

# **Jahresbericht zur Eisenbahnsicherheit 2022**

gemäß § 13a Eisenbahngesetz 1957 in Umsetzung des Artikels 19 der  
Richtlinie (EU) 2016/798

Wien, 2025

## **Impressum**

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und  
Technologie, Radetzkystraße 2, 1030 Wien  
Wien, 2025

### **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](mailto:e4@bmk.gv.at) (ab 1. April 2025: [e4@bmimi.gv.at](mailto:e4@bmimi.gv.at)).

## Inhalt

<b>1 Einleitung</b> .....	<b>5</b>
1.1 Zweck, Umfang und Adressat:innen des Jahresberichtes .....	5
1.2 Wichtigste Schlussfolgerungen zum Berichtsjahr .....	8
<b>2 Programme, Initiativen und organisatorischer Kontext</b> .....	<b>10</b>
2.1 Strategie- und Planungsaktivitäten .....	10
2.2 Teilnahme an oder Implementierung von Projekten der Europäischen Union .....	11
2.3 Sicherheitsempfehlungen der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes .....	12
2.4 Organisatorischer Kontext .....	13
2.5 Sonstige Behörden im Zusammenhang mit Eisenbahnsicherheit .....	16
<b>3 Sicherheitsleistung</b> .....	<b>17</b>
<b>4 EU Gesetzgebung und Regulierung</b> .....	<b>20</b>
<b>5 Sicherheitsbescheinigung, Sicherheitsgenehmigung und andere Genehmigungen</b> .....	<b>21</b>
5.1 Sicherheitsbescheinigungen und Sicherheitsgenehmigungen .....	21
5.2 Fahrzeuggenehmigungen .....	23
5.3 Für die Instandhaltung zuständige Stellen .....	25
5.4 Triebfahrzeugführer:innen .....	25
5.5 Andere Genehmigungen oder Zertifizierungen.....	26
5.6 Kooperationsübereinkommen mit anderen nationalen Sicherheitsbehörden .....	27
5.7 Informationsaustausch mit Eisenbahnunternehmen.....	27
<b>6 Aufsicht</b> .....	<b>29</b>
6.1 Strategie, Plan, Verfahren und Entscheidungsfindung.....	29
6.2 Ergebnisse der Aufsichtstätigkeit .....	32
6.3 Sicherheitsempfehlungen der nationalen Sicherheitsbehörde.....	34
6.4 Verfahrensordnungen zur Herstellung des rechtskonformen Zustandes.....	36
6.5 Sonstige Sicherheitsmaßnahmen .....	37
<b>7 Anwendungen der relevanten gemeinsamen Sicherheitsmethoden (CSM)</b> .....	<b>38</b>
7.1 Anwendung der CSM für Sicherheitsmanagementsysteme.....	38
7.2 Anwendung der CSM für die Risikobewertung .....	39
7.3 Anwendung der CSM für die Kontrolle.....	40
<b>8 Sicherheitskultur</b> .....	<b>41</b>
<b>9 Anhänge</b> .....	<b>42</b>
9.1 CSI-Daten – angewandte Definitionen .....	42
9.2 Organigramm .....	48
9.3 Auflistung Sicherheitsbescheinigungen und –genehmigungen .....	49

9.4 Liste der erteilten Sicherheitsbescheinigungen .....	51
<b>Tabellenverzeichnis.....</b>	<b>53</b>
<b>Abbildungsverzeichnis.....</b>	<b>54</b>
<b>Abkürzungen.....</b>	<b>55</b>

# 1 Einleitung

## 1.1 Zweck, Umfang und Adressat:innen des Jahresberichtes

Der vorliegende Jahresbericht wird gemäß § 13a Eisenbahngesetz 1957 (EisbG), BGBl. Nr. 60/1957 idF BGBl. I Nr. 231/2021, durch die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie als Oberste Eisenbahnbehörde und gemäß § 12 Abs. 2 EisbG nationale Sicherheitsbehörde erstellt, auf der Webseite des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie ([bmk.gv.at](https://www.bmk.gv.at)) veröffentlicht und der Eisenbahnagentur der Europäischen Union übermittelt.

Der Bericht umfasst die Tätigkeiten der Obersten Eisenbahnbehörde als nationale Sicherheitsbehörde im Bezugsjahr 2022 in Zusammenhang mit dem österreichischen Teil des Eisenbahnsystems der Union, sohin für Hauptbahnen und vernetzte Nebenbahnen sowie für Schienenfahrzeuge, die auf solchen Eisenbahnen betrieben werden oder betrieben werden sollen, ausgenommen die in § 86 Abs. 2 EisbG oder § 185 Abs. 2 EisbG angeführten Eisenbahnen und Schienenfahrzeuge.

Nach § 13a EisbG hat die nationale Sicherheitsbehörde über die Tätigkeit des Vorjahres einen Jahresbericht zu veröffentlichen und der Eisenbahnagentur der Europäischen Union zu übermitteln. Der Jahresbericht dient dabei der Dokumentation der Aktivitäten der nationalen Sicherheitsbehörde im Rahmen ihrer Zuständigkeiten, zur Darstellung der Überwachung der Entwicklung der Eisenbahnsicherheit und der Interoperabilität des Eisenbahnsystems in Österreich. Der Jahresbericht hat gemäß § 13a Abs. 2 EisbG Angaben zu enthalten über:

- Entwicklung der Sicherheit des Betriebes von Eisenbahnen, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen und des Verkehrs auf Eisenbahnen einschließlich einer Zusammenstellung der gemeinsamen Sicherheitsindikatoren im Einklang mit Artikel 5 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2016/798 über Eisenbahnsicherheit, ABl. Nr. L 138 vom 11. Mai 2016 S. 102;
- 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;

- Ergebnisse und Erfahrungen im Zusammenhang mit der Kontrolle von Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen, einschließlich der Anzahl und der Ergebnisse von Inspektionen und Audits;
- Entwicklungen bei einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen und Sicherheitsgenehmigungen und
- Erfahrungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen und der Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit der Anwendung der einschlägigen gemeinsamen Sicherheitsmethoden („Common Safety Methods“ - CSM).

§ 13a EisbG setzt Artikel 19 der Richtlinie (EU) 2016/798 über Eisenbahnsicherheit (Neufassung), ABl. Nr. L 138 vom 11. Mai 2016, S. 102, in nationales Recht um.

Wichtige Grundlagen des Jahresberichtes sind dabei auch von Dritten übermittelte Informationen. So übermittelt die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes der nationalen Sicherheitsbehörde gemäß § 13a Abs. 3 EisbG bis spätestens 30. Juni des dem Berichtsjahr folgenden Kalenderjahres jene erforderlichen Daten in elektronischer Form, die für die Zusammenstellung der gemeinsamen Sicherheitsindikatoren für das Berichtsjahr erforderlich sind.

Eine weitere Grundlage für den Jahresbericht bilden die Sicherheitsberichte der Eisenbahnunternehmen gemäß § 193 EisbG, die der nationalen Sicherheitsbehörde jedes Jahr vor dem 31. Mai für das vorangegangene Kalenderjahr zu übermitteln sind. Die Sicherheitsberichte haben Angaben über Folgendes zu enthalten:

- Angaben darüber, wie die unternehmensbezogenen Sicherheitsziele erreicht wurden, sowie die Ergebnisse der Sicherheitspläne;
- eine Darstellung über die Entwicklung der österreichischen und der gemeinsamen Sicherheitsindikatoren, soweit sie für das jeweilige Eisenbahnunternehmen von Belang sind;
- die Ergebnisse interner Sicherheitsprüfungen;
- Angaben über Mängel und Störungen der Sicherheit des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn oder des Verkehrs auf der Eisenbahn, die für die Behörde von Bedeutung sein können, einschließlich einer Zusammenfassung der von den einschlägigen Akteuren mitgeteilten Risiken; und

- einen Bericht über die Anwendung der einschlägigen gemeinsamen Sicherheitsmethoden.

Weitere Angaben sind nach Nummer 4.5.1.2. der Anhänge I und II der Delegierten Verordnung (EU) 2018/762 über gemeinsame Sicherheitsmethoden bezüglich der Anforderungen an Sicherheitsmanagementsysteme vorgesehen.

Zusätzlich ist durch die nationale Sicherheitsbehörde

- 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. Mai 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. Juli 2015, S. 6, über die Erfahrungen der Vorschlagenden mit der Anwendung der gemeinsamen Sicherheitsmethode („Common Safety Method“ – CSM) für die Risikoevaluierung und -bewertung sowie gegebenenfalls über die eigenen Erfahrungen als nationale Sicherheitsbehörde sowie
- gemäß Artikel 5 Absatz 1 der 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, über die Anwendung dieser Verordnung durch die Eisenbahnunternehmen, Fahrwegbetreiber und sofern sie darüber unterrichtet ist, durch die für die Instandhaltung zuständigen Stellen zu berichten.

Hinsichtlich des Aufbaus folgt der vorliegende Jahresbericht weitgehend 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:innen von Politik, Wirtschaft, Industrie und Presse sowie an die gesamte interessierte Öffentlichkeit.

## 1.2 Wichtigste Schlussfolgerungen zum Berichtsjahr

Im Jahr 2022 konnte durch die erstmalige Einbeziehung von Unternehmen mit Sitz außerhalb Österreichs, die in Österreich Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen, in die gemeinsamen Sicherheitsindikatoren (CSI) die Datenlage erheblich verbessert werden. Dies ermöglichte eine intensivere und genauere Einschätzung des Sicherheitsniveaus im österreichischen Eisenbahnsektor. Die Umstrukturierung der Datenerhebung und die erforderliche Benachrichtigung der unter Aufsicht stehenden Unternehmen haben allerdings zu Verzögerungen der Zusammenstellung der Daten zur Sicherheitsleistung und folglich bei der Erstellung dieses Berichts geführt. Um vollständige und konsistente Daten zu erhalten, waren umfangreiche Informationsschreiben und Auskunftsverlangen an die einzelnen Unternehmen erforderlich. Die gesetzten Maßnahmen haben dazu geführt die Qualität der Daten erheblich zu verbessern und so den Aussagegehalt der Sicherheitsberichte der Unternehmen und in weiterer Folge dieses Jahresberichts weiter zu erhöhen. Auf diese Basis kann auch in den Folgejahren aufgebaut werden.

Die Erweiterung des Datenpools führte zu einer Erhöhung der verzeichneten Unfälle und Signalüberfahrungen, wodurch die Zahlen in verschiedenen Kategorien gestiegen sind, allerdings wären die Zahlen ohne diesen zusätzlichen Einfluss weitgehend stabil geblieben.

Die Zahl der „signifikanten Unfälle“ stieg im Vergleich zum Vorjahr von 34 auf 57. Diese Erhöhung lässt sich nahezu vollständig auf die erweiterten Daten zurückführen. Besonders auffällig war der Anstieg der Bahnübergangsunfälle, die von 19 auf 33 zunahmen. Bahnübergangsunfälle stellen daher weiterhin einen kritischen Bereich für sicherheitsrelevante Maßnahmen dar.

Zudem stieg die Zahl der Todesfälle von 14 auf 18. Diese Zunahme kann ebenfalls weitgehend auf die Erweiterung des Datenpools zurückgeführt werden. Besonders betroffen waren auch hier Bahnübergangsunfälle, die eine hohe Zahl an Todesfällen verursachten. Die Zunahme der schweren Verletzungen von 24 auf 37 ist ebenfalls teilweise durch die erweiterten Daten zu erklären und betrifft insbesondere Nutzer von Bahnübergängen sowie unbefugte Personen.

Ein weiterer Erklärungsfaktor für die gestiegenen Unfallzahlen ist der Anstieg der erbrachten Zugkilometer. Sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr wurden 2022 höhere Kilometerleistungen erzielt, von 111,1 Millionen Personenzugkilometern im Jahr 2020 auf 124 Millionen im Jahr 2022 und von 38,8 Millionen Güterzugkilometern im Jahr

2020 auf 53,2 Millionen im Jahr 2022. Dieser Anstieg in der Betriebsintensität hat sowohl die höhere Unfallwahrscheinlichkeit, als auch die verzeichneten Signalüberfahrungen beeinflusst.

Die Zahl der „Signalüberfahrungen ohne Erreichen des Gefahrpunkts“ stieg von 120 auf 124. Dieser Anstieg lässt sich ebenfalls durch die erweiterte Erhebung von Daten erklären und stellt keine tatsächliche Verschärfung der Sicherheitslage dar.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die steigenden Unfallzahlen, Todesfälle und Signalüberfahrungen im Jahr 2022 hauptsächlich durch die Erweiterung des Datenpools sowie die höhere Zahl der erbrachten Zugkilometer zu erklären sind. Diese Zahlen spiegeln somit nicht zwangsläufig eine Verschlechterung der Sicherheitslage wider, sondern vielmehr eine intensivere und umfassendere Erhebung der Daten.

