

Jahresbericht des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie für das Bezugsjahr 2018

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

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung	4
1.1 Zweck, Umfang und Adressaten des Jahresberichtes	4
1.2 Wichtigste Schlussfolgerungen zum Berichtsjahr	6
2 English summary	8
3 Sicherheitsstrategie, Programme, Initiativen und organisatorischer Kontext	10
3.1 Strategie- und Planungsaktivitäten	10
3.2 Sicherheitsempfehlungen.....	11
3.3 Sicherheitsmaßnahmen, die unabhängig von den Empfehlungen durchgeführt wurden	14
3.4 Sicherheit organisatorischer Kontext.....	15
4 Sicherheitsleistung	17
5 EU Gesetzgebung und Regulierung	19
5.1 Änderungen in der Gesetzgebung und Verordnungen	19
5.2 Abweichungen gemäß Artikel 15 Richtlinie (EU) 2016/798	20
6 Sicherheitsbescheinigung, Sicherheitsgenehmigung und andere Genehmigungen	22
6.1 Sicherheitsbescheinigungen und Sicherheitsgenehmigungen.....	22
6.2 Fahrzeugzulassungen	23
6.3 Für die Instandhaltung zuständige Stellen	23
6.4 Triebfahrzeugführer	24
6.5 Andere Genehmigungen oder Zertifizierungen	24
6.6 Kontakt mit anderen nationalen Sicherheitsbehörden	24
6.7 Informationsaustausch zwischen der nationalen Sicherheitsbehörde und den Eisenbahnunternehmen	25
7 Überwachung.....	26
7.1 Strategie, Plan, Verfahren und Entscheidungsfindung	26
7.2 Ergebnisse der Überwachung	28
7.3 Koordination und Kooperation	30

8 Anwendungen der relevanten gemeinsamen Sicherheitsmethoden (CSM)	32
8.1 Anwendung der CSM auf das Sicherheitsmanagementsystem.....	32
8.2 Anwendung der CSM für die Risikobewertung.....	32
8.3 Anwendung der CSM für die Kontrolle.....	33
8.4 Teilnahme an oder Implementierung von Projekten der Europäischen Union	34
9 Sicherheitskultur	35
9.1 Bewertung und Evaluierung der Sicherheitskultur	35
9.2 Initiativen und Projekte zur Sicherheitskultur	35
9.3 Initiativen und Projekte zur Sicherheitskultur und Kommunikation.....	35
10 Themenkapitel	36
11 Anhänge	37
11.1 CSI-Daten – angewandte Definitionen	37
11.2 Organigramm des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie.....	42
11.3 Auszug aus der Organisation des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie	43
11.4 Liste der Eisenbahnunternehmen, die 2018 über eine vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie erteilte aufrechte Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung verfügt haben	45
11.5 Liste der Eisenbahnunternehmen, denen vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Jahr 2018 eine neue, erneuerte oder aktualisierte bzw. geänderte Sicherheitsbescheinigung erteilt wurde	47
11.6 Liste der Eisenbahnunternehmen, denen vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Jahr 2018 eine neue, erneuerte oder aktualisierte bzw. geänderte Sicherheitsgenehmigung erteilt wurde	48
Impressum	49

1 Einleitung

1.1 Zweck, Umfang und Adressaten des Jahresberichtes

Der vorliegende Jahresbericht wird gemäß § 13a Eisenbahngesetz 1957 (EisbG), BGBl. Nr. 60/1957, zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 60/2019, durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

- als nationale Sicherheitsbehörde erstellt,
- auf der Webseite des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (<http://www.bmvit.gv.at>) veröffentlicht,
- der Europäischen Eisenbahnagentur seit 2016: Eisenbahnagentur der Europäischen Union übermittelt,
- und umfasst die Tätigkeiten des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie 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 2018 in der Republik Österreich.

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.

§ 13a EisbG geht auf Artikel 18 der Richtlinie 2004/49/EG 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. Nr. 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 (seit 2016: Eisenbahnagentur der Europäischen Union) 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.

Als Grundlage für den Jahresbericht werden ua 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 Artikel 18 Absatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 über die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 352/2009, ABl. Nr. L 121 vom 3.5.2013, S. 8, zuletzt geändert durch die Durchführungsverordnung (EU) 2015/1136 zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 über die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken, ABl. Nr. 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 Eisenbahnagentur der Europäischen Union. Er richtet sich primär an die Eisenbahnagentur der Europäischen Union, andere nationale Sicherheitsbehörden sowie den Eisenbahnsektor in Österreich und Europa, aber auch an Vertreter von Politik, Wirtschaft, Industrie und Presse sowie an die gesamte interessierte Öffentlichkeit.

1.2 Wichtigste Schlussfolgerungen zum Berichtsjahr

In Österreich hat sich das Sicherheitsniveau des Eisenbahnverkehrs im Jahr 2018 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, rückläufig sind. Im Rahmen der durchgeführten Überwachungstätigkeit konnten schwerwiegende strukturelle Defizite der Eisenbahnunternehmen oder wesentliche sicherheitsrelevante beziehungsweise sicherheitsgefährdende Mängel nicht festgestellt werden. Nähere Informationen zur Sicherheitsleistung finden sich in Kapitel 4.

Die Ermittlungen zu unerlaubten Signalüberfahrungen wurden im Jahr 2018 fortgesetzt. Nähere Informationen dazu finden sich im Kapitel 3.3 und 7.2.

Die Ermittlungen zur Sicherung stillstehender Fahrzeuge, insbesondere die Nachverfolgung der Verfügung der Obersten Eisenbahnbehörde aus dem Jahr 2017 und deren Umsetzung, wurden auch im Jahr 2018 weitergeführt. Nähere Informationen dazu finden sich im Kapitel 3.3 und 7.2.

Im Jahr 2018 wurden Ermittlungen zur Verfahren der Eisenbahnunternehmen betreffend die Qualifikation von Eisenbahnbediensteten, die Tätigkeiten zur Gewährleistung der Sicherheit ausführen, aufgenommen. Nähere Informationen dazu finden sich im Kapitel 3.3 und 7.2.

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 Nr. 60/2019“. 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 infrastrukturer 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.

In Austria, the safety level of rail transport has improved compared to the previous year. This level of safety is mainly due to the development of accident figures, which are generally in decline, taking into account the annual growth in the railways' traffic. As part of the supervision activities carried out, it was not possible to identify significant structural deficits of the railway undertakings or significant safety-related deficiencies. Further information on the safety performance can be found in chapter 4.

Investigations into signal overruns continued in 2018. Further information can be found in chapter 3.3 and 7.2 .

The investigations into the safety of stationary vehicles, in particular the follow-up of the decision of the Supreme Railway Authority from the year 2017 and its implementation, were continued in 2018. Further information can be found in chapter 3.3 and 7.2 .

In 2018, investigations were initiated into the procedures of the railway companies concerning the qualification of railway staff carrying out safety-related activities. Further information can be found in chapter 3.3 and 7.2 .

3 Sicherheitsstrategie, Programme, Initiativen und organisatorischer Kontext

3.1 Strategie- und Planungsaktivitäten

Um die Sicherheitsleistung des Eisenbahnsystems zu verbessern wurden im Berichtsjahr 2018 sowohl anlassunabhängige Überwachungstermine am Sitz des Unternehmens bzw. bei Eisenbahnunternehmen, die ihren Sitz in einem anderen Mitgliedstaat haben, im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie als auch anlassbezogene Überwachungsverfahren durchgeführt.

Diese Überwachungstermine wurden zu Jahresbeginn festgelegt und 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 Überwachungsverfahren (Ermittlungsverfahren zum Beispiel mit Einsichtnahme in Urkunden, Einholung von Sachverständigengutachten sowie Kontrolle der Betriebsabwicklung vor Ort) durchgeführt.

Als Aktivitäten zur Verbesserung des Eisenbahnsystems hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie ab Anfang des Jahres die Betriebsführung betreffende Management-Summary eines Infrastrukturbetreibers sowohl tages- als auch monatsweise bezogen. Diese Berichte enthalten sowohl Qualitätskennzahlen als auch pünktlichkeitsrelevanten Betriebseinschränkungen. Um in die Überwachungstätigkeit gezielt auch Unfälle sowie Störungen anhand aktueller Ereignisse einzubeziehen, wurden ab der zweiten Jahreshälfte 2018 Daten über das zentrale Notfallmanagementsystem zur Erfassung aller betrieblichen Vorfälle, Störungen, Notfälle, Krisen und Katastrophen im Einzelfall eines Infrastrukturbetreibers bezogen. Zusätzlich werden diese Daten intern anhand der Indikatoren der Common Safety Indicators insbesondere hinsichtlich Vorfälle analysiert und gegeben falls ein anlassbezogenes Überwachungsverfahren eingeleitet bzw. bei anlassunabhängigen Überwachungsterminen mitbehandelt. Außerdem erfolgt sowohl monatlich und am Ende des Jahres eine Analyse der

Daten, um sicher zu stellen, dass zeitnah Überwachungsschwerpunkte gesetzt werden können. Die Daten fließen auch in die Überwachungspläne und die Überwachungsstrategie ein.

Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat im Jahr 2018 auch Ermittlungen zur Hörbarkeit akustischer Signale an Eisenbahnkreuzungen geführt. Die Ermittlungen bezogen sich überwiegend auf zu setzende Maßnahmen eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens, die durch die durch die Oberste Eisenbahnbehörde überwacht wurden.

