

NIB-Austria-Annual report 2018

Inhalt

Vorwort.....	3
Struktur, Funktion, Personal, Unabhängigkeit	4
Aufgaben	6
Internetauftritt der SUB	7
Trends.....	8
SUB-Bereich Schiene	8
Mission Statement	12
Zielerreichung	12
Strategie	12
Anhang A – SUB-Bereich Schiene, Schifffahrt und Seilbahnen.....	13
1 Zuständigkeiten	14
1.1 SUB-Bereich Schiene	14
2 Untersuchungen.....	15
2.1 Untersuchungsberichte veröffentlicht 2018.....	15
2.2 Sicherheitsuntersuchungen 2018.....	22
3 Vorfallstatistik 2018 – SUB-Bereich Schiene	23
4 Sicherheitsempfehlungen	35
4.1 SUB-Bereich Schiene	35
Tabellenverzeichnis.....	38
Abbildungsverzeichnis	39
Verzeichnis der Regelwerke	40
Definitionen	42
Abkürzungen	44
Impressum	45

Vorwort

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 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 Unfalluntersuchungsgesetz – UUG 2005, BGBl. I Nr. 123/2005 idF BGBl. I Nr. 102/2017, der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes (kurz „SUB“), einer nachgeordneten Dienststelle des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (kurz „BMVIT“).

Gemäß § 19 UUG 2005 hat die SUB einen ausführlichen Bericht über ihre Tätigkeiten im jeweils vorangegangenen Jahr zu erstellen und diesen bis 30. September jeden Jahres zu veröffentlichen sowie dem Nationalrat zu übermitteln.

Der vorliegende Sicherheitsbericht enthält die wesentlichen Zahlen und Fakten über die Untersuchungstätigkeiten der SUB im Bereich Schiene im Jahr 2018.

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

Verkehrssicherheitsarbeit ist sowohl ethisch geboten, um durch die Umsetzung der Schlussfolgerungen menschliches Leid zu verhindern, als auch volkswirtschaftlich notwendig, um Ressourcenverschwendung zu vermeiden.

Für den Inhalt verantwortlich

Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes – SUB
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Tel.: +43 (1) 71162 65 9000
Fax: +43 (1) 71162 65 9298
E-Mail: sub@bmvit.gv.at

Struktur, Funktion, Personal, Unabhängigkeit

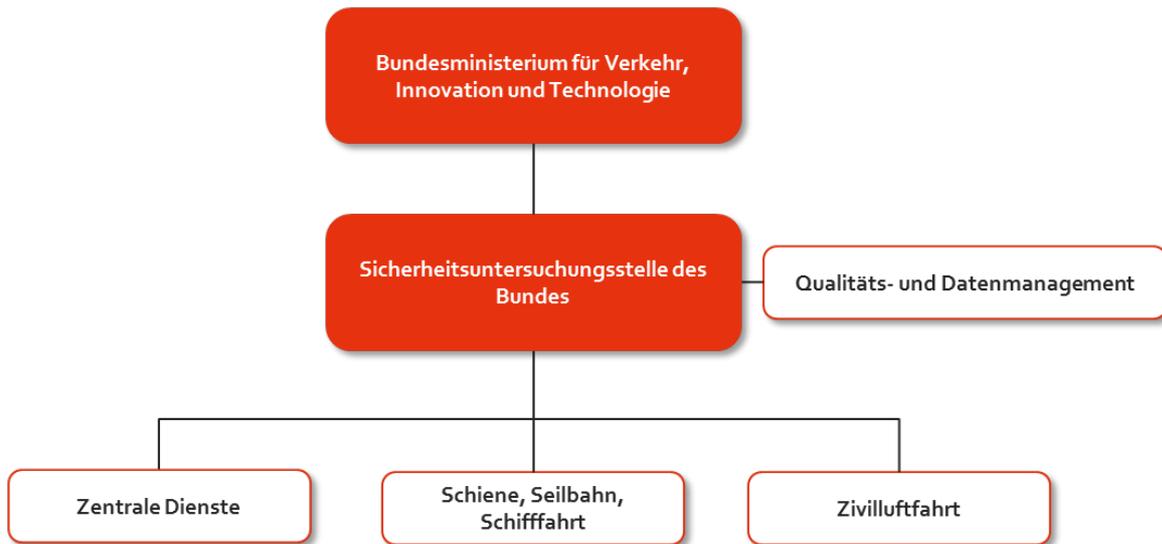
Die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes (SUB) umfasst die Bereiche Schiene, Schifffahrt, Seilbahnen und Zivilluftfahrt, wobei bei den Sicherheitsuntersuchungen Synergie- und Einsparungseffekte erreicht werden. Diese Effekte ergeben sich durch verkehrsbereichsübergreifende Aspekte in der Unfallursachenforschung, bzw. werden 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.

Die SUB ist eine nachgeordnete Dienststelle des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie.

Abbildung 1: Aufbauorganisation der SUB



Der Fachbereich Schiene, Schifffahrt, Seilbahnen untersteht direkt der Leiterin der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes und verfügte – mit Stand 31. Dezember 2018 – über nachstehendes Personal:

- 1 Fachbereichsleiter Schiene, Schifffahrt, Seilbahnen
- 7 Untersuchungsbeauftragte

In der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes werden die Fachbereiche von sieben Administrativkräften (QM, Zentrale Dienste, Kompetenzzentrum Datenbanken, Assistenz) unterstützt.

Aufgaben

Zur zentralen Aufgabenstellung der SUB zählen:

- 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.
- Erstellung vom jährlichen Sicherheitsbericht mit Vorfallsstatistik

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

Internetauftritt der SUB

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

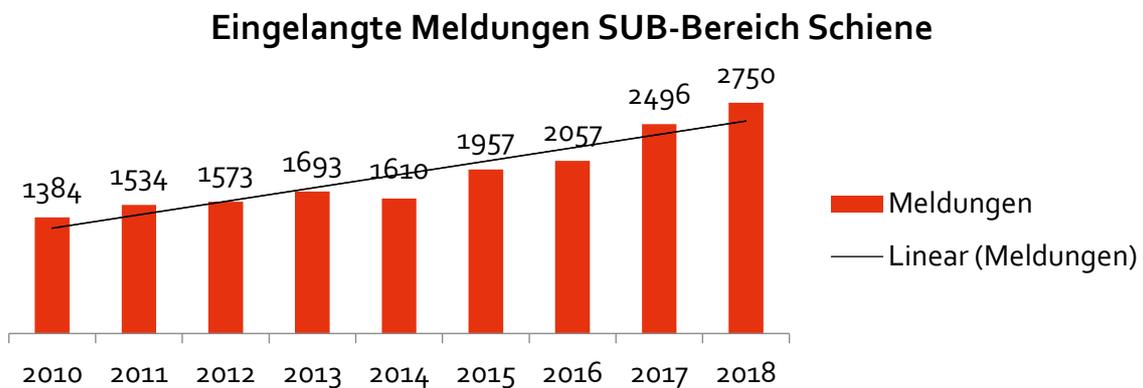
www.bmvit.gv.at/sub

Trends

SUB-Bereich Schiene

Im Jahr 2018 gingen im SUB-Bereich Schiene insgesamt 2750 Meldungen (vgl. Abbildung 2) ein. Hiervon wurden 866 Meldungen von der SUB als Unfälle, 1421 als Störungen und 463 als sonstige Ereignisse (keine Meldepflicht gemäß §19c Eisenbahngesetz – EisbG 1957, BGBl. Nr. 60/1957 idF BGBl Nr. 137/2015) bewertet. Gemäß UUG 2005 müssen alle an die SUB gerichteten Meldungen in einer Datenbank erfasst werden. Darüber hinaus gibt es eine Vielzahl von Vorfällen, die nicht meldepflichtig sind, jedoch trotzdem an die SUB gemeldet wurden und deshalb auch in der Datenbank zur statistischen Auswertung im Jahr 2018 erfasst wurden.

Abbildung 2: Eingelangte Meldungen SUB-Schiene



Ab dem Jahr 2017 wurden auch nicht meldepflichtige Vorfälle in die Statistik aufgenommen.

Die Gesamtzahl der gemeldeten Vorfälle ist gegenüber dem Vergleichszeitraum 2017 gestiegen. (vgl. Abbildung.2) Hierbei ist anzumerken, dass die Zahl der gemeldeten Unfälle rückläufig ist. (siehe Tabelle 16: Eingelangte Meldungen) Im Jahr 2017 gab es 965 Vorfälle die als Unfälle bewertet worden sind. Diese Zahl ist im Jahr 2018 auf 866 Vorfälle gesunken. Bei den Störungen wurden deutlich mehr Vorfälle als im Vergleichszeitraum 2017 der SUB gemeldet.

Im Jahr 2018 wurden insgesamt fünf Sicherheitsuntersuchungen im Bereich Schiene eingeleitet. Sicherheitsuntersuchungen werden eingeleitet, wenn aufgrund eines Ereignisses eine Untersuchungspflicht gemäß § 9 Abs. 2 UUG 2005 besteht. 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. (vgl. § 9 UUG 2005)

Die Art und der Umfang einer Sicherheitsuntersuchung richten sich nach der Schwere des Vorfalls und nach den aus der Sicherheitsuntersuchung zu gewinnenden Erkenntnissen für eine Verbesserung der Verkehrssicherheit. (vgl. § 6 Abs. 2 UUG 2005)

Abbildung 3: Anzahl der eingeleiteten Sicherheitsuntersuchungen SUB-Schiene



Aufgrund höherer Personalressourcen wurden in den Jahren 2010 bis 2012 mehr Vorfälle untersucht als gemäß § 9 Abs. 2 UUG 2005 zu untersuchen gewesen wären.

