NIB-Austria – Annual report 2017

(gemäß Artikel 23 Absatz 3 der Richtlinie 2004/49/EG)

Austrian Safety Investigation Authority

Trauzlgasse 1
1210 Vienna
https://www.bmvit.gv.at/sub

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis 2
Abkürzungsverzeichnis 4
Einleitung 5
Zusammenfassung 6
1 Struktur, Funktion, Personal, Unabhängigkeit 8
2 Rechtliche Grundlagen 8
2.1 SUB gesamt 8
2.2 SUB-Bereich Schiene 8
3 Aufgaben 8
4 Zuständigkeiten 9
5 Grundzüge der Sicherheitsuntersuchung 9
5.1 Allgemeines 9
5.2 Meldung 9
5.3 Einleitung einer Sicherheitsuntersuchung 9
5.4 Sicherheitsuntersuchung 10
5.5 Untersuchungsbericht 10
5.6 Sicherheitsempfehlungen 10
6 Zusammenarbeit (Behörden und andere Stellen) 10
6.1 BMVIT 10
6.2 Justiz (Staatsanwaltschaft) 10
6.3 Sicherheitsbehörden und Exekutivorgane 10
6.4 Unternehmen 11
6.5 Sachverständige 11
7 Internationale Beziehungen 11
7.1 NIB-Network 11
7.2 Arbeitsgruppen des NIB-Networks 11
7.2.1 TF PEER REVIEW 11
7.3 Grenzüberschreitender Informationsaustausch 11
7.4 Grenzüberschreitende Sicherheitsuntersuchung 12
8 Statistik 12
8.1 Nationale Datenbank 12
8.2 Datenbank ERAIL 12
8.3 Definition „Unfall / Schwerer Unfall / Signifikanter Unfall“ 13
8.3.1 Definition „Zugkollision“ 13
8.3.2 Definition „Zugentgleisung“ 13
8.3.3 Definition „Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen/Bahnübergängen“ 13
9 Qualitätsmanagement-System (QM-System) 14
10 Internetauftritt der SUB 14
11 Tätigkeiten 2017 15
11.1 Eingelangte Meldungen 15
11.2 Untersuchungen gesamt 15
11.3 Eingeleitete Sicherheitsuntersuchungen 15
11.4 Sicherheitsempfehlungen (im Jahr 2017 ausgesprochen) 16
Vorfallstatistik 2016 16

11.5	Gemeldete Vorfälle	16
11.6	Gemeldete Unfälle nach Unfallart	16
11.7	Gemeldete schwere Unfälle nach Unfallart (RL 2004/49/EG, UUG 2005)	17
11.8	Gemeldete signifikante Unfälle nach Unfallart (RL 2009/149/EG, CSI)	17
11.9	Gemeldete Störungen nach Störungsart	18
11.10	Verunfallte Personen (ausgenommen Suizid/Suizidversuch)	19
11.11	Getötete Personen nach Unfallart (ausgenommen Suizid)	19
11.12	Schwer verletzte Personen nach Unfallart (ausgenommen Suizidversuch)	19
11.13	Leicht verletzte Personen nach Unfallart (ausgenommen Suizidversuch)	20
11.14	Getötete Personen nach Kategorien (ausgenommen Suizid)	20
11.15	Schwer verletzte Personen nach Kategorien (ausgenommen Suizidversuch)	21
11.16	Leicht verletzte Personen nach Kategorien (ausgenommen Suizidversuch)	21
11.17	Suizide und Suizidversuche	21
11.18	Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen	22
11.19	Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen - Verunfallte Personen	22
11.20	Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen – Benutzer	22
11.21	Anzahl der Eisenbahnkreuzungen/Eisenbahnübergänge	22
12	Sicherheitsempfehlungen	23

Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
ANSF	Agentur für die Sicherheit der Eisenbahn in Italien
AVV	Vertrag für die Nutzung von Güterwagen im Schienenverkehr
Bf	Bahnhof
BMI	Bundesministerium für Inneres
BMJ	Bundesministerium für Justiz
BMVIT, bmvit	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Bst	Betriebsstelle
CSI	Indikatoren für die Sicherheit
DB	Dienstbehelf
DV	Dienstvorschrift
EG	Europäische Gemeinschaft
EisbBBV	Eisenbahn Bau- und Betriebsverordnung
EisbG 1957	Eisenbahngesetz 1957
EisbKrV 2012	Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012
EK	Eisenbahnkreuzung
EKSA	Eisenbahnkreuzungs-Sicherungsanlage
EN	Europäische Norm
ERA	Europäische Eisenbahnagentur
ERAIL	Europäische Datenbank für Vorfälle im Schienenverkehr
ES	Einfahrsignal
EU	Europäische Union
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
Hbf	Hauptbahnhof
IM	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
iVm	in Verbindung mit
NSA	Nationale Sicherheitsbehörde
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
QM-System	Qualitätsmanagementsystem
RCA	Rail Cargo Austria (EVU)
RIC	Übereinkommen über den Austausch und die Benutzung von Reisezugwagen im internationalen Verkehr
RU	Railway Undertaking (Eisenbahnverkehrsunternehmen)
RJ	Railjet
SES	Soforteingriffsschwelle
StLB	Steiermärkische Landesbahnen
StVO	Straßenverkehrsordnung
SUB	Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes
TF	Task Force
Tfz	Triebfahrzeug
UIC	Internationaler Eisenbahnverband
UUG 2005	Unfalluntersuchungsgesetz
Vstu	Verkehrsstelle unbesetzt
Z	Zug
ZSB	Zusatzbestimmungen zur Signal- und zur Betriebsvorschrift

Einleitung

Verkehrssicherheitsarbeit ist ethisch geboten und auch als volkswirtschaftlich erfolgreich zu bewerten. Gemäß dem internationalen Standard in der Unfallursachenforschung sowie auf Basis der Konzepte und Strategien der Verkehrssicherheitspolitik der Europäischen Union und den darauf basierenden gemeinschaftsrechtlichen Verpflichtungen sollen Unfälle und Störungen durch eine ständig eingerichtete unabhängige Stelle gründlich untersucht werden, um aus Fehlern zu lernen, Wiederholungen zu vermeiden und dadurch einen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zu leisten.

Diese Aufgabe obliegt in Österreich gemäß dem Unfalluntersuchungsgesetz - UUG 2005 der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes (kurz „SUB“), einer Dienststelle des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (kurz „BMVIT“).

Gemäß Artikel 23 Absatz 3 der Richtlinie 2004/49/EG „Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit“ hat die SUB einen ausführlichen Bericht über ihre Tätigkeiten im jeweils vorangegangenen Jahr zu erstellen und diesen bis spätestens 30. September jeden Jahres zu veröffentlichen.

Der vorliegende Sicherheitsbericht 2017 enthält die wesentlichen Zahlen und Fakten über die Untersuchungstätigkeiten der SUB im Bereich Schiene im Jahr 2017.

Für weiterführende Informationen stehen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der SUB sowie die Website des BMVIT (https://www.bmvit.gv.at/sub) zur Verfügung.

Für den Inhalt verantwortlich

Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes
Trauzlgasse 1
1210 Wien
Tel.: +43 (1) 71162 65 9000
Fax: +43 (1) 71162 65 9098
Email: sub@bmvit.gv.at

Zusammenfassung

Allgemeines

Der vorliegende Jahresbericht gemäß Artikel 23 Absatz 3 der Richtlinie 2004/49/EG „Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit“ basiert auf den der SUB gemeldeten Zahlen und Daten über meldepflichtige Vorfälle, die sich im Berichtsjahr 2017 im Bereich Schiene ereignet haben.

Die zentrale Aufgabenstellung der SUB ist die Untersuchung von Unfällen und Störungen durch ein qualifiziertes Untersuchungsverfahren, die Feststellung der möglichen Ursachen und die Ausarbeitung von Sicherheitsempfehlungen als Vorschläge zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Die Untersuchung dient **nicht der Klärung von Schuld- oder Haftungsfragen**, Untersuchungsberichte dürfen **keine Feststellungen** dazu treffen.

Übersicht

	Schiene	
	2016	2017
Eingelangte Meldungen	2057	2128
• davon Unfälle	1191	1140
• davon Störungen	866	993
Untersuchungen gesamt		15
Vorverfahren	32	-
• davon SU eingeleitet	7	-
Sicherheitsempfehlungen	20	13

Tendenzen

Bereich Schiene

Im Jahr 2017 gingen für den Fachbereich Schiene insgesamt 2497 Meldungen ein. Davon waren 993 Ereignisse als Unfälle zu klassifizieren. In 14 Fällen wurden Untersuchungen vor Ort und in 21 Fällen weiterführende Untersuchungen eingeleitet. Daraus wurden in 15 Fälle Sicherheitsuntersuchungen eingeleitet. Eine detaillierte Übersicht über die eingeleiteten Untersuchungen ist im Kapitel 11 zu finden.

Die Gesamtzahl der gemeldeten Vorfälle ist gegenüber dem Vergleichszeitraum 2016 gestiegen. Hierbei ist anzumerken, dass die Zahl der gemeldeten Unfälle rückgängig ist. Bei den Störungen wurden deutlich mehr Vorfälle als im Vergleichszeitraum 2016 der SUB gemeldet.

Unabhängig davon ist anzumerken, dass die Anzahl untersuchungspflichtiger Vorfälle generell niedrig ist. Diese Entwicklung ist jedenfalls auf eine erkennbare Verbesserung des Sicherheitsniveaus im Verkehrsbereich Schiene zurückzuführen.

Zielerreichung

Mit den aus den durchgeführten Sicherheitsuntersuchungen gewonnenen Erkenntnissen sowie den daraus abgeleiteten Maßnahmen konnte im Jahr 2017 erneut ein wichtiger Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in den einzelnen Verkehrsbereichen geleistet werden.

Wien, am 28. September 2018

Austrian Safety Investigation Authority

Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes

1 Struktur, Funktion, Personal, Unabhängigkeit

Die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes (SUB) ist multimodal strukturiert und umfasst die Bereiche Schiene, Schifffahrt, Seilbahnen und Zivilluftfahrt, wodurch auch Synergie- und Einsparungseffekte erreicht werden können. Diese Vorteile werden z.B. in den Bereichen Schiene, Schifffahrt und Seilbahnen durch verkehrsbereichsübergreifende Aspekte in der Unfallursachenforschung sowie durch eine gemeinsame Meldestelle und einen zentralen 24-Stunden-Bereitschaftsdienst erzielt.

Die SUB ist in Übereinstimmung mit den Anforderungen des Unionsrechts und der österreichischen Rechtslage funktionell und organisatorisch unabhängig von allen Behörden und Parteien, öffentlichen und privaten Stellen, deren Interessen mit den Aufgaben der SUB kollidieren könnten.

Die SUB wurde mit ausreichenden Mitteln ausgestattet, sodass sie ihre Aufgaben unabhängig wahrnehmen kann und in der Lage ist, eine umfassende Sicherheitsuntersuchung von Vorfällen entweder selbst durchzuführen oder eine Sicherheitsuntersuchung zu beaufsichtigen.

Mit Stand 31. Dezember 2017 verfügt der Bereich Schiene über nachstehendes Personal:

- 1 Leiter SUB
- 1 Fachbereichsleiter
- 4 Untersuchungsbeauftragte (davon 2 auch für die Bereiche Schifffahrt und Seilbahnen zuständig)
- 3 Untersuchungsbeauftragte in Ausbildung
- 3 Administrativkräfte (Back Office, Kompetenzzentrum Datenbanken, Assistenz)

Die Untersuchungsbeauftragten sind gemäß § 3 Abs. 3 UUG 2005 bei der Durchführung von Sicherheitsuntersuchungen an keine Weisungen von Organen außerhalb der SUB gebunden.

2 Rechtliche Grundlagen

Die im Sicherheitsbericht zitierten internationalen, unionsrechtlichen und nationalen Regelwerke beziehen sich jeweils auf die geltende Fassung.

2.1 SUB gesamt

- Unfalluntersuchungsgesetz - UUG 2005, BGBl. I Nr. 123/2005 idgF.

