

Jahresbericht des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie für das Bezugsjahr 2017

gemäß § 13a des Eisenbahngesetzes 1957 (EisbG) in Umsetzung von Artikel 18 der Richtlinie 2004/49/EG über die Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft

Wien, 2018

Inhaltsverzeichnis

1 Ziel des Jahresberichtes	4
2 Umfang des Jahresberichtes	5
2.1 Einleitung	5
2.2 English summary	7
2.3 Sicherheitsbilanz und –strategie	7
2.3.1 Hauptschlussfolgerungen für das Berichtsjahr	7
2.3.2 Nationale Sicherheitsstrategien, -programme und –initiativen	8
2.3.3 Beurteilung des Vorjahres	8
2.3.4 Schwerpunktbereiche für das nächste Jahr	9
2.4 Entwicklungen im Sicherheitsbereich	9
2.4.1 Eingehende Analyse der festgestellten Trends der jüngsten Vergangenheit	9
2.4.2 Ergebnisse der Sicherheitsempfehlungen	10
2.4.3 Umgesetzte Maßnahmen ohne Bezug zu den Sicherheitsempfehlungen	24
2.5 Zertifizierung und Genehmigung	24
2.5.1 Sicherheitsbescheinigungen und Sicherheitsgenehmigungen	24
2.5.2 Leitfäden	25
2.5.3 Kontakte zu anderen NSA	25
2.5.4 Verfahrensbezogene Aspekte	25
2.5.5 Rückmeldungen	25
2.6 Überwachung	25
2.6.1 Überwachungsplan/-pläne und Überwachungsstrategie	25
2.6.2 Überwachung	27
2.6.3 Personal	28
2.6.4 Entscheidungsfindung	28
2.6.5 Koordinierung und Zusammenarbeit	29
2.7 Umsetzung wichtiger EU-Projekte	29
2.8 Rechtsvorschriften	31
2.8.1 EU Gesetzgebung und Regulierung	31

2.8.2 Änderungen der nationalen Rechts- und Verwaltungsvorschriften	31
2.9 Sicherheitskultur	31
3 Anhänge	32
Impressum	41

1 Ziel des Jahresberichtes

Der vorliegende Jahresbericht wird gemäß § 13a des Bundesgesetzes über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen (Eisenbahngesetz 1957 - EibG), BGBl. Nr. 60/1957, zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 137/2015, durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

- als nationale Sicherheitsbehörde erstellt,
- auf der Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie veröffentlicht,
- der Europäischen Eisenbahnagentur übermittelt,
- und umfasst die Tätigkeiten der nationalen Sicherheitsbehörde als Überwachungs-, Genehmigungs- und Eisenbahnsicherheitsbehörde für die Eisenbahninfrastruktur- und Eisenbahnverkehrsunternehmen
- in Zusammenhang mit dem Betrieb von Hauptbahnen und vernetzten Nebenbahnen, dem Betrieb von Schienenfahrzeugen auf solchen Eisenbahnen und dem Verkehr auf solchen Eisenbahnen im Bezugsjahr 2017 in der Republik Österreich.

2 Umfang des Jahresberichtes

2.1 Einleitung

Gemäß § 13a EisbG hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie für jedes Jahr einen Bericht über seine Tätigkeiten im Vorjahr im Zusammenhang mit dem Betrieb von Hauptbahnen und vernetzten Nebenbahnen, dem Betrieb von Schienenfahrzeugen auf solchen Eisenbahnen und dem Verkehr auf solchen Eisenbahnen zu erstellen.

- § 13a EisbG geht auf Art. 18 der Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und Rates über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung, ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 44, zurück.
- Demnach hat die nationale Sicherheitsbehörde über die Tätigkeit des Vorjahres einen Bericht zu veröffentlichen und der Europäischen Eisenbahnagentur zu übermitteln.
- Der Bericht soll dabei Angaben über die Entwicklung der Eisenbahnsicherheit einschließlich einer auf den Mitgliedstaat bezogenen Zusammenstellung der gemeinsamen Sicherheitsindikatoren (Common Safety Indicators - CSI) gemäß Anhang I, wichtige Änderungen von Gesetzen und Vorschriften im Bereich der Eisenbahnsicherheit, die Entwicklung der Sicherheitsbescheinigung und der Sicherheitsgenehmigung sowie Ergebnisse und Erfahrungen im Zusammenhang mit der Kontrolle von Fahrwegbetreibern und Eisenbahnunternehmen enthalten.

Der Jahresbericht hat gemäß § 13a Abs. 2 EisbG Angaben über

- eine Zusammenstellung der gemeinsamen Sicherheitsindikatoren gemäß Anhang I der Richtlinie 2004/49/EG,
- wichtige Änderungen von Bundesgesetzen und auf Grundlage von Bundesgesetzen erlassenen Verordnungen, deren Regelungsgegenstand der Bau oder der Betrieb von im Abs. 1 angeführten Eisenbahnen, der Betrieb von Schienenfahrzeugen auf solchen Eisenbahnen und der Verkehr auf Eisenbahnen ist,
- Entwicklungen im Bereich der Sicherheitsbescheinigung und der Sicherheitsgenehmigung und
- Ergebnisse und Erfahrungen im Zusammenhang mit der Kontrolle von Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen

zu enthalten.

Als Grundlage für den Jahresbericht werden die Daten der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes herangezogen. Diese hat dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie gemäß § 13a Abs. 3 EisbG die erforderlichen Daten, die für die Zusammenstellung der gemeinsamen Sicherheitsindikatoren für das Berichtsjahr erforderlich sind, bis spätestens 30. Juni des dem Berichtsjahr folgenden Kalenderjahres in elektronischer Form zur Verfügung zu stellen.

Eine weitere Grundlage für den Jahresbericht sind die Sicherheitsberichte der Eisenbahnunternehmen gemäß § 39d EisbG, die dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie bis 30. Juni für das vorangegangene Kalenderjahr zu übermitteln sind. Die Sicherheitsberichte enthalten

- Angaben darüber, wie die unternehmensbezogenen Sicherheitsziele erreicht wurden
- die österreichischen und die gemeinsamen Sicherheitsindikatoren, soweit sie für das jeweilige Eisenbahnunternehmen von Belang sind
- die Ergebnisse interner Sicherheitsprüfungen sowie
- Angaben über Mängel und Störungen, die die Sicherheit des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn oder des Verkehrs auf der Eisenbahn beeinträchtigt haben enthalten.

Zusätzlich ist durch den Bundesminister für Verkehr Innovation und Technologie gemäß Art. 18 Abs. 2 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 der Kommission über die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 352/2009, ABl. L 121 vom 3.5.2013, S. 8, zuletzt geändert durch die Durchführungsverordnung (EU) 2015/1136 der Kommission zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 über die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken, ABl. L 185 vom 14.7.2015, S. 6, die Erfahrungen der Vorschlagenden mit der Anwendung der gemeinsamen Sicherheitsmethode (Common Safety Method – CSM) für die Risikoevaluierung und -bewertung sowie gegebenenfalls über seine eigenen Erfahrungen zu berichten.

Hinsichtlich des Aufbaus folgt der vorliegende Jahresbericht einer entsprechenden Empfehlung der Europäischen Eisenbahnagentur. Er richtet sich primär an den Eisenbahnsektor in Österreich und Europa, aber auch an Vertreter von Politik, Wirtschaft und Presse aus anderen Bereichen sowie an die gesamte interessierte Öffentlichkeit.

2.2 English summary

In Austria general duties for railway undertakings and infrastructure managers are laid down in the Austrian Railway Act: „Eisenbahngesetz 1957“, published in „Bundesgesetzblatt BGBl No. 60/1957“, as last amended by „BGBl. I No. 137/2015“. The detailed regulations of railway undertakings concerning the training, behaviour of staff concerned with safety critical tasks are subject of authorisation by the Railway Authority.

Beginning from 01.01.2006, the National Investigation Body („Sicherheitsuntersuchungsstelle (SUB)“) according to the regulations in the Austrian Accident Investigation Act („Bundesgesetz über die unabhängige Sicherheitsuntersuchung von Unfällen und Störungen (Unfalluntersuchungsgesetz – UUG 2005)“), published in „Bundesgesetzblatt BGBl I No. 123/2005“ as last amended by „BGBl. I No. 102/2017“ started its work as an independent body according to Article 21 of the Safety Directive concerned with the investigation of accidents/incidents.

Safety indicators relating to accidents, incidents and near-misses, to technical safety of infrastructure and its implementation are collected by the SUB.

Safety performance on member state level is controlled on different levels: eg by approval process of subsystems, supervision of the railway undertakings und infrastructure managers, maintenance rules and by accident and incident investigation. Railway undertakings and infrastructure managers have to fulfil obligations for periodical checking, reviewing and inspections. Furthermore safety performance is individually checked on the occasion of certain incidents within the context of supervision and investigation.