Abbildung 4: Eingeleitete Sicherheitsuntersuchungen Schiene 2015 - 2018

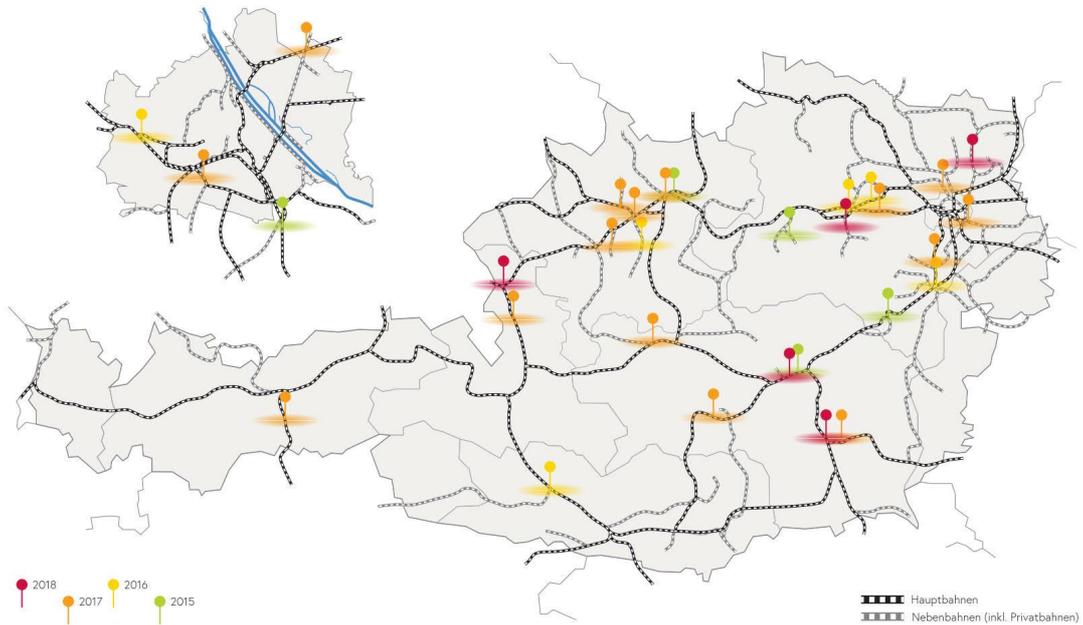
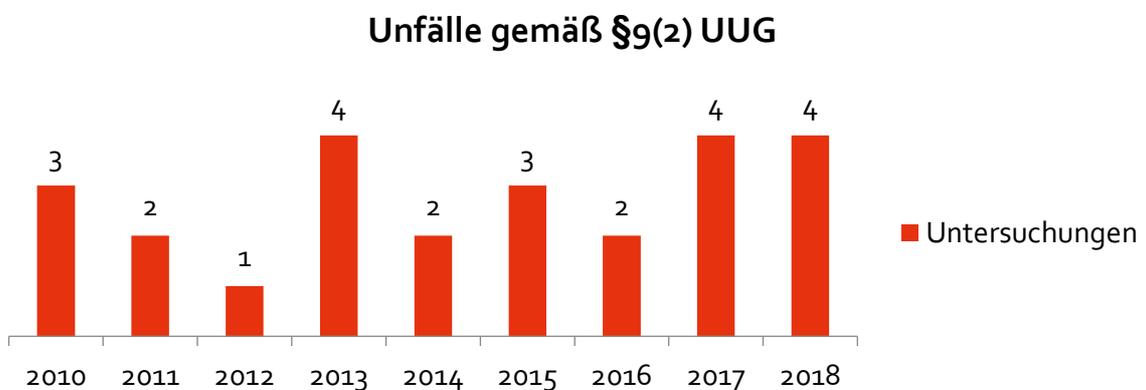


Abbildung 4 zeigt eine Verteilung der eingeleiteten Sicherheitsuntersuchungen in einem Beobachtungszeitraum von 2015 bis 2018. Die farblich hervorgehobenen Markierungen stellen hierbei die ungefähren geografischen Positionen der Ereignisstellen dar.

Die Anzahl untersuchungspflichtiger Vorfälle gemäß § 9 Abs.2 UUG 2005 ist generell niedrig, was auf ein hohes Sicherheitsniveau im Verkehrsbereich Schiene zurückzuführen ist.

Abbildung 5: Untersuchungspflichtige Vorfälle gemäß § 9 Abs.2 UUG 2005



Gemäß § 9 Abs. 2 UUG 2005 waren im Jahr 2018 insgesamt vier Ereignisse untersuchungspflichtig. In einem längeren Beobachtungszeitraum zeigt sich, wie in Abbildung 5 dargestellt, keine signifikante Veränderung in Hinblick auf die Anzahl von untersuchungspflichtigen Vorfällen.

In einem weiteren Fall wurde im Jahr 2018 eine Sicherheitsuntersuchung eingeleitet, da hier Erkenntnisse zur Vermeidung zukünftig ähnlich gelagerter Vorfälle zu erwarten waren. Eine Übersicht über die eingeleiteten Untersuchungen ist unter Kapitel 2.2 zu finden.

Mission Statement

Die Mission, also der Handlungsauftrag, der sich insbesondere durch den gesetzlichen Auftrag an die SUB ergibt, lautet wie folgt:

„Die SUB als wesentlicher Faktor zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.“

Zielerreichung

Aufgrund der durchgeführten Sicherheitsuntersuchungen und der daraus abgeleiteten Sicherheitsempfehlungen, konnte im Jahr 2018 erneut ein wichtiger Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in den einzelnen Verkehrsbereichen geleistet werden.

Strategie

Abgeleitet von der Zielerreichung sowie dem Mission Statement wurde eine Qualitätsstrategie erarbeitet, die sicherstellen soll, dass die SUB ihre Sicherheitsuntersuchungen mit höchst möglicher Qualität mit Unterstützung von strukturierten und dokumentierten Prozessen durchführt.

Gemäß dem internationalen Standard in der Unfallursachenforschung sowie unter Zugrundelegung der Strategien der EU-Verkehrssicherheitspolitik stellt die SUB sicher, dass Vorfälle durch ein qualitätsoptimiertes, prozess- und ergebnisorientiertes Verfahren untersucht werden. Vorrangiges Ziel dabei ist die Schaffung einer Basis zur entscheidenden Verbesserung der Verkehrssicherheit durch definierte Sicherheitsempfehlungen.

Die Umsetzung der Strategie wird im Rahmen der Qualitätspolitik und -ziele sichergestellt und operationalisiert.

Wien, im Jahr 2019

Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes

Die Leiterin

Hofrätin Dipl.-HTL-Ing. Bettina Bogner, BA, MA

Anhang A – SUB-Bereich Schiene, Schifffahrt und Seilbahnen

1 Zuständigkeiten

1.1 SUB-Bereich Schiene

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.

2 Untersuchungen

Im nachfolgenden Kapitel werden die von der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes im Jahr 2018 veröffentlichten Abschlussberichte und Zwischenberichte überblicksartig dargestellt. Die detaillierten Berichte können auf der Website unter der folgenden Adresse abgerufen werden:

<https://www.bmvit.gv.at/sub>

2.1 Untersuchungsberichte veröffentlicht 2018

Nachfolgende Sicherheitsuntersuchungen wurden seitens der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes im Berichtsjahr 2018 (Stand 31.12.2018) veröffentlicht.

Tabelle 1: Kollision Bahnhof Haiding

Kollision	Personenzug
Ort, Datum	Bahnhof Haiding, 30.10.2017
Hergang	Ein im Bahnhof Neumarkt-Kallham abgestellter Wendezug entrollte in Richtung Wels und kollidierte nach 22,3km mit einem evakuierten Zug im Bahnhof Haiding.
Folgen	Es entstanden erhebliche Sachschäden an den beteiligten Fahrzeugen Es wurden keine Personen verletzt.
Ursache	Die Feststellung der Ursache ist auf Grund der noch nicht vollständig abgeschlossenen Sicherheitsuntersuchung derzeit noch offen.
Sicherheitsempfehlungen	-
Umsetzung	-
Rechtliche Grundlage	Art. 19.2 RL 2004/49/EG
Status der Untersuchung	Zwischenbericht (Stand 2018)

Tabelle 2: Entgleisung zwischen Haltestelle Gries und St. Jodok

Entgleisung	Güterzug
Ort, Datum	Zwischen Haltestelle Gries und St. Jodok, 22.Dezember 2017
Hergang	Ein vom Bahnhof Brennero kommender Zug entgleiste auf der Fahrt Richtung Innsbruck mit den letzten vier Wagen. Zwischen Wagen 13 und 14 kam es zu einer Zugtrennung.
Folgen	Es entstanden erhebliche Sachschäden an dem beteiligten Fahrzeug, dessen Ladung sowie der Infrastruktur. Es wurden keine Personen verletzt.
Ursache	Überhöhte Geschwindigkeit und zu hohe Fliehkräfte. Durch die nicht ausreichende Bremsleistung kam es in Folge des natürlichen Gefälles zu einem stetigen Geschwindigkeitsanstieg. Die nicht ausreichende Bremsleistung ist auf die abgeschlossenen Luftabsperrhähne zwischen den beiden Treibfahrzeugen zurückzuführen. Durch eine unterlassene Teilbremsprobe ist nicht aufgefallen, dass die Luftabsperrhähne geschlossen waren.
Sicherheitsempfehlungen	A-2018/004
Umsetzung	Abgeschlossen; ergänzende Ermittlungen der OEB
Rechtliche Grundlage	Art. 19.1 RL 2004/49/EG
Status der Untersuchung	Untersuchungsbericht abgeschlossen am 19.Dezember 2018

