

Jahresbericht der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie für das Bezugsjahr 2019

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

Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und
Technologie, Radetzkystraße 2, 1030 Wien

Wien, 2020. Stand: 8. Oktober 2020

Copyright und Haftung:

Es wird darauf verwiesen, dass alle Angaben in dieser Publikation trotz sorgfältiger Bearbeitung ohne Gewähr erfolgen. Rechtausführungen können der Rechtsprechung der unabhängigen Gerichte keinesfalls vorgreifen.

Rückmeldungen: Ihre Überlegungen zu vorliegender Publikation übermitteln Sie bitte an e4@bmk.gv.at.

Inhalt

1 Einleitung	5
1.1 Zweck, Umfang und Adressaten des Jahresberichtes	5
1.2 Wichtigste Schlussfolgerungen zum Berichtsjahr	7
2 Sicherheitsstrategie, Programme, Initiativen und organisatorischer Kontext	9
2.1 Strategie- und Planungsaktivitäten	9
2.2 Sicherheitsempfehlungen	10
2.3 Sicherheitsmaßnahmen, die unabhängig von den Empfehlungen durchgeführt wurden	29
2.4 Sicherheit organisatorischer Kontext	29
3 Sicherheitsleistung	32
4 EU Gesetzgebung und Regulierung.....	33
4.1 Änderungen in der Gesetzgebung und Verordnungen	33
4.2 Abweichungen gemäß Artikel 15 Richtlinie (EU) 2016/798	35
5 Sicherheitsbescheinigung, Sicherheitsgenehmigung und andere Genehmigungen	36
5.1 Sicherheitsbescheinigungen und Sicherheitsgenehmigungen	36
5.2 Fahrzeuggenehmigungen	37
5.3 Für die Instandhaltung zuständige Stellen	38
5.4 Triebfahrzeugführer.....	38
5.5 Andere Genehmigungen oder Zertifizierungen.....	39
5.6 Kontakt mit anderen nationalen Sicherheitsbehörden	39
5.7 Informationsaustausch zwischen der nationalen Sicherheitsbehörde und den Eisenbahnunternehmen	40
6 Überwachung	41
6.1 Strategie, Plan, Verfahren und Entscheidungsfindung.....	41
6.2 Ergebnisse der Überwachung.....	43
6.3 Koordination und Kooperation	45
7 Anwendungen der relevanten gemeinsamen Sicherheitsmethoden (CSM)	46
7.1 Anwendung der CSM auf das Sicherheitsmanagementsystem.....	46
7.2 Anwendung der CSM für die Risikobewertung	46
7.3 Anwendung der CSM für die Kontrolle.....	47
7.4 Teilnahme an oder Implementierung von Projekten der Europäischen Union	48
8 Sicherheitskultur	49
8.1 Bewertung und Evaluierung der Sicherheitskultur.....	49
8.2 Initiativen und Projekte zur Sicherheitskultur	49

8.3	Initiativen und Projekte zur Sicherheitskultur und Kommunikation	49
9	Themenkapitel	50
10	Anhänge.....	51
10.1	CSI-Daten – angewandte Definitionen	51
10.2	Organigramm des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie	56
10.3	Auszug aus der Organisation der Obersten Eisenbahnbehörde (Stand 31.12.2019).....	57
10.4	Liste der Eisenbahnunternehmen, die 2019 über eine von der durch die Oberste Eisenbahnbehörde erteilte, aufrechte Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung verfügt haben	60
10.5	Liste der Eisenbahnunternehmen, die 2019 eine von der Oberste Eisenbahnbehörde neue, erneuerte oder aktualisierte bzw. geänderte Sicherheitsbescheinigung erlangt haben	62
10.6	Liste der Eisenbahnunternehmen, die 2019 eine von der Oberste Eisenbahnbehörde neue, erneuerte oder aktualisierte bzw. geänderte Sicherheitsgenehmigung erlangt haben	63

1 Einleitung

1.1 Zweck, Umfang und Adressaten des Jahresberichtes

Der vorliegende Jahresbericht wird gemäß § 13a Eisenbahngesetz 1957 (EisbG), BGBl. Nr. 60/1957, zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 60/2019, durch die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

- als nationale Sicherheitsbehörde erstellt,
- auf der Webseite des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (<https://www.bmk.gv.at/>) veröffentlicht,
- der Eisenbahngesellschaft der Europäischen Union übermittelt

und umfasst die Tätigkeiten der Obersten Eisenbahnbehörde im Bezugsjahr 2019 in Zusammenhang mit dem Betrieb von Hauptbahnen und vernetzten Nebenbahnen, dem Betrieb von Schienenfahrzeugen auf solchen Eisenbahnen und dem Verkehr auf solchen Eisenbahnen.

Der Jahresbericht hat gemäß § 13a Abs. 2 EisbG Angaben über

- eine Zusammenstellung der gemeinsamen Sicherheitsindikatoren gemäß Anhang I der Richtlinie 2004/49/EG,
- wichtige Änderungen von Bundesgesetzen und auf Grundlage von Bundesgesetzen erlassenen Verordnungen, deren Regelungsgegenstand der Bau oder der Betrieb von im Abs. 1 angeführten Eisenbahnen, der Betrieb von Schienenfahrzeugen auf solchen Eisenbahnen und der Verkehr auf Eisenbahnen ist,
- Entwicklungen im Bereich der Sicherheitsbescheinigung und der Sicherheitsgenehmigung und
- Ergebnisse und Erfahrungen im Zusammenhang mit der Kontrolle von Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen zu enthalten.

§ 13a EisbG setzt damit Artikel 18 der Richtlinie 2004/49/EG über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung („Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit“), ABl. Nr. L 164 vom 30.4.2004, S. 44, in nationales Recht um.

Demnach hat die nationale Sicherheitsbehörde über die Tätigkeit des Vorjahres einen Bericht zu veröffentlichen und der Europäischen Eisenbahnagentur (seit 2016: Eisenbahnagentur der Europäischen Union) zu übermitteln. Der Bericht soll dabei Angaben über die Entwicklung der Eisenbahnsicherheit einschließlich einer auf den Mitgliedstaat bezogenen Zusammenstellung der gemeinsamen Sicherheitsindikatoren („*Common Safety Indicators*“ - CSI) gemäß Anhang I der Richtlinie 2004/49/EG, wichtige Änderungen von Gesetzen und Vorschriften im Bereich der Eisenbahnsicherheit, die Entwicklung der Sicherheitsbescheinigung und der Sicherheitsgenehmigung sowie Ergebnisse und Erfahrungen im Zusammenhang mit der Kontrolle von Fahrwegbetreibern und Eisenbahnunternehmen enthalten.

Als Grundlage für den Jahresbericht werden unter anderem die Daten der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes herangezogen. Diese hat der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie gemäß § 13a Abs. 3 EisbG die erforderlichen Daten, die für die Zusammenstellung der gemeinsamen Sicherheitsindikatoren für das Berichtsjahr erforderlich sind, bis spätestens 30. Juni des dem Berichtsjahr folgenden Kalenderjahres in elektronischer Form zur Verfügung zu stellen.

Eine weitere Grundlage für den Jahresbericht bilden die Sicherheitsberichte der Eisenbahnunternehmen gemäß § 39d EisbG, die der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie bis 30. Juni für das vorangegangene Kalenderjahr zu übermitteln sind. Die Sicherheitsberichte enthalten

- Angaben darüber, wie die unternehmensbezogenen Sicherheitsziele erreicht wurden;
- die österreichischen und die gemeinsamen Sicherheitsindikatoren, soweit sie für das jeweilige Eisenbahnunternehmen von Belang sind;
- die Ergebnisse interner Sicherheitsprüfungen sowie
- Angaben über Mängel und Störungen, die die Sicherheit des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn oder des Verkehrs auf der Eisenbahn beeinträchtigt haben enthalten.

Zusätzlich ist durch die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie gemäß Artikel 18 Absatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 über die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 352/2009, ABl. Nr. L 121 vom 3.5.2013, S. 8, zuletzt geändert durch die Durchführungsverordnung (EU) 2015/1136 zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 über die

gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken, ABl. Nr. L 185 vom 14.7.2015, S. 6, die Erfahrungen der Vorschlagenden mit der Anwendung der gemeinsamen Sicherheitsmethode („*Common Safety Method*“ – CSM) für die Risikoevaluierung und -bewertung sowie gegebenenfalls über seine eigenen Erfahrungen zu berichten.

Hinsichtlich des Aufbaus folgt der vorliegende Jahresbericht einer entsprechenden Empfehlung der Eisenbahnagentur der Europäischen Union. Er richtet sich primär an die Eisenbahnagentur der Europäischen Union, andere nationale Sicherheitsbehörden sowie den Eisenbahnsektor in Österreich und Europa, aber auch an Vertreter von Politik, Wirtschaft, Industrie und Presse sowie an die gesamte interessierte Öffentlichkeit.

Der guten Ordnung halber wird darauf hingewiesen, dass im Berichtsjahr 2019 eine Bundesministerin (für wenige Tage) und zwei Bundesminister dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie ad personam als Oberstes Organ vorstanden. Durch die Bundesministeriengesetz-Novelle 2020, BGBl. I Nr. 8/2020 wurden die Aufgaben der Obersten Eisenbahnbehörde vom bisherigen Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie an Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie übertragen. Im weiteren Bericht wird an Stelle von Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie bzw. Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie einheitlich auf die „*Oberste Eisenbahnbehörde*“ Bezug genommen.

1.2 Wichtigste Schlussfolgerungen zum Berichtsjahr

In Österreich hat sich beim Sicherheitsniveau des Eisenbahnverkehrs im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr keine wesentliche Änderung ergeben. Dieses Sicherheitsniveau ergibt sich vor allem aus der Entwicklung der Unfallzahlen, die unter Berücksichtigung der jährlich steigenden Verkehrsleistung der Eisenbahnunternehmen rückläufig sind.

Bei den einzelnen absoluten Zahlen (auch hinsichtlich der angegebenen Änderungen einzelner Zahlen gegenüber dem Vorjahr) darf nicht übersehen werden, dass sich diese Zahlen jeweils aus einer relativ geringen Anzahl an Unfällen ergeben. Wenige Einzelereignisse können aufgrund der medialen Präsenz wesentlich intensiver wahrgenommen werden als bei anderen Verkehrsträgern. Über einen längeren Zeitraum und verkehrsträgerübergreifend betrachtet, handelt es sich beim Verkehrsträger

Eisenbahn um einen sehr sicheren Verkehrsträger, wobei ein Risikovergleich sowohl in absoluten als auch in relativen Zahlen (zB in Abhängigkeit von Personenkilometern) deutlich zeigt, dass im Eisenbahnverkehr im Vergleich zum Straßenverkehr nur ein Bruchteil an Unfällen, Verletzten oder Getöteten auftritt.

Im Rahmen der durchgeführten Überwachungstätigkeit konnten schwerwiegende strukturelle Sicherheitsdefizite der Eisenbahnunternehmen oder wesentliche sicherheitsrelevante beziehungsweise sicherheitsgefährdende Mängel nicht festgestellt werden. Nähere Informationen zur Sicherheitsleistung finden sich in Kapitel 4.

Die Schwerpunktsetzung mit den Themenbereichen unerlaubten Signalüberfahrungen, Qualifikation von Eisenbahnbediensteten die Tätigkeiten zur Gewährleistung der Sicherheit ausführen, wurde im Jahr 2019 fortgesetzt. Nähere Informationen dazu finden sich im Kapitel 3.3 und 7.2.

2 Sicherheitsstrategie, Programme, Initiativen und organisatorischer Kontext

2.1 Strategie- und Planungsaktivitäten

Um die Sicherheitsleistung des Eisenbahnsystems zu verbessern wurden im Berichtsjahr 2019 sowohl anlassunabhängige Überwachungstermine am Sitz des Unternehmens bzw. bei Eisenbahnunternehmen, die ihren Sitz in einem anderen Mitgliedstaat haben, im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie als auch anlassbezogene Überwachungsverfahren durchgeführt.

Diese Überwachungstermine wurden zu Jahresbeginn festgelegt und konzentrierten sich dabei auf die im Sicherheitsmanagementsystem festgelegten Verfahren durch stichprobenartige Einschau.

Aufgrund von konkreten Anlassfällen (zum Beispiel Sicherheitsempfehlungen der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes, Wahrnehmungen im Rahmen der proaktiven Überwachungstätigkeit, Anzeigen, Management-Summary und Auswertung der Störungsmeldungen eines Infrastrukturbetreibers) wurden seitens der Obersten Eisenbahnbehörde anlassbezogene Überwachungsverfahren (Ermittlungsverfahren zum Beispiel mit Einsichtnahme in Urkunden, Einholung von Sachverständigengutachten sowie Kontrolle der Betriebsabwicklung vor Ort) durchgeführt.

Als Aktivitäten zur Verbesserung des Eisenbahnsystems hat die Oberste Eisenbahnbehörde ab Anfang des Jahres 2019 die Betriebsführung betreffende Management-Summary eines Infrastrukturbetreibers sowohl tages- als auch monatsweise bezogen. Diese Berichte enthalten sowohl Qualitätskennzahlen als auch pünktlichkeitsrelevante Betriebseinschränkungen. Um in die Überwachungstätigkeit gezielt auch Unfälle sowie Störungen anhand aktueller Ereignisse einzubeziehen, wurden zusätzlich Daten über das zentrale Notfallmanagementsystem zur Erfassung aller betrieblichen Vorfälle, Störungen, Notfälle, Krisen und Katastrophen anhand konkreter Vorgaben automatisch und darüber hinaus im Einzelfall eines Infrastrukturbetreibers

bezogen. Zusätzlich werden diese Daten intern anhand der Indikatoren der Common Safety Indicators insbesondere hinsichtlich Vorfälle analysiert und gegebenenfalls ein anlassbezogenes Überwachungsverfahren eingeleitet bzw. bei anlassunabhängigen Überwachungsterminen mitbehandelt. Außerdem erfolgt sowohl monatlich und am Ende des Jahres eine Analyse der Daten, um sicher zu stellen, dass zeitnah Überwachungsschwerpunkte gesetzt werden können. Die Daten fließen auch in die Überwachungspläne und die Überwachungsstrategie ein.

2.2 Sicherheitsempfehlungen

Die Behörde hat nach § 13b EisbG bei Wahrnehmung ihrer Aufgaben die Sicherheitsempfehlungen der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes angemessen zu berücksichtigen. Über die im Einzelfall gesetzten Tätigkeiten hat die Behörde nach § 16 Abs. 3 letzter Satz Unfalluntersuchungsgesetz die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes mindestens jährlich über die Maßnahmen, die als Reaktion auf die Sicherheitsempfehlung ergriffen wurden oder geplant sind, zu unterrichten.

