Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

Österreich

Jahresbericht
der nationalen Sicherheitsbehörde
für das Bezugsjahr 2009

gemäß Art. 18 der Richtlinie 2004/49/EG
„Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft“
umgesetzt in § 13a Eisenbahngesetz 1957 (EisbG)

Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

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
C. Organisation 6
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 16
E. Wichtige Änderungen von Gesetzen und Vorschriften 17
F. Entwicklung der Sicherheitsbescheinigung und **-genehmigung** 18
1. Nationale Gesetzgebung – Starttermine – Verfügbarkeit 18
2. Numerische Daten 21
3. Verfahrenstechnische Aspekte 21
G. Überwachung von Eisenbahnunternehmen und Fahrwegbetreibern 26
1. Beschreibung der Maßnahmen zur Überwachung von Eisenbahnunternehmen und Fahrwegbetreibern 26
2. Übermittlung aller jährlich erstellten Sicherheitsberichte der Fahrwegbetreiber und Eisenbahnunternehmen gemäß Artikel 9 Absatz 4 der Sicherheitsrichtlinie unter Einhaltung der gesetzlichen Fristen 26
3. Anzahl der Inspektionen (Ortsaugenscheine) bei den RU/IM für 2009 27
4. Anzahl der Audits bei den RU/IM für 2009 27
5. Zusammenfassung der relevanten Korrekturmaßnahmen/-aktivitäten (z. B. Änderung, Widerruf, Aufhebung, wichtige Warnungen) hinsichtlich der Sicherheitsaspekte im Zuge dieser Audits/Inspektionen 27
6. Beschwerden von IM über RU in Bezug auf die Bedingungen in ihrer Bescheinigung gemäß Teil A/Teil B 27
7. Beschwerden von RU über IM in Bezug auf die Bedingungen in ihrer Sicherheitsgenehmigung 28
H. Erfahrungen mit der Anwendung der CSM für die Risikoevaluierung und -bewertung 28
I. Anhänge 28
ANHANG A: Informationen zur Struktur des Eisenbahnnetzes 29
A.1. Karte des Eisenbahnnetzes 29
A.2. Liste der Eisenbahnunternehmen und Fahrwegbetreiber 30
ANHANG B: Organigramme 32
B.1. Organigramm der nationalen Sicherheitsbehörde Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie: 32
B.2. Organigramm Bundesanstalt für Verkehr als Unfalluntersuchungsanstalt des Bundes: 35
ANHANG C:CSI-Daten – angewandte Definitionen 36
C.1. CSI-Daten 36

Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

C.2. Im Jahresbericht verwendete Definitionen....44
C.3. Abkürzungen....47
ANHANG D: Wichtige Änderungen von Gesetzen und Vorschriften....48
ANHANG E: Entwicklung der Sicherheitsbescheinigung und -genehmigung – Numerische Daten....50
E.1. Sicherheitsbescheinigungen gemäß Richtlinie 2004/49/EG....50
E.2. Sicherheitsgenehmigungen gemäß Richtlinie 2004/49/EG....52

Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

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 „Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft“ zuletzt geändert durch 2009/149/EG vom 27. November 2009, Abl Nr. L 313 vom 28. November 2009 umgesetzt in § 13a Eisenbahngesetz 1957 (EisbG), BGBl. Nr. 60/1957 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 25/2010 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 2009 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. 60/1957”, as last amended by “BGBl. I No. 25/2010”. 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 (www.bmvit.gv.at/en/verkehr/railway/index.html).

The annual report of the safety authority in Austria concers its activities in the year 2009 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.

The Part E reports important changes in legislation and regulation concerning railway safety in the year 2009.

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.

In Part H there are given first comments on the application of the CSM on risk evaluation and assessment.

Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

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 „Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft“ zuletzt geändert durch 2009/149/EG vom 27. November 2009, Abl Nr. L 313 vom 28. November 2009 umgesetzt in § 13a Eisenbahngesetz 1957 (EisbG), BGBl. Nr. 60/1957 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 25/2010 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 Eisenbahnagentur 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.*

Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

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 2009 soweit dies aufgrund der vorhanden Daten möglich ist zusammenfassend dargestellt.

Im Jahr 2009 wurden im Anwendungsbereich der Sicherheitsrichtlinie 88 schwere Unfälle gemeldet. Im Vergleich zu den Vorjahren (2006: 106, 2007: 104 und 2008: 97) weist dies eine leicht fallende Tendenz auf.

Die Gesamtanzahl der Schwerverletzten im Jahr 2009 stieg gegenüber dem Jahr 2008 von 53 auf 60. Die Anzahl der Getöteten fiel von 39 im Jahr 2008 auf 34 im Jahr 2009. 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 2009 und entsprechende Hinweise zu den einzelnen gemeinsamen Sicherheitsindikatoren finden sich in Anhang C.1.

Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

C. Organisation

1. Einleitung zur Organisation

Nationale Sicherheitsbehörde bezogen auf Sicherheitsgenehmigung und Sicherheitsbescheinigung

(für Eisenbahninfrastrukturunternehmen von Hauptbahnen und Eisenbahnverkehrs-unternehmen, 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 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 jeweils 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 Zuständigkeitsbestimmungen des Landeshauptmannes als Behörde finden sich in § 12 (2) EisbG.

Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

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 in der Gemeinschaft") 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.

Die Organisation der Unfalluntersuchungsstelle des Bundes - Bundesanstalt für Verkehr ist in Anhang B.2. dargestellt.

Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

D. Entwicklung der Eisenbahnsicherheit

1. Initiativen zur Erhaltung bzw. Verbesserung der Sicherheit

Im Folgenden sind die wichtigsten, im Berichtsjahr 2009 ausgesprochenen Sicherheitsempfehlungen[1] angeführt:

Tabelle D.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**	
16.12.08	Kärnten, Rosenbach	**Entgleisung** des Z40667	• Es wird empfohlen, die Grenzwerte der Soforteingriffsschwellen für Gleisverwindung im Instandhaltungsplan DB IS 2 des Infrastrukturbetreibers zu überprüfen, bzw. notwendigen Falls anzupassen um einen größeren Sicherheitsspielraum hinsichtlich der Entgleisungssicherheit von Fahrzeugen zu gewährleisten. Dies sollte speziell im Hinblick auf Gleisverwindungen bei gleichbleibenden Verwindungsgrenzen für europäische Fahrzeuge gemäß ERRI (ORE) B55 RP8 erfolgen (Grenzwert 3,7 mm/m). • Es wird empfohlen, einen Maßnahmenkatalog zu erstellen, der für Langsamfahrstellen im Bogen und Übergangsbogen die maximal zulässige Geschwindigkeitsreduktion festlegt, die in einem Bogen bzw. Übergangsbogen aufgrund der tatsächlichen vorhandenen Überhöhung vorgeschrieben werden darf. Dies soll verhindern, dass bei Langsamfahrstellen, Geschwindigkeitsreduktionen in der Überhöhung erfolgen. Geschwindigkeitsreduktionen in Überhöhungen bewirken einen Mangel an freier Seitenbeschleunigung, welcher sich ungünstig auf die Radaufstandskraft, bzw. negativ auf den Entgleisungskoeffizient Y/Q auswirkt und somit die Entgleisungstendenz ungünstig beeinflusst. • Bei der derzeit laufenden Ausarbeitung von europaweit geltenden Instandhaltungsvorschriften sollte auch die Fahrzeugverwindung als notwendiger Parameter in Betracht gezogen werden. Es sollte begutachtet und implementiert werden, ab welchem Fahrzeugalter, in welchen Abständen und in welchem Umfang in den Instandhaltungswerkstätten die tatsächliche Fahrzeugverwindung überprüft werden muss. Dies soll sicherstellen, dass die zulässige Fahrzeugverwindung gemäß den Zulassungskriterien eines Eisenbahnfahrzeuges auch tatsächlich eingehalten wird.

[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**	
18.12.08	Steiermark, Wollsdorf	**Zusammenprall** auf EK	• Bahn- und straßenseitige Überprüfung der EK. Dies umfasst insbesondere die Art der Sicherung (z.B. bescheidgemäß ausgeführt, vorhandene Sicherung unter Berücksichtigung bestehender Verkehrsverhältnisse sowie möglicher geänderter Parameter udgl.), die Situierung der technischen Einrichtungen und Straßenverkehrszeichen bzw. Signale (z.B. Aufstellungs-punkte, Sichtbarkeit der Einrichtungen, Haltelinien, Baken udgl.).
20.12.08	Salzburg, zwischen Seekirchen am Wallersee und Hallwang-Elixhausen	**Entgleisung** des Z44852	• Überprüfung, ob bei allen österreichischen HOA/FOA/SOA die Entfernung des definierten Anhaltepunktes von der Anlage möglichst kurz gehalten ist. Begründung: Beim Anhalten von Z 44852 an einer zuvor gelegenen (noch zu definierenden) Stelle hätten die Folgen des Unfalles mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit geringer gehalten werden können. • Überprüfung der Prozessanweisungen, ob die vorgesehenen Haltepunkte für die Ursachenerhebung durch den Tfzf nicht vorverlegt werden können. Begründung: Beim Anhalten von Z 44852 an einer zuvor gelegenen (noch zu definierenden) Stelle hätten die Folgen des Unfalles mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit geringer gehalten werden können. • Überprüfung, ob eine elektronische Meldung an den Tfzf, bezüglich der Verständigung über Heißläufer erfolgen kann. In diesem Zusammenhang sollte überprüft werden, wie diese Information bei ETCS übertragen werden kann. Begründung: Beim Anhalten von Z 44852 an einer zuvor gelegenen (noch zu definierenden) Stelle hätten die Folgen des Unfalles mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit geringer gehalten werden können. • Aufnahme der Anlage 1 zur Prozessanweisung HOA/FOA/SOA, „Verzeichnis der definierten Hauptsignale, Zugbehandlungsbf, Wagenuntersuchungsbf, rückgelegene HOA/FOA/SOA, Zugbeobachtungsstelle und Schutzmaßnahme für den Tfzf auf mehrgleisigen Strecken auf der freien Strecke“ in die Bsb des Bf Hallwang –Elixhausen. Begründung: Dieser Mangel wurde durch die ÖBB Infrastruktur AG bereits erkannt und behoben. • In-Evidenz-Haltung und Mangelbehebung aller beim Verschub entgleisten Fahrzeuge, um spätere Radsatzschäden vermeiden bzw. nachvollziehen zu können. Begründung: Auf Grund von unbehandelten Radsatzschäden kann es in Folge zu schwerwiegenden Unfällen kommen. • Um eine Wiederholung eines derartigen Ereignisses hinkünftig vermeiden zu können, wurden folgende Maßnahmen durch Technische Services umgesetzt: - Erhöhung der maßlichen Überdeckung, der am Presssitz beteiligten Bauteile, zwischen Lagerinnenring und Achsstummel, bei der Aufarbeitung von Radsätzen im Werk Knittelfeld. - Erhöhung der Qualität der in Verwendung stehenden Lagerfette. - Prüfung, ob sinnvolle Untersuchungen hinsichtlich der Fettqualität vor einer Radsatzaufarbeitung IS 3 möglich sind. Begründung: Verbesserung der Produktionsprozesse.