Tabelle 3: Kollision Bahnhof Kritzensdorf

Kollision	Personenzüge
Ort, Datum	Bahnhof Kritzensdorf, 22.Dezember 2017
Hergang	Im Bahnhof Kritzensdorf kollidierten zwei Züge auf einer Weiche. Dabei entgleisten mehrere Wagen und stürzten teilweise zur Seite.
Folgen	Vier Personen wurden schwer, 17 weitere Personen leicht verletzt. An Infrastruktur und Fahrzeugen entstand erheblicher Sachschaden.
Ursache	Die Feststellung der Ursache ist auf Grund der noch nicht vollständig abgeschlossenen Sicherheitsuntersuchung derzeit noch offen.
Sicherheitsempfehlungen	-
Umsetzung	-
Rechtliche Grundlage	Art. 19.1 RL 2004/49/EG
Status der Untersuchung	Zwischenbericht (Stand 2018)

Tabelle 4: Kollision Haltestelle Puch bei Hallein

Kollision	Tödliche Verletzung einer Person
Ort, Datum	Haltestelle Puch bei Hallein, 04. Oktober 2017
Hergang	Bei der Durchfahrt eines Zuges in der Haltestelle Puch bei Hallein wurde ein am Bahnsteig stehender Kinderwagen vom durchfahrenden Zug erfasst und auf die dem Gleis abgewandte Seite weggestoßen. Das im Kinderwagen sitzende Kind wurde aus dem Kinderwagen geschleudert.
Folgen	Eine Person erlitt tödliche Verletzungen.
Ursache	Die Feststellung der Ursache ist auf Grund der noch nicht vollständig abgeschlossenen Sicherheitsuntersuchung derzeit noch offen.
Sicherheitsempfehlungen	A-2017/015 A-2017/016
Umsetzung	Beide abgeschlossen.
Rechtliche Grundlage	Art. 19.2 RL 2004/49/EG
Status der Untersuchung	Zwischenbericht (Stand 2018)

Tabelle 5: Kollision Bahnhof Linz Verschiebebahnhof Ost

Kollision	Personenzug, Güterzug
Ort, Datum	Bahnhof Linz Verschiebebahnhof Ost, 23. Oktober 2017
Hergang	Bei der Fahrt durch den Bahnhof Linz Verschiebebahnhof Ost kollidierte ein Zug frontal mit einem entgegenkommenden Zug auf einer Weiche.
Folgen	Eine Person wurde schwer, vier weitere Personen leicht verletzt. Erhebliche Sachschäden an den beteiligten Fahrzeugen und der Infrastruktur.
Ursache	Die Feststellung der Ursache ist auf Grund der noch nicht vollständig abgeschlossenen Sicherheitsuntersuchung derzeit noch offen.
Sicherheitsempfehlungen	-
Umsetzung	-
Rechtliche Grundlage	Art. 19.1 RL 2004/49/EG
Status der Untersuchung	Zwischenbericht (Stand 2018)

Tabelle 6: EK Zusammenprall zwischen Bf Pettenbach und Bf Steinachbrücke

EK Zusammenprall	Personenzug mit PKW
Ort, Datum	Zwischen Bf Pettenbach und Bf Steinachbrücke, 31. Mai 2017
Hergang	Auf einer nicht technisch gesicherten Eisenbahnkreuzung ereignete sich Zusammenprall zwischen einem Zug und einem PKW.
Folgen	Eine Person wurde schwer verletzt. Das Triebfahrzeug wurde frontseitig beschädigt. Am PKW entstand erheblicher Sachschaden.
Ursache	Einfahren des PKW in die nicht technisch gesicherte Eisenbahnkreuzung unmittelbar vor dem herannahenden Zug.
Sicherheitsempfehlungen	Keine
Umsetzung	-
Rechtliche Grundlage	Art. 19.2 RL 2004/49/EG
Status der Untersuchung	Untersuchungsbericht abgeschlossen am 05. Dezember 2018

Tabelle 7: Unterbliebene Sicherung Bf Thalheim-Pöls und Bf Unzmarkt

Unterblieben Sicherung EK	Personenzüge
Ort, Datum	Zwischen Bf Thalheim-Pöls und Bf Unzmarkt, 17. März 2017
Hergang	Zwischen Thalheim-Pöls und Unzmarkt fanden Instandhaltungsarbeiten statt. Aufgrund dessen wurde die Betriebsart der technischen Sicherungsanlagen der beiden Eisenbahnkreuzungen (km 253,832 und km 254,385) auf Ortsschalterbedienung umgeschaltet. Für diesen Betrieb wurden zwei EK BedienerInnen eingesetzt. Das Vorausmeldeverfahren wurde in Kraft gesetzt. Der Z 532 überfuhr die EK km 253,832 bei nicht ordnungsgemäßer Sicherung. Der/Die Tzfz leitete nach Wahrnehmung des offenen Schrankens eine Schnellbremsung ein. Der Z 532 kam 150 m nach der EK km 253,832 zum Stillstand.
Folgen	Es wurden keine Personen oder Sachschäden gemeldet.
Ursache	Die Feststellung der Ursache ist auf Grund der noch nicht vollständig abgeschlossenen Sicherheitsuntersuchung derzeit noch offen.
Sicherheitsempfehlungen	-
Umsetzung	-
Rechtliche Grundlage	Art. 19.2 RL 2004/49/EG
Status der Untersuchung	Zwischenbericht (Stand 2018)

Tabelle 8: EK Zusammenprall Bahnhof Wels

EK Zusammenprall	Personenzug mit Kleintransporter
Ort, Datum	Bahnhof Wels, 20. April 2017
Hergang	Am Donnerstag, dem 20. April 2017, ca. 13:29 Uhr Ortszeit, ereignete sich ein Zusammenprall zwischen dem Z 3247 und einem Kleintransporter. Der Zusammenprall ereignete sich auf der technisch durch Lichtzeichen gesicherten Eisenbahnkreuzung im km 1,250 der Strecke 25201. Dabei erfasste Z 3247 den in Fahrtrichtung von rechts kommenden Kleintransporter.
Folgen	Eine Person erlitt tödliche Verletzungen. Am Schienenfahrzeug entstand leichter Sachschaden. Der Kleintransporter wurde schwer beschädigt..
Ursache	Die Feststellung der Ursache ist auf Grund der noch nicht vollständig abgeschlossenen Sicherheitsuntersuchung derzeit noch offen.
Sicherheitsempfehlungen	-
Umsetzung	-
Rechtliche Grundlage	Art. 19.2 RL 2004/49/EG
Status der Untersuchung	Zwischenbericht (Stand 2018)

Tabelle 9: Entgleisung Bahnhof Schwechat

Entgleisung	Verschubfahrt und drei Personenzüge
Ort, Datum	Bahnhof Schwechat, 18. April 2017
Hergang	Am Dienstag den 18. April 2017, ca. 14:39 Uhr, wurde während einer Verschubfahrt von Gleis 507 nach Gleis 305 in der Betriebsstelle Schwechat ein Hemmschuh mitgeschleift, verkeilte sich in Fahrtrichtung rechts im Herzstück der Weiche 203 und wurde von der Verschubfahrt von mehreren Achsen überfahren. In weiterer Folge wurde der Hemmschuh ebenfalls durch Z 698, Z 9046 und Z 24598 überfahren. Daher gelten eine Verschub- und drei Zugfahrten als entgleist.
Folgen	An den Fahrzeugen und der Infrastruktur entstanden erhebliche Sachschäden. Es wurden keine Personen verletzt.
Ursache	Die Feststellung der Ursache ist auf Grund der noch nicht vollständig abgeschlossenen Sicherheitsuntersuchung derzeit noch offen.
Sicherheitsempfehlungen	-
Umsetzung	-
Rechtliche Grundlage	Art. 19.2 RL 2004/49/EG
Status der Untersuchung	Zwischenbericht (Stand 2018)

Tabelle 10: Kollision Bahnhof Meidling

Kollision	Verschubfahrt mit Personenzug
Ort, Datum	Bahnhof Meidling, 15.April 2017
Hergang	Bei der Einfahrt in den Bahnhof Meidling kollidierte ein Zug mit einer Verschubfahrt. Durch die Kollision kam es zu einer Entgleisung der Wagen 4 bis 7 des Zuges, diese gerieten dabei zusätzlich in Schräglage.
Folgen	Es wurden drei Personen schwer und 13 Personen leicht verletzt. Es kam zu erheblichen Sachschäden an Fahrzeugen, Oberbau, Signalanlagen und Oberleitung.
Ursache	Die Feststellung der Ursache ist auf Grund der noch nicht vollständig abgeschlossenen Sicherheitsuntersuchung derzeit noch offen.
Sicherheitsempfehlungen	-
Umsetzung	-
Rechtliche Grundlage	Art. 19.1 RL 2004/49/EG
Status der Untersuchung	Zwischenbericht (Stand 2018)

