

Jahresbericht zur Eisenbahnsicherheit 2023

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

Wien, 2025

Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI), 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@bmimi.gv.at).

Inhalt

1 Einleitung	5
1.1 Zweck, Umfang und Adressat:innen des Jahresberichtes	5
1.2 Wichtigste Schlussfolgerungen zum Berichtsjahr	8
2 Programme, Initiativen und organisatorischer Kontext	10
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	12
2.5 Sonstige Behörden im Zusammenhang mit Eisenbahnsicherheit	16
3 Sicherheitsleistung	17
4 EU Gesetzgebung und Regulierung.....	20
5 Sicherheitsbescheinigung, Sicherheitsgenehmigung und andere Genehmigungen	21
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	28
5.7 Informationsaustausch mit Eisenbahnunternehmen	28
6 Aufsicht	30
6.1 Strategie, Plan, Verfahren und Entscheidungsfindung	30
6.2 Ergebnisse der Aufsichtstätigkeit	33
6.3 Sicherheitsempfehlungen der nationalen Sicherheitsbehörde	34
6.4 Verfahrensanordnungen zur Herstellung des rechtskonformen Zustandes	35
6.5 Sonstige Sicherheitsmaßnahmen	36
7 Anwendungen der relevanten gemeinsamen Sicherheitsmethoden (CSM)	37
7.1 Anwendung der CSM für Sicherheitsmanagementsysteme	37
7.2 Anwendung der CSM für die Risikobewertung	37
7.3 Anwendung der CSM für die Kontrolle	39
8 Sicherheitskultur	40
9 Anhänge	41
9.1 CSI-Daten – angewandte Definitionen	41
9.2 Organigramm	47
9.3 Auflistung Sicherheitsbescheinigungen und –genehmigungen	48

9.4 Liste der erteilten Sicherheitsbescheinigungen	51
Tabellenverzeichnis.....	52
Abbildungsverzeichnis.....	53
Abkürzungen.....	54

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 den Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur als Oberste Eisenbahnbehörde und gemäß § 12 Abs. 2 EisbG nationale Sicherheitsbehörde erstellt, auf der Webseite des Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (bmimi.gv.at) veröffentlicht und der Eisenbahnagentur der Europäischen Union übermittelt.

Der Bericht umfasst die Tätigkeiten der Obersten Eisenbahnbehörde als nationale Sicherheitsbehörde im Bezugsjahr 2023 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 der Folge kurz: Eisenbahnsicherheitsrichtlinie) 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.

Es wird darauf hingewiesen, dass durch die Bundesministeriengesetz-Novelle 2025, BGBl. I Nr. 10/2025 die Aufgaben der Obersten Eisenbahnbehörde vom bisherigen Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie an das Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur übertragen wurden. Im weiteren Bericht wird an Stelle von Bundesministerin für

Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie bzw. Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur einheitlich auf die „Oberste Eisenbahnbehörde“ Bezug genommen.

1.2 Wichtigste Schlussfolgerungen zum Berichtsjahr

Im Jahr 2023 setzte sich der Trend eines insgesamt stabilen Sicherheitsniveaus im österreichischen Eisenbahnverkehr fort.

Die Zahl der erbrachten Zugkilometer im Jahr 2023 verringerte sich im Vergleich zu 2022. So wurden insgesamt 170,9 Millionen Zugkilometer erreicht, im Vergleich zu 182,2 Millionen im Vorjahr. Besonders im Güterverkehr war ein deutlicher Rückgang zu verzeichnen: 41,1 Millionen Güterzugkilometer im Jahr 2023 gegenüber 53,2 Millionen im Jahr 2022. Im Personenzugverkehr stieg die Zahl der gefahrenen Kilometer jedoch leicht von 124 Millionen auf 125,4 Millionen Kilometer.

Die Zahl der „signifikanten Unfälle“ sank im Jahr 2023 auf 54, nach 57 im Jahr 2022. Die Zahl der Bahnübergangsunfälle, die im Jahr 2022 auf 33 gestiegen war, reduzierte sich deutlich auf 21 im Jahr 2023, wobei die Kategorie „Unfälle mit Personenschaden, an denen ein in Bewegung befindliches Schienenfahrzeug beteiligt war“ von zwölf auf 20 zunahm. Trotz dieser Umverteilung und der detaillierteren Erhebung der Unfallarten kann insgesamt ein Rückgang der Unfallzahlen verzeichnet werden.

Die Zahl der Todesfälle sank von 18 im Jahr 2022 auf 16 im Jahr 2023, was eine positive Entwicklung darstellt. Die Zahl der schweren Verletzungen ging im Jahr 2023 ebenfalls zurück und lag bei 25, nachdem im Jahr 2022 noch 37 schwere Verletzungen verzeichnet wurden.

Die Zahl der „Signalüberfahrungen ohne Erreichen des Gefahrpunkts“ sank ebenfalls von 124 auf 104. Auch die Zahl der „Signalüberfahrungen mit Erreichen des Gefahrpunkts“ verringerte sich deutlich von 28 auf 17, was als weiteres Indiz für die positive Entwicklung der Sicherheitslage betrachtet werden kann.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Unfallzahlen, Todesfälle und Signalüberfahrungen im Jahr 2023 größtenteils stabil blieben oder sogar zurückgingen. Die umfassende Datenerhebung und die Fortsetzung der Umstrukturierung haben zur

besseren Erfassung und Analyse der Sicherheitslage beigetragen. Die Eisenbahn bleibt weiterhin einer der sichersten Verkehrsträger in Österreich. Im Vergleich zum Straßenverkehr, sowohl in absoluten als auch in relativen Zahlen (z. B. in Abhängigkeit von Personenkilometern), zeigt sich, dass im Eisenbahnverkehr deutlich weniger Unfälle, Verletzte oder Todesfälle auftreten. Um das hohe Sicherheitsniveau weiterhin zu gewährleisten, sind gezielte Maßnahmen zur weiteren Verbesserung der Sicherheit, insbesondere im Bereich der Bahnübergänge und Signalüberfahrungen, von entscheidender Bedeutung.

Die fortgesetzte Umstrukturierung der Datenerhebung, unterstützt durch wiederholte Informationsschreiben und die Kooperation mit dem Fachverband der Schienenbahnen, ermöglichte die fortlaufende Optimierung der Datenqualität. Neue Formulare wurden eingeführt und bestehende überarbeitet, um vollständige und konsistente Daten zu gewährleisten. Wie auch im Vorjahr waren wiederholt Auskunftsverlangen an die einzelnen Unternehmen erforderlich, um eine umfassende Datenerhebung sicherzustellen. Der weiterhin andauernde Prozess der Umstrukturierung hat zu signifikanten Verzögerungen der Zusammenstellung der Daten zur Sicherheitsleistung und folglich bei der Erstellung dieses Berichts geführt. Die gesetzten Maßnahmen haben aber 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 nun auch in den Folgejahren aufgebaut werden. Die genauere Erhebung der Daten soll langfristig dazu beitragen, dass die Eisenbahnsicherheit in Österreich weiter zunimmt, da der Behörde nun präzisere Zahlen zur Verfügung stehen. Diese stellen eine fundierte Grundlage für gezielte Sicherheitsmaßnahmen dar und unterstützen die kontinuierliche Verbesserung der Sicherheitslage im österreichischen Eisenbahnsystem.

