

Österreich

Jahresbericht

der nationalen Sicherheitsbehörde

für das Bezugsjahr 2011

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	18
F. Entwicklung der Sicherheitsbescheinigung und -genehmigung	19
G. Überwachung von Eisenbahnunternehmen und Fahrwegbetreibern	25
H. Erfahrungen mit der Anwendung der CSM für die Risikoevaluierung und -bewertung	27
I. Anhänge	28
ANHANG A: Informationen zur Struktur des Eisenbahnnetzes	29
ANHANG B: Organigramme	33
ANHANG C: CSI-Daten – angewandte Definitionen	37
ANHANG D: Wichtige Änderungen von Gesetzen und Vorschriften	47
ANHANG E: Entwicklung der Sicherheitsbescheinigung und -genehmigung – Numerische Daten	49

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 Bundesgesetz über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen (Eisenbahngesetz 1957 - EisbG), BGBl. Nr. 60/1957 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 50/2012 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 im Bezugsjahr 2011 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. 50/2012”. 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 – “Sicherheitsuntersuchungsstelle (SUB)” according to the regulations in the “Bundesgesetz über die unabhängige Sicherheitsuntersuchung von Unfällen und Störungen (Unfalluntersuchungsgesetz – UUG 2005)”, published in “Bundesgesetzblatt BGBl I No. 123/2005” as last amended by “BGBl. I No. 40/2012” 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 SUB.

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).

The annual report of the safety authority in Austria concerns its activities in the year 2011 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 2011.

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 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.

Die wesentlichen Grundlagen des Jahresberichtes im Sinne der Richtlinie bilden Daten der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes gemäß § 13a (3) EisbG:

§ 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 die Sicherheitsberichte der Eisenbahnunternehmen 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 2007 bis 2011 soweit dies aufgrund der vorhandenen Daten möglich ist zusammenfassend dargestellt.

Im Jahr 2011 wurden im Anwendungsbereich der Sicherheitsrichtlinie 84 signifikante Unfälle gemeldet. Verglichen mit dem Berichtsjahr zuvor wurden 2010 79 signifikante Unfälle gemeldet.

Die Gesamtzahl der Getöteten betrug im Bezugsjahr 35 und die Zahl der Schwerverletzten 45. Im Jahr 2010 waren es 30 (Getötete) bzw. 49 (Schwerverletzte).

Insgesamt weisen die Gesamtzahlen für signifikante Unfälle und die Gesamtzahl der Getöteten eine steigende Tendenz gegenüber dem Berichtsjahr 2010 auf. Dies ist auf die gestiegene Anzahl von signifikanten Eisenbahnkreuzungsunfällen zurückzuführen. Bei den übrigen Unfallarten (siehe Anhang C) zeigen die unfallbezogenen Indikatoren hingegen annähernd gleichbleibende (Unfälle die von in Bewegung befindlichen Schienenfahrzeugen verursacht wurden, Entgleisungen) bzw. fallende Tendenzen (Kollisionen, Sonstige) gegenüber 2010.

Hinsichtlich der Kategorisierung der Schwerverletzten und Getöteten bilden Benutzer von Bahnübergängen gefolgt von Unbefugten auf Eisenbahnanlagen die größten Anteile.

Die Daten zu den einzelnen CSIs für das Bezugsjahr 2011 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: +43-1-71162-652298
Email: iv-sl@bmvit.gv.at
Web: 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) EibG.

Arbeitsaufsichtsbehörde:

Bundesministerium für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz (bmask)
Arbeitsrecht und Zentral-Arbeitsinspektorat, Sektion VII
Verkehrs-Arbeitsinspektorat
Stubenring 1
A-1010 Wien
Tel.: +43-1-711100-0
Fax: +43-1-711100-2190
Email: post@bmask.gv.at
Web: www.bmask.gv.at

Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes:

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

Bundesanstalt für Verkehr
Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes, Schiene
Trauzlgasse 1
A-1210 Wien
Tel.: +43-1-71162-659150
Fax: +43-1-71162-659298
Email: uus-schiene@bmvit.gv.at
Web: versa.bmvit.gv.at

Die rechtlichen Grundlagen sind im Unfalluntersuchungsgesetz (BGBl. I Nr. 123/2005, zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 40/2012) 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.

Schienenregulator:

Schienen-Control Kommission (SCK)

Schienen-Control, Österreichische Gesellschaft für

Schienenmarktregulierung mit beschränkter Haftung (Schienen-Control GmbH)

Praterstraße 62-64

A-1020 Wien

Tel.: +43-1-5050707-0

Fax: +43-1-5050707-180

Email: office@schienencontrol.gv.at

Web: www.schienecontrol.gv.at

Die SCK ist der österreichische Schienenregulator 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 Sicherheitsuntersuchungsstelle 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 2011 in Unfalluntersuchungsberichten enthaltenen Sicherheitsempfehlungen¹ angeführt:

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

Datum des Vorfalls	Beschreibung des Vorfalls	Sicherheitsempfehlung ¹⁾																						
01.09.09	Entgleisung Güterzug	- Sicherstellung, dass die Erkenntnisse des ERRI S1081 in den UIC Verladerrichtlinien berücksichtigt bzw. in das Regelwerk des RU übernommen werden. - Sicherstellung, dass Wagen mit ähnlich unzureichender Ladungssicherung auf den Stand der Technik gebracht werden. Dies bedeutet: - stufenlos regulierbares Anlegen der STS an den Blechcoil, damit kein Zwischenraum zwischen Coil und STS entsteht, - ausreichende Arretierung der STS in der vorgesehenen Stellung, so dass keine Anhebung der STS möglich ist. - Sicherstellung, dass die Ladung (Blechcoils) auf den Wagen ordnungsgemäß gesichert wird. - Sicherstellung, dass für die Standardabweichung der über 200 m gemittelten Längshöhe nachstehende Grenzwerte im DB IS 2 – Teil 1 festgelegt werden: <table><tr><th>V_{max} [km/h]</th><th>Länge des Abschnittes [m]</th><th>AS [mm]</th><th>ES*) [mm]</th><th>SES*) [mm]</th></tr><tr><td>120 < v ≤ 160</td><td>20</td><td>1,9</td><td>2,42*)</td><td>2,94*)</td></tr></table> *) extrapoliert aus den Verhältnissen ES/AS und SES/ES - Überprüfung, ob AS, ES und SES der gegenseitigen Höhenlage im DB IS 2 – Teil 1 neu definiert werden müssen: <table><tr><th>Strecken- und Gleisrang</th><th>AS [mm]</th><th>ES [mm]</th><th>SES [mm]</th></tr><tr><td>im Streckenrang S und 1 im Gleisrang a</td><td>± 5</td><td>± 10</td><td>± 15</td></tr><tr><td>in allen übrigen Streckenrängen und Gleisen</td><td>± 10</td><td>± 15</td><td>± 20</td></tr></table> - Überprüfung, ob am Oberbaumesswagen EM 250 die technischen Voraussetzungen geschaffen werden müssen, um für die Ermittlung der gegenseitigen Höhenlage die Soll-Überhöhung mit der gemessenen Überhöhung vergleichen zu können. - Sicherstellung, dass die zuletzt erfassten Gleislagemessdaten auf Grund der Erkenntnisse und Sicherheitsempfehlungen überprüft werden. - Sicherstellung, dass auf Gleisabschnitten mit „stark verunreinigtem Gleis“	V _{max} [km/h]	Länge des Abschnittes [m]	AS [mm]	ES*) [mm]	SES*) [mm]	120 < v ≤ 160	20	1,9	2,42*)	2,94*)	Strecken- und Gleisrang	AS [mm]	ES [mm]	SES [mm]	im Streckenrang S und 1 im Gleisrang a	± 5	± 10	± 15	in allen übrigen Streckenrängen und Gleisen	± 10	± 15	± 20
V _{max} [km/h]	Länge des Abschnittes [m]	AS [mm]	ES*) [mm]	SES*) [mm]																				
120 < v ≤ 160	20	1,9	2,42*)	2,94*)																				
Strecken- und Gleisrang	AS [mm]	ES [mm]	SES [mm]																					
im Streckenrang S und 1 im Gleisrang a	± 5	± 10	± 15																					
in allen übrigen Streckenrängen und Gleisen	± 10	± 15	± 20																					

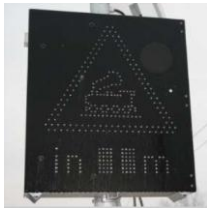
¹⁾ es wurden die für den Berichtszeitpunkt vorliegenden Sicherheitsempfehlungen der SUB angeführt, welche jedoch noch nicht die beschlossenen Sicherheitsmaßnahmen darstellen.