2.3 Sicherheitsbilanz und –strategie

2.3.1 Hauptschlussfolgerungen für das Berichtsjahr

In Österreich hat sich das Sicherheitsniveau des Eisenbahnverkehrs im Vergleich zum Vorjahr verbessert. Dieses Sicherheitsniveau ergibt sich vor allem aus der Entwicklung der Unfallzahlen, die, unter Berücksichtigung der jährlich steigenden Verkehrsleistung der Eisenbahnunternehmen, allgemein rückläufig sind. Im Rahmen der durchgeführten Überwachungstätigkeit konnten wesentliche strukturelle Defizite der Eisenbahnunternehmen oder wesentliche sicherheitsrelevante beziehungsweise sicherheitsgefährdende Mängel nicht festgestellt werden.

Allgemein konnte 2017 eine erhöhte Anzahl an unerlaubten Signalüberfahrungen beobachtet werden. Diesbezüglich hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Berichtsjahr 2017 Ermittlungen aufgenommen, die in kommenden Jahren Wirkung zeigen sollen. Nähere Informationen zu unerlaubten Signalüberfahrungen sind im Kapitel 2.3.4. enthalten.

2017 kam es auch im Zeitraum von wenigen Monaten zu mehreren Vorfällen mit entrollten Güterwagen, vermutlich auf Grund von Mängeln bei der Sicherung von Schienenfahrzeugen sowie der Sicherung mit Handbremsen. Entsprechende Ermittlungen wurden gesetzt und eine Empfehlung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie herausgegeben.

2.3.2 Nationale Sicherheitsstrategien, -programme und –initiativen

Im Berichtsjahr 2017 erfolgte eine tiefgreifende Umstrukturierung im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie. Im Rahmen dieser Umstrukturierung wurde eine eigene Abteilung für die Wahrnehmung der Überwachungsaufgaben des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie geschaffen. Die Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen und Sicherheitsgenehmigungen und die Wahrnehmung von Überwachungsaufgaben werden fortan von zwei verschiedenen Abteilungen wahrgenommen.

Die neue interne Struktur des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie mit Stichtag 31. Dezember 2017 wird in Anhang B dargestellt.

2.3.3 Beurteilung des Vorjahres

Im Berichtsjahr 2017 wurden sowohl anlassunabhängige Überwachungstermine am Sitz des Unternehmens als auch anlassbezogene Überwachungsverfahren durchgeführt.

Die Überwachungstermine am Sitz der Unternehmen konzentrierten sich dabei auf die im Sicherheitsmanagementsystem festgelegten Verfahren durch stichprobenartige Einschau.

Aufgrund von konkreten Anlassfällen (zum Beispiel Sicherheitsempfehlungen der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes, Wahrnehmungen im Rahmen der proaktiven Überwachungstätigkeit, Anzeigen zum Beispiel durch Personalvertreter) wurden seitens des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie anlassbezogene Aufsichtsverfahren (Ermittlungsverfahren zum Beispiel mit Einsichtnahme in Urkunden, Einholung von Sachverständigengutachten sowie Kontrolle der Betriebsabwicklung vor Ort) durchgeführt.

2.3.4 **Schwerpunktbereiche für das nächste Jahr**

Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie nahm unerlaubte Signalüberfahrungen zum Anlass, die Ursachen derartiger Vorfälle einer verstärkten Betrachtung zu unterziehen. Dabei soll insbesondere überprüft werden, inwieweit durch die betreffenden Eisenbahnunternehmen bereits die im Sinne einer fortlaufenden Verbesserung des Sicherheitsmanagementsystems aufgrund der untersuchten und ausgewerteten Ereignisse notwendigen Vorbeugemaßnahmen ergriffen beziehungsweise im Sinne des § 19 EisbG die notwendigen Vorkehrungen getroffen wurden .

Ein weiterer Schwerpunkt wird die Nachverfolgung der Empfehlung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie bezüglich Sicherung stillstehender Fahrzeuge sein um ein Entrollen stillstehender Fahrzeuge hintanzuhalten. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat im Sommer 2017 ein Schreiben an alle Eisenbahnverkehrsunternehmen, die auf inländischer Infrastruktur verkehren sowie an die Eisenbahninfrastrukturunternehmen gerichtet. Die Umsetzung und Erfahrungen der Eisenbahnunternehmen werden seitens des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie im Jahr 2018 evaluiert.

2.4 **Entwicklungen im Sicherheitsbereich**

2.4.1 **Eingehende Analyse der festgestellten Trends der jüngsten Vergangenheit**

Die Entwicklung der gemeinsamen Sicherheitsindikatoren gemäß Richtlinie 2004/49/EG, geändert durch die Richtlinie 2014/88/EU der Kommission zur Änderung der Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf gemeinsame Sicherheitsindikatoren und gemeinsame Methoden für die Unfallkostenberechnung, ABl. L 201 vom 10.7.2014, S. 9, im Jahr 2016 werden nachstehend zusammenfassend wie folgt dargestellt:

- Ein signifikanter Unfall ist demnach 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, mit Ausnahme von Unfällen in Werkstätten, Lagern und Depots. Ein erheblicher Sachschaden an Fahrzeugen, Gleisen, sonstigen Anlagen oder der Umwelt ist ein Schaden in Höhe von mindestens 150 000 EUR. Eine beträchtliche Betriebsstörung ist eine Verkehrsunterbrechung auf einer Haupteisenbahnstrecke für mindestens sechs Stunden.

- Im Jahr 2017 wurden im Anwendungsbereich der Sicherheitsrichtlinie 60 signifikante Unfälle gemeldet.
- Die Zahl der signifikanten Unfälle sank im Vergleich zum Jahr 2016 von 87 auf 60 im Jahr 2017. Die übrigen im Jahresbericht angeführten Unfallarten Kollisionen von Zügen und Zugentgleisungen zeigen einen gleichbleibenden Wert. Unfälle auf Bahnübergängen, Unfälle, bei denen ein in Bewegung befindliches Fahrzeug beteiligt war und sonstige Unfälle zeigen einen Rückgang gegenüber 2016. Im Jahr 2017 kam es zu keinen Fahrzeugbränden.
- Die Gesamtzahl der Getöteten aller Unfallarten sank von 31 im Jahr 2016 auf 18 im Jahr 2017. Auch die Zahl der Schwerverletzten ist im Vergleich zum Vorjahr 2016 mit 53 im Jahr 2017 mit 38 rückläufig.
- Hinsichtlich der Kategorisierung der Getöteten nach der Kategorie der beteiligten Personen bilden unbefugte Personen mit 10 und Benutzer von Bahnübergängen mit 7 den größten Anteil der verunfallten Personen. Bei den Schwerverletzten setzt sich der größte Anteil aus den Kategorien Benutzer von Bahnübergängen mit 19 und Fahrgäste mit 10 zusammen.

Die Daten zu den einzelnen gemeinsamen Sicherheitsindikatoren (Common Safety Indicators - CSI) für das Bezugsjahr 2017 und entsprechende Hinweise zu den einzelnen gemeinsamen Sicherheitsindikatoren finden sich in Anhang A.

2.4.2 Ergebnisse der Sicherheitsempfehlungen

Im Folgenden sind die, im Berichtsjahr 2017 in Untersuchungsberichten enthaltenen Sicherheitsempfehlungen angeführt:

- A-2017/001

Die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes hat die nachfolgende Sicherheitsempfehlung im Schreiben vom 19. Jänner 2017 an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als Oberste Eisenbahnbehörde und an das Eisenbahninfrastrukturunternehmen als jene Stellen, welche die Sicherheitsempfehlung in geeignete Maßnahmen zur Verhütung von Vorfällen umsetzen können, gerichtet:

„Es wird empfohlen, die schienengleichen Bahnsteigzugänge in km 43,517 und in km 43,559 im Bahnhof Kirchstetten durch Absperrungen oder sonstige technische beziehungsweise 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 EiseBBV 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."

Die Sicherheitsempfehlung wurde durch die Oberste Eisenbahnbehörde aus fachlicher Sicht unter Beiziehung von Sachverständigen der Fachbereiche Eisenbahnbetrieb und Eisenbahntechnik 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 durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen vorgelegten Stellungnahmen führten die durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen 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 so noch in Umsetzung.

- A-2017/002

Die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes hat die nachfolgende Sicherheitsempfehlung im Schreiben vom 19. Jänner 2017 an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als Oberste Eisenbahnbehörde und an die ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft als jene Stellen, welche die Sicherheitsempfehlung in geeignete Maßnahmen zur Verhütung von Vorfällen umsetzen können, gerichtet:

„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."

Die Sicherheitsempfehlung wurde durch die Oberste Eisenbahnbehörde aus fachlicher Sicht unter Beiziehung von Sachverständigen der Fachbereiche Eisenbahnbetrieb und Eisenbahn-

bautechnik 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.

- A-2017/003

Die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes hat die nachfolgenden Sicherheitsempfehlungen mit Schreiben vom 10. März 2018 an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als Oberste Eisenbahnbehörde und an das Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie das Eisenbahninfrastrukturunternehmen als jene Stellen, welche die Sicherheitsempfehlung in geeignete Maßnahmen zur Verhütung von Vorfällen umsetzen können, gerichtet:

„Die Bestimmungen der ÖBB DV V3 Betriebsvorschrift (§ 18) betreffend Sicherung stillstehender Fahrzeuge sind dahingehend zu überprüfen, ob bei der Sicherung stillstehender Fahrzeuge nicht nur 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.“

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.