2 Programme, Initiativen und organisatorischer Kontext

2.1 Strategie- und Planungsaktivitäten

Um die Sicherheitsleistung des Eisenbahnsystems zu verbessern, wurden im Berichtsjahr 2023 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 in erheblichem Ausmaß in Form von Videokonferenzen bzw. auch allein in Schriftform 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“, als österreichische Vertretung präsent. 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, wurde im Jänner 2022 das „Railway Joint Undertaking“ mit einer neuen Struktur aufgestellt und gliedert sich in zwei Hauptsäulen: dem System Pillar und dem 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. Einige der aktuellen Themen im ERJU sind die digitale automatische Kupplung (DAK), TSI Revision, die Implementierung von ERTMS sowie die Förderung der Forschung und Innovation durch eigene Ausschreibungen.

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

Die Implementierung von ERTMS stellt eine der großen Herausforderungen im europäischen Eisenbahnraum dar. Auf europäischer Ebene wird daher intensiv 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 2023 keine Sicherheitsempfehlung an die Oberste Eisenbahnbehörde gerichtet.

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 EisebG.

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 2023 war wie folgt:

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 BMK 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 6,5 VBÄ an Sicherheitsbescheinigungen und -genehmigungen beteiligt. In der Abteilung E4 waren insgesamt 11,75 VBÄ in der Aufsicht sowie in anderen 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 2023 betrug 42,5.

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 gesetzlich 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 2023 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 es im Jahr 2023 zu keinem signifikanten Rückgang bei der Gesamtzahl der in Österreich erbrachten

- Zugkilometer [in Mio. Zug-km] von 161,6 im Jahr 2021 über 182,2 im Jahr 2022 hin zu 170,9 (Rückgang von rund 6,2 % im Vergleich zum Jahr 2022)
- Personenzugkilometer [in Mio. Zug-km] von 112,9 im Jahr 2021 über 124 im Jahr 2022 hin zu 125,4 (Steigerung von rund 1,13 % im Vergleich zum Jahr 2022)
- Güterzugkilometer [in Mio. Zug-km] von 40,9 im Jahr 2021 über 53,2 im Jahr 2022 hin zu 41,1 (Rückgang von rund 22,74 % im Vergleich zum Jahr 2022)

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 12546 im Vorjahr auf 17152 im Berichtsjahr (Steigerung von rund 36,7 %).

Die im Berichtsjahr 2023 erhobenen Werte lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Im Anwendungsbereich der Sicherheitsrichtlinie wurden im Jahr 2023 insgesamt fünf „signifikante Unfälle“ gemeldet (2021: 34 Unfälle, 2022: 57 Unfälle).
- Die Anzahl der Zugentgleisungen betrug wie im Vorjahr 4.
- Die Zahl der Unfälle an Eisenbahnübergängen, einschließlich Unfälle mit Fußgängerbeteiligung, lag im Jahr 2023 bei 21, was eine Reduzierung im Vergleich zu den 33 Fällen im Jahr 2022 darstellt.
- Die Gesamtzahl der Eisenbahnkreuzungen im Jahr 2023 belief sich auf 3237, was einen Rückgang im Vergleich zu 3393 im Jahr 2022 bedeutet.
 - 944 Eisenbahnkreuzungen verfügten über automatischen benutzerseitigen Schutz (Rückgang im Vergleich zu 1047 im Jahr 2022).
 - 721 Eisenbahnkreuzungen hatten automatische benutzerseitige Warnung (Rückgang im Vergleich zu 767 im Jahr 2022).
 - 1495 Eisenbahnkreuzungen waren passiv gesichert (Rückgang im Vergleich zu 1550 im Jahr 2022).
 - 71 manuell gesicherte Bahnübergänge wurden im Jahr 2023 gezählt.
- Unfälle mit Personenschaden an in Bewegung befindlichen Eisenbahnfahrzeugen (außer Suiziden und Suizidversuchen) stiegen von zwölf im Vorjahr auf 20.
- Die Zahl der Fahrzeugbrände ist von fünf im Vorjahr auf eins gesunken.

- Die Gesamtzahl der Getöteten bei allen Unfallarten belief sich im Jahr 2023 auf 16, was im Vergleich zu den 18 Getöteten im Jahr 2022 einen Rückgang darstellt.
- Die Gesamtzahl der schwer Verletzten aller Unfallarten (mit Ausnahme von Suiziden und Suizidversuchen) betrug im Jahr 2023 insgesamt 25. Dies stellt einen Rückgang im Vergleich zu den 37 im Jahr 2022 dar.
- Die Zahl der unerlaubten Signalüberfahrungen erreichte 121 im Jahr 2023, was einen deutlichen Rückgang im Vergleich zu den 152 im Jahr 2022 bedeutet.

Der Rückgang der Gesamtzahl der signifikanten Unfälle im Jahr 2023 deutet auf eine Verbesserung der Sicherheitsleistung auf Österreichs Schienennetz hin. Die genauere und umfassendere Datenerhebung hat jedoch dazu geführt, dass weniger Eisenbahnkreuzungsunfälle, dafür aber mehr Unfälle mit Personenschaden an in Bewegung befindlichen Eisenbahnfahrzeugen (außer Suiziden und Suizidversuchen) verzeichnet wurden. Diese Veränderungen in der Unfallkategorisierung sind auf die fortlaufende Umstrukturierung der Datenerhebung zurückzuführen, die eine präzisere Erfassung der Unfalldaten ermöglicht hat.

4 EU Gesetzgebung und Regulierung

Es erfolgten im Berichtsjahr keine wichtigen Änderungen bei der Umsetzung des EU-Rechtsrahmens. Konkret erfolgten im Jahr 2023 keine legislativen Änderungen zur innerstaatlichen Umsetzung der Richtlinien (EU) 2016/797 und (EU) 2016/798 sowie zum Gefahrgutrecht.

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

Auf unionsrechtlicher Ebene kam es durch das sog. TSI Paket 2023, veröffentlicht im Amtsblatt der Europäischen Union Nr. L 222 vom 8. September 2023, zu umfassenden Änderungen und Neufassungen der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI). Das Paket umfasst u.a. Änderungen der Durchführungsverordnung (EU) 2019/773 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union durch die Durchführungsverordnung (EU) 2023/1693 sowie eine Neufassung der Verordnung (EU) Nr. 2016/919 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität der Teilsysteme „Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union durch die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 2023/1695 der Kommission vom 10. August 2023.

