

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

Jahresbericht zur Eisenbahnsicherheit 2021

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

Wien, 2022

Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

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

Wien, 2022. Stand: 5. Oktober 2022

Copyright und Haftung:

Auszugsweiser Abdruck ist nur mit Quellenangabe gestattet, alle sonstigen Rechte sind
ohne schriftliche Zustimmung des Medieninhabers unzulässig.

Es wird darauf verwiesen, dass alle Angaben in dieser Publikation trotz sorgfältiger
Bearbeitung ohne Gewähr erfolgen und eine Haftung des Bundeskanzleramtes und der
Autorin/des Autors ausgeschlossen ist. Rechtausführungen stellen die unverbindliche
Meinung der Autorin/des Autors dar und können der Rechtsprechung der unabhängigen
Gerichte keinesfalls vorgeifen.

Rückmeldungen: Ihre Überlegungen zu vorliegender Publikation übermitteln Sie bitte an
e4@bmk.gv.at.

Inhalt

1 Einleitung	5
1.1 Zweck, Umfang und Adressat:innen des Jahresberichtes	5
1.2 Wichtigste Schlussfolgerungen zum Berichtsjahr	8
2 Programme, Initiativen und organisatorischer Kontext	9
2.1 Strategie- und Planungsaktivitäten	9
2.2 Sicherheitsempfehlungen	11
2.3 Sicherheitsmaßnahmen, die unabhängig von den Empfehlungen durchgeführt wurden	22
2.4 Sicherheit organisatorischer Kontext	22
Abteilung E 1 – Legistik, EU und internationale Angelegenheiten Eisenbahnen.....	23
Abteilung E 2 – Oberste Eisenbahnbehörde Genehmigung Infrastruktur und Fahrzeuge	23
Abteilung E 3 – Oberste Eisenbahnbehörde Genehmigung Betrieb und Verkehr	23
Abteilung E 4 – Oberste Eisenbahnbehörde Überwachung	24
Abteilung E 5 – Technik	24
Abteilung E 6 – Oberste Seilbahnbehörde	24
3 Sicherheitsleistung	27
4 EU Gesetzgebung und Regulierung.....	31
4.1 Änderungen in der Gesetzgebung und in Verordnungen	31
4.2 Abweichungen gemäß Artikel 15 Richtlinie (EU) 2016/798	33
5 Sicherheitsbescheinigung, Sicherheitsgenehmigung und andere Genehmigungen	34
5.1 Sicherheitsbescheinigungen und Sicherheitsgenehmigungen	34
5.2 Fahrzeuggenehmigungen	36
5.3 Für die Instandhaltung zuständige Stellen	38
5.4 Triebfahrzeugführer:innen	38
5.5 Andere Genehmigungen oder Zertifizierungen.....	39
5.6 Kontakt mit anderen nationalen Sicherheitsbehörden	41
5.7 Informationsaustausch zwischen der nationalen Sicherheitsbehörde und den Eisenbahnunternehmen.....	42
6 Aufsicht	44
6.1 Strategie, Plan, Verfahren und Entscheidungsfindung.....	44
6.2 Ergebnisse der Aufsichtstätigkeit	46
6.2.1 Zuständigkeit gegeben.....	47
6.2.2 Zuständigkeit NICHT gegeben.....	47

6.2.3	Zuständigkeit noch zu klären	47
6.2.4	Festgestellte Problembereiche:	48
7	Anwendungen der relevanten gemeinsamen Sicherheitsmethoden (CSM)	49
7.1	Anwendung der CSM für Sicherheitsmanagementsysteme	49
7.2	Anwendung der CSM für die Risikobewertung	49
7.3	Anwendung der CSM für die Kontrolle	50
7.4	Teilnahme an oder Implementierung von Projekten der Europäischen Union	50
8	Sicherheitskultur	52
9	Anhänge	53
9.1	CSI-Daten – angewandte Definitionen	53
9.2	Organigramm	59
9.3	Auflistung Sicherheitsbescheinigungen und –genehmigungen	60
9.4	Liste der Sicherheitsbescheinigungen	62
	Tabellenverzeichnis.....	64
	Abbildungsverzeichnis	65
	Abkürzungen.....	66

1 Einleitung

1.1 Zweck, Umfang und Adressat:innen des Jahresberichtes

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

und umfasst die Tätigkeiten der Obersten Eisenbahnbehörde als Nationale Sicherheitsbehörde im Bezugsjahr 2021 in Zusammenhang mit dem Betrieb von Hauptbahnen und vernetzten Nebenbahnen, dem Betrieb von Schienenfahrzeugen auf solchen Eisenbahnen und dem Verkehr auf solchen Eisenbahnen.

Der Jahresbericht hat gemäß § 13a Abs. 2 EisbG Angaben zu enthalten über:

- Entwicklung der Sicherheit des Betriebes von Eisenbahnen, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen und des Verkehrs auf Eisenbahnen einschließlich einer Zusammenstellung der gemeinsamen Sicherheitsindikatoren im Einklang mit Art.5 Abs. 1 der Richtlinie (EU) 2016/798 über Eisenbahnsicherheit, ABl. Nr. L 138 vom 11.05.2016 S. 102
- wichtige Änderungen von Bundesgesetzen und auf Grundlage von Bundesgesetzen erlassenen Verordnungen, deren Regelungsgegenstand der Bau oder der Betrieb von im Abs. 1 angeführten Eisenbahnen, der Betrieb von Schienenfahrzeugen auf solchen Eisenbahnen und der Verkehr auf Eisenbahnen ist
- Ergebnisse und Erfahrungen im Zusammenhang mit der Kontrolle von Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen, einschließlich der Anzahl und der Ergebnisse von Inspektionen und Audits;
- Entwicklungen bei einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen und Sicherheitsgenehmigungen und

- Erfahrungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen und der Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit der Anwendung der einschlägigen gemeinsamen Sicherheitsmethoden („Common Safety Methods“ - CSM)

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

Demnach hat die nationale Sicherheitsbehörde über die Tätigkeit des Vorjahres einen Jahresbericht zu veröffentlichen und der Eisenbahnagentur der Europäischen Union zu übermitteln. Der Jahresbericht dient dabei der Dokumentation der Aktivitäten der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie als nationale Sicherheitsbehörde im Rahmen ihrer Zuständigkeiten, zur Darstellung der Überwachung der Entwicklung der Eisenbahnsicherheit und der Interoperabilität des Eisenbahnsystems in Österreich sowie im Zuge der Berichtspflicht an die Eisenbahnagentur der Europäischen Union. Als Grundlage für den Jahresbericht werden somit zum einen explizite Daten herangezogen, zum anderem werden fremde und auch eigene Erfahrungen in der Darstellung miteinbezogen.

Zu diesem Zweck übermittelte die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie gemäß § 13a Abs. 3 EisbG bis spätestens 30. Juni des dem Berichtsjahr folgenden Kalenderjahres jene erforderlichen Daten, die für die Zusammenstellung der gemeinsamen Sicherheitsindikatoren für das Berichtsjahr erforderlich sind. Diese Daten werden in elektronischer Form zur Verfügung gestellt.

Eine weitere Grundlage für den Jahresbericht bilden die Sicherheitsberichte der Eisenbahnunternehmen gemäß § 193 EisbG, die der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie jedes Jahr vor dem 31. Mai für das vorangegangene Kalenderjahr zu übermitteln sind. Die Sicherheitsberichte haben Angaben über Folgendes zu enthalten:

- Angaben darüber, wie die unternehmensbezogenen Sicherheitsziele erreicht wurden, sowie die Ergebnisse der Sicherheitspläne;
- eine Darstellung über die Entwicklung der österreichischen und der gemeinsamen Sicherheitsindikatoren, soweit sie für das jeweilige Eisenbahnunternehmen von Belang sind;

- die Ergebnisse interner Sicherheitsprüfungen;
- Angaben über Mängel und Störungen der Sicherheit des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn oder des Verkehrs auf der Eisenbahn, die für die Behörde von Bedeutung sein können, einschließlich einer Zusammenfassung der von den einschlägigen Akteuren mitgeteilten Risiken; und
- einen Bericht über die Anwendung der einschlägigen gemeinsamen Sicherheitsmethoden.

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

Zusätzlich ist durch die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

- gemäß Artikel 18 Absatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 über die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 352/2009, ABl. Nr. L 121 vom 3.5.2013, S. 8, zuletzt geändert durch die Durchführungsverordnung (EU) 2015/1136 zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 über die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken, ABl. Nr. L 185 vom 14.7.2015, S. 6, über die Erfahrungen der Vorschlagenden mit der Anwendung der gemeinsamen Sicherheitsmethode („Common Safety Method“ – CSM) für die Risikoevaluierung und -bewertung sowie gegebenenfalls über die eigenen Erfahrungen als nationale Sicherheitsbehörde sowie
- gemäß Artikel 5 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 1078/2012 über eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Kontrolle, die von Eisenbahnunternehmen und Fahrwegbetreibern, denen eine Sicherheitsbescheinigung beziehungsweise Sicherheitsgenehmigung erteilt wurde, sowie von den für die Instandhaltung zuständigen Stellen anzuwenden ist, über die Anwendung dieser Verordnung durch die Eisenbahnunternehmen, Fahrwegbetreiber und sofern sie darüber unterrichtet ist, durch die für die Instandhaltung zuständigen Stellen

zu berichten.

Hinsichtlich des Aufbaus folgt der vorliegende Jahresbericht einer entsprechenden Empfehlung der Eisenbahnagentur der Europäischen Union. Er richtet sich primär an die Eisenbahnagentur der Europäischen Union, andere nationale Sicherheitsbehörden sowie den Eisenbahnsektor in Österreich und Europa, aber auch an Vertreter:innen von Politik, Wirtschaft, Industrie und Presse sowie an die gesamte interessierte Öffentlichkeit.

1.2 Wichtigste Schlussfolgerungen zum Berichtsjahr

In Österreich hat sich das Sicherheitsniveau des Eisenbahnsystems im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr in Teilbereichen verbessert, in anderen Bereichen jedoch auch verschlechtert. Es gab im Vergleich von COVID-19 wesentlich beeinflussten Jahr 2020 im Jahr 2021 auch weiterhin keinen markanten Rückgang der Zugkilometer. Zudem war ersichtlich, dass nach einem wohl auch durch COVID-19 bedingten Rückgang wieder mehr Personen das Verkehrsmittel Eisenbahn allgemein nutzen.

