

Österreich

Jahresbericht 2009 der nationalen Sicherheitsbehörde für das Bezugsjahr 2008

gemäß Art. 18 der Richtlinie 2004/49/EG vom 29. April 2004, Abl. Nr. L 164 vom 30. April 2004
„Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit“ zuletzt geändert durch 2008/110/EG vom 16.
Dezember 2008, Abl. Nr. L 345 vom 23. Dezember 2008 umgesetzt in § 13a Eisenbahngesetz
1957 (EisbG), BGBl. Nr. 60/1957, i. d. F. BGBl. I Nr. 125/2006

Inhaltsverzeichnis:

A.1. Umfang des Berichts.....	1
A.2. Summary.....	1
B. Einleitung	3
1. Einleitung zum Bericht.....	3
2. Informationen zur Struktur des Eisenbahnnetzes	5
3. Zusammenfassung – Allgemeine Trendanalyse	5
1. Einleitung zur Organisation	6
2. Organigramme	9
D. Entwicklung der Eisenbahnsicherheit.....	10
1. Initiativen zur Erhaltung bzw. Verbesserung der Sicherheit.....	10
2. Detaillierte Analyse der Datentrends.....	16
3. Ergebnisse von Sicherheitsempfehlungen	17
E. Wichtige Änderungen von Gesetzen und Vorschriften	17
F. Entwicklung der Sicherheitsbescheinigung und -genehmigung	18
1. Nationale Gesetzgebung – Starttermine – Verfügbarkeit.....	18
2. Numerische Daten.....	20
3. Verfahrenstechnische Aspekte.....	20
G. Überwachung von Eisenbahnunternehmen und Fahrwegbetreibern	25
1. Beschreibung der Maßnahmen zur Überwachung von Eisenbahnunternehmen und Fahrwegbetreibern	25
2. Übermittlung aller jährlich erstellten Sicherheitsberichte der Fahrwegbetreiber und Eisenbahnunternehmen gemäß Artikel 9 Absatz 4 der Sicherheitsrichtlinie unter Einhaltung der gesetzlichen Fristen	25
3. Anzahl der Inspektionen (Ortsaugenscheine) bei den RU/IM für 2008	26
4. Anzahl der Audits bei den RU/IM für 2008	26
5. Zusammenfassung der relevanten Korrekturmaßnahmen/-aktivitäten (z. B. Änderung, Widerruf, Aufhebung, wichtige Warnungen) hinsichtlich der Sicherheitsaspekte im Zuge dieser Audits/Inspektionen	26
6. Beschwerden von IM über RU in Bezug auf die Bedingungen in ihrer Bescheinigung gemäß Teil A/Teil B.....	26
7. Beschwerden von RU über IM in Bezug auf die Bedingungen in ihrer Sicherheitsgenehmigung.....	27
H. Erfahrungen mit der Anwendung der CSM für die Risikoevaluierung und -bewertung	27
I. Anhänge	27
ANHANG A: Informationen zur Struktur des Eisenbahnnetzes.....	28
A.1. Karte des Eisenbahnnetzes	28
A.2. Liste der Eisenbahnunternehmen und Fahrwegbetreiber.....	29
ANHANG B: Organigramm(e) der nationalen Sicherheitsbehörde	31
B.1. Organigramm der nationalen Sicherheitsbehörde Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie	31
B.2. Organigramm Bundesanstalt für Verkehr als Unfalluntersuchungsanstalt des Bundes	34
ANHANG C:CSI-Daten – angewandte Definitionen	35
C.1. CSI-Daten	35
C.2. Im Jahresbericht verwendete Definitionen.....	43

C.3. Abkürzungen.....	46
ANHANG D: Wichtige Änderungen von Gesetzen und Vorschriften.....	47
ANHANG E: Entwicklung der Sicherheitsbescheinigung und -genehmigung – Numerische Daten.....	49
E.1. Sicherheitsbescheinigungen gemäß Richtlinie 2001/14/EG	49
E.2. Sicherheitsbescheinigungen gemäß Richtlinie 2004/49/EG	49
E.3. Sicherheitsgenehmigungen gemäß Richtlinie 2004/49/EG.....	50
E.4. Verfahrenstechnische Aspekte – Sicherheitsbescheinigungen (Teil A).....	51
E.5. Verfahrenstechnische Aspekte – Sicherheitsbescheinigungen (Teil B).....	52
E.6. Verfahrenstechnische Aspekte – Sicherheitsgenehmigungen.....	52

A.1. Umfang des Berichts

Der folgende Jahresbericht im Sinne der Richtlinie 2004/49/EG vom 29. April 2004, Abl Nr. L 164 vom 30. April 2004 zuletzt geändert durch 2008/110/EG vom 16. Dezember 2008, Abl Nr. L 345 vom 23. Dezember 2008 „Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit“ umfasst die Tätigkeiten der nationalen Sicherheitsbehörde in Zusammenhang mit dem Betrieb von Hauptbahnen und vernetzten Nebenbahnen, dem Betrieb von Schienenfahrzeugen auf solchen Eisenbahnen und dem Verkehr auf solchen Eisenbahnen für das Bezugsjahr 2008 in Österreich.

A.2. 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 with a last amendment: BGBl I No. 125/2006. 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 – “Unfalluntersuchungsstelle (UUS)” according to the regulations in the “Unfalluntersuchungsgesetz”, published in “Bundesgesetzblatt (BGBl) I No. 123/2005” 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 UUS.

Safety performance on member state level is controlled on different levels e.g. by approval process of subsystems, maintenance rules, by accident and incident investigation. Railway undertakings and infrastructure managers have to fulfil obligations for periodical checking, reviewing and inspections as well as internal controls. Furthermore safety performance is individually checked on the occasion of certain incidents.

Authorisation of subsystems for putting into service, control of operation of railway undertakings and infrastructure managers, supervising of compliance of technical

equipments, authorisation for bringing into service of new or substantially altered rolling stock and monitoring, promoting and developing the safety regulatory framework are carried out by Federal Ministry of Transport, Innovation and Technology as NSA, notwithstanding the general responsibility of the railway undertakings and infrastructure managers themselves.

The amendment of the Austrian Railway Act came into force with 27. July 2006 and implemented the Safety Directive and the Federal Ministry of Transport, Innovation and Technology with the functions of the national safety authority.

Publication of existing, new or updated national safety rules is managed on the website of the Federal Ministry of Transport, Innovation and Technology which is the NSA (www.bmvit.gv.at/en/verkehr/railway/index.html)

The annual report of the safety authority in Austria concerns its activities in the year 2008 according to the Directive on Safety on the Community's railways (2004/49/EC, "Safety Directive").

The report contains global information on the railway system in Austria shown in Parts A, B and C and also shown in the related annexes.

Safety recommendations as a result of investigation accidents, incidents and near-misses during the reporting year are enumerated in Part D. Concerning the summary of the Common Safety Indicators (CSI) in annex C it should be mentioned that the analysis of the CSI was difficult, because e.g. railway undertakings don't record some Indicators according to the Safety Directive.

The Part E reports important changes in legislation and regulation concerning railway safety in the year 2008.

The development of safety certification and safety authorisation is shown in Part F. The Annex E refers to safety certifications.

A description of results of and experience relating to the supervision of infrastructure managers and railway undertakings is given in chapter G.

B. Einleitung

1. Einleitung zum Bericht

Die nationale Sicherheitsbehörde im Sinne der Eisenbahnsicherheitsrichtlinie wurde eingerichtet, um die Schaffung eines einheitlichen Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft zu unterstützen. Sie wurde mit der Aufgabe betraut, eine einheitliche Sicherheitsordnung für spezialisierte grenzüberschreitende Infrastrukturen zu gewährleisten.

Um die Bewertung in Bezug auf die Verwirklichung der Gemeinsamen Sicherheitsziele (CST) zu erleichtern und die allgemeine Entwicklung der Eisenbahnsicherheit zu verfolgen, tragen die Mitgliedstaaten über die Jahresberichte der Sicherheitsbehörden Informationen über gemeinsame Sicherheitsindikatoren (CSI) zusammen.

Die rechtliche Grundlage für die Erstellung des Jahresberichtes stellt Art. 18 der Richtlinie 2004/49/EG vom 29. April 2004, Abl. Nr. L 164 vom 30. April 2004 in der Fassung 2008/110/EG vom 16. Dezember 2008, Abl. Nr. L345 vom 23. Dezember 2008 „Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit“ zuletzt geändert durch 2008/110/EG vom 16. Dezember 2008, Abl. Nr. L 345 vom 23. Dezember 2008 umgesetzt in § 13a Eisenbahngesetz 1957 (EisbG), BGBl. Nr. 60/1957, i. d. F. BGBl. I Nr. 125/2006 dar:

„Jahresbericht

§ 13a. (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat für jedes Jahr einen Bericht über seine Tätigkeiten im Vorjahr im Zusammenhang mit dem Betrieb von Hauptbahnen und vernetzten Nebenbahnen, dem Betrieb von Schienenfahrzeugen auf solchen Eisenbahnen und dem Verkehr auf solchen Eisenbahnen zu erstellen. Der Jahresbericht ist bis spätestens 30. September des dem Berichtsjahr folgenden Kalenderjahres im Internet auf der Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie zu veröffentlichen und der Europäischen Eisenbahngentur zu übermitteln.

(2) Der Jahresbericht hat folgende Angaben zu enthalten:

- 1. eine Zusammenstellung der gemeinsamen Sicherheitsindikatoren gemäß Anhang I der Richtlinie 2004/49/EG;*
- 2. 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;*
- 3. Entwicklungen im Bereich der Sicherheitsbescheinigung und der Sicherheitsgenehmigung;*
- 4. Ergebnisse und Erfahrungen im Zusammenhang mit der Kontrolle von Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen.*

Der Jahresbericht im Sinne der Richtlinie basiert auf Auswertungen von Daten gemäß § 13a (3) EisbG der Unfalluntersuchungsstelle des Bundes:

§ 13a (3) Die Unfalluntersuchungsstelle (§ 3 Unfalluntersuchungsgesetz, BGBl. I Nr. 123/2005) hat dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie 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.“

sowie auf Auswertungen der Sicherheitsberichte gemäß § 39d EisbG:

Sicherheitsbericht

§ 39d. Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich und Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit Sitz in Österreich haben der Behörde jedes Jahr vor dem 30. Juni einen Sicherheitsbericht vorzulegen, der sich auf das vorangegangene Kalenderjahr bezieht und der Folgendes zu enthalten hat:

- 1. Angaben darüber, wie die unternehmensbezogenen Sicherheitsziele erreicht wurden;*
- 2. die österreichischen und die gemeinsamen Sicherheitsindikatoren, soweit sie für das jeweilige Eisenbahnunternehmen von Belang sind;*
- 3. die Ergebnisse interner Sicherheitsprüfungen;*
- 4. 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.*

Die Erstellung des Jahresberichtes erfolgte auf Basis der Dokumente der Europäischen Eisenbahnagentur:

- Template - Structure for the content of the NSA Annual safety Report
- Guideline for the use of the template - Structure for the content of the NSA Annual safety Report

2. Informationen zur Struktur des Eisenbahnnetzes

- Karte des Eisenbahnnetzes siehe Anhang A.1
- Liste der Eisenbahnunternehmen (Railway Undertakings, RU) und Fahrwegbetreiber (Infrastructure Managers, IM) siehe Anhang A.2

3. Zusammenfassung – Allgemeine Trendanalyse

Im Folgenden wird die Entwicklung der Gemeinsamen Sicherheitsindikatoren bezogen auf die Jahre 2006 bis 2008 soweit dies aufgrund der vorhandenen Daten möglich ist zusammenfassend dargestellt.

Die Datenerhebung gemäß den gemeinsamen Sicherheitsindikatoren (CSI) gestaltete sich zum Teil schwierig. Vielfach wurden die Indikatoren beispielsweise in Bezug auf die Unfallfolgen (Kosten, Zeitaufwand) von den Unternehmen nicht im Sinne der Richtlinie erfasst oder es erfolgte noch keine eindeutige Unterscheidung der zu erfassenden Daten. Entsprechende Hinweise finden sich bei den jeweiligen Tabellen in Anhang C.1

Im Jahr 2008 wurden im Anwendungsbereich der Sicherheitsrichtlinie 97 schwere Unfälle gemeldet. Im Vergleich zu den Vorjahren (2006: 106 und 2007: 104) weist dies eine leicht fallende Tendenz auf.

Die Gesamtanzahl der Schwerverletzten im Jahr 2008 fiel gegenüber dem Jahr 2007 von 60 auf 53, die Anzahl der Getöteten fiel von 52 im Jahr 2007 auf 39 im Jahr 2008. Wie auch in den Bezugsjahren davor bilden die Kategorien Benutzer von Bahnübergängen und Unbefugte auf Eisenbahnanlagen die größten Bestandteile der Schwerverletzten und Getöteten.

Die Daten zu den einzelnen CSIs für die Bezugsjahre 2006 bis 2008 finden sich in Anhang C.1.

C. Organisation

1. Einleitung zur Organisation

Nationale Sicherheitsbehörde bezogen auf Sicherheitsgenehmigung und Sicherheitsbescheinigung im Jahr 2008:

(für Eisenbahninfrastrukturunternehmen von Hauptbahnen und Eisenbahnverkehrsunternehmen, die zum Eisenbahnverkehr auf Hauptbahnen und vernetzten Nebenbahnen berechtigt sind):

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT)
Sektion IV
Radetzkystraße 2,
A-1030 Wien
Tel.: +43-1-71162-652800
Fax: +43-1-71162-652899
Email: iv-sl@bmvit.gv.at
Web: www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn

Die genauen weiteren Zuständigkeitsbestimmungen des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie als Behörde finden sich in § 12 (3) EisbG.

weitere Sicherheitsbehörden:

(für Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die nur vernetzte Nebenbahnen betreiben ist jeweils der örtlich zuständige Landeshauptmann der neun Bundesländer Behörde):

Landeshauptmann von Burgenland,
Landhaus,
A-7000 Eisenstadt

Landeshauptmann von Kärnten,
Arnulfplatz 1,
A- 9021 Klagenfurt

Landeshauptmann von Niederösterreich,
Landhausplatz 1,
A-3109 St. Pölten

Landeshauptmann von Oberösterreich,
Klosterstraße 7,
A- 4020 Linz

Landeshauptmann von Salzburg,
Chiemseehof,
A-5010 Salzburg

Landeshauptmann der Steiermark,
Burg,
A-8011 Graz

Landeshauptmann von Tirol,
Landhaus,
A-6020 Innsbruck

Landeshauptmann von Vorarlberg,
Landhaus,
A-6900 Bregenz

Landeshauptmann von Wien,
Rathaus,
A-1082 Wien

Die genauen weiteren Zuständigkeitsbestimmungen des Landeshauptmannes als Behörde
finden sich in § 12 (2) EisbG.

Arbeitsaufsichtsbehörde:

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT)
Sektion IV / Gruppe Verkehrs-Arbeitsinspektorat
Radetzkystraße 2,
A-1030 Wien
Tel.: +43-1-71162-654500
Fax: +43-1-71162-654499
Email: v1@bmvit.gv.at
Web: www.bmvit.gv.at/vai

Unfalluntersuchungsstelle des Bundes:

Im Sinne der Vorgaben der Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 ("Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit") wurde für die unabhängige Untersuchung von Unfällen und Störungen im Eisenbahnbetrieb der Fachbereich Schiene in der Unfalluntersuchungsstelle des Bundes eingerichtet (Organigramm siehe Anhang B.2):

Bundesanstalt für Verkehr
Unfalluntersuchung Fachbereich Schiene
Lohnergasse 9
A-1210 Wien
Tel.: +43-1-27760-7500
Fax: +43-1-27760-9298
Email: uus-schiene@bmvit.gv.at
Web: versa.bmvit.gv.at

Die rechtlichen Grundlagen sind im Unfalluntersuchungsgesetz (BGBl. I Nr. 123/2005) und in der MeldeVO-Eisb 2006 (BGBl. II Nr. 279/2006) enthalten.

Die Meldeverordnung regelt:

§ 1. ... den Umfang und die Form der Meldungen von Unfällen und Störungen, die beim Betrieb einer Haupt- und Nebenbahn (§ 4 Eisenbahngesetz 1957, BGBl. Nr. 60), einer Anschlussbahn (§ 7 Eisenbahngesetz 1957, BGBl. Nr. 60) und einer Straßenbahn, die ausschließlich auf einem eigenen Bahnkörper verkehrt, wie Untergrundbahnen (§ 5 Abs. 1 Z 2, Eisenbahngesetz 1957, BGBl. Nr. 60), sowie beim Betrieb von Schienenfahrzeugen auf solchen Eisenbahnen, auftreten.

Schienenregulator:

Schienen-Control Kommission (SCK),
Schienen-Control, Österreichische Gesellschaft für
Schienenverkehrsmarktregulierung mbH (SCG)
Frankenberggasse 9/5
A-1040 Wien
Tel.: +43-1-5050707-0
Fax: +43-1-5050707-17
Email: office@scg.gv.at
Web: www.scg.gv.at

Die SCG ist der österreichische Schienenregulator gemäß Richtlinie 2001/14 Art. 20 und wurde im Jahr 1999 im EisbG eingerichtet.