3.2 Sicherheitsempfehlungen

Im Folgenden sind die, im Berichtsjahr 2018 in Untersuchungsberichten der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes enthaltenen Sicherheitsempfehlungen angeführt:

A-2018/003

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 Eisenbahninfrastrukturunternehmen, an Eisenbahnverkehrsunternehmen und an integrierte Eisenbahnunternehmen, als jene Stellen, welche die Sicherheitsempfehlungen in geeignete Maßnahmen zur Verhütung gleichartiger Vorfälle umsetzen können, gerichtet:

*„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 Bremseinrichtung (z. B. Luftbremskopf) **zwingend** bestimmt wird. Diese Bremseinrichtung für den Mitarbeiter an der Spitze der Fahrt soll als Rückfallebene 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 Bremseinrichtung **sofort** mit Betriebsbremsung oder im **Gefahrfall** auch mit **Notbremsung** anhalten.*

*Dementsprechend sollen auch die Bestimmungen des **§ 88 Sicherheit der Reisenden in personenbefördernden Zügen der Eisenbahnbau -und –Betriebs Verordnung (EisBBV)** erweitert werden.*

Dies macht jedoch gleichzeitig auch eine Ergänzung der Bestimmungen des § 88 Abs. 4 EISBBV 'Stirntüren müssen bei aufgehobenem Übergang abgesperrt sein' notwendig.

*Hält sich der Mitarbeiter an der Spitze eines Vershubteils **im vordersten Fahrzeug im Bereich der Übergangstüre** auf um von dort aus den Vershubweg besser zu überblicken, so muss die Stirntür 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."*

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 Ermittlungsergebnisse 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 Amtshilfersuchen an die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes vom 27. April 2018 detailliert angeführt wurden.

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:

- *„Es wird empfohlen, dass auf **allen österreichischen Eisenbahninfrastrukturanlagen** bei Vershubfahrten mit Fahrzeugen welche **mit Reisenden besetzt sind** ...“ wurde ersetzt durch: „Es wird empfohlen, dass auf **allen österreichischen Eisenbahninfrastrukturanlagen** bei geschobenen Vershubfahrten mit Fahrzeugen, welche **mit Reisenden besetzt sind** ...“*
- *„... soll als Rückfallebene für Betriebs - und Notbremsungen dienen.“ wurde abgeändert auf: „... soll als Rückfallebene für Notbremsungen dienen.“*
- *„... so kann der Mitarbeiter an der Spitze die Vershubfahrt mit dieser Bremseinrichtung **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 Bremsenrichtung im **Gefahrfall** sofort anhalten.“

- „Dies macht jedoch gleichzeitig auch eine Ergänzung der Bestimmungen des § 88 Abs. 4 Eise-BBV **‘Stirntüren müssen bei aufgehobenem Übergang abgesperrt sein’** notwendig.“ wurde abgeändert auf „Von dieser Sicherheitsempfehlung betroffene Regelwerke sind dahingehend anzupassen bzw. zu erweitern, sodass einem gefahrlosem Verschub von Fahrzeugen, die mit Reisenden besetzt sind, nichts entgegensteht.“
- „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...“ wurde ersetzt durch: „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...“.

Mangels näherer Präzisierungen, 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.

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**.

Unabhängig hiervon werden die vorliegenden Ergebnisse der Vorfalluntersuchung aber zum Anlass für **ergänzende Ermittlungen** durch die Oberste Eisenbahnbehörde genommen.

A-2018/004

Die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes hat die nachfolgende Sicherheitsempfehlung an die Oberste Eisenbahnbehörde als jene Stelle, welche die Sicherheitsempfehlung in geeignete Maßnahmen zur Verhütung von Vorfällen umsetzen kann, gerichtet:

„Es ist technisch sicherzustellen, dass zur Durchführung von Prüfläufen der Zugsicherungssysteme Bremsanlagen nicht deaktiviert werden müssen (z.B. durch Schließen der Luftabsperrhähne).“

Begründung:

Das Schließen der Luftabsperrhähne sollte keine technische Voraussetzung sein, um Prüfläufe für Zugsicherungssysteme störungsfrei durchführen zu können.“

Die Sicherheitsempfehlung ist an die „NSA“ gerichtet und betrifft den „Hersteller“.

Die Überprüfung durch die Obersten Eisenbahnbehörde führte zu nachstehendem Ergebnis:

Gemäß § 16 Abs. 3 Unfalluntersuchungsgesetz (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. 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**.

Aus den angeführten Gründen ist eine Umsetzung der Sicherheitsempfehlung durch die Oberste Eisenbahnbehörde **nicht vorgesehen**. Die von der Obersten Eisenbahnbehörde vorgesehenen Maßnahmen, die als Reaktion auf die Sicherheitsempfehlung geplant sind, sind damit **abgeschlossen**.

Unabhängig hiervon werden die vorliegenden Ergebnisse der Vorfalluntersuchung aber zum Anlass für **ergänzende Ermittlungen** durch die Oberste Eisenbahnbehörde genommen.

3.3 Sicherheitsmaßnahmen, die unabhängig von den Empfehlungen durchgeführt wurden

Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie nahm auch im Jahr 2018 unerlaubte Signalüberfahrungen zum Anlass, die Ursachen derartiger Vorfälle einer verstärkten Betrachtung zu unterziehen. Die Ermittlungen 2018 konzentrierten sich überwiegend auf die konkreten Vorfälle bzw. auf die Identifikation von Maßnahmen, die durch die Infrastrukturbetreiber zu setzen sind.

Ein weiterer Schwerpunkt war die Nachverfolgung der Empfehlung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie bezüglich Sicherung stillstehender Fahrzeuge, 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 wurden seitens des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie im Jahr 2018 evaluiert.

Die Oberste Eisenbahnbehörde leitete auf Grund von Erkenntnissen, die im Zuge von anlassunabhängigen Überwachungen im Zusammenhang mit der Qualifikation von Eisenbahnbiensteten, die Tätigkeiten zur Gewährleistung der Sicherheit ausführen, gewonnen wurden, eine Schwerpunktüberwachung für alle Eisenbahnunternehmen, die in Österreich im Zuständigkeitsbereich der Obersten Eisenbahnbehörde tätig sind, ein.

3.4 Sicherheit organisatorischer Kontext

Die Aufgaben der nationalen Sicherheitsbehörde nimmt der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie wahr. Im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie werden diese Aufgaben in der Sektion IV – Verkehr und dort in der Gruppe Eisenbahn wahrgenommen. Die Gruppe Eisenbahn ist in sechs Abteilungen gegliedert:

- Abteilung E 1 – Legistik, EU und internationale Angelegenheiten Eisenbahnen und Rohrleitungen
- Abteilung E 2 – Oberste Eisenbahnbehörde Genehmigung Infrastruktur und Fahrzeuge
- Abteilung E 3 - Oberste Eisenbahnbehörde Genehmigung Betrieb und Verkehr
- Abteilung E 4 – Oberste Eisenbahnbehörde Überwachung
- Abteilung E 5 – Technik
- Abteilung E 6 – Oberste Seilbahnbehörde

In der Abteilung E 1 – Legistik, EU und internationale Angelegenheiten Eisenbahnen und Rohrleitungen werden sowohl Primär- als auch Sekundärlegistik behandelt. In der Abteilung E 2 – Oberste Eisenbahnbehörde Genehmigung Infrastruktur und Fahrzeuge werden die Aufgaben zur Fahrzeugzulassung wahrgenommen. Die Abteilung E 3 - Oberste Eisenbahnbehörde Genehmigung Betrieb und Verkehr ist für die Ausstellung der Sicherheitsbescheinigung an Eisenbahnverkehrsunternehmen und Sicherheitsgenehmigungen für Eisenbahninfrastrukturbetreiber zuständig. Die Abteilung E 4 – Oberste Eisenbahnbehörde Überwachung nimmt die Aufgaben der Aufsicht und Überwachung wahr. Die Abteilung E 5 – Technik nimmt insbesondere Angelegenheiten technischer Normen, Vertretung in internationalen Ausschüssen und Mitwirkung in den Verfahren der anderen Abteilungen vor. Der Tätigkeitsbereich der Abteilung E 6 – Oberste Seilbahnbehörde fällt nicht unter die Berichtspflicht des § 13a EISbG, da er die Seilbahnen betrifft.

In der Gruppe Eisenbahn (Ausnahme: Abteilung E 6 – Obersten Seilbahnbehörde) waren im Jahr 2018 bis zu 53 Personen beschäftigt. In der Abteilung E 4 – Oberste Eisenbahnbehörde Überwachung waren zu Beginn des Jahres 2018 13 Personen als Vollbeschäftigungsäquivalent mit der Durchführung von Überwachungsaufgaben betraut. Mit Ende des Jahres 2018

waren aufgrund von auch kurzfristigen Personalabgängen elf Personen als Vollbeschäftigungsäquivalent mit der Durchführung von Überwachungsaufgaben betraut. Zusätzlich waren mit Ende des Jahres zwei Stellen von Sachverständigen für Eisenbahnbetrieb unbesetzt. Ab August 2017 (Umstrukturierung der Gruppe Eisenbahn) waren in der Abteilung E 4 – Oberste Eisenbahnbehörde Überwachung 14,5 Personen für die Durchführung von Überwachungsaufgaben vorgesehen. Mit Ende des Jahres 2018 waren für die Durchführung von Überwachungsaufgaben 13,5 Personen vorgesehen, wobei zwei Stellen vakant waren. Sofern erforderlich, erfolgte eine Betrauung von Amtssachverständigen aus anderen Abteilungen mit Überwachungsaufgaben.