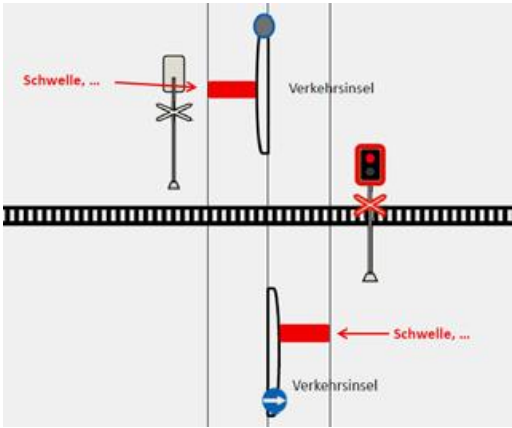
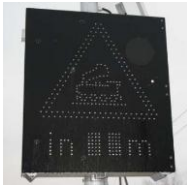
Datum des Vorfalles	Beschreibung des Vorfalles	Sicherheitsempfehlung ¹⁾																																				
		(Spritzstelle) bis zur Überprüfung gemäß A-71/2011 entsprechende Reduktionen der Geschwindigkeit ausgesprochen werden. • Sicherstellung, dass die Auswertung der Daten des Zuglauf-Check-Points den Bestimmungen des BT, Anlage 2, Band 1 „Grundsätze“, Punkt 3.3 „Lastverteilung“ entspricht. • Sicherstellung, dass in der Wagenliste auch die Eigenmasse der Ladegestelle berücksichtigt wird. • Sicherstellung, dass im DB IS 2 – Teil 1 AS, ES und SES für die 3-m-Verwindung Mittelwert-Spitzenwert festgelegt werden: <table><tr><th>V_{max} [km/h]</th><th>AS [mm]</th><th>ES [mm]</th><th>SES [mm]</th></tr><tr><td>≤ 160</td><td>2,</td><td>3,5</td><td>4,2</td></tr><tr><td>> 160</td><td>2,7</td><td>3,2</td><td>3,5</td></tr></table> • Sicherstellung, dass im DB IS 2 – Teil 1 AS, ES und SES für die 9-m-Verwindung Mittelwert-Spitzenwert festgelegt werden: <table><tr><th>V_{max} km/h</th><th>AS [mm]</th><th>ES [mm]</th><th>SES [mm]</th></tr><tr><td>≤ 160</td><td>2,2</td><td>2,5</td><td>2,8</td></tr><tr><td>> 160</td><td>2,0</td><td>2,2</td><td>2,5</td></tr></table> • Sicherstellung, dass im DB IS 2 – Teil 1 AS, ES und SES für die 16-m-Verwindung Mittelwert-Spitzenwert festgelegt werden: <table><tr><th>V_{max} [m/]</th><th>AS [m]</th><th>ES [mm]</th><th>SES [mm]</th></tr><tr><td>≤ 160</td><td>2,0</td><td>2,1</td><td>2,5</td></tr><tr><td>> 16</td><td>1,8</td><td>2,0</td><td>2,2</td></tr></table> • Überprüfung, ob die Darstellung der einzelnen Signale der Gleislageabweichungen im Falle einer Entgleisung zu überdenken ist. • Wenn Messschriebe oder Darstellungen der Signale in digitaler Form als *.pdf zur Verfügung gestellt werden, ist es daher notwendig: - Die Auflösung so hoch zu wählen, dass es möglich ist, klare Linien zu sehen. - Auf dem Messschrieb Angaben des Maßstabes zu finden mit Haupt- und Hilfsgitternetzlinien, die es ermöglichen, die Größe des Messwertes zu bestimmen. - Die Skalierung muss so gewählt werden, dass eine Bestimmung der ersten Kommastelle möglich ist oder die höchsten erreichten Werte beschriftet sind. - Die Grenzzlinien sind ordnungsgemäß zu bezeichnen und so zu beschriften, dass man weiß welcher Grenzwert gerade gültig ist und welchen Wert er aufweist, sowie welche Art der Eingriffsschwelle er darstellt. - Bei stückweiser Übergabe von Abschnitten sollten erforderliche Überlappungen von zumindest 100 m vorhanden sein. • Überprüfung, ob die für die Instandhaltung der Infrastruktur erforderlichen Regelwerke von der Eisenbahnbehörde genehmigt werden müssen. • Sicherstellung, dass bei der Wagenübernahme an der Grenze und bei VTÜ-Zügen keine Fehler an Wagen vorkommen, wie: - Eingriffsmaß der Griffe zu gering und	V _{max} [km/h]	AS [mm]	ES [mm]	SES [mm]	≤ 160	2,	3,5	4,2	> 160	2,7	3,2	3,5	V _{max} km/h	AS [mm]	ES [mm]	SES [mm]	≤ 160	2,2	2,5	2,8	> 160	2,0	2,2	2,5	V _{max} [m/]	AS [m]	ES [mm]	SES [mm]	≤ 160	2,0	2,1	2,5	> 16	1,8	2,0	2,2
V _{max} [km/h]	AS [mm]	ES [mm]	SES [mm]																																			
≤ 160	2,	3,5	4,2																																			
> 160	2,7	3,2	3,5																																			
V _{max} km/h	AS [mm]	ES [mm]	SES [mm]																																			
≤ 160	2,2	2,5	2,8																																			
> 160	2,0	2,2	2,5																																			
V _{max} [m/]	AS [m]	ES [mm]	SES [mm]																																			
≤ 160	2,0	2,1	2,5																																			
> 16	1,8	2,0	2,2																																			

Datum des Vorfalles	Beschreibung des Vorfalles	Sicherheitsempfehlung ¹⁾
		- Luftabsperrhahn entspricht nicht den Bestimmungen des Merkblattes UIC 541-1
29.01.10	Entgleisung Güterzug	• Sicherstellung, dass bei der Zugbildung ein regelwerkskonformer Kuppelzustand hergestellt wird. • Überprüfung, ob die Bestimmungen über Kuppeln in der DV V3, § 16, Absatz 4 präziser definiert werden müssen, wie z. B.: „Nach Berühren der Pufferscheiben im geraden Gleis sind mehr als eine und nicht mehr als zwei volle Spindelumdrehungen durchzuführen, sodass der Kupplungsschwengel in der dafür vorgesehen Halterung platziert werden kann. • Überprüfung des DB IS 2, Teil 1 Punkt 3.1.3 Standardabweichung der über 100 m gemittelten Längshöhe – Werte für ES und SES. • Übermittlung einer Tabelle der Gleislagefehler an die zuständige Eisenbahnbehörde. Diese Tabelle sollte jene Streckenabschnitte enthalten, wo es zu Überschreitungen der Standardabweichung der Längshöhen kommt und die geplanten Maßnahmen und den Zeitpunkt zu deren Behebung enthalten. • Sicherstellung, dass für alle Geschwindigkeitsbereiche für die 3 m-Verwindung vom Mittelwert zum Spitzenwert gemäß DB IS 2 Teil 1 Punkt 3.1.6 und für die gegenseitige Höhenlage gemäß DB IS 2 Teil 1 Punkt 3.1.7 SES festgelegt werden. • Überprüfung, ob die für die Instandhaltung der Infrastruktur erforderlichen Regelwerke von der Eisenbahnbehörde genehmigt werden müssen.
16.06.10	Entgleisung Güterzug	• Bei Autotransportwagen Type 23 87 437 2 xxx-x die eine solche oder ähnliche Ausführung der Verbindung und Aufhängung der Bremskupplung zwischen den beiden Wagenteilen haben, ist zum Umbau der Fahrzeugreihe sicherzustellen, dass - die sichere Aufhängung und Befestigung der Bremskupplung vorhanden ist (Seilklemme vorhanden, Seilklemme fest angezogen, unbeschädigtes Drahtseil sowie Haltebügel), - die höhensichere Lage der Bremskupplung gewährleistet ist, - der Mindestabstand von 140 mm über Schienenoberkante für die Teile der Schraubenkupplung, die Teile der Bremskupplungen sowie des Aufhängesystems gegeben ist. • Die Überprüfung dieser Parameter an den betroffenen Fahrzeugen sollte durch eine Sonderuntersuchung in den Servicewerkstätten des Fahrzeugeigentümers erfolgen. Bis zum Abschluss der Sonderuntersuchung sollte durch den Fahrzeugeigentümer veranlasst werden, dass diese Parameter auch im Laufweg der Fahrzeuge zB. bei Be- oder Entladung zu überprüfen. • Bei Autotransportwagen Type 23 87 437 2 xxx-x die eine solche oder eine ähnliche Ausführung der Verbindung und Aufhängung der Bremskupplung zwischen den beiden Wagenteilen haben wird bis zum Umbau der Fahrzeugreihe empfohlen: - Stark beschädigte Sicherungsseile – z. B. mit durchgescheuerten Litzen an den Biegestellen und ähnlich starken Korrosionsschäden müssen getauscht werden, auch wenn der Restquerschnitt die Gewichtskräfte noch sicher tragen könnte. - Bei Kontrollgängen nach Revisionsarbeiten kann durch einen einfachen Belastungsversuch (Tritt auf die Tragplatte der Kupplung) grob überprüft werden, ob die Seilklemmen überhaupt angezogen sind. Die Schlinge muss jedenfalls im Stande sein, das Gewicht einer Person + das Schlauchgewicht einwandfrei zu tragen. Die Belastung ist natürlich so vorzunehmen, dass Verletzungen im Versagensfall ausgeschlossen werden können.

Datum des Vorfalles	Beschreibung des Vorfalles	Sicherheitsempfehlung ¹⁾
		- Bei erneuter Montage von gebrauchten Seilklemmen im Zuge einer Revision ist sicherzustellen, dass die Muttern an den Gewindestiften des Bügels noch ausreichende Gängigkeit besitzen. Ein frühzeitiges Anstehen an einem deformierten Gewindeteil muss ausgeschlossen werden. Auch Seilklemmen mit schwer gängigen Muttern sind sofort auszuscheiden. - Jede Tragschlinge soll immer mit zwei Seilklemmen geschlossen werden, auch wenn das aufgrund der geforderten Tragkraft nicht notwendig wäre. Jede der beiden Muttern beider Seilklemmen soll mit einem Drehmoment von etwa 3Nm angezogen werden. Dabei ist ganz besonders darauf zu achten, dass der Anzug in Schritten und abwechselnd zwischen den Gewindestiften einer Klemme erfolgt, sodass der Bügel gleichmäßig eingezogen wird. Eine exakte Messung des Drehmomentes ist nicht erforderlich, wenn der Verformungszustand des Seiles im Klemmbereich gut kontrolliert werden kann. Durch Messung eines Kontrollmaßes, welches die lichte Höhe im Seilkanal im Vergleich zu einer mit richtigem Drehmoment angezogenen Seilklemme wiedergibt, kann die Bewertung vorgenommen werden. Zu beachten ist, dass dieses Maß vom Seiltyp abhängen kann, auch wenn die Nenn Durchmesser der Seile jeweils gleich 6 mm betragen. - Seilklemmen, bei denen der Einsatz von Bundmuttern vorgesehen ist (Drahtseilklemmen nach DIN 1142, oder Drahtseilklemme-1 nach EN13411-5) sollen auch mit solchen verwendet werden, da die Bohrungen in der Klemmplatte dies mitunter erfordern. Ist der Tausch nicht in allen Fällen zu bewerkstelligen, so muss der Kontrolle des Verformungszustandes des Seiles an der jeweiligen Seilklemme besonderes Augenmerk geschenkt werden. Die ersatzweise Verwendung von Muttern mit passenden Scheiben wäre möglich. Die Handhabung dieser mehrteiligen Form vor Ort spricht aber eher gegen eine solche Lösung. • Diese Maßnahmen sind durch den Fahrzeughalter mit entsprechenden Werkstattanweisungen den jeweils zuständigen Servicewerkstätten bekanntzugeben. • Bei Autotransportwagen Type 23 87 437 2 xxx-x die eine solche oder ähnliche Ausführung der Verbindung und Aufhängung der Bremskupplung zwischen den beiden Wagenteilen haben, wird als mittelfristige Maßnahme empfohlen, die Bremskupplung zwischen den beiden Wagenteilen mit einer durchgehenden Luftleitung zu ersetzen. • Für die Lagerung von Schienen zur Verschrottung und Schienen zur Wiederverwendung im Gleisbereich sollte die ZOV 48 entsprechend angepasst werden, um ein generelles Regelwerk zu schaffen.
09.12.10	Bruch einer Radsatzwelle bei Güterzug und anschließender Entgleisung beim Verschub	• Sicherstellung, dass mit den manuellen UT-Prüfungen „Genaue Prüfung“ und „Teilweise vereinfachte Prüfung“ gemäß den Technischen Vorschriften derartige Risse erkannt werden. • Überprüfung, ob die „Vereinfachte Prüfung“ bei UT gemäß den Technischen Vorschriften angewendet werden darf. • Überprüfung, ob hinkünftig für die Prüfung von Radsätzen anerkannte Europäische Regelwerke für die Instandhaltung (wie z. B. die des VPI) angewendet werden müssen. • Sicherstellung, dass bei Radsatzwellen die Entlastungsmulde am Achsschenkel entsprechend den Regelwerken ausgeführt sind: - EN 13103:2001, Bild 7 - Übergangsform zwischen: – Radsatzwellenschenkel (Lagerschenkel) und Dichtringsitz (Notschenkel); und - EN 13261:2006-01-01, Tabelle 7 – Oberflächenzustand Ra

