

# Österreich

## Jahresbericht der nationalen Sicherheitsbehörde für das Bezugsjahr 2010

gemäß Art. 18 der Richtlinie 2004/49/EG  
„Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft“  
umgesetzt in § 13a Eisenbahngesetz 1957 (EisbG)

Inhaltsverzeichnis:

A.1. Umfang des Berichts	1
A.2. Summary	1
B. Einleitung	3
C. Organisation	6
D. Entwicklung der Eisenbahnsicherheit	10
E. Wichtige Änderungen von Gesetzen und Vorschriften	20
F. Entwicklung der Sicherheitsbescheinigung und -genehmigung	20
G. Überwachung von Eisenbahnunternehmen und Fahrwegbetreibern	27
H. Erfahrungen mit der Anwendung der CSM für die Risikoevaluierung und -bewertung	29
I. Anhänge	30
ANHANG A: Informationen zur Struktur des Eisenbahnnetzes	31
ANHANG B: Organigramme	35
ANHANG C: CSI-Daten – angewandte Definitionen	40
ANHANG D: Wichtige Änderungen von Gesetzen und Vorschriften	51
ANHANG E: Entwicklung der Sicherheitsbescheinigung und -genehmigung – Numerische Daten	53

---

## **A.1. Umfang des Berichts**

Der folgende Jahresbericht im Sinne der Richtlinie 2004/49/EG vom 29. April 2004, Abl. Nr. L 164 vom 30. April 2004 „Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft“ zuletzt geändert durch 2009/149/EG vom 27. November 2009, Abl. Nr. L 313 vom 28. November 2009 umgesetzt in § 13a Eisenbahngesetz 1957 (EisbG), BGBl. Nr. 60/1957 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 25/2010 umfasst die Tätigkeiten der nationalen Sicherheitsbehörde in Zusammenhang mit dem Betrieb von Hauptbahnen und vernetzten Nebenbahnen, dem Betrieb von Schienenfahrzeugen auf solchen Eisenbahnen und dem Verkehr auf solchen Eisenbahnen für das Bezugsjahr 2010 in Österreich.

## **A.2. Summary**

In Austria general duties for railway undertakings and infrastructure managers are laid down in the Austrian Railway Act: “Eisenbahngesetz 1957”, published in “Bundesgesetzblatt BGBl No. 60/1957”, as last amended by “BGBl. I No. 25/2010”. The detailed regulations of railway undertakings concerning the training, behaviour of staff concerned with safety critical tasks are subject of authorisation by the Railway Authority.

Beginning from 01.01.2006 the National Investigation Body – “Unfalluntersuchungsstelle (UUS)” according to the regulations in the “Unfalluntersuchungsgesetz”, published in “Bundesgesetzblatt BGBl I No. 123/2005” started its work as an independent body according to Article 21 of the Safety Directive concerned with the investigation of accidents/incidents.

Safety indicators relating to accidents, incidents and near-misses, to technical safety of infrastructure and its implementation are collected by the UUS.

Safety performance on member state level is controlled on different levels e.g. by approval process of subsystems, maintenance rules, by accident and incident investigation. Railway undertakings and infrastructure managers have to fulfil obligations for periodical checking, reviewing and inspections. Furthermore safety performance is individually checked on the occasion of certain incidents.

Authorisation of subsystems for bringing into service, control of operation of railway undertakings and infrastructure managers, supervising of compliance of technical

equipments, authorisation for placing into service of new or substantially altered rolling stock and monitoring, promoting and developing the safety regulatory framework are carried out by Federal Ministry of Transport, Innovation and Technology as NSA, notwithstanding the general responsibility of the railway undertakings and infrastructure managers themselves.

Publication of existing, new or updated national safety rules is managed on the website of the Federal Ministry of Transport, Innovation and Technology ([www.bmvit.gv.at/en/verkehr/railway/index.html](http://www.bmvit.gv.at/en/verkehr/railway/index.html)).

The annual report of the safety authority in Austria concerns its activities in the year 2010 according to the Directive on Safety on the Community's railways (2004/49/EC, "Safety Directive").

The report contains global information on the railway system in Austria shown in Parts A, B and C and also shown in the related annexes.

Safety recommendations as a result of investigation accidents, incidents and near-misses during the reporting year are enumerated in Part D.

The Part E reports important changes in legislation and regulation concerning railway safety in the year 2010.

The development of safety certification and safety authorisation is shown in Part F. The Annex E refers to safety certifications.

A description of results of and experience relating to the supervision of infrastructure managers and railway undertakings is given in chapter G.

In Part H there are given first comments on the application of the CSM on risk evaluation and assessment.

## **B. Einleitung**

### **1. Einleitung zum Bericht**

Die rechtliche Grundlage für die Erstellung des Jahresberichtes stellt Art. 18 der Richtlinie 2004/49/EG umgesetzt in § 13a Eisenbahngesetz 1957 (EisbG) dar:

#### **„Jahresbericht**

*§ 13a. (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat für jedes Jahr einen Bericht über seine Tätigkeiten im Vorjahr im Zusammenhang mit dem Betrieb von Hauptbahnen und vernetzten Nebenbahnen, dem Betrieb von Schienenfahrzeugen auf solchen Eisenbahnen und dem Verkehr auf solchen Eisenbahnen zu erstellen. Der Jahresbericht ist bis spätestens 30. September des dem Berichtsjahr folgenden Kalenderjahres im Internet auf der Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie zu veröffentlichen und der Europäischen Eisenbahnagentur zu übermitteln.*

*(2) Der Jahresbericht hat folgende Angaben zu enthalten:*

- 1. eine Zusammenstellung der gemeinsamen Sicherheitsindikatoren gemäß Anhang I der Richtlinie 2004/49/EG;*
- 2. 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;*
- 3. Entwicklungen im Bereich der Sicherheitsbescheinigung und der Sicherheitsgenehmigung;*
- 4. Ergebnisse und Erfahrungen im Zusammenhang mit der Kontrolle von Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen.*

Zusätzlich sind gemäß Artikel 9 der Verordnung 2009/352/EG vom 24.04.2009 über die Festlegung einer gemeinsamen Sicherheitsmethode (CSM) für die Evaluierung und Bewertung von Risiken die Erfahrungen der Vorschlagenden mit der Anwendung der CSM für die Risikoevaluierung und -bewertung sowie gegebenenfalls über ihre eigenen Erfahrungen zu berichten.

Der Jahresbericht im Sinne der Richtlinie basiert auf Auswertungen von Daten gemäß § 13a (3) EisbG der Unfalluntersuchungsstelle des Bundes:

*§ 13a (3) Die Unfalluntersuchungsstelle (§ 3 Unfalluntersuchungsgesetz, BGBl. I Nr. 123/2005) hat dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie die erforderlichen Daten, die für die Zusammenstellung der gemeinsamen Sicherheitsindikatoren für das Berichtsjahr erforderlich sind, bis spätestens 30. Juni des dem Berichtsjahr folgenden Kalenderjahres in elektronischer Form zur Verfügung zu stellen.“*

sowie auf Auswertungen der Sicherheitsberichte gemäß § 39d EisbG:

### Sicherheitsbericht

*§ 39d. Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich und Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit Sitz in Österreich haben der Behörde jedes Jahr vor dem 30. Juni einen Sicherheitsbericht vorzulegen, der sich auf das vorangegangene Kalenderjahr bezieht und der Folgendes zu enthalten hat:*

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

Die Erstellung des Jahresberichtes erfolgte auf Basis der Dokumente der Europäischen Eisenbahnagentur:

- Template - Structure for the content of the NSA Annual safety Report
- Guideline for the use of the template - Structure for the content of the NSA Annual safety Report

## 2. Informationen zur Struktur des Eisenbahnnetzes

- Karte des Eisenbahnnetzes siehe Anhang A.1.
- Liste der Eisenbahnunternehmen (Railway Undertakings, RU) und Fahrwegbetreiber (Infrastructure Managers, IM) siehe Anhang A.2.

### **3. Zusammenfassung – Allgemeine Trendanalyse**

Im Folgenden wird die Entwicklung der Gemeinsamen Sicherheitsindikatoren bezogen auf die Jahre 2006 bis 2010 soweit dies aufgrund der vorhandenen Daten möglich ist zusammenfassend dargestellt.

Im Jahr 2010 wurden im Anwendungsbereich der Sicherheitsrichtlinie 79 schwere Unfälle gemeldet. Im Vergleich zu den Vorjahren konnte hier seit 2006 eine stetig fallende Tendenz verzeichnet werden.

Die Gesamtzahl der Getöteten mit 30 und die Zahl der Schwerverletzten mit 49 im Jahr 2010 zeigt eine leicht fallende Tendenz gegenüber den Vorjahren (seit 2006) auf. Wie bei den Getöteten konnte für das Bezugsjahr 2010 auch bei der Zahl der Schwerverletzten der niedrigste Wert seit 2006 verzeichnet werden.

Hinsichtlich der Kategorisierung der Schwerverletzten und Getöteten bilden Benutzer von Bahnübergängen und Unbefugte auf Eisenbahnanlagen den größten Anteil.

Die Daten zu den einzelnen CSIs für das Bezugsjahr 2010 und entsprechende Hinweise zu den einzelnen gemeinsamen Sicherheitsindikatoren finden sich in Anhang C.1.

## **C. Organisation**

### **1. Einleitung zur Organisation**

#### **Nationale Sicherheitsbehörde bezogen auf Sicherheitsgenehmigung und Sicherheitsbescheinigung**

(für Eisenbahninfrastrukturunternehmen von Hauptbahnen und Eisenbahnverkehrsunternehmen, die zum Eisenbahnverkehr auf Hauptbahnen und vernetzten Nebenbahnen berechtigt sind):

Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit)  
Radetzkystraße 2  
A-1030 Wien  
Tel.: +43-1-71162-65-0  
Fax: +43-1-71162-652899  
Email: [iv-sl@bmvit.gv.at](mailto:iv-sl@bmvit.gv.at)  
Web: [www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn](http://www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn)

Die Zuständigkeitsbestimmungen des Bundesministers/der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie als Behörde finden sich in § 12 (3) EisbG.

#### **weitere Sicherheitsbehörden:**

(für Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die nur vernetzte Nebenbahnen betreiben ist jeweils der örtlich zuständige Landeshauptmann der neun Bundesländer Behörde):

Landeshauptmann von Burgenland  
Europaplatz 1  
A-7000 Eisenstadt

Landeshauptmann von Kärnten  
Arnulfplatz 1  
A- 9020 Klagenfurt



Landeshauptmann von Niederösterreich  
Landhausplatz 1  
A-3109 St. Pölten

Landeshauptmann von Oberösterreich  
Landhausplatz 1  
A- 4021 Linz

Landeshauptfrau von Salzburg  
Chiemseehof  
A-5010 Salzburg

Landeshauptmann der Steiermark  
Hofgasse 15  
A-8010 Graz

Landeshauptmann von Tirol  
Eduard-Wallnöfer-Platz 3  
A-6020 Innsbruck

Landeshauptmann von Vorarlberg  
Landhaus  
A-6900 Bregenz

Landeshauptmann von Wien  
Lichtenfelsgasse 2  
A-1010 Wien

Die Zuständigkeitsbestimmungen des Landeshauptmannes als Behörde finden sich in § 12 (2) EisbG.

### **Arbeitsaufsichtsbehörde:**

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit)  
Sektion IV / Gruppe Verkehrs-Arbeitsinspektorat  
Radetzkystraße 2  
A-1030 Wien  
Tel.: +43-1-71162-654500  
Fax: +43-1-71162-654499  
Email: [v1@bmvit.gv.at](mailto:v1@bmvit.gv.at)  
Web: [www.bmvit.gv.at/vai](http://www.bmvit.gv.at/vai)

### **Unfalluntersuchungsstelle des Bundes:**

Unfalluntersuchungsstelle im Sinne der der Richtlinie 2004/49/EG für die Untersuchung von Unfällen und Störungen im Eisenbahnverkehr:

Bundesanstalt für Verkehr  
Unfalluntersuchung Fachbereich Schiene  
Trauzlgasse 1  
A-1210 Wien  
Tel.: +43-1-71162-659150  
Fax: +43-1-71162-659298  
Email: [uus-schiene@bmvit.gv.at](mailto:uus-schiene@bmvit.gv.at)  
Web: [versa.bmvit.gv.at](http://versa.bmvit.gv.at)

Die rechtlichen Grundlagen sind im Unfalluntersuchungsgesetz (BGBl. I Nr. 123/2005) und in der MeldeVO-Eisb 2006 (BGBl. II Nr. 279/2006) enthalten.

Die Meldeverordnung regelt:

*§ 1. ... den Umfang und die Form der Meldungen von Unfällen und Störungen, die beim Betrieb einer Haupt- und Nebenbahn (§ 4 Eisenbahngesetz 1957, BGBl. Nr. 60), einer Anschlussbahn (§ 7 Eisenbahngesetz 1957, BGBl. Nr. 60) und einer Straßenbahn, die ausschließlich auf einem eigenen Bahnkörper verkehrt, wie Untergrundbahnen (§ 5 Abs. 1 Z 2, Eisenbahngesetz 1957, BGBl. Nr. 60), sowie beim Betrieb von Schienenfahrzeugen auf solchen Eisenbahnen, auftreten.*

## **Schiene**regulator:

Schiene-Control Kommission (SCK)  
Schiene-Control, Österreichische Gesellschaft für  
Schiene-Marktregulierung mit beschränkter Haftung (Schiene-Control GmbH)  
Praterstraße 62-64  
A-1020 Wien  
Tel.: +43-1-5050707-0  
Fax: +43-1-5050707-17  
Email: [office@schienencontrol.gv.at](mailto:office@schienencontrol.gv.at)  
Web: [www.schienecontrol.gv.at](http://www.schienecontrol.gv.at)

Die SCK ist der österreichische Schiene-Regulator gemäß Richtlinie 2001/14 Art. 20 und wurde im Jahr 1999 im EisbG eingerichtet.

## **2. Organigramme**

Die Organisation der nationalen Sicherheitsbehörde Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie ist in Anhang B.1. dargestellt.

Die Organisation der Unfalluntersuchungsstelle des Bundes - Bundesanstalt für Verkehr ist in Anhang B.2. dargestellt.

## D. Entwicklung der Eisenbahnsicherheit

### 1. Initiativen zur Erhaltung bzw. Verbesserung der Sicherheit

Im Folgenden sind die wichtigsten, im Berichtsjahr 2010 in Unfalluntersuchungsberichten enthaltenen Sicherheitsempfehlungen<sup>1</sup> angeführt:

Tabelle D.1 – Sicherheitsempfehlungen aufgrund eines Unfalls/Anzeichens für Unfälle

Unfälle/Anzeichen für Unfälle, die zu dieser Maßnahme geführt haben			Sicherheitsempfehlung <sup>1)</sup>
Datum	Ort	Beschreibung des Vorfalls	
31.10.07	Salzburg, zwischen Mallnitz-Obervellach und Blöckstein	Entgleisung des Z54352	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schaffung einheitlicher Regelwerke für die Instandhaltung.</li> <li>• Überprüfung, ob bei bestimmten thermisch überhitzten Rädern zusätzlich zur Eigenspannungsmessung eine dem Stand der Technik entsprechende Prüfung der Radscheiben durchgeführt werden soll (z. B. Magnetpulverprüfung oder Eddy Current Test).</li> <li>• Überprüfung, ob Maßnahmen zur Kennzeichnung von bereits einmal thermisch auffällig gewordenen Radscheiben erforderlich sind.</li> <li>• Überprüfung, ob ein Anbau von Entgleisungsdetektoren an Güterwagen beim permanenten Einsatz für Gefahrguttransporte (z.B. Kesselwagen) erforderlich ist.</li> <li>• Überprüfung, ob ortsfeste Entgleisungsdetektoren (z.B.: Prototyp der ÖBB-Infrastruktur AG) vor neuralgischen Stellen (wie Tunnel, Brücken, ...) eingesetzt werden sollten. Ein entsprechendes Konzept ist der zuständigen Behörde vorzulegen und durch diese zu genehmigen.</li> <li>• Berücksichtigung des Multiplikationsfaktors für „G“-gebremste Fahrzeuge von 75 % des P-Wertes (gemäß Merkblatt UIC 544-1) anstelle des derzeit angewandten Faktors von 80 % in den normativen Grundlagen der Bremsberechnung.</li> <li>• Prüfung, ob eine normative Grundlage zur Berücksichtigung des Korrekturkoeffizienten <math>\kappa</math> (Faktor kappa gemäß Merkblatt UIC 544-1, Anlage K2), bei der Ermittlung der Bremsleistung für Güterzüge mit Längen &gt; 500 m erforderlich ist.</li> <li>• Überprüfung, ob die Bestimmungen zum Konditionieren der Bremsen (Klotzbremsen mit K-Sohlen und Scheibenbremsen) bzw. ob die Bestimmungen vor Einfahrt in Gefällestrecken ausreichend sind.</li> <li>• Überprüfung, ob Zusatzbestimmung zur DV M26 - „Fahrten im Gefälle (Rampen, Steilstrecken)“ auf Grund der Streckenausbaumaßnahmen evaluiert werden muss.</li> <li>• Überprüfung, ob die Sicherheitsempfehlung A-53/2010 in einem</li> </ul>

<sup>1)</sup> es wurden die für den Berichtszeitpunkt vorliegenden Sicherheitsempfehlungen der UUS angeführt, welche jedoch noch nicht die beschlossenen Sicherheitsmaßnahmen darstellen.