Tabelle 11: Kollision Bahnhof Wien-Hütteldorf

Kollision	Güterwagen, Personenzug
Ort, Datum	Bahnhof Wien-Hütteldorf, 29.November 2016
Hergang	Zwischen dem Bf Wien Hütteldorf und der Abzw Hf 1, im Bereich der Straßenüberführung Guldengasse ereignete sich eine Kollision zwischen fünf aus dem Bf Wien Hütteldorf entrollten Güterwagen und dem vor dem haltzeigenden Einfahrsignal „C“ des Bf Wien Hütteldorf stehenden Z 25055. Die Güterwagen waren mit Rundholz beladen.
Folgen	Es wurden zwei Personen schwer und sechs Personen leicht verletzt. Die Frontseite des aus einem Triebzug bestehenden Z 25055 wurde zum Teil schwer beschädigt.
Ursache	Die Feststellung der Ursache ist auf Grund der noch nicht vollständig abgeschlossenen Sicherheitsuntersuchung derzeit noch offen.
Sicherheitsempfehlungen	-
Umsetzung	-
Rechtliche Grundlage	Art. 19.2 RL 2004/49/EG
Status der Untersuchung	Zwischenbericht (Stand 2018)

Tabelle 12: EK Zusammenprall zwischen Hast Graz Webling und Hast Graz Wetzelsdorf

EK Zusammenprall	Personenzug mit Einsatzfahrzeug
Ort, Datum	Graz, 21. Jänner 2017
Hergang	Auf einer mit Lichtzeichenanlage gesicherten Eisenbahnkreuzung im km 3,296 ereignete sich zwischen den Haltestellen Graz Webling und Graz Wetzelsdorf ein Zusammenprall zwischen Zug 8436 und einem Einsatzfahrzeug der Polizei.
Folgen	Beim Zusammenprall wurde der/die LenkerIn des Einsatzfahrzeuges leicht und der/die BeifahrerIn schwer verletzt. Zugpersonal und Fahrgäste blieben unverletzt.
Ursache	Einfahren des Einsatzfahrzeuges in den Gefahrenraum der Eisenbahnkreuzung unmittelbar vor dem herannahenden Zug 8436. Die Lichtzeichenanlage der Eisenbahnkreuzung hat zum Zeitpunkt des Unfalles an allen Signalgebern Rotlicht angezeigt.
Sicherheitsempfehlungen	-
Umsetzung	-
Rechtliche Grundlage	Art. 19.2 RL 2004/49/EG
Status der Untersuchung	Untersuchungsbericht abgeschlossen am 18. Jänner 2018

Tabelle 13: Kollision Bahnhof Wien Süßenbrunn West

Kollision	Personenzug mit Güterzug
Ort, Datum	Bahnhof Wien Süßenbrunn West, 20. März 2017
Hergang	Am 20. März 2017, um 19:41 Uhr kollidierte der Schnellbahnzug Z29795 mit dem Güterzug Z 47001 im Bf Süßenbrunn West auf Weiche 1. Durch die Kollision wurden die ersten fünf Wagen von Z 47001 in Fahrtrichtung rechts beschädigt. Bei Z 29795 entgleiste der erste Wagen mit dem nachlaufenden Radsatz des ersten Drehgestells. Beim entgleisten Radsatz wurde das in Fahrtrichtung linke Rad ca. 3 cm von der Schienenoberkante abgehoben.
Folgen	Es kam es zu erheblichen Schäden an den beteiligten Fahrzeugen. Der Oberbau wurde geringfügig beschädigt. Es wurden keine Personen verletzt.
Ursache	Die Feststellung der Ursache ist auf Grund der noch nicht vollständig abgeschlossenen Sicherheitsuntersuchung derzeit noch offen.
Sicherheitsempfehlungen	-
Umsetzung	-
Rechtliche Grundlage	Art. 19.2 RL 2004/49/EG
Status der Untersuchung	Zwischenbericht (Stand 2018)

2.2 Sicherheitsuntersuchungen 2018

Tabelle 14: Untersuchungen gesamt

	2017	2018
Untersuchungen vor Ort	14	6
Untersuchungen nicht vor Ort / Weiterführende Untersuchungen	21	27
• davon eingeleitete Sicherheitsuntersuchungen	15	5 ^{*)}

*) siehe Tabelle 15

Tabelle 15: Details Sicherheitsuntersuchungen 2018 eingeleitet

Datum	Vorfall	Rechtliche Grundlage
12.02.2018	Flankenfahrt mit Entgleisung zweier Züge in Niklasdorf	Art. 19.1 RL 2004/49/EG
20.04.2018	Kollision zweier Zugteile im Hauptbahnhof Salzburg	Art. 19.1 RL 2004/49/EG
26.06.2018	Entgleisung eines Zuges bei Völlerndorf	Art. 19.1 RL 2004/49/EG
18.09.2018	EK Zusammenprall zwischen Zug und Linienbus in Graz	Art. 19.2 RL 2004/49/EG
08.11.2018	Entgleisung eines Güterzuges im Bahnhof Neubau-Kreuzstetten	Art. 19.1 RL 2004/49/EG

3 Vorfallstatistik 2018 – SUB-Bereich Schiene

Tabelle 16: Eingelangte Meldungen – Vergleich 2017 und 2018

	2017	2018
Eingelangte Meldungen gesamt	2496	2750
• Unfälle	965	866
• Störungen	1157	1421
• sonstige ^{*)}	374	463

^{*)} Ereignisse für die keine Meldepflicht gemäß §19c Eisenbahngesetz – EisebG 1957 besteht.

Tabelle 17: Eingelangte Meldungen – Details 2018

	Anzahl				
	Alle Bahnen	Hauptbahnen und Vernetzte Nebenbahnen	Nicht vernetzte Nebenbahnen	Anschlussbahnen	U-Bahnen
Meldungen gesamt	2750	2539	18	95	98
• davon Unfälle	866	759	12	80	15
• davon Störungen	1421	1361	3	9	48
• sonstige	463	419	3	6	35

Tabelle 18: Übersicht abgeschlossene Untersuchungen 2018

Art des Vorfalls	Anzahl der Vorfälle	Verletzte Personen		Sachschaden in Euro (Schätzung)
		Tödlich	Schwer	
Kollision	-	-	-	-
Entgleisung	1	-	-	€ 8.000.000,-
Sonstiges	2	-	2	€ 85.000,-

Tabelle 19: Sicherheitsuntersuchungen Schiene 2014 – 2018

Vorfälle untersucht		2014	2015	2016	2017	2018	Gesamt
Unfälle (Art 19)	Kollision	-	3	1	5	2	11
	Kollision mit Gegenstand	-	-	1	-	-	1
	Entgleisung	1	-	2	2	2	7
	EK Zusammenprall	1	1	1	5	1	9
	Unfall von Person durch in Bewegung befindliche Fahrzeuge	1	1	-	2	-	4
	Entrollungen	-	-	1	1	-	2
	Brände	1	-	-	-	-	1
	Gefahrgut	-	-	-	-	-	-
	Sonstiges	-	-	1	-	-	1
Gesamt	4	5	7	15	5	36	

Tabelle 20: Gemeldete Unfälle nach Unfallart

	Anzahl				
	Alle Bahnen	Hauptbahnen und Vernetzte Nebenbahnen	Nicht vernetzte Nebenbahnen	Anschlussbahnen	U-Bahnen
Kollision Zug mit Schienenfahrzeug	26	24	-	2	-
Kollision Schienenfahrzeug mit Sonstiges (Objekte)	544	508	1	29	6
Entgleisung Zug	13	11	1	-	1
Entgleisung Verschub / Nebenfahrt / Sonstige Fahrt	99	60	-	39	-
Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen	119	101	9	9	-
Schadensfälle bei der Beförderung von Gefahrgut	11	10	-	1	-
Verletzung / Tötung von Personen durch Schienenfahrzeuge	27	21	1	-	5
Verletzung / Tötung von Personen durch sonstige Unfälle	12	10	-	-	2
Brände / Explosionen Fahrzeuge	15	14	-	-	1

Tabelle 21: schwere Unfälle (RL 2004/49/EG, UUG 2005)

	Anzahl			
	Alle Bahnen	Hauptbahnen und Vernetzte Nebenbahnen	Nicht vernetzte Nebenbahnen	U-Bahnen
Kollision Zug mit Schienenfahrzeug	2	2	-	-
Kollision Zug mit Sonstiges (Objekte)	-	-	-	-
Entgleisung Zug	2	1	1	-

Tabelle 22: Sonstige Unfälle¹

	Anzahl				
	Alle Bahnen	Hauptbahnen und Vernetzte Nebenbahnen	Nicht vernetzte Nebenbahnen	Anschlussbahnen	U-Bahnen
Entgleisung Verschub / Nebenfahrt	-	-	-	-	-
Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen	6	6	-	-	-
Verletzung / Tötung von Personen durch Schienenfahrzeuge	8	8	-	-	-
Verletzung / Tötung von Personen durch sonstige Unfälle	1	1	-	-	-

¹ Sonstige Unfälle: mindestens eine tödlich verletzte Person, 5 schwer verletzte Personen, Sachschaden über 2 Mio Euro