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. Nach wie vor gilt die Eisenbahn als einer der sichersten Verkehrsträger. Betrachtet man den Risikovergleich über einen längeren Zeitraum und im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern, so zeigt sich, dass im Eisenbahnverkehr in absoluten und relativen Zahlen – etwa in Abhängigkeit von Personenkilometern – deutlich weniger Unfälle, Verletzte oder Todesfälle auftreten als im Straßenverkehr. Diese Zahlen unterstreichen die weiterhin hohe Sicherheitsbilanz des Verkehrsträgers Eisenbahn. Gezielte Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit zu ergreifen, insbesondere in Bezug auf Bahnübergänge und Signalüberfahrungen, ist entscheidend für das anhaltend hohe Sicherheitsniveau auf dem Schienensystem Österreichs.

Im Rahmen der durchgeführten Aufsichtstätigkeit konnten schwerwiegende strukturelle Sicherheitsdefizite der Eisenbahnunternehmen oder wesentliche sicherheitsrelevante beziehungsweise sicherheitsgefährdende Mängel nicht festgestellt werden. Nähere Informationen zur Sicherheitsleistung finden sich in Kapitel 3.

# 2 Programme, Initiativen und organisatorischer Kontext

## 2.1 Strategie- und Planungsaktivitäten

Um die Sicherheitsleistung des Eisenbahnsystems zu verbessern, wurden im Berichtsjahr 2022 anlassunabhängige Aufsichtstermine am Sitz des jeweiligen Unternehmens, im Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, sowie als Videokonferenzen durchgeführt. Soweit sich aus der Auswertung der einlagenden Informationen die Möglichkeit der Verbesserung der Sicherheit ableiten ließ, wurden anlassbezogene Aufsichtsverfahren durchgeführt.

Die Aufsichtstermine wurden zu Jahresbeginn festgelegt, konnten jedoch aufgrund der weiterhin vorherrschenden Umfeld- und Rahmenbedingungen nicht im geplanten Ausmaß durchgeführt werden. Die trotzdem durchgeführten Aufsichtstermine konzentrierten sich im Wesentlichen auf die im Sicherheitsmanagementsystem festgelegten Verfahren durch stichprobenartige Einschau und wurden weiterhin teilweise in Form von Videokonferenzen durchgeführt.

Aufgrund von konkreten Anlassfällen (zum Beispiel Sicherheitsempfehlungen der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes, Wahrnehmungen im Rahmen der proaktiven Aufsichtstätigkeit, Anzeigen, Management-Summary und Auswertung von Meldungen über auf der Infrastruktur eines Infrastrukturbetreibers aufgetretene Vorfälle, Störungen, Notfälle, Krisen und Katastrophen) wurden seitens der Obersten Eisenbahnbehörde anlassbezogene Aufsichtsverfahren (Ermittlungsverfahren zum Beispiel mit Einsichtnahme in Urkunden bzw. Einholung von Sachverständigengutachten) durchgeführt.

Als Aktivitäten zur Verbesserung des Eisenbahnsystems hat die Oberste Eisenbahnbehörde die Betriebsführung betreffende Management-Summary eines Infrastrukturbetreibers sowohl tage- als auch monatsweise bezogen. Diese Berichte enthalten sowohl Qualitätskennzahlen als auch pünktlichkeitsrelevante Betriebseinschränkungen.

Um in die Aufsichtstätigkeit gezielt auch Unfälle sowie Störungen anhand aktueller Ereignisse einzubeziehen, werden zusätzlich Daten über das zentrale Notfallmanagementsystem eines Infrastrukturbetreibers zur Erfassung aller betrieblichen Vorfälle, Störungen, Notfälle, Krisen und Katastrophen anhand konkreter Vorgaben automatisch und darüber hinaus im Einzelfall Daten eines Infrastrukturbetreibers bezogen oder abgefragt. Außerdem erfolgt sowohl monatlich und am Ende des Jahres eine Analyse der automatisch bezogenen Daten, um sicher zu stellen, dass zeitnah zusätzlich etwaige Rückschlüsse gezogen und Aufsichtsschwerpunkte gesetzt werden können. Die Daten fließen auch in die Aufsichtspläne und in die Aufsichtsstrategie ein.

Zusätzlich werden diese Daten intern anhand von den bestimmten - mittels den jährlich gemäß § 193 EisbG vorzulegenden Sicherheitsberichten der Eisenbahnunternehmen übermittelten - Indikatoren in Form der Darstellung über die Entwicklung der österreichischen und der gemeinsamen Sicherheitsindikatoren, soweit sie für das jeweilige Eisenbahnunternehmen von Belang sind, insbesondere hinsichtlich Vorfälle analysiert und gegebenenfalls ein anlassbezogenes Aufsichtsverfahren eingeleitet bzw. bei anlassunabhängigen Aufsichtsterminen mitbehandelt. Die darin expliziten unternehmensbezogenen Werte werden sodann von der Nationalen Sicherheitsbehörde gesammelt und bilden in Summe die gemeinsamen Sicherheitsindikatoren (Common Safety Indicators – CSI) nach Artikel 5 und Anlage I der Richtlinie (EU) 2016/798 über Eisenbahnsicherheit der Republik Österreich ab. Die hierbei erhobenen Werte werden bei der Bewertung der Verwirklichung des mittels der nach Artikel 7 der Richtlinie (EU) 2016/798 in Form der CST festgelegten Mindestsicherheitsniveaus, die das Gesamtsystem und soweit möglich, die einzelnen Bereiche des Eisenbahnsystems in jedem Mitgliedstaat und in der Union erreichen müssen, herangezogen und bilden in weiterer Folge die allgemeine Entwicklung der Eisenbahnsicherheit in Österreich ab.

## **2.2 Teilnahme an oder Implementierung von Projekten der Europäischen Union**

Die Abteilung IV/E5 „Eisenbahntechnik“ ist als österreichische Vertreterin in dem Programm „Europe’s Railway Joint Undertaking“, aktiv. Das „Railway Joint Undertaking“ ist ein Forschungsprogramm das als Nachfolger zu dem, bis jetzt bekannten Shift2Rail, fortgeführt wird. Nachdem die Projekte der Shift2Rail abgeschlossen sind, wird seit Jänner 2022 „Railway Joint Undertaking“ mit einer neuen Struktur aufgestellt und gliedert sich in zwei Hauptsäulen: System Pillar und Innovation Pillar. Die Abteilung E5 gestaltet,

gemeinsam mit anderen europäischen Stakeholder, den System Pillar, während der Innovation Pillar durch die Sektion III des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie vertreten wird. Manche der aktuellen Themen im ERJU sind die digitale automatische Kupplung (DAK), TSI Revision, ETCS Implementierung sowie Förderung der Forschung und Innovation.

Die DAK als Gamechanger im Bereich Güterverkehr wird seitens des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie auch außerhalb vom ERJU Gremium unterstützt. In der aktuellen Phase werden die besten technische Lösungen, optimale Personalplanung, notwendige Fahrzeugausrüstung und andere Faktoren definiert und optimiert, sodass ein Kupplungssystem der Zukunft entstehen kann.

Die Implementierung von ERTMS stellt die kommende Herausforderung im EU Eisenbahnraum dar. Es wird intensiv und gemeinsam daran gearbeitet, einheitliche und interoperable Lösungen für die Implementierung zu erarbeiten.

### **2.3 Sicherheitsempfehlungen der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes**

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 – UUG 2005 die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes mindestens jährlich über die Maßnahmen, die als Reaktion auf die Sicherheitsempfehlung ergriffen wurden oder geplant sind, zu unterrichten.

Die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes hat 2022 keine Sicherheitsempfehlung herausgegeben. Die in Reaktion auf Sicherheitsempfehlungen der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes vor dem 1. Jänner 2022 herausgegebenen Sicherheitsempfehlungen ergriffenen Maßnahmen der nationalen Sicherheitsbehörde wurden der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes bereits 2022 mitgeteilt. In diesem Sinne ergeben sich seitens der nationalen Sicherheitsbehörde keine weiteren Mitteilungen zu aufgrund von Sicherheitsempfehlungen ergriffenen Maßnahmen.

## 2.4 Organisatorischer Kontext

Die Aufgaben der nationalen Sicherheitsbehörde nimmt die Oberste Eisenbahnbehörde im Rahmen ihrer Zuständigkeiten wahr. Im Bundesministerium 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 gemäß der Geschäfts- und Personaleinteilung in sechs Abteilungen gegliedert und mit nachstehenden Aufgaben betraut:

### **Gruppenleitung**

In der Gruppenleitung ist neben der Leitung der Gruppe unmittelbar auch die Führung des Fahrerlaubnisregisters angesiedelt.

### **Abteilung E 1 – Logistik, EU und internationale Angelegenheiten Eisenbahnen**

Mitwirkung an der Entstehung und Umsetzung des Unionsrechts und der zwischenstaatlichen Verträge im Bereich der Eisenbahnen, einschließlich der Vertretung dieser Angelegenheiten in den EU-Gremien und sonstigen bi- und multilateralen Gremien; Innerstaatliche Logistik im Eisenbahnbereich (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;

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

Wahrnehmung der eisenbahnbehördlichen Angelegenheiten, insbesondere Vollzug der Bestimmungen zu Bau-, Bauartgenehmigung und Betriebsbewilligung von Eisenbahnanlagen einschließlich Sicherung, bauliche Umgestaltung und Auflassung der schienengleichen Eisenbahnübergänge, Durchführung von Umweltverträglichkeitsprüfungen (UVP) für Vorhaben von Hochleistungsstrecken nach dem 3. Abschnitt des UVP-G 2000 samt Bestimmung des Trassenverlaufes; 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 (Betriebsleitung, 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 (Betriebsleitung, 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.

### **Abteilung E 6 – Oberste Seilbahnbehörde**

Rechtliche, administrative, legistische, technische, grundsätzliche und internationale Angelegenheiten der Seilbahnen und Schlepplifte; Konzessions-, Baugenehmigungs- und Betriebsbewilligungsverfahren sowie Rechtsmittelverfahren und Verfahren vor den Höchstgerichten und der Volksanwaltschaft; Aufsichtsbehördliche Aufgaben; Beurteilung von Innovationen; Unfallangelegenheiten; Betriebsleitungswesen; Angelegenheiten der Betriebsvorschriften und Beförderungsbedingungen; Vertretung in nationalen und internationalen Fachgremien; Mitwirkung bei Akkreditierungen und bei Angelegenheiten des Normungswesens; Führung der amtlichen Seilbahnstatistik und von Verzeichnissen gemäß Seilbahngesetz.

Der Vollständigkeit halber wird darauf hingewiesen, dass der Tätigkeitsbereich der Abteilung E 6 – Oberste Seilbahnbehörde nicht unter die Berichtspflicht des § 13a EisbG fällt, da dieser ausschließlich Seilbahnen betrifft, die unionsrechtlich nicht dem Eisenbahnsektor zugerechnet werden. Die weiteren Ausführungen nehmen daher die Abteilung E6 – Oberste Seilbahnbehörde aus.

Die Personalsituation in der Gruppe Eisenbahn zum Stichtag 31. Dezember 2022 stellte sich wie folgt dar:

Aus dem Team der Gruppenleitung wurden im Zusammenhang mit Fahrerlaubnissen insgesamt 2,75 Vollbeschäftigtenäquivalente (VBÄ) eingesetzt. Die Abteilung E1 nimmt keine Aufgaben wahr, die dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie als nationale Sicherheitsbehörde obliegen. In der Abteilung E2 war ein VBÄ in die Fahrzeugzulassung eingebunden, während zwölf VBÄ in andere eisenbahnbezogene Aufgaben involviert waren. In der Abteilung E3 waren sechs VBÄ an Sicherheitsbescheinigungen und -genehmigungen beteiligt. In der Abteilung E4 waren insgesamt 10,75 VBÄ in der Aufsicht sowie in andere eisenbahnbezogenen

Aufgaben involviert. In der Abteilung E5 waren 8,5 VBÄ in andere eisenbahnbezogene Aufgaben involviert.

Die Gesamtzahl der VBÄ in den verschiedenen Bereichen der nationalen Sicherheitsbehörde zum Stichtag 31. Dezember 2022 betrug 41.

Aufgrund der vorhandenen Personalstruktur wird in dringenden Fällen wechselseitig auf Personal aus anderen Abteilungen zurückgegriffen, wodurch bei Routinetätigkeiten größere Rückstände anfallen können bzw. auch in dringenden Fällen eine Bearbeitung nicht im erwünschten zeitlichen Rahmen erfolgen kann.

Das Organigramm des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie ist im Anhang 9.2 enthalten.

## **2.5 Sonstige Behörden im Zusammenhang mit Eisenbahnsicherheit**

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. Die Einrichtung der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes sowie die Vorschriften für das Untersuchungsverfahren sind in Umsetzung des Kapitels V der Richtlinie (EU) 2016/798 über Eisenbahnsicherheit durch das Unfalluntersuchungsgesetz – UUG 2005, BGBl. I Nr. 123/2005 idF BGBl. I Nr. 231/2021 geregelt.

Zuständig für die Eintragungen in das Einstellungsregister, die Zuteilung einer Europäischen Fahrzeugnummer und mit der Führung des Infrastrukturregisters ist die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH.

## 3 Sicherheitsleistung

Die Definitionen zu gemeinsamen Sicherheitsindikatoren (Common Safety Indicators - CSI) gemäß Richtlinie (EU) 2016/798 finden sich im Anhang I der angeführten Richtlinie. Dabei wird „Signifikanter Unfall“ 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. „erheblicher Sachschaden an Fahrzeugen, Gleisen, sonstigen Anlagen oder der Umwelt“ ist dabei ein Schaden in Höhe von mindestens 150 000 Euro, „beträchtliche Betriebsstörung“ ist eine Verkehrsunterbrechung auf einer Haupteisenbahnstrecke für mindestens sechs Stunden.