2. Organigramme

Die Organisation der nationalen Sicherheitsbehörde Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie ist in Anhang B.1. dargestellt.

Innerhalb der Bundesanstalt für Verkehr ergab sich im Bezugsjahr 2008 keine organisatorische Änderung.

D. Entwicklung der Eisenbahnsicherheit

1. Initiativen zur Erhaltung bzw. Verbesserung der Sicherheit

Im Folgenden sind die wichtigsten, im Berichtsjahr 2008 ausgesprochenen Sicherheitsempfehlungen¹ angeführt:

Tabelle D.1.1 – Sicherheitsempfehlungen aufgrund eines Unfalls/Anzeichens für Unfälle

Unfälle/Anzeichen für Unfälle, die zu dieser Maßnahme geführt haben			Sicherheitsempfehlung ¹⁾
Datum	Ort	Beschreibung des Vorfalls	
31.03.07	Wien, Südbahnhof	Kollision zwischen zwei Vershubfahrten	<ul style="list-style-type: none"> Gemäß der ÖBB VD V3§14 wird die Zustimmung zur Fahrt mündlich (fernmündlich) oder durch Signal („Verschubverbot aufgehoben“ oder „Fahrverbot aufgehoben“) erteilt. Wird die Zustimmung mündlich erteilt, so muss die Stelle bis zu der gefahren werden darf angegeben werden. Bei geschobenen Vershubteilen sollte dem für die Signalbeachtung zuständigen Mitarbeiter die Stelle bis zu der gefahren werden darf immer angegeben werden, auch wenn die Zustimmung durch Signal („Verschubverbot aufgehoben“ oder „Fahrverbot aufgehoben“) erfolgt. Diese Zielangabe dient als unterstützende Information und erleichtert auch das Abschätzen der Entfernung für das Heransprechen. Weiters soll damit auch dem längeren Anhalteweg eines geschobenen Vershubteils aufgrund der verlängerten Reaktionszeit durch Signalübermittlung vom Mitarbeiter an der Spitze zum Tzfz bzw. V-Tzfz entgegengewirkt werden, wenn auf ein „Verschubverbot“ zeigendes Signal geschoben wird. Da diese Information keine Vershubwegfreimeldung darstellt, wird im gesamten Vershubweg nach den grundsätzlichen Bestimmungen der Betriebsvorschrift auf Sicht gefahren. im §14(1) der ÖBB DV V3 ist geregelt, dass sich der Vershubleister mit dem örtlich zuständigen Weichen/Signalbediener über die bevorstehenden Vershubfahrten verständigt. Werden dem Vershubleister Vershubwege bekannt gegeben, sind diese zwingend einzuhalten. Die Bekanntgabe eines Vershubweges ist jedoch nicht zwingend vorgeschrieben. Der §14(3)a sieht vor, dass die Zustimmung zur Fahrt erst erteilt werden darf, wenn der bekannt gegebene Vershubweg richtig eingestellt ist. Es ist zu klären, wie die Zustimmung zu erteilen ist, wenn keine Vershubwege bekannt gegeben werden.

¹⁾ es wurden die für den Berichtszeitpunkt vorliegenden Sicherheitsempfehlungen der UUS angeführt, welche jedoch noch nicht die beschlossenen Sicherheitsmaßnahmen darstellen.

Unfälle/Anzeichen für Unfälle, die zu dieser Maßnahme geführt haben			Sicherheitsempfehlung ¹⁾
Datum	Ort	Beschreibung des Vorfalls	
			<ul style="list-style-type: none"> Die fehlenden Aufzeichnungen aus der Sprachspeichereinrichtung sowie dem Betriebsablaufprotokoll blieben für die Feststellung der Unfallursache in diesem Fall von geringer Bedeutung, da die Aussagen der Beteiligten nicht divergierten. Das Fehlen derartiger Aufzeichnungen muss in Zukunft unter allen Umständen vermieden werden, da diese Daten in den meisten Fällen zur Feststellung des Herganges sowie der Unfallursache unerlässlich sind. Die laufende Überprüfung und Instandhaltung von bestehenden Sprachspeichereinrichtungen, auch wenn diese keine Voraussetzung für die Betriebsbewilligung sind, wird empfohlen. Im Besonderen sollten die Mindestanforderungen von Sprachspeichereinrichtungen bei der Betriebsbewilligung von Neuanlagen festgelegt werden.
02.08.07	Wien, Matzleinsdorf	Entgleisung des Z54093	<ul style="list-style-type: none"> Einsatz von nachweislich rissgeprüften Drehgestellen, insbesondere bei Wagen mit Drehgestellen der Bauart wie bei den Wagen 33 87 785 3 603-1. Einführung einer nutzungsbezogenen Wagenüberprüfung, angepasst auf das Fahrzeugalter wie z.B. Verkürzung der Revisionsfristen <ul style="list-style-type: none"> - ab einem Fahrzeugalter von 30 Jahren und - einer Laufleistung ab 10 000 km/Jahr. Einführung eines Sicherheitschecks bei der Durchführung von außerplanmäßigen Instandhaltungen, Derzeit werden nur die Schäden gemäß Schadensprotokoll behoben. Prüfung, ob eine normative Grundlage zur Berücksichtigung des Korrekturkoeffizient κ (gemäß Merkblatt UIC 544-1), bei der Ermittlung der Bremsleistung für Güterzüge mit Längen > 500 m (Stand der Technik, jedoch nicht unfallkausal) erforderlich ist.
09.09.07	Wien, Donaukai	Entgleisung des Z41328	<ul style="list-style-type: none"> 10-achsige RoLa-Wagen der CFR (Nr.: 81 53 498 3 000 bis 159), welche mit konstruktionsgleichen Federträgern ausgerüstet sind (wie die bei den ÖBB-Technische Services GmbH, Werk Knittelfeld untersuchten), erst nach einem Tausch der Federträger. wie bei RoLa-Wagen der RCA bereits eingebaut, einsetzen. Um eine Überschreitung der höchstzulässigen Zuladung der RoLa-Wagen zu vermeiden bzw. durch unrichtige Gewichtsangaben fehlerhafte Zugdaten zu erzeugen (z.B.: Bremsausmaß), sind sämtliche LKW vor Verladung (auch bei Verladung außerhalb Österreichs) zu verwiegen. Unregelmäßigkeiten sind zu erfassen und Maßnahmen zu setzen. Es ist sicherzustellen, dass bei der Anbringung des Zeichen „ÖBB“ an Fahrzeugen, die Genehmigungsunterlagen zum Verkehr auf den Strecken der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG nachweislich vorliegen. Überprüfung von Wagen, die im Vereinbarungsrastrer das Zeichen „ÖBB“ tragen, ob für diese auch die erforderlichen behördlichen Genehmigungen vorliegen. Im Zusammenhang mit den Anschriften am Fahrzeug ist zu überprüfen, inwieweit die Bestimmungen des ABB bzw. der

Unfälle/Anzeichen für Unfälle, die zu dieser Maßnahme geführt haben			Sicherheitsempfehlung ¹⁾
Datum	Ort	Beschreibung des Vorfalls	
			<p>ÖBB-ZSB 31 in Hinblick auf die Eintragung „ÖBB“ im Vereinbarungsraaster als „übernehmende Bahnen“ IM oder unterschiedliche EVU betreffen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Es ist sicherzustellen, dass die notwendigen Genehmigungsunterlagen für Wagen, die auf einer Infrastruktur zugelassen sind in entsprechender Form aufgelegt und unverzüglich abrufbar sind, daher wird die Implementierung eines nationalen Fahrzeugregisters vorgeschlagen.
12.10.07	Nieder-österreich, Götzendorf	Kollision Z2699 mit Personengruppe	<ul style="list-style-type: none"> • nach Arbeiten an einem PZB Gleismagneten muss dessen Funktionalität und ordnungsgemäße Montage sichergestellt bleiben, da diese sicherungstechnische Einrichtung einen wesentlichen Beitrag zur Sicherung darstellt. Deshalb muss durch die ÖBB Infrastruktur Betrieb AG mittels Arbeits- bzw. Verfahrensanweisungen sichergestellt werden, dass nach jeglichen Arbeiten an PZB Einrichtungen die Funktionalität und ordnungsgemäße Montage durch einen dementsprechenden ausgebildeten Techniker vor Aufnahme des Betriebes bzw. der Aufhebung einer Gleissperre überprüft wird. • Nachhaltige Information und Unterweisung aller betroffenen Mitarbeiter der ISC der ÖBB Infrastruktur Betrieb AG über die erforderlichen Schutzmaßnahmen für Arbeiten im Gleisbereich, im Rahmen der periodischen Schulungen die gemäß den Bestimmungen der EisenbahnArbeitnehmerInnenschutzverordnung abgehalten werden. In weiterer Folge sollte die Einhaltung der Schutzmaßnahmen durch das Eisenbahnunternehmen bzw. durch die zuständige Arbeitsaufsichtsbehörde stichprobenartig überprüft werden. Unregelmäßigkeiten sind zu erfassen und entsprechende Maßnahmen zu setzen.
17.11.07	Niederösterreich	Verletzung von Riesenden im Z2715 VT 5022 008-6	<ul style="list-style-type: none"> • Weiterer Einsatz der Treibwagen Reihe 5022 wenn sichergestellt ist, dass die verwendeten Mittel der Brandbekämpfungsanlage keinerlei Schädigung von Personen (Reisende und Eisenbahnpersonal) bewirken
19.11.07	Wien, Hütteldorf	Entgleisung des Z96116	<ul style="list-style-type: none"> • Prüfung aller Kuppelstangen bezüglich Eignung, Zulassung und wiederkehrende Überprüfung. • Anwendung des ÖBB-DB 610 auch für Fahrten des ÖBB-Hilfszuges. • Ergreifung von Maßnahmen, dass hinkünftig die Daten der Registriereinrichtungen der Tfz der Reihe 2068 mit Ordnungsnummer 001 bis 005 ausgelesen werden könne.
14.12.07	Kärnten, zwischen Görttschach-Förolach und Hermagor	Zusammenprall des Z4803 mit PKW auf EK	<ul style="list-style-type: none"> • Die Eisenbahnkreuzung im km 24,336 der ÖBB-Strecke 45101 Arnoldstein – Kötschach-Mauthen ist bis zur Erfüllung der Maßnahmen und Auflagen der Sachverständigen gemäß EKVO, § 6 durch Andreaskreuze und Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus in beiden Fahrtrichtungen zu sichern. • Infolge der Einschaltung im Verzeichnis über Besonderheiten und Langsamfahrstellen (LA Süd 12/08) sind Maßnahmen zur Verständigung der Triebfahrzeugführer erforderlich (Maßnahmen: ÖBB Infrastruktur Betrieb AG).

Unfälle/Anzeichen für Unfälle, die zu dieser Maßnahme geführt haben			Sicherheitsempfehlung ¹⁾
Datum	Ort	Beschreibung des Vorfalls	
			<ul style="list-style-type: none"> Für eine Sicherung der gegenständlichen EK gemäß EKVO, § 4, für Züge in Fahrtrichtung 2 empfehlen wir die Überprüfung des erforderlichen Sichtraumes jahreszeitbedingt im vorgesehenen Zeitraum (Maßnahmen durch die ÖBB Infrastruktur Bau AG, die die Prüfungsergebnisse dem Amt der Kärntner Landesregierung weiterleitet).
27.12.07	Kärnten, Rattendorf-Jenig	Entgleisung des Z4824	<ul style="list-style-type: none"> Überprüfung der Bestimmungen des § 12 Pkt. 4 der ZSB 5 der ÖBB, in Hinblick auf Anwendbarkeit in der Praxis, wobei insbesondere darauf einzugehen wäre, wie die augenscheinliche Prüfung des guten Anliegens der Zungen- an die Backenschiene durch den Tzfz durchzuführen ist (Art und Umfang der Prüfung, Standort für die Prüfung), oder das Anlegen eines Handverschlusses vor dem Befahren einer Weiche bei erloschenem Weichenüberwachungssignal zwingend vorgeschrieben wird. Erstellung einer Checkliste mit den notwendigen Parametern für die Prüfung einer Rückfallweiche bei erloschenem Weichenüberwachungssignals (gemäß § 12 Pkt. 4 ÖBB ZSB 5), welche dem Tzfz mit den erforderlichen Unterlagen für die Fahrt auszufolgen ist.
07.02.08	Kärnten, Klagenfurt	Gefährdung von Personen durch Zugfahrt auf ungesicherter EK	<ul style="list-style-type: none"> Sensibilisierung der betroffenen Mitarbeiter durch entsprechende österreichweit geltende Maßnahmen (z.B. durch Anweisung, Schulung, ...). Überprüfung ob schaltungstechnische Maßnahmen an der EKSA (Impulsdehnungsbaugruppe mit Unwirksamkeitsrelais „U11“ und „U12“) die Funktionsicherheit der Anlage erhöhen. Überprüfung ob eine Anpassung der DV S59, insbesondere § 16 Abs. 4 zur sicheren Verständigung des Instandhalters (IS) über Fehlermeldungen erforderlich ist. Überprüfung der Funktionen (Logik zwischen EKSA u. ESTW) ob, <ul style="list-style-type: none"> die Funktionsweise verbessert werden kann beim Auftreten eines fehlerhaften Daueranzuges („Pickenbleiben“) der Unwirksamkeitskontakte (ID Relais) in der Impulsdehnungsgruppen ID, des ESTW signalmäßig einen „Freibegriff“ generieren darf. Überprüfung, ob automatisierte betriebliche Maßnahmen durch das ESTW, beim Auftreten von Einzel- und Doppelfehler erforderlich sind (z.B.: Reduktion der signalisierten Geschwindigkeit) Überprüfung welche technischen und/oder organisatorischen Einrichtungen und normativen Vorgaben für die sichere Verständigung des Instandhalters (IS) erforderlich sind, wenn sich die Stellbereiche der Bediener (Fdl) z.B. durch den Einsatz von Betriebsfernsteuerzentralen (BFZ) vergrößern. Überprüfung, ob die Aufsicht, durch unmittelbare Führungskräfte aus der Region (z.B. örtlich zuständiger Betriebsmanager, ...) und Mitarbeiter der Rail-Net-Safety Gruppe (sechs Personen für das gesamte Netz der ÖBB), ausreichend ist.
24.03.08	Steiermark,	Entgleisung	<ul style="list-style-type: none"> Überprüfung der Schienenbefestigung der Bauart, wie bei Gleis

Unfälle/Anzeichen für Unfälle, die zu dieser Maßnahme geführt haben			Sicherheitsempfehlung ¹⁾
Datum	Ort	Beschreibung des Vorfalls	
	Leoben Donawitz	des Z47490	<p>16 im Bf Leoben Donawitz verwendet, auf allen Strecken der ÖBB Infrastruktur Betrieb AG mit ähnlichen Einsatzkriterien.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Überprüfung der betrieblichen Unterlagen über die km-Angabe des Bf Leoben Donawitz (Vergleich ÖBB-Bsb, -VzG und – Buchfahrplan). • Schulungen der Mitarbeiter bei der Erstellung der Zugdaten, insbesondere beim Fahrtrichtungswechsel („Stürzen“). • Überprüfung der Rundungsbestimmungen bei der automatisierten Bremsberechnung (mathematische Rundung gemäß ÖBB-DV V3, § 28 Abs. 6). • Überprüfung, ob für internationale Güterzüge das erforderliche Bremsausmaß gemäß dem Merkblatt UIC 521 eingehalten werden soll. • Schulung der Tzfz in Bezug auf Einhaltung der signalisierten Geschwindigkeiten insbesondere auf Schädigung von Fahrzeugen und Infrastruktur. • Stichprobenartige Überprüfung der Einhaltung der zulässigen Fahrgeschwindigkeit durch Auswertung der Registriereinrichtung der Tzfz. • Stichprobenartige Überprüfung der Einhaltung der zulässigen Fahrgeschwindigkeit durch externe Messung z.B. mittels Radargeräten. • Überprüfung, ob durch Verbesserung der Trassierung der Infrastruktur eine ökonomische Fahrweise ein Energiepotential enthält (Einbau von Weichen, die eine signalisierte Einfahrt auf Gleis 16 beim ES „A“ mit „FREI MIT 60 km/h“ ermöglicht). • Überprüfung der Bestimmungen der ÖBB-DV V3, 14. Änderung, § 27 Abs. 2, Tabelle, Weiser 6) in Bezug auf nicht personenbefördernde Züge aus einheitlichen Wagenmaterial. Die Definition „aus einheitlichem Wagenmaterial“ legt vollständig leere oder vollständig beladene Züge bestehend aus Drehgestellwagen mit gleichen Gattungsbuchstaben fest. Bei Anwendung des derzeitigen Regelwerks für solche Züge werden die Wagen einheitlich, jedoch je nach Reihung im Zugverband zeitverzögert gebremst. Dadurch entsteht ein Kraftniveau im Zugverband in Wellenform, mit maximalen Kraftspitzen in Längsrichtung des Inertialsystems Zug. Diese Kraftspitzen bewirken, je nach Richtung: <ul style="list-style-type: none"> - hohe Druckkräfte die zu Überpufferungen und Entgleisungen - hohe Zugkräfte die zu Zugtrennungen führen können. Diese Kraftspitzen steigern sich mit zunehmender Zuglänge und mit zunehmender Bremswirkung (Betriebsbremsung – Schnellbremsung). Ausgenommen davon sind Züge mit elektropneumatischer Ansteuerung der Bremsen (ep). Die Bestimmungen der ÖBB-DV V3, 14. Änderung § 27 Abs. 2, Tabelle, Weiser 6) sollte deshalb aufgehoben werden.
27.06.08	Wien, Schedifka-platz	Entgleisung des Z197	<ul style="list-style-type: none"> • Ultraschallprüfung aller Radsatzwellen der Triebwagen Reihe 100, insbesondere im Bereich des Radsatzlagers (durch die WLB wurde die Ultraschallprüfung bereits eingeleitet und bis zum Abschluss dieser v_{max} = 60 km/h für die TW Reihe 100

