|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  |  |  |
| NIB-Austria - Sicherheitsbericht 2014(gemäß Artikel 23 Absatz 3 der Richtlinie 2004/49/EG) |
|  | Bundesanstalt für VerkehrSicherheitsuntersuchungsstelle des BundesTrauzlgasse 11210 Wienhttp://versa.bmvit.gv.at |
|  |
| Manche Menschen |

Inhaltsverzeichnis

[Inhaltsverzeichnis 2](#_Toc431469397)

[Einleitung 4](#_Toc431469398)

[Für den Inhalt verantwortlich 4](#_Toc431469399)

[1 Struktur, Funktion, Personal, Unabhängigkeit 5](#_Toc431469400)

[2 Rechtliche Grundlagen 5](#_Toc431469401)

[2.1 SUB gesamt 5](#_Toc431469402)

[2.2 SUB-Bereich Schiene 5](#_Toc431469403)

[3 Aufgaben 5](#_Toc431469404)

[4 Zuständigkeiten 5](#_Toc431469405)

[SUB-Bereich Schiene 5](#_Toc431469406)

[5 Grundzüge der Sicherheitsuntersuchung 6](#_Toc431469407)

[5.1 Allgemeines 6](#_Toc431469408)

[5.2 Meldung 6](#_Toc431469409)

[5.2.1 SUB-Bereich Schiene 6](#_Toc431469410)

[5.3 Einleitung einer Sicherheitsuntersuchung 6](#_Toc431469411)

[5.4 Sicherheitsuntersuchung 6](#_Toc431469412)

[5.5 Untersuchungsbericht 7](#_Toc431469413)

[5.6 Sicherheitsempfehlungen 7](#_Toc431469414)

[6 Zusammenarbeit (Behörden und andere Stellen) 7](#_Toc431469415)

[6.1 Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie 7](#_Toc431469416)

[6.2 Justiz (Staatsanwaltschaft) 7](#_Toc431469417)

[6.3 Sicherheitsbehörden und Exekutivorgane 7](#_Toc431469418)

[6.4 Unternehmen 8](#_Toc431469419)

[6.5 Sachverständige 8](#_Toc431469420)

[7 Internationale Beziehungen 8](#_Toc431469421)

[7.1 NIB-Network (Bereich Schiene) 8](#_Toc431469422)

[7.2 Arbeitsgruppen des NIB-Networks (Bereich Schiene) 8](#_Toc431469423)

[7.2.1 TF ERAIL 8](#_Toc431469424)

[7.2.2 TF NIB-WORKPROGRAMME 8](#_Toc431469425)

[7.2.3 TF INDEPENDENCE 8](#_Toc431469426)

[7.2.4 TF HUMAN FACTOR 8](#_Toc431469427)

[7.3 Grenzüberschreitender Informationsaustausch 9](#_Toc431469428)

[7.4 Grenzüberschreitende Sicherheitsuntersuchung 9](#_Toc431469429)

[8 Statistik 9](#_Toc431469430)

[8.1 Bereich Schiene 9](#_Toc431469431)

[8.1.1 Nationale Datenbank 9](#_Toc431469432)

[8.1.2 Datenbank ERAIL 9](#_Toc431469433)

[8.1.3 Definition „Schwerer Unfall / Signifikanter Unfall“ 9](#_Toc431469434)

[9 Qualitätsmanagement-System (QM-System) 10](#_Toc431469435)

[10 Tätigkeiten 2014 - Bereich Schiene 11](#_Toc431469436)

[10.1 Eingelangte Meldungen 11](#_Toc431469437)

[10.2 Untersuchungen gesamt 11](#_Toc431469438)

[10.3 Untersuchungen vor Ort 11](#_Toc431469439)

[10.4 Weiterführende Untersuchungen 11](#_Toc431469440)

[10.5 Sicherheitsempfehlungen (im Jahr 2014 ausgesprochen) 11](#_Toc431469441)

[11 Vorfallstatistik 2014 – Bereich Schiene 12](#_Toc431469442)

[11.1 Gemeldete Vorfälle 12](#_Toc431469443)

[11.2 Gemeldete Unfälle nach Unfallart 12](#_Toc431469444)

[11.3 Gemeldete schwere Unfälle nach Unfallart (RL 2004/49/EG, UUG 2005) 13](#_Toc431469445)

[11.4 Gemeldete signifikante Unfälle nach Unfallart (RL 2009/149/EG, CSI) 13](#_Toc431469446)

[11.5 Gemeldete Störungen nach Störungsart 14](#_Toc431469447)

[11.6 Verunfallte Personen (ausgenommen Suizid) 14](#_Toc431469448)

[11.7 Getötete Personen nach Unfallart (ausgenommen Suizid) 15](#_Toc431469449)

[11.8 Schwer verletzte Personen nach Unfallart 15](#_Toc431469450)

[11.9 Leicht verletzte Personen nach Unfallart 15](#_Toc431469451)

[11.10 Getötete Personen nach Personenkategorien (ausgenommen Suizid) 16](#_Toc431469452)

[11.11 Schwer verletzte Personen nach Personenkategorien 16](#_Toc431469453)

[11.12 Leicht verletzte Personen nach Personenkategorien 16](#_Toc431469454)

[11.13 Suizide und Suizidversuche 17](#_Toc431469455)

[11.14 Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen 17](#_Toc431469456)

[11.15 Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen - Verunfallte Personen 17](#_Toc431469457)

[11.16 Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen – Benutzer 17](#_Toc431469458)

[11.17 Anzahl der Eisenbahnkreuzungen/Eisenbahnübergänge 17](#_Toc431469459)

[Anhang 1 – Sicherheitsempfehlungen 18](#_Toc431469460)

[Anhang 2 – Abkürzungsverzeichnis 33](#_Toc431469461)

Einleitung

Verkehrssicherheitsarbeit ist ethisch geboten und auch als volkswirtschaftlich erfolgreich zu bewerten. Gemäß dem internationalen Standard in der Unfallursachenforschung sowie auf Basis der Konzepte und Strategien der Verkehrssicherheitspolitik der Europäischen Union und den diesbezüglichen gemeinschaftsrechtlichen Verpflichtungen ist es das Ziel einer Sicherheitsuntersuchung durch eine unabhängige Stelle, aus Fehlern zu lernen, Wiederholungen zu vermeiden und dadurch die Verkehrssicherheit zu verbessern.

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

Der vorliegende Sicherheitsbericht 2014 enthält die wesentlichen Zahlen und Fakten über die Untersuchungstätigkeit der SUB im Bereich Schienenverkehr im Jahr 2014.

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

Für den Inhalt verantwortlich

Bundesanstalt für Verkehr
Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes

Trauzlgasse 1
1210 Wien

Tel.: +43 (1) 71162 65 9150
Fax: +43 (1) 71162 65 9099

Email: bav@bmvit.gv.at

# Struktur, Funktion, Personal, Unabhängigkeit

Die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes (SUB) ist als Organisationseinheit in der Bundesanstalt für Verkehr (BAV) - eine Dienststelle des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) - eingerichtet.

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

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

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

Mit Stand 31. Dezember 2014 verfügt die SUB im Bereich Schiene über nachstehendes Personal:

 1 Leiter (auch als Untersuchungsbeauftragter tätig)

 4 Untersuchungsbeauftragte

 2 Untersuchungsbeauftragte in Ausbildung

 3 Administrativkräfte (Back Office, Kompetenzzentrum Datenbanken)

Die Mitarbeiter der SUB sind bei der Durchführung von Sicherheitsuntersuchungen an keine Weisungen von Organen außerhalb der SUB gebunden.

# Rechtliche Grundlagen

## SUB gesamt

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

## SUB-Bereich Schiene

Richtlinie 2004/49/EG „Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit“, ABl. Nr. L 164 vom 30.4.2004 S. 44

Meldeverordnung Eisenbahn, MeldeVO-Eisb 2006, BGBl. II Nr. 279/2006

Eisenbahngesetz, EisbG, BGBl. Nr. 60/1957 1957

Eisenbahnverordnung 2003, BGBl. II Nr. 209/2003

Eisenbahnbau- und –betriebsverordnung – EisbBBV, BGBl. II Nr. 398/2008

# Aufgaben

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

# Zuständigkeiten

## SUB-Bereich Schiene

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

Für die Darstellung in der Statistik wird unterschieden in:

Alle Bahnen

Vernetzte Bahnen

Nicht vernetzte Bahnen

Anschlussbahnen

U-Bahnen

# Grundzüge der Sicherheitsuntersuchung

## Allgemeines

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

## Meldung

### SUB-Bereich Schiene

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

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

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

## Einleitung einer Sicherheitsuntersuchung

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

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

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

## Sicherheitsuntersuchung

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

## Untersuchungsbericht

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

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

## Sicherheitsempfehlungen

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

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

# Zusammenarbeit (Behörden und andere Stellen)

## Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

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

## Justiz (Staatsanwaltschaft)

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

## Sicherheitsbehörden und Exekutivorgane

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

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

## Unternehmen

Für die Ermittlung des Sachverhaltes wird der von der SUB beauftragte Untersuchungsbeauftragte von den am Vorfall beteiligten Unternehmen insbesondere durch die Bereitstellung der für die Untersuchung erforderlichen Daten, die Übermittlung bezughabender Dokumente bzw. die Übermittlung der Ergebnisse der Auswertung von Aufzeichnungseinrichtungen unterstützt.

## Sachverständige

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

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

# Internationale Beziehungen

## NIB-Network (Bereich Schiene)

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

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

## Arbeitsgruppen des NIB-Networks (Bereich Schiene)

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

### TF ERAIL

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

### TF NIB-WORKPROGRAMME

Laufende Ausarbeitung eines jährlichen Arbeitsprogramms für das NIB-Network. Es findet eine Tagung pro Kalenderjahr statt.

### TF INDEPENDENCE

Ausarbeitung von europaweit einheitlichen Regelungen im Zusammenhang mit der Unabhängigkeit der europäischen Sicherheits- bzw. Unfalluntersuchungsstellen. Es finden zwei Tagungen pro Kalenderjahr statt. Die Arbeiten wurden im Jahr 2014 abgeschlossen. Die Ergebnisse werden zusammengefasst und der Europäischen Kommission zur weiteren Entscheidungsfindung übermittelt.

### TF HUMAN FACTOR

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

## Grenzüberschreitender Informationsaustausch

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

## Grenzüberschreitende Sicherheitsuntersuchung

Grenzüberschreitende Sicherheitsuntersuchungen im Bereich Schiene werden in Kooperation zwischen den Sicherheits- bzw. Unfalluntersuchungsstellen der beteiligten Staaten durchgeführt. Die jeweilige Sicherheits- bzw. Unfalluntersuchungsstelle des anderen Staates wird entweder als Beobachter zur Untersuchung vor Ort eingeladen oder führt im eigenen Staat Untersuchungen zum gegenständlichen Vorfall durch und steht für die Übermittlung von Informationen zur Verfügung.

# Statistik

## Bereich Schiene

### Nationale Datenbank

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

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

Die neue Datenbank ermöglicht einerseits die Erfassung der ca. 1500 Meldungen über Vorfälle pro Kalenderjahr im Sinne internationaler Vorgaben (z.B. Kategorisierung von Vorfällen), andererseits auch die Möglichkeit, Erkenntnisse aus durchgeführten Sicherheitsuntersuchungen und daraus abgeleitete Sicherheitsempfehlungen auszuwerten und darzustellen.