Unfälle/Anzeichen für Unfälle, die zu dieser Maßnahme geführt haben			Sicherheitsempfehlung[1)]
Datum	**Ort**	**Beschreibung des Vorfalls**	
			• Überprüfung, ob die Prozessanweisungen HOA/FOA/SOA einer behördlichen Genehmigung zu unterziehen sind. Begründung: Diese Prozessanweisungen regeln zum Teil das Verhalten von Mitarbeitern.
20.01.09	Vorarlberg, Dornbirn	**Brand** des Tfz 2068 004-7 von Z91790	• Derzeit werden in Tfz Handfeuerlöscher gemäß Vereinbarung der ÖBB-Traktion GmbH und dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat aus 1999 vorgehalten und erfüllen jedoch nicht die Bestimmungen des Merkblattes UIC 642. Überprüfung, ob anstelle der derzeit geltenden Vereinbarungen, eine Richtlinie für die Ausrüstung von Tfz (und Steuerwagen) mit Handfeuerlöschern erstellt werden sollte. • Diese Richtlinie soll unter Beachtung von Personenschutz und/oder Sachschutz die Stückzahl, die Masse (Inhalt) und das Löschmedium der vorzuhaltenden Handfeuerlöscher bezogen auf die Brandlast des jeweiligen Fahrzeuges festlegen. • Überprüfung, ob die jährlich zu erfolgenden Sicherheitsunterweisung gemäß AschG, § 14, für bestimmte Eisenbahnbedienstete (z. B. Tfzf, Zug- und Verschubmannschaft) mit der Handhabung von Handfeuerlöschern zu erweitern wäre. In diesem Zusammenhang ist zu Überprüfen, ob die ÖBB-DV B 28 „Brandschutzvorschrift“ noch gültig ist, bzw. durch eine Neuausgabe ersetzt wird. • Überprüfung, ob bei angebrachten Zeichen „F“ für Feuerlöscher bei Tfz ein tauglicher und überprüfter Handfeuerlöscher vorgehalten ist. • Überprüfung, ob durch regelmäßige Reinigung der Auffangwanne im Zuge des Fahrzeugchecks 2 (alle 40 bis 60 Tage) die Ansammlung von Brandlast verringert, bzw. ein Hinweis auf Leckagen gegeben ist. • Überprüfung, ob die Angabe „Geringste Fz-Vmax“ in der ARTISWagenliste auch die maximale Geschwindigkeit des Tfz berücksichtigen sollte.
02.02.09	Vorarlberg, Feldkirch	**Kollision** des Z78402 mit Verschubfahrt	• Ereignisinformation und Schwerpunkt Verschub (Verschubwege, Einhaltung der Geschwindigkeit bei Verschub , …..) im Rahmen der regelmäßigen Fortbildung aller Mitarbeiter des Triebfahrzeugfahrdienstes. • Stichprobenartige Überprüfung der Einhaltung der zulässigen Fahrgeschwindigkeit beim Verschub durch Auswertung der Registriereinrichtungen der Tfz. • Stichprobenartige Überprüfung der Einhaltung der zulässigen Fahrgeschwindigkeiten beim Verschub durch externe Messung z. B. mittels Radar-Geräten. • Richtigstellung der Homepage des Landes Vorarlberg. Die Strecke Feldkirch – Staatsgrenze bei Feldkirch (Buchs) ist eine Hauptbahn. • Überprüfung, ob zur eindeutigen Klärung der behördlichen Zuständigkeiten gemäß EisbG, § 4 eine Hauptbahn-VO (Hochleistungsstrecken, Trans-Europäische Netze, …) erforderlich ist. • Richtigstellung der betrieblichen Unterlagen wie Bsb, VzG,

Unfälle/Anzeichen für Unfälle, die zu dieser Maßnahme geführt haben			Sicherheitsempfehlung[1)]
Datum	**Ort**	**Beschreibung des Vorfalls**	
			Buchfahrpläne, … unter Berücksichtigung der gesetzlich festgelegten Bezeichnungen.
09.04.09	Niederöster-reich, St. Peter-Seitenstetten	**Entgleisung** des Z45904	• Überprüfung, ob für Wagen mit Radsatzwellen der BA 088 sowie baugleiche Wellen der BA 188 und ähnlichen technischen Parametern (Schwerpunkthöhe und Klotzanpresskraft) aus Gründen der Dauerfestigkeit in Abhängigkeit von den Durchmessern der Sitze der Radscheiben die Radsatzlast auf unter 20 t zu reduzieren ist. Beide Wellen entsprechen dem Typ A gemäß Merkblatt UIC 510-1. Begründung: In der ERA Task Force Maintenance of Freight wagons wurden abhängig vom Durchmesser des Sitzes der Radscheibe folgende zulässige Massen für die Dauerfestigkeit genannt (Werte sind noch zu überprüfen): 182 mm → 19,3 t und 188 mm → 20,6 t. Hinweis: Die Anwendung eines „Bestandsschutz“ könnte in einem Justizverfahren als fahrlässig gewertet werden. • Schaffung von einheitlichen europäischen Instandhaltungsrichtlinien, die dem Stand der Technik entsprechen (Beinhaltung einer verbindlichen automatisierten mechanischen Ultraschallprüfung auf Risse, Eigenspannungs-prüfung der Radscheiben, … bezogen auf die Laufleistung oder Verschleißparameter bzw. nach besonderen Vorkommnissen wie Überladung, Überschleifen von Bremssohlen, …). Hinweis: Durch die ERA wurde eine Task Force Maintenance of Freight wagons eingerichtet. • Zertifizierung von Instandhaltungswerkstätten durch die ERA und wiederkehrende Überprüfung durch die ERA oder von ihr wechselnd bestimmte ausländische Sicherheitsbehörden oder Organisationen. Hinweis: Durch die ERA wurde eine Task Force Maintenance of Freight wagons eingerichtet. • Europaweite Überprüfung der Lastgrenzraster und aller Zustimmungen zu den Vereinbarungsrastern. Begründung: Es ist nicht auszuschließen, dass trotz der gesetzten Maßnahmen Fahrzeuge mit erhöhter Radsatzlast verkehren (z. B. Bahndienstfahrzeuge). • Überprüfung, ob die Konditionierung (Reinigung) der Radsatzwellenoberfläche zur einwandfreien Ankopplung der UT-Prüfköpfe gemäß DIN 27201-7, Punkt 5.2 durch Sandstrahlen nicht der Forderung nach einer Oberflächenrautiefe von max. 6,3 µm gemäß RiLi 984.0400 widerspricht. Hinweis: Durch die ERA wurde eine Task Force Maintenence of Freight wagons eingerichtet. • Überprüfung ob durch eine geänderte Bauform der Radsatzwellen (z.B. mit einer Hohlbohrung wie bei Tfz-Radsätzen) diese einfacher geprüft werden können. Hinweis: Durch die ERA wurde eine Task Force Maintenance of Freight wagons eingerichtet.
29.04.09		RID-Austritt und Tötung von 28	• Einbau von Radsätzen, die einen Dauerfestigkeitsnachweis gemäß

Unfälle/Anzeichen für Unfälle, die zu dieser Maßnahme geführt haben			Sicherheitsempfehlung[1)]
Datum	**Ort**	**Beschreibung des Vorfalls**	
		Personen durch **Entgleisung** Z50327 in Viareggio (Italien)	• EN 13103 aufweisen (Davon sind auch Wagen betroffen, die gemäß Merkblatt UIC 700, Punkt 3.2.1 in der Streckenklasse „C“ anstelle 20,0 t eine Radsatzlast von 20,5 t aufweisen). Dazu ist seitens des BMVIT eine Sicherheitsempfehlung GZ. BMVIT-224.067/0001-IV/SCH5/2009 vom 2. Juli 2009 ausgesprochen worden. • Sachgemäße Lagerung und Behandlung beim Einbau von Radsatzwellen (siehe Allgemeinverfügung des EBA). • Prüfung der Radsatzwellen mittels mechanisierter Ultraschallprüfeinrichtung auf Rissbildung. • Prüfung der Radscheiben auf Rissbildung und unzulässige Eigenspannungswerte. • Tausch der stahlvernieteten Messingkäfige von Radsatzlagern auf solche aus Kunststoff (Durch zu geringe elastische Einsenkung des Fahrwegs kommt es infolge vermehrter Schwingungen zum Bruch der Stahlniete der Messingkäfige und in weiterer Folge zu Heißläufer, Lagerbrüchen und Entgleisungen). • Die Berechnung der Entgleisungssicherheit von Güterwagen gemäß Merkblatt UIC 530-2 bzw. ORE B55/RP8 ist mit einer Unsicherheit von 5 % behaftet (2 σ = 95 % Aussage-wahrscheinlichkeit).
29.04.09		Technische Untersuchung von Fahrzeugen nach einer **Entgleisung** in Deutschland	• Durchführung der Mängelbehebung und Meldung der Behebung an die ungarische Eisenbahnsicherheitsbehörde. • Überprüfung des DB 662, ob diese Bauteile in geschweißter Ausführung (z. B. Bremsklotzhängeeisen) einen planmäßigen Austausch z.B. 13 oder 18 Jahre erfahren sollten, da sie bei jeder Bremsung entweder auf Zug oder auf eine kombinierte Belastung aus Druck, Knickung und Biegung beansprucht werden. • Überprüfung, ob beim Auftreten „Überschliffener Bremsklotzsohlen“ auf Grund des Gefährdungspotentials für Räder eine Regelung in den ÖBB Dienstbehelfen DB 662 und DB 663 analog den Richtlinien der DB AG (z. B. Eigenspannungsprüfung) festgelegt werden muss. • Schaffung eines europäischen einheitlichen Regelwerkes für die Instandhaltung von Schienenfahrzeugen zur Gewährleistung eines hohen Sicherheitsniveaus.
22.05.09	Salzburg, Piesendorf	**Zusammenprall** des Z 3309 mit LKW auf EK	• Vor der EK km 7,995 sind die beiderseits der Bahn zum Vorrangzeichen „Halt“ auf den Standsäulen auch angebrachten Zusatztafeln „auf Pfeifsignal achten“ zu entfernen. • Die Signalisierung durch die bestehenden Pfeifpflöcke, das VzG, sowie das EK Datenblatt ist der Sicherungsart der EK anzupassen • Die Bodenmarkierungen für den Straßenverkehr, insbesondere die Haltelinie zum Vorrangzeichen „Halt“, sind anzubringen bzw. zu erneuern. • Es ist zu überprüfen ob der Kreuzungswinkel für Fahrzeuge, vom Verzögerungsstreifen der B 168 aus Richtung Mittersill einfahrend, den Kreuzungswinkel von 90° gemäß EK Bescheid entspricht und erforderlichenfalls notwendige Änderungen in der