5 Sicherheitsbescheinigung, Sicherheitsgenehmigung und andere Genehmigungen

5.1 Sicherheitsbescheinigungen und Sicherheitsgenehmigungen

Im Berichtsjahr 2023 verfügten insgesamt 74 Eisenbahnverkehrsunternehmen über eine 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 2023 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 2023 haben insgesamt 14 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. Vier Unternehmen davon waren neu auf den österreichischen Markt, zehn Unternehmen hatten bereits davor eine Sicherheitsbescheinigung – Teil B für Österreich gehabt. Eine Auflistung der Eisenbahnverkehrsunternehmen, denen im Berichtsjahr 2023 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.
- Streckenkompatibilitätsprüfung (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 Gegensatz dazu erfolgt ein Informationsfluss über die Erkenntnisse aus dem Verfahren der in jenen Fällen, in denen die Nationale Sicherheitsbehörde selbst Sicherheitsbescheinigungsstelle ist.

Im Berichtsjahr 2023 wurde keine einheitliche Sicherheitsbescheinigung erneuert und die Sicherheitsbescheinigungen von zwei Unternehmen (Helrom GmbH, S-Rail GmbH) zwecks Erweiterung des geografischen Tätigkeitsgebiets geändert.

Im Berichtsjahr 2023 wurde keine Sicherheitsbescheinigung widerrufen.

Im Berichtsjahr 2023 wurde keine **Sicherheitsgenehmigung** erneuert, geändert oder entzogen. Die Gültigkeit einer Sicherheitsgenehmigung wurde im Berichtsjahr 2023 verlängert.

Es erfolgte eine Anpassung des Leitfadens für die Erteilung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung auf Grund der Rückmeldungen der Antragsteller:innen im Zuge von Abschlussbesprechungen.

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 2023 erfolgten insgesamt fünf Erstgenehmigungen, fünf Erweiterungen des Verwendungsgebiets, 15 neue Genehmigungen und elf Genehmigungen auf der Grundlage eines Fahrzeugtyps.

Tabelle 1 Fahrzeuggenehmigungen

	Erstgenehmigung	Erweiterung des Verwendungsgebiets	neue Genehmigung	Genehmigung auf der Grundlage eines Fahrzeugtyps
ALSTOM Ferroviaria S.p.A.	2	0	0	1
Alstom Transportation Germany GmbH	0	0	6	1
Bombardier Transportation GmbH	0	1	0	0
Liebherr-Hydraulikbagger GmbH	0	1	0	0
Plasser & Theurer, Export von Bahnbaumaschinen, Ges. m.b.H.	1	0	0	1
Siemens Mobility Austria GmbH	1	0	0	1
Siemens Mobility GmbH	1	1	0	6
STADLER Polska Sp Z. o. o.	0	2	5	0
STADLER Rheintal AG	0	0	0	0
Tatravagonka a.s.	0	0	4	1
Summe	8	5	15	11

Im Berichtsjahr 2023 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 Zeritifizierungsstellen für die Instandhaltung zuständige Stelle notifiziert:

- ERC GmbH
- Quality Austria - Trainings, Zertifizierungs und Begutachtungs GmbH
- Railway Competence and Certification 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 2023 waren in Österreich insgesamt 8803 Fahrerlaubnisse ausgestellt. Im Berichtsjahr 2023 wurden 686 Fahrerlaubnisse neu ausgestellt. Weiters wurden 214 aktualisiert, 107 erneuert und in 32 Fällen handelte es sich um Duplikate.

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 2023 wurden insgesamt 353 Fahrerlaubnisse entzogen (aufgrund fehlenden Nachweises der körperlichen Eignung) und 13 Fahrerlaubnisse ausgesetzt (in vier Fällen aufgrund vorübergehender Untauglichkeit, in neun 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 Obersten Eisenbahnbehörde.

Im Berichtsjahr 2023 wurde eine Genehmigung zum Betrieb einer Triebfahrzeugführer:innen-Schulungseinrichtung gemäß § 151 EisbG erteilt.

5.5.1.2 Sachverständige Prüfer

Im Berichtsjahr 2023 wurden 41 sachverständige Prüfer:innen gemäß § 21c Abs. 3 EisbG und 104 sachverständige Prüfer:innen gemäß § 148 EisbG bestellt. In einem Fall wurde die Bestellung eines sachverständigen Prüfers für Triebfahrzeugführer:innen widerrufen.

5.5.1.3 Genehmigung zur Inbetriebnahme ortsfester technischer Einrichtungen

Folgende Genehmigungen zur Inbetriebnahme der Teilsysteme streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung sowie Energie und Infrastruktur des Eisenbahnsystems der Union gemäß Artikel 18 Absatz 2 der IOP-Directive (gemäß §§ 104 ff Eisenbahngesetz 1957) wurden im Berichtsjahr 2023 erteilt:

- Umbau Bahnhof Ledenitzen;
ÖBB-Strecke Villach – Rosenbach, Projekts-km 15,400 - 16,100;
für das strukturelle Teilsystem Infrastruktur (INF).
- Attraktivierung der Gailtalbahn, Elektrifizierung und Geschwindigkeitsanhebung;
ÖBB-Strecke 45101 Arnoldstein – Hermagor, Projekts-km 0,000 bis 31,125;
für das strukturelle Teilsystem Energie (ENE).
- Karawankentunnel - sicherheitstechnische Maßnahmen;
ÖBB-Strecke Schwarzach/St. Veit – Staatsgrenze bei Rosenbach,
Projekts-km 47,457 bis 53,639 (Staatsgrenze im Karawankentunnel);
für die strukturellen Teilsysteme Infrastruktur (INF) und Energie (ENE).

- Koralmbahn Graz – Klagenfurt, „Betriebsaufnahme 2023“ auf der "Kärntner Seite":
 1. Radio Block Centre (RBC) Graz
 2. Einreichabschnitt Bf Lavanttal Projekt-km 73,772 bis Projekt-km 75,627 der ÖBB-Neubaustrecke 40101, Graz – Klagenfurt
 3. Einreichabschnitt St. Paul – Aich Projekt-km 75,627 bis Projekt-km 83,438 der ÖBB-Neubaustrecke 40101, Graz – Klagenfurt
 4. Einreichabschnitt Aich – Mittlern Projekt-km 83,444 bis Projekt-km 92,970 der ÖBB-Neubaustrecke 40101, Graz – Klagenfurt
 5. Einreichabschnitt Mittlern – Althofen/Drau Projekt-km 92,970 bis Projekt-km 111,979 der ÖBB-Neubaustrecke 40101, Graz – Klagenfurt
 6. Abschnitt Althofen/Drau – Klagenfurt Projekt-km 111,979 bis Projekt-km 124,095 der ÖBB-Neubaustrecke 40101, Graz – Klagenfurt
 7. Frachtenbahnhof Klagenfurt Projekt-km 123,613 bis Projekt-km 125,364 der ÖBB-Neubaustrecke 40101, Graz – Klagenfurt
 8. Bleiburger Schleife, Maßnahmenpaket III Bestands-km 81,703 bis Bestands-km 90,688 der ÖBB-Strecke 41001, St. Paul - Klagenfurt Hbf. (in Kt)
 9. Bestandsattraktivierung Lavanttalbahn Bestands-km 47,640 bis Bestands-km 63,052 der ÖBB-Strecke 45701, Zeltweg - St. Paul
- für das strukturelle Teilsystem Infrastruktur (INF) für den Bereich „Koralmbahn Lavanttal — Mittlern IBN23 der Strecke 40101 Graz Don Bosco (in G) - Klagenfurt Hbf (in Kt); (Pro-jekts-km 73,772 bis km 92,970);
- für das strukturelle Teilsystem Infrastruktur (INF) für den Bereich „Koralmbahn Mittlern — Klagenfurt IBN23 der Strecke 40101 Graz Don Bosco (in G) - Klagenfurt Hbf (in Kt); (Pro-jekts-km 92,970 bis km 125,364);
- für das strukturelle Teilsystem streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung (ZZS) für den Bereich „Koralmbahn - Kärnten der Strecke 40101 Graz Don Bosco (in G) — Klagenfurt Hbf (in Kt); (Projekts-km 74,5 bis km 131,0).