2.2 SUB-Bereich Schiene

- Richtlinie 2004/49/EG „Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit“, ABl. Nr. L 164 vom 30.4.2004
- Richtlinie (EU) Nr. 2016/798 „Richtlinie über Eisenbahnsicherheit“, ABl. Nr. L 138 vom 26.5.2016 *Anmerkung: Diese Richtlinie ersetzt die Richtlinie 2004/49/EG und ist bis 16. Juni 2019 in das nationale Recht zu übernehmen*
- Meldeverordnung Eisenbahn - MeldeVO-Eisb 2006, BGBl. II Nr. 279/2006
- Eisenbahngesetz - EisbG 1957, BGBl. Nr. 60/1957
- Eisenbahnverordnung 2003, BGBl. II Nr. 209/2003
- Eisenbahnbau- und -betriebsverordnung - EisbBBV, BGBl. II Nr. 398/2008

3 Aufgaben

Die zentrale Aufgabenstellung der SUB ist die Untersuchung von Unfällen und Störungen durch ein qualifiziertes Untersuchungsverfahren, die Feststellung der möglichen Ursachen und erforderlichenfalls die Ausarbeitung von Sicherheitsempfehlungen als Vorschläge zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Die

Untersuchung dient ausdrücklich nicht der Klärung von Schuld- oder Haftungsfragen, Untersuchungsberichte dürfen dazu keine Feststellungen treffen.

4 Zuständigkeiten

Schiene ist gemäß § 5 Abs. 1 Z 1 UUG 2005 der Betrieb einer Haupt- und Nebenbahn, einer Anschlussbahn und einer Straßenbahn, auf der Schienenfahrzeuge ausschließlich auf einem eigenen Bahnkörper verkehren (z.B. U-Bahn in der Bundeshauptstadt Wien), einschließlich der Betrieb von Schienenfahrzeugen auf diesen genannten Bahnen gemäß den Bestimmungen der §§ 4, 5, 7 EisbG 1957.

Für die Darstellung in der Statistik wird unterschieden in:

- Alle Bahnen
- Vernetzte Bahnen
- Nicht vernetzte Bahnen
- Anschlussbahnen
- U-Bahnen

5 Grundzüge der Sicherheitsuntersuchung

5.1 Allgemeines

Gemäß § 5 UUG 2005 gelten als Vorfälle Unfälle und schwere Unfälle sowie Störungen und schwere Störungen und als Ursachen Handlungen, Unterlassungen, Ereignisse oder eine Kombination dieser Faktoren, die zu einem Vorfall geführt haben.

5.2 Meldung

Gemäß den Bestimmungen des § 19c EisbG 1957 ist das Eisenbahnunternehmen verpflichtet, Unfälle und Störungen, die beim Betrieb einer öffentlichen Eisenbahn oder Anschlussbahn auftreten, unverzüglich der SUB zu melden. Der Umfang und die Form der Meldungen der Eisenbahnunternehmen sind durch Verordnung zu bestimmen.

In der geltenden MeldeVO-Eisb 2006 sind der Umfang und Form der Meldungen von Unfällen und Störungen, die beim Betrieb einer Eisenbahn auftreten, geregelt.

Für die SUB selbst besteht darüber hinaus noch eine Meldeverpflichtung gegenüber der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) in jenen Fällen, in denen zu einem Vorfall eine Sicherheitsuntersuchung eingeleitet wurde.

5.3 Einleitung einer Sicherheitsuntersuchung

Das Verfahren einer Sicherheitsuntersuchung beginnt grundsätzlich mit der Meldung des Vorfalls; entscheidend ist jedoch, dass nicht bei jeder Meldung ein umfassendes Untersuchungsverfahren durchzuführen ist. Vielmehr haben sich die Art und der Umfang einer Sicherheitsuntersuchung nach der Schwere des Vorfalls sowie insbesondere nach den voraussichtlich zu gewinnenden neuen Erkenntnissen für eine Verbesserung der Verkehrssicherheit zu richten.

Die SUB beauftragt gemäß § 9 UUG 2005 für jede einzelne Sicherheitsuntersuchung einen Untersuchungsbeauftragten, dem die Verantwortung für Organisation, Durchführung und Aufsicht der jeweiligen Sicherheitsuntersuchung übertragen wird.

Schwere Unfälle sind gemäß § 9 UUG 2005 jedenfalls zu untersuchen. Darüber hinaus ist eine Sicherheitsuntersuchung von Vorfällen, die keine schweren Unfälle sind, immer dann durchzuführen, wenn zu erwarten ist, dass eine Sicherheitsuntersuchung neue Erkenntnisse zur Vermeidung künftiger Vorfälle bringt.

5.4 Sicherheitsuntersuchung

Jedes Untersuchungsverfahren ist unverzüglich, einfach und zweckmäßig durchzuführen, wobei zu beachten ist, dass dieses Verfahren nicht öffentlich ist und für die Untersuchungsbeauftragten Verschwiegenheitspflicht besteht. Die Befugnisse der Untersuchungsbeauftragten für die Durchführung einer Sicherheitsuntersuchung sind im § 11 UUG 2005 festgelegt.

5.5 Untersuchungsbericht

Jede Sicherheitsuntersuchung ist mit einem Untersuchungsbericht abzuschließen, der vor Veröffentlichung einem Stellungnahmeverfahren zu unterziehen ist. Der Untersuchungsbericht hat sich in seinem Inhalt nach Art und Schwere des Vorfalls zu richten und verweist auf den ausschließlichen Zweck einer Sicherheitsuntersuchung. Der Untersuchungsbericht hat unter anderem Einzelheiten des Vorfalls, Angaben über die beteiligten Verkehrsmittel, die für den Unfall kausalen Umstände, die durchgeführten Untersuchungen und deren Schlussfolgerungen sowie die Feststellung der möglichen Ursachen und gegebenenfalls Sicherheitsempfehlungen zu enthalten.

Die Untersuchungsberichte dienen **nicht zur Klärung von Rechtsfragen** und dürfen insbesondere **keine Feststellungen zu Schuld-und Haftungsfragen** enthalten.

Sämtliche Untersuchungsberichte werden auf der Webseite des BMVIT veröffentlicht (https://www.bmvit.gv.at/sub).

5.6 Sicherheitsempfehlungen

Aus dem Ergebnis der Untersuchung sollen gegebenenfalls Sicherheitsempfehlungen als Vorschläge zur Verbesserung der Verkehrssicherheit ausgearbeitet werden, die an jene Stellen zu richten sind, welche diese in geeignete Maßnahmen umsetzen können. Ob und in welchem Umfang ausgesprochene Sicherheitsempfehlungen umgesetzt werden, liegt in der Verantwortung der konkret davon betroffenen und angesprochenen Stellen.

Für den Bereich Schiene ist in der Richtlinie 2004/49/EG geregelt, dass die SUB mindestens jährlich über Maßnahmen unterrichtet wird, welche als Reaktion auf die ausgesprochenen Sicherheitsempfehlungen ergriffen wurden oder geplant sind.

6 Zusammenarbeit (Behörden und andere Stellen)

6.1 BMVIT

In regelmäßigen Abständen sowie in relevanten Anlassfällen findet mit den zuständigen Fachabteilungen im BMVIT ein umfassender Meinungs- und Informationsaustausch statt.

6.2 Justiz (Staatsanwaltschaft)

Die Zusammenarbeit mit der Justiz (Staatsanwaltschaft) erfolgt auf der Grundlage von Vereinbarungen, die mit Erlass des Bundesministeriums für Justiz vom 07. August 2012 in Kraft gesetzt wurden. Bei der Ermittlung des Sachverhaltes wird darauf geachtet, dass auf Basis eines gegenseitigen Kooperations- und Berücksichtigungsgebotes sowohl die zuständige Staatsanwaltschaft als auch der von der SUB beauftragte Untersuchungsbeauftragte seine gesetzlich vorgesehene Aufgabe uneingeschränkt erfüllen kann. Die Sicherung und Verwahrung von Beweisen sowie eine mögliche Verwendung von Beweisstücken für weiterführende Untersuchungen erfolgt ebenfalls gemäß der Vereinbarung in gegenseitiger Absprache.

6.3 Sicherheitsbehörden und Exekutivorgane

Ist die Notwendigkeit gegeben, wird der von der SUB beauftragte Untersuchungsbeauftragte bei der Ermittlung des Sachverhaltes von den Sicherheitsbehörden und Exekutivorganen - insbesondere am Unfallort - unterstützt. Für große Schadensereignisse ist in der vom Bundesministerium für Inneres erlassenen „Richtlinie zur Identifizierung von Katastrophenopfern nach großen Schadensereignissen (DVI –

Disaster-Victim-Identification)“ sowie in dem dazu veröffentlichten Handbuch (DVI-Handbuch) die Zusammenarbeit geregelt.

6.4 Unternehmen

Für die Ermittlung des Sachverhaltes ist der von der SUB beauftragte Untersuchungsbeauftragte von den am Vorfall beteiligten Unternehmen insbesondere durch die Bereitstellung der für die Untersuchung erforderlichen Daten sowie die Übermittlung bezughabender Dokumente zu unterstützen.

6.5 Sachverständige

Bestimmte Teiluntersuchungen können von der SUB nicht mit eigenen Ressourcen durchgeführt werden. Dies sind insbesondere Untersuchungen von Bauteilen oder Materialien, für die besondere Instrumente bzw. Geräte sowie genormte Mess- und Untersuchungsverfahren erforderlich sind, wie z.B. die metallographische Untersuchung von Bauteilen mittels Rasterelektronenmikroskop.

Die SUB arbeitet mit einer Vielzahl von Sachverständigen (Sachverständigenbüros, Höhere Technische Lehranstalten, Universitäten) zusammen, wobei je nach Untersuchungsbedarf fachspezifische Gutachten beauftragt werden.

7 Internationale Beziehungen

7.1 NIB-Network

Der Bereich Schiene ist Vertreter Österreichs im Netzwerk der europäischen Sicherheits- und Unfalluntersuchungsstellen (NIB-Network) bei der ERA.

Aufgaben des NIB-Networks sind neben einem umfassenden Meinungs- und Informationsaustausch insbesondere die Erarbeitung von Methoden für eine europaweit einheitliche Untersuchung von Vorfällen unter Berücksichtigung des technischen und wissenschaftlichen Fortschritts. Konkrete Aufgaben werden in speziell eingerichteten Arbeitsgruppen behandelt. Pro Kalenderjahr finden in der Regel drei Tagungen des NIB-Networks statt.

7.2 Arbeitsgruppen des NIB-Networks

Der Bereich Schiene ist darüber hinaus als Vertreter Österreichs in folgenden über das NIB-Network eingerichteten Arbeitsgruppen (Task Force) bei der ERA tätig:

7.2.1 TF PEER REVIEW

Gemäß den Bestimmungen des Art. 22 Abs. 7 der Verordnung (EU) 2016/796 (Neufassung der Richtlinie 2004/49/EG) sind die europäischen Sicherheits- und Unfalluntersuchungsstellen aufgefordert, einen aktiven Meinungs- und Erfahrungsaustausch zu führen. Des Weiteren ist von den europäischen Sicherheits- und Unfalluntersuchungsstellen ein Programm für die gegenseitige Begutachtung (Peer Review) auszuarbeiten. Mit diesem Programm soll die Wirksamkeit und die Unabhängigkeit der europäischen Sicherheits- und Unfalluntersuchungsstellen überwacht werden.

Zur Erarbeitung dieses Programms wurde die TF PEER REVIEW eingerichtet. Es sind drei Tagungen pro Kalenderjahr geplant. Der Abschluss der Arbeiten der TF ist für das Jahr 2018 vorgesehen, mit den ersten gegenseitigen Begutachtungen auf Basis dieses Programms soll noch im Jahr 2018 begonnen werden.

7.3 Grenzüberschreitender Informationsaustausch

Zwischen den europäischen Sicherheits- bzw. Unfalluntersuchungsstellen erfolgt ein ständiger Meinungs- und Informationsaustausch. Im Bereich Schiene finden darüber hinaus in regelmäßigen Abständen Treffen europäischer Sicherheits- bzw. Unfalluntersuchungsstellen statt (z.B. mit Deutschland, der Schweiz, der Tschechischen Republik, Ungarn, Luxemburg und Estland).