Wie bereits dargestellt, dienen die CSI einerseits im Zuge des Jahresberichts gemäß § 13a EisbG der Darstellung der Entwicklung der Eisenbahnsicherheit, andererseits bieten die durch die Eisenbahnunternehmen gemäß § 193 EisbG vorzulegenden Sicherheitsberichte und die darin dargestellte Entwicklung der österreichischen und der gemeinsamen Sicherheitsindikatoren, soweit sie für das jeweilige Eisenbahnunternehmen von Belang sind, Möglichkeiten Rückschlüsse auf die Eisenbahnsicherheit in Österreich zu ziehen, aber auch die Möglichkeit Eisenbahnunternehmen mit Sitz in Österreich miteinander vergleichbar zu machen. Darüber hinaus können die zur Verfügung stehenden Indikatoren bei vertiefender Analyse dazu verwendet werden etwaige Trends zu identifizieren, aber auch bestimmte Schwächen in bestimmten Bereichen zu identifizieren und diese im besten Fall auch frühzeitig aufzuzeigen. Obwohl diese Verantwortlichkeit vordringlich den Eisenbahnunternehmen durch die verpflichtende Etablierung eines Kontrollverfahrens nach der Verordnung (EU) Nr. 1078/2012 im Sicherheitsmanagementsystem obliegt, bedient sich auch die nationale Sicherheitsbehörde der zur Verfügung stehenden Indikatoren und daraus ableitbarer Kennzahlen zur zielgerichteten Ableitung von Maßnahmen für die Schwerpunkte bei der Aufsicht.

Die Daten zu den einzelnen gemeinsamen Sicherheitsindikatoren (CSI) für das Bezugsjahr 2022 und entsprechende Hinweise zu den einzelnen gemeinsamen Sicherheitsindikatoren finden sich in Anhang 9.1. Die CSI umfassen sowohl absolute Werte als auch relative Werte und erlauben damit sowohl eine Einschätzung der Entwicklung in absoluten Zahlen

als auch eine Vergleichbarkeit mit der Sicherheitsentwicklung in anderen Mitgliedstaaten. Zu erwähnen ist, dass im Jahr 2022 eine Steigerung bei der Gesamtzahl der in Österreich erbrachten

- Zugkilometer [in Mio. Zug-km] von 157,2 im Jahr 2020 über 161,6 im Jahr 2021 hin zu 182,2 (Steigerung von rund 15,9 % im Vergleich zum Jahr 2020)
- Personenzugkilometer [in Mio. Zug-km] von 111,1 im Jahr 2020 über 112,9 im Jahr 2021 hin zu 124 (Steigerung von rund 11,61 % im Vergleich zum Jahr 2020)
- Güterzugkilometer [in Mio. Zug-km] von 38,8 im Jahr 2020 über 40,9 im Jahr 2021 hin zu 53,2 (Steigerung von rund 37,11 % im Vergleich zum Jahr 2020)

verzeichnet wurde. Die Anzahl der Personenkilometer [in Mio. Personen-km] als Maßeinheit für die Beförderung eines Fahrgastes mit der Eisenbahn über eine Entfernung von einem Kilometer stieg von 8500 im Vorjahr auf 12546 im Berichtsjahr (Steigerung von 47,6 %).

Die im Berichtsjahr 2022 erhobenen Werte lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Im Anwendungsbereich der Sicherheitsrichtlinie wurden im Jahr 2022 insgesamt 57 „signifikante Unfälle“ gemeldet (2020: 33 Unfälle, 2021: 34 Unfälle).
- Die Anzahl der Zugentgleisungen stieg im Jahr 2022 auf 4, nach zwei im Jahr 2020 und 0 im Jahr 2021.
- Die Zahl der Unfälle an Eisenbahnübergängen<sup>1</sup>, einschließlich Unfälle mit Fußgängerbeteiligung, lag im Jahr 2022 bei 33, was einen Anstieg im Vergleich zu den 19 Fällen im Jahr 2021 darstellt. Die Gesamtzahl der Eisenbahnkreuzungen im Jahr 2022 belief sich auf 3393, was einen Rückgang im Vergleich zu 3675 im Jahr 2021 bedeutet.
- 1047 Eisenbahnkreuzungen verfügten über automatischen benutzerseitigen Schutz (Anstieg im Vergleich zu 1025 im Jahr 2021).
- 767 Eisenbahnkreuzungen hatten automatische benutzerseitige Warnung (Rückgang im Vergleich zu 824 im Jahr 2021).
  - 1550 Eisenbahnkreuzungen waren passiv gesichert (Rückgang im Vergleich zu 1819 im Jahr 2021).

---

<sup>1</sup> Der Begriff Eisenbahnübergänge orientiert sich an der Definition von „Bahnübergangsunfall“ iVm „Benutzer von Bahnübergängen“ der gemeinsamen Sicherheitsindikatoren (Pkt. 1.8 und 1.14 der Anlage des Anhang I der SichRL).

- 22 manuell gesicherte Bahnübergänge wurden im Jahr 2022 gezählt, was einen deutlichen Anstieg im Vergleich zu sieben im Jahr 2021 darstellt.
- Unfälle mit Personenschaden an in Bewegung befindlichen Eisenbahnfahrzeugen (außer Suiziden und Suizidversuchen) blieben, wie im Vorjahr 12.
- Es gab im Jahr 2022 insgesamt fünf Fahrzeugbrände.
- Die Gesamtzahl der Getöteten bei allen Unfallarten stieg im Jahr 2022 auf 18, was im Vergleich zu den 14 Getöteten im Jahr 2021 eine Zunahme darstellt. Der überwiegende Teil der Getöteten (15) war auf Bahnübergangsunfälle zurückzuführen.
- Die Gesamtzahl der schwer Verletzten aller Unfallarten (mit Ausnahme von Suiziden und Suizidversuchen) betrug im Jahr 2022 insgesamt 37. Dies stellt eine Steigerung im Vergleich zu den 24 im Jahr 2021 dar.
- Die Zahl der unerlaubten Signalüberfahrungen erreichte 152 im Jahr 2022, was einen deutlichen Anstieg im Vergleich zu den 137 im Jahr 2021 bedeutet.

Der in vielen Kategorien verzeichnete Anstieg ist in erster Linie auf die erstmalige Einbeziehung von Unternehmen mit Sitz außerhalb Österreichs in die CSI zurückzuführen. Diese Erweiterung des Datenpools und der signifikante Anstieg der erbrachten Zugkilometer führte zu einer Erhöhung der verzeichneten Unfälle und Signalüberfahrungen und spiegeln somit nicht zwangsläufig eine Verschlechterung der Sicherheitslage wider, sondern vielmehr eine intensivere und umfassendere Erhebung der Daten.

## 4 EU Gesetzgebung und Regulierung

Im Jahr 2022 erfolgten keine legislativen Änderungen zur innerstaatlichen Umsetzung der Richtlinien (EU) 2016/797 und (EU) 2016/798 sowie zum Gefahrgutrecht.

Ab dem 7. September 2022 tagte eine Arbeitsgruppe unter Einbeziehung des Sektors und betroffener Interessensvertretungen, die Optimierungsmöglichkeiten im Bereich der eisenbahnrechtlichen Bestimmungen auslotet.

Im Verfahren zur Prüfung der bestehenden nationalen Vorschriften nach Artikel 26 der Verordnung (EU) 2016/796 über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union übermittelte die Eisenbahnagentur der Europäischen Union im November 2022 eine Stellungnahme an Österreich, wonach die nachstehend angeführten rechtlichen Bestimmungen, die allesamt im Zusammenhang mit der verpflichtenden Bestellung einer Betriebsleiterin bzw. eines Betriebsleiters stehen, mit dem Unionsrecht nicht vereinbar seien:

- *„Railway Act 1957 (EisbG, version 25.01.2021): § 21.*
- *Railway Regulation 2003 (EisbVO 2003, version 25.01.2021): § 9, § 10, § 11, § 13 and § 14.*
- *Railway Workers’ protection Ordinance (EisbAV, version 25.01.2021): Annex 3.“*

Der österreichische Gesetzgeber hat bei der innerstaatlichen Umsetzung der Richtlinie (EU) 2016/798 von der im Artikel 15 eingeräumten Möglichkeit keinen Gebrauch gemacht.

# 5 Sicherheitsbescheinigung, Sicherheitsgenehmigung und andere Genehmigungen

## 5.1 Sicherheitsbescheinigungen und Sicherheitsgenehmigungen

Im Berichtsjahr 2022 verfügten insgesamt 72 Eisenbahnverkehrsunternehmen über eine aufrechte Sicherheitsbescheinigung und waren damit zur Ausübung von Zugang auf den darin angeführten Eisenbahninfrastrukturen von Hauptbahnen und/oder von vernetzten Nebenbahnen in der Republik Österreich berechtigt. Eine Auflistung der Eisenbahnunternehmen, die im Berichtsjahr 2022 über eine durch die Oberste Eisenbahnbehörde oder die Eisenbahnagentur der Europäischen Union erteilte, aufrechte Sicherheitsbescheinigung für ein geographisches Tätigkeitsgebiet in der Republik Österreich oder Sicherheitsgenehmigung verfügt haben, findet sich in Anhang 9.3.

Im Jahr 2022 haben insgesamt 18 Unternehmen eine einheitliche Sicherheitsbescheinigung erhalten, die insofern als neu zu bezeichnen sind, als es sich um die erstmalige Ausstellung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung für die genannten Unternehmen handelt und gesetzeskonform und antragsgemäß als Neuantrag behandelt wurden. Sechs Unternehmen davon waren neu auf den österreichischen Markt, zwölf Unternehmen haben bereits davor eine Sicherheitsbescheinigung – Teil B für Österreich gehabt. Eine Auflistung der Eisenbahnverkehrsunternehmen, denen im Berichtsjahr 2022 eine neue Sicherheitsbescheinigung erteilt wurde, findet sich im Anhang 9.4.

Als Hauptprobleme bei den Verfahren zur Ausstellung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung, soweit dies gesamthaft oder spezifisch bezogen erkennbar wurde, konnten nachstehende Themenbereiche identifiziert werden:

- **Generische Dokumentation:** Die Dokumentation des Sicherheitsmanagementsystems (SMS) und seiner Verfahren erfolgt des Öfteren in generischer und nicht unternehmensspezifischer Art und Weise. Teilweise werden durch die antragstellenden Unternehmen mit anderen Unternehmen nahezu gleichlautende Dokumente speziell im Bereich der nationalen Sicherheitsregeln vorgelegt.

- Betriebsleiter: Die Erfüllung der nationalen Sicherheitsvorschrift zu dem Betriebsleiter und seinen Stellvertreter innerhalb der vorgegebenen Fristen ist häufig ein Problem.
- Dokumentenlenkung: Die Lenkung der dokumentierten Information wird vor allem in Hinsicht der Versionierungen bei Änderungen nicht durchgängig umgesetzt.
- Streckenkomptabilitätsprüfung (RCC): Berücksichtigung netzspezifischer Risiken hinsichtlich Tandemfähigkeit von Lokomotiven (zB Steilstrecken).
- Risikomanagement: Im Rahmen der Prüfung des SMS bei nationalen Verfahren wurde festgestellt, dass vor allem im Rahmen der Risikoanalyse und -bewertung betriebliche, organisatorische und technische Risiken, die für die Art, den Umfang und den Bereich der von der Organisation durchgeführten Tätigkeiten relevant sind, nicht ausreichend festgestellt bzw. berücksichtigt werden.
- Integration menschlicher und organisatorischer Faktoren: Im Rahmen der Prüfung des SMS bei nationalen Verfahren wurde festgestellt, dass teilweise diese Integration menschlicher und organisatorischer Faktoren nur auf dem Grundniveau vorhanden und noch ausbaufähig ist.

Mit Antragstellung erfolgt jeweils eine Zusammenfassung der Ergebnisse der Aufsichtstätigkeit im „Formular für die Zusammenfassung der Aufsichtstätigkeit“. Dieses Formular wird, soweit die Sicherheitsbewertung durch die nationale Sicherheitsbehörde selbst erfolgt, berücksichtigt und rückgemeldet, ob die Bedenken im Verlauf der Bewertung eines Antrags auf Aktualisierung oder Erneuerung abgeschlossen werden können. Bei Verfahren, in denen die Agentur Sicherheitsbescheinigungsstelle ist, wird dieses Formular an die Agentur übermittelt, doch ist eine Berücksichtigung nicht ersichtlich und erfolgt auch keine Rückmeldung im Sinne von Artikel 11 Absatz 4 zweiter Unterabsatz der Durchführungsverordnung (EU) 2018/763.

Im Berichtsjahr 2022 wurden die Sicherheitsbescheinigungen von zwei Unternehmen (DB Cargo Czechia s.r.o., RegioJet AT GmbH) geändert, wobei sich als Hauptproblem in diesen Verfahren die Dokumentenlenkung (die Lenkung der dokumentierten Information wird vor allem in Hinsicht der Versionierungen bei Änderungen nicht durchgängig umgesetzt) herausstellte.