### Datenbank ERAIL

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

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

### Definition „Schwerer Unfall / Signifikanter Unfall“

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

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

In der Richtlinie 2009/149/EG „Gemeinsame Sicherheitsindikatoren und gemeinsame Methoden für die Unfallkostenberechnung“ wird der Begriff „signifikanter Unfall“ verwendet. Ein signifikanter Unfall ist jeder Unfall, an dem mindestens ein in Bewegung befindliches Schienenfahrzeug beteiligt ist und bei dem mindestens eine Person getötet oder schwer verletzt wird oder erheblicher Sachschaden an Fahrzeugen, Schienen, sonstigen Anlagen oder der Umwelt entstanden ist oder beträchtliche Betriebsstörungen aufgetreten sind. Unfälle in Werkstätten, Lagern oder Depots sind ausgeschlossen. Erheblicher Sachschaden an Fahrzeugen, Gleisen, sonstigen Anlagen oder der Umwelt ist ein Schaden in Höhe von mindestens 150.000 €.

Im Abschnitt 11 (Vorfallstatistik 2014 – Bereich Schiene) des vorliegenden Sicherheitsberichtes wird den unterschiedlichen Definitionen durch eine Darstellung in getrennten Tabellen Rechnung getragen.

# Qualitätsmanagement-System (QM-System)

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

Um ein erfolgreiches QM-System einzuführen, bedurfte es einer entsprechenden Vorbereitungsphase. Alle Prozesse, die bei einer Sicherheitsuntersuchung zu beachten sind, waren zu erfassen, zu dokumentieren und gegebenenfalls zu verändern, sowie Maßnahmen abzuleiten, mit welchen Qualitätskennzahlen erfasst und analysiert werden können. Durch diese Qualitätskennzahlen können Schwachstellen, die Auswirkungen auf das Gesamtsystem haben, erkannt und entsprechende Verbesserungen definiert werden.

Die Arbeiten an der Einführung eines QM-Systems im Bereich Schiene wurden im 3. Quartal 2014 abgeschlossen. Die für die Zertifizierung erforderlichen Handbücher (z.B. QM-Handbuch, Arbeitshandbuch, Ausbildungshandbuch) sowie die für die laufenden Tätigkeiten erforderlichen Dokumente wurden ebenfalls im 3. Quartal 2014 fertig gestellt. Dies betrifft auch die für die Implementierung des QM-Systems erforderlichen Anweisungen (Organisations- und Verfahrensanweisungen, Interne Mitteilungen).

Das für die Zertifizierung erforderliche Audit wurde am 22. Dezember 2014 durch einen befugten Auditor der Quality Austria mit einem positiven Ergebnis durchgeführt und eine Zertifizierung im Sinne der IS0-Norm 9001:2008 ausgesprochen.

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



# Tätigkeiten 2014 - Bereich Schiene

## Eingelangte Meldungen

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **2013** | **2014** |
| **Vorfälle gesamt** | 1693 | 1610 |
| **davon Unfälle** | 1060 | 931 |
| **davon Störungen** | 633 | 679 |

## Untersuchungen gesamt

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **2013** | **2014** |
| **Untersuchungen vor Ort** | 7 | 4 |
| **Weiterführende Untersuchungen** | 20 | 11 |

## Untersuchungen vor Ort

|  |  |
| --- | --- |
| **Datum** | **Vorfall** |
| **10.02.2014** | Entrollte Fahrzeuge im Bf. Brennero/Brenner |
| **12.02.2014** | Zusammenprall Z 4382 mit PKW auf Eisenbahnkreuzung in Hollenegg |
| **24.05.2014** | Zusammenprall Z 64007 mit LKW auf EK im Bereich Breitenweida |
| **10.06.2014** | Kollision Arbeitszug mit Nebenfahrzeugen zwischen Bf. Weißenbach-St. Gallen und Bf.Großreifling |

## Weiterführende Untersuchungen

|  |  |
| --- | --- |
| **Datum** | **Vorfall** |
| **03.01.2014** | Entrollen von Fahrzeugen im Bf. Graz Verschiebebahnhof |
| **08.01.2014** | Kollision Nebenfahrt mit Person im Bf. Steinfeld im Drautal |
| **10.02.2014** | Zurückschieben eines Zuges zwischen Bf. Kufstein und Bf. Kiefersfelden ohne Auftrag |
| **20.02.2014** | Zusammenprall Verschubfahrt mit LKW auf EK in der AB Ennshafen |
| **24.04.2014** | Brand bei Z 54950 im Bf. Launsdorf-Hochosterwitz |
| **04.09.2014** | Zusammenprall Z 27283 mit LKW auf EK im Bereich Hst. Leobendorf-Burg Kreuzenstein |
| **28.09.2014** | Verletzung einer Person durch Schienenfahrzeuge in der Hst. Salzburg Mülln |
| **20.10.2014** | Entgleisung Z 4135 in der Zuglaufstelle Mureck |
| **17.11.2014** | Kollision Z 48482 mit Z 48442 im Bf. Villach Westbahnhof |
| **15.12.2014** | Entgleisung einer Verschubfahrt in der AB Hasslacher |
| **17.12.2014** | Entgleisung Z 67254 im Bf. Aspang |

## Sicherheitsempfehlungen (im Jahr 2014 ausgesprochen)

Siehe Anhang 1.

# Vorfallstatistik 2014 – Bereich Schiene

## Gemeldete Vorfälle

|  |  |
| --- | --- |
| **Vorfälle gesamt** | **Anzahl** |
| **Alle Bahnen** | **Vernetzte Bahnen** | **Nicht vernetzte Bahnen** | **Anschluss-bahnen** | **U-Bahnen** |
| **Vorfälle gesamt** | 1610 | 1434 | 32 | 69 | 75 |
| **davon Unfälle** | 931 | 808 | 32 | 65 | 26 |
| **davon Störungen** | 679 | 626 | - | 4 | 49 |

## Gemeldete Unfälle nach Unfallart

|  |
| --- |
| **Anzahl** |
|  | **Alle Bahnen** | **Vernetzte Bahnen** | **Nicht vernetzte Bahnen** | **Anschluss-bahnen** | **U-Bahnen** |
| **Kollision Zug** | 297 | 295 | 2 | - | - |
| **Kollision Verschub / Nebenfahrt** | 67 | 46 | - | 21 | - |
| **Entgleisung Zug** | 7 | 6 | 1 | - | - |
| **Entgleisung Verschub / Nebenfahrt** | 116 | 84 | 1 | 30 | 1 |
| **Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen** | 119 | 91 | 24 | 4 | - |
| **Schadensfälle bei der Beförderung von Gefahrgut** | 10 | 8 | - | 2 | - |
| **Verletzung / Tötung von Personen durch Schienenfahrzeuge** | 43 | 37 | 1 | 3 | 2 |
| **Verletzung / Tötung von Personen durch sonstige Unfälle** | 38 | 28 | 2 | 4 | 4 |
| **Brände / Explosionen Fahrzeuge** | 33 | 29 | 1 | - | 3 |
| **Brände / Explosionen Infrastruktur** | 85 | 79 | - | - | 6 |
| **Suizide / Suizidversuche** | 116 | 105 | - | 1 | 10 |

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

|  |
| --- |
| **Anzahl** |
|  | **Alle Bahnen** | **Vernetzte Bahnen** | **Nicht vernetzte Bahnen** | **Anschluss-bahnen** | **U-Bahnen** |
| **Kollision Zug** | - | - | - | - | - |
| **Kollision Verschub / Nebenfahrt** | - | - | - | - | - |
| **Entgleisung Zug** | - | - | - | - | - |
| **Entgleisung Verschub / Nebenfahrt** | - | - | - | - | - |
| **Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen** | 9 | 9 | - | - | - |
| **Verletzung / Tötung von Personen durch Schienenfahrzeuge** | 14 | 12 | - | 2 | - |
| **Verletzung / Tötung von Personen durch sonstige Unfälle** | - | - | - | - | - |

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

|  |  |
| --- | --- |
| **Vorfälle gesamt** | **Anzahl** |
| **Alle Bahnen** | **Vernetzte Bahnen** | **Nicht vernetzte Bahnen** | **Anschluss-bahnen** | **U-Bahnen** |
| **Kollision Zug** | 2 | 1 | 1 | - | - |
| **Kollision Verschub / Nebenfahrt** | - | - | - | - | - |
| **Entgleisung Zug** | 2 | 2 | - | - | - |
| **Entgleisung Verschub / Nebenfahrt** | 1 | 1 | - | - | - |
| **Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen** | 35 | 28 | 6 | 1 | - |
| **Verletzung / Tötung von Personen durch Schienenfahrzeuge** | 31 | 27 | - | 2 | 2 |
| **Verletzung / Tötung von Personen durch sonstige Unfälle** | 16 | 13 | 1 | 2 | - |
| **Brände / Explosionen Fahrzeuge** | 1 | 1 | - | - | - |

## Gemeldete Störungen nach Störungsart

|  |  |
| --- | --- |
| **Vorfälle gesamt** | **Anzahl** |
| **Alle Bahnen** | **Vernetzte Bahnen** | **Nicht vernetzte Bahnen** | **Anschluss-bahnen** | **U-Bahnen** |
| **Unerlaubte Signalüberfahrung Zug** | 33 | 32 | - | - | 1 |
| **Unerlaubte Signalüberfahrung Verschub / Nebenfahrt** | 28 | 28 | - | - | - |
| **Unerlaubtes Einlassen von Fahrten in besetzte Gleisabschnitte** | 2 | 2 | - | - | - |
| **Fehlein-, Fehlausfahrt, Fehlleitung** | 6 | 5 | - | 1 | - |
| **Fahren ohne Auftrag bzw. Fahrerlaubnis** | 17 | 17 | - | - | - |
| **Entrollen von Schienenfahrzeugen** | 13 | 13 | - | - | - |
| **Technische Mängel an Anlagen und Schienenfahrzeugen** | 269 | 251 | - | 2 | 16 |
| **Zugtrennungen** | 92 | 92 | - | - | - |
| **Mangelhafte Verladung / Ladungssicherung** | 89 | 89 | - | - | - |
| **Beeinträchtigung des sicheren Betriebes durch Bahnfrevel** | 23 | 20 | - | - | 3 |
| **Gefährdung von Personen durch Fahrten** | 2 | 2 | - | - | - |
| **Gefährdung von Personen bei Arbeiten im Gleisbereich durch Fahrten** | 7 | 7 | - | - | - |
| **Unterbliebene Sicherung von Eisenbahnkreuzungen** | 41 | 41 | - | - | - |
| **Gefährdung von Fahrten durch Bautätigkeit** | 4 | 4 | - | - | - |
| **Einfahrende Straßenfahrzeuge in schließende Eisenbahn-kreuzungen** | 1 | 1 | - | - | - |
| **Unerlaubtes Betreten von Bahnanlagen** | 15 | - | - | - | 15 |
| **Sonstige Störungen** | 37 | 22 | - | 1 | 14 |

## Verunfallte Personen (ausgenommen Suizid)

|  |  |
| --- | --- |
| **Vorfälle gesamt** | **Anzahl** |
| **Alle Bahnen** | **Vernetzte Bahnen** | **Nicht vernetzte Bahnen** | **Anschluss-bahnen** | **U-Bahnen** |
| **Getötete Personen** | 26 | 24 | - | 2 | - |
| **Schwer verletzte Personen** | 65 | 53 | 7 | 3 | 2 |
| **Leicht verletzte Personen** | 72 | 59 | 4 | 4 | 5 |

##

## Getötete Personen nach Unfallart (ausgenommen Suizid)

|  |  |
| --- | --- |
| **Vorfälle gesamt** | **Anzahl** |
| **Alle Bahnen** | **Vernetzte Bahnen** | **Nicht vernetzte Bahnen** | **Anschluss-bahnen** | **U-Bahnen** |
| **Kollision Zug** | - | - | - | - | - |
| **Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen** | 12 | 12 | - | - | - |
| **Verletzung / Tötung von Personen durch Schienenfahrzeuge** | 14 | 12 | - | 2 | - |
| **Verletzung / Tötung von Personen durch sonstige Unfälle** | - | - | - | - | - |