7.4 Grenzüberschreitende Sicherheitsuntersuchung

Grenzüberschreitende Sicherheitsuntersuchungen im Bereich Schiene werden in Kooperation zwischen den Sicherheits- bzw. Unfalluntersuchungsstellen der beteiligten Staaten durchgeführt. Die jeweilige Sicherheits- bzw. Unfalluntersuchungsstelle des anderen Staates wird entweder als Beobachter zur Untersuchung vor Ort eingeladen oder führt im eigenen Staat Untersuchungen zum gegenständlichen Vorfall durch und steht für die Übermittlung von Informationen zur Verfügung.

8 Statistik

8.1 Nationale Datenbank

Der Bereich Schiene verfügt über eine Datenbank, in der alle gemeldeten Vorfälle erfasst werden. Die in der Datenbank enthaltenen Datensätze ermöglichen jederzeit aktuelle Auswertungen nach unterschiedlichen Kriterien.

Grundsätzlich wird jeder gemeldete Vorfall nur einer einzigen Kategorie (Hauptereignis) zugeordnet, um Mehrfachnennungen zu vermeiden. In den Eingabefeldern „Folgen“ bzw. „Ursache“ können ursächlich im Zusammenhang mit einem Hauptereignis stehende Folgeereignisse oder Ereignisse als Ursachen abgebildet und entsprechend abgefragt werden.

Für jede Auswertung ist eine exakte Definition erforderlich, welche Daten bei der Abfrage letztendlich dargestellt werden sollen. So würde z.B. eine Abfrage nach dem Ereignis „Überfahren haltzeigender Signale“ lediglich jene Ereignisse darstellen, die als Hauptereignisse im Feld „Ereignis“ enthalten sind. Es kann durchaus der Fall sein, dass bei einem Ereignis das Überfahren eines haltzeigenden Signals jedoch ausschließlich als Ursache für den betreffenden Vorfall enthalten ist.

Hauptereignis	Folgeereignisse	Ursache
Kollision Zug/Zug	Entgleisung Zug	Unerlaubte Signalüberfahrung
	Brand Fahrzeuge	
	Gefahrgut	

Die Arbeiten an der Entwicklung und Implementierung der geplanten neuen Datenbank mussten bis zur Klärung offener Fragen für die technische Umsetzung (Implementierung in die Hard- und Softwarelandschaft des BMVIT) vorübergehend ausgesetzt werden. Es ist geplant, diese offenen Fragen im Laufe des Jahres 2017 zu klären.

Ab dem Jahr 2017 erfolgt eine grundlegende Änderung der Klassifizierung von eingegangenen Meldungen über Vorfälle. Dies bedeutet, dass jede eingegangene Meldung über einen Vorfall - unabhängig von der in der eingegangenen Meldung bereits erfolgten Bewertung durch den Meldenden - **immer** eine Störung beinhaltet und als solche klassifiziert wird. Unabhängig von der Klassifizierung als Störung ist zu prüfen, ob eine zusätzliche Einstufung als Unfall erforderlich ist. Des Weiteren wird bei jeder eingegangenen Meldung auch der Auslöser statistisch erfasst.

8.2 Datenbank ERAIL

Die Mitte des Jahres 2012 in Betrieb genommene Datenbank dient der europaweit verpflichtenden Erfassung aller von den europäischen Sicherheits- bzw. Unfalluntersuchungsstellen untersuchten Vorfälle im Bereich Schiene. Das Grundkonzept der Datenbank ERAIL basiert auf der bereits seit mehreren Jahren für die Erfassung von Vorfällen im Bereich der Zivilluftfahrt bestehenden Datenbank ECCAIRS.

In der Datenbank ERAIL können Kriterien für Abfragen individuell festgelegt und statistische Auswertungen durchgeführt werden.

Die Weiterentwicklung der Datenbank ERAIL wurde auf Ebene der ERA vorübergehend ausgesetzt. Die derzeit in Planung befindlichen nächsten Arbeitsschritte sehen unter anderem eine umfassende Neustrukturierung der Datenbank vor.

8.3 Definition „Unfall / Schwerer Unfall / Signifikanter Unfall“

Gemäß Richtlinie 2004/49/EG in Verbindung mit den Bestimmungen des UUG 2005 gilt als Unfall jedes unerwünschte oder unbeabsichtigte plötzliche Ereignis mit Folgen. Unfälle werden insbesondere in Kollisionen, Entgleisungen und Unfällen auf Eisenbahnkreuzungen eingeteilt. Schwere Unfälle sind als Zugkollisionen oder Zugentgleisungen mit mindestens einem Todesopfer oder mindestens fünf schwer Verletzten oder mit beträchtlichem Schaden für die Fahrzeuge, Infrastruktur oder Umwelt sowie sonstige vergleichbare Unfälle mit offensichtlichen Auswirkungen auf die Regelung der Eisenbahnsicherheit oder das Sicherheitsmanagement definiert. Beträchtlicher Schaden bedeutet, dass die Kosten von der Sicherheits- bzw. Unfalluntersuchungsstelle unmittelbar auf insgesamt mindestens 2 Mio. € veranschlagt werden können.

Für schwere Unfälle besteht gemäß den Bestimmungen des Art. 19 Abs. 1 der Richtlinie 2004/49/EG jedenfalls eine Verpflichtung zur Durchführung einer Sicherheitsuntersuchung.

In der Richtlinie 2009/149/EG „Gemeinsame Sicherheitsindikatoren und gemeinsame Methoden für die Unfallkostenberechnung“ wird der Begriff „signifikanter Unfall“ verwendet. Ein signifikanter Unfall ist jeder Unfall, an dem mindestens ein in Bewegung befindliches Schienenfahrzeug beteiligt ist und bei dem mindestens eine Person getötet oder schwer verletzt wird oder erheblicher Sachschaden an Fahrzeugen, Schienen, sonstigen Anlagen oder der Umwelt entstanden ist oder beträchtliche Betriebsstörungen aufgetreten sind. Unfälle in Werkstätten, Lagern oder Depots sind ausgeschlossen. Erheblicher Sachschaden an Fahrzeugen, Gleisen, sonstigen Anlagen oder der Umwelt als Schaden in Höhe von mindestens 150.000 € definiert.

8.3.1 Definition „Zugkollision“

Für Kollisionen mit Zügen gelten nachstehende Definitionen:

Eine „**Kollision eines Zuges mit einem Schienenfahrzeug**“ ist ein Zusammenstoß der Spitze eines Zuges mit der Spitze oder dem Schluss eines anderen Zuges, eines anderen Schienenfahrzeuges oder einer Rangiereinheit (Verschubfahrt) oder ein seitlicher Zusammenstoß zwischen einem Teil eines Zuges und einem Teil eines anderen Zuges, eines anderen Schienenfahrzeuges oder einer Rangiereinheit (Verschubfahrt).

Eine „**Kollision eines Zuges mit einem Hindernis innerhalb des Lichtraumprofils**“ ist ein Zusammenstoß zwischen einem Teil eines Zuges und festen Gegenständen oder zeitweilig im oder am Gleis befindlichen Gegenständen (mit Ausnahme von Gegenständen auf Bahnübergängen, die von einem kreuzenden Fahrzeug oder Benutzer verloren wurden), einschließlich des Zusammenstoßes mit Oberleitungen.

8.3.2 Definition „Zugentgleisung“

„**Zugentgleisungen**“ sind Ereignisse, bei dem mindestens ein Rad eines Zuges die Schiene verlassen hat.

8.3.3 Definition „Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen/Bahnübergängen“

„Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen/Bahnübergängen“ sind Ereignisse im definierten Kreuzungsbereich zwischen Schiene und Straße, an denen mindestens ein Schienenfahrzeug und ein oder mehrere den Schienenweg kreuzende Fahrzeuge, andere kreuzende Benutzer wie Fußgänger oder andere Gegenstände, die sich zeitweilig im oder am Gleis befinden und von einem kreuzenden Fahrzeug oder Benutzer verlorenen wurden, beteiligt sind.

9 Qualitätsmanagement-System (QM-System)

Mit der Einführung eines zertifizierten QM-Systems in der SUB wird sichergestellt, dass durch eine Vereinheitlichung der Prozessabläufe von allen Mitarbeitern die Tätigkeiten nach den gleichen Standards erledigt werden können und keine Doppelgleisigkeiten oder unnötige Zusatzaufwände entstehen.

Durch definierte Qualitätskennzahlen können Schwachstellen, die Auswirkungen auf das Gesamtsystem haben, erkannt und entsprechende Verbesserungen definiert werden.

Ein wichtiger Bestandteil des QM-Systems im Bereich Schiene ist unter anderem auch die Erfassung der Kosten einer Sicherheitsuntersuchung. Mit dem Tool „Kosten- und Ressourcenplanung“ werden in einem standardisierten Verfahren die tatsächlichen Kosten einer Sicherheitsuntersuchung ermittelt und gleichzeitig die Möglichkeit geboten, Soll-/Ist-Vergleiche durchzuführen.

qualityaustria
SYSTEMZERTIFIZIERT
ISO 9001:2008 NR.16047/0

10 Internetauftritt der SUB

Aus Gründen einer einheitlichen Gestaltung des Internetauftrittes des BMVIT wurde festgelegt, die bisher auf der Webseite der Bundesanstalt für Verkehr veröffentlichten Informationen der SUB in die Webseite des BMVIT zu integrieren.

Auf der Webseite des BMVIT sind die von der SUB veröffentlichten Daten unter folgender Internetadresse abrufbar:

https://www.bmvit.gv.at/verkehr/sub/index.html

11 Tätigkeiten 2017

11.1 Eingelangte Meldungen

	2016	2017
Vorfälle gesamt	2057	2497
• **davon Unfälle**	1191	993
• **davon Störungen**	866	1140
• **davon keine Vorfälle gemäß MeldeVO-Eisb 2006**	-	364

11.2 Untersuchungen gesamt

	2016	2017
Untersuchungen vor Ort	-	14
Untersuchungen nicht vor Ort/Weiterführende Untersuchungen	-	21
Vorverfahren	32	-
• **davon eingeleitete Sicherheitsuntersuchungen**	7	15

11.3 Eingeleitete Sicherheitsuntersuchungen

Datum	Untersuchung	Rechtliche Grundlage
08.01.2017	Zusammenprall Z 4472 mit PKW auf EK zwischen Bf Liezen und Hst Wörschach-Schwefelbad	Art.19.2
12.01.2017 **03.03.2017**	Verletzung von Personen durch Schienenfahrzeuge Bf Kirchstetten	Art.19.2
21.01.2017	Zusammenprall Z 8436 mit Einsatzfahrzeug auf EK zwischen Hst Graz Webling und Hst Graz Wetzelsdorf	Art.19.2
09.03.2017	Entrollen einer Wagengruppe vom Bf Bad Vöslau	Art.19.2
17.03.2017	Unterbliebene Sicherung einer EK zwischen Bf Thalheim-Pöls und Bf Unzmarkt	Art.19.2
20.03.2017	Kollision Z 29795 mit Z 47001 im Bf Wien Süßenbrunn West	Art.19.2
15.04.2017	Kollision Z 631 mit Verschubfahrt im Bf Wien Meidling	Art.19.1
18.04.2017	Entgleisungen in Bst Schwechat durch verklemmten Hemmschuh	Art.19.2
20.04.2017	Zusammenprall Z 3247 mit LKW auf EK im Bf Wels	Art.19.2
31.05.2017	Zusammenprall Z 3206 mit PKW auf EK zwischen Bf Pettenbach und Bf Steinachbrücke	Art.19.2
23.08.2017	Kollision Z 97209 mit Zug 61004 im Bf Linz Verschiebe Ost	Art.19.1
04.10.2017	Kollision Z 41820 mit einem Kinderwagen in Hst Puch bei Hallein	Art.19.2
30.10.2017	Kollision Z 5968 mit entrolltem Personenzug im Bf Haiding	Art.19.2
22.12.2017	Zugkollision Z 21093 mit Z 2845 im Bf Kritzendorf	Art.19.1
22.12.2017	Entgleisung von Z 43144 zwischen den Hst Gries und St. Jodok	Art.19.1

* gemäß Richtlinie 2004/49/EG „Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit“

11.4 Sicherheitsempfehlungen (im Jahr 2017 ausgesprochen)

Siehe Anhang 1.