Zu den im Jahr 2019 erlassenen sowie zu den davor erlassenen, aber bislang nicht abgeschlossenen Sicherheitsempfehlungen wurden nachstehende Maßnahmen ergriffen oder geplant:

A-2017/004 vom 24.01.2019

Die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes hat zum Vorfall Kollision RJ 631 mit Verschub im Bf Wien Meidling vom 15.04.2017 die nachfolgende Sicherheitsempfehlung im Untersuchungsbericht vom 24.01.2019 an die Oberste Eisenbahnbehörde als Sicherheitsbehörde sowie an die ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft als jene Stelle, welche die Sicherheitsempfehlung in geeignete Maßnahmen zur Verhütung von Vorfällen umsetzen kann, gerichtet:

„Es ist zu prüfen, ob Fahrten mit fertig gebildeten Zügen von den Zugbildegleisen in Richtung Gleise an Bahnsteigen nach den Bestimmungen für Zugfahrten zu führen sind. Diese Prüfung erstreckt sich sinngemäß auch für Fahrten endender Züge in Richtung der Zugbildegleise.“

Begründung: Fertig gebildete Züge würden bei einer Signalüberfahung (des letzten deckenden Hauptsignals) vom Zugsicherungssystem (z.B. PZB) überwacht werden.“

Der Überprüfung der Sicherheitsempfehlung aus fachlicher Sicht durch die Oberste Eisenbahnbehörde wurde eine Amtssachverständige für Eisenbahnbetrieb beigezogen. Diese Überprüfung führte zu nachstehendem Ergebnis:

Der Behörde liegen keine Informationen über ein nach § 13b EisebG darzustellendes Verhältnis von Aufwand und Nutzen, die mit der Umsetzung geeigneter Maßnahmen zu erwarten sind, vor.

Im Rahmen des Stellungnahmeverfahrens wurde durch die Oberste Eisenbahnbehörde zu der vorliegenden Sicherheitsempfehlung festgehalten, dass diese *„fachlich nicht nachvollzogen werden [kann], da weder Voraussetzungen noch Folgen (insbesondere der Aufwand) der Sicherheitsempfehlung ausreichend dargestellt werden. Mögliche Nachteile, zB welche Probleme sich möglicherweise hiedurch betrieblich beim vorliegenden Sachverhalt ergeben, werden nicht behandelt.“* Eine Berücksichtigung dieser Stellungnahme ist nicht erkennbar. Weiters wurde diese Stellungnahme im Untersuchungsbericht entgegen der Bestimmung des § 14 Abs. 2 UUG 2005 nicht wiedergegeben.

Die Prüfung, *„ob Fahrten mit fertig gebildeten Zügen von den Zugbildegleisen in Richtung Gleise an Bahnsteigen nach den Bestimmungen für Zugfahrten zu führen sind“* hat ergeben, dass gemäß dem Regelwerk des Infrastrukturbetreibers (RW 30.01 – Abschnitt II) die genannten Fahrten nach den Bestimmungen für Verschubfahrten durchzuführen sind. Eine Abwicklung der Fahrten nach den Bestimmungen für Zugfahrten ist nicht vorgesehen. Diese Vorgehensweise entspricht den Bestimmungen der Anlage I Punkt 1 der Verordnung (EU) 2019/773, wonach für den Verschub (das *„Rangieren“*) nationale Vorschriften angewendet werden können bzw. mangels anderer Regelung angewendet werden müssen.

Abschließend wird darauf hingewiesen, dass aus dem Untersuchungsbericht eine Prüfung der Umsetzbarkeit der vorgeschlagenen Vorgehensweise in allen Betriebsstellen, in denen Züge gebildet werden, nicht erkennbar ist. So kann nicht ausgeschlossen werden, dass Züge in Betriebsstellen gebildet werden, die weder über die erforderlichen Lichtsignale noch über die entsprechenden Zugsicherungssysteme verfügen (beispielsweise Produktionsstandorte). Die Begründung der Sicherheitsempfehlung kann daher nicht nachvollzogen werden.

Die von der Obersten Eisenbahnbehörde vorgesehenen Maßnahmen, die als Reaktion auf die Sicherheitsempfehlung geplant sind, sind damit **abgeschlossen**.

A-2017/005 vom 24.01.2019

Die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes hat zum Vorfall Kollision RJ 631 mit Verschub im Bf Wien Meidling vom 15.04.2017 die nachfolgende Sicherheitsempfehlung im Untersuchungsbericht vom 24.01.2019 an die an die Oberste Eisenbahnbehörde als Sicherheitsbehörde sowie an die ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft als jene Stelle, welche die Sicherheitsempfehlung in geeignete Maßnahmen zur Verhütung von Vorfällen umsetzen kann, gerichtet:

„Im Rahmen einer Signalstandortbestimmung ist die Sichtbarkeit und eindeutige Zuordnung der Verschubsignale zu überprüfen.“

Begründung: Um die Sichtbarkeit und Wahrnehmung des Verschubsignales „V 282“ bei der Annäherung zu gewährleisten.“

Der Überprüfung der Sicherheitsempfehlung aus fachlicher Sicht durch die Oberste Eisenbahnbehörde wurde eine Amtssachverständige für Eisenbahnbetrieb beigezogen. Diese Überprüfung führte zu nachstehendem Ergebnis:

Allgemein wurde im Rahmen des Stellungnahmeverfahrens durch die Oberste Eisenbahnbehörde angemerkt, dass der Entwurf der Sicherheitsempfehlung *„fachlich anhand der angegebenen Ursache nicht nachvollzogen werden“* kann. Eine Berücksichtigung dieser Stellungnahme ist nicht erkennbar. Weiters wurde diese Stellungnahme im Untersuchungsbericht entgegen der Bestimmung des § 14 Abs. 2 UUG 2005 nicht wiedergegeben.

Erläuternd wird festgehalten, dass Festlegungen zur Signalstandortbestimmung im RW 13.01.01 *„Leit- und Sicherungstechnik – Planungsrichtlinien“* im Sicherheitsmanagementsystem des Eisenbahninfrastrukturunternehmens vorhanden sind. So sind Signalstandortbestimmungen unter Berücksichtigung der Eindeutigkeit, Sichtbarkeit und Wahrnehmbarkeit von Signalen vorzunehmen. Die Signalstandortbestimmungen sind mit Vertretern des Eisenbahninfrastrukturunternehmens sowie der Eisenbahnverkehrsunternehmen durchzuführen. § 27 Abs. 2 EISBBV sieht eine erforderliche Sichtweite auf ortsfeste Signale von mindestens 100 Metern vor. Diese Bestimmungen ist im RW 13.01.01 *„Leit-*

und Sicherungstechnik – Planungsrichtlinien“ sowie dem RW 30.02 „Signalbuch“ umgesetzt.

Der „Leitfaden für Sicherheitsempfehlungen im Sinne von Artikel 25 der Richtlinie 2004/49/EG“ der Europäischen Eisenbahnagentur sieht unter Punkt 7.4 „Leitlinien zu Artikel 23 (1)“ vor, dass Sicherheitsempfehlungen nicht erforderlich sind, wenn „sich der Inhalt der Empfehlung ausschließlich auf die Einhaltung geltender Vorschriften und Normen beziehen würde“. Weder ist dem Untersuchungsbericht zu entnehmen, dass die geltenden Festlegungen nicht eingehalten beziehungsweise durch die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes als nicht ausreichend identifiziert wurden, noch konnte die Oberste Eisenbahnbehörde derartige Mängel erkennen.

Die von der Obersten Eisenbahnbehörde vorgesehenen Maßnahmen, die als Reaktion auf die Sicherheitsempfehlung geplant sind, sind damit **abgeschlossen**.

A-2017/006 vom 24.01.2019

Die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes hat zum Vorfall Kollision RJ 631 mit Verschub im Bf Wien Meidling vom 15.04.2017 die nachfolgende Sicherheitsempfehlung im Untersuchungsbericht vom 24.01.2019 an die Oberste Eisenbahnbehörde als Sicherheitsbehörde sowie an die ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft als jene Stelle, welche die Sicherheitsempfehlung in geeignete Maßnahmen zur Verhütung von Vorfällen umsetzen kann, gerichtet:

„Es ist zu prüfen, ob das Verschubsignal „V 282“ vor die Weiche 279 (auf Höhe des Verschubsignal „V 276“) versetzt werden kann.

Begründung: Um die Weiche 279 als aktive Flankenschutzeinrichtung verwenden zu können, müsste der Standort des Verschubsignals „V 282“ zurückversetzt werden. Eine Überfahung des Verschubsignals „V 282“ würde das Schienenfahrzeug auf das Stumpfgleis 552a leiten und damit eine Kollision mit einem anderen Schienenfahrzeug verhindern.“

Der Überprüfung der Sicherheitsempfehlung aus fachlicher Sicht durch die Oberste Eisenbahnbehörde wurde eine Amtssachverständige für Eisenbahnbetrieb beigezogen. Diese Überprüfung führte zu nachstehendem Ergebnis:

Die ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft hat bereits am 29.09.2018 (und somit vier Monate vor Veröffentlichung der Sicherheitsempfehlung) die BETRA 567142 zur Versetzung des Verschubsignals V282 angemeldet. Die empfohlene Prüfung, ob das Verschubsignal versetzt werden kann, war zu diesem Zeitpunkt daher bereits abgeschlossen. Zwischenzeitig ist die Versetzung des gegenständlichen Verschubsignals abgeschlossen.

Die von der Obersten Eisenbahnbehörde vorgesehenen Maßnahmen, die als Reaktion auf die Sicherheitsempfehlung geplant sind, sind damit **abgeschlossen**.

A-2017/007 vom 24.01.2019

Die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes hat zum Vorfall Kollision RJ 631 mit Verschub im Bf Wien Meidling vom 15.04.2017 die nachfolgende Sicherheitsempfehlung im Untersuchungsbericht vom 24.01.2019 an die Oberste Eisenbahnbehörde als Sicherheitsbehörde sowie an die ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft als jene Stelle, welche die Sicherheitsempfehlung in geeignete Maßnahmen zur Verhütung von Vorfällen umsetzen kann, gerichtet:

„Es ist zu prüfen, ob für Verschubfahrten fertig gebildeter Züge aus den Zugbildegleisen, die nicht bis zum planmäßig vorgesehenen Ziel (z.B. Gleis am Bahnsteig) geführt werden können, jedenfalls die Stelle bis zu der gefahren werden darf (z.B. ein haltzeigendes Verschubsignal) bekannt zu geben ist. Diese Prüfung erstreckt sich sinngemäß auch für Fahrten endender Züge in Richtung der Zugbildegleise.

Begründung: Verringerung des Gefahrenpotentials durch Erhöhung der Wahrnehmung mittels fernmündlicher Kommunikation bei dem/der Tzfz.“

Der Behörde liegen keine Informationen über ein nach § 13b EISbG darzustellendes Verhältnis von Aufwand und Nutzen, die mit der Umsetzung geeigneter Maßnahmen zu erwarten sind, vor.

Im Rahmen des Stellungnahmeverfahrens wurde von der Obersten Eisenbahnbehörde zu der gegenständlichen Sicherheitsempfehlung angemerkt, dass diese *„nur mit einem definierten Wortlaut und einem beidseitigen klaren Verständnis des Gesagten die Sicherheit erhöhen [würde]. Beide Seiten müssten daher die Ortsangabe eindeutig*

wiedergeben. Ebenso wäre zu hinterfragen, wie weit die Fahrerlaubnis gelten würde, wenn die mündliche Freimeldung über den mit „Verschubverbot aufgehoben“ signalisierten Gleisabschnitt hinausgehen würde“. Eine Berücksichtigung dieser Hinweise ist nicht erkennbar. Weiters wurde diese Stellungnahme im Untersuchungsbericht entgegen der Bestimmung des § 14 Abs. 2 UUG 2005 nicht wiedergegeben.

Der Überprüfung der Sicherheitsempfehlung aus fachlicher Sicht durch die Oberste Eisenbahnbehörde wurde eine Amtssachverständige für Eisenbahnbetrieb beigezogen. Diese Überprüfung führte zu nachstehendem Ergebnis:

Eine mit Signal erteilte Zustimmung zur Verschubfahrt gilt bis zum nächsten, dem Verschub haltgebietenden Signal. Wenn auf dieses haltgebietende Signal in bestimmten Fällen besonders hingewiesen wird, kann dies zu einer Entwertung jener (dazwischenliegenden und später auf haltgebietend umgeschalteten) Signale führen, bei denen dieser besondere Hinweis nicht erfolgt. Zudem wurde dem Risiko der Nichtbeachtung eines Haltbegriffes das Risiko des Vergessens einer (dann neu erforderlichen) Verständigung nicht gegenübergestellt.

Die von der Obersten Eisenbahnbehörde vorgesehenen Maßnahmen, die als Reaktion auf die Sicherheitsempfehlung geplant sind, sind damit **abgeschlossen**.

A-2017/008 vom 24.01.2019

Die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes hat zum Vorfall Kollision RJ 631 mit Verschub im Bf Wien Meidling vom 15.04.2017 die nachfolgende Sicherheitsempfehlung im Untersuchungsbericht vom 24.01.2019 an die an die Oberste Eisenbahnbehörde als Sicherheitsbehörde sowie an die ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft als jene Stelle, welche die Sicherheitsempfehlung in geeignete Maßnahmen zur Verhütung von Vorfällen umsetzen kann, gerichtet:

„In weiterer Folge wäre jeweils zu prüfen, ob

in einer Verschubstraße das unmittelbar vor einem haltzeigendem Verschubsignal befindliche Verschubsignal in der Stellung ‚VERSCHUBVERBOT AUFGEHOBEN‘ mit einem abweichenden Signalbild ausgerüstet werden kann (Funktion eines ‚Vorsignals‘, z.B. weißes Blinklicht)

Begründung: Vorankündigung des Haltebegriffs ‚Verschubverbot‘.

bei haltzeitigen Versuchssignalen für die Stellung ‚VERSCHUBVERBOT‘ z.B. rote statt weiße Lichtpunkte zu verwenden sind. Bei Verwendung roter Lichtpunkte müssten bei einer eingestellten Zugstraße alle im Fahrweg der Zugfahrt befindlichen Versuchssignale grundsätzlich finster geschaltet werden.

Begründung: Um Reizüberflutung durch eine Vielzahl von Versuchssignalen zu verringern und durch die Signalfarbe ‚Rot‘ den Haltebegriff zu verdeutlichen. Weiters wird eine bessere Unterscheidung zwischen ‚Verschubverbot‘ und ‚Verschubverbot aufgehoben‘ erreicht.“

Bereits im Rahmen des Stellungnahmeverfahrens wurde zu der gegenständlichen Sicherheitsempfehlung durch die Oberste Eisenbahnbehörde angemerkt, dass angeregt wird „im Klammersdruck beim ersten Teil der Sicherheitsempfehlung A-2017/008 auf die beispielhafte Nennung ‚weißes Blinklicht‘ zu verzichten, weil darin eine Verwechslungsgefahr mit dem Signal ‚Ersatzsignal‘ gesehen wird“. Eine Berücksichtigung dieser Stellungnahme ist nicht erkennbar, weiters wurde diese Stellungnahme im Untersuchungsbericht entgegen der Bestimmung des § 14 Abs. 2 UUG 2005 nicht wiedergegeben.