Unfälle/Anzeichen für Unfälle, die zu dieser Maßnahme geführt haben			Sicherheitsempfehlung ¹⁾
Datum	Ort	Beschreibung des Vorfalls	
			<p>verfügt).</p> <ul style="list-style-type: none"> Überprüfung des angewendeten Verfahrens der Ultraschallüberprüfung bei TW der Reihe 100 auf Grund der behördlichen Verfügung, GZ. BMVIT-250.000/0001-IV/SCH4/2007 vom 23. Mai 2007 betreffend die Anwendung der mechanischen Ultraschallmessung für Radsätze von Güter- oder Reisezugwagen.
06.08.08	Burgenland, Szentgotthárd	Unerlaubtes Einlassen des Lz 88013 in besetzten Gleisabschnitt	<ul style="list-style-type: none"> Es ist so rasch als möglich eine technische Folge- und Gegenzugsicherung zwischen dem Bf Jennersdorf und dem Bf Szentgotthárd einzurichten (Siehe auch Vorfall „Gegenfahrt des Z44364 mit Lz 88030“ vom 13. November 2007).
16.10.08	Oberösterreich, Wels	Tötung einer Person durch Berührung der Oberleitung	<ul style="list-style-type: none"> Gemäß EisebG 1957, § 47 Abs. 1 ist das Betreten von Eisenbahnanlagen, mit Ausnahme der hierfür bestimmten Stellen, nur mit einer vom Eisenbahnunternehmen ausgestellten Erlaubniskarte gestattet. Überprüfung, ob die Ausgabe der Erlaubniskarte erst dann erfolgen darf, wenn sichergestellt ist, dass die betroffene Person nachweislich die erforderliche Unterweisung erhalten hat (Anpassung der einschlägigen Regelwerke wie z.B.: ÖBB-ZSB 10 und Anweisung „Erlaubniskarten“ der ÖBB Infrastruktur Betrieb AG). Unterweisung der betroffenen Mitarbeiter (von Fremdfirmen) gemäß ASchG, § 14, insbesondere über die Gefahren des Bahnbetriebes.
07.11.08	Salzburg, Kuchl	Tötung eines jugendlichen Fahrgastes	<ul style="list-style-type: none"> Überprüfung, ob im Zusammenhang mit dem Gleismittenabstand, die Anbringung eines Zaunes zwischen den Gleisen ein Überschreiten der Gleise verhindert. Überprüfung, ob bei Aus- und Neubaustrecken durch bauliche Maßnahmen wie z.B. Mittelbahnsteige (ohne schienengleiche Zugänge) in Verbindung mit Lärmschutzwänden oder andere Abgrenzungen jeweils rechts und links der Bahn ein Betreten der Gleisanlagen verhindert. Überprüfen, ob die Anbringung von Verbotsschildern und der Anschrift „Überschreiten der Gleise bei Lebensgefahr verboten“ zwischen den Gleisen unter Berücksichtigung des Gleismittenabstandes möglich ist. Überprüfung, ob die angebrachten Verbotsschilder der Kennzeichnungsverordnung BGBl. II, Nr. 101, Anhang 1, Verbotsschilder „Zutritt für Unbefugte verboten“ entsprechen. Anbringen des fehlenden Verbotsschilders am Ende des Bahnsteigs 2 in Fahrtrichtung 1. Österreichweite stichprobenartige Kontrollen in Zusammenarbeit mit der Exekutive, insbesondere an Schulstandorten.
17.11.08	Niederösterreich, Unter Purkersdorf	Entgleisung des Z47107	<ul style="list-style-type: none"> Sicherstellung dass der Verladetarif gemäß RIV, Anlage 2, Band 1, Punkt 3.3 „Lastverteilung zwischen den Rädern eines Radsatzes 1,25 : 1“ und die Bestimmungen für Schüttgut Punkt. 5.3.1 eingehalten werden. Sicherstellung, dass die Angaben der Wagenlisten der

Unfälle/Anzeichen für Unfälle, die zu dieser Maßnahme geführt haben			Sicherheitsempfehlung ¹⁾
Datum	Ort	Beschreibung des Vorfalls	
			tatsächlichen Wagenreihung entspricht und die Bremsstellung der Wagen den Bestimmungen der ÖBB-DV V3 („Betriebsvorschrift“), § 27 Abs. 2 entsprechen.
01.12.08	Niederösterreich, Wiener Neudorf	Zusammenprall des Z149 mit PKW auf EK	<ul style="list-style-type: none"> Bahn- und straßenseitige Überprüfung der EK km 13,265 der WLB-Strecke 1. Dies umfasst insbesondere die Evaluierung des Bescheides (aus 1996) in Bezug auf derzeit geltende Bestimmungen wie zum Beispiel: <ul style="list-style-type: none"> Die Art der Sicherung (z.B. bescheidgemäß ausgeführt, vorhandene Sicherung unter Berücksichtigung bestehender Verkehrsverhältnisse sowie möglicher geänderter Parameter wie Zug- und Straßenfahrzeugfrequenz, Abhängigkeit der nahe gelegenen durch Lichtzeichen geregelten Kreuzung, udgl.). Die Situierung der technischen Einrichtungen und Straßenverkehrszeichen bzw. Signale (z.B. Aufstellungspunkte, Sichtbarkeit der Einrichtungen, Anbringung von Baken gemäß StVO, § 50 Gefahrenzeichen, Abs. 6c, udgl.). Platzierung von TV – Spots über die Gefahren von EK und richtiges Verhalten der Straßenverkehrsteilnehmer auf Fernsehkanälen mit großer Reichweite in Österreich.

Tabelle D.1.2 – Sicherheitsmaßnahmen (oder sonstige Maßnahmen) mit anderweitigen Auslösern

für das Bezugsjahr 2008 nicht relevant

2. Detaillierte Analyse der Datentrends

In diesem Abschnitt findet sich eine Analyse der Daten in Bezug auf alle CSI-Kategorien:

- Anzahl der Unfälle;
- Anzahl der Todesopfer;
- Anzahl der Verletzten;
- Anzahl von Störungen und Beinaheunfällen
- Kosten für alle Unfälle, Arbeitsstunden im Bereich der Sicherheit
- Technische Sicherheit der Infrastruktur und ihre Umsetzung, Sicherheitsmanagement

Der Anwendungsbereich der Statistik, die angewandten Definitionen und die Daten zu den gemeinsamen Sicherheitsindikatoren (Common Safety Indicators, CSI) sind in Anhang C aufgelistet.

3. Ergebnisse von Sicherheitsempfehlungen

Derzeit findet eine systematische Evaluierung aller bisherigen Sicherheitsempfehlungen statt.

E. Wichtige Änderungen von Gesetzen und Vorschriften

Mit der Eisenbahngesetzesnovelle, BGBl. I Nr. 125/2006 wurden alle drei unten angeführten Richtlinien in innerstaatliches Recht komplettierend umgesetzt:

a) 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 („Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit“, kurz Eisenbahnsicherheitsrichtlinie).

b) Richtlinie 2004/50/EG zur Änderung der Richtlinie 96/48/EG des Rates über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems und der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems

c) Richtlinie 2004/51/EG zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft

Eine Aufstellung der wichtigsten Änderungen von Gesetzen und Vorschriften im Bezugsjahr 2008 findet sich in der Tabelle in Anhang D.

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) hat im Jahre 2004 der Europäischen Kommission eine erste Liste dieser nationalen, technischen Vorschriften notifiziert. 2005 wurde diese Liste um zwischenzeitig eingetretene Änderungen ergänzt und wiederum der Europäischen Kommission übermittelt. Dies erfolgte entsprechend Art 16 Abs. 3 der Richtlinien 96/48/EG (Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr) und 2001/16/EG (konventioneller Bahnverkehr), die jeweils durch die Richtlinie 2004/50/EG modifiziert wurden. Am 20. Juni 2008 erfolgte die Notifizierung eines überarbeiteten Kataloges der österreichischen Sicherheitsvorschriften im Eisenbahnverkehr gemäß Artikel 8 der Richtlinie 2004/49/EG:

<http://www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/recht/eu/normen.html>

F. Entwicklung der Sicherheitsbescheinigung und -genehmigung

1. Nationale Gesetzgebung – Starttermine – Verfügbarkeit

- 1.1. Starttermin für die Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen gemäß Artikel 10 der Richtlinie 2004/49/EG (sofern erforderlich: Unterscheidung zwischen Teil A und Teil B)

Mit Inkrafttreten der EisebG Novelle 2006 am 27. Juni 2006 wurde die rechtliche Grundlage für die Erteilung einer Sicherheitsbescheinigung gemäß Artikel 10 der Richtlinie 2004/49/EG geschaffen (§§ 37 ff EisebG).

Die nationalen Übergangsbestimmungen zur Erforderlichkeit einer Sicherheitsbescheinigung finden sich in § 133a (5) und (6) EisebG:

§ 133a (5) Die vor Ablauf des Tages der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 125/2006 von Eisenbahninfrastrukturunternehmen für Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich unbefristet oder mit einer über den Ablauf des 31. Dezember 2010 hinaus gehenden Befristung ausgestellten Sicherheitsbescheinigungen gelten, so sie nicht vorher entzogen werden, bis zum Ablauf des 31. Dezember 2010 als Sicherheitsbescheinigungen Teil A und B. Die vor Ablauf des Tages der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 125/2006 von Eisenbahninfrastrukturunternehmen für Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich mit einer nicht über den Ablauf des 31. Dezember 2010 hinaus gehenden Befristung ausgestellten Sicherheitsbescheinigungen gelten, so sie nicht vorher entzogen werden, bis zum Ablauf dieser Befristung als Sicherheitsbescheinigungen Teil A und B. Wenn sechs Monate vor Ablauf der Befristung der Sicherheitsbescheinigung ein Antrag auf Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung Teil A und B beim Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie eingebracht wurde, gelten solche Sicherheitsbescheinigungen, so sie nicht vorher entzogen werden, solange über die Befristung hinaus, längstens jedoch bis zum Ablauf des 31. Dezember 2010, als Sicherheitsbescheinigungen Teil A und B, als über diesen Antrag nicht entschieden wurde.

(6) Die vor Ablauf des Tages der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 125/2006 von Eisenbahninfrastrukturunternehmen für Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union, in einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder in der Schweizerischen Eidgenossenschaft ausgestellten Sicherheitsbescheinigungen gelten, so sie nicht vorher entzogen werden, bis zum Ablauf ihrer Befristung, längstens jedoch bis zum Ablauf des 31. Dezember 2010, als Sicherheitsbescheinigung Teil B. Die vor Ablauf des Tages der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 125/2006 für solche Eisenbahnverkehrsunternehmen in ihrem Sitzstaat ausgestellten Sicherheitsbescheinigungen gelten, so sie nicht vorher entzogen werden, bis zum Ablauf ihrer Befristung, längstens jedoch bis zum Ablauf des 31. Dezember 2010, im Übrigen als Nachweis einer Sicherheitsbescheinigung Teil A und B.

1.2. Starttermin für die Erteilung von Sicherheitsgenehmigungen gemäß Artikel 11 der Richtlinie 2004/49/EG

Mit Inkrafttreten der EisbG Novelle 2006 am 27. Juni 2006 wurde die rechtliche Grundlage für die Erteilung einer Sicherheitsgenehmigung gemäß Artikel 11 der Richtlinie 2004/49/EG geschaffen (§§ 38 ff EisbG).

Die nationale Übergangsbestimmung zur Erforderlichkeit einer Sicherheitsgenehmigung findet sich in § 133a (7) EisbG:

§ 133a (7) Bis zum Ablauf des 30. Juni 2008 gelten für die Inbetriebnahme von Hauptbahnen und vernetzten Nebenbahnen sowie deren Änderungen erteilte Betriebsbewilligungen als Sicherheitsgenehmigung im Sinne des § 38.

1.3. Verfügbarkeit nationaler Sicherheitsvorschriften oder sonstiger nationaler Gesetze für Eisenbahnunternehmen und Fahrwegbetreiber (Website, Dokumentation im Printformat auf Anfrage usw.)

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT)

Sektion IV

Radetzkystraße 2,

A-1030 Wien

Tel.: +43-1-71162-652800

Fax: +43-1-71162-652899

Websites:

www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/recht/index.html

www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/recht/eu/normen.html

www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/recht/downloads/notifizierung

nationale Gesetze und Verordnungen finden sich im allgemeinen
Rechtsinformationssystem des Bundes:

Website: www.ris2.bka.gv.at

Zur Unterstützung für die Erstellung der Antragsunterlagen für die
Sicherheitsbescheinigung im Sinne des Artikel 12 der „Richtlinie über die
Eisenbahnsicherheit“ wurde 2007 der Leitfaden: „Leitfaden zum Antrag auf
Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung“ erarbeitet. Dieser findet sich auf:
Website:

www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/sicherheit/leitfaeden/bescheinigung.html

2. Numerische Daten

Numerische Daten bezüglich Entwicklung der Sicherheitsbescheinigung und -
genehmigung finden sich in Anhang E.

3. Verfahrenstechnische Aspekte

3.1. Sicherheitsbescheinigungen – Teil A

3.1.1. Gründe für die Aktualisierung/Änderung der Bescheinigungen gemäß Teil A (z. B.
Änderung der Art der Dienstleistung, Umfang des Bahnverkehrs, Unternehmensgröße)

für das Bezugsjahr 2008 noch nicht relevant (siehe Punkt F.2. bzw. Anhang E.2.)

3.1.2. Die wichtigsten Gründe für eine Überschreitung der durchschnittlich für die Ausstellung
der Bescheinigungen gemäß Teil A (beschränkt auf die in Anhang E aufgeführten
Bescheinigungen nach Erhalt aller erforderlichen Informationen) benötigten Zeit um
mehr als die in Artikel 12 Absatz 1 der Sicherheitsrichtlinie vorgesehenen vier Monate

Für das Bezugsjahr 2008 noch nicht relevant.

- 3.1.3. Übersicht über die Anfragen anderer nationaler Sicherheitsbehörden für die Bestätigung von bzw. den Zugriff auf Daten in Bezug auf die Bescheinigung (gemäß Teil A) eines Eisenbahnunternehmens, das in Ihrem Land zertifiziert ist, jedoch in einem anderen EU-Mitgliedstaat eine Bescheinigung gemäß Teil B beantragt

Im Bezugsjahr 2008 gab es diesbezüglich keine Anfragen anderer nationaler Sicherheitsbehörden

- 3.1.4. Zusammenfassung der Probleme im Zusammenhang mit der gegenseitigen Anerkennung der in der gesamten Europäischen Gemeinschaft gültigen Bescheinigung gemäß Teil A

Im Bezugsjahr 2008 waren noch keine Probleme hinsichtlich gegenseitiger Anerkennung relevant.

- 3.1.5. Bearbeitungsgebühr der nationalen Sicherheitsbehörde für die Ausstellung einer Bescheinigung gemäß Teil A (Ja/Nein – Kosten)

Für die Vorlage der Antragsunterlagen fallen Gebühren nach dem Gebührengesetz 1957 (BGBl. Nr. 267/1957 i.d.g.F.) an. Diese basieren auf den mit der Antragstellung vorgelegten Unterlagen.

- 3.1.6. Zusammenfassung der Probleme im Zusammenhang mit der Verwendung der harmonisierten Muster für Bescheinigungen gemäß Teil A, insbesondere in Bezug auf Art und Umfang der Leistung

Es traten keine größeren Probleme im Zusammenhang mit der Verwendung der harmonisierten Mustervorlagen auf.

- 3.1.7. Zusammenfassung der generellen Probleme und Schwierigkeiten der nationalen Sicherheitsbehörden im Rahmen der Antragsverfahren für Bescheinigungen gemäß Teil A

Im Bezugsjahr 2008 traten keine besonderen Probleme im Rahmen der Antragsverfahren für Bescheinigung gemäß Teil A auf.

- 3.1.8. Zusammenfassung der von Eisenbahnunternehmen gemeldeten Probleme im Zusammenhang mit dem Beantragen einer Bescheinigung gemäß Teil A

Neben der Zeitverzögerung infolge des Aufbaus eines Sicherheits- bzw. Qualitätsmanagementsystems im Sinne des § 133a EISbG wurden keine größeren Probleme aufgezeigt.