5.5.1.4 Genehmigungen für Schienenfahrzeuge

Im Berichtsjahr 2023 wurden drei Genehmigungen für Schienenfahrzeuge nach § 32 EisbG und drei 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

Anfang des Jahres 2023 wurde ein Kooperationsübereinkommen zum Aufsichtsbereich mit der nationalen Sicherheitsbehörde der Bundesrepublik Deutschland (Eisenbahnbundesamt) unterzeichnet. Außerdem wurde Ende des Jahres 2023 ein Kooperationsübereinkommen zum Aufsichtsbereich mit der nationalen Sicherheitsbehörde der Schweizer Eidgenossenschaft (Bundesamt für Verkehr) unterzeichnet.

Zudem wurden Gespräche über ein Kooperationsübereinkommen zwischen den nationalen Sicherheitsbehörden der Republik Österreich und der Republik Ungarn geführt, mit dem Ziel, die grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Eisenbahnverkehr zu verbessern. Ein Abkommensentwurf wurde erstellt in dem die Koordination von Aktivitäten, der Austausch von Sicherheitsinformationen und bewährten Verfahren sowie die Meldung sicherheitsrelevanter Vorfälle behandelt werden. Ein Abschluss des Kooperationsübereinkommens ist bisher noch nicht erfolgt.

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 (z.B.: nationale Sicherheitsvorschriften, formelle Antragstellung, ...).

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

Mit den benannten Stellen findet halbjährlich ein Jour Fixe 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.

Darüber hinaus findet ein regelmäßiger Austausch mit den Eisenbahnunternehmen zu geplanten Projekten und im Rahmen von laufenden Verfahren statt. Ein regelmäßiger Austausch mit den Eisenbahnunternehmen findet u.a. auch im Rahmen der halbjährlichen Tagungen des Fachverbandes Schienenbahnen der Wirtschaftskammer Österreich statt.

Seitens der NSA 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 der ERA Arbeitsgruppen (zB. TSI) gibt es die zu diesen Terminen auf europäischer Ebene notwendigen Informations- bzw. Abstimmungsgespräche mit den Stakeholdern, welche sowohl als Jour fixe als auch als unregelmäßiger Austausch stattfinden.

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

Darüberhinaus findet ein regelmäßiger Informationsaustausch zu konkreten Themen (zB. Arbeitsgruppe zur Implementierung von ETCS, Umsetzung Infrastrukturregister) statt.

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 gewonnen Erfahrungen angepasst werden.

Die aktuelle Aufsichtsstrategie sowie der dem Berichtsjahr folgende Aufsichtsplan sind unter dem Link <https://www.bmimi.gv.at/themen/verkehr/eisenbahn/sicherheit/aufsichtsstrategie.html> 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:innen von Eisenbahnunternehmen und Anrainer) 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. Für ausgewählte vernetzte Nebenbahnen (solche der Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m.b.H. und der Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation) konnte noch nicht abschließend geklärt werden, ob sie in die Zuständigkeit der nationalen Sicherheitsbehörde fallen.

Ende 2022 wurde für das Jahr 2023 die anlasslose Aufsicht über 18 Unternehmen geplant. Zusätzlich wurden sieben Unternehmen ausgewählt, die, abhängig von verfügbaren Ressourcen, ebenfalls beaufsichtigt werden sollten. Zwei Aufsichtsverfahren wurden schriftlich geführt, weitere zwei per Videokonferenzen und zehn fanden mündlich statt. Ein zu beaufsichtigendes Unternehmen wurde aufgelöst. Aufgrund fehlender Ressourcen

wurde im dritten Quartal entschieden, dass fünf als optional ausgewiesene Unternehmen, nicht beaufsichtigt werden. Zudem mussten zwei Aufsichtstermine auf das folgende Jahr verschoben und weitere drei aus Gründen fehlenden Personals abgesagt werden.

Ein relevanter Punkt für die Aufsichtstätigkeit war die personelle Fluktuation innerhalb der Obersten Eisenbahnbehörde Überwachung (IV/E4), die durch Pensionierungen, Krankheitsfälle und Karenzierungen bedingt war. Diese Fluktuationen verhinderten, dass die Abteilung ihr volles Potenzial ausschöpfen konnte, was sich unter anderem in der Anzahl der durchgeführten Aufsichtsverfahren widerspiegelte. 2023 konnten bei insgesamt 14 Eisenbahnunternehmen anlassunabhängige Überwachungstermine durchgeführt und weitere vier vorbereitet werden. 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 Parteihörs, 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. Anlassunabhängige Aufsicht wurde 2023 durch mündliche Aufsichtstermine am Sitz der Behörde oder der Unternehmen, durch Überprüfung angeforderter Dokumente und in Form 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 Bundesministeriums 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 2023 wurden bei 14 Eisenbahnunternehmen anlassunabhängige Überwachungstermine durchgeführt. Die Überwachung konzentrierte sich dabei auf die im Sicherheitsmanagementsystem festgelegten Verfahren. Die aufgrund der Überwachungsergebnisse durch die Eisenbahnunternehmen getroffenen Maßnahmen zur Verbesserung des Sicherheitsstandards wurden in weiterer Folge durch Amtssachverständige überprüft und den Eisenbahnunternehmen allenfalls weitere Maßnahmen aufgetragen.

Dabei wurden neben der Überprüfung der Wirksamkeit des Sicherheitsmanagementsystems als solches, wie bereits im Jahr 2022 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. Zudem wurde im Jahr 2023 aufgrund der Ergebnisse der Aufsichtstätigkeit aus dem Jahr 2022 das Schwerpunktthema Qualifikation von Personal, das sicherheitsrelevanten Aufgaben wahrnimmt, erneut aufgenommen.

Darüber hinaus erfolgte die Vorbereitung künftiger und die Nachverfolgung jener Verfahren zu anlassunabhängigen Überwachungsterminen aus den letzten Jahren.

Im Jahr 2023 wurde weiter an der Qualität der Sicherheitsberichte der Eisenbahnverkehrsunternehmen und der Eisenbahninfrastrukturunternehmen gearbeitet. Es erfolgte eine Anpassung des im Jahr 2022 erstmals ausgesendeten Informationsschreiben an alle betroffenen Eisenbahnunternehmen. Es konnten bereits deutliche Verbesserungen in der Qualität der Sicherheitsberichte sowie der übermittelten CSI festgestellt werden.