Tabelle 23: Gemeldete Störungen nach Störungsart

	Anzahl				
	Alle Bahnen	Hauptbahnen und Vernetzte Nebenbahnen	Nicht vernetzte Nebenbahnen	Anschlussbahnen	U-Bahnen
Achsbruch	-	-	-	-	-
Radbruch	-	-	-	-	-
Fahrzeug-Bremse	285	279	-	1	5
Fahrzeug Zugtrennung	69	68	-	1	-
Fahrzeug Ladungsanstand	220	217	-	3	-
Fahrzeug Gefahrgutanstand	19	18	-	1	-
Fahrzeug Sonstiges	191	181	1	-	9
Infrastruktur Gleisverwerfung	4	3	-	1	-
Infrastruktur Schienenbruch	2	1	-	-	1
Infrastruktur Sonstige	52	43	-	1	8
Betrieb Signalüberfahung mit Gefahrpunkt	83	83	-	-	-
Betrieb Signalüberfahung ohne Gefahrpunkt	103	102	-	1	-
Betrieb Fahrt ohne Voraussetzung	86	75	-	11	-
Betrieb Fahrstraße/Fahrweg	44	29	-	14	1
Betrieb Entrolltes Fahrzeug	21	16	-	5	-
Betrieb Gefährdung Personen/Fahrten	17	15	1	1	-
Betrieb Sonstige	119	87	-	30	2
Administration Sonstige	11	11	-	-	-

	Anzahl				
	Alle Bahnen	Hauptbahnen und Vernetzte Nebenbahnen	Nicht vernetzte Nebenbahnen	Anschlussbahnen	U-Bahnen
Eisenbahnkreuzung Unregelmäßigkeit	196	178	9	9	-
Bahnfrevel	159	152	1	-	6
Unerlaubtes Betreten	45	30	1	-	14
Stromvorfall	32	29	-	2	1
Suizid / Suizidversuch	113	100	-	-	13
Sonstige	416	403	2	8	3

Tabelle 24: Verunfallte Personen (ausgenommen Suizid/Suizidversuch)

	Anzahl				
	Alle Bahnen	Hauptbahnen und Vernetzte Nebenbahnen	Nicht vernetzte Nebenbahnen	Anschlussbahnen	U-Bahnen
Getötete Personen	16	16	-	-	-
Schwer verletzte Personen	66	50	7	2	7
Leicht verletzte Personen	177	136	41	-	-

Tabelle 25: Getötete Personen nach Unfallart (ausgenommen Suizid)

	Anzahl				
	Alle Bahnen	Hauptbahnen und Vernetzte Nebenbahnen	Nicht vernetzte Nebenbahnen	Anschlussbahnen	U-Bahnen
Kollision Zug mit Schienenfahrzeug	1	1	-	-	-
Kollision Zug mit Objekt	-	-	-	-	-
Entgleisung Zug	-	-	-	-	-
Entgleisung Verschub / Nebenfahrt	-	-	-	-	-
Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen	6	6	-	-	-
Tötung von Personen durch Schienenfahrzeuge	8	8	-	-	-
Tötung von Personen durch sonstige Unfälle	1	1	-	-	-

Tabelle 26: Schwer verletzte Personen nach Unfallart (ausgenommen Suizidversuch)

	Anzahl				
	Alle Bahnen	Hauptbahnen und Vernetzte Nebenbahnen	Nicht vernetzte Nebenbahnen	Anschlussbahnen	U-Bahnen
Kollision Zug mit Schienenfahrzeug	8	8	-	-	-
Kollision Zug mit Objekt	-	-	-	-	-
Entgleisung Zug	4	-	4	-	-
Entgleisung Verschub / Nebenfahrt	-	-	-	-	-
Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen	35	31	2	2	-
Verletzungen von Personen durch Schienenfahrzeuge	15	9	1	-	5
Verletzungen von Personen durch sonstige Unfälle	4	2	-	-	2

Tabelle 27: Getötete Personen nach Kategorien (ausgenommen Suizid)

	Anzahl				
	Alle Bahnen	Hauptbahnen und Vernetzte Nebenbahnen	Nicht vernetzte Nebenbahnen	Anschlussbahnen	U-Bahnen
Reisende	1	1	-	-	-
Mitarbeiter	-	-	-	-	-
Benutzer von Eisenbahnkreuzungen	6	6	-	-	-
Sonstige Personen	4	4	-	-	-
Nicht autorisierte Personen	5	5	-	-	-

Tabelle 28: Schwer verletzte Personen nach Kategorien (ausgenommen Suizidversuch)

	Anzahl				
	Alle Bahnen	Hauptbahnen und Vernetzte Nebenbahnen	Nicht vernetzte Nebenbahnen	Anschlussbahnen	U-Bahnen
Reisende	15	7	6	-	2
Mitarbeiter	5	5	-	-	-
Benutzer von Eisenbahnkreuzungen	33	31	-	2	-
Sonstige Personen	2	1	-	-	1
Nicht autorisierte Personen	11	6	1	-	4

Tabelle 29: Suizide und Suizidversuche

	Anzahl				
	Alle Bahnen	Hauptbahnen und Vernetzte Nebenbahnen	Nicht vernetzte Nebenbahnen	Anschlussbahnen	U-Bahnen
Suizid getötet	102	93	-	-	9
Suizidversuch – verletzte Personen	7	5	-	-	2
Suizidversuch – ohne Verletzung	4	2	-	-	2

Tabelle 30: Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen

	Anzahl
Unfälle gesamt	119
• davon EK mit technischer Sicherung (Lichtzeichen-, Schrankenanlagen)	52
• davon EK mit nichttechnischer Sicherung (Sicht, akustische Signale)	67

Tabelle 31: Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen - Verunfallte Personen

	Anzahl
Getötete Personen (ausgenommen Suizid)	6
Schwer verletzte Personen (ausgenommen Suizidversuch)	35
Leicht verletzte Personen (ausgenommen Suizidversuch)	32

Tabelle 32: Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen - Benutzer

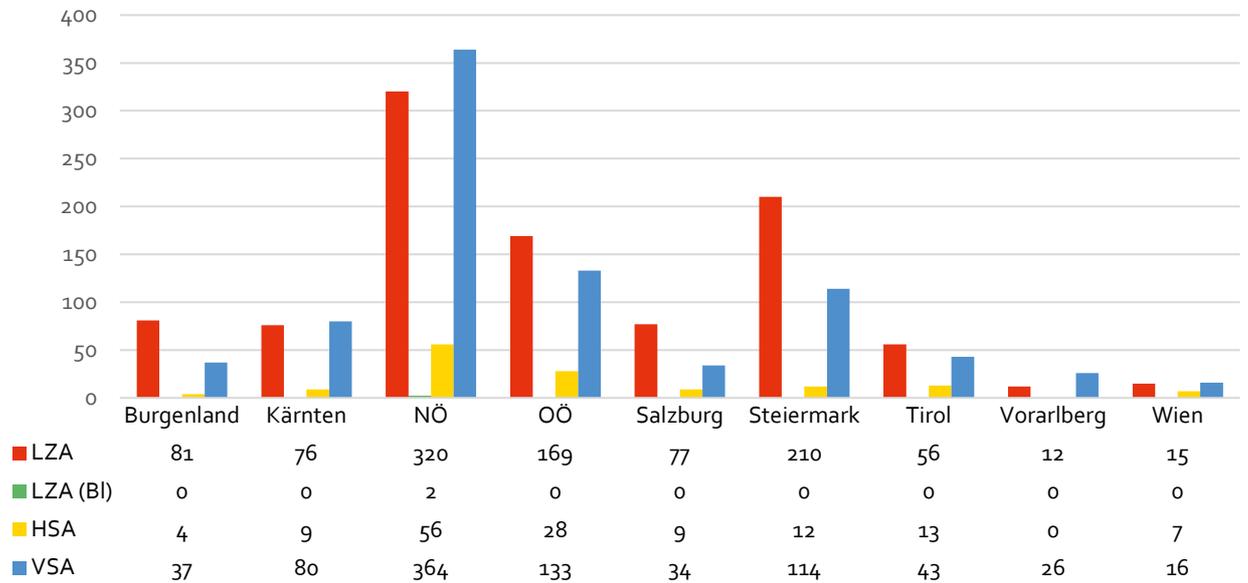
	Anzahl
PKW	99
LKW	7
Busse	5
Nutzfahrzeuge / Landwirtschaftliche Fahrzeuge	2
Sonstige KFZ	-
Fahrrad	3
Fußgänger	2
Sonstiges	1

Tabelle 33: Anzahl der Eisenbahnkreuzungen / Eisenbahnübergänge

Eisenbahnkreuzungen / Eisenbahnübergänge	Anzahl
Gesamt (ausgenommen nicht öffentliche Eisenbahnübergänge)	3844
• davon mit technischer Sicherung (Lichtzeichen-, Schrankenanlagen)	2003
• davon mit nichttechnischer Sicherung (Sicht, akustische Signale)	1841
Nicht öffentliche Eisenbahnübergänge	1450

Abbildung 6: Öffentliche Eisenbahnkreuzungen mit technischer Sicherung nach Bundesländern (Stand 2018) ²

Öffentliche Eisenbahnkreuzungen mit technischer Sicherung (Stand 2018)



² LZA (Lichtzeichenanlage) HSA (Halbschrankenanlage), VSA (Vollschrankenanlage)

Abbildung 7: Öffentliche Eisenbahnkreuzungen mit nichttechnischer Sicherung nach Bundesländern (Stand 2018)