12 Vorfallstatistik 2017

12.1 Gemeldete Vorfälle

	Anzahl				
	Alle Bahnen	Vernetzte Bahnen	Nicht vernetzte Bahnen	Anschluss-bahnen	U-Bahnen
Meldungen gesamt	2496	2244	28	133	91
• **davon Unfälle**	968	808	23	122	15
• **davon Störungen**	1160	1100	4	7	49
• **sonstige**	368	336	1	4	27

12.2 Gemeldete Unfälle nach Unfallart

	Anzahl				
	Alle Bahnen	Vernetzte Bahnen	Nicht vernetzte Bahnen	Anschluss-bahnen	U-Bahnen
Kollision mit Schienenfahrzeug	6	6	-	-	-
Kollision Schienenfahrzeug mit Sonstiges (Objekte)	595	536	1	53	5
Entgleisung Zug	22	20	2	-	-
Entgleisung Verschub / Nebenfahrt / Sonstige Fahrt	76	76	-	-	-
Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen	125	96	19	10	-
Schadensfälle bei der Beförderung von Gefahrgut	19	16	-	3	-
Verletzung / Tötung von Personen durch Schienenfahrzeuge	39	32	-	1	6
Verletzung / Tötung von Personen durch sonstige Unfälle	18	13	-	2	3
Brände / Explosionen Fahrzeuge	20	19	-	-	1

12.3 Gemeldete schwere Unfälle nach Unfallart (RL 2004/49/EG, UUG 2005)

	Anzahl				
	Alle Bahnen	Vernetzte Bahnen	Nicht vernetzte Bahnen	Anschluss-bahnen	U-Bahnen
Kollision mit Schienenfahrzeug	1	1	-	-	-
Kollision Schienenfahrzeug mit Sonstiges (Objekte)	6	6	-	-	-
Entgleisung Zug	3	3	-	-	-
Entgleisung Verschub / Nebenfahrt	-	-	-	-	-
Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen	8	7	1	-	-
Verletzung / Tötung von Personen durch Schienenfahrzeuge	7	7	-	-	-
Verletzung / Tötung von Personen durch sonstige Unfälle	-	-	-	-	-

12.4 Gemeldete signifikante Unfälle nach Unfallart (RL 2009/149/EG, CSI)

	Anzahl				
	Alle Bahnen	Vernetzte Bahnen	Nicht vernetzte Bahnen	Anschluss-bahnen	U-Bahnen
Kollision mit Schienenfahrzeug	4	4	-	-	-
Kollision Schienenfahrzeug mit Objekte	7	6	-	-	1
Entgleisung Zug	5	5	-	-	-
Entgleisung Verschub / Nebenfahrt	1	-	1	-	-
Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen	28	26	1	1	-
Verletzung / Tötung von Personen durch Schienenfahrzeuge	24	19	-	-	5
Verletzung / Tötung von Personen durch sonstige Unfälle	5	4	-	1	-
Brände / Explosionen Fahrzeuge	-	-	-	-	-
Sonstige Unfälle	-	-	-	-	-

12.5 Gemeldete Störungen nach Störungsart

	Anzahl				
	Alle Bahnen	Vernetzte Bahnen	Nicht vernetzte Bahnen	Anschluss-bahnen	U-Bahnen
Fahrzeug Achsbruch	-	-	-	-	-
Fahrzeug Radbruch	-	-	-	-	-
Fahrzeug Bremse	245	240	-	-	5
Fahrzeug Zugtrennung	68	68	-	-	-
Fahrzeug Ladungsanstand	170	164	1	5	-
Fahrzeug Gefahrgutanstand	22	21	-	1	-
Fahrzeug Sonstiges	127	114	1	4	8
Infrastruktur Gleisverwerfung	11	8	-	3	-
Infrastruktur Schienenbruch	3	1	-	1	1
Infrastruktur Sonstige	98	87	-	5	6
Betrieb Signalüberfahrung mit Gefahrpunkt	51	51	-	-	-
Betrieb Signalüberfahrung ohne Gefahrpunkt	108	108	-	-	-
Betrieb Fahrt ohne Voraussetzung	63	52	1	10	-
Betrieb Fahrstraße/Fahrweg	44	30	1	12	1
Betrieb Entrolltes Fahrzeug	27	21	-	6	-
Betrieb Gefährdung Personen/Fahrten	20	18	1	1	-
Betrieb Sonstige	162	114	-	46	2
Administration Sonstige	2	2	-	-	-
Eisenbahnkreuzung Unregelmäßigkeit	184	154	19	11	-
Sonstige Bahnfrevel	128	126	-	-	2
Sonstige Unerlaubtes Betreten	46	26	1	-	19
Sonstige Stromvorfall	19	19	-	-	-
Sonstige Suizid / Suizidversuch	88	76	1	-	11
Sonstige Sonstige	466	428	1	28	9

12.6 Verunfallte Personen (ausgenommen Suizid/Suizidversuch)

	Anzahl				
	Alle Bahnen	Vernetzte Bahnen	Nicht vernetzte Bahnen	Anschluss-bahnen	U-Bahnen
Getötete Personen	25	24	1	-	-
Schwer verletzte Personen	57	45	1	2	9
Leicht verletzte Personen	98	77	13	5	3

12.7 Getötete Personen nach Unfallart (ausgenommen Suizid)

	Anzahl				
	Alle Bahnen	Vernetzte Bahnen	Nicht vernetzte Bahnen	Anschluss-bahnen	U-Bahnen
Kollision mit Schienenfahrzeug	-	-	-	-	-
Kollision mit Objekt	5	5	-	-	-
Entgleisung Zug	-	-	-	-	-
Entgleisung Verschub / Nebenfahrt	-	-	-	-	-
Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen	8	7	1	-	-
Tötung von Personen durch Schienenfahrzeuge	7	7	-	-	-
Tötung von Personen durch sonstige Unfälle	-	-	-	-	-
Sonstige	-	-	-	-	-

12.8 Schwer verletzte Personen nach Unfallart (ausgenommen Suizidversuch)

	Anzahl				
	Alle Bahnen	Vernetzte Bahnen	Nicht vernetzte Bahnen	Anschluss-bahnen	U-Bahnen
Kollision mit Schienenfahrzeug	5	5	-	-	-
Kollision mit Objekt	2	1	-	-	1
Entgleisung Zug	6	6	-	-	-
Entgleisung Verschub / Nebenfahrt	1	-	1	-	-
Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen	20	19	-	1	-
Schwer verletzte Personen durch Schienenfahrzeuge	19	12	-	-	7
Schwer verletzte Personen durch sonstige Unfälle	7	6	-	1	-
Sonstige	5	5	-	-	-

12.9 Leicht verletzte Personen nach Unfallart (ausgenommen Suizidversuch)

	Anzahl				
	Alle Bahnen	Vernetzte Bahnen	Nicht vernetzte Bahnen	Anschluss-bahnen	U-Bahnen
Kollision mit Schienenfahrzeug	12	12	-	-	-
Kollision mit Objekt	11	11	-	-	-
Entgleisung Zug	29	20	9	-	-
Entgleisung Verschub / Nebenfahrt	-	-	-	-	-
Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen	43	31	9	3	-
Leicht verletzte Personen durch Schienenfahrzeuge	14	12	-	1	1
Leicht verletzte Personen durch sonstige Unfälle	10	7	-	1	2
Sonstige	13	13	-	-	-

12.10 Getötete Personen nach Kategorien (ausgenommen Suizid)

	Anzahl				
	Alle Bahnen	Vernetzte Bahnen	Nicht vernetzte Bahnen	Anschluss-bahnen	U-Bahnen
Reisende	-	-	-	-	-
Mitarbeiter	-	-	-	-	-
Benutzer von Eisenbahnkreuzungen	9	8	1	-	-
Sonstige Personen	5	5	-	-	-
Nicht autorisierte Personen	11	11	-	-	-

12.11 Schwer verletzte Personen nach Kategorien (ausgenommen Suizidversuch)

	Anzahl				
	Alle Bahnen	Vernetzte Bahnen	Nicht vernetzte Bahnen	Anschluss-bahnen	U-Bahnen
Reisende	12	11	-	-	1
Mitarbeiter	9	7	1	1	-
Benutzer von Eisenbahnkreuzungen	21	20	-	1	-
Sonstige Personen	8	2	-	-	6
Nicht autorisierte Personen	7	5	-	-	2

12.12 Leicht verletzte Personen nach Kategorien (ausgenommen Suizidversuch)

	Anzahl				
	Alle Bahnen	Vernetzte Bahnen	Nicht vernetzte Bahnen	Anschluss-bahnen	U-Bahnen
Reisende	34	29	3	-	2
Mitarbeiter	26	20	5	1	-
Benutzer von Eisenbahnkreuzungen	34	25	5	4	-
Sonstige Personen	2	1	-	-	1
Nicht autorisierte Personen	2	2	-	-	-

12.13 Suizide und Suizidversuche

	Anzahl				
	Alle Bahnen	Vernetzte Bahnen	Nicht vernetzte Bahnen	Anschluss-bahnen	U-Bahnen
Suizid getötet	75	69	1	-	5
Suizidversuch – verletzte Personen	11	6	-	-	5
Suizidversuch – ohne Verletzung	3	2	-	-	1

12.14 Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen

	Anzahl
Unfälle gesamt	120
• **davon EK mit technischer Sicherung (Lichtzeichen-, Schrankenanlagen)**	55
• **davon EK mit nichttechnischer Sicherung (Sicht, akustische Signale)**	65

12.15 Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen - Verunfallte Personen

	Anzahl
Getötete Personen (ausgenommen Suizid)	8
Schwer verletzte Personen (ausgenommen Suizidversuch)	20
Leicht verletzte Personen (ausgenommen Suizidversuch)	43

12.16 Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen – Benutzer

	Anzahl
PKW	95
LKW	15
Busse	-
Nutzfahrzeuge / Landwirtschaftliche Fahrzeuge	3
Sonstige KFZ	-
Fahrrad	4
Fußgänger	6
Sonstiges	-

12.17 Anzahl der Eisenbahnkreuzungen/Eisenbahnübergänge

	Anzahl
Gesamt (ausgenommen nicht öffentliche Eisenbahnübergänge)	3891
• **davon mit technischer Sicherung (Lichtzeichen-, Schrankenanlagen)**	1966
• **davon mit nichttechnischer Sicherung (Sicht, akustische Signale)**	1919
Nicht öffentliche Eisenbahnübergänge	1484

13 Sicherheitsempfehlungen

Die Reihung der Sicherheitsempfehlungen orientiert sich am Datum der Veröffentlichung und nicht am Datum des Vorfalls.