## Schwer verletzte Personen nach Unfallart

|  |  |
| --- | --- |
| **Vorfälle gesamt** | **Anzahl** |
| **Alle Bahnen** | **Vernetzte Bahnen** | **Nicht vernetzte Bahnen** | **Anschluss-bahnen** | **U-Bahnen** |
| **Kollision Zug** | 1 | - | 1 | - | - |
| **Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen** | 29 | 21 | 7 | 1 | - |
| **Verletzung / Tötung von Personen durch Schienenfahrzeuge** | 17 | 15 | - | - | 2 |
| **Verletzung / Tötung von Personen durch sonstige Unfälle** | 17 | 14 | 1 | 2 | - |
| **Brände Fahrzeuge** | 1 | 1 | - | - | - |

## Leicht verletzte Personen nach Unfallart

|  |  |
| --- | --- |
| **Vorfälle gesamt** | **Anzahl** |
| **Alle Bahnen** | **Vernetzte Bahnen** | **Nicht vernetzte Bahnen** | **Anschluss-bahnen** | **U-Bahnen** |
| **Kollision Zug** | 2 | 2 | - | - | - |
| **Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen** | 31 | 23 | 8 | - | - |
| **Verletzung / Tötung von Personen durch Schienenfahrzeuge** | 15 | 11 | 3 | 1 | - |
| **Verletzung / Tötung von Personen durch sonstige Unfälle** | 24 | 15 | 1 | 3 | 5 |

## Getötete Personen nach Personenkategorien (ausgenommen Suizid)

|  |  |
| --- | --- |
| **Vorfälle gesamt** | **Anzahl** |
| **Alle Bahnen** | **Vernetzte Bahnen** | **Nicht vernetzte Bahnen** | **Anschluss-bahnen** | **U-Bahnen** |
| **Reisende** | - | - | - | - | - |
| **Mitarbeiter** | 3 | 2 | - | 1 | - |
| **Benutzer von Eisenbahnkreuzungen** | 12 | 12 | - | - | - |
| **Sonstige Personen** | 1 | 1 | - | - | - |
| **Nicht autorisierte Personen** | 10 | 9 | - | 1 | - |

## Schwer verletzte Personen nach Personenkategorien

|  |  |
| --- | --- |
| **Vorfälle gesamt** | **Anzahl** |
| **Alle Bahnen** | **Vernetzte Bahnen** | **Nicht vernetzte Bahnen** | **Anschluss-bahnen** | **U-Bahnen** |
| **Reisende** | 8 | 7 | - | - | 1 |
| **Mitarbeiter** | 6 | 5 | 1 | - | - |
| **Benutzer von Eisenbahnkreuzungen** | 28 | 20 | 7 | 1 | - |
| **Sonstige Personen** | 8 | 7 | 1 | - | - |
| **Nicht autorisierte Personen** | 15 | 12 |  | 2 | 1 |

## Leicht verletzte Personen nach Personenkategorien

|  |  |
| --- | --- |
| **Vorfälle gesamt** | **Anzahl** |
| **Alle Bahnen** | **Vernetzte Bahnen** | **Nicht vernetzte Bahnen** | **Anschluss-bahnen** | **U-Bahnen** |
| **Reisende** | 16 | 16 | - | - | - |
| **Mitarbeiter** | 13 | 4 | 4 | 3 | 2 |
| **Benutzer von Eisenbahnkreuzungen** | 27 | 19 | 8 | - | - |
| **Sonstige Personen** | 11 | 8 | - | - | 3 |
| **Nicht autorisierte Personen** | 5 | 4 | - | 1 | - |

## Suizide und Suizidversuche

|  |  |
| --- | --- |
| **Vorfälle gesamt** | **Anzahl** |
| **Alle Bahnen** | **Vernetzte Bahnen** | **Nicht vernetzte Bahnen** | **Anschluss-bahnen** | **U-Bahnen** |
| **Suizid getötet** | 100 | 92 | - | 1 | 7 |
| **Suizidversuch – verletzte Personen** | 10 | 9 | - | - | 1 |
| **Suizidversuch – ohne Verletzung** | - | - | - | - | - |

## Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen

|  |  |
| --- | --- |
|  | **Anzahl** |
| **Unfälle gesamt** | 119 |
| **davon mit technischer Sicherung (Lichtzeichen-, Schrankenanlagen)** | 45 |
| **davon mit nichttechnischer Sicherung (Sicht, akustische Signale)** | 74 |

## Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen - Verunfallte Personen

|  |  |
| --- | --- |
|  | **Anzahl** |
| **Getötete Personen (ausgenommen Suizid)** | 13 |
| **Schwer verletzte Personen** | 27 |
| **Leicht verletzte Personen** | 34 |

## Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen – Benutzer

|  |  |
| --- | --- |
|  | **Anzahl** |
| **PKW** | 92 |
| **LKW** | 12 |
| **Busse** | 2 |
| **Nutzfahrzeuge / Landwirtschaftliche Fahrzeuge** | 2 |
| **Einspurig motorisierte Fahrzeuge** | 1 |
| **Fahrrad** | 3 |
| **Fußgänger** | 7 |

## Anzahl der Eisenbahnkreuzungen/Eisenbahnübergänge

|  |  |
| --- | --- |
|  | **Anzahl** |
| **Gesamt (ausgenommen nicht öffentliche Eisenbahnübergänge)** | 4026 |
| **davon mit technischer Sicherung (Lichtzeichen-, Schrankenanlagen)** | 1832 |
| **davon mit nichttechnischer Sicherung (Sicht, akustische Signale)** | 2194 |
| **Nicht öffentliche Eisenbahnübergänge** | 1659 |

Anhang 1 – Sicherheitsempfehlungen

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

Bereich Schiene

| **Datum** | **Vorfall** |
| --- | --- |
| **29.07.2013** | **Zusammenprall entrollter Wagen mit PKW auf Eisenbahnkreuzung im Bf. Wieselburg a.d. Erlauf****A-2014/001**Sicherstellen, dass die Formulierung im § 18 Abs. 6 der Betriebsvorschrift des IM auch auf einzeln abgestellte Wagen unmissverständlich zutrifft.***Maßnahmen****Der §18 (6) der DV V3 liefert die Bestimmungen für das Sichern von Fahrzeugen, wenn mehrere Fahrzeuge zu sichern sind.* *Diese Regelung ist für die Mehrheit der Fälle unbedingt notwendig und ausreichend klar.**In den Bestimmungen des §18 (1 bis 5) ist durchgängig und unmissverständlich feststellbar, dass diese Bestimmungen für das Sichern von Fahrzeugen auch für Einzelfahrzeuge bestehen.***A-2014/002**Überprüfung, dass unzulässige Arbeitsmittel dauerhaft aus dem Betriebsgeschehen ausgeschieden werden.***Maßnahmen****Seitens der ÖBB-Infrastruktur AG wurde mittels Anweisung zur ÖBB 40 festgelegt, dass sperrbare Klemmkeile auf dem Netz der ÖBB-Infrastruktur AG nicht mehr verwendet werden.**Die Sicherstellung, dass keine unzulässigen Sicherungsmittel betrieblich verwendet werden, erfolgt durch interne Kontrollen der regionalen Führungskräfte.* **A-2014/003**Überprüfung, ob bei einer außer Betrieb gesetzten bzw. auf Ortsschalterbetrieb umgestellten EKSA die EK für Straßenverkehrsteilnehmer besonders gekennzeichnet werden muss, um eine erhöhte Aufmerksamkeit der Straßenverkehrsteilnehmer zu erzielen.***Maßnahmen****Bei Bauarbeiten werden alle Maßnahmen, die eine Änderung des Betriebsablaufes bzw. der Bedienung von technischen Einrichtungen erfordern, in einer Betriebs- und Bauanweisung (Betra) festgelegt.* *Ist eine EKSA aufgrund von Bauarbeiten vorübergehend außer Betrieb zu nehmen, so ist gemäß ZSB4 §7 vorzugehen.* *Ist aufgrund der Lage der EKSA in der Baustelle ein Befahren der EKSA nicht möglich bzw. nicht absehbar, kann von der Sperrung der EK für den Straßenverkehr abgesehen werden. Muss diese EK unvorhergesehen (nicht planbar) befahren werden, so ist gemäß EisbKrV 2012 § 95 (Maßnahmen im Störungsfall) bzw. ZSB 4 §6 vorzugehen.* *Im DB601.02 – Bestimmungen für Betra wird im Besonderen in den § 1 (9) „Baugleis“ sowie §1(10) „Neubaugleis“ dezidiert auf die erforderliche Regelung der Sicherung/Bedienung von EKSA hingewiesen.* *Die Prüfung der Notwendigkeit wird in jedem Einzelfall (insbesondere bei der Planung von Bauarbeiten) durchgeführt, dementsprechend werden die erforderlichen Maßnahmen getroffen.* *In ggst. Fall wurde die Bedienung der Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage durch Ortsschalter für die im Rahmen der Bauarbeiten vereinzelt erforderlichen Fahrten festgelegt. Die Bestimmungen der EisbKrV 2012 wurden im ggst. Fall eingehalten.***A 2014/004**Überprüfung, ob bzw. unter welchen Bedingungen Wagen ohne bedienbare Handbremseinrichtung bei Baustelleneinsätzen verwendet werden dürfen.***Maßnahmen****Derzeit liegen keine Informationen über eingeleitete bzw. bereits umgesetzte Maßnahmen vor.* |
| **29.07.2013** | **Zusammenprall entrollter Wagen mit PKW auf Eisenbahnkreuzung im Bf. Wieselburg a.d. Erlauf (Fortsetzung)****A 2014/005**Überprüfung, ob eine behördliche Festlegung erfolgen muss, wieviel Prozent der Wagen einer Bauserie mit einer bedienbaren Handbremseinrichtung ausgerüstet werden muss.***Maßnahmen****Derzeit liegen keine Informationen über eingeleitete bzw. bereits umgesetzte Maßnahmen vor.* |
| **14.02.2013** | **Entgleisung eines Güterzuges****A-2014/006**Überprüfung, ob für die wiederkehrenden augenscheinlichen Kontrollen der allgemeinen Streckenaufsicht gemäß Regelwerk zur Instandhaltung der Oberbauanlagen entsprechende Checklisten für den Umfang der Prüfung für jeden Kontrollpunkt erstellt und verpflichtend angewendet werden müssen.***Maßnahmen****Befahrungen und Begehungen von Strecken sind im Regelwerk 06.01.01 (ehem. DB IS 2) geregelt. Allfällige Abweichungen werden wenn möglich umgehend beseitigt bzw. erforderliche Maßnahmen veranlasst. Nicht sicherheitsrelevante Abweichungen werden erfasst und dokumentiert, gemeinsam mit allfällig erforderlichen Maßnahmen samt Fristen.***A-2014/007**Überprüfung des Instandhaltungsregelwerks für den Oberbau Punkt 3.1.3 Standardabweichung Instandhaltungsregelwerken für den Oberbau der über 100 m gemittelten Längshöhe - Werte für ES und SES.***Maßnahmen****Die genannten Werte für ES und SES sind ausreichend, da als Ursache der Entgleisung Längshöhenfehler durch Frostaufzüge angesehen werden. Bei der Gefahr von Frostaufzügen sind temporäre Geschwindigkeitseinschränkungen in der Frostperiode bzw. mittelfristig Maßnahmen an Schotterbett, Planum und Entwässerung vorzusehen (Pkt 5.2 des Techn. Regelwerks 06.02 Maßnahmen bei Frost und Schnee).* **A-2014/008**Überprüfung, ob Streckenabschnitte mit Überschreitung der ES der Standardabweichung der Längshöhe, deren Behebung nicht kurzfristig und messtechnisch nachweisbar erfolgen kann, bis zur Behebung nur mit Vmax 60km/h befahren werden dürfen.***Maßnahmen****Eingriffsschwellen (ES) sind per Definition Grenzwerte, deren Überschreitung korrigierende Instandhaltungsmaßnahmen, aber keine Sofortmaßnahmen erfordern, damit die Soforteingriffsschwellen (SES) nicht vor der nächsten Inspektion erreicht werden. Zu den Werten ES und SES der Standardabweichung der Längshöhe gemäß Instandhaltungsplan bzw. zu Streckenabschnitten mit der Gefahr von Frostaufzügen siehe Stellungnahme zu A-2014/007.* **A 2014/009**Sicherstellung, dass der Korrekturkoeffizient ϗ (Faktor "kappa" gemäß Merkblatt UIC 544-1, Anlage K2), bei der Ermittlung der Bremshundertstel für Güterzüge mit Längen > 500m angewendet wird.***Maßnahmen****Die ÖBB-Infrastruktur AG wird diese Forderung nun mit den am Netz der ÖBB tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen und mit dem Netzbetreiber abstimmen, um diese geforderten Regelungen (ϰ Faktor „kappa“ gemäß Merkblatt UIC 544-1, Anlage K2) umsetzen zu können. Bei einer normativen Trennung der betrieblichen Bestimmungen in Richtung EVU und Infrastrukturbetreiber sind diese Bestimmung vom EVU umzusetzen.* |
| **27.03.2013** | **Kollision eines Güterzuges mit einem stehenden Gleis-Messwagen****A-2014/010**Überprüfung, ob Bf mit ähnlicher technischer Ausstattung bei ähnlichen Betriebssituationen (Betra,…) zweimännig besetzt werden müssen.***Maßnahmen****Im Zuge des Betra-Planungsprozesses wird jeweils im Einzelfall durch die zuständige Führungskraft des Geschäftsbereichs Betrieb auch die Notwendigkeit von Personalverstärkungsmaßnahmen geprüft und erforderlichenfalls eingesteuert. Die konkrete Betra stellte keine erhöhte Belastung des Fahrdienstleiters dar, sodass eine Verstärkung nicht angezeigt war.***A-2014/011**Überprüfung, ob Streckenabschnitte, die nicht in eine Betriebsführungszentrale eingebunden sind, durch befugte Aufsichtsorgane (Betriebskontrollor) in betrieblichen Belangen (auch Baustellenabwicklung) beaufsichtigt werden.***Maßnahmen****Die Kontrolle und Überwachung des Betriebsdienstes erfolgt einheitlich, unabhängig von der Einbindung in eine Betriebsführungszentrale, nach den Vorgaben des Sicherheitsmanagementsystems, einerseits durch die regionalen Führungskräfte, andererseits durch Kontrolltätigkeiten der zur Betriebsleitung gehörenden Betriebsüberwachung.***A-2014/012**Überprüfung, ob Regelwerke für Nebenfahrten in ein gesammeltes Regelwerk mit Priorität auf die höchste Sicherheitsstufe übergeführt werden soll.***Maßnahmen****Die bestehenden Regelwerke stellen eindeutig darauf ab, dass eine rückkehrende Nebenfahrt dies falls mit einem tauglichen Einfahrsignal abzuwickeln gewesen wäre. Hier mehrere Varianten ins Spiel zu bringen ist u.E. nicht nachvollziehbar. Eine taugliche Einfahrt in einen Bahnhof für eine rückkehrende Fahrt zu stellen ist nicht streckenblockabhängig.***A 2014/013**Überprüfung, ob in einer sogenannten "Hauptbahn-VO" die behördlichen Zuständigkeiten und Bestimmungen für die Anforderungen an die jeweilige Strecke festgelegt werden müssen.***Maßnahmen****Im Hinblick auf mögliche Berührungspunkte mit der Eisenbahnbau- und -Betriebsverordnung (EisbBBV) wird angemerkt, dass** *entsprechend bisheriger Ansätze – sollte eine derartige Verordnung überhaupt weiter verfolgt werden – davon auszugehen ist, dass eine „Hauptbahn-VO“ lediglich eine geografische Definition von Hauptbahnen umfassen dürfte;*
* *Entscheidung und Beauftragung einer Ausarbeitung einer „Hauptbahn-VO“ nicht in den eisenbahnbetrieblichen Zuständigkeitsbereich fällt;*
* *die Festlegung behördlicher Zuständigkeiten nur im EisbG erfolgen kann und*
* *in der geltenden Eisenbahnbau- und -betriebsverordnung (EisbBBV) einschließlich deren am 1.10.2014 in Kraft tretender Novellierung keine Errichtungs- bzw. Ausrüstungsbestimmungen hinsichtlich Gleisfreimeldeanlage enthalten sind. Ob (und ggf. in welchem Umfang) derartige Ausrüstungsbestimmungen in die EisbBBV aufgenommen werden können, kann erst im Zuge späterer Novellierungen der EisbBBV geprüft werden.*