Unfälle/Anzeichen für Unfälle, die zu dieser Maßnahme geführt haben			Sicherheitsempfehlung <sup>1)</sup>
Datum	Ort	Beschreibung des Vorfalls	
			<p>behördengenehmigungspflichtigen Regelwerk enthalten sein muss.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Im Rahmen der Auftragsvergabe an einen Gutachter ist sicherzustellen, dass nach Durchführung der Untersuchungen die zur Untersuchung übergebenen Prüfmuster nach der Untersuchung nicht „entsorgt“ werden, sondern dem Auftraggeber rückzustellen sind.</li> <li>• Schulung der Mitarbeiter bei der Erstellung der Zugdaten, insbesondere das Begeben und das Abstellen von Tzf zu berücksichtigen.</li> <li>• Überprüfung des angewendeten K-Werts (Kalibrierwert des Messsystems zur Eigenspannungsprüfung) und der zulässigen Grenzwerte bei der Eigenspannungsprüfung</li> </ul>
18.10.08	Nieder-österreich, Pöchlarn	<b>Entgleisung</b> des Z54091	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schulung der Mitarbeiter des Vershubdienstes durch Behandlung im Dienstunterricht.</li> <li>• Überprüfung, ob durch interne und/oder externe Gutachter ein Maß für die Homogenität der Bremse in einem Güterzug ermittelt werden kann und zwar in Bezug auf Kombination folgender Parameter: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fahrzeuge in Bremsart „G“ oder „P“</li> <li>- leere und beladene Fahrzeuge</li> <li>- Bremse an einzelnen Wagen ausgeschaltet</li> <li>- Bremsleistung einzelner Wagen unterschiedlich wie z.B.: Wagen mit der Anschrift „s“ (<math>\lambda \leq 70\%</math>) oder „ss“ (<math>\lambda = 90\%</math> bei 20 t Radsatzlast bei klotzgebremsten Rädern)</li> <li>- Wagen mit einer Radsatzlast von 22,5 t oder 25 t</li> <li>- Position im Zug</li> </ul> </li> <li>• Überprüfung, ob in der Bremsstellung „G“ bei einer Bremsung mittels elektrodynamischer Bremse des Tzf die Bestimmungen des Merkblattes UIC 540 eingehalten werden.</li> <li>• Überprüfung, ob bei der Tzf-Reihe 1016/1116 in Bremsart „G+E“ eine Ermittlung der Bremsleistung und Anschrift am Tzf erforderlich ist.</li> <li>• Prüfung, ob eine normative Grundlage zur Berücksichtigung des Korrekturkoeffizienten <math>\kappa</math> (Faktor kappa gemäß Merkblatt UIC 544-1, Anlage K2), bei der Ermittlung der Bremsleistung für Güterzüge mit Längen &gt; 500 m erforderlich ist.</li> <li>• Überprüfung, ob die normative Grundlage zur Bewertung der Wagen in Bremsart „G“ im Zugverband mit dem gemäß Merkblatt UIC 544-1, Punkt 9.2.5 genannten Faktor 0,75 erfolgen muss. Derzeit wird gemäß ÖBB DB 610, Anlage 3 ein Faktor 0,8 angewendet.</li> </ul>
31.10.08	Kärnten, Gummern	<b>Entgleisung</b> des Z45818	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bei Fahrzeugen mit der Gattungsnummer 4293 des Typs Laes559 und dem Ländercode „80“, ist durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen sicherzustellen, dass bei der wagentechnischen Untersuchung im Betrieb dieser Fahrzeuge der Schwerpunkt in der Kontrolle auf Tragfederbruch oder starke Aufsetzspuren am Federbund vom Laufwerk in der Fahrzeugmitte liegen.</li> <li>• Bei Fahrzeugen mit der Gattungsnummer 4293 des Typs Laes<sup>559</sup> und dem Ländercode „80“, ist durch Maßnahmen des</li> </ul>

Unfälle/Anzeichen für Unfälle, die zu dieser Maßnahme geführt haben			Sicherheitsempfehlung <sup>1)</sup>
Datum	Ort	Beschreibung des Vorfalls	
			<p>Fahrzeugeigentümers sicherzustellen, dass</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- kein PKW direkt auf der Überfahrbrücke verladen wird und die verladenen PKW mit ausreichend Abstand zur Überfahrbrücke positioniert werden;</li> <li>- die zulässigen Radsatzlasten eingehalten werden.</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bei Fahrzeugen mit der Gattungsnummer 4293 des Typs Laes<sup>559</sup> und dem Ländercode „80“ ist durch Maßnahme des Fahrzeugeigentümer sicherzustellen, dass keine Gleise mit einem Radius &lt; 150m befahren werden.</li> <li>• Bei Fahrzeugen mit der Gattungsnummer 4293 des Typs Laes<sup>559</sup> und dem Ländercode „80“ ist durch den Fahrzeugeigentümer sicherzustellen, dass diese Fahrzeuge bei einem Aufenthalt in einer Instandhaltungswerkstätte mit Nachdruck auf <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tragfederbruch, Abtragungen am Federbund, sowie auf Rissfreiheit des Federbundes und der Tragfederblätter am Laufwerk der Mittelachse und</li> <li>- Schäden an der Konstruktion Überfahrbrücke / Stößel / Bolzenverbindung und derzeichnungsgerechte Zustand derselben</li> </ul>                     untersucht werden. Die Untersuchung muss mindestens einmal jährlich erfolgen.                 </li> </ul>
20.01.09	Tirol, Sillian	<b>Entgleisung</b> des Z1873	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anwendung des ÖBB-internen Regelwerks DV B29.</li> <li>• Sicherstellung, dass durch den Auftragnehmer für die Schneebeseitigung in den Betriebsstellen (z.B.: Bahnsteigräumung), der Schnee nicht auf die Gleisanlagen, sondern an den dafür vorgesehenen Stellen gelagert bzw. entsorgt wird (zwei Vorfälle am 3. Februar 2009 in Maria Elend im Rosental).</li> <li>• Im Zuge der Prüfung des Netzzugangs durch die Netzzugangsstelle des Infrastrukturbetreibers muss sichergestellt werden, dass nur solche Fahrzeuge auf der Infrastruktur verkehren, die dafür auch geeignet sind (z. B. hohe Schneelage). Erforderlichenfalls sind durch den Infrastrukturbetreiber entsprechende technische Vorgaben zu treffen bzw. Einschränkungen auszusprechen.</li> <li>• Sicherstellung, dass die konstruktive Ausführung der Pflüge und Anbaustellen an Lokomotiven, Trieb- und Steuerwagen für die gemäß ÖBB-Regelwerk DV B29, Punkt 55. genannten Schneehöhen (50 cm über Schienenoberkante) geeignet ist. Ist dies nicht der Fall, muss durch betriebliche Maßnahmen sichergestellt werden, dass es nicht zu diesen Schneehöhen im Gleisbereich kommt (z. B. Schneeräumendelfahrten).</li> <li>• Überprüfung, ob wesentliche Teile des ÖBB-internen Regelwerks „DV B 29“ in eine „Zusatzbestimmung zur Signal und zur Betriebsvorschrift“ übernommen werden sollten.</li> <li>• Anpassung des ÖBB-internen Regelwerks „DV B 29“ in eine zeitgemäße Form.</li> <li>• Überprüfung, ob auf bestimmten EK auf witterungsbedingt gefährdeten Strecken ein Einbau einer Spurrillenheizung erforderlich ist.</li> <li>• Richtigstellung der Bsb Bf Sillian. Die Strecke 40701 ist keine Hauptbahn.</li> </ul>

Unfälle/Anzeichen für Unfälle, die zu dieser Maßnahme geführt haben			Sicherheitsempfehlung <sup>1)</sup>
Datum	Ort	Beschreibung des Vorfalles	
			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sicherstellung, dass der Bf Sillian mit einer funktionierenden Signallampe ausgerüstet ist.</li> <li>• Sicherstellung, dass die Erfassung der Zugdaten und Bremsberechnung vorschriftenkonform erfolgt.</li> <li>• Die Verfahrensanweisung Winterdienst muss in ein für alle betroffenen Mitarbeiter verständliches Regelwerk umgesetzt werden.</li> </ul>
02.03.09	Nieder-österreich, zwischen Irnfritz und Hötzelsdorf-Geras	<b>Entgleisung</b> des Z2101	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Im Zuge der Prüfung des Netzzugangs durch die Netzzugangsstelle des Infrastrukturbetreibers muss sichergestellt werden, dass nur solche Fahrzeuge auf der Infrastruktur verkehren, die dafür auch geeignet sind (z. B. hohe Schneelage). Erforderlichenfalls sind durch den Infrastrukturbetreiber entsprechende technische Vorgaben zu treffen bzw. Einschränkungen auszusprechen.</li> <li>• Sicherstellung, dass die konstruktive Ausführung der Pflüge und Anbaustellen an Lokomotiven, Trieb- und Steuerwagen für die gemäß ÖBB-Regelwerk DV B29, Punkt 55. genannten Schneehöhen (50 cm über Schienenoberkante) geeignet ist. Ist dies nicht der Fall, sind geeignete Maßnahmen einzuleiten (z. B. Aufstellen von Schneeschutzzäunen, Schneeräumpendelfahrten oder Reihung des Tzf an der Zugspitze).</li> <li>• Sensibilisierung der Tzf, bei Besonderheiten auf der Strecke wie Schneeverfrachtungen und Wechtenbildung den IM zu informieren.</li> </ul>
26.03.09	Nieder-österreich, Kritzensdorf	<b>Kollision</b> des Z21023 mit Z48007	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Bauform der PZB 90 bietet mit der restriktiven Geschwindigkeitsüberwachung eine wesentliche Verbesserung zur Überwachung der Annäherungsgeschwindigkeit an ein „Halt“ zeigendes Hauptsignal. Es wird daher empfohlen, auf Triebfahrzeugen und Steuerwagen schrittweise die Bauform PZB 60 durch die PZB 90 zu ersetzen.</li> <li>• Als Ergänzung zur Wachsamkeitsprüfung durch die PZB 90 wird die streckenseitige Ausrüstung mit 500 Hz Magnet empfohlen. Durch eine zusätzliche Ausrüstung mit einem 500 Hz Magnet im Fahrweg, wird die restriktive Geschwindigkeitsüberwachung der PZB 90 ergänzt. Damit wird einer möglicherweise unzulässigen Befreiung des Tzf aus der restriktiven Überwachung und einer übermäßigen Beschleunigung entgegengewirkt, wenn der Zug auf ein „Halt“ zeigendes Signal zufährt.</li> <li>• Der für Jahresmitte 2009 geplante Anlagenumbau im Bf Kritzensdorf, die Nachrüstung der Schutzsignale Sch2 und Sch4 mit Signalnachahmern samt PZB Einrichtung 1000 Hz (siehe Punkt 11), war bis zum 24. Februar 2010 noch nicht erfolgt. Es wird empfohlen, diese Maßnahme bis spätestens Jahresmitte 2010 umzusetzen.</li> <li>• Es wird empfohlen zu überprüfen, ob in anderen Betriebsstellen, auf Hauptbahnen bzw. HL-Strecken, eine ähnliche Situation wie im Bf Kritzensdorf vorliegt (Bahnsteigbereich, Schutzsignal und dahinter liegendes Hauptsignal), wobei die Sichtweite auf das Hauptsignal zwar ausreicht (gem. ÖBB DV S60), das Hauptsignal vom Bahnsteigbereich aus oder dem vorher liegenden Schutzsignal nicht eindeutig zugeordnet werden kann.</li> </ul>

Unfälle/Anzeichen für Unfälle, die zu dieser Maßnahme geführt haben			Sicherheitsempfehlung <sup>1)</sup>
Datum	Ort	Beschreibung des Vorfalls	
			<p>In diesen Fällen sollte eine Nachrüstung mit Signalnachahmer mit 1000 Hz PZB Einrichtung oder eine streckenseitige Ausrüstung mit 500 Hz PZB Einrichtung (Sicherheitsempfehlung A-63/2010) erfolgen. Dies wäre für den Tzf eine Unterstützung bei der Signalbeachtung und auch eine wirksame Ergänzung der Wachsamkeitsprüfung der PZB 90. Die Annäherungsgeschwindigkeit auf ein „Halt“ zeigendes Hauptsignal wäre damit auf den unteren Geschwindigkeitsbereich beschränkt.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nach der derzeitigen Planungsgrundlage der ÖBB DV S60 wäre eine Nachrüstung mit Signalnachahmern samt PZB Einrichtung 1000 Hz nicht erforderlich. Es ist jedoch aus dem Blickwinkel der Sicherheit notwendig, bei besonderen Gefahrenstellen im Netz den Tzf bei der Signalbeachtung zu unterstützen. Auf Strecken mit PZB Betrieb bietet ein Signalnachahmer mit 1000 Hz PZB Einrichtung dazu eine relativ einfache technische Möglichkeit. Es wird empfohlen, die derzeitige Planungsgrundlage (die ÖBB DV S60) zu überprüfen, ob diese noch dem Stand der Technik und den gesetzlichen Grundlagen (wie z.B. ASchG) entspricht.</li> </ul>
08.04.09	Nieder-österreich, zwischen Neufeld an der Leitha und Ebenfurth	<b>Entgleisung</b> Z41186	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Instandhaltungsarbeiten zur Behebung von SES sollten mittel- bis langfristig maschinell erfolgen und dabei nachweislich messtechnisch dokumentiert werden.</li> <li>• Überprüfung, ob die Messdaten der maschinellen Messung streckensynchron erfolgen müssen.</li> <li>• Definition von SES für die gegenseitige Höhenlage (Überhöhung) gemäß Entwurf zur TSI CR INFRA.</li> <li>• Überprüfung, ob bei der Definition von SES für die gegenseitige Höhenlage (Überhöhung) die Erkenntnisse des ORE B55/RP8, Figur 7 im DB IS 2 berücksichtigt werden müssen.</li> <li>• Überprüfung des ÖBB-DB IS 2 bezüglich der zulässigen Instandhaltungsparameter (ES und SES) auf die zulässige Gleisverwindung im Zusammenhang mit der Gleisüberhöhung.</li> <li>• Anbringen einer ortsfesten Anlage für die Fahrkantenschmierung für diesen Streckenabschnitt.</li> <li>• Sicherstellung, dass der Kuppelzustand im Zugverband den Bestimmungen der DV V3, § 16, Abs. 4 entspricht (kein loser Kuppelzustand).</li> <li>• Herstellung der roten Umrandung der Anschrift der Handbremse zur Kennzeichnung als Bodenbedienbarkeit.</li> <li>• Überprüfung, ob eine Anpassung der Aufzeichnung der Zug-/Bremskraftstufen der Registriereinrichtung des Tzf erfolgen kann.</li> <li>• Sicherstellung, dass die Bestimmungen für Ladungssicherung gemäß RIV – Beladetarif eingehalten werden.</li> <li>• Überprüfung, ob auf Strecken gemäß TSI HS Infrastruktur ohne Berücksichtigung des ORE B55/RP8 - Güterwagen gemäß TSI Fahrzeuge Güterwagen bzw. RIV und Güterwagen gemäß Vereinbarung verkehren dürfen.</li> <li>• Überprüfung, ob Trassierungsregelwerke (z. B. ÖBB-DB 50-2) derart überarbeitet werden müssen, dass die Überhöhung abhängig vom Radius begrenzt wird.</li> <li>• Überprüfung, ob es zielführend ist, auf bestimmten</li> </ul>



Unfälle/Anzeichen für Unfälle, die zu dieser Maßnahme geführt haben			Sicherheitsempfehlung <sup>1)</sup>
Datum	Ort	Beschreibung des Vorfalls	
			<p>Streckenabschnitten die derzeit vorhandene Überhöhung zu reduzieren (z. B. Semmeringstrecke).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Überprüfung der Instandhaltungsregelwerke (z. B. ÖBB-DB IS 2) bezüglich der zulässigen Instandhaltungsparameter (ES und SES) auf die zulässige Gleisverwindung im Zusammenhang mit der Gleisüberhöhung.</li> <li>• Anbringen von ortsfesten Anlagen für die Fahrkantenschmierung insbesondere vor exponierten Streckenabschnitten (enge Bogenhalbmesser und große Überhöhungen sowie vor bestimmten Bahnhöfen mit besonderen Trassierungsparametern).</li> <li>• Sicherstellung, dass nach Maßnahmen am Gleis (z. B. Neulage, Schienenschleifen, ...) vor der Betriebsfreigabe eine ausreichende Grundschrömerung der Fahrkante vorhanden ist.</li> <li>• In den TSI für Infrastruktur muss zusätzlich zur zulässigen Verwindung auch die Überhöhung, abhängig vom Bogenhalbmesser berücksichtigt werden.</li> <li>• Überprüfung der EN 13803-1 in Bezug auf Verwindung und zulässige Überhöhung, abhängig vom Bogenhalbmesser.</li> </ul>
05.07.09	Tirol, Innsbruck	<b>Kollision</b> Z53336 mit Baumaschine	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Evaluieren der Betra von Baustellen mit Einsatz von Baumaschinen.</li> <li>• Überprüfung, ob Teile des DB 601.02, Anlage 9 - Richtlinie zur Bewertung von Maßnahmen bei Überschreiten des Fahrzeugbegrenzungsprofils nicht in ein behördengenehmigungspflichtiges Regelwerk übernommen werden muss.</li> <li>• Stichprobenartige Überprüfung von Betra auf ihre Erfordernisse durch Überwachungsorgane der Betriebsleitung.</li> </ul>
16.07.09	Tirol, zwischen Fritzens-Wattens und Innsbruck	<b>Bremsanstand</b> Z43850 (RoLa)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Überprüfung der Einbaulage der Luftabsperrhähne.</li> <li>• Überprüfung des Drehmoments an den Luftabsperrhähnen und erforderlichenfalls Austausch der Federn an Luftabsperrhähnen.</li> <li>• Überprüfung der Prozessabläufe beim Beladen, sodass ein Auf- und Absteigen auf ROLA Wagen während und nach der Bremsprobe nicht stattfindet.</li> <li>• Regelmäßige Kontrolle der Endlage von Luftabsperrhähnen bei ROLA Wagen durch den wagentechnischen Dienst bei Bremsproben und Ausgangsuntersuchungen.</li> <li>• Kupplung beider HLL bei Wagen in ROLA-Zügen.</li> </ul>
31.07.09	Steiermark, zwischen Peggau-Deutschfeistritz und Gratwein-Gratkorn	<b>Ungesicherte EK</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sicherstellung, dass bei EKSA derselben Bauart und Funktionalität folgende Maßnahmen umgesetzt werden: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Einbau von überspannungsgeschützten Baugruppen.</li> <li>- Änderung der Softwareversion gemäß Erklärung EisbG 1957, § 40-Person vom 30. August 2009 betreffend <ul style="list-style-type: none"> <li>- BUES2000 Firma ....</li> <li>- ESTW Schnittstelle „Einschaltstellenbefahrung Gleis x Richtung y“</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>
26.08.09	Steiermark, Knittelfeld	<b>Tötung einer Person</b> durch Z732	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Überprüfung, ob der Einsatz von Wagen mit Drehfalttüren wie beim betroffenen Bmz gemäß EisbBBV, § 25, Absatz 2 in Österreich zulässig ist.</li> </ul>