Vorfalldatum	Vorfall
12.01.2017	**Verletzte Person durch Z 1612 Bf Kirchstetten** **A-2017/001 (Sicherheitsempfehlung gemäß § 16 Abs. 2 UUG 2005)** Es wird empfohlen, die schienengleichen Bahnsteigzugänge in km 43,517 und in km 43,559 im Bahnhof Kirchstetten durch Absperrungen oder sonstige technische bzw. bauliche Maßnahmen zu sichern. Bis zur Umsetzung dieser Sicherheitsempfehlung wird empfohlen, im Bahnhof Kirchstetten für jeweils einen der beiden schienengleichen Bahnsteigzugänge einen geeigneten Mitarbeiter zur Sicherung einzusetzen. Begründung: Im Bahnhof Kirchstetten sind zwei schienengleiche Bahnsteigzugänge situiert, die gemäß § 86 Abs. 2 EisbBBV beaufsichtigt werden müssen, wenn Fahrten zugelassen werden. Eine zeitgleiche Beaufsichtigung für beide Zugänge kann von einem Mitarbeiter mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit nicht gewährleistet werden. ***Maßnahmen*** *Die Sicherheitsempfehlung wurde durch die Oberste Eisenbahnbehörde aus fachlicher Sicht unter Beiziehung von Sachverständigen der Fachbereiche Eisenbahnbetrieb und Eisenbahnbautechnik geprüft. Diese Überprüfung führte zum Ergebnis, dass die der Sicherheitsempfehlung zugrundeliegenden Erwägungen im Rahmen der Überwachungstätigkeit weiterverfolgt werden soll.* *Zunächst wurde das Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit Schreiben vom 21. Jänner 2017 zu einer Stellungnahme aufgefordert. Die beiden vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen vorgelegten Stellungnahmen führten die seitens des Eisenbahninfrastrukturunternehmens getroffenen Maßnahmen und die Ergebnisse der Überprüfungen an und sollen in weiterer Folge an Hand des (vorläufigen) Untersuchungsberichtes nach dessen Vorliegen durch die Oberste Eisenbahnbehörde geprüft werden.* *Die von der obersten Eisenbahnbehörde vorgesehenen Maßnahmen, die als Reaktion auf die Sicherheitsempfehlung geplant sind, sind damit noch in Umsetzung.*
12.01.2017	**Verletzte Person durch Z 1612 Bf Kirchstetten** **A-2017/002 (Sicherheitsempfehlung gemäß § 16 Abs. 2 UUG 2005)** Es ist durch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu evaluieren, ob in anderen Betriebsstellen mit gleichgelagerten oder ähnlichen Verhältnissen Maßnahmen im Sinne der Sicherheitsempfehlung A-2017/001 umzusetzen sind. ***Maßnahmen*** *Die Sicherheitsempfehlung wurde durch die Oberste Eisenbahnbehörde aus fachlicher Sicht unter Beiziehung von Sachverständigen der Fachbereiche Eisenbahnbetrieb und Eisenbahnbautechnik geprüft. Diese Überprüfung führte zum Ergebnis, dass die der Sicherheitsempfehlung zugrundeliegenden Erwägungen im Rahmen der Überwachungstätigkeit weiterverfolgt werden sollen.* *Zunächst wurde das Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit Schreiben vom 21. Jänner 2017 zu einer Stellungnahme aufgefordert. Die beiden vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen vorgelegten Stellungnahmen führten die seitens des Eisenbahninfrastrukturunternehmens getroffenen Maßnahmen und die Ergebnisse der Überprüfungen an und sollen in weiterer Folge an Hand des (vorläufigen) Untersuchungsberichtes nach dessen Vorliegen durch die Oberste Eisenbahnbehörde geprüft werden.* *Die von der obersten Eisenbahnbehörde vorgesehenen Maßnahmen, die als Reaktion auf die Sicherheitsempfehlung geplant sind, sind damit noch in Umsetzung.*
09.03.2017	**Entrollte Wagengruppe Bf Bad Vöslau** **A-2017/003 (Sicherheitsempfehlung gemäß § 16 Abs. 2 UUG 2005)** Die Bestimmungen der ÖBB DV V3 Betriebsvorschrift (§ 18) betreffend Sicherung stillstehender Fahrzeuge sind dahingehend zu überprüfen, ob bei der Sicherung stillstehender Fahrzeuge nicht nur

Vorfalldatum	Vorfall
	die Neigungsverhältnisse sowie die Länge der abgestellten Fahrzeuge zu berücksichtigen sind, sondern auch die Masse der abgestellten Fahrzeuge ein zu bewertender Faktor sein muss. Des Weiteren ist zu prüfen, inwieweit die in der DV V3 Betriebsvorschrift (§ 18 Abs. 5) genannte verpflichtende Verwendung des sperrbaren Hemmschuhs ohne Ausnahme in fernbedienten Betriebsstellen zu erfolgen hat. ***Maßnahmen*** *Die Sicherheitsempfehlung wurde durch die Oberste Eisenbahnbehörde aus fachlicher Sicht unter Beiziehung von Sachverständigen der Fachbereiche Eisenbahnbetrieb und Schienenfahrzeugtechnik geprüft. Diese Überprüfung führte zum Ergebnis, dass die Sicherheitsempfehlung weiterverfolgt sowie ergänzende Maßnahmen ergriffen werden sollen.* *Seitens des Eisenbahninfrastrukturunternehmens wurden nach Abschluss der beiden empfohlenen Prüfungen Anträge auf Änderung der angeführten Dienstvorschriften eingebracht. Diese Dienstvorschrift ist aufgrund der Schienennetz-Nutzungsbedingungen von allen Zugang ausübenden Eisenbahnverkehrsunternehmen einzuhalten.* *Seitens der Obersten Eisenbahnbehörde wurde zusätzlich auf erforderliche Maßnahmen in einem allgemeinen Schreiben betreffend „Sicherung stillstehender Schienenfahrzeuge“ vom 23. Juni 2017 hingewiesen. Die Thematik wird auch im Rahmen der Überwachungstätigkeit als Schwerpunkt weitergeführt.* *Die von der obersten Eisenbahnbehörde vorgesehenen Maßnahmen, die als Reaktion auf die Sicherheitsempfehlung geplant sind, sind damit abgeschlossen.*
23.09.2016	**Zugkollision ICE 90 mit verlorener Seiteneinstiegstür im Stierschweiffeldtunnel** **A-2017/009 (Sicherheitsempfehlung gemäß § 16 Abs. 1 UUG 2005)** Sicherstellung, dass die betrieblich nicht geschulten Fahrgastbetreuer mit einer Maßnahmenliste bezüglich Regelwerke, Vorkommnisse und Mängel in ihrer Muttersprache ausgerüstet werden. Anmerkung: z. B. Bestimmungen bezüglich Absperren der Seiteneinstiegstüren. ***Maßnahmen*** *Die Sicherheitsempfehlung wurde durch die Oberste Eisenbahnbehörde aus fachlicher Sicht unter Beiziehung von Sachverständigen der Fachbereiche Eisenbahnbetrieb und Schienenfahrzeugtechnik geprüft. Diese Überprüfung führte zum Ergebnis, dass die der Sicherheitsempfehlung zugrundeliegenden Erwägungen im Rahmen der Überwachungstätigkeit weiterverfolgt werden sollen.* *Grundsätzlich wird durch die Ausfolgung einer Maßnahmenliste allein noch nicht erreicht, dass die erforderlichen Verhaltensweisen bzw. betrieblichen Informationen von den betreffenden Personen gekannt und auch angewendet werden können, bevor sie angewendet werden sollen. Die Sicherheitsempfehlung geht überdies insofern von falschen rechtlichen Voraussetzungen aus, als für Fahrgastbetreuer durch die Rechtslage ohnehin ausdrücklich betriebliche Schulungen vorgesehen sind:* - *Gemäß Verordnung (EU) 2015/995 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“ (TSI OPE), Pkt. 4.6.4. sorgt das Eisenbahnverkehrsunternehmen dafür, dass das nicht zum Zugpersonal zählende Hilfspersonal (z.B. für Catering und Reinigung) neben der allgemeinen Ausbildung auch darin geschult wird, den Anweisungen des voll ausgebildeten Zugpersonals Folge zu leisten.* - *Gemäß Verordnung (EU) 1303/2014 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität bezüglich der „Sicherheit in Eisenbahntunneln“ (TSI SRT), Pkt. 4.6.1.e) muss das sonstige Personal des Zuges (z.B. für Verpflegung und Reinigung), welches nicht dem Zugpersonal angehört, zusätzlich zu seiner Grundschulung so ausgebildet werden, dass es die Maßnahmen des Zugpersonals unterstützen kann.* - *Die Weitergabe von betrieblichen Informationen im Betriebsdienst und die Ausübung von*

Vorfalldatum	Vorfall
	Tätigkeiten im Zusammenhang mit Notfallmanagement darf nur bei Vorliegen der hiefür erforderlichen Eignung vorgenommen werden (§ 23 Abs. 1 Z 2 und Z 4 EisbEPV). - *Nach § 34 Abs. 1 EisbEPV dürfen betriebliche Tätigkeiten für die Sicherheit der Bahnbenützenden zur Räumung von Zügen nur durch hiefür geeignete Eisenbahnbedienstete ausgeübt werden („Zugräumung"), wobei § 34 Abs. 5 EisbEPV eine praktische Prüfung über die allgemeinen, die infrastruktur- und fahrzeugbezogenen Fachkenntnisse vorschreibt. Unter den in § 23 Abs. 6 letzter Satz EisbEPV angeführten Voraussetzungen kann eine eigene Prüfung über Betriebsdienst entfallen.* - *Die erforderliche Eignung für in der EisbEPV angeführte qualifizierte Tätigkeit ergibt sich gemäß § 2 Abs. 1 Z 4 EisbEPV sowie gemäß § 12 Abs. 7 EisbEPV nicht zuletzt aus der ausreichenden Kenntnis der deutschen Sprache.* *Für das Absperren von Seiteneinstiegstüren und dessen Kontrolle ist damit die bloße Ausfolgung einer Maßnahmenliste bezüglich Regelwerke, Vorkommnisse und Mängel in der Muttersprache der Fahrgastbetreuer jedenfalls nicht ausreichen.* *In diesem Sinne wurde das Eisenbahnverkehrsunternehmen auf die Rechtslage hingewiesen und ein Überwachungsverfahren eingeleitet. Zusätzlich wurde eine Überwachung aller Eisenbahninfrastruktur- und -verkehrsunternehmen von Hauptbahnen zum Thema „Qualifikation von Eisenbahnbediensteten, die Tätigkeiten zur Gewährleistung der Sicherheit ausführen" eingeleitet.* *Die von der obersten Eisenbahnbehörde vorgesehenen Maßnahmen, die als Reaktion auf die Sicherheitsempfehlung geplant sind, sind damit abgeschlossen.*
23.09.2016	**Zugkollision ICE 90 mit verlorener Seiteneinstiegstür im Stierschweiffeldtunnel** **A-2017/010 (Sicherheitsempfehlung gemäß § 16 Abs. 1 UUG 2005)** Überprüfung, ob mittelfristig auf interoperablen Strecken der EU nur Personenwagen mit dem Austauschmerkmal RIC mit einer seitenselektiven Türsteuerung analog der Forderung des ANSF eingesetzt werden dürfen. ***Maßnahmen*** *Die durch die Sicherheitsempfehlung empfohlene Überprüfung durch die Oberste Eisenbahnbehörde wurde unter Beiziehung von Sachverständigen der Fachbereiche Eisenbahnbetrieb und Schienenfahrzeugtechnik durchgeführt und ergab, dass die Zielrichtung nicht weiterverfolgt wird.* *Hinsichtlich der Europäischen Eisenbahnagentur ist anzumerken, dass deren Aufgaben in unionsrechtlichen Bestimmungen klar festgelegt sind. Die Setzung von generellen Rechtsakten zählt nicht dazu. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie ist auch nicht dazu berufen, Aufsichtstätigkeit über die Europäische Eisenbahnagentur auszuüben bzw. im Wege einer solchen auf die Umsetzung der Sicherheitsempfehlung durch die Europäische Eisenbahnagentur zu dringen.* *In rechtlicher Hinsicht ist weiters anzumerken, dass seitens der Europäischen Union die unionsweit einheitlichen technischen Anforderungen an Schienenfahrzeuge insbesondere durch die Interoperabilitätsrichtlinie in Verbindung mit den Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) allgemein verbindlich festgelegt werden. Die zwischen Eisenbahnunternehmen ab 1922 getroffene Vereinbarung über den Austausch und die Benutzung der Reisezugwagen im internationalen Verkehr (Regolamento Internazionale delle Carrozze - RIC) gilt nur zwischen jenen Eisenbahnunternehmen, die der Vereinbarung zugestimmt haben. Ein Grund für einen kompletten Systembruch durch Abkehr von den Interoperabilitätsregeln zu einem Übereinkommen von Eisenbahnunternehmen unter Berücksichtigung der Forderungen einer nationalen Sicherheitsbehörde (Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie - ANSF) ist dem Sicherheitsbericht nicht zu entnehmen.* *Die TSI LOC&PAS gilt für neue Bauartgenehmigungen bzw. Betriebsbewilligungen. Aufgrund der Vorgaben der geltenden TSI LOC&PAS müssen neue Fahrzeuge (Einzelfahrzeuge) grundsätzlich*