Datum des Vorfalles	Beschreibung des Vorfalles	Sicherheitsempfehlung ¹⁾
		- Diese EN basieren auf den Merkblättern UIC 515-3 und UIC 811-2 • Sicherstellung, dass folgende Verfahren für die Radsatzinstandhaltung und -dokumentation, die im Zuge der Task Force Maintenance of Freight Wagons entwickelt wurden, angewandt werden: - EVIC (European Visual Inspection Catalogue = Europäischer Sichtprüfungskatalog) - EWT (European Wheelset Traceability = Bestimmungen für die Rückverfolgbarkeit von Radsatzdaten) • Überprüfung, ob für die Wagentechnische Untersuchung von Zügen ausreichend Zeit zur Verfügung steht. • Überprüfung, ob Radsätze besonders gekennzeichnet werden müssen, an denen die Sicherheitsempfehlung A-01/2011 umgesetzt wurde.
10.02.10	Beinahekollision von zwei Personenzügen und Zusammenprall mit PKW	• Sicherstellung, dass nicht mehr geltende Fahrtberichte nicht im Führerraum verbleiben, sondern vom Tzfz in gesammelter Form an einer dazu bestimmten Stelle abgegeben und deponiert werden. • Sicherstellung, dass sich der Zugleit-Bf über ausstehende Zuglaufmeldungen zeitgerecht Gewissheit verschafft. • Stichprobenartige Kontrollen der zulässigen Geschwindigkeiten z. B. mit Radarpistolen. • Überprüfung, ob der Vorfall bei anderen IM mit ähnlichen Betriebsverhältnissen, im Dienstunterricht und / oder durch deren „Safety Management System“ aufgearbeitet werden soll.
10.02.11	Verletzung eines Bahnfremden durch Strom	• Überprüfung aller Ladegleisschalter mit Schwerpunkt Schaltergestänge. • Sensibilisierung der als Schaltbefugte für Ladegleisschalter tätigen Mitarbeiter hinsichtlich der Bestimmungen der Anlage 12.1, Punkt 1.5, der DV V EL 52 „Elektrobetriebsvorschrift“. • Überprüfung, ob und in welchem Umfang neben der Verpflichtung gemäß den Bestimmungen der Anlage 12.1, Punkt 1.5, der DV V EL 52 „Elektrobetriebsvorschrift“ auch eine augenscheinliche Überprüfung der Schalteinrichtung auf Vollständigkeit und Unversehrtheit durch den Schaltbefugten durchgeführt werden kann. • Im Zusammenhang mit den in letzter Zeit verstärkt auftretenden Diebstählen von Edelmetallen (Kupferdrähten) sollte die in der Sicherheitsempfehlung angesprochene augenscheinliche Überprüfung auch – soweit dies möglich ist – das Vorhandensein bzw. die Unversehrtheit von Erdungsseilen beinhalten.
19.04.11	Zusammenprall Personenzug mit PKW	• Die betroffenen EK, als auch EKs in der näheren Umgebung, wurden von der Exekutive für einen bestimmten Zeitraum permanent überwacht. Es wurde dabei festgestellt, dass das Haltegebot vor den EKs durch die Straßenverkehrsteilnehmer größtenteils nicht eingehalten wird. Das Überfahren des Rotlichtes bzw. des Straßenverkehrszeichens „Halt“ wird als Kavaliersdelikt ohne Folgen gesehen, wobei die Unfallfolgen als schwerwiegend einzustufen sind. Da die durchschnittlichen Unfallfolgen bei einem Zusammenprall zwischen einem Schienenfahrzeug und einem Straßenverkehrsteilnehmer gegenüber einem normalen Straßenverkehrsteilnehmer wesentlich höher sind, sollten auch die zu verhängenden Strafverfügungen bei Missachtung von Verkehrsregeln wesentlich höher liegen.
25.04.11	Verletzung eines Reisenden	• Bei der Führung von Zügen mit Doppelstockwagen vom Typ Bbfpmpz der Serie 80 33 ist vom Eisenbahnverkehrsunternehmen durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass keine Türen ohne Bahnsteigbereich geöffnet werden können.

Datum des Vorfalles	Beschreibung des Vorfalles	Sicherheitsempfehlung ¹⁾
11.05.11	Zusammenprall Personenzug mit PKW	Es ist zu prüfen, ob durch Errichtung eines Wechselverkehrszeichens – insbesondere für die Annäherung aus Richtung Eisenstadt – die Aufmerksamkeit der Straßenverkehrsteilnehmer erhöht werden kann.  Von der Burgenländischen Landesregierung wurde mit Bescheid vom 11. April 2011 (Zl. 5-VA7124/ 86-2011) über Antrag des IM die Fertigstellungsfrist bis 3. Oktober 2011 verlängert. Es ist zu prüfen, inwieweit durch den IM bereits die Fertigstellung gemeldet und in weiterer Folge ein Antrag auf Erteilung der Betriebsbewilligung gestellt werden kann.
23.05.11	Entgleisung Güterzug	- Überprüfung, ob die Bestimmungen für das Aufstellen von Langsamfahrsignalen in ein für alle Bediensteten geltendes Regelwerk zusammengefasst werden müssen. - Überprüfung, ob die Frist für das Aufstellen von Langsamfahrsignalen (innerhalb von 24 Stunden entsprechend der Anweisung der Betriebsleitung des IM), wie bei EK mit gestörter Sicherungsanlage auf 2 Stunden verkürzt werden muss. - Sicherstellung, dass bei Bauarbeiten, die die Gleislagen beeinflussen können, eine regelmäßige Kontrolle der Gleislage erfolgt. Diese Kontrolle ist auch bei Arbeitsunterbrechung (Schichtende, Wochenende, und dergleichen) durchzuführen.
18.06.11	Entgleisung Personenzug	- Sicherstellung, dass so rasch wie möglich ein befestigtes Gerinne zwischen dem Forstweg und der Galerie hergestellt wird, damit sich ein derartiges Schadensereignis nicht wiederholen kann. - Überprüfung, ob die Schotteranhäufung am Dach der Galerie in regelmäßigen Zeitabständen beseitigt werden muss.
22.06.11	Zusammenprall Personenzug mit LKW	- Überprüfung, ob eine Evaluierung des Bescheides zur Sicherung der EK erforderlich ist. - Überprüfung, ob durch nachstehende Maßnahmen eine höhere Aufmerksamkeit der Straßenverkehrsteilnehmer auf die Sicherung der EK erzielt wird: - Anbringen von Schwellen, Rillen und horizontalen baulichen Einrichtungen in einem zu definierenden Abstand vor der EK, in Verbindung mit einer Verkehrsinsel auf der Straße, mit der Vorschreibung der Seite (Fahrbahn), die benützt werden darf.

Datum des Vorfalles	Beschreibung des Vorfalles	Sicherheitsempfehlung ¹⁾
		
05.07.11	Zusammenprall Personenzug mit Fußgänger	• Es wird vorgeschlagen, die EK einer behördlichen Überprüfung durch das Land Niederösterreich in Zusammenarbeit mit dem Träger der Straßenbaulast und dem IM zu unterziehen. In diesem Zusammenhang wäre insbesondere zu prüfen, ob und in welchem Umfang eine zusätzliche Warneinrichtung für Fußgänger Sinn ergeben könnte. • Es wird vorgeschlagen, bei der EK in unregelmäßigen Intervallen verkehrsüberwachende Schwerpunktaktionen durch die Exekutive durchzuführen. • Es ist zu prüfen, ob und in welchem Umfang Informationsveranstaltungen – insbesondere im Bereich der in unmittelbarer Nähe befindlichen Siedlungen sowie in Schulen und ähnlichen Einrichtungen, sinnvoll wären. • Die Errichtung einer Rotlichtüberwachungseinrichtung (Rotlichtüberwachungskamera) ist zu prüfen.
14.07.11	Zusammenprall Güterzug mit PKW	• Es ist zu prüfen, ob durch Errichtung eines Wechselverkehrszeichens – insbesondere für die Annäherung aus Richtung Weinberg – die Aufmerksamkeit der Straßenverkehrsteilnehmer erhöht werden kann: Z.B.: 
22.08.11	Zusammenprall Güterzug mit PKW	• Es wird vorgeschlagen, bei der EK in unregelmäßigen Intervallen (besonders in den Sommermonaten) verkehrsüberwachende Schwerpunktaktionen durch die Exekutive durchzuführen. • Es ist zu prüfen, in wie weit das Verkehrszeichen „Unbeschränkter Bahnübergang“ mit LEDBeleuchtung, welches sich bei Annäherung eines Straßenverkehrsteilnehmers bzw. Zuges aktivieren soll, die Aufmerksamkeit aller Benützer erhöhen könnte.
12.09.11	Zusammenprall Personenzug mit PKW	• Nachstehende Sicherheitsempfehlung wurde gemäß §16 Abs. 2 UUG vor Ort ausgesprochen: Bei dem Lokalausweis wurde festgestellt, dass das rechte Vorrangzeichen „HALT“ durch das Verkehrszeichen „Halten verboten“ mit Zusatztafel und das Verkehrszeichen „Fahrverbot für Lastkraftfahrzeuge mit mehr als 3,5t Gesamtgewicht“ mit Zusatztafel verdeckt wird und dadurch erst

Datum des Vorfalles	Beschreibung des Vorfalles	Sicherheitsempfehlung ¹⁾
		kurz vor der Eisenbahnkreuzung erkannt werden kann. Ein Entfernen bzw. Versetzen der Verkehrszeichen ist erforderlich. • Das Gefahrenzeichen „Bahnübergang ohne Schranken“ ist beschädigt, verdreht und provisorisch an den Zaun des angrenzenden Gewerbebetriebes befestigt. Der Ordnungszustand ist herzustellen. • Es ist darauf zu achten, dass die geparkten Fahrzeuge bzw. gelagerten Produktionsstoffe des angrenzenden Gewerbebetriebes so abzustellen bzw. zu lagern sind, dass eine mögliche Sichtbehinderungen auf sich nähernde Schienenfahrzeuge ausgeschlossen wird.
01.10.11	Zusammenprall Personenzug mit PKW	Überprüfung, ob eine Evaluierung der EK erfolgen muss. • Überprüfung, ob durch Einbeziehung der Zugfahrten in die Regelung der Verkehrsampel der B169 mit der L300 eine Verbesserung der Sicherung der EK erzielt werden kann. • Überprüfung, ob eine gleichzeitige Anordnung einer EK-Sicherung gemäß § 4 EKVO und § 6 EKVO in Abhängigkeit von der Fahrtrichtung des Zuges sich negativ auf das Verhalten der Straßenbenutzer auswirken kann.
03.10.11	Zusammenprall Personenzug mit PKW	• Es wird eine Überprüfung der EK in Zusammenarbeit mit dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen und dem Träger der Straßenbaulast vorgeschlagen. • Sicherstellung, dass das Notfallmanagement umgesetzt wird.

