherheitsuntersuchungen in Zweifel zu ziehen bzw. deren Wiederaufnahme und damit erhebliche Mehrkosten auszulösen.

In der Praxis holte die Dienstbehörde bzw. die Personalstelle im Falle der Meldung einer Nebenbeschäftigung vor einer Beurteilung der Zulässigkeit und einer allfälligen Untersagung eine Stellungnahme der bzw. des fachlich zuständigen Vorgesetzten ein. Vorgesetzte bzw. Vorgesetzter für die Bediensteten der Sicherheitsuntersuchungsstelle war deren Leitung; für die Leitung der Sicherheitsuntersuchungsstelle war es die Sektionsleitung IV im Klimaschutzministerium.

(2) Für eine in der Sicherheitsuntersuchungsstelle tätige Person lag im März 2018 die Meldung einer selbstständigen Sachverständigkeit als Nebenbeschäftigung vor. Die Meldung der Nebenbeschäftigung hatte eine vormalige Dienstbehörde entgegengenommen und die Ausübung nicht untersagt. Das Klimaschutzministerium ging – ohne neuerliche Überprüfung – davon aus, dass ein Ausschließungsgrund für die genannte Nebenbeschäftigung nicht anzunehmen sei.

Im September 2019 meldete die betreffende Person eine Änderung der Nebenbeschäftigung. Anstelle der bisherigen Tätigkeit trat eine fachliche Kooperation mit dem privaten Sachverständigenbüro G für das Fachgebiet „Kfz-Reparaturen, Havarieschäden und Bewertung“. Der voraussichtliche Zeitaufwand für die Ausübung der Nebenbeschäftigung war mit bis zu maximal acht Wochenstunden quantifiziert²⁷. Aufträge, die den Anschein einer Befangenheit erwecken könnten (z.B. die

²⁵ Gemäß § 56 Beamten-Dienstrechtsgesetz 1979, BGBl. 333/1979 i.d.g.F., galt als Nebenbeschäftigung jede Beschäftigung, die die Beamtin bzw. der Beamte außerhalb ihres bzw. seines Dienstverhältnisses und einer allfälligen Nebentätigkeit ausübe. § 56 Beamten-Dienstrechtsgesetz 1979 war sinngemäß auch für die Vertragsbediensteten der Sicherheitsuntersuchungsstelle anzuwenden (§ 5 Vertragsbediensteten-gesetz 1948, BGBl. 86/1948 i.d.g.F.).

²⁶ Eine Nebenbeschäftigung galt als erwerbsmäßig, wenn sie die Schaffung von nennenswerten Einkünften in Geld- oder Güterform bezweckte.

²⁷ Gutachten würden überwiegend am Wochenende bzw. in den Abendstunden nach eigener Zeiteinteilung angefertigt, so dass eine Kollision mit dienstlichen Terminen bzw. der Wahrnehmung dienstlicher Aufgaben nicht anzunehmen sei. Inwieweit in diesem Zeitbedarf auch die für die Vertretung der Gutachten vor Gericht aufzuwendende Zeit enthalten war, ließ die Meldung offen.



Erstellung von Gutachten zu Unfällen betreffend die Verkehrsträger Zivilluftfahrt, Schiene, Schifffahrt, Seilbahnen) oder sonst das Vertrauen der Allgemeinheit in die objektive Erfüllung der dienstlichen Aufgaben beeinträchtigten könnten, wurden in der Meldung ausgeschlossen. Das Klimaschutzministerium er hob gegen die Ausübung der Nebenbeschäftigung keine Einwände.

Die fachliche Zusammenarbeit der betreffenden Person mit dem Sachverständigenbüro G war im Webauftritt des Sachverständigenbüros als „Kooperation H“ bezeichnet. Die dort angeführten „Kontaktdaten“ verwiesen an der ersten Stelle auf die betreffende Person und wiesen als Öffnungszeiten Montag bis Donnerstag 7:30 bis 12:00 Uhr und 13:00 bis 17:00 Uhr sowie Freitag 7:30 bis 13:30 Uhr aus. Noch während der Einschau des RH an Ort und Stelle wurde die Angabe zu den Öffnungszeiten auf „Termine nach Vereinbarung“ geändert.

In einem Untersuchungsfall der Sicherheitsuntersuchungsstelle (Zusammenprall eines Zuges mit einem Bus im Bereich einer Eisenbahnkreuzung) veranlasste die betreffende Person u.a. einen Auftrag²⁸ an ihren Kooperationspartner, das Sachverständigenbüro G. Die Auftragssumme betrug 1.440 EUR (inkl. USt).

(3) Die Nebenbeschäftigungen weiterer Bediensteter der Sicherheitsuntersuchungsstelle betrafen z.B. Tätigkeiten als Quality Manager bei einem Wartungsunternehmen, als Gerichtssachverständiger für die Wartung und Instandsetzung von Luftfahrzeugen, als Bildhauer, als Taxilenker sowie einen Kooperationsvertrag mit einem Unternehmen für Prüfung, Inspektion und Zertifizierung. In einem Fall fiel die Ausübung der Nebenbeschäftigung in die Kernzeit, wurde dort aber als Zeitausgleich bzw. als Urlaub verbucht. In einem Fall untersagte die Dienstbehörde einzelne Nebenbeschäftigungen, um etwaigen Befangenheiten präventiv entgegenzuwirken.

(4) Die Sicherheitsuntersuchungsstelle führte einen elektronischen Kalender. Geplante Abwesenheiten (insbesondere jene im Zusammenhang mit der Ausübung von Nebenbeschäftigungen) wurden jedoch nur punktuell erfasst.

14.2 Der RH wies darauf hin, dass bei den Bediensteten der Sicherheitsuntersuchungsstelle einer sorgsamen Beurteilung der Zulässigkeit allfälliger Nebenbeschäftigungen besondere Bedeutung zukam, weil etwaige Befangenheiten und/oder Unvereinbarkeiten geeignet waren, das Ergebnis von Sicherheitsuntersuchungen in Zweifel zu ziehen bzw. deren Wiederaufnahme auszulösen. Dies konnte zu erheblichen Mehrkosten der Sicherheitsuntersuchungsstelle führen (TZ 23).

²⁸ Analyse von 3D-Punktwolken–Aufnahmen (3D–Laserscan) samt Implementierung der Fahrzeugsimulationen. Dahinter stand die Absicht, 3D–Punktwolken–Aufnahmen zur Professionalisierung der Unfalluntersuchung probeweise zu nutzen.



Der RH stellte fest, dass in einem Fall die Ausübung einer Sachverständigentätigkeit bzw. die Partnerschaft mit der „Kooperation H“ ordnungsgemäß als Nebenbeschäftigung gemeldet und vom Klimaschutzministerium nicht untersagt worden war. Er hielt jedoch kritisch fest, dass der damalige Webauftritt der „Kooperation H“ geeignet war, in der Außenwahrnehmung den Anschein zu erzeugen, dass die Nebenbeschäftigung die Wahrnehmung der dienstlichen Aufgaben beeinträchtigen und zu Interessenkonflikten führen könnte.

Ebenso merkte der RH kritisch an, dass ein Auftrag an einen – im Zusammenhang mit einer Nebenbeschäftigung stehenden – Kooperationspartner der Annahme des Klimaschutzministeriums zuwiderlief, wonach Aufträge, die den Anschein einer Befangenheit erzeugen könnten oder sonst das Vertrauen der Allgemeinheit in die objektive Erfüllung der dienstlichen Aufgaben beeinträchtigen könnten, ausgeschlossen waren.

Der RH empfahl dem Klimaschutzministerium und der Sicherheitsuntersuchungsstelle, Unvereinbarkeiten im Zusammenhang mit Nebenbeschäftigung der Bediensteten der Sicherheitsuntersuchungsstelle sorgfältig zu prüfen. Sofern eine Nebenbeschäftigung die Bediensteten an der Erfüllung ihrer dienstlichen Aufgaben hindert, die Vermutung einer Befangenheit hervorruft oder sonstige wesentliche dienstliche Interessen gefährdet, wäre die Ausübung dieser Nebenbeschäftigung zu untersagen.

Der RH empfahl der Sicherheitsuntersuchungsstelle, alle geplanten Abwesenheiten – im Interesse größtmöglicher Transparenz – mindestens zwei Tage vor deren Konsumention im elektronischen Kalender der Sicherheitsuntersuchungsstelle zu erfassen.

14.3 (1) Das Klimaschutzministerium führte in seiner Stellungnahme aus, dass Mitte August 2023 von der Abteilung Präsidium 1 eine detaillierte Erläuterung zu Nebentätigkeiten und Nebenbeschäftigung an alle Bediensteten des Ressorts versandt und der Meldungsprozess neu organisiert worden sei. Zudem laufe eine gesonderte ressortübergreifende Prüfung des RH zu diesem Thema. Die Ergebnisse würden in die Umsetzung der Empfehlung einbezogen.

(2) Laut Stellungnahme der Sicherheitsuntersuchungsstelle nehme sie die Empfehlungen zustimmend zur Kenntnis. Die Genehmigung oder Untersagung einer Nebenbeschäftigung von Bediensteten der Sicherheitsuntersuchungsstelle erfolge nach Einholung einer Stellungnahme der Leitung der Sicherheitsuntersuchungsstelle durch das Klimaschutzministerium.



Zur Erfassung aller geplanten Abwesenheiten merkte die Sicherheitsuntersuchungsstelle an, dass im ESS-System des Bundes eine Übersicht über die An- und Abwesenheiten aller Bediensteten der Sicherheitsuntersuchungsstelle für die Vorgesetzten abrufbar sei. Die Bediensteten seien überdies angehalten, ihre Eintragungen im E-Mail-Kalender aktuell zu halten. Aus Sicht der Sicherheitsuntersuchungsstelle seien die Bekanntgabe von geplanten Abwesenheiten mindestens zwei Tage vor Konsumation und die Erfassung in einem elektronischen Kalender mit der Personalvertretung abzustimmen, bevor eine diesbezügliche Dienstanweisung herausgegeben werde.

14.4 (1) Der RH hießt gegenüber dem Klimaschutzministerium fest, dass – ungeachtet seiner gesonderten Prüfung – Unvereinbarkeiten in Zusammenhang mit Nebenbeschäftigte n sorgfältig zu prüfen wären. Er verwies darauf, dass – sofern eine Nebenbeschäftigung die Bediensteten an der Erfüllung ihrer dienstlichen Aufgaben hindert, die Vermutung einer Befangenheit hervorruft oder sonstige wesentliche dienstliche Interessen gefährdet – ihre Ausübung zu untersagen wäre.

(2) Der RH entgegnete der Sicherheitsuntersuchungsstelle, dass seine Empfehlung zur Erfassung geplanter Abwesenheiten auf die Erzielung größtmöglicher Transparenz abzielte, um die Steuerung der Ressourcen zu erleichtern. Dies galt insbesondere für geplante Abwesenheiten, die im Zusammenhang mit der Ausübung von Nebenbeschäftigte n standen.



Budget und Controlling

Budgetübersicht

15.1 (1) Die Sicherheitsuntersuchungsstelle war budgetär dem Detailbudget Straße der Untergliederung 41 Mobilität des Bundeshaushalts zugeordnet²⁹. Daneben trug das Klimaschutzministerium einige Kostenblöcke, insbesondere Mieten und Betriebskosten der Büros, Aus- und Weiterbildung sowie den überwiegenden Teil der Reisekosten.

Die folgende Tabelle zeigt die Entwicklung des Bundesvoranschlags und des Erfolgs der Sicherheitsuntersuchungsstelle auf Basis des Finanzierungshaushalts sowie die zusätzlich vom Klimaschutzministerium getätigten Auszahlungen:

Tabelle 5: Übersicht Budgetvollzug der Sicherheitsuntersuchungsstelle

budgetäre Ausstattung Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes							
	2017 ¹	2018	2019	2020	2021	2022	Veränderung 2018 bis 2022
	in Mio. EUR						in %
von der Sicherheitsuntersuchungsstelle getragene und auf diese gesondert budgetierte Auszahlungen²							
Budget (Bundesvoranschlag)	–	3,04	2,96	2,72	2,87	3,12	2,6
Budgetvollzug (Zahlungen)	0,85	2,52	2,49	2,33	2,23	2,35	-6,7
<i>davon</i>							
Personalaufwand	0,58	1,43	1,65	1,79	1,79	1,87	30,8
Sachaufwand ³	0,27	1,09	0,84	0,54	0,44	0,48	-56,0
Höhe der Rücklagen der Sicherheitsuntersuchungsstelle							
	0,57	12,03	12,08	12,12	12,26	12,51	4,0
zusätzlich vom Klimaschutzministerium getätigte Auszahlungen							
Personalaufwand ⁴	0,03	0,12	0,04	0,08	0,00	0,02	-83,3
Sachaufwand ⁵	–	–	0,15	0,15	0,15	0,16	–
Summe	0,03	0,12	0,19	0,23	0,15	0,18	50,0

¹ Rumpfjahr von 1. August bis 31. Dezember 2017, weil die Sicherheitsuntersuchungsstelle mit 1. August 2017 eingerichtet wurde

² Detailbudget 41.02.04.03; Finanzierungshaushalt

³ inklusive Mieten und Betriebskosten der Sicherstellungshalle in der Trauzlgasse, Wien

⁴ vom Klimaschutzministerium getragene Aus- und Weiterbildungskosten sowie Reisekosten

⁵ Mieten, Betriebs- und Reinigungskosten für die Büros, inklusive Büromaterial und Geschäftsausstattung

Quellen: BMK; Sicherheitsuntersuchungsstelle

(2) Zur Einhaltung budgetärer Vorgaben war bei der Sicherheitsuntersuchungsstelle ein monatliches Finanzierungs- und Ergebniscontrolling durch die Abteilung Präsidium 5 und die Abteilung Finanzen & Controlling der Sektion II im Klimaschutzminis-

²⁹ Die Sicherheitsuntersuchungsstelle verfügte über ein eigenes Detailbudget zweiter Ordnung (41.02.04.03).



terium eingerichtet. Die Sicherheitsuntersuchungsstelle erstattete in der Regel Leermeldungen, weil grundsätzlich nur Rücklagenentnahmen oder Mehrausgaben bzw. drohende Amtshaftungen oder Verfügungen³⁰ zu melden waren.

Die Rücklagen der Sicherheitsuntersuchungsstelle betragen etwa das Vierfache des Jahresbudgets. Es handelte sich dabei im überwiegenden Ausmaß um Rücklagen der vormaligen Bundesanstalt für Verkehr, die im Jahr 2018 nach deren Auflösung auf die Sicherheitsuntersuchungsstelle übertragen wurden. Die Rücklagen unterlagen innerhalb des Klimaschutzministeriums einer gesamtheitlichen Betrachtung der finanziellen Aussteuerung des Ressorts. Sie nahmen jedoch im Zusammenhang mit der Tätigkeit der Sicherheitsuntersuchungsstelle eine besondere Rolle ein, weil jederzeit (z.B. bei schweren Unfällen) umfangreiche Unfalluntersuchungen erforderlich sein könnten.

15.2 Der RH stellte fest, dass sich die Ausgaben der Sicherheitsuntersuchungsstelle in den Jahren 2018 bis 2022 konstant entwickelten und in allen betrachteten Jahren die Werte des Bundesvoranschlags unterschritten.

Das Volumen der Rücklagen war hoch, es belief sich auf etwa das Vierfache des Jahresbudgets. Die Rücklagen unterstützten jedoch eine unabhängige Aufgabenerfüllung der Sicherheitsuntersuchungsstelle, indem für umfangreiche Untersuchungshandlungen anlässlich schwerer Unfallereignisse eine entsprechende budgetäre Vorsorge gegeben war.

Controlling

16.1 (1) Neben dem in TZ 15 genannten Finanzierungs- und Ergebniscontrolling war im Rahmen der wirkungsorientierten Haushaltsführung für die Sicherheitsuntersuchungsstelle im Zeitraum 2017 bis 2020 die Wirkungskennzahl 41.1.1 maßgeblich. Diese beschrieb den „Anteil der bewusstseinsbildenden Sicherheitsempfehlungen (in %), die durch Maßnahmen (Anmerkung RH: der Empfänger der Sicherheitsempfehlungen) umgesetzt wurden“. Der Zielwert betrug 20,0 % und wurde in allen Jahren erreicht bzw. übertroffen (34,6 % im Jahr 2020).