Unfälle/Anzeichen für Unfälle, die zu dieser Maßnahme geführt haben			Sicherheitsempfehlung[1)]
Datum	**Ort**	**Beschreibung des Vorfalls**	
			Sicherungsart der EK festzulegen. • Durchführung von Schwerpunktaktionen der Exekutive direkt vor Ort bei der EK km 7,995 • Die Ausbildungsinhalte für den Erwerb der Lenkerberechtigung sind zu überprüfen und – wenn erforderlich - entsprechende Änderungen vorzunehmen . Die bestehenden nationalen Regelungen betreffend Eisenbahnkreuzungen als Schnittstelle zwischen Schienen- und Straßenverkehr sind zu evaluieren und im Bedarfsfall anzupassen (z.B. Eisenbahnkreuzungsverordnung, Straßenverkehrsordnung, bahnspezifische Regelungen). In diesem Zusammenhang wird auch empfohlen, die Zusatztafel „auf Pfeifsignal achten“ in die StVO und StVZVO aufzunehmen. • Durchführung von Informationskampagnen über Eisenbahnkreuzungen im Allgemeinen und das richtige Verhalten der Straßenverkehrsteilnehmer im Besonderen (z.B. durch Medien, Behörden, Autofahrervereinigungen udgl.).
06.08.09	Kärnten, Villach Seebach	**Entgleisung** des Z48286	• Bei Bauarbeiten im Gleisbereich, welche einen Einfluss auf die Festigkeit des Untergrundes haben, ist sicherzustellen, dass nach der ersten Belastung des Gleises durch eine Fahrt eine weitere Überprüfung der Gleislage durchgeführt wird.
04.11.09	Wien, Süßenbrunn	**Entgleisung** des Z47046	• Es wird eine sofortige Evaluierung der Arbeitsplätze auf dem Zstw Süßenbrunn in enger Zusammenarbeit mit dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat empfohlen, bzw. ist diese Evaluierung laufend zu wiederholen, je nach Stand der Umbauphasen, wenn dies durch einen geänderten Arbeitsablauf bzw. Arbeitsverfahren notwendig wird. Nach der Inbetriebnahme des neuen Zstw Süßenbrunn sollte eine abschließende Arbeitsplatzevaluierung durchgeführt werden. Arbeitsplatzevaluierungen, im besonderen Evaluierungen auf Stellwerksanlagen bei Aus- Um- oder Neubau, sollten nicht nur im Bf Süßenbrunn erfolgen, sondern angesichts der laufenden Bautätigkeit am Eisenbahnsektor auf allen betroffenen Anlagen, da die Betriebsabwicklung während der Bautätigkeit eine wesentliche Betriebserschwernis darstellt. Die Arbeitsplatzevaluierung sollte einen wesentlichen Beitrag zur Sicherheit in der laufenden Betriebsabwicklung darstellen. • Während der Untersuchung in den Nachtstunden am 28. Oktober und bei einer Nachuntersuchung des Unfalls während der Nachtstunden am 30. Oktober 2009 wurde festgestellt, dass die Betriebsabwicklung am Zstw Süßenbrunn nur durch zwei Mitarbeiter erfolgt, obwohl vier Arbeitsplätze zur Verfügung stehen. Durch die zum Teil erheblichen Betriebserschwernisse bei der schrittweisen Inbetriebnahme der EBO 2 (wie z.B. Störungen der Sicherungsanlage) sowie durch die laufenden Änderungen in den Arbeitsverfahren wird empfohlen, die Betriebsabwicklung mit drei Mitarbeitern am Zstw Süßenbrunn

Unfälle/Anzeichen für Unfälle, die zu dieser Maßnahme geführt haben			Sicherheitsempfehlung[1)]
Datum	**Ort**	**Beschreibung des Vorfalls**	
			durchzuführen. • Dies soll verhindern, dass der Bedienplatz der EBO 2 vorübergehend oder zeitweise unbesetzt ist. Zusätzlich soll damit verhindert werden, dass ein ständiger Wechsel des Arbeitsplatzes zur Führung des Betriebes notwendig ist.

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

Zu den von der Unfalluntersuchungsstelle erfolgten Sicherheitsempfehlungen wurden im Bezugsjahr 2009 seitens der Behörde insbesondere folgende Maßnahmen beschlossen:

Datum	Ort	Beschreibung des Vorfalls	Sicherheitsempfehlung(en)	Umsetzung der Sicherheitsempfehlungen
01.12.2008	Nieder-österreich, Wr. Neudorf	Zusammenprall auf EK km 13,265	8.1 Bahn- und straßenseitige Überprüfung der EK km 13,265. Dies umfasst insbesondere die Evaluierung des Bescheides (aus 1996) in Bezug auf derzeit geltende Bestimmungen.	8.1. Bei der Evaluierung dieser EK wurde mit Bescheid RU6-E-2783/001-2009 der NÖ LR die Montage eines zusätzlichen Rücklichtes vorgeschrieben.

18.12.2008	Steiermark, Gleisdorf – Weiz	Zusammenprall und Entgleisung auf EK km 4,935	7.1 Bahn- und straßenseitige Überprüfung der EK. Dies umfasst insbesondere die Art der Sicherungsverhältnisse sowie möglicher geänderter Parameter udgl.	7.1. Die Eisenbahnbehörde (Amt der Steiermärkischen Landes-regierung) hat am 23.2.2009 die EK in km 4,935 der Landesbahnstrecke Gleisdorf – Weiz überprüft. Die im Bescheid vom 24.2.2009, GZ.FA 18 E-81.30-49/2009-2, enthaltenen Vorschreibungen wurden binnen Erfüllungsfrist umgesetzt.
04.03.2009	Niederösterreich, Himberg	Kollision Lokzug 85609 mit einem Arbeitsgerät	5.2. Überprüfung und erforderlichenfalls Änderung der bestehenden Vorgaben für die Fahrdientsleiter-Ausbildung.	5.2. Erstellung einer Richtlinie für die Ausbildung, Prüfung und den Einsatz von Mitarbeitern mit Aufgaben in der Betriebsabwicklung am Netz der ÖBB Infrastruktur AG (Fdl RiLi). (Genehmigung mit Bescheid vom 2.12.2009, GZ.BMVIT-222.112/0002-IV/SCH5/2009)
09.04.2009	Niederösterreich, St. Peter-Seiten-stetten	Entgleisung Zug 45904	17.1 Für die betroffene Wagenbauart sowie Wagen der DB AG mit Radsatzwellen der Bauart 088 sowie baugleiche Wellen der Bauart 188 und ähnlichen technischen Parametern (Schwerpunkthöhe und Klotzanpresskraft) ist die Radsatzlast auf 20 t zu reduzieren. Beide Wellen entsprechen dem Typ A gemäß Merkblatt UIC 510-1	17.1. Schreiben BMVIT an alle EVU vom 2.Juli 2009, GZ.BMVIT-224.067/0001-IV/SCH5/2009: Für die betroffene Wagenbauart sowie Wagen der DB AG mit Radsatzwellen der Bauart 088 sowie baugleiche Wellen der Bauart 188 und ähnlichen technischen Parametern (Schwerpunkthöhe und Klotzanpresskraft) ist die Radsatzlast auf 20 t zu reduzieren.

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 2009 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 2009 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 EisbG 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 EisbG).

Die nationalen Übergangsbestimmungen zur Erforderlichkeit einer Sicherheitsbescheinigung finden sich in § 175 (5) und (6) EisbG:

§ 175 (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 § 175 (7) EisbG:

§ 175 (7) Bis zum Ablauf des 30. Juni 2009 gelten für die Inbetriebnahme von Hauptbahnen und vernetzten Nebenbahnen sowie deren Änderungen erteilte Betriebsbewilligungen als Sicherheitsgenehmigung im Sinne des § 38.

Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

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.ris.bka.gv.at

Zur Unterstützung für die Erstellung der Antragsunterlagen für die Sicherheitsbescheinigung im Sinne des Artikel 12 der „Richtlinie über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft“ wurde der Leitfaden: „Leitfaden zum Antrag auf Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung“ erarbeitet. Dieser findet sich auf:
Website:
http://www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/sicherheit/sicherheitsbescheinigung/leitfaden.html

Für die Erstellung der Antragsunterlagen für die Sicherheitsgenehmigung im Sinne des Artikel 11 der „Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft“ wurde zur Unterstützung der Leitfaden: „Leitfaden zum Antrag auf Ausstellung einer Sicherheitsgenehmigung“ erarbeitet:
http://www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/sicherheit/leitfaden_genehmigung.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 2009 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 2009 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 2009 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 2009 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 2009 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 § 175 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 2009 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 2009 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 2009 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 2009 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 2009 nicht durchgeführt.

3.3. Sicherheitsgenehmigungen

3.3.1. Gründe für die Aktualisierung/Änderung der Sicherheitsgenehmigungen

für das Bezugsjahr 2009 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 2009 gab es nach Erhalt aller notwendigen Informationen und nach erfolgreichem Aufbau eines Sicherheits- bzw. Qualitätsmanagementsystems im Sinne des § 175 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 Eisenbahn-infrastrukturunternehmen die ausschließlich Nebenbahnen betreiben)

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

Im Bezugsjahr 2009 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 2009 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 Fahrwegbetreiben 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 2009 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 2009 neben der Heranziehung weiterer statistischer Daten:

13 Sicherheitsberichte von Fahrwegbetreibern,

20 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 2009

Inspektionen (Ortsaugen schein)		Ausgegebene Sicherheitsbe-scheingungen (gemäß Teil A)	Ausgegebene Sicherheitsbe-scheinigungen (gemäß Teil B)	Ausgegebene Sicherheitsge-nehmigungen	Andere Aktivitäten (hier anzu-geben)
Anzahl der Inspektionen (Ortsaugen scheine) bei den RU/IM für 2009	geplant		1	1	
	außerplan-mäßig				
	durch-geführt		1	1	

4. Anzahl der Audits bei den RU/IM für 2009

Im Jahr 2009 betrug die Anzahl der internen Audits, die von Eisenbahnunternehmen gemäß den Unterlagen des Sicherheitsmanagementsystems durchgeführt wurden bei:

Eisenbahninfrastrukturunternehmen: 76 (geplant 78) und bei

Eisenbahnverkehrsunternehmen: 144 (geplant 160).