Im Berichtsjahr 2022 wurde die Sicherheitsbescheinigung für ein Unternehmen widerrufen, da durch das Unternehmen keine Verkehre mehr in Österreich abgewickelt wurden.

Im Berichtsjahr 2022 wurde keine **Sicherheitsgenehmigung** erneuert, geändert oder entzogen. Die Gültigkeit einer Sicherheitsgenehmigung wurde im Berichtsjahr 2022 verlängert.

Es erfolgte eine Anpassung des Leitfadens für die Erteilung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung auf Grund der Rückmeldungen der Antragsteller.

## 5.2 Fahrzeuggenehmigungen

Das Verfahren zur Genehmigung für das Inverkehrbringen von Schienenfahrzeugen und die Genehmigung von Schienenfahrzeugtypen gemäß der Richtlinie (EU) 2016/797 wird durch die Durchführungsverordnung (EU) 2018/545 geregelt. Nach Artikel 14 der angeführten Verordnung wird unterschieden zwischen

- a) Erstgenehmigung: von der Genehmigungsstelle zu erteilende Fahrzeugtypgenehmigung und/oder Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen für einen neuen Fahrzeugtyp, gegebenenfalls einschließlich seiner Varianten und/oder Versionen, und gegebenenfalls des ersten Fahrzeugs eines Typs gemäß Artikel 21 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2016/797;
- b) erneute Genehmigung eines Fahrzeugtyps: Erneuerung der Fahrzeugtypgenehmigung gemäß Artikel 24 Absatz 3 der Richtlinie (EU) 2016/797, sofern keine Änderung am Baumuster des Fahrzeugtyps vorliegt;
- c) Erweiterung des Verwendungsgebiets: von der zuständigen Genehmigungsstelle zu erteilende Fahrzeugtypgenehmigung und/oder Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen für einen bereits genehmigten Fahrzeugtyp und/oder ein bereits genehmigtes Fahrzeug im Hinblick auf die Erweiterung des Verwendungsgebiets ohne Änderung des Baumusters gemäß Artikel 21 Absatz 13 der Richtlinie (EU) 2016/797;
- d) neue Genehmigung: von der Genehmigungsstelle zu erteilende Fahrzeugtypgenehmigung und/oder Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen nach der Änderung eines bereits genehmigten Fahrzeugtyps und/oder Fahrzeugs gemäß Artikel 21 Absatz 12 oder Artikel 24 Absatz 3 der Richtlinie (EU) 2016/797;
- e) Genehmigung auf der Grundlage eines Fahrzeugtyps: Genehmigung für das Inverkehrbringen eines Fahrzeugs oder einer Serie von Fahrzeugen, die einem bereits genehmigten und gültigen Fahrzeugtyp entsprechen, auf der Grundlage

einer Erklärung der Konformität mit diesem Fahrzeugtyp gemäß Artikel 25 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2016/797. Gegebenenfalls muss klar angegeben werden, welcher Version und/oder Variante eines Fahrzeugtyps das Fahrzeug bzw. die Serie von Fahrzeugen entspricht.

Im Berichtsjahr 2022 erfolgten insgesamt acht Erstgenehmigungen, drei Erweiterungen des Verwendungsgebiets und 20 neue Genehmigungen.

Tabelle 1 Fahrzeuggenehmigungen

	Erstgenehmigung	Erweiterung des Verwendungsgebiets	neue Genehmigung
<b>Stadler Rheinthal AG</b>	2	0	7
<b>Stadler Bussnang AG</b>	3	0	1
<b>Stadler Rail Valencia S.A.U.</b>	0	1	0
<b>Alstom Ferroviaria S.p.A.</b>	0	0	2
<b>Bombardier Transportation GmbH</b>	0	1	2
<b>Siemens Mobility Austria GmbH</b>	0	1	0
<b>Siemens Mobility GmbH</b>	2	0	6
<b>DB Netz AG</b>	0	0	1
<b>SBB Cargo AG</b>	0	0	1
<b>Plasser &amp; Theurer Export von Bahnbaumaschinen GmbH</b>	1	0	0
<b>Summe</b>	8	3	20

Im Berichtsjahr 2022 wurden keine Genehmigung betreffend Fahrzeuge ausgesetzt oder zurückgezogen.

### 5.3 Für die Instandhaltung zuständige Stellen

Die nationale Sicherheitsbehörde ist keine Zertifizierungsstelle für die für die Instandhaltung zuständige Stellen (Entity in Charge of Maintenance – ECM). Nachstehende Unternehmen wurden durch Österreich als Zerifizierungsstellen für die Instandhaltung zuständige Stelle notifiziert:

- Quality Austria - Trainings, Zertifizierungs und Begutachtungs GmbH
- Railway Competence and Certification GmbH
- TÜV AUSTRIA CERT GMBH
- TÜV SÜD Landesgesellschaft Österreich GmbH

Die für die Instandhaltung zuständigen Stellen werden der nationalen Sicherheitsbehörde nicht mitgeteilt, sind aber aus der ERADIS (<https://eradis.era.europa.eu/>) ersichtlich.

### 5.4 Triebfahrzeugführer:innen

Mit Jahresende 2022 waren in Österreich insgesamt 8484 Fahrerlaubnisse ausgestellt. Im Berichtsjahr 2022 wurden 651 Fahrerlaubnisse neu ausgestellt. Weiters wurden 291 Fahrerlaubnisse erneuert, wobei es sich in 225 Fällen um Aktualisierungen, in 27 Fällen um Duplikate und in 39 Fällen um Erneuerungen von Fahrerlaubnissen handelte.

Entzugsgründe sind dann gegeben, wenn jemand die für die Ausstellung der Fahrerlaubnis erforderlichen Voraussetzungen auf Dauer nicht mehr erfüllt oder die Nachweise nicht erbringt. Wenn die erforderlichen Voraussetzungen in einem absehbaren Zeitraum wiedererlangt werden können, erfolgt eine Aussetzung der Fahrerlaubnis. Die Nachweise betreffen die physische Eignung, die arbeitspsychologische Eignung sowie die allgemeinen Fachkenntnisse für das selbständige Bedienen und Führen von Triebfahrzeugen. Im Berichtszeitraum 2022 wurden insgesamt 369 Fahrerlaubnisse entzogen (davon sieben Todesfälle, sonst aufgrund fehlenden Nachweises der körperlichen Eignung) und 21 Fahrerlaubnisse ausgesetzt (in fünf Fällen aufgrund vorübergehender Untauglichkeit, in 16 Fällen aufgrund von länger andauernden Krankenständen).

## **5.5 Andere Genehmigungen oder Zertifizierungen**

### **5.5.1.1 Schulungseinrichtungen**

Der Betrieb von Schulungseinrichtungen für qualifizierte Tätigkeiten iSd § 21c EisbG und von Triebfahrzeugführer:innen-Schulungseinrichtungen gemäß § 151 EisbG bedarf der Genehmigung der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie sowie sind überdies sachverständige Prüfer:innen gemäß § 21c Abs. 3 EisbG und sachverständige Prüfer:innen gemäß § 148 EisbG zu bestellen.

Im Berichtsjahr 2022 wurden keine Genehmigung zum Betrieb einer Schulungseinrichtung für qualifizierte Tätigkeiten iSd § 21c EisbG und keine Genehmigung zum Betrieb einer Triebfahrzeugführer:innen-Schulungseinrichtung gemäß § 151 EisbG erteilt.

### **5.5.1.2 Sachverständige Prüfer**

Im Berichtsjahr 2022 wurden 25 sachverständige Prüfer:innen gemäß § 21c Abs. 3 EisbG und 114 sachverständige Prüfer:innen gemäß § 148 EisbG bestellt.

### **5.5.1.3 Genehmigung zur Inbetriebnahme ortsfester technischer Einrichtungen**

Im Berichtsjahr 2022 wurde eine Genehmigung zur Inbetriebnahme gemäß §§ 104 ff EisbG (in Umsetzung von Artikel 18 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2016/797) für die Teilsysteme „Infrastruktur“ und „Energie“ für den Abschnitt Ybbs-Amstetten Ost der ÖBB-Strecke 13001, Wien Meidling — Linz Hbf.-HL-Strecke 1, von Projekt-km 107,800 bis Projekt-km 121,100 und der ÖBB-Strecke 10102, Knoten Rohr — Salzburg Hbf.-HL-Strecke 2, von Projekt-km 107,984 bis Projekt-km 121,10, erteilt.

### **5.5.1.4 Genehmigungen für Schienenfahrzeuge**

Im Berichtsjahr 2022 wurden vier Genehmigungen für Schienenfahrzeuge nach § 32 EisbG und insgesamt 44 Genehmigungen für Schienenfahrzeuge nach § 41 EisbG iVm § 32 EisbG erteilt, die nicht in den Anwendungsbereich des 8. Teiles fallen.

## **5.6 Kooperationsübereinkommen mit anderen nationalen Sicherheitsbehörden**

Mit der nationalen Sicherheitsbehörde der Bundesrepublik Deutschland wurden Gespräche zur Ausarbeitung eines Kooperationsübereinkommens weitgehend abgeschlossen (das Übereinkommen wurde in der Folge Anfang 2023 unterzeichnet).

## **5.7 Informationsaustausch mit Eisenbahnunternehmen**

Schon vor einer Antragstellung im Bereich der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung ist ein Erstkontakt mit der Behörde durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen möglich. Im Rahmen der Verfahren zur Erteilung der einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen erfolgt der Informationsaustausch zwischen NSA und Bahnbetreibern bei Bedarf im Rahmen von Vorbesprechungen zur Antragstellung, als auch im Rahmen des Bewertungsverfahrens. Als Inhalt der Besprechungen wurden Detailfragen zum Inhalt der Antragstellung behandelt (zB nationale Sicherheitsvorschriften, formelle Antragstellung, ...).

Mit der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft findet vierteljährlich ein Jour Fixe zum Informationsaustausch statt.

Die behandelten Themen beziehen sich vor allem auf die Erfahrungen aus abgeschlossenen und laufenden Projekten und die Verbesserung von Verfahrensabläufen. Auf dieser Ebene werden Themen grundsätzlicher Natur besprochen, die sich auf eine Vielzahl von Verfahren beziehen.

Mit den benannten Stellen findet halbjährlich ein Jour Fixe statt. Ein kontinuierlicher Austausch mit den Eisenbahnunternehmen findet im Rahmen der vom Fachverband Schienenbahnen der Wirtschaftskammer Österreich veranstalteten halbjährlichen Tagungen statt. Regelmäßiger Austausch mit dem Sektor findet auch im Rahmen anderer Veranstaltungen statt (z.B. Weiterbildungsveranstaltung für sachverständige Prüfer:innen).

Darüber hinaus findet ein regelmäßiger Austausch mit den Eisenbahnunternehmen zu geplanten Projekten und im Rahmen von laufenden Verfahren statt.

Seitens der nationalen Sicherheitsbehörde wurde ein Antragsleitfaden ausgearbeitet, in dem die Voraussetzungen für die Genehmigungen zur Inbetriebnahme der Teilsysteme streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung sowie Energie und Infrastruktur beschrieben und erklärt sowie die notwendigen Unterlagen aufgeführt werden.

Im Rahmen des RISC, des NSA-Ausschusses und ERA Arbeitsgruppen (zB TSI) gibt es die zu diesen Terminen auf europäischer Ebene notwendigen Informations- bzw. Abstimmungsgespräche mit den Stakeholdern, diese finden sowohl als Jour fixe als auch als unregelmäßiger Austausch statt.

Im Rahmen der Bearbeitung der nationalen Vorschriften erfolgten Abstimmungen mit den Infrastrukturmanagern sowie der Arbeitnehmerschutzbehörde (VAI).

Darüberhinaus erfolgte ein regelmäßiger Informationsaustausch zu konkreten Themenstellungen (zB Arbeitsgruppe zur Implementierung von ETCS, Umsetzung Infrastrukturregister).

# 6 Aufsicht

## 6.1 Strategie, Plan, Verfahren und Entscheidungsfindung

Nach Bestimmungen der Delegierten Verordnung (EU) 2018/761 wurde von der nationalen Sicherheitsbehörde eine Aufsichtsstrategie entwickelt. Deren Anwendung soll regelmäßig überprüft und anhand der daraus gewonnenen Erfahrungen angepasst werden.

Die aktuelle Aufsichtsstrategie sowie der dem Berichtsjahr folgende Aufsichtsplan sind unter dem Link [bmk.gv.at/themen/verkehr/eisenbahn/sicherheit/aufsichtsstrategie](https://bmk.gv.at/themen/verkehr/eisenbahn/sicherheit/aufsichtsstrategie) veröffentlicht.

Das definierte Ziel der eisenbahnbehördlichen Aufsicht durch die nationale Sicherheitsbehörde ist die Erhaltung und Verbesserung des bestehenden hohen Sicherheitsniveaus der Schienenbahnen in Österreich unter Berücksichtigung der Erfordernisse der Ordnung des Eisenbahnbetriebs und Eisenbahnverkehrs. Dabei sind alle öffentlichen Interessen und die durch die Rechtsordnung anerkannten Interessen der interessierten Parteien (also neben den Eisenbahnunternehmen und Akteuren des Eisenbahnsystems der Europäischen Union und deren Personal insbesondere Kund:inn:en von Eisenbahnunternehmen und Anrainer:innen) angemessen zu berücksichtigen.

