

NIB-Austria - Sicherheitsbericht 2015

(gemäß Artikel 23 Absatz 3 der Richtlinie 2004/49/EG)

Bundesanstalt für Verkehr
Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes

Trauzlgasse 1
1210 Wien
<http://versa.bmvit.gv.at>

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	2
Einleitung	4
Für den Inhalt verantwortlich	4
Zusammenfassung	5
1 Struktur, Funktion, Personal, Unabhängigkeit	6
2 Rechtliche Grundlagen	6
2.1 SUB gesamt	6
2.2 SUB-Bereich Schiene	6
3 Aufgaben	6
4 Zuständigkeiten	6
5 Grundzüge der Sicherheitsuntersuchung	7
5.1 Allgemeines	7
5.2 Meldung	7
5.3 Einleitung einer Sicherheitsuntersuchung	7
5.4 Sicherheitsuntersuchung	7
5.5 Untersuchungsbericht	8
5.6 Sicherheitsempfehlungen	8
6 Zusammenarbeit (Behörden und andere Stellen)	8
6.1 BMVIT	8
6.2 Justiz (Staatsanwaltschaft)	8
6.3 Sicherheitsbehörden und Exekutivorgane	8
6.4 Unternehmen	8
6.5 Sachverständige	9
7 Internationale Beziehungen	9
7.1 NIB-Network (Bereich Schiene)	9
7.2 Arbeitsgruppen des NIB-Networks (Bereich Schiene)	9
7.2.1 TF ERAIL	9
7.2.2 TF HUMAN FACTOR	9
7.3 Grenzüberschreitender Informationsaustausch	9
7.4 Grenzüberschreitende Sicherheitsuntersuchung	9
8 Statistik	10
8.1 Nationale Datenbank	10
8.2 Datenbank ERAIL	10
8.3 Definition „Schwerer Unfall / Signifikanter Unfall“	10
9 Qualitätsmanagement-System (QM-System)	11
10 Tätigkeiten 2015 - Bereich Schiene	12
10.1 Eingelangte Meldungen	12
10.2 Untersuchungen gesamt	12
10.3 Untersuchungen vor Ort	12
10.4 Untersuchungen nicht vor Ort/Weiterführende Untersuchungen	12
10.5 Sicherheitsempfehlungen (im Jahr 2015 ausgesprochen)	12
11 Vorfallstatistik 2015 – Bereich Schiene	13
11.1 Gemeldete Vorfälle	13
11.2 Gemeldete Unfälle nach Unfallart	13
11.3 Gemeldete schwere Unfälle nach Unfallart (RL 2004/49/EG, UUG 2005)	14
11.4 Gemeldete signifikante Unfälle nach Unfallart (RL 2009/149/EG, CSI)	14
11.5 Gemeldete Störungen nach Störungsart	15
11.6 Verunfallte Personen (ausgenommen Suizid/Suizidversuch)	16
11.7 Getötete Personen nach Unfallart (ausgenommen Suizid)	16
11.8 Schwer verletzte Personen nach Unfallart (ausgenommen Suizidversuch)	16
11.9 Leicht verletzte Personen nach Unfallart (ausgenommen Suizidversuch)	17
11.10 Getötete Personen nach Kategorien (ausgenommen Suizid)	17
11.11 Schwer verletzte Personen nach Kategorien (ausgenommen Suizidversuch)	17
11.12 Leicht verletzte Personen nach Kategorien (ausgenommen Suizidversuch)	18
11.13 Suizide und Suizidversuche	18

11.14	Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen	18
11.15	Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen - Verunfallte Personen	18
11.16	Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen – Benutzer	19
11.17	Anzahl der Eisenbahnkreuzungen/Eisenbahnübergänge	19
	Anhang 1 – Sicherheitsempfehlungen	20
	Anhang 2 – Abkürzungsverzeichnis	24

Einleitung

Verkehrssicherheitsarbeit ist ethisch geboten und auch als volkswirtschaftlich erfolgreich zu bewerten. Gemäß dem internationalen Standard in der Unfallursachenforschung sowie auf Basis der Konzepte und Strategien der Verkehrssicherheitspolitik der Europäischen Union und den diesbezüglichen gemeinschaftsrechtlichen Verpflichtungen sollen Unfälle und Störungen durch eine unabhängige Stelle gründlich untersucht werden, um aus Fehlern zu lernen, Wiederholungen zu vermeiden und dadurch einen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zu leisten.

Diese Aufgabe obliegt in Österreich gemäß dem Unfalluntersuchungsgesetz - UUG 2005 der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes, die in der Bundesanstalt für Verkehr – eine Dienststelle des BMVIT – eingerichtet ist.

Gemäß Artikel 23 Absatz 3 der Richtlinie 2004/49/EG „Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit“ hat die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes (kurz „SUB“) einen ausführlichen Bericht über ihre Tätigkeiten im jeweils vorangegangenen Jahr zu erstellen und diesen bis spätestens 30. September jeden Jahres der Europäischen Eisenbahnagentur (kurz „ERA“) zu übermitteln.

Der vorliegende Sicherheitsbericht 2015 enthält die wesentlichen Zahlen und Fakten über die Untersuchungstätigkeit der SUB im Bereich Schiene im Jahr 2015.

Für weiterführende Informationen stehen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der SUB sowie die Website der BAV (<http://versa.bmvit.gv.at>) zur Verfügung.

Für den Inhalt verantwortlich

Bundesanstalt für Verkehr
Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes
Trauzlgasse 1
1210 Wien
Tel.: +43 (1) 71162 65 9150
Fax: +43 (1) 71162 65 9099
Email: bav@bmvit.gv.at

Zusammenfassung

Allgemeines

Der vorliegende Jahresbericht gemäß Artikel 23 Absatz 3 der Richtlinie 2004/49/EG „Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit“ basiert auf den der SUB gemeldeten Zahlen und Daten über meldepflichtige Vorfälle, die sich im Berichtsjahr 2015 im Verkehrsbereich Eisenbahn ereignet haben.

Übersicht

	Eisenbahn	
	2014	2015
Eingelangte Meldungen	1610	1957
<ul style="list-style-type: none"> • davon Unfälle • davon Störungen 	931 679	1179 778
Untersuchungen gesamt	15	15
<ul style="list-style-type: none"> • davon vor Ort • davon nicht vor Ort 	4 11	4 11
Sicherheitsempfehlungen	55	21

Tendenzen im Verkehrsbereich Eisenbahn

Die Anzahl der gemeldeten Vorfälle ist gegenüber dem Vergleichszeitraum 2014 stark steigend. Dieser Anstieg ist einerseits auf erhöhte Transportleistungen und andererseits auf eine verbesserte Meldekultur zurückzuführen.

Die Anzahl der eingeleiteten Sicherheitsuntersuchungen ist gegenüber dem Vergleichszeitraum 2014 gleichbleibend. In diesem Zusammenhang ist festzuhalten, dass die Anzahl untersuchungspflichtiger Vorfälle generell niedrig ist. Diese Entwicklung ist jedenfalls auf eine signifikante Verbesserung des Sicherheitsniveaus im Verkehrsbereich Eisenbahn zurückzuführen.