(2) Ab dem Jahr 2021 änderte das Klimaschutzministerium im Einvernehmen mit der Sicherheitsuntersuchungsstelle die Kennzahl, weil sie kaum steuerungsrelevante Informationen zur Tätigkeit der Sicherheitsuntersuchungsstelle lieferte. Ab 2021 galt der „Anteil der binnen 365 Tagen abgeschlossenen Sicherheitsuntersuchungen“ als neue Steuerungskennzahl. Sie war Teil des Ressourcen-, Ziel- und Leistungsplans der Sektion IV des Klimaschutzministeriums und sollte die Steuerung der Maß-

³⁰ Verfügungen waren etwa Zahlungen auf der Grundlage gerichtlicher Entscheidungen, z.B. Urteile, Bescheide und Beschlüsse.



nahme 2.1 „Verbesserung der Qualität der Tätigkeit der Sicherheitsuntersuchungsstelle, indem Know-how aufgebaut wird und effizienzsteigernde Maßnahmen gesetzt werden“ unterstützen.

Die folgende Tabelle zeigt das Ausmaß der Zielerreichung, gemessen an der ab 2021 neuen Steuerungskennzahl:

Tabelle 6: Wirkungsorientierung; Steuerungskennzahl ab 2021

Steuerungskennzahl ab 2021	2020 (Ausgangsbasis)	2021	2022	2023
Maßnahme 2.1	Anteil der binnen 12 Monaten abgeschlossenen Sicherheitsuntersuchungen			
	in %			
Zielwert	23,0	25,0	25,0	28,0
Ist-Wert	18,2	9,1	11,8	–
Zielerreichung	nicht erreicht	nicht erreicht	nicht erreicht	–

Quelle: Sicherheitsuntersuchungsstelle

Weitere Kennzahlen³¹ enthielt das Qualitätsmanagement-Handbuch, das jedoch nur für den Fachbereich Schiene, Schifffahrt, Seilbahnen und dort formal nur für den Verkehrsträger Schiene verbindlich war; das Handbuch war somit für eine fachbereichsübergreifende Steuerung der Sicherheitsuntersuchungsstelle ungeeignet ([TZ 27](#)).

16.2 Der RH erachtete die Neuausrichtung der Steuerungskennzahl für die Sicherheitsuntersuchungsstelle ab 2021 als zweckmäßig, weil die bis dahin geltende Kennzahl geringes Steuerungspotenzial besaß. Er wies kritisch darauf hin, dass die im Qualitätsmanagement enthaltenen weiteren steuerungsrelevanten Kennzahlen nur für den Bereich Schiene galten.

Der RH empfahl der Sicherheitsuntersuchungsstelle, die fachbereichsübergreifende Messung und Steuerung der Leistungen der Sicherheitsuntersuchungsstelle weiterzuentwickeln.

Im Übrigen verwies der RH auf seine Empfehlung in [TZ 27](#), die für den Fachbereich Zivilluftfahrt verbindlichen internationalen Regelwerke und die bereits erarbeiteten Handbücher und Manuals mittelfristig in das Qualitätsmanagement-System zu migrieren sowie jene Checklisten und Prozesse zu identifizieren, die auch für Sicherheitsuntersuchungen in den Bereichen Schifffahrt und Seilbahnen Verbindlichkeit entfalten sollen.

³¹ z.B. Umsetzungsgrad der verpflichtend einzuleitenden Untersuchungen, Anzahl wiederaufgenommener Untersuchungen gemäß § 17 Unfalluntersuchungsgesetz, Anteil fristgerecht veröffentlichter Sicherheitsberichte



16.3 Laut Stellungnahme der Sicherheitsuntersuchungsstelle nehme sie die Empfehlung zustimmend zur Kenntnis.

Aufgabenwahrnehmung allgemein

Ablauf von Sicherheitsuntersuchungen

17.1 (1) Die Sicherheitsuntersuchungsstelle hatte Unfälle und schwere Störungen in der Zivilluftfahrt sowie in den Verkehrsbereichen Schiene, Schifffahrt und Seilbahnen zu untersuchen. Zweck der Sicherheitsuntersuchungen war die Klärung der Unfall- bzw. Störungsursachen, um Sicherheitsempfehlungen auszuarbeiten, die zur Vermeidung zukünftiger gleichartiger oder ähnlich gelagerter Vorfälle beitragen können. Die Klärung von Schuld- oder Haftungsfragen war ausdrücklich nicht Ziel der Sicherheitsuntersuchungen³². Die endgültigen Untersuchungsberichte sollten so rasch wie möglich und nicht später als zwölf Monate nach dem Vorfall veröffentlicht werden³³. Andernfalls waren solange jährliche Zwischenberichte über den Stand der Untersuchung vorzulegen, bis der endgültige Untersuchungsbericht veröffentlicht wurde.

Darüber hinaus war die Sicherheitsuntersuchungsstelle berechtigt³⁴ – unabhängig vom Stand des Verfahrens der Sicherheitsuntersuchung und ohne weiteren Aufschub – „dringliche Sicherheitsempfehlungen“ herauszugeben, wenn aus Sicherheitsgründen ein unaufschiebbares Handeln geboten war.

(2) Arbeiten in Teams

Ein Meilenstein im Ablauf von Sicherheitsuntersuchungen war die Bestellung der leitenden Untersuchungsbeauftragten durch die Leitung der Sicherheitsuntersuchungsstelle, weil dies das entscheidende Kriterium für die formale Einleitung einer Sicherheitsuntersuchung war. Die Bestellung war mit der Pflicht verbunden, allfällige Befangenheiten bekannt zu geben (Selbsterklärung).

Während für die Erst–Erhebungen an Ort und Stelle in der Regel stets zwei Untersuchungsbeauftragte zuständig waren, oblagen die Recherche der Ursachen der Unfälle und schweren Störungen sowie die Erstellung der Untersuchungsberichte stets den jeweiligen leitenden Untersuchungsbeauftragten allein. In den Phasen der Untersuchung und der Berichterstellung war bislang kein Arbeiten in Teams vorge-

³² § 4 Unfalluntersuchungsgesetz

³³ § 15 Abs. 3 Unfalluntersuchungsgesetz

³⁴ § 16 Unfalluntersuchungsgesetz



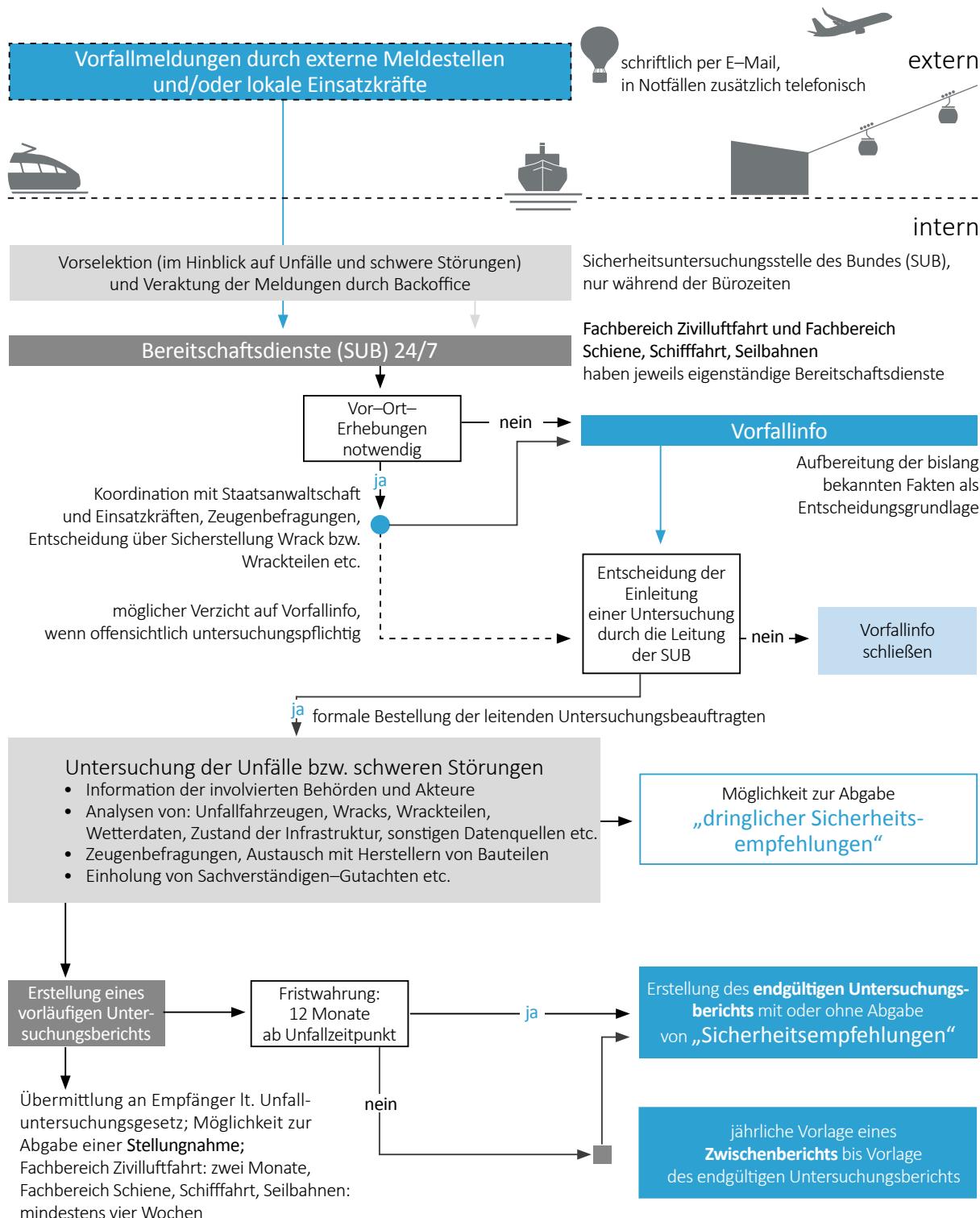
sehen. Dies beeinträchtigte einen fachlichen Austausch und führte dazu, dass bei Abwesenheit der leitenden Untersuchungsbeauftragten (Aus- und Weiterbildung, Urlaub und Krankenstand) die Untersuchungsverfahren ruhten und nicht zügig weiterermittelt werden konnte³⁵. Bei längeren Unterbrechungen war außerdem eine neuerliche Einarbeitungsphase erforderlich.

(3) Die folgende Abbildung 3 gibt einen Überblick über die wesentlichen Schritte bzw. über den typischen Verlauf von Sicherheitsuntersuchungen. Fachbereichsspezifische Besonderheiten behandelt der RH in den Berichtsabschnitten zu den Fachbereichen gesondert ([TZ 22](#) f. und [TZ 24](#) ff.).

³⁵ Eine Ausnahme bildete die Ausarbeitung der Gutachten durch externe Sachverständige, die in der Regel auch während partieller Abwesenheiten der bestellten Untersuchungsleiter weiterlief.



Abbildung 3: Ablaufschema Sicherheitsuntersuchungen



Quelle: Sicherheitsuntersuchungsstelle; Darstellung: RH



(4) Die Prozesse und Abläufe waren im Unfalluntersuchungsgesetz sowie in den fachbereichsspezifischen Rechtsgrundlagen und Regelwerken normiert. Sie ließen für die Sicherheitsuntersuchungsstelle kaum Spielräume, zumal selbst die Mindestinhalte und die Struktur der Untersuchungsberichte vorgegeben waren.

(5) Adressaten von Sicherheitsempfehlungen

Die Adressaten der Sicherheitsempfehlungen waren:

- die maßgeblichen Agenturen auf europäischer Ebene – Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA), Europäische Eisenbahnagentur (ERA) und Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA),
- die fachlich zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden sowie
- jene Stellen, welche die Sicherheitsempfehlungen durch geeignete Maßnahmen zur Verhütung von Vorfällen umsetzen konnten (z.B. Infraukturbetreiber, Verkehrsunternehmen bzw. Hersteller und/oder Lieferanten von Einzelkomponenten).

Die Adressaten von Sicherheitsempfehlungen hatten deren Empfang zu bestätigen und innerhalb von 90 Tagen der Sicherheitsuntersuchungsstelle die erwogenen oder getätigten Maßnahmen mitzuteilen. Innerhalb von 60 Tagen nach Erhalt des Antwortschreibens hatte diese wiederum mitzuteilen, inwieweit sie die Antworten für angemessen hielt. Die Sicherheitsuntersuchungsstelle veröffentlichte ihre Sicherheitsempfehlungen und die dazugehörigen Antworten in ihren jährlichen Sicherheitsberichten³⁶.

Im Fachbereich Zivilluftfahrt kam der Europäischen Agentur für Flugsicherheit³⁷ die Schlüsselrolle bei der Weiterverfolgung von Sicherheitsempfehlungen in Europa zu. Aufgrund ihrer zentralen Position im Flugsicherheitssystem war sie in der Lage, Maßnahmen in Bezug auf systemische Probleme und das Risikomanagement zu ergreifen. So unterlagen die Sicherheitsempfehlungen einem kontinuierlichen Überwachungsprozess.

Im Fachbereich Schiene, Schifffahrt, Seilbahnen unterrichteten die Adressaten von Sicherheitsempfehlungen jährlich die Sicherheitsuntersuchungsstelle über Maßnahmen, die als Reaktion auf eine Sicherheitsempfehlung ergriffen wurden oder geplant waren.

³⁶ § 19 Unfalluntersuchungsgesetz

³⁷ Die Verordnung (EG) 2018/1139 (EASA-Grundverordnung) hielt dazu fest, dass die Agentur und die zuständigen nationalen Behörden die erforderlichen und wirksamen Maßnahmen ergreifen, um das Bewusstsein für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt zu schärfen und zu fördern und sicherheitsrelevante Informationen zu verbreiten, die für die Prävention von Unfällen und Zwischenfällen relevant sind.



17.2 Der RH stellte fest, dass angesichts der in den Regelwerken normierten Fristen (z.B. die Frist von zwei Monaten bzw. vier Wochen für Stellungnahmen zum vorläufigen Untersuchungsbericht sowie die Antwortfristen von 90 bzw. 60 Tagen für Sicherheitsempfehlungen) die angestrebte Dauer von zwölf Monaten (vom Zeitpunkt des Vorfalls bis zur Vorlage des endgültigen Untersuchungsberichts) ambitioniert war und eine hohe Effizienz der bestellten Untersuchungsleiter verlangte. Zugleich anerkannte er die mit der Bestellung der Untersuchungsleiter verbundene Pflicht zur Bekanntgabe allfälliger Befangenheiten.

Der RH erachtete die Maßnahmen zur Nachverfolgung von Sicherheitsempfehlungen als zweckmäßig. Er wies allerdings kritisch darauf hin, dass die laufenden Sicherheitsuntersuchungen nicht in Teams erfolgten. Damit ruhten die Sicherheitsuntersuchungen bei Abwesenheiten der Untersuchungsleiter und es unterblieb ein laufender gegenseitiger Erfahrungsaustausch. Dies beeinträchtigte die Effizienz der Sicherheitsuntersuchungen und erhöhte die Durchlaufzeiten.

Der RH empfahl der Sicherheitsuntersuchungsstelle, bei Sicherheitsuntersuchungen einen laufenden fachlichen Austausch – z.B. in Teams – zu forcieren, um die Zuverlässigkeit der Sicherheitsuntersuchungen zu erhöhen und deren Stillstand bei längeren Abwesenheiten der Untersuchungsleitungen zu vermeiden.

17.3 Laut Stellungnahme der Sicherheitsuntersuchungsstelle nehme sie die Empfehlung zustimmend zur Kenntnis. Zugleich wies sie darauf hin, dass auch andere Untersuchungsstellen in Europa mit der unionsrechtlichen Vorgabe, Sicherheitsuntersuchungen möglichst binnen zwölf Monaten abzuschließen, erhebliche Probleme hätten. Die Bediensteten der Sicherheitsuntersuchungsstelle würden regelmäßig hinsichtlich der Fristen sensibilisiert, die für die Erstellung von Untersuchungsberichten einzuhalten sind, und die Leitung der Sicherheitsuntersuchungsstelle überwache laufend den Fortgang der Sicherheitsuntersuchungen.



Interaktion mit Behörden und sonstigen Akteuren

18.1 (1) Zusammenarbeit mit Akteuren an der Unfallstelle

Bei den Sicherheitsuntersuchungen an Ort und Stelle trafen üblicherweise die örtlichen Einsatzkräfte (Rettungsdienste, Polizei, Feuerwehr), die unmittelbar am Vorfall beteiligten Personen, etwaige Augenzeugen sowie die Sachverständigen der Staatsanwaltschaft und die Unfallermittler der Sicherheitsuntersuchungsstelle zusammen. Beim Zugang zu den verunfallten Fahrzeugen bzw. Wracks und bei der Aufnahme der Beweismittel waren die von der Staatsanwaltschaft eingeteilten Sachverständigen und die Untersuchungsbeauftragten der Sicherheitsuntersuchungsstelle gleichgestellt. Die Sicherung der Unfallstelle und die Bergung von Personen hatten dabei stets oberste Priorität.