In die Zuständigkeit der nationalen Sicherheitsbehörde fallen die zum österreichischen Eisenbahnsystem gehörenden Hauptbahnen und vernetzten Nebenbahnen sowie Schienenfahrzeuge, die auf solchen Eisenbahnen betrieben oder betrieben werden sollen.

Die vernetzte Nebenbahn der Wiener Lokalbahnen GmbH gehört nach § 185 Abs. 2 EisbG (in Umsetzung von Artikel 2 Absatz 3 Buchstabe c der Richtlinie (EU) 2016/798 über Eisenbahnsicherheit) nicht zum Eisenbahnsystem der Union und fällt damit auch nicht in die Zuständigkeit der nationalen Sicherheitsbehörde. Die Wiener Lokalbahnen GmbH verfügt jedoch darüber hinaus auch über eine Sicherheitsbescheinigung für alle Hauptbahnen und vernetzten Nebenbahnen der Wiener Lokalbahnen GmbH und der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft. Für diesen Bereich unterliegt die Wiener Lokalbahnen GmbH der Aufsicht der nationalen Sicherheitsbehörde.

Für weitere vernetzte Nebenbahnen (solche der Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m.b.H. und der Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation) konnte das Vorliegen der Voraussetzungen für eine Ausnahme noch nicht abschließend geklärt werden.

Ende 2021 wurde für das Jahr 2022 die anlasslose Aufsicht bei 15 Unternehmen geplant. Zusätzlich wurden drei Unternehmen ausgewählt, die, abhängig von verfügbaren Ressourcen, ebenfalls beaufsichtigt werden sollten. Vier Aufsichtsverfahren wurden schriftlich geführt, vier per Videokonferenzen und acht fanden mündlich statt. Aufgrund fehlender Ressourcen wurde im dritten Quartal entschieden, dass ein als optional ausgewiesenes Unternehmen, nicht beaufsichtigt wird. Zudem musste ein Aufsichtstermin auf Jänner 2023 verschoben werden.

Ein relevanter Punkt für die Aufsichtstätigkeit war die personelle Fluktuation innerhalb der Obersten Eisenbahnbehörde Überwachung (IV/E4), die durch Pensionierungen und Krankheitsfälle bedingt war. Die Fluktuation verhinderte, dass die Abteilung ihr volles Potenzial ausschöpfen konnte, was sich unter anderem in der Anzahl der durchgeführten Aufsichtsverfahren widerspiegelte. 2022 wurden bei insgesamt 16 Eisenbahnunternehmen anlassunabhängige Überwachungstermine durchgeführt. Es bleibt entscheidend, die personellen Ressourcen in der Abteilung IV/E4 langfristig zu stabilisieren.

Die Entscheidungsfindung der Obersten Eisenbahnbehörde bezüglich der Aufsicht von Eisenbahninfrastruktur und -verkehrsunternehmen erfolgt aufgrund der gesetzlichen Vorgaben. Im Rahmen der Aufsichtstätigkeit 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 Parteienghört, der Ausschluss wegen Befangenheit, die Nachvollziehbarkeit des für eine Entscheidung maßgeblichen Sachverhaltes sowie Grundsätze wie Verhältnismäßigkeit, Kohärenz und Transparenz.

Die Aufsicht wird unter Anwendung der in der delegierten 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. Mai 2018, S. 16, für die Aufsicht von Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern festgelegten Sicherheitsmethode ausgeübt. 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 nationalen Sicherheitsbehörde und dem betreffenden Eisenbahnunternehmen sowohl schriftlich als auch mündlich statt. Die anlassunabhängige Aufsicht wurde 2022 größtenteils durch Überprüfung angeforderter Dokumente, aber auch in Form Stichproben im Zuge der mündlichen Aufsichtstermine vor Ort, am Sitz der Behörde oder im Rahmen von Videokonferenzen durchgeführt.

Stellt die Oberste Eisenbahnbehörde im Rahmen der Aufsicht 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. Die Befugnisse und rechtlichen Möglichkeiten wurden in diesem Zusammenhang mit der Änderung des Eisenbahngesetz 1957 (EisbG), BGBl. Nr. 60/1957 durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 143/2020 Ende des Jahres 2020 gestärkt.

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.

Für Gefahrgut ist verkehrsträgerübergreifend im Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie eine eigene Organisationseinheit (Abteilung IV/ST3) eingerichtet. Diese unterstützt durch Bereitstellung von Ressourcen in

Form von geeigneten sachkundigen Bediensteten Aufsichtsverfahren über Eisenbahnunternehmen dann, wenn Expertisen im Bereich Gefahrgut zweckdienlich und notwendig sind. Umgekehrt werden Erkenntnisse aus der Aufsichtstätigkeit zu Gefahrguttransport von der Nationalen Sicherheitsbehörde an die Abteilung IV/ST3 übermittelt.

## 6.2 Ergebnisse der Aufsichtstätigkeit

Im Berichtsjahr 2022 wurden bei 16 Eisenbahnunternehmen anlassunabhängige Aufsichtstermine 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.

Dabei wurden neben der Überprüfung der Wirksamkeit des Sicherheitsmanagementsystems als solches, Schwerpunkte im Bereich der unerlaubten Signalüberfahrungen und der Aufsicht über den Abschluss des Übergangs von den nationalen Vorschriften zur Anwendung der Durchführungsverordnung (EU) 2019/773 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (TSI OPE 2019) durch Anpassung des Sicherheitsmanagementsystems, insbesondere im Zusammenhang mit Nummer 4.2.2.5. Streckenkompatibilität und Zugbildung und die Eintragungen im RINF, gesetzt.

Darüber hinaus erfolgte die Nachverfolgung der Verfahren zu anlassunabhängigen Überwachungsterminen aus den letzten Jahren.

Um die Qualität der Sicherheitsberichte der Eisenbahnverkehrsunternehmen und der Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu verbessern, wurde ein umfangreiches Informationsschreiben an alle betroffenen Eisenbahnunternehmen ausgesendet, in dem die wesentlichen Rechtsgrundlagen erörtert wurden und dazu aufgefordert wurde, die Rechtsgrundlagen bei der Ausarbeitung der Sicherheitsberichte für 2022 und der Vorlage bis Mai 2023 entsprechend zu beachten.

Aufgrund von konkreten Anlassfällen (zum Beispiel Wahrnehmungen im Rahmen der proaktiven Überwachungstätigkeit, Anzeigen etwa von Bahnbenützenden, Anrainer:innen, Mitarbeiter:innen oder Personalvertreter:innen, Management-Summary sowie Meldungen über Unfälle, Störungen und sonstige gefährliche Ereignisse auf der Infrastruktur eines Infrastrukturbetreibers) wurden seitens der Obersten Eisenbahnbehörde in 4144 Fällen die Notwendigkeit geprüft, anlassbezogene Überwachungsverfahren einzuleiten (zB durch Durchsicht der Management-Summary eines Infrastrukturbetreibers, Ermittlungsverfahren zum Beispiel mit Einsichtnahme in Urkunden, Einholung von Sachverständigengutachten, Kontrolle der Betriebsabwicklung vor Ort, Behandlung von Anrainerbeschwerden). Insgesamt wurden im Jahr 2022 in 59 Fällen weiterführende Ermittlungen (Prüfung von Unterlagen, Einholung von Sachverständigengutachten, Kontrolle der Betriebsabwicklung vor Ort) eingeleitet. Die untersuchten Fälle sind in 18 Fällen auf konkrete Meldungen über Unfälle, Störungen und sonstige gefährliche Ereignisse auf der Infrastruktur eines Infrastrukturbetreibers, in 41 Fällen hingegen auf andere amtliche Wahrnehmungen (zB Anzeigen, Ortsaugenschein) zurückzuführen.

Im Zuge der Aufsicht über die Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben dabei sich nachstehende Problembereiche gezeigt:

- Zustellung an Unternehmen mit Sitz im Ausland problematisch;
- Zentrale Rolle der Betriebsleiterin bzw. des Betriebsleiters und deren Stellvertreter:innen hinsichtlich der Qualifikation;
- Qualifikation von Personal, das sicherheitsrelevante Aufgaben wahrnimmt;
- Fehlende bzw. mangelhafte Ursachenermittlung bzw. –analyse;
- Mangelhafte Umsetzung der TSI OPE 2019;
- CSI blenden wichtige Unfälle gänzlich aus (zB Einstieg in personenbefördernde Züge);
- Offenkundig falsche Angaben zu CSI;
- Verweigerung der Auskunft;
- Bestimmte Daten zur Interoperabilität des Eisenbahnsystems sind ganz oder teilweise nicht vorhanden (Von einem Unternehmen konnte keine Aussage darüber vorgelegt werden, ob die Gesamtstrecke oder welche Streckenabschnitte den Bestimmungen über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union zum Stichtag 31. Dezember 2021 entsprachen oder (gegebenenfalls ob bzw. bis zu welchem Zeitpunkt) im Sinne dieser Anforderungen aufgerüstet oder erneuert werden sollen;

- Daten wurden nicht mehr gemeldet (zwei Unternehmen weigerten sich gänzlich die Daten vorzulegen, obwohl diese im Berichtsjahr 2020 jedenfalls erhoben und übermittelt worden sind. Damit wären lediglich diese Daten unter Angabe etwaiger Veränderungen zu übermitteln gewesen).

## 6.3 Sicherheitsempfehlungen der nationalen Sicherheitsbehörde

Im Jahr 2022 wurden von der Behörde nachstehende Sicherheitsempfehlungen herausgegeben:

### 6.3.1.1 Besondere Risikobetrachtung bei Fahrzeugen, deren ECM über keine Zertifizierung verfügt

Im Hinblick auf die Übergangsbestimmungen des Artikel 15 der 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 wurde am 25. Mai 2022 das nationale Einstellungsregister mit der Auswertungen zu den eingetragenen für die Instandhaltung von Fahrzeugen zuständigen Stellen (ECM) mit Stichtag 20. Juni 2022 beauftragt. Die Auswertung ergab, dass für die Fahrzeuge im Einstellungsregister insgesamt 175 unterschiedliche ECM eingetragen waren. Bei 89 ECM, die 571 im Einstellungsregister eingetragenen Fahrzeugen zugeordnet waren, war keine Zertifizierung nachweisbar. Damit waren zwar nur zwei % der in Österreich eingetragenen Fahrzeuge, aber ca. 50 % der eingetragenen ECM betroffen.

In der an **alle Eisenbahnverkehrsunternehmen** und an **alle Eisenbahninfrastrukturunternehmen** gerichteten Sicherheitsempfehlung vom 22. August 2022 wurde empfohlen, in den Verfahren zur Abfahrbereitschaft des Zuges gemäß Nummer 4.2.2.7.1. der Durchführungsverordnung (EU) 2019/773 idgF (TSI-OPE 2019) den mit dem Einsatz von Fahrzeugen, die trotz Eintrag im Einstellungsregister nicht den rechtlichen Anforderungen genügen, verbundenen, entsprechend der im Rahmen der Verfahren zur Risikobetrachtung gemäß Punkte A bis C des Anhang II der Verordnung (EU) Nr. 1158/2010 bzw. der Verordnung (EU) Nr. 1169/2010 bzw. der Verfahren nach Nummer

3.1 sowie 5.3 des Anhang I bzw. II der Delegierten Verordnung (EU) 2018/762 ergänzten Risiken Rechnung zu tragen.

Die Unternehmen wurden nicht verpflichtet, der nationalen Sicherheitsbehörde entsprechende Nachweise zur Umsetzung ihrer Pflichten nach 7.1.2 Buchstabe a des Anhang I der Delegierten Verordnung (EU) 2018/762 bzw. gemäß Punkt Q.2 Buchstabe a des Anhang II der Verordnung (EU) Nr. 1158/2010 bzw. nach der Verordnung (EU) Nr. 1169/2010 bzw. Punkt 7.1.2 Buchstabe a des Anhang II der Delegierten Verordnung (EU) 2018/762 vorzulegen, jedoch wurde angekündigt, dass in entsprechende Nachweise im Rahmen von künftigen Aufsichtsverfahren Einsicht genommen werde.

Das nationale Einstellungsregister wurde mit Schreiben vom 5. September 2022 beauftragt, für korrekte Eintragungen im Sinne der Durchführungsverordnung (EU) 2019/779 Sorge zu tragen.

### **6.3.1.2 Umsetzung der Durchführungsverordnung (EU) 2019/773 (TSI OPE 2019) durch Eisenbahninfrastruktur- und –verkehrsunternehmen**

In mehreren unabhängig geführten Aufsichtsverfahren hatte sich gezeigt, dass trotz weitgehender Geltung der TSI OPE 2019 ab 16. Juni 2021 zahlreiche Vorgaben der beaufsichtigten Unternehmen auch 2022 noch nicht an die Vorgaben der TSI OPE 2019 angepasst worden waren.