Vorfalldatum	Vorfall
	über eine seitenselektive Türsteuerung verfügen. Die TSI LOC&PAS gilt aber nur für die Neuinbetriebnahme von Fahrzeugen, nicht für den Betrieb von Zügen. In der EisbBBV ist eine seitenselektive Türsteuerung nicht generell vorgeschrieben, eine taugliche seitenselektive Türsteuerung bildet aber die Voraussetzung für zugbegleiterlosen Betrieb. *In technischer Hinsicht ist zu beachten, dass selbst wenn jedes Einzelfahrzeug eines Zuges über eine entsprechende Türsteuerung verfügt, der Zug insgesamt noch nicht über eine seitenselektive Türsteuerung verfügen muss, wenn zB die Systeme der einzelnen Wagen nicht kompatibel sind bzw. das Triebfahrzeug über keine entsprechende Einrichtung verfügt.* *Bei der Sicherheitsempfehlung ist nicht ersichtlich, inwieweit eine seitenselektive Türsteuerung dazu beitragen hätte können, die Seiteneinstiegstür nicht aus der Halterung zu reißen, und damit zukünftige gleichartige oder ähnlich gelagerte Vorfälle vermeiden zu können, zumal zum unfallkausalen Fahrzeug auf Seite 13 des Berichts angegeben wird, dass dieses ohnehin über eine derartige Einrichtung verfügt hätte.* *Aus den angeführten Gründen ist die Schaffung einer Regelung, wonach mittelfristig auf interoperablen Strecken der EU nur Personenwagen mit dem Austauschmerkmal RIC mit einer seitenselektiven Türsteuerung analog der Forderung des ANSF eingesetzt werden dürfen (wodurch unter Umständen auch interoperable Fahrzeuge, in jedem Fall jedoch Triebzüge ausgeschlossen würden), nicht vorgesehen.* *Die von der obersten Eisenbahnbehörde vorgesehenen Maßnahmen, die als Reaktion auf die Sicherheitsempfehlung geplant sind, sind damit abgeschlossen.*
23.09.2016	**Zugkollision ICE 90 mit verlorener Seiteneinstiegstür im Stierschweiffeldtunnel** **A-2017/011 (Sicherheitsempfehlung gemäß § 16 Abs. 1 UUG 2005)** Überprüfung, ob für Fahrzeuge aus Nachbarländern der Gemeinschaft die keine Inbetriebnahmegenehmigungen gemäß Artikel 21 Punkt 12 der RL 2008/57/EG benötigen eine Eintragung im Europäischen Register genehmigter Fahrzeugtypen gemäß Artikel 34 der der RL 2008/57/EG erforderlich ist. Anmerkung: Dies betrifft Fahrzeuge mit RIC und RIV aus der Republik Belarus, der Russischen Föderation, Re-publik Moldau, Ukraine, Republik Türkei, Bosni-en und Herzegowina, Republik Mazedonien, Montenegro, Republik Albanien, Republik Serbien, ... ***Maßnahmen*** *Die durch die Sicherheitsempfehlung empfohlene Überprüfung durch die Oberste Eisenbahnbehörde wurde unter Beiziehung von Sachverständigen der Fachbereiche Eisenbahnbetrieb und Schienenfahrzeugtechnik durchgeführt und ergab, dass die Zielrichtung nicht weiterverfolgt wird.* *Hinsichtlich der Europäischen Eisenbahnagentur ist anzumerken, dass deren Aufgaben in unionsrechtlichen Bestimmungen klar festgelegt sind. Die Setzung von generellen Rechtsakten zählt nicht dazu. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie ist auch nicht dazu berufen, Aufsichtstätigkeit über die Europäische Eisenbahnagentur auszuüben bzw. im Wege einer solchen auf die Umsetzung der Sicherheitsempfehlung durch die Europäische Eisenbahnagentur zu dringen.* *Eine Eintragung von Typengenehmigungen ins ERATV (European Register of Authorised Types of Vehicles – europäisches Register genehmigter Fahrzeugtypen) für Fahrzeuge, die in nicht EU-Staaten genehmigt wurden, ist nicht vorgesehen. Für den Betrieb der Fahrzeuge besteht dafür keine Verpflichtung.* *Eine Eintragung von Fahrzeugen aus Nachbarländern der Union, die keine Inbetriebnahmegenehmigung gemäß Artikel 21 Punkt 12 der RL 2008/57/EG benötigen, in das Europäischen Register genehmigter Fahrzeugtypen gemäß Artikel 34 der RL 2008/57/EG könnte nicht dazu beitragen, den gegenständlichen Vorfall und damit zukünftige gleichartige oder ähnlich gelagerte Vorfälle zu vermeiden.*

Vorfalldatum	Vorfall
	Die von der obersten Eisenbahnbehörde vorgesehenen Maßnahmen, die als Reaktion auf die Sicherheitsempfehlung geplant sind, sind damit abgeschlossen.
23.09.2016	**Zugkollision ICE 90 mit verlorener Seiteneinstiegstür im Stierschweiffeldtunnel** **A-2017/012 (Sicherheitsempfehlung gemäß § 16 Abs. 1 UUG 2005)** Überprüfung, ob Fahrzeuge die keine Eintragung im Europäischen Register genehmigter Fahrzeugtypen gemäß Artikel 34 der RL 2008/57/EG aufweisen, entweder nur als „Außergewöhnliche Sendung“ oder mit einer Geschwindigkeitseinschränkung verkehren dürfen. ***Maßnahmen*** *Die durch die Sicherheitsempfehlung empfohlene Überprüfung durch die Oberste Eisenbahnbehörde wurde unter Beiziehung von Sachverständigen der Fachbereiche Eisenbahnbetrieb und Schienenfahrzeugtechnik durchgeführt und ergab, dass die Zielrichtung nicht weiterverfolgt wird.* *In rechtlicher Hinsicht ist dazu auszuführen: Artikel 34 der Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft (Neufassung) war gemäß Artikel 38 bis 19. Juli 2010 in nationales Recht der Mitgliedstaaten umzusetzen. Erst ab der Umsetzung hatte bei Erteilung, Änderung, Aussetzung oder Widerruf einer Typengenehmigung eine Meldung an die Agentur zu erfolgen, damit die Agentur das Register aktualisieren kann. Fahrzeuge, die vor diesem Zeitpunkt genehmigt wurden, müssen daher auch nicht in das Europäische Register genehmigter Fahrzeugtypen eingetragen werden (aufgrund der Einsatzdauer von Schienenfahrzeugen der derzeit überwiegende Teil aller eingesetzten Fahrzeuge). Eine Regelung, dass ältere Fahrzeuge Betriebseinschränkungen unterworfen werden sollen, ist in der Interoperabilitätsrichtlinie nicht vorgesehen.* *Es erschließt sich auch nicht, inwieweit durch die Eintragung eines Fahrzeuges ins Europäische Typenregister (ERATV) allein die Sicherheit des Fahrzeuges bzw. die Sicherheit des Betriebs mit diesem Fahrzeug erhöht werden sollte bzw. die Eintragung zur Vermeidung zukünftiger gleichartiger oder ähnlich gelagerter Vorfälle beitragen könnte.* *Die von der obersten Eisenbahnbehörde vorgesehenen Maßnahmen, die als Reaktion auf die Sicherheitsempfehlung geplant sind, sind damit abgeschlossen.*
23.09.2016	**Zugkollision ICE 90 mit verlorener Seiteneinstiegstür im Stierschweiffeldtunnel** **A-2017/013 (Sicherheitsempfehlung gemäß § 16 Abs. 1 UUG 2005)** Überprüfung, ob die Regelwerke zur Meldung von Vorfäl-len zur Verbesserung der Verständigungskette überarbeitet werden müssen. Anmerkung: DV V 3, § 97 und ZSB 26, § 4 ***Maßnahmen*** *Die durch die Sicherheitsempfehlung empfohlene Überprüfung durch die Oberste Eisenbahnbehörde aus fachlicher Sicht ergab, dass die Zielrichtung weiterverfolgt wird.* *Nach eingehenden Erörterungen der Sach- und Rechtslage hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen angegeben, dass ein Anpassungsbedarf hinsichtlich der Bestimmungen zur Kommunikation in Notfällen erkannt wurde und die Änderung der entsprechenden Bestimmungen in Angriff genommen wird. Die tatsächliche Umsetzung wird im Rahmen der Überwachungstätigkeit weiterverfolgt.* *Die von der obersten Eisenbahnbehörde vorgesehenen Maßnahmen, die als Reaktion auf die Sicherheitsempfehlung geplant sind, sind damit abgeschlossen.*
19.10.2016	**A-2017/014 (Sicherheitsempfehlung gemäß § 16 Abs. 1 UUG 2005)** Es wird empfohlen die von den Eisenbahnunternehmen durch ihre Eisenbahnaufsichtsorgane (gemäß § 30 EisbG 1957) festgestellten Unregelmäßigkeiten unmittelbar an die zuständigen Eisenbahnbehörden zu übermitteln. ***Maßnahmen***

Vorfalldatum	Vorfall
	Die durch die Sicherheitsempfehlung empfohlene Überprüfung durch die Oberste Eisenbahnbehörde wurde durchgeführt und ergab, dass die Zielrichtung nicht weiterverfolgt wird. *In rechtlicher Hinsicht wird festgehalten, dass eine derartige Verpflichtung im Eisenbahngesetz nicht vorgesehen ist und den Eisenbahnaufsichtsorganen nur durch eine Änderung des Eisenbahngesetzes auferlegt werden könnte. In § 19c EisbG ist geregelt, dass Unfälle und Störungen an die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes zu melden sind. In § 5 UUG 2005 finden sich auch lediglich Legaldefinitionen für Unfälle, schwere Unfälle, Störungen und schwere Störungen sowie Vorfälle. Der in der Sicherheitsempfehlung verwendete Begriff „Unregelmäßigkeiten" ist nicht definiert, bezieht sich nach dem reinen Wortsinn aber wohl auf alle Vorkommnisse, die nicht regelmäßig eintreten. Es ist aber davon auszugehen, dass zahlreiche, auch nicht sicherheitsrelevante Unregelmäßigkeiten von Eisenbahnaufsichtsorganen wahrgenommen werden. Sollten mit Unregelmäßigkeiten Ereignisse gemeint sind, die den sicheren Betrieb nicht beeinträchtigen, so liegen diese wohl außerhalb der Zuständigkeit der Behörde. Selbst bei sicherheitsrelevanten Störungen ist eine direkte Information des Unternehmens für eine rasche Abhilfe besser geeignet als die Information der Behörde, die wiederum erst das Unternehmen informieren müsste. Durch § 39b Abs. 1 Z 8 EisbG wird überdies festgelegt, dass wesentliche Bestandteile des Sicherheitsmanagementsystems unter anderem Verfahren sind, die sicherstellen, dass Unfälle, Störungen, Beinaheunfälle und sonstige gefährliche Ereignisse gemeldet, untersucht und ausgewertet werden und die notwendigen Vorbeugungsmaßnahmen ergriffen werden.* *Da aus der Umsetzung der Sicherheitsempfehlung dem enormen Aufwand hinsichtlich der Übermittlung, Dokumentation und Nachverfolgung aller durch Eisenbahnaufsichtsorgane festgestellter Unregelmäßigkeiten kaum ein erkennbarer Nutzen gegenübersteht, wird die Sicherheitsempfehlung nicht weiter verfolgt.* *Die von der obersten Eisenbahnbehörde vorgesehenen Maßnahmen, die als Reaktion auf die Sicherheitsempfehlung geplant sind, sind damit abgeschlossen.*
04.10.2017	**Getötete Person durch Z 41820 in der Haltestelle Puch bei Hallein** **A-2017/015 (Sicherheitsempfehlung gemäß § 16 Abs. 2 UUG 2005)** Es ist sicherzustellen, dass bei der Vorbeifahrt von Zügen am Bahnsteig 1 in der Haltestelle Puch bei Hallein der Bereich vor dem Warteraum sowie am Bahnsteig 2 der Bereich vor den Stiegen Aufgang/Warteraum für die Bahnbenützenden als freizuhaltende Fläche verständlich gekennzeichnet und durch Lautsprecheransagen rechtzeitig darauf hingewiesen wird. Bis zur Umsetzung dieser Maßnahmen sollte in der Haltestelle Puch bei Hallein die Geschwindigkeiten für durchfahrende Güterzüge auf 60 km/h sowie für Reisezüge auf 100 km/h auf beiden Gleisen, in beiden Fahrtrichtungen begrenzt werden. Begründung: In der Haltestelle Puch bei Hallein ist durch die bauliche Situation mit hohen Strömungsgeschwindigkeiten am Bahnsteig 1 im Bereich des Warteraumes zu rechnen. Nach dem derzeit vorliegenden Gutachten „Prüfbericht; Mess- und Versuchsfahrten 2004 auf der Strecke Wien West-Salzburg; Westbahnabschnitt Prinzersdorf bis Ybbs a.d.Donau; Aerodynamik: Messungen am Bahnsteig Pöchlarn" wurde die Geschwindigkeit für Güterzüge deshalb weiter reduziert, da gemäß diesem Gutachten bei Güterzügen mit stark unterschiedlichem Wagenmaterial sowie Güterzüge mit verladenen LKW's eine höhere Strömungsgeschwindigkeit bei vergleichsweise geringerer Zuggeschwindigkeit zu erwarten ist. ***Maßnahmen*** *Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen setzte als Sofortmaßnahme noch am 17. Oktober 2017 im Bahnsteigbereich des Bahnhof Puch bei Hallein eine Geschwindigkeitsreduktion für durchfahrende Güterzüge auf 60 km/h und für durchfahrende Reisezüge auf 100 km/h auf beiden Gleisen, in beiden Fahrtrichtungen, um. Diese Maßnahme wurde erst nach Umsetzung der nachstehenden Maßnahmen wieder ausgesetzt:*