Markant auffällig war, dass die Zahl der Zugentgleisungen im Jahr 2021 auf 0 reduziert werden konnte, hingegen die Gesamtzahl unerlaubter Signalüberfahrungen (137) nach einem Rückgang in den Jahren 2019 (123) und 2020 (99) wieder stark gestiegen sind.

Bei den einzelnen absoluten Zahlen (auch hinsichtlich der angegebenen Änderungen einzelner Zahlen gegenüber dem Vorjahr) darf nicht übersehen werden, dass sich diese Zahlen jeweils aus einer relativ geringen Anzahl an Unfällen ergeben. Wenige Einzelereignisse können aufgrund der medialen Präsenz wesentlich intensiver wahrgenommen werden als bei anderen Verkehrsträgern. Über einen längeren Zeitraum und verkehrsträgerübergreifend betrachtet, handelt es sich beim Verkehrsträger Eisenbahn um einen sehr sicheren Verkehrsträger, wobei ein Risikovergleich sowohl in absoluten als auch in relativen Zahlen (zB in Abhängigkeit von Personenkilometern) deutlich zeigt, dass im Eisenbahnverkehr im Vergleich zum Straßenverkehr nur ein Bruchteil an Unfällen, Verletzten oder Getöteten auftritt.

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

2 Programme, Initiativen und organisatorischer Kontext

2.1 Strategie- und Planungsaktivitäten

In Österreich hat sich das Sicherheitsniveau des Eisenbahnsystems im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr in Teilbereichen verbessert, in anderen Bereichen jedoch auch verschlechtert. Es gab im Vergleich von COVID-19 wesentlich beeinflussten Jahr 2020 im Jahr 2021 auch weiterhin keinen markanten Rückgang der Zugkilometer. Zudem war ersichtlich, dass nach einem wohl auch durch COVID-19 bedingten Rückgang wieder mehr Personen das Verkehrsmittel Eisenbahn allgemein nutzen.

Um die Sicherheitsleistung des Eisenbahnsystems zu verbessern wurden im Berichtsjahr 2021 sowohl anlassunabhängige Aufsichtstermine am Sitz des Unternehmens bzw. bei Eisenbahnunternehmen, die ihren Sitz in einem anderen Mitgliedstaat haben, im Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, als auch anlassbezogene Aufsichtsverfahren durchgeführt.

Die im Jahr 2021 im Zusammenhang mit der Verhinderung der Verbreitung von COVID-19 in Österreich festgelegten Maßnahmen führten im Zusammenhang mit der Aufsichtstätigkeit weiterhin dazu, dass die Aufsichtstätigkeit weitgehend in Schriftform durchgeführt bzw. bestimmte Themen in Form von Videokonferenzen besprochen wurden.

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

Aufgrund von konkreten Anlassfällen (zum Beispiel Sicherheitsempfehlungen der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes, Wahrnehmungen im Rahmen der proaktiven Aufsichtstätigkeit, Anzeigen, Management-Summary und Auswertung von Meldungen über auf der Infrastruktur eines Infrastrukturbetreibers aufgetretene Vorfälle, Störungen,

Notfälle, Krisen und Katastrophen) wurden seitens der Obersten Eisenbahnbehörde anlassbezogene Aufsichtsverfahren (Ermittlungsverfahren zum Beispiel mit Einsichtnahme in Urkunden bzw. Einholung von Sachverständigengutachten) durchgeführt.

Als Aktivitäten zur Verbesserung des Eisenbahnsystems hat die Oberste Eisenbahnbehörde die Betriebsführung betreffende Management-Summary eines Infrastrukturbetreibers sowohl tage- als auch monatsweise bezogen. Diese Berichte enthalten sowohl Qualitätskennzahlen als auch pünktlichkeitsrelevante Betriebseinschränkungen. Um in die Aufsichtstätigkeit gezielt auch Unfälle sowie Störungen anhand aktueller Ereignisse einzubeziehen, werden zusätzlich Daten über das zentrale Notfallmanagementsystem eines Infrastrukturbetreibers zur Erfassung aller betrieblichen Vorfälle, Störungen, Notfälle, Krisen und Katastrophen anhand konkreter Vorgaben automatisch und darüber hinaus im Einzelfall eines Infrastrukturbetreibers bezogen oder abgefragt. Außerdem erfolgt sowohl monatlich und am Ende des Jahres eine Analyse der automatisch bezogenen Daten, um sicher zu stellen, dass zeitnah zusätzlich etwaige Rückschlüsse gezogen und Aufsichtsschwerpunkte gesetzt werden können. Die Daten fließen auch in die Aufsichtspläne und in die Aufsichtsstrategie ein.

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

2.2 Sicherheitsempfehlungen

Die Behörde hat nach § 13b EisbG bei Wahrnehmung ihrer Aufgaben die Sicherheitsempfehlungen der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes angemessen zu berücksichtigen. Über die im Einzelfall gesetzten Tätigkeiten hat die Behörde nach § 16 Abs. 3 letzter Satz Unfalluntersuchungsgesetz – UUG 2005 die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes mindestens jährlich über die Maßnahmen, die als Reaktion auf die Sicherheitsempfehlung ergriffen wurden oder geplant sind, zu unterrichten.

Zu den im Jahr 2021 erlassenen sowie zu den davor erlassenen, aber bislang nicht abgeschlossenen Sicherheitsempfehlungen wurden nachstehende Maßnahmen ergriffen oder geplant:

Sicherheitsempfehlungen aus 2021

A-2021/001 vom 8. Juni 2021:

Die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes hat zum Vorfall einer Kollision Z 29795 mit Z 47001 im Bf Wien Süßenbrunn am 20. März 2017 die nachfolgende Sicherheitsempfehlung im Untersuchungsbericht vom 08.06.2021, GZ: 2021--0.336.365, an die „NSA“ als Sicherheitsbehörde, welche die Sicherheitsempfehlung in geeignete Maßnahmen zur Verhütung von Vorfällen umsetzen kann, betreffend „alle EVU“ gerichtet:

„Schnellstmögliche legislative Vorgabe zur Nachrüstung aller Fahrzeuge zumindest mit der Funktionalität der PZB 90 (Punktförmige Zugbeeinflussung 90).

Spätestens ab 01. Jänner 2022 dürfen Zugfahrten nicht mehr zugelassen werden, deren führende Fahrzeuge nicht zumindest mit der Funktionalität einer PZB 90 ausgestattet sind.

Begründung:

Der aus den 1960er Jahren stammenden Fahrzeugeinrichtung der Bauform PZB 60 fehlen wichtige Überwachungsfunktionen wie eine „kontinuierliche Geschwindigkeitsüberwachungskurve“ nach einer 1000 Hz oder einer 500 Hz Beeinflussung und die „restriktive Geschwindigkeitsüberwachung“ nach einem Aufenthalt während der Überwachungsphase. Beim Überfahren eines aktiven 500 Hz GM unter einer Geschwindigkeit von 65 km/h wird eine notwendige weitere Geschwindigkeitsreduktion

technisch nicht überwacht. Durch die Ausrüstungspflicht mit einer Zugbeeinflussung der Funktionalität PZB 90 kann die Wahrscheinlichkeit von Signalüberfahrungen, und damit von Kollisionen, erheblich verringert werden.“

Aus dem vorliegenden Untersuchungsbericht in Verbindung mit der gegenständlichen (von der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes überraschend und ohne vorherige Information mehr als vier Jahre nach dem Unfall herausgegebene) Sicherheitsempfehlung fehlt das nach § 13b EISbG darzustellende Verhältnis von Aufwand und Nutzen, die mit der Umsetzung geeigneter Maßnahmen zu erwarten sind. Zur Beurteilung der Sicherheitsempfehlung mussten daher seitens der Obersten Eisenbahnbehörde umfangreiche Ermittlungen eingeleitet und die Sicherheitsempfehlung aus fachlicher Sicht bewertet werden.

Die angesprochene „Funktionalität der PZB90“ stellt in diesem Zusammenhang auf einen bestimmten Funktionsumfang ab, wie fahrzeugseitig auf infrastrukturseitig vorhandene (aktivierte) Magneten reagiert wird. Die notwendigen fahrzeugseitigen Reaktionen werden vom Infrastrukturbetreiber festgelegt. Die Funktionalität der PZB 90 ist in Österreich auch mit dem fahrzeugseitig eingebauten Zugsicherungssystemen LZB oder ETCS durch das STM-Modul gewährleistet.

Sowohl für PZB 60 als auch für PZB 90 werden infrastrukturseitig Magneten mit 500 Hz, 1000 Hz und 2000 Hz im Gleisbereich angeordnet. Bei beiden Systemen wird bei Überfahren eines aktiven 2000 Hz-Magneten eine Sofortbremsung eingeleitet. Fahrzeugseitig reagiert das Zugbeeinflussungssystem sonst sowohl bei PZB 60 als auch bei PZB 90 in Abhängigkeit von der eingestellten Zugart (O, M oder U: ergibt sich aus Höchstgeschwindigkeit und Bremsvermögen des Zuges) unterschiedlich:

Geschwindigkeitsüberwachung

Sowohl bei PZB 60 als auch PZB 90 wird durch das Überfahren von 1000 Hz bzw. 500 Hz-Magneten eine Geschwindigkeitsüberwachung ausgelöst. Bei PZB 60 wird lediglich nach einer bestimmten Zeit („punktuell“) geprüft, ob eine definierte Geschwindigkeit unterschritten wird (es könnte eine spätere Beschleunigung damit nicht verhindert werden). Bei PZB 90 wird hingegen überwacht, ob die Geschwindigkeit kontinuierlich bis zu einer bestimmten Zeit oder wegababhängig auf die definierte Geschwindigkeit reduziert wird (im Sinne einer „Bremskurve“).

Restriktive Geschwindigkeitsüberwachung (nur PZB 90)

Nach einer Unterschreitung einer bestimmten Geschwindigkeit nach 1000 Hz oder 500 Hz-Beeinflussung (zB wenn das nächste Signal Halt-zeigt oder zeigte) wird für eine bestimmte Zeit auf die restriktive Geschwindigkeitsüberwachung (und damit niedrigere mögliche Höchstgeschwindigkeit) umgeschaltet, wobei auch die einmalige oder spätere Überschreitung der Geschwindigkeit eine Zwangsbremung auslöst.

Startprogramm (nur bei PZB 90):

Nach dem Anfahren des Zuges wird 550 m lang die Geschwindigkeit überwacht. Bei Überschreiten von 45 km/h erfolgt eine Zwangsbremung.