Das Organigramm des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie ist im Anhang 11.2. und ein Auszug aus der Geschäftseinteilung im Anhang 11.3. enthalten.

Seit 1. November 2011 ist die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH für die Ausstellung, Erneuerung und Änderung der Fahrerlaubnis sowie für die Führung des Fahrerlaubnis-Registers zuständig.

Die Untersuchung von Unfällen und Störungen im Schienenverkehr erfolgt durch die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes. Sie ist eine rechtlich geregelte, ständig eingerichtete unabhängige Untersuchungsstelle und nimmt funktionell die Aufgaben der Sicherheitsuntersuchung wahr. Sie wird von einer Leiterin geführt.

4 Sicherheitsleistung

Die Entwicklung der gemeinsamen Sicherheitsindikatoren gemäß Richtlinie 2004/49/EG, geändert durch die Richtlinie 2014/88/EU 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. Nr. L 201 vom 10.7.2014, S. 9, im Jahr 2018 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 2018 wurden im Anwendungsbereich der Sicherheitsrichtlinie 42 signifikante Unfälle gemeldet.
- Die Zahl der signifikanten Unfälle sank im Vergleich zum Jahr 2017 von 60 auf 42 im Jahr 2018. Dies bedeutet einen Rückgang der signifikanten Unfälle im Vergleich zum Vorjahr um ca. 32% und im Vergleich zum Jahr 2016 um fast 52%.
- Die übrigen im Jahresbericht angeführte Unfallart „Kollisionen von Zügen“ hat sich von 7 im Jahr 2017 auf 4 im Jahr 2018 verbessert. Bei der Unfallart „Zugentgleisungen“ zeigt sich eine wesentliche Besserung von 5 im Jahr 2017 zu 1 im Jahr 2018. „Unfälle auf Bahnübergängen“ (19 im Jahr 2018 im Vergleich zu 26 im Jahr 2017) und „Unfälle, bei denen ein in Bewegung befindliches Fahrzeug beteiligt war“ (18 im Jahr 2018 im Vergleich zu 22 im Jahr 2017) sind im Vergleich zum Vorjahr rückläufig. „Sonstige Unfälle“ und „Fahrzeugbrände“ haben sich wie auch im Vorjahr keine ereignet.
- Die Gesamtzahl der Getöteten aller Unfallarten sank von 18 im Jahr 2017 auf 16 im Jahr 2018. Lediglich die Zahl der Schwerverletzten ist im Vergleich zum Vorjahr 2017 mit 38 im Jahr 2018 mit 45 gestiegen. Der Anstieg ist auf einen signifikanten Unfall mit 7 Schwerverletzten zurückzuführen.
- Hinsichtlich der Kategorisierung der Getöteten nach der Kategorie der beteiligten Personen bilden unbefugte Personen mit 9 und Benutzer von Bahnübergängen mit 6 den größ-

ten Anteil der verunfallten Personen. Bei den Schwerverletzten setzt sich der größte Anteil aus den Kategorien Benutzer von Bahnübergängen mit 28 und Fahrgäste mit 7 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 11.1.

5 EU Gesetzgebung und Regulierung

5.1 Änderungen in der Gesetzgebung und Verordnungen

Seitens der Europäischen Kommission bzw. des Europäischen Parlamentes und des Rates wurden im Berichtsjahr 2018 folgende Rechtsakte erlassen:

- Durchführungsbeschluss (EU) 2018/300 über die Vereinbarkeit des von den beteiligten Mitgliedstaaten vorgelegten gemeinsamen Vorschlags einer Verlängerung des Atlantik-Schiengüterverkehrskorridors mit Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates, ABl. Nr. L 56 vom 28.2.2018, S. 60;
- Beschluss (EU) 2018/319 zur Festlegung des im Namen der Europäischen Union auf der 26. Tagung des Revisionsausschusses der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr zu bestimmten Änderungen des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr und seiner Anhänge zu vertretenden Standpunkts, ABl. Nr. L 62 vom 5.3.2018, S. 10;
- Durchführungsverordnung (EU) 2018/545 über die praktischen Modalitäten für die Genehmigung für das Inverkehrbringen von Schienenfahrzeugen und die Genehmigung von Schienenfahrzeugtypen gemäß der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates, Abl. Nr. L 90, 6.4.2018, S. 66;
- Verordnung (EU) 2018/643 über die Statistik des Eisenbahnverkehrs, ABl. Nr. L 112 vom 2.5.2018, S. 1;
- Delegierte Verordnung (EU) 2018/761 zur Festlegung gemeinsamer Sicherheitsmethoden für die Aufsicht durch die nationalen Sicherheitsbehörden nach Ausstellung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung oder Erteilung einer Sicherheitsgenehmigung gemäß der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1077/2012 der Kommission, ABl. Nr. L 129 vom 25.5.2018, S. 16;
- Delegierte Verordnung (EU) 2018/762 der Kommission über gemeinsame Sicherheitsmethoden bezüglich der Anforderungen an Sicherheitsmanagementsysteme gemäß der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnungen (EU) Nr. 1158/2010 und (EU) Nr. 1169/2010, ABl. Nr. L 129 vom 25.5.2018, S. 26;
- Durchführungsverordnung (EU) 2018/763 über die praktischen Festlegungen für die Erteilung von einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen an Eisenbahnunternehmen gemäß

der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 653/2007 der Kommission, ABl. Nr. L 129 vom 25.5.2018, S. 49;

- Durchführungsbeschluss (EU) 2018/936 zur Ermächtigung der Mitgliedstaaten, im Einklang mit der Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland bestimmte Ausnahmen zu erlassen, ABl. Nr. L 165 vom 2.7.2018, S. 42;
- Beschluss (EU) 2018/1609 über den im Namen der Europäischen Union in der Arbeitsgruppe für verkehrsrelevante Zollfragen der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) sowie im UNECE-Binnenverkehrsausschuss hinsichtlich der Annahme des Übereinkommens zur Erleichterung der Grenzübertrittsverfahren für Reisende, Gepäck und Frachtgepäck im internationalen Eisenbahnverkehr zu vertretenden Standpunkt, ABl. Nr. L 268 vom 26.10.2018, S. 44;
- Durchführungsbeschluss (EU) 2018/1614 zur Festlegung der Spezifikationen für die Fahrzeugeinstellungsregister nach Artikel 47 der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie zur Änderung und Aufhebung der Entscheidung 2007/756/EG der Kommission, ABl. Nr. L 268 vom 26.10.2018, S. 53.

In Hinblick auf die Eisenbahnsicherheit gab es im Berichtsjahr 2018 folgende Änderungen von nationalen Gesetzen und Rechtsetzungsakten:

- Verordnung der Bundesregierung über die Erklärung einer weiteren Eisenbahn zur Hochleistungsstrecke (6. Hochleistungsstrecken-Verordnung); BGBl. II Nr. 36/2018;
- 2. Materien-Datenschutz-Anpassungsgesetz 2018, BGBl. I Nr. 37/2018;
- Änderung des Gefahrgutbeförderungsgesetzes (GGBG-Novelle 2018), BGBl. I Nr. 47/2018;
- Protokoll zwischen der Republik Österreich und Ungarn zur Änderung des Vertrages zwischen der Republik Österreich und der Republik Ungarn über die Zusammenarbeit bei der Vorbeugung und Bekämpfung der grenzüberschreitenden Kriminalität, BGBl. III Nr. 165/2018;
- Bundesgesetz, mit dem das Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 geändert wird, BGBl. I Nr. 80/2018.

5.2 Abweichungen gemäß Artikel 15 Richtlinie (EU) 2016/798

Die Republik Österreich hat gegenüber der Agentur und der Kommission eine Notifizierung gemäß Artikel 33 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2016/798 über Eisenbahnsicherheit, ABl. Nr. L

138 vom 26.5.2016, S. 102, vorgenommen. Entsprechende Angaben können frühestens im Jahresbericht 2020 erfolgen.

6 Sicherheitsbescheinigung, Sicherheitsgenehmigung und andere Genehmigungen

6.1 Sicherheitsbescheinigungen und Sicherheitsgenehmigungen

Eine Auflistung der Eisenbahnunternehmen, die im Berichtsjahr 2018 über eine vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie erteilte aufrechte Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung verfügt haben, findet sich in Anhang 11.4.

Im Berichtsjahr 2018 wurden seitens des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie 20 Sicherheitsbescheinigungen ausgestellt. Davon wurden sechs Sicherheitsbescheinigungen Teil A für inländische Eisenbahnverkehrsunternehmen und 14 Sicherheitsbescheinigungen Teil B für in- und ausländische Eisenbahnverkehrsunternehmen ausgestellt.

Von den sechs Sicherheitsbescheinigungen Teil A handelt es sich dabei um zwei neue Bescheinigungen, eine erneuerte Bescheinigungen und um drei aktualisiert/geänderte Bescheinigungen.

Bei 14 Sicherheitsbescheinigungen Teil B handelte es sich um sechs neue Bescheinigungen, drei erneuerte Bescheinigungen und um vier aktualisiert/geänderte Bescheinigungen. Bei einer Sicherheitsbescheinigungen Teil B handelte es sich sowohl um eine neue als auch erneuerte Bescheinigungen.