Vorfalldatum	Vorfall
	- *Anbringen von Befestigungsschlaufen auf allen Bahnsteigen (4 Stück pro Bahnsteig) zum Sichern von Kinderwagen inklusive Piktogramme bezüglich dieser Maßnahme. Die Hausordnung wurde entsprechend angepasst.* - *Schärfung der Durchsagen bei allen Durchfahrten - ergänzt mit dem Hinweis auf „Kinderwagen“.* - *Sicherheitsvideo „Kinderwagen“ werden in Kinos als Vorspann bei Kinderfilmen gezeigt.* - *Plakate "Sicherheit hat Vorrang" hinsichtlich richtiges Verhalten mit Kinderwagen ergänzt.* *Die Oberste Eisenbahnbehörde informierte das Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit Schreiben vom 20. November 2017, dass nach Beiziehung eines eisenbahnbautechnischen Amtssachverständigen aus Sicht der Obersten Eisenbahnbehörde die Maßnahmen grundsätzlich als geeignete Umsetzung der Sicherheitsempfehlung erscheinen. Bezüglich der Standorte des Anbringens der Befestigungsschlaufen im Bahnsteigbereich wurde von einer entsprechenden Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse (zB Abstimmung mit der Situierung der barrierefreien Zustiege in die Züge bzw. Sitzmöglichkeiten am Bahnsteig) ausgegangen.* *Die von der obersten Eisenbahnbehörde vorgesehenen Maßnahmen, die als Reaktion auf die Sicherheitsempfehlung geplant sind, sind damit abgeschlossen.*
04.10.2017	**Getötete Person durch Z 41820 in der Haltestelle Puch bei Hallein** **A-2017/016 (Sicherheitsempfehlung gemäß § 16 Abs. 2 UUG 2005)** Es ist durch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen sicherzustellen, dass Betriebsstellen mit ähnlichen Verhältnissen, Lärmschutzwände als äußere Bahnsteigbegrenzung, Bahnsteigbreite 3,5 m oder weniger, erfasst und Maßnahmen entsprechend der Sicherheitsempfehlung A-2017/015 gesetzt werden. Diese Betriebsstellen sind der SUB bekannt zu geben um dort eventuell weitere Untersuchungen durchzuführen. ***Maßnahmen*** *Die Sicherheitsempfehlung wurde vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen direkt umgesetzt und österreichweit die Betriebsstellen dahingehend evaluiert. Hiebei wurde bei 186 Bahnsteiganlagen ähnliche Verhältnisse, wie die in der Sicherheitsempfehlungen A-2017/016 beschrieben, erfasst.* *Die von der obersten Eisenbahnbehörde vorgesehenen Maßnahmen, die als Reaktion auf die Sicherheitsempfehlung geplant sind, sind damit abgeschlossen.*
26.12.2016	**Entgleisung Z 48600 im Bf Spittal-Millstättersee** **A-2017/017 (Sicherheitsempfehlung gemäß § 16 Abs. 1 UUG 2005)** Überprüfung, ob eine Weiterführung der stichprobenartigen Überprüfung gemäß EVIC durch das RU fortgesetzt werden soll. Anmerkung: Dies betrifft auch andere Massengüterverkehre. ***Maßnahmen*** *Die Sicherheitsempfehlung wird durch die Oberste Eisenbahnbehörde aus fachlicher Sicht unter Beiziehung eines Sachverständigen des Fachbereichs Schienenfahrzeugtechnik geprüft. Hiezu wurden alle Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Güterverkehre durchführen sowie Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die zur Erhaltung der Infrastruktur Güterverkehre führen dürfen, um Auskunft über die in Reaktion auf die (von der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes an alle Eisenbahnverkehrsunternehmen gerichtete) Sicherheitsempfehlung getroffenen Maßnahmen ersucht. Da Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Eisenbahnverkehrsdienste nur im Personenverkehr erbringen, von der Sicherheitsempfehlung zwar formal umfasst, aber faktisch nicht betroffen sind, wurden diese nicht eingebunden. Die hiezu vorgelegten Stellungnahmen werden von der Behörde ausgewertet und erforderlichenfalls Maßnahmen im Rahmen der Überwachungstätigkeit gesetzt.* *Die Sicherheitsempfehlung ist damit weiterhin in Überprüfung.*
26.12.2016	**Entgleisung Z 48600 im Bf Spittal-Millstättersee**

Vorfalldatum	Vorfall
	A-2017/018 (Sicherheitsempfehlung gemäß § 16 Abs. 1 UUG 2005) Überprüfung, ob die permanente Überwachung von Güterwagen bezüglich Überladung durch Zuglauf-Checkpoints intensiviert werden muss. Anmerkung: Forderung bmvit IV/Sch2 Fachbereich Maschinentechnik im Zuge des Stellungnahmeverfahrens. ***Maßnahmen*** *Die Sicherheitsempfehlung wurde durch die Oberste Eisenbahnbehörde aus fachlicher Sicht unter Beiziehung von Sachverständigen der Fachbereiche Schienenfahrzeugtechnik geprüft. Diese Überprüfung führte zum Ergebnis, dass die Sicherheitsempfehlung weiterverfolgt werden soll.* *Hiezu werden Informationen bei den Eisenbahninfrastrukturunternehmen über die bestehenden Pläne über den Ausbau der Zuglauf-Checkpoints (zB hinsichtlich Situierung, Detektionsumfang, Zeitrahmen) eingeholt.* *Die von der obersten Eisenbahnbehörde vorgesehenen Maßnahmen, die als Reaktion auf die Sicherheitsempfehlung geplant sind, sind damit weiterhin in Umsetzung.*

05.05.2015	**Kollision Z 8762 mit Z 8787 nächst Vstu Waldstein (Fortsetzung)** **A-2016/003** Es ist sicherzustellen, dass Tätigkeiten, die in keinem unmittelbaren Zusammenhang mit der Betriebsabwicklung stehen, nicht angeordnet werden dürfen. In diesem Zusammenhang ist anzumerken, dass gemäß den Bestimmungen des § 132 Abs. 8 EisBBV den im Fahrdienst eingesetzten Bediensteten untersagt ist, während des Fahrbetriebes Empfangs- und Wiedergabegeräte für Ton und Bild zu anderen als betrieblichen Zwecken zu benützen. ***Maßnahmen*** *Die Durchführung von Telefonaten während des ausführenden Betriebsdienstes ist verboten (ausgenommen betrieblich unbedingt erforderliche Telefonate). Dies ist einerseits in der Bezug habenden Betriebsvorschrift so festgehalten, zusätzlich wurde schon in einer Dienstanweisung vom 02. Februar 2006 die Führung von privaten Gesprächen mit Mobiltelefonen während der Dienstverrichtung im ausführenden Betriebsdienst strikt untersagt.* **A-2016/004** Es ist sicherzustellen, dass Änderungen bzw. Ergänzungen zu bestehenden Regelwerken für die Betriebsabwicklung (z.B. Aktualisierung von Dienstanweisungen) entsprechend aktualisiert und kommuniziert werden. ***Maßnahmen*** *Derzeit liegen keine Informationen über eingeleitete bzw. bereits umgesetzte Maßnahmen vor.* **A-2016/005** Es ist sicherzustellen, dass die Bestimmungen der MeldeVO-Eisb 2006 im Zusammenhang mit einer ordnungsgemäßen Meldung von Unfällen und Störungen an die SUB eingehalten werden. ***Maßnahmen*** *Derzeit liegen keine Informationen über eingeleitete bzw. bereits umgesetzte Maßnahmen vor.*
31.05.2016	**Verlust eines Fahrzeugteiles bei RJ 160 im Bf St. Pölten Hbf** **A-2016/006** Durch ein geeignetes Verfahren ist sicherzustellen, dass nach erfolgter Manipulation im Unterflurbereich von Railjet-Garnituren (z.B. Wasserfüllung, WC-Tankentleerung udgl.) das ordnungsgemäße Schließen bzw. Verriegeln der Abdeckungen gegen unbeabsichtigtes Öffnen vor Fahrtantritt überprüft wird. Des Weiteren ist sicherzustellen, dass diese Überprüfung durch ein gem. ZSB 31 § 13 ausgebildetes und ermächtigtes Personal durchgeführt wird. ***Maßnahmen*** *Alle Standorte, bei denen RJ Garnituren mit Wasser befüllt und entsorgt werden, wird bezüglich der Kontrolle der Verschlüsse ein Vier-Augen-Prinzip umgesetzt.* *Technisch wurden drei RJ Garnituren mit neuen Schürzenverschlüssen ausgestattet (RJ 25,43,48). Diese befinden sich für ca. 6 Monate (150.000 km Laufleistung) in einem Probebetrieb. Nach positiver Beurteilung des Probebetriebes, werden alle RJ Garnituren umgebaut. Im Zuge der präventiven Wartung werden die neuen Verschlüsse laufend geprüft.* **A-2016/019** Gemäß den Bestimmungen der ZSB 31 § 42 Abs. 8 ist für Art, Umfang, Untersuchungsort und Häufigkeit einer wagentechnischen Behandlung gem. ZSB 31 § 42 Abs. 3 ein Untersuchungskonzept zu erstellen. Es ist zu prüfen, ob solche Untersuchungskonzepte einem behördlichen Genehmigungsverfahren unterliegen. ***Maßnahmen*** *Die Sicherheitsempfehlung befindet sich im Rahmen eines anhängigen Aufsichtsverfahrens durch das bmvit in Prüfung.*