- 3.1.9. Rückmeldeverfahren (z. B. im Form von Fragebögen), um den Eisenbahnunternehmen die Möglichkeit zu bieten, ihre Meinung zu den Ausstellungsverfahren und -praktiken mitzuteilen oder Beschwerde einzureichen

Ein formalisiertes Rückmeldeverfahren wurde im Bezugsjahr 2008 nicht durchgeführt.

3.2. Sicherheitsbescheinigungen – Teil B

- 3.2.1. Gründe für die Aktualisierung/Änderung der Bescheinigungen gemäß Teil B (z. B. Änderung der Art der Dienstleistung, Umfang des Bahnverkehrs, betriebene Strecken, Fahrzeugarten, Personalkategorie usw.)

für das Bezugsjahr 2008 noch nicht relevant (siehe Punkt F.2. bzw. Anhang E.2.)

- 3.2.2. Die wichtigsten Gründe für eine Überschreitung der durchschnittlich für die Ausstellung der Bescheinigungen gemäß Teil B (beschränkt auf die in Anhang E aufgeführten Bescheinigungen nach Erhalt aller erforderlichen Informationen) benötigten Zeit um mehr als die in Artikel 12 Absatz 1 der Sicherheitsrichtlinie vorgesehenen vier Monate

Für das Bezugsjahr 2008 noch nicht relevant.

- 3.2.3. Bearbeitungsgebühr der Nationalen Sicherheitsbehörden für die Ausstellung einer Bescheinigung gemäß Teil B (Ja/Nein – Kosten)

Für die Vorlage der Antragsunterlagen fallen Gebühren nach dem Gebührengesetz 1957 (BGBl. Nr. 267/1957 i.d.g.F.) an. Diese basieren auf den mit der Antragstellung vorgelegten Unterlagen.

- 3.2.4. Zusammenfassung der Probleme im Zusammenhang mit der Verwendung der harmonisierten Muster für Bescheinigungen gemäß Teil B, insbesondere in Bezug auf Art und Umfang der Leistung

Es traten keine größeren Probleme im Zusammenhang mit der Verwendung der harmonisierten Mustervorlagen auf.

- 3.2.5. Zusammenfassung der generellen Probleme und Schwierigkeiten der nationalen Sicherheitsbehörden im Rahmen der Antragsverfahren für Bescheinigungen gemäß Teil B

Im Bezugsjahr 2008 traten keine besonderen Probleme im Rahmen der Antragsverfahren für Bescheinigung gemäß Teil B auf.

- 3.2.6. Zusammenfassung der von Eisenbahnunternehmen gemeldeten Probleme im Zusammenhang mit dem Beantragen einer Bescheinigung gemäß Teil B

Im Bezugsjahr wurden keine größeren Probleme im Zusammenhang mit dem Beantragen einer Bescheinigung gemäß Teil B gemeldet.

- 3.2.7 Rückmeldeverfahren (z. B. im Form von Fragebögen), um den Eisenbahnunternehmen die Möglichkeit zu bieten, ihre Meinung zu den Ausstellungsverfahren und -praktiken mitzuteilen oder Beschwerde einzureichen

Ein formalisiertes Rückmeldeverfahren wurde im Bezugsjahr 2008 nicht durchgeführt.

3.3. Sicherheitsgenehmigungen

- 3.3.1. Gründe für die Aktualisierung/Änderung der Sicherheitsgenehmigungen

für das Bezugsjahr 2008 noch nicht relevant (siehe Punkt F.2. bzw. Anhang E.2.)

- 3.3.2. Die wichtigsten Gründe für eine Überschreitung der durchschnittlich für die Ausstellung der Sicherheitsgenehmigungen (beschränkt auf die in Anhang E aufgeführten Zertifikate nach Erhalt aller erforderlichen Informationen) benötigten Zeit um mehr als die in Artikel 12 Absatz 1 der Sicherheitsrichtlinie vorgesehenen vier Monate

Im Bezugsjahr 2008 gab es nach Erhalt aller notwendigen Informationen und nach erfolgreichem Aufbau eines Sicherheits- bzw. Qualitätsmanagementsystems im Sinne des § 133a EisbG keine Zeitüberschreitung.

3.3.3. Zusammenfassung der regelmäßig auftretenden Problem und Schwierigkeiten im Rahmen der Antragsverfahren für Sicherheitsgenehmigungen

Aufgrund der Zuständigkeitsverteilung wurden die Ermittlungsverfahren von mehreren Sicherheitsbehörden durchgeführt. (gemäß § 12 EisbG 1957 ist der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als Behörde zuständig für Sicherheitsgenehmigungen von Eisenbahninfrastrukturunternehmen die sowohl Hauptbahnen als auch vernetzte Nebenbahnen betreiben, hingegen ist der Landeshauptmann als Behörde zuständig für Sicherheitsgenehmigungen für Eisenbahninfrastrukturunternehmen die ausschließlich Nebenbahnen betreiben)

3.3.4. Zusammenfassung der von den Fahrwegbetreibern gemeldeten Probleme im Rahmen der Antragsverfahren für Sicherheitsgenehmigungen

Im Bezugsjahr 2008 traten keine besonderen Probleme im Rahmen der Antragsverfahren für eine Sicherheitsgenehmigung auf.

3.3.5. Rückmeldeverfahren (z. B. im Form von Fragebögen), um den Fahrwegbetreibern die Möglichkeit zu bieten, ihre Meinung zu den Ausstellungsverfahren und -praktiken mitzuteilen oder Beschwerde einzureichen

Ein formalisiertes Rückmeldeverfahren wurde im Bezugsjahr 2008 nicht durchgeführt.

3.3.6. Bearbeitungsgebühr der nationalen Sicherheitsbehörden für die Ausstellung einer Sicherheitsgenehmigung (Ja/Nein – Kosten)

Für die Vorlage der Antragsunterlagen fallen Gebühren nach dem Gebührengesetz 1957 (BGBl. Nr. 267/1957 i.d.g.F.) an. Diese basieren auf den mit der Antragstellung vorgelegten Unterlagen.

G. Überwachung von Eisenbahnunternehmen und Fahrwegbetreibern

1. Beschreibung der Maßnahmen zur Überwachung von Eisenbahnunternehmen und Fahrwegbetreibern

Die allgemeinen Aufgaben der Eisenbahnbehörden und ihre Instrumente der Aufsicht sind zusammenfassend in §13 EisbG geregelt. Zur laufenden Überwachung von Bau und Betrieb misst das EisbG i. d. g. F. den Eisenbahnunternehmen eine hohe Eigenverantwortung bei.

Die Überprüfung von Eisenbahnunternehmen und Fahrwegbetreibern erfolgt unter anderem anlassbezogen in Zusammenhang mit außergewöhnlichen Vorfällen (siehe auch Pkt. D.1.) z.B.: stichprobenartige behördliche Einsichtnahme in betriebliche Unterlagen vor Ort bei den Eisenbahnunternehmen in Verbindung mit der Dokumentation der Ergebnisse und Festlegung von Maßnahmen zur Mängelbehebung (Aufsichtstätigkeit vor Ort).

In Zusammenhang mit der Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen und Sicherheitsgenehmigungen wurden seitens der nationalen Sicherheitsbehörde unter Zugrundelegung von Prüflisten Ortsaugenscheine im Bezugsjahr 2008 durchgeführt.

2. Übermittlung aller jährlich erstellten Sicherheitsberichte der Fahrwegbetreiber und Eisenbahnunternehmen gemäß Artikel 9 Absatz 4 der Sicherheitsrichtlinie unter Einhaltung der gesetzlichen Fristen

Es wurden der Nationalen Sicherheitsbehörde BMVIT für das Bezugsjahr 2008 neben der Heranziehung weiterer statistischer Daten:

13 Sicherheitsberichte von Fahrwegbetreibern,

19 Sicherheitsberichte von Eisenbahnverkehrsunternehmen,

Daten der Bundesanstalt für Verkehr (Unfalluntersuchungsstelle des Bundes),

sowie zusätzliche Daten der Eisenbahnunternehmen übermittelt.

3. Anzahl der Inspektionen (Ortsaugenscheine) bei den RU/IM für 2008

Inspektionen (Ortsaugenschein)		Ausgegebene Sicherheitsbescheinigungen (gemäß Teil A)	Ausgegebene Sicherheitsbescheinigungen (gemäß Teil B)	Ausgegebene Sicherheitsgenehmigungen	Andere Aktivitäten (hier anzugeben)
Anzahl der Inspektionen (Ortsaugenscheine) bei den RU/IM für 2008	geplant	1	1	3	
	außerplanmäßig				
	durchgeführt	1	1	3	

4. Anzahl der Audits bei den RU/IM für 2008

Audits		Ausgegebene Sicherheitsbescheinigungen (gemäß Teil A)	Ausgegebene Sicherheitsbescheinigungen (gemäß Teil B)	Ausgegebene Sicherheitsgenehmigungen	Andere Aktivitäten (hier anzugeben)
Anzahl der Audits bei den RU/IM für 2008	geplant				
	durchgeführt				

5. Zusammenfassung der relevanten Korrekturmaßnahmen/-aktivitäten (z. B. Änderung, Widerruf, Aufhebung, wichtige Warnungen) hinsichtlich der Sicherheitsaspekte im Zuge dieser Audits/Inspektionen

im Bezugsjahr noch keine relevanten Korrekturmaßnahmen

6. Beschwerden von IM über RU in Bezug auf die Bedingungen in ihrer Bescheinigung gemäß Teil A/Teil B

im Bezugsjahr 2008 noch keine Beschwerden

**7. Beschwerden von RU über IM in Bezug auf die Bedingungen in ihrer
Sicherheitsgenehmigung**

im Bezugsjahr 2008 noch keine Beschwerden

H. Erfahrungen mit der Anwendung der CSM für die Risikoevaluierung und -bewertung

*für das Bezugsjahr noch nicht relevant (Derzeit werden Umsetzungsstrategien
erarbeitet)*

I. Anhänge

ANHANG A: Informationen zur Struktur des Eisenbahnnetzes

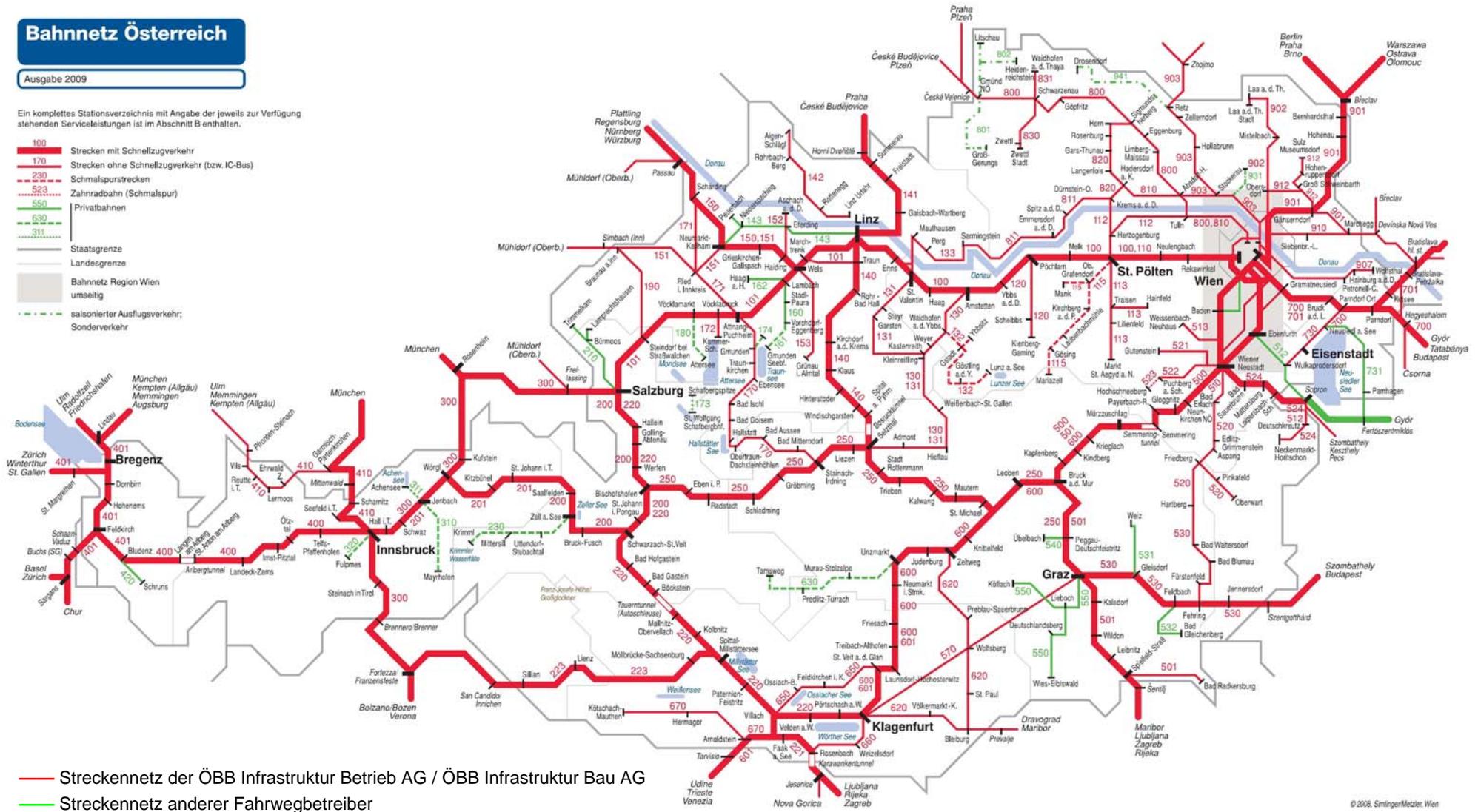
A.1. Karte des Eisenbahnnetzes

Bahnnetz Österreich

Ausgabe 2009

Ein komplettes Stationsverzeichnis mit Angabe der jeweils zur Verfügung stehenden Serviceleistungen ist im Abschnitt B enthalten.

- 100 Strecken mit Schnellzugverkehr
- 170 Strecken ohne Schnellzugverkehr (bzw. IC-Bus)
- - - 230 Schmalspurstrecken
- - - 523 Zahnradbahn (Schmalspur)
- 550 Privatbahnen
- - - 630 Staatsgrenze
- - - 311 Landesgrenze
- Bahnnetz Region Wien umseitig
- - - saisonierter Ausflugsverkehr; Sonderverkehr



© 2008, Smilgen/Metzler, Wien

A.2. Liste der Eisenbahnunternehmen und Fahrwegbetreiber

A.2.1. Fahrwegbetreiber (Eisenbahninfrastrukturunternehmen auf Haupt- und vernetzten Nebenbahnen)

Name	Anschrift	Website/Link zum Network Statement
Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen	Eichenstraße 1 1120 Wien	www.wlb.at
Cargo-Center-Graz Betriebsgesellschaft m.b.H. & Co KG	Terminal 1 8402 Werdorf	www.cargo-center-graz.at
Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH	Köflacher Gasse 35 – 41 8020 Graz	www.gkb.at
Lokalbahn Lambach- Vorchdorf- Eggenberg AG Betriebsführung: Stern & Hafferl Verkehrs- gesellschaft mbH	Kuferzeile 32 4810 Gmunden	www.stern-verkehr.at
Linzer Lokalbahn AG Betriebsführung: Stern & Hafferl Verkehrs- gesellschaft mbH	Rathaus 4041 Linz	www.stern-verkehr.at
Montafonerbahn AG	Bahnhofstraße 15 a+b 6780 Schruns	www.montafonerbahn.at
Neusiedler Seebahn AG	Bahnhofplatz 5 7041 Wulkaprodersdorf	www.nsb-ag.at
ÖBB Infrastruktur Bau AG	Vivenotgasse 10 1120 Wien	www.oebb.at/bau
ÖBB Infrastruktur Betrieb AG	Elisabethstraße 9 1010 Wien	www.oebb.at/betrieb
Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG	Bahnhofplatz 5 7041 Wulkaprodersdorf	www.raaberbahn.at
Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation	Plainstraße 70 5020 Salzburg	www.salzburg-ag.at
Steiermärkische Landesbahnen	Eggenberger Str. 20 8020 Graz	www.stlb.at
Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft mbH	Kuferzeile 32 4810 Gmunden	www.stern-verkehr.at
Süd Burgenländische Regionalbahn GmbH (Betrieb noch nicht erfolgt)	Bahnstraße 1 7508 Großpetersdorf	www.schuch-reisen.at

A.2.2. Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Verkehrsgenehmigung gemäß § 15 oder § 16
EisbG