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 Sicherheitsuntersuchungsstelle erfolgten Sicherheitsempfehlungen wurden neben den direkt umgesetzten Sicherheitsempfehlungen im Bezugsjahr 2011 seitens der Behörde insbesondere folgende Maßnahmen umgesetzt:

Datum des Vorfalls	Beschreibung des Vorfalls	Sicherheitsempfehlung(en)	Umsetzung der Sicherheitsempfehlungen
28.01.10	Kollision Personenzug mit Schotterwirbel	- Anpassung der Regelwerke an die Erkenntnisse der DB AG wie Auskehren der Schwellen zwischen den Schienen und Beseitigung der „Angsthaufen“ seitlich der Schienen. - Sicherstellung, dass vor Eintritt des Winters (auch in Teilen von Österreich und des angrenzenden Auslandes) die Maßnahmen gemäß A-072/2010 durchgeführt wurden. - Sicherstellung, dass eine regelmäßige Beseitigung von Schnee- und Eispolster an Fahrzeugen erfolgt (z. B. Hinterstellung in geheizten Hallen, Unterflurreinigung). - Überprüfung, ob bei Vorhandensein von Schnee- und Eispolster an Fahrzeugen betriebliche Maßnahmen wie Reduktion der Geschwindigkeit auf $V_{max} = 160$ km/h erfolgt sollte.	Bei bekannt werden von Meldungen aus dem Betrieb über das Auftreten von Schotterwirbel ist die Geschwindigkeit in dem betreffenden Streckenabschnitt oder Bahnhof jedenfalls auf $V_{max} = 160$ km/h zu reduzieren, das Schotterbett ist auf die regelkonforme Auskehrung zu überprüfen und ggf. sind die betroffenen Fahrzeuge zu untersuchen. Bei nicht regelkonformer Auskehrung ist bis zur Herstellung der regelkonformen Auskehrung des Schotterbettes die Geschwindigkeit jedenfalls bei $V_{max} = 160$ km/h zu belassen. Falls festgestellt wird, dass die regelkonforme Auskehrung eingehalten wurde und trotzdem Schotterwirbel auftraten sind sonstige Verhältnisse bzw. Einflüsse zu prüfen. Solange diese sonstigen Verhältnisse bzw. Einflüsse gegeben sind muss die Geschwindigkeit in dem betreffenden Streckenabschnitt oder Bahnhof auf $V_{max} = 160$ km/h begrenzt bleiben. Die vorgenannte Vorgangsweise ist bei den Vorkehrungen für den Winterdienst aufzunehmen und den betroffenen Mitarbeitern nachweislich zur Kenntnis zu bringen.

E. Wichtige Änderungen von Gesetzen und Vorschriften

Eine Aufstellung der wichtigsten Änderungen von Gesetzen und Vorschriften im Bezugsjahr 2011 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).

- 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: +43-1-71162-652298

Websites:

www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/recht/index.html

www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/recht/eu/normen.html

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

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/leitfaden_bescheinigung.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

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

War im Bezugsjahr 2011 nicht relevant

- 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 2011 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 2011 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 2011 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 2011 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 2011 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 Umfanges 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

War im Bezugsjahr 2011 nicht relevant.

- 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 2011 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 2011 nicht durchgeführt.

3.3. Sicherheitsgenehmigungen

3.3.1. Gründe für die Aktualisierung/Änderung der Sicherheitsgenehmigungen

Gründe für die Aktualisierung der Sicherheitsgenehmigung war im Bezugsjahr 2011 ua. der Ablauf der Gültigkeit und der Umfang des Geltungsbereiches der Sicherheitsgenehmigung.

- 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 2011 nicht relevant

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

für das Bezugsjahr 2011 nicht relevant

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

für das Bezugsjahr 2011 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 2011 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 und Sicherheitsgenehmigungen wurden im Bezugsjahr 2011 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 2011 neben der Heranziehung weiterer statistischer Daten:

10 Sicherheitsberichte von Fahrwegbetreibern,

24 Sicherheitsberichte von Eisenbahnverkehrsunternehmen,

Daten der Bundesanstalt für Verkehr (Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes),

sowie zusätzliche Daten der Eisenbahnunternehmen übermittelt.

3. Anzahl der Inspektionen (Ortsaugenscheine) bei den RU/IM für 2011

Inspektionen (Ortsaugenschein)		ausgestellte Sicherheitsbescheinigungen (Teil A)	ausgestellte Sicherheitsbescheinigungen (Teil B)	ausgestellte Sicherheitsgenehmigungen	andere Aktivitäten (hier anzugeben)
Anzahl der Inspektionen (Ortsaugenscheine) bei den RU/IM für 2011	geplant	*)	5	1	
	außerplanmäßig	*)			
	durchgeführt	*)	5	1	

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

4. Anzahl der Audits bei den RU/IM für 2011

Im Jahr 2011 betrug die Anzahl der internen Audits, die von Eisenbahnunternehmen gemäß den Unterlagen des Sicherheitsmanagementsystems durchgeführt wurden bei:

Eisenbahninfrastrukturunternehmen: 192 und bei
Eisenbahnverkehrsunternehmen: 332.

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 2011 noch keine Beschwerden bekannt

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

im Bezugsjahr 2011 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

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

Seitens der Eisenbahnunternehmen wurden im Bezugsjahr 31 Änderungen im Zuge der Sicherheitsberichte gemeldet, die für nicht signifikant erachtet wurden.

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.
2. Beschreibung der wichtigsten signifikanten Änderungen

Im Zuge der Sicherheitsberichte wurden 5 als signifikant erachtete Änderungen gemeldet.

Die unabhängigen Bewertungsstellen waren in den Fällen innerhalb des Unternehmens angesiedelt.
3. Kurzbeschreibung der von den Vorschlagenden zur Wirksamkeit des Risikomanagementverfahrens durchgeführten Audits

Aufgrund der kurzen Zeit der verpflichtenden Anwendung liegen noch wenig aussagekräftige 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 wenig aussagekräftige 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)

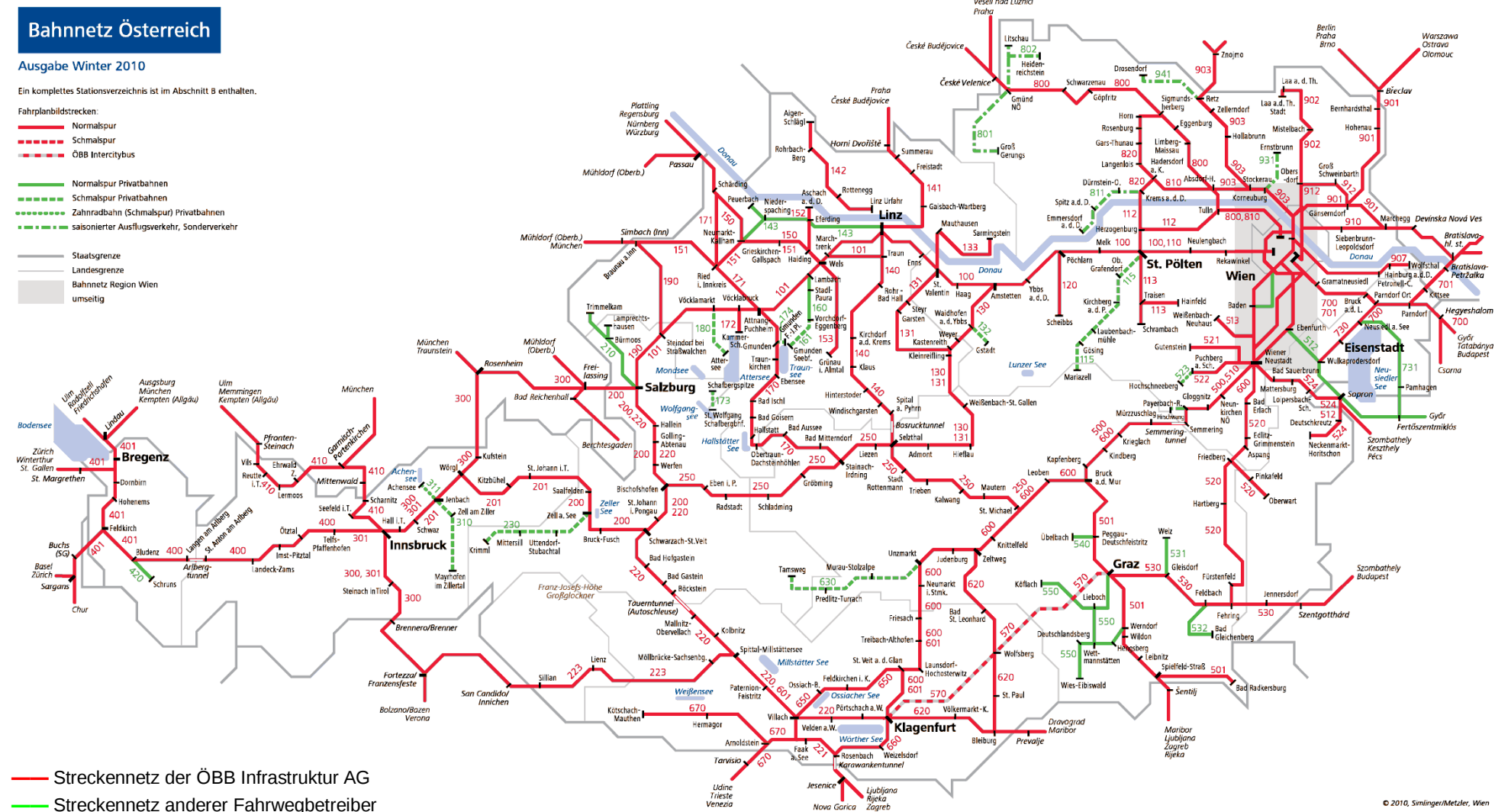
Aufgrund der kurzen Zeit der Anwendung liegen noch wenig aussagekräftige Erfahrungen vor.

I. Anhänge

ANHANG A: Informationen zur Struktur des Eisenbahnnetzes

A.1. Karte des Eisenbahnnetzes

Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie



A.2. Liste der Eisenbahnunternehmen und Fahrwegbetreiber

A.2.1. Fahrwegbetreiber mit Sicherheitsgenehmigung gemäß § 38 EisbG

(Eisenbahninfrastrukturunternehmen auf Haupt- und vernetzten Nebenbahnen)

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

A.2.2. Eisenbahnunternehmen mit Verkehrsgenehmigung gemäß § 15 oder § 16 EisbG

Name	Anschrift	Website
Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen	Eichenstraße 1 1120 Wien	www.wlb.at
Alpine Bau GmbH, Zweigniederlassung Alpine Logistik (Verkehrseröffnung 2011 noch nicht erfolgt)	Alte Bundesstraße 10 5071 Wals	www.alpine.at
City Air Terminal Betriebsg.m.b.H.	Office Park 1300 Wien Flughafen	www.cityairporttrain.com
Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH	Köflacher Gasse 35 – 41 8020 Graz	www.gkb.at
Logistik Service GmbH	Lunzerstraße 41 4031 Linz	www.voestalpine.com/logserv
LTE-Logistik- und Transport GmbH	Karlauer Gürtel 1 8020 Graz	www.lte.at
Majestic Imperator Train de Luxe Waggon Charter Ges.m.b.H.	Opernring 4/8 1010 Wien	www.imperialtrain.com
Montafonerbahn AG	Bahnhofstraße 15 a+b 6780 Schruns	www.montafonerbahn.at