**A-2014/014**Überprüfung, ob alle dispositiven Gespräche grundsätzlich fmdl erfolgen sollten.***Maßnahmen****Die ÖBB erfüllen §25 (2) EisbBBV für Zugmeldungen und Zuglaufmeldungen.* **A-2014/015**Überprüfung, ob Regelwerke zur Bedienung der Sicherungsanlagen des IM (S), in ein behördengenehmigungspflichtiges Regelwerk übernommen werden müssen.***Maßnahmen****In den Bedienungsanweisungen ist allgemein das Bedienen von Eisenbahnsicherungsanlagen definiert. Grundlage dafür ist der genehmigungspflichtige Abschnitt VI der DV V3.*  |
| **27.03.2013** | **Kollision eines Güterzuges mit einem stehenden Gleis-Messwagen (Fortsetzung)****A 2014/016**Die Bezeichnungen "NO-Fahrt und "NM-Fahrt sollten im Abkürzungsverzeichnis der BV des IM enthalten sein.***Maßnahmen****Derzeit ist eine Arbeitsgruppe tätig, die einen neuen Abschnitt VI (DV V3) erarbeitet.* |
| **11.06.2013** | **Kollision Z 41945 mit Verschubfahrt im Bf. Wels Vbf****A 2014/017**Überprüfung, ob für die wiederkehrenden augenscheinlichen Kontrollen der allgemeinen Streckenaufsicht gemäß Regelwerk 06.01.01 "Instandhaltung Oberbauanlagen" entsprechende Checklisten für den Umfang der Prüfung für jeden Kontrollpunkt erstellt und verpflichtend angewendet werden müssen.***Maßnahmen****Die Begehung / Befahrung gemäß Instandhaltungsplan richtet sich nach örtlichen Gegebenheiten und findet vor der Wachstumsphase der Vegetation im Frühjahr / Frühsommer statt. Dementsprechend führen die ÖBB regelmäßige und aufwendige Mäh- und Schnittkampagnen durch, mit Unterstützung zahlreicher Auftragnehmer, da der Umfang für die ÖBB alleine zu groß wäre* |
| **19.06.2013** | **Kollision Z 2703 mit Personengruppe zwischen Bf. Bierbaum und Bf. Fürstenfeld****A-2014/018**Sicherstellung, dass die Festlegung von Sicherungsmaßnahmen zum Schutz der im Gefahrenraum von Gleisen tätigen Personen jedenfalls auf die Art der durchzuführenden Tätigkeiten abzustimmen ist. Durch eine optimierte Planung der Tätigkeiten ist sicherzustellen, dass die Sicherungsmaßnahmen im Sinne der Bestimmungen der EisbAV nur bei zwingendem Erfordernis anzuwenden sind (siehe Anmerkung der SUB zu Punkt 7).***Maßnahmen****Bei dieser Baustelle handelte es sich um Kabelarbeiten für die technische Sicherung einer Eisenbahnkreuzung. Für den Fall einer nicht vorhersehbaren Komplikation bei der Durchführung der Kabelarbeiten waren SiPos eingeteilt, um im Eventualfall erforderliche Arbeiten durchführen zu können.**Generell wird danach getrachtet, Arbeiten im Gefahrenbereich von Gleisen zu vermeiden und bei Nichtvermeidbarkeit so kurz als möglich zu halten. Konkrete Beispiele sind der verstärkte Einsatz von Großmaschinen, die Bündelung von Baumaßnahmen und die neuen mobilen Gleisabschrankungen mit Magnetfuß für Entstörungen.* *Bei nicht vermeidbaren Arbeiten im Gefahrenraum von Gleisen werden Sicherungsmaßnahmen gemäß EisbAV gesetzt. Die Auswahl der Sicherungsmaßnahmen erfolgt entsprechend der EisbAV, der betrieblichen Rahmenbedingungen, der Art der Arbeiten sowie den örtlichen Gegebenheiten.* *Der verstärkte Einsatz der Sicherungsmaßnahme keine Fahrten und die Verwendung mobiler und stellwerksgebundener Warnanlagen stellt sicher, daß Gefährdungen hintangehalten werden.* *Im Rahmen der Kontrollen von Baustellen wird verstärkt der Einsatz von gefährdeten Rotten geprüft.*  |

| **Datum** | **Vorfall** |
| --- | --- |
| **19.06.2013** | **Kollision Z 2703 mit Personengruppe zwischen Bf. Bierbaum und Bf. Fürstenfeld (Fortsetzung)****A-2014/019**Sicherstellung, dass bei sämtlichen für die betriebliche Kommunikation verwendeten technischen Einrichtungen Sprachspeicheraufzeichnungen erfolgen und diese regelmäßig im Hinblick auf die Einhaltung der Gesprächsdisziplin, insbesondere der vorgeschriebenen Wortlaute, überprüft werden.***Maßnahmen****Die Regelungen über Aufzeichnungen von betrieblicher Kommunikation gem. EisbBBV werden eingehalten.* *Entsprechend der EisbBBV sind die für die betriebliche Kommunikation verwendeten Betriebsfernsprechanlagen und das gesamte GSM-R Netz mit Sprachspeicher ausgerüstet.**Die der Betriebsabwicklung dienenden Dienstvorschriften und Dienstanweisungen legen fest, dass die sicherheitsrelevante Kommunikation mittels genau festgelegter Wortlaute und Codes zu erfolgen hat, um Missverständnisse oder Verständigungsschwierigkeiten auszuschalten. Die Mitarbeiter sind verpflichtet, bei ihrer Tätigkeit ausschließlich diese Wortlaute und Codes zu verwenden und diese bei Empfang zur Bestätigung nochmals zu wiederholen.* *Im Rahmen der Betriebsaufsicht wird einerseits verstärkt auf die Einhaltung dieser Wortlaute geachtet und andererseits wird mittels Schwerpunktschulungen diese sicherheitsrelevante Kommunikation weiter gefestigt.* *Gemäß der beim Datenverarbeitungsregister registrierten Meldung zum Einsatz von Sprachspeichern erfolgt die Auswertung bzw. das Abhören der sicherheitsrelevanten Kommunikation nur bei Vorliegen eines konkreten, nach dem Unfalluntersuchungsgesetz 2005 meldepflichtigen Vorfalls. Die aufgezeichneten Sprachdaten dienen dabei ausschließlich Beweiszwecken im Zusammenhang mit einer gerichtlichen oder behördlichen Unfalluntersuchung. Aus datenschutzrechtlichen Gründen darf die Auswertung der Sprachspeicheraufzeichnungen daher ausschließlich anlassbezogen (konkreter, nach dem UUG 2005 meldepflichtiger Vorfall) erfolgen.***A-2014/020**Das Eisenbahnunternehmen hat durch verbindliche Vorgaben und eine lückenlose Aufsicht sicherzustellen, dass Sicherungsmaßnahmen für Bauarbeiten im Bereich der Gleise entsprechend den rechtlichen Vorgaben festgelegt und umgesetzt werden und dabei insbesondere die eindeutige Rangordnung der Sicherungsmaßnahmen eingehalten wird (Kein Betreten des Gefahrenraumes, keine Fahrten, technische Schutzmaßnahmen nur wenn nachweislich keine anderen Maßnahmen möglich sind, dürfen organisatorische Sicherungsmaßnahmen unter Inkaufnahme des „Faktor Mensch“ zugelassen werden).***Maßnahmen****Derzeit werden bei den Baustellen der ÖBB-Infrastruktur AG die Sicherungsmaßnahmen Rottenwarnanlagen, SAS, Stellwerksgebundene AWS sowie mobile Warneinrichtungen vermehrt eingesetzt. Des Weiteren läuft derzeit die Erprobung einer neuer Sicherungsmaßnahme: „Gleisabsperrbügel“. Hinkünftig werden die Sperren bei Betras in jedem Fall so beantragt, wie diese erforderlich sind. Bei Änderungen durch andere Bereiche, bei denen Sperren nicht "genehmigt" werden, sind die Betras abzusagen. In einigen Fällen wird dies zu betrieblichen Maßnahmen (La, Sperre) führen, wenn die erforderlichen Baumaßnahmen nicht durchgeführt werden können.* **A 2014/021**Das Eisenbahnunternehmen hat organisatorische Vorkehrungen zu treffen (allgemeine Anordnungen, Aufsicht), dass die erforderlichen Unterlagen für die Vorbereitung und Ausführung von Bauarbeiten zur Vermeidung von Planungs- und Umsetzungsfehlern vereinfacht und vereinheitlicht werden.***Maßnahmen****Die ÖBB-Infrastruktur AG triftt im Geschäftsbereich Streckenmanagement und Anlagenentwicklung (SAE) organisatorische Vorkehrungen um Planungs- und Umsetzungsfehler zu vermeiden. Es finden zwischen den regionalen ASC-Standorten, den Sicherheitsfachkräften des GB SAE sowie den beteiligten Fachlinien laufend Abstimmungsgespräche statt, um weitere Verbesserungen gemeinsam zu erarbeiten. Zurzeit ist eine Arbeitsgruppe mit Mitgliedern des VAI und der ÖBB-Infrastruktur AG mit eben dieser Aufgabenstellung befasst.*  |