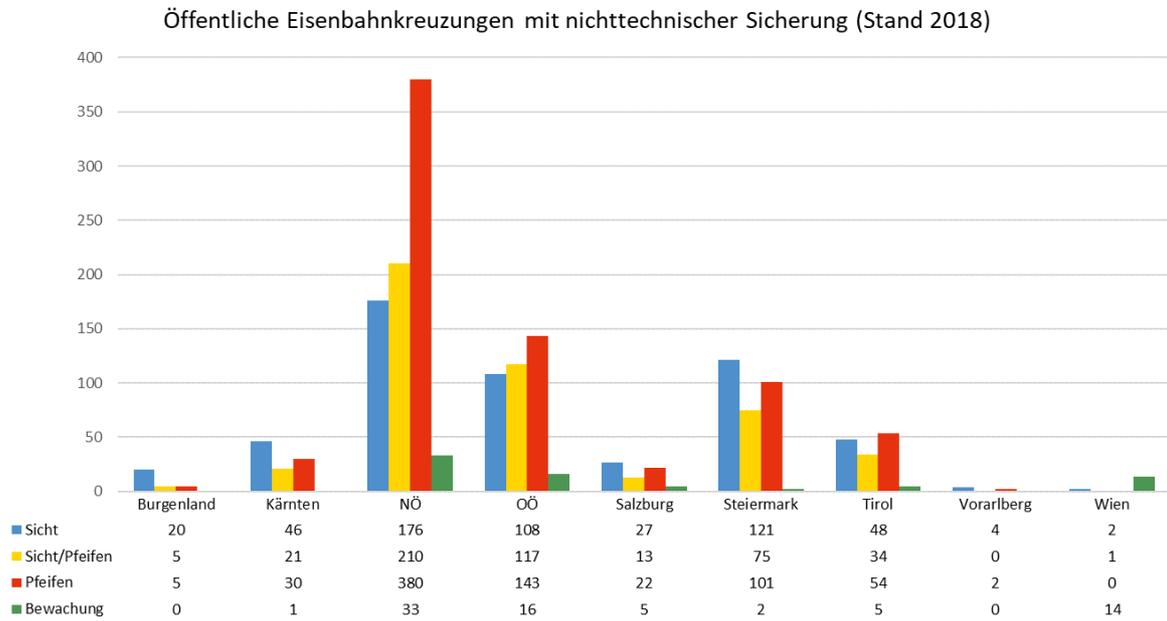
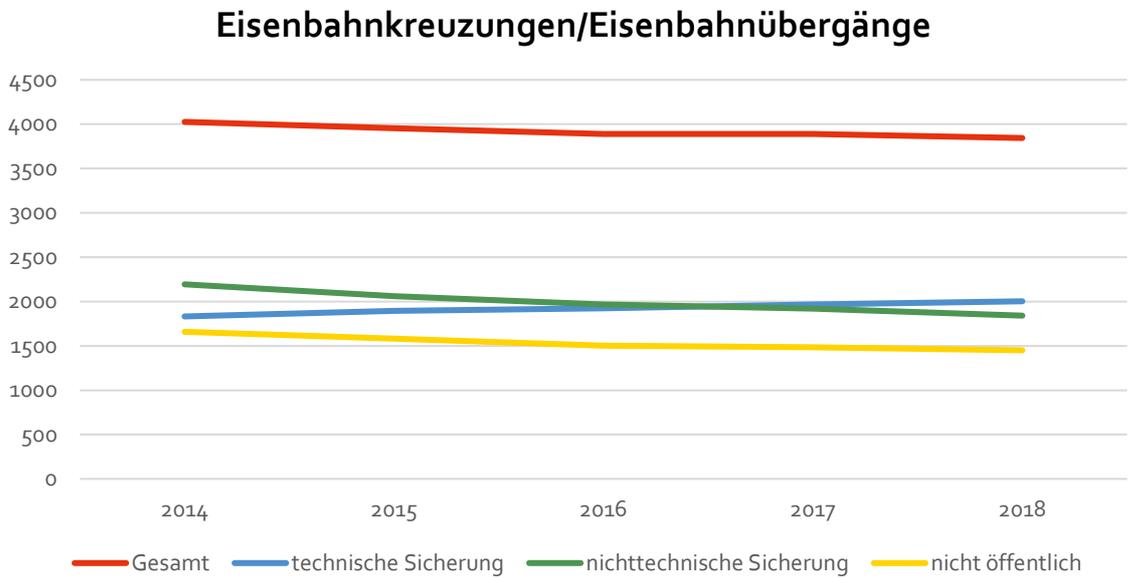


Abbildung 8: Eisenbahnkreuzungen/Eisenbahnübergänge



4 Sicherheitsempfehlungen

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

4.1 SUB-Bereich Schiene

Tabelle 34: Sicherheitsempfehlungen SUB-Bereich Schiene

Vorfalldatum	Vorfall
20.04.2018	<p>Verschubkollision Z498 mit stehenden Z467 im Bf Salzburg Hbf A-2018/003 (Sicherheitsempfehlung gemäß § 16 Abs. 2 UUG 2005) Datum der Veröffentlichung: 15.04.2019</p> <p>Es wird empfohlen, dass auf allen österreichischen Eisenbahninfrastrukturanlagen bei geschobenen Verschubfahrten mit Fahrzeugen, welche mit Reisenden besetzt sind, für den/die MitarbeiterIn an der Spitze der Fahrt, die Verwendung einer Bremsenrichtung (z. B. Luftbremskopf) zwingend bestimmt wird. Diese Bremsenrichtung für den/die MitarbeiterIn an der Spitze der Fahrt soll als Rückfallebene für Notbremsungen dienen.</p> <p>Erkennt oder vermutet der/die MitarbeiterIn an der Spitze,</p> <ul style="list-style-type: none">• dass die Funkverbindung zu dem/der TriebfahrzeugführerIn gestört oder beeinträchtigt ist,• die Aufträge beim Heransprechen der Fahrt durch den/die TriebfahrzeugführerIn NICHT eingehalten werden, <p>so kann der/die MitarbeiterIn an der Spitze die geschobene Verschubfahrt mit dieser Bremsenrichtung im Gefahrfall sofort anhalten.</p> <p>Hält sich der/die MitarbeiterIn an der Spitze eines Verschubteils im vordersten Fahrzeug im Bereich der Übergangstüre auf, um von dort aus den Verschubweg zu beobachten, so muss die Stirntüre gegebenenfalls einen Spalt breit geöffnet werden, damit das Zugseil des Luftbremskopfs bedient werden kann.</p> <p>Von dieser Sicherheitsempfehlung betroffene Regelwerke sind dahingehend anzupassen bzw. zu erweitern, sodass einem gefahrlosem Verschub von Fahrzeugen, die mit Reisenden besetzt sind, nichts entgegensteht.</p> <p>Begründung: Im Gefahrfall kann der/die MitarbeiterIn an der Spitze die Verschubfahrt unmittelbar mittels Notbremsung anhalten. Der geschätzte Aufwand für die Montage und Erprobung eines Luftbremskopfs beträgt maximal fünf Minuten. Dieser Zeitaufwand erscheint aufgrund des zu erwartenden Zugewinns an Sicherheit jedenfalls gerechtfertigt.</p> <p>Maßnahmen Die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes hat anlässlich des im Betreff genannten Vorfalles gemäß § 16 UUG 2005 die undatierte Sicherheitsempfehlung an die Oberste Eisenbahnbehörde als nationale Sicherheitsbehörde sowie an</p>