Unfälle/Anzeichen für Unfälle, die zu dieser Maßnahme geführt haben			Sicherheitsempfehlung <sup>1)</sup>
Datum	Ort	Beschreibung des Vorfalls	
			<ul style="list-style-type: none"> <li>Überprüfung, ob in Österreich eingesetzte Reisezugwagen zusätzlich ein zentrales Blockiersystem (gemäß MB UIC 560, Punkt 3.2.1.2) aufweisen müssen, das ermöglicht, die Einstiegstüren bei Halten in Bahnhöfen an der dem Bahnsteig abgewandten Seite und beim Halten auf freier Strecke auf beiden Seiten zu blockieren (seitenselektive Türsteuerung).</li> </ul>
10.09.09	Wien, Matzleinsdorf	<b>Kollision</b> Z26471 mit einem Arbeitszug	<ul style="list-style-type: none"> <li>Überarbeitung der ÖBB-DV V3, § 96 (Baugleis), Abs. 1 (Zulassung auch für Bahnhofgleise), da bis dato ausschließlich ein Streckengleis mittels BETRA außer Betrieb genommen und zu einem Baugleis erklärt werden darf.</li> </ul>
11.01.10	Oberösterreich, Sattledt	<b>Entgleisung</b> Z3220	<ul style="list-style-type: none"> <li>Überprüfung der Möglichkeiten einer technischen Lösung zur Registrierung (Aufzeichnung) des Zusammenspiels einer Rückfallweiche mit dem zugehörigen WÜS und der ordnungsgemäßen Funktion des WÜS (Lampenausfall).</li> </ul>
27.01.10	Wien, Wien Zvbf	<b>Entgleisung</b> Z54701	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sensibilisierung der betroffenen Mitarbeiter bezüglich ordnungsgemäßes Entfernen der Sicherungsmittel.</li> <li>Schulung der betroffenen Mitarbeiter bezüglich Einstufung, Meldung und Einleitung der erforderlichen Maßnahmen bei solchen Ereignissen.</li> <li>Überprüfung, ob das AVV die Maßnahmen zur Behandlung entgleister Güterwagen ausreichend behandelt.</li> <li>Überprüfung, ob entgleiste Wagen ausländischer Fahrzeughalter am österreichischen Schienennetz ohne entsprechender Untersuchung und Instandhaltung weiter verkehren dürfen.</li> <li>Überprüfung, ob in der ZSB 31 die Behandlung entgleister Radsätze festgelegt werden muss.</li> <li>Überprüfung, ob zur eindeutigen Klärung der behördlichen Zuständigkeiten gemäß § 4 EisbG eine Hauptbahn-VO (Hochleistungsstecken, Trans-Europäische Netze, ...) erforderlich ist.</li> <li>Überprüfung der Bsb des Bf Wien Zvbf, ob             <ul style="list-style-type: none"> <li>die angeführten Strecken, Haupt- oder Nebenbahnen gemäß EisbG, § 4 sind,</li> <li>die km-Angaben richtig sind.</li> </ul> </li> </ul>
28.01.10	Niederösterreich, zwischen St. Valentin und Amstetten	<b>Kollision</b> Z663 mit Schotterwirbel	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anpassung der Regelwerke an die Erkenntnisse der DB AG wie zB Auskehren der Schwellen zwischen den Schienen.</li> <li>Sicherstellung, dass vor Eintritt des Winters (auch in Teilen von Österreich und des angrenzenden Auslandes) die Maßnahmen gemäß A-071/2010 durchgeführt wurden.</li> <li>Sicherstellung, dass eine regelmäßige Beseitigung von Schnee- und Eispolster an Fahrzeugen erfolgt (z. B. Hinterstellung in geheizten Hallen, Unterflurreinigung).</li> <li>Überprüfung, ob bei Vorhandensein von Schnee- und Eispolster an Fahrzeugen betriebliche Maßnahmen wie Reduktion der Geschwindigkeit auf <math>V_{max} = 160</math> km/h erfolgt sollte.</li> </ul>
15.02.10	Niederösterreich, zwischen	<b>Kollision</b> Z68 mit Metallteil	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sicherstellung, dass die Verschlusskappen der Fäkalientanks nach dem Absaugen von den Mitarbeitern der durchführenden Unternehmen wieder ordnungsgemäß befestigt werden.</li> </ul>

Unfälle/Anzeichen für Unfälle, die zu dieser Maßnahme geführt haben			Sicherheitsempfehlung <sup>1)</sup>
Datum	Ort	Beschreibung des Vorfalls	
	Pöchlarn und Ybbs		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sicherstellung, dass fehlende oder beschädigte Sicherungsketten oder Sicherungsseile vor der Einreihung der Wagen in Züge angebracht wurden.</li> </ul>
17.04.10	Oberösterreich, zwischen Wackersbach und Prambachkirchen-Bad Weinberg	<b>Entgleisung</b> Z71006	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Überprüfung, ob es zielführend ist, auf bestimmten Streckenabschnitten die derzeit vorhandene Überhöhung zu reduzieren.</li> <li>• Überprüfung der Instandhaltungsregelwerke bezüglich der zulässigen Instandhaltungsparameter (ES und SES) auf die zulässige Gleisverwindung im Zusammenhang mit der Gleisüberhöhung und Richtung.</li> <li>• Überprüfung, ob die Anschrift der Lastgrenze D mit einer Radsatzlast von 21,0 t bei dieser Fahrzeugserie auf Grund der verwendeten Radsatzwellen zulässig ist.</li> <li>• Überprüfung, ob die gemäß Buchfahrplan vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h mittels allgemeinen Befehls, unter Angabe eines höheren Bremsausmaßes auf 50 km/h erhöht werden darf.</li> </ul>
30.04.10	Niederösterreich, St. Pölten	<b>Kollision</b> eines Verschiebeteiles mit anschließender Entgleisung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Es ist zu prüfen, inwieweit Gleise von „Nebenanlagen“ (z.B.: Ladegleise, Anschlussgleise, Gleise von Werkstätten, Gleise von Traktionsstandorten, ..... ) nicht in die Programmiermöglichkeit der ABUM aufgenommen werden sollen.</li> <li>• Bis zur Umsetzung der oa Sicherheitsempfehlung sind Weichen, die auf Gleise von, in der Bsb definierten, „Nebenanlagen“ führen, in abweisender Stellung einzeln zu sperren.</li> <li>• Symbole zur Programmierung der ABUM an den Bildschirmen der Stellwerksanlagen sind so verwechslungsfrei wie möglich anzuordnen.</li> <li>• Sensibilisierung der Mitarbeiter bezüglich der Geschwindigkeit beim Verschieben.</li> </ul>
16.06.10	Vorarlberg, zwischen Braz und Hintergasse	<b>Entgleisung</b> Z46676	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bei Autotransportwagen Type 23 87 437 2 xxx-x und der Länderkennung „F“ die eine solche, oder eine ähnliche Ausführung der Verbindung und Aufhängung der Bremskupplung zwischen den beiden Wagenteilen haben (Bild 3 und 4) ist sicherzustellen, dass: <ul style="list-style-type: none"> <li>- die sichere Aufhängung und Befestigung der Bremskupplung vorhanden ist (zwei Seilklemmen vorhanden, Seilklemmen fest angezogen, unbeschädigtes Drahtseil sowie Haltebügel),</li> <li>- die höhensichere Lage der Bremskupplung gewährleistet ist,</li> <li>- der Mindestabstand von 140 mm über Schienenoberkante für die Teile der Schraubenkupplung, die Teile der Bremskupplungen sowie des Aufhängesystems gegeben ist.</li> </ul> </li> <li>• Die Überprüfung dieser Parameter an den betroffenen Fahrzeugen der Type 23 87 437 2 xxx-x und der Länderkennung „F“ sollte im Rahmen von wagentechnischen Untersuchungen im Laufweg und durch eine Sonderuntersuchung in den Servicewerkstätten des Fahrzeugeigentümers erfolgen.</li> <li>• Bei Autotransportwagen Type 23 87 437 2 xxx-x und der Länderkennung „F“ die eine solche, oder eine ähnliche Ausführung der Verbindung und Aufhängung der Bremskupplung</li> </ul>

Unfälle/Anzeichen für Unfälle, die zu dieser Maßnahme geführt haben			Sicherheitsempfehlung <sup>1)</sup>
Datum	Ort	Beschreibung des Vorfalls	
			zwischen den beiden Wagenteilen haben (Bild 3 und 4), wird als mittelfristige Maßnahme empfohlen, die Bremskupplung zwischen den beiden Wagenteilen mit einer durchgehenden Luftleitung ohne Bremskupplung zu ersetzen.
29.06.10	Oberösterreich, Munderfing	<b>Zusammenprall</b> Z72366 mit LKW auf EK	<ul style="list-style-type: none"> <li>Abhalten von besonderen Informationsveranstaltungen vor Ort über EK im Allgemeinen und das richtige Verhalten der Straßenverkehrsteilnehmer im Besonderen (z.B. in Gemeinden, in Schulen, direkt bei Eisenbahnkreuzungen udgl.).</li> <li>Schwerpunktaktion der Exekutive direkt vor Ort bei der EK.</li> </ul>
06.07.10	Kärnten, Wolfsberg	<b>Zusammenprall</b> Z4530 mit Radfahrer auf EK	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bahn- und straßenseitige Überprüfung der EK. Dies umfasst insbesondere die Evaluierung des Bescheides aus 1999 in Bezug auf derzeit geltende Bestimmungen wie zum Beispiel: <ul style="list-style-type: none"> <li>Die Art der Sicherung (z.B. bescheidgemäß ausgeführt, vorhandene Sicherung unter Berücksichtigung bestehender Verkehrsverhältnisse sowie möglicher geänderter Parameter wie Zug- und Straßenfahrzeugfrequenz, udgl.).</li> <li>Die Situierung der technischen Einrichtungen, Straßenverkehrszeichen bzw. Signale und Bodenmarkierungen (z.B. Aufstellungspunkte, Sichtbarkeit der Einrichtungen udgl.).</li> </ul> </li> </ul>
27.07.10	Niederösterreich, Strasshof	<b>Stromunfall</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sicherstellung, dass immer eine Evaluierung gemäß § 4 in Verbindung mit § 7 ASchG durchgeführt wird.</li> <li>Überprüfung, ob in solchen Fällen eine Sicherungsaufsicht erforderlich ist.</li> <li>Sicherstellung, dass bei Arbeiten, bei denen der Schutz der Arbeitnehmer durch die Festlegung einer Gleissperre erfolgt, die Signale gemäß DV V2, § 31, Absatz 4 –FAHRZEUG DARF NICHT BEWEGT WERDEN oder § 36, Absatz 1 – HALTSCHIEBE angebracht werden.</li> <li>Überprüfung, ob als Schutzmaßnahme für die Mitarbeiter von Fremdfirmen in solchen Fällen „Keine Fahrten“ gemäß DV V3, § 88 angewendet werden muss.</li> <li>Sicherstellung, dass Mitarbeiter von Fremdfirmen, die eine Auftragsarbeit durchführen, die entsprechende Schutzkleidung und -ausrüstung zur Verfügung gestellt bekommen und diese auch benutzen.</li> </ul>
05.09.10	Burgenland, Eisenstadt	<b>Zusammenprall</b> Z2622 mit PKW auf EK	<ul style="list-style-type: none"> <li>Überprüfung, ob das Straßenverkehrszeichen „AUTOSTRASSE“ erst nach der EK positioniert werden soll.</li> </ul>

## 2. Detaillierte Analyse der Datentrends

In diesem Abschnitt findet sich eine Analyse der Daten in Bezug auf alle CSI-Kategorien:

- Anzahl der signifikanten Unfälle;

- Anzahl der Todesopfer;
- Anzahl der Schwerverletzten;
- Anzahl von Störungen und Beinaheunfällen
- Kosten für alle signifikanten Unfälle im Bereich der Sicherheit
- Technische Sicherheit der Infrastruktur und ihre Umsetzung, Sicherheitsmanagement

Der Anwendungsbereich der Statistik, die angewandten Definitionen und die Daten zu den gemeinsamen Sicherheitsindikatoren (Common Safety Indicators, CSI) sind in Anhang C aufgelistet.

### 3. Ergebnisse von Sicherheitsempfehlungen

Zu den von der Unfalluntersuchungsstelle erfolgten Sicherheitsempfehlungen wurden neben den direkt umgesetzten Sicherheitsempfehlungen im Bezugsjahr 2010 seitens der Behörde insbesondere folgende Maßnahmen umgesetzt:

Datum	Ort	Beschreibung des Vorfalles	Sicherheitsempfehlung(en)	Umsetzung der Sicherheitsempfehlungen
31.07.09	Steiermark, zw. Peggau-Deutschf. u. Gratwein-Gratkorn	ungesicherte EK	Sicherstellung, dass bei EKSA derselben Bauart und Funktionalität folgende Maßnahmen umgesetzt werden: - Einbau von überspannungsgeschützten Baugruppen. - Änderung der Softwareversion gemäß Erklärung EisbG 1957, § 40-Person vom 30. August 2009 betreffend - BUES2000 Firma ... - ESTW Schnittstelle „Einschaltstellenbefahrung Gleis x Richtung y“ Begründung: Diese Maßnahmen wurden seitens des IM an der gegenständlichen EK bereits umgesetzt und sollten bei allen EKSA derselben Bauart und Funktionalität auch umgesetzt werden.	„Sicherstellung, dass bei Eisenbahnkreuzungssicherungsanlagen derselben Bauart und Funktionalität folgende Maßnahmen umgesetzt werden: - Einbau von überspannungsgeschützten Baugruppen. - Änderung der Softwareversion - ESTW Schnittstelle „Einschaltstellenbefahrung Gleis x Richtung y“
16.11.10			Allgemeine Verfügung im Zusammenhang mit Sicherheitsempfehlungen	Schreiben zur Verpflichtung der Eisenbahnunternehmen zum sofortigen angemessenen Handlungsbedarf im Fall von sicherheitsrelevanten Ergebnissen.

## **E. Wichtige Änderungen von Gesetzen und Vorschriften**

Eine Aufstellung der wichtigsten Änderungen von Gesetzen und Vorschriften im Bezugsjahr 2010 findet sich in der Tabelle in Anhang D.

## **F. Entwicklung der Sicherheitsbescheinigung und -genehmigung**

### **1. Nationale Gesetzgebung – Starttermine – Verfügbarkeit**

#### **1.1. Starttermin für die Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen gemäß Artikel 10 der Richtlinie 2004/49/EG (sofern erforderlich: Unterscheidung zwischen Teil A und Teil B)**

Mit Inkrafttreten der EisbG Novelle 2006 am 27. Juni 2006 wurde die rechtliche Grundlage für die Erteilung einer Sicherheitsbescheinigung gemäß Artikel 10 der Richtlinie 2004/49/EG geschaffen (§§ 37 ff EisbG).

Die nationalen Übergangsbestimmungen zur Erforderlichkeit einer Sicherheitsbescheinigung finden sich in § 175 (5) und (6) EisbG:

*§ 175 (5) Die vor Ablauf des Tages der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 125/2006 von Eisenbahninfrastrukturunternehmen für Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich unbefristet oder mit einer über den Ablauf des 31. Dezember 2010 hinaus gehenden Befristung ausgestellten Sicherheitsbescheinigungen gelten, so sie nicht vorher entzogen werden, bis zum Ablauf des 31. Dezember 2010 als Sicherheitsbescheinigungen Teil A und B. Die vor Ablauf des Tages der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 125/2006 von Eisenbahninfrastrukturunternehmen für Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich mit einer nicht über den Ablauf des 31. Dezember 2010 hinaus gehenden Befristung ausgestellten Sicherheitsbescheinigungen gelten, so sie nicht vorher entzogen werden, bis zum Ablauf dieser Befristung als Sicherheitsbescheinigungen Teil A und B. Wenn sechs Monate vor Ablauf der Befristung der Sicherheitsbescheinigung ein Antrag auf Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung Teil A und B beim Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie eingebracht wurde, gelten solche Sicherheitsbescheinigungen, so sie nicht vorher entzogen werden, solange über die Befristung hinaus, längstens jedoch bis zum Ablauf des 31. Dezember 2010, als Sicherheitsbescheinigungen Teil A und B, als über diesen Antrag nicht entschieden wurde.*

*(6) Die vor Ablauf des Tages der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 125/2006 von Eisenbahninfrastrukturunternehmen für Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union, in einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder in der Schweizerischen Eidgenossenschaft ausgestellten Sicherheitsbescheinigungen gelten, so sie nicht vorher entzogen werden, bis zum Ablauf ihrer Befristung, längstens jedoch bis zum Ablauf des 31. Dezember 2010, als*

*Sicherheitsbescheinigung Teil B. Die vor Ablauf des Tages der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 125/2006 für solche Eisenbahnverkehrsunternehmen in ihrem Sitzstaat ausgestellten Sicherheitsbescheinigungen gelten, so sie nicht vorher entzogen werden, bis zum Ablauf ihrer Befristung, längstens jedoch bis zum Ablauf des 31. Dezember 2010, im Übrigen als Nachweis einer Sicherheitsbescheinigung Teil A und B.*

- 1.2. Verfügbarkeit nationaler Sicherheitsvorschriften oder sonstiger nationaler Gesetze für Eisenbahnunternehmen und Fahrwegbetreiber (Website, Dokumentation im Printformat auf Anfrage usw.)