Der Überprüfung der Sicherheitsempfehlung aus fachlicher Sicht durch die Oberste Eisenbahnbehörde wurde eine Amtssachverständige für Eisenbahnbetrieb beigezogen. Diese Überprüfung führte zu nachstehendem Ergebnis:

Die Kennzeichnungsverordnung (KennV) legt in § 1 Abs. 5 Z 4 fest, dass eine Sicherheits- und Gesundheitsschutzkennzeichnung „so beschaffen ist, daß ihre Mitteilung klar verständlich und eine Verwechslung ausgeschlossen ist“. Die Verwendung „roter Lichtpunkte“ würde zu einer Verwechslungsgefahr mit Haupt- beziehungsweise Schutzsignalen führen. Im Anhang 2 der KennV sind die Sicherheitsfarben und ihre Bedeutung festgelegt. Die Verwendung anderer Farben (Gelb, Blau, Grün) ist nicht zulässig, da diese Warn- oder Gebotszeichen sind beziehungsweise auf eine Gefahrlosigkeit hinweisen. Auf die Verwechslungsgefahr eines Signals „weißes Blinklicht“ mit dem Signal „Ersatzsignal“, mögliche betriebliche „Folgeerscheinungen“ (beispielsweise Auswirkung von Anlagestörungen auf Zugfahrten: im Fahrweg des Zuges befänden sich dann wesentlich mehr „untaugliche Signale“, als dies derzeit der Fall ist), Probleme im unvermeidbaren Übergangszeitraum während des Austauschs bzw. Umbaus aller Versuchssignale, die komplexe Überprüfung der technischen Machbarkeit bei allen Sicherungsanlagen (die Änderung greift in die Stellwerkslogik ein; unklar bleibt, ob ein

durchgehendes „*finster*“-Schalten von Signalen möglich ist) sowie die Ermittlung des damit verbundenen Aufwandes braucht daher nicht näher eingegangen zu werden.

Aus dem Untersuchungsbericht sind Überlegungen zur Umsetzbarkeit der vorgeschlagenen Vorgehensweise und dem damit verbundenen Aufwand im Sinne der Verpflichtung des § 13b EibG nicht erkennbar.

Die von der Obersten Eisenbahnbehörde vorgesehenen Maßnahmen, die als Reaktion auf die Sicherheitsempfehlung geplant sind, sind damit **abgeschlossen**.

A-2018/001 vom 19.04.2019

Die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes hat die nachfolgende Sicherheitsempfehlung im Untersuchungsbericht zum Vorfall „*Zusammenprall Z 3247 mit Kleintransporter auf EK km 1,250 im Bf Wels Lokalbahnhof am 20. April 2017*“, versendet mit Schreiben vom 19. April 2019, GZ: BMVIT-795.384/0001-IV/SUB/SCH/2019, an den Landeshauptmann von Oberösterreich als Sicherheitsbehörde sowie an die ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft als Infrastrukturbetreiber als jene Stelle, welche die Sicherheitsempfehlung in geeignete Maßnahmen zur Verhütung von Vorfällen umsetzen kann, gerichtet:

„In Verbindung mit A 2018/002 wird empfohlen das ES „A“ so zu versetzen, dass Züge in Folge einer unerlaubten Signalüberfahung noch vor der EK im km 1,250 zum Stillstand kommen können.

Begründung: Bei einer unerlaubten Signalüberfahung kann ein Zusammenprall mit einem Straßenverkehrsteilnehmer eventuell verhindert werden.“

Die Sicherheitsempfehlung fällt gemäß § 12 EibG **nicht** in die Zuständigkeit des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie. Es sind daher **keine** Maßnahmen zur Umsetzung der Sicherheitsempfehlung vorgesehen.

A-2018/002 vom 19.04.2019

Die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes hat die nachfolgende Sicherheitsempfehlung im Untersuchungsbericht zum Vorfall „Zusammenprall Z 3247 mit Kleintransporter auf EK km 1,250 im Bf Wels Lokalbahnhof am 20. April 2017“, versendet mit Schreiben vom 19. April 2019, GZ: BMVIT-795.384/0001-IV/SUB/SCH/2019, an den Landeshauptmann von Oberösterreich als Sicherheitsbehörde sowie an die ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft als Infrastrukturbetreiber als jene Stelle, welche die Sicherheitsempfehlung in geeignete Maßnahmen zur Verhütung von Vorfällen umsetzen kann, gerichtet:

„In Verbindung mit A 2018/001 wird die Platzierung einer Zugbeeinflussung (2000 Hz Magnet) am Standort des ES „A“ und einer Zugbeeinflussung am VS „a“ (1000 Hz Magnet) empfohlen.

Begründung: Um die Folgen einer unerlaubten Signalüberfahung zu minimieren.“

Die Sicherheitsempfehlung fällt gemäß § 12 EisbG **nicht** in die Zuständigkeit des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie. Es sind daher **keine** Maßnahmen zur Umsetzung der Sicherheitsempfehlung vorgesehen.

A-2018/005 vom 19.04.2019

Die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes hat die nachfolgende Sicherheitsempfehlung im Untersuchungsbericht zum Vorfall „Zusammenprall Z 3247 mit Kleintransporter auf EK km 1,250 im Bf Wels Lokalbahnhof am 20. April 2017“, versendet mit Schreiben vom 19. April 2019, GZ: BMVIT-795.384/0001-IV/SUB/SCH/2019, an den Landeshauptmann von Oberösterreich als Sicherheitsbehörde sowie an die ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft als Infrastrukturbetreiber als jene Stelle, welche die Sicherheitsempfehlung in geeignete Maßnahmen zur Verhütung von Vorfällen umsetzen kann, gerichtet:

„Es wird empfohlen das VS „a“ als Lichtsignal auszuführen.

Begründung: Um den anerkannten Regeln der Technik zu entsprechen und der Erwartungshaltung am Arbeitsplatz des Tzfz entgegen zu wirken.“

Die Sicherheitsempfehlung fällt gemäß § 12 EisbG **nicht** in die Zuständigkeit des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie. Es sind daher **keine** Maßnahmen zur Umsetzung der Sicherheitsempfehlung vorgesehen.

A-2019/001 vom 20.06.2019

Die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes hat die nachfolgende Sicherheitsempfehlung im Untersuchungsbericht zum Vorfall „*Entgleisung Z6856 auf der Mariazellerbahn am 26. Juni 2018*“, versendet mit Schreiben vom 20. Juni 2019, GZ: BMVIT-795.395/0002-IV/SUB/SCH/2019, an den Landeshauptmann von Niederösterreich als Sicherheitsbehörde sowie an die ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft als Infrastrukturbetreiber als jene Stelle, welche die Sicherheitsempfehlung in geeignete Maßnahmen zur Verhütung von Vorfällen umsetzen kann, gerichtet:

„Es ist zu prüfen ob technische Vorkehrungen getroffen werden können um Geschwindigkeitsbrüche abzusichern.“

Begründung:

Bei einer technischen Absicherung spielt der Faktor Mensch keine Rolle. Die technische Komponente muss menschliche Fehler abfangen.“

Die Sicherheitsempfehlung fällt gemäß § 12 EisbG **nicht** in die Zuständigkeit des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie. Es sind daher **keine** Maßnahmen zur Umsetzung der Sicherheitsempfehlung vorgesehen.

A-2019/002 vom 20.06.2019

Die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes hat die nachfolgende Sicherheitsempfehlung im Untersuchungsbericht zum Vorfall „*Entgleisung Z6856 auf der Mariazellerbahn am 26. Juni 2018*“, versendet mit Schreiben vom 20. Juni 2019, GZ: BMVIT-795.395/0002-IV/SUB/SCH/2019, an den Landeshauptmann von Niederösterreich als Sicherheitsbehörde sowie an die ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft als Infrastrukturbetreiber als jene Stelle, welche die Sicherheitsempfehlung in geeignete Maßnahmen zur Verhütung von Vorfällen umsetzen kann, gerichtet:

„Die Bedienungsanweisung für das RTMS mit dem Zusatzvermerk für Tzfz muss korrekt, vollständig, schlüssig, leicht verständlich, aktuell und ordnungsgemäß formuliert werden.“

Begründung:

Es ist sicherzustellen, dass nur jene Informationen für die Mitarbeiter zur Verfügung stehen, welche für seine Tätigkeiten zutreffen und durch das technische System erfüllt werden können.“

Die Sicherheitsempfehlung fällt gemäß § 12 EisbG **nicht** in die Zuständigkeit des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie. Es sind daher **keine** Maßnahmen zur Umsetzung der Sicherheitsempfehlung vorgesehen.

A-2019/003 vom 29.11.2019

Die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes hat zum Vorfall „Kollision Z 25055 mit entrollten Wagen im Bf. Wien Hütteldorf am 29. November 2016“ die nachfolgende Sicherheitsempfehlung im Untersuchungsbericht (datiert mit „Wien, 2019“, übermittelt am 29.11.2019) an die „NSA“ als Sicherheitsbehörde sowie an „Alle IB“ als jene Stellen, welche die Sicherheitsempfehlung in geeignete Maßnahmen zur Verhütung von Vorfällen umsetzen können, gerichtet:

„Es ist zu prüfen, ob die Bauart des „sperrbaren Hemmschuhs“ den Sicherheitsanforderungen für die Verwendung auf den Anlagen der Infrastrukturbetreiber entspricht. Eine Möglichkeit wäre, den „sperrbaren Hemmschuh“ von einer gemäß § 40 Eisenbahngesetz 1957 verzeichneten Person überprüfen zu lassen. Ebenso denkbar wäre eine Typisierung des „sperrbaren Hemmschuhs“. Entsprechend dem Ergebnis der Überprüfung wäre der Einsatz des „sperrbaren Hemmschuhs“ allenfalls neu festzulegen.

Begründung:

Die Konstruktion des beim Vorfall eingesetzten „sperrbaren Hemmschuhs“ entspricht nicht der Konstruktion des Hemmschuhs der geprüften Bauart „Form 2“. Die Eignung des sperrbaren Hemmschuhs wurde bisher nicht nachgewiesen.

Dem Aufwand dieser Sicherheitsempfehlung durch Prüfung oder Typisierung in Verbindung mit allfälliger Neufassung betroffener Regelwerke, steht der Nutzen gegenüber, dass nur geeignete Sicherheitssmittel zum Einsatz kommen, wodurch schwere Unfälle durch entrollte Schienenfahrzeuge (z.B. Kollisionen, Entgleisungen) verhindert werden können.“

Die Sicherheitsempfehlung fällt gemäß § 12 EisbG **nicht ausschließlich** in die Zuständigkeit der Obersten Eisenbahnbehörde.

Der Überprüfung der Sicherheitsempfehlung aus fachlicher Sicht durch die Oberste Eisenbahnbehörde wurden Amtssachverständige für Eisenbahnbetrieb, Schienenfahrzeugtechnik und Eisenbahnbautechnik beigezogen. Diese Überprüfung führte zu nachstehendem Ergebnis:

Die Sicherheitsempfehlung wurde am 22.11.2019 angekündigt. Die Oberste Eisenbahnbehörde hat mit Schreiben vom 27.11.2019 zur angekündigten Sicherheitsempfehlung Stellung genommen. Diese Stellungnahme wurde entgegen der Bestimmung des § 14 Abs. 2 UUG 2005 im Untersuchungsbericht nicht wiedergegeben.

Wie bereits in der Stellungnahme vom 27.11.2019 angemerkt, bestehen seitens der Obersten Eisenbahnbehörde nachstehende Bedenken gegen eine Umsetzung der Sicherheitsempfehlung:

Aus den vorliegenden Erkenntnissen ist nicht ableitbar, warum die (technische) Ausgestaltung der sperrbaren Hemmschuhe auf den Unfall Auswirkungen gehabt haben könnte. Soweit das Abwerfen des (unversperrten) sperrbaren Hemmschuhs als Problem gesehen wird, stellt sich die Frage, ob nicht eher die Einsatzbedingungen festzulegen bzw. anzupassen wären oder eine Ursache darin zu suchen ist, dass der sperrbare Hemmschuh **nicht in Übereinstimmung mit den Einsatzbedingungen** (eben nicht versperrt und auch an einer falschen Stelle) eingesetzt wurde.

Grundsätzlich ist der Einsatz von technischen Einrichtungen und Betriebsmitteln nur dann einer Beurteilung zugänglich, wenn die Einsatzbedingungen hinreichend klar definiert sind. Eine derartige Definition fehlt in der Sicherheitsempfehlung. Es wird vielmehr allgemein auf die „Eignung“ für die Verwendung „auf den Anlagen der *Infrastrukturbetreiber*“ abgestellt. Es sind Anlagen denkbar, auf denen Hemmschuhe in der Regel nicht bzw. nicht in jedem Fall verwendet werden sollten (zB Weichen, Abrollberge, freie Strecke). Damit ist die Zielsetzung der Sicherheitsempfehlung zu weit gefasst.

Es bleibt unklar, was die gemäß § 40 EibG verzeichnete Person erklären soll. Im EibG ist für derartige Personen in der Regel die Überprüfung auf Übereinstimmung (zB Ausführung wie in der Baugenehmigung festgelegt, Ausführung nach dem Stand der Technik) vorgesehen. Bei der Sicherheitsempfehlung bleibt unklar, womit eine Übereinstimmung erklärt werden soll.

Es ist nicht klar welche Rechtsgrundlage beziehungsweise technische Norm für eine „Typisierung des sperrbaren Hemmschuhs“ heranzuziehen wäre.

Es ist davon auszugehen, dass die Eignung für einen allumfassenden Einsatzbereich und bedingungslosen Einsatz nicht erklärt werden kann.

Es bleibt auch unklar, inwieweit eine Erklärung, dass die Hemmschuhe geeignet seien, Unfälle verhindern könnte.

Die Begründung ist nicht nachvollziehbar, da der Zusammenhang zwischen Hemmschuhe der Form 2 mit sperrbaren Hemmschuhen nicht erkennbar ist und daher Erkenntnisse aus Prüf- und Versuchsergebnissen zur Bauart Form 2 keinen Schluss auf die Verwendung der sperrbaren Hemmschuhe zulassen.

Da für eine Beurteilung, inwieweit die beteiligten Eisenbahnunternehmen den gesetzlichen Pflichten bei den unfallkausalen Abläufen nachgekommen sind bzw. diese im jeweiligen Sicherheitsmanagementsystem ausreichend berücksichtigt wurden, dem endgültigen Untersuchungsbericht nicht ausreichend Informationen zu entnehmen sind (vgl. auch die entgegen der Bestimmung des § 14 Abs. 2 UUG 2005 dem Untersuchungsbericht nicht beigeschlossene Stellungnahme der Obersten Eisenbahnbehörde zum vorläufigen Untersuchungsbericht), wurden seitens der Obersten Eisenbahnbehörde **ergänzende Ermittlungen** eingeleitet.

Die von der Obersten Eisenbahnbehörde vorgesehenen Maßnahmen, die als Reaktion auf die Sicherheitsempfehlung geplant sind, sind **damit abgeschlossen**.