Name	Anschrift	Website
Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen	Eichenstraße 1 1120 Wien	www.wlb.at
Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH	Köflacher Gasse 35 – 41 8020 Graz	www.gkb.at
Logistik Service GmbH	Lunzerstraße 41 4031 Linz	www.voestalpine.com/logserv
LTE-Logistik- und Transport GmbH	Reininghausstraße 3 8020 Graz	www.lte.at
Majestic Emperor Train de Luxe Waggon Charter Ges.m.b.H. (Verkehrseröffnung noch nicht erfolgt)	Opernring 4/8 1010 Wien	www.imperialtrain.com
Montafonerbahn AG	Bahnhofstraße 15 a+b 6780 Schruns	www.montafonerbahn.at
ÖBB Personenverkehr AG	Wagramer Straße 17-19 1220 Wien	www.oebb.at/pv
ÖBB Technische Services GmbH	Grillgasse 48 1110 Wien	www.oebb.at/ts
ÖBB Traktion GmbH	Langauer Gasse 1 1150 Wien	www.oebb-traktiongmbh.at
Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG	Bahnhofplatz 5 7041 Wulkaprodersdorf	www.raaberbahn.at
Rail Cargo Austria AG	Erdberger Lände 40-48 1030 Wien	www.railcargo.at
Rail Professionals Stütz GmbH (Verkehrseröffnung noch nicht erfolgt)	Pallenbergstraße 31d 1130 Wien	www.railprofi.at
RTS Rail Transport Services GmbH	Puchstraße 184a 8055 Graz	www.rts-austria.at
Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation	Plainstraße 70 5020 Salzburg	www.salzburg-ag.at
Steiermarkbahn Transport und Logistik GmbH	Eggenberger Straße 20 8020 Graz	www.steiermarkbahn.at
Steiermärkische Landesbahnen	Eggenberger Straße 20 8020 Graz	www.stlb.at
Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft mbH	Kuferzeile 32 4810 Gmunden	www.stern-verkehr.at
TX Logistik GmbH	Am Concorde-Park E/13 2320 Schwechat	www.txlogistic.com
Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH (Verkehrseröffnung noch nicht erfolgt)	Eichenstraße 1 1121 Wien	www.wlb.at/cargo

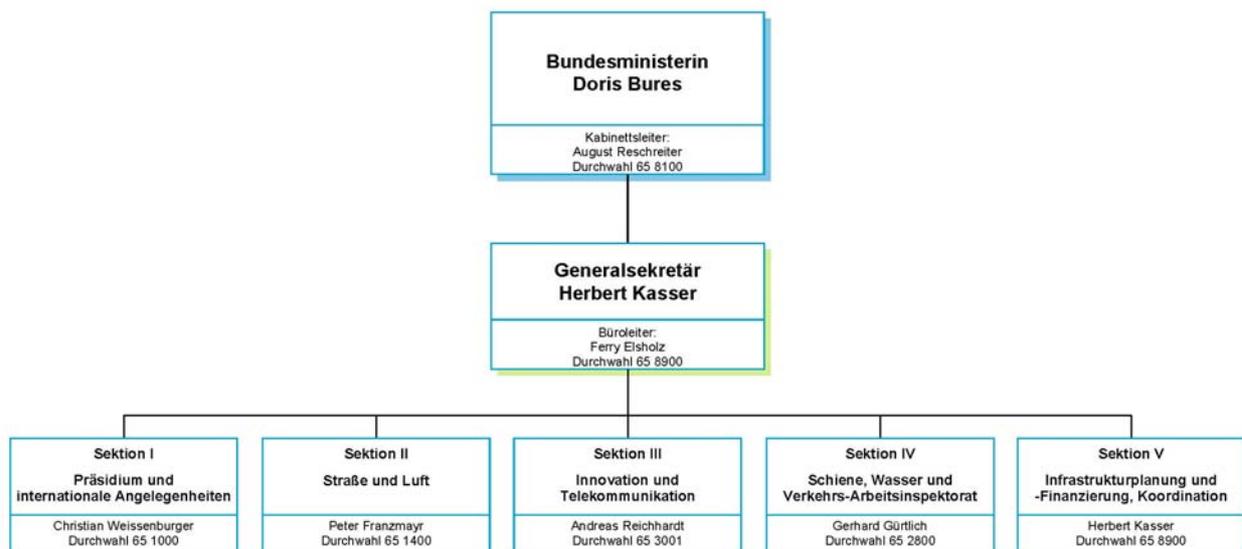
ANHANG B: Organigramm(e) der nationalen Sicherheitsbehörde

B.1. Organigramm der nationalen Sicherheitsbehörde Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie



Bundesministerium für
Verkehr, Innovation und Technologie

Telefon: +43 (0) 1 711 62 + Durchwahl

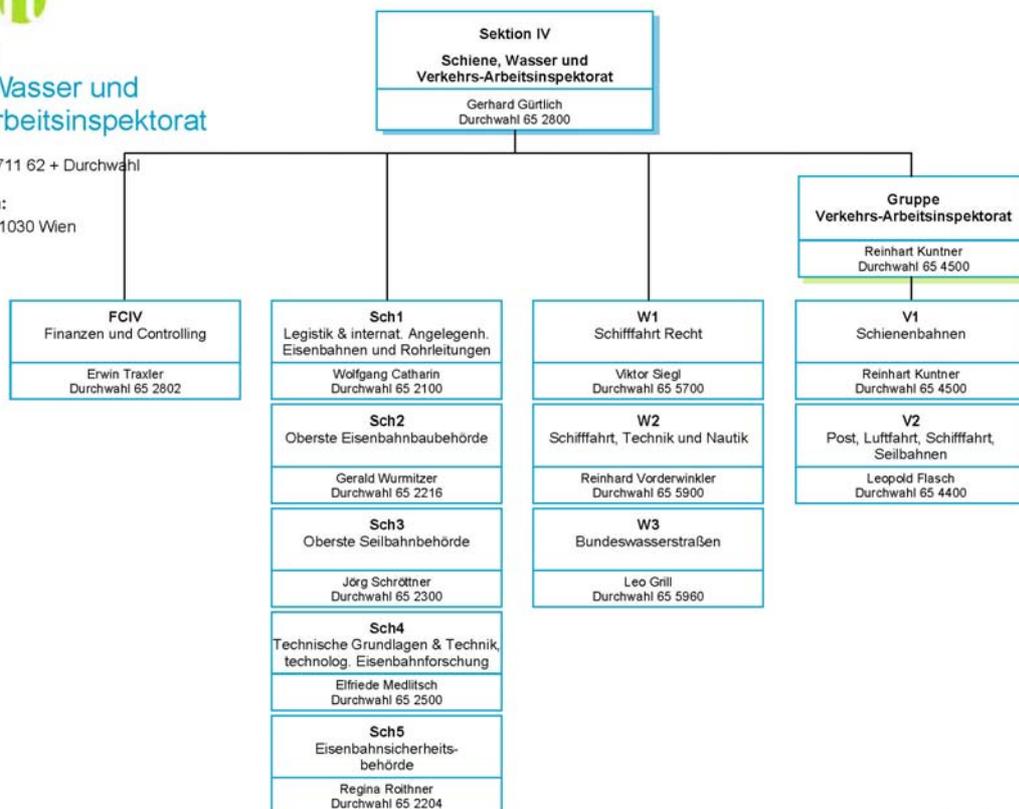




**Sektion IV
Schiene, Wasser und
Verkehrsarbeitsinspektorat**

Telefon: +43 (0) 1 711 62 + Durchwahl

Besuchsadressen:
Radetzkystraße 2, 1030 Wien



Stand April 2009

Auszug aus der Organisation:

SEKTION IV – SCHIENE, WASSER UND VERKEHRSARBEITSINSPEKTORAT

Infrastruktur- und Verkehrsangelegenheiten der Obersten Eisenbahn- und Seilbahnbehörde und der Obersten Schifffahrtsbehörde; Verkehrs-Arbeitsinspektorat

Abteilung Sch 1 – Legistik und internationale Angelegenheiten Eisenbahnen und Rohrleitungen

Innerstaatliche Legistik einschließlich allgemeiner Sekundärlegistik sowie Koordination der Rechtsvorschriften im Bereich der Eisenbahnen und Rohrleitungen; Rechtsangelegenheiten der Bahnreform und der Regulierung des Schienenverkehrsmarktes einschließlich des Ausbildungs- und Prüfungswesens; Angelegenheiten der Staatskommissäre; Mitwirkung an der Entstehung und Umsetzung des Gemeinschaftsrechtes und internationale Rechtssetzung in zwischenstaatlichen Verträgen im Bereich der Eisenbahnen und Rohrleitungen, samt Vertretung dieser Angelegenheiten in den EU-Gremien und sonstigen internationalen und nationalen Gremien; Vollzug des Rohrleitungsgesetzes.

Abteilung Sch 2 – Oberste Eisenbahnbaubehörde (Verfahren im Bereich der Eisenbahnen)

Rechtliche und administrative einschließlich verfahrensaffiner betrieblicher und technischer Angelegenheiten der Eisenbahnen samt eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen und Schienenfahrzeugen, insbesondere gesamthafte Abwicklung der einschlägigen Verwaltungsverfahren (soweit nicht Abt. Sch 5 zugewiesen) wie Baugenehmigungs-, Bauartgenehmigungs- und Betriebsbewilligungsverfahren; Trassengenehmigungsverfahren, Verfahren nach dem UVP-G 2000; Anrainerverfahren und eisenbahnrechtliche Enteignungsverfahren; Verfahren zur Umgestaltung oder Sicherung von Eisenbahnkreuzungen; Berufungsverfahren im Bereich der Eisenbahnen samt eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen und Schienenfahrzeugen sowie der O-Buslinien; Führung des Verzeichnisses gemäß § 40 EISbG; Angelegenheiten sonstiger baubehördlicher Aufsichtsmittel; Angelegenheiten der verfahrensaffinen Sekundärlogistik (einschlägige Verordnungen samt Erlässen und Durchführungsroundschreiben zu den Verfahrensangelegenheiten).

Abteilung Sch 4 – Technische Grundlagen der Eisenbahnen und Eisenbahntechnik; technologische Eisenbahnforschung

Allgemeine bau-, sicherungs-, fernmelde-, elektro- und maschinentechnische Angelegenheiten der Eisenbahnen samt eisenbahnsicherungstechnischer Einrichtungen und Schienenfahrzeugen aller Bauarten; Angelegenheiten innerstaatlicher und internationaler technischer Normen und Spezifikationen sowie sonstige Regelwerke des Standes der Technik; Wahrnehmung der Angelegenheiten der technischen Grundlagen der Eisenbahn in innerstaatlichen Gremien, in EU-Gremien insbesondere Art. 21-Ausschuss, ERA, CEN und in sonstigen internationalen Gremien; Angelegenheiten der Verzeichnisse der Normen, technischen Spezifikationen und sonstigen Regelwerke zu Verordnungen gemäß § 19 Abs. 4 und 5 EISbG; Mitwirkung bei Akkreditierungen; Auswertung und Publikation einschlägiger Forschungsergebnisse im Bereich Eisenbahnen inkl. der in den Eisenbahnverfahren gewonnenen Erkenntnisse sowie Mitwirkung an Forschungsvorhaben und externen Publikationen; Mitwirkung bei Abt. Sch 1, 2 und 5 in allen eisenbahntechnischen Angelegenheiten der Abt. Sch 4.

Abteilung Sch 5 – Eisenbahnsicherheitsbehörde

Wahrnehmung der rechtlichen, administrativen und betrieblichen Angelegenheiten der Eisenbahnsicherheit, wie Konzessionen, Verkehrsgenehmigungen und Verkehrskonzessionen, Sicherheitsgenehmigungen und Sicherheitsbescheinigungen, Angelegenheiten des Berichtswesen der Sicherheitsbehörde und Vertretung dieser Angelegenheiten in allen internationalen Gremien und Organisationen; Einstellung und Auffassung von Eisenbahnen; Mitwirkung in Angelegenheiten der Unfalluntersuchungsstelle; Vorschriften und Genehmigung von allgemeinen Anordnungen an Eisenbahnbedienstete; Genehmigung der Bestellung von Betriebsleitern; Angelegenheiten sonstiger sicherheitsbehördlicher Aufsichtsmittel.

Gruppe Verkehrs-Arbeitsinspektorat

Abteilung V 1 – Schienenbahnen

Wahrnehmung des gesetzlichen Schutzes der Arbeitnehmer von Eisenbahnunternehmen im Sinne des Eisenbahngesetzes 1957 (Haupt- und Nebenbahnen, Straßenbahnen, U-Bahnen, O-Bus-Betriebe, Anschlussbahnen, Materialbahnen), von Schlaf-, Liege-, Buffet- und Speisewagen einschließlich der Instandhaltung (Wagenwerkstätten), von Sozial- und Wohlfahrtseinrichtungen der Eisenbahnunternehmen, von Kraftfahrbetrieben von Eisenbahnunternehmen sowie von Umschlageinrichtungen zur Abwicklung des Eisenbahnbetriebes und des begleiteten Güterverkehrs; Weiterentwicklung des Arbeitnehmerschutzes im Aufgabenbereich der Abteilung; legislative und internationale Angelegenheiten des Arbeitnehmerschutzes sowie Arbeitszeit- und Ruhezeitregelungen für Arbeitnehmer in Verkehrsbetrieben, soweit nicht Fragen des Verkehrsrechtes betroffen sind im Aufgabenbereich der Abteilung; Mitwirkung in Verwaltungsstrafverfahren aufgrund von Übertretungen von Arbeitnehmerschutzvorschriften; Mitwirkung in Verwaltungsverfahren zur Wahrnehmung des Arbeitnehmerschutzes, insbesondere in eisenbahnrechtlichen Verfahren; Unfallangelegenheiten der Eisenbahnen sowie Auswertung von Unfallereignissen aus der Sicht des Arbeitnehmerschutzes; Vertretung des Ressorts im Unfallverhütungsbeirat der Versicherungsanstalt der Österreichischen Eisenbahnen; Mitwirkung bei der internationalen, europäischen und nationalen Normung; Mitwirkung an den Arbeiten des Österreichischen Normungsinstitutes und des Österreichischen Verbandes für Elektrotechnik.

B.2. Organigramm Bundesanstalt für Verkehr als Unfalluntersuchungsanstalt des Bundes

Im Bezugsjahr keine Änderung.

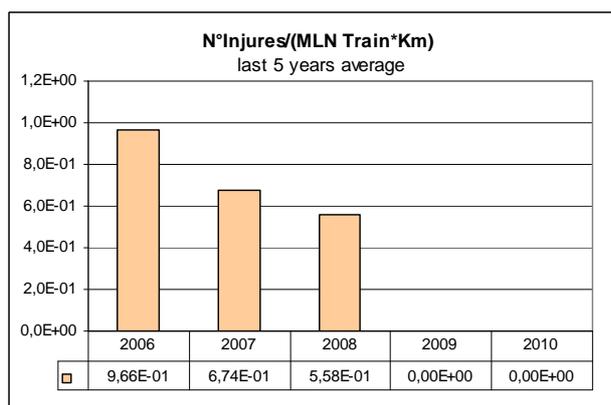
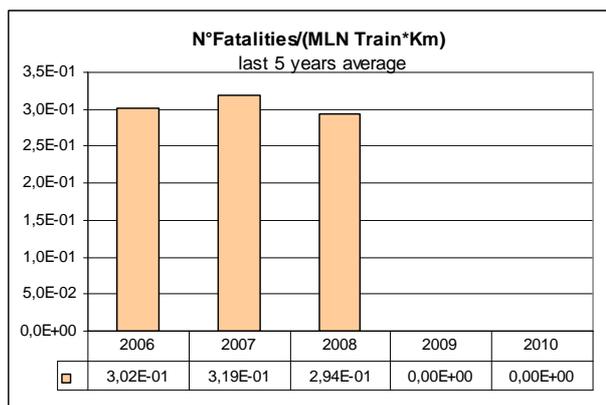
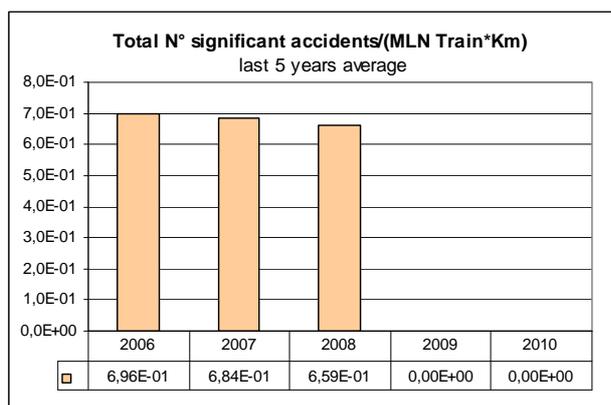
ANHANG C: CSI-Daten – angewandte Definitionen

Die ausgewerteten CSI Daten beziehen sich auf den Betrieb von Hauptbahnen und vernetzten Nebenbahnen, dem Betrieb von Schienenfahrzeugen auf solchen Eisenbahnen und dem Verkehr auf solchen Eisenbahnen für das Bezugsjahr 2008 einschließlich der Daten der Jahresberichte über die Jahre 2006 und 2007 auf österreichischem Hoheitsgebiet.