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit)

Sektion IV,

Radetzkystraße 2,

A-1030 Wien

Tel.: +43-1-71162-65-0

Fax: +43-1-71162-652899

Websites:

[www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/recht/index.html](http://www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/recht/index.html)

[www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/recht/eu/normen.html](http://www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/recht/eu/normen.html)

[www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/recht/downloads/notifizierung](http://www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/recht/downloads/notifizierung)

nationale Gesetze und Verordnungen finden sich im allgemeinen Rechtsinformationssystem des Bundes:

Website: [www.ris.bka.gv.at](http://www.ris.bka.gv.at)

Zur Unterstützung für die Erstellung der Antragsunterlagen für die Sicherheitsbescheinigung im Sinne des Artikel 12 der „Richtlinie über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft“ wurde der Leitfaden: „[Leitfaden zum Antrag auf Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung](#)“ erarbeitet.

Dieser findet sich auf Website:

[www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/sicherheit/bescheinigung/index.html](http://www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/sicherheit/bescheinigung/index.html)

Für die Erstellung der Antragsunterlagen für die Sicherheitsgenehmigung im Sinne des Artikel 11 der „Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit in der

Gemeinschaft“ wurde zur Unterstützung der Leitfaden: „[Leitfaden zum Antrag auf Ausstellung einer Sicherheitsgenehmigung](#)“ erarbeitet:

Website:

[www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/sicherheit/leitfaden\\_genehmigung.html](http://www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/sicherheit/leitfaden_genehmigung.html)

## 2. Numerische Daten

Numerische Daten bezüglich Entwicklung der Sicherheitsbescheinigung und -genehmigung finden sich in Anhang E.

## 3. Verfahrenstechnische Aspekte

### 3.1. Sicherheitsbescheinigungen – Teil A

3.1.1. Gründe für die Aktualisierung/Änderung der Bescheinigungen gemäß Teil A (z. B. Änderung der Art der Dienstleistung, Umfang des Bahnverkehrs, Unternehmensgröße)

Ein Grund für die Aktualisierung von Sicherheitsbescheinigungen war der Ablauf der Gültigkeitsdauer.

3.1.2. Die wichtigsten Gründe für eine Überschreitung der durchschnittlich für die Ausstellung der Bescheinigungen gemäß Teil A (beschränkt auf die in Anhang E aufgeführten Bescheinigungen nach Erhalt aller erforderlichen Informationen) benötigten Zeit um mehr als die in Artikel 12 Absatz 1 der Sicherheitsrichtlinie vorgesehenen vier Monate

Im Bezugsjahr 2010 war bis zum 31. Dezember 2010 für alle bereits operativ tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen die Sicherheitsbescheinigung gemäß Sicherheitsrichtlinie auszustellen, sodass die Dauer sämtlicher Verfahren auf diesen Zeitpunkt abzustellen war.

3.1.3. Übersicht über die Anfragen anderer nationaler Sicherheitsbehörden für die Bestätigung von bzw. den Zugriff auf Daten in Bezug auf die Bescheinigung (gemäß Teil A) eines Eisenbahnunternehmens, das in Ihrem Land zertifiziert ist, jedoch in einem anderen EU-Mitgliedstaat eine Bescheinigung gemäß Teil B beantragt



Im Bezugsjahr 2010 gab es diesbezüglich keine Anfragen anderer nationaler Sicherheitsbehörden

- 3.1.4. Zusammenfassung der Probleme im Zusammenhang mit der gegenseitigen Anerkennung der in der gesamten Europäischen Gemeinschaft gültigen Bescheinigung gemäß Teil A

Im Bezugsjahr 2010 traten keine Probleme hinsichtlich gegenseitiger Anerkennung auf.

- 3.1.5. Bearbeitungsgebühr der nationalen Sicherheitsbehörde für die Ausstellung einer Bescheinigung gemäß Teil A (Ja/Nein – Kosten)

Für die Vorlage der Antragsunterlagen fallen Gebühren nach dem Gebührengesetz 1957 (BGBl. Nr. 267/1957 i.d.g.F.) an. Diese basieren auf dem Umfang der mit der Antragstellung vorgelegten Unterlagen.

- 3.1.6. Zusammenfassung der Probleme im Zusammenhang mit der Verwendung der harmonisierten Muster für Bescheinigungen gemäß Teil A, insbesondere in Bezug auf Art und Umfang der Leistung

Es traten keine größeren Probleme im Zusammenhang mit der Verwendung der harmonisierten Mustervorlagen auf.

- 3.1.7. Zusammenfassung der generellen Probleme und Schwierigkeiten der nationalen Sicherheitsbehörden im Rahmen der Antragsverfahren für Bescheinigungen gemäß Teil A

Im Bezugsjahr 2010 traten keine besonderen Probleme im Rahmen der Antragsverfahren für Bescheinigung gemäß Teil A auf.

- 3.1.8. Zusammenfassung der von Eisenbahnunternehmen gemeldeten Probleme im Zusammenhang mit dem Beantragen einer Bescheinigung gemäß Teil A

Im Bezugsjahr 2010 wurden keine wesentlichen Probleme gemeldet.

- 3.1.9. Rückmeldeverfahren (z. B. im Form von Fragebögen), um den Eisenbahnunternehmen die Möglichkeit zu bieten, ihre Meinung zu den Ausstellungsverfahren und -praktiken mitzuteilen oder Beschwerde einzureichen

Ein formalisiertes Rückmeldeverfahren wurde im Bezugsjahr 2010 nicht durchgeführt.

### 3.2. Sicherheitsbescheinigungen – Teil B

- 3.2.1. Gründe für die Aktualisierung/Änderung der Bescheinigungen gemäß Teil B (z. B. Änderung der Art der Dienstleistung, Umfang des Bahnverkehrs, betriebene Strecken, Fahrzeugarten, Personalkategorie usw.)

Gründe für die Aktualisierung von Sicherheitsbescheinigungen Teil B waren neben dem Ablauf der Gültigkeitsdauer die Erweiterung des Umfangs des beantragten Streckennetzes.

- 3.2.2. Die wichtigsten Gründe für eine Überschreitung der durchschnittlich für die Ausstellung der Bescheinigungen gemäß Teil B (beschränkt auf die in Anhang E aufgeführten Bescheinigungen nach Erhalt aller erforderlichen Informationen) benötigten Zeit um mehr als die in Artikel 12 Absatz 1 der Sicherheitsrichtlinie vorgesehenen vier Monate

Im Bezugsjahr 2010 war bis zum 31. Dezember 2010 für alle bereits operativ tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen die Sicherheitsbescheinigung gemäß Sicherheitsrichtlinie auszustellen, sodass die Dauer sämtlicher Verfahren auf diesen Zeitpunkt abzustellen war.

- 3.2.3. Bearbeitungsgebühr der Nationalen Sicherheitsbehörden für die Ausstellung einer Bescheinigung gemäß Teil B (Ja/Nein – Kosten)

Für die Vorlage der Antragsunterlagen fallen Gebühren nach dem Gebührengesetz 1957 (BGBl. Nr. 267/1957 i.d.g.F.) an. Diese basieren auf dem Umfang der mit der Antragstellung vorgelegten Unterlagen.

3.2.4. Zusammenfassung der Probleme im Zusammenhang mit der Verwendung der harmonisierten Muster für Bescheinigungen gemäß Teil B, insbesondere in Bezug auf Art und Umfang der Leistung

Es traten keine größeren Probleme im Zusammenhang mit der Verwendung der harmonisierten Mustervorlagen auf.

3.2.5. Zusammenfassung der generellen Probleme und Schwierigkeiten der nationalen Sicherheitsbehörden im Rahmen der Antragsverfahren für Bescheinigungen gemäß Teil B

Im Bezugsjahr 2010 traten keine besonderen Probleme im Rahmen der Antragsverfahren für Bescheinigung gemäß Teil B auf.

3.2.6. Zusammenfassung der von Eisenbahnunternehmen gemeldeten Probleme im Zusammenhang mit dem Beantragen einer Bescheinigung gemäß Teil B

Im Bezugsjahr wurden keine größeren Probleme im Zusammenhang mit dem Beantragen einer Bescheinigung gemäß Teil B gemeldet.

3.2.7 Rückmeldeverfahren (z. B. im Form von Fragebögen), um den Eisenbahnunternehmen die Möglichkeit zu bieten, ihre Meinung zu den Ausstellungsverfahren und -praktiken mitzuteilen oder Beschwerde einzureichen

Ein formalisiertes Rückmeldeverfahren wurde im Bezugsjahr 2010 nicht durchgeführt.

### 3.3. Sicherheitsgenehmigungen

3.3.1. Gründe für die Aktualisierung/Änderung der Sicherheitsgenehmigungen

für das Bezugsjahr 2010 nicht relevant (siehe Punkt F.2. bzw. Anhang E.2.)

3.3.2. Die wichtigsten Gründe für eine Überschreitung der durchschnittlich für die Ausstellung der Sicherheitsgenehmigungen (beschränkt auf die in Anhang E aufgeführten Zertifikate nach Erhalt aller erforderlichen Informationen) benötigten Zeit um mehr als die in Artikel 12 Absatz 1 der Sicherheitsrichtlinie vorgesehenen vier Monate

für das Bezugsjahr 2010 nicht relevant

3.3.3. Zusammenfassung der regelmäßig auftretenden Problem und Schwierigkeiten im Rahmen der Antragsverfahren für Sicherheitsgenehmigungen

für das Bezugsjahr 2010 nicht relevant

3.3.4. Zusammenfassung der von den Fahrwegbetreibern gemeldeten Probleme im Rahmen der Antragsverfahren für Sicherheitsgenehmigungen

für das Bezugsjahr 2010 nicht relevant

3.3.5. Rückmeldeverfahren (z. B. im Form von Fragebögen), um den Fahrwegbetreibern die Möglichkeit zu bieten, ihre Meinung zu den Ausstellungsverfahren und -praktiken mitzuteilen oder Beschwerde einzureichen

Ein formalisiertes Rückmeldeverfahren wurde im Bezugsjahr 2010 nicht durchgeführt.

3.3.6. Bearbeitungsgebühr der nationalen Sicherheitsbehörden für die Ausstellung einer Sicherheitsgenehmigung (Ja/Nein – Kosten)

Für die Vorlage der Antragsunterlagen fallen Gebühren nach dem Gebührengesetz 1957 (BGBl. Nr. 267/1957 i.d.g.F.) an. Diese basieren auf dem Umfang der mit der Antragstellung vorgelegten Unterlagen.

## **G. Überwachung von Eisenbahnunternehmen und Fahrwegbetreibern**

### **1. Beschreibung der Maßnahmen zur Überwachung von Eisenbahnunternehmen und Fahrwegbetreibern**

Die allgemeinen Aufgaben der Eisenbahnbehörden und ihre Instrumente der Aufsicht sind zusammenfassend in §13 EisbG geregelt. Zur laufenden Überwachung von Bau und Betrieb misst das EisbG i. d. g. F. den Eisenbahnunternehmen eine hohe Eigenverantwortung bei.

Die Überprüfung von Eisenbahnunternehmen und Fahrwegbetreibern erfolgt unter anderem anlassbezogen in Zusammenhang mit außergewöhnlichen Vorfällen (siehe auch Pkt. D.1.) z.B.: stichprobenartige behördliche Einsichtnahme in betriebliche Unterlagen vor Ort bei den Eisenbahnunternehmen in Verbindung mit der Dokumentation der Ergebnisse und Festlegung von Maßnahmen zur Mängelbehebung (Aufsichtstätigkeit vor Ort).

In Zusammenhang mit der Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen wurden im Bezugsjahr 2010 seitens der nationalen Sicherheitsbehörde unter Zugrundelegung von Prüflisten im Rahmen der Aufsicht stichprobenartige Überprüfungen vor Ort durchgeführt.

### **2. Übermittlung aller jährlich erstellten Sicherheitsberichte der Fahrwegbetreiber und Eisenbahnunternehmen gemäß Artikel 9 Absatz 4 der Sicherheitsrichtlinie unter Einhaltung der gesetzlichen Fristen**

Es wurden der Nationalen Sicherheitsbehörde bmvit für das Bezugsjahr 2010 neben der Heranziehung weiterer statistischer Daten:

12 Sicherheitsberichte von Fahrwegbetreibern,

19 Sicherheitsberichte von Eisenbahnverkehrsunternehmen,

Daten der Bundesanstalt für Verkehr (Unfalluntersuchungsstelle des Bundes),

sowie zusätzliche Daten der Eisenbahnunternehmen übermittelt.

### 3. Anzahl der Inspektionen (Ortsaugenscheine) bei den RU/IM für 2010

Inspektionen (Ortsaugenschein)		Ausgegebene Sicherheitsbescheinigungen (gemäß Teil A)	Ausgegebene Sicherheitsbescheinigungen (gemäß Teil B)	Ausgegebene Sicherheitsgenehmigungen	Andere Aktivitäten (hier anzugeben)
Anzahl der Inspektionen (Ortsaugenscheine) bei den RU/IM für 2010	geplant	*)	17		
	außerplanmässig	*)			1
	durchgeführt	*)	17		

\*) Das dahinterliegende Managementsystem wird periodisch durch die Zertifizierungsstellen auditiert.

### 4. Anzahl der Audits bei den RU/IM für 2010

Im Jahr 2010 betrug die Anzahl der internen Audits, die von Eisenbahnunternehmen gemäß den Unterlagen des Sicherheitsmanagementsystems durchgeführt wurden bei:

Eisenbahninfrastrukturunternehmen: 171 und bei

Eisenbahnverkehrsunternehmen: 210.

### 5. Zusammenfassung der relevanten Korrekturmaßnahmen/-aktivitäten (z. B. Änderung, Widerruf, Aufhebung, wichtige Warnungen) hinsichtlich der Sicherheitsaspekte im Zuge dieser Audits/Inspektionen

im Bezugsjahr noch keine relevanten Korrekturmaßnahmen

### 6. Beschwerden von IM über RU in Bezug auf die Bedingungen in ihrer Bescheinigung gemäß Teil A/Teil B

im Bezugsjahr 2010 noch keine Beschwerden bekannt

### 7. Beschwerden von RU über IM in Bezug auf die Bedingungen in ihrer Sicherheitsgenehmigung

im Bezugsjahr 2010 noch keine Beschwerden bekannt

## **H. Erfahrungen mit der Anwendung der CSM für die Risikoevaluierung und -bewertung**

Die Verordnung 2009/352/EG sieht für die verpflichtende Anwendung im Artikel 10 Absatz 2 einen Stufenplan beginnend mit 19.07.2010 vor.

Als Hilfestellung und Unterstützung für die Anwender der „Gemeinsamen Sicherheitsmethoden für die Evaluierung und Bewertung von Risiken“ und im Hinblick auf eine national einheitliche Anwendung der Vorgaben dieser „Gemeinsamen Sicherheitsmethoden“ wurde durch das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) ein [Leitfaden zur Verordnung \(EG\) Nr. 352/2009](#) erstellt:

Website: [www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/sicherheit/gmethoden/index.html](http://www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/sicherheit/gmethoden/index.html)

### **1. Beschreibung der wichtigsten Änderungen, die vom Vorschlagenden für nicht signifikant erachtet werden**

Seitens der Eisenbahnunternehmen wurden im Bezugsjahr 12 Änderungen im Zuge der Sicherheitsberichte gemeldet, die für nicht signifikant erachtet wurden. Den größeren Anteil bilden dabei betriebliche Änderungen.

Als Entscheidungskriterien wurden dabei die Kriterien aus Artikel 4 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 352/2009 der Kommission über die CSM für die Risikobewertung herangezogen. Beispielhaft wurde die Risikobewertung auf Basis einer Risikomatrix durchgeführt.

### **2. Beschreibung der wichtigsten signifikanten Änderungen**

Im Zuge der Sicherheitsberichte wurden 3 als signifikant erachtete Änderungen (technisch und betrieblich) gemeldet.

Die Risikobewertungen erfolgten z.T. unter Beteiligung von Subunternehmen. Die unabhängigen Bewertungsstellen waren in den Fällen teils innerhalb des Unternehmens angesiedelt und teils wurden externe Bewertungsstellen herangezogen.

**3. Kurzbeschreibung der von den Vorschlagenden zur Wirksamkeit des Risikomanagementverfahrens durchgeführten Audits**

Aufgrund der kurzen Zeit der verpflichtenden Anwendung liegen noch keine aussagekräftigen Erfahrungen bzw. Rückmeldungen vor.

**4. Rückmeldung von den Vorschlagenden und letztlich auch von deren Subunternehmer(n) und Bewertungsstelle(n) über die Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 352/2009 der Kommission über die CSM für die Risikobewertung**

Aufgrund der kurzen Zeit der verpflichtenden Anwendung und der geringen Zahl der Risikobewertungen liegen noch keine aussagekräftigen Erfahrungen bzw. Rückmeldungen vor.