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 4046 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 2023 in 62 Fällen weiterführende Ermittlungen (Prüfung von Unterlagen, Einholung von Sachverständigengutachten, Kontrolle der Betriebsabwicklung vor Ort) eingeleitet. Die untersuchten Fälle sind in zwei Fällen auf konkrete Meldungen über Unfälle, Störungen und sonstige gefährliche Ereignisse auf der Infrastruktur eines Infrastrukturbetreibers, in 30 Fällen hingegen auf andere amtliche Wahrnehmungen (zB Anzeigen, Ortsaugenschein) zurückzuführen. In weiteren 30 Fällen wurden Ermittlungen auf der Grundlage von Meldungen der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes durchgeführt.

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

- Möglichkeit der Zustellung im Ausland
- Zentrale Rolle der Betriebsleiterin bzw. des Betriebsleiters und deren Stellvertreter:innen hinsichtlich der Qualifikation
- Qualifikation von Personal, das sicherheitsrelevante Aufgaben wahrnimmt;
- Mangelhaftes Risikomanagement
- 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
- Bestimmte Daten zur Interoperabilität des Eisenbahnsystems sind ganz oder teilweise nicht vorhanden.
- Daten wurden nicht mehr gemeldet.

6.3 Sicherheitsempfehlungen der nationalen Sicherheitsbehörde

Im Jahr 2023 wurde von der Behörde nachstehende Sicherheitsempfehlung herausgegeben:

6.3.1.1 Dienstvorschrift für den technisch sicheren Einsatz von Fahrzeugen durch Beurteilung des Betriebszustandes der Fahrzeuge und der Ladung

In der an **alle Eisenbahnverkehrsunternehmen** und an **alle Eisenbahninfrastrukturunternehmen** gerichteten Sicherheitsempfehlung vom 12. Dezember 2023 wurde empfohlen, die letzte vorgenommene Änderung des Verfahrens für den technisch sicheren Einsatz von Fahrzeugen durch Beurteilung des Betriebszustandes der Fahrzeuge und der Ladung dahingehend zu überprüfen, ob diese Änderung in Übereinstimmung mit den Anforderungen an ein Sicherheitsmanagementsystem vorgenommen wurden, insbesondere ob eine Analyse der Risiken erfolgte, ob die Konsultation des Personals dokumentiert wurde, ob die erforderlichen Untersuchungen klar festgelegt und die jeweils für die Mitarbeiter hierfür erforderliche Kompetenz geprüft, festgelegt und die Ausbildungen einschließlich der Prüfungen für die jeweiligen Fahrzeuge durchgeführt wurden.

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 2023 wurden sieben Verfahrensanordnungen an Eisenbahnverkehrsunternehmen gerichtet, die unter anderem Anpassungen des Sicherheitsmanagementsystems, Umsetzung der Durchführungsverordnung (EU) 2019/773 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems ‚Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung‘ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (kurz: TSI OPE 2019) und Verpflichtungen im Zusammenhang mit § 1b E-Government-Gesetz zum Gegenstand hatten. Weiters wurden zwei Verfahrensanordnungen an ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen gerichtet, die auf gravierende Sicherheitsmängel und Streckenkenntnis ausgerichtet waren.

Bei Verfahrensanordnungen 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 Rahmen der Aufsichtstätigkeit bzw. der Versendung von Informationen der Obersten Eisenbahnbehörde wurde festgestellt, dass bei einigen Unternehmen bislang weder eine Zustelladresse im Inland besteht, beispielsweise in Form der elektronischen Zustellung, noch der Behörde eine zustellbevollmächtigte Person im Inland namhaft gemacht wurde. Zudem sind bei Zustellungen im Ausland die am Postweg angeforderten Rückscheine nicht bei der Obersten Eisenbahnbehörde eingelangt. Aus diesem Grund erging am 12. April 2023 an alle Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz außerhalb Österreichs ein Informationsschreiben, in dem auf die Verpflichtungen nach § 19d Abs. 2 EibG und § 1b E-Government-Gesetz hingewiesen wurde.

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: CMS 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 nur auf Änderungsmanagement im Sinne der CSM für Risikobewertung 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 der 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 daher nicht gemacht werden können.

Im Rahmen der anlasslosen Aufsichtsverfahren und im Zuge der Auswertung der Sicherheitsberichte der Eisenbahnunternehmen wurde festgestellt, dass überwiegende Teil der Unternehmen nach Durchführung von Signifikanzprüfungen iSd CSM RISK immer zum Ergebnis kamen, dass gar keine signifikanten Änderungen vorlagen.

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 bestehen 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.