C.1. CSI-Daten

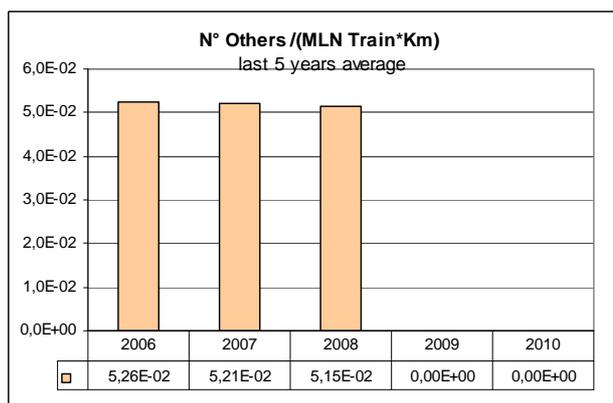
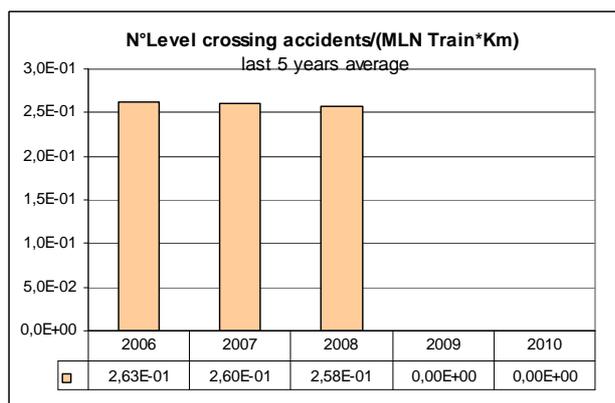
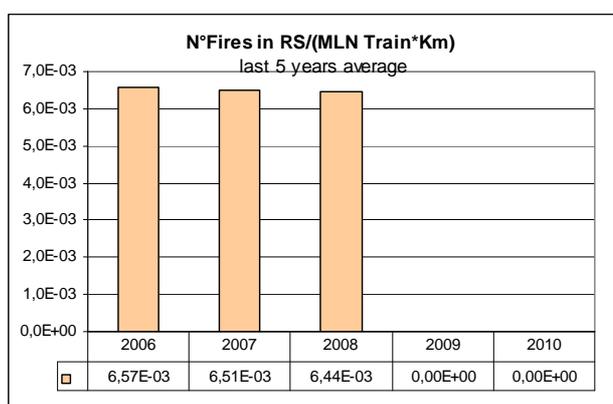
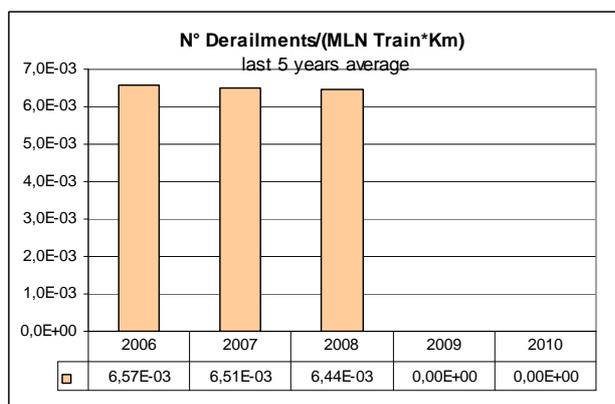
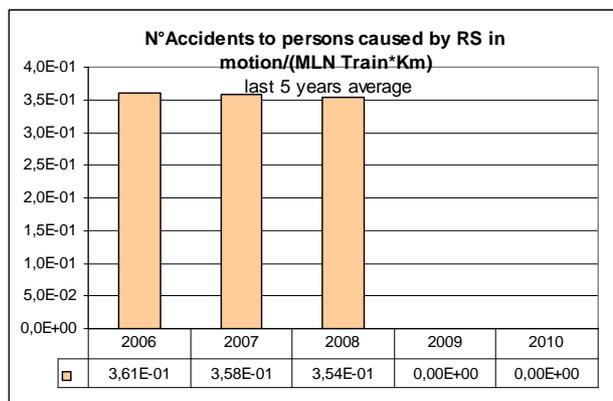
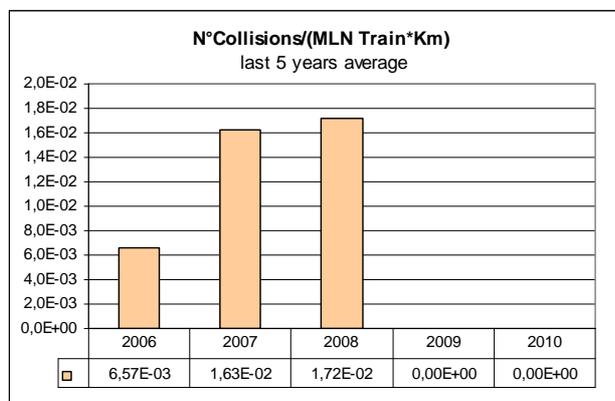
grafische Darstellung:

Leistungen im Überblick



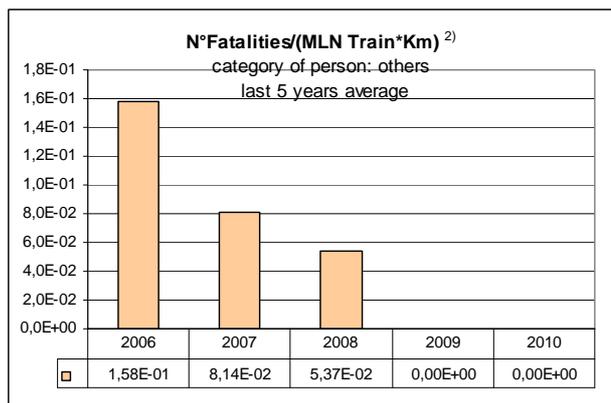
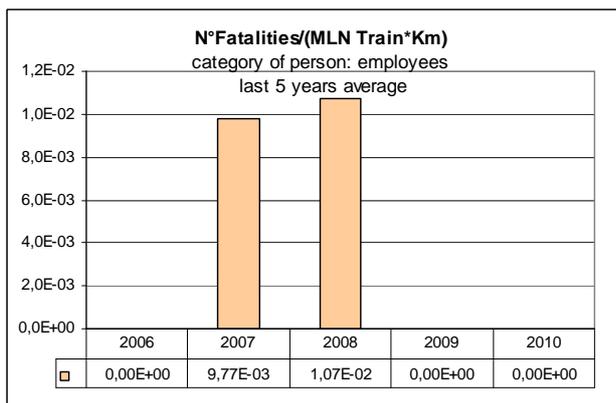
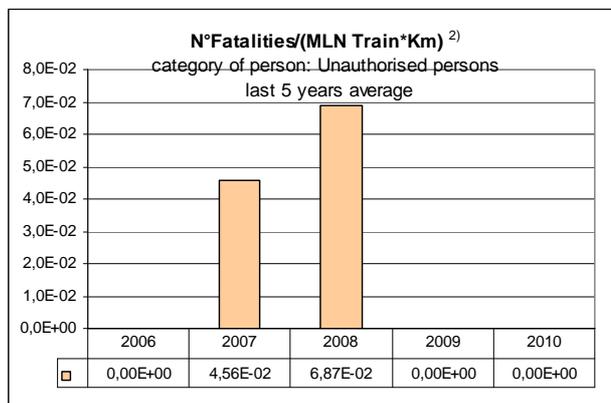
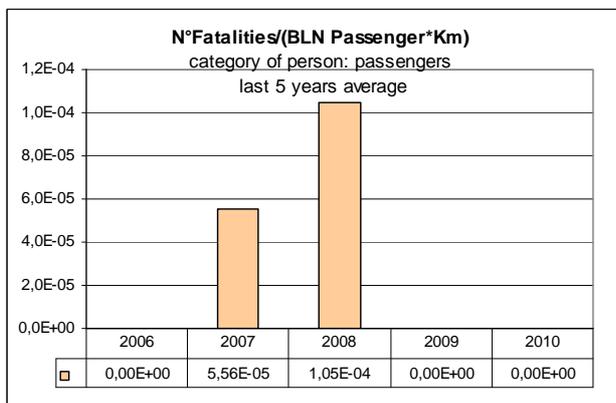
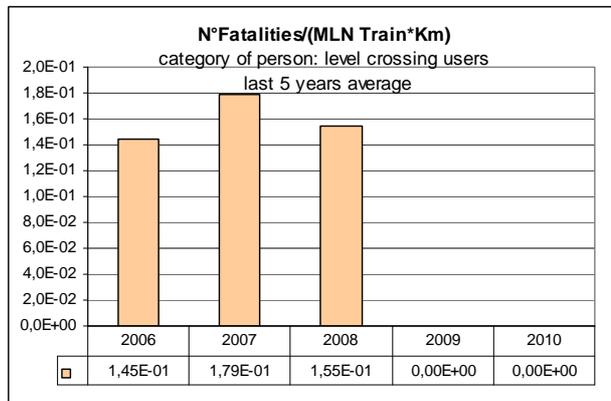
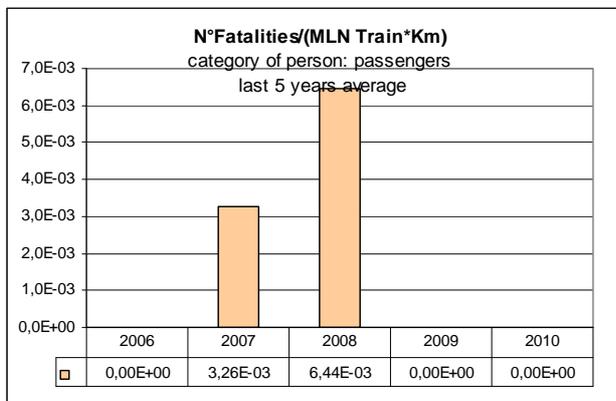
(In den Jahresberichten 2007 (für 2006) und 2008 (für 2007) umfasste die Anzahl der Unfälle für 2006 alle Unfälle. Diese Werte wurden dahingehend korrigiert, als dass auch für 2006 nur schwere Unfälle gemäß Verordnung (EG) Nr. 91/2003 zuletzt geändert durch Verordnung (EG) Nr. 1192/2003 angeführt wurden.)

Schwere Unfälle nach Unfallart



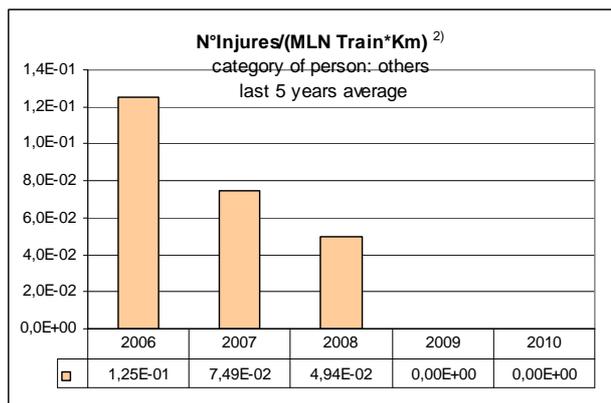
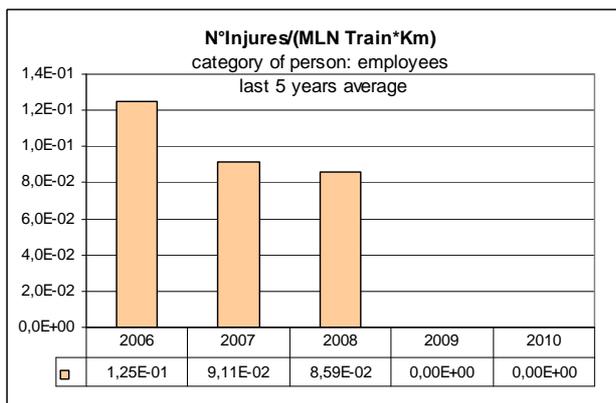
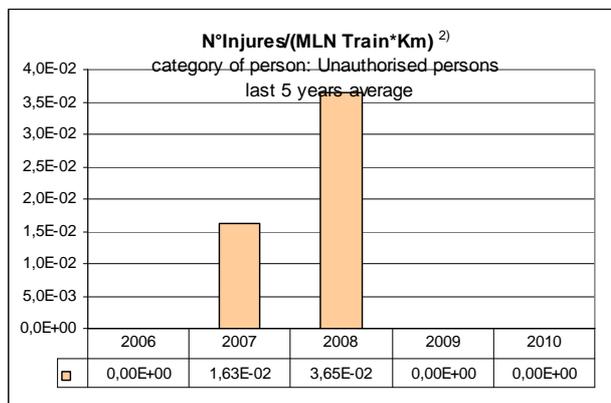
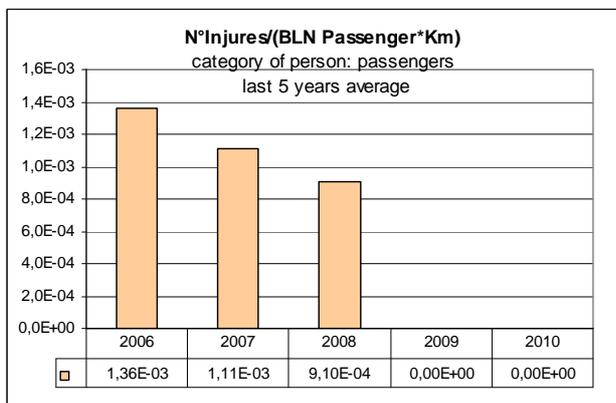
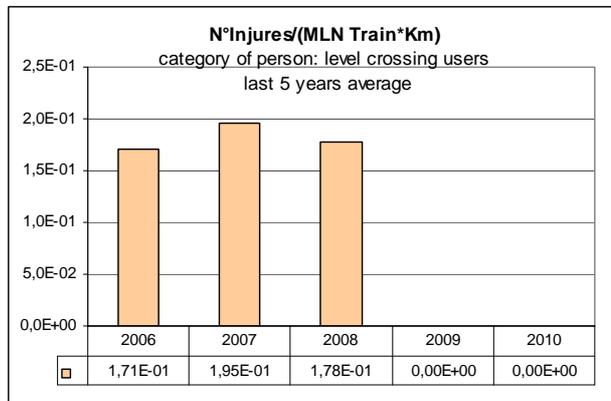
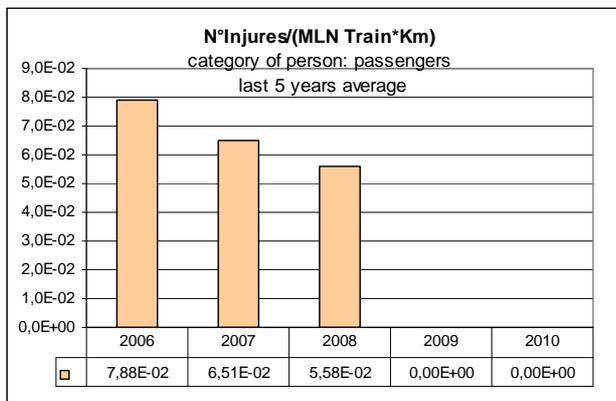
(In den Jahresberichten 2007 (für 2006) und 2008 (für 2007) umfasste die Anzahl der Unfälle für 2006 alle Unfälle. Diese Werte wurden dahingehend korrigiert, als dass auch für 2006 nur schwere Unfälle gemäß Verordnung (EG) Nr. 91/2003 zuletzt geändert durch Verordnung (EG) Nr. 1192/2003 angeführt wurden.)

Todesfälle nach Kategorie der beteiligten Personen



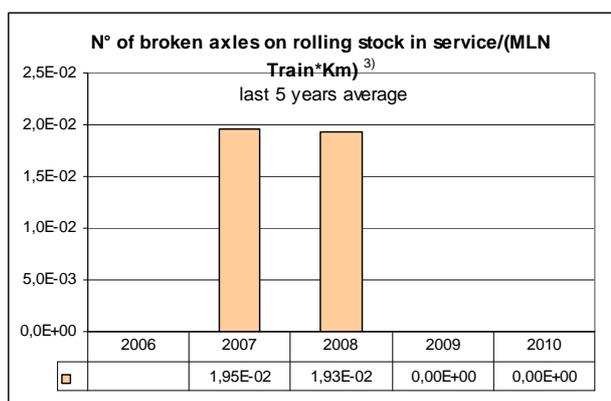
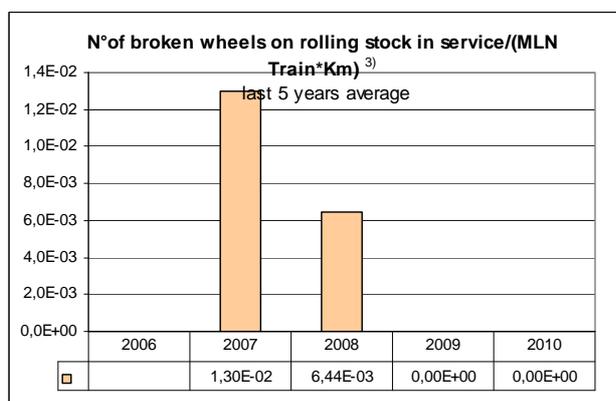
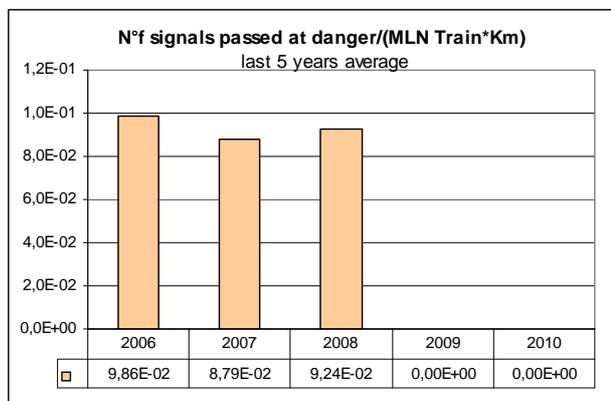
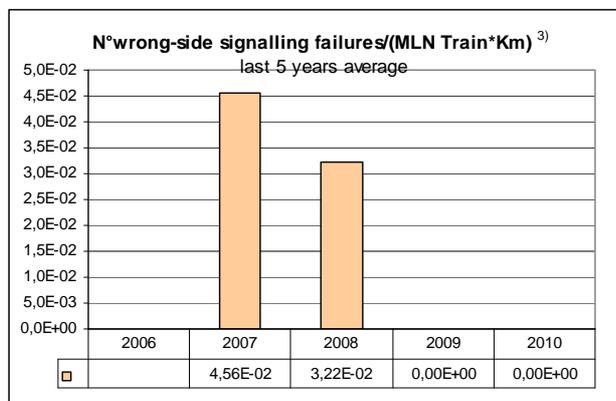
²⁾ Im Bezugsjahr 2006 umfasste die Kategorie „sonstige Personen“ auch unbefugte Personen.