31.05.2016	**Verlust eines Fahrzeugteiles bei RJ 160 im Bf St. Pölten Hbf (Fortsetzung)** **A-2016/020** Im Zusammenhang mit den Bestimmungen der ZSB 31 betreffend Fahrzeugprüfung sind die in der DV V3 § 63 Abs. 4 genannten Verpflichtungen für Zugbegleiter bzw. Zugführer dahingehend zu prüfen, ob bzw. in welchem Umfang diese Bestimmungen anzuwenden sind. In weiterer Folge wäre zu prüfen, ob für die in der DV V3 § 63 Abs. 4 genannten Tätigkeiten eine Ausbildung nach ZSB 31 § 13 erforderlich ist. ***Maßnahmen*** *Die Sicherheitsempfehlung befindet sich im Rahmen eines anhängigen Aufsichtsverfahrens durch das bmvit in Prüfung.*
15.07.2015	**Kollision Z 35438 mit Z 48071 im Bf Leopoldau** **A-2016/007** Für zukünftig geplante Umbaumaßnahmen im Bereich der sicherungstechnischen Einrichtungen im Bf Leopoldau wird vorgeschlagen, eine Signalbrücke für die ES X005, Z012 und Y011 zu errichten. ***Maßnahmen*** *Zur eindeutigen Erkennbarkeit der betreffenden Signale ist die Errichtung einer Signalbrücke für die Einfahrsignale X005, Z012 und Y011 in Analogie zu jener im km 10,137 bis zum 31. Dezember 2018 umzusetzen. Das Signal X005 ist bis zum 30. April 2017 durch einen 500Hz Magnet abzusichern.* **A-2016/018** Die Signale „Kennzeichnung“ die zur Ankündigung von Hauptsignalen angebracht sein dürfen, sind für das ES X005 nicht mehr eindeutig zu erkennen. Die drei an den Oberleitungsmasten angebrachten Signale sind zum Teil schon sehr verwittert und unkenntlich und wären im Zuge der nächsten Inspektionsarbeiten zu ersetzen. ***Maßnahmen*** *Die Signale „Kennzeichnung“ wurden zur Gänze durch den IM ersetzt.*
22.05.2015	**Zusammenprall Z 7028 mit PKW auf EK zwischen Bf Purgstall und Bf Scheibbs** **A-2016/008** Überprüfung, ob bei der jährlich zu erfolgenden Überprüfung der EK durch den IM gemäß § 9 Abs. 1 unter Anwendung § 91 Abs. 4 EisbKrV, alle Bescheid gemäß vorgeschriebenen Einrichtungen und Gefahrenzeichen überprüft werden müssen. Im Mangelfall sollten der Träger der Straßenbaulast und die Straßenaufsichtsbehörde informiert werden. ***Maßnahmen*** *Die Zuständigkeit für Straßenverkehrszeichen obliegt dem Träger der Straßenbaulast. Gemäß den Bestimmungen der ÖBB DV B 6 (Dienstvorschrift über die Sicherung schienengleicher Eisenbahnübergänge) wird der Träger der Straßenbaulast bei Wahrnehmung eines Mangels bei den Straßenverkehrszeichen verständigt. Es obliegt auch nicht den Eisenbahnunternehmen, den Träger der Straßenbaulast zu veranlassen, Straßenverkehrszeichnen aufzustellen bzw. anzubringen. Dies obliegt allein der Bezirkshauptmannschaft als Straßenverkehrsbehörde.* **A-2016/009** Überprüfung, ob ab der Feststellung des nicht Bescheid mäßigen Zustandes der EK bis zur Wiederherstellung des ordnungsgemäßen Zustandes (z.B. durch den Träger der Straßenbaulast, …), die EK für den Straßenverkehr gesperrt werden muss. ***Maßnahmen*** *Derzeit liegen keine Informationen über eingeleitete bzw. bereits umgesetzte Maßnahmen vor.*

22.05.2015	**Zusammenprall Z 7028 mit PKW auf EK zwischen Bf Purgstall und Bf Scheibbs (Fortsetzung)** **A-2016/010** Überprüfung, ob im Zuge der Überprüfungen gemäß EisbKrV mehrere EK und nicht öffentliche Eisenbahnübergänge durch einzelne EK mit technischer Sicherung ersetzt werden können. ***Maßnahmen*** *Die ÖBB-Infrastruktur AG ist laufend dabei, die Anzahl der Eisenbahnkreuzungen zu reduzieren und wird dies auch auf der gegenständlichen Strecke weiter betreiben. Dazu wurde bereits im Jahr 2013 eine Vereinbarung zwischen Bund, Land NÖ und der ÖBB-Infrastruktur AG abgeschlossen, um Optimierungen an der Strecke inklusive Auflassungen bzw. Zusammenlegungen von Eisenbahnkreuzungen bzw. Eisenbahnübergängen zu erreichen.* **A-2016/011** Abhalten von besonderen Informationsveranstaltungen vor Ort über EK im Allgemeinen und das richtige Verhalten der Straßenverkehrsteilnehmer im Besonderen (z.B. in Gemeinden, in Schulen, direkt bei der EK udgl.). ***Maßnahmen*** *Das Abhalten von Informationsveranstaltungen vor Ort über EK im Allgemeinen und das richtige Verhalten der Straßenverkehrsteilnehmer im Besonderen (z.B. in Gemeinden, in Schulen, direkt bei der EK udgl.) fällt nicht in den Aufgabenbereich eines Eisenbahnunternehmens.* *Zur Bewusstseinsbildung der Straßenverkehrsteilnehmer wurden dennoch seitens der ÖBB Maßnahmen umgesetzt bzw. befinden sich Maßnahmen in Umsetzung.* *Um bei Bahnbenützenden das Bewusstsein für gefährliche Situationen zu schaffen und kompakte und verständliche Informationen für die Sicherheit auf Bahnanlagen und eine sichere Bahnfahrt zur Verfügung zu stellen, wurde bereits im Jahr 2012 die ÖBB Sicherheitskampagne „Bleib auf der sicheren Seite“ gestartet und seit diesem Zeitpunkt laufend erweitert.* *Als zusätzliche Aktivität zur ÖBB Sicherheitskampagne startete im Jänner 2016 die ÖBB-Infrastruktur AG mit den „Sicherheitsveranstaltungen an Schulen“. Ziel ist es, die Jugendlichen im Alter von ca. 12 bis 14 Jahren als Botschafter für Sicherheit auf Bahnanlagen zu gewinnen.* *Im Rahmen der Fachverbandstagung der Fahrschulbesitzer 2015 informierte die ÖBB-Infrastruktur AG über Unfallrisiken und Sicherheitsvorkehrungen an Eisenbahnkreuzungen. Das Video über die Kräfteverhältnisse bei einem Zusammenprall auf Eisenbahnkreuzungen (Crash-Simulation) wurde seitens ÖBB-Infrastruktur AG für die Ausbildung in den Fahrschulen zur Verfügung gestellt. Ziel der Kooperation ist es, dass Fahrschulen bereits in der Ausbildung auf die besondere Situation an Eisenbahnkreuzungen hinweisen.* *Jährlich finden weltweit Großveranstaltungen zum International „Level Crossing Awareness Day“ (ILCAD) statt, die alle unter dem gemeinsamen Motto "Bahnübergänge - Sicherheit hat Vorrang" stehen. Die ÖBB nimmt neben den über das ganze Jahr hinweg organisierten Aktionen auch an den jährlichen Aktionstagen teil und setzt Aktivitäten zur Bewusstseinsbildung in Form von Presseinformationen und TV-Berichten. Es wurde dazu von den ÖBB ein Video produziert, um die Gefahr und die dramatischen Auswirkungen eines Zusammenpralls eines Zuges mit einem Auto zu zeigen. Zum Aktionstag 2016 wurde das neue Video „Notmanöver Bahnschranken - was tun, wenn man vom Schranken eingesperrt wird“ gezeigt.*

22.05.2015	**Zusammenprall Z 7028 mit PKW auf EK zwischen Bf Purgstall und Bf Scheibbs (Fortsetzung)** **A-2016/012** Wiederkehrende Schwerpunktkontrollen durch die Exekutive bezüglich des Verhaltens der Straßenverkehrsteilnehmer bei der Benützung von EK. ***Maßnahmen*** *Derzeit liegen keine Informationen über eingeleitete bzw. bereits umgesetzte Maßnahmen vor.* **A-2016/013** Überprüfung, ob das in der EisbKrV festgelegte Verhalten der Straßenverkehrsteilnehmer bei der Benutzung von EK in die StVO übernommen werden muss. ***Maßnahmen*** *Die EK wurde entsprechend dem Instandhaltungsplan laufend fristgerecht überprüft und befindet sich in einem Bescheid konformen Zustand. Die Ergebnisse der Überprüfungen und das EK-Datenblatt wurden noch am Tag des Unfalles als Grundlage für eine kurzfristige Überprüfung herangezogen, die keine Abweichungen ergab. Die Hörbarkeit der akustischen Signale im Bereich der EK ist gegeben.* *Die Verbauung auf der Nachbarliegenschaft ist nicht vollständig rechtskonform. Es wurde ohne eisenbahnrechtliche Genehmigung eine Gartenhütte errichtet und entgegen der Genehmigung ein Zaun ohne Abstimmung mit dem IM errichtet. Anzeige wurde dazu erstattet.* *Gartenhütte und Zaun liegen jedoch auf der durch Abgabe akustischer Signale gesicherten Seite und haben keinen Einfluss auf die Hörbarkeit der Pfeifsignale. Demgemäß haben die Gartenhütte und der Zaun zu keine Beeinträchtigung des Sichtraumes geführt. Die weiteren Bauwerke und Gebäude wurden mit der ÖBB Infrastruktur abgestimmt.* **A-2016/014** Überprüfung, ob die DV B 6 der ÖBB "Dienstvorschrift über die Sicherung schienengleicher Eisenbahnübergänge" an die Bestimmungen der EisbKrV angepasst werden muss. ***Maßnahmen*** *Die ÖBB DV B6 ist eine Spiegelung der EKVO 1961 mit zusätzlichen Inhalten über die Instandhaltung. Diese Inhalte wurden auch in die Instandhaltungspläne eingearbeitet. Die ÖBB DV B6 wurde im Jahr 1987 das letzte Mal aktualisiert, an den Regelungen betreffend Instandhaltung sind seit dieser Aktualisierung keine Änderungen eingetreten.* *Über die ÖBB DV B6 hinausgehende Inhalte sind seit 2012 in der EisbKrV geregelt, wodurch für diese Inhalte der Regelungsbedarf in einer Vorschrift im Sinne des § 21a Abs. 3 EisbG weggefallen ist.*
23.09.2016	**Kollision ICE 90 mit Fahrzeugteilen im Stiefschweiffeldtunnel** **A-2016/015 (Sicherheitsempfehlung gemäß § 16 Abs. 2 UUG 2005)** Sicherstellung, dass eine Fahrzeugprüfung der Züge D 408 und D 409 bei der Übergabe von den Nachbarbahnen erfolgt (ČD und TI). ***Maßnahmen*** *Als Sofortmaßnahme wurden Sicherheitsuntersuchungen am österreichisch-tschechischen sowie am österreichisch-italienischen Grenzübergang durch spezielle ausgebildete Mitarbeiter angeordnet.* **A-2016/016 (Sicherheitsempfehlung gemäß § 16 Abs. 2 UUG 2005)** Überprüfung, ob in Österreich verkehrende Reisezugwagen mit einer seitenselektiven Türentriegelung sowie mit einer über die 12-adrige Leitung vom Führerraum aus gesteuerten, zentralen Türverriegelung ausgerüstet sein müssen (analog der Bestimmungen des ANSF - siehe RIC, Anlage II - Besondere Bedingungen für die Einreihung von Fahrzeugen in Reisezüge, Ländercode 83). ***Maßnahmen*** *Derzeit liegen keine Informationen über eingeleitete bzw. bereits umgesetzte Maßnahmen vor.*

23.09.2016	**Kollision ICE 90 mit Fahrzeugteilen im Stiefschweiffeldtunnel** **A-2016/016 (Sicherheitsempfehlung gemäß § 16 Abs. 2 UUG 2005)** Überprüfung, ob in Österreich verkehrende Reisezugwagen mit einer seitenselektiven Türentriegelung sowie mit einer über die 12-adrige Leitung vom Führerraum aus gesteuerten, zentralen Türverriegelung ausgerüstet sein müssen (analog der Bestimmungen des ANSF - siehe RIC, Anlage II - Besondere Bedingungen für die Einreihung von Fahrzeugen in Reisezüge, Ländercode 83). ***Maßnahmen*** *Derzeit liegen keine Informationen über eingeleitete bzw. bereits umgesetzte Maßnahmen vor.*