

Jahresbericht

der nationalen Sicherheitsbehörde für das Bezugsjahr 2013

bmvit, Sektion IV, Gruppe Schiene, Abteilung Sch 5

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

Inhaltsverzeichnis:

A.1. Umfang des Berichts	1
A.2. Summary	1
B. Einleitung	3
C. Organisation	6
D. Entwicklung der Eisenbahnsicherheit	10
E. Änderung der Rechtsvorschriften	16
F. Entwicklung der Sicherheitsbescheinigung und -genehmigung	17
G. Überwachung von Eisenbahnunternehmen und Fahrwegbetreibern	23
H. Anwendung der CSM für die Risikoevaluierung und -bewertung	25
I. Quellenangabe	27
J. Anhänge	27
ANHANG A: Informationen zur Struktur des Eisenbahnnetzes	28
ANHANG B: Organigramme	32
ANHANG C: CSI-Daten – angewandte Definitionen	36
ANHANG D: Wichtige Änderungen von Gesetzen und Vorschriften	46
ANHANG E: Entwicklung der Sicherheitsbescheinigung und -genehmigung – Numerische Daten	48

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 2014/88/EU vom 9. Juli 2014, Abl. Nr. L 201 vom 10. Juli 2014 umgesetzt in § 13a Bundesgesetz über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen (Eisenbahngesetz 1957 - EisbG), BGBl. Nr. 60/1957 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 205/2013 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 im Bezugsjahr 2013 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. 205/2013”. The detailed regulations of railway undertakings concerning the training, behaviour of staff concerned with safety critical tasks are subject of authorisation by the Railway Authority.

Beginning from 01.01.2006 the National Investigation Body – “Sicherheitsuntersuchungsstelle (SUB)” according to the regulations in the “Bundesgesetz über die unabhängige Sicherheitsuntersuchung von Unfällen und Störungen (Unfalluntersuchungsgesetz – UUG 2005)”, published in “Bundesgesetzblatt BGBl. I No. 123/2005” as last amended by “BGBl. I No. 40/2012” started its work as an independent body according to Article 21 of the Safety Directive concerned with the investigation of accidents/incidents.

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

Safety performance on member state level is controlled on different levels 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. Furthermore safety performance is individually checked on the occasion of certain incidents.

Authorisation of subsystems for bringing into service, control of operation of railway undertakings and infrastructure managers, supervising of compliance of technical equipments, authorisation for placing 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.

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/notifications.html).

The annual report of the safety authority in Austria concerns its activities in the year 2013 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 2013.

The development of safety certification and safety authorisation is shown in Part F.

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

Part H shows comments on the application of the CSM on risk evaluation and assessment.

B. Einleitung

1. Einleitung zum Bericht

Die rechtliche Grundlage für die Erstellung des Jahresberichtes stellt Art. 18 der Richtlinie 2004/49/EG umgesetzt in § 13a Eisenbahngesetz 1957 (EisbG) 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.*

Zusätzlich sind gemäß Artikel 9 (bzw. Artikel 18) der Verordnung 2009/352/EG vom 24.04.2009 (zuletzt geändert durch die Verordnung 402/2013/EU vom 30.04.2013) über die Festlegung einer gemeinsamen Sicherheitsmethode (CSM) für die Evaluierung und Bewertung von Risiken die Erfahrungen der Vorschlagenden mit der Anwendung der CSM für die Risikoevaluierung und -bewertung sowie gegebenenfalls über ihre eigenen Erfahrungen zu berichten.

Die wesentlichen Grundlagen des Jahresberichtes im Sinne der Richtlinie bilden Daten der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes gemäß § 13a (3) EisbG:

§ 13a (3) (3) Die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes (§ 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 die Sicherheitsberichte der Eisenbahnunternehmen 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 Eisenbahngentur:

- 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 im Jahr 2013 zusammenfassend dargestellt.

Im Jahr 2013 wurden im Anwendungsbereich der Sicherheitsrichtlinie 73 signifikante Unfälle gemeldet. Verglichen mit dem Berichtsjahr zuvor wurden 2012 87 signifikante Unfälle gemeldet. Dabei bilden Unfälle auf Bahnübergängen (mit ca. 51 %) und Unfälle mit Personenschäden, die von in Bewegung befindlichen Eisenbahnfahrzeugen verursacht wurden (mit ca. 40 %) ca. 90 % der Gesamtzahl der signifikanten Unfälle ab.

Die Gesamtzahl der Getöteten betrug im Bezugsjahr 26 und die Zahl der Schwerverletzten 62. Im Jahr 2012 waren es 33 Getötete und 59 Schwerverletzte.

Insgesamt weist die Zahl der signifikanten Unfälle eine fallende Tendenz gegenüber 2012 auf. Während die Unfallarten Zugentgleisungen, Unfälle mit Personenschäden, die von in Bewegung befindlichen Eisenbahnfahrzeugen verursacht wurden und sonstige Unfälle eine fallende Tendenz gegenüber 2012 zeigen, stieg die Anzahl der signifikanten Unfälle in den Kategorien Kollisionen von Zügen und Unfälle auf Bahnübergängen. Insbesondere ereigneten sich 2013 zwei schwere Einzelereignisse (eine Zugkollision mit 2 getöteten und 2 schwerverletzten Bediensteten und eine Zugkollision mit 6 schwerverletzten Reisenden und einem schwerverletzten Bediensteten).

Hinsichtlich der Kategorisierung der Schwerverletzten und Getöteten bilden Benutzer von Bahnübergängen mit ca. 48 % den größten Anteil an der Gesamtzahl der verunfallten Personen.

Die Daten zu den einzelnen CSIs für das Bezugsjahr 2013 und entsprechende Hinweise zu den einzelnen gemeinsamen Sicherheitsindikatoren finden sich in Anhang C.1.

C. Organisation

1. Einleitung zur Organisation

Nationale Sicherheitsbehörde bezogen auf Sicherheitsgenehmigung und Sicherheitsbescheinigung:

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

Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit)
Radetzkystraße 2
A-1030 Wien
Tel.: +43-1-71162-65-0
Fax: +43-1-71162-652298
Email: iv-sl@bmvit.gv.at
Web: www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn

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

weitere Sicherheitsbehörden:

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

Landeshauptmann von Burgenland
Europaplatz 1
A-7000 Eisenstadt

Landeshauptmann von Kärnten
Arnulfplatz 1
A- 9020 Klagenfurt

Landeshauptmann von Niederösterreich
Landhausplatz 1
A-3109 St. Pölten

Landeshauptmann von Oberösterreich
Landhausplatz 1
A- 4021 Linz

Landeshauptmann von Salzburg
Chiemseehof
A-5010 Salzburg

Landeshauptmann der Steiermark
Hofgasse 15
A-8010 Graz

Landeshauptmann von Tirol
Eduard-Wallnöfer-Platz 3
A-6020 Innsbruck

Landeshauptmann von Vorarlberg
Landhaus
A-6900 Bregenz

Landeshauptmann von Wien
Lichtenfelsgasse 2
A-1010 Wien

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

Arbeitsaufsichtsbehörde:

Bundesministerium für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz (bmask)
Arbeitsrecht und Zentral-Arbeitsinspektorat, Sektion VII
Verkehrs-Arbeitsinspektorat
Stubenring 1
A-1010 Wien
Tel.: +43-1-71100-0
Fax: +43-1-71100-2190
Email: post@bmask.gv.at
Web: www.bmask.gv.at

Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes:

Untersuchungsstelle im Sinne der der Richtlinie 2004/49/EG für die Untersuchung von
Unfällen und Störungen im Eisenbahnverkehr:

Bundesanstalt für Verkehr
Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes, Schiene
Trauzlgasse 1
A-1210 Wien
Tel.: +43-1-71162-659150
Fax: +43-1-71162-659298
Email: uus-schiene@bmvit.gv.at
Web: versa.bmvit.gv.at

Die rechtlichen Grundlagen sind im Unfalluntersuchungsgesetz (BGBl. I Nr. 123/2005, zuletzt
geändert durch BGBl. I Nr. 40/2012) 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 Schienenmarktregulierung mit beschränkter Haftung
(Schienen-Control GmbH)

Praterstraße 62-64

A-1020 Wien

Tel.: +43-1-5050707-0

Fax: +43-1-5050707-180

Email: office@schienencontrol.gv.at

Web: www.schienencontrol.gv.at

Die SCK 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 Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes - Bundesanstalt für Verkehr ist in Anhang B.2. dargestellt.

D. Entwicklung der Eisenbahnsicherheit

1. Initiativen zur Erhaltung bzw. Verbesserung der Sicherheit

Im Folgenden sind die wichtigsten, im Berichtsjahr 2013 in Untersuchungsberichten enthaltenen Sicherheitsempfehlungen¹ angeführt:

Sicherheitsempfehlungen aufgrund eines Unfalls/Anzeichens für Unfälle:

Datum des Vorfalles	Beschreibung des Vorfalles	Sicherheitsempfehlung ¹⁾
19.11.2012	Zusammenprall Zug mit PKW auf EK	A-2012/108: Sicherstellung, dass vordringlich eine Überprüfung der EK km 13,985 gemäß § 103 Abs. 1 EisebKrV durchgeführt wird. SE ergänzt: 12.2 A-2013/005 Sicherstellung, dass vordringlich eine Überprüfung der EK km 13,985 gemäß § 103 Abs. 1 EisebKrV durchgeführt wird. Dabei ist auf die Bauten und den Bewuchs im Bauverbotsbereich zu achten.
16.09.2012	Entgleisung Zug	12.1: Sicherstellung, dass eine Begrenzung der zulässigen Überhöhung in Gleisbögen in der EisebBBV analog dem Schweizer Regelwerk und der EN 13803-1 (basierend auf ORE B55/RP 8) erfolgt. 12.2: Für bestehende Strecken sollte die Überhöhung in Gleisbögen im Zuge von Baumaßnahmen an die Bestimmungen der EN 13803-1 (basierend auf ORE B55/RP 8) angepasst werden. 12.3: Sicherstellung, dass in den Regelwerken des IM die Überhöhung in Gleisbögen mit kleinen Halbmessern entsprechend den Bestimmungen der EN 13803-1 (basierend auf ORE B55/RP 8) begrenzt wird. 12.4: Sicherstellung, dass der Übergang von Schienen mit einer niedrigen Seitenabnutzung auf eine hohe Seitenabnutzung am Schweißstoß in einem Regelwerk festgelegt wird. 12.5: Sicherstellung, dass in Gleisbögen mit einem Bogenhalbmesser $r < 175$ m eine Schutzschiene angebracht wird wenn keine ortsfeste Schienenflankenschmiereinrichtungen vorhanden sind. 12.6: Überprüfung, ob bei bestimmten Trassierungsmerkmalen bei einer Kombination von Gleislagefehlern eine Einschränkung der zulässigen Grenzwerte erfolgen muss. 12.7: Sicherstellung, dass die Abweichungen von den zulässigen Schienenprofilen in den Mängellisten ausgewiesen werden.
08.12.2012	Zusammenprall Zug mit PKW auf EK	A-2013/006 (12.1): Abhalten von besonderen Informationsveranstaltungen vor Ort über EK im Allgemeinen und das richtige Verhalten der Straßenverkehrsteilnehmer im Besonderen (z.B. in Gemeinden, in Schulen, direkt bei d. EK udgl). A-2013/007 (12.2): Schulung der Mitarbeiter der Exekutive über das StVO-konforme Verhalten im Bereich einer EK in Bezug auf die EisebKrV 2012 und Schwerpunktaktion der Exekutive direkt vor Ort bei der EK A-2013/008 (12.3): Überprüfung, ob durch die Errichtung einer Rotlichtüberwachungskamera zur Überwachung des Verhaltens der Straßenverkehrsteilnehmer bei haltzeigenden Lichtzeichen der EK erforderlich ist. A-2013/009 (12.4): Überprüfung, ob die gemäß EPIDUS Studie angebrachten