Es wurden drei Sicherheitsgenehmigung ausgestellt, dabei handelt es sich um zwei erneuerte Genehmigungen und um eine aktualisierte/geänderte Genehmigungen.

Eine Auflistung der Eisenbahnunternehmen, denen im Berichtsjahr 2018 eine neue, erneuerte oder aktualisierte bzw. geänderte Sicherheitsbescheinigung vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie erteilt wurde, findet sich im Anhang 11.5.

Eine Auflistung der Eisenbahnunternehmen, denen im Berichtsjahr 2018 eine neue, erneuerte oder aktualisierte bzw. geänderte Sicherheitsgenehmigung vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie erteilt wurde, findet sich im Anhang 11.6.

Es wurden zwei Sicherheitsbescheinigung Teil B seitens des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie entzogen.

Auf der Webseite 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. 2018 erfolgt keine Adaption dieser Leitfäden.

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

Der Betrieb einer Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtung bedarf der Genehmigung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie. Im Berichtsjahr 2018 wurde vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie keine Genehmigung zum Betrieb einer Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtungen erteilt.

6.2 Fahrzeugzulassungen

Im Berichtsjahr 2018 wurden der ALSTOM Transport Deutschland GmbH sechs, der Siemens Mobility GmbH eine und der Siemens Aktiengesellschaft Österreich zwei geänderte bzw. erneuerte Fahrzeugzulassungen erteilt.

Der Swietelsky Baugesellschaft m.b.H. wurde für einen vierachsiger Flachwagen Sgns 60' eine Bauartgenehmigung und eine Betriebsbewilligung im Berichtsjahr erteilt.

Bei der überwiegenden Anzahl der Fahrzeugzulassungen der Güterwagen und Sonderfahrzeuge handelt es sich hauptsächlich um Fahrzeuge des innerstaatlichen Verkehrs (Bahndienstwagen, Baufahrzeuge etc.).

6.3 Für die Instandhaltung zuständige Stellen

Nicht zutreffend.

6.4 Triebfahrzeugführer

Im Berichtsjahr 2018 wurden von der Schieneninfrastruktur - Dienstleistungsgesellschaft mbH insgesamt 1159 Fahrerlaubnisse ausgestellt. Es wurden 353 Fahrerlaubnisse geändert, wobei davon 329 aktualisiert wurden und in 24 Fällen ein Duplikat ausgestellt wurde. Es wurde keine Fahrerlaubnis erneuert.

Insgesamt wurden 104 Fahrerlaubnisse entzogen, wobei in allen Fällen die Fahrerlaubnisse entzogen wurden, da die körperliche Eignung nicht mehr erbracht wurde. In 37 Fällen war das für die Entziehung auslösende Ereignis die Pension, in sieben Fällen der Todesfall und in 13 Fällen der Umstand, dass die Fahrerlaubnis nicht mehr benötigt wurde.

Es wurden insgesamt 52 Fahrerlaubnisse ausgesetzt, wobei in 25 Fällen der Aussetzungsgrund eines Krankenstandes, der länger als 3 Monate gedauert hat, war. In 26 Fällen war eine körperliche Eignung vorübergehend nicht gegeben und in einem Fall war vorübergehend keine Eignung gegeben.

Informationen zur Genehmigung von Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtung finden sich in Kapitel 6.1.

6.5 Andere Genehmigungen oder Zertifizierungen

Nicht zutreffend.

6.6 Kontakt mit anderen nationalen Sicherheitsbehörden

Im Jahr 2018 gab es im Rahmen eines Genehmigungsverfahrens zur Sicherheitsbescheinigung kein Ersuchen einer anderen ausländischen 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 ausländische 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.

Eine Zusammenarbeit im Rahmen einer Kooperation mit einer anderen ausländischen Sicherheitsbehörde im Hinblick auf die Sicherheitsbescheinigungen bzw. Sicherheitsgenehmigung ist nicht erfolgt.

6.7 Informationsaustausch zwischen der nationalen Sicherheitsbehörde und den Eisenbahnunternehmen

Im Verfahren zur Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung bzw. Sicherheitsgenehmigung findet ein regelmäßiger Informationsaustausch mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen bzw. Eisenbahninfrastrukturunternehmen sowohl schriftlich als auch mündlich im Rahmen von Besprechungsterminen statt. Zusätzlich bietet die Abteilung E 3 - Oberste Eisenbahnbehörde Genehmigung Betrieb und Verkehr auch die Möglichkeit eines Vorgesprächs vor jeder Antragstellung an, in dem die Einzelheiten der Antragstellung besprochen werden können. Zusätzlich werden auf der Website des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie Leitfäden für die Antragstellung einer Sicherheitsbescheinigung bzw. Sicherheitsgenehmigung zur Verfügung gestellt.

7 Überwachung

7.1 Strategie, Plan, Verfahren und Entscheidungsfindung

Die Fertigstellung der Überwachungsstrategie des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie und eine Veröffentlichung derselben ist für 2019 geplant.

Für das Jahr 2018 wurde seitens des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie eine Überwachungsplanung festgelegt. Für diese Überwachungsplanung wurden vor allem 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 Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes;
- 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).

Von den 16 für 2018 geplanten anlassunabhängigen Überwachungsterminen wurden 14 durchgeführt. Zwei Überwachungstermine mussten aufgrund von kurzfristigen Personalabgängen auf das Jahr 2019 verschoben werden.

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

Im Verfahren zur anlassunabhängigen bzw. anlassbezogenen Überwachung findet ein regelmäßiger Informationsaustausch zwischen der Abteilung E 4 – Oberste Eisenbahnbehörde Überwachung und dem betreffenden Eisenbahnunternehmen sowohl schriftlich als auch mündlich statt. Überwachungstermine der anlassunabhängigen Überwachung werden, sofern es sich um ein Eisenbahnunternehmen mit Sitz im Inland handelt, am Sitz des Unternehmens abgehalten. Stellt die Abteilung E 4 – Oberste Eisenbahnbehörde Überwachung im Rahmen der Überwachung gleichgelagerte Abweichungen bei mehreren Unternehmen fest, kann diese Abweichung im Rahmen eines Schwerpunktverfahrens behandelt werden. Je nach Schwere der Abweichung, erfolgt die Information der anderen Eisenbahnunternehmen durch ein Informationsschreiben, ein gesondertes Überwachungsverfahren oder sonstige geeignete Maßnahmen.

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.

7.2 Ergebnisse der Überwachung

Im Berichtsjahr 2018 wurden bei 14 Eisenbahnunternehmen anlassunabhängige Überwachungstermine durchgeführt. Die Überwachung konzentrierte sich dabei auf die im Sicherheitsmanagementsystem festgelegten Verfahren. Die aufgrund der Überwachungsergebnisse durch die Eisenbahnunternehmen getroffenen Maßnahmen zur Verbesserung des Sicherheitsstandards wurden in weiterer Folge durch Amtssachverständige überprüft und den Eisenbahnunternehmen allenfalls weitere Maßnahmen aufgetragen.

Von den sieben Überwachungsterminen 2017 wurden fünf Nachbereitung noch im selben Jahr abgeschlossen. Eine Nachbereitung wurde 2018 und eine außerhalb dieses Berichtsjahres abgeschlossen.

Darüber hinaus erfolgte die Nachverfolgung jener Verfahren zu anlassunabhängigen Überwachungsterminen aus dem Jahr 2017.

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 82 anlassbezogene Überwachungsverfahren (Ermittlungsverfahren zum Beispiel mit Einsichtnahme in Urkunden, Einholung von Sachverständigengutachten, Kontrolle der Betriebsabwicklung vor Ort, Behandlung von Anrainerbeschwerden) geführt.

Umfangreichere Ermittlungen bezogen sich auf die Sicherung stillstehender Fahrzeuge, Qualifikation von Eisenbahnbediensteten, die Tätigkeiten zur Gewährleistung der Sicherheit ausführen und unerlaubte Signalüberfahrungen:

- Sicherung stillstehender Fahrzeuge

Ein Schwerpunkt war die Nachverfolgung der Empfehlung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie bezüglich Sicherung stillstehender Fahrzeuge, um ein Entrollen stillstehender Fahrzeuge hintanzuhalten.

Im Rahmen eines Anschreibens aller Eisenbahnverkehrsunternehmen wurde ermittelt, welche bisherigen Erfahrungen im Sektor mit der eisenbahnbehördlichen Verfügung aus dem Jahr 2017 gesammelt werden konnten. Insbesondere wurden die Erfahrungen der einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen in Hinblick auf das Sichern stillstehender Fahrzeuge in Form von Berichten eingeholt und ermittelt, ob Bedarf erkannt wurde interne Abläufe zu überarbeiten. Das Ergebnis der Ermittlung war, dass die Eisenbahnunternehmen die Empfehlung der obersten Eisenbahnbehörde einhalten. Die Einhaltung wurde zudem stichprobenartig bei den anlassunabhängigen Überwachungen überprüft.