Zielerreichung

Mit den aus den durchgeführten Sicherheitsuntersuchungen gewonnenen Erkenntnissen sowie den daraus resultierenden Maßnahmen konnte im Jahr 2015 erneut ein wichtiger Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit geleistet werden.

Wien, am 19. September 2016

Bundesanstalt für Verkehr

Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes

Der Leiter



Peter Urbanek

1 Struktur, Funktion, Personal, Unabhängigkeit

Die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes (SUB) ist multimodal strukturiert und umfasst die Bereiche Schiene, Schifffahrt, Seilbahnen und Zivilluftfahrt, wodurch auch Synergie- und Einsparungseffekte erreicht werden können. Diese Vorteile werden z.B. in den Bereichen Schiene, Schifffahrt und Seilbahnen durch verkehrsbereichsübergreifende Aspekte in der Unfallursachenforschung sowie durch eine gemeinsame Meldestelle und einen verkehrsbereichsübergreifenden 24-Stunden-Bereitschaftsdienst erzielt.

Die SUB ist in Übereinstimmung mit den Anforderungen des Unionsrechts und der österreichischen Rechtslage funktionell und organisatorisch unabhängig von allen Behörden und Parteien, öffentlichen und privaten Stellen, deren Interessen mit den Aufgaben der SUB kollidieren könnten.

Die SUB wurde mit ausreichenden Mitteln ausgestattet, sodass sie ihre Aufgaben unabhängig wahrnehmen kann und in der Lage ist, eine umfassende Sicherheitsuntersuchung von Vorfällen entweder selbst durchzuführen oder eine Sicherheitsuntersuchung zu beaufsichtigen.

Mit Stand 31. Dezember 2015 verfügt der Bereich Schiene in der SUB über nachstehendes Personal:

- 1 Leiter
- 4 Untersuchungsbeauftragte (davon 2 auch für die Bereiche Seilbahnen und Schifffahrt zuständig)
- 2 Untersuchungsbeauftragte in Ausbildung
- 3 Administrativkräfte (Back Office, Kompetenzzentrum Datenbanken, Assistenz)

Die Untersuchungsbeauftragten sind gemäß § 3 Abs. 3 UUG 2005 bei der Durchführung von Sicherheitsuntersuchungen an keine Weisungen von Organen außerhalb der SUB gebunden.

2 Rechtliche Grundlagen

2.1 SUB gesamt

- Unfalluntersuchungsgesetz - UUG 2005, BGBl. I Nr. 123/2005 idgF.

2.2 SUB-Bereich Schiene

- Richtlinie 2004/49/EG „Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit“, ABl. Nr. L 164 vom 30.4.2004 S. 44
- Meldeverordnung Eisenbahn, MeldeVO-Eisb 2006, BGBl. II Nr. 279/2006
- Eisenbahngesetz, EisbG 1957, BGBl. Nr. 60/1957
- Eisenbahnverordnung 2003, BGBl. II Nr. 209/2003
- Eisenbahnbau- und -betriebsverordnung – EisbBBV, BGBl. II Nr. 398/2008

3 Aufgaben

Die zentrale Aufgabenstellung der SUB ist die Untersuchung von Unfällen und Störungen durch ein qualifiziertes Untersuchungsverfahren, die Feststellung der möglichen Ursachen und erforderlichenfalls die Ausarbeitung von Sicherheitsempfehlungen als Vorschläge zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Die Untersuchung dient ausdrücklich nicht der Klärung von Schuld- oder Haftungsfragen.

4 Zuständigkeiten

Schiene ist gemäß § 5 Abs. 1 Z 1. UUG 2005 der Betrieb einer Haupt- und Nebenbahn, einer Anschlussbahn und einer Straßenbahn, auf der Schienenfahrzeuge ausschließlich auf einem eigenen Bahnkörper verkehren (z.B. U-Bahn in der Bundeshauptstadt Wien), einschließlich der Betrieb von Schienenfahrzeugen auf diesen genannten Bahnen gemäß den Bestimmungen des Eisenbahngesetzes.

Für die Darstellung in der Statistik wird unterschieden in:

- Alle Bahnen
- Vernetzte Bahnen
- Nicht vernetzte Bahnen
- Anschlussbahnen
- U-Bahnen

5 Grundzüge der Sicherheitsuntersuchung

5.1 Allgemeines

Gemäß § 5 UUG 2005 gelten als Vorfälle Unfälle und schwere Unfälle sowie Störungen und schwere Störungen und als Ursachen Handlungen, Unterlassungen, Ereignisse oder eine Kombination dieser Faktoren, die zu einem Vorfall geführt haben.

5.2 Meldung

Gemäß den Bestimmungen des § 19c Eisenbahngesetz ist das Eisenbahnunternehmen verpflichtet, Unfälle und Störungen, die beim Betrieb einer öffentlichen Eisenbahn oder Anschlussbahn auftreten, unverzüglich der SUB zu melden. Der Umfang und die Form der Meldungen der Eisenbahnunternehmen sind durch Verordnung zu bestimmen.

In der geltenden Meldeverordnung Eisenbahn ist der Umfang und die Form der Meldungen von Unfällen und Störungen, die beim Betrieb einer Eisenbahn auftreten, geregelt.

Für die Meldung von Vorfällen auf Anschlussbahnen steht den Eisenbahnunternehmen auf der Webseite der Bundesanstalt für Verkehr (<http://versa.bmvit.gv.at>) ein elektronisches Dokument zur Verfügung, welches die Mindestanforderungen einer Meldung im Sinne der Meldeverordnung Eisenbahn beinhaltet. Nach Beendigung der Ausfertigung bzw. Fertigstellung erfolgt eine sofortige automatische Zustellung der Meldung mittels E-Mail an die SUB. Diese Möglichkeit der Meldungsübermittlung wird im vermehrten Ausmaß auch von anderen Eisenbahnunternehmen genutzt, die nicht zu den Anschlussbahnen zählen. Für die SUB selbst besteht darüber hinaus noch eine Meldeverpflichtung gegenüber der ERA in jenen Fällen, in denen zu einem Vorfall eine Sicherheitsuntersuchung eingeleitet wurde.

5.3 Einleitung einer Sicherheitsuntersuchung

Eine Sicherheitsuntersuchung beginnt grundsätzlich mit der Meldung des Vorfalls; entscheidend ist jedoch, dass nicht bei jeder Meldung ein umfassendes Untersuchungsverfahren durchzuführen ist. Vielmehr haben sich die Art und der Umfang einer Sicherheitsuntersuchung nach der Schwere des Vorfalls sowie insbesondere nach den voraussichtlich zu gewinnenden neuen Erkenntnissen für eine Verbesserung der Verkehrssicherheit zu richten.

Die SUB beauftragt gemäß § 9 UUG 2005 für jede einzelne Sicherheitsuntersuchung einen Untersuchungsbeauftragten, dem die Verantwortung für Organisation, Durchführung und Aufsicht der jeweiligen Sicherheitsuntersuchung übertragen wird.

Schwere Unfälle sind gemäß § 9 UUG 2005 jedenfalls zu untersuchen. Darüber hinaus ist eine Sicherheitsuntersuchung von Vorfällen, die keine schweren Unfälle sind, immer dann durchzuführen, wenn zu erwarten ist, dass eine Sicherheitsuntersuchung neue Erkenntnisse zur Vermeidung künftiger Vorfälle bringt.