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

Datum des Vorfalls	Beschreibung des Vorfalls	Sicherheitsempfehlung ¹⁾
		Bodenmarkierungen zur Kennzeichnung von Konfliktstellen in die Bodenmarkierungsverordnung aufgenommen werden müssen.
26.04.2012	Entgleisung Zug	A-2012/024 (12.1): Überprüfung, ob auf Grund des Zustandes der Weichen (ab Erreichen einer Eingriffsschwelle) eine Verkürzung der Inspektionsfristen einschließlich Dokumentation erfolgen muss. A-2012/025 (12.2): Sicherstellung, dass durch verstärkte Kontrollen Überladungen von Güterwagen verhindert werden. A-2012/026 (12.3): Überprüfung, ob die Kennzeichnung der Radsatzwelle - eines Radsatzes, bei dem die höchste Lastgrenze überschritten wurde - mit einem Kreuz in weißer Farbe gemäß Anlage 9, Anhang 8, Punkt 2 des AVV präzisiert werden sollte (Abmessungen, Farbqualität, ...).
16.01.2013	Kollision Zug mit Vershubteil	A-2013/033: Überprüfung der Betriebsstellenbeschreibung des IM-Bf („Vorgehensweise bei Zugfahrten von Übelbach über IM-Bf nach Graz Hbf) auf betriebliche Zweckmäßigkeit. A-2013/034: Durchführung einer Signalstandortbestimmung des Schutzsignals „Sch6“ im IM-Bf. A-2013/035: Überprüfung, ob an Stelle des Vershubsignals „V33“ ein Schutzsignal angebracht werden sollte. A-2013/036: Überprüfung, ob der vom IM am 17. Jänner 2013 und in weiterer Folge vom RU am 18. Jänner 2013 übernommene Dienstauftrag ausschließlich vom IM-Bf zu beachten und umzusetzen ist. A-2013/037: Überprüfung, ob durch den Einbau einer Weichenverbindung zwischen Gleis 6 und Gleis 2 südlich der Bahnsteige 2 und 3 die Durchführung von Wendevershubfahrten entfällt. A-2013/038: Sicherstellung, dass in den Fahrplanunterlagen die Ankunftszeiten für Zug 1 übereinstimmen. A-2013/039: Sicherstellung, dass die in der Wagenliste angewendeten Massen und Bremsausmaße denen in der Fahrzeugdatenbank des IM festgelegten Werte entsprechen. A-2013/040: Sicherstellung, dass die Fahrzeuganschriften der Bremsausmaße denen in der Fahrzeugdatenbank des IM festgelegten Werten entsprechen.
14.04.2012	Kollision Zug mit Vershubfahrt	A-2013/0049: Die Unterweisung zum Erwerb und Wiedererwerb der Ortskenntnis für die Vershubmannschaft sollte nur durch ein Eisenbahnunternehmen in Zusammenarbeit mit dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen erfolgen. Es muss sichergestellt werden, dass die Unterweisung mit Berücksichtigung der Größe einer Betriebsstelle und deren allfälliger Besonderheiten erfolgt. Für den Erwerb der Ortskenntnis im Vershub sollten Besichtigungen und eine Dienstschrift unter Anleitung eines ortskundigen Personals eines Eisenbahnunternehmens zwingend vorgesehen werden (Ausnahmen bei einfachen Betriebsverhältnissen). In diesem Zusammenhang wird auch empfohlen, die Bestimmungen in der Betriebsvorschrift des IM, Zusatz 16, zur Ortskenntnis der Vershubmannschaft zu überprüfen und anzupassen. Gemäß Betriebsvorschrift des IM, Zusatz 16, §42 sind für den Erwerb der Ortskenntnis Besichtigungen im erforderlichen Umfang durch einen ortskundigen Mitarbeiter erforderlich, bei Wiedererwerb der Ortskenntnis gemäß Betriebsvorschrift des IM, Zusatz 16 §45 Abs (1), ist jedoch eine geeignete Dienstschrift unter Anleitung eines ortskundigen Vershubmitarbeiters durchzuführen
10.12.2012	Schotterwirbel durch Eisabwurf	A-2013/55: Um eine Stabilisierung des Gleisschotter zu gewährleisten, sollte der Gleisschotter in Bereichen wo eine Schotterbettung bis ca. 4 cm unter der Schwellenoberkante nicht gewährleistet werden kann, durch Schotterverklebungen dauerhaft gebunden werden. A-2013/56: Es ist weitestgehend sicherzustellen, dass Schnee- und Eisablagerungen an Fahrzeugen vermieden werden (z.B. durch Unterflurreinigung, Hinterstellung in geheizten Hallen und dgl.).

Datum des Vorfalles	Beschreibung des Vorfalles	Sicherheitsempfehlung ¹⁾
		A-2013/57: Die Anweisung BL-STA-00003-000020-12 „Maßnahmen bei Eisabwurf mit Schotterwirbel...“ im Punkt 7.4 des Untersuchungsberichts ist durchaus als sicherheitsrelevante Anweisung zur Gewährleistung der Sicherheit des Betriebes zu betrachten. Es sollte geprüft werden ob diese Anweisung sowie allenfalls bestehende weitere Anweisungen in diesem Zusammenhang einem behördlichen Genehmigungsverfahren gemäß §21a Abs. 3 EisbG zu unterziehen wären.
09.12.2012	Störung an Außentüren bei Zug	A-2013/061: Sicherstellung, dass die Zug 1- Fahrzeuge den Bestimmungen der TSI HS RST und mit geltenden Regelwerken (EN) entspricht. A-2013/062: Sicherstellung, dass die Zug 1-Fahrzeuge eine Zugbegegnung mit Fahrzeugen mit Überschreitung des Regellichtraumprofils unbeschadet ertragen. A-2013/063: Überprüfung, ob für Fahrzeuge, die nicht in Österreich ein Zulassungsverfahren erfahren haben, eine ihrem Einsatz entsprechende behördliche Überprüfung und Netzverträglichkeitsprüfung erfahren müssen. A-2013/064: Überprüfung, ob bei Mischverkehr (HS und konventioneller Verkehr) auf Hochgeschwindigkeitsstrecken vom IM über die TSI hinausgehende Anforderungen an die Druckertüchtigung der Fahrzeuge festgelegt werden müssen. A-2013/065: Überprüfung, ob die Vorgaben für die Instandhaltung – bei Änderung des Einsatzkonzepts der Fahrzeuge – angepasst werden müssen. A-2013/066: Überprüfung, ob die Anschrift der Funktion der Druckertüchtigung normativ geregelt werden muss. A-2013/067: Überprüfung, ob im RIC, Anlage 2, beim Ländercode 81 Sonderbedingungen für die Druckertüchtigung von Fahrzeugen auf Schnellfahrstrecken mit hohem Tunnelanteil festgelegt werden müssen.
22.08.2012	Verschubentgleisung auf einer Abroll-sicherungs-bremse	A-2013/050: Überprüfung, ob eine entsprechende Expertise zur Beanspruchung von Radsätzen durch eine einseitig wirkende Gleisbremse erstellt werden muss. <i>Begründung: Für die Berechnung der Beanspruchung der Radsatzwelle bei einer Abbremsung durch eine einseitig wirkende Gleisbremse (Bremsung eines Rades) liegen keine Gutachten sowie Erklärungen einer § 40-Person vor.</i> A-2013/051: Überprüfung, ob die EN 13103 zur Berechnung der Beanspruchung von Radsatzwellen auf einer einseitig wirkenden Gleisbremse ausreichend ist. A-2013/052: Überprüfung, ob für die Beanspruchung von Radscheiben auf Gleisbremsen, die EN 13979-1 ausreichend ist. A-2013/053: Sicherstellung, dass Wagen mit Radsätzen, die eine nicht regelkonform überwalzte Radlauffläche aufweisen, nicht in der Abrollanlage behandelt werden. A-2013/054: Überprüfung, ob der zulässige Höchstwert für Überwalzungen mit 5 mm gemäß EN 13103 Punkt 6.2.2.3 zulässig ist.
29.07.2013	Zusammenprall entrollter Wagen mit PKW auf EK	A-2013/042: Sicherstellung, dass alle nicht zulässigen Sicherungsmittel zum Sichern stillstehender Fahrzeuge (wie z. B. sperrbare Klemmkeile) keine betriebliche Verwendung finden. <i>Begründung: Bei dem Vorfall waren unzulässige Sicherungsmittel eingesetzt.</i> A-2013/043: Sicherstellung, dass die Bestimmungen der EisbKrV 2012, hinsichtlich der möglichen vorübergehenden Außerbetriebnahme von EK-Sicherungsanlagen und die daraus resultierenden Maßnahmen im erforderlichen Umfang umgesetzt werden. A-2013/044: Überprüfung, ob Streckenabschnitte, die nicht in eine Betriebsführungs-zentrale eingebunden sind, durch befugte Aufsichtsorgane (Betriebskontrollor) in betrieblichen Belangen (auch Baustellenabwicklung) beaufsichtigt werden. A-2013/045: Sicherstellung, dass in der ÖBB 40 Punkt 2.9 Sichern von Fahrzeugen Punkt 2.9.1 der Begriff "sperrbare Hemmschuhe/Klemmkeile" durch den Begriff "sperrbare Hemmschuhe" ersetzt wird. A-2013/046: Sicherstellung, dass in der Arbeitnehmerschutzrechtlichen Publikation "R 8" bezüglich der ÖBB 40, Punkt 2.9 Sichern von Fahrzeugen Punkt