- Qualifikation von Eisenbahnbediensteten, die Tätigkeiten zur Gewährleistung der Sicherheit ausführen

Die Oberste Eisenbahnbehörde leitet auf Grund von Erkenntnissen, die im Zuge von anlassunabhängigen Überwachungen im Zusammenhang mit der Qualifikation von Eisenbahnbediensteten, die Tätigkeiten zur Gewährleistung der Sicherheit ausführen, gewonnen wurden, eine Schwerpunktüberwachung für alle Eisenbahnunternehmen, die in Österreich im Zuständigkeitsbereich der Obersten Eisenbahnbehörde tätig sind, ein. Im Zuge der anlassunabhängigen Überwachung war festgestellt worden, dass Verfahren gemäß Anhang II Bewertungskriterium L der Verordnung (EU) Nr. 1169/2010 bzw Anhang II Bewertungskriterium L der Verordnung (EU) Nr. 1158/2010 nicht in dem erforderlichen Maß Ausmaß bzw. entsprechender Konkretisierung bei den Unternehmen bestanden. Dies führte ua auch dazu, dass Bescheinigungen gemäß § 141 EisbG nicht korrekt ausgestellt wurden.

Die Oberste Eisenbahnbehörde holte diesbezüglich vorab Auskünfte in Form von Unterlagen bei den betroffenen Eisenbahnunternehmen ein. Die vorzulegenden Unterlagen bzw. Auskünfte wurden seitens der Obersten Behörde dahingehend überprüft, ob die im Anhang II Bewertungskriterium L der Verordnung (EU) Nr. 1169/2010 über eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Konformitätsbewertung in Bezug auf die Anforderungen an die Erteilung von Eisenbahnsicherheitsgenehmigungen, beziehungsweise im Anhang II Bewertungskriterium L der Verordnung (EU) Nr. 1158/2010 über eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Konformitätsbewertung in Bezug auf die Anforderungen an die Ausstellung von Eisenbahnsicherheitsbescheinigungen geforderten Verfahren zur Einhaltung bestehender und geänderter Normen technischer und betrieblicher Art oder anderer Vorgaben ausreichen und insbesondere der in der Erledigung aufgezählten Rechtsvorschriften bzw. Vorgaben aus Genehmigungsverfahren (Sicherstellung der Rechtskonformität) vollständig eingehalten werden. Um den Eisenbahnunternehmen die Möglichkeit zu gegeben, gegeben falls solche Verfahren zu erstellen, wurde eine angemessene Frist zu Vorlage der Unterlagen eingeräumt. Aufgrund der umfangreichen Vorlage von Unterlagen gegen Ende des Berichtsjahres bzw. Nachforderung von Unterlagen war ein Abschluss des Schwerpunktes 2018 nicht möglich.

- unerlaubte Signalüberfahrungen

Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie nahm auch 2018 unerlaubte Signalüberfahrungen zum Anlass, die Ursachen derartiger Vorfälle einer verstärkten Betrachtung zu unterziehen. Die Ermittlungen konzentrierten sich vorrangig auf Maßnahmen, die seitens der Infrastrukturbetreiber gesetzt werden können um unerlaubte Signalüberfahrungen zukünftig zu vermeiden. In diesem Zusammenhang erfolgte eine Anfrage beim Infrastrukturbetreiber, welche Maßnahmen auf Grund der durchgeführten Vorfalleuntersuchung ergriffen wurden. In diesem Zusammenhang wurde auch die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes ersucht, unerlaubten Signalüberfahrungen besonderes Augenmerk zu schenken.

Die Ermittlungen ergaben insbesondere, dass ein Infrastrukturbetreiber der Verpflichtung, Unfälle, Störungen, Beinaheunfälle und sonstige gefährliche Ereignisse zu untersuchen und auszuwerten sowie die notwendigen Vorbeugemaßnahmen zu ergreifen, und dahingehend Ursachenanalysen der Unfälle, Störungen, Beinaheunfälle und sonstigen gefährlicher Ereignisse durchzuführen aufgrund der Obersten Eisenbahnbehörde vorgelegten Unterlagen nicht vollinhaltlich im erforderlichen Ausmaß nachgekommen ist. Insbesondere waren auch die Auswertung von Zwangsbremungen und die Missachtung von Signalen maßgeblich mit zu betrachten. Diesbezügliche umfangreiche Ermittlungen konnten im Jahr 2018 nicht abgeschlossen werden und werden daher auch im Jahr 2019 fortgeführt werden.

Im Rahmen von anlassunabhängigen Überwachungsterminen wurde zusätzlich die Unfalluntersuchung auch bei unerlaubten Signalüberfahrungen einer genaueren Betrachtung durch stichprobenartige Überprüfung der Verfahren gemäß Anhänge II Buchstabe Q der VO (EU) Nr. 1158/2010 und VO (EU) Nr. 1169/2010 unterzogen.

7.3 Koordination und Kooperation

Im Rahmen der Überwachung gab es im Jahr 2018 eine Kooperation mit niederländischer Sicherheitsbehörde, die einen Aufsichtstermin bei einem Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich durchführte, welches in den Niederlanden eine Sicherheitsbescheinigung Teil B inne hat. Im Rahmen dieser Kooperation fand sowohl eine Besprechung, ein Austausch von Unterlagen und die Übermittlung der Aufsichtsergebnisse durch die niederländische Sicherheitsbehörde statt.

Ebenfalls im Jahr 2018 nahm ein Vertreter des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie an einem Überwachungsverfahren des Bundesamtes für Verkehr der Schweizerischen Eidgenossenschaft bei einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit Sitz in Österreich teil.

Es wurden im Berichtsjahr keine Kooperationsvereinbarungen mit anderen nationalen Sicherheitsbehörden geschlossen.

8 Anwendungen der relevanten gemeinsamen Sicherheitsmethoden (CSM)

8.1 Anwendung der CSM auf das Sicherheitsmanagementsystem

Die Republik Österreich hat gegenüber der der Agentur und der Kommission eine Notifizierung gemäß Artikel 33 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2016/798 vorgenommen. Die delegierte Verordnung (EU) 2018/762 über gemeinsame Sicherheitsmethoden bezüglich der Anforderungen an Sicherheitsmanagementsysteme gemäß der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnungen (EU) Nr. 1158/2010 und (EU) Nr. 1169/2010, ABl. Nr. L 129 vom 25.5.2018, S. 26, gilt ab dem 16. Juni 2020. Entsprechende Analysen können frühestens im Jahresbericht 2020 erfolgen.

8.2 Anwendung der CSM für die Risikobewertung

Mit der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013, zuletzt geändert durch Durchführungsverordnung (EU) 2015/1136, wurde eine gemeinsame Sicherheitsmethode (CSM) für die Evaluierung und Bewertung von Risiken gemäß Artikel 6 Absatz 3 Buchstabe a der Richtlinie 2004/49/EG festgelegt. Die Verordnung erleichtert den Zugang zum Markt für Schienenverkehrsdienste durch eine Harmonisierung

- der Risikomanagementverfahren, die zur Bewertung der Auswirkungen von Änderungen auf das Sicherheitsniveau und die Erfüllung der Sicherheitsanforderungen angewandt werden;
- des Austauschs sicherheitsrelevanter Informationen zwischen den verschiedenen Akteuren des Eisenbahnsektors mit dem Ziel, ein Sicherheitsmanagement über die innerhalb des Sektors bestehenden verschiedenen Schnittstellen hinweg zu gewährleisten;
- der aus der Anwendung eines Risikomanagementverfahrens resultierenden Ergebnisse.

Die Oberste Eisenbahnbehörde überprüft bei der Anwendung der CSM für die Risikobewertung sowohl die übermittelten Sicherheitsberichte gemäß § 39d EisebG als auch direkt bei Überwachungsverfahren jene Verfahren, die in Umsetzung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013, zuletzt geändert durch Durchführungsverordnung (EU) 2015/1136, durch

die Eisenbahnunternehmen erstellt wurden und im Sicherheitsmanagementsystem enthalten sind.

Nach Durchsicht der übermittelten Sicherheitsberichte gemäß § 39d EisebG haben alle Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen Informationen zur Anwendung der CSM für die Risikobewertung übermittelt. Dabei wurden vom Vorschlagenden iSd Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013, zuletzt geändert durch Durchführungsverordnung (EU) 2015/1136, 65 Änderungen als nicht signifikant eingestuft. Bei einem Eisenbahnunternehmen wurde eine Änderung vom Vorschlagenden als signifikant eingestuft. Dabei handelte es sich um eine organisatorische Änderung im Bereich des Sicherheitsmanagementsystems. Bei einem anderen Eisenbahnunternehmen wurde eine signifikante Änderung aus dem Jahr 2017 betreffend Planung und Bau einer Betriebsleitstelle, welche sowohl technische, betriebliche als auch organisatorische Aspekte betrifft, nicht bis zum Ende des Jahres 2018 abgeschlossen.

8.3 Anwendung der CSM für die Kontrolle

Die Verordnung (EU) Nr. 1078/2012 über eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Kontrolle, die von Eisenbahnunternehmen und Fahrwegbetreibern, denen eine Sicherheitsbescheinigung beziehungsweise Sicherheitsgenehmigung erteilt wurde, sowie von den für die Instandhaltung zuständigen Stellen anzuwenden ist, ABl. L 320 vom 17.11.2012, S. 8, legt eine gemeinsame Sicherheitsmethode (CSM) für die Kontrolle fest. Mit dieser Methode werden die Voraussetzungen für ein effektives Sicherheitsmanagement bei Betrieb und Instandhaltung des Eisenbahnsystems und gegebenenfalls für eine Verbesserung des Managementsystems geschaffen. Gemäß Artikel 5 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 1078/2012 iVm § 39d EisebG unterrichten die Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen die Oberste Eisenbahnbehörde durch ihre jährlichen Sicherheitsberichte.