ÖBB Personenverkehr AG	Wagramer Straße 17-19 1220 Wien	www.oebb.at/pv
ÖBB Technische Services GmbH	Grillgasse 48 1110 Wien	www.oebb.at/ts
ÖBB Produktion GmbH	Langauer Gasse 1 1150 Wien	www.oebb-produktion.at
ÖKOMBI GmbH (Verkehrseröffnung noch nicht erfolgt)	Erdberger Lände 40-48 1030 Wien	www.oekombi.at
Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG	Bahnhofplatz 5 7041 Wulkaprodersdorf	www.raaberbahn.at
Raaberbahn Cargo GmbH	Bahnhofplatz 5 7041 Wulkaprodersdorf	www.raaberbahn.at
Rail Cargo Austria AG	Erdberger Lände 40-48 1030 Wien	www.railcargo.at
Rail Professionals Stütz GmbH	Pallenbergstraße 31d 1130 Wien	www.railprofi.at
Rhomberg Bahntechnik GmbH	Mariahilferstraße 29 6900 Bregenz	www.bahntechnik.com
RTS Rail Transport Services GmbH	Puchstraße 184 b 8055 Graz	www.rts-austria.at
Safety4you Baustellenlogistik GmbH (Verkehrseröffnung 2011 noch nicht erfolgt)	Bahnhofplatz 1 4600 Wels	www.s4you.at
Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation	Plainstraße 70 5020 Salzburg	www.salzburg-ag.at
Steiermarkbahn Transport und Logistik GmbH	Eggenberger Straße 20 8020 Graz	www.steiermarkbahn.at
Land Steiermark / Steiermärkische Landesbahnen	Eggenberger Straße 20 8020 Graz	www.stlb.at
Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft mbH	Kuferzeile 32 4810 Gmunden	www.stern-verkehr.at
TX Logistik Austria GmbH	Am Concorde-Park E/13 2320 Schwechat	www.txlogistic.de
WESTbahn Management GmbH	Europaplatz 3/Stiege 5 1150 Wien	www.westbahn.at
Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH	Anton-Baumgartner-Straße 10 1230 Wien	www.wlb-cargo.at

A.2.3. Eisenbahnunternehmen mit Sicherheitsbescheinigung Teil B

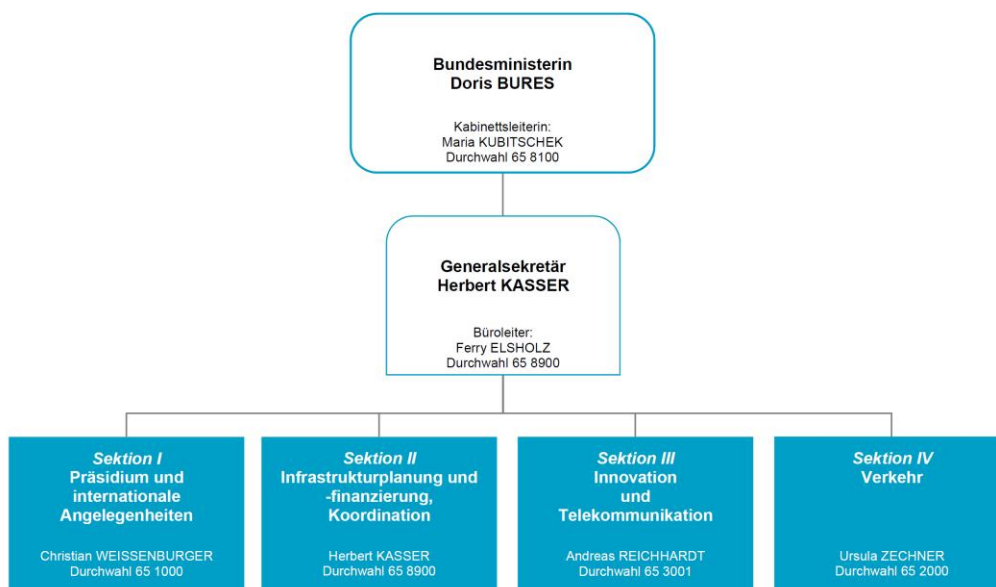
Name	Anschrift	Website
Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen	Eichenstraße 1 1120 Wien	www.wlb.at
Alpine Bau GmbH, Zweigniederlassung Alpine Logistik (Verkehrseröffnung 2011 noch nicht erfolgt)	Alte Bundesstraße 10 5071 Wals	www.alpine.at
DB Regio Aktiengesellschaft	Stephensonstraße 1 D-60326 Frankfurt am Main	www.deutschebahn.com
City Air Terminal Betriebsg.m.b.H.	Office Park 1300 Wien Flughafen	www.cityairporttrain.com
Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH	Köflacher Gasse 35 – 41 8020 Graz	www.gkb.at
Logistik Service GmbH	Lunzerstraße 41 4031 Linz	www.voestalpine.com/logserv
Lokomotion- Gesellschaft für Schienentraktion mbH	Kastenbauerstraße 2 D-81677 München	www.lokomotion-rail.de
LTE-Logistik- und Transport GmbH	Karlauer Gürtel 1 8020 Graz	www.lte.at
Majestic Imperator Train de Luxe Waggon Charter Ges.m.b.H.	Opernring 4/8 1010 Wien	www.imperialtrain.com
Montafonerbahn AG	Bahnhofstraße 15 a+b 6780 Schruns	www.montafonerbahn.at
ÖBB Personenverkehr AG	Wagramer Straße 17-19 1220 Wien	www.oebb.at/pv
ÖBB Technische Services GmbH	Grillgasse 48 1110 Wien	www.oebb.at/ts
ÖBB Produktion GmbH	Langauer Gasse 1 1150 Wien	www.oebb-produktion.at
Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG	Bahnhofplatz 5 7041 Wulkaprodersdorf	www.raaberbahn.at
Raaberbahn Cargo GmbH	Bahnhofplatz 5 7041 Wulkaprodersdorf	www.raaberbahn.at
Rail Cargo Austria AG	Erdberger Lände 40-48 1030 Wien	www.railcargo.at
Rail Professionals Stütz GmbH	Pallenbergstraße 31d 1130 Wien	www.railprofi.at
Rhomberg Bahntechnik GmbH	Mariahilferstraße 29 6900 Bregenz	www.bahntechnik.com
RTS Rail Transport Services GmbH	Puchstraße 184 b 8055 Graz	www.rts-austria.at
Safety4you Baustellenlogistik GmbH (Verkehrseröffnung 2011 noch nicht erfolgt)	Bahnhofplatz 1 4600 Wels	www.s4you.at
Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation	Plainstraße 70 5020 Salzburg	www.salzburg-ag.at
Steiermarkbahn Transport und Logistik GmbH	Eggenberger Straße 20 8020 Graz	www.steiermarkbahn.at
Land Steiermark / Steiermärkische Landesbahnen	Eggenberger Straße 20 8020 Graz	www.stlb.at
Stern & Haferl Verkehrsgesellschaft mbH	Kuferzeile 32 4810 Gmunden	www.stern-verkehr.at
TX Logistik Austria GmbH	Am Concorde-Park E/13 2320 Schwechat	www.txlogistic.de
WESTbahn Management GmbH	Europaplatz 3/Stiege 5 1150 Wien	www.westbahn.at
Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH	Anton-Baumgartner-Straße 10 1230 Wien	www.wlb-cargo.at

ANHANG B: Organigramme

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

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

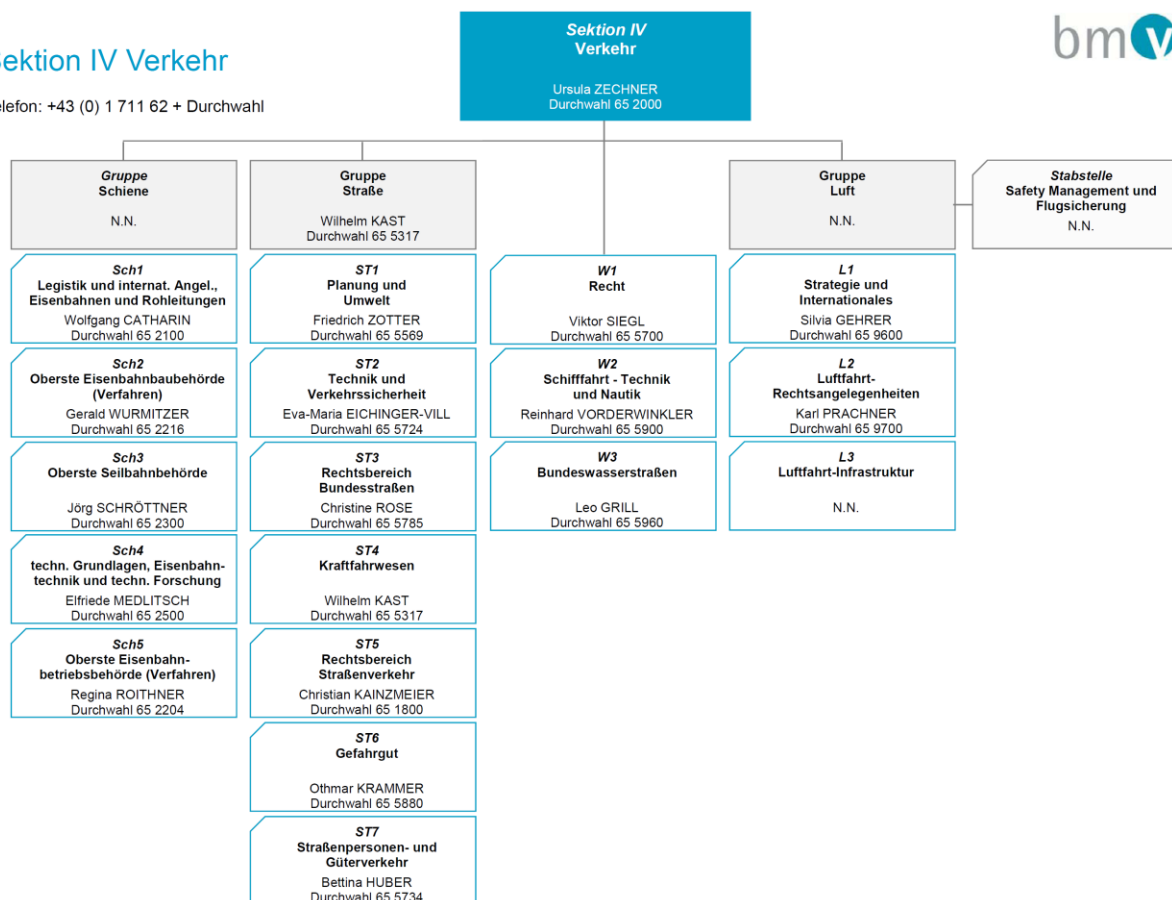
Telefon: +43 (0) 1 711 62 + Durchwahl



(Stand September 2012, Quelle: [Website bmvit](http://www.bmvit.at))

Sektion IV Verkehr

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



(Stand September 2012, Quelle: [Website bmvit](http://www.bmvit.at))

Auszug aus der Organisation (im Hinblick auf die „Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft“):

Sektion IV – Verkehr

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

Abteilung Sch 1 – Legistik und internationale Angelegenheiten Eisenbahnen und Rohrleitungen

Mitwirkung an der Entstehung und Umsetzung des Unionsrechts und der zwischenstaatlichen Verträge im Bereich der Eisenbahnen und Rohrleitungen, einschließlich der Vertretung dieser Angelegenheiten in den EU-Gremien und sonstigen internationalen und innerstaatlichen Gremien; innerstaatliche Legistik samt allgemeiner Sekundärlegistik, einschließlich der Koordination der Rechtsvorschriften im Bereich der

Eisenbahnen und Rohrleitungen; grundsätzliche Rechtsangelegenheiten der Bahnreform und der Regulierung des Schienenverkehrsmarktes sowie Angelegenheiten der Staatskommissäre; Vollzug des Rohrleitungsgesetzes.