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 2009 noch keine Beschwerden

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

im Bezugsjahr 2009 noch keine Beschwerden

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

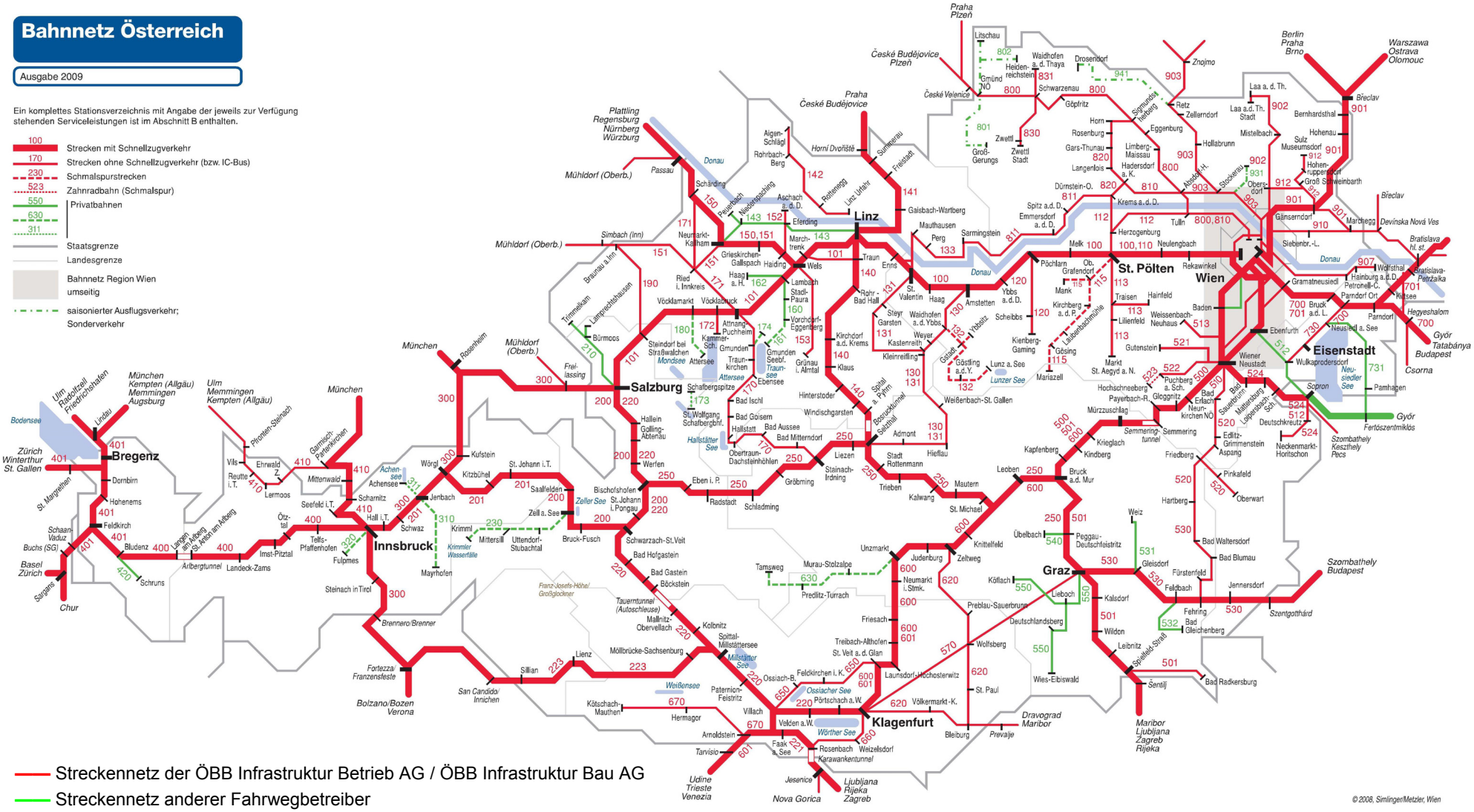
Die Verordnung 2009/352/EG sieht für die verpflichtende Anwendung im Artikel 10 Absatz 2 einen Stufenplan beginnend mit 19.07.2010 vor. Für das Bezugsjahr 2009 liegen demzufolge noch keine Erfahrungen mit der Anwendung der CSM für die Risikoevaluierung und -bewertung vor. Erste Diskussionen mit den Eisenbahnunternehmen zeigten jedoch bereits einen Bedarf für eine nationale Anwendungsleitlinie, deren Ausarbeitung für das Jahr 2010 vorgesehen ist.

I. Anhänge

Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

ANHANG A: Informationen zur Struktur des Eisenbahnnetzes

A.1. Karte des Eisenbahnnetzes



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 Betriebsgesellschft m.b.H. & Co KG	Terminal 1 8402 Werndorf	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 AG (ab 01.01.2009) (vormals ÖBB Infrastruktur Bau AG und ÖBB Infrastruktur Betrieb AG)	Vivenotgasse 10 1120 Wien	www.oebb.at/infrastruktur
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
City Air Terminal Betriebsg.m.b.H.	Office Park 1300 Wien Flughafen	www.cityairporttrain.com

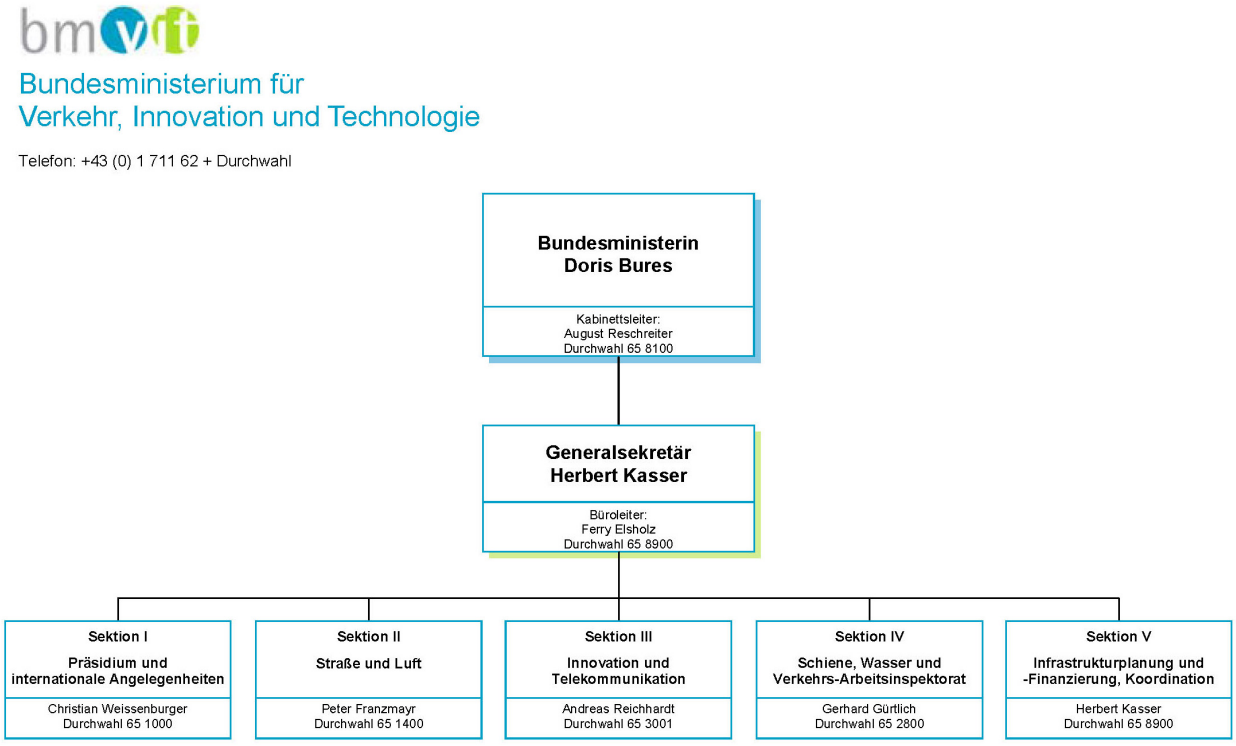
Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

Name	Anschrift	Website
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 Imperator 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 Produktion GmbH (bis 17.12.2009 ÖBB Traktion GmbH)	Langauer Gasse 1 1150 Wien	www.oebb-produktion.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 Austria GmbH	Am Concorde-Park E/13 2320 Schwechat	www.txlogistic.de
WESTbahn Management GmbH (Verkehrseröffnung noch nicht erfolgt)	Mariahilfer Straße 103/25 1060 Wien	www.westbahn.at
Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH	Eichenstraße 1 1121 Wien	www.wlb.at/cargo