(2) Zusammenarbeit mit den Staatsanwaltschaften

Die Zusammenarbeit der Sicherheitsuntersuchungsstelle mit den Staatsanwaltschaften war in einem Erlass³⁸ des Bundesministeriums für Justiz geregelt. Er enthielt insbesondere Regelungen zur Sicherstellung des Wracks bzw. von Wrackteilen sowie zur Befragung von Zeugen. War zu einem Vorfall auch ein Strafverfahren anhängig (insbesondere bei Unfällen mit Personenschaden), wurde die Sicherheitsuntersuchungsstelle darüber informiert und in weiterer Folge die Vorgehensweise im Hinblick auf Untersuchung und Sicherstellung von Beweismaterial³⁹ akkordiert.

(3) Zusammenarbeit mit den Obersten Verkehrsbehörden (Sicherheitsbehörden)

Die Obersten Verkehrsbehörden (sie galten als Sicherheitsbehörden im Sinne des Unfalluntersuchungsgesetzes) waren über die Einleitung einer Sicherheitsuntersuchung zu informieren und galten als Beteiligte im Untersuchungsverfahren. Sie waren regelmäßig über die Untersuchungen und ihren Verlauf zu unterrichten⁴⁰. Ebenso war den Sicherheitsbehörden Gelegenheit zu geben, vom vorläufigen Untersuchungsbericht Kenntnis zu erlangen und sich zu den für den Vorfall maßgeblichen

³⁸ Erlass des Bundesministeriums für Justiz vom 3. Juli 2019 über die Anwendung des Unfalluntersuchungsgesetzes GZ BMVRDJ-S825.207/002-IV-3/2019

³⁹ Eine Sicherstellung war nur zulässig, soweit das Interesse an der Einsichtnahme in die Beweismittel und deren Verwendung für Zwecke der Strafverfolgung das Interesse an der ausschließlichen Verfügbarkeit für Zwecke einer unabhängigen Sicherheitsuntersuchung im Sinne des § 4 Unfalluntersuchungsgesetz aufgrund der Bedeutung der aufzuklärenden Tat, des Umfangs des verursachten Schadens und der Anzahl der Opfer überwog.

Sofern die Sicherheitsuntersuchungsstelle Informationen bzw. Unterlagen aus dem Strafakt benötigte, forderte sie diese Informationen – abhängig vom Stand des Strafverfahrens – bei Polizei, Staatsanwaltschaft oder bei den Gerichten an. Sofern umgekehrt Beweismaterial aus der Sicherheitsuntersuchung für das Strafverfahren benötigt wurden, waren diese Unterlagen unter Anführung der sicherzustellenden Beweismittel und nach Anhörung der Leitung der Sicherheitsuntersuchungsstelle schriftlich anzurufen und zu begründen.

⁴⁰ § 14 Abs. 1 Unfalluntersuchungsgesetz



Tatsachen und Schlussfolgerungen schriftlich zu äußern. Umgekehrt hatten die Sicherheitsbehörden der Sicherheitsuntersuchungsstelle Zugang zu sachdienlichen Informationen und Aufzeichnungen zu gewähren⁴¹. Die Sicherheitsbehörden waren überdies Adressaten der von der Sicherheitsuntersuchungsstelle im jeweiligen Bereich herausgegebenen Sicherheitsempfehlungen. Sie hatten dieser zumindest jährlich über deren Umsetzung zu berichten.

18.2 Der RH stellte fest, dass die Interaktion der Sicherheitsuntersuchungsstelle mit den Staatsanwaltschaften sowie sonstigen Beteiligten an den Unfallstellen im Wesentlichen friktionsfrei verlief. Die Zusammenarbeit mit der für den Bereich Schiene zuständigen Sicherheitsbehörde (Oberste Eisenbahnbehörde im Klimaschutzministerium) beurteilte der RH gesondert in [TZ 25](#).

Dokumentation von Untersuchungsgegenständen

19.1 Zur Zeit der Geburungsüberprüfung speicherte und archivierte die Sicherheitsuntersuchungsstelle im „Abteilungslaufwerk“ die Daten zu laufenden Sicherheitsuntersuchungen. Das Laufwerk verfügte über kein Rechte- und Versionsmanagement, sodass keine Zuteilung individueller Schreib- und Leserechte der Bediensteten zu einzelnen Untersuchungsgegenständen möglich war. Daher hatten stets alle Bediensteten Zugriff auf alle gespeicherten Daten.

Wichtige Dokumente von Sicherheitsuntersuchungen (wie insbesondere die Ernenntung von Untersuchungsleitern, Erklärungen zum Ausschluss der Befangenheit, vorläufige Untersuchungsberichte, Stellungnahmen, veröffentlichte Zwischenberichte und Abschlussberichte) dokumentierte die Sicherheitsuntersuchungsstelle im ELAK des Klimaschutzministeriums. Nach der Veröffentlichung des endgültigen Untersuchungsberichts übertrug sie die fallspezifischen Daten vom Abteilungslaufwerk in den ELAK.

Zur Zeit der Geburungsüberprüfung fand für die Einrichtung eines Datenmanagement-Systems mit der Möglichkeit der Zuteilung individueller Schreib- und Leserechte eine Markterkundung unter Einbindung der Bundesbeschaffung GmbH statt.

19.2 Der RH bemängelte, dass die Verwendung eines Abteilungslaufwerks nicht dem Stand der Technik entsprach und auch unter datenschutzrechtlichen Aspekten inadäquat war. Er anerkannte die mittlerweile eingeleiteten Verbesserungen, wie insbesondere die Dokumentation wesentlicher Meilensteine von Untersuchungsgegenständen im ELAK, und die eingeleiteten Initiativen zur Einführung eines adäquaten Datenmanagement-Systems.

⁴¹ § 11 Abs. 1 Z 7 Unfalluntersuchungsgesetz



Der RH empfahl der Sicherheitsuntersuchungsstelle, unter Wahrung der Grundsätze der Zweckmäßigkeit und Sparsamkeit ehestmöglich ein Datenmanagement-System einzusetzen, das über ein nachvollziehbares Rechte- und Versionsmanagement verfügt.

19.3 Laut Stellungnahme der Sicherheitsuntersuchungsstelle sei die Empfehlung – durch den Einsatz der mittlerweile zur Verfügung stehenden Content Server Applikation („DMS“) der Bundesrechenzentrum GmbH – bereits umgesetzt.

Zukauf externer Leistungen

20.1 (1) Um benötigtes Fachwissen im Zusammenhang mit Untersuchungen zu erwerben, beauftragte die Sicherheitsuntersuchungsstelle externe Sachverständigen- und Beratungsleistungen. Überdies benötigte sie Übersetzungen, Obduktionen und Rückführungen. Im Zeitraum 2017 bis 2022 wandte sie für insgesamt 84 externe Leistungskäufe 0,59 Mio. EUR auf, darunter 75 Gutachten bzw. externe Beratungen, etwa zum Flugbetrieb, zu humanfaktoriellen⁴² Unfallursachen oder zu Flugkraftstoffanalysen, sowie vier Übersetzungen und fünf Obduktionen bzw. Rückführungen. Das Volumen der einzelnen Aufträge lag zwischen 100 EUR und 34.000 EUR.

Vereinzelt waren die Auftragsvergaben vor 2017 erteilt worden. In einem Fall (aus dem Jahr 2010) wurde der Auftrag mündlich erteilt und die Leistung in den Jahren 2010 bis 2013 erbracht; im März 2017 reichte die Sicherheitsuntersuchungsstelle einen schriftlichen Auftrag nach. Die Abrechnung erfolgte im Juli 2017.

Der Leistungszukauf erfolgte überwiegend für Untersuchungen im Fachbereich Zivilluftfahrt. Am größten war der Aufwand für externes Fachwissen, das die Sicherheitsuntersuchungsstelle für die Bearbeitung und Aufarbeitung von „Altfällen“ einholte (TZ 23).

(2) Seit 2018 verwendete die Sicherheitsuntersuchungsstelle für die Beauftragung der Sachverständigen- und Beratungsleistungen einen vom Klimaschutzministerium erstellten Musterwerkvertrag. Dieser sah im Einklang mit dem Unfalluntersuchungsgesetz⁴³ die Entlohnung und die Rechnungslegung gemäß Gebührenanspruchsgesetz⁴⁴ vor. Somit gelangten die im Gebührenanspruchsgesetz genannten Rahmengebühren zur Anwendung, es sei denn, die Gutachter konnten nachweisen, dass höhere Stundensätze üblich waren. Die Rechnungslegung hatte binnen 14 Tagen ab Leistungserbringung zu erfolgen.

⁴² menschliches Verhalten, das zum Unfallgeschehen beiträgt

⁴³ § 10 Abs. 2

⁴⁴ BGBI. 136/1975 i.d.g.F.



Vor Abschluss der Verträge holte die Sicherheitsuntersuchungsstelle ab dem Jahr 2018 Kostenvoranschläge ein, die die benötigte Stundenzahl, den Stundensatz und den Zeitplan für die Erfüllung der Leistung enthielten. Die Kostenvoranschläge bildeten in der Folge einen Vertragsbestandteil und lösten sogenannte Gebührenwarnungen⁴⁵ aus, sofern eine Überschreitung der veranschlagten Gebühren zu erwarten war. Bei Verzicht auf die Gebührenwarnung verfiel der Mehranspruch bei Überschreitungen.

Vereinzelt sahen die Verträge eine pauschale Abrechnung nach Arbeits- bzw. Leistungspaketen vor, ohne dass der Stundensatz der bzw. des Sachverständigen erkennbar war, wie es das Gebührenanspruchsgesetz verlangte⁴⁶ (z.B. bei einem Auftrag zur Visualisierung von Flugunfällen mittels Videosequenzen).

(3) Die Sicherheitsuntersuchungsstelle vergab die Werkverträge in Form von Direktvergaben im Unterschwellenbereich. Vergleichsangebote holte sie nur vereinzelt ein. Sie begründete dies gegenüber dem RH damit, dass der Kreis der Sachverständigen, die für die Unfalluntersuchung herangezogen werden konnten, klein war und durch Befangenheiten weiter eingeschränkt wurde. In den Genehmigungsakten zur Beauftragung dokumentierten die Untersuchungsleiter nicht durchgängig, ob sie versucht hatten, weitere Angebote einzuholen. In einzelnen Akten hielten die Untersuchungsleiter fest, auf einen Angebotsvergleich verzichtet zu haben, weil insbesondere der beauftragte Sachverständige über das notwendige spezifische Fachwissen verfüge oder aufgrund mangelnder weiterer Expertisen nur ein Angebot eingeholt werden könne.

20.2 (1) Der RH wies kritisch darauf hin, dass die Beauftragung von externem Fachwissen vor 2017 und somit vor Einrichtung der Sicherheitsuntersuchungsstelle vereinzelt auch mündlich erfolgt war. Dies erschwerte die Nachvollziehbarkeit der Abrechnungen. Der RH anerkannte daher, dass die Sicherheitsuntersuchungsstelle die Beschaffung von Gutachten ab 2018 mit der Implementierung eines Musterwerkvertrags professionalisierte.

Der RH wies kritisch darauf hin, dass nicht bei allen Beauftragungen dokumentiert war, ob Vergleichsangebote eingeholt wurden bzw. aus welchen Gründen die Einholung unterblieb.

Er empfahl der Sicherheitsuntersuchungsstelle, zur Sicherstellung der Preisangemessenheit bei Direktvergaben eine nach Wertgrenzen differenzierte Einholung von Vergleichsangeboten vorzusehen.

⁴⁵ § 25 Abs. 1a Gebührenanspruchsgesetz

⁴⁶ Die solchermaßen bezogene Leistung war auch bei einem eingeholten Vergleichsangebot nicht nach Stundensätzen ausgepreist worden, sondern ebenfalls nach Arbeitspaketen.



(2) Der RH wies darauf hin, dass die Entlohnung für Sachverständigenleistungen nicht bei allen Aufträgen – dem Gebührenanspruchsgesetz entsprechend – auf Grundlage von Stundensätzen erfolgte, sondern pauschal nach Arbeits- und Leistungspaketen, weil die nachgefragten Leistungen am Markt grundsätzlich als Arbeits- bzw. Leistungspakete angeboten wurden.

Der RH empfahl der Sicherheitsuntersuchungsstelle, – soweit möglich – bei der Beauftragung von Sachverständigenleistungen eine Entlohnung gemäß dem Gebührenanspruchsgesetz auf Basis von Stundensätzen vorzusehen, wie dies der Musterwerkvertrag regelt. Eine Abweichung von dieser Praxis wäre im Vergabeakt zu begründen.

20.3 Laut Stellungnahme der Sicherheitsuntersuchungsstelle seien die Empfehlungen bereits umgesetzt.

Die Einholung von Vergleichsangeboten sei bei zwei Direktvergaben im Unterschwellenbereich unterblieben, weil aufgrund der technischen Besonderheiten der Gerätschaften keine hinreichend vergleichbaren Angebote hätten eingeholt werden können.

Eine Beauftragung zur Visualisierung eines Flugunfalls mittels Videosequenzen sei auf Basis eines pauschalierten Angebots erfolgt, weil die Leistung „Erstellung Erklärvideo Flugunfall“ üblicherweise in Arbeitspaketen ausgepreist werde und auch das Vergleichsangebot nur in dieser Form vorgelegen sei. Das Gebührenanspruchsgesetz gestatte z.B. die Verzeichnung und Honorierung von Sachverständigenleistungen bei der Hauptverhandlung in Form eines „nach richterlichem Ermessen festzusetzenden Pauschaltarifs“ auch für Sachverständige, deren Mühewaltung sonst nach Stundensätzen honoriert werde.

20.4 Der RH entgegnete der Sicherheitsuntersuchungsstelle, dass gerade in den in der Stellungnahme exemplarisch angeführten Vergabefällen eine nachvollziehbare Begründung für die gewählte Abweichung von der üblichen Vergabepraxis im Vergabeakt zu dokumentieren gewesen wäre.



Zukauf von Ausrüstungsgegenständen

21.1 (1) Im Zeitraum 2017 bis 2022 wandte die Sicherheitsuntersuchungsstelle 0,20 Mio. EUR für Untersuchungsgeräte (insbesondere Hochleistungs–Digitalmikroskop zur Untersuchung von Ermüdungs– und Materialbrüchen⁴⁷) und für die persönliche Ausrüstung der Untersuchungsbeauftragten auf. Insbesondere beschaffte sie professionelle Fotoausrüstungen⁴⁸, mobile forensische Leuchtquellen⁴⁹ sowie Miniaturomikroskope⁵⁰, die in Verbindung mit Laptops die Sicherung von Beweismitteln an der Unfallstelle erlaubten.

Die folgende Tabelle zeigt die im überprüften Zeitraum beschafften Ausrüstungen:

Tabelle 7: Beschaffung von Untersuchungsgeräten und Ausrüstung

Leistungsgegenstand	Bestelldatum	Leistungsvolumen
		in EUR (inkl. USt, auf 1.000 EUR gerundet)
Diagnosegerät	Februar 2018	3.000
Digitalmikroskop zur Unfalluntersuchung	Dezember 2018	49.000
Zubehör für Digitalmikroskop: Objektive, 3D–Softwarepaket, sonstiges Zubehör (Beleuchtung, Diffusor, Adapter etc.)	Mai 2019 November 2019 April 2020	25.000
18 mobile forensische Leuchtquellen	März 2020	4.000
17 Fotoausrüstungen (Vollformat–Spiegelreflexkameras samt Objektiven und Zubehör)	November 2020	57.000
17 portable Inspektionssets für die Erstbeurteilung an der Unfallstelle (digitales Mikroskop, Transportkoffer, Tablet und Touchpen)	Dezember 2020	65.000

Quelle: Sicherheitsuntersuchungsstelle

⁴⁷ Zur Beschaffung des Digitalmikroskops vermerkte die Sicherheitsuntersuchungsstelle, dass das erforderliche Mikroskop nur von einem Unternehmen angeboten werde und sie vergeblich Vergleichsangebote angefordert habe. Auch für die spätere Beschaffung von Zubehör fand die Sicherheitsuntersuchungsstelle keine weiteren Bieter. Zum Fehlen von Vergleichsangeboten für portable Inspektionssets hielt die Sicherheitsuntersuchungsstelle fest, dass sie zwar Angebote zu den Einzelkomponenten des Inspektionssets gefunden habe, aber keine Angebote für eine abgestimmte und vorinstallierte Kopplung von Mikroskop und Tablet samt Stativ, Transportkoffer und Einschulung.

⁴⁸ Vollformat–Spiegelreflexkameras inklusive Objektiv; eine (private) Auseinandersetzung mit dem Equipment war ausdrücklich erwünscht, weil ein laufendes Training der Handhabung der Kameras (auch in Dunkelheit und in Stresssituationen) sowie deren sofortige Einsatzbereitschaft (geladene Akkus, Speicherkartenmanagement) am Unfallort erforderlich waren.