- A-2017/004 bis A-2017/008

Es wurden von der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes im Jahr 2017 keine Sicherheitsempfehlungen mit dieser Nummer ausgesprochen.

- A-2017/009

Die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes hat die nachfolgende Sicherheitsempfehlung im Untersuchungsbericht „Kollision Z 90 mit Fahrzeugteil im Stierschweiffeldtunnel am 23. September 2016“ vom 19. September 2017 an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als Oberste Eisenbahnbehörde und an das Eisenbahnverkehrsunternehmen als jene Stellen, welche die Sicherheitsempfehlung in geeignete Maßnahmen zur Verhütung von Vorfällen umsetzen können, gerichtet:

„Sicherstellung, dass die betrieblich nicht geschulten Fahrgastbetreuer mit einer Maßnahmenliste bezüglich Regelwerke, Vorkommnisse und Mängel in ihrer Muttersprache ausgerüstet werden.

Anmerkung: zum Beispiel Bestimmungen bezüglich Absperren der Seiteneinstiegstüren.“

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 bloße Ausfolgung einer Maßnahmenliste allein noch nicht erreicht, dass die erforderlichen Verhaltensweisen beziehungsweise betrieblichen Informationen von den betreffenden Personen gekannt und auch angewendet werden können, bevor

sie von diesen Personen verbindlich 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 (zum Beispiel 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 (zum Beispiel 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 Tätigkeiten im Zusammenhang mit Notfallmanagement darf nur bei Vorliegen der hierfür 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 hierfür 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 den Betriebsdienst entfallen.
- Die erforderliche Eignung für die 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 ausreichend.

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.

- A-2017/010

Die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes hat die nachfolgende Sicherheitsempfehlung im Untersuchungsbericht „Kollision Z 90 mit Fahrzeugteil im Stierschweiffeldtunnel am 23. September 2016“ vom 19. September 2017 an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als Oberste Eisenbahnbehörde und an die Europäische Eisenbahnagentur als jene Stellen, welche die Sicherheitsempfehlung in geeignete Maßnahmen zur Verhütung von Vorfällen umsetzen können, gerichtet:

„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.“

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 beziehungsweise 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 beziehungsweise Betriebsbewilligungen. Aufgrund der Vorgaben der geltenden TSI LOC&PAS müssen neue Fahrzeuge (Einzelfahrzeuge) grundsätzlich 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 zum Beispiel die Systeme der einzelnen Wagen nicht kompatibel sind beziehungsweise 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.

- A-2017/011

Die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes hat die nachfolgende Sicherheitsempfehlung im Untersuchungsbericht „Kollision Z 90 mit Fahrzeugteil im Stierschweiffeldtunnel am 23. September 2016“ vom 19. September 2017 an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als Oberste Eisenbahnbehörde und an die Europäische Eisenbahnagentur als jene Stellen, welche die Sicherheitsempfehlung in geeignete Maßnahmen zur Verhütung von Vorfällen umsetzen können, gerichtet:

„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 RL 2008/57/EG erforderlich ist.

Anmerkung: Dies betrifft Fahrzeuge mit RIC und RIV aus der Republik Belarus, der Russischen Föderation, Republik Moldau, Ukraine, Republik Türkei, Bosnien und Herzegowina, Republik Mazedonien, Montenegro, Republik Albanien, Republik Serbien,"

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 beziehungsweise 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 Europäische 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.

Die von der Obersten Eisenbahnbehörde vorgesehenen Maßnahmen, die als Reaktion auf die Sicherheitsempfehlung geplant sind, sind damit abgeschlossen.

- A-2017/012

Die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes hat die nachfolgende Sicherheitsempfehlung im Untersuchungsbericht „Kollision Z 90 mit Fahrzeugteil im Stierschweifeldtunnel am 23.

September 2016“ vom 19. September 2017 an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als Oberste Eisenbahnbehörde und an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als jene Stelle, welche die Sicherheitsempfehlung in geeignete Maßnahmen zur Verhütung von Vorfällen umsetzen kann, gerichtet:

„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.“

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 beziehungsweise die Sicherheit des Betriebs mit diesem Fahrzeug erhöht werden sollte beziehungsweise 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.

- A-2017/013

Die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes hat die nachfolgende Sicherheitsempfehlung im Untersuchungsbericht „Kollision Z 90 mit Fahrzeugteil im Stierschweiffeldtunnel am 23. September 2016“ vom 19. September 2017 an den Bundesminister für Verkehr, Innovation

und Technologie als Oberste Eisenbahnbehörde und an das Eisenbahninfrastrukturunternehmen als jene Stellen, welche die Sicherheitsempfehlung in geeignete Maßnahmen zur Verhütung von Vorfällen umsetzen können, gerichtet:

„Überprüfung, ob die Regelwerke zur Meldung von Vorfällen zur Verbesserung der Verständigungskette überarbeitet werden müssen.“

Anmerkung: DV V 3, § 97 und ZSB 26, § 4"

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.

- A-2017/014

Die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes hat die nachfolgende Sicherheitsempfehlung im Untersuchungsbericht „Kollision entrollter Wagen mit Z 7012 im Bf Wieselburg an der Erlauf am 19. Oktober 2016“ vom 17. Oktober 2017 an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als Oberste Eisenbahnbehörde und an das Eisenbahninfrastrukturunternehmen und das Eisenbahnverkehrsunternehmen als jene Stellen, welche die Sicherheitsempfehlung in geeignete Maßnahmen zur Verhütung von Vorfällen umsetzen können, gerichtet:

„Es wird empfohlen die von den Eisenbahnunternehmen durch ihre Eisenbahnaufsichtsorgane (gemäß § 30 EisebG 1957) festgestellten Unregelmäßigkeiten unmittelbar an die zuständigen Eisenbahnbehörden zu übermitteln.“

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.

- A-2017/015

Die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes hat die nachfolgende Sicherheitsempfehlung im Schreiben vom 17. Oktober 2017 an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als Oberste Eisenbahnbehörde und an das Eisenbahninfrastrukturunternehmen als jene Stellen, welche die Sicherheitsempfehlung in geeignete Maßnahmen zur Verhütung von Vorfällen umsetzen können, gerichtet:

„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 Umset-

zung 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.“

Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen setzte als Sofortmaßnahme noch am 17. Oktober 2017 im Bahnsteigbereich des Bahnhofes 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:

- 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 (zum Beispiel Abstimmung mit der Situierung der barrierefreien Zustiege in die Züge beziehungsweise Sitzmöglichkeiten am Bahnsteig) ausgegangen.

Die von der Obersten Eisenbahnbehörde vorgesehenen Maßnahmen, die als Reaktion auf die Sicherheitsempfehlung geplant sind, sind damit abgeschlossen.

- A-2017/016

Die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes hat die nachfolgende Sicherheitsempfehlung im Schreiben vom 17. Oktober 2017 an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als Oberste Eisenbahnbehörde und an das Eisenbahninfrastrukturunternehmen als jene Stellen, welche die Sicherheitsempfehlung in geeignete Maßnahmen zur Verhütung von Vorfällen umsetzen können, gerichtet:

„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.“

Die Sicherheitsempfehlung wurde vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen direkt umgesetzt und österreichweit die Betriebsstellen dahingehend evaluiert. Hierbei wurde bei 186 Bahnsteiganlagen ähnliche Verhältnisse, wie die in der Sicherheitsempfehlung A-2017/016 beschrieben, erfasst.

Die von der Obersten Eisenbahnbehörde vorgesehenen Maßnahmen, die als Reaktion auf die Sicherheitsempfehlung geplant sind, sind damit abgeschlossen.

- A-2017/017

Die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes hat die nachfolgende Sicherheitsempfehlung im Untersuchungsbericht vom 9. November 2017 an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als Oberste Eisenbahnbehörde und an alle Eisenbahnverkehrsunternehmen als jene Stellen, welche die Sicherheitsempfehlung in geeignete Maßnahmen zur Verhütung von Vorfällen umsetzen können, gerichtet:

„Überprüfung, ob eine Weiterführung der stichprobenartigen Überprüfung gem. EVIC durch das RU fortgesetzt werden soll

(Massengüterverkehre)“

Die Sicherheitsempfehlung wird durch die Oberste Eisenbahnbehörde aus fachlicher Sicht unter Beiziehung eines Sachverständigen des Fachbereichs Schienenfahrzeugtechnik geprüft. Hierzu 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.

- A-2017/018

Die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes hat die nachfolgende Sicherheitsempfehlung im Untersuchungsbericht vom 9. November 2017 an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als Oberste Eisenbahnbehörde und an alle Eisenbahnverkehrsunternehmen als jene Stellen, welche die Sicherheitsempfehlung in geeignete Maßnahmen zur Verhütung von Vorfällen umsetzen können, gerichtet:

„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 Stellteilverfahrens.“

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 (zum Beispiel 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.