Verletzungen nach Kategorie der beteiligten Personen



²⁾ Im Bezugsjahr 2006 umfasste die Kategorie „sonstige Personen“ auch unbefugte Personen.

Anzeichen für Unfälle



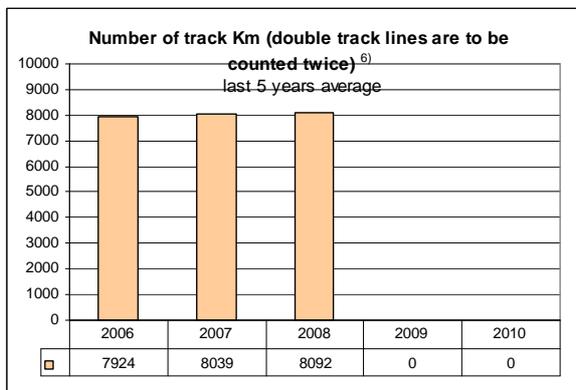
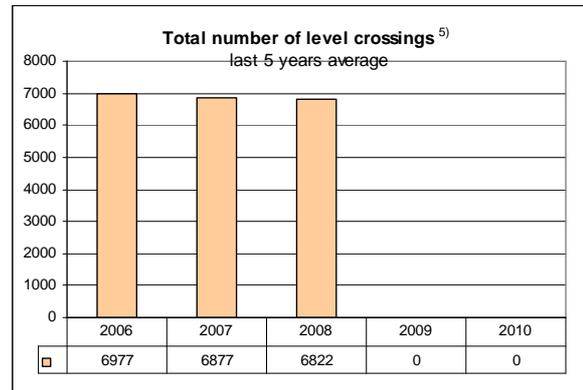
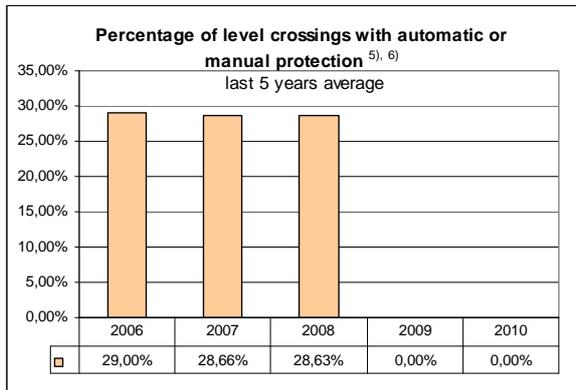
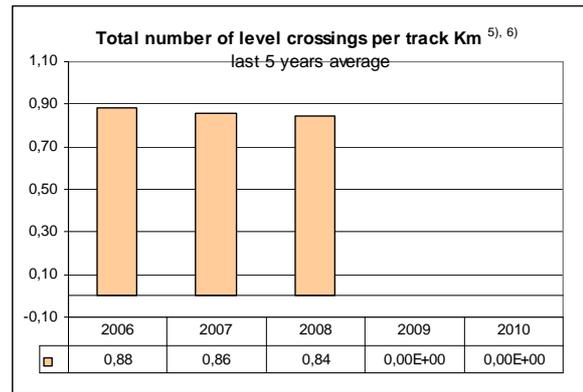
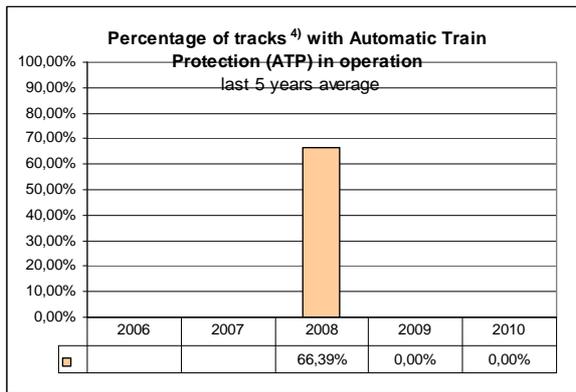
³⁾ Es konnte für das Jahr 2006 keine einheitliche Unterscheidung der Störungen und Beinaheunfälle zwischen Schienenbrüche, Schienenverbiegungen, Signalgebungsfehler, sowie Rad- und Radsatzwellenbrüche an in Betrieb befindlichen Fahrzeugen erfolgen.

Die Anzahl der Schienenbrüche und Schienenverbiegungen für die Jahre 2006 bis 2008 waren nicht für alle Eisenbahnunternehmen verfügbar und somit für eine nationale Darstellung nicht aussagekräftig.

Kosten aller Unfälle, Anzahl der infolge eines Unfalls bei Personal und Auftragnehmern verlorenen Arbeitsstunden

Die Kosten aller Unfälle und der verlorenen Arbeitsstunden waren nicht für alle Eisenbahnunternehmen verfügbar und somit für eine nationale Darstellung nicht aussagekräftig.

Technische Sicherheit der Infrastruktur und ihre Umsetzung, Sicherheitsmanagement



⁴⁾ Der Wert für das Bezugsjahr 2008 bezieht sich auf Streckenkilometer (line km). Die Indikatoren in Bezug auf eine Automatische Zugsicherung waren für die Bezugsjahre 2006 und 2007 nicht für alle Eisenbahnunternehmen verfügbar und somit für eine nationale Darstellung nicht aussagekräftig.

⁵⁾ Die Gesamtanzahl der Eisenbahnübergänge wurde gegenüber dem Jahrsbericht für 2007 für das Jahr 2007 korrigiert.

⁶⁾ Die Werte für Schienenkilometer (track Km) für 2006 und 2007 wurden gegenüber den ursprünglichen Jahresberichten für 2006 und 2007 korrigiert.

tabellarische Darstellung:

Number of significant accidents and Train*Km

Year	Type of accident						Total	Train*Km (MLN)
	Collisions	Derailments	Level crossing accidents	Accidents to persons caused by RS in motion	Fires in RS	Others		
2006	1	1	40	55	1	8	106	152
2007	4	3	55	27	1	14	104	155
2008	3	7	36	35	0	16	97	158
2009								
2010								
2011								
2012								
2013								
2014								
2015								

Number of accidents/Train*Km

Year	Type of accident						Total
	Collisions	Derailments	Level crossing accidents	Accidents to persons caused by RS in motion	Fires in RS	Others	
2006	6,57E-03	6,57E-03	2,63E-01	3,61E-01	6,57E-03	5,26E-02	6,96E-01
2007	1,63E-02	6,51E-03	2,60E-01	3,58E-01	6,51E-03	5,21E-02	6,84E-01
2008	1,72E-02	6,44E-03	2,58E-01	3,54E-01	6,44E-03	5,15E-02	6,59E-01
2009							
2010							
2011							
2012							
2013							
2014							
2015							

N° of fatalities, Train*Km and Passenger*Km ²⁾

Year	Category of persons						Passenger*Km (MLN)	Train*Km (MLN)
	Passengers	Employees	Level crossing users	Unauthorized persons	Others	Total		
2006	0	0	22	0	24	46	8830	152
2007	1	3	33	14	1	52	9149	155
2008	2	2	17	18	0	39	10600	158
2009								
2010								
2011								
2012								
2013								
2014								
2015								

N° of fatalities/Train*Km and Passenger*Km ²⁾

Year	Category of persons						Total
	Passengers	Passengers	Employees	Level crossing users	Unauthorized persons	Others	
2006	0,00E+00	0,00E+00	0,00E+00	1,45E-01	0,00E+00	1,58E-01	3,02E-01
2007	3,26E-03	5,56E-05	9,77E-03	1,79E-01	4,56E-02	8,14E-02	3,19E-01
2008	6,44E-03	1,05E-04	1,07E-02	1,55E-01	6,87E-02	5,37E-02	2,94E-01
2009							
2010							
2011							
2012							
2013							
2014							
2015							

N° of injures, Train*Km and Passenger*Km ²⁾

Year	Category of persons						Passenger*Km (MLN)	Train*Km (MLN)
	Passengers	Employees	Level crossing users	Unauthorized persons	Others	Total		
2006	12	19	26	0	19	147	8830	152
2007	8	9	34	5	4	60	9149	155
2008	6	12	23	12	0	53	10600	158
2009								
2010								
2011								
2012								
2013								
2014								
2015								

N° of injures/Train*Km and Passenger*Km ²⁾

Year	Category of persons						Total
	Passengers	Passengers	Employees	Level crossing users	Unauthorized persons	Others	
2006	7,88E-02	1,36E-03	1,25E-01	1,71E-01	0,00E+00	1,25E-01	9,66E-01
2007	6,51E-02	1,11E-03	9,11E-02	1,95E-01	1,63E-02	7,49E-02	6,74E-01
2008	5,58E-02	9,10E-04	8,59E-02	1,78E-01	3,65E-02	4,94E-02	5,58E-01
2009							
2010							
2011							
2012							
2013							
2014							
2015							

Number of precursors and Train*Km ^{3), 7)}

Year	Type of accident						Total	Train*Km (MLN)
	Number of broken rails	Number of track buckles	Number of wrong-side signalling failures	Number of signals passed at danger	Number of broken wheels on rolling stock in service	Number of broken axles on rolling stock in service		
2006				15			186	152
2007			7	12	2	3	24	155
2008			3	16	0	3	22	158
2009								
2010								
2011								
2012								
2013								
2014								
2015								

Number of precursors/Train*Km ^{3), 7)}

Year	Type of accident						Total
	Number of broken rails	Number of track buckles	Number of wrong-side signalling failures	Number of signals passed at danger	Number of broken wheels on rolling stock in service	Number of broken axles on rolling stock in service	
2006				9,86E-02			1,22E+00
2007			4,56E-02	8,79E-02	1,30E-02	1,95E-02	6,84E-01
2008			3,22E-02	9,24E-02	6,44E-03	1,93E-02	4,98E-01
2009							
2010							
2011							
2012							
2013							
2014							
2015							

Technical safety of infrastructure and its impl., management of safety ^{4), 5), 6), 8)}

Year	Type of accident						
	Percentage of tracks with Automatic Train Protection (ATP) in operation	Percentage of Train*Km using operational ATP systems	Total number of level crossings	Number of track Km (double track lines are to be counted twice)	Total number of level crossings per track Km	Percentage of level crossings with automatic or manual protection	N° of audits accomplished / N° of audits required (and/or planned)
2006			6977	7924	0,88	29,00%	
2007			6776	8154	0,83	28,32%	
2008	66,39%		6713	8197	0,82	28,57%	96,00%
2009							
2010							
2011							
2012							
2013							
2014							
2015							

Technical safety of infrastructure and its impl., management of safety ^{4), 5), 6), 8)}

Year	Type of accident						
	Percentage of tracks with Automatic Train Protection (ATP) in operation	Percentage of Train*Km using operational ATP systems	Total number of level crossings	Number of track Km (double track lines are to be counted twice)	Total number of level crossings per track Km	Percentage of level crossings with automatic or manual protection	N° of audits accomplished / N° of audits required (and/or planned)
2006			6977	7924	0,88	29,00%	
2007			6877	8039	0,86	28,66%	
2008	66,39%		6822	8092	0,84	28,63%	96,00%
2009							
2010							
2011							
2012							
2013							
2014							
2015							

²⁾ Im Bezugsjahr 2006 umfasste die Kategorie „sonstige Personen“ auch unbefugte Personen.

³⁾ Es konnte für das Jahr 2006 keine einheitliche Unterscheidung der Störungen und Beinaheunfälle zwischen Schienenbrüche, Schienenverbiegungen, Signalgebungsfehler, sowie Rad- und Radsatzwellenbrüche an in Betrieb befindlichen Fahrzeugen erfolgen.

⁴⁾ Der Wert für das Bezugsjahr 2008 bezieht sich auf Streckenkilometer (line km). Die Indikatoren in Bezug auf eine Automatische Zugsicherung waren nicht für alle Eisenbahnunternehmen verfügbar und somit für eine nationale Darstellung nicht aussagekräftig.

⁵⁾ Die Gesamtanzahl der Eisenbahnübergänge wurde gegenüber dem Jahrsbericht für 2007 für das Jahr 2007 korrigiert.

⁶⁾ Die Werte für Schienenkilometer für 2006 und 2007 wurden gegenüber den ursprünglichen Jahresberichten für 2006 und 2007 korrigiert.

⁷⁾ Die Anzahl der Schienenbrüche und Schienenverbiegungen für die Jahre 2006 bis 2008 waren nicht für alle Eisenbahnunternehmen verfügbar und somit für eine nationale Darstellung nicht aussagekräftig.

⁸⁾ Die Indikatoren in Bezug auf das Sicherheitsmanagementsystem sind für das Bezugsjahr 2007 noch nicht relevant.

Die Kosten und verlorenen Arbeitsstunden waren nicht von allen Eisenbahnunternehmen verfügbar und somit für eine nationale Darstellung nicht aussagekräftig.

In den Jahresberichten 2007 (für 2006) und 2008 (für 2007) umfasste die Anzahl der Unfälle für 2006 alle Unfälle. Diese Werte wurden dahingehend korrigiert, als dass auch für 2006 nur schwere Unfälle gemäß Verordnung (EG) Nr. 91/2003 zuletzt geändert durch Verordnung (EG) Nr. 1192/2003 angeführt wurden.

C.2. Im Jahresbericht verwendete Definitionen

C.2.1. Anzuwendende Definitionen gemäß Verordnung (EG) Nr. 91/2003 zuletzt geändert durch Verordnung (EG) Nr. 1192/2003:

Todesfälle (getötete Personen)

alle Personen, die entweder unmittelbar nach einem Unfall oder innerhalb von 30 Tagen an den Unfallfolgen sterben – mit Ausnahme der Personen, die Selbstmord begangen haben;

Verletzte (schwer verletzte Personen)

alle Verletzten, die nach einem Unfall für mehr als 24 Stunden in ein Krankenhaus eingewiesen wurden – mit Ausnahme der Personen, die einen Selbstmordversuch unternommen haben;

Personenkilometer

die Maßeinheit für die Beförderung eines Fahrgastes mit der Eisenbahn über eine Entfernung von einem Kilometer. Es wird nur die auf dem Hoheitsgebiet des Meldelandes zurückgelegte Entfernung berücksichtigt;

Eisenbahnfahrgast

eine mit der Eisenbahn reisende Person mit Ausnahme des Zugpersonals. Für die Zwecke der Unfallstatistik sind die Fahrgäste eingeschlossen, die versuchen, auf einen fahrenden Zug aufzuspringen oder von einem fahrenden Zug abzuspringen;

Selbstmord

eine Handlung vorsätzlicher Selbstverletzung mit Todesfolge, wie von der zuständigen nationalen Behörde registriert und klassifiziert;

schwerer Unfall

jeder Unfall, an dem mindestens ein in Bewegung befindliches Eisenbahnfahrzeug beteiligt ist und bei dem mindestens eine Person schwer verletzt oder getötet wird oder der erhebliche Sachschäden am Fahrzeugbestand, an den Gleisen, an anderen Anlagen bzw. in der Umgebung oder aber eine beträchtliche Störung des Verkehrs zur Folge hat. Unfälle in Werkstätten, Vorratslagern und Betriebswerken sind ausgenommen;

Zug

ein oder mehrere Eisenbahnfahrzeuge, das/die von einer oder mehreren Lokomotiven bzw. Schienenfahrzeugen gezogen wird/werden, oder ein allein fahrendes Eisenbahnfahrzeug, das unter einer bestimmten Nummer oder einer besonderen Bezeichnung von einem festen Ausgangspunkt zu einem festen Endpunkt fährt. Eine Leerlokomotive, d. h. eine allein verkehrende Lokomotive, gilt nicht als Zug;

Zugkilometer

die Maßeinheit, die eine Zugbewegung über eine Entfernung von einem Kilometer misst. Die berücksichtigte Entfernung ist – sofern bekannt – die tatsächlich zurückgelegte Entfernung; andernfalls wird die Standardnetzentfernung zwischen Ausgangs- und Endpunkt zugrunde gelegt. Es wird nur die Entfernung auf dem Hoheitsgebiet des Meldelandes erfasst.