⁴⁹ Die mobilen forensischen Leuchtquellen konnten verschiedene Lichtspektren abgeben.

⁵⁰ sogenannte „Dino–Lites“; sie konnten an tragbare Computer bzw. Tablets angeschlossen werden und erleichterten die Untersuchung von Wrackteilen an der Unfallstelle.



Die Sicherheitsuntersuchungsstelle führte die Beschaffungen als Direktvergaben im Unterschwellenbereich durch. Die Beschaffung des Digitalmikroskops, der Fotoausrüstungen und der portablen Inspektionssets hatte vorab die Leitung der Sektion IV im Klimaschutzministerium genehmigt. Die Sicherheitsuntersuchungsstelle versuchte in allen Fällen, vor der Vergabe Vergleichsangebote einzuholen. Tatsächlich gelang ihr dies nur bei der Beschaffung der Fotoausrüstungen.

(2) Die Sicherheitsuntersuchungsstelle investierte 0,14 Mio. EUR in Verbesserungen zur Ausstattung der Sicherstellungshalle⁵¹ ([TZ 29](#)).

(3) Die Sicherheitsuntersuchungsstelle wandte weiters rd. 60.000 EUR im Zusammenhang mit der Ausstattung der ehemaligen Büros in der Trauzlgasse auf. Der Aufwand entstand in den Jahren 2017 und 2018 und betraf Arbeiten am Gebäude, die Renovierung von Büros, die Nachrüstung von Vertikaljalousien sowie die Grünraumpflege.

21.2 Der RH würdigte die Verbesserung und Professionalisierung des Untersuchungsequipments und der Ausrüstungsgegenstände der Untersuchungsbeauftragten grundsätzlich als positiv. Zugleich wies er aber darauf hin, dass es der Sicherheitsuntersuchungsstelle nur in einem Fall gelungen war, Vergleichsangebote einzuholen.

Der RH verwies auf seine Empfehlung in [TZ 20](#), zur Sicherstellung der Preisangemessenheit bei Direktvergaben eine nach Wertgrenzen differenzierte Einholung von Vergleichsangeboten vorzusehen.

Zu den Investitionen in die Sicherstellungshalle verwies der RH auf seine Ausführungen in [TZ 29](#).

⁵¹ Angekauft wurden ein Schraubenkompressor mit einem Beschaffungsvolumen von 10.000 EUR (Juli 2018) und ein Elektro-Gabelstapler mit einem Beschaffungsvolumen von 35.000 EUR (September 2020). Für die Beschaffung des Gabelstaplers holte die Sicherheitsuntersuchungsstelle drei Angebote ein und wählte den Billigstbieter aus. Im Mai 2019 erwarb sie eine Stahlbühne im Wert von 38.000 EUR. Für diese Beschaffung nutzte die Sicherheitsuntersuchungsstelle eine von der Bundesbeschaffung GmbH zur Verfügung gestellte Rahmenvereinbarung.

Weitere Kosten (rd. 45.000 EUR) verursachte die Trennung der Brandmeldeanlage und des Portalkrangs. Die Aufträge dafür ergingen an den Hersteller bzw. den Billigstbieter. Im Mai 2019 ließ die Sicherheitsuntersuchungsstelle die Notbeleuchtung in der Sicherstellungshalle instand setzen (5.000 EUR) und beauftragte Elektroinstallationen in der Teeküche (2.000 EUR).



Aufgabenwahrnehmung Fachbereich Zivilluftfahrt

Mengengerüst und Analysen

22.1 (1) Die nachstehende Tabelle 8 zeigt zum Fachbereich Zivilluftfahrt die Anzahl der im überprüften Zeitraum eingelangten Meldungen, die Anzahl der eingeleiteten Untersuchungen sowie die Anzahl der im jeweiligen Berichtsjahr abgeschlossenen Untersuchungsberichte:

Tabelle 8: Mengengerüst Sicherheitsuntersuchungen – Fachbereich Zivilluftfahrt

Fachbereich Zivilluftfahrt							
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Veränderung 2017 bis 2022
Bereich Zivilluftfahrt	Anzahl						in %
eingelangte Meldungen	3.345	6.753	8.339	3.551	4.312	7.106 ¹	112,4
eingeleitete Untersuchungen ²	19	9	14	5	6	6	-68,4
erstellte Untersuchungsberichte	19	21	17	27	26	24	26,3
<i>davon</i>							
<i>Zwischenberichte</i>	5	9	10	14	15	11	120,0
<i>endgültige Berichte</i>	14	12	7	13	11	13	-7,1
Mitwirkung an Untersuchungen ausländischer Untersuchungsstellen ³	67	94	102	78	92	133	98,5
offene Fälle (Ereignisdatum ab März 2016)	1	0	3	1	2	5	–

¹ vorläufige Werte aufgrund der Umstellung der ECCAIRS-Datenbank

Quelle: Sicherheitsuntersuchungsstelle

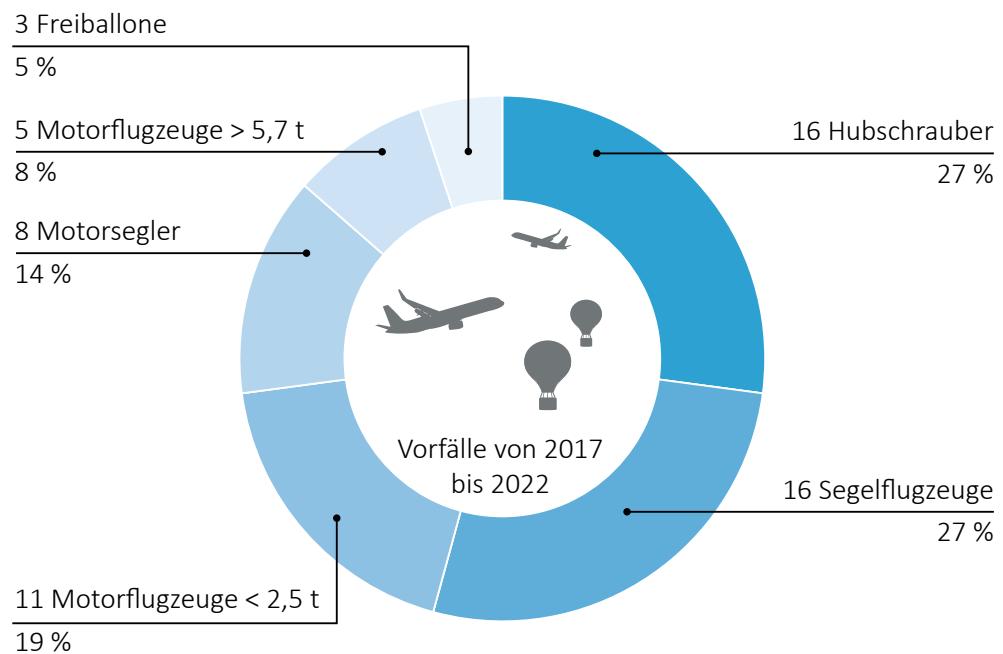
² alle untersuchungspflichtig gemäß Unfalluntersuchungsgesetz und Verordnung (EU) 996/2010

³ sogenannte „akkreditierte Vertretungen“

(2) Im Zeitraum 2017 bis 2022 leitete die Sicherheitsuntersuchungsstelle 59 Sicherheitsuntersuchungen im Bereich Zivilluftfahrt ein.

Abbildung 4 zeigt die Verteilung der untersuchten Vorfälle nach Luftfahrzeugkategorien⁵²:

Abbildung 4: Eingeleitete Untersuchungen nach Luftfahrzeugkategorien



Quelle: Sicherheitsuntersuchungsstelle; Darstellung: RH

⁵² In der Luftfahrzeugkategorie Motorflugzeuge 2,5 t bis 5,7 t gab es im überprüften Zeitraum keine untersuchungspflichtigen Vorfälle.



Tabelle 9 zeigt die durchschnittliche Dauer der Sicherheitsuntersuchungen nach Luftfahrzeugkategorien sowie die Kosten für die Beiziehung von externen Leistungen (insbesondere Sachverständigen-Gutachten).

Tabelle 9: Analyse nach Luftfahrzeugkategorien (2017 bis 2021)

Luftfahrzeugkategorie	durchschnittliche Untersuchungsdauer	eingeholte Gutachten	Kosten der externen Gutachten
	Monate	Anzahl	in EUR
Hubschrauber	31	8	69.371
Segelflugzeuge	16	2	7.645
Motorflugzeuge kleiner als 2,5 Tonnen	33	6	42.909
Motorsegler	17	1	575
Motorflugzeuge größer als 5,7 Tonnen	29	4	38.121
Freiballone	26	2	30.645

Quelle: Sicherheitsuntersuchungsstelle

Die folgende Tabelle zeigt die durchschnittliche Untersuchungsdauer, wie viele Untersuchungsberichte Sicherheitsempfehlungen enthielten und die Kosten für externe Leistungen:

Tabelle 10: Untersuchungsfälle und Untersuchungsdauer im Fachbereich Zivilluftfahrt

	2017	2018	2019	2020	2021	Summe 2017 bis 2021 ¹
Anzahl						
eingeleitete Untersuchungen	19	9	14	5	6	53
davon abgeschlossen	18	9	11	4	4	46
durchschnittliche Untersuchungsdauer in Monaten	27	28	23	17	15	22 ²
Untersuchungen mit Untersuchungsdauer bis zu 12 Monaten	5	keine	1	1	1	8
mit Sicherheitsempfehlungen abgeschlossene Untersuchungen	6	3	3	0	1	13
Untersuchungen, für die externe Leistungen bezogen wurden	8	5	7	1	2	23
in EUR						
Summe Kosten für externe Leistungen	74.162	30.870	64.621	575	19.037	189.266 ³

¹ Die sechs im Jahr 2022 eingeleiteten Untersuchungen waren noch im Laufen (keine vollständigen Angaben und damit Analysen verfügbar).

² Durchschnittswert über die analysierten Jahre

³ Summe enthält Rundungsdifferenzen

Quelle: Sicherheitsuntersuchungsstelle



Im Zeitraum 2017 bis 2022 veröffentlichte die Sicherheitsuntersuchungsstelle 46 Untersuchungsberichte zu Vorfällen, die sich zwischen 2017 und 2021 ereignet hatten⁵³. Die durchschnittliche Untersuchungsdauer hatte sich von 27 Monaten für im Jahr 2017 eingeleitete Untersuchungen auf 15 Monate für im Jahr 2021 eingeleitete verkürzt. Den Zielwert einer Untersuchungsdauer von zwölf Monaten erreichte die Sicherheitsuntersuchungsstelle achtmal. Bei 13 von 46 abgeschlossenen Untersuchungen (28 %) sprach die Sicherheitsuntersuchungsstelle Sicherheitsempfehlungen aus.

Die Sicherheitsuntersuchungsstelle wies gegenüber dem RH darauf hin, dass die Untersuchungsbeauftragten aufgrund vereinzelter, parallel laufender Zivilprozesse in einem Umfeld von Rechtsunsicherheit, inneren Widerständen bzw. Ängsten vor etwaigen negativen Konsequenzen sowie vor möglichen Anzeigen agierten. Dies konnte die Untersuchungsdauer sowie die Anzahl der ausgesprochenen Sicherheitsempfehlungen beeinflussen.

(3) Zusätzlich veröffentlichte die Sicherheitsuntersuchungsstelle 21⁵⁴ Untersuchungsberichte zu Vorfällen im Bereich Zivilluftfahrt, die sich zwischen 2006 und 2016 ereignet hatten. Deren Bearbeitungsdauer lag zwischen 18 Monaten und 14 Jahren. Bezuglich der „Altfälle“ verwies der RH auf TZ 23.

Die Sicherheitsuntersuchungsstelle sprach in 14 endgültigen Untersuchungsberichten zu Altfällen, die sich im Zeitraum 2006 bis 2016 ereignet hatten, Sicherheitsempfehlungen aus (67 %).

(4) Meldesystematik

Auffallend war die hohe Anzahl der von der Austro Control Österreichische Gesellschaft für Zivilluftfahrt mit beschränkter Haftung (in der Folge: **Austro Control**) an die Sicherheitsuntersuchungsstelle gemeldeten Vorfälle. Dies lag daran, dass die Austro Control als zentrale Meldestelle sämtliche Vorfälle und Störungen an die Sicherheitsuntersuchungsstelle übermittelte und es der Sicherheitsuntersuchungsstelle überließ, untersuchungsrelevante Unfälle und schwere Störungen herauszufiltern. In anderen EU-Mitgliedstaaten übernahmen die zentralen Meldestellen diese Vorfilterung. Ab Jänner 2023 erfolgte eine Umstellung der Zentralen Melddatenbank ECCAIRS 1 auf die vollständig webbasierte Lösung ECCAIRS 2⁵⁵. Im Frühjahr 2023 stand die Sicherheitsuntersuchungsstelle in Verhandlungen mit der Austro

⁵³ Im Jahr 2022 leitete die Sicherheitsuntersuchungsstelle in den Monaten April bis November sechs Untersuchungen ein. Diese waren zum Ende der Einschau an Ort und Stelle (März 2023) noch nicht abgeschlossen. Für zwei der im Jahr 2022 eingeleiteten Untersuchungen zog die Sicherheitsuntersuchungsstelle externes Fachwissen bei. Die Kosten dafür betrugen rd. 11.000 EUR.

⁵⁴ Darüber hinaus schloss die Sicherheitsuntersuchungsstelle drei Untersuchungsakte aus den Jahren von 1999 bis 2005 ab.

⁵⁵ ECCAIRS = European Coordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems



Control, um die Übermittlung von Vorfallmeldungen treffsicherer zu machen und damit deren Anzahl deutlich zu verringern.

22.2 Der RH anerkannte die Reduktion der durchschnittlichen Untersuchungsdauer von Sicherheitsuntersuchungen von 27 auf 15 Monate, wenngleich dies immer noch über dem Zielwert von zwölf Monaten lag. Er wies darauf hin, dass die Sicherheitsuntersuchungsstelle in 28 % der im Zeitraum 2017 bis 2022 abgeschlossenen Untersuchungen Sicherheitsempfehlungen aussprach, während der Vergleichswert für Altfälle der Jahre 2006 bis 2016 bei 67 % lag.

Der RH empfahl der Sicherheitsuntersuchungsstelle, zu evaluieren, ob der Rückgang des Anteils von Sicherheitsempfehlungen in endgültigen Untersuchungsberichten auf Rechtsunsicherheit, innere Widerstände bzw. Ängste der Untersuchungsbeauftragten vor etwaigen negativen Konsequenzen sowie vor möglichen Anzeigen zurückzuführen war, um notwendige Gegenmaßnahmen ergreifen zu können.

Für den Zukauf externer Leistungen (Sachverständigen–Gutachten) fielen zwischen 2017 und 2022 rd. 190.000 EUR an. Der höchste Aufwand an externen Gutachten entfiel dabei auf die Kategorie Hubschrauber. Inklusive der für Altfälle der Jahre 2006 bis 2016 zugekauften externen Leistungen ergaben sich Aufwendungen in Höhe von insgesamt rd. 550.000 EUR ([TZ 23](#)).

Der RH empfahl der Sicherheitsuntersuchungsstelle, auf der Grundlage von Nutzen–Kosten–Erwägungen zu analysieren, in welchen Bereichen sie eigenes Know–how aufbauen könnte, um das Erfordernis und den Aufwand für den Zukauf externen Fachwissens zu mindern.

Im Übrigen verwies der RH dazu auf seine Empfehlungen zum Reorganisationskonzept ([TZ 3](#)), zur Personalentwicklung ([TZ 8](#)) und zur Aus– und Weiterbildung ([TZ 10](#)).

Der RH wies kritisch auf die hohe Anzahl der im Fachbereich Zivilluftfahrt an die Sicherheitsuntersuchungsstelle übermittelten, ungefilterten Vorfallmeldungen hin, die aufwändige und großteils manuelle Vorfilterungen erforderten.

Er empfahl der Sicherheitsuntersuchungsstelle, die Verhandlungen mit der Austro Control für jene Vereinbarung zu finalisieren, die die Weiterleitung von Vorfallmeldungen durch die Austro Control an die Sicherheitsuntersuchungsstelle auf untersuchungsrelevante Unfälle und schwere Störungen reduziert.

22.3 Laut Stellungnahme der Sicherheitsuntersuchungsstelle nehme sie die Empfehlungen zustimmend zur Kenntnis. Der Rückgang von Sicherheitsempfehlungen sei auf den Rückgang eingeleiteter Sicherheitsuntersuchungen und auf qualitätssteigernde Maßnahmen zurückzuführen.