Die Sicherheitsempfehlungen sowie Untersuchungsberichte der Mitgliedstaaten der Europäischen Union finden sich auch auf der ERAIL Datenbank (European Railway Accident Informa-

tion Links Datenbank) der Europäischen Eisenbahnagentur. Website:
<http://erail.era.europa.eu>

2.4.3 Umgesetzte Maßnahmen ohne Bezug zu den Sicherheitsempfehlungen

Seitens des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie können neben den Sicherheitsempfehlungen der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes auch Empfehlungen ausgesprochen werden. Diese zusätzlich ausgesprochenen Empfehlungen, die sich an eine gesamte Sparte richten (wie zum Beispiel alle Eisenbahninfrastrukturunternehmen, alle Eisenbahnunternehmen) finden sich auf der Website:

www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/sicherheit/verfuegungen/index.html

Im Jahr 2017 wurde eine Empfehlung betreffend Sicherung stillstehender Fahrzeuge ausgesprochen.

2.5 Zertifizierung und Genehmigung

2.5.1 Sicherheitsbescheinigungen und Sicherheitsgenehmigungen

Im Jahr 2017 wurden seitens des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie sieben Sicherheitsbescheinigungen ausgestellt. Davon wurden vier Sicherheitsbescheinigungen Teil A für inländische Eisenbahnverkehrsunternehmen und sieben Sicherheitsbescheinigungen Teil B für in- und ausländische Eisenbahnverkehrsunternehmen ausgestellt. Von den vier Sicherheitsbescheinigungen Teil A handelt es sich bei drei Sicherheitsbescheinigungen um eine erstmalige Ausstellung, in einem Fall um eine Erneuerung. Bei drei Sicherheitsbescheinigungen Teil B handelte es sich um eine erstmalige Ausstellung, bei vier um einer Erneuerung.

Es wurde keine Sicherheitsgenehmigung ausgestellt.

Insgesamt wurden im Bezugsjahr und in den Jahren davor 27 gültige Sicherheitsbescheinigungen Teil A und 40 gültige Sicherheitsbescheinigungen Teil B ausgestellt.

Es wurde weder eine Sicherheitsbescheinigung noch eine Sicherheitsgenehmigung seitens des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie entzogen.

2.5.2 Leitfäden

Auf der Website des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie werden zwei Leitfäden, einer zur Ausstellung einer Sicherheitsgenehmigung und ein anderer zur Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung bereitgestellt um eine erleichterte Antragstellung zu ermöglichen. 2017 erfolgt keine Adaption dieser Leitfäden.

2.5.3 Kontakte zu anderen NSA

Im Jahr 2017 gab es kein Ersuchen einer anderen Sicherheitsbehörde um Informationen über die Bescheinigungen Teil A eines Eisenbahnunternehmens, das in Österreich zertifiziert ist und eine Bescheinigung Teil B in einem anderen Mitgliedstaat beantragt hat, zu erhalten. Ebenso gab es kein Ersuchen an andere Sicherheitsbehörden um Informationen über Bescheinigungen Teil A eines Eisenbahnunternehmens, das in dem anderen Mitgliedstaat zertifiziert ist und eine Bescheinigung Teil B in Österreich beantragt hat, zu erhalten.

2.5.4 Verfahrensbezogene Aspekte

Im Bereich der Sicherheitsbescheinigungen kam es bei zwei Eisenbahnunternehmen zu einer verspäteten Ausstellung und damit zu einer Lücke zwischen Ablauf und Neuausstellung der Sicherheitsbescheinigung.

Der Grund lag in beiden Fällen bei der nicht korrekten Umsetzung von arbeitnehmerschutzrechtlichen Bestimmungen, die durch Stellungnahmen des Verkehrs-Arbeitsinspektorates aufgezeigt wurden, das in diesen Verfahren Parteistellung hat.

2.5.5 Rückmeldungen

Seitens der Eisenbahnunternehmen wurden keine Stellungnahmen zu den Ausstellungsverfahren/-praktiken oder Beschwerden an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie erstattet.

2.6 Überwachung

2.6.1 Überwachungsplan/-pläne und Überwachungsstrategie

Für das Jahr 2017 wurde seitens des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie eine Überwachungsplanung festgelegt. Für diese Überwachungsplanung wurden vor al-

lem die Daten aus den Sicherheitsberichten der Eisenbahnunternehmen sowie die Daten der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes herangezogen.

Als Grundlage für die Festlegung der Überwachungsplanung werden die folgenden Merkmale zu den Eisenbahnunternehmen herangezogen:

- Zahl der Mitarbeiter, die im Eisenbahnbereich tätig sind oder den Eisenbahnbetrieb und damit zusammenhängende Tätigkeiten durchführen, einschließlich der Auftragnehmer;
- Beförderungsleistung (Personenkilometer oder Tonnenkilometer im Jahr);
- Hochgeschwindigkeitsverkehr;
- gefährliche Güter;
- Anzahl an unterschiedlichen eingesetzten Betriebssystemen;
- Ergebnisse vorangegangener Überwachungen oder Aufsichtsverfahren (zum Beispiel Informationen, die bei der Bewertung der Sicherheitsmanagementsysteme gesammelt wurden);
- Informationen aus Genehmigungen für Teilsysteme oder Fahrzeuge;
- Unfallberichte/Empfehlungen der nationalen Untersuchungsstellen;
- sonstige Berichte oder Daten über Unfälle/Störungen;
- jährliche Sicherheitsberichte von Eisenbahnunternehmen an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie;
- jährliche Instandhaltungsberichte der für die Instandhaltung zuständigen Stellen;
- Erfordernis zu spezieller Aufsichtstätigkeit aufgrund behördlicher Wahrnehmungen (zum Beispiel Beschwerden seitens der Öffentlichkeit sowie andere relevante Quellen).

Für 2017 waren insgesamt zwölf Überwachungstermine geplant. Bis Juni 2017 wurden fünf dieser zwölf geplanten Termine durchgeführt.

Im August 2017 kam es kurzfristig zu einer tiefgreifenden Umstrukturierung im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie. Im Rahmen dieser Umstrukturierung wurde die Aufgabe der Erteilung der Sicherheitsbescheinigung und Sicherheitsgenehmigung von den Überwachungsaufgaben zur Gänze getrennt.

Seit August 2017 gibt es eine Abteilung, die ausschließlich für die Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen und Sicherheitsgenehmigungen („Oberste Eisenbahnbehörde Genehmigung Betrieb/Verkehr“) und eine Abteilung die ausschließlich für die Wahrnehmung der Überwachungsaufgaben („Oberste Eisenbahnbehörde Überwachung“) des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie zuständig ist.

Aufgrund dieser kurzfristigen Umstrukturierung im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie mussten die geplanten Überwachungstermine teilweise auf einen späteren Zeitpunkt im Jahr 2017, teilweise auf das Jahr 2018 verschoben werden. Im Berichtsjahr 2017 wurden insgesamt sieben Überwachungstermine durchgeführt.

Im Dezember 2017 wurde der neue Leiter der Abteilung „Oberste Eisenbahnbehörde Überwachung“ bestellt.

Aufgrund der tiefgreifenden Umstrukturierung und der vorherrschenden Personalsituation konnten die Fertigstellung der Überwachungsstrategie des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie und eine Veröffentlichung derselben mit Ende 2017 nicht erfolgen. Die Veröffentlichung ist für 2018 geplant.

2.6.2 Überwachung

Im Berichtsjahr 2017 wurden bei sieben Eisenbahnunternehmen anlassunabhängige Überwachungstermine am Sitz des Unternehmens durchgeführt. Die Überwachung konzentrierte sich dabei auf die im Sicherheitsmanagementsystem festgelegten Verfahren. Die aufgrund der Überwachungsergebnisse seitens der Eisenbahnunternehmen getroffenen Maßnahmen zur Verbesserung des Sicherheitsstandards wurden in weiterer Folge durch Sachverständige überprüft und den Unternehmen allenfalls weitere Maßnahmen aufgetragen.

Darüber hinaus erfolgte die Nachverfolgung jener Verfahren zu anlassunabhängigen Überwachungsterminen aus dem Jahr 2016.

Aufgrund von konkreten Anlassfällen (zum Beispiel Sicherheitsempfehlungen der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes, Wahrnehmungen im Rahmen der proaktiven Überwachungstätigkeit, Anzeigen zum Beispiel durch Personalvertreter) wurden seitens des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie 98 Aufsichtsverfahren (Ermittlungsverfahren zum Beispiel mit Einsichtnahme in Urkunden, Einholung von Sachverständigengutachten sowie Kontrolle der Betriebsabwicklung vor Ort) geführt.

Umfangreichere Ermittlungen bezogen sich auf Übergriffe auf Eisenbahnbedienstete, Fahrzeuginstandhaltung und Sicherung stillstehender Fahrzeuge.

Hinsichtlich der Übergriffe auf Eisenbahnbedienstete trat neben Investitionen in die Sicherheit auf Bahnhöfen und in Zügen die Strafgesetzesnovelle 2017, BGBl. I Nr. 117/2017, mit 1. September 2017 in Kraft, die eine höheres Strafausmaß bei Körperverletzung an Personal in Öffentlichen Verkehrsmitteln vorsieht.