Vorfalldatum	Vorfall
	<p>Eisenbahninfrastrukturunternehmen, an Eisenbahnverkehrsunternehmen und an integrierte Eisenbahnunternehmen, als jene Stellen, welche die Sicherheitsempfehlungen in geeignete Maßnahmen zur Verhütung gleichartiger Vorfälle umsetzen können, gerichtet:</p> <p>„Es wird empfohlen, dass auf allen österreichischen Eisenbahninfrastrukturanlagen bei Verschubfahrten mit Fahrzeugen welche mit Reisenden besetzt sind, für den Mitarbeiter an der Spitze der Fahrt, die Verwendung einer Bremsvorrichtung (z. B. Luftbremskopf) zwingend bestimmt wird. Diese Bremsvorrichtung für den Mitarbeiter an der Spitze der Fahrt soll als Rück-fallebene für Betriebs- und Notbremsungen dienen. Erkennt oder vermutet der Mitarbeiter an der Spitze, dass die Funkverbindung zum Triebfahrzeugführer gestört oder beeinträchtigt ist, die Aufträge beim Heransprechen der Fahrt durch den Triebfahrzeugführer NICHT eingehalten werden (aus welchen Gründen auch immer), so kann der Mitarbeiter an der Spitze die Verschubfahrt mit dieser Bremsvorrichtung sofort mit Betriebsbremsung oder im Gefahrfall auch mit Notbremsung anhalten.</p> <p>Dementsprechend sollen auch die Bestimmungen des § 88 Sicherheit der Reisenden in personenbefördernden Zügen der Eisenbahnbau - und — Betriebs Verordnung (EisbBBV) erweitert werden. Dies macht jedoch gleichzeitig auch eine Ergänzung der Bestimmungen des § 88 Abs. 4 EisbBBV `Stirntüren müssen bei aufgehobenem Übergang abgesperrt sein` notwendig. Hält sich der Mitarbeiter an der Spitze eines Verschubteils im vordersten Fahrzeug im Bereich der Übergangstüre auf um von dort aus den Verschubweg besser zu überblicken, so muss die Stirntüre einen Spalt breit geöffnet werden, damit das Zugseil des Luftbremskopfs bedient werden kann. Der geschätzte Aufwand für die Montage und Erprobung eines Luftbremskopfs beträgt maximal ca. 5 Minuten. Dieser Zeitaufwand erscheint aufgrund des zu erwartenden Zugewinns an Sicherheit jedenfalls gerechtfertigt.“</p> <p>Die Überprüfung der überraschend erlassenen Sicherheitsempfehlung erfolgte durch die Oberste Eisenbahnbehörde unter Beiziehung der Amtssachverständigen für Eisenbahnbetrieb und Schienenfahrzeugtechnik. Hierbei wurden zahlreiche offene Fragen (zB auf welchen Grundlagen der Mitarbeiter an der Spitze „Vermutungen“ anstellen soll, welche Ermittlungs-ergebnisse der Sicherheitsempfehlung zu Grunde liegen, warum nicht die im Wagen befindliche Notbremse verwendet werden soll bzw. ob das Zugseil nicht durch die Gummilippe der geschlossenen Tür geführt werden kann) aufgeworfen und bestanden Sicherheitsbedenken (zB bei Einleitung einer Notbremse könnte der Mitarbeiter durch die offene Stirntür auf die Gleise geworfen und überrollt werden) gegen eine Umsetzung, die in einem Amtshilfversuchen an die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes vom 27. April 2018 detailliert angeführt wurden.</p> <p>Am 16.04.2019 wurde der Obersten Eisenbahnbehörde der Untersuchungsbericht der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes zum gegenständlichen Unfall übermittelt. In diesem wird die Sicherheitsempfehlung A--2018/003 in einer ohne Begründung abgeänderten Form wiedergegeben. Die Änderungen belaufen sich wie folgt:</p> <p>„Es wird empfohlen, dass auf allen österreichischen Eisenbahninfrastrukturanlagen bei Verschubfahrten mit Fahrzeugen welche mit Reisenden besetzt sind ...“ wurde ersetzt durch: „Es wird empfohlen, dass auf allen österreichischen Eisenbahninfrastrukturanlagen bei geschobenen Verschubfahrten mit Fahrzeugen, welche mit Reisenden besetzt sind ...“</p> <p>„... soll als Rückfallebene für Betriebs - und Notbremsungen dienen.“ wurde abgeändert auf: „... soll als Rückfallebene für Notbremsungen dienen.“</p> <p>„... so kann der Mitarbeiter an der Spitze die Verschubfahrt mit dieser Bremsvorrichtung sofort mit Betriebsbremsung oder im Gefahrfall auch mit Notbremsung anhalten.“ wurde ersetzt durch „... so kann der/die MitarbeiterIn an der Spitze die geschobene Verschubfahrt mit dieser Bremsvorrichtung im Gefahrfall sofort anhalten.“</p> <p>„Dies macht jedoch gleichzeitig auch eine Ergänzung der Bestimmungen des § 88 Abs. 4 EisbBBV `Stirntüren müssen bei aufgehobenem Übergang abgesperrt sein` notwendig.“ wurde abgeändert auf „Von dieser Sicherheitsempfehlung betroffene Regelwerke sind</p>

Vorfalldatum	Vorfall
	<p>dahingehend anzupassen bzw. zu erweitern, sodass einem gefahrlosem Vers Schub von Fahrzeugen, die mit Reisenden besetzt sind, nichts entgegensteht.“</p> <p>„Hält sich der Mitarbeiter an der Spitze eines Vers chubteils im vordersten Fahrzeug im Bereich der Übergangstüre auf um von dort aus den Vers chubweg besser zu überblicken...“ wurde ersetzt durch: „Hält sich der/die MitarbeiterIn an der Spitze eines Vers chubteils im vordersten Fahrzeug im Bereich der Übergangstüre auf, um von dort aus den Vers chubweg zu beobachten...“.</p> <p>Mangels näherer Präzisierung, Erläuterung und des wechselnden Inhalts der Sicherheitsempfehlung sowie der geäußerten Sicherheitsbedenken (die im Rahmen von Risikobetrachtung und Evaluierung unter Einbeziehung aller betroffenen Stellen auszuräumen gewesen wären), erschließt sich der Zusammenhang zwischen Sicherheitsempfehlung und den Erkenntnissen, auf welchen die Sicherheitsempfehlung basiert, der Obersten Eisenbahnbehörde nicht.</p> <p>Aus den angeführten Gründen ist eine Umsetzung der Sicherheitsempfehlung nicht vorgesehen. Die von der Obersten Eisenbahnbehörde vorgesehenen Maßnahmen, die als Reaktion auf die Sicherheitsempfehlung geplant sind, sind damit abgeschlossen.</p> <p>Unabhängig hievon werden die vorliegenden Ergebnisse der Vorfalluntersuchung aber zum Anlass für ergänzende Ermittlungen durch die Oberste Eisenbahnbehörde genommen.</p>
22.12.2017	<p>Vorfall Entgleisung Brenner zwischen Hst Gries und Hst St. Jodok A-2018/004 (Sicherheitsempfehlung gemäß § 16 Abs. 1 UUG 2005) Datum der Veröffentlichung: 19.12.2018</p> <p>Es ist technisch sicherzustellen, dass zur Durchführung von Prüfläufen der Zugsicherungssysteme Bremsanlagen nicht deaktiviert werden müssen (z.B. durch Schließen der Luftabsperrhähne).</p> <p>Begründung:</p> <p>Das Schließen der Luftabsperrhähne sollte keine technische Voraussetzung sein, um Prüfläufe für Zugsicherungssysteme störungsfrei durchführen zu können.</p> <p>Maßnahmen</p> <p>Die Überprüfung durch die Obersten Eisenbahnbehörde führte zu nachstehendem Ergebnis: Gemäß § 16 Abs. 3 UUG sind Sicherheitsempfehlungen „an die Sicherheitsbehörde und an jene Stellen zu richten, welche die Sicherheitsempfehlung in geeignete Maßnahmen zur Verhütung von Vorfällen umsetzen können“. Als Sicherheitsbehörde im Sinne der Richtlinie 2004/49/EG sind auch die Sicherheitsbehörden anderer Mitgliedsstaaten zu verstehen.</p> <p>Bei den betroffenen Lokomotiven 91 80 6193 660-8 sowie 91 80 6193 673-1 handelt es sich um Fahrzeuge mit deutscher Fahrzeugzulassung. Die zuständige „NSA“ ist das deutsche Eisenbahn-Bundesamt.</p> <p>Aus den angeführten Gründen ist eine Umsetzung der Sicherheitsempfehlung durch die Österreichische Oberste Eisenbahnbehörde nicht vorgesehen. Die von der Obersten Eisenbahnbehörde vorgesehenen Maßnahmen, die als Reaktion auf die Sicherheitsempfehlung geplant sind, sind damit abgeschlossen.</p> <p>Unabhängig hiervon werden die vorliegenden Ergebnisse der Vorfalluntersuchung aber zum Anlass für ergänzende Ermittlungen durch die Oberste Eisenbahnbehörde genommen.</p>

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Kollision Bahnhof Haiding	15
Tabelle 2: Entgleisung zwischen Haltestelle Gries und St. Jodok	16
Tabelle 3: Kollision Bahnhof Kritzensdorf	16
Tabelle 4: Kollision Haltestelle Puch bei Hallein	17
Tabelle 5: Kollision Bahnhof Linz Verschiebebahnhof Ost	17
Tabelle 6: EK Zusammenprall zwischen Bf Pettenbach und Bf Steinachbrücke	18
Tabelle 7: Unterbliebene Sicherung Bf Thalheim-Pöls und Bf Unzmarkt	18
Tabelle 8: EK Zusammenprall Bahnhof Wels	19
Tabelle 9: Entgleisung Bahnhof Schwechat	19
Tabelle 10: Kollision Bahnhof Meidling	20
Tabelle 11: Kollision Bahnhof Wien-Hütteldorf	20
Tabelle 12: EK Zusammenprall zwischen Hast Graz Webling und Hast Graz Wetzelsdorf	21
Tabelle 13: Kollision Bahnhof Wien Süßenbrunn West	21
Tabelle 14: Untersuchungen gesamt	22
Tabelle 15: Details Sicherheitsuntersuchungen 2018 eingeleitet	22
Tabelle 16: Eingelangte Meldungen – Vergleich 2017 und 2018	23
Tabelle 17: Eingelangte Meldungen – Details 2018	23
Tabelle 18: Übersicht abgeschlossene Untersuchungen 2018	24
Tabelle 19: Sicherheitsuntersuchungen Schiene 2014 – 2018	24
Tabelle 20: Gemeldete Unfälle nach Unfallart	25
Tabelle 21: schwere Unfälle (RL 2004/49/EG, UUG 2005)	26
Tabelle 22: Sonstige Unfälle	26
Tabelle 23: Gemeldete Störungen nach Störungsart	27
Tabelle 24: Verunfallte Personen (ausgenommen Suizid/Suizidversuch)	28
Tabelle 25: Getötete Personen nach Unfallart (ausgenommen Suizid)	29
Tabelle 26: Schwer verletzte Personen nach Unfallart (ausgenommen Suizidversuch)	30
Tabelle 27: Getötete Personen nach Kategorien (ausgenommen Suizid)	30
Tabelle 28: Schwer verletzte Personen nach Kategorien (ausgenommen Suizidversuch)	31
Tabelle 29: Suizide und Suizidversuche	31
Tabelle 30: Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen	31
Tabelle 31: Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen - Verunfallte Personen	32
Tabelle 32: Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen - Benutzer	32
Tabelle 33: Anzahl der Eisenbahnkreuzungen / Eisenbahnübergänge	32
Tabelle 34: Sicherheitsempfehlungen SUB-Bereich Schiene	35
Tabelle 35: SUB-Bereich Schiene	42