A-2019/004 vom 29.11.2019

Die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes hat zum Vorfall „Kollision Z 25055 mit entrollten Wagen im Bf. Wien Hütteldorf am 29. November 2016“ die nachfolgende Sicherheitsempfehlung im Untersuchungsbericht (datiert mit „Wien, 2019“, übermittelt am 29.11.2019) an die „NSA“ als Sicherheitsbehörde sowie an „Alle IB“ als jene Stellen, welche die Sicherheitsempfehlung in geeignete Maßnahmen zur Verhütung von Vorfällen umsetzen können, gerichtet:

„Es ist sicherzustellen, dass bei Verschubarbeiten auf Gleisen bzw. Gleisabschnitten mit einer Neigung von mehr als 2,5 ‰ während bzw. unmittelbar nach dem Anstoß des Triebfahrzeuges auf nicht angekuppelte Wagen diese in Richtung des Gefälles auf

Stillstand kontrolliert werden. Daher wird empfohlen, in den Regelwerken des IB (z.B. DV V3 (30.01)) eine Beobachtung verpflichtend vorzuschreiben. In einer Verfahrensanweisung ist festzulegen, welche Handlungen nach Beobachtung einer Entrollung zu setzen sind.

Begründung:

In einem Gefälle kann der durch den Anstoß erzeugte Energieimpuls nicht in gleicher Weise abgebaut werden, wie bei Gleisanlagen ohne Gefälle. Die Wahrscheinlichkeit einer Entrollung ist daher auf Gleisabschnitte mit Gefälle erhöht. Durch die empfohlene Beobachtung können etwaige Entrollungen unmittelbar erkannt und dementsprechend Maßnahmen gesetzt werden, um die Wahrscheinlichkeit eines Unfalls zu reduzieren bzw. dessen Auswirkungen zu vermindern.“

Die Sicherheitsempfehlung fällt gemäß § 12 EisbG **nicht ausschließlich** in die Zuständigkeit der Obersten Eisenbahnbehörde.

Die Oberste Eisenbahnbehörde hat mit Schreiben vom 27.11.2019 zur am 22.11.2019 angekündigten Sicherheitsempfehlung Stellung genommen. Diese Stellungnahme wurde im Untersuchungsbericht entgegen der Bestimmung des § 14 Abs. 2 UUG 2005 nicht wiedergegeben. Die ausgesprochene Sicherheitsempfehlung unterscheidet sich inhaltlich ausschließlich in der Begründung zu der angekündigten Sicherheitsempfehlung.

Der Überprüfung der Sicherheitsempfehlung aus fachlicher Sicht durch die Oberste Eisenbahnbehörde wurden Amtssachverständige für Eisenbahnbetrieb und Schienenfahrzeugtechnik beigezogen. Diese Überprüfung führte zu nachstehendem Ergebnis:

Grundsätzlich wird angemerkt, dass somit zwei thematisch getrennte Sicherheitsempfehlungen angesprochen werden (auf Punkt 7.7 des Leitfadens für Sicherheitsempfehlungen im Sinne von Artikel 25 der Richtlinie 2004/49/EG wird verwiesen). Eine Thematik behandelt die Sicherung stillstehender Fahrzeuge, die andere Thematik die nach Beobachtung einer Entrollung zu setzenden Handlungen.

Das Sichern stillstehender Schienenfahrzeuge wird in § 93 EisbBBV geregelt:

Sichern stillstehender Schienenfahrzeuge

§ 93. (1) Stillstehende Schienenfahrzeuge sind gegen unbeabsichtigte Bewegung zu sichern, wenn es die Sicherheit erfordert. Die Sicherung ist so vorzunehmen, dass mindestens das Festhaltebremsgewicht aufgebracht wird.

- (2) Die Durchführung der Sicherung ist von jenem Eisenbahnunternehmen zu regeln, das die jeweiligen Schienenfahrzeuge abstellt.
- (3) Bevor gegen unbeabsichtigte Bewegung gesicherte Schienenfahrzeuge wieder bewegt werden, ist die Sicherung aufzuheben. Davon darf abgewichen werden, wenn zur Aufhebung der Sicherung ein Bewegen oder Ingangsetzen des Schienenfahrzeuges erforderlich ist.
- (4) Triebfahrzeuge müssen beaufsichtigt werden, solange sie durch eigenen Kraftantrieb bewegungsfähig und gegen unbeabsichtigte Bewegung nicht besonders gesichert sind.
- (5) Die Höhe der Hemmschuhe darf das Maß von 125 mm über Schienenoberkante nicht überschreiten.

Im Durchführungserlass hiezu wird erläuternd festgehalten:

„Zu § 93 Abs. 1:

Schienenfahrzeuge können nicht nur stillstehen, wenn sie (dauernd) abgestellt sind, sondern auch kurzzeitig während der Durchführung des Verschubes (beispielsweise Schienenfahrzeuge nach dem Abstoßen bzw. Abrollen).

Während der Vershubbuchführung ist die Notwendigkeit der Sicherung stillstehender Schienenfahrzeuge von den jeweiligen Verhältnissen abhängig. Nach Abschluss des Verschubes erfordert es die Sicherheit jedenfalls, dass abgestellte Schienenfahrzeuge gegen unbeabsichtigte Bewegung zu sichern sind, weil beispielsweise Witterungsbedingungen (Wind / Sturm) nicht vorhersehbar sind.

Diese Bestimmung findet nicht nur beim Vershub Anwendung, sondern kann beispielsweise auch nach einer Zuggtrennung Anwendung finden.

Damit die Mitarbeiter nicht in jedem einzelnen Fall eine eigene Berechnung des Festhaltebremsgewichtes durchführen müssen, kann ein Eisenbahnunternehmen eine (ggf. vereinheitlichte) Regelung über die Durchführung der Sicherung stillstehender Fahrzeuge erstellen, sofern dadurch mindestens das Festhaltebremsgewicht aufgebracht wird.

Durch diese Regelung wird nicht vorgegeben, durch welche Sicherungsmittel (z.B. Handbremsen, Hemmschuhe) das Festhaltebremsgewicht aufzubringen ist.“

Diese Vorgabe zum Sichern stillstehender Fahrzeuge wird durch § 18 des RW 30.01 des Infrastrukturunternehmens konkretisiert, wobei in Abs. 1 ausdrücklich auf „Fahrzeuge an die angefahren wird“ Bezug genommen wird. In § 14 Abs. 12 des RW 30.01 wird weiters festgelegt:

„Ist der Verschub beendet, überzeugt sich der Verschubleiter, dass abgestellte Fahrzeuge grenzfrei und gesichert - gegebenenfalls hinter Schutzweichen und Sperrschuhen - stehen, EK und deren Sichtraum frei sind (Bsb), die von seinen Mitarbeitern bedienten Weichen und Sperrschuhe in Grundstellung stehen (Ausnahme siehe Bsb, Bedienungsanweisung), zur Orts- bzw. Nahbedienung freigegebene Weichen und Signale zurückgegeben sind und Sicherungsmittel an den vorgesehenen Stellen hinterlegt sind.“

Zusammenfassend lässt sich daher festhalten, dass der bestehende Rechtsrahmen sowie die Vorgaben des Eisenbahninfrastrukturunternehmens insofern über die Sicherheitsempfehlung hinausgehen, als die angeführten Überprüfungen auf allen Gleisen (nicht nur „mit einer Neigung von mehr als 2,5 ‰“), in allen Richtungen (nicht nur „in Richtung des Gefälles“) für alle vom Verschub betroffenen Fahrzeuge sowohl während des Verschubs als auch nach dessen Beendigung (nicht nur „während bzw. unmittelbar nach dem Anstoß“) und unabhängig davon, ob das Triebfahrzeug selbst oder daran angekuppelte Wagen auf „nicht angekuppelte Wagen“ oder auch auf gekuppelte Wagengruppen angestoßen sind, gelten. Hierbei ist nicht nur „auf Stillstand“ zu überprüfen, sondern darüber hinaus auch, ob die stillstehenden Fahrzeuge gesichert sind und grenzfrei stehen.

Alle diese gegenüber dem ersten Sachverhalt der Sicherheitsempfehlung zusätzlichen Vorgaben der Rechtsordnung und des Regelwerks des Infrastrukturbetreibers sind sinnvoll und notwendig. Es wird davon ausgegangen, dass der erste Sachverhalt der Sicherheitsempfehlung nicht auf eine Reduzierung der bestehenden Vorgaben abzielt.

Hinsichtlich des zweiten mit der Sicherheitsempfehlung angesprochenen Sachverhalts ist auf die Bestimmung Anhang II Punkt R („Bereitstellung von Einsatz-, Alarm und Informationsplänen für Notfälle in Absprache mit den zuständigen Behörden“) der Verordnung (EU) Nr. 1169/2010 zu verweisen.

Es zeigt sich also, dass auch diese Sicherheitsempfehlung letztlich auf keine Änderung der Vorgaben abzielen, sondern allenfalls die Überprüfung der Einhaltung von rechtlich bestehenden Vorgaben vor Augen haben.

Da für eine Beurteilung, inwieweit die beteiligten Eisenbahnunternehmen den gesetzlichen Pflichten bei den unfallkausalen Abläufen nachgekommen sind bzw. diese im jeweiligen Sicherheitsmanagementsystem ausreichend berücksichtigt wurden, dem endgültigen Untersuchungsbericht nicht ausreichend Informationen zu entnehmen sind

(vgl. auch die entgegen der Bestimmung des § 14 Abs. 2 UUG 2005 dem Untersuchungsbericht nicht beigeschlossene Stellungnahme der Obersten Eisenbahnbehörde zum vorläufigen Untersuchungsbericht), wurden seitens der Obersten Eisenbahnbehörde **ergänzende Ermittlungen** eingeleitet.

Die von der Obersten Eisenbahnbehörde vorgesehenen Maßnahmen, die als Reaktion auf die Sicherheitsempfehlung geplant sind, sind **damit abgeschlossen**.

Tätigkeiten der Obersten Eisenbahnbehörde zu Sicherheitsempfehlungen aus den Vorjahren:

A-2017/001 vom 19.01.2017

Die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes hat die nachfolgende Sicherheitsempfehlung im Schreiben vom 19. Jänner 2017 an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als Oberste Eisenbahnbehörde und an das Eisenbahninfrastrukturunternehmen als jene Stellen, welche die Sicherheitsempfehlung in geeignete Maßnahmen zur Verhütung von Vorfällen umsetzen können, gerichtet:

„Es wird empfohlen, die schienengleichen Bahnsteigzugänge in km 43,517 und in km 43,559 im Bahnhof Kirchstetten durch Absperrungen oder sonstige technische bzw. bauliche Maßnahmen zu sichern.

Bis zur Umsetzung dieser Sicherheitsempfehlung wird empfohlen, im Bahnhof Kirchstetten für jeweils einen der beiden schienengleichen Bahnsteigzugänge einen geeigneten Mitarbeiter zur Sicherung einzusetzen.

Begründung: Im Bahnhof Kirchstetten sind zwei schienengleiche Bahnsteigzugänge situiert, die gemäß § 86 Abs. 2 EISBBV beaufsichtigt werden müssen, wenn Fahrten zugelassen werden. Eine zeitgleiche Beaufsichtigung für beide Zugänge kann von einem Mitarbeiter mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit nicht gewährleistet werden.“

Die Sicherheitsempfehlung wurde durch die Oberste Eisenbahnbehörde aus fachlicher Sicht unter Beiziehung von Amtssachverständigen der Fachbereiche Eisenbahnbetrieb und Eisenbahnbautechnik geprüft. Diese Überprüfung führte zum Ergebnis, dass die der Sicherheitsempfehlung zugrundeliegenden Erwägungen im Rahmen der Überwachungstätigkeit weiterverfolgt werden sollen.

Zunächst wurde das Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit Schreiben vom 21. Jänner 2017 zu einer Stellungnahme aufgefordert. Derzeit wird der Bahnhof Kirchstetten seit Jänner 2020 bis voraussichtlich April 2021 umgebaut. Für den Fahrgastwechsel ist nach dem Umbau nur mehr ein per Unterführung barrierefrei erreichbarer Inselbahnsteig vorgesehen.

Die seitens des Eisenbahninfrastrukturunternehmens getroffenen Maßnahmen sollen in weiterer Folge an Hand des (vorläufigen) Untersuchungsberichtes **nach dessen Vorliegen** durch die Oberste Eisenbahnbehörde geprüft werden. Die von der Obersten Eisenbahnbehörde vorgesehenen Maßnahmen, die als Reaktion auf die Sicherheitsempfehlung geplant sind, sind damit **noch in Umsetzung**.

A-2017/002 vom 19.01.2017

Die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes hat die nachfolgende Sicherheitsempfehlung im Schreiben vom 19. Jänner 2017 an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als Oberste Eisenbahnbehörde und an die ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft als jene Stellen, welche die Sicherheitsempfehlung in geeignete Maßnahmen zur Verhütung von Vorfällen umsetzen können, gerichtet:

„Es ist durch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu evaluieren, ob in anderen Betriebsstellen mit gleichgelagerten oder ähnlichen Verhältnissen Maßnahmen im Sinne der Sicherheitsempfehlung A-2017/001 umzusetzen sind.“

Die Sicherheitsempfehlung wurde durch die Oberste Eisenbahnbehörde aus fachlicher Sicht unter Beiziehung von Amtssachverständigen der Fachbereiche Eisenbahnbetrieb und Eisenbahnbautechnik geprüft. Diese Überprüfung führte zum Ergebnis, dass die der Sicherheitsempfehlung zugrundeliegenden Erwägungen im Rahmen der Überwachungstätigkeit weiterverfolgt werden sollen.

Zunächst wurde das Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit Schreiben vom 21. Jänner 2017 zu einer Stellungnahme aufgefordert. Zuletzt wurde am 19. April 2019 der Obersten Eisenbahnbehörde die endgültige Liste der Betriebsstellen mit gleichgelagerten oder ähnlichen Verhältnisse wie am Bahnhof Kirchstetten (also Betriebsstellen, bei denen Bahnsteige aufgrund der Oberflächenbeschaffenheit bzw. der Breite des Bahnsteiges keinen durch Bodenmarkierung gekennzeichneten Gefahrenraum nach § 2 Abs. 2 EISbSV haben und durch schienengleiche Bahnsteigzugänge erreicht werden) übermittelt.

Die vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen vorgelegten Ergebnisse der Überprüfungen sollen in weiterer Folge an Hand des (vorläufigen) Untersuchungsberichtes **nach dessen Vorliegen** durch die Oberste Eisenbahnbehörde geprüft werden.

Die von der Obersten Eisenbahnbehörde vorgesehenen Maßnahmen, die als Reaktion auf die Sicherheitsempfehlung geplant sind, sind damit **noch in Umsetzung**.