5.4 Sicherheitsuntersuchung

Jede Sicherheitsuntersuchung ist unverzüglich, einfach und zweckmäßig durchzuführen, wobei zu beachten ist, dass das Untersuchungsverfahren nicht öffentlich ist und für die Untersuchungsbeauftragten Verschwiegenheitspflicht besteht. Die Befugnisse der Untersuchungsbeauftragten für die Durchführung einer Sicherheitsuntersuchung vor Ort sind im § 11 UUG 2005 festgelegt.

5.5 Untersuchungsbericht

Jede Sicherheitsuntersuchung ist mit einem Untersuchungsbericht abzuschließen, der vor Veröffentlichung einem Stellungnahmeverfahren zu unterziehen ist. Der Untersuchungsbericht hat sich in seinem Inhalt nach Art und Schwere des Vorfalles zu richten und verweist auf den ausschließlichen Zweck einer Sicherheitsuntersuchung. Der Untersuchungsbericht hat unter anderem Einzelheiten des Vorfalles, Angaben über die beteiligten Verkehrsmittel, die für den Unfall kausalen Umstände, die durchgeführten Untersuchungen und deren Schlussfolgerungen sowie die Feststellung der möglichen Ursachen und gegebenenfalls Sicherheitsempfehlungen zu enthalten.

Sämtliche Untersuchungsberichte werden auf der Webseite der Bundesanstalt für Verkehr veröffentlicht (<http://versa.bmvit.gv.at>).

5.6 Sicherheitsempfehlungen

Aus dem Ergebnis der Untersuchung sollen gegebenenfalls Sicherheitsempfehlungen als Vorschläge zur Verbesserung der Verkehrssicherheit ausgearbeitet werden, die an jene Stellen zu richten sind, welche diese in geeignete Maßnahmen umsetzen können. Ob und in welchem Umfang ausgesprochene Sicherheitsempfehlungen umgesetzt werden, liegt in der Verantwortung der konkret davon Betroffenen.

Für den Bereich Schiene ist in der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit geregelt, dass die SUB mindestens jährlich über Maßnahmen unterrichtet wird, die als Reaktion auf die ausgesprochenen Sicherheitsempfehlungen ergriffen wurden oder geplant sind.

6 Zusammenarbeit (Behörden und andere Stellen)

6.1 BMVIT

In regelmäßigen Abständen sowie in relevanten Anlassfällen findet mit den zuständigen Fachabteilungen im bmvit ein umfassender Meinungs- und Informationsaustausch statt.

6.2 Justiz (Staatsanwaltschaft)

Die Zusammenarbeit mit der Justiz (Staatsanwaltschaft) erfolgt auf der Grundlage von Vereinbarungen, die mit Erlass des Bundesministeriums für Justiz vom 07. August 2012 in Kraft gesetzt wurden. Bei der Ermittlung des Sachverhaltes wird darauf geachtet, dass auf Basis eines gegenseitigen Kooperations- und Berücksichtigungsgebotes sowohl der zuständige Staatsanwalt als auch der von der SUB beauftragte Untersuchungsbeauftragte seine gesetzlich vorgesehene Aufgabe uneingeschränkt erfüllen kann. Die Sicherung und Verwahrung von Beweisen sowie eine mögliche Verwendung von Beweisstücken für weiterführende Untersuchungen erfolgt ebenfalls gemäß der Vereinbarung in gegenseitiger Absprache.

6.3 Sicherheitsbehörden und Exekutivorgane

Ist die Notwendigkeit gegeben, wird der von der SUB beauftragte Untersuchungsbeauftragte bei der Ermittlung des Sachverhaltes von den Sicherheitsbehörden und Exekutivorganen – insbesondere am Unfallort - unterstützt. Für große Schadensereignisse ist in der vom Bundesministerium für Inneres erlassenen „Richtlinie zur Identifizierung von Katastrophenopfern nach großen Schadensereignissen (DVI – Disaster-Victim-Identification)“ sowie in dem dazu veröffentlichtem Handbuch (DVI-Handbuch) die Zusammenarbeit geregelt.

In regelmäßigen Abständen werden die Mitarbeiter der SUB von Spezialisten der Exekutive mit Schwerpunkt auf Spuren- und Beweissicherung sowie in Befragungstechnik geschult. Des Weiteren finden - ebenfalls in regelmäßigen Abständen - Treffen mit den Landeskriminalämtern zu einem umfassenden Meinungs- und Informationsaustausch statt.

6.4 Unternehmen

Für die Ermittlung des Sachverhaltes wird der von der SUB beauftragte Untersuchungsbeauftragte von den am Vorfall beteiligten Unternehmen insbesondere durch die Bereitstellung der für die Untersuchung

erforderlichen Daten, die Übermittlung bezughabender Dokumente bzw. die Übermittlung der Ergebnisse der Auswertung von Aufzeichnungseinrichtungen unterstützt.

6.5 Sachverständige

Bestimmte Teiluntersuchungen können von der SUB nicht mit eigenen Ressourcen durchgeführt werden. Dies sind insbesondere Untersuchungen von Bauteilen oder Materialien, für die besondere Instrumente bzw. Geräte sowie genormte Mess- und Untersuchungsverfahren erforderlich sind, wie z.B. die metallographische Untersuchung von Bauteilen mittels Rasterelektronenmikroskop.

Die SUB arbeitet mit einer Vielzahl von Sachverständigen (Sachverständigenbüros, Höhere Technische Lehranstalten, Universitäten) zusammen, wobei je nach Untersuchungsbedarf fachspezifische Gutachten beauftragt werden.

7 Internationale Beziehungen

7.1 NIB-Network (Bereich Schiene)

Der Bereich Schiene ist Vertreter Österreichs im Netzwerk der europäischen Sicherheits- und Unfalluntersuchungsstellen (NIB-Network) bei der ERA.

Aufgaben des NIB-Networks sind neben einem umfassenden Meinungs- und Informationsaustausch insbesondere die Erarbeitung von Methoden für eine europaweit einheitliche Untersuchung von Vorfällen unter Berücksichtigung des technischen und wissenschaftlichen Fortschritts. Konkrete Aufgaben werden in speziell eingerichteten Arbeitsgruppen behandelt. Pro Kalenderjahr finden in der Regel drei Tagungen des NIB-Networks statt.

7.2 Arbeitsgruppen des NIB-Networks (Bereich Schiene)

Der Bereich Schiene ist darüber hinaus als Vertreter Österreichs in folgenden über das NIB-Network eingerichteten Arbeitsgruppen (Task Force) bei der ERA tätig:

7.2.1 TF ERAIL

Die Weiterentwicklung der europäischen Datenbank ERAIL für Vorfälle im Bereich des Schienenverkehrs wurde auf Ebene der ERA vorübergehend ausgesetzt. Derzeit sind keine Tagungen der TF ERAIL geplant.