**5. Erfahrungen des Vorschlagenden mit der Anwendung der CSM für die Risikoevaluierung und -bewertung in Fällen, in denen die Anwendung – auf freiwilliger Basis – vor Inkrafttreten erfolgt (Verordnung /3/, Artikel 4)**

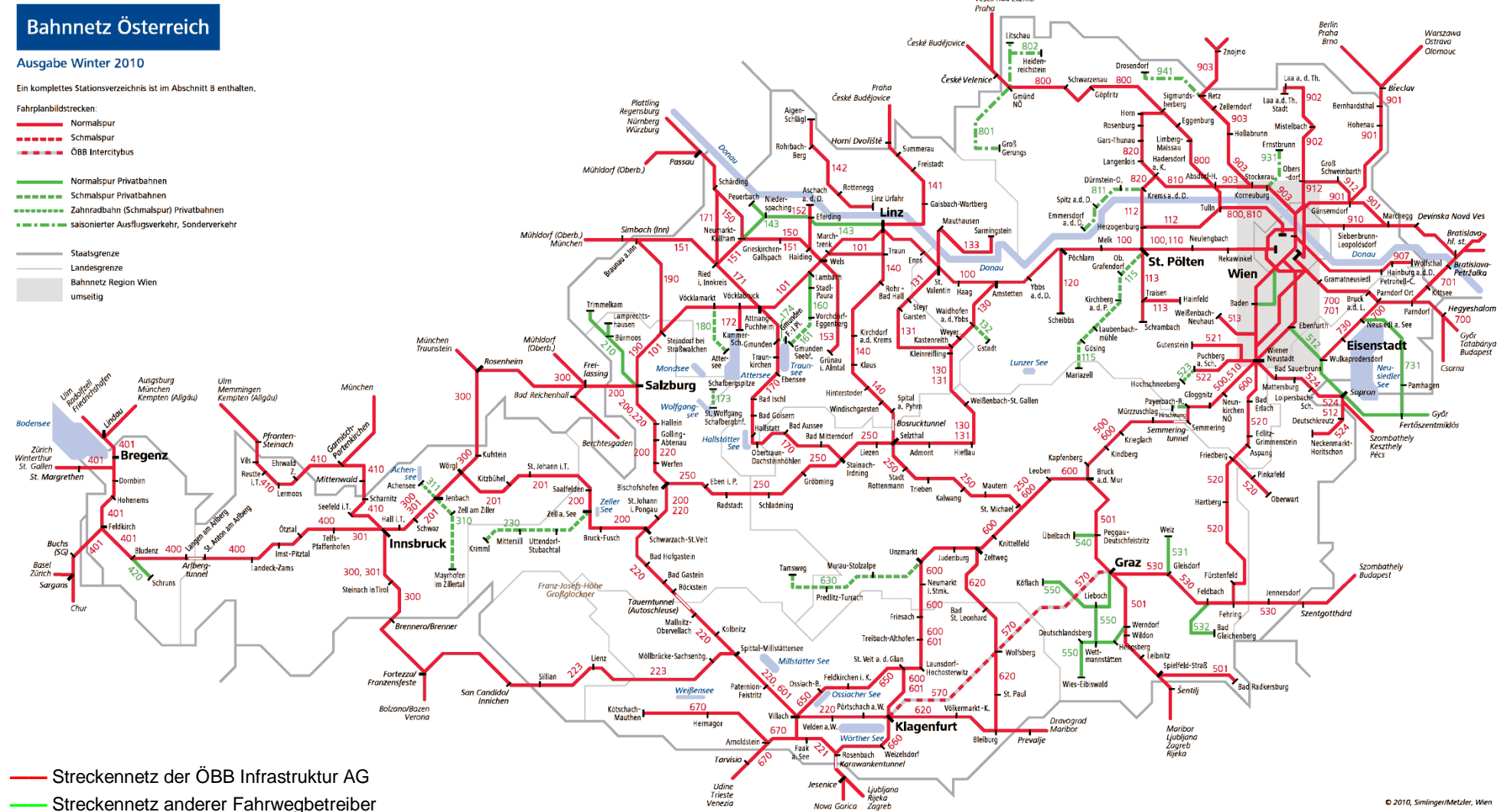
Aufgrund der kurzen Zeit der Anwendung liegen noch keine aussagekräftigen Erfahrungen vor.

**I. Anhänge**



## ANHANG A: Informationen zur Struktur des Eisenbahnnetzes

### A.1. Karte des Eisenbahnnetzes



## A.2. Liste der Eisenbahnunternehmen und Fahrwegbetreiber

### A.2.1. Fahrwegbetreiber (Eisenbahninfrastrukturunternehmen auf Haupt- und vernetzten Nebenbahnen)

Name	Anschrift	Website/Link zum Network Statement
Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen	Eichenstraße 1 1120 Wien	<a href="http://www.wlb.at">www.wlb.at</a>
Cargo-Center-Graz Betriebsgesellschaft m.b.H. & Co KG	Terminal 1 8402 Werndorf	<a href="http://www.cargo-center-graz.at">www.cargo-center-graz.at</a>
Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH	Köflacher Gasse 35 – 41 8020 Graz	<a href="http://www.gkb.at">www.gkb.at</a>
Lokalbahn Lambach- Vorchdorf- Eggenberg AG (Betriebsführung: Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft mbH)	Kuferzeile 32 4810 Gmunden	<a href="http://www.stern-verkehr.at">www.stern-verkehr.at</a>
Linzer Lokalbahn AG (Betriebsführung: Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft mbH)	Rathaus 4041 Linz	<a href="http://www.stern-verkehr.at">www.stern-verkehr.at</a>
Montafonerbahn AG	Bahnhofstraße 15 a+b 6780 Schruns	<a href="http://www.montafonerbahn.at">www.montafonerbahn.at</a>
Neusiedler Seebahn AG (Betriebsführung: Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG)	Bahnhofplatz 5 7041 Wulkaprodersdorf	<a href="http://www.nsb-ag.at">www.nsb-ag.at</a>
ÖBB Infrastruktur AG	Praterstern 3 1020 Wien	<a href="http://www.oebb.at/infrastruktur">www.oebb.at/infrastruktur</a>
Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG	Bahnhofplatz 5 7041 Wulkaprodersdorf	<a href="http://www.raaberbahn.at">www.raaberbahn.at</a>
Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation	Plainstraße 70 5020 Salzburg	<a href="http://www.salzburg-ag.at">www.salzburg-ag.at</a>
Land Steiermark / Steiermärkische Landesbahnen	Eggenberger Str. 20 8020 Graz	<a href="http://www.stlb.at">www.stlb.at</a>
Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft mbH (als betriebsführendes Eisenbahnunternehmen)	Kuferzeile 32 4810 Gmunden	<a href="http://www.stern-verkehr.at">www.stern-verkehr.at</a>
Süd Burgenländische Regionalbahn GmbH (Betriebsöffnung noch nicht erfolgt)	Bahnstraße 1 7508 Großpetersdorf	<a href="http://www.schuch-reisen.at">www.schuch-reisen.at</a>

### A.2.2. Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Verkehrsgenehmigung gemäß § 15 oder § 16 EisebG

Name	Anschrift	Website
Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen	Eichenstraße 1 1120 Wien	<a href="http://www.wlb.at">www.wlb.at</a>
Alpine Bau GmbH (Verkehrseröffnung noch nicht erfolgt)	Alte Bundesstraße 10 5071 Wals	<a href="http://www.alpine.at">www.alpine.at</a>
City Air Terminal Betriebsg.m.b.H.	Office Park 1300 Wien Flughafen	<a href="http://www.cityairporttrain.com">www.cityairporttrain.com</a>
Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH	Köflacher Gasse 35 – 41 8020 Graz	<a href="http://www.gkb.at">www.gkb.at</a>

Name	Anschrift	Website
Logistik Service GmbH	Lunzerstraße 41 4031 Linz	<a href="http://www.voestalpine.com/logserv">www.voestalpine.com/logserv</a>
LTE-Logistik- und Transport GmbH	Reininghausstraße 3 8020 Graz	<a href="http://www.lte.at">www.lte.at</a>
Majestic Emperor Train de Luxe Waggon Charter Ges.m.b.H. (Verkehrseröffnung 2010 noch nicht erfolgt)	Opernring 4/8 1010 Wien	<a href="http://www.imperialtrain.com">www.imperialtrain.com</a>
Montafonerbahn AG	Bahnhofstraße 15 a+b 6780 Schruns	<a href="http://www.montafonerbahn.at">www.montafonerbahn.at</a>
ÖBB Personenverkehr AG	Wagramer Straße 17-19 1220 Wien	<a href="http://www.oebb.at/pv">www.oebb.at/pv</a>
ÖBB Technische Services GmbH	Grillgasse 48 1110 Wien	<a href="http://www.oebb.at/ts">www.oebb.at/ts</a>
ÖBB Produktion GmbH	Langauer Gasse 1 1150 Wien	<a href="http://www.oebb-produktion.at">www.oebb-produktion.at</a>
ÖKOMBI GmbH (Verkehrseröffnung noch nicht erfolgt)	Erdberger Lände 40-48 1030 Wien	<a href="http://www.oekombi.at">www.oekombi.at</a>
Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG	Bahnhofplatz 5 7041 Wulkaprodersdorf	<a href="http://www.raaberbahn.at">www.raaberbahn.at</a>
Raaberbahn Cargo GmbH	Bahnhofplatz 5 7041 Wulkaprodersdorf	<a href="http://www.raaberbahn.at">www.raaberbahn.at</a>
Rail Cargo Austria AG	Erdberger Lände 40-48 1030 Wien	<a href="http://www.railcargo.at">www.railcargo.at</a>
Rail Professionals Stütz GmbH (Verkehrseröffnung 2010 noch nicht erfolgt)	Pallenbergstraße 31 d 1130 Wien	<a href="http://www.railprofi.at">www.railprofi.at</a>
Rhomberg Bahntechnik GmbH (Verkehrseröffnung 2010 noch nicht erfolgt)	Mariahilferstraße 29 6900 Bregenz	<a href="http://www.bahntechnik.com">www.bahntechnik.com</a>
RTS Rail Transport Services GmbH	Puchstraße 184 b 8055 Graz	<a href="http://www.rts-austria.at">www.rts-austria.at</a>
Safety4you Baustellenlogistik GmbH (Verkehrseröffnung noch nicht erfolgt)	Bahnhofplatz 1 4600 Wels	
Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation	Plainstraße 70 5020 Salzburg	<a href="http://www.salzburg-ag.at">www.salzburg-ag.at</a>
Steiermarkbahn Transport und Logistik GmbH	Eggenberger Straße 20 8020 Graz	<a href="http://www.steiermarkbahn.at">www.steiermarkbahn.at</a>
Land Steiermark / Steiermärkische Landesbahnen	Eggenberger Straße 20 8020 Graz	<a href="http://www.stlb.at">www.stlb.at</a>
Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft mbH	Kuferzeile 32 4810 Gmunden	<a href="http://www.stern-verkehr.at">www.stern-verkehr.at</a>
TX Logistik Austria GmbH	Am Concorde-Park E/13 2320 Schwechat	<a href="http://www.txlogistic.de">www.txlogistic.de</a>
WESTbahn Management GmbH (Verkehrseröffnung noch nicht erfolgt)	Mariahilfer Straße 103/25 1060 Wien	<a href="http://www.westbahn.at">www.westbahn.at</a>
Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH	Anton-Baumgartner-Straße 10 1230 Wien	<a href="http://www.wlb-cargo.at">www.wlb-cargo.at</a>

### A.2.3. Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sicherheitsbescheinigung Teil B

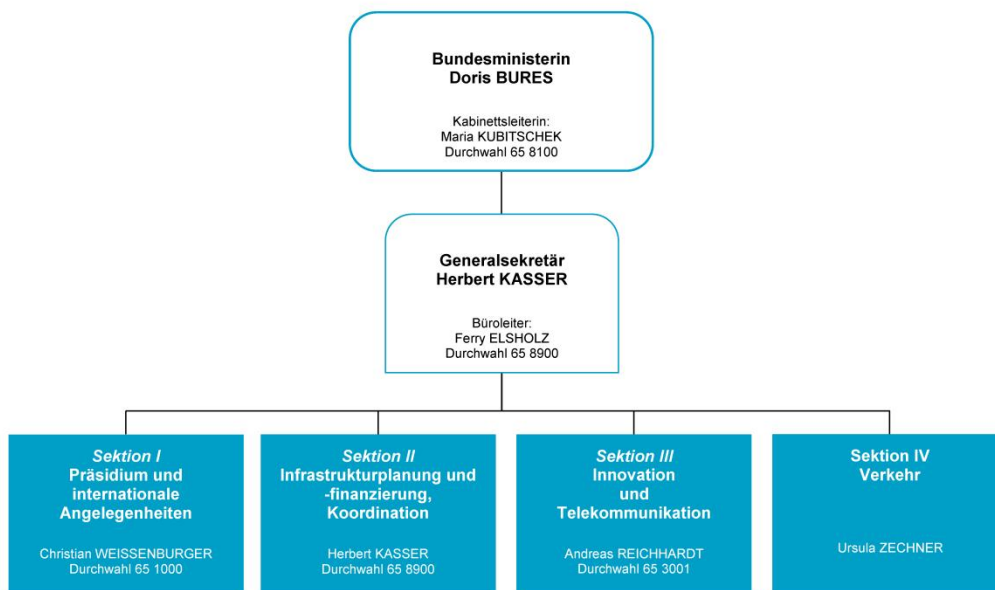
Name	Anschrift	Website
Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen	Eichenstraße 1 1120 Wien	<a href="http://www.wlb.at">www.wlb.at</a>
DB Regio Aktiengesellschaft	Stephensonstraße 1 D-60326 Frankfurt am Main	<a href="http://www.deutschebahn.com">www.deutschebahn.com</a>
City Air Terminal Betriebsg.m.b.H.	Office Park 1300 Wien Flughafen	<a href="http://www.cityairporttrain.com">www.cityairporttrain.com</a>
Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH	Köflacher Gasse 35 – 41 8020 Graz	<a href="http://www.gkb.at">www.gkb.at</a>
Logistik Service GmbH	Lunzerstraße 41 4031 Linz	<a href="http://www.voestalpine.com/logserv">www.voestalpine.com/logserv</a>
Lokomotion- Gesellschaft für Schienentraktion mbH	Kastenbauerstraße 2 D-81677 München	
LTE-Logistik- und Transport GmbH	Reininghausstraße 3 8020 Graz	<a href="http://www.lte.at">www.lte.at</a>
Montafonerbahn AG	Bahnhofstraße 15 a+b 6780 Schruns	<a href="http://www.montafonerbahn.at">www.montafonerbahn.at</a>
ÖBB Personenverkehr AG	Wagramer Straße 17-19 1220 Wien	<a href="http://www.oebb.at/pv">www.oebb.at/pv</a>
ÖBB Technische Services GmbH	Grillgasse 48 1110 Wien	<a href="http://www.oebb.at/ts">www.oebb.at/ts</a>
ÖBB Produktion GmbH	Langauer Gasse 1 1150 Wien	<a href="http://www.oebb-produktion.at">www.oebb-produktion.at</a>
Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG	Bahnhofplatz 5 7041 Wulkaprodersdorf	<a href="http://www.raaberbahn.at">www.raaberbahn.at</a>
Raaberbahn Cargo GmbH	Bahnhofplatz 5 7041 Wulkaprodersdorf	<a href="http://www.raaberbahn.at">www.raaberbahn.at</a>
Rail Cargo Austria AG	Erdberger Lände 40-48 1030 Wien	<a href="http://www.railcargo.at">www.railcargo.at</a>
Rail Professionals Stütz GmbH (Verkehrseröffnung 2010 noch nicht erfolgt)	Pallenbergstraße 31d 1130 Wien	<a href="http://www.railprofi.at">www.railprofi.at</a>
Rhomberg Bahntechnik GmbH (Verkehrseröffnung 2010 noch nicht erfolgt)	Mariahilferstraße 29 6900 Bregenz	<a href="http://www.bahntechnik.com">www.bahntechnik.com</a>
RTS Rail Transport Services GmbH	Puchstraße 184 b 8055 Graz	<a href="http://www.rts-austria.at">www.rts-austria.at</a>
Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation	Plainstraße 70 5020 Salzburg	<a href="http://www.salzburg-ag.at">www.salzburg-ag.at</a>
Steiermarkbahn Transport und Logistik GmbH	Eggenberger Straße 20 8020 Graz	<a href="http://www.steiermarkbahn.at">www.steiermarkbahn.at</a>
Land Steiermark / Steiermärkische Landesbahnen	Eggenberger Straße 20 8020 Graz	<a href="http://www.stlb.at">www.stlb.at</a>
Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft mbH	Kuferzeile 32 4810 Gmunden	<a href="http://www.stern-verkehr.at">www.stern-verkehr.at</a>
TX Logistik Austria GmbH	Am Concorde-Park E/13 2320 Schwechat	<a href="http://www.txlogistic.de">www.txlogistic.de</a>
Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH	Anton-Baumgartner-Straße 10 1230 Wien	<a href="http://www.wlb-cargo.at">www.wlb-cargo.at</a>

## ANHANG B: Organigramme

### B.1. Organigramm der nationalen Sicherheitsbehörde Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie:

#### Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

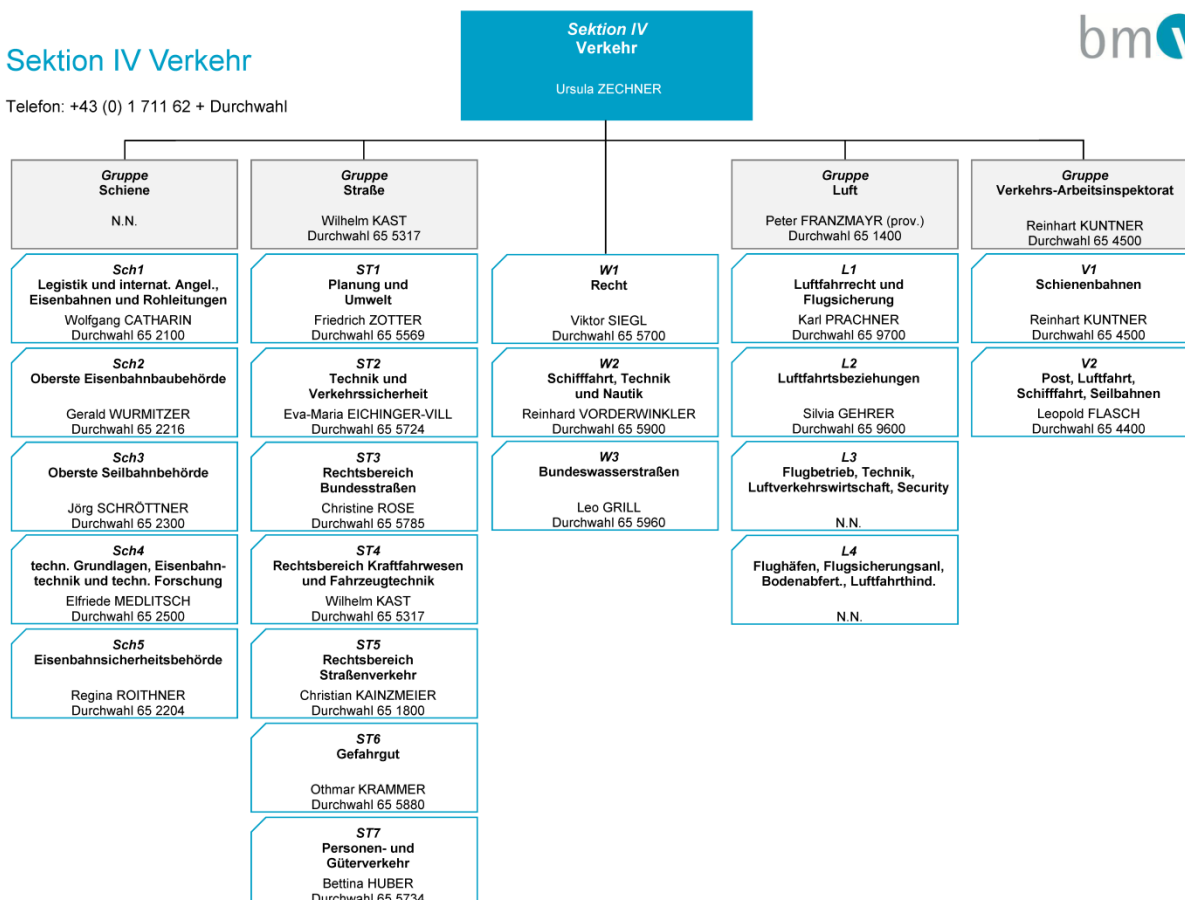
Telefon: +43 (0) 1 711 62 + Durchwahl



(Stand September 2011, Quelle: [Website bmvit](#))

## Sektion IV Verkehr

Telefon: +43 (0) 1 711 62 + Durchwahl



(Stand September 2011, Quelle: [Website bmvit](#))

Auszug aus der Organisation:

### SEKTION IV – VERKEHR

Behörden, Technik und Rechtsbereich Schiene/Straße/Seilbahnen/Rohrleitung sowie  
Angelegenheiten der Themenbereiche Wasser, Luft, Verkehrssicherheit und Verkehrs-  
Arbeitsinspektorat

#### Abteilung Sch 1 – Logistik und internationale Angelegenheiten Eisenbahnen und Rohrleitungen

Innerstaatliche Legistik einschließlich allgemeiner Sekundärlegistik sowie Koordination  
der Rechtsvorschriften im Bereich der Eisenbahnen und Rohrleitungen;  
Rechtsangelegenheiten der Bahnreform und der Regulierung des  
Schienenverkehrsmarktes einschließlich des Ausbildungs- und Prüfungswesens;  
Angelegenheiten der Staatskommissäre;  
Mitwirkung an der Entstehung und Umsetzung des Gemeinschaftsrechtes und

internationale Rechtssetzung in zwischenstaatlichen Verträgen im Bereich der Eisenbahnen und Rohrleitungen, samt Vertretung dieser Angelegenheiten in den EU-Gremien und sonstigen internationalen und nationalen Gremien;  
Vollzug des Rohrleitungsgesetzes.