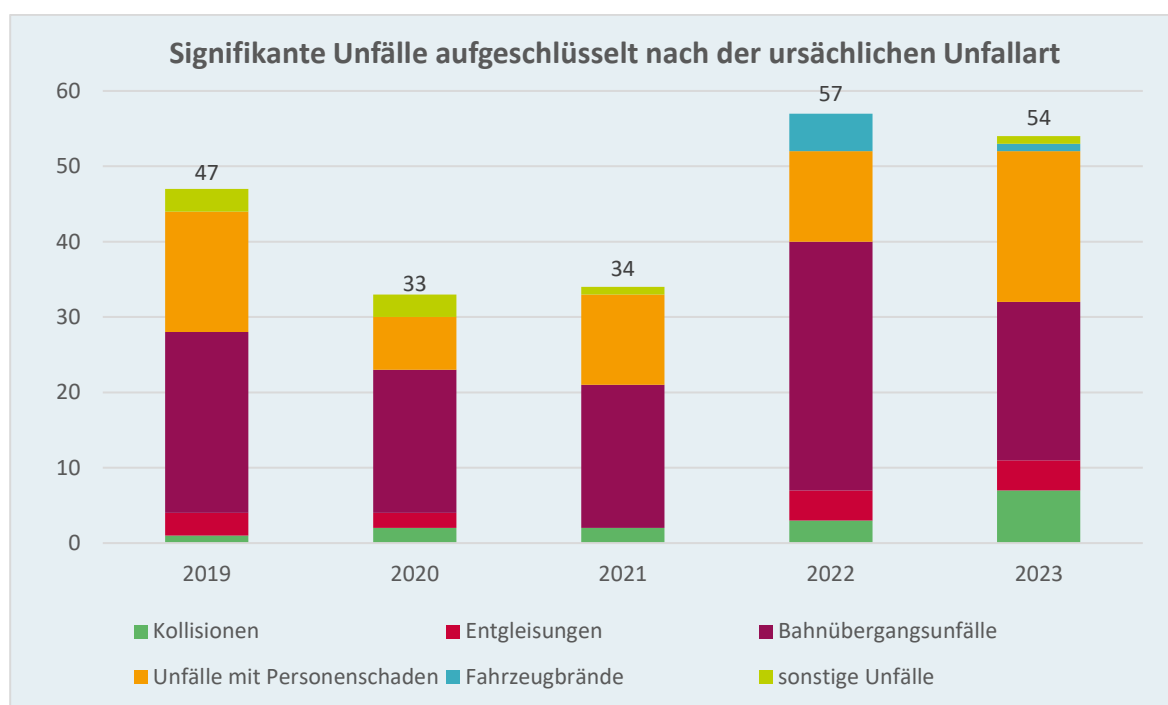
8 Sicherheitskultur

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



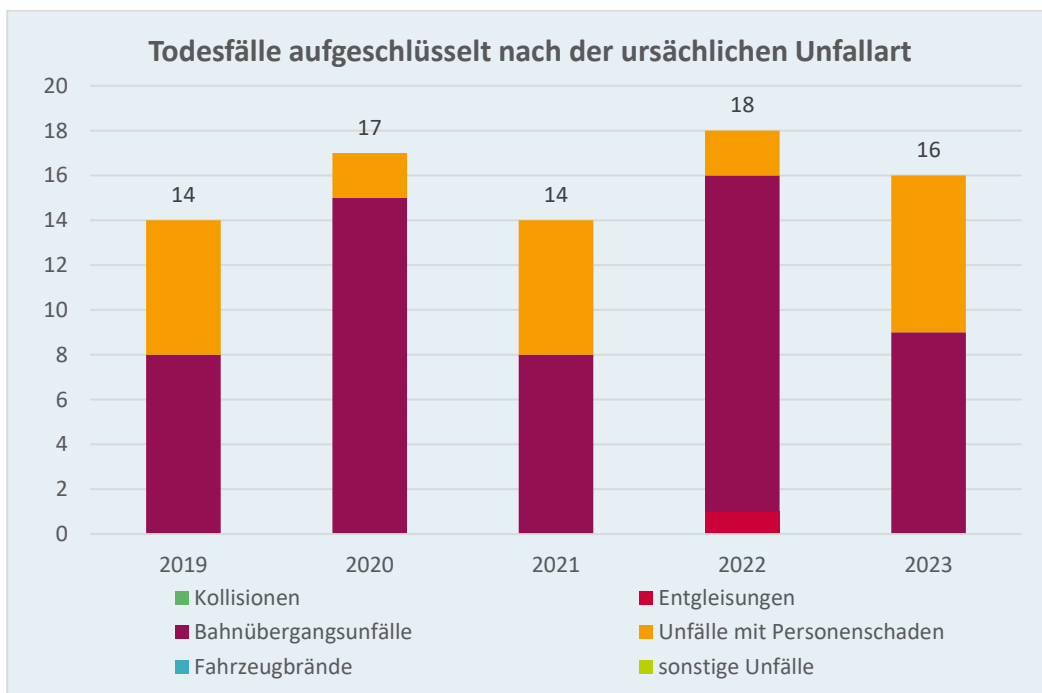
Die obenstehende Abbildung 1 stellt die Daten der nachstehenden Tabelle graphisch dar.

Tabelle 2 Signifikante Unfälle aufgeschlüsselt nach der ursächlichen Unfallart

Jahr	Kollisionen	Entgleisungen	Bahnübergangsunfälle	Unfälle mit Personenschaden	Fahrzeugbrände	sonstige Unfälle	Gesamtzahl der signifikanten Unfälle
2019	1	3	24	16	0	3	47

2020	2	2	19	7	0	3	33
2021	2	0	19	12	0	1	34
2022	3	4	33	12	5	0	57
2023	7	4	21	20	1	1	54

Abbildung 2 Todesfälle aufgeschlüsselt nach der ursächlichen Unfallart

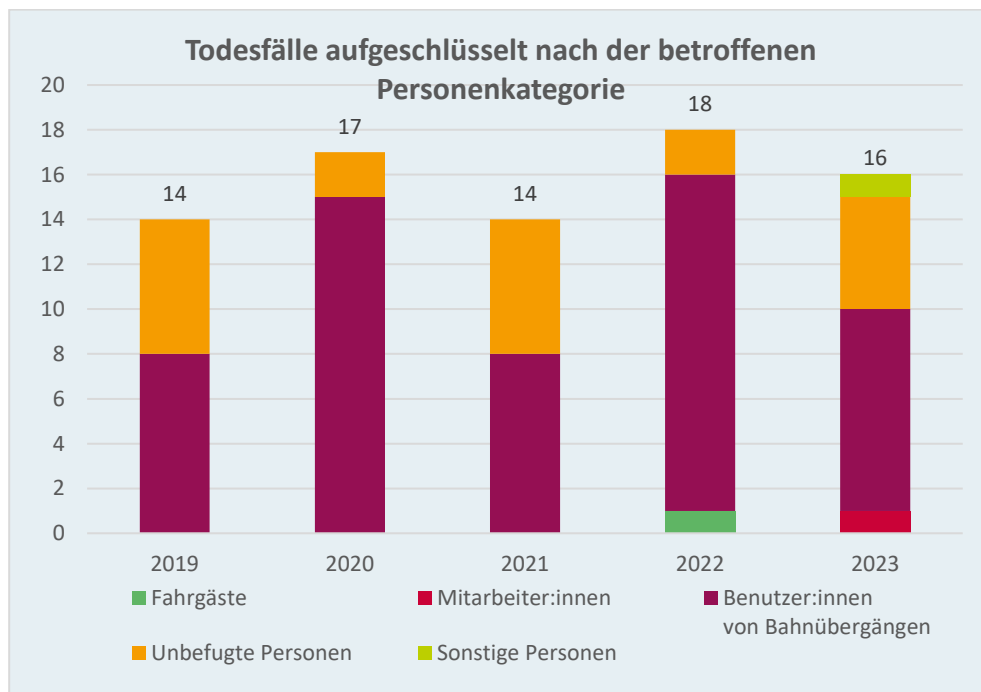


Die obenstehende Abbildung 2 stellt die Daten der nachstehenden Tabelle 3 graphisch dar.

Tabelle 3 Todesfälle aufgeschlüsselt nach der ursächlichen Unfallart

Jahr	Kollisio- nen	Entgleis- ungen	Bahnüb- ergangs- unfälle	Unfälle mit Persone- nschade- n	Fahrzeu- gbrände	sonstige Unfälle	Gesamt- zahl der Todesfäl- le
2019	0	0	8	6	0	0	14
2020	0	0	15	2	0	0	17
2021	0	0	8	6	0	0	14
2022	0	1	15	2	0	0	18
2023	0	0	9	7	0	0	16