Hinsichtlich der Fahrzeuginstandhaltung kam es zu umfangreichen Ermittlungen in Hinblick auf das Untersuchungskonzept für Fahrzeuge eines Eisenbahnunternehmens. Ziel war die rechtskonforme Ausgestaltung der Fahrzeuguntersuchung durch dafür geeignete Personen.

Hinsichtlich der Sicherung stillstehender Fahrzeuge kam es im Zeitraum von wenigen Monaten zu mehreren Vorfällen mit entrollten Güterwagen. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie erinnerte in einem Schreiben an die Eisenbahnunternehmen an die eisenbahnrechtliche Verpflichtung, für die Betriebssicherheit von Schienenfahrzeugen Sorge zu tragen und gab eine Empfehlung zur Art der Sicherung stillstehender Schienenfahrzeuge heraus.

2.6.3 Personal

In der Gruppe Eisenbahn (Ausnahme der Obersten Seilbahnbehörde) waren im Jahr 2017 bis zu 59 Personen beschäftigt. Bis zur Umstrukturierung im August 2017 waren zwei Abteilungen mit der Durchführung von Überwachungsaufgaben betraut, in denen durchschnittlich 40 Personen beschäftigt waren. Ab August 2017 waren in der Abteilung „Oberste Eisenbahnbehörde Überwachung“ 13 Personen als Vollbeschäftigungsäquivalent mit der Durchführung von Überwachungsaufgaben betraut. Sofern erforderlich, erfolgte auch eine Betrauung mit Überwachungsaufgaben von sachverständigen Personen aus anderen Abteilungen.

2.6.4 Entscheidungsfindung

Der Entscheidungsfindung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie bezüglich der Überwachung von Eisenbahninfrastruktur und -verkehrsunternehmen erfolgt aufgrund der gesetzlichen Vorgaben. Im Rahmen seiner Überwachungstätigkeit wendet der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie jedenfalls die Grundsätze eines geordneten rechtsstaatlichen Verfahrens nach dem Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetz 1991, an. Dazu zählen der Grundsatz der Officialmaxime, der Grundsatz der materiellen Wahrheit, der Grundsatz der freien Beweiswürdigung, die Unbeschränktheit und Gleichwertigkeit aller Beweismittel, die Raschheit der Entscheidung, die Begründungspflicht, die Wahrung des Parteiengehörs, der Ausschluss wegen Befangenheit, die Nachvollziehbarkeit des für eine Entscheidung maßgeblichen Sachverhaltes sowie Grundsätze wie Verhältnismäßigkeit, Kohärenz und Transparenz.

Die Überwachung umfasst gemäß Art. 4 Verordnung (EU) Nr. 1077/2012 der Kommission über eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Überwachung durch die nationalen Sicherheitsbehörden nach Erteilung einer Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung, ABl. L 320 vom 17.11.2012, S. 3, in der Regel Befragungen von Personen auf verschie-

denen Ebenen in einer Organisation, die Prüfung von Unterlagen und Aufzeichnungen im Zusammenhang mit dem Sicherheitsmanagementsystem und die Untersuchung der sicherheitsspezifischen Ergebnisse des Managementsystems, die bei Inspektionen oder damit zusammenhängenden Tätigkeiten ermittelt wurden. Die Überwachungstätigkeit schließt die Überprüfung der Wirksamkeit des Sicherheitsmanagementsystems und die Wirksamkeit einzelner oder partieller Elemente des Sicherheitsmanagementsystems, einschließlich betrieblicher Tätigkeiten, durch stichprobenartige Überprüfung mit ein.

Wird im Zuge der Überwachungstätigkeit in einem oder mehreren Punkten mit einem Unternehmen kein Konsens erzielt, so besteht unbeschadet der gesetzlichen Möglichkeiten auch die Möglichkeit einer Aufsichtsbeschwerde.

2.6.5 Koordinierung und Zusammenarbeit

Im Jahr 2017 wurde keine Vereinbarung mit einer anderen nationalen Sicherheitsbehörde über abgestimmte Überwachungstätigkeiten getroffen.

Es erfolgte eine Anfrage der ungarischen Eisenbahnbehörde zu einer Befundaufnahme bei einer Eisenbahnkreuzung nahe der österreichisch-ungarischen Grenze. Da sich der Eisenbahnübergang zur Gänze in Ungarn befindet, war eine Mitwirkung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie nicht erforderlich, wenn das Eisenbahnunternehmen beim Ortsaugenschein mit der ungarischen Eisenbahnbehörde kooperiert. Seitens der ungarischen Eisenbahnbehörde wurde das Protokoll der Verhandlung in ungarischer Sprache übermittelt.

Es wurden keine Kooperationsvereinbarungen mit anderen nationalen Sicherheitsbehörden geschlossen.

2.7 Umsetzung wichtiger EU-Projekte

Im Jahr 2017 wurden keine gesetzlichen Bestimmungen zur Umsetzung des Vierten Eisenbahnpaketes erlassen.

Durch die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 der Kommission vom 30. April 2013 über die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken (zuletzt geändert durch die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 2015/1136) welche seit 21. Mai 2015 in Geltung steht wurde die Verordnung (EG) Nr. 352/2009 der Kommission über die Festlegung einer gemeinsamen Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von

Risiken gemäß Artikel 6 Absatz 3 Buchstabe a der Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, ABl. L 108 vom 29.4.2009, S. 4, aufgehoben. Nähere aktuelle Informationen dazu finden sich auf der Website des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie: www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/sicherheit/gmethoden/index.html

Beschreibung der wichtigsten Änderungen, die vom Vorschlagenden für nicht signifikant erachtet werden:

Seitens der Eisenbahnunternehmen wurden im Bezugsjahr 89 Änderungen im Zuge der Sicherheitsberichte gemeldet, die für nicht signifikant erachtet wurden.

Als Entscheidungskriterien wurden dabei neben den Kriterien aus Artikel 4 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 402/2013 über die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken auch unternehmensinterne Kriterien (zum Beispiel Vergleich mit unternehmensinternen Sicherheitszielen) herangezogen.

Beschreibung der wichtigsten signifikanten Änderungen:

Im Zuge der Sicherheitsberichte wurde im Bezugsjahr 2017 eine als signifikant erachtete Änderung gemeldet.

Kurzbeschreibung der von den Vorschlagenden zur Wirksamkeit des Risikomanagementverfahrens durchgeführten Audits:

Das Risikomanagementverfahren als Bestandteil der Sicherheitsmanagementsysteme der Eisenbahnunternehmen unterliegt einem kontinuierlichen Auditprogramm. Wesentliche Erkenntnisse hinsichtlich der Wirksamkeit des Risikomanagementverfahrens liegen der Zeit noch keine vor.

Rückmeldung von den Vorschlagenden und letztlich auch von deren Subunternehmer(n) und Bewertungsstelle(n) über die Anwendung der Verordnung (EU) Nr. 402/2013 der Kommission über die CSM für die Risikobewertung:

Seitens der Eisenbahnunternehmen wurde ua. die aufwendige Einführung eines Risikomanagementverfahrens sowie auch die Dokumentation (insbesondere bei nicht signifikanten Änderungen) angeführt.

2.8 Rechtsvorschriften

2.8.1 EU Gesetzgebung und Regulierung

Seitens der Kommission wurden im Berichtsjahr 2017 folgende Rechtsakte erlassen:

- Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 der Kommission über den Zugang zu Serviceeinrichtungen und schienenverkehrsbezogenen Leistungen, ABl. L 307 vom 23.11.2017, S. 1,.
- Delegierter Beschluss (EU) 2017/2075 der Kommission zur Ersetzung des Anhangs VII der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums, ABl. L 295 vom 14.11.2017, S. 69.

2.8.2 Änderungen der nationalen Rechts- und Verwaltungsvorschriften

In Hinblick auf die Eisenbahnsicherheit gab es im Bezugsjahr 2017 keine wesentlichen Änderungen von nationalen Gesetzen und Vorschriften.

Mit der Strafgesetznovelle 2017, BGBl. I Nr. 117/2017, wurde ein höheres Strafausmaß bei Körperverletzung an Personal in Öffentlichen Verkehrsmitteln festgesetzt.

2.9 Sicherheitskultur

Im Berichtsjahr 2017 erfolgte eine tiefgreifende Umstrukturierung der Organisation der Obersten Eisenbahnbehörde im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie. Dabei wurden die Angelegenheiten der Genehmigung von Sicherheitsbescheinigungen und Sicherheitsgenehmigungen von jenen der Überwachung getrennt und in einer eigenen Abteilung behandelt.

Die Begründung für diese Entscheidung liegt darin, dass im Bereich der Genehmigungen über die Jahre eine umfassende Expertise aufgebaut wurde, und diese im Vergleich mit anderen Mitgliedstaaten als besonders professionell erachtet wurde.