7.2.2 TF HUMAN FACTOR

Der Faktor „Mensch“ nimmt in der Untersuchung von Vorfällen einen sehr wesentlichen Stellenwert ein. In der TF HUMAN FACTOR werden europaweit einheitliche Grundlagen zur Beurteilung des menschlichen Faktors bei Vorfällen ausgearbeitet. Es finden zwei Tagungen pro Kalenderjahr statt. Der Abschluss der Arbeiten war ursprünglich für das Jahr 2016 geplant, wurde jedoch wegen der umfangreichen Thematik auf das Jahr 2017 verschoben. Auf europäischer Ebene wurde ein Expertenpool mit Fachleuten aus dem Bereich „Human Factor“ eingerichtet, auf den alle europäischen Sicherheits- bzw. Unfalluntersuchungsstellen zugreifen können.

7.3 Grenzüberschreitender Informationsaustausch

Zwischen den europäischen Sicherheits- bzw. Unfalluntersuchungsstellen erfolgt ein ständiger Meinungs- und Informationsaustausch. Im Bereich Schiene finden darüber hinaus in regelmäßigen Abständen Treffen europäischer Sicherheits- bzw. Unfalluntersuchungsstellen statt (z.B. mit Deutschland, der Schweiz, der Tschechischen Republik, Ungarn, Luxemburg und Estland).

7.4 Grenzüberschreitende Sicherheitsuntersuchung

Grenzüberschreitende Sicherheitsuntersuchungen im Bereich Schiene werden in Kooperation zwischen den Sicherheits- bzw. Unfalluntersuchungsstellen der beteiligten Staaten durchgeführt. Die jeweilige Sicherheits- bzw. Unfalluntersuchungsstelle des anderen Staates wird entweder als Beobachter zur Untersuchung vor

Ort eingeladen oder führt im eigenen Staat Untersuchungen zum gegenständlichen Vorfall durch und steht für die Übermittlung von Informationen zur Verfügung.

8 Statistik

8.1 Nationale Datenbank

Der Bereich Schiene verfügt über eine Datenbank, in der alle gemeldeten Vorfälle erfasst werden. Die in der Datenbank enthaltenen Datensätze ermöglichen jederzeit aktuelle Auswertungen nach unterschiedlichen Kriterien.

Im Jahr 2013 wurde mit der Entwicklung einer neuen nationalen Datenbank begonnen, die ermöglicht, bedarfsgerechte Abfragen durchzuführen und Berichte zu generieren und darüber hinaus einen uneingeschränkten Datenaustausch mit der internationalen Datenbank „ERAIL“ gewährleistet.

Die neue Datenbank ermöglicht einerseits die Erfassung der eingelangten Meldungen über Vorfälle pro Kalenderjahr im Sinne internationaler Vorgaben (z.B. Kategorisierung von Vorfällen), andererseits auch die Möglichkeit, Erkenntnisse aus durchgeführten Sicherheitsuntersuchungen und daraus abgeleitete Sicherheitsempfehlungen auszuwerten und darzustellen.

Die Arbeiten an der Entwicklung und Implementierung der neuen Datenbank sind weitestgehend abgeschlossen. Im Jahr 2016 wird mit der Dateneingabe in die neue Datenbank begonnen, wobei bis Ende des Jahres 2016 ein Parallelbetrieb zwischen der bestehenden Datenbank und der neuen Datenbank vorgesehen ist. Die ausschließliche Verwendung der neuen nationalen Datenbank ist mit 01. Jänner 2017 geplant.

8.2 Datenbank ERAIL

Die Mitte des Jahres 2012 in Betrieb genommene Datenbank dient der europaweit verpflichtenden Erfassung aller von den europäischen Sicherheits- bzw. Unfalluntersuchungsstellen untersuchten Vorfälle im Bereich Schiene. Das Grundkonzept der Datenbank ERAIL basiert auf der bereits seit mehreren Jahren für die Erfassung von Vorfällen im Bereich der Zivillufffahrt bestehenden Datenbank ECCAIRS.

In der Datenbank ERAIL können Kriterien für Abfragen individuell festgelegt und statistische Auswertungen durchgeführt werden.

Die Weiterentwicklung der Datenbank ERAIL wurde auf Ebene der ERA vorübergehend ausgesetzt. Die derzeit in Planung befindlichen nächsten Arbeitsschritte sehen unter anderem eine umfassende Neustrukturierung der Datenbank vor.

8.3 Definition „Schwerer Unfall / Signifikanter Unfall“

Gemäß der „Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit“ sind schwere Unfälle definiert als Zugkollisionen oder Zugentgleisungen mit mindestens einem Todesopfer oder mindestens fünf schwer Verletzten oder mit beträchtlichem Schaden für die Fahrzeuge, Infrastruktur oder Umwelt sowie sonstige vergleichbare Unfälle mit offensichtlichen Auswirkungen auf die Regelung der Eisenbahnsicherheit oder das Sicherheitsmanagement. Beträchtlicher Schaden bedeutet, dass die Kosten von der Sicherheits- bzw. Unfalluntersuchungsstelle unmittelbar auf insgesamt mindestens 2 Mio. € veranschlagt werden.

Für schwere Unfälle besteht gemäß den Bestimmungen des Art. 19 Abs. 1 der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit jedenfalls eine Verpflichtung zur Durchführung einer Sicherheitsuntersuchung.

In der Richtlinie 2009/149/EG „Gemeinsame Sicherheitsindikatoren und gemeinsame Methoden für die Unfallkostenberechnung“ wird der Begriff „signifikanter Unfall“ verwendet. Ein signifikanter Unfall ist jeder Unfall, an dem mindestens ein in Bewegung befindliches Schienenfahrzeug beteiligt ist und bei dem mindestens eine Person getötet oder schwer verletzt wird oder erheblicher Sachschaden an Fahrzeugen, Schienen, sonstigen Anlagen oder der Umwelt entstanden ist oder beträchtliche Betriebsstörungen aufgetreten sind. Unfälle in Werkstätten, Lagern oder Depots sind ausgeschlossen. Erheblicher

Sachschaden an Fahrzeugen, Gleisen, sonstigen Anlagen oder der Umwelt ist ein Schaden in Höhe von mindestens 150.000 €

9 Qualitätsmanagement-System (QM-System)

Mit der Einführung eines zertifizierten QM-Systems in der SUB wird sichergestellt, dass durch eine Vereinheitlichung der Prozessabläufe die Tätigkeiten aller betroffenen Mitarbeiter nach den gleichen Standards erledigt werden können und keine Doppelgleisigkeiten oder unnötige Zusatzaufwände entstehen.

Durch definierte Qualitätskennzahlen können Schwachstellen, die Auswirkungen auf das Gesamtsystem haben, erkannt und entsprechende Verbesserungen definiert werden.

Ein wichtiger Bestandteil des QM-Systems im Bereich Schiene ist unter anderem auch die Erfassung der Kosten einer Sicherheitsuntersuchung. Mit dem Tool „Kosten- und Ressourcenplanung“ werden in einem standardisierten Verfahren die tatsächlichen Kosten einer Sicherheitsuntersuchung ermittelt und gleichzeitig die Möglichkeit geboten, Soll-/Ist-Vergleiche durchzuführen.



10 Tätigkeiten 2015 - Bereich Schiene

10.1 Eingelangte Meldungen

	2014	2015
Vorfälle gesamt	1610	1957
• davon Unfälle	931	1179
• davon Störungen	679	749
• davon keine Vorfälle gemäß MeldeVO-Eisb 2006*)	-	29

*) Ereignisse für die keine Meldepflicht gemäß MeldeVO-Eisb 2006 besteht und statistisch nicht erfasst werden.