| **Datum** | **Vorfall** |
| --- | --- |
| **19.06.2013** | **Kollision Z 2703 mit Personengruppe zwischen Bf. Bierbaum und Bf. Fürstenfeld (Fortsetzung)****A-2014/022**Das Eisenbahnunternehmen hat organisatorische Vorkehrungen zu treffen (allgemeine Anordnungen, Aufsicht), dass die erforderlichen Funktionen und Aufgaben bei der Ausfüh-rung von Bauarbeiten im Gefahrenraum von Gleisen vereinfacht und vereinheitlicht werden. Dabei ist sicherzustellen, dass alle von den Rechtsvorschriften geforderten Funktionen auf der Baustelle auch tatsächlich besetzt sind (z.B. Baustellenkoordinator, Aufsichtsperson gemäß § 4 BauV, Sicherungsaufsicht). Gleichzeitig wären die in den Rechtsvorschriften nicht vorgegebenen „Zusatzfunktionen“ dahingehend zu überprüfen, ob sie tatsächlich einer Erhöhung der Sicherheit auf der Baustelle dienen oder womöglich einen gegenteiligen Effekt erzielen.***Maßnahmen****Derzeit werden alle Funktionen auf einer Baustelle auf ihre Erfordernisse, ihre Anforderungen und deren Vereinbarkeit mit anderen Funktionen geprüft. Die unter Pkt. 14.2 erwähnte Arbeitsgruppe befasst sich ebenfalls mit dieser Aufgabenstellung.* **A-2014/023**Das Eisenbahnunternehmen hat organisatorische Vorkehrungen zu treffen (allgemeine Anordnungen, Aufsicht), dass die erforderlichen Maßnahmen vor Beginn der Bauarbeiten eindeutig festgelegt und lückenlos eingehalten werden (z.B. Unterweisung über die Gefahren des Bahnbetriebes).***Maßnahmen****Für die erforderlichen Unterweisungen gibt es einfach gehaltene Vorlagen und klare Vorgaben über die Inhalte. Bei den Baustellenkontrollen wird das Vorhandensein dieser Unterlage für die Unterweisung geprüft.***A 2014/024**Das Eisenbahnunternehmen hat organisatorische Vorkehrungen zu treffen (allgemeine Anordnungen, Aufsicht), dass mit den Bauarbeiten erst begonnen wird, wenn alle erforderlichen Vorbereitungsmaßnahmen verlässlich abgeschlossen sind (z.B. Einweisung der Arbeitnehmer in sichere Bereiche, Einweisung der Sicherungsposten, Durchführung der Hör-probe, koordinierte Zustimmung zum Beginn der Arbeiten).***Maßnahmen****Die Umsetzung von §§ 25 ff EisbAV wird von uns, wie in der ÖBB 40 geregelt, umgesetzt.* **A-2014/025**Zur Vermeidung gleichartiger Unfallereignisse bei Bauarbeiten im Gefahrenraum der Gleise wären überdies im Rahmen der Eisenbahnaufsicht (Eisenbahnbehörden) weitergehende grundsätzliche Strukturmaßnahmen für die Sicherheit auf Baustellen im Bereich von Gleisen erforderlich:1. Unverzüglicher „Kassasturz“ über die derzeit bestehenden und nicht einheitlich gestalteten Regelungen für die Sicherheitsmaßnahmen auf Eisenbahnbaustellen. Im Rahmen dieser Überprüfung wären nicht rechtkonforme allgemeine Anordnungen, widersprüchliche „Doppelregelungen“ oder nicht notwendige Detailregelungen für einzelne Fachbereiche rigoros zu durchforsten.
2. Unverzügliche Neubetrachtung der Besetzung von Koordinationsfunktionen auf Baustellen. Dabei wäre insbesondere auch sicherzustellen, dass die Koordination von Sicherungs- und Sicherheitsaufgaben auf Baustellen im Gefahrenraum der Gleise ausschließlich durch Arbeitnehmer erfolgt, die über ausreichende theoretische Kenntnisse und praktische Erfahrung über die Gefahren des Bahnbetriebes verfügen.
3. Verringerung der Schnittstellen auf Baustellen im Gefahrenraum der Gleise und Überprüfung der Bautätigkeit von „Eisenbahnverkehrsunternehmen“, die nur für diesen Zweck gegründet wurden.
 |

| **Datum** | **Vorfall** |
| --- | --- |
| **19.06.2013** | **Kollision Z 2703 mit Personengruppe zwischen Bf. Bierbaum und Bf. Fürstenfeld (Fortsetzung)****A-2014/025*****Maßnahmen****Die ÖBB-Infrastruktur AG - BL- QSU hat gemäß Schreiben GZ: BL-STA-BEHO-000005-15 vom 20.02.2015 einen Antrag auf Erteilung einer behördlichen Genehmigung zur Änderung der DV V3, ZSB und der DV Anweisung AWS gestellt. Grund hierfür ist die Neugestaltung des DB 601.02 - Organisation von Bauarbeiten im Bereich von Gleisen.* *Inhalte darin sind unter anderem:** *„Für Bauarbeiten der ÖBB-Infrastruktur AG gemeinsam mit Dritten sowie für Bauarbeiten der ÖBB-Infrastruktur AG alleine sollen grundsätzlich die gleichen organisatorischen Grundlagen vorgegeben werden (Sicherheit- und Gesundheitsschutzplan, Planungskoordinator, Baustellenkoordinator).*
* *Beim Beginn von Bauarbeiten im Bereich von Gleisen muss immer ein Aufsichtsorgan des Bahnbetreibers gemäß § 108 Abs. 2 BauV der ÖBB-Infrastruktur AG anwesend sein, um für die Einhaltung der organisatorischen Vorgaben zu sorgen („Sicherheit vorhanden“). Das gleiche gilt für die Aufhebung der betrieblichen Einschränkungen.*
* *Der DB legt die organisatorischen Vorgaben des Arbeitnehmerschutzes für die Vorbereitung und Durchführung von Bauarbeiten im Bereich von Gleisen fest. Es wird festgehalten, dass insbesondere die in den Arbeitnehmerschutzvorschriften (Bauarbeiten-Koordinationsgesetz, Bauarbeiterschutzverordnung, Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung) vorgegebenen Funktionen geregelt werden. Des Weiteren wird vorgegeben wie Dokumente (Sicherheits- und Gesundheitsschutzplan, Unterlage für spätere Arbeiten) zu gestalten und umzusetzen sind“.*