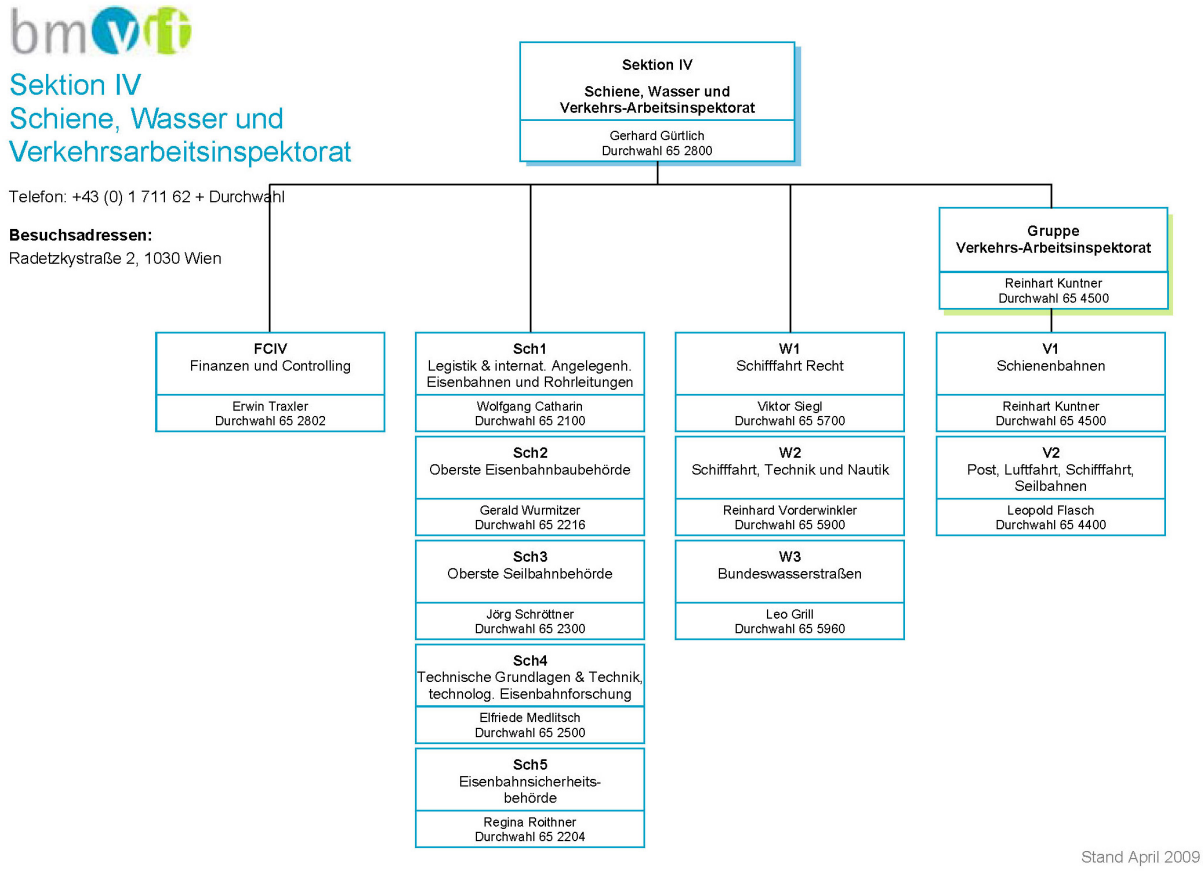
Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

ANHANG B: Organigramme

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



Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie



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 Sekundärlegistik (einschlägige Verordnungen samt Erlässen und Durchführungsrundschreiben 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. Sch1, 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 Auflassung von Eisenbahnen; Mitwirkung in Angelegenheiten der Unfalluntersuchungsstelle; Vorschriften und Genehmigung von allgemeinen Anordnungen an Eisenbahnbedienstete; Genehmigung der Bestellung von Betriebsleitern; Angelegenheiten sonstiger sicherheitsbehördlicher Aufsichtsmittel.

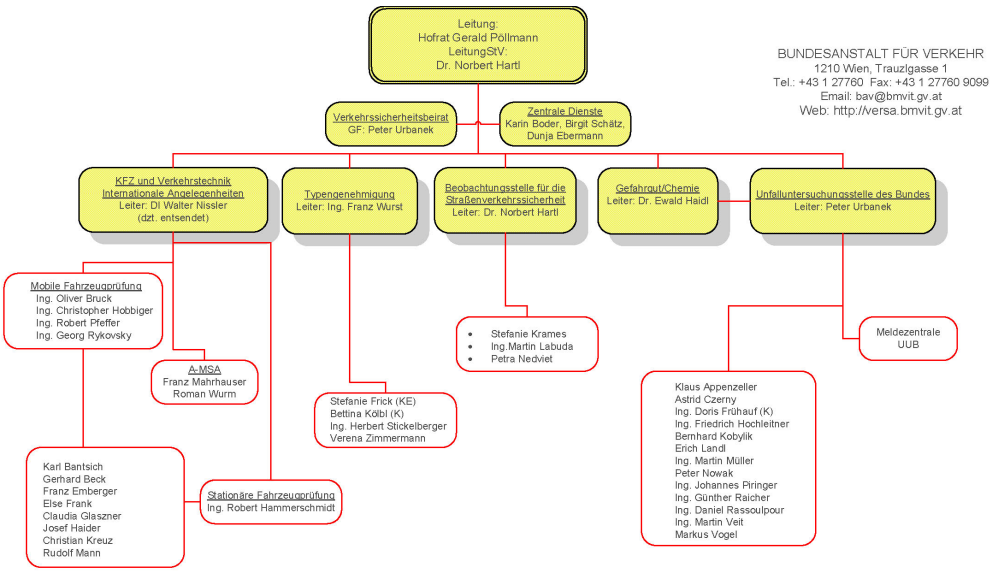
Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

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 Arbeitsnehmerschutzes im Aufgabenbereich der Abteilung; legistische 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:



Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

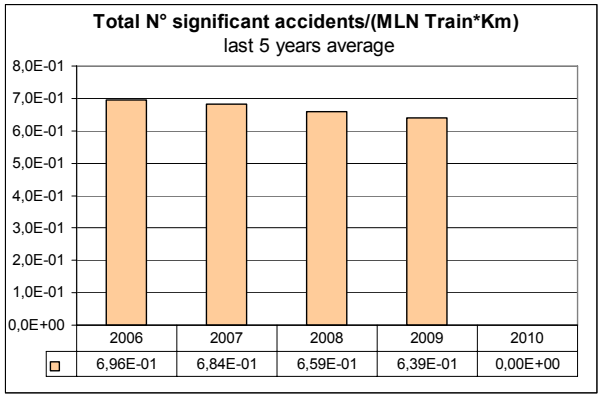
ANHANG C:CSI-Daten – angewandte Definitionen

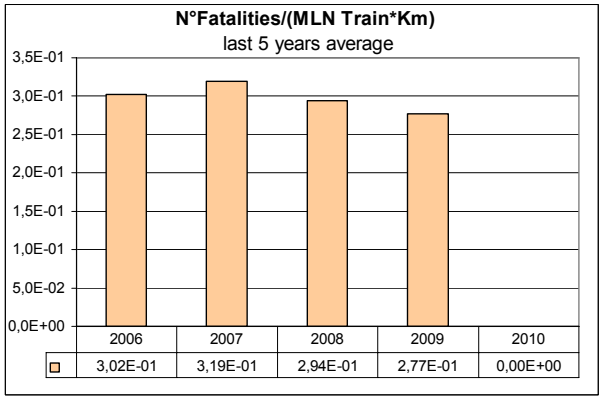
Die ausgewerteten CSI Daten beziehen sich auf den Betrieb von Hauptbahnen und vernetzten Nebenbahnen, dem Betrieb von Schienenfahrzeugen auf solchen Eisenbahnen und dem Verkehr auf solchen Eisenbahnen für das Bezugsjahr 2009 einschließlich der Daten der Jahresberichte über die Jahre 2006 bis 2009 auf österreichischem Hoheitsgebiet.

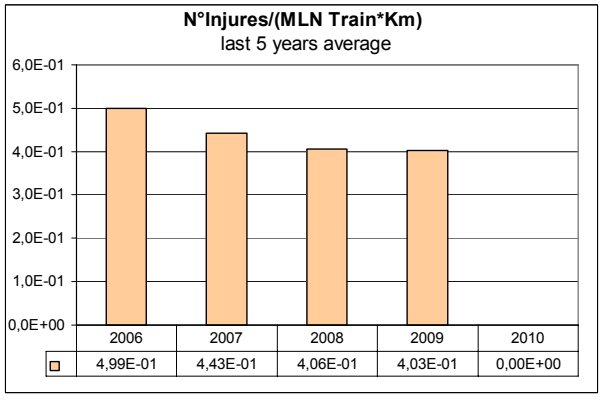
C.1. CSI-Daten

grafische Darstellung:

Leistungen im Überblick

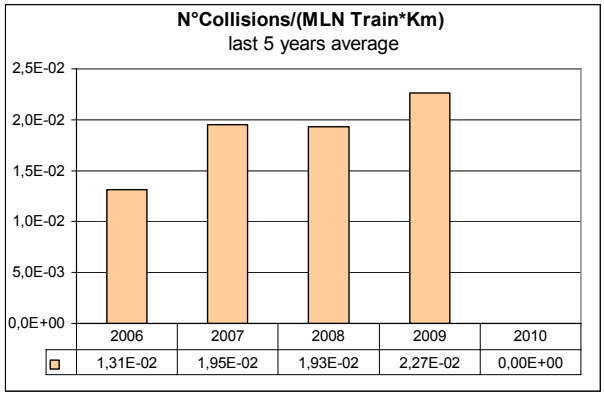


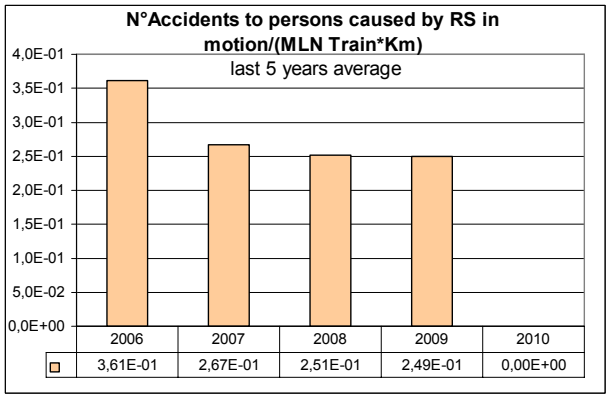


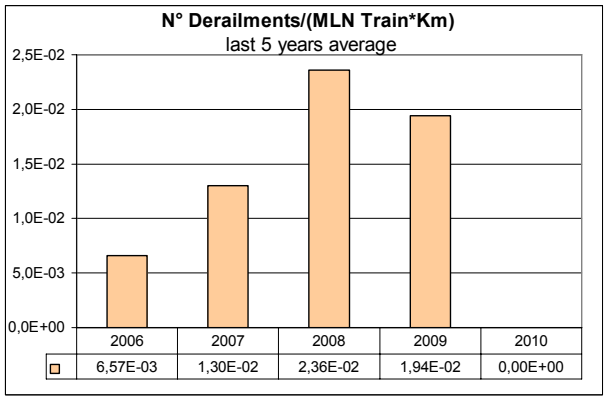


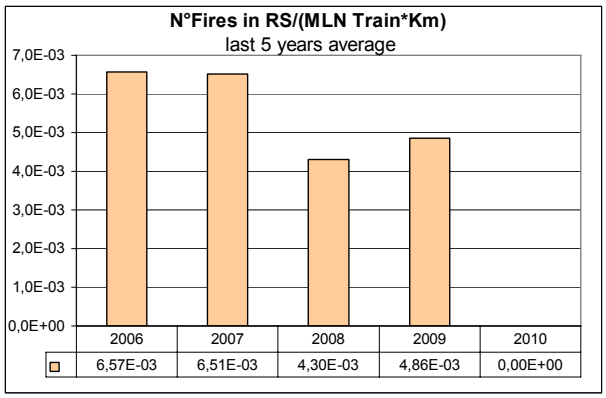
Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