Überwachung der Höchstgeschwindigkeit (nur PZB 90):

Unabhängig von Gleismagneten wird die Höchstgeschwindigkeit überwacht und bei Überschreitung (105/125/165 km/h) eine Zwangsbremung ausgeführt.

Welche Auswirkungen der Einsatz von PZB 60 bzw. PZB 90 auf die Risiken hat und welche Unterschiede bei den Risiken konkret bestehen, ist daher von vielen verschiedenen Faktoren (Signalabstand, örtlich zulässige Geschwindigkeit, Vorhandensein von 500 Hz-Magneten, Abstand zwischen Haupt- bzw. Schutzsignal und Gefahrenpunkt, wobei dieser wiederum unter Berücksichtigung von Fahrtausschlüssen zu beurteilen wäre) abhängig und kann nicht generell beantwortet werden. Grundsätzlich hat der Infrastrukturbetreiber nach den konkreten Anlage- und Betriebsverhältnissen alle mit Zugfahrten verbundenen Risiken zu evaluieren und entsprechende Vorgaben, gegebenenfalls in Abhängigkeit vom eingesetzten fahrzeugseitigen Zugbeeinflussungssystem zu treffen. Dabei ist die Mischung der oben angeführten Faktoren ausschlaggebend dafür, ob eine Zugfahrt im Worst-Case oder Ausnahmefall eine andere Zugfahrt gefährden kann oder nicht. Eine pauschale Aussage unabhängig von den Anlageverhältnissen kann hier nicht erfolgen, da zB Abschlüge auf der einen Seite durch Zuschläge auf der anderen Seite abgefedert werden können.

Unter Berücksichtigung dieser Vorgaben wurden die in Österreich tätigen Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen unter anderem aufgefordert, zu den Auswirkungen der Umsetzung einer Umsetzung der Sicherheitsempfehlung Stellung zu nehmen. Diese Ermittlungen wurden in weiterer Folge durch Einholung ergänzender Stellungnahmen und Recherchen im Infrastrukturregister ergänzt.

Die durchgeführten Ermittlungen führten zu nachstehendem Ergebnis:

Der erste Teil der Sicherheitsempfehlung (legistisch vorzugeben, dass „alle Fahrzeuge“ zumindest mit der Funktionalität der PZB 90 nachzurüsten seien) wäre überschießend, weil punktförmige Zugsicherungssysteme auf die Sicherung von Zügen (die aus einem oder mehreren Schienenfahrzeugen gebildet werden) abstellen und daher zur Beeinflussung des Zuges grundsätzlich nur führende Fahrzeuge von Zugfahrten (also Triebfahrzeuge oder Steuerwagen), nicht aber sonstige Fahrzeuge (Personen- oder Güterwagen) mit fahrzeugseitigen Zugsicherungssystemen ausgerüstet werden.

Die Ausrüstung von führenden Fahrzeugen von Zugfahrten mit der Funktionalität PZB 90 ist immer nur dann sinnvoll, wenn auch infrastruktureitig die hierfür erforderliche Ausrüstung vorhanden ist. Abgesehen von Straßenbahnen und nicht vernetzten Nebenbahnen (Schmalspurbahnen) verfügen auch einige vernetzte Nebenbahnen infrastruktureitig über keine Ausrüstung mit entsprechenden Magneten (zB Salzburger Lokalbahn, Lokalbahn Wien – Baden oder von der Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft mbH betriebene Strecken). Auch auf Hauptbahnen, auf denen keine Zugfahrten, sondern nur Verschubfahrten erfolgen (zB in Terminals) ist keine infrastruktureitige Ausrüstung mit Magneten erforderlich. Bei diesen Bahnen würde die Verpflichtung zur Ausrüstung von dort verkehrenden Fahrzeugen mit der Funktionalität einer PZB 90 überhaupt keinen Nutzen, aber enormen Aufwand bewirken: Da die Nachrüstung der Fahrzeuge längere Zeit in Anspruch nehmen würde und nicht bis zum angeführten Datum abgeschlossen werden könnte, müssten die betroffenen Bahnen über längere Zeit eingestellt und Schienenersatzverkehr geführt werden.

Nach der Durchführungsverordnung (EU) 2019/773 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (kurz: TSI OPE) haben die Unternehmen im Zusammenhang „Zugbildung und Streckenkompatibilität“ zu gewährleisten, dass alle Fahrzeuge, die den Zug bilden, sowie insbesondere die Zusammenstellung des Zugverbands mit der bzw. den vorgesehenen Strecken kompatibel sind. Die für diese Prüfungen erforderlichen Daten müssen im Rahmen des Infrastrukturregisters bereitgestellt werden. Die weiteren Ermittlungen haben gezeigt, dass Eisenbahninfrastrukturunternehmen im Infrastrukturregister für die in Frage kommenden Bahnen zwischenzeitlich ohnehin als Voraussetzung für die Streckenkompatibilität als Mindestanforderung „PZB 90“ eingetragen haben.

Aus der Rechtslage in Verbindung mit den Zugangsvoraussetzungen ergibt sich daher, dass Eisenbahnunternehmen bereits verpflichtet sind, im Rahmen der Zugvorbereitung (Zugbildung und Streckenkompatibilität) sicherzustellen, dass nur Züge verkehren, deren führende Fahrzeuge zumindest mit der Funktionalität einer PZB 90 ausgestattet sind.

Aus den angeführten Gründen sind weitere Umsetzungsschritte für die Sicherheitsempfehlung durch die Österreichische Oberste Eisenbahnbehörde nicht vorgesehen. Die von der Obersten Eisenbahnbehörde vorgesehenen Maßnahmen, die als Reaktion auf die Sicherheitsempfehlung geplant sind, sind damit abgeschlossen.

Aufgrund von Rückmeldungen der Eisenbahnunternehmen hat sich jedoch gezeigt, dass offenbar die Vorgaben der TSI OPE 2019 noch nicht bei allen Unternehmen vollständig in die jeweiligen Sicherheitsmanagementsysteme implementiert wurden. In diesem Sinne wurden Aufsichtsverfahren eingeleitet und wird durch die Oberste Eisenbahnbehörde in der Folge kontrolliert, ob seitens der betroffenen Eisenbahnunternehmen die notwendigen Anpassungen am Sicherheitsmanagementsystem vorgenommen werden. Erforderlichenfalls werden die im Eisenbahngesetz vorgesehenen Maßnahmen zur Herstellung des rechtskonformen Zustandes (§ 224 EISbG) eingeleitet.

A-2021/002 vom 8. Juni 2021:

Die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes hat zum Vorfall einer Kollision Z 29795 mit Z 47001 im Bf Wien Süßenbrunn am 20. März 2017 die nachfolgende Sicherheitsempfehlung im Untersuchungsbericht vom 08.06.2021, GZ: 2021--0.336.365 an die „NSA“ als Sicherheitsbehörde, welche die Sicherheitsempfehlung in geeignete Maßnahmen zur Verhütung von Vorfällen umsetzen kann, gerichtet:

„Konkretisierung der Bestimmungen des § 22 Abs 5 EISbBBV betreffend die erforderlichen Längen von Schutzwegen zur Verhinderung von Unfällen aufgrund von Signalüberfahrungen.

Begründung:

Schutzwege werden derzeit gemäß § 22 Abs. 5 Z 1 EISbBBV regelmäßig nur in einer Länge von 50 m ausgeführt. Wichtige Einflussfaktoren auf die Bremsweglänge, wie die zulässige Geschwindigkeit oder die örtliche Topographie, bleiben somit unberücksichtigt, wodurch ein Anhalten des Zuges vor dem Gefahrenpunkt oftmals nicht möglich ist.

Die derzeitige Formulierung des § 22 Abs. 5 Z 1 EisbBBV ist daher missverständlich und wird in weiterer Folge falsch ausgelegt.“

Aus dem vorliegenden Untersuchungsbericht in Verbindung mit der gegenständlichen (von der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes überraschend und ohne vorherige Information mehr als vier Jahre nach dem Unfall herausgegebene) Sicherheitsempfehlung fehlt das nach § 13b EisbG darzustellende Verhältnis von Aufwand und Nutzen, die mit der Umsetzung geeigneter Maßnahmen zu erwarten sind.

Die Überprüfung der Sicherheitsempfehlung aus fachlicher Sicht durch die Oberste Eisenbahnbehörde führte zu nachstehendem Ergebnis:

Die gegenständliche Bestimmung des § 22 Abs. 5 EisbBBV lautet vollständig:

(5) Für Zugfahrten sind Schutzwegvorkehrungen zu treffen. Die Länge des Schutzweges ist vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse und der nachfolgenden Bestimmungen festzulegen:

1. An den Fahrweg hat ein Schutzweg von mindestens 50 m anzuschließen.
2. Der Schutzweg darf entfallen, wenn die mit ortsfesten Signalen signalisierte Einfahrgeschwindigkeit nicht mehr als 40 km/h beträgt und das Ende des Einfahrgleises gemäß § 108 Abs. 2 signalisiert ist.
3. Von den Bestimmungen der Z 1 und 2 darf bei Errichtung einer Zugbeeinflussung, durch die ein Zug selbsttätig zum Halten gebracht und außerdem geführt werden kann, abgewichen werden, wenn die Sicherheit auf andere Weise gewährleistet ist.

Nach § 22 Abs. 5 EisbBBV sind somit für Zugfahrten Schutzwegvorkehrungen zu treffen. Die Länge des Schutzweges ist dabei vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse festzulegen. Dies wird dahingehend ergänzt, dass der Schutzweg – also auch bei günstigsten Verhältnissen – mindestens 50 m sein muss (ausgenommen die mit ortsfesten Signalen signalisierte Einfahrgeschwindigkeit beträgt nicht mehr als 40 km/h oder das Ende des Einfahrgleises ist gemäß § 108 Abs. 2 EisbBBV signalisiert bzw. eine Zugbeeinflussung wurde errichtet, durch die ein Zug selbsttätig zum Halten gebracht und außerdem geführt werden kann). Die Bestimmung

lautet demnach keinesfalls, dass ein Schutzweg von 50 m Länge unabhängig von den örtlichen Verhältnissen jedenfalls ausreichend ist.