C.2.2. Nationale Definitionen

Die nationalen Definitionen und Berechnungsmethoden bezüglich der in Anhang 1 der Richtlinie 2004/49/EG aufgeführten Positionen sind in diesem Abschnitt angeführt, unabhängig davon, ob sie in diesem Rechtsakt und in der Verordnung (EG) Nr. 91/2003 zuletzt geändert durch Verordnung (EG) Nr. 1192/2003 definiert sind.

Unfall

gemäß § 2 (4) Unfalluntersuchungsgesetz, BGBl. I Nr. 123/2005

§ 2. (4) Als Unfall im Bereich Schiene gilt jedes Ereignis:

- 1. bei dem Schienenfahrzeuge entgleisen oder miteinander kollidieren,*
- 2. bei dem Menschen getötet oder schwer verletzt werden oder*
- 3. bei dem Fahrzeuge, Infrastruktur oder die Umwelt beträchtlichen Schaden nehmen und die Regelung der Eisenbahnsicherheit oder die Steuerung von Sicherheit eindeutig betroffen ist.*

Verletzte (schwer verletzte Personen)

gemäß § 2 (10) Unfalluntersuchungsgesetz, BGBl. I Nr. 123/2005

§ 2. (10) Als schwere Verletzung gilt eine Verletzung, die eine Person bei einem Unfall erlitten hat und die

- 1. einen Krankenhausaufenthalt von mehr als 24 Stunden innerhalb von sieben Tagen nach Eintritt der Verletzung erfordert oder*
- 2. Knochenbrüche zur Folge hat (mit Ausnahme einfacher Brüche von Fingern, Zehen oder der Nase) oder*
- 3. Risswunden zur Folge hat, die schwere Blutungen oder Verletzungen von Nerven-, Muskel- oder Sehnensträngen oder*
- 4. Schäden an inneren Organen verursacht hat oder*
- 5. Verbrennungen zweiten oder dritten Grades oder von mehr als 5% der Körperoberfläche zur Folge hat oder*
- 6. Folge einer nachgewiesenen Aussetzung gegenüber infektiösen Stoffen oder schädlicher Strahlung ist.*

Hauptbahnen, Nebenbahnen

gemäß § 4 Eisenbahngesetz 1957 (EisbG), BGBl. Nr. 60/1957, i. d. F. BGBl. I Nr. 125/2006:

§ 4. (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.

vernetzte Haupt- und Nebenbahnen

gemäß § 1a Eisenbahngesetz 1957 (EisbG), BGBl. Nr. 60/1957, i. d. F. BGBl. I Nr. 125/2006:

Haupt- und Nebenbahnen sind vernetzt, wenn über die bloß örtliche Verknüpfung hinaus ein Übergang von Schienenfahrzeugen ohne Spurwechsel und ohne technische Hilfsmittel (beispielsweise Rollschemel) stattfinden kann. Haupt- und Nebenbahnen gelten auch dann als vernetzt, wenn sie grenzüberschreitend mit gleichartigen anderen Schienenbahnen in Nachbarstaaten verknüpft sind.

Hochleistungsstrecken

gemäß Hochleistungsstreckengesetz, BGBl. Nr. 135/1989, i. d. F. BGBl. I Nr. 81/1999:

§ 1. (1) Die Bundesregierung kann durch Verordnung (Hochleistungsstreckenverordnung) bestehende oder geplante Eisenbahnen (Strecken oder Streckenteile einschließlich der notwendigen Eisenbahnanlagen) zu Hochleistungsstrecken erklären. Voraussetzung hierfür ist, dass diesen eine besondere Bedeutung für einen leistungsfähigen Verkehr mit internationalen Verbindungen oder für den Nahverkehr zukommt.

(2) Zu Teilen von Hochleistungsstrecken können auch bestehende oder geplante Eisenbahnen erklärt werden, wenn auf sie zwar nicht die Merkmale nach Abs. 1 zutreffen, sie aber in unmittelbarem Zusammenhang mit Hochleistungsstrecken stehen und für eine rationelle Führung des Eisenbahnbetriebes oder Eisenbahnverkehrs auf Hochleistungsstrecken benötigt werden.

Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU)

gemäß § 1a Eisenbahngesetz 1957 (EisbG), BGBl. Nr. 60/1957, i. d. F. BGBl. I Nr. 125/2006:

§ 1a. Ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist ein Eisenbahnunternehmen, das dem Bau und Betrieb von Haupt- und Nebenbahnen, ausgenommen solchen Nebenbahnen, die mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen nicht vernetzt sind, dient und darüber verfügungsberechtigt ist.

Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)

gemäß § 1b Eisenbahngesetz 1957 (EisbG), BGBl. Nr. 60/1957, i. d. F. BGBl. I Nr. 125/2006:

§ 1b. Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen ist ein Eisenbahnunternehmen, das Eisenbahnverkehrsleistungen auf der Schieneninfrastruktur von Hauptbahnen oder vernetzten Nebenbahnen erbringt sowie die Traktion sicherstellt, wobei dies auch solche einschließt, die nur die Traktionsleistung erbringen, und dem eine Verkehrsgenehmigung, eine Verkehrskonzession oder eine einer Verkehrsgenehmigung gemäß § 41 gleichzuhaltende Genehmigung oder Bewilligung erteilt wurde.

C.3. Abkürzungen

Abzw	Abzweigung
AschG	ArbeitnehmerInnenschutzgesetz
AVV	Vertrag für die Verwendung von Güterwagen
Bf	Bahnhof
Bsb	Betriebsstellenbeschreibung
BLN	10 ⁹
CFR	Rumänische Staatsbahn
CSI	Allgemeiner Sicherheitsindikator (Common Safety Indicator)
CSM	Gemeinsame Sicherheitsmethoden
DB	Dienstbehelf
DV	Dienstvorschrift
EisbG	Eisenbahngesetz 1957
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
EK	Eisenbahnkreuzung
EKSA	Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage
ET	Elektrotriebwagen
ERA	Europäische Eisenbahnagentur (European Railway Agency)
ESTW	Elektronisches Stellwerk
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
Fdl	Fahrdienstleiter
Hst	Haltestelle
IM	Fahrwegbetreiber (Infrastructure Manager)
ISC	ÖBB Infra Service Center
LC	Bahnübergang (Level Crossing)
LKW	Lastkraftwagen
Lz	Lokzug
MLN	10 ⁶
NSA	Nationale Sicherheitsbehörden (National Safety Authorities)
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
PKW	Personenkraftwagen
PZB	Punktförmige Zugbeeinflussung
RCA	Rail Cargo Austria AG
RIV	Übereinkommen über die Verwendung von Güterwagen
RoLa	Rollende Landstraße
RS	Fahrzeuge (Rolling Stock)
RU	Eisenbahnunternehmen (Railway Undertaking)
SKI	Schwerkleinwagen
StVO	Straßenverkehrsordnung
Tfz	Triebfahrzeug
Tfzf	Triebfahrzeugführer
TR Sto	Traktionsstandort
UIC	Internationaler Eisenbahnverband
Üst	Überleitstelle
UUS	Unfalluntersuchungsstelle des Bundes
Vbf	Verschiebebahnhof
V-Tfzf	Verschugtriebfahrzeugführer
VzG	Verzeichnis örtlich zugelassener Geschwindigkeiten
WLB	Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen
Z	Zug
ZSB	Zusatzbestimmungen zur Signal- und zur Betriebsvorschrift

ANHANG D: Wichtige Änderungen von Gesetzen und Vorschriften

	Rechtlicher Rahmen	Datum des Inkrafttretens der Vorschrift	Grund für die Einführung (Angabe eines neuen Gesetzes oder einer Änderung an der bestehenden Gesetzgebung)	Beschreibung
Allgemeine Gesetzgebung zur Sicherheit im nationalen Eisenbahnverkehr				
Gesetzgebung in Bezug auf die nationale Sicherheitsbehörde				
Gesetzgebung in Bezug auf benannte Stellen, Bewerter, externe Registrierungsbehörden, Untersuchungen usw.				
Nationale Vorschriften zur Eisenbahnsicherheit				
Vorschriften zu nationalen Sicherheitszielen und –methoden				
Vorschriften über Anforderungen für Sicherheitsmanagementsysteme und die Sicherheitsbescheinigung von Eisenbahnunternehmen				
Vorschriften über Anforderungen für Sicherheitsmanagementsysteme und die Sicherheitsgenehmigung von Fahrwegbetreibern				
Vorschriften in Bezug auf die Anforderungen für Wagenhalter				
Vorschriften über Anforderungen für Instandhaltungsbetriebe				
Vorschriften über Anforderungen für die Genehmigung der Inbetriebnahme und Instandhaltung neuer und wesentlich geänderter Fahrzeuge, einschließlich Regeln für den Austausch von Fahrzeugen zwischen Eisenbahnunternehmen, Registrierungssysteme sowie Anforderungen für Prüfverfahren				

	Rechtlicher Rahmen	Datum des Inkrafttretens der Vorschrift	Grund für die Einführung (Angabe eines neuen Gesetzes oder einer Änderung an der bestehenden Gesetzgebung)	Beschreibung
Gemeinsame Betriebsvorschriften für das Eisenbahnnetz, einschließlich Vorschriften für das Signalgebungs- und Verkehrssteuerungssystem	Eisenbahnbau- und betriebsverordnung (EisbBBV), BGBl. II Nr. 398/2008	1. Jänner 2009	neue Verordnung zur Schaffung unternehmensübergreifender Sicherheitsstandards	regelt unternehmensübergreifende Sicherheitsstandards nach Maßgabe der Vorgaben des europäischen und des österreichischen Eisenbahnrechts. Schwerpunkte dabei sind die Schnittstelle zwischen Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie die Herstellung einer Verbindung zwischen technischen Vorgaben und der Durchführung des Eisenbahnbetriebes.
Vorschriften über Anforderungen für zusätzliche unternehmensinterne Betriebsvorschriften, die von Fahrwegbetreibern und Eisenbahnunternehmen erlassen werden müssen				
Vorschriften über Anforderungen an das mit sicherheitsrelevanten Aufgaben betraute Personal, einschließlich Auswahlkriterien, medizinischer Eignung, Schulung und Zulassung	Eisenbahnbau- und betriebsverordnung (EisbBBV), BGBl. II Nr. 398/2008	1. Jänner 2009	neue Verordnung zur Schaffung unternehmensübergreifender Sicherheitsstandards	siehe Beschreibung oben
Vorschriften über die Untersuchung von Unfällen und Störungen, einschließlich Empfehlungen				
Vorschriften über Anforderungen an die nationalen Sicherheitsindikatoren, einschließlich der Erfassung und Analyse der Indikatoren				
Vorschriften über Anforderungen für die Genehmigung der Inbetriebnahme der Infrastruktur (Schiene, Brücken, Tunnel, Energie, ATC, Funk, Signale, Verriegelung, Bahnübergänge, Bahnsteige usw.)				

ANHANG E: Entwicklung der Sicherheitsbescheinigung und -genehmigung – Numerische Daten

E.1. Sicherheitsbescheinigungen gemäß Richtlinie 2001/14/EG

Anzahl der gemäß Richtlinie 2001/14/EG ausgestellten Sicherheitsbescheinigungen für Eisenbahnunternehmen im Jahr 2007 (vom EIU).	Ausgestellt in Ihrem Mitgliedstaat:	
	Ausgestellt in einem anderen Mitgliedstaat:	

E.2. Sicherheitsbescheinigungen gemäß Richtlinie 2004/49/EG

		Neu	Aktualisiert/ geändert	Erneuert
E.2.1. Anzahl der gültigen Sicherheitsbescheinigungen gemäß Teil A für Eisenbahnunternehmen im Jahr 2008.	Registriert in Ihrem Mitgliedstaat:	1		
	Registriert in einem anderen Mitgliedstaat:			

		Neu	Aktualisiert/ geändert	Erneuert
E.2.2. Anzahl der gültigen Sicherheitsbescheinigungen gemäß Teil B für Eisenbahnunternehmen im Jahr 2008.	Registriert in Ihrem Mitgliedstaat:	1		
	Registriert in einem anderen Mitgliedstaat:			

			A	R	P
E.2.3. Anzahl der vorliegenden Anträge für Sicherheitsbescheinigungen (gemäß Teil A) von Eisenbahnunternehmen im Jahr 2008.	Registriert in Ihrem Mitgliedstaat für:	neue Bescheinigungen	1		9
		aktualisierte/geänderte Bescheinigungen			
		erneuerte Bescheinigungen			
	Registriert in einem anderen Mitgliedstaat für: (eigentlich nicht möglich???)	neue Bescheinigungen			
		aktualisierte/geänderte Bescheinigungen			
		erneuerte Bescheinigungen			

			A	R	P
E.2.4. Anzahl der vorliegenden Anträge für Sicherheitsbescheinigungen (gemäß Teil B) von Eisenbahnunternehmen im Jahr 2008.	Registriert in Ihrem Mitgliedstaat für:	neue Bescheinigungen	1		9
		aktualisierte/geänderte Bescheinigungen			
		erneuerte Bescheinigungen			
	Registriert in einem anderen Mitgliedstaat für:	neue Bescheinigungen			5
		aktualisierte/geänderte Bescheinigungen			
		erneuerte Bescheinigungen			

A = *accepted*: angenommener Antrag, Bescheinigung wurde bereits ausgestellt

R = *rejected*: abgelehnter Antrag, Bescheinigung wurde nicht ausgestellt

P = *pending*: Entscheidung steht noch aus, im Bezugsjahr wurde noch keine Bescheinigung ausgestellt

E.2.5. Liste der Länder, in denen die Eisenbahnunternehmen, die in Ihrem Mitgliedstaat eine Sicherheitsbescheinigung gemäß Teil B beantragen, bereits eine Sicherheitsbescheinigung gemäß Teil A erhalten haben.

Im Bezugsjahr 2008 hat noch kein Eisenbahnunternehmen mit einem gültigen Teil A eines anderen Landes um eine Sicherheitsbescheinigung Teil B angesucht.

E.3. Sicherheitsgenehmigungen gemäß Richtlinie 2004/49/EG

	Neu	Aktualisiert/ geändert	Erneuert
E.3.1. Anzahl der gültigen Sicherheitsgenehmigungen für Fahrwegbetreiber im Jahr 2008, die in Ihrem Mitgliedstaat registriert wurden.	5		

		A	R	P
E.3.2. Anzahl der Anträge für Sicherheitsgenehmigungen, die von Fahrwegbetreibern im Jahr 2008 eingereicht und in Ihrem Mitgliedstaat registriert wurden.	neue Genehmigungen	8 ^{*)}		2
	aktualisierte/geänderte Genehmigungen			
	erneuerte Genehmigungen			

A = *accepted*: angenommener Antrag, Genehmigung wurde bereits ausgestellt

*) including 3 applications where the final legal force is pending

R = *rejected*: abgelehnter Antrag, Genehmigung wurde nicht ausgestellt

P = *pending*: Entscheidung steht noch aus, im Bezugsjahr wurde keine Genehmigung ausgestellt

E.4. Verfahrenstechnische Aspekte – Sicherheitsbescheinigungen (Teil A)

		Neu	Aktualisiert/ geändert	Erneuert
Durchschnittliche Zeit zwischen dem Eingang eines Antrags und der endgültigen Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung gemäß Teil A (nach Erhalt aller erforderlichen Informationen) im Jahr 2008 für Eisenbahnunternehmen mit	einer Lizenz, die in Ihrem Mitgliedstaat ausgestellt wurde:			
	einer Lizenz, die in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellt wurde:			

Da im Bezugsjahr 2008 ein Verfahren abgeschlossen wurde, kann noch keine relevante Aussage über die durchschnittliche Verfahrensdauer angegeben werden.

E.5. Verfahrenstechnische Aspekte – Sicherheitsbescheinigungen (Teil B)

		Neu	Aktualisiert/ geändert	Erneuert
Durchschnittliche Zeit zwischen dem Eingang eines Antrags und der endgültigen Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung gemäß Teil B (nach Erhalt aller erforderlichen Informationen) im Jahr 2008 für Eisenbahnunternehmen mit	einer Lizenz, die in Ihrem Mitgliedstaat ausgestellt wurde:			
	einer Lizenz, die in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellt wurde:			

Da im Bezugsjahr 2008 ein Verfahren abgeschlossen wurde, kann noch keine relevante Aussage über die durchschnittliche Verfahrensdauer angegeben werden.

E.6. Verfahrenstechnische Aspekte – Sicherheitsgenehmigungen

		Neu	Aktualisiert/ geändert	Erneuert
Durchschnittliche Zeit zwischen dem Eingang eines Antrags und der endgültigen Ausstellung einer Sicherheitsgenehmigung (nach Erhalt aller erforderlichen Informationen) im Jahr 2008 für Fahrwegbetreiber mit	einer Lizenz, die in Ihrem Mitgliedstaat ausgestellt wurde:	5 Mon.		