Die Oberste Eisenbahnbehörde überprüft bei der Anwendung der CSM für die Kontrolle sowohl die übermittelten Sicherheitsberichte gemäß § 39d EisebG als auch im Rahmen der Überwachungsverfahren die Umsetzung der Verordnung (EU) Nr. 1078/2012 direkt bei anlassunabhängigen bzw. auch anlassbezogenen Überwachung. Dies schließt die Überwachung der Verfahren gemäß Verordnung (EU) Nr. 1078/2012 mit ein.

Nach Durchsicht der übermittelten Sicherheitsberichte gemäß § 39d EisebG haben alle Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen bis auf ein Eisenbahnverkehrsunternehmen Informationen zur Anwendung der CSM für die Kontrolle übermittelt. Bei diesem Eisenbahnverkehrsunternehmen, welches keine Informationen zur Anwendung

der CSM für die Kontrolle übermittelt hatte, wurde ein anlassunabhängiger Überwachungs-termin für Anfang des Jahres 2019 angesetzt.

Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen berichten, dass die Anwendung der CSM für die Kontrolle überwiegend durch externe und interne Audits, Prozesskennzahlen und Sicherheitskontrollen durch Betriebsleiter bzw. die Geschäftsführung sichergestellt werden. Zum Teil wird pauschal berichtet, dass entsprechende Verfahren im Sicherheitsmanagementsystem implementiert worden sein.

8.4 Teilnahme an oder Implementierung von Projekten der Europäischen Union

Keine Informationen verfügbar.

9 Sicherheitskultur

9.1 Bewertung und Evaluierung der Sicherheitskultur

Die Republik Österreich hat gegenüber der der Agentur und der Kommission eine Notifizierung gemäß Artikel 33 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2016/798 vorgenommen. Die delegierte Verordnung (EU) 2018/762 gilt ab dem 16. Juni 2020. Entsprechende Angaben über die Bewertung und Evaluierung können frühestens im Jahresbericht 2020 erfolgen.

9.2 Initiativen und Projekte zur Sicherheitskultur

Die Republik Österreich hat gegenüber der der Agentur und der Kommission eine Notifizierung gemäß Artikel 33 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2016/798 vorgenommen. Die delegierte Verordnung (EU) 2018/762 gilt ab dem 16. Juni 2020. Entsprechende Angaben über Initiativen und Projekte können frühestens im Jahresbericht 2020 erfolgen.

9.3 Initiativen und Projekte zur Sicherheitskultur und Kommunikation

Die Republik Österreich hat gegenüber der der Agentur und der Kommission eine Notifizierung gemäß Artikel 33 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2016/798 vorgenommen. Die delegierte Verordnung (EU) 2018/762 gilt ab dem 16. Juni 2020. Entsprechende Angaben über die Kommunikationsaktivitäten für die Öffentlichkeit oder Interessengruppen können frühestens im Jahresbericht 2020 erfolgen.

10 Themenkapitel

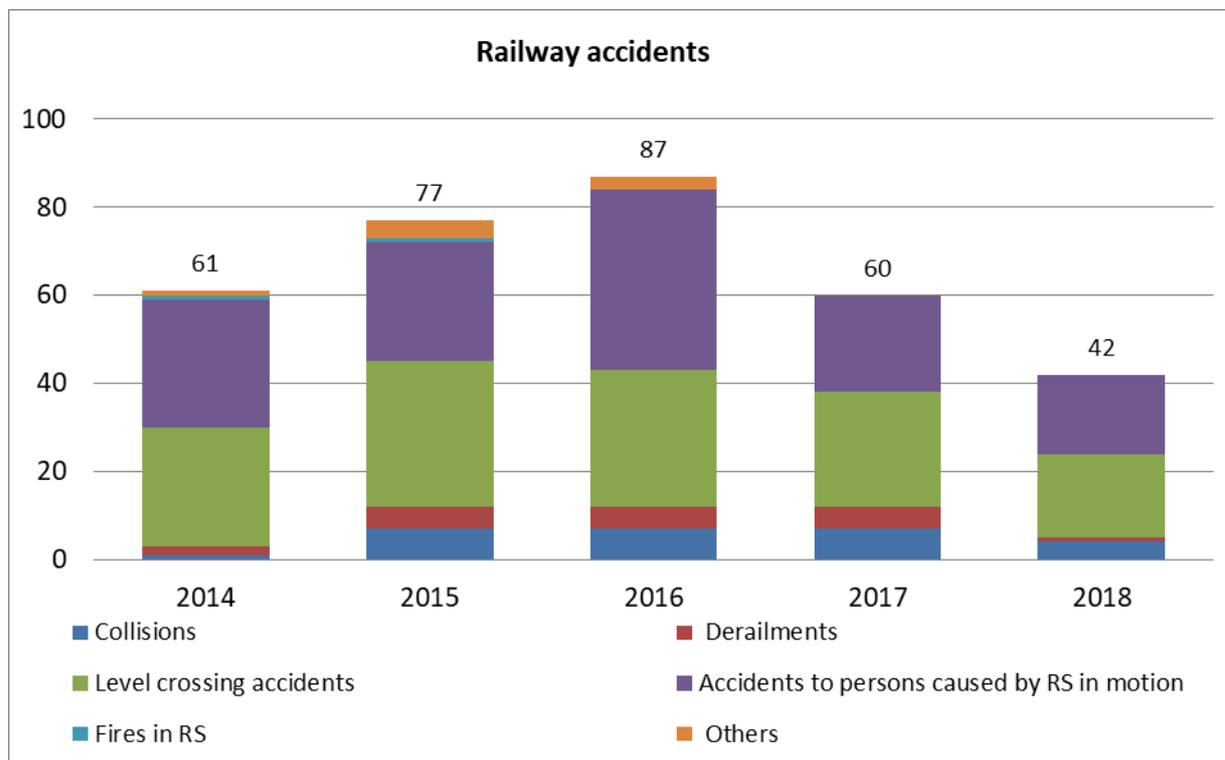
Nicht zutreffend.

11 Anhänge

11.1 CSI-Daten – angewandte Definitionen

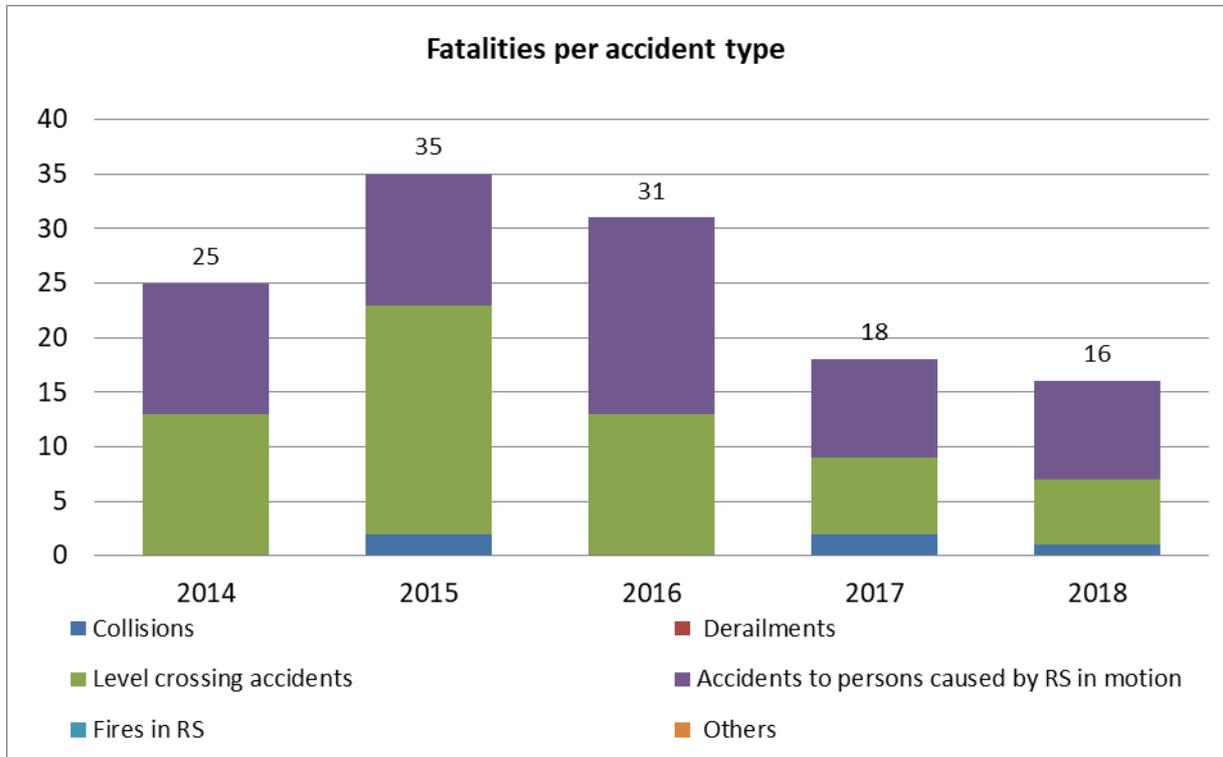
Grafische und tabellarische Darstellung der unfallbezogenen Indikatoren:

Signifikante Unfälle nach Unfallart:



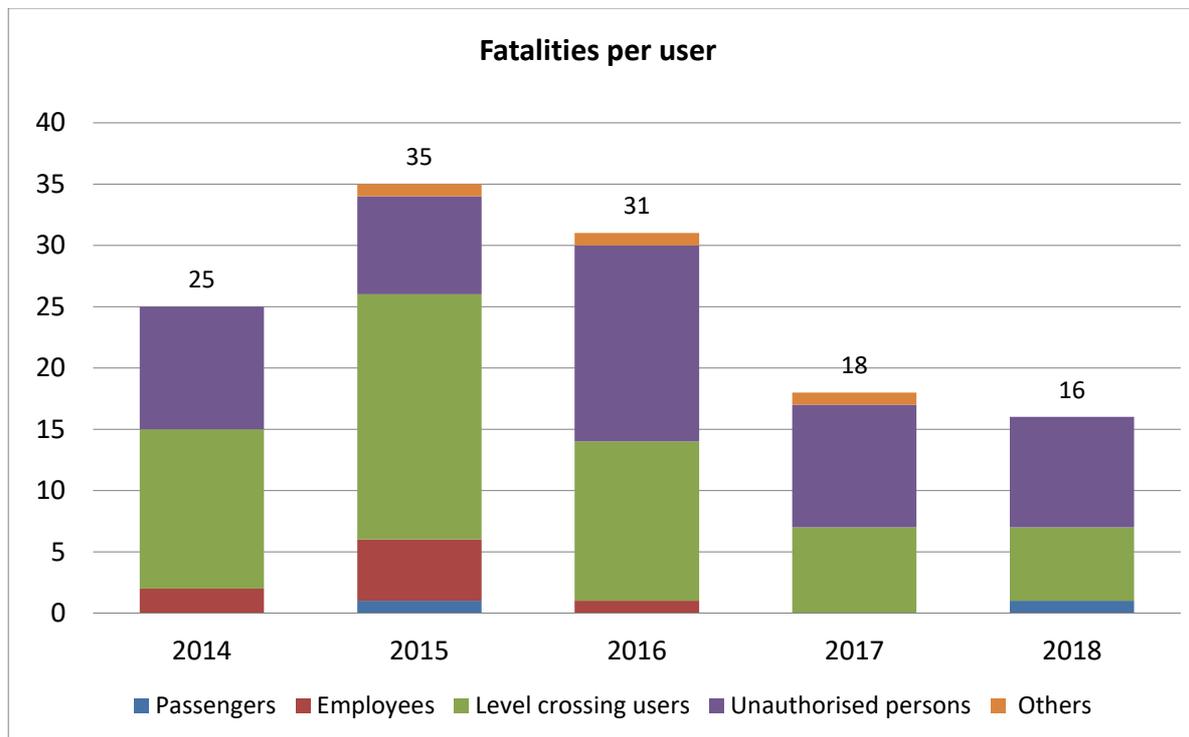
Year	Collisions	Derailments	Level crossing accidents	Accidents to persons caused by RS in motion	Fires in RS	Others	Total
2014	1	2	27	29	1	1	61
2015	7	5	33	27	1	4	77
2016	7	5	31	41	0	3	87
2017	7	5	26	22	0	0	60
2018	4	1	19	18	0	0	42

Getötete nach Unfallart:



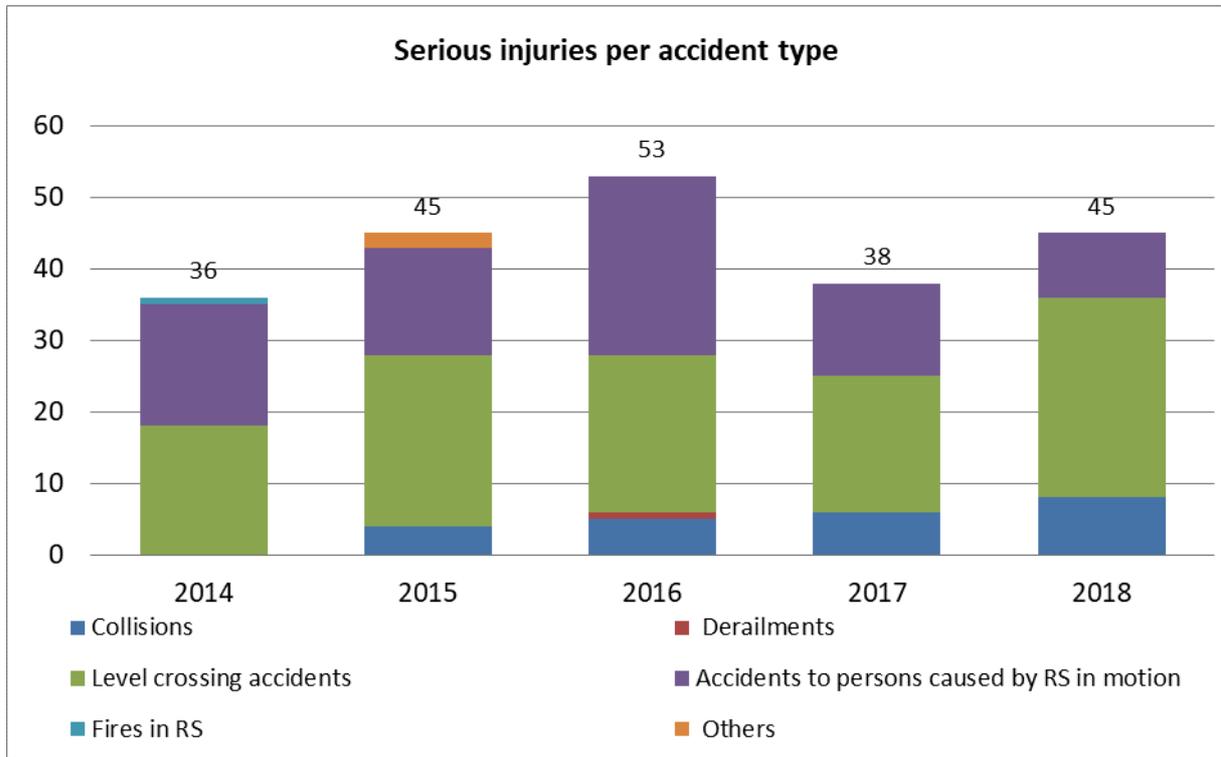
Year	Collisions	Derailments	Level crossing accidents	Accidents to persons caused by RS in motion	Fires in RS	Others	Total
2014	0	0	13	12	0	0	25
2015	2	0	21	12	0	0	35
2016	0	0	13	18	0	0	31
2017	2	0	7	9	0	0	18
2018	1	0	6	9	0	0	16

Getötete nach Kategorie der beteiligten Personen:



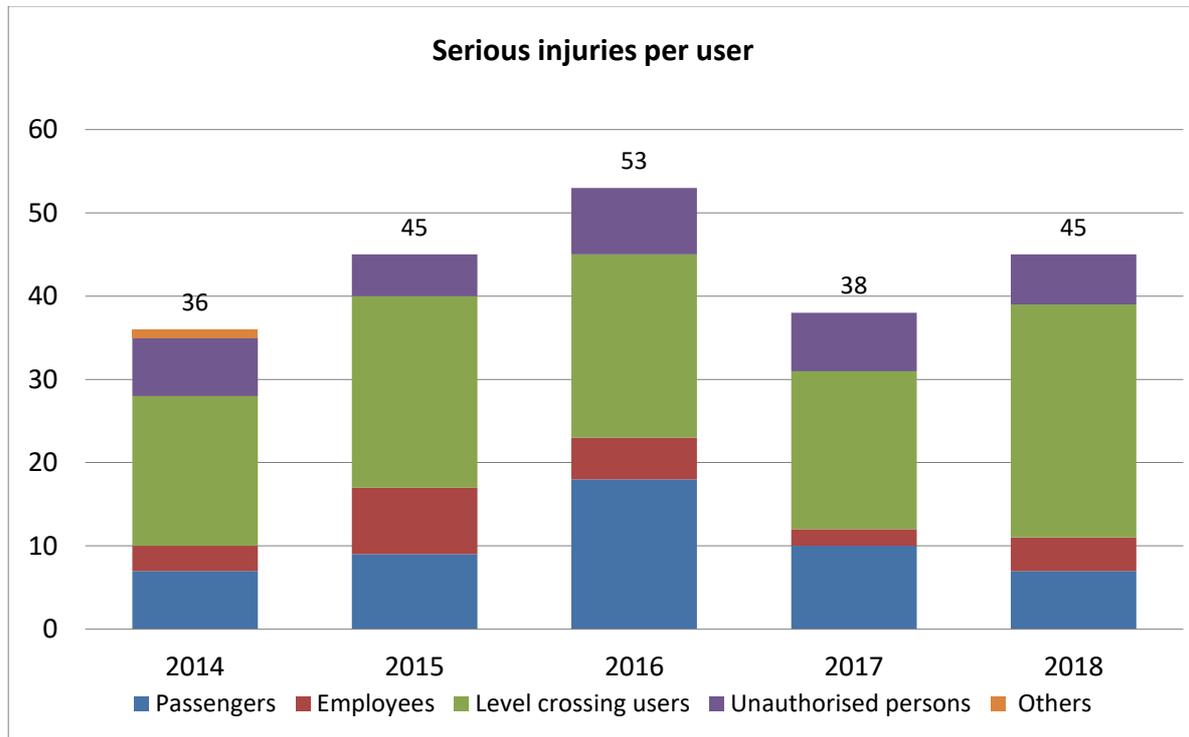
Year	Passengers	Employees	Level crossing users	Unauthorised persons	Others	Total
2014	0	2	13	10	0	25
2015	1	5	20	8	1	35
2016	0	1	13	16	1	31
2017	0	0	7	10	1	18
2018	1	0	6	9	0	16