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Aufbauorganisation der SUB	5
Abbildung 2: Eingelangte Meldungen SUB-Schiene	8
Abbildung 3: Anzahl der eingeleiteten Sicherheitsuntersuchungen SUB-Schiene	9
Abbildung 4: Eingeleitete Sicherheitsuntersuchungen Schiene 2015 - 2018	10
Abbildung 5: Untersuchungspflichtige Vorfälle gemäß § 9 Abs.2 UUG 2005	10
Abbildung 6: Öffentliche Eisenbahnkreuzungen mit technischer Sicherung nach Bundesländern (Stand 2018)	33
Abbildung 7: Öffentliche Eisenbahnkreuzungen mit nichttechnischer Sicherung nach Bundesländern (Stand 2018)	34
Abbildung 8: Eisenbahnkreuzungen/Eisenbahnübergänge	34

Verzeichnis der Regelwerke

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

Bundesgesetz über die unabhängige Sicherheitsuntersuchung von Unfällen und Störungen (**Unfalluntersuchungsgesetz – UUG 2005**), BGBl. I Nr. 123/2005 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 102/2017

Bundesgesetz über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen (**Eisenbahngesetz 1957 – EisbG**), BGBl. Nr. 60/1957 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 137/2015

Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft in der geltenden Fassung.

Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über den Umfang und die Form der Meldungen von Unfällen und Störungen, die bei Eisenbahnunternehmen auftreten, an die Unfalluntersuchungsstelle des Bundes (**MeldeVO-Eisb 2006**), BGBl. II Nr. 279/2006

Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über den Bau, den Betrieb und die Organisation von Eisenbahnen (**Eisenbahnverordnung 2003 – EisbVO 2003**), BGBl. II Nr. 209/2003

Verordnung über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen (**Eisenbahnbau- und -betriebsverordnung – EisbBBV 2008**), BGBl. II Nr. 398/2008

Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über die Sicherung von Eisenbahnkreuzungen und das Verhalten bei der Annäherung an und beim Übersetzen von Eisenbahnkreuzungen (**Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 – EisbKrV**), BGBl. II Nr. 216/2012

Verordnung des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr über die Befugnis zur selbständigen Führung und Bedienung von Triebfahrzeugen (**Triebfahrzeugführer-Verordnung - TFVO**), BGBl. II Nr. 64/1999

Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über die Eignung, Ausbildung, Prüfung, Weiterbildung und praktische Ausübung bei qualifizierten Tätigkeiten von Eisenbahnbediensteten (**Eisenbahn-Eignungs- und Prüfungsverordnung – EisbEPV**), BGBl. II Nr. 31/2013

Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über den Schutz auf Eisenbahnanlagen und in Schienenfahrzeugen (**Eisenbahnschutzvorschriften – EisbSV**), BGBl. II Nr. 219/2012

Definitionen

Tabelle 35: SUB-Bereich Schiene

Begriff	Definition	Basierend auf
Vorfälle	Als Vorfälle nach diesem Bundesgesetz gelten Unfälle gemäß Abs. 2 bis 7 sowie Störungen gemäß Abs. 8 und 9 als Vorfälle.	§ 5 Abs.10, UUG 2005
Ursachen	Als Ursachen gelten Handlungen, Unterlassungen, Ereignisse oder Umstände oder eine Kombination dieser Faktoren, die zu einem Vorfall geführt haben.	§ 5 Abs.11, UUG 2005
Störung	Als Störung gilt ein anderes Ereignis als ein Unfall, das mit dem Betrieb des jeweiligen Verkehrsmittels zusammenhängt und das den sicheren Betrieb beeinträchtigt.	§ 5 Abs.8, UUG 2005
Sicherheitsuntersuchung	Sicherheitsuntersuchung im Sinne dieses Bundesgesetzes ist ein Untersuchungsverfahren zum Zweck der Verhütung von Vorfällen, das die Sammlung und Auswertung von Informationen, die Erarbeitung von Schlussfolgerungen einschließlich der Feststellung der möglichen Ursachen und gegebenenfalls die Erstellung von Sicherheitsempfehlungen umfasst.	§ 5 Abs.14, UUG 2005
Sicherheitsempfehlung	Eine Sicherheitsempfehlung ist ein Vorschlag zur Verhütung von Vorfällen, den der Leiter der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes auf Grundlage von Informationen herausgibt, die sich im Zuge der Sicherheitsuntersuchung ergeben haben. Sicherheitsempfehlungen werden grundsätzlich im Rahmen der Untersuchungsberichte herausgegeben und dürfen in keinem Fall Aussagen oder Vermutungen zu Fragen der Schuld oder Haftung enthalten.	§ 16 Abs.1, UUG 2005
Unfall	Als Unfall im Bereich Schiene gilt jedes unerwünschte oder unbeabsichtigte plötzliche Ereignis oder eine besondere Verkettung derartiger Ereignisse, die schädliche Folgen haben; Unfälle werden in die Kategorien <ol style="list-style-type: none"> 1. Kollisionen, 2. Entgleisungen, 3. Unfälle auf Bahnübergängen, 4. Unfälle mit Personenschaden, die von in Bewegung befindlichen Schienenfahrzeugen verursacht wurden, 5. Brände und sonstige Unfälle eingeteilt. 	§ 5 Abs.2, UUG 2005

Begriff	Definition	Basierend auf
Schwerer Unfall	Als schwerer Unfall im Bereich Schiene gelten Zugkollisionen oder Zugentgleisungen, bei denen mindestens eine Person getötet oder mindestens fünf Personen schwer verletzt werden oder bei denen Schienenfahrzeuge, Infrastruktur oder die Umwelt Schaden in der Höhe von mindestens zwei Millionen Euro nehmen und die Regelung und die Steuerung der Sicherheit des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn oder des Verkehrs auf der Eisenbahn eindeutig betroffen sind, sowie sonstige vergleichbare Unfälle mit offensichtlichen Auswirkungen auf die Regelung der Eisenbahnsicherheit oder das Sicherheitsmanagement.	§ 5 Abs.3, UUG 2005
Untersuchungsbeauftragter	Untersuchungsbeauftragte sind Bedienstete der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes und andere Personen, die von der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes zur Durchführung einer Sicherheitsuntersuchung eingesetzt werden.	§ 6 Abs.15, UUG 2005
Hauptbahnen, Nebenbahnen	(1) Hauptbahnen sind für den öffentlichen Verkehr bestimmte Schienenbahnen von größerer Verkehrsbedeutung. Dazu zählen diejenigen Schienenbahnen 1. die gemäß § 1 des Hochleistungsstreckengesetzes, BGBl. Nr. 135/1989 in der geltenden Fassung, zu Hochleistungsstrecken erklärt sind; 2. die der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie durch Verordnung zu Hauptbahnen erklärt, weil ihnen eine besondere Bedeutung für einen leistungsfähigen Verkehr ~ insbesondere mit internationalen Verbindungen oder im Regionalverkehr ~ zukommt oder sie hierfür ausgebaut werden sollen. (2) Nebenbahnen sind für den öffentlichen Verkehr bestimmte Schienenbahnen, sofern sie nicht Hauptbahnen oder Straßenbahnen sind.	§ 4, EisbG 1957
Anschlussbahnen	Anschlussbahnen sind Schienenbahnen, die den Verkehr eines einzelnen oder mehrerer Unternehmen mit Haupt- oder Nebenbahnen oder Straßenbahnen vermitteln und mit ihnen derart in unmittelbarer oder mittelbarer Verbindung stehen, dass ein Übergang von Schienenfahrzeugen stattfinden kann. Anschlussbahnen werden hinsichtlich ihrer Betriebsführung unterschieden in 1. Anschlussbahnen mit Eigenbetrieb mittels Triebfahrzeugen oder Zweiwegefahrzeugen; 2. Anschlussbahnen mit Eigenbetrieb mittels sonstiger Verschiebeinrichtungen; 3. Anschlussbahnen ohne Eigenbetrieb.	§ 7, EisbG 1957

Abkürzungen

Abs.	Absatz
Bf	Bahnhof
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
EG	Europäische Gemeinschaft
EisbBBV 2008	Eisenbahn Bau- und Betriebsverordnung
EisbG 1957	Eisenbahngesetz 1957
EK	Eisenbahnkreuzung
EU	Europäische Union
Hbf	Hauptbahnhof
Hst	Haltestelle
NSA	Nationale Sicherheitsbehörde
SUB	Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes
Tfz	Triebfahrzeug
Tfzf	Triebfahrzeugführer / Triebfahrzeugführerin
Z	Zug

Impressum

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes – Bereich Schiene
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Wien, 2019

Copyright und Haftung:

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

Im Falle der Erweiterung der Informationsgrundlage behält sich die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes das Recht zur Ergänzung des gegenständlichen Untersuchungsberichtes vor.

Alle datenschutzrechtlichen Informationen finden Sie unter folgendem Link:
www.bmvit.gv.at/datenschutz

Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

+43 1 71162 65-0

sub@bmvit.gv.at

bmvit.gv.at/sub