10.2 Untersuchungen gesamt

	2014	2015
Untersuchungen vor Ort	4	4
Untersuchungen nicht vor Ort/Weiterführende Untersuchungen	11	11

10.3 Untersuchungen vor Ort

Datum	Vorfall
06.05.2015	Kollision Z 8762 mit Z 8787 in der Verkehrsstelle Waldstein
22.05.2015	Zusammenprall Z 7028 mit PKW auf EK zwischen Bf Purgstall und Scheibbs
15.07.2015	Kollision Z 35438 mit Z 48071 im Bf Leopoldau
01.12.2015	Kollision Z 43601 mit Hilfs-Triebfahrzeug zwischen Bf Breitenstein und Bf Semmering

10.4 Untersuchungen nicht vor Ort/Weiterführende Untersuchungen

Datum	Vorfall
14.01.2015	Entgleisung Verschubfahrt in der Anschlussbahn Ennshafen
16.01.2015	Entgleisung Z 536 zwischen Bf St. Veit an der Glan und Bf Launsdorf-Hochosterwitz
10.03.2015	Entgleisung Z 45902 im Bf Linz Vbf
12.03.2015	Entgleisung Nebenfahrt im Bf Schwarzenbach
08.04.2015	Kollision Z 47980 mit Kinderwagen in der Hst Linz Ebelsberg
10.07.2015	Kollision Verschubfahrt mit Z 41133 im Bf Linz Hbf
15.07.2015	Entgleisung Z 97984 im Bf Kufstein
01.08.2015	Zusammenprall Z 60 mit PKW auf EK im Bereich der Wienerbergstraße
28.08.2015	Entgleisung Z 64905 im Bf Enns
25.09.2015	Zusammenprall Z 2150 mit LKW auf EK zwischen Bf Göpfritz und Bf Allentsteig
11.12.2015	Entgleisung Z 4167 in der Zuglaufstelle Bad Radkersburg

10.5 Sicherheitsempfehlungen (im Jahr 2015 ausgesprochen)

Siehe Anhang 1.

11 Vorfallstatistik 2015 – Bereich Schiene

11.1 Gemeldete Vorfälle

	Anzahl				
	Alle Bahnen	Vernetzte Bahnen	Nicht vernetzte Bahnen	Anschlussbahnen	U-Bahnen
Meldungen gesamt	1957	1739	35	99	84
• davon Unfälle	1179	1020	31	91	37
• davon Störungen	749	702	4	7	36
• davon keine Vorfälle gemäß MeldeVO-Eisb 2006*)	29	17	-	1	11

*) Ereignisse für die keine Meldepflicht gemäß MeldeVO-Eisb 2006 besteht und statistisch nicht erfasst werden.

11.2 Gemeldete Unfälle nach Unfallart

	Anzahl				
	Alle Bahnen	Vernetzte Bahnen	Nicht vernetzte Bahnen	Anschlussbahnen	U-Bahnen
Kollision Zug	391	386	4	1	-
Kollision Verschub / Nebenfahrt	107	74	-	33	-
Entgleisung Zug	10	9	1	-	-
Entgleisung Verschub / Nebenfahrt	113	66	2	45	-
Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen	124	94	24	6	-
Schadensfälle bei der Beförderung von Gefahrgut	21	19	-	2	-
Verletzung / Tötung von Personen durch Schienenfahrzeuge	66	62	-	-	4
Verletzung / Tötung von Personen durch sonstige Unfälle	47	42	-	1	4
Brände / Explosionen Fahrzeuge	35	28	-	-	7
Brände / Explosionen Infrastruktur	144	131	-	2	11
Suizide / Suizidversuche	121	109	-	1	11

11.3 Gemeldete schwere Unfälle nach Unfallart (RL 2004/49/EG, UUG 2005)

	Anzahl				
	Alle Bahnen	Vernetzte Bahnen	Nicht vernetzte Bahnen	Anschlussbahnen	U-Bahnen
Kollision Zug	4	4	-	-	-
Kollision Verschub / Nebenfahrt	1	1	-	-	-
Entgleisung Zug	2	2	-	-	-
Entgleisung Verschub / Nebenfahrt	-	-	-	-	-
Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen	17	16	1	-	-
Verletzung / Tötung von Personen durch Schienenfahrzeuge	13	12	-	-	1
Verletzung / Tötung von Personen durch sonstige Unfälle	1	1	-	-	-

11.4 Gemeldete signifikante Unfälle nach Unfallart (RL 2009/149/EG, CSI)

	Anzahl				
	Alle Bahnen	Vernetzte Bahnen	Nicht vernetzte Bahnen	Anschlussbahnen	U-Bahnen
Kollision Zug	8	7	1	-	-
Kollision Verschub / Nebenfahrt	3	3	-	-	-
Entgleisung Zug	5	5	-	-	-
Entgleisung Verschub / Nebenfahrt	2	1	-	1	-
Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen	39	33	5	1	-
Verletzung / Tötung von Personen durch Schienenfahrzeuge	29	26	-	-	3
Verletzung / Tötung von Personen durch sonstige Unfälle	15	14	-	1	-
Brände / Explosionen Fahrzeuge	1	1	-	-	-
Sonstige Unfälle	2	2	-	-	-

11.5 Gemeldete Störungen nach Störungsart

	Anzahl				
	Alle Bahnen	Vernetzte Bahnen	Nicht vernetzte Bahnen	Anschlussbahnen	U-Bahnen
Unerlaubte Signalüberfahung Zug	54	52	2	-	-
Unerlaubte Signalüberfahung Vershub / Nebenfahrt	32	32	-	-	-
Unerlaubtes Einlassen von Fahrten in besetzte Gleisabschnitte	6	6	-	-	-
Fehlein-, Fehlausfahrt, Fehlleitung	1	1	-	-	-
Fahren ohne Auftrag bzw. Fahrerlaubnis	15	15	-	-	-
Entrollen von Schienenfahrzeugen	10	9	-	1	-
Technische Mängel an Anlagen und Schienenfahrzeugen	242	230	1	2	9
Zugtrennungen	67	66	-	-	1
Mangelhafte Verladung / Ladungssicherung	119	116	1	2	-
Beeinträchtigung des sicheren Betriebes durch Bahnfrevel	54	51	-	-	3
Unterbliebene Sicherung von Eisenbahnkreuzungen	41	41	-	-	-
Beinahe Zusammenprall auf Eisenbahnkreuzungen	3	3	-	-	-
Einfahrende Straßenfahrzeuge in schließende Eisenbahnkreuzungen	3	3	-	-	-
Unerlaubtes Betreten von Bahnanlagen	23	8	-	-	15
Bremsstörungen Zug	36	36	-	-	-
Sonstige Störungen	43	33	-	2	8

11.6 Verunfallte Personen (ausgenommen Suizid/Suizidversuch)

	Anzahl				
	Alle Bahnen	Vernetzte Bahnen	Nicht vernetzte Bahnen	Anschlussbahnen	U-Bahnen
Getötete Personen	37	35	1	-	1
Schwer verletzte Personen	66	54	8	2	2
Leicht verletzte Personen	110	101	3	-	6