Datum des Vorfalles	Beschreibung des Vorfalles	Sicherheitsempfehlung ¹⁾
		2.9.1 der Begriff "sperrbare Hemmschuhe/Klemmkeile" durch den Begriff "sperrbare Hemmschuhe" ersetzt wird. A-2013/047: Überprüfung, ob bei der "Streckenverladung" gemäß V3 § 89 - Sonderfälle der Abs. 3, Litera b) an die geänderten Bestimmungen durch den Wegfall der Zulässigkeit des sperrbaren Klemmkeils laut § 18 Abs. 2 anzupassen ist. A-2013/048: Überprüfung, ob die in der Inkraftsetzungserläuterung 06/2006 bezüglich DV V3, § 18 "Sichern stillstehender Fahrzeuge", Abs. 2, 4 - 5, im Beispiel auf Seite 20 die angegebenen Gefällewerte "2,5 - 5 %" in "2,5 - 5 ‰" geändert werden müssen.
28.09.2012	Entgleisung Zug	A-2012/090: Überprüfung der Betriebsabwicklung im IM-Bf durch die Oberste Eisenbahnbehörde im bmvt A-2012/058: Sicherstellung, dass die Behebung der Störung einer sicherungstechnischen Einrichtung ohne Verzug in die Wege geleitet wird. A-2012/059: Die bestehenden betrieblichen und sicherungstechnischen Verfahren für die Weiterführung des Betriebes beim Auftreten einer die reibungslose Betriebsabwicklung beeinträchtigenden Störung sicherungstechnischer Einrichtungen sind zu überprüfen und erforderlichenfalls neuen Erkenntnissen anzupassen. A-2012/060: Es ist die Möglichkeit zu prüfen, inwieweit bei Zählwerksdruckern eine eindeutige Zuordnung einer zählwerkspflichtigen Handlung zu den betreffenden sicherungstechnischen Einrichtungen geschaffen werden kann.
22.09.2012	Entgleisung Zug	A-2013/068: Überprüfung, ob durch eine Reduktion der Überhöhungen und damit verbundene Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Gleis 1 die Gefahr des Entgleisens von Güterwagen, der betreffenden Gattung in ungünstigem Beladezustand, reduziert. A-2013/069: Sicherstellung eines ausreichenden Schmierzustandes der Fahrkante. A-2013/070: Präzisierung des Anforderungskatalogs an Triebfahrzeuge für die Zulassung im Netz des IM bezüglich Spurkranzschmierungen im Sinne der EN 15427. A-2013/071: Überprüfung, ob bei Fehlen der gemäß UIC 472 geforderte Bewegungsfreiheit, die Relativ-Wankbewegung (Z-Achse) der beiden Fahrzeugteile durch die gemäß UIC 530-2 definierte Verwindesteifigkeit ct* (ursprünglich für Wagen mit zwei Drehgestellen bzw. Radsätzen) ausreichend ist. A-2013/072: Überprüfung der Zulassung „Sggrs“, dabei sollte sichergestellt sein, dass die beiden Fahrzeugteile bei Bogenstellung und Verhältnis der Drehgestellfahrmasse 1:3 des „Sggrs“ die Bestimmungen für die Entgleisungssicherheit, auf Gleisabschnitten die laut TSI xx Infra nicht ausgeschlossen sind, einhalten. A-2013/073: Überprüfung, ob das Verhältnis der Drehgestellfahrmasse 1:3 gemäß Punkt 3.3 des Beladetarifs für Gelenkwagen in allen Beladefällen zulässig ist. Begründung: Diese Bestimmung wurde ursprünglich für Wagen mit zwei Drehgestellen (Radsätzen) festgelegt. A-2013/074: Überprüfung, ob durch eine Neusituierung der EK km 38,273 eine Verbesserung der Linienführung zu erreichen wäre.
06.01.2013	Brand eines Güterzuges	A-2013/079: Überprüfung, ob die derzeitige Situierung von ZLCP zur Detektion von Heißläufern, insbesondere auf Strecken die durch eine BFZ gesteuert werden, ausreichend ist. A-2013/080: Überprüfung, ob durch akustische Detektion bei ZLCP Lagerschäden von RS-Lager vorzeitig erkannt werden.
09.07.2013	Beinahe Zusammenprall	A-2013/076: Schulung der Tzfz bezüglich der besonderen Betriebsverhältnisse auf Strecken mit Zugleitbetrieb.

Datum des Vorfalles	Beschreibung des Vorfalles	Sicherheitsempfehlung ¹⁾
	Zug mit PKW auf EK	A-2013/077: Sicherstellung, dass die Haltelinien ergänzt bzw. neu aufgebracht werden. A-2013/078: Überprüfung, ob ein Regelwerk für Fernbedienung von EKSA durch die Zugmannschaft erstellt werden muss.

Die Sicherheitsempfehlungen sowie Untersuchungsberichte der Mitgliedstaaten der Europäischen Union finden sich auch auf der [ERAIL \(European Railway Accident Information Links\) Datenbank](http://erail.era.europa.eu) der Europäischen Eisenbahnagentur.

Website: <http://erail.era.europa.eu>

2. Detaillierte Analyse der Datentrends

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

- Anzahl der signifikanten Unfälle
- Anzahl der Todesopfer
- Anzahl der Schwerverletzten
- Anzahl von Störungen und Beinaheunfällen
- Kosten für alle signifikanten Unfälle 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 Sicherheitsuntersuchungsstelle erfolgten Sicherheitsempfehlungen wurden neben den direkt umgesetzten Sicherheitsempfehlungen im Bezugsjahr 2013 seitens der Behörde insbesondere folgende Maßnahmen umgesetzt:

Datum des Vorfalls	Beschreibung des Vorfalls	Sicherheitsempfehlungen	Umsetzung der Sicherheitsempfehlungen
10.12.2012	Schotterwirbel durch Eisabwurf	Um eine Stabilisierung des Gleisschotter zu gewährleisten, sollte der Gleisschotter in Bereichen wo eine Schotterbettung bis ca. 4 cm unter der Schwellenoberkante nicht gewährleistet werden kann, durch Schotterverklebungen dauerhaft gebunden werden.	- Für Streckenabschnitte/Bahnhöfe mit nicht regelkonformer Auskehrung (nicht regelkonformer Bettungsquerschnitt) des Schotterbettes, ist bis zur Herstellung der regelkonformen Auskehrung des Schotterbettes beim Vorliegen von Witterungsverhältnissen wie oben angeführt durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen jedenfalls die Herabsetzung der Geschwindigkeit auf Vmax 160 km/h zu verfügen. - Werden bei Witterungsverhältnissen wie oben angeführt, Schnee- und/oder Eisablagerungen an Fahrzeugen (z. B. Schneeeinwehungen in Drehgestellen) durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen festgestellt, hat darüber hinaus das Eisenbahnverkehrsunternehmen zu entscheiden, ob beim jeweils betroffenen Zug die Geschwindigkeit auf Vmax 160 km/h herabgesetzt wird. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist darüber zu verständigen. - Wird dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen das Auftreten von Schotterwirbel auf Grund von auftretenden Eisabwurf gemeldet, ist von diesem in den betroffenen Streckenabschnitten/Bahnhöfen allgemein die Herabsetzung der Geschwindigkeit auf Vmax 160 km/h zu verfügen. Falls festgestellt wird, dass die regelkonforme Auskehrung eingehalten wurde und trotzdem Schotterwirbel auftraten sind sonstige Verhältnisse bzw. Einflüsse zu prüfen. Solange diese sonstigen Verhältnisse bzw. Einflüsse gegeben sind, muss die Geschwindigkeit in den betreffenden Streckenabschnitten/Bahnhöfen auf Vmax 160 km/h begrenzt bleiben.
	Vorfälle im Zusammenhang mit Gleisbauarbeiten		1. „Werden bei Arbeiten im Gleisbereich bzw. neben dem Gleisbereich Kräne bzw. sonstige Baumaschinen mit Dreh- bzw. Schwenkbetrieb eingesetzt, ist jeweils für die Betätigung des Dreh- bzw. Schwenkbetriebes gesondert die Zustimmung des zuständigen „Örtlich betrieblichen Koordinators“ (Betriebs- und Baustellenkoordination vor Ort) einzuholen. Der zuständige „Örtlich betriebliche Koordinator“ darf die Zustimmung für den erforderlichen Dreh- bzw. Schwenkbetrieb erst erteilen, nachdem zusätzliche betriebliche Maßnahmen (z.B. „Keine Fahrten“) mit der zuständigen betriebssteuernden Stelle vereinbart wurden. Diese Vereinbarung und in weiterer Folge die

			Zustimmungserteilung ist von dem jeweils zuständigen „Örtlich betrieblichen Koordinator zu dokumentieren. D.h. solange keine zusätzlichen betrieblichen Maßnahmen vereinbart wurden und die ausdrückliche Zustimmung vorliegt und auf den benachbarten Gleisen Fahrten (Zug-, Neben- und Verschiebfahrten) stattfinden können, darf kein Dreh- bzw. Schwenkbetrieb bei Kränen bzw. sonstigen Baumaschinen betätigt werden.“ 2. „Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat im Rahmen von Bauarbeiten (im Gefährdungsbereich seiner Eisenbahnanlagen) entsprechende Maßnahmen bzw. Veranlassungen zu treffen, um vor Arbeitsbeginn sicher zu stellen, dass die Erfordernisse für die qualifizierte Tätigkeit des jeweils erforderlichen „Örtlich betrieblichen Koordinators“, insbesondere betreffend Eignung, Ausbildung und Kenntnis der örtlichen Verhältnisse, erfüllt sind.“ 3. „Erreichbarkeit: Zur Sicherstellung für die erforderliche Kommunikation im Rahmen der Arbeitsstellensicherung, sowohl für die betrieblichen Belange als auch innerhalb der Arbeitsstelle, muss der zuständige „Örtlich betriebliche Koordinator“ - jedenfalls über ein taugliches Kommunikationsmittel (Festlegung bereits bei der Baustellenevaluierung; Hinweis: private Mobiltelefone sind keine tauglichen Kommunikationsmittel) verfügen und - während der Bautätigkeit durchgehend erreichbar (Vorhandensein eines Mindestempfangspegels) sein. Diese Erreichbarkeit ist der zuständigen betriebssteuernden Stelle und den betroffenen Mitarbeitern innerhalb der Arbeitsstelle bekannt zu geben. Für einen möglichen Störfall (z.B. Gerät defekt, Akku leer) sind in ausreichender Anzahl Ersatzkommunikationsmittel vorrätig zu halten.“ 4. „Bei Manipulation mit Materialwagen und sonstigen Schienenfahrzeugen im Arbeitsbereich ist besonders auf die ordnungsgemäße Sicherung abgestellter Schienenfahrzeuge zu achten. Hiefür dürfen ausschließlich nur taugliche Sicherungsmittel (z.B. Hemmschuh, sperrbarer Hemmschuh) verwendet werden. Diese Sicherungsmittel müssen spätestens mit der Einrichtung der jeweiligen Arbeitsstelle und vor Aufnahme der Arbeiten an der jeweiligen Arbeitsstelle in ausreichender Anzahl vorhanden sein.“
--	--	--	---

Eisenbahnbehördliche Verfügungen finden sich auch auf der Website:

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

E. Änderung der Rechtsvorschriften

Eine Aufstellung der wichtigsten Änderungen von Gesetzen und Vorschriften im Bezugsjahr 2013 findet sich in der Tabelle in Anhang G.

F. Entwicklung der Sicherheitsbescheinigung und -genehmigung

1. Verfügbarkeit nationaler Sicherheitsvorschriften oder sonstiger nationaler Gesetze für Eisenbahnunternehmen und Fahrwegbetreiber:

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit)

Sektion IV

Radetzkystraße 2

A-1030 Wien

Tel.: +43-1-71162-65-0

Fax: +43-1-71162-652298

Websites:

www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/recht/eu/normen/index.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:

www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/sicherheit/leitfaden_bescheinigung.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:

Website:

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:

Grund für die Aktualisierung von Sicherheitsbescheinigungen war der Ablauf der Gültigkeitsdauer.

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

War im Bezugsjahr 2013 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 2013 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 2013 traten keine Probleme hinsichtlich gegenseitiger Anerkennung auf.

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 dem Umfang der 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 2013 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

Im Bezugsjahr 2013 wurden keine wesentlichen Probleme gemeldet.

3.1.9. Rückmeldeverfahren (z. B. in 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 2013 nicht durchgeführt.

3.2. Sicherheitsbescheinigungen – Teil B

3.2.1. Gründe für die Aktualisierung/Änderung der Bescheinigungen gemäß Teil B:

Grund für die Aktualisierung von Sicherheitsbescheinigungen Teil B war der Ablauf der Gültigkeitsdauer.

- 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

War im Bezugsjahr 2013 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 dem Umfang der 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 2013 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 2013 nicht durchgeführt.

3.3. Sicherheitsgenehmigungen

3.3.1. Gründe für die Aktualisierung/Änderung der Sicherheitsgenehmigungen

Gründe für die Aktualisierung der Sicherheitsgenehmigung war im Bezugsjahr 2013 der Ablauf der Gültigkeit

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

War im Bezugsjahr 2013 nicht relevant

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

Im Bezugsjahr 2013 traten keine besonderen Probleme im Rahmen der Antragsverfahren für Sicherheitsgenehmigungen auf.

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

Im Bezugsjahr 2013 wurden keine besonderen Probleme im Rahmen der Antragsverfahren für Sicherheitsgenehmigungen gemeldet.

- 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 2013 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 dem Umfang der 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 EisebG geregelt. Zur laufenden Überwachung von Bau und Betrieb misst das EisebG i. d. g. F. den Eisenbahnunternehmen eine hohe Eigenverantwortung bei.