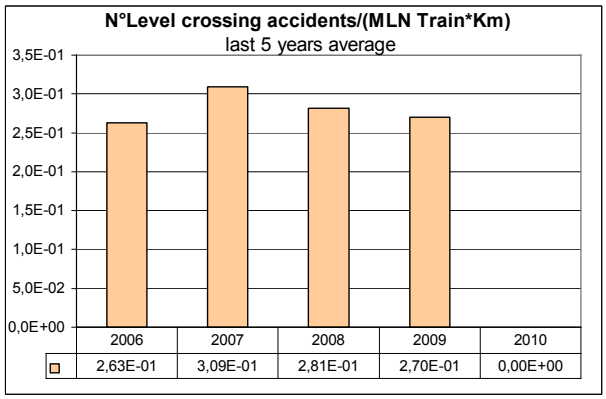
Schwere Unfälle nach Unfallart

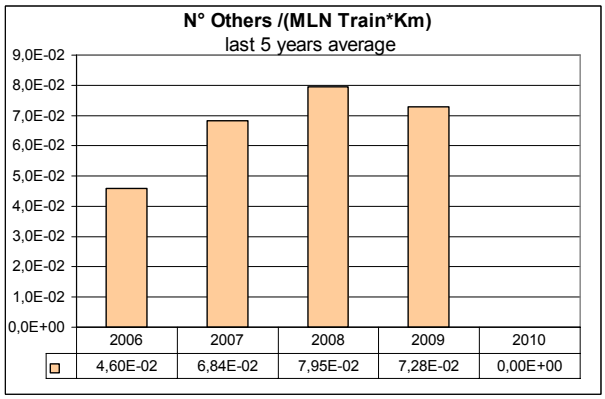






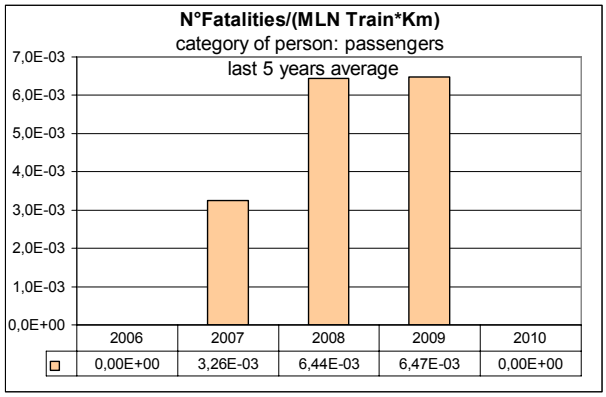


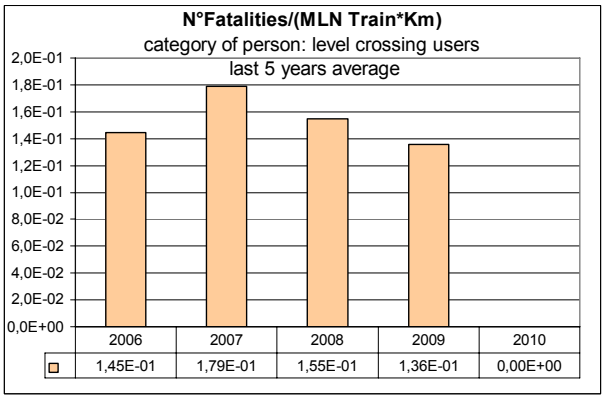


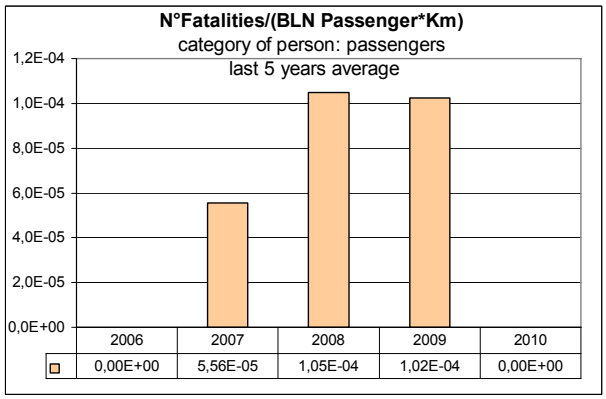


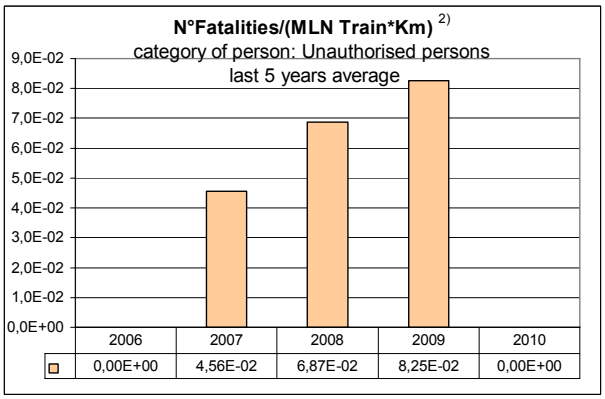
Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

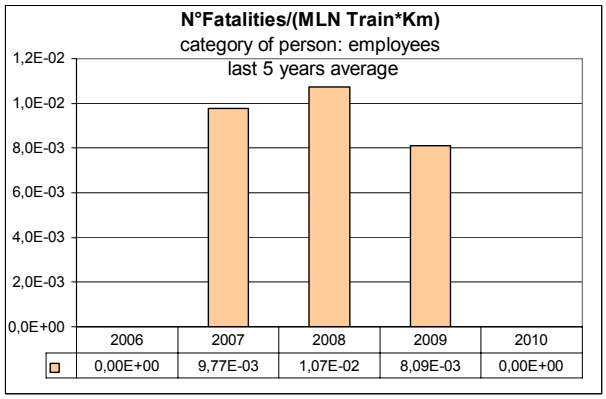
Todesfälle nach Kategorie der beteiligten Personen

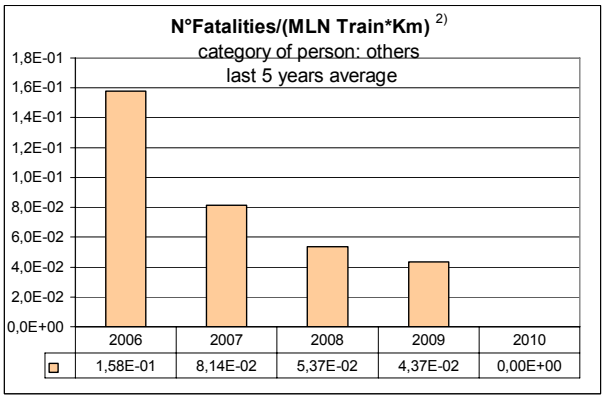








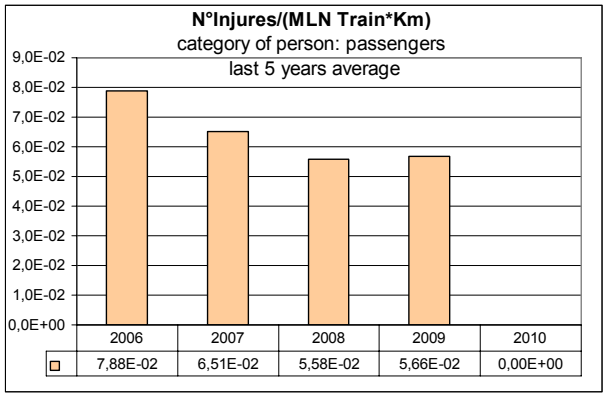


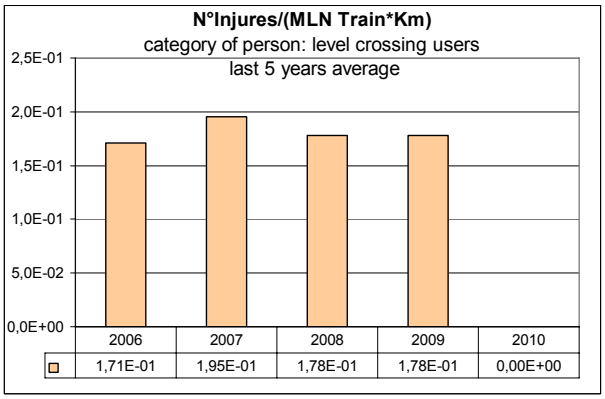


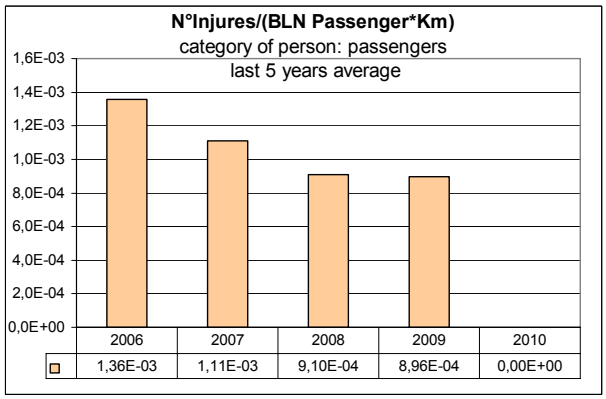
2) Im Bezugsjahr 2006 umfasste die Kategorie „sonstige Personen“ auch unbefugte Personen.