Die gegenständliche Bestimmung ist somit unmissverständlich gefasst. Es kann daher nicht nachvollzogen werden, inwiefern die angeführte Bestimmung missverständlich sein sollte und wie die Bestimmung konkretisiert werden sollte. Der Vorschlag, den Verweis auf die „örtlichen Verhältnisse“ durch „die zulässige Geschwindigkeit oder die örtliche Topographie“ zu ersetzen, würde eine deutliche Reduktion der derzeit vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu berücksichtigenden Faktoren führen. Hinsichtlich der als „örtliche Verhältnisse“ zu berücksichtigenden Parameter sei beispielsweise an die in der Anlage D der Durchführungsverordnung (EU) 2019/773 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union angeführten Parameter für die Kompatibilität zwischen Fahrzeug und Zug und der zu befahrenden Strecke verwiesen.

Soweit aber Rechtsvorschriften von Eisenbahnunternehmen falsch ausgelegt und nicht eingehalten bzw. nicht berücksichtigt werden, ist das Eisenbahnunternehmen zur Herstellung des rechtskonformen Zustandes zu verpflichten und nicht die bestehende Rechtsvorschrift abzuändern.

Aus den angeführten Gründen ist eine Umsetzung der Sicherheitsempfehlung durch die Österreichische Oberste Eisenbahnbehörde nicht vorgesehen. Die von der Obersten Eisenbahnbehörde vorgesehenen Maßnahmen, die als Reaktion auf die Sicherheitsempfehlung geplant sind, sind damit abgeschlossen.

Die nicht näher begründete Behauptung in der Sicherheitsempfehlung, Schutzwege würden entgegen der Bestimmung des § 22 Abs. 5 EISBBV regelmäßig nur in einer Länge von 50 m (und wohl damit gemeint: ohne Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse) ausgeführt, wurde von der Obersten Eisenbahnbehörde zum Anlass genommen, an die Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Sicherheitsempfehlung zu richten, die korrekte Anwendung der Bestimmung des § 22 Abs. 5 EISBBV zu überprüfen und über die Ergebnisse der Prüfung zu berichten. Das dazu eingeleitete Ermittlungsverfahren ist noch nicht abgeschlossen.

Sicherheitsempfehlungen aus 2020 bis 2018

Sämtliche vorgesehene Maßnahmen, die als Reaktion auf Sicherheitsempfehlungen aus 2020 bis 2018 ergriffen wurden, sind bereits in Berichten an die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes angeführt.

Sicherheitsempfehlungen aus 2017

A-2017/001 vom 19. Jänner 2017

Die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes hat zum Vorfall „Verletzte Person durch Zug 1612“ am 12.01.2017 im Bf. Kirchstetten die nachfolgenden Sicherheitsempfehlungen im Schreiben vom 19.01.2017, GZ. BMVIT-795.378/0001-IV/BAV/UUB/SCH/2017 an die Oberste Eisenbahnbehörde als Sicherheitsbehörde (NSA) sowie an die ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft als jene Stelle, welche die Sicherheitsempfehlung in geeignete Maßnahmen zur Verhütung von Vorfällen umsetzen kann, gerichtet:

„Es wird empfohlen, die schienengleichen Bahnsteigzugänge in km 43,517 und in km 43,559 im Bahnhof Kirchstetten durch Absperrungen oder sonstige technische bzw. bauliche Maßnahmen zu sichern.

Bis zur Umsetzung dieser Sicherheitsempfehlung wird empfohlen, im Bahnhof Kirchstetten für jeweils einen der beiden schienengleichen Bahnsteigzugänge einen geeigneten Mitarbeiter zur Sicherung einzusetzen.

Begründung: Im Bahnhof Kirchstetten sind zwei schienengleiche Bahnsteigzugänge situiert, die gemäß § 86 Abs. 2 EISBBV beaufsichtigt werden müssen, wenn Fahrten zugelassen werden. Eine zeitgleiche Beaufsichtigung für beide Zugänge kann von einem Mitarbeiter mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit nicht gewährleistet werden.“

Die Sicherheitsempfehlung wurde durch die Oberste Eisenbahnbehörde aus fachlicher Sicht unter Beiziehung von Sachverständigen der Fachbereiche Eisenbahnbetrieb und Eisenbahnbautechnik geprüft. Diese Überprüfung führte zum Ergebnis, dass die der Sicherheitsempfehlung zugrundeliegenden Erwägungen im Rahmen der Überwachungstätigkeit weiterverfolgt werden sollten.

Zunächst wurde das Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit Schreiben vom 21. Jänner 2017 zu einer Stellungnahme aufgefordert. Die beiden vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen vorgelegten Stellungnahmen führten die seitens des

Eisenbahninfrastrukturunternehmens getroffenen Maßnahmen und die Ergebnisse der Überprüfungen an, die von der Obersten Eisenbahnbehörde geprüft wurden. Mit dem Abschluss der Maßnahmen in Umsetzung der Sicherheitsempfehlung sollte aber bis zum Vorliegen des Untersuchungsberichtes gewartet werden.

Zwischenzeitlich wurde von der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes mit Schreiben vom 01.03.2021 zu GZ. 2021-0.110.589 der endgültige Untersuchungsbericht veröffentlicht. Aus diesem ergaben sich für die Oberste Eisenbahnbehörde zur Sicherheitsempfehlung keine weiteren Erkenntnisse.

Der Bahnhof Kirchstetten wurde in jenem Ausmaß baulich umgestaltet, dass gleiche oder ähnlich gelagerte Vorfälle in der Betriebsstelle Kirchstetten nicht mehr auftreten können. Der Obersten Eisenbahnbehörde wurde in diesem Zusammenhang zuletzt die Prüfbescheinigung gemäß § 34b EisbG vom 20. Dezember 2021 als Nachweis des Abschlusses der Umbauarbeiten „Bf Kirchstetten – Phase 1“ übermittelt. Daraus geht hervor, dass die bestehenden Erdbahnsteige abgetragen und ein 220 Meter langer Inselbahnsteig zwischen Gleis 1 und Gleis 2 errichtet wurden. Dieser Inselbahnsteig ist über einen durch Stiegenauf- bzw. Abgänge und zudem mit Liftanlagen barrierefrei erschlossenen Personentunnel beidseits der Bahn erreichbar.

Die von der Obersten Eisenbahnbehörde vorgesehenen Maßnahmen, die als Reaktion auf die Sicherheitsempfehlung geplant waren, sind damit abgeschlossen.

A-2017/002 vom 19. Jänner 2017

Die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes hat zum Vorfall „Verletzte Person durch Zug 1612“ am 12.01.2017 im Bf. Kirchstetten die nachfolgenden Sicherheitsempfehlungen im Schreiben vom 19.01.2017, GZ. BMVIT-795.378/0001-IV/BAV/UUB/SCH/2017 an die Oberste Eisenbahnbehörde als Sicherheitsbehörde (NSA) sowie an die ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft als jene Stelle, welche die Sicherheitsempfehlung in geeignete Maßnahmen zur Verhütung von Vorfällen umsetzen kann, gerichtet:

„Es ist durch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu evaluieren, ob in anderen Betriebsstellen mit gleichgelagerten oder ähnlichen Verhältnissen Maßnahmen im Sinne der Sicherheitsempfehlung A-2017/001 umzusetzen sind.“

Die Sicherheitsempfehlung wurde durch die Oberste Eisenbahnbehörde aus fachlicher Sicht unter Beiziehung von Sachverständigen der Fachbereiche Eisenbahnbetrieb und Eisenbahnbautechnik geprüft. Diese Überprüfung führte zum Ergebnis, dass die der Sicherheitsempfehlung zugrundeliegenden Erwägungen im Rahmen der Überwachungstätigkeit weiterverfolgt werden sollten.

Zunächst wurde das Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit Schreiben vom 21. Jänner 2017 zu einer Stellungnahme aufgefordert. Die beiden vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen vorgelegten Stellungnahmen führten die seitens des Eisenbahninfrastrukturunternehmens getroffenen Maßnahmen und die Ergebnisse der Überprüfungen an, die von der Obersten Eisenbahnbehörde geprüft wurden. Mit dem Abschluss der Maßnahmen in Umsetzung der Sicherheitsempfehlung sollte aber bis zum Vorliegen des Untersuchungsberichtes gewartet werden.

Zwischenzeitlich wurde von der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes mit Schreiben vom 01.03.2021 zu GZ. 2021-0.110.589 der endgültige Untersuchungsbericht veröffentlicht. Aus diesem ergaben sich für die Oberste Eisenbahnbehörde keine weiteren Erkenntnisse zur Sicherheitsempfehlung. Die von der Obersten Eisenbahnbehörde vorgesehenen Maßnahmen, die als Reaktion auf die Sicherheitsempfehlung geplant waren, sind damit abgeschlossen.

Der vorliegende endgültige Untersuchungsbericht wurde aber zum Anlass genommen, ein Aufsichtsverfahren einzuleiten. Hiezu fand am 06.04.2022 ein Augenschein am Bahnhof Traiskirchen Aspangbahn statt, im Zuge dessen der diensthabende Fahrdienstleiter befragt sowie eine Fotodokumentation angelegt wurde. Der Augenschein diente im Wesentlichen der Befundaufnahme durch Stichprobe dahingehend, ob die seitens der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft zur Sicherheitsempfehlung A-2017/002 zuletzt mit Schreiben vom 23.03.2022 in einer beigelegten Auflistung dargestellten Maßnahmen soweit umgesetzt wurden, dass die Zielsetzung der Sicherheitsempfehlung in der ausgewählten Betriebsstelle erreicht und die Maßnahmen damit insgesamt als abgeschlossen angesehen werden können.

Eine erste Einschätzung der im Zuge der Befundaufnahme erhobenen sonstigen Beweise legt nahe, dass die mit der Sicherheitsempfehlung A-2017/002 verbundene Zielsetzung durch die von der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft festgelegten Maßnahmen bislang noch nicht vollständig erreicht werden konnte und zusätzliche Maßnahmen erforderlich sind. Die Umsetzung dieser erforderlichen Maßnahmen durch das

Eisenbahninfrastrukturunternehmen wird von der Obersten Eisenbahnbehörde im Rahmen des Aufsichtsverfahrens weiterverfolgt.

Aufgrund der Ergebnisse der Aufsichtstätigkeit wurden auch von der Obersten Eisenbahnbehörde insgesamt fünf Sicherheitsempfehlungen an Eisenbahnunternehmen zur Behandlung im Rahmen des Sicherheitsmanagementsystems herausgegeben.