*Die Inkraftsetzung des DB 601.02 - Organisation von Bauarbeiten im Bereich von Gleisen erfolgt gemäß ÖBB-Infrastruktur AG mit 11. Oktober 2015.**Flankierende betriebliche Maßnahmen bzw. Anpassungen von Dienstvorschriften im Zusammenhang mit der Neugestaltung des DB 601.02 werden im Rahmen eines eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahrens bearbeitet.* |
| **02.07.2013** | **Entgleisung Z 46695 im Bf. Bruck a. d. Leitha****A-2014/026**Überprüfung, ob mit einem im Regelwerk vorgegebenen Wortlaut wie z.B. "BETRIEBSGEFAHR, …" alle Akteure auf die Situation aufmerksam gemacht werden.***Maßnahmen****Im § 97 der DV V3 Betriebsvorschrift sind Regelungen für Gefahrsfälle vorhanden. Bei drohender Betriebsgefahr sind Notrufe mindestens dreimal abzusetzen.**Mit 04.05.2012 wurde mit Gz. BL-STA-BEHO-000009-12 ein Antrag auf Änderung der DV V3 §6 beim bmvit angebracht. Dieser Antrag verfolgt das Ziel, alle Betriebsbediensteten auf drohende Gefahren oder Ereignisse zu sensibilisieren.**DV V3 §6 neu (beantragt): Alle Betriebsbediensteten haben während ihrer Tätigkeit auf den Anlagen der ÖBB-Infrastruktur AG, jeden Unfall, jedes Ereignis, das auch nur beinahe zu einem Unfall geführt hätte, und jede von ihnen festgestellte ernste und unmittelbare Gefahr für Sicherheit oder Gesundheit, sowie alle festgestellten oder vermuteten Schäden an Einrichtungen der ÖBB-Infrastruktur AG (z.B. Gleise, Oberbau, Bahnsteigdächer, Oberleitungsanlagen, Schienenbruch,…), unverzüglich an den zuständigen Fdl (IB) zu melden.**Kann bei unmittelbarer erheblicher Gefahr der zuständige Fdl (IB) nicht erreicht werden, sind nach Maßgabe der Information und Unterweisung des Meldenden, sowie der zur Verfügung stehenden technischen Mittel Maßnahmen zu treffen, um andere Personen zu warnen und Nachteile für Leben oder Gesundheit abzuwenden.**Bei auch nur vermuteten Schäden an Einrichtungen der ÖBB-Infrastruktur AG gilt der betroffene Gleisabschnitt als unbefahrbar und ist gemäß DV V3 §85 als Schutzmaßnahme sofort zu sperren.**Bereits mit 12.04.2012 wurde seitens der ÖBB-Infrastruktur AG mit GZ. BL-STA-00003-000003-12 eine Anweisung erlassen (Gültigkeit: 10.06.2012), die das „Erkennen, Melden und Maßnahmen“ regelt. Daher vertritt die ÖBB-Infrastruktur AG die Meinung, dass mit dieser Anweisung und dem noch anhängigen Genehmigungsverfahren derartige Vorfälle minimiert werden können. Gleichzeitig darf aber auch noch auf mögliche Änderungen im Rahmen des genannten Verfahrens hingewiesen werden.* |
| **02.07.2013** | **Entgleisung Z 46695 im Bf. Bruck a. d. Leitha (Fortsetzung)****A-2014/027**Überprüfung, ob bei der Herstellung lückenlos verschweißter Gleise im Bereich von Lärmschutzwänden Temperaturbeeinflussungen durch mikroklimatische Einflüsse berücksichtigt werden müssen.***Maßnahmen****Schweißarbeiten werden generell bei Neutraltemperatur 20 – 25°C, gemessen an der Schiene durchgeführt. Bei höheren Temperaturen wird nicht geschweißt.* *Lärmschutzwände stehen meist rund 4 m von der Gleisachse entfernt. Die Aufheizung der Schiene erfolgt kaum durch Konvektion (hohe Dichte, geringe relative Oberfläche), sondern vielmehr durch direkte Sonneneinstrahlung. Bei Außentemperaturen von 30°C (rund 300 K) kann die Temperatur der Schiene 40° betragen, in extremen Ausnahmefällen bis 60°, nach langer direkter Sonneneinstrahlung. Die Abkühlung bei Entfall der Sonneneinstrahlung erfolgt relativ rasch.**Die Vorgabe der Temperatur hat den Vorteil, dass sie einfach und eindeutig gehandhabt werden kann.***A-2014/028**Überprüfung, ob alle gültigen Anweisungen des IM (bis zur Aufnahme in ein anderes Regelwerk oder deren Aufhebung) in ein gesammeltes Regelwerk aufgenommen werden müssen.***Maßnahmen****Die ÖBB haben einen Großteil dieser Anweisungen beim bmvit ein Genehmigungsverfahren beantragt, da es sich dabei um allgemeine Verhaltensanordnungen gem. EisbG §21a handelt. Nach Bescheiderteilung werden diese umgehend beim nächstmöglichen Änderungstermin in die relevanten Normen eingearbeitet.* |
| **21.02.2013** | **Kollision Z 167 und Entgleisung Z 20261 im Bf. Wien Hütteldorf****A-2014/029**Überprüfung, ob mit einem im Regelwerk vorgegebenen Wortlaut wie z.B. "BETRIEBSGEFAHR,…" alle Akteure auf die Situation aufmerksam gemacht werden.***Maßnahmen****Im §97 der DV V3 Betriebsvorschrift sind Regelungen für Gefahrsfälle vorhanden. Bei drohender Betriebsgefahr sind Notrufe mindestens dreimal abzusetzen.**Mit 04.05.2012 wurde mit Gz. BL-STA-BEHO-000009-12 ein Antrag auf Änderung der DV V3 §6 beim bmvit angebracht. Dieser Antrag verfolgt das Ziel, alle Betriebsbediensteten auf drohende Gefahren oder Ereignisse zu sensibilisieren.**DV V3 §6 neu (beantragt):**Alle Betriebsbediensteten haben während ihrer Tätigkeit auf den Anlagen der ÖBB-Infrastruktur AG, jeden Unfall, jedes Ereignis, das auch nur beinahe zu einem Unfall geführt hätte, und jede von ihnen festgestellte ernste und unmittelbare Gefahr für Sicherheit oder Gesundheit, sowie alle festgestellten oder vermuteten Schäden an Einrichtungen der ÖBB-Infrastruktur AG (z.B. Gleise, Oberbau, Bahnsteigdächer, Oberleitungsanlagen, Schienenbruch,…), unverzüglich an den zuständigen Fdl (IB) zu melden.**Kann bei unmittelbarer erheblicher Gefahr der zuständige Fdl (IB) nicht erreicht werden, sind nach Maßgabe der Information und Unterweisung des Meldenden, sowie der zur Verfügung stehenden technischen Mittel Maßnahmen zu treffen, um andere Personen zu warnen und Nachteile für Leben oder Gesundheit abzuwenden.**Bei auch nur vermuteten Schäden an Einrichtungen der ÖBB-Infrastruktur AG gilt der betroffene Gleisabschnitt als unbefahrbar und ist gemäß DV V3 §85 als Schutzmaßnahme sofort zu sperren.**Bereits mit 12.04.2014 wurde seitens der ÖBB-Infrastruktur AG mit Gz. BL-STA-00003-000003-12 eine Anweisung erlassen, die das „Erkennen, Melden und Maßnahmen“ regelt. Daher vertritt die ÖBB-Infrastruktur AG die Meinung, dass mit dem noch anhängigen Genehmigungsverfahren derartige Vorfälle minimiert werden können. Gleichzeitig darf aber auch noch auf mögliche Änderungen im Rahmen des genannten Verfahrens hingewiesen werden.* |

| **Datum** | **Vorfall** |
| --- | --- |
| **21.02.2013** | **Kollision Z 167 und Entgleisung Z 20261 im Bf. Wien Hütteldorf (Fortsetzung)****A-2014/030**Überprüfung, ob durch eine Profilüberprüfung bei Zuglauf-Checkpoints offene Türen und andere Unregelmäßigkeiten an der Ladung vorzeitig erkannt werden können.***Maßnahmen****Die ÖBB Infrastruktur AG betreibt seit geraumer Zeit umfangreiche Versuchsreihen zur Entwicklung praxistauglicher Detektoren (Zuglaufcheckpoints) zur Erkennung von Entgleisungen, dynamischen (Über)beanspruchungen, Belastungen und von Lichtraumüberschreitungen. Ein Netz an verschiedenen Detektoren ist zurzeit in Umsetzung. Wir merken an, dass die Detektion bei einem Zuglaufcheckpoint - wie auch bei der Zugbeobachtung - nur eine Momentaufnahme ist und sie ersetzt keine wagentechnische Untersuchung (auch nicht teilweise, da viele Abweichungen erst während der Fahrt auftreten.***A-2014/031**Sicherstellung, dass durch den Fahrzeugdienst gemäß § 38 EisbEPV bezettelte und scheinbar abgesperrte Türen vor Fahrtantritt überprüft werden.***Maßnahmen****Gemäß der IMS CL 751.301-01 Sicherheitsrelevante Aufgaben im Zugbegleitdienst hat der Zugbegleiter in seiner Vorbereitezeit dies zu tun.** *Überprüfen der Wagenverschlüsse (Einstieg- Übergangs und Stirntüren) laut DV V3 § 63(4).*
* *Check auf offensichtliche Mängel an den Wagen/ Bezettelungen laut DV V3, M26, ZSB.*
* *Kollision Überprüfen der Energieversorgung, Beleuchtung, Einstiegs- Übergangstüren und Handbremsen.*
* *Durch Absperren und Bezetteln mit Muster S ist für den Reisenden ersichtlich, dass der Wagenübergang nicht verwendet werden kann und somit besteht auch kein Zugang für Reisenden in einen leeren und abgesperrten Wagen.h. Die Brandschutztüren sind mit einem 4-kant versperrbar.*

**A 2014/032**Sicherstellung, dass für unbefugte Personen der Übergang in nicht benutzbare Wagen verhindert wird.***Maßnahmen****Gemäß der IMS CL 751.301-01 Sicherheitsrelevante Aufgaben im Zugbegleitdienst hat der Zugbegleiter in seiner Vorbereitezeit dies zu tun.** *Überprüfen der Wagenverschlüsse (Einstieg- Übergangs und Stirntüren) laut DV V3 § 63(4).*
* *Check auf offensichtliche Mängel an den Wagen/ Bezettelungen laut DV V3, M26, ZSB.*
* *Überprüfen der Energieversorgung, Beleuchtung, Einstiegs- Übergangstüren und Handbremsen.*
* *Durch Absperren und Bezetteln mit Muster S ist für den Reisenden ersichtlich, dass der Wagenübergang nicht verwendet werden kann und somit besteht auch kein Zugang für Reisenden in einen leeren und abgesperrten Wagen. Die Brandschutztüren sind mit einem 4-kant versperrbar.*

**A-2014/033**Sicherstellung, dass Zugbegleiter während der Fahrt auf offensichtliche Manipulation bei abgesperrten Türen achten.***Maßnahmen****Gemäß § 88. (1) der seit 1. Oktober 2014 gültigen EisbBBV hat das Eisenbahnverkehrsunternehmen geeignete Vorkehrungen für die Sicherheit der Reisenden in personenbefördernden Zügen zu treffen.**Auch während der Fahrt hat der ZUB folgende Aufgaben:** *Der ZUB ist laut DV V3 § 61(4) für die Sicherheit und Ordnung zuständig.*
* *Während der Fahrt gehen die ZUB laut DV V3 § 64(4), auch nach beendeter Revision, mehrmals durch die ihnen zugewiesenen Personenwagen, und halten sich in den zugewiesenen Wagenbereichen auf.*

*Während der Fahrt ist für den Reisenden durch das Muster S (internationale Vorgabe aus dem RIC) ersichtlich, dass abgesperrte Türen nicht benützt werden dürfen.* |

| **Datum** | **Vorfall** |
| --- | --- |
| **21.02.2013** | **Kollision Z 167 und Entgleisung Z 20261 im Bf. Wien Hütteldorf (Fortsetzung)****A-2014/034**Überprüfung, ob bei Befragungen von Mitarbeitern im Zuge der Voruntersuchungen von Ereignissen, den Mitarbeitern die Beiziehung einer Person ihres Vertrauens ermöglicht werden muss.***Maßnahmen****Die Beiziehung einer Person des Vertrauens ist in der DV V3 ZSB 26 § 24 Sachverhaltsaufnahme bzw. im Handbuch Vorfalluntersuchung § 24 Sachverhaltsaufnahme geregelt.**Auszug:* *(1) Die Sachverhaltsaufnahme erfolgt unter Einbeziehung des Betriebsleiters, des Betriebsrates, beteiligter Eisenbahnunternehmen und Auskunftspersonen durch Ermittlung und Dokumentation von Beweismitteln, Fakten und Abläufen. Eine Verweigerung der Mitwirkung an der Sachverhaltsaufnahme bzw. der Auskunft ist mit Angabe der Gründe zu dokumentieren.***A 2014/035**Überprüfung, dass der Begriff „Reisende“ in allen Regelwerken (z. B. EisbBBV) durch den Begriff „Fahrgäste“ ersetzt wird.***Maßnahmen****Derzeit liegen keine Informationen über eingeleitete bzw. bereits umgesetzte Maßnahmen vor.***A-2014/036**Überprüfung, ob der Begriff „Reisende“ in allen durch die Eisenbahnbehörden genehmigten Regelwerken (z. B. betriebliche Regelwerke) durch den Begriff „Fahrgäste“ ersetzt werden muss.***Maßnahmen****Eine Änderung der Bezeichnung von „Reisende“ auf „Fahrgäste/Bahnbenützende“ ist bereits bei der Behörde eingereicht.* |
| **30.05.2013****28.09.2013** | **Kollision Personenzug mit Schienenkran im Bf. Stockerau (30.05.2013)****Kollision Güterzug mit Gleisbaukran im Bf. Leopoldau (28.09.2013)*****Anmerkung SUB:****Im Zuge der durchgeführten Sicherheitsuntersuchungen wurde festgestellt, dass bei beiden Vorfällen sowohl die Schlussfolgerungen als auch die Ursachen ident waren. Die für den Vorfall vom 30.05.2013 ausgesprochenen Sicherheitsempfehlungen wurden daher wortgleich auch auf den Vorfall vom 28.09.2013 übernommen.***A 2014/037**Das Eisenbahnunternehmen hat durch verbindliche Vorgaben eine lückenlose Aufsicht sicherzustellen, dass Sicherungsmaßnahmen für Bauarbeiten im Bereich der Gleise entsprechend den rechtlichen Vorgaben festgelegt und umgesetzt werden und dabei insbesondere die eindeutige Rangordnung der Sicherungsmaßnahmen eingehalten wird (Kein Betreten des Gefahrenraumes, keine Fahrten, technische Schutzmaßnahmen nur wenn nachweislich keine anderen Maßnahmen möglich sind, dürfen organisatorische Sicherungsmaßnahme unter Inkaufnahme des "Faktor Mensch" zugelassen werden).***Maßnahmen****Derzeit werden bei den Baustellen der ÖBB-Infrastruktur AG die Sicherungsmaßnahmen Rottenwarnanlagen (SAS, stellwerksgebundene AWS sowie mobile Warneinrichtungen) vermehrt eingesetzt. Des Weiteren läuft derzeit die Erprobung einer neuer Sicherungsmaßnahme: „Gleisabsperrbügel“. Hinkünftig werden die Sperren bei Betras in jedem Fall so beantragt, wie diese erforderlich sind. Bei Änderungen durch andere Bereiche, bei denen Sperren nicht "genehmigt" werden, sind die Betras abzusagen. In einigen Fällen wird dies zu betrieblichen Maßnahmen (La, Sperre) führen, wenn die erforderlichen Baumaßnahmen nicht durchgeführt werden können.*  |