Abbildung 3 Todesfälle aufgeschlüsselt nach der betroffenen Personenkategorie

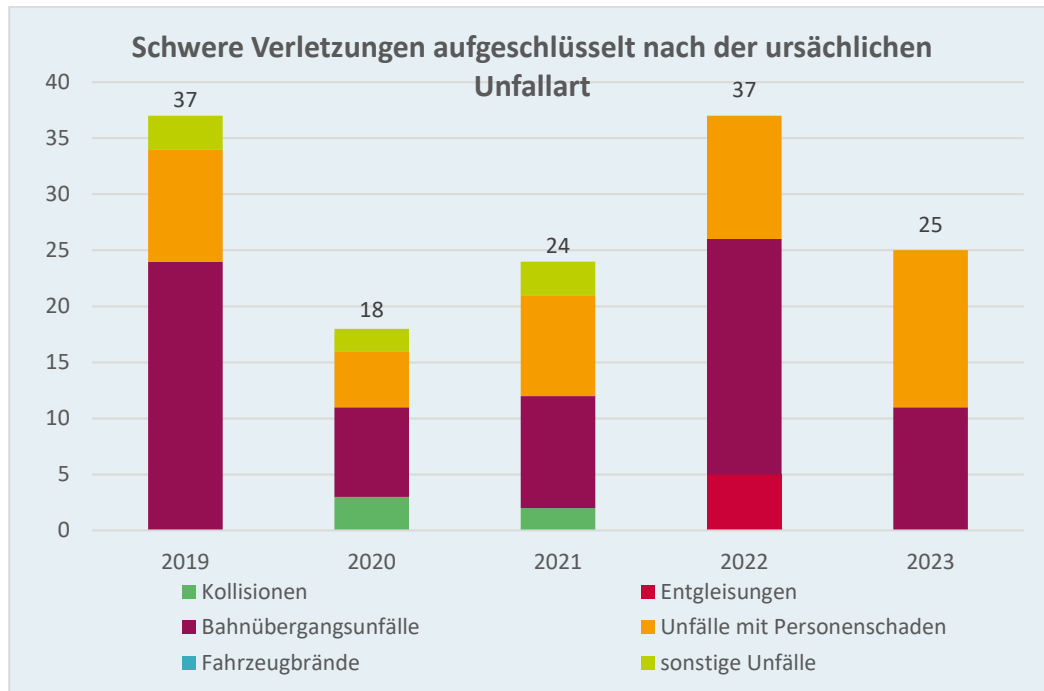


Die obenstehende Abbildung 3 stellt die Daten der nachstehenden Tabelle 4 graphisch dar.

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	1	0	15	2	0	18
2023	0	1	9	5	1	16

Abbildung 4 Schwere Verletzungen aufgeschlüsselt nach der ursächlichen Unfallart

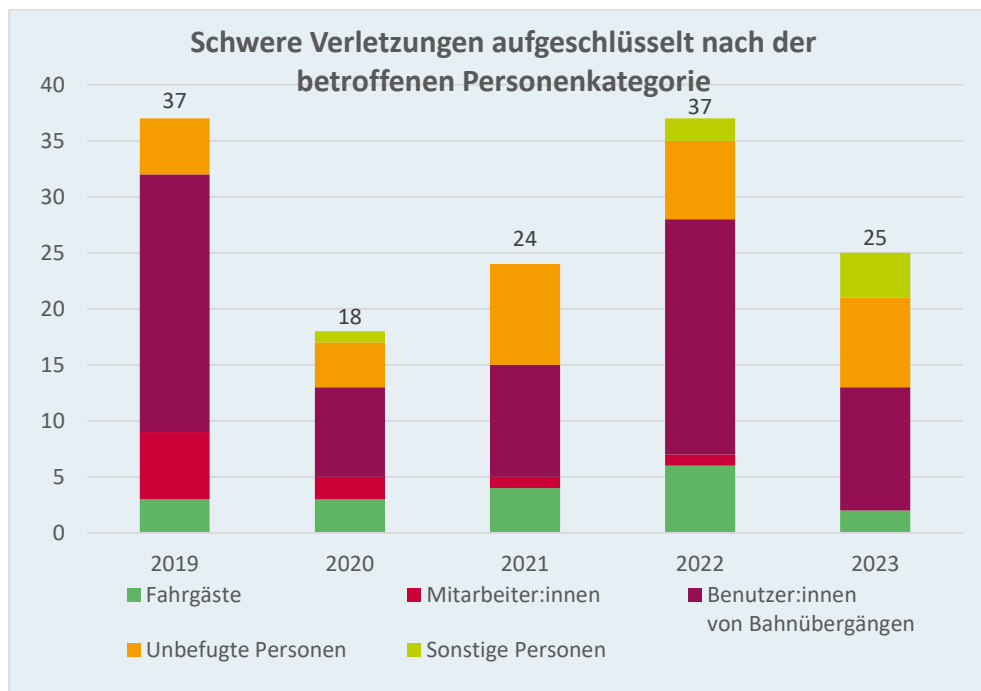


Die obenstehende Abbildung 4 stellt die Daten der nachstehenden Tabelle 5 graphisch dar.

Tabelle 5 Schwere Verletzungen aufgeschlüsselt nach der ursächlichen Unfallart

Jahr	Kollisionen	Entgleisungen	Bahnübergangsunfälle	Unfälle mit Personenschaden	Fahrzeugbrände	sonstige Unfälle	Gesamtzahl der schweren Verletzungen
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
2023	0	0	11	14	0	0	25

Abbildung 5 Schwere Verletzungen aufgeschlüsselt nach der betroffenen Personenkategorie



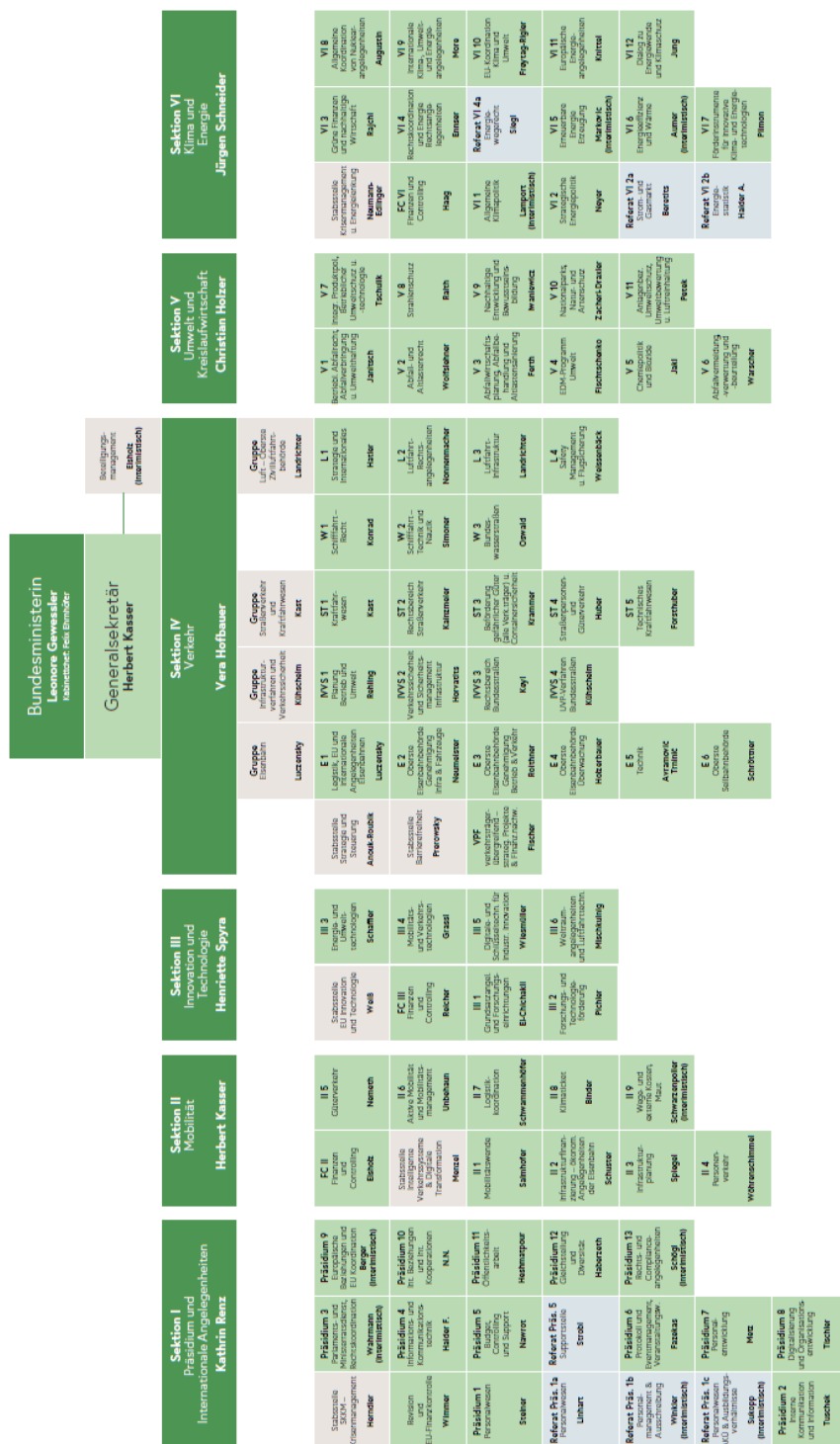
Die obenstehende Abbildung 5 stellt die Daten der nachstehenden Tabelle 6 graphisch dar.