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

In Zusammenhang mit der Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen und Sicherheitsgenehmigungen wurden im Bezugsjahr 2013 seitens der nationalen Sicherheitsbehörde unter Zugrundelegung von Prüflisten im Rahmen der Aufsicht stichprobenartige Überprüfungen vor Ort 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 2013 neben der Heranziehung weiterer statistischer Daten:

10 Sicherheitsberichte von Fahrwegbetreibern,

27 Sicherheitsberichte von Eisenbahnverkehrsunternehmen,

Daten der Bundesanstalt für Verkehr (Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes),

sowie zusätzliche Daten der Eisenbahnunternehmen übermittelt.

3. Anzahl der Inspektionen (Ortsaugenscheine) bei den RU/IM für 2013

Inspektionen (Ortsaugenschein)		ausgestellte Sicherheitsbe- scheinigungen (Teil A)	ausgestellte Sicherheitsbe- scheinigungen (Teil B)	ausgestellte Sicherheitsge- nehmigungen	andere Aktivitäten
Anzahl der Inspektionen (Ortsaugenscheine) bei den RU/IM für 2013	geplant	*)		3	
	außerplanmäßig	*)			
	durchgeführt	*)		3	

*) Das dahinterliegende Managementsystem wird periodisch durch die
Zertifizierungsstellen auditiert.

4. Anzahl der Audits bei den RU/IM für 2013

Im Jahr 2013 betrug die Anzahl der internen Audits, die von Eisenbahnunternehmen
gemäß den Unterlagen des Sicherheitsmanagementsystems durchgeführt wurden bei:

Eisenbahninfrastrukturunternehmen: 200 und bei
Eisenbahnverkehrsunternehmen: 244.

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 2013 noch keine Beschwerden bekannt

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

im Bezugsjahr 2013 noch keine Beschwerden bekannt

H. Anwendung der CSM für die Risikoevaluierung und -bewertung

Als Hilfestellung und Unterstützung für die Anwender der „Gemeinsamen Sicherheitsmethoden für die Evaluierung und Bewertung von Risiken“ gemäß Verordnung (EG) Nr. 352/2009 und im Hinblick auf eine national einheitliche Anwendung der Vorgaben dieser „Gemeinsamen Sicherheitsmethoden“ wurde durch das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) ein [Leitfaden zur Verordnung \(EG\) Nr. 352/2009](#) erstellt:

Website: www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/sicherheit/gmethoden/index.html

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

Seitens der Eisenbahnunternehmen wurden im Bezugsjahr 79 Änderungen im Zuge der Sicherheitsberichte gemeldet, die für nicht signifikant erachtet wurden.

Als Entscheidungskriterien wurden dabei neben Kriterien aus Artikel 4 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 352/2009 der Kommission über die CSM für die Risikobewertung auch unternehmensinterne Kriterien (zB. Vergleich mit unternehmensinternen Sicherheitszielen) herangezogen.

2. Beschreibung der wichtigsten signifikanten Änderungen

Im Zuge der Sicherheitsberichte wurden 4 als signifikant erachtete Änderungen gemeldet.

Die unabhängigen Bewertungsstellen waren teils innerhalb des Unternehmens angesiedelt, teils wurden externe Bewertungsstellen auch unter Einbeziehung von Subunternehmen herangezogen.

3. Kurzbeschreibung der von den Vorschlagenden zur Wirksamkeit des Risikomanagementverfahrens durchgeführten Audits

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

4. Rückmeldung von den Vorschlagenden und letztlich auch von deren Subunternehmer(n) und Bewertungsstelle(n) über die Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 352/2009 der Kommission über die CSM für die Risikobewertung

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

I. Quellenangabe

Bundesanstalt für Verkehr, Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes, Unfallstatistik, Sicherheitsempfehlungen, diverse Publikationen

ERAIL Datenbank der Europäischen Eisenbahnagentur, Berechnungsvorlagen, Grafik- und Tabellenauszüge

Europäische Eisenbahnagentur, diverse Publikationen (insbesondere Leitlinie und Vorlage für die Erstellung des Jahresberichtes, „Implementation Guidance for CSIs, Annex 1 of Directive 2004/49/EC as amended by Directive 2009/149/EC, V2.3“)

Bundesgesetz über die unabhängige Sicherheitsuntersuchung von Unfällen und Störungen (Unfalluntersuchungsgesetz – UUG 2005), BGBl. I Nr. 123/2005 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 40/2012

Bundesgesetz über Eisenbahn-Hochleistungsstrecken (Hochleistungsstreckengesetz - HIG), BGBl. Nr. 135/1989 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 154/2004

Bundesgesetz über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen (Eisenbahngesetz 1957 - EisbG), BGBl. Nr. 60/1957 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 205/2013

Eurostat, diverse Publikationen

Österreichische Eisenbahnunternehmen im Anwendungsbereich der Sicherheitsrichtlinie, Sicherheitsberichte, diverse Publikationen (zB. Geschäftsberichte, Schienennetznutzungsbedingungen)

ÖBB-Infrastruktur AG, Übersichtskarte des Eisenbahnnetzes

Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft zuletzt geändert durch 2014/88/EU vom 9. Juli 2014

Schienen-Control GmbH, Jahresbericht

Statistik Austria, diverse Publikationen

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

J. Anhänge

ANHANG A: Informationen zur Struktur des Eisenbahnnetzes

A.1. Übersichtskarte des Eisenbahnnetzes

Bahnnetz Österreich

Ausgabe Winter 2010

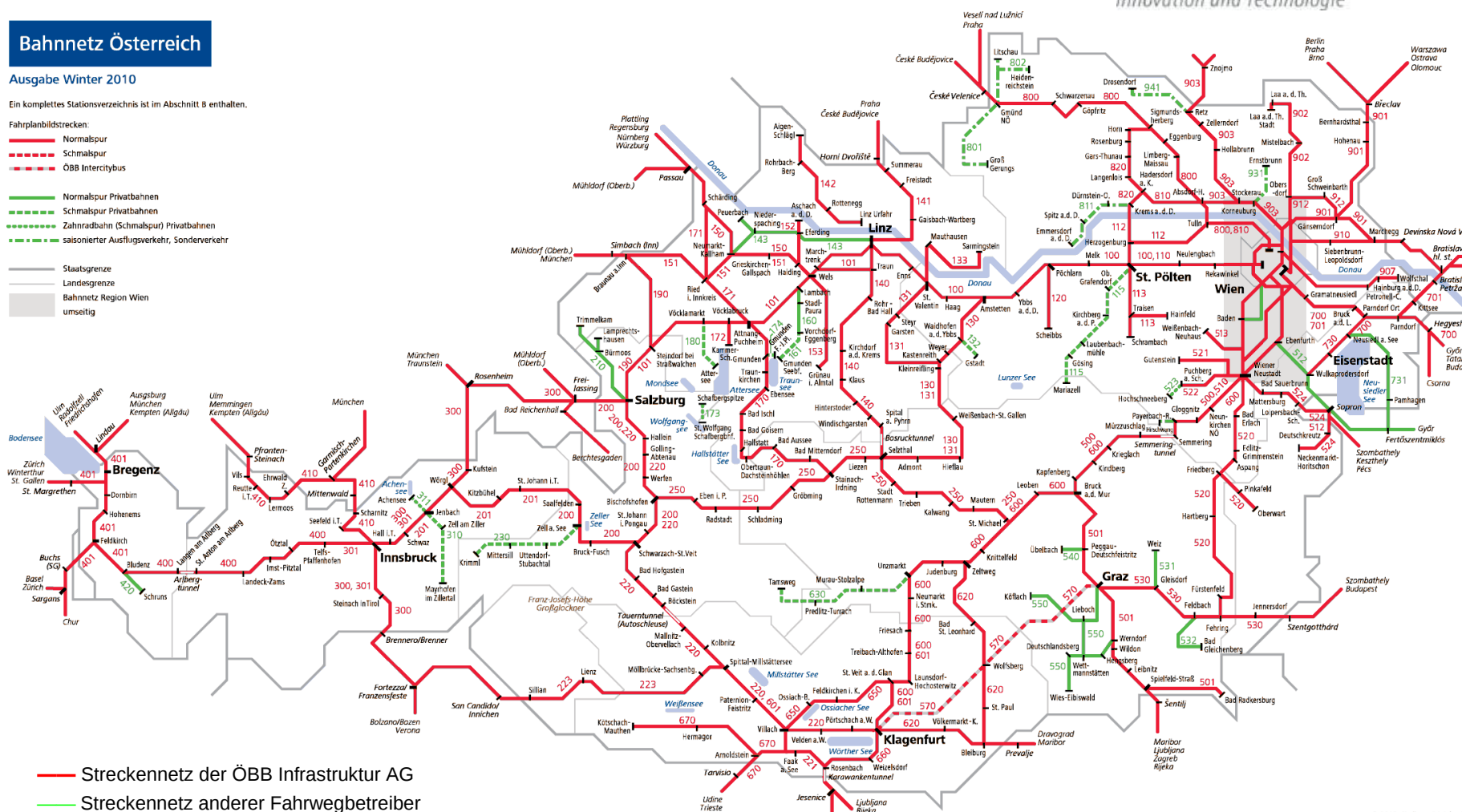
Ein komplettes Stationsverzeichnis ist im Abschnitt B enthalten.

Fahrplanbildstrecken:

- Normalspur
- - - Schmalspur
- · - · ÖBB Intercitybus

- Normalspur Privatbahnen
- - - Schmalspur Privatbahnen
- · - · Zahnradbahn (Schmalspur) Privatbahnen
- · - · saisonierter Ausflugsverkehr, Sonderverkehr

- Staatsgrenze
- Landesgrenze
- Bahnnetz Region Wien umseitig



© 2010, Simlinger/Metzer, Wien

Eine [Infrastrukturnetzübersichtskarte](http://www.oebb.at/infrastruktur/de/_p_3_0_fuer_Kunden_Partner/3_3_Schieneninfrastruktur/3_3_6_Karten/index.jsp) der ÖBB Infrastruktur AG findet sich auch auf:

www.oebb.at/infrastruktur/de/_p_3_0_fuer_Kunden_Partner/3_3_Schieneninfrastruktur/3_3_6_Karten/index.jsp

A.2. Liste der Eisenbahnunternehmen und Fahrwegbetreiber

A.2.1. Fahrwegbetreiber mit Sicherheitsgenehmigung gemäß § 38 EisbG (Eisenbahninfrastrukturunternehmen auf Haupt- und vernetzten Nebenbahnen, zum 31.12.2013)

Name	Anschrift	Website	Link zum Network Statement
Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen	Eichenstraße 1 1120 Wien	www.wlb.at	www.wlb.at/eportal/ep/channelView.do/pageTypeld/11128/channelId/-22413
Cargo-Center-Graz Betriebsgesellschaft m.b.H. & Co KG	Terminal 1 8402 Werndorf	www.cargo-center-graz.at	www.stlb.at/terminal-graz-sued/
Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH	Köflacher Gasse 35 – 41 8020 Graz	www.gkb.at	www.gkb.at/infrastruktur-zugang.html
Land Steiermark / Steiermärkische Landesbahnen	Eggenberger Str. 20 8020 Graz	www.stlb.at	www.stlb.at/impressum-snnb/schienenennetz-nutzungsbedingungen
Lokalbahn Lambach- Vorchdorf- Eggenberg AG (Betriebsführung: Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft mbH)	Kuferzeile 32 4810 Gmunden	www.stern-verkehr.at	www.lb-lve.at
Linzer Lokalbahn AG (Betriebsführung: Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft mbH)	Rathaus 4041 Linz	www.stern-verkehr.at	www.linzer-lokalbahn.at
Montafonerbahn Aktiengesellschaft	Bahnhofstraße 15 a+b 6780 Schruns	www.montafonerbahn.at	www.montafonerbahn.at/verkehr/start.htm
Neusiedler Seebahn Gesellschaft mbH (Betriebsführung: Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG)	Bahnhofplatz 5 7041 Wulkaprodersdorf	www.nsb-ag.at	www.neusiedlerseebahn.at/de/netzzugang/network-statement
ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft	Praterstern 3 1020 Wien	www.oebb.at/infrastruktur	www.oebb.at/infrastruktur/de/_p_3_0_fuer_Kunden_Partner/3_2_Schienenennutzung/3_2_2_SNNB/index.jsp
Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG	Bahnhofplatz 5 7041 Wulkaprodersdorf	www.raaberbahn.at	www.gysev.hu/gysev/?p_h=5&t=1795709
Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation	Plainstraße 70 5020 Salzburg	www.salzburg-ag.at	www.salzburg-ag.at/agb
Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft mbH (als betriebsführendes Eisenbahnunternehmen)	Kuferzeile 32 4810 Gmunden	www.stern-verkehr.at	