In der an **alle Eisenbahnverkehrsunternehmen** und an **alle Eisenbahninfrastrukturunternehmen** gerichteten Sicherheitsempfehlung vom 22. September 2022 wurde empfohlen,

1. die den gemäß Punkt 4.4.4 der TSI OPE 2019 erforderlichen Abgleich des Sicherheitsmanagementsystems (kurz: SMS) mit der 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 (kurz: TSI OPE 2019) zu überprüfen und die Aufzeichnung zu erstellen, aus welchen Stellen in den Unterlagen im Rahmen des SMS hervorgeht, dass die entsprechenden Anforderungen der anzuwendenden Technischen Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“ erfüllt bzw. sichergestellt werden. Dabei

war jedenfalls darzustellen, welche Anforderung jeweils in welchem Teil der Verfahren und wodurch vollständig umgesetzt wurden bzw. noch nicht vollständig umgesetzt wurden;

2. Korrekturmaßnahmenpläne entsprechend der Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 1078/2012 zu erstellen, die zur Umsetzung der noch nicht vollständig umgesetzten Anforderungen führen und durch Korrektur- und/oder Vorbeugungsmaßnahmen sicherstellen, dass Anpassungen des Sicherheitsmanagementsystems infolge von Änderungen der Rechtslage künftig richtig und vollständig erfolgen;
3. alle dabei gewonnen sicherheitsrelevanten Informationen gemäß Artikel 4 der Verordnung (EU) Nr. 1078/2012 den Eisenbahnunternehmen, Fahrwegbetreiber und die für die Instandhaltung zuständigen Stellen zur Verfügung zu stellen, damit die jeweils andere Partei in die Lage versetzt wird, alle erforderlichen Korrekturmaßnahmen zu ergreifen, um die Einhaltung des Sicherheitsniveaus des Eisenbahnsystems jederzeit gewährleisten zu können

Die Unternehmen wurden nicht verpflichtet, der nationalen Sicherheitsbehörde entsprechende Nachweise zur Umsetzung ihrer Pflichten nach 7.1.2 Buchstabe a des Anhang I der Delegierten Verordnung (EU) 2018/762 bzw. gemäß Punkt Q.2 Buchstabe a des Anhang II der Verordnung (EU) Nr. 1158/2010 bzw. nach der Verordnung (EU) Nr. 1169/2010 bzw. Punkt 7.1.2 Buchstabe a des Anhang II der Delegierten Verordnung (EU) 2018/762 vorzulegen, jedoch wurde angekündigt, dass in entsprechende Nachweise im Rahmen von künftigen Aufsichtsverfahren Einsicht genommen werde.

## **6.4 Verfahrensanordnungen zur Herstellung des rechtskonformen Zustandes**

Im Jahr 2022 wurden zwei Verfahrensanordnungen an Eisenbahnverkehrsunternehmen gerichtet, die sich auf die Herstellung des rechtskonformen Zustandes im Zusammenhang mit dem Verfahren zu Streckenkompatibilität und Zugbildung nach 4.2.2.5. der 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 (kurz: TSI OPE 2019) bezogen. Weiters wurde an ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen eine Verfahrensanordnung gerichtet, die auf die korrekte Umsetzung der TSI OPE 2019 generell ausgerichtet war.

Bei Verfahrensordnungen zur Herstellung des rechtskonformen Zustandes nach § 224 Abs. 1 EibG erfolgt ein Auftrag zur Vorlage entsprechender Nachweise, dass der rechtskonforme Zustand hergestellt wurde. Diese Nachweise sind somit nach Ablauf der für die Umsetzung festgelegten Frist der nationalen Sicherheitsbehörde vorzulegen und werden in der Folge von der nationalen Sicherheitsbehörde geprüft, um erforderlichenfalls über weitere Schritte (zB Auftragung von Maßnahmen nach § 224 Abs. 2 EibG) entscheiden zu können.

## **6.5 Sonstige Sicherheitsmaßnahmen**

Im Informationsschreiben vom 17. Juni 2022 an alle Eisenbahnverkehrsunternehmen und an alle Eisenbahninfrastrukturunternehmen wurde aus gegebenem Anlass daran erinnert, dass nach 4.2.3.5. der TSI OPE 2019 die Pflicht zur sicheren Aufbewahrung und Zugänglichmachung für die zuständigen Behörden besteht und die Eisenbahnunternehmen dieser Pflicht nicht nachkommen, wenn mehrere Tage für das Auslesen von Daten aufzeichnungen benötigt werden oder die Vorlage der Daten unvollständig oder in codierter Form erfolgt, ohne den verwendeten Code offen zu legen.

Im Informationsschreiben vom 19. Juli 2022 an alle Eisenbahnverkehrsunternehmen und an alle Eisenbahninfrastrukturunternehmen wurden die rechtlichen Vorgaben (aus der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2016/798 sowie aus den einschlägigen gemeinsamen Sicherheitsmethoden) für Mindestinhalte von Sicherheitsberichten sowie die korrekte Darstellung von Gemeinsamen Sicherheitsindikatoren näher erläutert.

# 7 Anwendungen der relevanten gemeinsamen Sicherheitsmethoden (CSM)

## 7.1 Anwendung der CSM für Sicherheitsmanagementsysteme

Erfahrungen mit der Anwendung der delegierten Verordnung (EU) 2018/762 über gemeinsame Sicherheitsmethoden bezüglich der Anforderungen an Sicherheitsmanagementsysteme gemäß der Richtlinie (EU) 2016/798 (kurz: CSM SMS) werden im Wesentlichen in den von den Eisenbahnunternehmen gemäß § 193 EisbG bzw. nach 4.5.1.2. der CSM SMS erstellten und an die zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden übermittelten Sicherheitsberichten dargestellt. Darüber hinaus können Erkenntnisse im Zuge der Sicherheitsbewertung und der Aufsichtstätigkeit gewonnen werden.

Aus den Ergebnissen der Sicherheitsbewertung im Rahmen der Verfahren zur Erteilung von einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen kann indirekt geschlossen werden, dass zahlreiche Eisenbahnunternehmen Probleme haben, die Vorgaben der CSM SMS im Sicherheitsmanagementsystem umzusetzen. Dies zeigt sich vor allem an der erheblichen Anzahl an verbleibenden Bedenken für die Aufsicht, die – obwohl als geringfügiges Problem eingestuft – die grundsätzliche Ausgestaltung von Verfahren im SMS (zB Risikomanagement, Kontrollverfahren) und deren Anwendung zum Inhalt haben. Teilweise wurden für die Behebung dieser verbleibenden Bedenken keine bestimmten Maßnahmen festgelegt. Im Zuge der Aufsicht wurde von den Eisenbahnunternehmen dann zum Teil angegeben, dass die dem verbleibenden Bedenken zugrundeliegende Problematik im Rahmen der Sicherheitsbewertung nicht näher erörtert wurde und auch nicht nachvollzogen werden könne.

Bei diesen nationalen Genehmigungsverfahren konnten hinsichtlich der Anwendung relevanter CSM folgende Probleme festgestellt werden:

- Risikomanagement – im Rahmen der Prüfung des SMS bei nationalen Genehmigungsverfahren wurde festgestellt, dass vor allem im Rahmen der

Risikoanalyse und -bewertung betriebliche, organisatorische und technische Risiken, die für die Art, den Umfang und den Bereich der von der Organisation durchgeführten Tätigkeiten relevant sind, nicht ausreichend festgestellt bzw. berücksichtigt werden;

- Risikomanagement – Teilweise wird Risikomanagement überhaupt nur auf Änderungsmanagement reduziert.

Im Zuge der durchgeführten Aufsichtsverfahren wurde ebenfalls festgestellt, dass bei einigen Unternehmen Abgrenzungsschwierigkeiten im Zusammenspiel mit dem Risikomanagement der CSM SMS und der CSM RISK bestanden. Außerdem wurde festgestellt, dass vermehrt Mängel im Bereich des Kompetenzmanagements auftraten.

In den Sicherheitsberichten wurden von den Eisenbahnunternehmen keine Probleme mit der Anwendung der CSM SMS mitgeteilt.

## **7.2 Anwendung der CSM für die Risikobewertung**

Erfahrungen mit der Anwendung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 idF Durchführungsverordnung (EU) 2015/1136 über die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken (kurz CSM RISK) werden im Wesentlichen in den von den Eisenbahnunternehmen gemäß § 193 EisebG erstellten und übermittelten Sicherheitsberichten dargestellt. Darüber hinaus können Erkenntnisse darüber im Zuge der Aufsichtstätigkeit gewonnen werden. Die Rückmeldungen der Eisenbahnunternehmen sowie die Ergebnisse der Aufsichtstätigkeit zeigten im Wesentlichen, dass die Eisenbahnunternehmen unterschiedliche Auffassungen in der Umsetzung sowie der Anwendung der CSM RISK, wie auch dem Verhältnis zwischen CSM RISK und CSM SMS vertreten. Aus diesem Grund ist geplant die Aufsichtstätigkeit in diesem Bereich zu intensivieren.

Eine repräsentative Aussage im Rahmen der Genehmigungsverfahren für den gesamten Sektor ist nur eingeschränkt möglich. Eine Aussage hinsichtlich der Veränderung des Reifegrades kann derzeit nicht getroffen werden, da bis jetzt lediglich Erstaussstellungen erfolgten.

Unterschiede in der Erfahrung und Anwendung zwischen großen und kleinen Unternehmen, Newcomern und etablierten Eisenbahnunternehmen, EVU, IB und ECM konnten nicht identifiziert werden, zumal es sich bei den eingabachten fünf Anträgen

durchgehend um kleine Unternehmen handelt. Eine konkrete Aussage zu Unterschieden kann daher nicht gemacht werden.

Im Rahmen der anlasslosen Aufsichtsverfahren und im Zuge der Auswertung der Sicherheitsberichte der Eisenbahnunternehmen wurde festgestellt, dass 95% der Unternehmen die Durchführung von Signifikanzprüfungen iSd CSM RISK zum Ergebnis kamen, dass keine signifikante Änderung vorlag. Zwei Unternehmen haben jeweils drei und vier weitere jeweils eine sicherheitsrelevante Änderung als signifikant eingestuft.

In den Sicherheitsberichten wurden von den Eisenbahnunternehmen keine Probleme mit der Anwendung der CSM RISK mitgeteilt.

### **7.3 Anwendung der CSM für die Kontrolle**

Erfahrungen mit der Anwendung der 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 (kurz: CSM für die Kontrolle) werden im Wesentlichen in den von den Eisenbahnunternehmen gemäß § 193 EisbG erstellten und übermittelten Sicherheitsberichten dargestellt. Darüber hinaus können Erkenntnisse darüber im Zuge der Aufsichtstätigkeit gewonnen werden. Die Rückmeldungen der Eisenbahnunternehmen sowie die Ergebnisse der Aufsichtstätigkeit zeigten im Wesentlichen, dass die Eisenbahnunternehmen unterschiedliche Auffassungen in der Umsetzung sowie Anwendung der CSM für die Kontrolle vertreten. Insbesondere im Zusammenhang mit der Erstellung von Aktionsplänen und der Ermittlung von Ursachen bestanden Auffassungsunterschiede. Aus diesem Grund ist geplant die Aufsichtstätigkeit in diesem Bereich zu intensivieren.

In den Sicherheitsberichten wurden von den Eisenbahnunternehmen keine Probleme mit der Anwendung der CSM für die Kontrolle mitgeteilt.

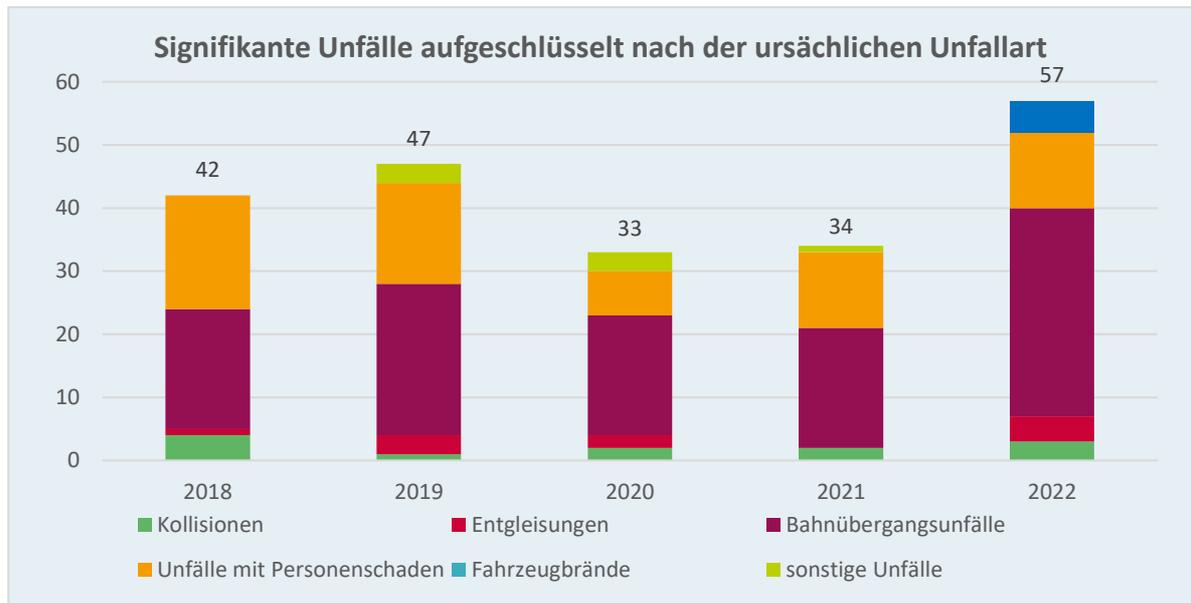
## 8 Sicherheitskultur

In der delegierten Verordnung (EU) 2018/762 über gemeinsame Sicherheitsmethoden bezüglich der Anforderungen an Sicherheitsmanagementsysteme gemäß der Richtlinie (EU) 2016/798 wurde in zwei Fällen der Notwendigkeit Rechnung getragen, die Anforderung an ein SMS zur Implementierung und Gestaltung einer positiven Sicherheitskultur festzulegen. Demnach muss nach 2.1.1. Buchstabe j der CSM SMS die erste Führungsebene Führung und Verpflichtung bei der Entwicklung, Umsetzung, Aufrechterhaltung und kontinuierlichen Verbesserung des Sicherheitsmanagementsystems demonstrieren, indem sie unter anderem „eine positive Sicherheitskultur fördert“ sowie die Organisation nach 7.2.3. der CSM SMS über eine Strategie zur kontinuierlichen „Verbesserung ihrer Sicherheitskultur“ verfügen, die sich auf die Nutzung von Fachwissen und anerkannten Methoden stützt, um Fehlverhalten, das die verschiedenen Teile des Sicherheitsmanagementsystems beeinträchtigt, zu erkennen und entsprechende Gegenmaßnahmen zu ergreifen.