Mit der Austro Control werde eine Vereinbarung betreffend die Weiterleitung von Vorfallmeldungen an die Sicherheitsuntersuchungsstelle getroffen.

Altfälle

23.1 (1) Der zur Zeit der Gebarungsüberprüfung verantwortliche Fachbereichsleiter Zivilluftfahrt übernahm mit seiner Bestellung (Februar 2016; noch in der vormaligen Bundesanstalt für Verkehr) etwa 120⁵⁶ offene Altfälle (Stand März 2016). Die hohe Anzahl an Altfällen resultierte aus der „großzügigen“ Einleitung von Untersuchungen (zum Teil noch aus Zeiten der Flugunfallkommission⁵⁷, die bis 2006 bestand) in Verbindung mit damaligen Personalengpässen. Die Sicherheitsuntersuchungsstelle entschied 2016 (als Teilbereich der vormaligen Bundesanstalt für Verkehr) bei der Analyse der Vorfälle, nach folgender Priorisierung vorzugehen:

- Priorität 1: Flugunfälle ab 2016,
- Priorität 2: Flugunfälle vor 2016 mit Todesfällen und/oder hoher Öffentlichkeitswirkung sowie
- Priorität 3: sonstige Flugunfälle und schwere Störungen vor 2016.

(2) Die Abarbeitung der Altfälle warf zahlreiche Probleme auf. So gab es beim Übergang der Aufgaben von der vormaligen Bundesanstalt für Verkehr auf die Sicherheitsuntersuchungsstelle kein strukturiertes Archiv⁵⁸. Sichergestellte Untersuchungsgegenstände, wie insbesondere in der Sicherstellungshalle gelagerte Wracks und Wrackteile, waren in der Startphase der Sicherheitsuntersuchungsstelle teils nicht beschriftet und damit nicht eindeutig zuordnbar. Eine Festplatte mit Unterlagen zu Untersuchungsgegenständen war nicht mehr auffindbar und musste – nach intensiven Nachforschungen – als verschollen angesehen werden.

Die Sicherheitsuntersuchungsstelle verbesserte zunächst die Lagersystematik, so dass zur Zeit der Gebarungsüberprüfung die Wracks und Wrackteile eindeutig zugeordnet und beschriftet waren. Weiters lief ein Projekt zur Aufarbeitung und Digitalisierung des Papierarchivs mit Unterstützung eines externen Dienstleisters.

⁵⁶ Die genaue Anzahl ließ sich wegen Zuordnungsmängeln im Archiv nicht eruiieren, eine Aufarbeitung und Digitalisierung des Archivs war im Laufen. Bei den Altfällen waren auch Vorfälle dabei, bei denen unklar war, ob sie untersuchungspflichtig waren und/oder ob eine Untersuchung eingeleitet worden war.

⁵⁷ Die Flugunfallkommission war bis 2006 für Sicherheitsuntersuchungen im Bereich der Zivilluftfahrt tätig, 2006 gingen ihre Aufgaben in den Teilbereich Sicherheitsuntersuchungsstelle der ehemaligen Bundesanstalt für Verkehr über. Diese bestand bis 31. Juli 2017. Seit 1. August 2017 war die Sicherheitsuntersuchungsstelle zuständig.

⁵⁸ Die Sicherheitsuntersuchungsstelle hatte keinen Zugriff auf Akten, Verträge oder Belege der vormaligen Bundesanstalt für Verkehr, sofern diese nicht im ELAK erfasst waren.



(3) Für 17 Untersuchungen zu Altfällen (Ereignisdatum 2006 bis 2016) wandte die Sicherheitsuntersuchungsstelle im Zeitraum 2017 bis 2022 für die Einholung von externem Fachwissen rd. 360.000 EUR auf. Der Aufwand war damit um 89 % höher als jener für Vorfälle mit Ereignisdatum ab 2017, die für 23 Untersuchungen rd. 190.000 EUR verursachten (TZ 22).

Dieser deutlich höhere Aufwand war darauf zurückzuführen, dass der Arbeitsaufwand für die Erstellung von Gutachten für Altfälle ungleich größer war als bei weniger lang zurückliegenden Vorfällen. Auch beauftragte die Sicherheitsuntersuchungsstelle bei Altfällen mitunter Gutachten nicht nur zu Teilaspekten, sondern auch zu umfassenden Teilen der Sicherheitsuntersuchung.

(4) Die höchsten Kosten entstanden bei einem Altfall aus 2014. Aufgrund von Beschwerden und Anzeigen wegen der Befangenheit eines Untersuchungsleiters wurde im Juni 2018 die Sicherheitsuntersuchung wieder aufgenommen und ein neuer Untersuchungsleiter bestellt. Dies verursachte Zusatzkosten für den Zukauf externen Fachwissens von rd. 76.000 EUR. Die Veröffentlichung des endgültigen Untersuchungsberichts erfolgte im September 2022.

In einem anderen Altfall (Ereignisdatum 2006) legte die Sicherheitsuntersuchungsstelle elf Jahre nach dem Unfallereignis erstmals im Oktober 2017 einen Zwischenbericht vor. Der mit der Untersuchung betraute Untersuchungsleiter wurde wegen Amtsmissbrauchs angezeigt (u.a. wegen langer Verfahrensdauer), wobei das Verfahren nach Auskunft der Sicherheitsuntersuchungsstelle mittlerweile rechtskräftig eingestellt wurde. Den endgültigen Untersuchungsbericht veröffentlichte die Sicherheitsuntersuchungsstelle im August 2020 und damit 14 Jahre nach dem Unfall.

(5) Ende 2022 erarbeitete die Sicherheitsuntersuchungsstelle ein neues „Prüfschema Altfälle“:

Tabelle 11: Prüfschema Altfälle; Stand Ende 2022

Vorfallzeitpunkt	Rechtsgrundlage	geplantes Vorgehen
	alle Altfälle	<p>Analyse, ob der Vorfall untersuchungspflichtig ist, ob die Untersuchung formal eingeleitet oder bereits nach außen kommuniziert wurde</p> <ul style="list-style-type: none"> • wenn nein: Schließung des Vorfalls ohne Untersuchungsbericht • wenn ja: weiteres Vorgehen wie folgt:
1999 bis 2005	Flugunfall–Untersuchungs–Gesetz ¹	Erstellung eines vereinfachten Berichts gemäß § 11 Flugunfall–Untersuchungs–Gesetz (ohne Stellungnahmeverfahren)
2006 bis 2016	Unfalluntersuchungsgesetz	Erstellung eines vorläufigen Untersuchungsberichts samt Stellungnahmeverfahren und endgültigem Untersuchungsbericht

¹ BGBl. I 105/1999, außer Kraft getreten mit BGBl. I 123/2005 am 31. Dezember 2005

Quelle: Sicherheitsuntersuchungsstelle



Die Sicherheitsuntersuchungsstelle erstellte im Dezember 2022 zudem eine aktualisierte Liste aller noch als offen erkannten Altfälle: Demnach verzeichnete der Fachbereich Zivilluftfahrt im März 2023

- 45 offene Untersuchungsakte aus den Jahren 1999 bis 2005 und
- 43 offene Altfälle aus den Jahren 2006 bis 2016.

23.2 Der RH hob hervor, dass Sicherheitsuntersuchungen nur dann ihr volles Potenzial zur Vermeidung zukünftiger gleichartiger oder ähnlich gelagerter Vorfälle entfalten, wenn sie zeitnah abgeschlossen und die daraus abgeleiteten Sicherheitsempfehlungen veröffentlicht werden. Ein Rückstand von 88 Altfällen aus den Jahren 1999 bis 2016 stand diesem Anspruch entgegen.

Der RH bemängelte auch die Defizite (mangelnde Zuordenbarkeit bzw. Verlust von Daten) bei der Übertragung der Aufgaben von der vormaligen Bundesanstalt für Verkehr in die Sicherheitsuntersuchungsstelle. Diese Defizite trugen maßgeblich und nachhaltig zur erschwerten Abarbeitung von Altfällen bei und verursachten zudem hohe Aufwendungen für den Zukauf von externen Leistungen (Sachverständigen-Gutachten).

Der RH anerkannte die Verbesserungen und die Initiativen zur Digitalisierung des Papierarchivs sowie zur Abarbeitung von Altfällen. Sie trugen dazu bei, dass seit 2016 die Anzahl offener Altfälle von etwa 120 im Jahr 2016 auf 88 im März 2023 verringert werden konnte, wenngleich der Wert nach wie vor hoch war und die Wirksamkeit des Ende 2022 entwickelten Prüfschemas zum Abbau von Altfällen noch nicht abschließend beurteilt werden konnte.

Der RH empfahl der Sicherheitsuntersuchungsstelle, die laufende Digitalisierung des Papierarchivs fortzusetzen. Ebenso wäre die Abarbeitung der Altfälle unter Anwendung des Ende 2022 entwickelten Prüfschemas Altfälle zu forcieren.

Der RH wies kritisch darauf hin, dass die Auszahlungen für den Zukauf von externem Fachwissen für die Bearbeitung von Altfällen mit Ereignisdatum bis 2016 (rd. 360.000 EUR) um 89 % höher waren als bei Untersuchungen für weniger lang zurückliegende Vorfälle (rd. 190.000 EUR).

Er empfahl der Sicherheitsuntersuchungsstelle, notwendige Sicherheitsuntersuchungen möglichst zeitnah nach dem Vorfall einzuleiten, weil die Kosten für Gutachten umso höher waren, je länger der zu untersuchende Vorfall zurücklag.



23.3 Laut Stellungnahme der Sicherheitsuntersuchungsstelle nehme sie die Empfehlungen zustimmend zur Kenntnis. So sei die Digitalisierung des Papierarchivs bereits weit fortgeschritten und das neue Prüfschema für Altfälle in Umsetzung. Die Erstellung von vereinfachten Untersuchungsberichten (ohne Stellungnahmeverfahren) zu den 45 gemeldeten – laut Flugunfall–Untersuchungs–Gesetz untersuchungspflichtigen – Vorfällen aus den Jahren 2000 bis 2005 sei weitestgehend abgeschlossen. Die Abarbeitung von 28 offenen Untersuchungen aus ursprünglich 43 Altfällen aus dem Zeitraum 2006 bis 2016 sei noch bis Ende 2025 möglich. Vier Untersuchungen aus diesem Zeitraum seien bereits abgeschlossen. Elf weitere Untersuchungen könnten mangels adäquater Unterlagen nicht durchgeführt werden.

Generell sei die Sicherheitsuntersuchungsstelle bestrebt, erforderliche Untersuchungen möglichst zeitnah zum Vorfall einzuleiten.

23.4 Der RH betonte, dass es die von ihm festgestellten Defizite unterstrich, wenn – wie von der Sicherheitsuntersuchungsstelle vorgebracht – elf Untersuchungen mangels geeigneter Unterlagen nicht abgeschlossen werden konnten. Er bekräftigte daher seine Empfehlungen.



Aufgabenwahrnehmung Fachbereich Schiene, Schifffahrt, Seilbahnen

Mengengerüst und Analysen

24.1 (1) Die nachstehende Tabelle 12 zeigt zum Fachbereich Schiene, Schifffahrt, Seilbahnen die Anzahl der im überprüften Zeitraum eingelangten Meldungen, der verfassten Vorfallinfos und der im jeweiligen Berichtsjahr abgeschlossenen Untersuchungsberichte:

Tabelle 12: Mengengerüst Sicherheitsuntersuchungen – Fachbereich Schiene, Schifffahrt, Seilbahnen

Fachbereich Schiene, Schifffahrt, Seilbahnen							
	2017	2018	2019	2020	2021	2022 ¹	Veränderung 2017 bis 2022
Bereich Schiene	Anzahl						in %
eingelangte Meldungen	2.496	2.750	3.433	3.195	4.333	4.188	67,8
Vorfallinfos	22	28	29	42	28	38	72,7
eingeleitete Untersuchungen	15	5	2	2	2	1	-93,3
<i>davon</i>							
<i>untersuchungspflichtig gemäß Unfalluntersuchungsgesetz</i>	4	4	2	2	2	1	-75,0
erstellte Untersuchungsberichte	8	16	18	11	12	9	12,5
<i>davon</i>							
<i>Zwischenberichte</i>	2 ²	13 ²	10	8	9 ²	7	250,0
<i>endgültige Berichte</i>	6	3	8	3	3	2	-66,7
offene Altfälle (Einleitung vor dem Jahr 2017)	1	1	0	0	0	0	-100,0
Bereich Schifffahrt	Anzahl						in %
eingelangte Meldungen	45	29	50	31	26	18	-60,0
Vorfallinfos	23	11	19	15	17	17	-26,1
eingeleitete Untersuchungen	0	0	0	0	0	0	0,0
erstellte Untersuchungsberichte	3	2	2	2	2	3	0,0
<i>davon</i>							
<i>Zwischenberichte</i>	2	2	2	2	2	2	0,0
<i>endgültige Berichte</i>	1	0	0	0	0	1	–
offene Altfälle (Einleitung vor dem Jahr 2017)	2	2	2	2	2	1	-50,0

Fachbereich Schiene, Schifffahrt, Seilbahnen							
	2017	2018	2019	2020	2021	2022 ¹	Veränderung 2017 bis 2022
Bereich Seilbahnen	Anzahl						in %
eingelangte Meldungen	17	35	22	12	15	26	52,9
Vorfallinfos	1	6	3	0	0	1	0,0

Im überprüften Zeitraum gab es im Bereich Seilbahnen keine eingeleiteten Untersuchungen, keine Untersuchungsberichte und keine offenen Altfälle (Einleitung vor 2017).

¹ vorläufige Zahlen, Sicherheitsbericht 2022 noch nicht finalisiert

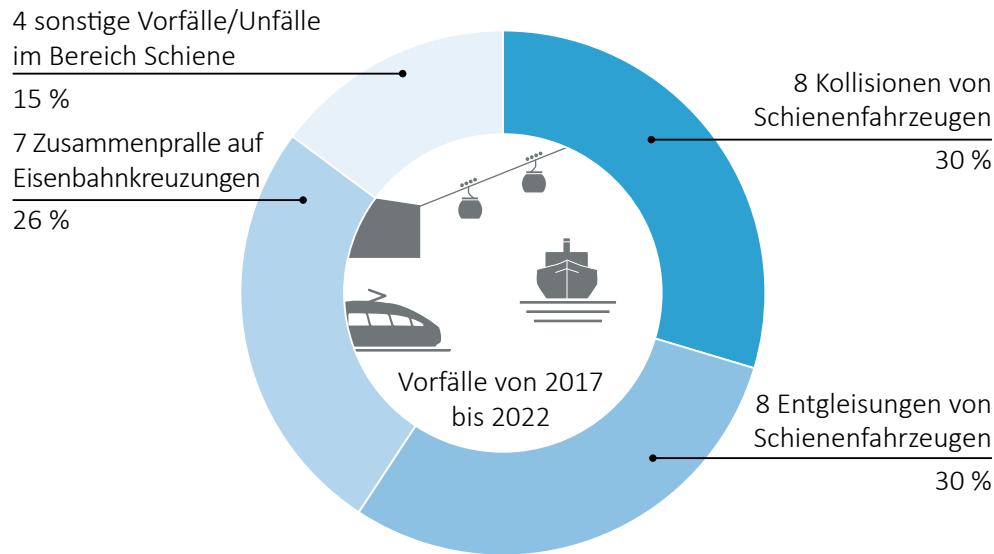
² inklusive Zwischenberichte, die im selben Jahr wie die endgültigen Berichte zum selben Vorfall publiziert wurden

Quelle: Sicherheitsuntersuchungsstelle

Mit Stichtag 1. März 2023 gab es im Fachbereich Schiene, Schifffahrt, Seilbahnen nur einen offenen Fall im Bereich Schifffahrt, der aus dem Jahr 2016 stammte.

(2) Im Zeitraum 2017 bis 2022 hatten sich keine untersuchungspflichtigen Unfälle oder Störungen in den Bereichen Schifffahrt oder Seilbahnen ereignet. Alle im Fachbereich Schiene, Schifffahrt, Seilbahnen eingeleiteten 27 Untersuchungen resultierten aus Vorfällen im Bereich Schiene. Die Untersuchungen verteilten sich auf folgende Kategorien:

Abbildung 5: Eingeleitete Untersuchungen nach Vorfall-Kategorien



Rundungsdifferenzen möglich

Quelle: Sicherheitsuntersuchungsstelle; Darstellung: RH



Im Bereich Schiene bestand bei schweren Unfällen⁵⁹ eine Untersuchungspflicht. Als schwere Unfälle galten Zugkollisionen oder Zugentgleisungen,

- die ein oder mehr Todesopfer bzw. fünf oder mehr Schwerverletzte gefordert hatten, oder
- die für Fahrzeuge, Infrastruktur oder Umwelt zu einem Vermögensschaden von zumindest 2 Mio. EUR geführt hatten.