In einem Informationsschreiben vom 22.10.2019 zu GZ. BMVIT-228.204/0085-IV/E4/2019 verwies die Oberste Eisenbahnbehörde darauf, dass abgesehen von jenen Abschnitten (Abschnitte 4.2.2.1.3.2 und 4.4) der Durchführungsverordnung (EU) 2019/773 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union und zur Aufhebung des Beschlusses 2012/757/EU (kurz: TSI OPE), die bereits seit dem 16.06.2019 in Geltung sind, weiterhin die Notwendigkeit besteht, Maßnahmen zur Einhaltung der TSI OPE zu setzen. In weiterer Folge erinnerte die Oberste Eisenbahnbehörde mit Schreiben vom 04.05.2021, GZ. 2021-0.149.917, an die ab 16.06.2021 mit Ausnahme ihrer Anlage A und der Anlage C vollständige Inkraftsetzung der TSI OPE 2019. Damit einhergehend wurde mit Schreiben vom 01.06.2021 eine Sicherheitsempfehlung an ein Eisenbahnverkehrsunternehmen ausgesprochen, die das Streckenkompatibilitätsverfahren gemäß Punkt 4.2.2.5 der TSI OPE betraf

Eine Sicherheitsempfehlung wurde mit Schreiben vom 18.11.2021 an einen Eisenbahninfrastrukturbetreiber ausgesprochen und betraf die Festlegung des Wertes „T_NVCONTACT“ im European Train Control System (ETCS) mit 30 Sekunden.

Drei Sicherheitsempfehlungen wurden mit Schreiben vom 20.08.2021 an alle in der zu diesem Zeitpunkt in der Zuständigkeit der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie liegenden Eisenbahninfrastrukturbetreiber ausgesprochen und betraf

1. die Überprüfung des bzw. der nach dem Sicherheitsmanagementsystem zur Einhaltung der sicheren Auslegung der Infrastruktur zur Anwendung kommenden Verfahren in Form einer Überprüfung dahingehend, ob diese unter Berücksichtigung der obigen Ausführungen vollständig den Anforderungen nach Anhang II Punkt L.1 und L.2 der Verordnung (EU) Nr. 1169/2010 bzw. den vergleichbaren Verfahren nach der Delegierten Verordnung (EU) 2018/762, den einschlägigen TSI, den nationalen Vorschriften und den gemeinsamen Sicherheitsmethoden entsprechen, und die aus

den Untersuchungen gewonnenen Informationen dazu zu verwenden, die Risikobewertung zu überprüfen, Lehren im Hinblick auf die Verbesserung der Sicherheit zu ziehen und gegebenenfalls Korrektur- und/oder Verbesserungsmaßnahmen zu beschließen. Insbesondere waren konkrete durch die Behörde ausgeführte Erwägungen in die Prüfungen dahingehend miteinzuschließen, ob die Verfahren diese Ausführungen und damit Anforderungen und Vorgaben der TSI OPE erfüllen;

2. die Bekanntgabe von Risikokontrollmaßnahmen, sofern mangelhaften Festlegungen zu ergreifen waren, bis die Infrastruktur rechtskonform ergänzt ist;
3. die tatsächlich eingesetzten Streckeneinrichtungen der errichteten Zugbeeinflussung mit allen möglichen Versionen oder Betriebsmodi der fahrzeugseitigen Zugbeeinflussung auf mögliche positive Synergien hin zu prüfen.

2.3 Sicherheitsmaßnahmen, die unabhängig von den Empfehlungen durchgeführt wurden

Mit Schreiben vom 30.07.2021 wurde die Herstellung des rechtskonformen Zustandes durch Verfahrensordnung gemäß § 224 Abs. 1 EisbG an ein Eisenbahnverkehrsunternehmen ausgesprochen, da die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken im Sinne der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 idF der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1136 im Sicherheitsmanagementsystem unzureichend implementiert war.

2.4 Sicherheit organisatorischer Kontext

Die Aufgaben der nationalen Sicherheitsbehörde nimmt die Oberste Eisenbahnbehörde im Rahmen ihrer Zuständigkeiten wahr. Im Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie werden diese Aufgaben in der Sektion IV – Verkehr und dort in der Gruppe Eisenbahn wahrgenommen. Die Gruppe Eisenbahn ist gemäß der zuletzt im Jahr 2021 mit GZ. BMK-2021-0.735.164 festgelegten und veröffentlichten Geschäfts- und Personaleinteilung in sechs Abteilungen gegliedert und mit nachstehenden Aufgaben betraut:

Abteilung E 1 – Legistik, EU und internationale Angelegenheiten Eisenbahnen

Mitwirkung an der Entstehung und Umsetzung des Unionsrechts und der zwischenstaatlichen Verträge im Bereich der Eisenbahnen, einschließlich der Vertretung dieser Angelegenheiten in den EU-Gremien und sonstigen bi- und multilateralen Gremien; Innerstaatliche Legistik im Eisenbahnbereich (Ausarbeitung, Vorbereitung und Betreuung von Gesetzen und Verordnungen in Zusammenarbeit mit den Fachabteilungen) einschließlich deren Notifikation; Koordination grundsätzlicher Rechtsangelegenheiten wie der Regulierung des Schienenverkehrsmarktes; Mitwirkung bei der Vertretung in internationalen technischen Arbeitsgruppen mit der Abteilung E 5;

Abteilung E 2 – Oberste Eisenbahnbehörde Genehmigung Infrastruktur und Fahrzeuge

Wahrnehmung der eisenbahnbehördlichen Angelegenheiten, insbesondere Vollzug der Bestimmungen zu Bau-, Bauartgenehmigung und Betriebsbewilligung von Eisenbahnanlagen (ausgenommen UVP-Verfahren) einschließlich Sicherung, bauliche Umgestaltung und Auflassung der schienengleichen Eisenbahnübergänge; Anrainerbestimmungen, Nichtanwendbarkeit von TSI, Enteignungen, Gewährung von Erleichterungen, Ausnahmegenehmigungen; Vollzug der Bauartgenehmigung und Betriebsbewilligung von Fahrzeugen; Vollzug der Konzession; Einstellung der Eisenbahnen; Ungültigkeitserklärungen von unrichtigen EG-Erklärungen; Koordination und Kooperation mit der Eisenbahnagentur der Europäischen Union und anderen (ausländischen) Behörden in Angelegenheiten der Abteilung; behördliche Aufsicht über nachgeordnete Behörden im eigenen Wirkungsbereich sowie der SchIG in Vollziehung des EisbG.

Abteilung E 3 – Oberste Eisenbahnbehörde Genehmigung Betrieb und Verkehr

Wahrnehmung der eisenbahnbehördlichen Angelegenheiten, insbesondere Erteilung, Verlängerung, Änderung und Entzug der Verkehrsgenehmigung, Sicherheitsbescheinigung und Sicherheitsgenehmigung inklusive der periodischen Überprüfung der Verkehrsgenehmigung. Genehmigung von allgemeinen Anordnungen an Eisenbahnbedienstete; Angelegenheiten des Eisenbahnpersonals (Betriebsleitung, Eisenbahnaufsichtsorgane), Bestellung von sachverständigen Prüfern; Genehmigung von Schulungseinrichtungen; Führung des Verzeichnisses der eisenbahntechnischen Fachgebiete; Koordination und Kooperation mit der Eisenbahnagentur der Europäischen

Union und anderen (ausländischen) Behörden in Angelegenheiten der Abteilung; behördliche Aufsicht über nachgeordnete Behörden im eigenen Wirkungsbereich.

Abteilung E 4 – Oberste Eisenbahnbehörde Überwachung

Wahrnehmung der amtswegigen eisenbahnbehördlichen Angelegenheiten, insbesondere Überwachung der Angelegenheiten des Eisenbahnpersonals (Betriebsleitung, Eisenbahnaufsichtsorgane), des Betriebs von Fahrzeugen (auch bei ausländischen Rechtsakten), der Angelegenheiten der Instandhaltungsstellen; Überwachung im Rahmen der Sicherheitsgenehmigung und Sicherheitsbescheinigung; Überwachung des Bau und Betriebs von Anlagen und schienengleichen Eisenbahnübergängen; Überwachung Allgemeiner Anordnungen an Eisenbahnbedienstete; Überwachungsstrategie und Überwachungspläne; Koordination und Kooperation mit anderen (ausländischen) Behörden in Angelegenheiten der Überwachung; behördliche Aufsicht über nachgeordnete Behörden im eigenen Wirkungsbereich wie Überwachung des Infrastrukturregisters; Schnittstelle zur Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes; Berichte und Datenanalyse.

Abteilung E 5 – Technik

Allgemeine bau-, sicherungs-, eisenbahnkreuzungs-, fernmelde-, elektro- und maschinentechnische Angelegenheiten der Eisenbahnen; Angelegenheiten innerstaatlicher und internationaler technischer Normen und Spezifikationen sowie sonstige Regelwerke des Standes der Technik; Koordinierung, inhaltliche Befassung und grundsätzliche Vertretung in internationalen Ausschüssen wie RISC, NSA (Interoperabilität, Sicherheit und Überwachung) und technischen Arbeitsgruppen wie TSI inklusive Betrieb, unter Einbeziehung der Abteilung E 1; Angelegenheiten des Verbots von Interoperabilitätskomponenten; Mitwirkung bei Legistik, Akkreditierungen, Forschungsvorhaben und in verfahrensführenden Abteilungen.

Abteilung E 6 – Oberste Seilbahnbehörde

Rechtliche, administrative, legistische, technische, grundsätzliche und internationale Angelegenheiten der Seilbahnen und Schlepplifte; Konzessions-, Baugenehmigungs- und Betriebsbewilligungsverfahren sowie Rechtsmittelverfahren und Verfahren vor den Höchstgerichten und der Volksanwaltschaft; Aufsichtsbehördliche Aufgaben; Beurteilung von Innovationen; Unfallangelegenheiten; Betriebsleitungswesen; Angelegenheiten der

Betriebsvorschriften und Beförderungsbedingungen; Vertretung in nationalen und internationalen Fachgremien; Mitwirkung bei Akkreditierungen und bei Angelegenheiten des Normungswesens; Führung der amtlichen Seilbahnstatistik und von Verzeichnissen gemäß Seilbahngesetz.

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

In der Gruppe Eisenbahn waren zum Stichtag 31.12.2021 insgesamt 48 Personen beschäftigt.