### **Abteilung Sch 2 – Oberste Eisenbahnbaubehörde (Verfahren im Bereich der Eisenbahnen)**

Rechtliche und administrative einschließlich verfahrensaffiner betrieblicher und technischer Angelegenheiten der Eisenbahnen samt eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen und Schienenfahrzeugen, insbesondere gesamthafte Abwicklung der einschlägigen Verwaltungsverfahren (soweit nicht Abteilung Sch 5 zugewiesen) wie Baugenehmigungs-, Bauartgenehmigungs- und Betriebsbewilligungsverfahren; Trassengenehmigungsverfahren, Verfahren nach dem UVP-G 2000; Anrainerverfahren und eisenbahnrechtliche Enteignungsverfahren;  
Verfahren zur Umgestaltung oder Sicherung von Eisenbahnkreuzungen;  
Berufungsverfahren im Bereich der Eisenbahnen samt eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen und Schienenfahrzeugen sowie der O-Buslinien;  
Führung des Verzeichnisses gemäß § 40 EisbG; Angelegenheiten sonstiger baubehördlicher Aufsichtsmittel;  
Angelegenheiten der verfahrensaffinen Sekundärlegistik (einschlägige Verordnungen samt Erlässen und Durchführungsrundschreiben zu den Verfahrensangelegenheiten).

### **Abteilung Sch 4 – Technische Grundlagen der Eisenbahnen und Eisenbahntechnik; technologische Eisenbahnforschung**

Allgemeine bau-, sicherungs-, fernmelde-, elektro- und maschinentechnische Angelegenheiten der Eisenbahnen samt eisenbahnsicherungstechnischer Einrichtungen und Schienenfahrzeugen aller Bauarten;  
Angelegenheiten innerstaatlicher und internationaler technischer Normen und Spezifikationen sowie sonstige Regelwerke des Standes der Technik;  
Wahrnehmung der Angelegenheiten der technischen Grundlagen der Eisenbahn in innerstaatlichen Gremien, in EU-Gremien insbesondere Art. 21-Ausschuss, ERA, CEN und in sonstigen internationalen Gremien;  
Angelegenheiten der Verzeichnisse der Normen, technischen Spezifikationen und sonstigen Regelwerke zu Verordnungen gemäß § 19 Abs. 4 und 5 EisbG;  
Mitwirkung bei Akkreditierungen;  
Auswertung und Publikation einschlägiger Forschungsergebnisse im Bereich Eisenbahnen inkl. der in den Eisenbahnverfahren gewonnenen Erkenntnisse sowie Mitwirkung an Forschungsvorhaben und externen Publikationen;  
Mitwirkung bei Abteilung Sch 1, 2 und 5 in allen eisenbahntechnischen Angelegenheiten der Abteilung Sch 4.

## **Abteilung Sch 5 – Eisenbahnsicherheitsbehörde**

Wahrnehmung der rechtlichen, administrativen und betrieblichen Angelegenheiten der Eisenbahnsicherheit, wie Konzessionen, Verkehrsgenehmigungen und Verkehrskonzessionen, Sicherheitsgenehmigungen und Sicherheitsbescheinigungen, Angelegenheiten des Berichtswesens der Sicherheitsbehörde und Vertretung dieser Angelegenheiten in allen internationalen Gremien und Organisationen;  
Einstellung und Auflassung von Eisenbahnen;  
Mitwirkung in Angelegenheiten der Unfalluntersuchungsstelle;  
Vorschriften und Genehmigung von allgemeinen Anordnungen an Eisenbahnbedienstete;  
Genehmigung der Bestellung von Betriebsleitern;  
Angelegenheiten sonstiger sicherheitsbehördlicher Aufsichtsmittel.

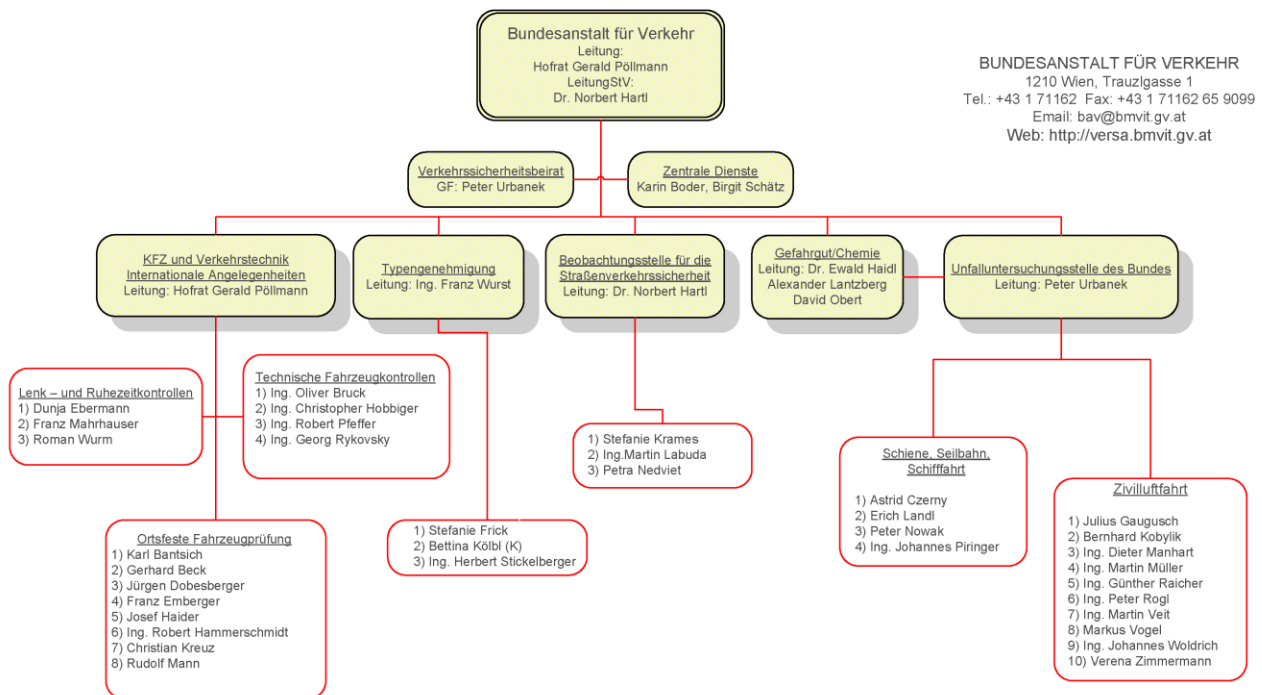
## **Gruppe Verkehrs-Arbeitsinspektorat**

### **Abteilung V 1 – Schienenbahnen**

Wahrnehmung des gesetzlichen Schutzes der Arbeitnehmer von Eisenbahnunternehmen im Sinne des Eisenbahngesetzes 1957 (Haupt- und Nebenbahnen, Straßenbahnen, U-Bahnen, O-Bus-Betriebe, Anschlussbahnen, Materialbahnen), von Schlaf-, Liege-, Buffet- und Speisewagen einschließlich der Instandhaltung (Wagenwerkstätten), von Sozial- und Wohlfahrtseinrichtungen der Eisenbahnunternehmen, von Krafffbetrieben von Eisenbahnunternehmen sowie von Umschlageinrichtungen zur Abwicklung des Eisenbahnbetriebes und des begleiteten Güterverkehrs;  
Weiterentwicklung des Arbeitnehmerschutzes im Aufgabenbereich der Abteilung;  
legistische und internationale Angelegenheiten des Arbeitnehmerschutzes sowie Arbeitszeit- und Ruhezeitregelungen für Arbeitnehmer in Verkehrsbetrieben, soweit nicht Fragen des Verkehrsrechtes betroffen sind im Aufgabenbereich der Abteilung;  
Mitwirkung in Verwaltungsstrafverfahren aufgrund von Übertretungen von Arbeitnehmerschutzvorschriften;  
Mitwirkung in Verwaltungsverfahren zur Wahrnehmung des Arbeitnehmerschutzes, insbesondere in eisenbahnrechtlichen Verfahren;  
Unfallangelegenheiten der Eisenbahnen sowie Auswertung von Unfallereignissen aus der Sicht des Arbeitnehmerschutzes;  
Vertretung des Ressorts im Unfallverhütungsbeirat der Versicherungsanstalt der Österreichischen Eisenbahnen;  
Mitwirkung bei der internationalen, europäischen und nationalen Normung;  
Mitwirkung an den Arbeiten des Österreichischen Normungsinstitutes und des Österreichischen Verbandes für Elektrotechnik.



## B.2. Organigramm Bundesanstalt für Verkehr als Unfalluntersuchungsanstalt des Bundes:



Stand: April 2011



Verkehrssicherheitsarbeit für Österreich

(Quelle: [Website Bundesanstalt für Verkehr](http://www.bmvit.gv.at))

## **ANHANG C: CSI-Daten – angewandte Definitionen**

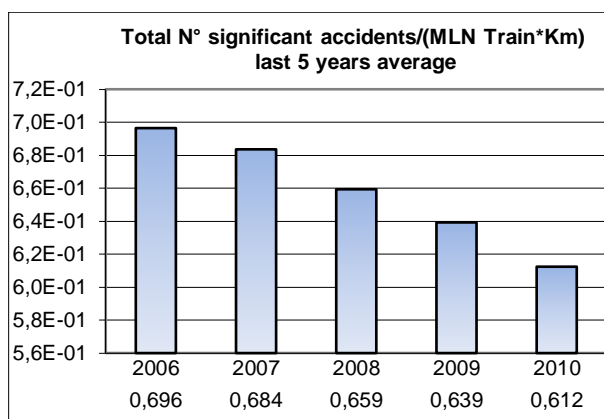
Die ausgewerteten CSI Daten beziehen sich auf den Betrieb von Hauptbahnen und vernetzten Nebenbahnen, dem Betrieb von Schienenfahrzeugen auf solchen Eisenbahnen und dem Verkehr auf solchen Eisenbahnen für das Bezugsjahr 2010 auf österreichischem Hoheitsgebiet.

### **C.1. CSI-Daten**

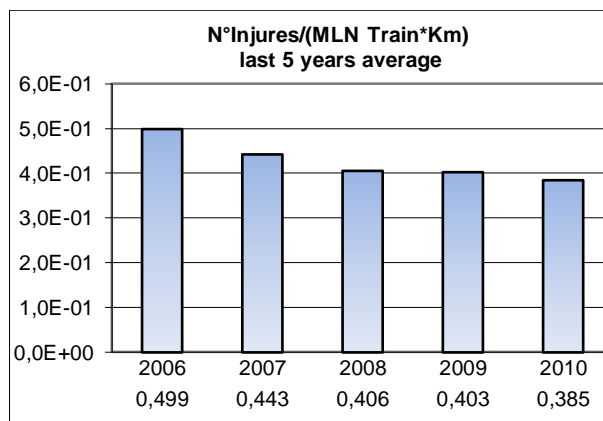
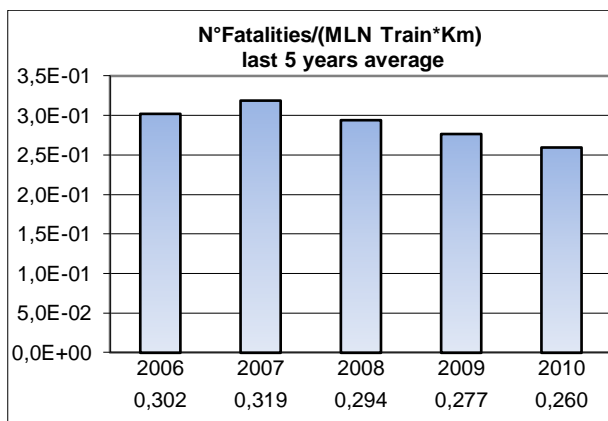
#### **C.1.1. Unfallbezogene Indikatoren (einschließlich der Jahre 2006 – 2009<sup>2)</sup>)**

grafische Darstellung der unfallbezogenen Indikatoren:

*Gesamtzahl der signifikanten Unfälle:*

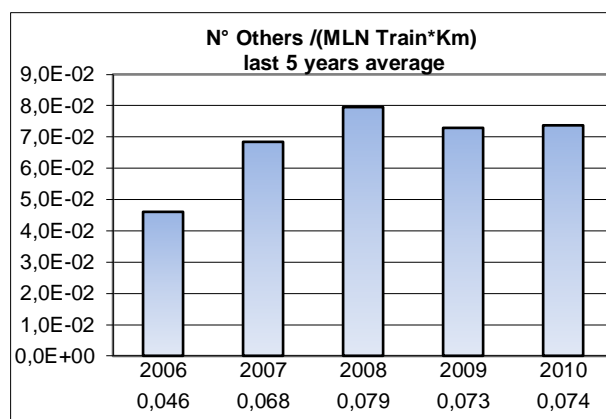
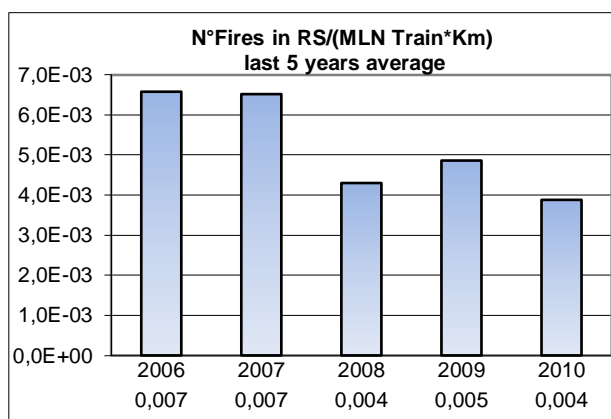
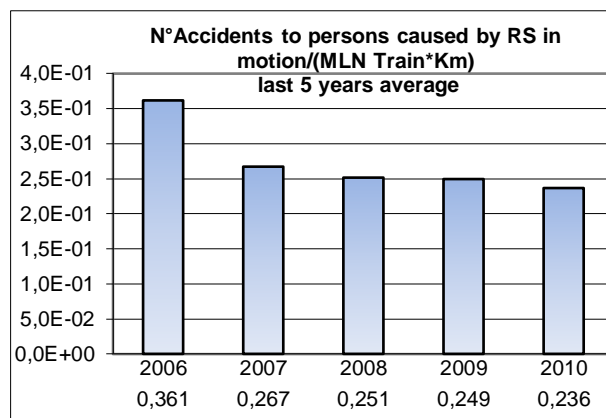
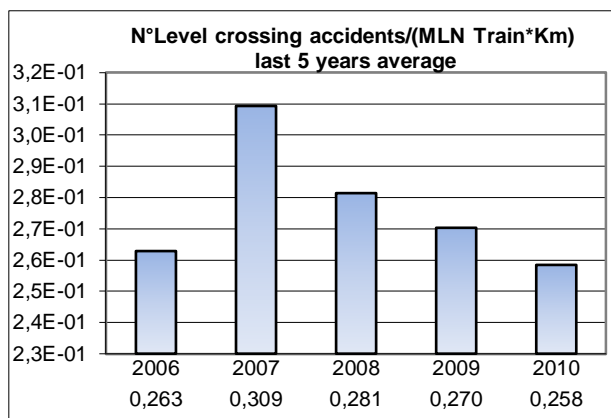
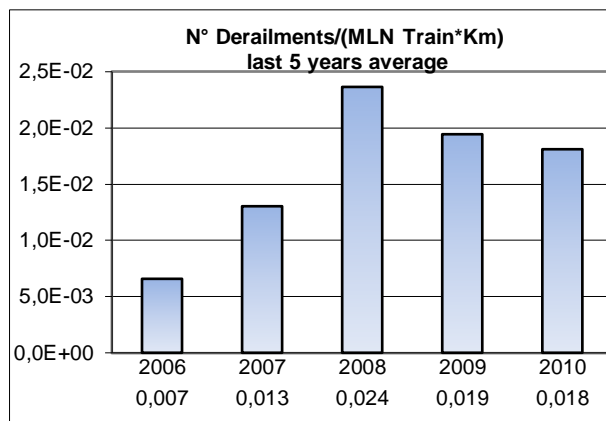
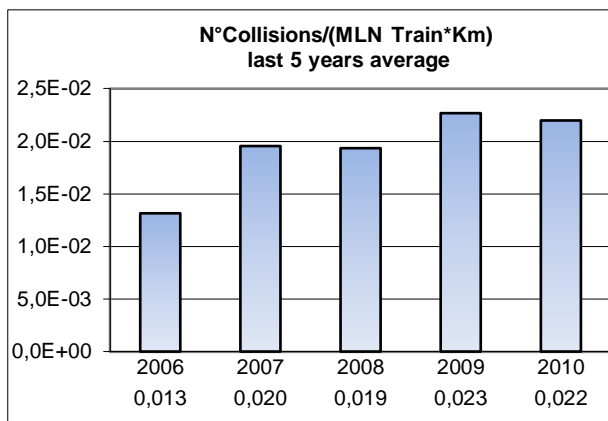