Sonstige Unfälle waren dann untersuchungspflichtig, wenn sie zu den gleichen Folgen geführt hatten und Auswirkungen auf die Regelung der Sicherheit des Betriebs der Eisenbahn, des Betriebs von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn oder des Verkehrs auf der Eisenbahn oder das Sicherheitsmanagement hatten.⁶⁰ Darüber hinaus war eine Sicherheitsuntersuchung von Vorfällen, die keine schweren Unfälle waren, immer dann durchzuführen, wenn zu erwarten war, dass eine Sicherheitsuntersuchung neue Erkenntnisse zur Vermeidung künftiger Vorfälle bringt.

Die Sicherheitsuntersuchungsstelle war auch ermächtigt, sonstige Unfälle und Störungen zu untersuchen, die unter leicht veränderten Bedingungen zu schweren Unfällen hätten führen können. Laut Sicherheitsuntersuchungsstelle habe sie diese Ermächtigung für 13 Vorfälle im Zeitraum 2017 bis 2021 genutzt und eine Untersuchung eingeleitet, obwohl keine Untersuchungspflicht bestand. Für die im Jahr 2022 eingeleitete Untersuchung bestand eine Untersuchungspflicht.

⁵⁹ § 9 Abs. 2 Unfalluntersuchungsgesetz

⁶⁰ § 2 Abs. 3 Unfalluntersuchungsgesetz



Die folgende Tabelle 13 zeigt die Untersuchungsdauer, wie viele Untersuchungsberichte Sicherheitsempfehlungen enthielten und die Kosten für externe Leistungen:

Tabelle 13: Untersuchungsfälle und Untersuchungsdauer im Fachbereich Schiene, Schifffahrt, Seilbahnen

	2017	2018	2019	2020	2021	Summe 2017 bis 2021
Anzahl						
eingeleitete Untersuchungen ¹	15	5	2	2	2	26
davon abgeschlossen	13	5	0	1	1	20
durchschnittliche Untersuchungsdauer in Monaten	28	18	–	26	11	21 ²
Untersuchungen mit Untersuchungsdauer bis zu 12 Monaten	3	3	0	0	1	7
mit Sicherheitsempfehlungen abgeschlossene Untersuchungen	7	3	0	1	1	12
Untersuchungen, für die externe Leistungen bezogen wurden	3	1	1	0	0	5
in EUR						
Summe Kosten für externe Leistungen	7.686 ³	3.219	27.552	0	0	38.457

¹ Eine im Jahr 2022 eingeleitete Untersuchung war zur Zeit der Geburungsüberprüfung noch im Laufen (damit keine Auswertung möglich).

² Durchschnittswert der vier Jahre, in denen Untersuchungen abgeschlossen wurden

³ Für ein Gutachten lag noch keine Rechnung vor.

Quelle: Sicherheitsuntersuchungsstelle

Von den 26 im Zeitraum 2017 bis 2021 eingeleiteten Untersuchungen im Fachbereich Schiene, Schifffahrt, Seilbahnen hatte die Sicherheitsuntersuchungsstelle zur Zeit der Geburungsüberprüfung 20 Fälle – somit rd. 77 % – abgeschlossen. Die durchschnittliche Untersuchungsdauer betrug 21 Monate. Die angestrebte Untersuchungsdauer von zwölf Monaten erreichte die Sicherheitsuntersuchungsstelle siebenmal. Zwölf Untersuchungen enthielten Sicherheitsempfehlungen, das waren 60 % der abgeschlossenen Untersuchungen.

Für das bei fünf Untersuchungen im Bereich Schiene eingeholte externe Fachwissen waren Kosten von rd. 38.000 EUR angefallen.

(3) Altfälle

In den Jahren 2017 bis 2022 veröffentlichte die Sicherheitsuntersuchungsstelle sechs Untersuchungsberichte zu Vorfällen im Bereich Schiene und zwei im Bereich Schifffahrt, jeweils mit Ereignisdatum 2015 bzw. 2016. Die Untersuchungsdauer hatte sich auf elf Monate bis 75 Monate belaufen. Für eine Untersuchung im Bereich Schifffahrt holte die Sicherheitsuntersuchungsstelle externes Fachwissen um rd. 2.900 EUR ein.



24.2 Der RH stellte fest, dass die durchschnittliche Untersuchungsdauer für Vorfälle im Bereich Schiene aus den Jahren 2017 bis 2021 21 Monate betrug. Sechs der 26 in diesem Zeitraum eingeleiteten Sicherheitsuntersuchungen waren zur Zeit der Gebrauchsüberprüfung noch offen. Dem stand in den Jahren 2017 bis 2022 die Einleitung von 13 nicht verpflichtend durchzuführenden Sicherheitsuntersuchungen gegenüber.

Der RH empfahl der Sicherheitsuntersuchungsstelle, vor der Einleitung von nicht verpflichtend durchzuführenden Sicherheitsuntersuchungen zu prüfen, ob die dafür nötigen Ressourcen vorhanden sind, um nicht die Untersuchung von verpflichtend durchzuführenden Sicherheitsuntersuchungen zu verzögern.

24.3 Laut Stellungnahme der Sicherheitsuntersuchungsstelle nehme sie die Empfehlung zustimmend zur Kenntnis.

Interaktion mit der Sicherheitsbehörde – Bereich Schiene

Zusammenarbeit – Memorandum of Understanding

25.1 (1) Die rechtskonforme Aufgabenerfüllung der Sicherheitsuntersuchungsstelle erforderte eine regelmäßige Interaktion zwischen den Sicherheitsbehörden und der Sicherheitsuntersuchungsstelle (**TZ 18**). Dabei waren stets die im Unionsrecht und im Unfalluntersuchungsgesetz⁶¹ normierte Unabhängigkeit und die Integrität der involvierten Akteure zu beachten.

(2) Gemäß der Geschäftseinteilung des Klimaschutzministeriums fungierte die Abteilung E4, die innerhalb der Obersten Eisenbahnbehörde⁶² als Aufsichtsbehörde verantwortlich war, als Schnittstelle zwischen der Sicherheitsuntersuchungsstelle und der Obersten Eisenbahnbehörde. Sie galt damit als Sicherheitsbehörde im Sinne des Unfalluntersuchungsgesetzes und des Unionsrechts, insbesondere der Richtlinie (EU) 2016/798⁶³.

(3) Die Zusammenarbeit der Sicherheitsuntersuchungsstelle mit der Sicherheitsbehörde im Bereich Schiene gestaltete sich konfliktreich. Wiederholt zeigten sich Auffassungsunterschiede darüber, auf welche Weise die Sicherheitsuntersuchungs-

⁶¹ §§ 2 und 3 Unfalluntersuchungsgesetz

⁶² Oberste Eisenbahnbehörde war die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie.

⁶³ Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Eisenbahnsicherheit; nationale Umsetzung in Österreich durch BGBl. I 143/2020 sowie BGBl. I 231/2021 zur Änderung des Eisenbahngesetzes 1957 und des Unfalluntersuchungsgesetzes



stelle Sicherheitsuntersuchungen durchführen sollte, welche Vorfälle zu untersuchen waren und welche Inhalte in welchem Umfang die Stellungnahmen der Sicherheitsbehörde enthalten sollten. Es kam zu Diskussionen über Inhalt, Formulierung und Umsetzung von Sicherheitsempfehlungen sowie zu Informationsersuchen, die nach Ansicht der Sicherheitsuntersuchungsstelle über die im Unfalluntersuchungsgesetz normierten Inhalte hinausgingen.

Um die Kommunikation und die Zusammenarbeit zwischen der Sicherheitsbehörde und der Sicherheitsuntersuchungsstelle zu verbessern, beschlossen die beiden Stellen im Dezember 2021 ein „Memorandum of Understanding“ (MoU). Es enthielt allerdings Formulierungen – z.B. zur Übermittlung von Entwürfen und zu laufenden Besprechungen über Sicherheitsempfehlungen –, die in der späteren Vollzugspraxis Probleme hinsichtlich der gesetzlich normierten Unabhängigkeit der Sicherheitsuntersuchungsstelle⁶⁴ aufwarfen:

Tabelle 14: Auszug Memorandum of Understanding mit der Sicherheitsbehörde (Schiene)

Fundstelle/Thema	Inhalt/Regelung
Punkt 2.1.1 Kommunikation	Der formelle Informationsaustausch (z.B. Übermittlung von vorfallbezogenen Informationen, Stellungnahmen, Entwürfen, Untersuchungsberichten) erfolgt über den elektronischen Akt (ELAK).
Punkt 2.3.2 Untersuchungsverfahren	Informationsbegehren von Parteien kommen die Parteien grundsätzlich binnen einer Woche nach. Sollte dem Informationsbegehren innerhalb dieser Frist nicht vollständig nachgekommen werden, so teilt eine Partei der anderen mit, bis wann die restlichen Informationen voraussichtlich übermittelt werden bzw. aus welchen Gründen Informationen nicht oder nicht rechtzeitig erteilt werden können.
Punkt 2.3.3 Sicherheitsempfehlungen	Während des Untersuchungsverfahrens wird die Absicht der Sicherheitsuntersuchungsstelle, Sicherheitsempfehlungen herauszugeben, der Obersten Eisenbahnbehörde frühzeitig mitgeteilt. Die Konkretisierung dieser Sicherheitsempfehlungen wird laufend mit der Obersten Eisenbahnbehörde besprochen.

Quelle: Sicherheitsuntersuchungsstelle

Auch die Auslegung des Begriffs „Informationsbegehren“ verursachte weiter Spannungen. So teilte die Sicherheitsuntersuchungsstelle im Jänner 2023 der Sicherheitsbehörde mit „dass nach außen nicht der Eindruck entstehen darf, dass die Sicherheitsuntersuchungsstelle und die Oberste Eisenbahnbehörde quasi ‚eine Einheit‘ innerhalb des Klimaschutzministeriums bildeten und Unterlagen regelmäßig weitergegeben werden; dies umso mehr, wenn es etwa um Polizeiakten geht, die sensible Informationen enthalten“. Aus Sicht der Sicherheitsuntersuchungsstelle

⁶⁴ § 2 Unfalluntersuchungsgesetz: „[Die Sicherheitsuntersuchungsstelle] ist funktionell und organisatorisch unabhängig von allen Behörden und Parteien, öffentlichen und privaten Stellen, deren Interessen mit den Aufgaben einer Sicherheitsuntersuchungsstelle kollidieren könnten.“

§ 3 Abs. 2 Unfalluntersuchungsgesetz: „[Die Sicherheitsuntersuchungsstelle] nimmt ihre Aufgaben unabhängig wahr.“ § 3 Abs. 3 leg. cit.: „Die Untersuchungsbeauftragten gemäß § 5 Abs. 15 [leg. cit.] sind bei der Durchführung ihrer Sicherheitsuntersuchungen an keine Weisungen von Organen außerhalb der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes gebunden.“



seien daher Informationsbegehren gemäß Punkt 2.3.2 des Memorandum of Understanding nicht dahingehend zu verstehen, dass die Übermittlung „sämtliche der Sicherheitsuntersuchungsstelle vorliegende Unterlagen“ oder gänzliche Polizeiakten betreffe.

25.2 Der RH stellte fest, dass einzelne Formulierungen im Memorandum of Understanding zwischen der Sicherheitsbehörde und der Sicherheitsuntersuchungsstelle geeignet waren, die gesetzlich normierte Unabhängigkeit der Sicherheitsuntersuchungsstelle in Zweifel zu ziehen.

Er wies kritisch auf die wiederholt aufgetretenen Spannungen zwischen Sicherheitsbehörde und Sicherheitsuntersuchungsstelle, zumal beide Akteure nach Ansicht des RH ein gemeinsames Ziel zu verfolgen hatten: die Aufrechterhaltung und Erhöhung der Sicherheit im Eisenbahnverkehr.

Der RH empfahl dem Klimaschutzministerium und der Sicherheitsuntersuchungsstelle, die Formulierungen im Memorandum of Understanding mit der Sicherheitsbehörde im Bereich Schiene nachzustimmen, um die Übereinstimmung mit der im Unfalluntersuchungsgesetz normierten Unabhängigkeit der Sicherheitsuntersuchungsstelle sicherzustellen.

25.3 Das Klimaschutzministerium und die Sicherheitsuntersuchungsstelle führten in ihren Stellungnahmen aus, die Empfehlung zustimmend zur Kenntnis zu nehmen.

Mögliche Interessenkonflikte

26.1 Im Oktober 2022 ersuchte die Oberste Eisenbahnbehörde in ihrer Funktion als Sicherheitsbehörde die Sicherheitsuntersuchungsstelle zu einem laufenden Untersuchungsgegenstand um „Übermittlung aller der Sicherheitsuntersuchungsstelle zu dem Vorfall vorliegenden Informationen“, darunter auch das Gutachten der bzw. des von der Staatsanwaltschaft beauftragten gerichtlich beeideten Sachverständigen. Die Sicherheitsuntersuchungsstelle kam diesem Ersuchen weitestgehend nach, verwies aber darauf, dass ihr das angeforderte Gutachten nicht vorliege.

In weiterer Folge zeigte sich, dass eine dem Personal der Sicherheitsbehörde zugehörige Person das Gutachten im Auftrag der Staatsanwaltschaft auf eigenen Namen und eigene Rechnung erstellt hatte. Die Meldung der gerichtlich beeideten Sachverständigkeit wurde zwar im November 2020 im Dienstweg eingeleitet, lag aber der für Personalangelegenheiten im Klimaschutzministerium zuständigen Abteilung (Präsidium 1) zur Zeit der Geburungsüberprüfung nicht vor.



Nachdem der RH das Klimaschutzministerium darüber informiert hatte, kündigte dieses im Februar 2023 an, das Thema Nebenbeschäftigung und Befangenheit in ausgewählten Organisationseinheiten des Ressorts umgehend in den Revisionsplan 2023 der Abteilung Revision und EU-Finanzkontrolle aufzunehmen.

26.2 Der RH erachtete die Erstellung eines von der Staatsanwaltschaft beauftragten Sachverständigen-Gutachtens durch eine dem Personal der Sicherheitsbehörde zugehörige Person insofern als problematisch, als die Oberste Eisenbahnbehörde in ihrer Funktion als Sicherheitsbehörde regelmäßig selbst Beteiligte von Sicherheitsuntersuchungen der Sicherheitsuntersuchungsstelle sein konnte und im gegenständlichen Verfahren auch war. Ebenso bemängelte er, dass die Meldung der Nebenbeschäftigung einer gerichtlich beeideten Sachverständigkeit nicht ordnungsgemäß bei der mit Personalangelegenheiten betrauten Abteilung Präsidium 1 vorlag. Damit unterblieb die – laut Beamten-Dienstrechtsgesetz 1979 bzw. Vertragsbedienstetengesetz 1948 vorgesehene – Beurteilung durch die Dienstbehörde, inwieweit die Nebenbeschäftigung die Erfüllung der dienstlichen Aufgaben behinderte, die Vermutung einer Befangenheit hervorrief oder sonstige wesentliche dienstliche Interessen gefährdete.

Der RH anerkannte die Entscheidung des Klimaschutzministeriums, das Thema Nebenbeschäftigung und Befangenheit in ausgewählten Organisationseinheiten des Ressorts umgehend in den Revisionsplan 2023 der Abteilung Revision und EU-Finanzkontrolle aufzunehmen.

Er empfahl dem Klimaschutzministerium, die Meldepflicht von Nebenbeschäftigungen gemäß § 56 Beamten-Dienstrechtsgesetz 1979 bzw. gemäß § 5 Vertragsbedienstetengesetz 1948 insbesondere im Bereich der Obersten Verkehrsbehörden (Oberste Zivilluftfahrtbehörde, Oberste Eisenbahnbehörde, Oberste Schifffahrtsbehörde, Oberste Seilbahnbehörde) in Erinnerung zu rufen. Sofern die Nebenbeschäftigungen die Erfüllung der dienstlichen Aufgaben behindern, die Vermutung einer Befangenheit hervorrufen oder sonstige wesentliche dienstliche Interessen gefährden, wären sie zu untersagen.

26.3 Das Klimaschutzministerium verwies in seiner Stellungnahme auf seine Ausführungen zu TZ 14, die auch für Oberste Verkehrsbehörden gelten.