A-2016/017 vom 17.10.2016

Die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes hat die nachfolgende Sicherheitsempfehlung im Schreiben vom 17. Oktober 2016, sowie im Untersuchungsbericht vom 19. September 2017 zum Vorfall „Kollision Z 90 mit Fahrzeugteil im Stierschweiffeldtunnel am 23. September 2016“ an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als Oberste Eisenbahnbehörde und an das Eisenbahnverkehrsunternehmen als jene Stelle, welche die Sicherheitsempfehlung in geeignete Maßnahmen zur Verhütung von Vorfällen umsetzen kann, gerichtet:

„Sicherstellung, dass die Einstellungen der Seiteneinstiegstüren (obere Führungsrolle und untere Führungsschiene) entsprechend den Vorgaben des Herstellers eingestellt und instandgehalten werden, um Fehlfunktionen beim Schließen zu verhindern. In diesem Zusammenhang sind die Einstellungen der Absperreinrichtung zu kontrollieren.“

Der Überprüfung der Sicherheitsempfehlung aus fachlicher Sicht durch die Oberste Eisenbahnbehörde wurden Amtssachverständige für Eisenbahnbetrieb und Schienenfahrzeugtechnik beigezogen und führte zum Ergebnis, dass die der Sicherheitsempfehlung zugrundeliegenden Erwägungen im Rahmen der Überwachungstätigkeit weiterverfolgt werden sollen.

Erstmals mit Schreiben vom 25. Oktober 2016 wurde das Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Abgabe einer Stellungnahme und zur Bekanntgabe der getroffenen Maßnahmen aufgefordert. Die Prüfung des zuletzt am 25.06.2020 vom Eisenbahnverkehrsunternehmen vorgelegten Dokumentes „7_2020-03-26 E. Sicherheitsempfehlungen 2020-05-27“ führte zum Ergebnis, dass die gesetzten Maßnahmen als ausreichend zur Umsetzung der Sicherheitsempfehlung zu werten sind.

Ergänzend wird auf die künftige Rechtslage nach Artikel 14 der Richtlinie (EU) 2016/798 über Eisenbahnsicherheit sowie nach der Durchführungsverordnung (EU) 2019/779 mit

Durchführungsbestimmungen für ein System zur Zertifizierung von für die Instandhaltung von Fahrzeugen zuständigen Stellen verwiesen.

Die von der Obersten Eisenbahnbehörde vorgesehenen Maßnahmen, die als Reaktion auf die Sicherheitsempfehlung geplant sind, sind **damit abgeschlossen**.

2.3 Sicherheitsmaßnahmen, die unabhängig von den Empfehlungen durchgeführt wurden

Die Oberste Eisenbahnbehörde nahm auch im Jahr 2019 unerlaubte Signalüberfahrungen zum Anlass, die Ursachen derartiger Vorfälle einer verstärkten Betrachtung zu unterziehen. Die Ermittlungen 2019 konzentrierten sich überwiegend auf die konkreten Vorfälle bzw. auf die Identifikation von Maßnahmen, die durch die Infrastrukturbetreiber zu setzen sind.

Die Oberste Eisenbahnbehörde leitete auf Grund von Erkenntnissen, die im Zuge von anlassunabhängigen Überwachungen im Zusammenhang mit der Qualifikation von Eisenbahnbediensteten, die Tätigkeiten zur Gewährleistung der Sicherheit ausführen, gewonnen wurden, eine Schwerpunktüberwachung für alle Eisenbahnunternehmen, die in Österreich im Zuständigkeitsbereich der Obersten Eisenbahnbehörde tätig sind, ein. Die umfangreichen Ermittlungen konnten im Jahr 2019 noch nicht abgeschlossen werden.

2.4 Sicherheit organisatorischer Kontext

Die Aufgaben der nationalen Sicherheitsbehörde nimmt die Oberste Eisenbahnbehörde im Rahmen ihrer Zuständigkeiten wahr. Im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie bzw. für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie werden diese Aufgaben in der Sektion IV – Verkehr und dort in der Gruppe Eisenbahn wahrgenommen. Die Gruppe Eisenbahn ist in sechs Abteilungen gegliedert:

- Abteilung E 1 – Logistik, EU und internationale Angelegenheiten Eisenbahnen und Rohrleitungen
- Abteilung E 2 – Oberste Eisenbahnbehörde Genehmigung Infrastruktur und Fahrzeuge
- Abteilung E 3 – Oberste Eisenbahnbehörde Genehmigung Betrieb und Verkehr
- Abteilung E 4 – Oberste Eisenbahnbehörde Überwachung

- Abteilung E 5 – Technik
- Abteilung E 6 – Oberste Seilbahnbehörde

In der Abteilung E 1 – Legistik, EU und internationale Angelegenheiten Eisenbahnen und Rohrleitungen werden sowohl Primär- als auch Sekundärlegistik behandelt. In der Abteilung E 2 – Oberste Eisenbahnbehörde Genehmigung Infrastruktur und Fahrzeuge werden die Aufgaben zur Fahrzeugzulassung wahrgenommen. Die Abteilung E 3 - Oberste Eisenbahnbehörde Genehmigung Betrieb und Verkehr ist für die Ausstellung der Sicherheitsbescheinigung an Eisenbahnverkehrsunternehmen und Sicherheitsgenehmigungen für Eisenbahninfrastrukturbetreiber zuständig. Die Abteilung E 4 – Oberste Eisenbahnbehörde Überwachung nimmt die Aufgaben der Aufsicht und Überwachung wahr. Die Abteilung E 5 – Technik nimmt insbesondere Angelegenheiten technischer Normen, Vertretung in internationalen Ausschüssen und Mitwirkung in den Verfahren der anderen Abteilungen vor.

Der Tätigkeitsbereich der Abteilung E 6 – Oberste Seilbahnbehörde fällt nicht unter die Berichtspflicht des § 13a EisbG, da er die Seilbahnen betrifft (unionsrechtlich bezieht sich der Begriff „Eisenbahn“ rein auf Schienenbahnen).

In der Gruppe Eisenbahn (Ausnahme: Abteilung E 6 – Obersten Seilbahnbehörde) waren im Jahr 2019 bis zu 53 Personen, mit 31.12.2019 waren 49 Personen beschäftigt.

Um die dringendsten Nachteile aus dem Personalmangel (die schon in den Vorjahren bestehenden Unterbesetzungen haben sich 2019 noch vergrößert) zu minimieren wird in dringenden Fällen wechselseitig auf Personal aus anderen Abteilungen zurückgegriffen, wodurch bei Routinetätigkeiten noch größere Rückstände anfallen bzw. auch in dringenden Fällen eine Bearbeitung nicht im erwünschten zeitlichen Rahmen erfolgen kann. Besonders schwierig gestaltet sich die Nachbesetzung von Sachverständigen für Eisenbahnbetrieb. So konnten bei zwei Ausschreibungen Ende 2019 keine qualifizierten Bewerberinnen bzw. Bewerber gefunden werden.

Das Organigramm des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie ist im Anhang 11.2. enthalten.

Für die Ausstellung, Erneuerung und Änderung der Fahrerlaubnis sowie für die Führung des Fahrerlaubnis-Registers und des Infrastrukturregisters ist die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH zuständig.

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

3 Sicherheitsleistung

Die gemeinsamen Sicherheitsindikatoren gemäß Richtlinie 2004/49/EG, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2014/88/EU zur Änderung der Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf gemeinsame Sicherheitsindikatoren und gemeinsame Methoden für die Unfallkostenberechnung, ABl. Nr. L 201 vom 10.7.2014, S. 9, beziehen sich auf signifikante Unfälle. Detaillierte Definitionen finden sich im Anhang I der angeführten Richtlinie. Ein signifikanter Unfall ist hierbei definiert als *„jeder Unfall, an dem mindestens ein in Bewegung befindliches Schienenfahrzeug beteiligt ist und bei dem mindestens eine Person getötet oder schwer verletzt wird oder erheblicher Sachschaden an Fahrzeugen, Schienen, sonstigen Anlagen oder der Umwelt entstanden ist oder beträchtliche Betriebsstörungen aufgetreten sind, mit Ausnahme von Unfällen in Werkstätten, Lagern und Depots. Ein erheblicher Sachschaden an Fahrzeugen, Gleisen, sonstigen Anlagen oder der Umwelt ist ein Schaden in Höhe von mindestens 150 000 EUR. Eine beträchtliche Betriebsstörung ist eine Verkehrsunterbrechung auf einer Haupteisenbahnstrecke für mindestens sechs Stunden.“*

Die Daten zu den einzelnen gemeinsamen Sicherheitsindikatoren (Common Safety Indicators - CSI) für das Bezugsjahr 2019 und entsprechende Hinweise zu den einzelnen gemeinsamen Sicherheitsindikatoren finden sich in Anhang 11.1 und lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Im Jahr 2019 wurden im Anwendungsbereich der Sicherheitsrichtlinie 47 *„signifikante Unfälle“* gemeldet (2018 wurden 42 gemeldet).
- Die Unfallart *„Verletzung durch in Bewegung befindliche Schienenfahrzeuge“* hat sich von 18 im Jahr 2018 auf 16 im Jahr 2019 verringert.
- *„Fahrzeugbrände“* haben sich wie auch im Vorjahr keine ereignet.
- Die Gesamtzahl der Getöteten aller Unfallarten sank von 16 im Jahr 2018 auf 14 im Jahr 2019. Die Zahl der Schwerverletzten ist im Vergleich zu 2018 von 45 auf 37 im Jahr 2019 deutlich gesunken.
- Hinsichtlich der Kategorisierung der Getöteten nach der Kategorie der beteiligten Personen bilden unbefugte Personen mit 6 und Benutzer von Bahnübergängen mit 8 den größten Anteil der verunfallten Personen. Bei den Schwerverletzten setzt sich der größte Anteil aus den Kategorien Benutzer von Bahnübergängen mit 23 und Bediensteten mit 6 zusammen.

4 EU Gesetzgebung und Regulierung

4.1 Änderungen in der Gesetzgebung und Verordnungen

Seitens der Europäischen Kommission bzw. des Europäischen Parlamentes und des Rates wurden im Berichtsjahr 2019 folgende Rechtsakte erlassen:

- Durchführungsverordnung (EU) 2019/250 über die Muster der EG-Erklärungen und -Bescheinigungen für Eisenbahn-Interoperabilitätskomponenten und -Teilsysteme, das Muster der Typenkonformitätserklärung für Schienenfahrzeuge und über die EG-Prüfverfahren für Teilsysteme gemäß der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlamentes und des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 201/2011 der Kommission, ABl. L 42 vom 13.2.2019, S. 9;
- Verordnung (EU) 2019/503 über bestimmte Aspekte der Sicherheit und Konnektivität im Eisenbahnverkehr im Hinblick auf den Austritt des Vereinigten Königreichs aus der Union, ABl. L 85I vom 27.3.2019, S. 60;
- Richtlinie (EU) 2019/882 über die Barrierefreiheitsanforderungen für Produkte und Dienstleistungen, ABl. L 151 vom 7.6.2019, S. 70;
- Durchführungsverordnung (EU) 2019/773 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union und zur Aufhebung des Beschlusses 2012/757/EU, ABl. L 139I vom 27.5.2019, S. 5;
- Durchführungsverordnung (EU) 2019/774 vom 16. Mai 2019 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1304/2014 in Bezug auf die Anwendung der technischen Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge — Lärm“ auf Bestandsgüterwagen, ABl. L 139I vom 27.5.2019, S. 89;
- Durchführungsverordnung (EU) 2019/776 zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 321/2013, (EU) Nr. 1299/2014, (EU) Nr. 1301/2014, (EU) Nr. 1302/2014, (EU) Nr. 1303/2014 und (EU) 2016/919 der Kommission sowie des Durchführungsbeschlusses 2011/665/EU der Kommission im Hinblick auf die Angleichung an die Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlamentes und des Rates und Umsetzung der in dem Delegierten Beschluss (EU) 2017/1474 der Kommission festgelegten spezifischen Ziele, ABl. L 139I vom 27.5.2019, S. 108;

- Durchführungsverordnung (EU) 2019/777 zu gemeinsamen Spezifikationen für das Eisenbahn-Infrastrukturregister und zur Aufhebung des Durchführungsbeschlusses 2014/880/EU der Kommission, ABl. L 139I vom 27.5.2019, S. 312;
- Durchführungsverordnung (EU) 2019/779 mit Durchführungsbestimmungen für ein System zur Zertifizierung von für die Instandhaltung von Fahrzeugen zuständigen Stellen gemäß der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 445/2011 der Kommission, ABl. L 139I vom 27.5.2019, S. 360;
- Durchführungsbeschluss (EU) 2019/1094 zur Ermächtigung der Mitgliedstaaten, im Einklang mit der Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland bestimmte Ausnahmen zu erlassen der Kommission, ABl. L 173 vom 27.6.2019, S. 52;
- Verordnung (EU) 2019/1243 zur Anpassung von Rechtsakten, in denen auf das Regelungsverfahren mit Kontrolle Bezug genommen wird, an Artikel 290 und 291 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union des Europäischen Parlaments und des Rates, ABl. L 198 vom 25.7.2019, S. 241;

In Hinblick auf die Eisenbahnsicherheit gab es im Berichtsjahr 2019 folgende Änderungen von nationalen Gesetzen und Rechtsetzungsakten:

- Änderungen an den Anhängen F (APTU) und G (ATMF) zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Änderungsprotokolls vom 3. Juni 1999, BGBl. III Nr. 71/2019;
- Änderung der Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung – EisbAV, BGBl. II Nr. 184/2019;
- Änderungen der Anlage zur Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID), Anhang C des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF), BGBl. III Nr. 114/2019;
- Berichtigung der Anlage zur Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID), Anhang C des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF), BGBl. III Nr. 104/2019;
- Änderungen der Anlage zur Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID), Anhang C des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF), BGBl. III Nr. 114/2019;
- Änderung des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl. I Nr. 60/2019 (im Wesentlichen Umsetzung der Richtlinie (EU) 2016/2370 zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU

bezüglich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste und der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur);

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

Von der Obersten Eisenbahnbehörde wurden keine Abweichungen vom System der Zertifizierung der für die Instandhaltung zuständigen Stellen gewährt.

5 Sicherheitsbescheinigung, Sicherheitsgenehmigung und andere Genehmigungen

5.1 Sicherheitsbescheinigungen und Sicherheitsgenehmigungen

Eine Auflistung der Eisenbahnunternehmen, die im Berichtsjahr 2019 über eine durch die Oberste Eisenbahnbehörde erteilte aufrechte Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung verfügt haben, findet sich in Anhang 11.4.

Im Berichtsjahr 2019 wurden seitens der Obersten Eisenbahnbehörde insgesamt 27 Sicherheitsbescheinigungen, davon zehn als Sicherheitsbescheinigungen Teil A für inländische Eisenbahnverkehrsunternehmen und 17 als Sicherheitsbescheinigungen Teil B für in- und ausländische Eisenbahnverkehrsunternehmen, ausgestellt. Von den zehn Sicherheitsbescheinigungen Teil A handelt es sich um vier neue Bescheinigungen und um sechs erneuerte Bescheinigungen. Bei den 17 Sicherheitsbescheinigungen Teil B handelt es sich um sechs neue Bescheinigungen, zehn erneuerte Bescheinigungen und um eine aktualisiert/geänderte Bescheinigung.

Im Jahr 2019 wurden keine Sicherheitsgenehmigungen ausgestellt.

Eine Auflistung der Eisenbahnunternehmen, denen im Berichtsjahr 2019 eine neue, erneuerte oder aktualisierte bzw. geänderte Sicherheitsbescheinigung durch die Oberste Eisenbahnbehörde erteilt wurde, findet sich im Anhang 11.5.