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

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

Für die Ausstellung, Erneuerung und Änderung der Fahrerlaubnis sowie für die Führung des Fahrerlaubnis-Registers und des Infrastrukturregisters war bis zum 30.04.2021 gemäß § 156 EIsbG idF BGBl. I Nr. 60/2019 die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH zuständig. Mit dem Bundesgesetz BGBl. I Nr. 143/2020 wurde festgelegt, dass die Zuständigkeit für die Ausstellung, Erneuerung und Änderung der Fahrerlaubnis sowie für die Führung des Fahrerlaubnis-Registers auf die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie per 1. Mai 2021 übergeht. Insgesamt waren mit 31.12.2021 im Zusammenhang mit Angelegenheiten der Eisenbahnen zuletzt eine Person im Arbeitsumfang von einem Vollbeschäftigungsäquivalent (VBÄ) mit Eintragungen in das Einstellungsregister, der Zuteilung einer Europäischen Fahrzeugnummer und mit der Führung des Infrastrukturregisters bei der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH eingesetzt. Zudem waren in der Gruppe Eisenbahn drei Personen im Arbeitsumfang von 2,75 VBÄ mit der Führung des Fahrerlaubnis-Registers eingesetzt.

Die Untersuchung von Unfällen und Störungen im Schienenverkehr erfolgt durch die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes. Sie ist eine rechtlich geregelte, ständig eingerichtete unabhängige Untersuchungsstelle und nimmt funktionell die Aufgaben der Sicherheitsuntersuchung wahr.

3 Sicherheitsleistung

Die Definitionen zu gemeinsamen Sicherheitsindikatoren (Common Safety Indicators - CSI) gemäß Richtlinie (EU) 2016/798 finden sich im Anhang I der angeführten Richtlinie. Dabei wird „Signifikanter Unfall“ definiert als jeder Unfall, an dem mindestens ein in Bewegung befindliches Schienenfahrzeug beteiligt ist und bei dem mindestens eine Person getötet oder schwer verletzt wird oder erheblicher Sachschaden an Fahrzeugen, Schienen, sonstigen Anlagen oder der Umwelt entstanden ist oder beträchtliche Betriebsstörungen aufgetreten sind, mit Ausnahme von Unfällen in Werkstätten, Lagern und Depots. „erheblicher Sachschaden an Fahrzeugen, Gleisen, sonstigen Anlagen oder der Umwelt“ ist dabei ein Schaden in Höhe von mindestens 150 000 EUR, „beträchtliche Betriebsstörung“ ist eine Verkehrsunterbrechung auf einer Haupteisenbahnstrecke für mindestens sechs Stunden.

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

Die Daten zu den einzelnen gemeinsamen Sicherheitsindikatoren (CSI) für das Bezugsjahr 2021 und entsprechende Hinweise zu den einzelnen gemeinsamen Sicherheitsindikatoren finden sich in Anhang 9.1. Die CSI umfassen sowohl absolute Werte als auch relative

Werte und erlauben damit sowohl eine Einschätzung der Entwicklung in absoluten Zahlen als auch eine Vergleichbarkeit mit der Sicherheitsentwicklung in anderen Mitgliedstaaten. Zu erwähnen ist, dass es wie im von COVID-19 wesentlich beeinflussten Jahr 2020, auch im weiterhin beeinflussten Jahr 2021 zu keinem signifikanten Rückgang bei der Gesamtzahl der in Österreich erbrachten

- Zugkilometer [in Mio. Zug-km] von 160,24 im Jahr 2019 über 157,20 im Jahr 2020 hin zu 161,6 (Steigerung von rund 0,85 % im Vergleich zum Jahr 2019)
- Personenzugkilometer [in Mio. Zug-km] von 117,9 im Jahr 2019 über 111,1 im Jahr 2020 hin zu 112,9 (Steigerung von rund 1,62 % im Vergleich zum Jahr 2020, also in etwa auf dem durchschnittlichen Niveau von rund 112,55 der Jahre 2017 bis 2020)
- Güterzugkilometer [in Mio. Zug-km] von 37,74 im Jahr 2019 über 38,8 im Jahr 2020 hin zu 40,9 (eine weiterhin bestehende stetige Steigerung von rund 8,37 % im Vergleich zum Jahr 2019 bzw. von 5,41 % im Vergleich zum Jahr 2020)

verzeichnet wurde. Zwar blieb die Anzahl der Personenkilometer [in Mio. Personen-km] als Maßeinheit für die Beförderung eines Fahrgastes mit der Eisenbahn über eine Entfernung von einem Kilometer nach einem signifikanten Rückgang von 13.400 auf 7.400 (Rückgang von 45,99 %) im Jahr 2020 auf einem niedrigem Niveau, es konnte aber eine leichte Steigerung auf 8.500 (Steigerung von rund 13,51 % im Vergleich zum Jahr 2020) verzeichnet werden.

Die im Berichtsjahr 2021 erhobenen Werte lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Im Anwendungsbereich der Sicherheitsrichtlinie wurden 34 „signifikante Unfälle“ gemeldet (2020 wurden 33 gemeldet). Sie blieben damit auch bezogen auf die in Österreich erbrachten Zugkilometer auf nahezu gleichbleibendem Niveau.
- Die Zahl der Zugentgleisungen konnte weiter reduziert werden. Die Anzahl reduzierte sich von drei (2019) über zwei 2020 auf 0 im Jahr 2021.
- Die Anzahl der Unfälle auf Eisenbahnübergängen¹, einschließlich Unfällen mit Fußgängerbeteiligung liegt bei 19 Fällen. Sie befindet sich damit weiterhin auf dem Niveau von 2018. Eine damit zusammenhängende positive Entwicklung auch bei der Gesamtzahl der Bahnübergänge zu verzeichnen. Die Gesamtzahl der

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

Eisenbahnkreuzungen reduzierte von 3909 im Jahr 2020 auf 3675 im Jahr 2021 (Rückgang von rund 5,99 %). Davon entfallen

- 1025 auf automatische Eisenbahnkreuzungen mit benutzerseitigem Schutz (Rückgang von rund 1,25 % zum Wert 1038 im Jahr 2020)
- 824 auf automatische Eisenbahnkreuzungen mit benutzerseitiger Warnung (Zunahme/Rückgang von rund 2,83 % zum Wert 848 im Jahr 2020)
- 1819 auf passiv gesicherte Eisenbahnkreuzungen (Zunahme/Rückgang von rund 9,82 % zum Wert 2017 im Jahr 2020)
- sieben auf manuell gesicherte Bahnübergänge, bei dem der benutzerseitige Schutz oder die benutzerseitige Warnung von einem Bahnmitarbeiter manuell aktiviert wird (Zunahme von rund 16,67 % zum Wert sechs im Jahr 2020);
- Nach einem beträchtlichen Rückgang bei Unfällen mit Personenschaden an dem ein in Bewegung befindliches Eisenbahnfahrzeug beteiligt ist (mit Ausnahme von Suiziden und Suizidversuchen) im Jahr 2020 (Rückgang von 16 im Jahr 2019 auf sieben Fälle im Jahr 2020), kam es im Jahr 2021 zu einer Steigerung auf 12 Fälle.
- Fahrzeugbrände haben sich das sechste Jahr in Folge keine ereignet.
- Die Gesamtzahl der Getöteten aller Unfallarten verminderte sich nach einer Steigerung von 14 im Jahr 2019 auf 17 im Jahr 2020 hin zu 14 im Jahr 2021. Der überwiegende Teil (8 Getötete, somit rund 57,14 %) der Getöteten aller Unfallarten ist auf Bahnübergangsunfälle (einschließlich Unfälle mit Fußgängerbeteiligung) zurückzuführen. Die Gesamtzahl der schwer Verletzten und Getöteten aller Unfallarten (somit mit Ausnahme von Suiziden und Suizidversuchen) ist zwar mit 24 im Jahr 2021 verglichen mit dem Wert von 18 im Jahr 2020 wieder leicht gestiegen, befindet sich aber verglichen mit 37 im Jahr 2019 weiterhin auf einem niedrigeren Niveau. Auch in diesem Bereich waren die meisten Fälle (10 schwer Verletzte, somit rund 41,67 %) auf Bahnübergangsunfälle (einschließlich Unfälle mit Fußgängerbeteiligung), gefolgt von Unfällen mit Personenschaden, an dem ein in Bewegung befindliches Eisenbahnfahrzeug beteiligt war (mit Ausnahme von Suiziden und Suizidversuchen), zurückzuführen.
- Die Gesamtzahl unerlaubter Signalüberfahrungen beläuft sich auf 137. Das ist nach einem Rückgang von 123 im Jahr 2019 auf 99 im Jahr 2020 eine Steigerung von rund 11,38 % zum Vergleichszeitraum des Jahres 2019 bzw. eine Steigerung von rund 38,38 % zum Vergleichszeitraum des Jahres 2020. Die Gesamtzahl hat sich damit ausgehend von dem im Jahr 2018 (Gesamtzahl 91) bestehenden Niveau um rund 50,55 % weiter gesteigert. Eine positive Entwicklung in diesem Zusammenhang zeichnet sich in der seit 2020 weiter sinkenden Anzahl an unerlaubten Signalüberfahrungen mit Erreichen des Gefahrenpunkts ab. Dabei lag

der Anteil an unerlaubten Signalüberfahrungen mit Erreichen des Gefahrenpunkts im Jahr 2019 noch bei rund 46,43 %, im Jahr 2020 zwischenzeitlich bei rund 16,47 % und im Jahr 2021 bei rund 14,17 %.

- In Hinblick auf die mit Vorfällen entstandenen Kosten ist festzustellen:
- Die Kosten von Sachschäden an Fahrzeugen oder Infrastruktur² sind mit rund 6.700.000 Euro zwar um rund 72 % im Vergleich zum Jahr 2020 (rund 23.900.000 Euro) gesunken, aber immer noch nahezu doppelt so hoch (Steigerung von rund 97,06 %) verglichen mit dem im Jahr 2018 vorherrschenden Wert von rund 3.400.000 Euro.
- Die Kosten im Zusammenhang mit Umweltschäden³ sind mit rund 130.000 Euro um rund 85,78 % im Vergleich zum Jahr 2020 (rund 914.000 Euro) gesunken, verglichen mit dem im fünfjährigem Vergleich niedrigsten Wert aus dem Jahr 2018 von rund 58.000 Euro bedeutet dies eine Steigerung von rund 124,14 %.
- Kosten im Zusammenhang mit Vorfällen sind insgesamt nicht durchgehend plausibel, was sich insbesondere daraus begründet, dass eine Vielzahl an Kosten von den Beteiligten erst gar nicht erfasst oder auch nachgemeldet wird.