26.4 Der RH verwies auf seine Gegenäußerung an das Klimaschutzministerium in TZ 14.

Qualitäts- und Compliance-Management

Qualitätsmanagement-System

27.1 (1) Die Sicherheitsuntersuchungsstelle hatte innerhalb des Fachbereichs Schiene, Schifffahrt, Seilbahnen für den Verkehrsträger Schiene seit 2015⁶⁵ ein Qualitätsmanagement-System nach ISO 9001 eingerichtet. In den Jahren 2019 und 2022 unterzog sich die Sicherheitsuntersuchungsstelle externen Audits durch entsprechend autorisierte Stellen. Kernelement des Qualitätsmanagement-Systems war ein Qualitätsmanagement-Handbuch, das die Sicherheitsuntersuchungsstelle zuletzt im Februar 2022 aktualisierte. Nach dem Abschluss von Unfalluntersuchungen im Fachbereich Schiene wurden interne Audits durchgeführt, um den Prüfungsverlauf zwischen dem Qualitätsmanagement-Team und den involvierten Untersuchungsleitern zu reflektieren und allfällige Verbesserungspotenziale für künftige Untersuchungen auszumachen.

(2) Für Sicherheitsuntersuchungen in den Bereichen Schifffahrt und Seilbahnen war aus Kostengründen kein eigenes Qualitätsmanagement-System geplant. Beide Bereiche ließen sich nach Einschätzung der Sicherheitsuntersuchungsstelle effizient und kostengünstig mit den Checklisten und Prozessschritten des Bereichs Schiene miterledigen. Eine Festlegung, welche Verfahrensschritte auch für die Bereiche Schifffahrt und Seilbahnen verbindlich waren, fehlte.

(3) Der Fachbereich Zivilluftfahrt wandte die Prozesse des von der ICAO vorgesehnen „Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP)“ an. Die Sicherheitsuntersuchungsstelle verfügte zudem über das Arbeitshandbuch „Major Aviation Accident Management Manual (MAAMM)“ sowie diverse Dokumentenvorlagen.

Im Oktober 2018 unterzog sich der Fachbereich Zivilluftfahrt einem Peer Review durch das European Network of Civil Aviation Safety Investigation Authorities (ENCASIA). Laut diesem Expertengremium sei die Sicherheitsuntersuchungsstelle zwar eine effektive Untersuchungsbehörde, jedoch liege eine beträchtliche Zahl unerledigter Altfälle (TZ 23) vor. Die Sicherheitsuntersuchungsstelle habe in den letzten Jahren Fortschritte erzielt, um ihre Berichterstattungszeiten zu verkürzen und ihre Prozesse weiterzuentwickeln. Nachholbedarf bestehe hinsichtlich einer engeren Kooperation mit anderen Untersuchungsstellen zur gemeinsamen Entwicklung von Plänen, um rasch auf einen schweren Flugunfall reagieren und adäquate Sicherheitsuntersuchungen durchführen zu können.

Der Fachbereich Zivilluftfahrt erachtete eine umgehende Migration seiner Regelwerke in das Qualitätsmanagement-System der Sicherheitsuntersuchungsstelle als nicht prioritär. Die Leitung der Sicherheitsuntersuchungsstelle strebte dennoch die

⁶⁵ noch im Auftrag der ehemaligen Bundesanstalt für Verkehr



Zertifizierung eines Qualitätsmanagement-Systems für den Fachbereich Zivilluftfahrt bis Ende 2024 an, weil das Qualitätsmanagement-System gemäß Geschäftsordnung der Sicherheitsuntersuchungsstelle (**TZ 4**) „die Grundlage für eine qualitätsoptimierte, prozess- und ergebnisorientierte Ablauforganisation der Sicherheitsuntersuchungsstelle bilden sollte“. Vordringlich gelte es jedoch aus Sicht der Leitung der Sicherheitsuntersuchungsstelle, das Projekt zur Abarbeitung der noch offenen Altfälle voranzutreiben.

27.2 Der RH hielt kritisch fest, dass das Qualitätsmanagement-System der Sicherheitsuntersuchungsstelle formal nur für Untersuchungen im Bereich des Verkehrsträgers Schiene gültig war.

Er empfahl der Sicherheitsuntersuchungsstelle, die für den Fachbereich Zivilluftfahrt verbindlichen internationalen Regelwerke sowie die bereits erarbeiteten Handbücher und Manuals mittelfristig in das Qualitätsmanagement-System zu migrieren. Ebenso wären jene Checklisten und Prozesse des Qualitätsmanagement-Systems zu identifizieren und an die Untersuchungsbeauftragten zu kommunizieren, die auch für Sicherheitsuntersuchungen in den Bereichen Schifffahrt und Seilbahnen Verbindlichkeit entfalten sollen.

Damit wäre das von der Sicherheitsuntersuchungsstelle selbst formulierte Ziel, wonach das Qualitätsmanagement-System „die Grundlage für eine qualitätsoptimierte, prozess- und ergebnisorientierte Ablauforganisation der Sicherheitsuntersuchungsstelle bilden sollte“, erfüllt.

27.3 Laut Stellungnahme der Sicherheitsuntersuchungsstelle nehme sie die Empfehlungen zustimmend zur Kenntnis.



Compliance–Management

28.1

(1) Wie in TZ 1 ausgeführt, war der RH im Rahmen der gegenständlichen Gebarungsüberprüfung mit einer Reihe von Hinweisen über mögliche Unregelmäßigkeiten im Rahmen der Organisation und Aufgabenerbringung der Sicherheitsuntersuchungsstelle konfrontiert. Die behaupteten Unregelmäßigkeiten betrafen vielfach Compliance–Themen wie Befangenheit, Verletzung von Dienstzeitregelungen etc.

(2) Das Klimaschutzministerium vermittelte die Grundzüge des Compliance–Managements im Rahmen der ressortweiten Grundausbildung. Dabei wurden die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter durch Vortrag und Erhebung von Risiken in Interviews durch die Stabsstelle Compliance, Risiko– und Qualitätsmanagement (Sektion I) sensibilisiert. Ebenso war im Intranet des Klimaschutzministeriums ein Verhaltenskodex publiziert.

(3) Die Untersuchungsbeauftragten der Sicherheitsuntersuchungsstelle waren in Ausübung ihres Dienstes mit zusätzlichen und besonderen Compliance–relevanten Risiken bzw. Herausforderungen konfrontiert, insbesondere

- beim Auftreten und der Kommunikation an der Unfallstelle,
- bei der laufenden Interaktion mit nationalen Behörden und mit europäischen Behörden (EASA⁶⁶, ERA⁶⁷ etc.) sowie mit Behörden und Unternehmen in Drittstaaten (z.B. Zulassungsbehörden, Hersteller von Fahrzeugen und Komponenten),
- bei der Interaktion mit anderen Sicherheitsuntersuchungsstellen sowie
- im Rahmen der Konsultation und Beauftragung externer Sachverständiger.

Darüber hinaus hatten die Untersuchungsbeauftragten die „Compliance Checkliste“ gemäß Anhang 13 der Verordnung (EU) 996/2010 bei der Untersuchung von Unfällen in der Zivilluftfahrt zu beachten.

Spezifische Compliance–Schulungen, die auf die Besonderheiten und Herausforderungen von Sicherheitsuntersuchungen eingingen, fanden bis zur Zeit der Gebarungsüberprüfung nicht statt. Auch ein internes Hinweisgeber–System war zur Zeit der Gebarungsüberprüfung nicht eingerichtet.

(4) Am 25. Februar 2023 trat das HinweisgeberInnenschutzgesetz⁶⁸ in Kraft, das gemäß § 3 Abs. 3 im Zusammenhang mit dem Thema Verkehrssicherheit auch für die Sicherheitsuntersuchungsstelle Relevanz entfaltete. Gemäß § 11 leg. cit. hatten juristische Personen des öffentlichen Rechts ein internes Hinweisgeber–System in

⁶⁶ European Union Aviation Safety Agency (Europäische Agentur für Flugsicherheit)

⁶⁷ European Union Agency for Railways (Eisenbahnagentur der Europäischen Union)

⁶⁸ Bundesgesetz über das Verfahren und den Schutz bei Hinweisen auf Rechtsverletzungen in bestimmten Rechtsbereichen (HinweisgeberInnenschutzgesetz – HSchG), BGBl. I 6/2023



einer Weise einzurichten, dass es Hinweisgeberinnen und Hinweisgeber dazu anregt, Hinweise bevorzugt gegenüber internen Stellen abzugeben, bevor sie sich an externe Stellen wenden oder den Hinweis veröffentlichen. Als Umsetzungsfrist für interne Hinweisgeber-Systeme des Bundes (§ 12 leg. cit.) war ein Zeitraum von sechs Monaten ab Inkrafttreten des HinweisgeberInnenschutzgesetzes vorgesehen (§ 28 Abs. 1 leg. cit.).

28.2 Der RH merkte kritisch an, dass in der Sicherheitsuntersuchungsstelle bislang keine spezifischen Compliance-Schulungen erfolgten, die auf die besonderen Compliance-Herausforderungen der Sicherheitsuntersuchungsstelle eingingen. Ebenso vermisste er die Einrichtung eines internen Hinweisgeber-Systems.

Der RH empfahl dem Klimaschutzministerium und der Sicherheitsuntersuchungsstelle, Compliance-Workshops zu organisieren, die in Ergänzung zu den Compliance-Schulungen in der Grundausbildung gezielt auf die besonderen Herausforderungen in der Sicherheitsuntersuchungsstelle eingehen. Die Teilnahme sollte für alle Bediensteten der Sicherheitsuntersuchungsstelle verpflichtend sein und in regelmäßigen Abständen (z.B. alle 24 Monate) wiederholt werden.

Ebenso empfahl er dem Klimaschutzministerium und der Sicherheitsuntersuchungsstelle, innerhalb der Webauftritte (Websites) des Klimaschutzministeriums und der Sicherheitsuntersuchungsstelle darüber zu informieren, welche Meldekanäle in Anwendung des HinweisgeberInnenschutzgesetzes eingerichtet sind, um zeitnah geeignete Maßnahmen gegen aufgezeigte Unregelmäßigkeiten ergreifen zu können.

28.3 (1) Das Klimaschutzministerium führte in seiner Stellungnahme aus, die Empfehlungen des RH zustimmend zur Kenntnis zu nehmen. Die Umsetzung des HinweisgeberInnenschutzgesetzes erfolge zentral im Bund, die Sicherheitsuntersuchungsstelle werde hierbei ebenfalls einbezogen.

(2) Die Sicherheitsuntersuchungsstelle wies in ihrer Stellungnahme darauf hin, dass sie über kein eigenes Hinweisgeber-System verfüge. Die Auswahl und Implementierung eines geeigneten Systems obliege dem Klimaschutzministerium.

Die Sicherheitsuntersuchungsstelle werde ein Konzept für die Inhalte von Compliance-Workshops erstellen.



Sonstige Feststellungen

Sicherstellungshalle

29.1 (1) Laut Verordnung (EU) 996/2010⁶⁹ mussten der Sicherheitsuntersuchungsstelle Hallen zur Verfügung stehen, um Luftfahrzeuge sowie deren Ladung und Wrackteile zu lagern und zu untersuchen. Zu diesem Zweck verfügte die Sicherheitsuntersuchungsstelle über eine Sicherstellungshalle (1.058 m²) im 21. Bezirk in Wien, die von der Bundesanstalt für Verkehr im Jahr 2017 übernommen und nunmehr von der ARE (Austrian Real Estate GmbH) angemietet wurde⁷⁰. Die Halle war mit einem Portalkran ausgestattet und im überprüften Zeitraum mit einem Digital-Mikroskop, Regalsystemen, einem Elektro-Gabelstapler und sonstigem Equipment (Notbeleuchtung etc.) nachgerüstet worden ([TZ 21](#)). Die jährlichen Mietkosten inklusive Betriebskosten lagen bei rd. 180.500 EUR. Vorrangig nutzte die Sicherheitsuntersuchungsstelle die Halle zur Lagerung von Wracks und Wrackteilen; Untersuchungen und Analysen an Wracks oder Wrackteilen führte sie nur punktuell und fallbezogen in der Halle durch.

Der Mietvertrag läuft 2029 aus. Die Distanz zwischen den Büros und der Sicherstellungshalle betrug rd. 12 km, die Fahrzeit rd. 20 Minuten je Strecke.

⁶⁹ Art. 4 Abs. 6 lit. e

⁷⁰ Formeller Mieter war das Klimaschutzministerium, das die Kosten an die Sicherheitsuntersuchungsstelle weiterverrechnete.

Die folgende Abbildung 6 zeigt Innenaufnahmen von der Sicherstellungshalle, mit Portalkran und Regalsystemen:

Abbildung 6: Übersicht Sicherstellungshalle

Sicherstellungshalle im 21. Wiener Gemeindebezirk;
Portalkran und Regalsysteme



Quelle (Aufnahme 20. Oktober 2022) und Darstellung: RH

(2) Ein aus der Zeit der Bundesanstalt für Verkehr stammendes Videoüberwachungssystem nahm die Sicherheitsuntersuchungsstelle im Jahr 2018 aus datenschutzrechtlichen Erwägungen außer Betrieb. Zur Zeit der Gebarungsüberprüfung fand eine regelmäßige Überwachung durch eine private Sicherheitsfirma statt. Die Halle war nur mit einfachen Zylinderschlössern gesichert. Ein unbemerktes Eindringen von Dritten konnte mit der vorhandenen Sicherungstechnik nicht ausgeschlossen werden.

(3) Die Sicherheitsuntersuchungsstelle ging davon aus, die Sicherstellungshalle jedenfalls bis zum Auslaufen des Mietvertrags (2029) nutzen zu wollen, weil bereits Investitionen in die Aus- und Nachrüstung der Halle getätigt worden waren.



29.2 Der RH merkte an, dass die Zutrittskontrolle und Sicherung der Sicherstellungshalle Lücken aufwiesen. Ein adäquates Zutrittskontrollsystem wäre geeignet, unbefugte Nutzungen auszuschließen. Grundsätzlich waren die Sicherstellungshalle und ihre Ausstattung geeignet, die Anforderungen der Verordnung (EU) 996/2010 zu erfüllen. Der RH wies allerdings darauf hin, dass die jährlichen Kosten (Miete und Betriebskosten) der Sicherstellungshalle mit rd. 180.500 EUR mehr als ein Viertel des Sachaufwands der Sicherheitsuntersuchungsstelle (TZ 15) ausmachten.

Der RH empfahl der Sicherheitsuntersuchungsstelle, angesichts der jährlichen Kosten (Miete und Betriebskosten) für die Sicherstellungshalle vor Abschluss eines Folgemietvertrags Alternativen zu prüfen.

Ebenso empfahl der RH der Sicherheitsuntersuchungsstelle, unter Wahrung der Grundsätze der Zweckmäßigkeit und Sparsamkeit den Einbau eines Zutrittskontrollsystems zu erwägen, um unberechtigtes Betreten bzw. unberechtigte Nutzungen der Halle zu erkennen und präventiv zu verhindern.

29.3 Laut Stellungnahme der Sicherheitsuntersuchungsstelle nehme sie die Empfehlungen zustimmend zur Kenntnis. Seit 2018 sei im Zuge punktuell durchgeführter, unangemeldeter Überprüfungen keine unberechtigte Nutzung der Sicherstellungshalle feststellbar gewesen. Die technischen Möglichkeiten zum Einbau eines Zutrittsystems sowie die damit verbundenen Kosten würden geprüft.



Fuhrparkmanagement

30.1 Für die beiden Fachbereiche, die je einen Bereitschaftsdienst implementiert hatten, standen in der Sicherheitsuntersuchungsstelle insgesamt sechs Einsatzfahrzeuge (mit Blaulicht) zur Verfügung, drei je Fachbereich. Zwei ältere Fahrzeuge standen im Eigentum der Sicherheitsuntersuchungsstelle, vier weitere waren geleast, wobei die Leasingverträge im Jahr 2023 ausliefen. Die Fahrzeuge fanden bei Einsatzfahrten zum Unfallort (Bereitschaftsdienste) – in zum Teil unwegsamem Gelände – sowie teilweise bei anderen Fahrten Verwendung, z.B. zum Besuch von Aus- und Weiterbildungen. Eine Eignungsprüfung für diese Anwendungszwecke war nicht dokumentiert.

Die Sicherheitsuntersuchungsstelle führte für jedes Fahrzeug Fahrtenbücher, die der RH stichprobenartig überprüfte. Die Fahrzeuge wiesen eine niedrige jährliche Kilometerleistung auf.

30.2 Der RH wies kritisch darauf hin, dass keine Überlegungen dokumentiert waren, ob sechs Fahrzeuge für die Anforderungen der Sicherheitsuntersuchungsstelle notwendig bzw. inwieweit die Fahrzeuge für den Einsatzzweck geeignet waren.

Er empfahl der Sicherheitsuntersuchungsstelle, zu prüfen, ob mit weniger Fahrzeugen das Auslangen gefunden werden könnte, und festzulegen, welche Eigenschaften die Fahrzeuge für den Einsatz in der Sicherheitsuntersuchungsstelle aufweisen sollten.