Es wurden eine Sicherheitsbescheinigung Teil A und eine Sicherheitsbescheinigung Teil B entzogen. Als Hauptgrund für den Entzug ist anzumerken, dass das ausgestellte Sicherheitsmanagementzertifikat am 31. Dezember 2019 seine Gültigkeit verloren hat und somit § 37c Abs. 1 Z 1 EisbG, § 37a Abs. 7 EisbG und § 37c Abs. 1 Z 2 lit. a EisbG zur Anwendung kamen.

Auf der Webseite des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie bzw. für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie werden zwei

Leitfäden, einer zur Ausstellung einer Sicherheitsgenehmigung und ein anderer zur Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung bereitgestellt, um eine erleichterte Antragstellung zu ermöglichen. 2019 erfolgte eine Adaption dieser Leitfäden: Der Leitfaden, die Liste der vorzulegenden Unterlagen und die Erläuterungen bezüglich der Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung wurden redaktionell angepasst und auf der Webseite unter folgendem Link veröffentlicht:

https://www.bmk.gv.at/themen/eisenbahn/sicherheit/leitfaden_bescheinigung.html

Seitens der Eisenbahnunternehmen wurden keine Stellungnahmen zu den Ausstellungsverfahren/-praktiken oder Beschwerden an die Oberste Eisenbahnbehörde erstattet.

Der Betrieb einer Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtung bedarf der Genehmigung der Obersten Eisenbahnbehörde. Im Berichtsjahr 2019 wurden zwei Genehmigungen zum Betrieb einer Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtungen erteilt.

5.2 Fahrzeuggenehmigungen

Im Berichtsjahr 2019 wurden

- der Rail Cargo Austria GmbH für jeweils für zwei Wagen eine Bauartgenehmigung gemäß § 32b Abs. 1 EisbG und eine Betriebsbewilligung gemäß § 35 Abs. 2 EisbG iVm § 105 Abs. 1 EisbG erteilt.
- der ĐURO ĐAKOVIĆ Specijalna vozila d.d. jeweils für zwei Wagen eine Bauartgenehmigung gemäß § 32b Abs. 1 EisbG und eine Betriebsbewilligung gemäß § 35 Abs. 2 EisbG iVm § 105 Abs. 1 EisbG erteilt.
- der ROBEL Bahnbaumaschinen GmbH für einen Wagen eine Bauartgenehmigung gemäß § 32b Abs. 1 EisbG und eine Betriebsbewilligung gemäß § 34a Z 2 EisbG sowie eine Betriebsbewilligung gemäß § 35 Abs. 2 EisbG erteilt.
- der ÖBB-Technische Services GmbH für einen Wagen eine Bauartgenehmigung gemäß § 32b Abs. 1 EisbG und eine Betriebsbewilligung gemäß § 34a Z 2 EisbG erteilt.

Es wurde im Berichtsjahr 2019 darüber hinaus

- der ÖBB-Technische Services GmbH für zwei Wagen eine Bauartgenehmigung gemäß § 32d EisbG verlängert.

- der InnoWaggon GmbH für einen Wagen eine Bauartgenehmigung gemäß § 32d EisbG verlängert.
- der Siemens Mobility GmbH für acht Fahrzeuge eine Bauartgenehmigung gemäß § 32b Abs. 1 EisbG und für ein Fahrzeug eine Betriebsbewilligung gemäß § 35 Abs. 2 EisbG iVm § 105 Abs. 1 EisbG erteilt.

5.3 Für die Instandhaltung zuständige Stellen

In § 121 Abs. 1 EisbG wird angeordnet, dass eine Instandhaltungsstelle für Güterwagen diese Tätigkeit nur ausüben darf, wenn sie über eine Instandhaltungsstellen-Bescheinigung, die von einer gemäß Akkreditierungsgesetz 2012 entsprechend akkreditierten Konformitätsbewertungsstelle auszustellen ist, verfügt, in der ausgewiesen ist, dass ihr Instandhaltungssystem für Güterwagen der von der Europäischen Kommission gemäß Artikel 14a Abs. 5 der Richtlinie 2004/49/EG erlassenen Maßnahme zur Einführung eines Zertifizierungssystems entspricht. Nach § 121 Abs. 2 EisbG ist eine von einer zur Durchführung von Zertifizierungen befugten Stelle mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder mit Sitz in einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum ausgestellte Instandhaltungsstellen-Bescheinigung, in der ausgewiesen ist, dass das Instandhaltungssystem für Güterwagen einer Instandhaltungsstelle der gemäß Artikel 14a Abs. 5 der Richtlinie 2004/49/EG erlassenen Maßnahme zur Einführung eines Zertifizierungssystems entspricht, einer von einer akkreditierten Konformitätsbewertungsstelle mit Sitz in Österreich ausgestellten gleichgehalten.

In diesem Sinne wurden von der Obersten Eisenbahnbehörde keine Genehmigungen für Instandhaltungsstellen für Güterwagen erteilt.

5.4 Triebfahrzeugführer

Im Berichtsjahr 2019 wurden von der Schieneninfrastruktur - Dienstleistungsgesellschaft mbH insgesamt in 774 Fällen eine Fahrerlaubnis ausgestellt. Es wurden in 375 Fällen eine Fahrerlaubnis geändert, wobei in 341 Fällen hievon eine Fahrerlaubnis aktualisiert und in 34 Fällen hievon ein Duplikat einer Fahrerlaubnis ausgestellt wurde. Es wurde keine Fahrerlaubnis erneuert.

Insgesamt wurden in 221 Fällen eine Fahrerlaubnis entzogen. Hievon wurde in 208 Fällen entzogen, da der Nachweis der körperlichen Eignung nicht mehr erbracht wurde. Wiederum in sechs Fällen hievon war ein Todesfall als auslösendes Ereignis anzusehen. Darüber hinaus wurde in sechs Fällen eine Fahrerlaubnis entzogen, weil die allgemeine Fachkenntnis nicht erbracht wurde. In einem Fall war die Voraussetzung für das Zertifizierungsniveau nicht gegeben, weshalb die Fahrerlaubnis entzogen wurde.

Es wurden insgesamt in 78 Fällen eine Fahrerlaubnis ausgesetzt. Hievon waren in 56 Fällen Krankenstände mit einer länger als dreimonatigen Dauer der Aussetzungsgrund. In 22 Fällen war die körperliche Eignung vorübergehend nicht gegeben.

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

5.5 Andere Genehmigungen oder Zertifizierungen

Die Oberste Eisenbahnbehörde erteilte keine anderen Genehmigungen und ist weder Zertifizierungsstelle noch Konformitätsbewertungsstelle.

5.6 Kontakt mit anderen nationalen Sicherheitsbehörden

Im Jahr 2019 gab es im Rahmen eines Genehmigungsverfahrens zur Sicherheitsbescheinigung kein Ersuchen einer anderen ausländischen Sicherheitsbehörde um Informationen über die Bescheinigungen Teil A eines Eisenbahnunternehmens, das in Österreich zertifiziert ist und eine Bescheinigung Teil B in einem anderen Mitgliedstaat beantragt hat, zu erhalten. Ebenso gab es kein Ersuchen an andere ausländische Sicherheitsbehörden um Informationen über Bescheinigungen Teil A eines Eisenbahnunternehmens, das in dem anderen Mitgliedstaat zertifiziert ist und eine Bescheinigung Teil B in Österreich beantragt hat, zu erhalten.

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

5.7 Informationsaustausch zwischen der nationalen Sicherheitsbehörde und den Eisenbahnunternehmen

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

6 Überwachung

6.1 Strategie, Plan, Verfahren und Entscheidungsfindung

Die Fertigstellung der Überwachungsstrategie der Obersten Eisenbahnbehörde und eine Veröffentlichung derselben ist mit Umsetzung des 4. Eisenbahnpaketes in nationales Recht für 2020 geplant.

Für das Jahr 2019 wurde in diesem Zusammenhang eine Überwachungsplanung festgelegt. Hiefür wurden vor allem die Daten aus den Sicherheitsberichten der Eisenbahnunternehmen sowie die Daten der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes herangezogen.

Als Grundlage für die Festlegung der Überwachungsplanung werden die folgenden Merkmale zu den Eisenbahnunternehmen herangezogen:

- Zahl der Mitarbeiter, die im Eisenbahnbereich tätig sind oder den Eisenbahnbetrieb und damit zusammenhängende Tätigkeiten durchführen, einschließlich der Auftragnehmer;
- Beförderungsleistung (Personenkilometer oder Tonnenkilometer im Jahr);
- Hochgeschwindigkeitsverkehr;
- gefährliche Güter;
- Anzahl an unterschiedlichen eingesetzten Betriebssystemen;
- Ergebnisse vorangegangener Überwachungen oder Aufsichtsverfahren (zum Beispiel Informationen, die bei der Bewertung der Sicherheitsmanagementsysteme gesammelt wurden);
- Informationen aus Genehmigungen für Teilsysteme oder Fahrzeuge;
- Unfallberichte/Empfehlungen der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes;
- sonstige Berichte oder Daten über Unfälle/Störungen;
- jährliche Sicherheitsberichte von Eisenbahnunternehmen an die Behörde;
- jährliche Instandhaltungsberichte der für die Instandhaltung zuständigen Stellen;
- Erfordernis zu spezieller Aufsichtstätigkeit aufgrund behördlicher Wahrnehmungen (zum Beispiel Beschwerden seitens der Öffentlichkeit sowie andere relevante Quellen).

Von den 14 für 2019 geplanten anlassunabhängigen Überwachungsterminen wurden 14 durchgeführt.

Die Entscheidungsfindung der Obersten Eisenbahnbehörde bezüglich der Überwachung von Eisenbahninfrastruktur und -verkehrsunternehmen erfolgt aufgrund der gesetzlichen Vorgaben. Im Rahmen der Überwachungstätigkeit wendet die Oberste Eisenbahnbehörde jedenfalls die Grundsätze eines geordneten rechtsstaatlichen Verfahrens nach dem Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetz 1991, an. Dazu zählen der Grundsatz der Officialmaxime, der Grundsatz der materiellen Wahrheit, der Grundsatz der freien Beweiswürdigung, die Unbeschränktheit und Gleichwertigkeit aller Beweismittel, die Raschheit der Entscheidung, die Begründungspflicht, die Wahrung des Parteihörs, der Ausschluss wegen Befangenheit, die Nachvollziehbarkeit des für eine Entscheidung maßgeblichen Sachverhaltes sowie Grundsätze wie Verhältnismäßigkeit, Kohärenz und Transparenz.

Die Überwachung umfasste unter Anwendung der Verordnung (EU) Nr. 1077/2012 über eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Überwachung durch die nationalen Sicherheitsbehörden nach Erteilung einer Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung, ABl. Nr. L 320 vom 17.11.2012, S. 3, bis einschließlich 15.06.2019 gemäß Artikel 4 in der Regel Befragungen von Personen auf verschiedenen Ebenen einer Organisation, die Prüfung von Unterlagen und Aufzeichnungen im Zusammenhang mit dem Sicherheitsmanagementsystem und die Untersuchung der sicherheitsspezifischen Ergebnisse des Managementsystems, die bei Inspektionen oder damit zusammenhängenden Tätigkeiten ermittelt wurden. Die Überwachungstätigkeit schließt die Überprüfung der Wirksamkeit des Sicherheitsmanagementsystems und die Wirksamkeit einzelner oder partieller Elemente des Sicherheitsmanagementsystems, einschließlich betrieblicher Tätigkeiten, durch stichprobenartige Überprüfung mit ein.

Ab 16.06.2019 wendete die Oberste Eisenbahnbehörde die delegierte Verordnung (EU) 2018/761 zur Festlegung gemeinsamer Sicherheitsmethoden für die Aufsicht durch die nationalen Sicherheitsbehörden nach Ausstellung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung oder Erteilung einer Sicherheitsgenehmigung gemäß der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1077/2012 der Kommission, ABl. L 129 vom 25.5.2018, S. 16, für die Aufsicht von Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern an. Auch hier umfasste die Aufsicht in der Regel Befragungen von Personen auf verschiedenen Ebenen in einer Organisation, die Prüfung von Unterlagen und Aufzeichnungen im Zusammenhang mit dem

Sicherheitsmanagementsystem und die Untersuchung der sicherheitsspezifischen Ergebnisse des Managementsystems, die bei Inspektionen oder damit zusammenhängenden Tätigkeiten ermittelt wurden. Die Aufsichtstätigkeit schließt die Überwachung der Wirksamkeit des Sicherheitsmanagementsystems und die Wirksamkeit einzelner oder partieller Elemente des Sicherheitsmanagementsystems, einschließlich betrieblicher Tätigkeiten, durch stichprobenartige Überprüfung mit ein.

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

Wird im Zuge der Überwachungstätigkeit in einem oder mehreren Punkten mit einem Unternehmen kein Konsens erzielt, so besteht für dieses unbeschadet der gesetzlichen Möglichkeiten auch die Möglichkeit einer Aufsichtsbeschwerde.

6.2 Ergebnisse der Überwachung

Im Berichtsjahr 2019 wurden bei 14 Eisenbahnunternehmen anlassunabhängige Überwachungstermine durchgeführt. Die Überwachung konzentrierte sich dabei auf die im Sicherheitsmanagementsystem festgelegten Verfahren. Die aufgrund der Überwachungsergebnisse durch die Eisenbahnunternehmen getroffenen Maßnahmen zur Verbesserung des Sicherheitsstandards wurden in weiterer Folge durch Amtssachverständige überprüft und den Eisenbahnunternehmen allenfalls weitere Maßnahmen aufgetragen.

Darüber hinaus erfolgte die Nachverfolgung jener Verfahren zu anlassunabhängigen Überwachungsterminen aus dem Jahr 2018. Von den 14 Überwachungsterminen 2018 konnten zwei Verfahren 2019 abgeschlossen werden.

Aufgrund von konkreten Anlassfällen (zum Beispiel Sicherheitsempfehlungen der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes, Wahrnehmungen im Rahmen der proaktiven Überwachungstätigkeit, Anzeigen etwa von Bahnbenützenden, Anrainern, Mitarbeitern oder Personalvertretern, Management-Summary eines Infrastrukturbetreibers) wurden seitens Obersten Eisenbahnbehörde 2719 anlassbezogene Überwachungsverfahren (Durchsicht der Management-Summary eines Infrastrukturbetreibers, Ermittlungsverfahren zum Beispiel mit Einsichtnahme in Urkunden, Einholung von Sachverständigengutachten, Kontrolle der Betriebsabwicklung vor Ort, Behandlung von Anrainerbeschwerden) geführt. Insgesamt wurden im Jahr 2019 hievon in 142 Fällen weiterführende Ermittlungen (Prüfung von Unterlagen, Einholung von Sachverständigengutachten, Kontrolle der Betriebsabwicklung vor Ort) eingeleitet.