| **Datum** | **Vorfall** |
| --- | --- |
| **30.05.2013****28.09.2013** | **Kollision Personenzug mit Schienenkran im Bf. Stockerau (30.05.2013) (Fortsetzung)Kollision Güterzug mit Gleisbaukran im Bf. Leopoldau (28.09.2013) (Fortsetzung)****A-2014/038**Das Eisenbahnunternehmen hat organisatorische Vorkehrungen zu treffen (allgemeine Anordnungen, Aufsicht), dass die erforderlichen Unterlagen für die Vorbereitung und Ausführung von Bauarbeiten zur Vermeidung von Planungs- und Umsetzungsfehlern vereinfacht und vereinheitlicht werden.***Maßnahmen****Die ÖBB-Infrastruktur AG trifft im Geschäftsbereich Streckenmanagement und Anlagenentwicklung (SAE) organisatorische Vorkehrungen um Planungs- und Umsetzungsfehler zu vermeiden. Es finden zwischen den regionalen ASC-Standorten, den Sicherheitsfachkräften des GB SAE sowie den beteiligten Fachlinien laufend Abstimmungsgespräche statt, um weitere Verbesserungen gemeinsam zu erarbeiten. Zurzeit ist eine Arbeitsgruppe mit Mitgliedern des VAI und der ÖBB-Infrastruktur AG mit eben dieser Aufgabenstellung befasst. Ein Ergebnis ist vsl. Ende 2014 zu erwarten.***A-2014/039**Das Eisenbahnunternehmen hat organisatorische Vorkehrungen zu treffen (allgemeine Anordnungen, Aufsicht), dass die erforderlichen Funktionen und Aufgaben bei der Ausführung von Bauarbeiten im Gefahrenraum von Gleisen vereinfacht und vereinheitlicht werden. Dabei ist sicherzustellen, dass alle von den Rechtsvorschriften geforderten Funktionen auf der Baustelle auch tatsächlich besetzt sind (z.B. Baustellenkoordinator, Aufsichtsperson gemäß § 4 BauV, Sicherungsaufsicht). Gleichzeitig wären die in den Rechtsvorschriften nicht vorgegebenen "Zusatzfunktionen" dahingehend zu überprüfen, ob sie tatsächlich einer Erhöhung der Sicherheit auf der Baustelle dienen oder womöglich einen gegenteiligen Effekt erzielen.***Maßnahmen****Derzeit werden alle Funktionen auf einer Baustelle auf ihre Erfordernisse, ihre Anforderungen und deren Vereinbarkeit mit anderen Funktionen geprüft. Die unter Pkt. A-2014/038 erwähnte Arbeitsgruppe befasst sich ebenfalls mit dieser Aufgabenstellung.* **A 2014/040**Das Eisenbahnunternehmen hat organisatorische Vorkehrungen zu treffen (allgemeine Anordnungen, Aufsicht), dass die erforderlichen Maßnahmen vor Beginn der Bauarbeiten eindeutig festgelegt und lückenlos eingehalten werden (z.B. Unterweisung über die Gefahren des Bahnbetriebes).***Maßnahmen****Für die erforderlichen Unterweisungen gibt es einfach gehaltene Vorlagen und klare Vorgaben über die Inhalte. Bei den Baustellenkontrollen wird das Vorhandensein dieser Unterlage für die Unterweisung geprüft.***A-2014/041**Das Eisenbahnunternehmen hat organisatorische Vorkehrungen zu treffen (allgemeine Anordnungen, Aufsicht), dass mit den Bauarbeiten erst begonnen wird, wenn alle erforderlichen Vorbereitungsmaßnahmen verlässlich abgeschlossen sind (z.B. Einweisung der Arbeitnehmer in sichere Bereiche, Einweisung der Sicherungsposten, Durchführung der Hörprobe, koordinierte Zustimmung zum Beginn der Arbeiten).***Maßnahmen****Die Umsetzung von §§ 25 ff EisbAV ist in der ÖBB 40 geregelt.*  |

| **Datum** | **Vorfall** |
| --- | --- |
| **30.05.2013****28.09.2013** | **Kollision Personenzug mit Schienenkran im Bf. Stockerau (30.05.2013) (Fortsetzung)Kollision Güterzug mit Gleisbaukran im Bf. Leopoldau (28.09.2013) (Fortsetzung)****A 2014/042**Zur Vermeidung gleichartiger Unfallereignisse bei Bauarbeiten im Gefahrenraum der Gleise wären überdies im Rahmen der Eisenbahnaufsicht (Eisenbahnbehörden) weitergehende grundsätzliche Strukturmaßnahmen für die Sicherheit auf Baustellen im Bereich von Gleisen erforderlich:* Unverzüglicher „Kassasturz“ über die derzeit bestehenden und nicht einheitlich gestalteten Regelungen für die Sicherheitsmaßnahmen auf Eisenbahnbaustellen. Im Rahmen dieser Überprüfung wären nicht rechtkonforme allgemeine Anordnungen, widersprüchliche „Doppelregelungen“ oder nicht notwendige Detailregelungen für einzelne Fachbereiche rigoros zu durchforsten.
* Unverzügliche Neubetrachtung der Besetzung von Koordinationsfunktionen auf Baustellen. Dabei wäre insbesondere auch sicherzustellen, dass die Koordination von Sicherungs- und Sicherheitsaufgaben auf Baustellen im Gefahrenraum der Gleise ausschließlich durch Arbeitnehmer erfolgt, die über ausreichende theoretische Kenntnisse und praktische Erfahrung über die Gefahren des Bahnbetriebes verfügen.
* Verringerung der Schnittstellen auf Baustellen im Gefahrenraum der Gleise und Überprüfung der Bautätigkeit von „Eisenbahnverkehrsunternehmen“, die nur für diesen Zweck gegründet wurden.

***Maßnahmen****Die ÖBB-Infrastruktur AG - BL- QSU hat gemäß Schreiben GZ: BL-STA-BEHO-000005-15 vom 20.02.2015 einen Antrag auf Erteilung einer behördlichen Genehmigung zur Änderung der DV V3, ZSB und der DV Anweisung AWS gestellt. Grund hierfür ist die Neugestaltung des DB 601.02 - Organisation von Bauarbeiten im Bereich von Gleisen.* *Inhalte darin sind unter anderem:** *Für Bauarbeiten der ÖBB-Infrastruktur AG gemeinsam mit Dritten sowie für Bauarbeiten der ÖBB-Infrastruktur AG alleine sollen grundsätzlich die gleichen organisatorischen Grundlagen vorgegeben werden (Sicherheit- und Gesundheitsschutzplan, Planungskoordinator, Baustellenkoordinator).*
* *Beim Beginn von Bauarbeiten im Bereich von Gleisen muss immer ein Aufsichtsorgan des Bahnbetreibers gemäß § 108 Abs. 2 BauV der ÖBB-Infrastruktur AG anwesend sein, um für die Einhaltung der organisatorischen Vorgaben zu sorgen („Sicherheit vorhanden“). Das gleiche gilt für die Aufhebung der betrieblichen Einschränkungen.*
* *Der DB legt die organisatorischen Vorgaben des Arbeitnehmerschutzes für die Vorbereitung und Durchführung von Bauarbeiten im Bereich von Gleisen fest. Es wird festgehalten, dass insbesondere die in den Arbeitnehmerschutzvorschriften (Bauarbeiten-Koordinationsgesetz, Bauarbeiterschutzverordnung, Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung) vorgegebenen Funktionen geregelt werden. Des Weiteren wird vorgegeben wie Dokumente (Sicherheits- und Gesundheitsschutzplan, Unterlage für spätere Arbeiten) zu gestalten und umzusetzen sind.*

*Die Inkraftsetzung des DB 601.02 - Organisation von Bauarbeiten im Bereich von Gleisen erfolgt gemäß ÖBB-Infrastruktur AG mit 11. Oktober 2015.**Flankierende betriebliche Maßnahmen bzw. Anpassungen von Dienstvorschriften im Zusammenhang mit der Neugestaltung des DB 601.02 werden im Rahmen eines eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahrens bearbeitet.***A-2014/043**Sicherstellung, dass bei der Erstellung der Betra alle relevanten Tätigkeiten und die daraus abgeleiteten Maßentsprechend aufgenommen werden. Dabei muss sichergestellt sein, dass diese eindeutig und unmissverständlich beschrieben werden.***Maßnahmen****Eine dementsprechende Arbeitsanleitung ist im Entwurf für eine Nachfolgeregelung für den aktuellen DB 601 enthalten. Bisher waren für die Erstellung einer Betra die Inhalte im DB 601 als „Allgemeine Anforderung“ enthalten.* |

| **Datum** | **Vorfall** |
| --- | --- |
| **08.01.2014** | **Kollision Nebenfahrt mit Person im Bf. Steinfeld im Drautal****A-2014/044**Das Eisenbahnunternehmen hat durch verbindliche Vorgaben eine lückenlose Aufsicht sicherzustellen, dass Sicherungsmaßnahmen für Bauarbeiten im Bereich der Gleise entsprechend den rechtlichen Vorgaben festgelegt und umgesetzt werden und dabei insbesondere die eindeutige Rangordnung der Sicherungsmaßnahmen eingehalten wird (Kein Betreten des Gefahrenraumes, keine Fahrten, technische Schutzmaßnahmen nur wenn nachweislich keine anderen Maßnahmen möglich sind, dürfen organisatorische Sicherungsmaßnahme unter Inkaufnahme des "Faktor Mensch" zugelassen werden).***Maßnahmen****Derzeit werden bei den Baustellen der ÖBB-Infrastruktur AG die Sicherungsmaßnahmen Rottenwarnanlagen (SAS, Stellwerksgebundene AWS sowie mobile Warneinrichtungen) vermehrt eingesetzt. Des Weiteren läuft derzeit die Erprobung einer neuer Sicherungsmaßnahme: „Gleisabsperrbügel“. Hinkünftig werden die Sperren bei Betras in jedem Fall so beantragt, wie diese erforderlich sind. Bei Änderungen durch andere Bereiche, bei denen Sperren nicht "genehmigt" werden, sind die Betras abzusagen. In einigen Fällen wird dies zu betrieblichen Maßnahmen (La, Sperre) führen, wenn die erforderlichen Baumaßnahmen nicht durchgeführt werden können.* **A-2014/045**Das Eisenbahnunternehmen hat organisatorische Vorkehrungen zu treffen (allgemeine Anordnungen, Aufsicht), dass die erforderlichen Unterlagen für die Vorbereitung und Ausführung von Bauarbeiten zur Vermeidung von Planungs- und Umsetzungsfehlern vereinfacht und vereinheitlicht werden.***Maßnahmen****Die ÖBB-Infrastruktur AG trifft im Geschäftsbereich Streckenmanagement und Anlagenentwicklung (SAE) organisatorische Vorkehrungen um Planungs- und Umsetzungsfehler zu vermeiden. Es finden zwischen den regionalen ASC-Standorten, den Sicherheitsfachkräften des GB SAE sowie den beteiligten Fachlinien laufend Abstimmungsgespräche statt, um weitere Verbesserungen gemeinsam zu erarbeiten. Zurzeit ist eine Arbeitsgruppe mit Mitgliedern des VAI und der ÖBB-Infrastruktur AG mit eben dieser Aufgabenstellung befasst. Ein Ergebnis ist vsl. Ende 2014 zu erwarten.* **A-2014/046**Das Eisenbahnunternehmen hat organisatorische Vorkehrungen zu treffen (allgemeine Anordnungen, Aufsicht), dass die erforderlichen Funktionen und Aufgaben bei der Ausführung von Bauarbeiten im Gefahrenraum von Gleisen vereinfacht und vereinheitlicht werden. Dabei ist sicherzustellen, dass alle von den Rechtsvorschriften geforderten Funktionen auf der Baustelle auch tatsächlich besetzt sind (z.B. Baustellenkoordinator, Aufsichtsperson gemäß § 4 BauV, Sicherungsaufsicht). Gleichzeitig wären die in den Rechtsvorschriften nicht vorgegebenen "Zusatzfunktionen" dahingehend zu überprüfen, ob sie tatsächlich einer Erhöhung der Sicherheit auf der Baustelle dienen oder womöglich einen gegenteiligen Effekt erzielen.***Maßnahmen****Derzeit werden alle Funktionen auf einer Baustelle auf ihre Erfordernisse, ihre Anforderungen und deren Vereinbarkeit mit anderen Funktionen geprüft. Die unter Pkt. A-2014/045 erwähnte Arbeitsgruppe befasst sich ebenfalls mit dieser Aufgabenstellung.* **A-2014/047**Das Eisenbahnunternehmen hat organisatorische Vorkehrungen zu treffen (allgemeine Anordnungen, Aufsicht), dass die erforderlichen Maßnahmen vor Beginn der Bauarbeiten eindeutig festgelegt und lückenlos eingehalten werden (z.B. Unterweisung über die Gefahren des Bahnbetriebes).***Maßnahmen****Für die erforderlichen Unterweisungen gibt es einfach gehaltene Vorlagen und klare Vorgaben über die Inhalte. Bei den Baustellenkontrollen wird das Vorhandensein dieser Unterlage für die Unterweisung geprüft.* |