30.3 Laut Stellungnahme der Sicherheitsuntersuchungsstelle habe eine Evaluierung des Fuhrparks ergeben, dass mit vier statt mit sechs Fahrzeugen das Auslangen gefunden werden könne. Die bestehenden sechs Fahrzeuge würden durch vier neue Leasingfahrzeuge ersetzt.

Dienstausweise

31.1 Gemäß Unfalluntersuchungsgesetz⁷¹ waren den Untersuchungsbeauftragten der Sicherheitsuntersuchungsstelle Ausweise auszufügen, aus denen ihre Funktion als Untersuchungsbeauftragte hervorging.

Die Untersuchungsbeauftragten der Sicherheitsuntersuchungsstelle verfügten zur Zeit der Geburgsüberprüfung über Ausweise, die sie als Bundesbedienstete bzw. als Bedienstete des Klimaschutzministeriums auswiesen, aber nicht als Untersuchungsbeauftragte der Sicherheitsuntersuchungsstelle. Einzelne Mitarbeiter verfügten über veraltete, laminierte Dienstausweise mit Hinweisen zu den Untersuchungsbefugnissen auf der Rückseite; sie wiesen aber die Untersuchungsbeauftragten noch als Mitarbeiter der vormaligen Bundesanstalt für Verkehr aus. Die Ausweise waren teilweise Ende 2018 abgelaufen.

Abbildung 7: Dienstausweise



Quelle: Sicherheitsuntersuchungsstelle; Darstellung: RH

⁷¹ § 11 Abs. 1 Unfalluntersuchungsgesetz



31.2 Der RH bemängelte, dass die Dienstausweise der Untersuchungsbeauftragten nicht den Anforderungen des Unfalluntersuchungsgesetzes entsprachen, weil sie von einer Dienststelle ausgestellt waren, die nicht mehr existierte und teilweise abgelaufen waren.

Er empfahl dem Klimaschutzministerium und der Sicherheitsuntersuchungsstelle, ehestmöglich alle Untersuchungsbeauftragten mit Dienstausweisen auszustatten, aus denen ihre Funktion als Untersuchungsbeauftragte der Sicherheitsuntersuchungsstelle und die wesentlichen Untersuchungsbefugnisse gemäß Unfalluntersuchungsgesetz hervorgehen. Die Dienstausweise wären in regelmäßigen Abständen zu erneuern.

31.3 (1) Das Klimaschutzministerium führte in seiner Stellungnahme aus, dass ein Entwurf für die notwendige Verordnung zu Dienstausweisen für die Untersuchungsbeauftragten der Sicherheitsuntersuchungsstelle bereits erstellt worden sei.

(2) Laut Stellungnahme der Sicherheitsuntersuchungsstelle nehme sie die Empfehlung zustimmend zur Kenntnis.



Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes



Schlussempfehlungen

32 Zusammenfassend empfahl der RH

- dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (**BMK**) sowie
- der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes (**SUB**):

	BMK	SUB
(1) Die unionsrechtlich und im Unfalluntersuchungsgesetz normierte Unabhängigkeit der Sicherheitsuntersuchungsstelle wäre durch einen geeigneten organisatorischen Rahmen und Klarstellung der federführenden Verantwortung sicherzustellen. (<u>TZ 2</u>)	x	x
(2) Das vorhandene Reorganisationskonzept wäre auf der Grundlage von Nutzen–Kosten–Erwägungen zu aktualisieren und umzusetzen. Dabei wäre der Fokus auf eine unabhängige und qualitativ hochwertige Aufgabenerfüllung durch die Sicherheitsuntersuchungsstelle zu legen. (<u>TZ 3</u>)	x	x
(3) Die Verbindlichkeit und Gültigkeit der Geschäftsordnung der Sicherheitsuntersuchungsstelle wären ehestmöglich sicherzustellen. (<u>TZ 4</u>)	x	x
(4) Die Rechtsunsicherheiten in Bezug auf die von der Sicherheitsuntersuchungsstelle anzuwendenden verfahrensrechtlichen Bestimmungen wären zu beseitigen. Dabei wären eine rechtskonforme Vorgehensweise bei Sicherheitsuntersuchungen und die gebotene Unabhängigkeit der Sicherheitsuntersuchungsstelle sicherzustellen. (<u>TZ 5</u>)	x	x
(5) Mit Blick auf das Spannungsdreieck zwischen Veröffentlichungspflichten, datenschutzrechtlichen Aspekten sowie Geheimhaltung der im überwiegenden Interesse eines Beteiligten oder der Sicherheitsuntersuchung liegenden Daten wäre ehestmöglich zu klären, ob und wie die Sicherheitsuntersuchungsstelle die Veröffentlichungspflichten gemäß Art. 20 Abs. 5 Bundes–Verfassungsgesetz rechtskonform zu vollziehen hat. (<u>TZ 6</u>)	x	x
(6) Unter Wahrung der Grundsätze der Zweckmäßigkeit und Sparsamkeit wäre für die Sicherheitsuntersuchungsstelle eine eigene Webpräsenz (Website) zu gestalten, die sich im Inhalt an vergleichbaren europäischen Sicherheitsuntersuchungsstellen orientiert und jedenfalls die Publikation aller Untersuchungsberichte ermöglicht. (<u>TZ 7</u>)	x	x



	BMK	SUB
(7) Die Arbeitsplatzbeschreibungen der Bediensteten wären zu aktualisieren und an die aktuellen Leistungserfordernisse anzupassen. <u>(TZ 8)</u>		X
(8) Der Personalbedarf wäre unter Bedachtnahme auf die Anzahl der Sicherheitsuntersuchungen zu evaluieren und bei der Überarbeitung des Reorganisationskonzepts zu berücksichtigen. <u>(TZ 8)</u>		X
(9) Die Leitung des Fachbereichs Schiene, Schifffahrt, Seilbahnen wäre dauerhaft zu besetzen. <u>(TZ 8)</u>		X
(10) Die erforderlichen Qualifikationen für akademisch gebildete Untersuchungsbeauftragte (Verwendungsgruppen v1/A1) wären zu formulieren, um die Voraussetzung für die Beantragung entsprechender Planstellen zu schaffen. Dies würde auch Karriereperspektiven für bereits tätige Untersuchungsbeauftragte eröffnen. <u>(TZ 8)</u>		X
(11) Die Möglichkeit wäre zu prüfen, akademisch gebildete Bedienstete als Untersuchungsbeauftragte zu rekrutieren. <u>(TZ 9)</u>	X	X
(12) Eine gemeinsame Aus- und Weiterbildungsmatrix für die Untersuchungsbeauftragten der Sicherheitsuntersuchungsstelle wäre zu erarbeiten. Ebenso wären die absolvierten Aus- und Weiterbildungen sowie die Erfolgsnachweise zentral zu erfassen (vorzugsweise im bereits vorhandenen Elektronischen Bildungsmanagement (E-BM) des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie). Zudem wäre auf einen zügigen Fortschritt und den Abschluss der Studien zu achten. <u>(TZ 10)</u>	X	X
(13) Im Sinne der Unabhängigkeit der Sicherheitsuntersuchungsstelle wäre zu prüfen, dieser ein eigenes Aus- und Weiterbildungsbudget für die fachspezifische Aus- und Weiterbildung der Bediensteten zu übertragen. <u>(TZ 10)</u>	X	
(14) Bei der Kontrolle der Belege und insbesondere bei der Bestätigung der sachlichen und rechnerischen Richtigkeit von Reisekostenabrechnungen wäre auf die Vollständigkeit und Nachvollziehbarkeit zu achten. <u>(TZ 11)</u>	X	X
(15) Ein fachbereichsübergreifendes System zur vollständigen Erfassung und Zuordnung von Ressourcen wäre zu implementieren, aus dem sowohl die aufgewendeten Ressourcen je Untersuchungsfall als auch der Ressourcenaufwand für sonstige Tätigkeiten bzw. Abwesenheiten (z.B. Bereitschaftsdienste, Aus- und Weiterbildung, Urlaube, Krankenstandstage) hervorgehen. Das System sollte die Ressourcensteuerung im Sinne einer effizienten Aufgabenerfüllung unterstützen. <u>(TZ 12)</u>		X



	BMK	SUB
(16) An den internen Jours fixes mit den Fachbereichen wäre festzuhalten; ergänzend dazu wären fachbereichsübergreifende Strategiemeetings über Ausrichtung und Aufgabenerfüllung der Sicherheitsuntersuchungsstelle verstärkt zu implementieren und die Inhalte und Ergebnisse zu protokollieren. (TZ 13)		x
(17) Die vom Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie angebotene Unterstützung wäre zum ehestmöglichen Abbau von Vertrauensdefiziten und zur Verbesserung des Arbeitsklimas (z.B. Abteilungsklausuren, Teambuildings und Teammediationen sowie Coachings) in Anspruch zu nehmen. (TZ 13)		x
(18) Unvereinbarkeiten im Zusammenhang mit Nebenbeschäfti- gungen der Bediensteten der Sicherheitsuntersuchungsstelle wären sorgfältig zu prüfen. Sofern eine Nebenbeschäftigung die Bediensteten an der Erfüllung ihrer dienstlichen Aufgaben hindert, die Vermutung einer Befangenheit hervorruft oder sonstige wesentliche dienstliche Interessen gefährdet, wäre die Ausübung dieser Nebenbeschäftigung zu untersagen. (TZ 14)	x	x
(19) Alle geplanten Abwesenheiten wären – im Interesse größtmöglicher Transparenz – mindestens zwei Tage vor deren Konsumation im elektronischen Kalender der Sicherheitsunter- suchungsstelle zu erfassen. (TZ 14)		x
(20) Die fachbereichsübergreifende Messung und Steuerung der Leistungen der Sicherheitsuntersuchungsstelle wären weiterzu- entwickeln. (TZ 16)		x
(21) Bei Sicherheitsuntersuchungen wäre ein laufender fachlicher Austausch – z.B. in Teams – zu forcieren, um die Zuverlässigkeit der Sicherheitsuntersuchungen zu erhöhen und deren Stillstand bei längeren Abwesenheiten der Untersuchungsleitungen zu vermeiden. (TZ 17)		x
(22) Unter Wahrung der Grundsätze der Zweckmäßigkeit und Spar- samkeit wäre ehestmöglich ein Datenmanagement-System einzusetzen, das über ein nachvollziehbares Rechte- und Versionsmanagement verfügt. (TZ 19)		x
(23) Zur Sicherstellung der Preisangemessenheit wäre bei Direkt- vergaben eine nach Wertgrenzen differenzierte Einholung von Vergleichsangeboten vorzusehen. (TZ 20)		x



	BMK	SUB
(24) Bei der Beauftragung von Sachverständigenleistungen wäre – soweit möglich – eine Entlohnung gemäß dem Gebührenanspruchsgesetz auf Basis von Stundensätzen vorzusehen, wie dies der Musterwerkvertrag regelt. Eine Abweichung von dieser Praxis wäre im Vergabeakt zu begründen. (TZ 20)		X
(25) Es wäre zu evaluieren, ob der Rückgang des Anteils von Sicherheitsempfehlungen in endgültigen Untersuchungsberichten auf Rechtsunsicherheit, innere Widerstände bzw. Ängste der Untersuchungsbeauftragten vor etwaigen negativen Konsequenzen sowie vor möglichen Anzeigen zurückzuführen war, um notwendige Gegenmaßnahmen ergreifen zu können. (TZ 22)		X
(26) Auf der Grundlage von Nutzen–Kosten–Erwägungen wäre zu analysieren, in welchen Bereichen die Sicherheitsuntersuchungsstelle eigenes Know-how aufbauen könnte, um das Erfordernis und den Aufwand für den Zukauf externen Fachwissens zu mindern. (TZ 22)		X
(27) Es wären die Verhandlungen mit der Austro Control Österreichische Gesellschaft für Zivilluftfahrt mit beschränkter Haftung für jene Vereinbarung zu finalisieren, die die Weiterleitung von Vorfallmeldungen durch die Austro Control an die Sicherheitsuntersuchungsstelle auf untersuchungsrelevante Unfälle und schwere Störungen reduziert. (TZ 22)		X
(28) Die laufende Digitalisierung des Papierarchivs wäre fortzusetzen. (TZ 23)		X
(29) Die Abarbeitung der Altfälle wäre unter Anwendung des Ende 2022 entwickelten Prüfschemas Altfälle zu forcieren. (TZ 23)		X
(30) Notwendige Sicherheitsuntersuchungen wären möglichst zeitnah nach dem Vorfall einzuleiten, weil die Kosten für Gutachten umso höher waren, je länger der zu untersuchende Vorfall zurücklag. (TZ 23)		X
(31) Vor der Einleitung von nicht verpflichtend durchzuführenden Sicherheitsuntersuchungen wäre zu prüfen, ob die dafür nötigen Ressourcen vorhanden sind, um nicht die Untersuchung von verpflichtend durchzuführenden Sicherheitsuntersuchungen zu verzögern. (TZ 24)		X



	BMK	SUB
(32) Die Formulierungen im Memorandum of Understanding zwischen der Sicherheitsuntersuchungsstelle und der Sicherheitsbehörde im Bereich Schiene wären nachzustimmen, um die Übereinstimmung mit der im Unfalluntersuchungsgesetz normierten Unabhängigkeit der Sicherheitsuntersuchungsstelle sicherzustellen. (TZ 25)	x	x
(33) Die Meldepflicht von Nebenbeschäftigung gemäß § 56 Beamten-Dienstrechtsgesetz 1979 bzw. gemäß § 5 Vertragsbedienstetengesetz 1948 wäre insbesondere im Bereich der Obersten Verkehrsbehörden (Oberste Zivilluftfahrtbehörde, Oberste Eisenbahnbehörde, Oberste Schifffahrtsbehörde, Oberste Seilbahnbehörde) in Erinnerung zu rufen. Sofern die Nebenbeschäftigung die Erfüllung der dienstlichen Aufgaben behindern, die Vermutung einer Befangenheit hervorrufen oder sonstige wesentliche dienstliche Interessen gefährden, wären sie zu untersagen. (TZ 26)	x	
(34) Die für den Fachbereich Zivilluftfahrt verbindlichen internationalen Regelwerke sowie die bereits erarbeiteten Handbücher und Manuals wären mittelfristig in das Qualitätsmanagement-System zu migrieren. (TZ 27)		x
(35) Jene Checklisten und Prozesse des Qualitätsmanagement-Systems, die auch für Sicherheitsuntersuchungen in den Bereichen Schifffahrt und Seilbahnen Verbindlichkeit entfalten sollen, wären zu identifizieren und an die Untersuchungsbeauftragten zu kommunizieren. (TZ 27)		x
(36) Compliance-Workshops wären zu organisieren, die in Ergänzung zu den Compliance-Schulungen in der Grundausbildung gezielt auf die besonderen Herausforderungen in der Sicherheitsuntersuchungsstelle eingehen. Die Teilnahme sollte für alle Bediensteten der Sicherheitsuntersuchungsstelle verpflichtend sein und in regelmäßigen Abständen (z.B. alle 24 Monate) wiederholt werden. (TZ 28)	x	x
(37) Innerhalb der Webauftritte (Websites) des Klimaschutzministeriums und der Sicherheitsuntersuchungsstelle wäre darüber zu informieren, welche Meldekanäle in Anwendung des Hinweiserhebungsenschutzgesetzes eingerichtet sind, um zeitnah geeignete Maßnahmen gegen aufgezeigte Unregelmäßigkeiten ergreifen zu können. (TZ 28)	x	x



	BMK	SUB
(38) Angesichts der jährlichen Kosten (Miete und Betriebskosten) für die Sicherstellungshalle wären vor Abschluss eines Folgemietvertrags Alternativen zu prüfen. (TZ 29)		X
(39) Unter Wahrung der Grundsätze der Zweckmäßigkeit und Sparsamkeit wäre der Einbau eines Zutrittskontrollsystems zu erwägen, um unberechtigtes Betreten bzw. unberechtigte Nutzungen der Halle zu erkennen und präventiv zu verhindern. (TZ 29)		X
(40) Es wäre zu prüfen, ob mit weniger Fahrzeugen das Auslangen gefunden werden könnte; weiters wäre festzulegen, welche Eigenschaften die Fahrzeuge für den Einsatz im Bereich der Sicherheitsuntersuchungsstelle aufweisen sollten. (TZ 30)		X
(41) Ehestmöglich wären alle Untersuchungsbeauftragten mit Dienstausweisen auszustatten, aus denen ihre Funktion als Untersuchungsbeauftragte der Sicherheitsuntersuchungsstelle und die wesentlichen Untersuchungsbefugnisse gemäß Unfalluntersuchungsgesetz hervorgehen. Die Dienstausweise wären in regelmäßigen Abständen zu erneuern. (TZ 31)	X	X



Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes



Wien, im Februar 2024
Die Präsidentin:

Dr. Margit Kraker

R
—
H