A.2.2. Eisenbahnunternehmen mit Sicherheitsbescheinigung Teil B gemäß § 37 EisbG (zum 31.12.2013)

Name	Anschrift	Website
Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen	Eichenstraße 1, 1120 Wien	www.wlb.at
Bayerische Oberlandbahn GmbH	Bahnhofplatz 9, DE-83607 Holzkirchen	www.bayerischeoberlandbahn.de/
Cargo Service GmbH	Lunzer Straße 41, 4031 Linz	www.cargoserv.at/
City Air Terminal Betriebsg.m.b.H.	Office Park, 1300 Wien Flughafen	www.cityairporttrain.com
DB Regio Aktiengesellschaft	Stephensonstraße 1, DE-60326 Frankfurt am Main	www.deutschebahn.com
ecco-rail GmbH	Haizingergasse 47/3, 1180 Wien	http://www.ecco-rail.at/
FLOYD Szolgáltató Zártkörűen Működő Részvénytársaság (FLOYD ZRt.)	Madarász Viktor u. 47-49, HU-1138 Budapest,	www.floyd.hu
Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH	Köflacher Gasse 35 – 41, 8020 Graz	www.gkb.at
Land Steiermark / Steiermärkische Landesbahnen	Eggenberger Straße 20, 8020 Graz	www.stlb.at
Lokomotion- Gesellschaft für Schienentraction mbH	Kastenbauerstraße 2, DE-81677 München	www.lokomotion-rail.de
LTE-Logistik- und Transport GmbH	Karlauer Gürtel 1, 8020 Graz	www.lte.at
METRANS Railprofi Austria GmbH (vormals Rail Professionals Stütz GmbH)	Pallenbergstraße 31d, 1130 Wien	www.railprofi.at
MEV Independent Railway Services GmbH	Hütteldorfer Straße 343-345, 1140 Wien	www.m-e-v.at
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	Langauer Gasse 1, 1150 Wien	www.oebb-produktion.at
PKP CARGO SPÓŁKA AKCYJNA	ul. Grojecka 17, PL-02-021 Warszawa	www.pkp-cargo.pl
Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG	Bahnhofplatz 5, 7041 Wulkaprodersdorf	www.raaberbahn.at
Raaberbahn Cargo GmbH	Bahnhofplatz 5, 7041 Wulkaprodersdorf	www.raaberbahn.at
Rail Cargo Austria AG	Erdberger Lände 40-48, 1030 Wien	www.railcargo.at
Rhomberg Bahntechnik GmbH	Mariahilferstraße 29, 6900 Bregenz	www.bahntechnik.com

Name	Anschrift	Website
RTS Rail Transport Services GmbH	Puchstraße 184 b, 8055 Graz	www.rts-austria.at
Safety4you Baustellenlogistik GmbH	Bahnhofplatz 1, 4600 Wels	www.s4you.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
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	Europaplatz 3/Stiege 5, 1150 Wien	www.westbahn.at
Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH	Anton-Baumgartner-Straße 10, 1230 Wien	www.wlb-cargo.at

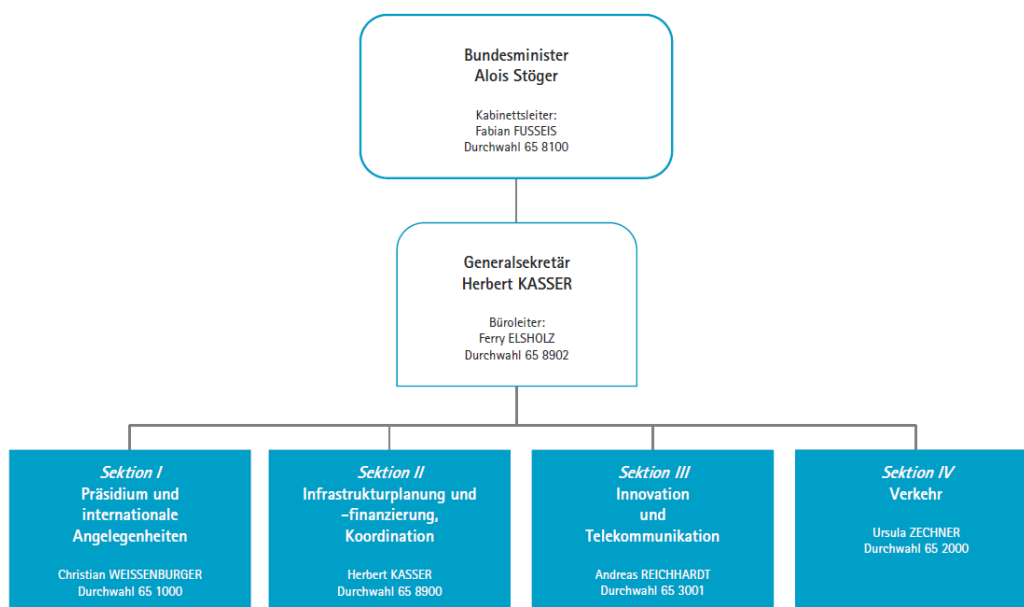
ANHANG B: Organigramme

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



Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

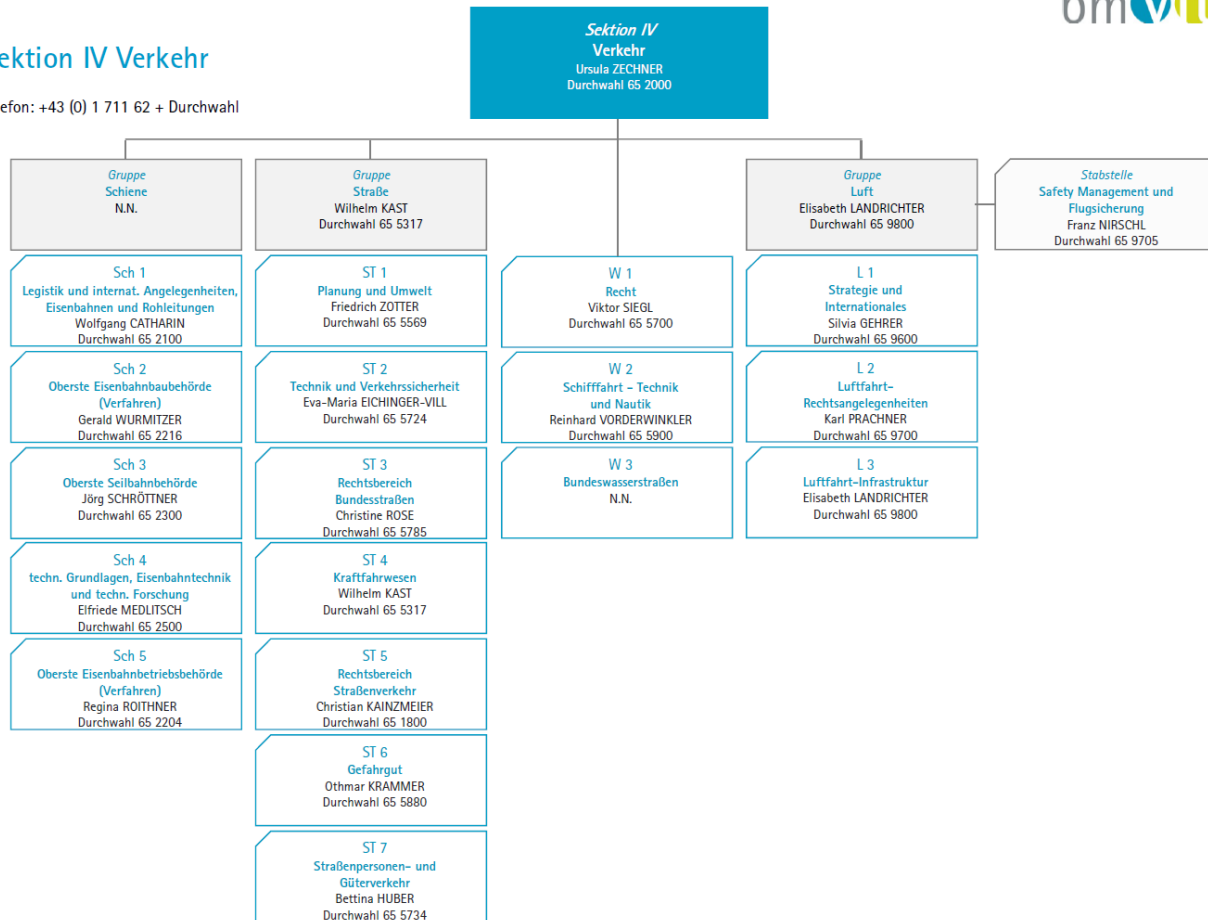
Telefon: +43 (0) 1 711 62 + Durchwahl



(Stand September 2014, Quelle: [Website bmvit](http://www.bmvit.at))

Sektion IV Verkehr

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



(Stand September 2014, Quelle: [Website bmvit](http://www.bmvit.at))

Auszug aus der Organisation (im Hinblick auf die „Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft“):

Sektion IV – Verkehr

Behörden, Technik und Rechtsbereich Schiene/Straße/Seilbahnen/Rohrleitung sowie Angelegenheiten der Themenbereiche Wasser und Luft; Angelegenheiten des Verkehrssicherheitsbeirates gemäß § 23 Unfalluntersuchungsgesetz 2005 inklusive Geschäftsführung

Abteilung Sch 1 – Logistik und internationale Angelegenheiten Eisenbahnen und Rohrleitungen

Mitwirkung an der Entstehung und Umsetzung des Unionsrechts und der zwischenstaatlichen Verträge im Bereich der Eisenbahnen und Rohrleitungen, einschließlich der Vertretung dieser Angelegenheiten in den EU-Gremien und sonstigen internationalen

und innerstaatlichen Gremien; innerstaatliche Legistik samt allgemeiner Sekundärlegistik, einschließlich der Koordination der Rechtsvorschriften im Bereich der Eisenbahnen und Rohrleitungen; grundsätzliche Rechtsangelegenheiten der Bahnreform und der Regulierung des Schienenverkehrsmarktes sowie Angelegenheiten der Staatskommissäre; Vollzug des Rohrleitungsgesetzes.

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

Wahrnehmung der eisenbahnbehördlichen Angelegenheiten der Eisenbahnen, insbesondere Baugenehmigung und Bauartgenehmigungen einschließlich Betriebsbewilligungen, UVP- und Trassengenehmigungen, Eisenbahnkreuzungen; Anrainerverfahren, Vorfragenentscheidungen; Enteignungsverfahren; Beschwerdebehandlungen; Rechtliche und administrative Belange des Ausbildungs- und Prüfungswesens für Eisenbahnbedienstete, Führung von Verzeichnissen und behördliche Aufsicht über die SCHiG in Vollziehung des EisebG, in all diesen Angelegenheiten, Sekundärlegistik; Entscheidung über Berufungen und Vertretung in nationalen und internationalen Fachgremien.