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

Wahrnehmung der eisenbahnbaubehördlichen Angelegenheiten für Hauptbahnen, insbesondere Baugenehmigungs- und Bauartgenehmigungsverfahren einschließlich Inbetriebnahmebewilligungsverfahren, Umweltverträglichkeitsprüfungs- und Trassengenehmigungsverfahren, Verfahren betreffend Eisenbahnkreuzungen; Anrainerverfahren; Vorfragenentscheidungen gemäß § 11 EisebG; Berufungsverfahren in eisenbahnbaubehördlichen Angelegenheiten betreffend Nebenbahnen, Straßenbahnen und O-Buslinien sowie in Verfahren nach dem Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetz; Beschwerdebehandlungen; Führung des Verzeichnisses gemäß § 40 EisebG; verfahrensaffine Sekundärlogistik, insbesondere Verordnungen, Erlässe und Durchführungsrundschreiben; Vertretung dieser Angelegenheiten in nationalen und internationalen Fachgremien.

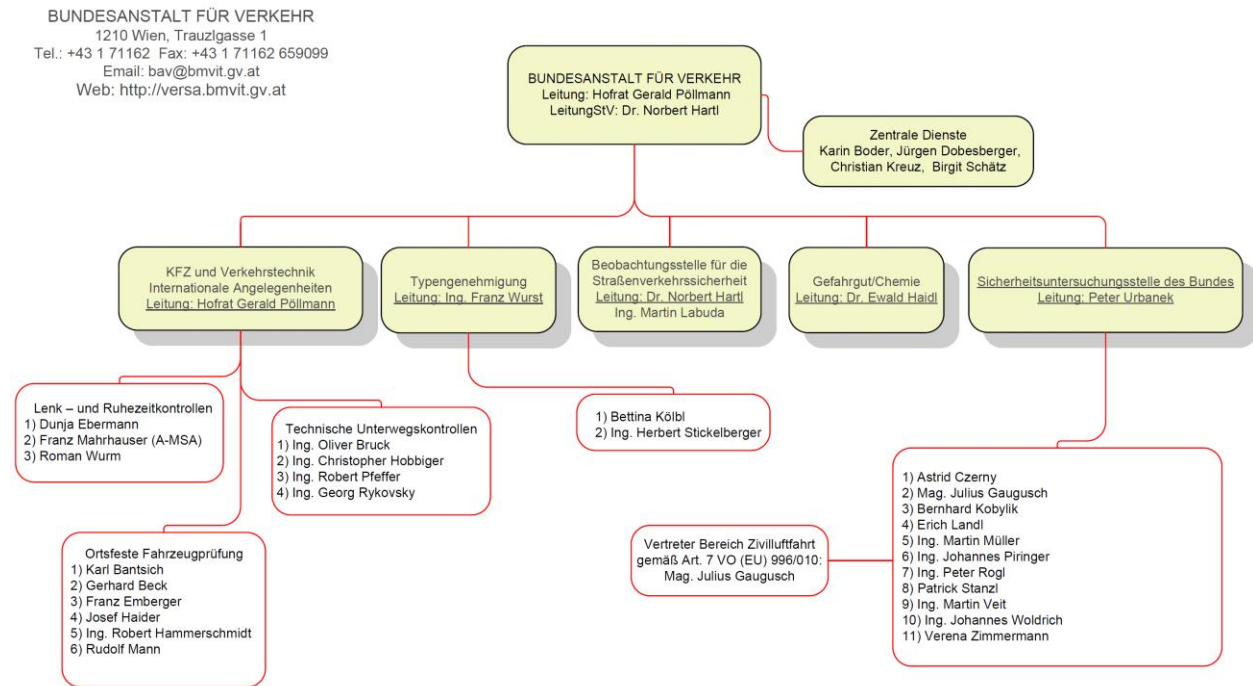
Abteilung Sch 4 – Technische Grundlagen der Eisenbahnen und Eisenbahntechnik; technologische Eisenbahnforschung

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; Angelegenheiten der technischen Grundlagen der Eisenbahnen in innerstaatlichen und internationalen Gremien, wie insbesondere im RISC, in ERA- und CEN-Arbeitsgruppen; Mitwirkung bei Akkreditierungen; Auswertung und Publikation einschlägiger Forschungsergebnisse im Bereich Eisenbahnen sowie Mitwirkung an Forschungsvorhaben und externen Publikationen.

Abteilung Sch 5 – Oberste Eisenbahnbetriebsbehörde (Verfahren im Bereich der Eisenbahnen)

Wahrnehmung der Verwaltungsverfahren bei Haupt- und Nebenbahnen aus rechtlicher, betrieblicher und soweit berührt bautechnischer Sicht, Umsetzung und Kontrolle der eisenbahnsicherheitsbehördlichen Zugangsvoraussetzungen sowie der strategischen Grundlagenschaffung bei Konzessionserteilungen, Verkehrsgenehmigungen, Sicherheitsgenehmigungen, Sicherheitsbescheinigungen; Evaluierung und Erstellung der Jahresberichte einschl. Überwachung der Aufrechterhaltung des Sicherheitsniveaus; Evaluierung, Umsetzung und Kontrolle zu Sicherheitsempfehlungen der Unfalluntersuchungsstelle; Genehmigung von Dienstvorschriften; Genehmigung der Bestellung von Betriebsleitern; Einstellung von Eisenbahnen; sonstige sicherheitsbehördliche Aufsichtsmittel samt Erlässen und Verfügungen einschl. Evaluierung und Monitoring dieser Maßnahmen; Koordination und Vertretung dieser Angelegenheiten in nationalen und internationalen Gremien einschließlich bei der Entwicklung rechtlicher Grundlagen der EU in RISC und ERA.

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



Stand: September 2012

(Quelle: Website Bundesanstalt für Verkehr)

ANHANG C: CSI-Daten – angewandte Definitionen

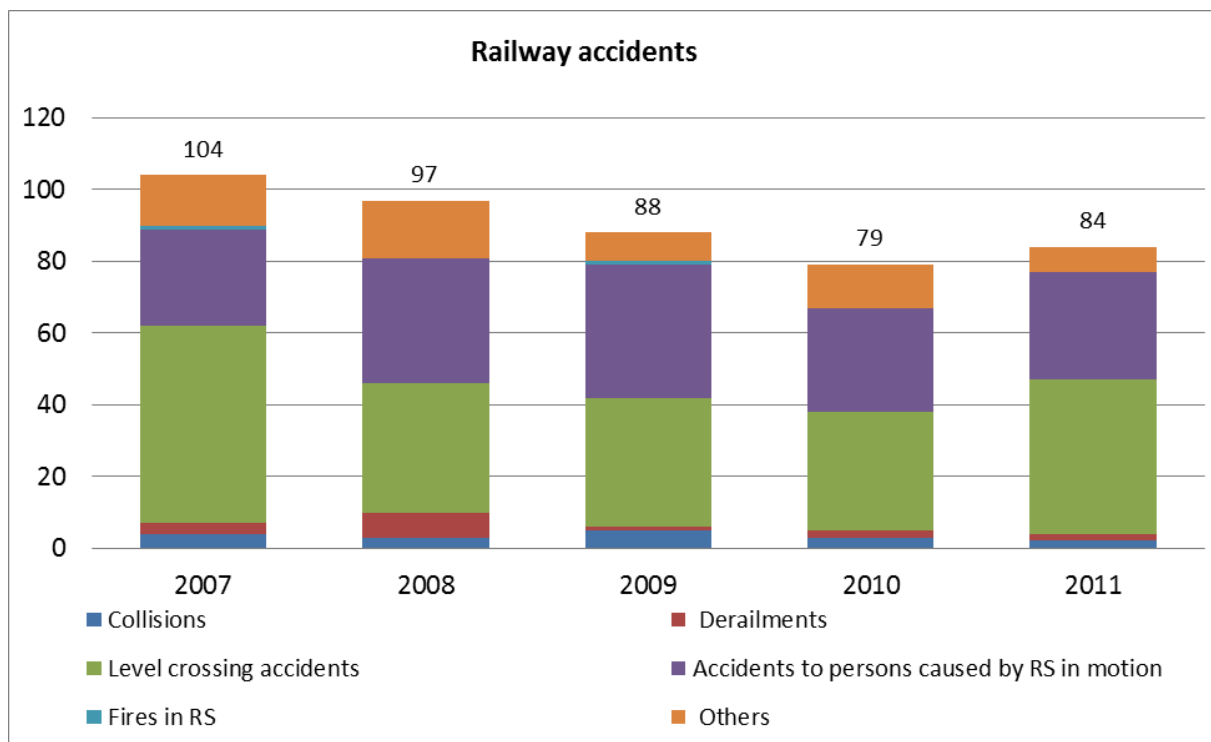
Die ausgewerteten CSI Daten beziehen sich auf den Betrieb von Hauptbahnen und vernetzten Nebenbahnen, dem Betrieb von Schienenfahrzeugen auf solchen Eisenbahnen und dem Verkehr auf solchen Eisenbahnen für das Bezugsjahr 2011 auf österreichischem Hoheitsgebiet.