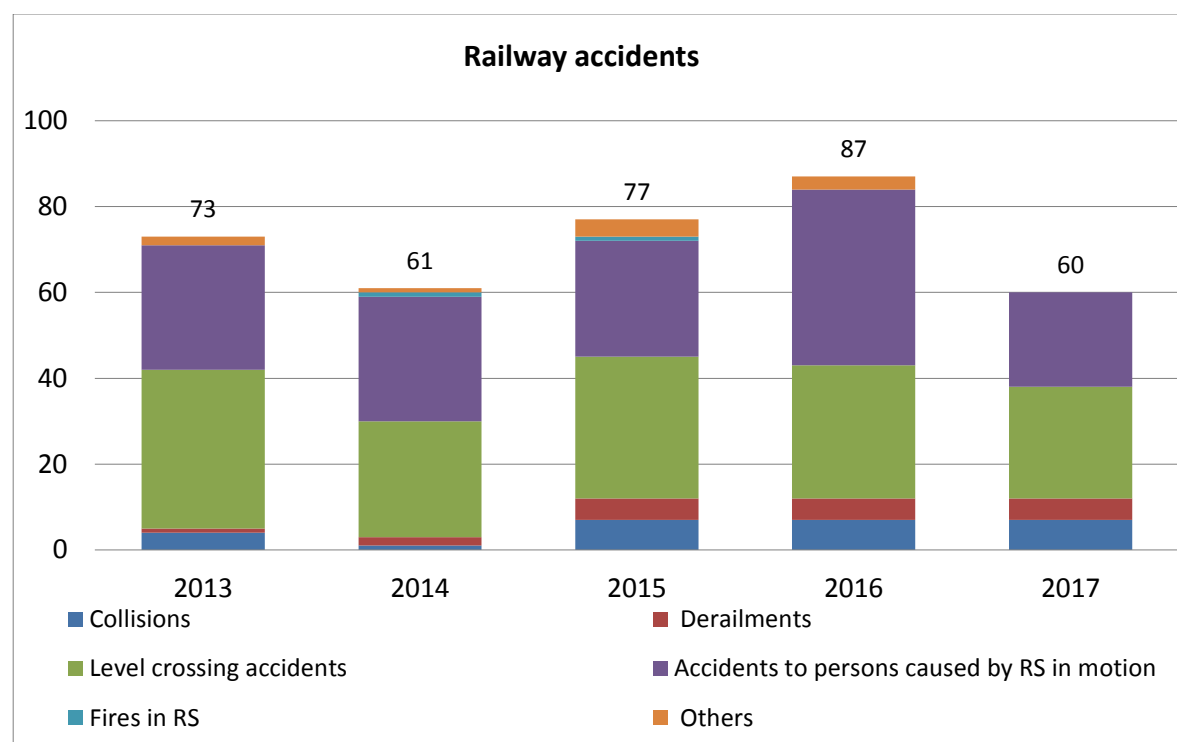
Mit der Umstrukturierung verfolgte der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie das gleiche Ziel. Um für die Zukunft in der Überwachungstätigkeit eine ebenso hohe Professionalität wie in der Genehmigung gewährleisten zu können, wurde eine eigene Abteilung geschaffen, um diese stetig zu verbessern und weiterzuentwickeln.

3 Anhänge

Anhang A: CSI-Daten – angewandte Definitionen

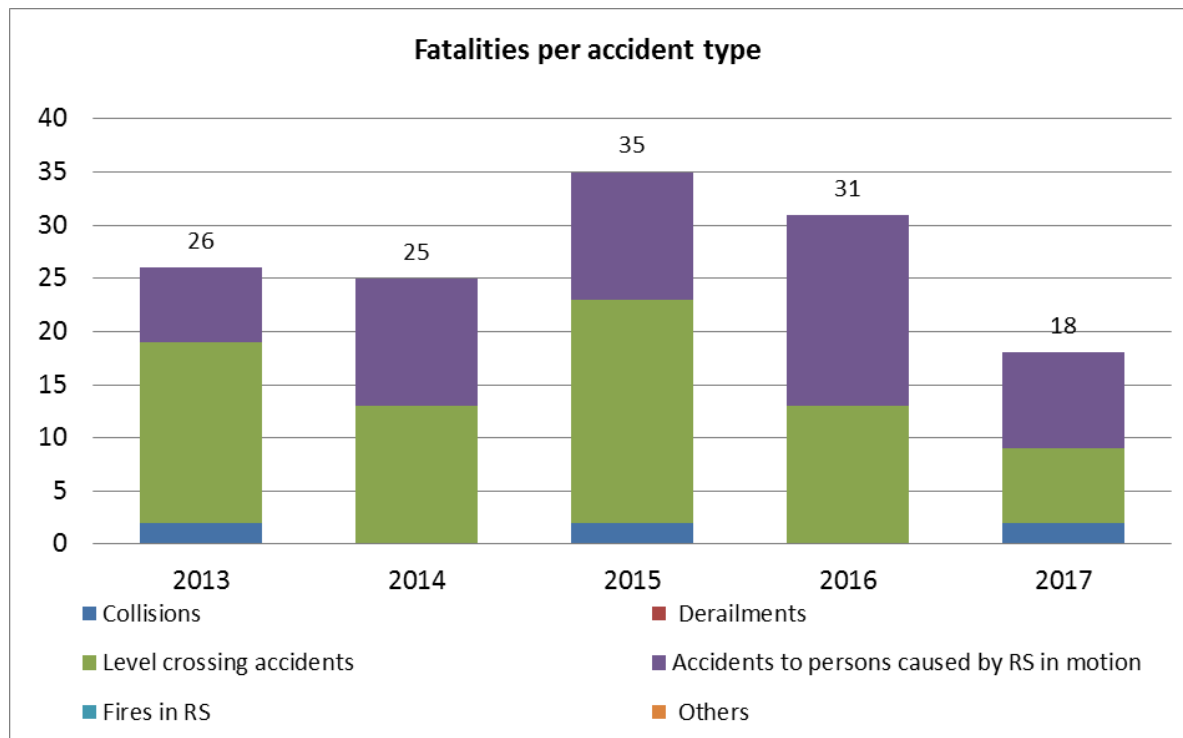
Grafische und Tabellarische Darstellung der unfallbezogenen Indikatoren:

Signifikante Unfälle nach Unfallart:



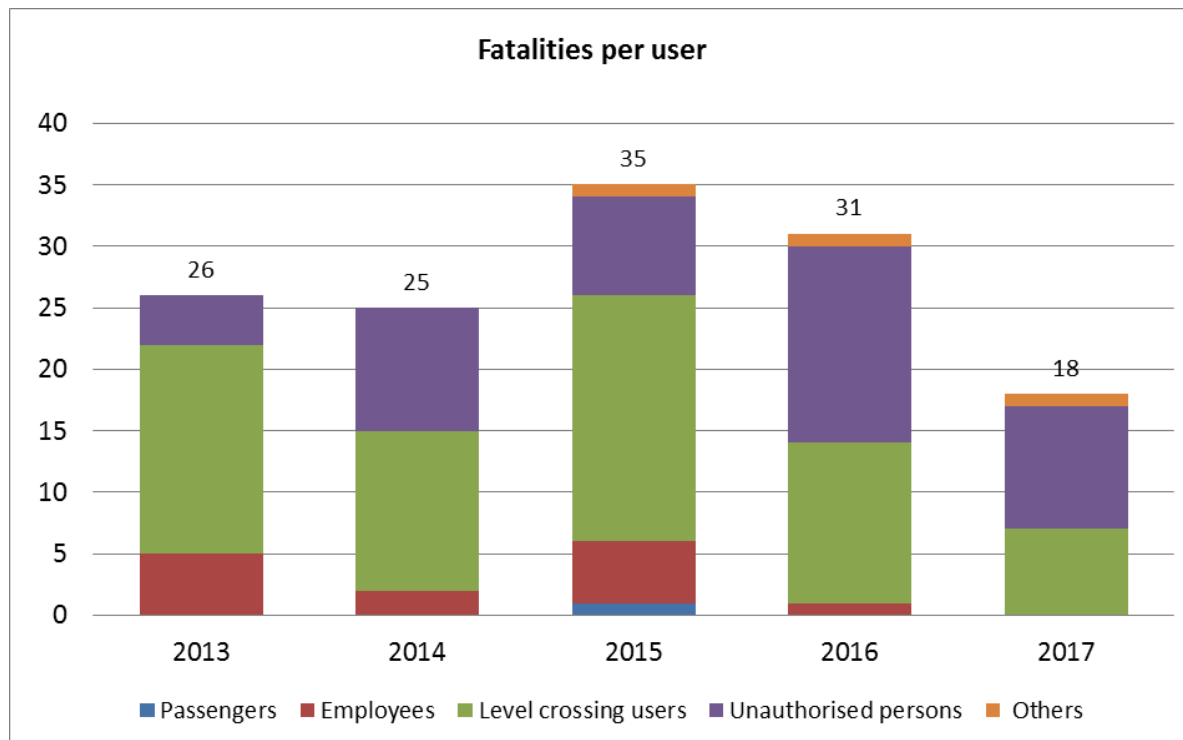
Year	Collisions	Derailments	Level crossing accidents	Accidents to persons caused by RS in motion	Fires in RS	Others	Total
2013	4	1	37	29	0	2	73
2014	1	2	27	29	1	1	61
2015	7	5	33	27	1	4	77
2016	7	5	31	41	0	3	87
2017	7	5	26	22	0	0	60

Getötete nach Unfallart:



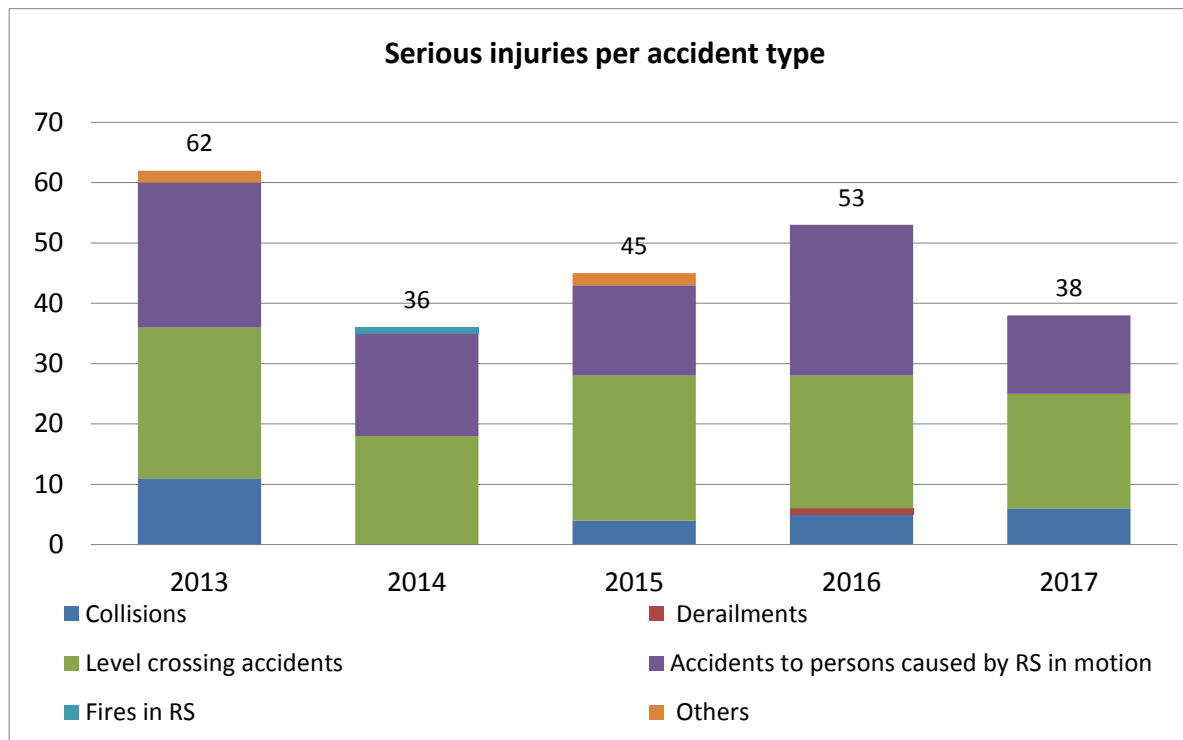
Year	Collisions	Derailments	Level crossing accidents	Accidents to persons caused by RS in motion	Fires in RS	Others	Total
2013	2	0	17	7	0	0	26
2014	0	0	13	12	0	0	25
2015	2	0	21	12	0	0	35
2016	0	0	13	18	0	0	31
2017	2	0	7	9	0	0	18

Getötete nach Kategorie der beteiligten Personen:



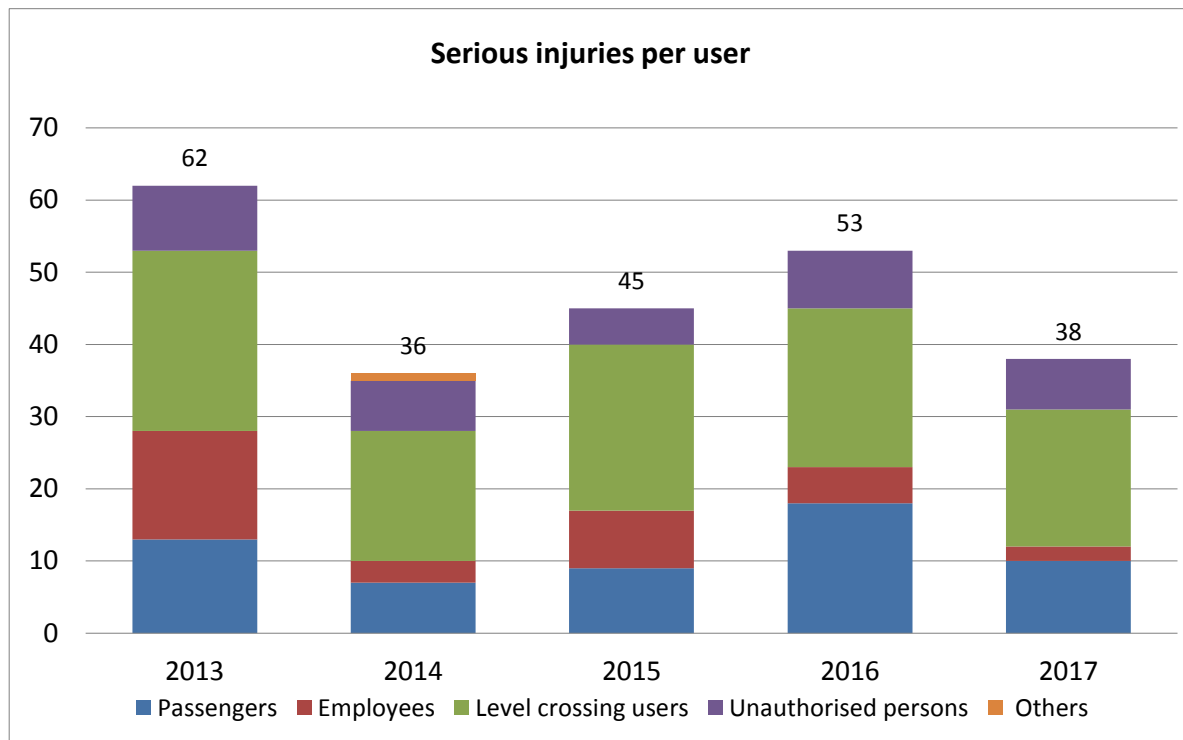
Year	Passengers	Employees	Level crossing users	Unauthorised persons	Others	Total
2013	0	5	17	4	0	26
2014	0	2	13	10	0	25
2015	1	5	20	8	1	35
2016	0	1	13	16	1	31
2017	0	0	7	10	1	18

Schwerverletzte nach Unfallart:



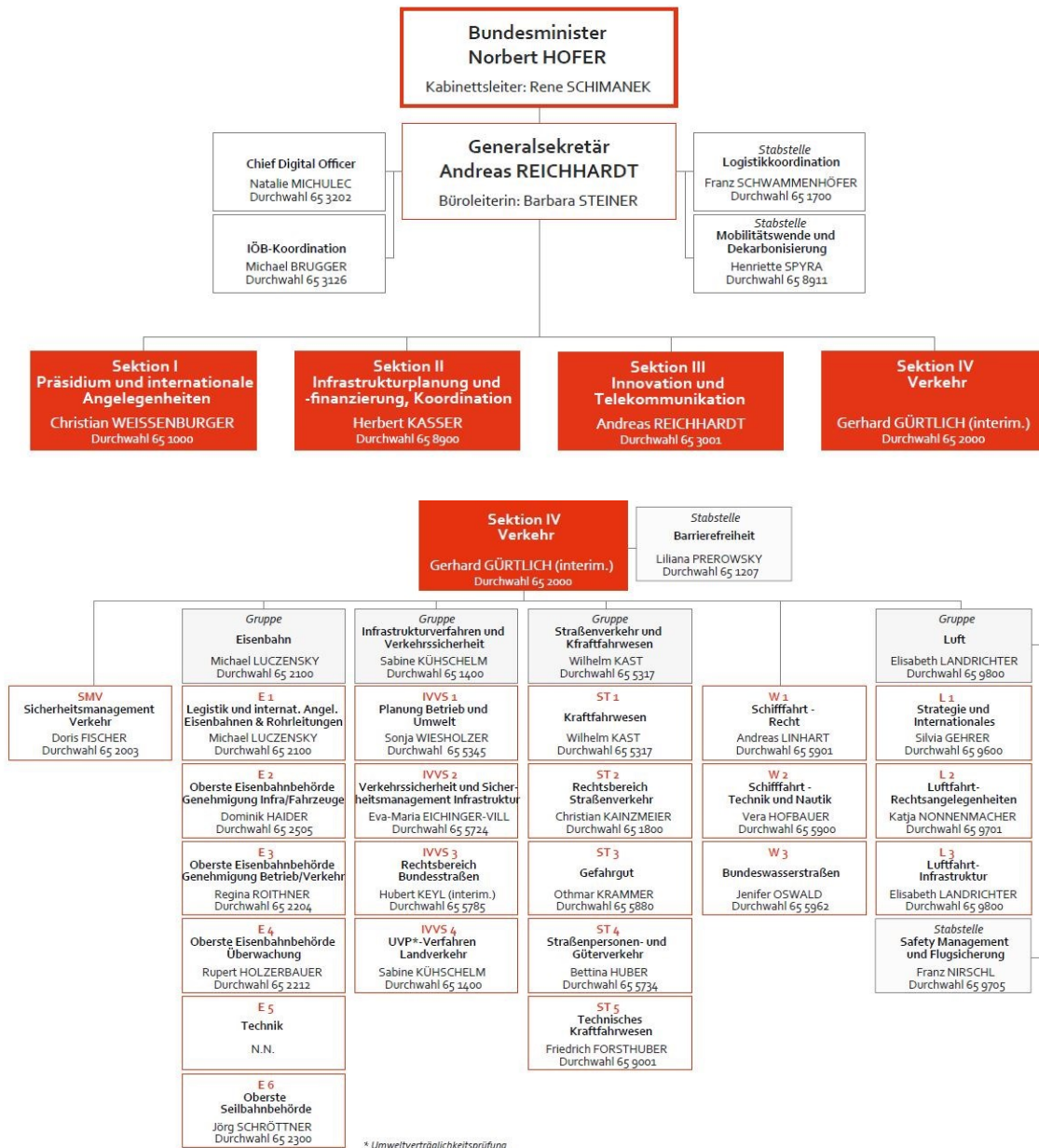
Year	Collisions	Derailments	Level crossing accidents	Accidents to persons caused by RS in motion	Fires in RS	Others	Total
2013	11	0	25	24	0	2	62
2014	0	0	18	17	1	0	36
2015	4	0	24	15	0	2	45
2016	5	1	22	25	0	0	53
2017	6	0	19	13	0	0	38