Umfangreichere Ermittlungen bezogen sich auf getroffene Maßnahmen im Zusammenhang mit unerlaubten Signalüberfahrungen, Qualifikation von Eisenbahnbediensteten, die Tätigkeiten zur Gewährleistung der Sicherheit ausführen und eine Anzeige über bedeutende Misstände im Zusammenhang mit einem in Österreich ansässigen personenbefördernden Eisenbahnverkehrsunternehmen:

- **unerlaubte Signalüberfahrungen**

Die Oberste Eisenbahnbehörde nahm auch 2019 unerlaubte Signalüberfahrungen zum Anlass, die Ursachen derartiger Vorfälle einer verstärkten Betrachtung zu unterziehen. Die Ermittlungen konzentrierten sich vorrangig auf den Infrastrukturbetreiber sowie auf ein Eisenbahnverkehrsunternehmen. Die Eisenbahnunternehmen wurden angewiesen, über die (Zwischen-)Ergebnisse der laufenden Programme zur Minimierung von unerlaubten Signalüberfahrungen zu berichten. Zwischenzeitlich wurde eine Auflistung von 41 Maßnahmen durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen und 28 Maßnahmen durch den Infrastrukturbetreiber als zielführend bewertet und vorgelegt.

Da aus Sicht der Obersten Eisenbahnbehörde eine gesamtheitliche Betrachtung durchzuführen ist, konnte das Ermittlungsverfahren bislang noch nicht abgeschlossen werden.

- **Qualifikation von Mitarbeitern**

Bei der Obersten Eisenbahnbehörde wurden auch vermehrt Anzeigen über Misstände von Mitarbeitern von Eisenbahnunternehmen im Jahr 2019 eingebracht. So wurde zB aufgrund einer Anzeige ein aufsichtsbehördliches Ermittlungsverfahren eingeleitet, das Misstände im Bereich der Ausbildung und Prüfung von Mitarbeitern sowie grundsätzlich

bei der Anwendung des Sicherheitsmanagementsystems aufgezeigt hat. Überdies wurden Anzeigen bei der Staatsanwaltschaft eingebracht.

6.3 Koordination und Kooperation

Im Rahmen der Überwachung gab es im Jahr 2019 keine Kooperation mit anderen nationalen Sicherheitsbehörden.

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

7 Anwendungen der relevanten gemeinsamen Sicherheitsmethoden (CSM)

7.1 Anwendung der CSM auf das Sicherheitsmanagementsystem

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

7.2 Anwendung der CSM für die Risikobewertung

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

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

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

Nach Durchsicht der übermittelten Sicherheitsberichte gemäß § 39d EisebG haben alle Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen Informationen zur Anwendung der CSM für die Risikobewertung übermittelt.

Dabei wurden vom Vorschlag der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013, zuletzt geändert durch Durchführungsverordnung (EU) 2015/1136, 82 Änderungen als nicht signifikant eingestuft, was eine Steigerung um ca. 26% zum Vergleichszeitraum des Berichtsjahres 2018 bedeutet.

Bei einem anderen Eisenbahnunternehmen wurde eine signifikante Änderung aus dem Jahr 2017 betreffend Planung und Bau einer Betriebsleitstelle, welche sowohl technische, betriebliche als auch organisatorische Aspekte betrifft, nicht bis zum Ende des Jahres 2019 abgeschlossen.

7.3 Anwendung der CSM für die Kontrolle

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

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

Nach Durchsicht der übermittelten Sicherheitsberichte gemäß § 39d EisebG haben alle Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen Informationen zur Anwendung der CSM für die Kontrolle übermittelt.

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

7.4 Teilnahme an oder Implementierung von Projekten der Europäischen Union

Keine Informationen verfügbar.

8 Sicherheitskultur

8.1 Bewertung und Evaluierung der Sicherheitskultur

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

8.2 Initiativen und Projekte zur Sicherheitskultur

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

8.3 Initiativen und Projekte zur Sicherheitskultur und Kommunikation

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

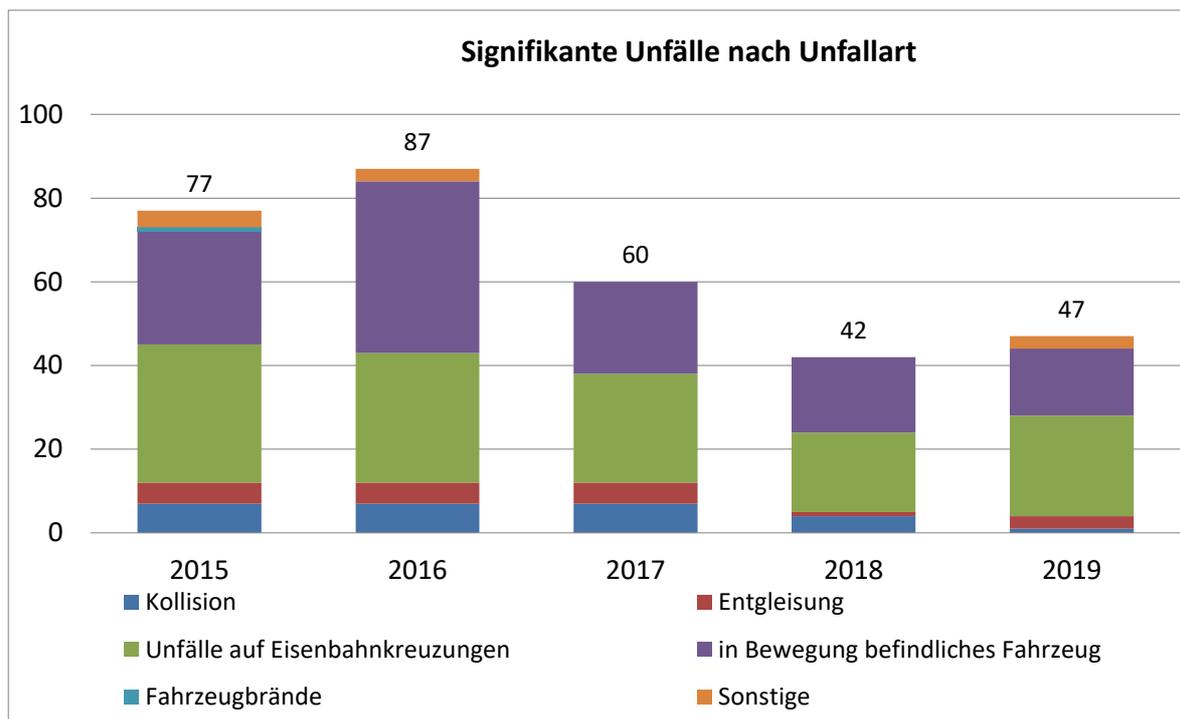
9 Themenkapitel

Die Schwerpunkte der Obersten Eisenbahnbehörde wurden bereits unter anderen Überschriften behandelt.

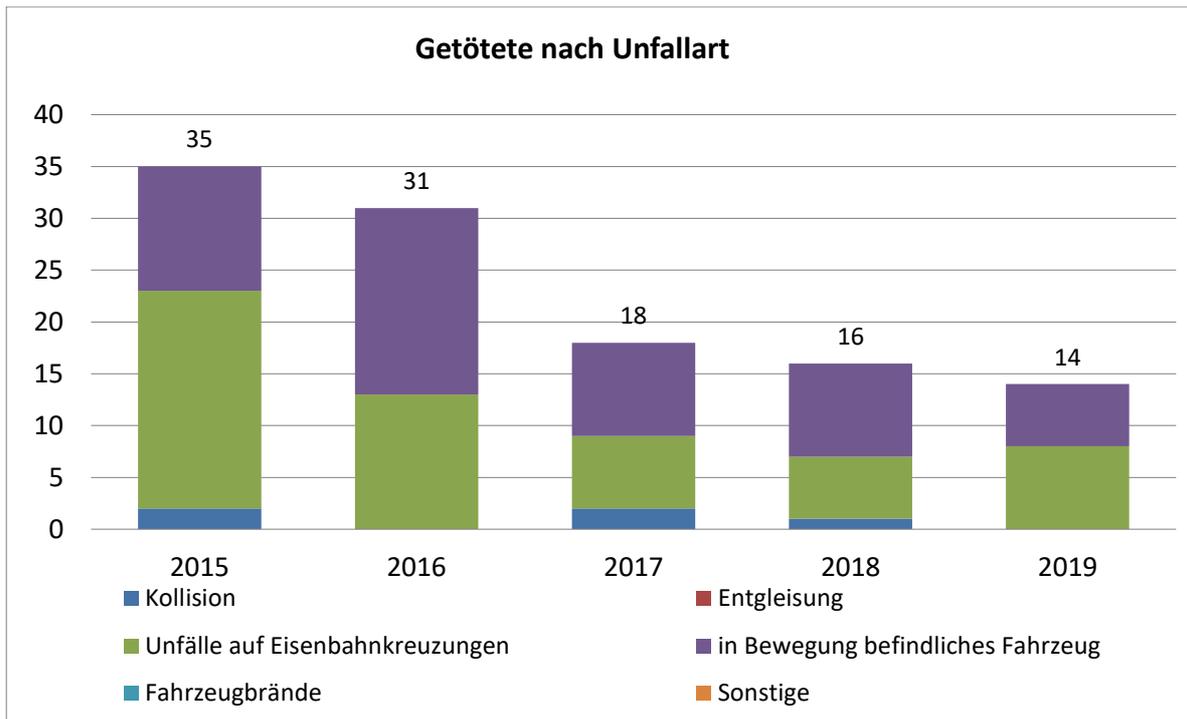
10 Anhänge

10.1 CSI-Daten – angewandte Definitionen

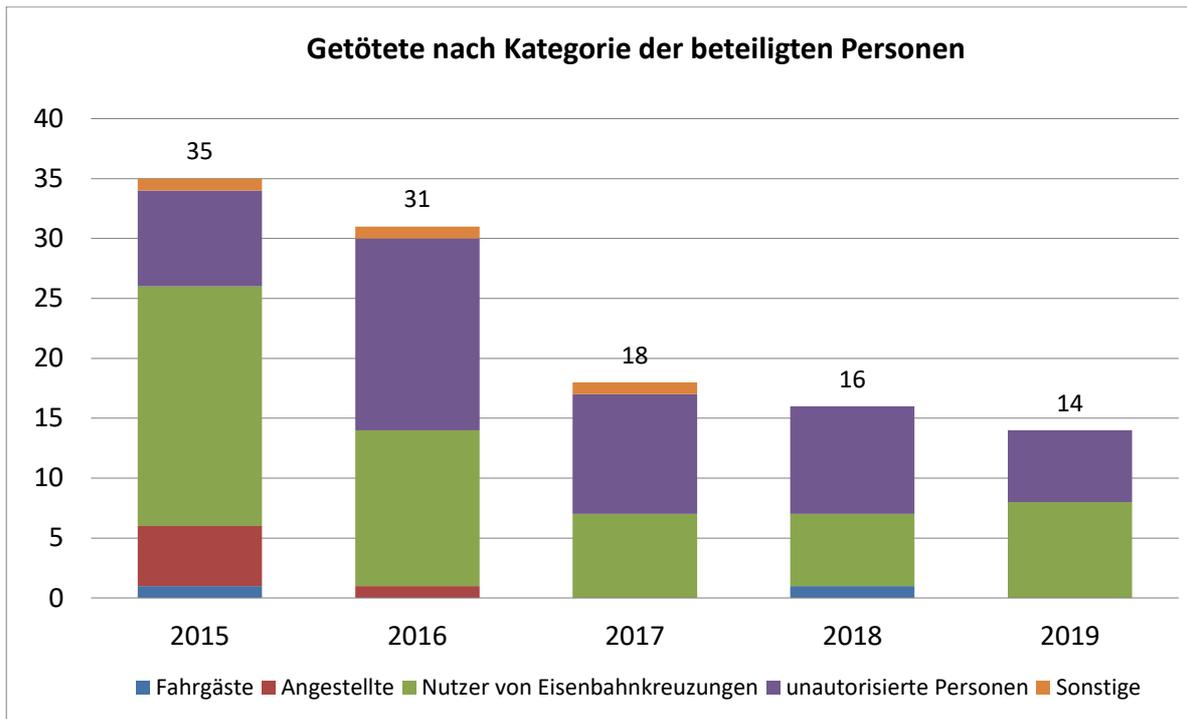
Grafische und tabellarische Darstellung der unfallbezogenen Indikatoren:



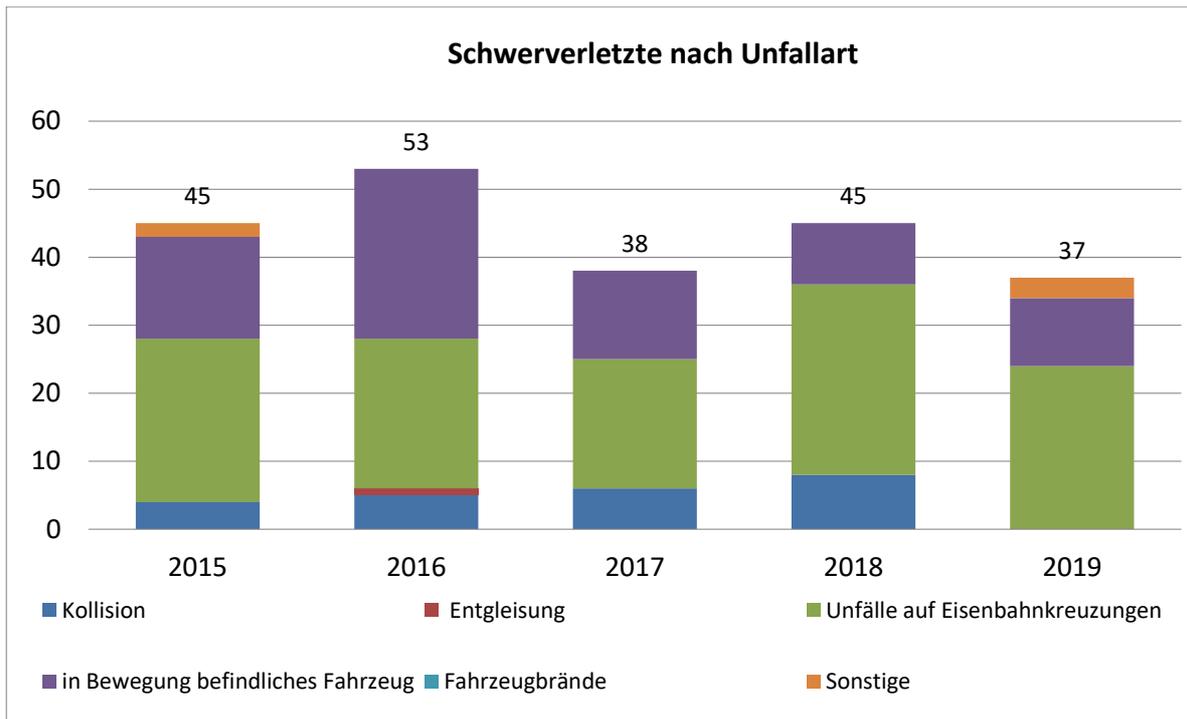
Jahr	Kollision	Entgleisung	Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen	in Bewegung befindliches Fahrzeug	Fahrzeugbrände	Sonstige	Gesamt
2015	7	5	33	27	1	4	77
2016	7	5	31	41	0	3	87
2017	7	5	26	22	0	0	60
2018	4	1	19	18	0	0	42
2019	1	3	24	16	0	3	47