² bei irreparablen Schäden die Kosten der Beschaffung neuer Fahrzeuge oder Infrastruktureinrichtungen mit den gleichen funktionalen und technischen Parametern sowie die Kosten der Reparaturen, mit denen Fahrzeuge oder Infrastruktureinrichtungen wieder in den Zustand vor dem Unfall zurückversetzt werden, die von Eisenbahnunternehmen und Fahrwegbetreibern auf der Grundlage von Erfahrungswerten zu schätzen sind, einschließlich aller Kosten für die Anmietung von Fahrzeugen zur Überbrückung des Ausfalls beschädigter Fahrzeuge

³ jene Kosten, die Eisenbahnunternehmen und Fahrwegbetreiber, geschätzt auf der Grundlage ihrer Erfahrungswerte, zu tragen haben, um den von einem Unfall betroffenen Bereich in den Zustand vor dem Unfall zurückzuführen

4 EU Gesetzgebung und Regulierung

4.1 Änderungen in der Gesetzgebung und in Verordnungen

Mit der Novelle BGBl. I Nr. 231/2021 wurden in erster Linie bestehende Umsetzungsdefizite im Zusammenhang mit der innerstaatlichen Umsetzung der Richtlinien 2012/34/EU und (EU) 2016/2370 adressiert. Im Hinblick auf die für den vorliegenden Jahresbericht relevanten Richtlinien (EU) 2016/797 über die Eisenbahnsicherheit und (EU) 2016/798 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union wurden durch die Novelle folgende Klarstellungen vorgenommen:

- Für den Fall, dass die Bedingungen eine rasche Wiederherstellung des Eisenbahnnetzes nach einem Unfall oder einer Naturkatastrophe eine teilweise oder vollständige Anwendung der entsprechenden TSI wirtschaftlich oder technisch nicht erlauben, wurde entsprechend Artikel 7 Absatz 3 der Richtlinie 2016/797/EU eine Verpflichtung der nationalen Behörde aufgenommen die Europäische Kommission über ihre Absicht zu unterrichten, ganz oder teilweise von der Anwendung einer oder mehrerer TSI abzusehen.
- Im Zusammenhang mit der harmonisierten Einführung des „Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems“ (ERTMS) wurde die im Falle einer nach Erlassung einer positiven Entscheidung der Eisenbahnagentur der Europäischen Union vorgenommene Änderung des Entwurfs der Leistungsbeschreibung oder der Beschreibung der geplanten technischen Lösungen vorgesehene Unterrichtsverpflichtung auf die Eisenbahnagentur der Europäischen Union ausgeweitet.
- In detaillierterer Umsetzung des Artikel 36 Absatz 2 der Richtlinie 2016/797/EU wurde festgelegt, dass in einem Antrag auf Benennung nicht nur die Beschreibung eines Konformitätsbewertungsmodules, sondern auch die Beschreibung mehrerer Konformitätsbewertungsmodule möglich ist.
- Klarstellungen hinsichtlich der Mitteilungspflichten der nationalen Behörde an die Eisenbahnagentur der Europäischen Union im Zusammenhang mit der Ausstellung, Erneuerung, Änderung, Widerruf oder Einschränkung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung.

Zum aktuellen Zeitpunkt sind keine legislativen Änderungen erforderlich, um die gemeinsamen Sicherheitsziele (CST) zu erreichen.

Im Berichtsjahr 2021 erfolgten weder legislative Änderungen im Eisenbahnwesen aufgrund von Empfehlungen und Stellungnahmen der Eisenbahnagentur der Europäischen Union, noch aufgrund von Sicherheitsempfehlungen der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes.

Das vierte Eisenbahnpaket wurde durch mehrere Novellen des Eisenbahngesetzes 1957 und des Unfalluntersuchungsgesetzes innerstaatlich umgesetzt. Es handelt sich dabei um folgende Novellen:

- a) Novelle BGBl. I Nr. 60/2019 (Änderung des Eisenbahngesetzes 1957) betreffend im Wesentlichen die Richtlinie (EU) 2016/2370;
- b) Novelle BGBl. I Nr. 143/2020 (Änderung des Eisenbahngesetzes 1957 und des Unfalluntersuchungsgesetzes) betreffend im Wesentlichen die Richtlinien (EU) 2016/797 und 2016/798;
- c) Novelle BGBl. I Nr. 231/2021 (Änderung des Eisenbahngesetzes 1957, des Bundesbahngesetzes und des Unfalluntersuchungsgesetzes), mit der noch ergänzende Umsetzungsmaßnahmen betreffend die Richtlinien 2012/34/EU und (EU) 2016/2370 erfolgten.

Österreich hat mit BGBl. III Nr. 107/2021 vom 14.7.2021 die am 1.1.2021 völkerrechtlich in Kraft getretene Änderung des RID kundgemacht und hat damit die Richtlinie 2020/1833/EU zur Anpassung der Anhänge der Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt, ABl. Nr. L 408 vom 4.12.2020 S. 1, hinsichtlich des Anhangs II umgesetzt.

Es wurde eine nationale Arbeitsgruppe eingerichtet, deren Zielsetzung es ist den Cleaning-up Prozess der nationalen Sicherheitsregeln voranzutreiben. Dazu fand, neben nationalen Treffen mit der NSA und Eisenbahnunternehmen, auch ein reger Austausch mit der Eisenbahnagentur der Europäischen Union statt, der 2021 noch nicht abgeschlossen werden konnte.

4.2 Abweichungen gemäß Artikel 15 Richtlinie (EU) 2016/798

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

5 Sicherheitsbescheinigung, Sicherheitsgenehmigung und andere Genehmigungen

5.1 Sicherheitsbescheinigungen und Sicherheitsgenehmigungen

Mit November 2020 wurde das neue Verfahren zur Erteilung der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung gem. §§194 ff EisebG eingeführt. Die nunmehrige Antragstellung und Verfahrensführung erfolgt über den One-Stop-Shop der Eisenbahngentur der Europäischen Union (ERA). Die zuständige ausstellende Sicherheitsbescheinigungsstelle kann sowohl die ERA als auch das BMK sein. Die Prüfung des Sicherheitsmanagementsystems erfolgt nunmehr durch die ERA oder die nationale Behörde; eine Zertifizierung durch eine hierfür akkreditierte Stelle ist nicht mehr vorgesehen. 2021 erfolgte erstmals die Ausstellung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung durch das BMK. Da es sich um eine Erstetablierung der neuen Verfahrensabläufe handelt, mussten die bisherigen Verfahrensabläufe betrachtet und entsprechend neu erstellt werden..

Im Rahmen der Zuständigkeit der Abteilung IV/E3 erfolgte die Übermittlung des „Formular für die Zusammenfassung der Aufsichtstätigkeit“ nach Befassung der Abteilung IV/E4 an die Eisenbahngentur der Europäischen Union zur weiteren Berücksichtigung in den jeweiligen Verfahrenen.

Im Zusammenhang mit den nationalen Verfahren erfolgte die Berücksichtigung der Aufsichtsergebnisse im Rahmen der inhaltlichen Bewertung und wurden nachverfolgt.

In Hinblick auf die Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen und Sicherheitsgenehmigungen sowie die Mitwirkung im Verfahren zur Erteilung der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung im Berichtsjahr wird um Bekanntgabe nachstehender Informationen im Zusammenhang mit „Erfahrungen der Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber mit der Anwendung der einschlägigen CSM“ (Artikel 19 Buchstabe f der SichRL) ersucht, soweit diese vorhanden und erteilt werden können:

Im Berichtsjahr 2021 verfügten insgesamt 68 Eisenbahnverkehrsunternehmen über eine Sicherheitsbescheinigung und waren damit zur Ausübung von Zugang auf den darin angeführten Eisenbahninfrastrukturen von Hauptbahnen und/oder von vernetzten Nebenbahnen in der Republik Österreich berechtigt.

Eine Auflistung der Eisenbahnunternehmen, die im Berichtsjahr 2021 über eine durch die Oberste Eisenbahnbehörde oder die Eisenbahnagentur der Europäischen Union erteilte, aufrechte Sicherheitsbescheinigung für ein geographisches Tätigkeitsgebiet in der Republik Österreich oder Sicherheitsgenehmigung verfügt haben, findet sich in Anhang 9.3.

Im Berichtsjahr 2021 wurden von der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie insgesamt dreizehn Sicherheitsbescheinigungen in damit verbundenen Verfahren behandelt. Es handelte sich dabei um sieben neue Sicherheitsbescheinigungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen, die neu auf den österreichischen Markt gekommen sind und sechs neue Sicherheitsbescheinigungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen, welche bereits über eine Sicherheitsbescheinigung – Teil B für Österreich verfügten.

Im Berichtsjahr 2021 wurden weder geänderte Sicherheitsbescheinigungen beantragt, noch entzogen. Eine Sicherheitsbescheinigung ist im Berichtsjahr 2021 ausgelaufen und es wurde keine Verlängerung beantragt.

Eine Auflistung der Eisenbahnverkehrsunternehmen, denen im Berichtsjahr 2021 eine neue Sicherheitsbescheinigung erteilt wurde, findet sich im Anhang 9.4.

Als Hauptprobleme soweit dies gesamthaft oder spezifisch bezogen erkennbar wurde, konnten nachstehende Themenbereiche identifiziert werden:

- Zeitgerechte Bestellung von Betriebsleiter:innen und Betriebsleiter:innenstellvertreter:innen bei ausländischen EVU
- Anzupassende Referenzen und Darstellungen auf Basis von veralteten rechtlichen Grundlagen in der Dokumentation (z.B. VO (EU) 1158/2010)

Im Berichtsjahr 2021 wurde in den jeweiligen Zuständigkeiten der Landeshauptleute eine Sicherheitsgenehmigung durch den Landeshauptmann von Salzburg bei der Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation erneuert. Diese wurde am 21.12.2021 ausgestellt. In der Zuständigkeit der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie wurde keine Sicherheitsgenehmigung ausgestellt.

Im Berichtsjahr 2021 wurde weder eine Sicherheitsgenehmigungen geändert, noch entzogen.

Die Gültigkeit einer Sicherheitsgenehmigung wurde im Berichtsjahr gem. Verordnung (EU) 2021/267 verlängert.