11.7 Getötete Personen nach Unfallart (ausgenommen Suizid)

	Anzahl				
	Alle Bahnen	Vernetzte Bahnen	Nicht vernetzte Bahnen	Anschlussbahnen	U-Bahnen
Kollision Zug	2	2	-	-	-
Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen	21	20	1	-	-
Verletzung / Tötung von Personen durch Schienenfahrzeuge	13	12	-	-	1
Verletzung / Tötung von Personen durch sonstige Unfälle	1	1	-	-	-

11.8 Schwer verletzte Personen nach Unfallart (ausgenommen Suizidversuch)

	Anzahl				
	Alle Bahnen	Vernetzte Bahnen	Nicht vernetzte Bahnen	Anschlussbahnen	U-Bahnen
Kollision Zug	2	1	1	-	-
Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen	32	24	7	1	-
Verletzung / Tötung von Personen durch Schienenfahrzeuge	18	16	-	-	2
Verletzung / Tötung von Personen durch sonstige Unfälle	14	13	-	1	-

11.9 Leicht verletzte Personen nach Unfallart (ausgenommen Suizidversuch)

	Anzahl				
	Alle Bahnen	Vernetzte Bahnen	Nicht vernetzte Bahnen	Anschlussbahnen	U-Bahnen
Kollision Zug	8	8	-	-	-
Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen	15	13	2	-	-
Verletzung / Tötung von Personen durch Schienenfahrzeuge	50	48	1	-	1
Verletzung / Tötung von Personen durch sonstige Unfälle	36	31	-	-	5

11.10 Getötete Personen nach Kategorien (ausgenommen Suizid)

	Anzahl				
	Alle Bahnen	Vernetzte Bahnen	Nicht vernetzte Bahnen	Anschlussbahnen	U-Bahnen
Reisende	1	1	-	-	-
Mitarbeiter	5	5	-	-	-
Benutzer von Eisenbahnkreuzungen	21	20	1	-	-
Sonstige Personen	3	2	-	-	1
Nicht autorisierte Personen	7	7	-	-	-

11.11 Schwer verletzte Personen nach Kategorien (ausgenommen Suizidversuch)

	Anzahl				
	Alle Bahnen	Vernetzte Bahnen	Nicht vernetzte Bahnen	Anschlussbahnen	U-Bahnen
Reisende	11	11	-	-	-
Mitarbeiter	12	11	-	1	-
Benutzer von Eisenbahnkreuzungen	32	24	7	1	-
Sonstige Personen	6	4	1	-	1
Nicht autorisierte Personen	5	4	-	-	1

11.12 Leicht verletzte Personen nach Kategorien (ausgenommen Suizidversuch)

	Anzahl				
	Alle Bahnen	Vernetzte Bahnen	Nicht vernetzte Bahnen	Anschlussbahnen	U-Bahnen
Reisende	58	56	-	-	2
Mitarbeiter	20	19	1	-	-
Benutzer von Eisenbahnkreuzungen	15	13	2	-	-
Sonstige Personen	15	12	-	-	3
Nicht autorisierte Personen	2	1	-	-	1

11.13 Suizide und Suizidversuche

	Anzahl				
	Alle Bahnen	Vernetzte Bahnen	Nicht vernetzte Bahnen	Anschlussbahnen	U-Bahnen
Suizid getötet	102	95	-	-	7
Suizidversuch – verletzte Personen	15	12	-	1	2
Suizidversuch – ohne Verletzung	4	2	-	-	2

11.14 Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen

	Anzahl
Unfälle gesamt	124
• davon mit technischer Sicherung (Lichtzeichen-, Schrankenanlagen)	51
• davon mit nichttechnischer Sicherung (Sicht, akustische Signale)	73

11.15 Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen - Verunfallte Personen

	Anzahl
Getötete Personen (ausgenommen Suizid)	21
Schwer verletzte Personen	32
Leicht verletzte Personen	15

11.16 Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen – Benutzer

	Anzahl
PKW	95
LKW	8
Busse	3
Nutzfahrzeuge / Landwirtschaftliche Fahrzeuge	5
Einspurig motorisierte Fahrzeuge	1
Fahrrad	7
Fußgänger	5

11.17 Anzahl der Eisenbahnkreuzungen/Eisenbahnübergänge

	Anzahl
Gesamt (ausgenommen nicht öffentliche Eisenbahnübergänge)	3955
• davon mit technischer Sicherung (Lichtzeichen-, Schrankenanlagen)	1894
• davon mit nichttechnischer Sicherung (Sicht, akustische Signale)	2061
Nicht öffentliche Eisenbahnübergänge	1580

Anhang 1 – Sicherheitsempfehlungen

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

Bereich Schiene

Vorfalldatum	Vorfall
24.04.2014	<p>Brand Z 54950 im Bf Launsdorf-Hochosterwitz</p> <p>A-2015/003 Sicherstellung, dass bei den gemäß Matrix definierten Haltepunkten eine Zufahrt für Notfalldienste besteht (Feuerwehruzufahrt).</p> <p>Maßnahmen <i>Derzeit liegen keine Informationen über eingeleitete bzw. bereits umgesetzte Maßnahmen vor.</i></p> <p>A-2015/004 Überprüfung, ob die Sicherungen der Reservebürsten z.B. durch Sicherungsbolzen mit Gewinde, Mutter und Schloss verbessert werden können.</p> <p>Maßnahmen <i>Derzeit liegen keine Informationen über eingeleitete bzw. bereits umgesetzte Maßnahmen vor.</i></p> <p>A-2015/005 Überprüfung, ob die Kennzeichnungen von KI und SKI mit den Hinweisen "VERSCHUBBEREIT ABGESTELLT" und "AUF HANDBREMSEN ACHTEN" in die Regelwerke des IM aufgenommen werden müssen.</p> <p>Maßnahmen <i>Derzeit liegen keine Informationen über eingeleitete bzw. bereits umgesetzte Maßnahmen vor.</i></p>
21.01.2013	<p>Kollision Z 20592 mit Z 20595 zwischen Bf Wien Hütteldorf und Bf Wien Penzing</p> <p>A-2015/006 Überprüfung, ob die Bestimmungen in den betrieblichen Regelwerken der ÖBB betreffend Selbststellbetrieb zusammengefasst dargestellt werden können.</p> <p>Maßnahmen <i>Selbststellbetrieb (Ausschaltung, Aktivierung, Einschaltung, Programmierung) ist in den behördlich genehmigten Dienstvorschriften prozessorientiert geregelt und findet sich daher bei jenen Regelungen, wo entsprechende Handlungen durch den Fdl zu setzen sind. Eine zusammengefasste Darstellung würde diese Thematik aus dem Zusammenhang reißen und ist aus unserer Sicht daher nicht zielführend. Weiters darf festgehalten werden, dass die ÖBB-Infrastruktur AG mit Schreiben GZ. BL-STA-BEHO-000008-14 vom 03.02.2014 einen Antrag auf Änderung der DV V3 (§35, 38 und 51) sowie ZSB 1 / I §6 eingebracht hat, deren Ziel die Regelungen des Selbststellbetriebs, unter Betracht der Inhalte der Bedienungsanweisungen, verbessert einzuarbeiten. Dies insofern, dass bei Befahrbarkeitssperren und Zielsperren der SB zukünftig eingeschaltet bleiben darf. Dies ist für BFZ-Steuerbereiche ein wesentlicher Baustein zu Entlastung der Fdl.</i></p> <p>A-2015/007 Überprüfung, ob in den Bestimmungen der betrieblichen Regelwerke der ÖBB betreffend Einführen und Aufheben des fernmündlichen Rückmeldens ein Wortlaut zweckmäßig wäre.</p> <p>Maßnahmen <i>In der DV V3 ist im §38 (13 - 16) das Procedere bezüglich des Einführens und des Aufhebens des fmdl Rückmeldens beschrieben. Der erforderliche Inhalt der zu dokumentierenden Meldung ist definiert. Aus unserer Sicht wird diese Vorgehensweise als ausreichend angesehen.</i></p>