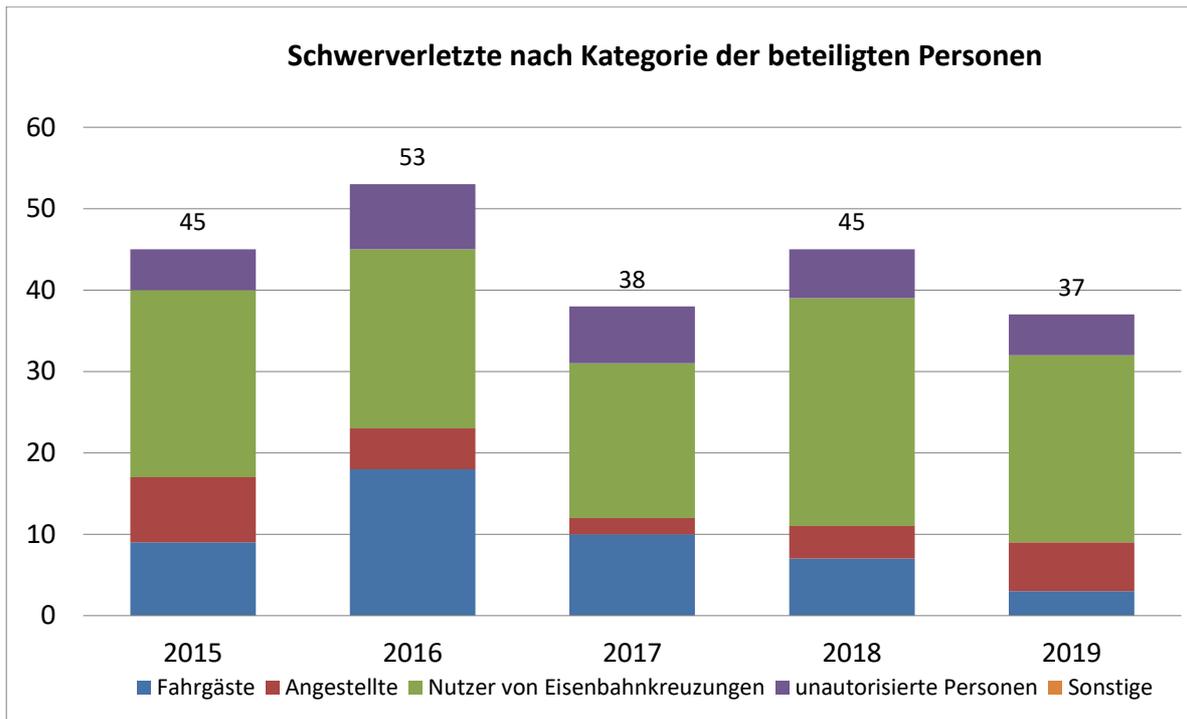
Jahr	Kollision	Entgleisung	Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen	in Bewegung befindliches Fahrzeug	Fahrzeugbrände	Sonstige	Gesamt
2015	2	0	21	12	0	0	35
2016	0	0	13	18	0	0	31
2017	2	0	7	9	0	0	18
2018	1	0	6	9	0	0	16
2019	0	0	8	6	0	0	14



Jahr	Fahrgäste	Angestellte	Nutzer von Eisenbahnkreuzungen	unautorisierte Personen	Sonstige	Gesamt
2015	1	5	20	8	1	35
2016	0	1	13	16	1	31
2017	0	0	7	10	1	18
2018	1	0	6	9	0	16
2019	0	0	8	6	0	14



Jahr	Kollision	Entgleisung	Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen	in Bewegung befindliches Fahrzeug	Fahrzeugbrände	Sonstige	Gesamt
2015	4	0	24	15	0	2	45
2016	5	1	22	25	0	0	53
2017	6	0	19	13	0	0	38
2018	8	0	28	9	0	0	45
2019	0	0	24	10	0	3	37



Jahr	Fahrgäste	Angestellte	Nutzer von Eisenbahnkreuzungen	unautorisierte Personen	Sonstige	Gesamt
2015	9	8	23	5	0	45
2016	18	5	22	8	0	53
2017	10	2	19	7	0	38
2018	7	4	28	6	0	45
2019	3	6	23	5	0	37

10.3 Auszug aus der Organisation der Obersten Eisenbahnbehörde (Stand 31.12.2019)

- **Sektion IV – Verkehr**

Behörden, Technik und Rechtsbereich Eisenbahn/Straße/Seilbahnen/Rohrleitung sowie Angelegenheiten der Themenbereiche Wasser und Luft.

- **Abteilung SMV – Sicherheitsmanagement Verkehr**

Koordination und strategische Steuerung sicherheitsrelevanter Aufgaben aller österreichischen Verkehrssicherheitsbehörden im Bereich des bmvit; Standardisierung und Qualitätsmanagement (inkl. Monitoring der Umsetzung) im Bereich verkehrssicherheitsbehördlicher Aufgabenwahrnehmung; Prüfung der finanziellen Leistungsfähigkeit von Verkehrsunternehmen im Rahmen von Genehmigungsverfahren und Aufsichtstätigkeit; Angelegenheiten des Verkehrssicherheitsbeirates gemäß § 25 Unfalluntersuchungsgesetz 2005 inklusive Geschäftsführung, Risiko- und Krisenmanagement.

- **Abteilung E 1 – Legistik, EU und internationale Angelegenheiten Eisenbahnen und Rohrleitungen**

Mitwirkung an der Entstehung und Umsetzung des Unionsrechts und der zwischenstaatlichen Verträge im Bereich der Eisenbahnen und Rohrleitungen, einschließlich der Vertretung dieser Angelegenheiten in den EU-Gremien und sonstigen bi- und multilateralen Gremien; Innerstaatliche Legistik im Eisenbahnbereich und Rohrleitungen (Ausarbeitung, Vorbereitung und Betreuung von Gesetzen und Verordnungen in Zusammenarbeit mit den Fachabteilungen) einschließlich deren Notifikation; Koordination grundsätzlicher Rechtsangelegenheiten wie der Regulierung des Schienenverkehrsmarktes; Mitwirkung bei der Vertretung in internationalen technischen Arbeitsgruppen mit der Abteilung E 5; Vollzug des Rohrleitungsgesetzes.

- **Abteilung E 2 – Oberste Eisenbahnbehörde Genehmigung Infrastruktur und Fahrzeuge**

Wahrnehmung der eisenbahnbehördlichen Angelegenheiten, insbesondere Vollzug der Bestimmungen zu Bau-, Bauartgenehmigung und Betriebsbewilligung von Eisenbahnanlagen (ausgenommen UVP-Verfahren) einschließlich Sicherung, bauliche Umgestaltung und Auflassung der schienengleichen Eisenbahnübergänge; Anrainerbestimmungen, Nichtanwendbarkeit von TSI, Enteignungen, Gewährung von Erleichterungen, Ausnahmegenehmigungen; Vollzug der Bauartgenehmigung und

Betriebsbewilligung von Fahrzeugen; Vollzug der Konzession; Einstellung der Eisenbahnen; Ungültigkeitserklärungen von unrichtigen EG-Erklärungen; Koordination und Kooperation mit der Eisenbahnagentur der Europäischen Union und anderen (ausländischen) Behörden in Angelegenheiten der Abteilung; behördliche Aufsicht über nachgeordnete Behörden im eigenen Wirkungsbereich sowie der SCHiG in Vollziehung des EisbG.

- **Abteilung E 3 - Oberste Eisenbahnbehörde Genehmigung Betrieb und Verkehr**

Wahrnehmung der eisenbahnbehördlichen Angelegenheiten, insbesondere Erteilung, Verlängerung, Änderung und Entzug der Verkehrsgenehmigung, Sicherheitsbescheinigung und Sicherheitsgenehmigung inklusive der periodischen Überprüfung der Verkehrsgenehmigung. Genehmigung von Allgemeinen Anordnungen an Eisenbahnbedienstete; Angelegenheiten des Eisenbahnpersonals (Betriebsleiter, Eisenbahnaufsichtsorgane), Bestellung von sachverständigen Prüfern; Genehmigung von Schulungseinrichtungen; Führung des Verzeichnisses der eisenbahntechnischen Fachgebiete; Koordination und Kooperation mit der Eisenbahnagentur der Europäischen Union und anderen (ausländischen) Behörden in Angelegenheiten der Abteilung; behördliche Aufsicht über nachgeordnete Behörden im eigenen Wirkungsbereich.

- **Abteilung E 4 – Oberste Eisenbahnbehörde Überwachung**

Wahrnehmung der amtswegigen eisenbahnbehördlichen Angelegenheiten, insbesondere Überwachung der Angelegenheiten des Eisenbahnpersonals (Betriebsleiter, Eisenbahnaufsichtsorgane), des Betriebs von Fahrzeugen (auch bei ausländischen Rechtsakten), der Angelegenheiten der Instandhaltungsstellen; Überwachung im Rahmen der Sicherheitsgenehmigung und Sicherheitsbescheinigung; Überwachung des Bau und Betriebs von Anlagen und schienengleichen Eisenbahnübergängen; Überwachung Allgemeiner Anordnungen an Eisenbahnbedienstete; Überwachungsstrategie und Überwachungspläne; Koordination und Kooperation mit anderen (ausländischen) Behörden in Angelegenheiten der Überwachung; behördliche Aufsicht über nachgeordnete Behörden im eigenen Wirkungsbereich wie Überwachung des Infrastrukturregisters; Schnittstelle zur Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes; Berichte und Datenanalyse.

- **Abteilung E 5 – Technik**

Allgemeine bau-, sicherungs-, eisenbahnkreuzungs-, fernmelde-, elektro- und maschinentechnische Angelegenheiten der Eisenbahnen; Angelegenheiten innerstaatlicher und internationaler technischer Normen und Spezifikationen sowie sonstige Regelwerke des Standes der Technik; Koordinierung, inhaltliche Befassung und

grundsätzliche Vertretung in internationalen Ausschüssen wie RISC, NSA (Interoperabilität, Sicherheit und Überwachung) und technischen Arbeitsgruppen wie TSI inklusive Betrieb, unter Einbeziehung der Abteilung E 1; Angelegenheiten des Verbots von Interoperabilitätskomponenten; Mitwirkung bei Legistik, Akkreditierungen, Forschungsvorhaben und in verfahrensführenden Abteilungen.

10.4 Liste der Eisenbahnunternehmen, die 2019 über eine von der durch die Oberste Eisenbahnbehörde erteilte, aufrechte Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung verfügt haben

- Bayerische Oberlandbahn GmbH
- Captrain Italia S.r.l.
- Cargo Service GmbH
- Cargo-Center-Graz Betriebsgesellschaft m.b.H. & Co KG
- ČD Cargo, a.s.
- City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H.
- DB Cargo Aktiengesellschaft
- DB Fernverkehr AG
- DB Regio AG
- DPB Rail Infra Service GmbH
- ecco-rail GmbH
- FLOYD Szolgáltató Zártkörűen Működő Részvénytársaság
- FOXrail Zártkörűen Működő Részvénytársaság
- Franz Plasser Dienstleistungsgesellschaft m.b.H.
- GEVD Gesellschaft für Eisenbahnverkehrsdienstleistungen mbH
- Grampetcargo Austria GmbH
- Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH
- HSL Netherlands B.V.
- Land Steiermark/Steiermärkische Landesbahnen
- LINEAS S.A.
- Lokomotion Austria Gesellschaft für Schienentraktion mbH
- Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH
- LTE Austria GmbH
- LTE Logistik- und Transport-GmbH
- METRANS Railprofi Austria GmbH
- MEV Independent Railway Services GmbH
- MMV-Rail Austria Ges.m.b.H.
- Montafonerbahn Aktiengesellschaft
- Niederösterreichische Verkehrsorganisationsges.m.b.H.
- ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft
- ÖBB-Personenverkehr Aktiengesellschaft
- ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH

- ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH
- PKP CARGO S.A.
- PORR AUSTRIARAIL GmbH
- Raaberbahn Cargo GmbH
- Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn Aktiengesellschaft
- Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft
- Railtrans International, a.s.
- Retrack GmbH & Co. KG
- Rhomberg Bahntechnik GmbH
- RTB CARGO AUSTRIA GmbH
- RTS Rail Transport Service GmbH
- Safety4you Baustellenlogistik GmbH
- Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation
- S-Rail GmbH
- Steiermarkbahn Transport und Logistik GmbH
- Steiermarkbahn und Bus GmbH
- Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m.b.H.
- SZ Tovorni promet d.o.o
- Transalpin Eisenbahn AG
- TX Logistik Austria GmbH
- Walser Eisenbahn GmbH
- WESTbahn Management GmbH
- Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH
- Wiener Lokalbahnen GmbH

10.5 Liste der Eisenbahnunternehmen, die 2019 eine von der Obersten Eisenbahnbehörde neue, erneuerte oder aktualisierte bzw. geänderte Sicherheitsbescheinigung erlangt haben

Eisenbahnunternehmen	Angaben zur Bescheinigung	Teil
Railtrans International, a.s.	aktualisierte/geänderte Bescheinigung	Teil B
Walser Eisenbahn GmbH	erneuerte Bescheinigung	Teil A Teil B
LINEAS	erneuerte Bescheinigung	Teil B
PKP CARGO SPÓŁKA AKCYJNA	erneuerte Bescheinigung	Teil B
Captrain Italia S.r.l.	neue Bescheinigung	Teil B
LTE Austria GmbH	neue Bescheinigung	Teil A Teil B
Franz Plasser Dienstleistungsgesellschaft m.b.H.	erneuerte Bescheinigung	Teil A Teil B
DB Fernverkehr Aktiengesellschaft	erneuerte Bescheinigung	Teil B
Niederösterreichische Verkehrsorganisationsges.m.b.H.	neue Bescheinigung	Teil A Teil B
S-Rail GmbH	neue Bescheinigung	Teil A Teil B
DPB Rail Infra Service GmbH	neue Bescheinigung	Teil A Teil B
RTS Rail Transport Service GmbH	erneuerte Bescheinigung	Teil A Teil B
Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft	erneuerte Bescheinigung	Teil A Teil B
HSL Netherlands B.V.	neue Bescheinigung	Teil B
Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn Aktiengesellschaft	erneuerte Bescheinigung	Teil A Teil B
PORR AUSTRIARAIL GmbH	erneuerte Bescheinigung	Teil A Teil B
FLOYD Szolgáltató Zártkörűen Működő Részvénytársaság	erneuerte Bescheinigung	Teil B

10.6 Liste der Eisenbahnunternehmen, die 2019 eine von der Obersten Eisenbahnbehörde neue, erneuerte oder aktualisierte bzw. geänderte Sicherheitsgenehmigung erlangt haben

Im 2019 wurden keine Sicherheitsgenehmigungen erteilt.

**Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und
Technologie**

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

+43 1 711 62 65-0

e4@bmk.gv.at

www.bmk.gv.at