Tabelle 6 Schwere Verletzungen aufgeschlüsselt nach der betroffenen Personenkategorie

Jahr	Fahrgäste	Mitarbeiter:innen	Benutzer:innen von Bahnübergängen	Unbefugte Personen	Sonstige Personen	Gesamtzahl der schweren Verletzungen
2019	3	6	23	5	0	37
2020	3	2	8	4	1	18
2021	4	1	10	9	0	24
2022	6	1	21	7	2	37
2023	2	0	11	8	4	25

9.2 Organigramm

Abbildung 6 Organigramm des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie mit Stand 01. Dezember 2023



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 Innovation, Mobilität und Infrastruktur ist unter [Aufgaben und Geschäftseinteilung \(bmimi.gv.at\)](https://bmimi.gv.at) abrufbar.

9.3 Auflistung Sicherheitsbescheinigungen und –genehmigungen

Im Jahr 2023 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. Graf Railservice GmbH
8. Grampetcargo Austria GmbH
9. Graz-Köflacher Bahn- und Busbetriebe GmbH
10. HSL Logistik Austria GmbH
11. Lokomotion Austria Gesellschaft für Schienentraktion mbH
12. LTE Austria GmbH
13. METRANS Railprofi Austria GmbH (vormals RPS)
14. MEV Independent Railway Services GmbH
15. Montafonerbahn AG
16. Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft m.b.H.
17. ÖBB-Personenverkehr AG
18. ÖBB-Produktion GmbH
19. ÖBB-Technische Services GmbH
20. Franz Plasser Dienstleistungsgesellschaft
21. PORR Bau GmbH

22. PSP Cargo Group Austria Ges.m.b.H.
23. Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG
24. Raaberbahn Cargo GmbH
25. Rail Cargo Austria AG
26. RegioJet AT GmbH
27. Rhomberg Bahntechnik GmbH
28. RTB Cargo Austria GmbH
29. RTS Rail Transport Service GmbH
30. Safety4You Baustellenlogistik GmbH
31. Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation/Salzbürger Lokalbahn
32. Siemens Mobility Austria GmbH
33. S-Rail GmbH
34. Steiermarkbahn Transport und Logistik GmbH
35. Steiermarkbahn und Bus GmbH
36. Stern & Hafferl Verkehrsges.m.b.H
37. Twentyone GmbH
38. TX Logistik Transalpine GmbH
39. Walser Eisenbahn GmbH
40. WESTbahn Management GmbH
41. Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH
42. 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:

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

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

Eisenbahninfrastrukturunternehmen:

1. Cargo-Center-Graz Betriebsgesellschaft m.b.H. & Co KG
2. Graz Koeflacher Bahn und Busbetrieb GmbH
3. Land Steiermark/Steiermärkische Landesbahnen
4. Montafonerbahn Aktiengesellschaft
5. ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft in Österreich
6. Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn Aktiengesellschaft
7. Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation (Betriebsübernahme am 01.11.2023 nach Abspaltung durch die Salzburg Linien Verkehrsbetriebe GmbH)
8. Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m.b.H
9. WIENER LOKALBAHNEN GmbH

9.4 Liste der erteilten Sicherheitsbescheinigungen

Eisenbahnverkehrsunternehmen, welche im Berichtsjahr 2023 neu in den österreichischen Markt eintraten:

- Graf Railservice GmbH
- Budamar West GmbH
- smart rail traction GmbH
- TrainLog GmbH

Eisenbahnverkehrsunternehmen, welche im Berichtsjahr 2023 bereits am österreichischen Markt waren:

- ČD Cargo, a. s.
- FOXrail Zártkörűen Működő Részvénytársaság
- Franz Plasser Dienstleistungsgesellschaft m.b.H.
- GEVD Gesellschaft für Eisenbahnverkehrsdienstleistungen mbH
- Grampetcargo Austria GmbH
- RTB CARGO AUSTRIA GmbH
- Rund ums Gleis GmbH
- Safety4You Baustellenlogistik GmbH
- Siemens Mobility Austria GmbH |
- WRS Widmer Rail Services AG

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 Fahrzeuggenehmigungen	24
Tabelle 2 Signifikante Unfälle aufgeschlüsselt nach der ursächlichen Unfallart	41
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.....	45
Tabelle 6 Schwere Verletzungen aufgeschlüsselt nach der betroffenen Personenkategorie	46

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Signifikante Unfälle aufgeschlüsselt nach der ursächlichen Unfallart.....	41
Abbildung 2 Todesfälle aufgeschlüsselt nach der ursächlichen Unfallart	42
Abbildung 3 Todesfälle aufgeschlüsselt nach der betroffenen Personenkategorie	43
Abbildung 4 Schwere Verletzungen aufgeschlüsselt nach der ursächlichen Unfallart.....	44
Abbildung 5 Schwere Verletzungen aufgeschlüsselt nach der betroffenen Personenkategorie	45
Abbildung 6 Organigramm des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie mit Stand 01. Dezember 2023.....	47

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
DAK	Digitale Automatische Kupplung
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
ERJU	Europe's Rail Joint Undertaking – EU-Rail
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	Herz
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
RCC	Route Compatibility Check – Streckenkompatibilitätsprüfung
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
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfungen
usw.	und so weiter
UUG	Unfalluntersuchungsgesetz
VBÄ	Vollbeschäftigtenäquivalent

Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

+43 (0) 800 21 53 59

servicebuero@bmimi.gv.at

bmimi.gv.at