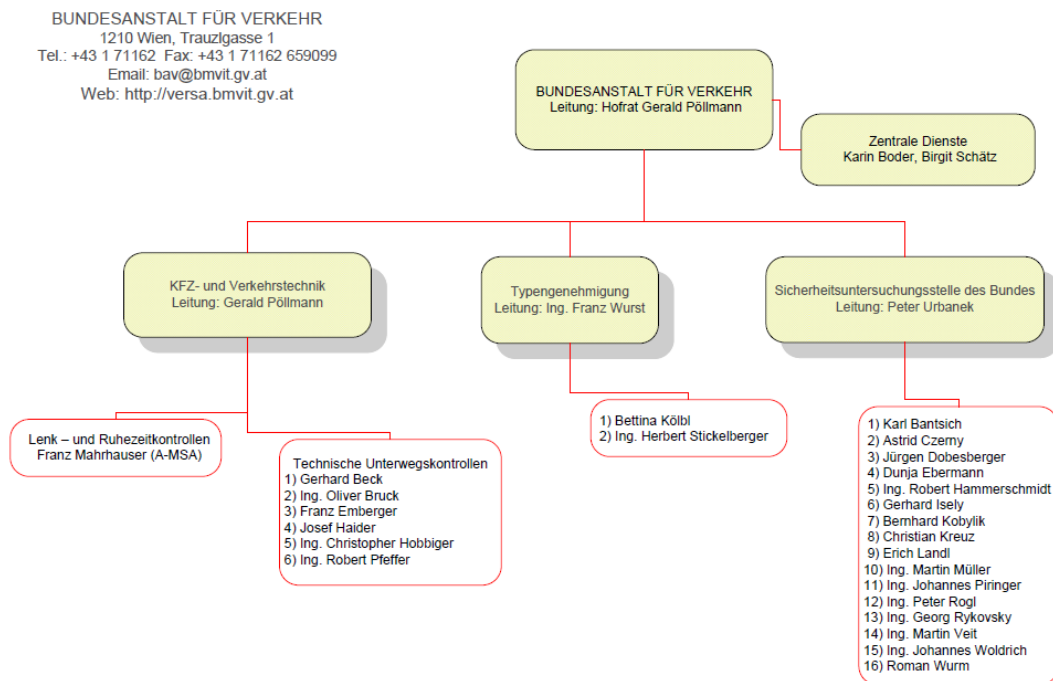
Abteilung Sch 4 – Technische Grundlagen der Eisenbahnen und Eisenbahntechnik; technologische Eisenbahnforschung

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; Angelegenheiten der technischen Grundlagen der Eisenbahnen in innerstaatlichen und internationalen Gremien, wie insbesondere im RISC, in ERA- und CEN-Arbeitsgruppen; Mitwirkung bei Akkreditierungen; Auswertung und Publikation einschlägiger Forschungsergebnisse im Bereich Eisenbahnen sowie Mitwirkung an Forschungsvorhaben und externen Publikationen.

Abteilung Sch 5 – Oberste Eisenbahnbetriebsbehörde (Verfahren im Bereich der Eisenbahnen)

Wahrnehmung der Verwaltungsverfahren bei Haupt- und Nebenbahnen aus rechtlicher, betrieblicher und soweit berührt bautechnischer Sicht, Umsetzung und Kontrolle der eisenbahnsicherheitsbehördlichen Zugangsvoraussetzungen sowie der strategischen Grundlagenschaffung bei Konzessionserteilungen, Verkehrsgenehmigungen, Sicherheitsgenehmigungen, Sicherheitsbescheinigungen; Evaluierung und Erstellung der Jahresberichte einschl. Überwachung der Aufrechterhaltung des Sicherheitsniveaus; Evaluierung, Umsetzung und Kontrolle zu Sicherheitsempfehlungen der Unfalluntersuchungsstelle; Genehmigung von Dienstvorschriften; Genehmigung der Bestellung von Betriebsleitern; Einstellung von Eisenbahnen; sonstige sicherheitsbehördliche Aufsichtsmittel samt Erlässen und Verfügungen einschl. Evaluierung und Monitoring dieser Maßnahmen; Koordination und Vertretung dieser Angelegenheiten in nationalen und internationalen Gremien einschließlich bei der Entwicklung rechtlicher Grundlagen der EU in RISC und ERA.

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



Stand: 01. 02. 2014

versa
Verkehrssicherheitsarbeit für Österreich

(Quelle: Website Bundesanstalt für Verkehr)

ANHANG C: CSI-Daten – angewandte Definitionen

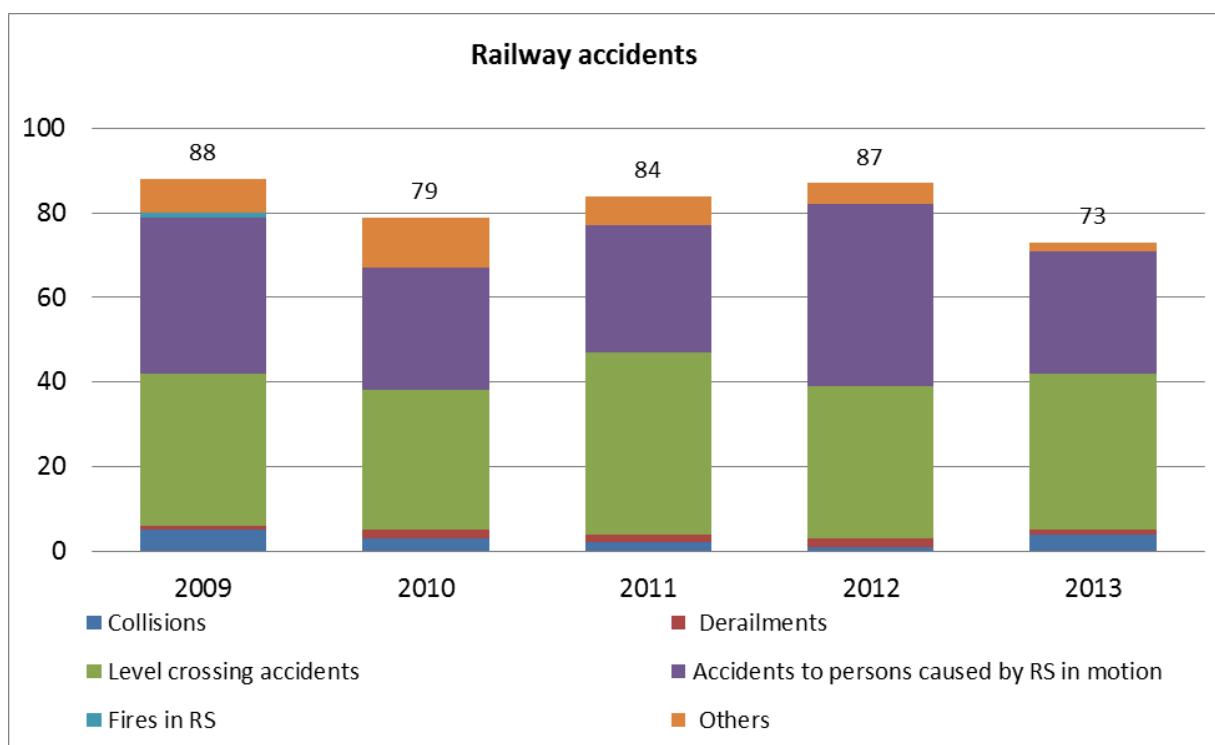
Die ausgewerteten CSI Daten beziehen sich auf den Betrieb von Hauptbahnen und vernetzten Nebenbahnen, dem Betrieb von Schienenfahrzeugen auf solchen Eisenbahnen und dem Verkehr auf solchen Eisenbahnen für das Bezugsjahr 2013 auf österreichischem Hoheitsgebiet.

C.1. CSI-Daten

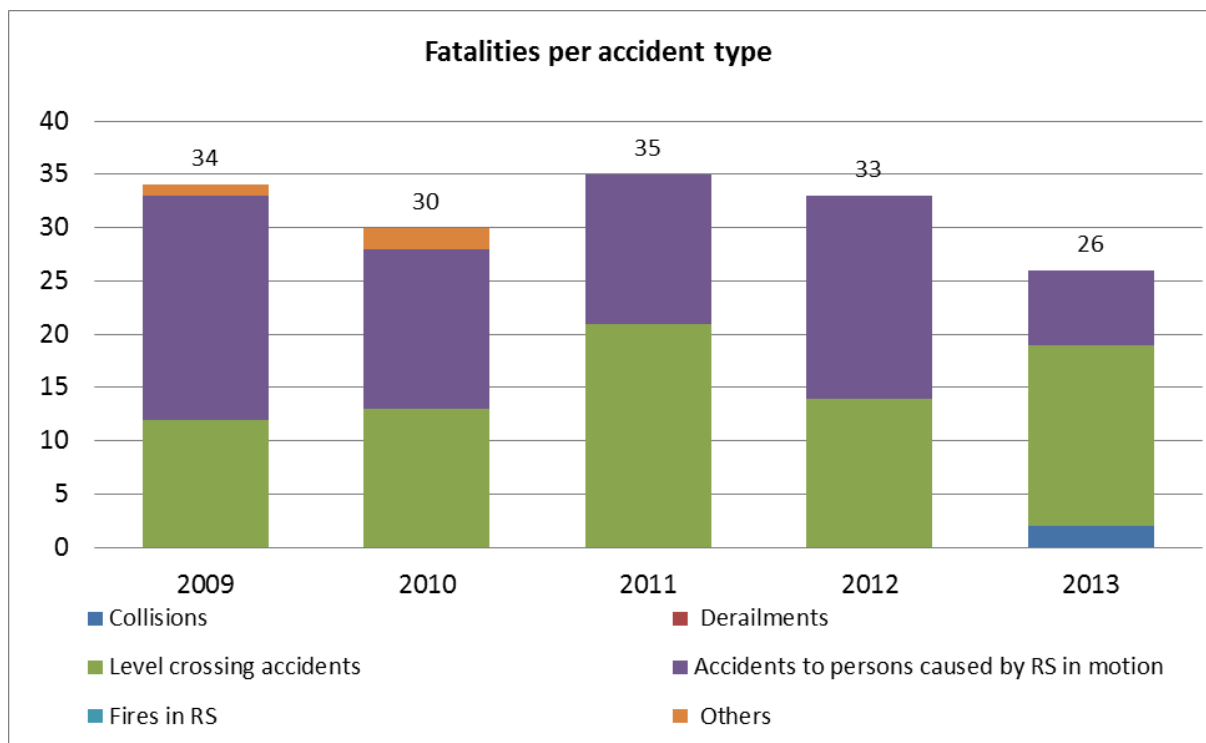
C.1.1. Unfallbezogene Indikatoren (einschließlich der Jahre 2009 – 2012)

grafische Darstellung der unfallbezogenen Indikatoren:

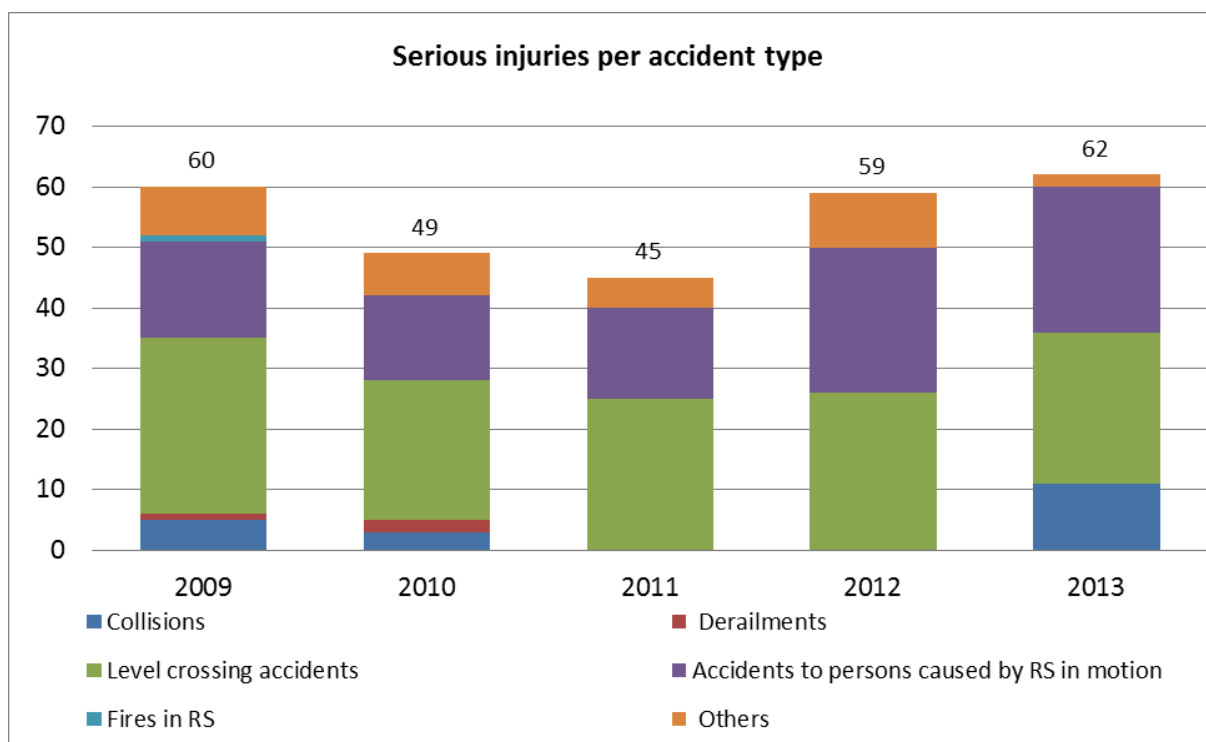
Signifikante Unfälle nach Unfallart:



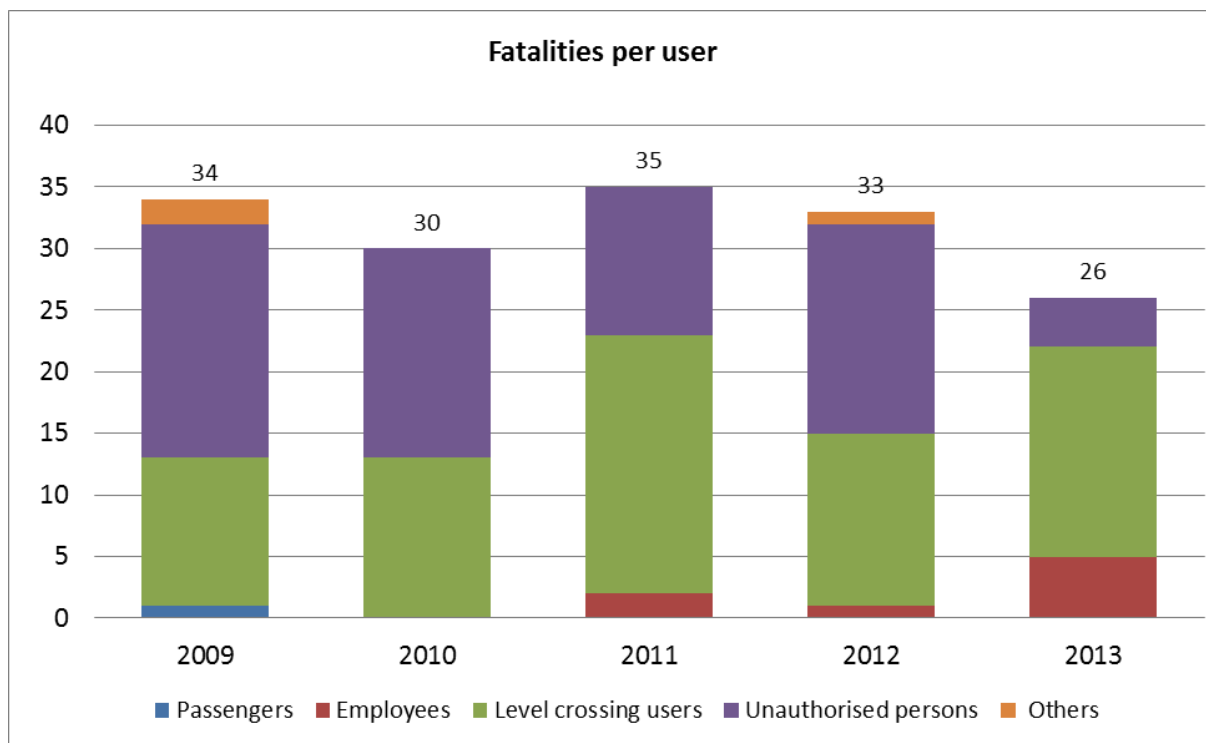
Getötete nach Unfallart:



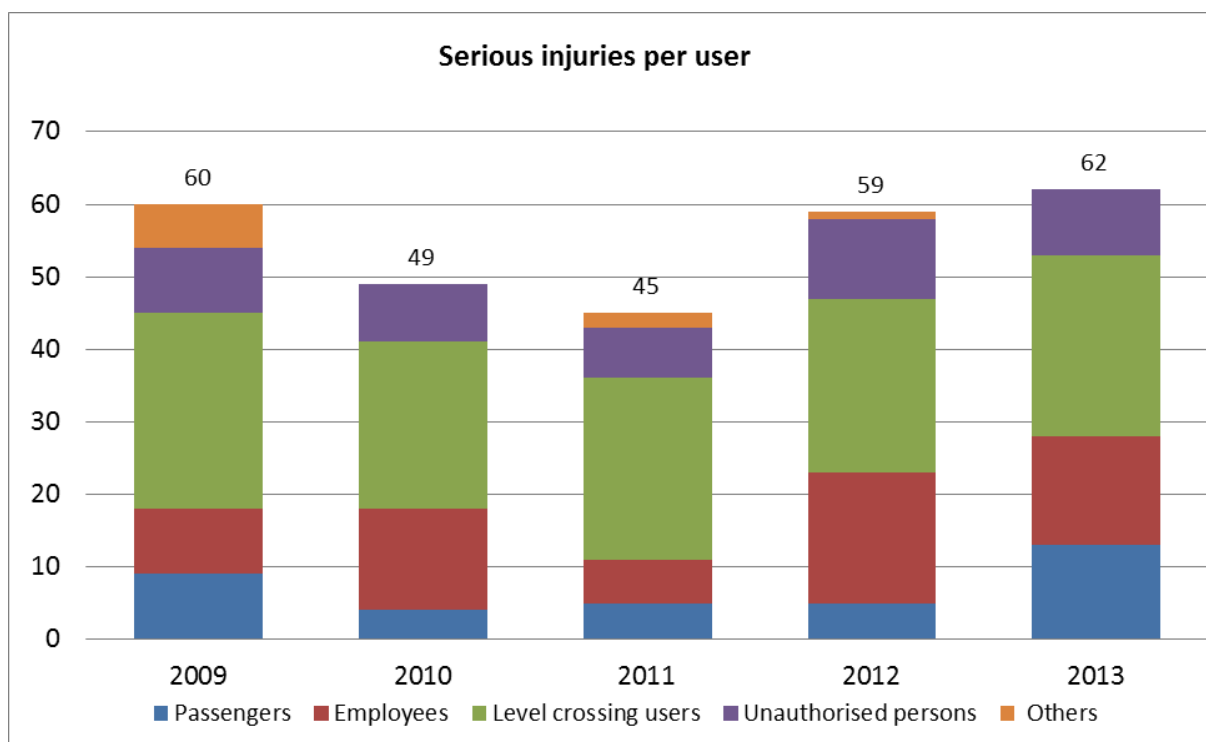
Schwerverletzte nach Unfallart:



Getötete nach Kategorie der beteiligten Personen:



Schwerverletzte nach Kategorie der beteiligten Personen:



tabellarische Darstellung der unfallbezogenen Indikatoren:

Signifikante Unfälle nach Unfallart:

Year	<i>Collisions</i>	<i>Derailments</i>	<i>Level crossing accidents</i>	<i>Accidents to persons caused by RS in motion</i>	<i>Fires in RS</i>	<i>Others</i>	<i>Total</i>
2009	5	1	36	37	1	8	88
2010	3	2	33	29	0	12	79
2011	2	2	43	30	0	7	84
2012	1	2	36	43	0	5	87
2013	4	1	37	29	0	2	73

Getötete nach Unfallart:

Year	<i>Collisions</i>	<i>Derailments</i>	<i>Level crossing accidents</i>	<i>Accidents to persons caused by RS in motion</i>	<i>Fires in RS</i>	<i>Others</i>	<i>Total</i>
2009	0	0	12	21	0	1	34
2010	0	0	13	15	0	2	30
2011	0	0	21	14	0	0	35
2012	0	0	14	19	0	0	33
2013	2	0	17	7	0	0	26

Schwerverletzte nach Unfallart:

Year	<i>Collisions</i>	<i>Derailments</i>	<i>Level crossing accidents</i>	<i>Accidents to persons caused by RS in motion</i>	<i>Fires in RS</i>	<i>Others</i>	<i>Total</i>
2009	5	1	29	16	1	8	60
2010	3	2	23	14	0	7	49
2011	0	0	25	15	0	5	45
2012	0	0	26	24	0	9	59
2013	11	0	25	24	0	2	62

Getötete nach Kategorie der beteiligten Personen:

Year	<i>Passengers</i>	<i>Employees</i>	<i>Level crossing users</i>	<i>Unauthorised persons</i>	<i>Others</i>	<i>Total</i>
2009	1	0	12	19	2	34
2010	0	0	13	17	0	30
2011	0	2	21	12	0	35
2012	0	1	14	17	1	33
2013	0	5	17	4	0	26

Schwerverletzte nach Kategorie der beteiligten Personen:

Year	<i>Passengers</i>	<i>Employees</i>	<i>Level crossing users</i>	<i>Unauthorised persons</i>	<i>Others</i>	<i>Total</i>
2009	9	9	27	9	6	60
2010	4	14	23	8	0	49
2011	5	6	25	7	2	45
2012	5	18	24	11	1	59
2013	13	15	25	9	0	62

C.1.2. Indikatoren in Bezug auf gefährliche Güter

	Gesamtzahl	Durchschnittliche Zahl (pro Mio. Zugkilometer)
Unfälle, an denen mindestens ein Eisenbahnfahrzeug beteiligt war, das gefährliche Güter beförderte (nach der Definition in der Anlage der Richtlinie 2009/149/EG).	0	0
Zahl solcher Unfälle, bei denen gefährliche Güter freigesetzt wurden	0	0

C1.3. Indikatoren in Bezug auf Suizide

	Gesamtzahl	Durchschnittliche Zahl (pro Mio. Zugkilometer)
Suizide	99	0,657

C.1.4. Indikatoren in Bezug auf Vorläufer von Unfällen

	Gesamtzahl	Durchschnittliche Zahl (pro Mio. Zugkilometer)
Schienenbrüche	87	0,58
Schienenverbiegungen	204	1,35
Signalisierungsfehler	3	0,02
unter Gefährdung überfahrenen Haltesignale	12	0,08
Radbrüche an in Betrieb befindlichen Fahrzeugen	0	0,00
Radsatzwellenbrüche an in Betrieb befindlichen Fahrzeugen	0	0,00