C.1. CSI-Daten

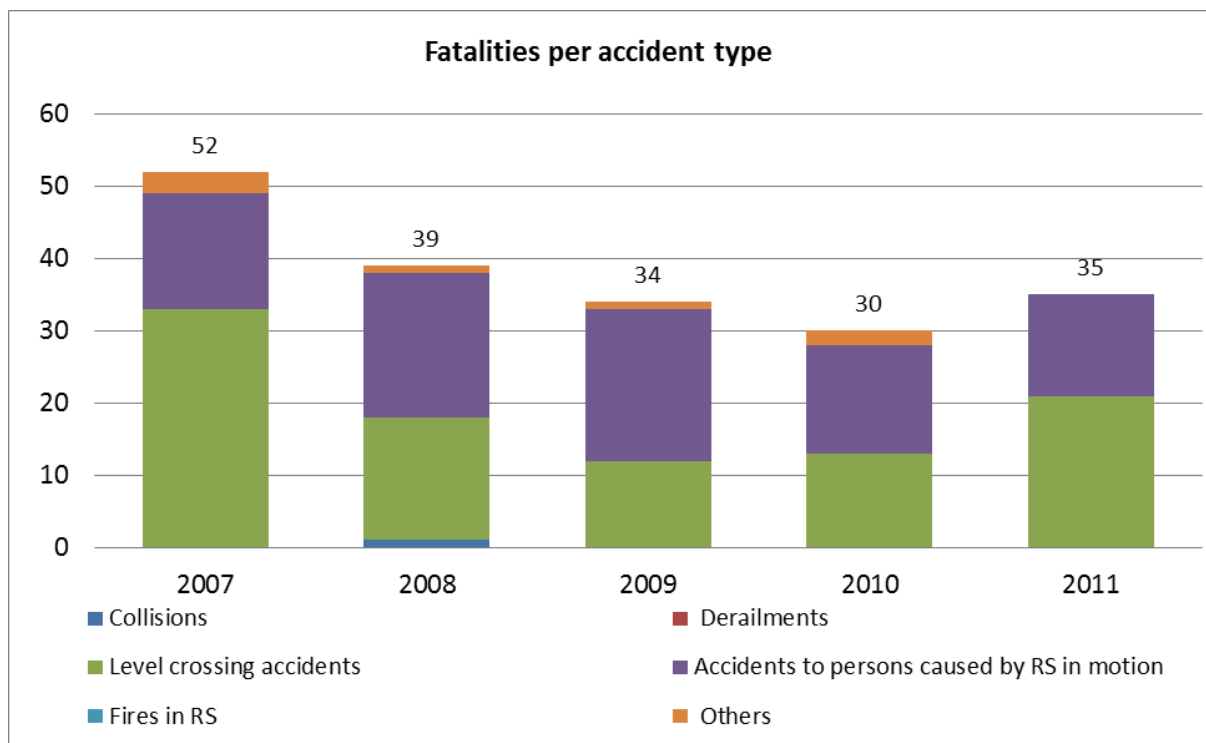
C.1.1. Unfallbezogene Indikatoren (einschließlich der Jahre 2007 – 2010)

grafische Darstellung der unfallbezogenen Indikatoren:

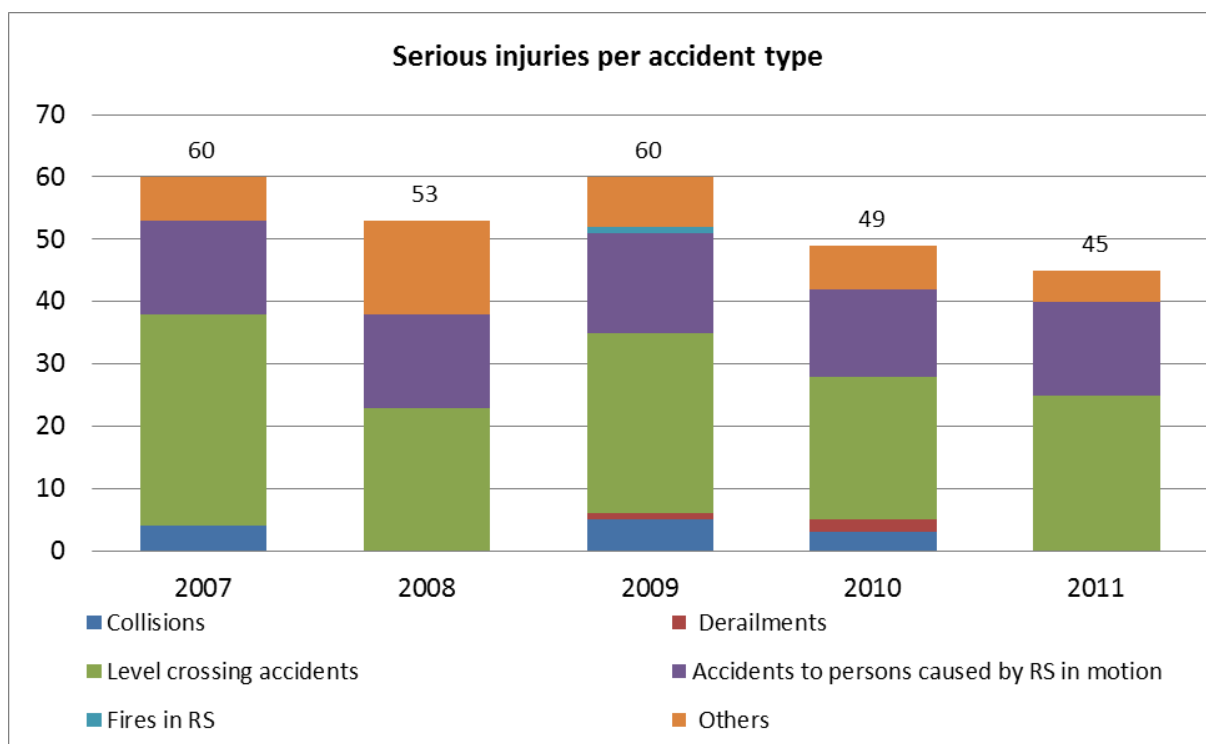
Signifikante Unfälle nach Unfallart



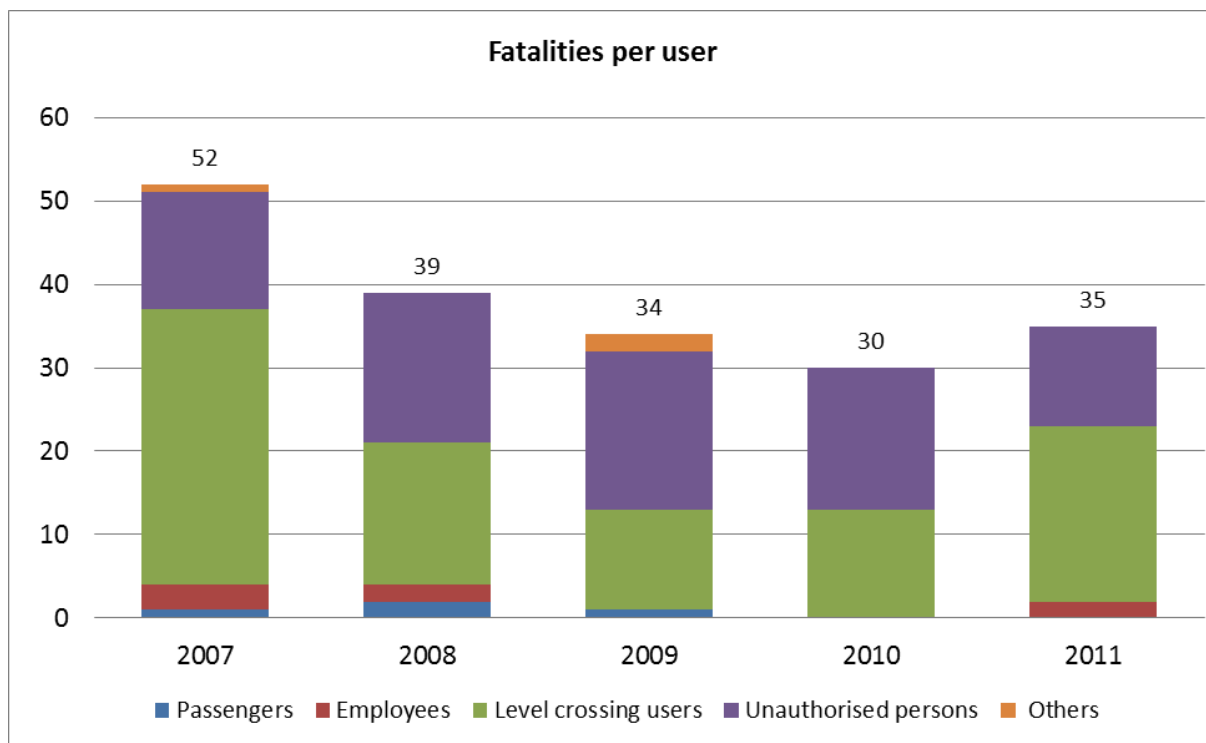
Getötete nach Unfallart



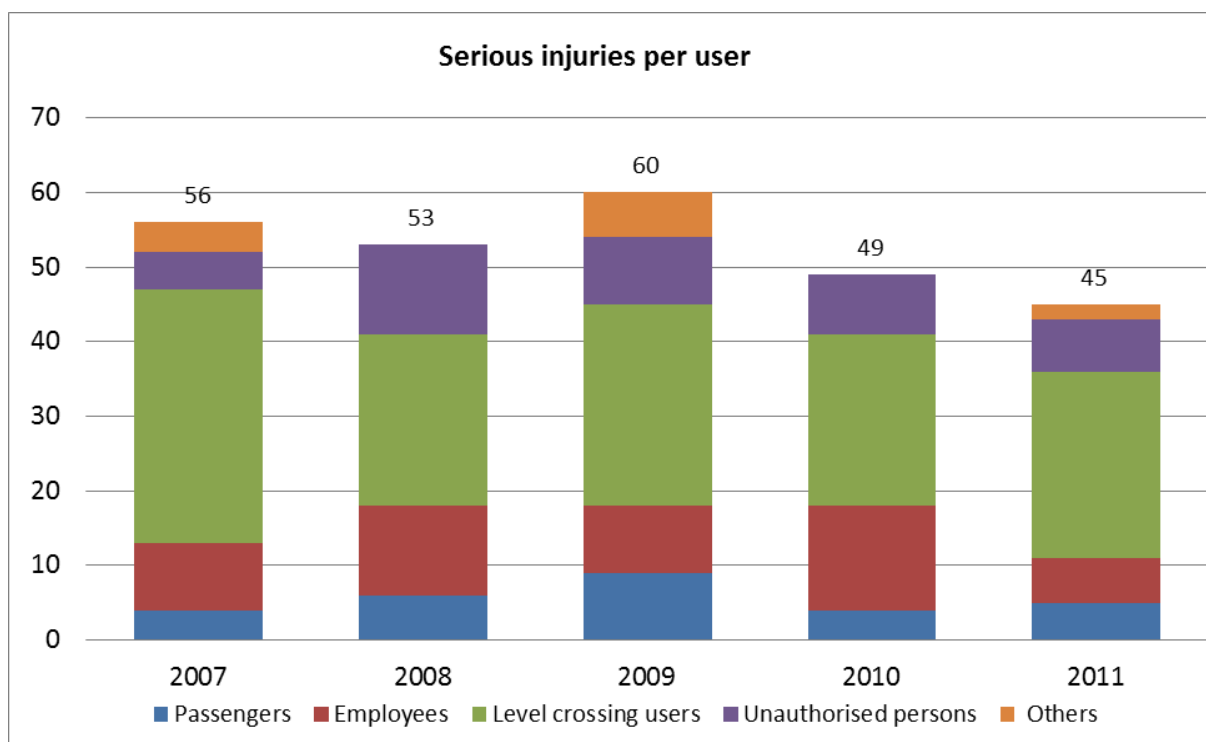
Schwerverletzte nach Unfallart



Getötete nach Kategorie der beteiligten Personen:



Schwerverletzte nach Kategorie der beteiligten Personen



tabellarische Darstellung der unfallbezogenen Indikatoren:

Signifikante Unfälle nach Unfallart

Year	<i>Collisions</i>	<i>Derailments</i>	<i>Level crossing accidents</i>	<i>Accidents to persons caused by RS in motion</i>	<i>Fires in RS</i>	<i>Others</i>	<i>Total</i>
2007	4	3	55	27	1	14	104
2008	3	7	36	35	-	16	97
2009	5	1	36	37	1	8	88
2010	3	2	33	29	-	12	79
2011	2	2	43	30	-	7	84