*Gesamtzahl der Getöteten und Scherverletzten:*

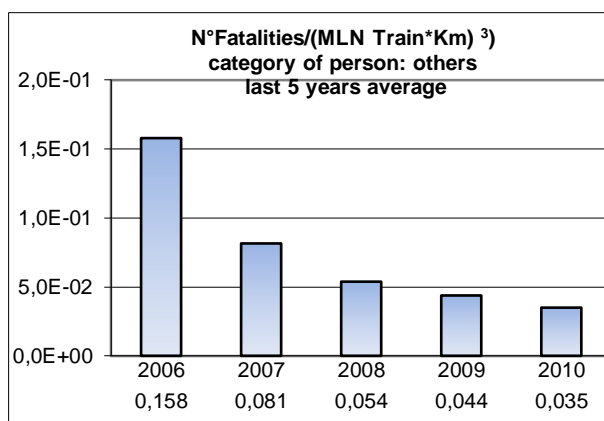
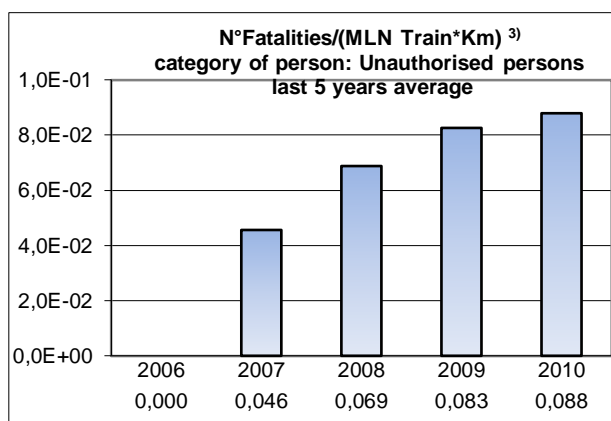
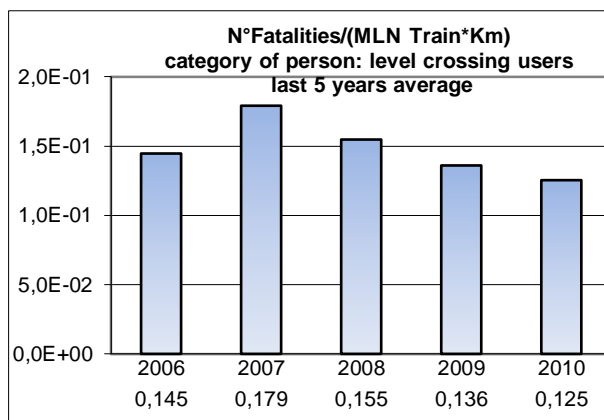
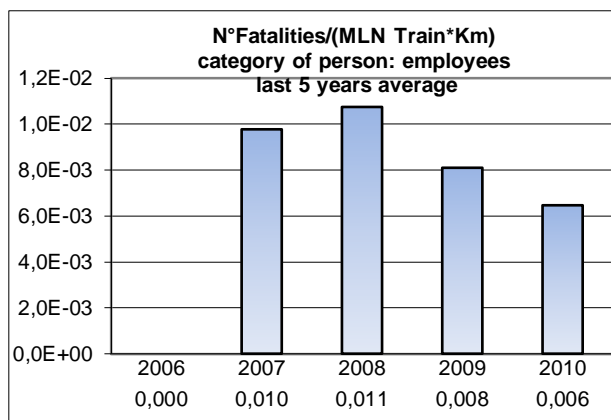
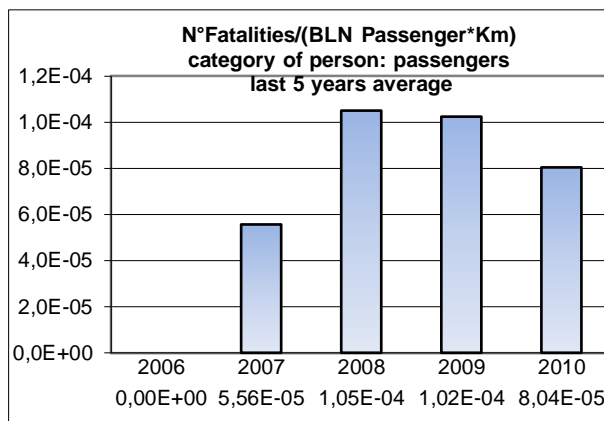
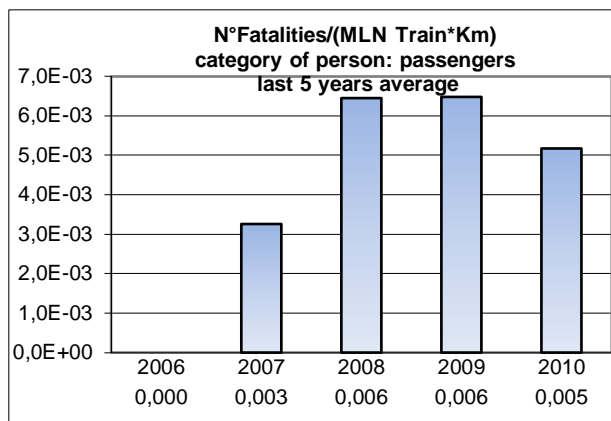


<sup>2)</sup> Die unfallbezogenen Indikatoren bezogen auf die gefahrenen Zugkilometer bzw. Personenkilometer bezeichnen den jeweiligen Durchschnittswert beginnend ab 2006 (siehe auch Anmerkung auf Seite 45).

Signifikante Unfälle nach Unfallart

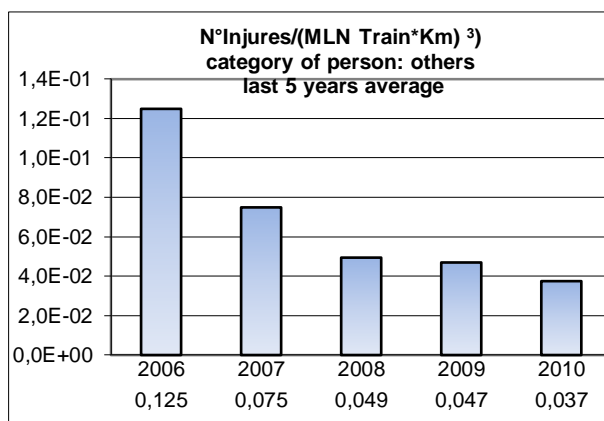
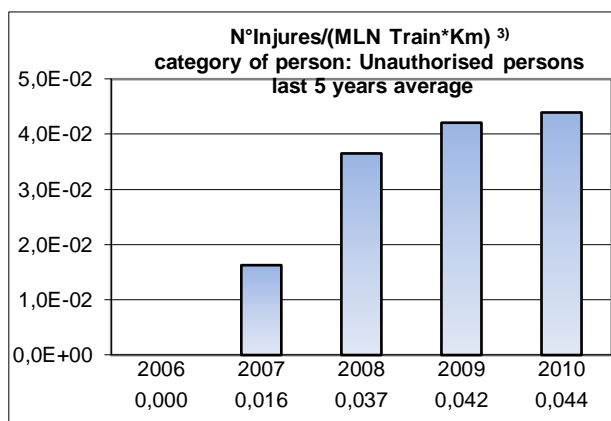
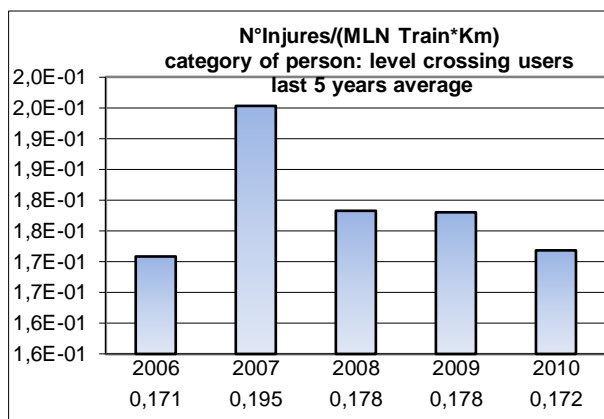
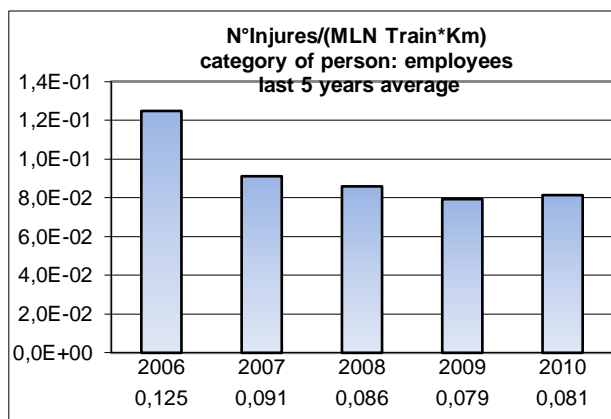
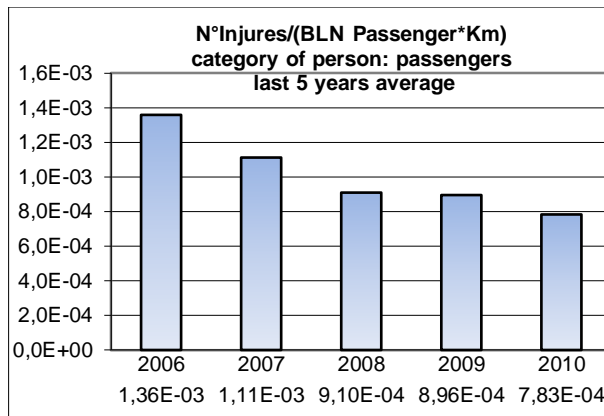
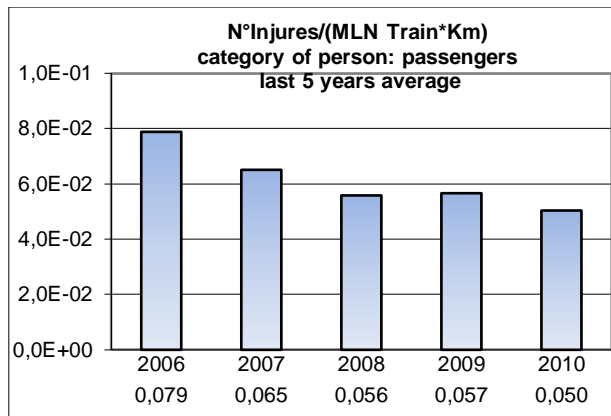


Getötete nach Kategorie der beteiligten Personen:



<sup>3)</sup> Im Bezugsjahr 2006 umfasste die Kategorie „sonstige Personen“ auch unbefugte Personen.

Schwerverletzte nach Kategorie der beteiligten Personen



<sup>3)</sup> Im Bezugsjahr 2006 umfasste die Kategorie „sonstige Personen“ auch unbefugte Personen.

tabellarische Darstellung der unfallbezogenen Indikatoren:

**Number of significant accidents and Train\*Km**

Year	Type of accident						Total	Train*Km (MLN)
	Collisions	Derailments	Level crossing accidents	Accidents to persons caused by RS in motion	Fires in RS	Others		
2006	2	1	40	55	1	7	106	152
2007	4	3	55	27	1	14	104	155
2008	3	7	36	35	0	16	97	158
2009	5	1	36	37	1	8	88	152
2010	3	2	33	29	0	12	79	156

**N° of fatalities, Train\*Km and Passenger\*Km <sup>3)</sup>**

Year	Category of persons						Passenger*Km (MLN)	Train*Km (MLN)
	Passengers	Employees	Level crossing users	Unauthorised persons	Others	Total		
2006	0	0	22	0	24	46	8830	152
2007	1	3	33	14	1	52	9149	155
2008	2	2	17	18	0	39	10600	158
2009	1	0	12	19	2	34	10500	152
2010	0	0	13	17	0	30	10700	156

**N° of injures, Train\*Km and Passenger\*Km <sup>3)</sup>**

Year	Category of persons						Passenger*Km (MLN)	Train*Km (MLN)
	Passengers	Employees	Level crossing users	Unauthorised persons	Others	Total		
2006	12	19	26	0	19	76	8830	152
2007	8	9	34	5	4	60	9149	155
2008	6	12	23	12	0	53	10600	158
2009	9	9	27	9	6	60	10500	152
2010	4	14	23	8	0	49	10700	156

<sup>3)</sup> Im Bezugsjahr 2006 umfasste die Kategorie „sonstige Personen“ auch unbefugte Personen.

**Number of accidents/Train\*Km**

Year	Type of accident						Total
	Collisions	Derailments	Level crossing accidents	Accidents to persons caused by RS in motion	Fires in RS	Others	
2006	0,013	0,007	0,263	0,361	0,007	0,046	0,696
2007	0,020	0,013	0,309	0,267	0,007	0,068	0,684
2008	0,019	0,024	0,281	0,251	0,004	0,079	0,659
2009	0,023	0,019	0,270	0,249	0,005	0,073	0,639
2010	0,022	0,018	0,258	0,236	0,004	0,074	0,612

**N° of fatalities/Train\*Km and Passenger\*Km <sup>3)</sup>**

Year	Category of persons						Total
	Passengers	Passengers	Employees	Level crossing users	Unauthorized persons	Others	
2006	0,000	0,00E+00	0,000	0,145	0,000	0,158	0,302
2007	0,003	5,56E-05	0,010	0,179	0,046	0,081	0,319
2008	0,006	1,05E-04	0,011	0,155	0,069	0,054	0,294
2009	0,006	1,02E-04	0,008	0,136	0,083	0,044	0,277
2010	0,005	8,04E-05	0,006	0,125	0,088	0,035	0,260
	related to Train*Km	related to Passenger*Km	related to Train*Km	related to Train*Km	related to Train*Km	related to Train*Km	related to Train*Km

**N° of injures/Train\*Km and Passenger\*Km <sup>3)</sup>**

Year	Category of persons						Total
	Passengers	Passengers	Employees	Level crossing users	Unauthorized persons	Others	
2006	0,079	1,36E-03	0,125	0,171	0,000	0,125	0,499
2007	0,065	1,11E-03	0,091	0,195	0,016	0,075	0,443
2008	0,056	9,10E-04	0,086	0,178	0,037	0,049	0,406
2009	0,057	8,96E-04	0,079	0,178	0,042	0,047	0,403
2010	0,050	7,83E-04	0,081	0,172	0,044	0,037	0,385
	related to Train*Km	related to Passenger*Km	related to Train*Km	related to Train*Km	related to Train*Km	related to Train*Km	related to Train*Km

<sup>3)</sup> Im Bezugsjahr 2006 umfasste die Kategorie „sonstige Personen“ auch unbefugte Personen.

Anmerkung zu den unfallbezogenen Indikatoren bezogen auf die gefahrenen Zugkilometer bzw. Personenkilometer:  
Werte für 2007 bezeichnen die Durchschnittswerte von 2006 und 2007,  
Werte für 2008 bezeichnen die Durchschnittswerte von 2006 bis 2008,  
Werte für 2009 bezeichnen die Durchschnittswerte von 2006 bis 2009,  
Werte für 2010 bezeichnen die Durchschnittswerte von 2006 bis 2010.