Schwerverletzte nach Unfallart:



Year	Collisions	Derailments	Level crossing accidents	Accidents to persons caused by RS in motion	Fires in RS	Others	Total
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
2018	8	0	28	9	0	0	45

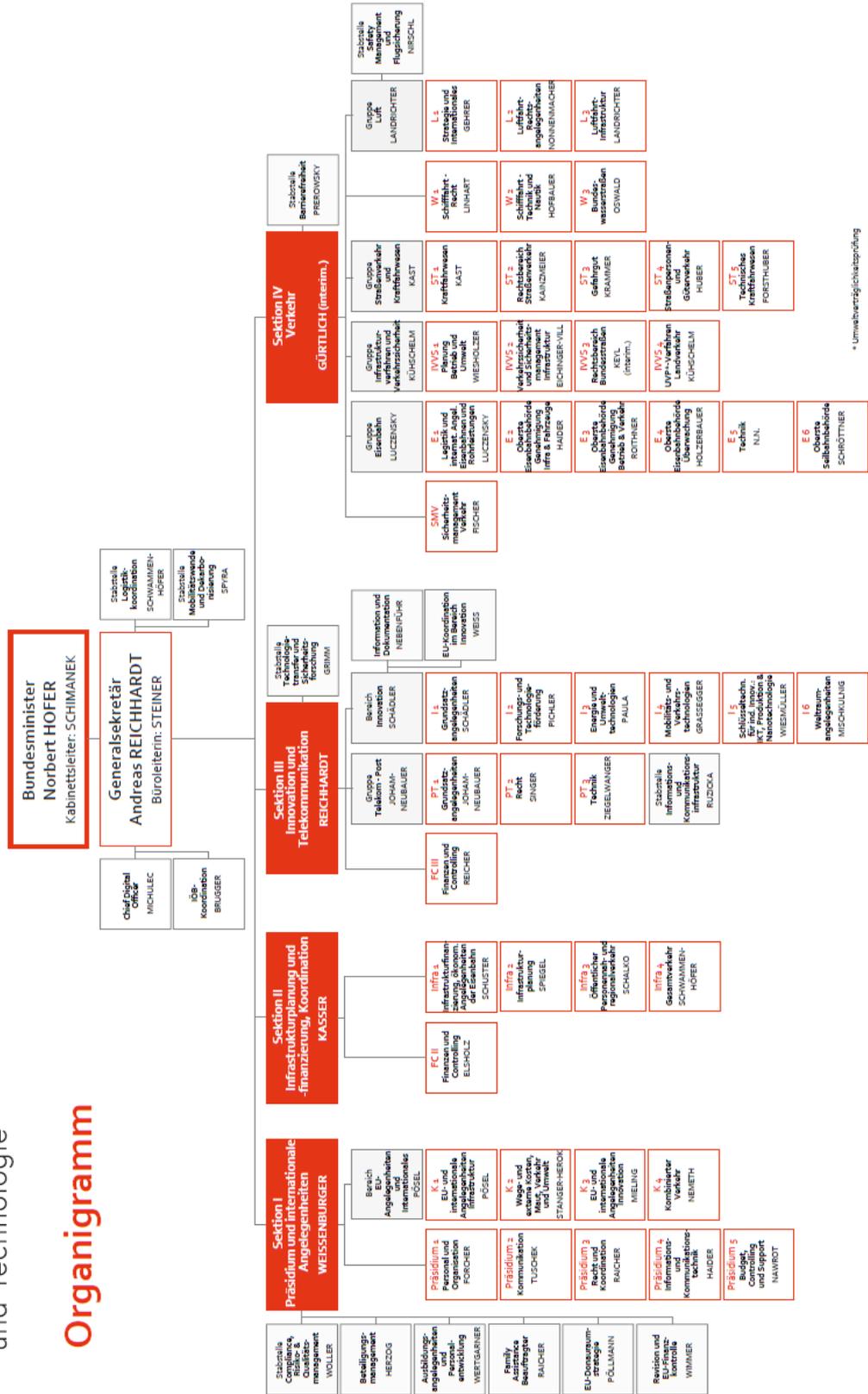
Schwerverletzte nach Kategorie der beteiligten Personen:



Year	Passengers	Employees	Level crossing users	Unauthorised persons	Others	Total
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
2018	7	4	28	6	0	45

11.2 Organigramm des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie

Bundesministerium Verkehr, Innovation und Technologie Organigramm



11.3 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 technischen 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.

11.4 Liste der Eisenbahnunternehmen, die 2018 über eine vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie erteilte aufrechte Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung verfügt haben

- Bayerische Oberlandbahn GmbH
- Cargo Service GmbH
- Cargo-Center-Graz Betriebsgesellschaft m.b.H. & Co KG
- ČD Cargo, a.s.
- City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H.
- DB Cargo Aktiengesellschaft
- DB Fernverkehr Aktiengesellschaft
- DB Regio Aktiengesellschaft
- ecco-rail GmbH
- FLOYD Szolgáltató Zártkörűen Működő Részvénytársaság
- FOXrail Zártkörűen Működő Részvénytársaság
- Franz Plasser Dienstleistungsgesellschaft m.b.H.
- GEVD Gesellschaft für Eisenbahnverkehrsdienstleistungen mbH
- Grampetcargo Austria GmbH
- Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH
- Land Steiermark/Steiermärkische Landesbahnen
- Lineas S.A.
- Lokomotion Austria Gesellschaft für Schienentraction mbH
- Lokomotion Gesellschaft für Schienentraction mbH
- LTE Logistik- und Transport-GmbH
- METRANS Railprofi Austria GmbH
- MEV Independent Railway Services GmbH
- MMV-Rail Austria Ges.m.b.H.
- Montafonerbahn Aktiengesellschaft
- ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft
- ÖBB-Personenverkehr Aktiengesellschaft
- ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH
- ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH
- PKP CARGO SPÓŁKA AKCYJNA
- PORR AUSTRIARAIL GmbH
- Raaberbahn Cargo GmbH
- Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn Aktiengesellschaft
- Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft

- Railtrans International, a.s.
- Retrack GmbH & Co. KG
- Rhomberg Bahntechnik GmbH
- RTB CARGO AUSTRIA GmbH
- RTS Rail Transport Service GmbH
- Safety4you Baustellenlogistik GmbH
- Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation
- Steiermarkbahn Transport und Logistik GmbH
- Steiermarkbahn und Bus GmbH
- Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m.b.H.
- SŽ Tovorni promet d.o.o
- Transalpin Eisenbahn AG
- TX Logistik Austria GmbH
- Walser Eisenbahn GmbH
- WESTbahn Management GmbH
- Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH
- WIENER LOKALBAHNEN GmbH

11.5 Liste der Eisenbahnunternehmen, denen vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Jahr 2018 eine neue, erneuerte oder aktualisierte bzw. geänderte Sicherheitsbescheinigung erteilt wurde

Eisenbahnunternehmen	Angaben zur Bescheinigung	Teil A Teil B
SŽ Tovorni promet d.o.o	erneuerte Bescheinigung	Teil B
Safety4you Baustellenlogistik GmbH	erneuerte Bescheinigung	Teil A Teil B
Grampetcargo Austria GmbH	aktualisierte bzw. geänderte Bescheinigung	Teil A Teil B
Steiermarkbahn und Bus GmbH	neue Bescheinigung	Teil A Teil B
Lineas S.A.	neue Bescheinigung; aktualisierte bzw. geänderte Bescheinigung	Teil B
Railtrans International, a.s.	neue Bescheinigung	Teil B
GEVD Gesellschaft für Eisenbahnverkehrsleistungen mbH	erneuerte Bescheinigung	Teil B
Steiermarkbahn Transport und Logistik GmbH	aktualisiert bzw. geänderte Bescheinigung	Teil A Teil B
Retrack GmbH & Co. KG	neue Bescheinigung	Teil B
METRANS Railprofi Austria GmbH	neue Bescheinigung erneuerte Bescheinigung	Teil B
LTE Logistik- und Transport-GmbH	aktualisiert bzw. geänderte Bescheinigung	Teil A Teil B
FOXrail Zártkörűen Működő Részvénytársaság	neue Bescheinigung	Teil B
Lokomotion Austria Gesellschaft für Schienentraktion mbH	neue Bescheinigung	Teil A Teil B

11.6 Liste der Eisenbahnunternehmen, denen vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Jahr 2018 eine neue, erneuerte oder aktualisierte bzw. geänderte Sicherheitsgenehmigung erteilt wurde

Eisenbahnunternehmen	Angaben zur Genehmigung
Land Steiermark Steiermärkische Landesbahnen	erneuerte Genehmigung
Land Steiermark Steiermärkische Landesbahnen	aktualisierte bzw. geänderte Genehmigung
Cargo-Center-Graz Betriebsgesellschaft m.b.H. & Co KG	erneuerte Genehmigung

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, 2019

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 Bundesministers 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 Rechtsprechung der unabhängigen Gerichte keinesfalls vorgeifen.

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 21 00

e4@bmvit.gv.at

bmvit.gv.at