Schwerverletzte nach Kategorie der beteiligten Personen:



Year	Passengers	Employees	Level crossing users	Unauthorised persons	Others	Total
2013	13	15	25	9	0	62
2014	7	3	18	7	1	36
2015	9	8	23	5	0	45
2016	18	5	22	8	0	53
2017	10	2	19	7	0	38

Anhang B: Organigramm des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie



Anhang C: Auszug aus der Organisation des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie

Sektion IV – Verkehr

Behörden, Technik und Rechtsbereich Eisenbahn/Straße/Seilbahnen/Rohrleitung sowie Angelegenheiten der Themenbereiche Wasser und Luft

Abteilung SMV – Sicherheitsmanagement Verkehr

Koordination und strategische Steuerung sicherheitsrelevanter Aufgaben aller österreichischen Verkehrssicherheitsbehörden im Bereich des bmvit; Standardisierung und Qualitätsmanagement (inkl. Monitoring der Umsetzung) im Bereich verkehrssicherheitsbehördlicher Aufgabenwahrnehmung; Prüfung der finanziellen Leistungsfähigkeit von Verkehrsunternehmen im Rahmen von Genehmigungsverfahren und Aufsichtstätigkeit; Angelegenheiten des Verkehrssicherheitsbeirates gemäß § 25 Unfalluntersuchungsgesetz 2005 inklusive Geschäftsführung, Risiko- und Krisenmanagement.

Abteilung E 1 – Legistik, EU und internationale Angelegenheiten Eisenbahnen und Rohrleitungen

Mitwirkung an der Entstehung und Umsetzung des Unionsrechts und der zwischenstaatlichen Verträge im Bereich der Eisenbahnen und Rohrleitungen, einschließlich der Vertretung dieser Angelegenheiten in den EU-Gremien und sonstigen bi- und multilateralen Gremien; Innerstaatliche Legistik im Eisenbahnbereich und Rohrleitungen (Ausarbeitung, Vorbereitung und Betreuung von Gesetzen und Verordnungen in Zusammenarbeit mit den Fachabteilungen) einschließlich deren Notifikation; Koordination grundsätzlicher Rechtsangelegenheiten wie der Regulierung des Schienenverkehrsmarktes; Mitwirkung bei der Vertretung in internationalen technischen Arbeitsgruppen mit der Abteilung E 5; Vollzug des Rohrleitungsgesetzes.

Abteilung E 2 – Oberste Eisenbahnbehörde Genehmigung Infrastruktur und Fahrzeuge

Wahrnehmung der eisenbahnbehördlichen Angelegenheiten, insbesondere Vollzug der Bestimmungen zu Bau-, Bauartgenehmigung und Betriebsbewilligung von Eisenbahnanlagen (ausgenommen UVP-Verfahren) einschließlich Sicherung, bauliche Umgestaltung und Auflassung der schienengleichen Eisenbahnübergänge; Anrainerbestimmungen, Nichtanwendbarkeit von TSI, Enteignungen, Gewährung von Erleichterungen, Ausnahmegenehmigungen; Vollzug der Bauartgenehmigung und Betriebsbewilligung von Fahrzeugen; Vollzug der Konzession; Einstellung der Eisenbahnen; Ungültigkeitserklärungen von unrichtigen EG-

Erklärungen; Koordination und Kooperation mit der Eisenbahnagentur der Europäischen Union und anderen (ausländischen) Behörden in Angelegenheiten der Abteilung; behördliche Aufsicht über nachgeordnete Behörden im eigenen Wirkungsbereich sowie der SCHiG in Vollziehung des EisebG.

Abteilung E 3 - Oberste Eisenbahnbehörde Genehmigung Betrieb und Verkehr

Wahrnehmung der eisenbahnbehördlichen Angelegenheiten, insbesondere Erteilung, Verlängerung, Änderung und Entzug der Verkehrsgenehmigung, Sicherheitsbescheinigung und Sicherheitsgenehmigung inklusive der periodischen Überprüfung der Verkehrsgenehmigung, Genehmigung von Allgemeinen Anordnungen an Eisenbahnbedienstete; Angelegenheiten des Eisenbahnpersonals (Betriebsleiter, Eisenbahnaufsichtsorgane), Bestellung von sachverständigen Prüfern; Genehmigung von Schulungseinrichtungen; Führung des Verzeichnisses der eisenbahntechnischen Fachgebiete; Koordination und Kooperation mit der Eisenbahnagentur der Europäischen Union und anderen (ausländischen) Behörden in Angelegenheiten der Abteilung; behördliche Aufsicht über nachgeordnete Behörden im eigenen Wirkungsbereich.

Abteilung E 4 – Oberste Eisenbahnbehörde Überwachung

Wahrnehmung der amtswegigen eisenbahnbehördlichen Angelegenheiten, insbesondere Überwachung der Angelegenheiten des Eisenbahnpersonals (Betriebsleiter, Eisenbahnaufsichtsorgane), des Betriebs von Fahrzeugen (auch bei ausländischen Rechtsakten), der Angelegenheiten der Instandhaltungsstellen; Überwachung im Rahmen der Sicherheitsgenehmigung und Sicherheitsbescheinigung; Überwachung des Bau und Betriebs von Anlagen und schienengleichen Eisenbahnübergängen; Überwachung Allgemeiner Anordnungen an Eisenbahnbedienstete; Überwachungsstrategie und Überwachungspläne; Koordination und Kooperation mit anderen (ausländischen) Behörden in Angelegenheiten der Überwachung; behördliche Aufsicht über nachgeordnete Behörden im eigenen Wirkungsbereich wie Überwachung des Infrastrukturregisters; Schnittstelle zur Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes; Berichte und Datenanalyse.

Abteilung E 5 – Technik

Allgemeine bau-, sicherungs-, eisenbahnkreuzungs-, fernmelde-, elektro- und maschinentechnische Angelegenheiten der Eisenbahnen; Angelegenheiten innerstaatlicher und internationaler technischer Normen und Spezifikationen sowie sonstige Regelwerke des Standes der Technik; Koordinierung, inhaltliche Befassung und grundsätzliche Vertretung in internationalen Ausschüssen wie RISC, NSA (Interoperabilität, Sicherheit und Überwachung) und techni-

schen Arbeitsgruppen wie TSI inklusive Betrieb, unter Einbeziehung der Abteilung E 1; Angelegenheiten des Verbots von Interoperabilitätskomponenten; Mitwirkung bei Legistik, Akkreditierungen, Forschungsvorhaben und in verfahrensführenden Abteilungen.

Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als Oberste Eisenbahnbehörde

Autorinnen und Autoren: Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als Oberste Eisenbahnbehörde

Gesamtumsetzung: Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als Oberste Eisenbahnbehörde

Wien, 2018. Stand: 13. Dezember 2018

Copyright und Haftung:

Auszugsweiser Abdruck ist nur mit Quellenangabe gestattet, alle sonstigen Rechte sind ohne schriftliche Zustimmung des Medieninhabers unzulässig. Es wird darauf verwiesen, dass alle Angaben in dieser Publikation trotz sorgfältiger Bearbeitung ohne Gewähr erfolgen und eine Haftung des Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie und der Autorin/des Autors ausgeschlossen ist. Rechtausführungen stellen die unverbindliche Meinung der Autorin/des Autors dar und können der Rechtssprechung der unabhängigen Gerichte keinesfalls vorgreifen.

Rückmeldungen: Ihre Überlegungen zum vorliegenden Jahresbericht übermitteln Sie bitte an e4@bmvit.gv.at.



Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

+43 (0) 1 711 62 65 0

e4@bmvit.gv.at

bmvit.gv.at