### C.1.2. Indikatoren in Bezug auf gefährliche Güter

	Gesamtzahl	Durchschnittliche Zahl (pro Mio. Zugkilometer)
Unfälle, an denen mindestens ein Eisenbahnfahrzeug beteiligt war, das gefährliche Güter beförderte (nach der Definition in der Anlage der Richtlinie 2009/149/EG).	0	0
Zahl solcher Unfälle, bei denen gefährliche Güter freigesetzt wurden	0	0

### C1.3. Indikatoren in Bezug auf Suizide

	Gesamtzahl	Durchschnittliche Zahl (pro Mio. Zugkilometer)
Suizide	90	0,577

### C.1.4. Indikatoren in Bezug auf Vorläufer von Unfällen

	Gesamtzahl	Durchschnittliche Zahl (pro Mio. Zugkilometer)
Schienenbrüche	211	1,35
Schienenverbiegungen	172	1,10
Signalisierungsfehler	4	0,03
unter Gefährdung überfahrenen Haltesignale	11	0,07
Radbrüche an in Betrieb befindlichen Fahrzeugen	0	0,00
Radsatzwellenbrüche an in Betrieb befindlichen Fahrzeugen	0	0,00

### C.1.5. Indikatoren für die Berechnung der wirtschaftlichen Auswirkungen von signifikanten Unfällen

	Gesamtbetrag	Durchschnittlicher Betrag (pro Mio. Zugkilometer)
Gesamtkosten aller signifikanten Unfälle:	106.614.733 €	682.990 €
Zahl der Toten und Schwerverletzten multipliziert mit dem Wert der Vermeidung von Unfallopfer (VPC)	80.777.945 €	517.476 €
Kosten im Zusammenhang mit Umweltschäden €	620.000 €	3.972 €
Kosten von Sachschäden an Fahrzeugen oder Infrastruktur	21.598.465 €	138.363 €
Kosten unfallbedingter Verspätungen	3.618.322 €	23.180 €



### C.1.6. Indikatoren in Bezug auf die technische Sicherheit der Infrastruktur und ihre Umsetzung

Prozentualer Anteil der mit automatischer Zugsicherung (ATP) betriebenen Strecken	73 %
prozentualer Anteil der unter Nutzung betriebsbereiter ATP-Systeme gefahrenen Zugkilometer	86 %

	Gesamtzahl	Durchschnittliche Zahl (pro Streckenkilometer)	Durchschnittliche Zahl (pro Gleiskilometer)
Gesamtzahl der Bahnübergänge	5142	0,885	0,639
Gesamtzahl aktiv gesicherte Bahnübergänge	1935	0,333	0,240
benutzerseitiger automatischer Warnung	797	0,137	0,099
benutzerseitigem automatischen Schutz	0	0,000	0,000
benutzerseitigem automatischen Schutz und automatischer Warnung	878	0,151	0,109
benutzerseitigem automatischen Schutz und automatischer Warnung und mit bahnseitigem Schutz	29	0,005	0,004
benutzerseitiger manueller Warnung	223	0,038	0,028
benutzerseitigem manuellem Schutz	8	0,001	0,001
benutzerseitigem manuellem Schutz und manueller Warnung	0	0,000	0,000
Gesamtzahl passiv gesicherte Bahnübergänge	3207	0,552	0,398

### C.1.7. Indikatoren in Bezug auf das Sicherheitsmanagement

Anzahl der durchgeführten Audits	381
Prozentwert der durchgeführten Audits zu geplanten Audits	89 %

Die gemeinsamen Sicherheitsindikatoren (CSI) ab dem Bezugsjahr 2006 finden sich auch auf der [European railway agency database of interoperability and safety \(ERADIS\)](http://pdb.era.europa.eu/safety_docs/csi/default.aspx):

Website: [http://pdb.era.europa.eu/safety\\_docs/csi/default.aspx](http://pdb.era.europa.eu/safety_docs/csi/default.aspx)

Unter dieser Adresse sind die CSIs der Mitgliedstaaten der Europäischen Union veröffentlicht.

## C.2. Im Jahresbericht verwendete Definitionen

### C.2.1. Anzuwendende Definitionen

Ab dem Bezugsjahr 2010 sind die gemeinsamen Definitionen für die gemeinsamen Sicherheitsindikatoren, festgelegt in der Richtlinie 2009/149/EG zur Änderung der Richtlinie 2004/49/EG vom 27. November 2009 anzuwenden.

Nähere Erläuterungen zu den einzelnen gemeinsamen Sicherheitsindikatoren finden sich auch im Leitfaden „[Guidance für use of CSIs](#)“ der europäischen Eisenbahnagentur (ERA)

Website:

[www.era.europa.eu/Document-Register/Documents/guidance-for-use-of-CSIs-ver-2010-03.pdf](http://www.era.europa.eu/Document-Register/Documents/guidance-for-use-of-CSIs-ver-2010-03.pdf)

### C.2.2. Nationale Definitionen

Im Folgenden finden sich ergänzende nationale Definitionen insbesondere im Hinblick auf den Anwendungsbereich der Sicherheitsrichtlinie:

#### Hauptbahnen, Nebenbahnen

gemäß § 4 Eisenbahngesetz 1957 (EisbG), BGBl. Nr. 60/1957, i. d. g. F.:

- § 4. (1) Hauptbahnen sind für den öffentlichen Verkehr bestimmte Schienenbahnen von größerer Verkehrsbedeutung. Dazu zählen diejenigen Schienenbahnen*
- 1. die gemäß § 1 des Hochleistungsstreckengesetzes, BGBl. Nr. 135/1989 in der geltenden Fassung, zu Hochleistungsstrecken erklärt sind;*
  - 2. die der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie durch Verordnung zu Hauptbahnen erklärt, weil ihnen eine besondere Bedeutung für einen leistungsfähigen Verkehr - insbesondere mit internationalen Verbindungen oder im Regionalverkehr - zukommt oder sie hierfür ausgebaut werden sollen.*
- (2) Nebenbahnen sind für den öffentlichen Verkehr bestimmte Schienenbahnen, sofern sie nicht Hauptbahnen oder Straßenbahnen sind.*

## **vernetzte Haupt- und Nebenbahnen**

gemäß § 1a Eisenbahngesetz 1957 (EisbG), BGBl. Nr. 60/1957, i. d. g. F.:

*Haupt- und Nebenbahnen sind vernetzt, wenn über die bloß örtliche Verknüpfung hinaus ein Übergang von Schienenfahrzeugen ohne Spurwechsel und ohne technische Hilfsmittel (beispielsweise Rollschemel) stattfinden kann. Haupt- und Nebenbahnen gelten auch dann als vernetzt, wenn sie grenzüberschreitend mit gleichartigen anderen Schienenbahnen in Nachbarstaaten verknüpft sind.*

## **Hochleistungsstrecken**

gemäß Hochleistungsstreckengesetz, BGBl. Nr. 135/1989, i. d. F. BGBl. I Nr. 81/1999:

*§ 1. (1) Die Bundesregierung kann durch Verordnung (Hochleistungsstreckenverordnung) bestehende oder geplante Eisenbahnen (Strecken oder Streckenteile einschließlich der notwendigen Eisenbahnanlagen) zu Hochleistungsstrecken erklären. Voraussetzung hierfür ist, dass diesen eine besondere Bedeutung für einen leistungsfähigen Verkehr mit internationalen Verbindungen oder für den Nahverkehr zukommt.*

*(2) Zu Teilen von Hochleistungsstrecken können auch bestehende oder geplante Eisenbahnen erklärt werden, wenn auf sie zwar nicht die Merkmale nach Abs. 1 zutreffen, sie aber in unmittelbarem Zusammenhang mit Hochleistungsstrecken stehen und für eine rationelle Führung des Eisenbahnbetriebes oder Eisenbahnverkehrs auf Hochleistungsstrecken benötigt werden.*

## **Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU)**

gemäß § 1a Eisenbahngesetz 1957 (EisbG), BGBl. Nr. 60/1957, i. d. g. F.:

*§ 1a. Ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist ein Eisenbahnunternehmen, das dem Bau und Betrieb von Haupt- und Nebenbahnen, ausgenommen solchen Nebenbahnen, die mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen nicht vernetzt sind, dient und darüber verfügberechtigt ist.*

## **Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)**

gemäß § 1b Eisenbahngesetz 1957 (EisbG), BGBl. Nr. 60/1957, i. d. g. F.:

*§ 1b. Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen ist ein Eisenbahnunternehmen, das Eisenbahnverkehrsleistungen auf der Schieneninfrastruktur von Hauptbahnen oder vernetzten Nebenbahnen erbringt sowie die Traktion sicherstellt, wobei dies auch solche einschließt, die nur die Traktionsleistung erbringen, und dem eine Verkehrsgenehmigung, eine Verkehrskonzession oder eine einer Verkehrsgenehmigung gemäß § 41 gleichzuhaltende Genehmigung oder Bewilligung erteilt wurde.*

### C.3. Abkürzungen

ABUM	Abstoßumsetzautomatik	Hz	Herz
ASchG	ArbeitnehmerInnenschutzgesetz	IM	Fahrwegbetreiber (Infrastructure Manager)
AVV	Allgemeiner Verwendungsvertrag für Güterwagen	km	Kilometer
Betra	Betriebs- und Bauanweisung	km/h	Stundenkilometer
Bf	Bahnhof	LKW	Lastkraftwagen
BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie	MB UIC	Merkblatt des internationalen Eisenbahnverbandes
Bmz	Wagengattung	MeldeVO	Meldeverordnung Eisenbahn -Eisb 2006
Bsb	Betriebsstellenbeschreibung	MLN	10 <sup>6</sup>
BUES2000	Anlage zur Sicherung von Eisenbahnkreuzungen	NSA	Nationale Sicherheitsbehörden (National Safety Authorities)
CR	konventionelles Eisenbahnsystem	ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
CSI	Allgemeine Sicherheitsindikatoren (Common Safety Indicators)	ORE B 55/RP8	Bericht des ehemaligen europäischen Forschungsinstitutes der Bahnen
CSM	Gemeinsame Sicherheitsmethoden	„P“	Bremsstellung
DB AG	AG Deutsche Bahn AG	PKW	Personenkraftwagen
DB IS 2	Dienstbehelf für die Erhaltung von Infrastrukturanlagen	P-Wert	rechnerischer Wert einer Bremsstellung
DV M26 / DV B29	Dienstvorschriften der ÖBB	PZB	Punktförmige Zugbeeinflussung
„E“	Elektrische Bremse	RIV	Übereinkommen über die gegenseitige Benutzung der Güterwagen im internationalen Verkehr
EisbBBV	Eisenbahnbau und -betriebsverordnung	RoLa	aus Niederflurwagen gebildete Ganzzüge
EisbG	Eisenbahngesetz 1957	RS	Fahrzeuge (Rolling Stock)
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen	RU	Eisenbahnunternehmen (Railway Undertaking)
EK	Eisenbahnkreuzung	Sch2	Schutzsignal 2
EKSA	Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage	SES	Soforteingriffsschwelle
EN	Europäische Norm	Tfz	Triebfahrzeug
ERA	Europäische Eisenbahnagentur (European Railway Agency)	Tfzf	Triebfahrzeugführer
ERRI/ORE	Eisenbahnforschungsinstitut	TSI	Technische Spezifikationen für Interoperabilität
ES	Eingriffsschwelle	UIC	Internationaler Eisenbahnverband
ESTW	Elektronisches Stellwerk	UUS	Unfalluntersuchungsstelle
EU	Europäische Union	Vmax	Fahrzeughöchstgeschwindigkeit
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen	VO	Verordnung
„G“	Bremsstellung	WÜS	Wegübergangssicherungsanlage
HG	Hochgeschwindigkeitsbahnsystem	Z	Zug
HLL	Hauptluftleitung	ZSB	Zusatzbestimmungen zur Signal- und Betriebsvorschrift
HL-Strecken	HL-Strecken	Zvbf	Zentralverschiebebahnhof

## ANHANG D: Wichtige Änderungen von Gesetzen und Vorschriften

	Rechtlicher Rahmen	Datum des Inkrafttretens der Vorschrift	Grund für die Einführung (Angabe eines neuen Gesetzes oder einer Änderung an der bestehenden Gesetzgebung)	Beschreibung
<b>Allgemeine Gesetzgebung zur Sicherheit im nationalen Eisenbahnverkehr</b>				
Gesetzgebung in Bezug auf die nationale Sicherheitsbehörde	Bundesgesetz über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen (Eisenbahngesetz 1957 - EisbG), BGBl. I Nr. 25/2010	23. April 2010	Änderung des Eisenbahngesetzes 1957 (EisbG) zur Umsetzung des „dritten Eisenbahnpaketes“	In richtliniengemäßer Umsetzung werden einerseits die Ausbildung und die Befugnisse der Triebfahrzeugführer für den Bereich des interoperablen Eisenbahnsystems geregelt und andererseits die Zugangsrechte für den grenzüberschreitenden Personenverkehr erweitert.
Gesetzgebung in Bezug auf benannte Stellen, Bewerter, externe Registrierungsbehörden, Untersuchungen usw.	Bundesgesetz über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen (Eisenbahngesetz 1957 - EisbG), BGBl. I Nr. 25/2010	23. April 2010	Änderung des Eisenbahngesetzes 1957 (EisbG) zur Umsetzung des „dritten Eisenbahnpaketes“	In richtliniengemäßer Umsetzung werden einerseits die Ausbildung und die Befugnisse der Triebfahrzeugführer für den Bereich des interoperablen Eisenbahnsystems geregelt und andererseits die Zugangsrechte für den grenzüberschreitenden Personenverkehr erweitert.
<b>Nationale Vorschriften zur Eisenbahnsicherheit</b>				
Vorschriften zu nationalen Sicherheitszielen und –methoden				
Vorschriften über Anforderungen für Sicherheitsmanagementsysteme und die Sicherheitsbescheinigung von Eisenbahnunternehmen				
Vorschriften über Anforderungen für Sicherheitsmanagementsysteme und die Sicherheitsgenehmigung von Fahrwegbetreibern				
Vorschriften in Bezug auf die Anforderungen für Wagenhalter				
Vorschriften über Anforderungen für Instandhaltungsbetriebe				

	Rechtlicher Rahmen	Datum des Inkrafttretens der Vorschrift	Grund für die Einführung (Angabe eines neuen Gesetzes oder einer Änderung an der bestehenden Gesetzgebung)	Beschreibung
Vorschriften über Anforderungen für die Genehmigung der Inbetriebnahme und Instandhaltung neuer und wesentlich geänderter Fahrzeuge, einschließlich Regeln für den Austausch von Fahrzeugen zwischen Eisenbahnunternehmen, Registrierungssysteme sowie Anforderungen für Prüfverfahren				
Gemeinsame Betriebsvorschriften für das Eisenbahnnetz, einschließlich Vorschriften für das Signalgebungs- und Verkehrssteuerungssystem				
Vorschriften über Anforderungen für zusätzliche unternehmensinterne Betriebsvorschriften, die von Fahrwegbetreibern und Eisenbahnunternehmen erlassen werden müssen				
Vorschriften über Anforderungen an das mit sicherheitsrelevanten Aufgaben betraute Personal, einschließlich Auswahlkriterien, medizinischer Eignung, Schulung und Zulassung	Bundesgesetz über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen (Eisenbahngesetz 1957 - EisbG), BGBl. I Nr. 25/2010	23. April 2010	Änderung des Eisenbahngesetzes 1957 (EisbG) zur Umsetzung des „dritten Eisenbahnpaketes“	In richtliniengemäßer Umsetzung werden einerseits die Ausbildung und die Befugnisse der Triebfahrzeugführer für den Bereich des interoperablen Eisenbahnsystems geregelt und andererseits die Zugangsrechte für den grenzüberschreitenden Personenverkehr erweitert.
Vorschriften über die Untersuchung von Unfällen und Störungen, einschließlich Empfehlungen				
Vorschriften über Anforderungen an die nationalen Sicherheitsindikatoren, einschließlich der Erfassung und Analyse der Indikatoren				
Vorschriften über Anforderungen für die Genehmigung der Inbetriebnahme der Infrastruktur (Schienen, Brücken, Tunnel, Energie, ATC, Funk, Signale, Verriegelung, Bahnübergänge, Bahnsteige usw.)				

**ANHANG E: Entwicklung der Sicherheitsbescheinigung und -genehmigung – Numerische Daten**

**E.1. Sicherheitsbescheinigungen gemäß Richtlinie 2004/49/EG**

		Neu	Aktualisiert/ geändert	Erneuert
E.1.1. Anzahl der gültigen Sicherheitsbescheinigungen gemäß <b>Teil A</b> für Eisenbahnunternehmen im Jahr 2010.	Registriert in Ihrem Mitgliedstaat:	17	3	1
	Registriert in einem anderen Mitgliedstaat:			

		Neu	Aktualisiert/ geändert	Erneuert
E.1.2. Anzahl der gültigen Sicherheitsbescheinigungen gemäß <b>Teil B</b> für Eisenbahnunternehmen im Jahr 2010.	Registriert in Ihrem Mitgliedstaat:	17	3	1
	Registriert in einem anderen Mitgliedstaat:	2		

			A	R	P
E.1.3. Anzahl der vorliegenden Anträge für Sicherheitsbescheinigungen (gemäß <b>Teil A</b> ) von Eisenbahnunternehmen im Jahr 2010.	Registriert in Ihrem Mitgliedstaat für:	neue Bescheinigungen	17		4
		aktualisierte/geänderte Bescheinigungen	3		
		erneuerte Bescheinigungen	1		

			A	R	P
E.1.4. Anzahl der vorliegenden Anträge für Sicherheitsbescheinigungen (gemäß <b>Teil B</b> ) von Eisenbahnunternehmen im Jahr 2010.	Registriert in Ihrem Mitgliedstaat für:	neue Bescheinigungen	17		4
		aktualisierte/geänderte Bescheinigungen	3		
		erneuerte Bescheinigungen	1		
	Registriert in einem anderen Mitgliedstaat für:	neue Bescheinigungen	2		8
		aktualisierte/geänderte Bescheinigungen			
		erneuerte Bescheinigungen			

A = *accepted*: angenommener Antrag, Bescheinigung wurde bereits ausgestellt

R = *rejected*: abgelehnter Antrag, Bescheinigung wurde nicht ausgestellt

P = *pending*: Entscheidung steht noch aus, im Bezugsjahr wurde noch keine Bescheinigung ausgestellt

E.1.5. Liste der Länder, in denen die Eisenbahnunternehmen, die in Ihrem Mitgliedstaat eine Sicherheitsbescheinigung gemäß Teil B beantragen, bereits eine Sicherheitsbescheinigung gemäß Teil A erhalten haben.

- Deutschland
- Niederlande
- Slowenien



## E.2. Sicherheitsgenehmigungen gemäß Richtlinie 2004/49/EG

	Neu	Aktualisiert/ geändert	Erneuert
E.2.1. Anzahl der gültigen Sicherheitsgenehmigungen für Fahrwegbetreiber im Jahr 2010, die in Ihrem Mitgliedstaat registriert wurden.	6		

		A	R	P
E.2.2. Anzahl der Anträge für Sicherheitsgenehmigungen, die von Fahrwegbetreibern im Jahr 2010 eingereicht und in Ihrem Mitgliedstaat registriert wurden.	neue Genehmigungen			
	aktualisierte/geänderte Genehmigungen			
	erneuerte Genehmigungen			

A = *accepted*: angenommener Antrag, Genehmigung wurde bereits ausgestellt

R = *rejected*: abgelehnter Antrag, Genehmigung wurde nicht ausgestellt

P = *pending*: Entscheidung steht noch aus, im Bezugsjahr wurde noch keine Genehmigung ausgestellt