C.1.5. Indikatoren für die Berechnung der wirtschaftlichen Auswirkungen von signifikanten Unfällen

	Gesamtbetrag	Durchschnittlicher Betrag (pro Mio. Zugkilometer)
Gesamtkosten aller signifikanten Unfälle:	116.709.871 €	774.452 €
Zahl der Toten und Schwerverletzten multipliziert mit dem Wert der Vermeidung von Unfallopfer (VPC)	82.211.290 €	545.529 €
Kosten im Zusammenhang mit Umweltschäden	186.000 €	1.234 €
Kosten von Sachschäden an Fahrzeugen oder Infrastruktur	30.674.809 €	203.549 €
Kosten unfallbedingter Verspätungen	3.637.772 €	24.139 €

C.1.6. Indikatoren in Bezug auf die technische Sicherheit der Infrastruktur und ihre Umsetzung

Prozentualer Anteil der mit automatischer Zugsicherung (ATP) betriebenen Strecken	83,1 %
prozentualer Anteil der unter Nutzung betriebsbereiter ATP-Systeme gefahrenen Zugkilometer	86,0 %

	Gesamtzahl	Durchschnittliche Zahl (pro Streckenkilometer)	Durchschnittliche Zahl (pro Gleiskilometer)
Gesamtzahl der Bahnübergänge	4581	0,878	0,626
Gesamtzahl aktiv gesicherte Bahnübergänge	1897	0,364	0,259
benutzerseitiger automatischer Warnung	775	0,149	0,106
benutzerseitigem automatischen Schutz	0	0,000	0,000
benutzerseitigem automatischen Schutz und automatischer Warnung	927	0,178	0,127
benutzerseitigem automatischen Schutz und automatischer Warnung und mit bahnseitigem Schutz	21	0,004	0,003
benutzerseitiger manueller Warnung	165	0,032	0,023
benutzerseitigem manuellem Schutz	9	0,002	0,001
benutzerseitigem manuellem Schutz und manueller Warnung	0	0,000	0,000
Gesamtzahl passiv gesicherte Bahnübergänge	2684	0,514	0,367

C.1.7. Indikatoren in Bezug auf das Sicherheitsmanagement

Anzahl der durchgeführten Audits	444
Prozentwert der durchgeführten Audits zu geplanten Audits	98 %

Die gemeinsamen Sicherheitsindikatoren (CSI) ab dem Bezugsjahr 2006 finden sich auch auf der [ERAIL \(European Railway Accident Information Links\) Datenbank](http://erail.era.europa.eu/safety-indicators.aspx) der Europäischen Eisenbahnagentur.

Website: <http://erail.era.europa.eu/safety-indicators.aspx>

Unter dieser Adresse sind die CSIs der Mitgliedstaaten der Europäischen Union veröffentlicht.

C.2. Im Jahresbericht verwendete Definitionen

C.2.1. Anzuwendende Definitionen

Ab dem Bezugsjahr 2010 sind die gemeinsamen Definitionen für die gemeinsamen Sicherheitsindikatoren, festgelegt in der Richtlinie 2009/149/EG zur Änderung der Richtlinie 2004/49/EG vom 27. November 2009 anzuwenden.

Nähere Erläuterungen zu den einzelnen gemeinsamen Sicherheitsindikatoren finden sich auch im Leitfaden „[Guidance für use of CSIs](#)“ der europäischen Eisenbahnagentur (ERA)

Website: www.era.europa.eu/Document-Register/Pages/guidance-for-use-of-common-safety-indicators.aspx

C.2.2. Nationale Definitionen

Im Folgenden finden sich ergänzende nationale Definitionen insbesondere im Hinblick auf den Anwendungsbereich der Sicherheitsrichtlinie:

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 hierfür ausgebaut werden sollen.

(2) Nebenbahnen sind für den öffentlichen Verkehr bestimmte Schienenbahnen, sofern sie nicht Hauptbahnen oder Straßenbahnen sind.

vernetzte Haupt- und Nebenbahnen

gemäß § 1a Eisenbahngesetz 1957 (EisbG), BGBl. Nr. 60/1957, i. d. 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 Rollschemele) 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. g.F.:

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

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

Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU)

gemäß § 1a Eisenbahngesetz 1957 (EisbG), BGBl. Nr. 60/1957, i. d. 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 verfügberechtigt 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.

C.3. Abkürzungen

AVV	Allgemeiner Vertrag für die Verwendung von Güterwagen	km/h	Stundenkilometer
Bf	Bahnhof	MeldeVO	Meldeverordnung Eisenbahn -Eisb 2006
BFZ	Betriebsführungszentrale	NSA	Nationale Sicherheitsbehörden (National Safety Authorities)
bmvit	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie	ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
CSI	Common Safety Indicators (Gemeinsame Sicherheitsindikatoren)	ORE B55/RP8	Bericht des ehemaligen europäischen Forschungsinstitutes der Bahnen
CSM	Gemeinsame Sicherheitsmethoden	PKW	Personenkraftwagen
DV	Dienstvorschrift	RIC	Übereinkommen über den Austausch und die Benutzung von Reisezugwagen im internationalen Verkehr
EisbBBV	Eisenbahnbau- und -betriebsverordnung	RS	Rolling Stock (Fahrzeuge)
EisbG	Eisenbahngesetz 1957	RU	Railway Undertaking (Eisenbahnunternehmen)
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen	Sggrs	Wagengattung nach UIC 438-2
EisbKrV	Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 2012	StVO	Straßenverkehrsordnung 1960
EK	Eisenbahnkreuzung	SUB	Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes
EKSA	Eisenbahnkreuzungssicherungs-anlage	Tfz	Triebfahrzeug
EN	Europäische Norm	Tfzf	Triebfahrzeugführer
ERA	European Railway Agency (Europäische Eisenbahnagentur)	TSI	Technische Spezifikationen für Interoperabilität
ERAIL	European Railway Accident Information Links	UIC	Internationaler Eisenbahnverband
EU	Europäische Union	VK	Vehicle Keeper (Fahrzeughalter)
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen	VO	Verordnung
HS RST	Teilsystem Fahrzeuge des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems	Z	Zug
IM	Infrastructure Manager (Fahrwegbetreiber)	ZLCP	Zuglaufcheckpoint
km	Kilometer		

ANHANG D: Wichtige Änderungen von Gesetzen und Vorschriften

	Rechtlicher Rahmen	Datum des Inkrafttretens der Vorschrift	Grund für die Einführung	Beschreibung
Allgemeine Gesetzgebung zur Sicherheit im nationalen Eisenbahnverkehr				
Gesetzgebung in Bezug auf die nationale Sicherheitsbehörde				
Gesetzgebung in Bezug auf benannte Stellen, Bewerter, externe Registrierungsbehörden, Untersuchungen usw.				
Nationale Vorschriften zur Eisenbahnsicherheit				
Vorschriften zu nationalen Sicherheitszielen und –methoden				
Vorschriften über Anforderungen für Sicherheitsmanagementsysteme und die Sicherheitsbescheinigung von Eisenbahnunternehmen				
Vorschriften über Anforderungen für Sicherheitsmanagementsysteme und die Sicherheitsgenehmigung von Fahrwegbetreibern				
Vorschriften in Bezug auf die Anforderungen für Wagenhalter				
Vorschriften über Anforderungen für Instandhaltungsbetriebe				

	Rechtlicher Rahmen	Datum des Inkrafttretens der Vorschrift	Grund für die Einführung	Beschreibung
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				
Gemeinsame Betriebsvorschriften für das Eisenbahnnetz, einschließlich Vorschriften für das Signalgebungs- und Verkehrssteuerungssystem				
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	Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über die Eignung, Ausbildung, Prüfung, Weiterbildung und praktische Ausübung bei qualifizierten Tätigkeiten von Eisenbahnbediensteten (Eisenbahn-Eignungs- und Prüfungsverordnung – EisbEPV), BGBl. II Nr. 31/2013	1. Juli 2013	neue Verordnung zur Regelung der Eignung, Ausbildung, Prüfung, Weiterbildung und praktischen Ausübung bei qualifizierten Tätigkeiten von Eisenbahnbediensteten.	Durch die Verordnung werden einheitliche Anforderungen zur Ausübung qualifizierter Tätigkeiten im betrieblichen und technischen Bereich durch Verordnung vorgegeben. Die Vorgaben betreffen die Eignung von Eisenbahnbediensteten (Mindestalter, körperliche und geistige Tauglichkeit, Zuverlässigkeit, Ausbildung, Prüfung, Kenntnisse über Besonderheiten des jeweiligen Eisenbahnunternehmens, lebensrettende Sofortmaßnahmen am Unfallort und Erste Hilfe, praktische Betätigung und Weiterbildung), erforderliche Dokumente (Erlaubniskarte, Ausweise für Eisenbahnaufsichtsorgane, Bescheinigungen), die Einrichtung eines Ausbildungsregisters und sachverständige Prüfer.
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.)				

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

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

	Anzahl der Bescheinigungen
E.1.1. Anzahl der gültigen Sicherheitsbescheinigungen Teil A , ausgestellt im Bezugsjahr und in den Jahren davor	23

		Anzahl der Bescheinigungen
E.1.2. Anzahl der gültigen Sicherheitsbescheinigungen Teil B , ausgestellt im Bezugsjahr und in den Jahren davor	Anzahl der Bescheinigungen Teil B, bei denen Teil A in ihrem Mitgliedstaat ausgestellt wurde	27
	Anzahl der Bescheinigungen Teil B, bei denen Teil A in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellt wurde	4

		A	R	P
E.1.3. Anzahl neuer Anträge für Sicherheitsbescheinigungen Teil A von Eisenbahnunternehmen im Jahr 2013.	neue Bescheinigungen	-	-	-
	aktualisierte/geänderte Bescheinigungen	-	-	-
	erneuerte Bescheinigungen	3	-	2

			A	R	P
E.1.4. Anzahl neuer Anträge für Sicherheitsbescheinigungen Teil B von Eisenbahnunternehmen im Jahr 2013.	wo Teil A in ihrem Mitgliedstaat ausgestellt wurde	neue Bescheinigungen	-	-	-
		aktualisierte/geänderte Bescheinigungen	-	-	-
		erneuerte Bescheinigungen	3	-	2
	wo Teil A in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellt wurde	neue Bescheinigungen	1	-	2
		aktualisierte/geänderte Bescheinigungen	-	-	-
		erneuerte Bescheinigungen	1	-	-

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

	Anzahl der Bescheinigungen
E.1.5 Anzahl der Bescheinigungen Teil A , die im Bezugsjahr entzogenen wurden	2
E.1.6 Anzahl der Bescheinigungen Teil B , die im Bezugsjahr entzogenen wurden	2

E.1.5. Liste der Länder, in denen die Eisenbahnunternehmen, die in Ihrem Mitgliedstaat eine Sicherheitsbescheinigung gemäß Teil B beantragten, bereits eine Sicherheitsbescheinigung gemäß Teil A erhalten haben.

- Deutschland
- Ungarn
- Polen
- Niederlande

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

	Anzahl der Genehmigungen
E.2.1. Anzahl der gültigen Sicherheitsgenehmigungen für Fahrwegbetreiber, ausgestellt im Bezugsjahr und in den Jahren davor	9

		A	R	P
E.2.2. Anzahl der Anträge für Sicherheitsgenehmigungen, die von Fahrwegbetreibern im Jahr 2013 eingereicht wurden.	neue Genehmigungen	-	-	-
	aktualisierte/geänderte Genehmigungen	-	-	-
	erneuerte Genehmigungen	3	-	2

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

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

P = *pending*: im Bezugsjahr wurde noch keine Genehmigung ausgestellt

E.2.3 Anzahl der Sicherheitsgenehmigungen, die im Bezugsjahr entzogenen wurden	-
--	---