# 9 Anhänge

## 9.1 CSI-Daten – angewandte Definitionen

Abbildung 1 Signifikante Unfälle aufgeschlüsselt nach der ursächlichen Unfallart



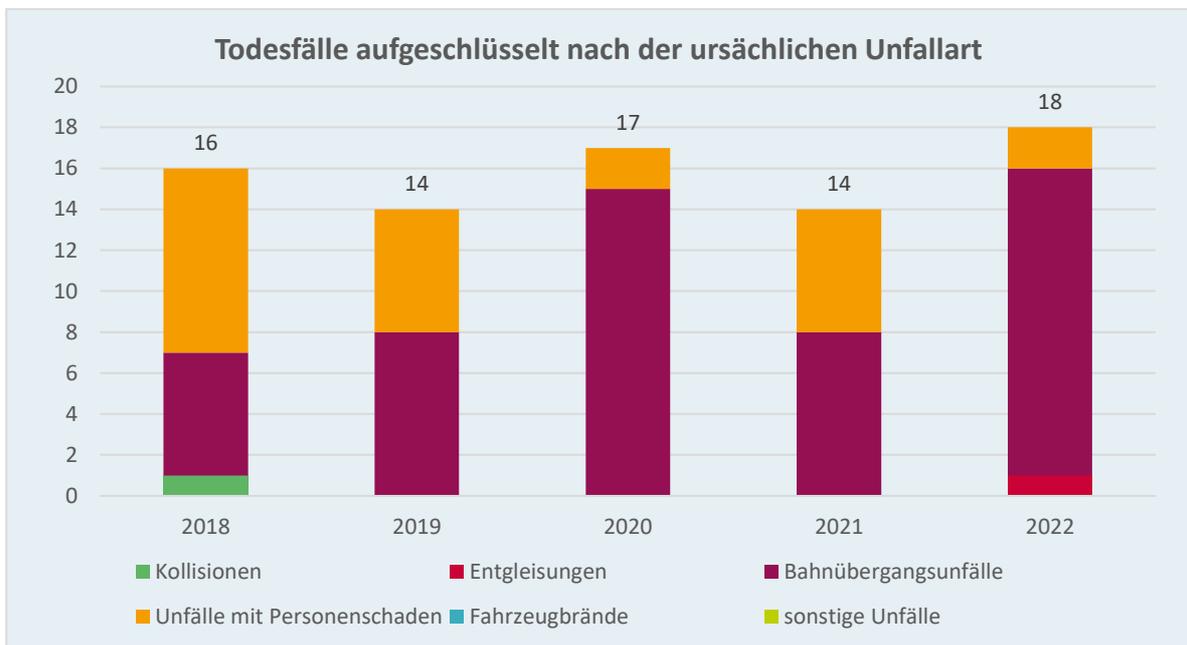
Die obenstehende Abbildung 1 stellt die Daten der nachstehenden Tabelle graphisch dar.

Tabelle 2 Signifikante Unfälle aufgeschlüsselt nach der ursächlichen Unfallart

Jahr	Kollisionen	Entgleisungen	Bahnübergangsunfälle	Unfälle mit Personenschaden	Fahrzeugbrände	sonstige Unfälle	Gesamtzahl der signifikanten Unfälle
2018	4	1	19	18	0	0	42
2019	1	3	24	16	0	3	47

<b>2020</b>	2	2	19	7	0	3	33
<b>2021</b>	2	0	19	12	0	1	34
<b>2022</b>	3	4	33	12	5	0	57

Abbildung 2 Todesfälle aufgeschlüsselt nach der ursächlichen Unfallart



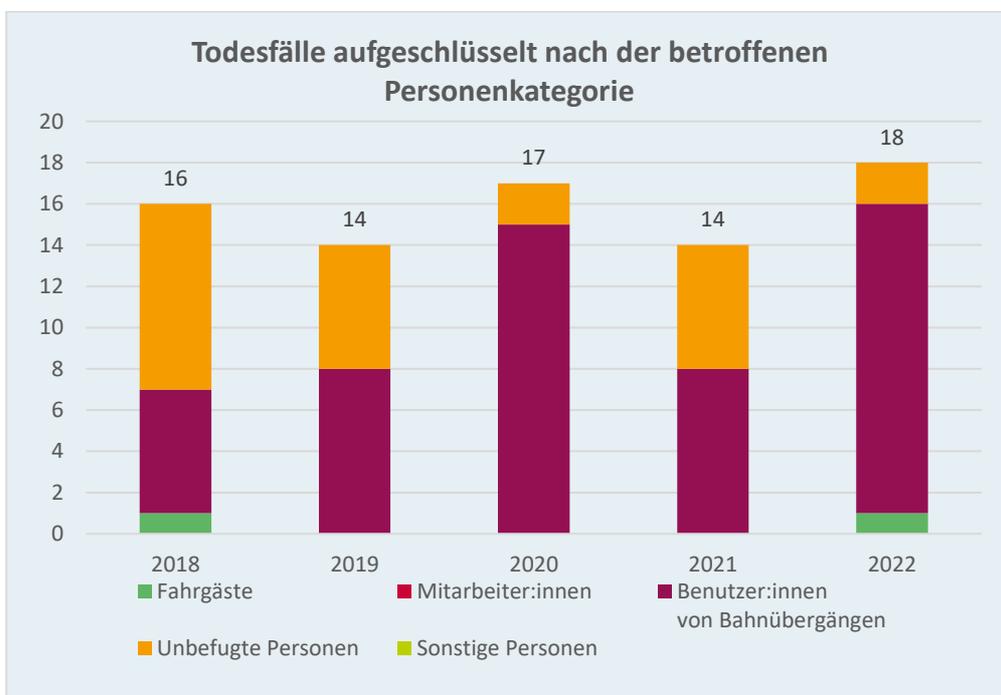
Die obenstehende Abbildung 2 stellt die Daten der nachstehenden Tabelle 3 graphisch dar.

Tabelle 3 Todesfälle aufgeschlüsselt nach der ursächlichen Unfallart

Jahr	Kollisionen	Entgleisungen	Bahnübergangsunfälle	Unfälle mit Personenschaden	Fahrzeugbrände	sonstige Unfälle	Gesamtzahl der Todesfälle
<b>2018</b>	1	0	6	9	0	0	16

<b>2019</b>	0	0	8	6	0	0	14
<b>2020</b>	0	0	15	2	0	0	17
<b>2021</b>	0	0	8	6	0	0	14
<b>2022</b>	0	1	15	2	0	0	18

Abbildung 3 Todesfälle aufgeschlüsselt nach der betroffenen Personenkategorie



Die obenstehende Abbildung 3 stellt die Daten der nachstehenden Tabelle 4 graphisch dar.

Tabelle 4 Todesfälle aufgeschlüsselt nach der betroffenen Personenkategorie

Jahr	Fahrgäste	Mitarbeiter:innen	Benutzer:innen von Bahnübergängen	Unbefugte Personen	Sonstige Personen	Gesamtzahl der Todesfälle
2019	0	0	8	6	0	14
2020	0	0	15	2	0	17
2021	0	0	8	6	0	14
2022	0	1	15	2	0	18

<b>2018</b>	1	0	6	9	0	16
<b>2019</b>	0	0	8	6	0	14
<b>2020</b>	0	0	15	2	0	17
<b>2021</b>	0	0	8	6	0	14
<b>2022</b>	1	0	15	2	0	18

Abbildung 4 Schwere Verletzungen aufgeschlüsselt nach der ursächlichen Unfallart

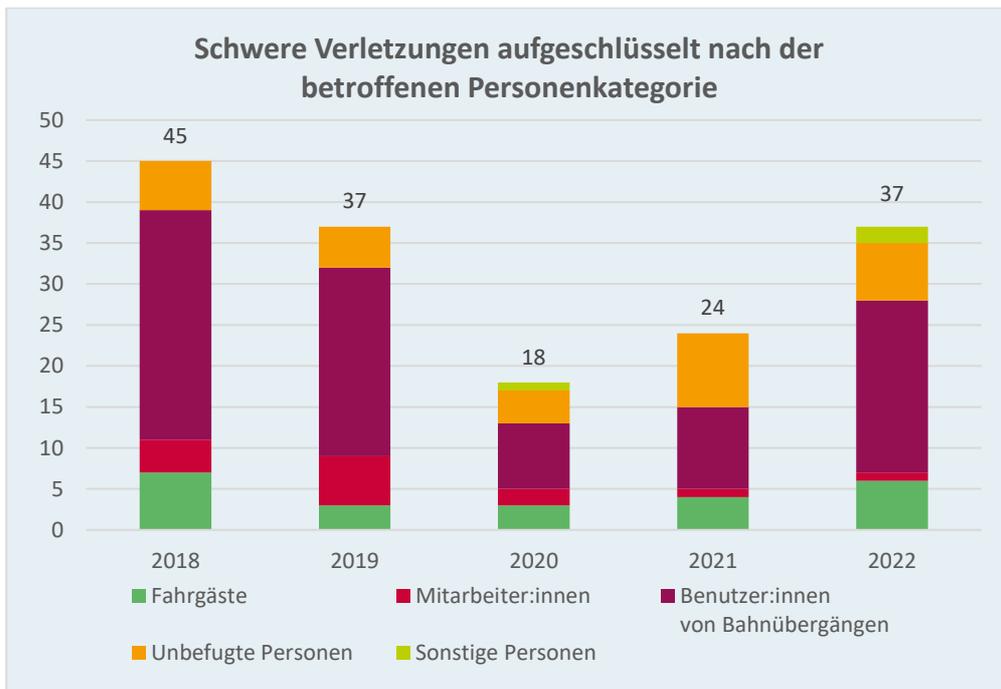


Die obenstehende Abbildung 4 stellt die Daten der nachstehenden Tabelle 5 graphisch dar.