Getötete nach Unfallart

Year	<i>Collisions</i>	<i>Derailments</i>	<i>Level crossing accidents</i>	<i>Accidents to persons caused by RS in motion</i>	<i>Fires in RS</i>	<i>Others</i>	<i>Total</i>
2007	-	-	33	16	-	3	52
2008	1	-	17	20	-	1	39
2009	-	-	12	21	-	1	34
2010	-	-	13	15	-	2	30
2011	-	-	21	14	-	-	35

Schwerverletzte nach Unfallart

Year	<i>Collisions</i>	<i>Derailments</i>	<i>Level crossing accidents</i>	<i>Accidents to persons caused by RS in motion</i>	<i>Fires in RS</i>	<i>Others</i>	<i>Total</i>
2007	4	-	34	15	-	7	60
2008	-	-	23	15	-	15	53
2009	5	1	29	16	1	8	60
2010	3	2	23	14	-	7	49
2011	-	-	25	15	-	5	45

Getötete nach Kategorie der beteiligten Personen:

Year	<i>Passengers</i>	<i>Employees</i>	<i>Level crossing users</i>	<i>Unauthorised persons</i>	<i>Others</i>	<i>Total</i>
2007	1	3	33	14	1	52
2008	2	2	17	18	-	39
2009	1	-	12	19	2	34
2010	-	-	13	17	-	30
2011	-	2	21	12	-	35

Schwerverletzte nach Kategorie der beteiligten Personen

Year	<i>Passengers</i>	<i>Employees</i>	<i>Level crossing users</i>	<i>Unauthorised persons</i>	<i>Others</i>	<i>Total</i>
2007	4	9	34	5	4	56
2008	6	12	23	12	-	53
2009	9	9	27	9	6	60
2010	4	14	23	8	-	49
2011	5	6	25	7	2	45

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	87	0,572

C.1.4. Indikatoren in Bezug auf Vorläufer von Unfällen

	Gesamtzahl	Durchschnittliche Zahl (pro Mio. Zugkilometer)
Schienenbrüche	93	0,61
Schienenverbiegungen	162	1,06
Signalisierungsfehler	4	0,03
unter Gefährdung überfahrenen Haltesignale	5	0,03
Radbrüche an in Betrieb befindlichen Fahrzeugen	1	0,01
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:	130.346.379 €	856.415 €
Zahl der Toten und Schwerverletzten multipliziert mit dem Wert der Vermeidung von Unfallopfer (VPC)	94.959.828 €	623.915 €
Kosten im Zusammenhang mit Umweltschäden	110.000 €	723 €
Kosten von Sachschäden an Fahrzeugen oder Infrastruktur	28.878.764 €	189.742 €
Kosten unfallbedingter Verspätungen	6.397.787 €	420.35 €

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

Prozentualer Anteil der mit automatischer Zugsicherung (ATP) betriebenen Strecken	82 %
prozentualer Anteil der unter Nutzung betriebsbereiter ATP-Systeme gefahrenen Zugkilometer	86 %

	Gesamtzahl	Durchschnittliche Zahl (pro Streckenkilometer)	Durchschnittliche Zahl (pro Gleiskilometer)
Gesamtzahl der Bahnübergänge	5026	0,969	0,698
Gesamtzahl aktiv gesicherte Bahnübergänge	1900	0,366	0,264
benutzerseitiger automatischer Warnung	757	0,146	0,105
benutzerseitigem automatischen Schutz	0	0,000	0,000
benutzerseitigem automatischen Schutz und automatischer Warnung	938	0,181	0,130
benutzerseitigem automatischen Schutz und automatischer Warnung und mit bahnseitigem Schutz	21	0,004	0,003
benutzerseitiger manueller Warnung	175	0,034	0,024
benutzerseitigem manuellem Schutz	9	0,002	0,001
benutzerseitigem manuellem Schutz und manueller Warnung	0	0,000	0,000
Gesamtzahl passiv gesicherte Bahnübergänge	3126	0,603	0,434

C.1.7. Indikatoren in Bezug auf das Sicherheitsmanagement

Anzahl der durchgeführten Audits	524
Prozentwert der durchgeführten Audits zu geplanten Audits	97 %

Die gemeinsamen Sicherheitsindikatoren (CSI) ab dem Bezugsjahr 2006 finden sich auch auf der [ERAIL \(European Railway Accident Information Links\) Datenbank](http://erail.era.europa.eu/safety-indicators.aspx) der Europäischen Eisenbahnagentur.

Website: <http://erail.era.europa.eu/safety-indicators.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/Pages/guidance-for-use-of-common-safety-indicators.aspx

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 hiefür 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 Rollschemele) 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 Verfügungsberechtigt 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

AS	Aufmerksamkeitsschwelle	IM	Fahrwegbetreiber (Infrastructure Manager)
Bf	Bahnhof	km	Kilometer
BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie	km/h	Stundenkilometer
BT	Beladetarif	LKW	Lastkraftwagen
CR	konventionelles Eisenbahnsystem	MeldeVO	Meldeverordnung Eisenbahn -Eisb 2006
CSI	Allgemeine Sicherheitsindikatoren (Common Safety Indicators)	MLN	10 ⁶
CSM	Gemeinsame Sicherheitsmethoden	NSA	Nationale Sicherheitsbehörden (National Safety Authorities)
DB AG	AG Deutsche Bahn AG	ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
DB IS 2	Dienstbehelf für die Erhaltung von Infrastrukturanlagen	PKW	Personenkraftwagen
DV	Dienstvorschrift	RS	Fahrzeuge (Rolling Stock)
EisbG	Eisenbahngesetz 1957	RU	Eisenbahnunternehmen (Railway Undertaking)
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen	SES	Soforteingriffsschwelle
EK	Eisenbahnkreuzung	STS	Seitliche Transportsicherung
EKVO	Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961	SUB	Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes
EN	Europäische Norm	Tfzf	Triebfahrzeugführer
ERA	Europäische Eisenbahnagentur (European Railway Agency)	UIC	Internationaler Eisenbahnverband
ERADIS	European railway agency database of interoperability and safety	UT	Ultrasonic Test (Ultraschallprüfung)
ERAIL	European Railway Accident Information Links	Vmax	Fahrzeughöchstgeschwindigkeit
ERRI/ORE	Eisenbahnforschungsinstitut	VO	Verordnung
ES	Eingriffsschwelle	Z	Zug
EU	Europäische Union	ZOV	Zusatzbestimmungen zu den Oberbauvorschriften
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen		

ANHANG D: Wichtige Änderungen von Gesetzen und Vorschriften

	Rechtlicher Rahmen	Datum des Inkrafttretens der Vorschrift	Grund für die Einführung	Beschreibung
Allgemeine Gesetzgebung zur Sicherheit im nationalen Eisenbahnverkehr				
Gesetzgebung in Bezug auf die nationale Sicherheitsbehörde	Bundesgesetz über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen (Eisenbahngesetz 1957 - EibG), BGBl. I Nr. 124/2011	28. Dezember 2011	Änderung des Eisenbahngesetzes 1957 (EibG) ua. zur Umsetzung der VO 445/2011/EU	Innerstaatliche Umsetzung der Regelungen aus der Änderung der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit, die sich auf die Instandhaltung der Schienenfahrzeuge konzentrierten.
Gesetzgebung in Bezug auf benannte Stellen, Bewerter, externe Registrierungsbehörden, Untersuchungen usw.				
Nationale Vorschriften zur Eisenbahnsicherheit				
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	Bundesgesetz über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen (Eisenbahngesetz 1957 - EibG), BGBl. I Nr. 124/2011	28. Dezember 2011	Änderung des Eisenbahngesetzes 1957 (EibG) ua. zur Umsetzung der VO 445/2011/EU	Innerstaatliche Umsetzung der Regelungen aus der Änderung der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit, die sich auf die Instandhaltung der Schienenfahrzeuge konzentrierten.
Vorschriften über Anforderungen für Instandhaltungsbetriebe	Bundesgesetz über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen (Eisenbahngesetz 1957 - EibG), BGBl. I Nr. 124/2011	28. Dezember 2011	Änderung des Eisenbahngesetzes 1957 (EibG) ua. zur Umsetzung der VO 445/2011/EU	Innerstaatliche Umsetzung der Regelungen aus der Änderung der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit, die sich auf die Instandhaltung der Schienenfahrzeuge konzentrierten.

	Rechtlicher Rahmen	Datum des Inkrafttretens der Vorschrift	Grund für die Einführung	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				
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.)	Bundesgesetz über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen (Eisenbahngesetz 1957 - EibG), BGBl. I Nr. 124/2011	28. Dezember 2011	Änderung des Eisenbahngesetzes 1957 (EibG) ua. zur Umsetzung der Richtlinie 2008/57/EG („Interoperabilitätsrichtlinie“)	Innerstaatliche Umsetzung der Regelungen aus der neu gefassten „Interoperabilitätsrichtlinie“

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

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

	Anzahl der Bescheinigungen
E.1.1. Anzahl der gültigen Sicherheitsbescheinigungen Teil A , ausgestellt im Bezugsjahr und in den Jahren davor	25

		Anzahl der Bescheinigungen
E.1.2. Anzahl der gültigen Sicherheitsbescheinigungen Teil B , ausgestellt im Bezugsjahr und in den Jahren davor	Anzahl der Bescheinigungen Teil B, bei denen Teil A in ihrem Mitgliedstaat ausgestellt wurde	23
	Anzahl der Bescheinigungen Teil B, bei denen Teil A in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellt wurde	2

		A	R	P
E.1.3. Anzahl neuer Anträge für Sicherheitsbescheinigungen Teil A von Eisenbahnunternehmen im Jahr 2011.	neue Bescheinigungen	-	-	-
	aktualisierte/geänderte Bescheinigungen	-	-	-
	erneuerte Bescheinigungen	-	-	-

			A	R	P
E.1.4. Anzahl neuer Anträge für Sicherheitsbescheinigungen Teil B von Eisenbahnunternehmen im Jahr 2011.	wo Teil A in ihrem Mitgliedstaat ausgestellt wurde	neue Bescheinigungen	-	-	-
		aktualisierte/geänderte Bescheinigungen	-	-	-
		erneuerte Bescheinigungen	-	-	-
	wo Teil A in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellt wurde	neue Bescheinigungen	-	-	2
		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

	Anzahl der Bescheinigungen
E.1.5 Anzahl der Bescheinigungen Teil A , die im Bezugsjahr entzogenen wurden	-
E.1.6 Anzahl der Bescheinigungen Teil B , die im Bezugsjahr entzogenen wurden	-

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

- Deutschland
- Ungarn
- Polen
- Niederlande
- Slowenien

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

	Anzahl der Genehmigungen
E.2.1. Anzahl der gültigen Sicherheitsgenehmigungen für Fahrwegbetreiber, ausgestellt im Bezugsjahr und in den Jahren davor	9

		A	R	P
E.2.2. Anzahl der Anträge für Sicherheitsgenehmigungen, die von Fahrwegbetreibern im Jahr 2011 eingereicht wurden.	neue Genehmigungen	-	-	-
	aktualisierte/geänderte Genehmigungen	-	-	-
	erneuerte Genehmigungen	1	-	-

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

E.2.3 Anzahl der Sicherheitsgenehmigungen, die im Bezugsjahr entzogenen wurden	-
--	---