Kollision Z 20592 mit Z 20595 zwischen Bf Wien Hütteldorf und Bf Wien Penzing (Fortsetzung)**A-2015/008**

Überprüfung, ob im Falle eines definierten Wortlautes für das Einführen des fernmündlichen Rückmeldens ein Zusatz „z.B. Selbststellbetrieb ist auszuschalten“ mit entsprechender Bestätigung „z.B. Selbststellbetrieb ist ausgeschaltet“ zweckmäßig wäre.

Maßnahmen

Prozessorientiert ist im §38 (14) geregelt, dass der Selbststellbetrieb auszuschalten ist. Seit 15.06.2014 ist auf allen Fdl Arbeitsplätzen (Stellbereichen) die Störtafel „Betriebsfall 101“ aufgelegt. Diese Störtafel ist immer beim Einführen des fmdl Rückmeldens einmalig vom benachbarten (mitbetroffenen) Bahnhof zu führen. Damit soll sichergestellt werden, dass die Maßnahmen des fmdl Rückmeldens auch von jenem Bahnhof gesetzt werden, bei dem keine Störung vorliegt. Dazu übermitteln die ÖBB ein Beispiel der Checkliste zur ESA SpDrL (Auszug):

4. Selbststellbetrieb ausgeschaltet und Ausschaltung im betreffenden Melder kontrolliert?	<input type="checkbox"/>
---	--------------------------

A-2015/009

Überprüfung der Wendezeiten für Züge der S 45 im Bf Wien Hütteldorf zur Gewährleistung der ordnungsgemäßen Durchführung der vom Triebfahrzeugführer vorzunehmenden Tätigkeiten.

Maßnahmen

Der Abschnitt Wien Penzing – Wien Hütteldorf ist auf Basis eines 10-Minuten-Taktes sehr straff konzipiert und erfordert als Voraussetzung eine Vier-Minuten-Wende in Wien Hütteldorf. Dass diese kurze Wendezeit möglich ist und fallweise sogar unterschritten wird, ist aus Auswertungen der Ankunfts- und Abfahrtszeiten für Wien Hütteldorf erkenntlich. Um eine Vier-Minuten-Wendezeit auch im Fahrbetrieb sicher zu stellen, wurden seitens des trassenbestellenden EVU bereits entsprechende Maßnahmen gesetzt. Kein Einsatz des TIM (= TriebfahrzeugführerInformationManagement) zur Vermeidung der damit zusammenhängenden Ab- bzw. Aufrüstzeiten, anstelle dessen erfolgt die Verwendung der Fahrplanunterlagen in Papierform. Darüber hinaus ist unserer Ansicht nach auch konsequentes Abfahren nach dem Ende des Abfertigungsprozesses (kein Abwarten noch zugehender Reisenden) ein weiteres, wesentliches fahrplanstabilisierendes Element.

A-2015/010

Forcierung des Störtrainings an den sicherungstechnischen Einrichtungen, vor allem unmittelbar vor Ort.

Maßnahmen

Gerade die Aus- und Weiterbildung ist zur Gewährleistung eines hohen Sicherheitsstandards der ÖBB-Infrastruktur AG ein wichtiges Anliegen. Wesentliches Augenmerk wird dabei u.a. auf regelmäßige Störtrainings gelegt, die bislang einerseits im Rahmen der jährlich stattfindenden betrieblichen Weiterbildung in Schulungsräumen und andererseits im Rahmen laufender Praxis- und Wissenschecks vor Ort durch die zuständigen Führungskräfte erfolgt. Entsprechend der prozessualen und technischen Weiterentwicklung in der operativen Betriebsführung wird aber auch laufend das Aus- und Weiterbildungssystem einer kritischen Evaluierung unterzogen. Konkret ist die ÖBB-Infrastruktur AG aktuell beim Aufsetzen eines Projektes mit dem Ziel, die Aus- und Weiterbildung grundlegend in Richtung eines prozessorientierten Zugangs neu zu ordnen, wobei dabei die Themen Simulation und Training noch stärker in den Vordergrund gerückt werden sollen.