| **Datum** | **Vorfall** |
| --- | --- |
| **08.01.2014** | **Kollision Nebenfahrt mit Person im Bf. Steinfeld im Drautal (Fortsetzung)****A-2014/048**Das Eisenbahnunternehmen hat organisatorische Vorkehrungen zu treffen (allgemeine Anordnungen, Aufsicht), dass mit den Bauarbeiten erst begonnen wird, wenn alle erforderlichen Vorbereitungsmaßnahmen verlässlich abgeschlossen sind (z.B. Einweisung der Arbeitnehmer in sichere Bereiche, Einweisung der Sicherungsposten, Durchführung der Hörprobe, koordinierte Zustimmung zum Beginn der Arbeiten).***Maßnahmen****Die Umsetzung von §§ 25 ff EisbAV ist in der ÖBB 40 geregelt***A 2014/049**Zur Vermeidung gleichartiger Unfallereignisse bei Bauarbeiten im Gefahrenraum der Gleise wären überdies im Rahmen der Eisenbahnaufsicht (Eisenbahnbehörden) weitergehende grundsätzliche Strukturmaßnahmen für die Sicherheit auf Baustellen im Bereich von Gleisen erforderlich:1. Unverzüglicher „Kassasturz“ über die derzeit bestehenden und nicht einheitlich gestalteten Regelungen für die Sicherheitsmaßnahmen auf Eisenbahnbaustellen. Im Rahmen dieser Überprüfung wären nicht rechtkonforme allgemeine Anordnungen, widersprüchliche „Doppelregelungen“ oder nicht notwendige Detailregelungen für einzelne Fachbereiche rigoros zu durchforsten.
2. Unverzügliche Neubetrachtung der Besetzung von Koordinationsfunktionen auf Baustellen. Dabei wäre insbesondere auch sicherzustellen, dass die Koordination von Sicherungs- und Sicherheitsaufgaben auf Baustellen im Gefahrenraum der Gleise ausschließlich durch Arbeitnehmer erfolgt, die über ausreichende theoretische Kenntnisse und praktische Erfahrung über die Gefahren des Bahnbetriebes verfügen.
3. Verringerung der Schnittstellen auf Baustellen im Gefahrenraum der Gleise und Überprüfung der Bautätigkeit von „Eisenbahnverkehrsunternehmen“, die nur für diesen Zweck gegründet wurden.

***Maßnahmen****Die ÖBB-Infrastruktur AG - BL- QSU hat gemäß Schreiben GZ: BL-STA-BEHO-000005-15 vom 20.02.2015 einen Antrag auf Erteilung einer behördlichen Genehmigung zur Änderung der DV V3, ZSB und der DV Anweisung AWS gestellt. Grund hierfür ist die Neugestaltung des DB 601.02 - Organisation von Bauarbeiten im Bereich von Gleisen.* *Inhalte darin sind unter anderem:** *Für Bauarbeiten der ÖBB-Infrastruktur AG gemeinsam mit Dritten sowie für Bauarbeiten der ÖBB-Infrastruktur AG alleine sollen grundsätzlich die gleichen organisatorischen Grundlagen vorgegeben werden (Sicherheit- und Gesundheitsschutzplan, Planungskoordinator, Baustellenkoordinator).*
* *Beim Beginn von Bauarbeiten im Bereich von Gleisen muss immer ein Aufsichtsorgan des Bahnbetreibers gemäß § 108 Abs. 2 BauV der ÖBB-Infrastruktur AG anwesend sein, um für die Einhaltung der organisatorischen Vorgaben zu sorgen („Sicherheit vorhanden“). Das gleiche gilt für die Aufhebung der betrieblichen Einschränkungen.*
* *Der DB legt die organisatorischen Vorgaben des Arbeitnehmerschutzes für die Vorbereitung und Durchführung von Bauarbeiten im Bereich von Gleisen fest. Es wird festgehalten, dass insbesondere die in den Arbeitnehmerschutzvorschriften (Bauarbeiten-Koordinationsgesetz, Bauarbeiterschutzverordnung, Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung) vorgegebenen Funktionen geregelt werden. Des Weiteren wird vorgegeben wie Dokumente (Sicherheits- und Gesundheitsschutzplan, Unterlage für spätere Arbeiten) zu gestalten und umzusetzen sind.*

*Die Inkraftsetzung des DB 601.02 - Organisation von Bauarbeiten im Bereich von Gleisen erfolgt gemäß ÖBB-Infrastruktur AG mit 11. Oktober 2015.**Flankierende betriebliche Maßnahmen bzw. Anpassungen von Dienstvorschriften im Zusammenhang mit der Neugestaltung des DB 601.02 werden im Rahmen eines eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahrens bearbeitet.* |

| **Datum** | **Vorfall** |
| --- | --- |
| **12.02.2014** | **Zusammenprall Z 4832 mit PKW auf EK in Hollenegg****A 2014/050**Die bahn- und straßenseitigen Überprüfungen der bestehenden EK sind zu intensivieren. Dies umfasst insbesondere * die Art der Sicherung (z.B. bescheidkonforme Ausführung, Sicherung auf Grund der bestehenden Verkehrsverhältnisse sowie möglicher veränderter Parameter noch zeitgemäß, Sichträume);
* die Situierung der technischen Einrichtungen und Straßenverkehrszeichen (z.B. Aufstellungspunkte, Sichtbarkeit der Einrichtungen).

***Maßnahmen****Derzeit liegen keine Informationen über eingeleitete bzw. bereits umgesetzte Maßnahmen vor.***A-2014/051**Die Ausbildungsinhalte für den Erwerb der Lenkerberechtigung sind zu überprüfen und - falls erforderlich - entsprechende Änderungen vorzunehmen. * Aufnahme von Gesprächen mit dem Fachverband der Fahrschulen in der Wirtschaftskammer.

***Maßnahmen****Derzeit liegen keine Informationen über eingeleitete bzw. bereits umgesetzte Maßnahmen vor.***A-2014/052**Durchführung von Informationskampagnen über EK im Allgemeinen und das richtige Verhalten der Straßenverkehrsteilnehmer im Besonderen (z.B. durch Medien, Behörden, Autofahrervereinigungen).***Maßnahmen****Derzeit liegen keine Informationen über eingeleitete bzw. bereits umgesetzte Maßnahmen vor.***A-2014/053**Abhalten von besonderen Informationsveranstaltungen über EK im Allgemeinen und das richtige Verhalten der Straßenverkehrsteilnehmer im Besonderen vor Ort (z.B. in Gemeinden, in Schulen, direkt bei Eisenbahnkreuzungen).***Maßnahmen****Derzeit liegen keine Informationen über eingeleitete bzw. bereits umgesetzte Maßnahmen vor.* |
| **12.02.2014** | **Zusammenprall Z 4832 mit PKW auf EK in Hollenegg****A-2014/054**Durchführung von Schwerpunktaktionen der Exekutive direkt vor Ort bei EK in Zusammenarbeit mit dem jeweils zuständigen Eisenbahninfrastrukturunternehmen.***Maßnahmen****Derzeit liegen keine Informationen über eingeleitete bzw. bereits umgesetzte Maßnahmen vor.* |
| **15.12.2014** | **Verschubentgleisung in der AB Hasslacher****A-2014/053**Sicherstellung, dass in der AB Hasslacher gemäß den Bestimmungen des § 24 Abs. 1 ASchG die Arbeitsstätten im Freien während der Arbeitszeit ausreichend künstlich beleuchtet werden.***Maßnahmen****Derzeit liegen keine Informationen über eingeleitete bzw. bereits umgesetzte Maßnahmen vor.* |

Anhang 2 – Abkürzungsverzeichnis

ASchG ArbeitnehmerInnenschutzgesetz

AVV Vertrag für die Nutzung von Güterwagen im Schienenverkehr

BAV Bundesanstalt für Verkehr

Bf. Bahnhof

BMI Bundesministerium für Inneres

BMJ Bundesministerium für Justiz

bmvit Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

Bsb Betriebsstellenbeschreibung

CSI Indikatoren für die Sicherheit

DB Dienstbehelf

DV Dienstvorschrift

ECCAIRS Europäische Datenbank für Vorfälle in der Zivilluftfahrt

EG Europäische Gemeinschaft

EisbAV Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung

EisbBBV Eisenbahn Bau- und Betriebsverordnung

EisbG 1957 Eisenbahngesetz 1957

EisbKrV 2012 Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012

EK Eisenbahnkreuzung

EKSA Eisenbahnkreuzungs-Sicherungsanlage

EN Europäische Norm

EPIGUS Studie über das Blickverhalten von Lenkern von Kraftfahrzeugen

ERA Europäische Eisenbahnagentur

ERAIL Europäische Datenbank für Vorfälle im Schienenverkehr

ES Eingriffsschwelle

EU Europäische Union

EVU Eisenbahnverkehrsunternehmen

EWT Nachvollziehbarkeit der Radsatzinstandhaltung für Güterwagen-Radsatzwellen

IM Eisenbahninfrastrukturunternehmen

ISO Internationale Organisation für die Standardisierung

NSA Nationale Sicherheitsbehörde

ÖBB Österreichische Bundesbahnen

ÖNORM Österreichische Norm

ORE Versuchsanstalt des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC)

QM-System Qualitätsmanagementsystem

RCA Rail Cargo Austria (EVU)

RIC Übereinkommen über den Austausch und die Benutzung von Reisezugwagen im internationalen Verkehr

RU Railway Undertaking (Eisenbahnverkehrsunternehmen)

SES Soforteingriffsschwelle

StLB Steiermärkische Landesbahnen

StVO Straßenverkehrsordnung

Stw Stellwerk

SUB Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes

TF Task Force

Tfz Triebfahrzeug

TSI Technische Spezifikationen Interoperabilität

UIC Internationaler Eisenbahnverband

UUG 2005 Unfalluntersuchungsgesetz 2005

Z Zug

ZLCP Zuglauf-Checkpoint

ZSB Zusatzbestimmungen zur Signal- und zur Betriebsvorschrift