Tabelle 5 Schwere Verletzungen aufgeschlüsselt nach der ursächlichen Unfallart

Jahr	Kollisionen	Entgleisungen	Bahnübergangsunfälle	Unfälle mit Personenschaden	Fahrzeugbrände	sonstige Unfälle	Gesamtzahl der schweren Verletzungen
2018	8	0	28	9	0	0	45
2019	0	0	24	10	0	3	37
2020	3	0	8	5	0	2	18
2021	2	0	10	9	0	3	24
2022	0	5	21	11	0	0	37

Abbildung 5 Schwere Verletzungen aufgeschlüsselt nach der betroffenen Personenkategorie



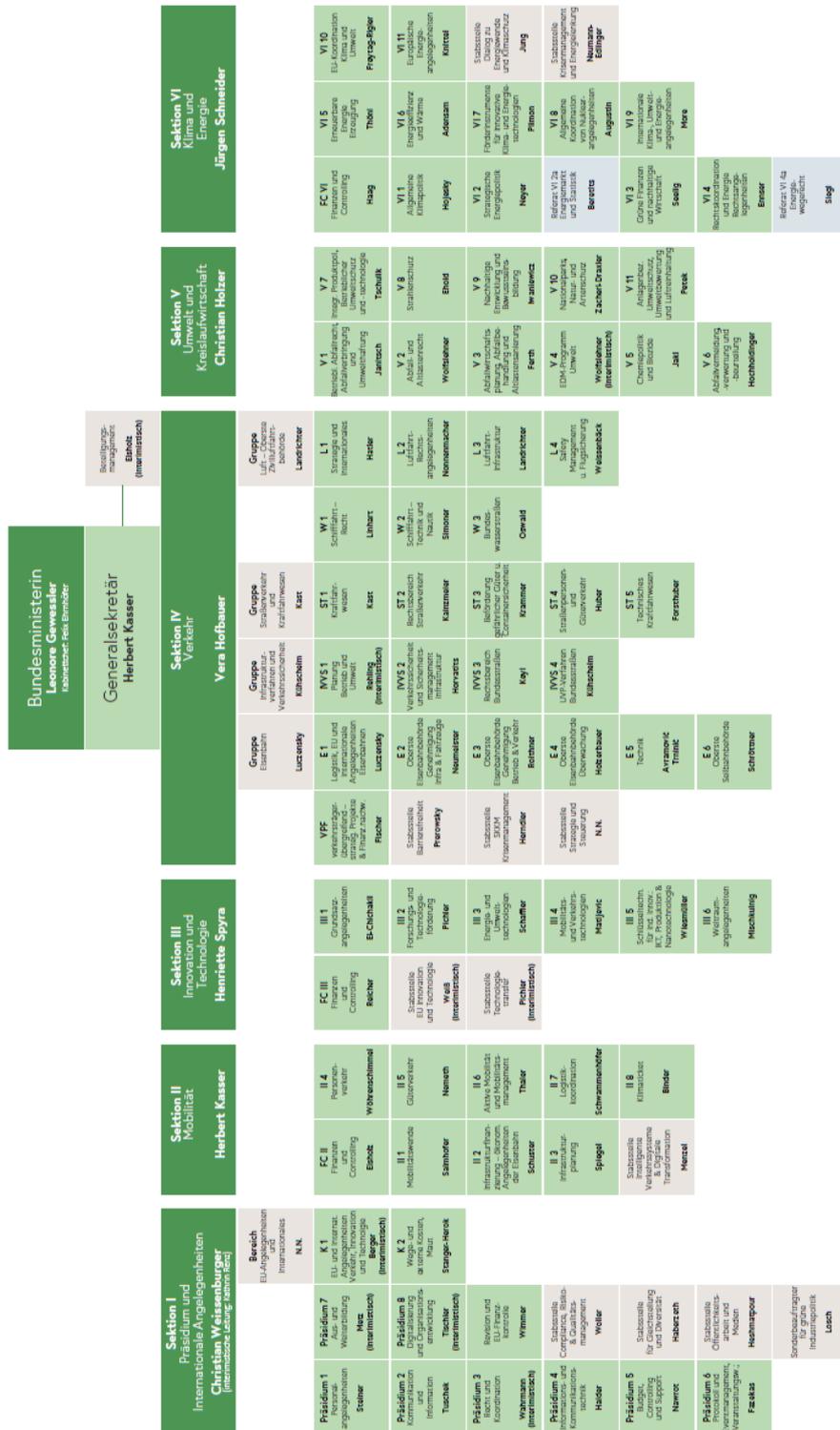
Die obenstehende Abbildung 5 stellt die Daten der nachstehenden Tabelle 6 graphisch dar.

Tabelle 6 Schwere Verletzungen aufgeschlüsselt nach der betroffenen Personenkategorie

<b>Jahr</b>	<b>Fahrgäste</b>	<b>Mitarbeiter:innen</b>	<b>Benutzer:innen von Bahnübergängen</b>	<b>Unbefugte Personen</b>	<b>Sonstige Personen</b>	<b>Gesamtzahl der schweren Verletzungen</b>
<b>2018</b>	7	4	28	6	0	45
<b>2019</b>	3	6	23	5	0	37
<b>2020</b>	3	2	8	4	1	18
<b>2021</b>	4	1	10	9	0	24
<b>2022</b>	6	1	21	7	2	37

## 9.2 Organigramm

Abbildung 6 Organigramm des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie mit Stand 01. November 2022



Die Abbildung 6 stellt das Organigramm des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie und damit die Aufbauorganisation graphisch dar. Die detaillierten Zuständigkeiten sind in der Geschäftseinteilung festgelegt. Das tagesaktuelle Organigramm des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie ist unter [Aufgaben und Geschäftseinteilung \(bmk.gv.at\)](https://bmk.gv.at) abrufbar.

### 9.3 Auflistung Sicherheitsbescheinigungen und –genehmigungen

Im Jahr 2022 haben nachstehende Eisenbahnunternehmen über eine durch die Oberste Eisenbahnbehörde oder die Eisenbahnagentur der Europäischen Union erteilte, aufrechte Sicherheitsbescheinigung für ein geographisches Tätigkeitsgebiet in der Republik Österreich oder eine Sicherheitsgenehmigung verfügt:

Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Firmensitz in Österreich:

1. Cargo Service GmbH
2. CAT-City Air Terminal GmbH
3. DPB Rail Infra Service GmbH
4. ecco-rail GmbH
5. Frachtbahn Traktion GmbH
6. GEVD Gesellschaft für Eisenbahnverkehrsdienstleistungen mbH
7. Grampetcargo Austria GmbH
8. Graz-Köflacher Bahn- und Busbetriebe GmbH
9. HSL Logistik Austria GmbH
10. Lokomotion Austria Gesellschaft für Schienentraktion mbH
11. LTE Austria GmbH
12. METRANS Railprofi Austria GmbH (vormals RPS)
13. MEV Independent Railway Services GmbH
14. Montafonerbahn AG
15. Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft m.b.H.
16. ÖBB-Personenverkehr AG
17. ÖBB-Produktion GmbH
18. ÖBB-Technische Services GmbH
19. Franz Plasser Dienstleistungsgesellschaft
20. PORR Bau GmbH

21. PSP Cargo Group Austria Ges.m.b.H.
22. Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG
23. Raaberbahn Cargo GmbH
24. Rail Cargo Austria AG
25. RegioJet AT GmbH
26. Rhomberg Bahntechnik GmbH
27. RTB Cargo Austria GmbH
28. RTS Rail Transport Service GmbH
29. Safety4You Baustellenlogistik GmbH
30. Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation/Salzbürger Lokalbahn
31. Siemens Mobility Austria GmbH
32. S-Rail GmbH
33. Steiermarkbahn Transport und Logistik GmbH
34. Steiermarkbahn und Bus GmbH
35. Stern & Hafferl Verkehrsges.m.b.H
36. Twentyone GmbH
37. TX Logistik Transalpine GmbH
38. Walser Eisenbahn GmbH
39. WESTbahn Management GmbH
40. Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH
41. Wiener Lokalbahnen GmbH

Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Firmensitz in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union, in anderen Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder in der Schweizer Eidgenossenschaft:

42. Bayerische Oberlandbahn GmbH
43. BLS Cargo AG
44. boxXpress.de
45. BSAS EVG GmbH&Co KG
46. Captrain Deutschland Cargo West GmbH
47. Captrain Italia S.r.l.
48. ČD Cargo a.s
49. CER Hungary Zrt.
50. DB Fernverkehr AG
51. DB Regio AG
52. DB Cargo AG

53. DB Cargo Czechia s.r.o.
54. FLOYD Zrt.
55. Foxrail Zrt.
56. Helrom GmbH
57. Holzlogistik & Güterbahn GmbH
58. HSL Netherlands B.V.
59. Lineas NV/SA
60. Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion GmbH
61. Medway Italia SRL
62. PKP CARGO SPÓŁKA AKCYJNA
63. Raildox GmbH & Co. KG
64. Railtrans International a.s.
65. Retrack Germany GmbH
66. RheinCargo GmbH & Co.KG
67. Rund ums Gleis GmbH
68. SŽ Tovorni promet d.o.o
69. TEN Rail železniški tovorni promet d.o.o
70. Tenforty2-Rail GmbH
71. Transalpin Eisenbahn AG
72. WRS Widmer Rail Services AG

Eisenbahninfrastrukturunternehmen:

1. ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft
2. Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn Aktiengesellschaft
3. Land Steiermark/Steiermärkische Landesbahnen
4. Cargo-Center-Graz Betriebsgesellschaft m.b.H. & Co KG
5. Montafonerbahn AG
6. Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH

## 9.4 Liste der erteilten Sicherheitsbescheinigungen

Eisenbahnverkehrsunternehmen, welche im Berichtsjahr 2022 neu in den österreichischen Markt eintraten:

- HSL Logistik Austria GmbH

- RegioJet AT GmbH
- boxXpress.de
- Medway Italia SRL
- Retrack Germany GmbH
- Tenforty2-Rail GmbH

Eisenbahnverkehrsunternehmen, welche im Berichtsjahr 2022 bereits am österreichischen Markt waren:

- MEV Independent Railway Services GmbH
- Walser Eisenbahn GmbH
- Raildox GmbH & Co KG
- LTE Austria GmbH
- DB Cargo Czechia, s.r.o.
- SZ – Tovorni promet d.o.o.
- Niederösterreichische Verkehrsorganisationsges.m.b.H.
- Lineas NV/SA
- S-Rail GmbH
- DPB Rail Infra Service GmbH
- Bayerische Oberlandbahn GmbH
- DB Cargo Czechia s.r.o.

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 Fahrzeuggenehmigungen .....	24
Tabelle 2 Signifikante Unfälle aufgeschlüsselt nach der ursächlichen Unfallart .....	42
Tabelle 3 Todesfälle aufgeschlüsselt nach der ursächlichen Unfallart .....	43
Tabelle 4 Todesfälle aufgeschlüsselt nach der betroffenen Personenkategorie .....	44
Tabelle 5 Schwere Verletzungen aufgeschlüsselt nach der ursächlichen Unfallart.....	46
Tabelle 6 Schwere Verletzungen aufgeschlüsselt nach der betroffenen Personenkategorie .....	47

## **Abbildungsverzeichnis**

Abbildung 1 Signifikante Unfälle aufgeschlüsselt nach der ursächlichen Unfallart.....	42
Abbildung 2 Todesfälle aufgeschlüsselt nach der ursächlichen Unfallart .....	43
Abbildung 3 Todesfälle aufgeschlüsselt nach der betroffenen Personenkategorie .....	44
Abbildung 4 Schwere Verletzungen aufgeschlüsselt nach der ursächlichen Unfallart.....	45
Abbildung 5 Schwere Verletzungen aufgeschlüsselt nach der betroffenen Personenkategorie .....	46
Abbildung 6 Organigramm des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie mit Stand 01. November 2022 .....	48

## Abkürzungen

Abk.	Abkürzung
ABl	Amtsblatt
Abs.	Absatz
Art.	Artikel
Bf	Bahnhof
BGBI.	Bundesgesetzblatt
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa
CCS	Control Command Signal
Co. KG	Compagnie Kommanditgesellschaft
COTIF	Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr
CSI	Gemeinsame Sicherheitsindikatoren - Common Safety Indicators
CSM	Gemeinsame Sicherheitsmethoden - Common Safety Methods
CST	Gemeinsame Sicherheitsziele - Common safety targets
EC	European Commission
ECM	Instandhaltungsstelle – Entity in Charge of Maintenance
EG	Europäische Gemeinschaft
EisbBBV	Eisenbahnbau- und -betriebsverordnung
EisbG	Eisenbahngesetz
EisbKrV	Eisenbahnkreuzungsverordnung
EisbSV	Eisenbahnschutzvorschriften
EK	Eisenbahnkreuzung
ERA	European Union Agency for Railway
ERADIS	European Railway Agency Database for Interoperability and Safety
ERTMS	European Rail Traffic Management System
etc.	et cetera
ETCS	European Train Control System
EU	Europäische Union

EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
f	folgend
FTE	Full Time Equivalent
Ges.m.b.H.	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
Ggf.	gegebenenfalls
ggst.	gegenständlich
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GPE	Geschwindigkeitsprüfeinrichtung
GZ	Geschäftszahl
Hz	Hertz
i.d.F. oder idF	in der Fassung
IM	Infrastrukturmanager
IOP	Interoperability (Interoperabilität) (iVm Directive)
iSd	im Sinne des
iVm	in Verbindung mit
Kap.	Kapitel
Kfz	Kraftfahrzeug
km/h	Kilometer pro Stunde
lit	littera
LZB	Linienförmige Zugbeeinflussung
m	Meter
MA	Magistrat
mbH	mit beschränkter Haftung
Mio	Million
Nr.	Nummer
NSA	National Safety Agency bzw. Nationale Sicherheitsbehörde
NTR VA	Nationale technische Vorschriften für die Fahrzeugzulassung
ÖAMTC	Österreichischer Automobil-, Motorrad- und Touring-Club
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
OSS	One Stop Shop

PRM	person with reduced mobility
PZB	Punktförmige Zugbeeinflussung
RID	Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID)
RISC	Railway Interoperability and Safety Committee
RW	Regelwerk
S.	Seite
SAF	Safety (iVm Directive)
SCHiG	Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH
SMS	Sicherheitsmanagementsystem – Safety Management System
StF	Stammfassung
STM	Specific Transmission Module
SUB	Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes
TDD	Train Driver Directive
TSI	Technische Spezifikationen für die Interoperabilität
USt.Nr.	Umsatzsteuer-Identifikationsnummer
usw.	und so weiter
UUG	Unfalluntersuchungsgesetz
VBÄ	Vollbeschäftigtenäquivalent

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

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

+43 (0) 800 21 53 59

[servicebuero@bmk.gv.at](mailto:servicebuero@bmk.gv.at) (ab 1. April 2025: [servicebuero@bmimi.gv.at](mailto:servicebuero@bmimi.gv.at))

[bmk.gv.at](http://bmk.gv.at) (ab 1. April 2025: [bmimi.gv.at](http://bmimi.gv.at))