21.01.2013

21.01.2013	<p>Kollision Z 20592 mit Z 20595 zwischen Bf Wien Hütteldorf und Bf Wien Penzing (Fortsetzung)</p> <p>A-2015/011 Überprüfung, ob in bestimmten Betriebsstellen unter Zugrundelegung konkreter Parameter (z.B. hohe Dichte an Zug-, Vershub- und Nebenfahrten, umfangreiche betriebliche und sicherungstechnische Handlungen im Zusammenhang mit der Steuerung des Betriebes, Bauarbeiten, Störungen) eine Besetzung mit zwei Fahrdienstleitern mit exakt definierten Aufgaben zweckmäßig wäre.</p> <p>Maßnahmen <i>Sämtliche Betriebsstellen werden in einem Abstand von 3 Jahren einer standardisierten Bewertung unterzogen (bei erheblichen zwischenzeitlichen Verkehrsänderungen erfolgt auch eine Neubewertung in kürzerem Abstand), welche unter anderem die Zugdichte, den Stellwerkstypus und dessen Automatisierungsgrad, Vershubbewegungen und etwaige Zusatztätigkeiten berücksichtigt. Dabei ist nicht nur die Belastung im idealtypischen Planbetrieb, sondern selbstverständlich eine störbeeinflusste Betriebsführung unterstellt. Zudem wird bei der Planung von Baustellen im Rahmen der betrieblichen Machbarkeitsprüfung auch eine damit eventuell einhergehende Mehrbelastung der Mitarbeiter durch die zuständige Führungskraft geprüft. Erforderlichenfalls erfolgt diesfalls auch eine Zusatzbesetzung mit einem weiteren Fahrdienstleiter für die Dauer der Bauarbeiten.</i></p> <p>A-2015/012 Überprüfung, ob bei bestimmten Bauarten von Sicherungsanlagen konkrete manuelle Bedienhandlungen dann unwirksam werden, wenn gleichzeitig automatisch ablaufende Schalthandlungen durch die Sicherungsanlagen vorgenommen werden. Es sollte sichergestellt werden, dass manuellen Bedienhandlungen in bestimmten Situationen jedenfalls Priorität eingeräumt wird.</p> <p>Maßnahmen <i>Auf Grund des Sicherheitskonzepts bei Sicherungsanlagen wirken Mehrastenbedienungen immer so, dass die Bedienungen nicht zur Ausführung gelangen. Auch das Hochpriorisieren von Bedienhandlungen führt nicht zum gewünschten Erfolg, da dann die verzögerte Bedienhandlung nach der Manuellen zur Ausführung kommen würde (manuelles Haltstellen des Startsignals wird durch die verzögerte nachfolgende Fahrstraßeneinstellung mit Freistellung eben dieses Signals obsolet). Nur die Beachtung der gewünschten Reaktion der Bedienung ist sinnvoll.</i></p>
22.05.2015	<p>Zusammenprall Z 7028 mit PKW auf EK zwischen Bf Purgstall und Bf Scheibbs</p> <p>A-2015/013 Sicherstellung, dass vordringlich eine Überprüfung der EK km 20,931 gemäß § 103 Abs. 1 EiskrV durchgeführt wird. Dabei ist auf die Bauten und den Bewuchs im Bauverbotsbereich zu achten.</p> <p>Maßnahmen <i>Derzeit liegen keine Informationen über eingeleitete bzw. bereits umgesetzte Maßnahmen vor.</i></p> <p>A-2015/014 Sicherstellung, dass die Sichtbarkeit auf die Signale durch Baum- und Strauchbewuchs nicht eingeschränkt ist.</p> <p>Maßnahmen <i>Derzeit liegen keine Informationen über eingeleitete bzw. bereits umgesetzte Maßnahmen vor.</i></p>
24.10.2012	<p>Entgleisung Z 54070 nächst Bf Mixnitz-Bärenschützklamm</p> <p>A-2015/015 Es wird empfohlen, die visuelle Prüfung (VT-Prüfung) eines bereiften Radsatzes nach jeder Unterflurbearbeitung durch eine Magnetpulverprüfung (MT-Prüfung) zu ersetzen und diese in den Instandhaltungsplänen des ECM verbindlich vorzuschreiben.</p> <p>Maßnahmen <i>Derzeit liegen keine Informationen über eingeleitete bzw. bereits umgesetzte Maßnahmen vor.</i></p> <p>A-2015/016 Es ist durch das EVU ÖBB-Produktion GmbH sicherzustellen, dass Radbrüche bzw. Radreifenbrüche sowie Achsbrüche gemäß MeldeVO-Eisb 2006 an die SUB gemeldet werden.</p> <p>Maßnahmen <i>Derzeit liegen keine Informationen über eingeleitete bzw. bereits umgesetzte Maßnahmen vor.</i></p>

08.04.2014	<p>Kollision Z 47980 mit Kinderwagen in der Hst Linz-Ebelsberg</p> <p>A 2015/017</p> <p>Es ist zu überprüfen, ob die Erfassungsbereiche der Sicherheitsüberwachungskameras optimiert werden können oder ob zusätzliche Sicherheitsüberwachungskameras zu installieren sind.</p> <p>Maßnahmen</p> <p><i>Derzeit liegen keine Informationen über eingeleitete bzw. bereits umgesetzte Maßnahmen vor.</i></p>
15.12.2014	<p>Verschubentgleisung in der AB Hasslacher</p> <p>A 2015/018</p> <p>Sicherstellung, dass bei der Bedienung von Anschlussbahnen in Österreich die Bestimmungen des § 24 Abs. 1 ASchG eingehalten werden.</p> <p>Maßnahmen</p> <p><i>Derzeit liegen keine Informationen über eingeleitete bzw. bereits umgesetzte Maßnahmen vor.</i></p> <p>A-2015/019</p> <p>Überprüfung, ob beim Verlassen der AB durch den Verschub der Sperrschuh immer aufgelegt und der Schlüssel im Schaltheim am Schlüsselbrett verwahrt werden muss.</p> <p>Maßnahmen</p> <p><i>Derzeit liegen keine Informationen über eingeleitete bzw. bereits umgesetzte Maßnahmen vor.</i></p> <p>A-2015/020</p> <p>Überprüfung, ob Bestimmungen für Anschlussbahnen in die EisbBBV aufgenommen werden müssen.</p> <p>Maßnahmen</p> <p><i>Derzeit liegen keine Informationen über eingeleitete bzw. bereits umgesetzte Maßnahmen vor.</i></p>
11.12.2015	<p>Entgleisung Z 4167 in der Zuglaufstelle Bad Radkersburg</p> <p>A-2015/021</p> <p>Überprüfung, ob als technische Unterstützung für den Tzfz bei Weichenüberwachungssignalen 1000 Hz-PZB-Magnete zu errichten sind, die bei der Signalstellung „RÜCKFALLWEICHEN BEFAHREN NICHT ERLAUBT“ wirksam werden.</p> <p>Maßnahmen</p> <p><i>Derzeit liegen keine Informationen über eingeleitete bzw. bereits umgesetzte Maßnahmen vor.</i></p>

Anhang 2 – Abkürzungsverzeichnis

ASchG	ArbeitnehmerInnenschutzgesetz
AVV	Vertrag für die Nutzung von Güterwagen im Schienenverkehr
BAV	Bundesanstalt für Verkehr
Bf	Bahnhof
BMI	Bundesministerium für Inneres
BMJ	Bundesministerium für Justiz
BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Bsb	Betriebsstellenbeschreibung
CSI	Indikatoren für die Sicherheit
DB	Dienstbefehl
DV	Dienstvorschrift
DVI	Disaster-Victim-Identification
ECM	Entity in Charge of Maintenance (für die Instandhaltung zuständige Stelle)
EG	Europäische Gemeinschaft
EisbAV	Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung
EisbBBV	Eisenbahn Bau- und Betriebsverordnung
EisbG 1957	Eisenbahngesetz 1957
EisbKrV 2012	Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012
EK	Eisenbahnkreuzung
EKSA	Eisenbahnkreuzungs-Sicherungsanlage
EN	Europäische Norm
EPIGUS	Studie über das Blickverhalten von Lenkern von Kraftfahrzeugen
ERA	Europäische Eisenbahnagentur
ERAIL	Europäische Datenbank für Vorfälle im Schienenverkehr
ES	Eingriffsschwelle
EU	Europäische Union
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
EWT	Nachvollziehbarkeit der Radsatzinstandhaltung für Güterwagen-Radsatzwellen
IM	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
ISO	Internationale Organisation für die Standardisierung
NSA	Nationale Sicherheitsbehörde
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
ÖNORM	Österreichische Norm
ORE	Versuchsanstalt des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC)
QM-System	Qualitätsmanagementsystem
RCA	Rail Cargo Austria (EVU)
RIC	Übereinkommen über den Austausch und die Benutzung von Reisezugwagen im internationalen Verkehr
RU	Railway Undertaking (Eisenbahnverkehrsunternehmen)
SES	Soforteingriffsschwelle
StLB	Steiermärkische Landesbahnen
StVO	Straßenverkehrsordnung
Stw	Stellwerk
SUB	Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes
TF	Task Force
Tfz	Triebfahrzeug
TSI	Technische Spezifikationen Interoperabilität
UIC	Internationaler Eisenbahnverband
UUG 2005	Unfalluntersuchungsgesetz 2005
Z	Zug
ZLCP	Zuglauf-Checkpoint
ZSB	Zusatzbestimmungen zur Signal- und zur Betriebsvorschrift