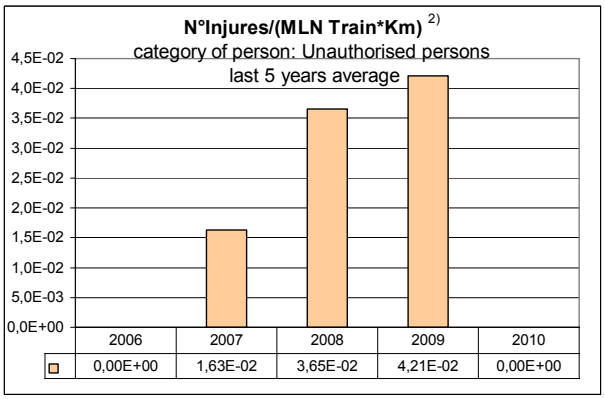
Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

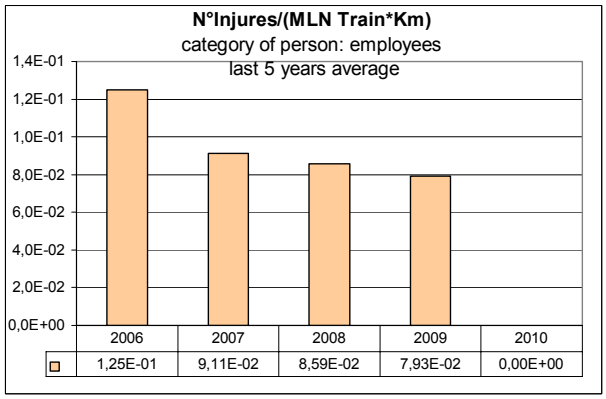
Verletzungen nach Kategorie der beteiligten Personen

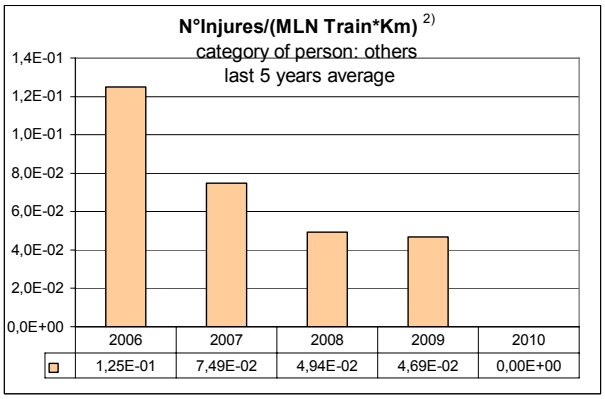








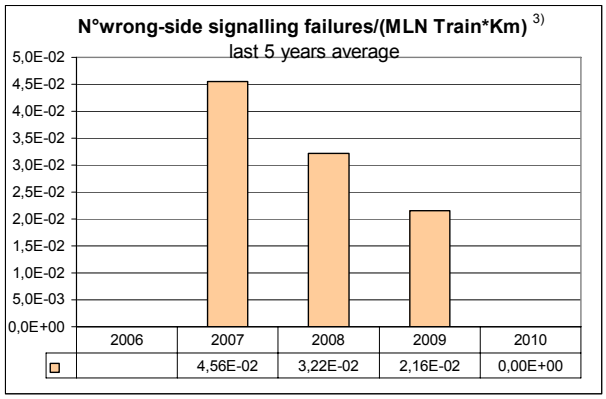


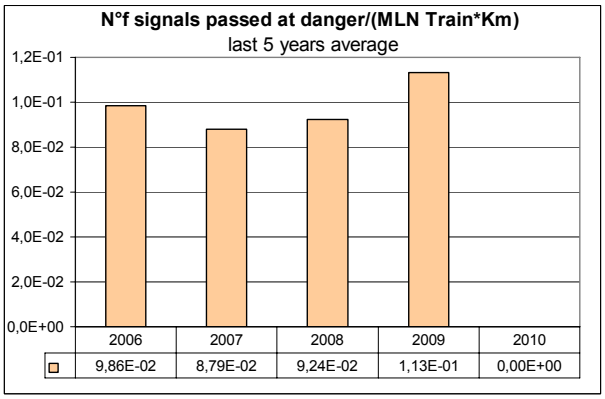


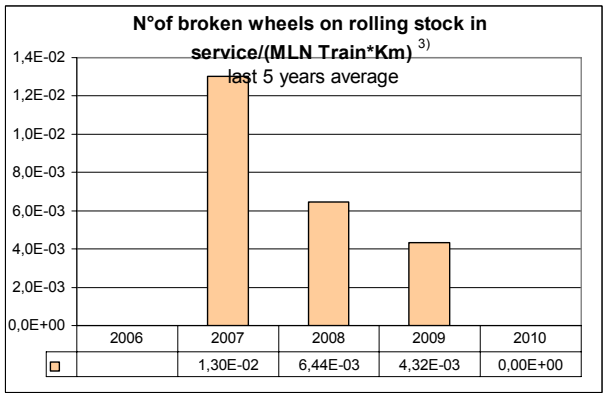
2) Im Bezugsjahr 2006 umfasste die Kategorie „sonstige Personen“ auch unbefugte Personen.

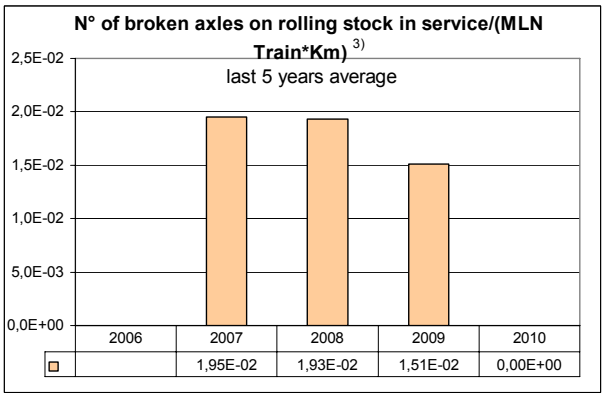
Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

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.

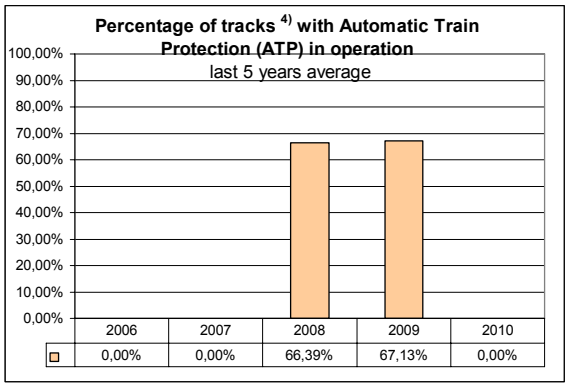
Die Anzahl der Schienenbrüche und Schienenverbiegungen für die Jahre 2006 bis 2009 waren nicht für alle Eisenbahnunternehmen verfügbar und somit für eine nationale Darstellung nicht aussagekräftig.

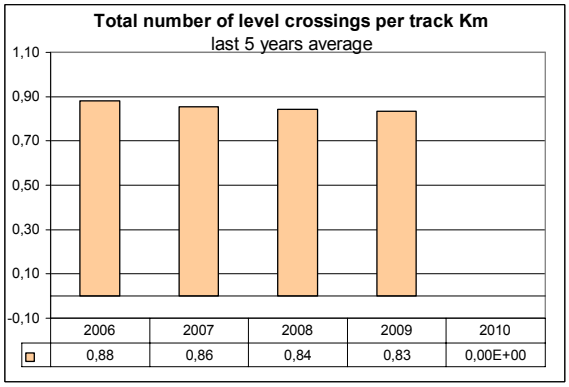
Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

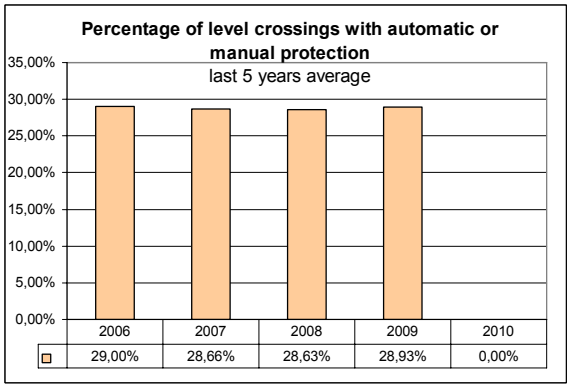
Kosten aller Unfälle, Anzahl der infolge eines Unfalls bei Personal und Auftragnehmern verlorenen Arbeitsstunden

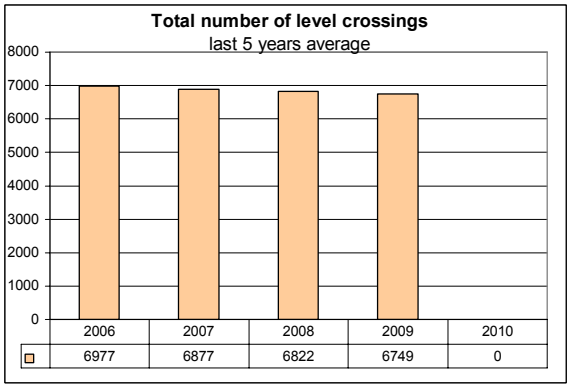
Die Kosten aller Unfälle und der verlorenen Arbeitsstunden waren nicht für alle Eisenbahnunternehmen verfügbar und somit für eine nationale Darstellung nicht aussagekräftig.

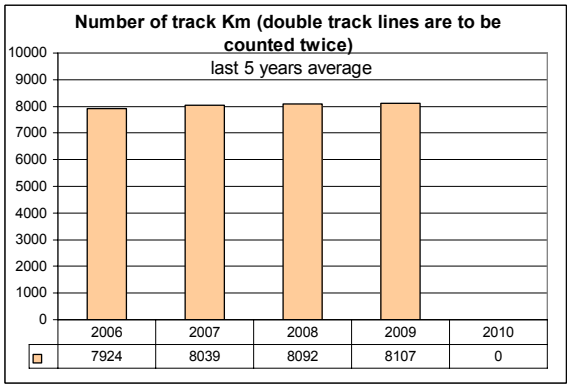
Technische Sicherheit der Infrastruktur und ihre Umsetzung, Sicherheitsmanagement











4) Die Werte beziehen 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.

Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

tabellarische Darstellung:

*Number of significant accidents and Train*Km*

	Type of accident							
Year	*Collisions*	*Derailments*	*Level crossing accidents*	*Accidents to persons caused by RS in motion*	*Fires in RS*	*Others*	*Total*	*Train*Km (MLN)*
2006	2	1	40	55	1	7	106	152
2007	4	3	55	27	1	14	104	155
2008	3	7	36	35	0	16	97	158
2009	5	1	36	37	1	8	88	152
2010								
2011								
2012								
2013								
2014								
2015								

*Number of accidents/Train*Km*

	Type of accident						
Year	*Collisions*	*Derailments*	*Level crossing accidents*	*Accidents to persons caused by RS in motion*	*Fires in RS*	*Others*	*Total*
2006	1,31E-02	6,57E-03	2,63E-01	3,61E-01	6,57E-03	4,60E-02	6,96E-01
2007	1,95E-02	1,30E-02	3,09E-01	2,67E-01	6,51E-03	6,84E-02	6,84E-01
2008	1,93E-02	2,36E-02	2,81E-01	2,51E-01	4,30E-03	7,95E-02	6,59E-01
2009	2,27E-02	1,94E-02	2,70E-01	2,49E-01	4,86E-03	7,28E-02	6,39E-01
2010							
2011							
2012							
2013							
2014							
2015							

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

	Category of persons							
Year	*Passengers*	*Employees*	*Level crossing users*	*Unauthorised persons*	*Others*	*Total*	*Passenger*Km (MLN)*	*Train*Km (MLN)*
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	1	0	12	19	2	34	10500	152
2010								
2011								
2012								
2013								
2014								
2015								

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

	Category of persons						
Year	*Passengers*	*Passengers*	*Employees*	*Level crossing users*	*Unauthorised persons*	*Others*	*Total*
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	6,47E-03	1,02E-04	8,09E-03	1,36E-01	8,25E-02	4,37E-02	2,77E-01
2010							
2011							
2012							
2013							
2014							
2015							
	related to Train*Km	related to Passenger*Km	related to Train*Km	related to Train*Km	related to Train*Km	related to Train*Km	related to Train*Km

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

	Category of persons							
Year	*Passengers*	*Employees*	*Level crossing users*	*Unauthorised persons*	*Others*	*Total*	*Passenger*Km (MLN)*	*Train*Km (MLN)*
2006	12	19	26	0	19	76	8830	152
2007	8	9	34	5	4	60	9149	155
2008	6	12	23	12	0	53	10600	158
2009	9	9	27	9	6	60	10500	152
2010								
2011								
2012								
2013								
2014								
2015								

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

	Category of persons						
Year	*Passengers*	*Passengers*	*Employees*	*Level crossing users*	*Unauthorised persons*	*Others*	*Total*
2006	7,88E-02	1,36E-03	1,25E-01	1,71E-01	0,00E+00	1,25E-01	4,99E-01
2007	6,51E-02	1,11E-03	9,11E-02	1,95E-01	1,63E-02	7,49E-02	4,43E-01
2008	5,58E-02	9,10E-04	8,59E-02	1,78E-01	3,65E-02	4,94E-02	4,06E-01
2009	5,66E-02	8,96E-04	7,93E-02	1,78E-01	4,21E-02	4,69E-02	4,03E-01
2010							
2011							
2012							
2013							
2014							
2015							
	related to Train*Km	related to Passenger*Km	related to Train*Km	related to Train*Km	related to Train*Km	related to Train*Km	related to Train*Km

*Number of precursors and Train*Km* [3), 5)]

	Type of accident							
Year	*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*	*Total*	*Train*Km (MLN)*
2006	-	-	-	15	-	-	186	152
2007	-	-	7	12	2	3	24	155
2008	-	-	3	16	0	3	22	158
2009	-	-	0	27	0	1	28	152
2010								
2011								
2012								
2013								
2014								
2015								

*Number of precursors/Train*Km* [3), 5)]

	Type of accident						
Year	*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*	*Total*
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			2,16E-02	1,13E-01	4,32E-03	1,51E-02	4,21E-01
2010							
2011							
2012							
2013							
2014							
2015							

Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

Technical safety of infrastructure and its impl., management of safety [4), 6)]

	Type of accident						
Year	*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	67,87%	-	6530	8154	0,80	29,82%	92,44%
2010							
2011							
2012							
2013							
2014							
2015							

Technical safety of infrastructure and its impl., management of safety [4), 6)]

	Type of accident						
Year	*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	67,13%	-	6749	8107	0,83	28,93%	94,22%
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)] Die Werte beziehen 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 Anzahl der Schienenbrüche und Schienenverbiegungen für die Jahre 2006 bis 2009 waren z.T. nicht für alle Eisenbahnunternehmen verfügbar und somit für eine nationale Darstellung nicht aussagekräftig.

[6)] Die Indikatoren in Bezug auf das Sicherheitsmanagementsystem sind für die Bezugsjahre vor 2008 noch nicht relevant.

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

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. g. F.:

> *§ 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 hiefür 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. g. F.:

> *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 hiefür 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. g. F.:

> *§ 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. g. F.:

> *§ 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.*

Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

C.3. Abkürzungen

ARTIS	Austrian Rail Transport Information System
AschG	ArbeitnehmerInnenschutzgesetz
BA	Betriebsanweisung
Bf	Bahnhof
BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Bsb	Betriebsstellenbeschreibung
CSI	Allgemeiner Sicherheitsindikator (Common Safety Indicator)
CSM	Gemeinsame Sicherheitsmethoden
DB	Dienstbehelf
DB	AG Deutsche Bahn AG
DV	Dienstvorschrift
EBO	Elektronische Bedienoberfläche
EisbG	Eisenbahngesetz 1957
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
EK	Eisenbahnkreuzung
EN	Europäische Norm
ERA	Europäische Eisenbahnagentur (European Railway Agency)
ERRI/ORE	Eisenbahnforschungsinstitut
ETCS	European Train Control System
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
Fz-Vmax	Fahrzeughöchstgeschwindigkeit
HOA/FOA/SOA	Technische Ortungsanlagen (Heißläufer/Festbremse Klotzbremse/Festbremse Scheibenbremse)
IM	Fahrwegbetreiber (Infrastructure Manager)
IS	Instandhaltung
LKW	Lastkraftwagen
MLN	10^6
NSA	Nationale Sicherheitsbehörden (National Safety Authorities)
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
RiLi	Richtlinie
RS	Fahrzeuge (Rolling Stock)
RU	Eisenbahnunternehmen (Railway Undertaking)
StVO	Straßenverkehrsordnung
StVzVO	Straßenverkehrszeichenverordnung
Tfz	Triebfahrzeug
Tfzf	Triebfahrzeugführer
UIC	Internationaler Eisenbahnverband
UT	Ultraschallprüfung
UUS	Unfalluntersuchungsstelle des Bundes
VO	Verordnung
VzG	Verzeichnis örtlich zugelassener Geschwindigkeiten
Z	Zug
Zstw	Zentralstellwerk

Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

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	Arbeitnehmerschutz-verordnung Verkehr (AVO Verkehr) BGBl. II Nr. 52/2009	24. Februar 2009	Änderung der bestehenden Verordnung (Erweiterung auf das eisenbahnrechtliche Konzessionsverfahren)	regelt, in welcher Weise, im Rahmen von berührten Genehmigungs-verfahren, Eisenbahnunternehmen die Erfüllung der organisatorischen Vorkehrungen zum Schutz der Arbeitnehmer nachzuweisen haben.
Vorschriften über Anforderungen für Sicherheitsmanagementsysteme und die Sicherheitsgenehmigung von Fahrwegbetreibern	Arbeitnehmerschutz-verordnung Verkehr (AVO Verkehr) BGBl. II Nr. 52/2009	24. Februar 2009	Änderung der bestehenden Verordnung (Erweiterung auf das eisenbahnrechtliche Konzessionsverfahren)	regelt, in welcher Weise, im Rahmen von berührten Genehmigungs-verfahren, Eisenbahnunternehmen die Erfüllung der organisatorischen Vorkehrungen zum Schutz der Arbeitnehmer nachzuweisen haben.
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	Arbeitnehmerschutz-verordnung Verkehr (AVO Verkehr) BGBl. II Nr. 52/2009	24. Februar 2009	Änderung der bestehenden Verordnung (Erweiterung auf das eisenbahnrechtliche Konzessionsverfahren)	regelt, in welcher Weise, im Rahmen von berührten Genehmigungs-verfahren, Eisenbahnunternehmen die Erfüllung der organisatorischen Vorkehrungen zum Schutz der Arbeitnehmer nachzuweisen haben.

	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. 398/2009	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. 398/2009	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 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 (Schienen, Brücken, Tunnel, Energie, ATC, Funk, Signale, Verriegelung, Bahnübergänge, Bahnsteige usw.)				

Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

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

E.1. Sicherheitsbescheinigungen gemäß Richtlinie 2004/49/EG

		Neu	Aktualisiert/ geändert	Erneuert
E.1.1. Anzahl der gültigen Sicherheitsbescheinigungen gemäß **Teil A** für Eisenbahnunternehmen im Jahr 2009.	Registriert in Ihrem Mitgliedstaat:	4		
	Registriert in einem anderen Mitgliedstaat:			

		Neu	Aktualisiert/ geändert	Erneuert
E.1.2. Anzahl der gültigen Sicherheitsbescheinigungen gemäß **Teil B** für Eisenbahnunternehmen im Jahr 2009.	Registriert in Ihrem Mitgliedstaat:	4		
	Registriert in einem anderen Mitgliedstaat:			

			A	R	P
E.1.3. Anzahl der vorliegenden Anträge für Sicherheitsbescheinigungen (gemäß **Teil A**) von Eisenbahnunternehmen im Jahr 2009.	Registriert in Ihrem Mitgliedstaat für:	neue Bescheinigungen	3		17
		aktualisierte/geänderte Bescheinigungen			
		erneuerte Bescheinigungen			

			A	R	P
E.1.4. Anzahl der vorliegenden Anträge für Sicherheitsbescheinigungen (gemäß **Teil B**) von Eisenbahnunternehmen im Jahr 2009.	Registriert in Ihrem Mitgliedstaat für:	neue Bescheinigungen	3		17
		aktualisierte/geänderte Bescheinigungen			
		erneuerte Bescheinigungen			
	Registriert in einem anderen Mitgliedstaat für:	neue Bescheinigungen			8
		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.1.5. 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 2009 hat ein Eisenbahnunternehmen mit einem gültigen Teil A aus Slowenien um eine Sicherheitsbescheinigung Teil B angesucht.

Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

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

	Neu	Aktualisiert/ geändert	Erneuert
E.2.1. Anzahl der gültigen Sicherheitsgenehmigungen für Fahrwegbetreiber im Jahr 2009, die in Ihrem Mitgliedstaat registriert wurden.	6		

		A	R	P
E.2.2. Anzahl der Anträge für Sicherheitsgenehmigungen, die von Fahrwegbetreibern im Jahr 2009 eingereicht und in Ihrem Mitgliedstaat registriert wurden.	neue Genehmigungen			
	aktualisierte/geänderte Genehmigungen			
	erneuerte Genehmigungen			

A = *accepted*: angenommener Antrag, Genehmigung wurde bereits ausgestellt
R = *rejected*: abgelehnter Antrag, Genehmigung wurde nicht ausgestellt
P = *pending*: Entscheidung steht noch aus, im Bezugsjahr wurde keine Genehmigung ausgestellt