Mit der Umstellung des Verfahrens zur Ausstellung der Sicherheitsbescheinigung – Teil A und - Teil B zum Verfahren der Erteilung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung gemäß Durchführungsverordnung (EU) 2018/763 am 1. November 2020 wurde ein „Leitfaden für die Erteilung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung“ neu gefasst und veröffentlicht. Neben dieser Überarbeitung des Leitfadens sind nun unter anderem die zur Prüfung heranzuziehenden nationalen Sicherheitsvorschriften, eine Erläuterung zu der nationalen Besonderheit der Bestimmung betreffend Betriebsleiter:innen und eine Erläuterung betreffend der Thematik Grenzbahnhöfe Teil des Leitfadens.

Der aktuelle Leitfaden zur Ausstellung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung ist unter dem Link

<https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/eisenbahn/sicherheit.html>

veröffentlicht.

5.2 Fahrzeuggenehmigungen

Im Berichtsjahr 2021 nahm die NSA-Österreich an nachstehenden OSS-Projekten teil und konnte diese abschließen:

Kommentiert [KB1]: Tabelle bezeichnen und nummerieren

Nr.	Antragsteller	Projektname	Beschluss	Behörde
1	Siemens Mobility GmbH	Desiro ML S-Bahn PZB 4-Teiler; AlphaTrains VMV	07.07.2021	AT782021005
2	STADLER Bussnang AG	EC250 Giruno	09.09.2021	ERA
3	STADLER RAIL VALENCIA S.A.U.	EURODUAL E15/25 D28 D-A	29.10.2021	ERA
4	Patentes Talgo S.L.		05.07.2021	ERA
5	Siemens Mobiltiy GmbH	ES64F4 Upgrade ETCS BL3	17.06.2021	ERA
6	system7 railtechnology GmbH	LUNA P66	Geschlossen	AT
7	Molinari Rail GmbH	LUNA	16.09.2021	ERA
8	STADLER Rheintal AG	ETR610 2S upgrade ETCS BL3 KISS WESTbahn 2 (ET 4110) - Upgrade auf ETCS BL3	04.01.2022	ERA
9	ALSTOM Ferroviaria S.p.A.	ETR610 2S upgrade ETCS BL3	02.12.2021	ERA
10	Stadler Bussnang AG	L-4513 OeBB RTZ	06.10.2021	ERA

Kommentiert [KB2]: Tabelle nicht beschriftet. Scheint auch nicht im Tabellenverzeichnis auf

Es wurde im Berichtsjahr 2021 darüber hinaus

- der ZEPHIR S.p.A. für ein Schienenfahrzeug je eine Bauartgenehmigung gem. § 32b Abs. 1 EisbG und eine Betriebsbewilligung gem. § 34a Z 2 EisbG erteilt.

5.3 Für die Instandhaltung zuständige Stellen

Die NSA ist nicht als Zertifizierungsstelle für die Instandhaltung zuständige Stellen (Entity in Charge of Maintenance – ECM) tätig.

Nachstehende Unternehmen sind als als Zeritifzierungsstellen für die Instandhaltung zuständige Stelle tätig:

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

5.4 Triebfahrzeugführer:innen

Mit 1. Mai 2021 wurden die Zuständigkeiten für die Ausstellung einer Fahrerlaubnis, für die Aktualisierung von Einzelangaben einer Fahrerlaubnis, für die Erneuerung einer Fahrerlaubnis oder für die Ausstellung eines Duplikates der Fahrerlaubnis sowie für die Entziehung einer Fahrerlaubnis und die Aussetzung einer Fahrerlaubnis von der SCHIG mbH auf die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie übertragen.

Im Berichtsjahr 2021 wurden unter Berücksichtigung aller gesetzlichen Vorgaben und Fristen insgesamt 1.384 Anträge bearbeitet, was einen Anstieg um rund 47 % zum Vorjahr (938) darstellt. Davon wurden 777 Fahrerlaubnisse neu ausgestellt. Weiters wurden 312 Fahrerlaubnisse erneuert, wobei es sich in 286 Fällen um Aktualisierungen und in 26 Fällen um Duplikate von Fahrerlaubnissen handelte.

Entzugsgründe sind dann gegeben, wenn jemand die für die Ausstellung der Fahrerlaubnis erforderlichen Voraussetzungen auf Dauer nicht mehr erfüllt oder die Nachweise nicht erbringt. Wenn die erforderlichen Voraussetzungen in einem absehbaren Zeitraum wiedererlangt werden können, erfolgt eine Aussetzung der Fahrerlaubnis. Die Nachweise betreffen die physische Eignung, die arbeitspsychologische Eignung sowie die allgemeinen Fachkenntnisse für das selbständige Bedienen und Führen von Triebfahrzeugen. Im Berichtszeitraum 2021 wurden insgesamt 261 Fahrerlaubnisse entzogen und 34 Fahrerlaubnisse ausgesetzt.

Gründe für den Entzug einer Fahrerlaubnis waren:

- In 249 Fällen konnte der Nachweis der körperlichen Eignung nicht erbracht werden.
- In vier Fällen konnte der Nachweis der allgemeinen Fachkenntnisse nicht erbracht werden.
- In acht Fällen lag ein Todesfall vor. (Diese werden statistisch als entzogen geführt)

Gründe für die Aussetzung einer Fahrerlaubnis waren:

- In 18 Fällen lag ein Krankenstand mit einer Dauer von länger als drei Monaten vor.
- In zwölf Fällen war die körperliche Eignung vorübergehend nicht gegeben.
- In fünf Fällen war eine vorübergehende Untauglichkeit gegeben;
- In einem Fall war diese Person als Corona-Risikogruppe eingestuft;

Informationen zur Genehmigung von für die Ausbildung von Triebfahrzeugführer:innen relevanten Triebfahrzeugführer:innen-Schulungseinrichtung finden sich in Kapitel 5.5.

5.5 Andere Genehmigungen oder Zertifizierungen

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

Im Berichtsjahr 2021 wurden nachstehende Genehmigung zum Betrieb einer Schulungseinrichtung für qualifizierte Tätigkeiten iSd § 21c EisbG erteilt:

Schulungseinrichtung	Kennummer
twentyone GmbH	AT782021005

Kommentiert [KB3]: Tabelle nicht beschriftet. Scheint auch nicht im Tabellenverzeichnis auf

Im Berichtsjahr 2021 wurden nachstehende drei Genehmigungen zum Betrieb einer Triebfahrzeugführer:innen-Schulungseinrichtung gemäß § 151 EisbG erteilt:

Schulungseinrichtung	Kennnummer
CD Cargo, a.s	AT7820210001
Training s.r.l	AT7820210002
twentyone GmbH	AT782021005

Kommentiert [KB4]: Tabelle nicht beschriftet. Scheint auch nicht im Tabellenverzeichnis auf

Im Berichtsjahr 2021 wurden 31 Bestellungen von Betriebsleiter:innen gemäß § 21 EisbG iVm §§ 13 und 14 EisbVO 2003 genehmigt.

Im Berichtsjahr 2021 wurden acht Bestellungen von Betriebsleiter:innen gemäß § 41 EisbG 1. oder 2. Fall anerkannt.

Im Berichtsjahr 2021 wurden 35 sachverständige Prüfer:innen gemäß § 21c Abs. 3 EisbG und 103 sachverständige Prüfer:innen gemäß § 148 EisbG bestellt.

Im Berichtsjahr 2021 wurden zu nachstehenden Projekten in UVP – Genehmigungsverfahren Entscheidungen getroffen:

Projekt	Rechtsgrundlage UVP-G 2000
HL-Strecke Wien - Salzburg- viergleisiger Ausbau und Trassenverschwenkung im Abschnitt Linz-Marchtrenk	§ 23b UVP-G 2000
Streckenausbau Nordbahn, Strecke 11401, Wien Praterstern - Staatsgrenze nächst Bernhardsthal Fbf. - (Breclav), Abschnitt Süd, Süßenbrunn-Angern	§ 23b UVP-G 2000
Zweigleisiger Ausbau der Pottendorfer Linie Abschnitt Wien Meidling - Abzweigung Altmannsdorf (ÖBB Strecken, 10601, 10615, 10616)	§ 23b UVP-G 2000
HI-Strecke Wien-Salzburg. viergleisiger Ausbau der Westbahn. Abschnitt Machtrenk-Wels Vbf.-Wels Hbf. km 205.700 - km 212.135	§ 23b UVP-G 2000
Eisenbahnachse Brenner; Zulaufstrecke Nord; 4-gleisiger Ausbau Unterinntal 4-gleisiger Ausbau Schaftebau - Knoten Radfeld	§ 23b UVP-G 2000
ÖBB-Strecke 117 Stadlau - Staatsgrenze nächst Marchegg, Ausbau und Elektrifizierung	§ 23b UVP-G 2000

Kommentiert [KB5]: Tabelle nicht beschriftet. Scheint auch nicht im Tabellenverzeichnis auf

Im Berichtsjahr 2021 wurden zudem nachstehenden UVP – Projekte eingereicht:

Projekt	Rechtsgrundlage UVP-G 2000
Wien Meidling – Mödling, 4-gleisiger Ausbau (ÖBB-Strecke 105 01, ÖBB-Strecke 128 01, Wien Meidling (in Wbf) – Mödling, km 4,739 – km 16,657)	§ 23b iVm § 4 Abs. 1 UVP-G 2000
Wiener Neustadt Hbf. Nordkopf. Errichtung 4-gleisige Einfahrt - ÖBB-Strecke 10501 (Südbahn) von km 46,5 – km 48,4; ÖBB-Strecke 10601 (Pottendorfer Linie) von km 48,4 – km 51,3	§ 23b iVm § 4 Abs. 1 UVP-G 2000
ÖBB-Strecke Nr. 0342 - Bf. Flughafen Wien - Bf. Bruck/Leitha; km 20,830 - km 46,000; Verbindungsstrecke Flughafen Wien - Bruck an der Leitha („Flughafenspange“)	§ 23b iVm § 4 Abs. 1 UVP-G 2000

Kommentiert [KB6]: Tabelle nicht beschriftet. Scheint auch nicht im Tabellenverzeichnis auf

5.6 Kontakt mit anderen nationalen Sicherheitsbehörden

Am 18.05.2021 erging unter anderem an die Eisenbahnagentur der Europäischen Union, an die NSA der Tschechischen Republik (Drazni urad – Rail Authority (Licences)) und an die NSA der Bundesrepublik Deutschland (Eisenbahn-Bundesamt) ein Schreiben über ein Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Firmensitz in Tschechien. Mit diesem Schreiben sollten die relevanten Zwischenergebnisse der Aufsichtstätigkeit über die Inhaberin einer Sicherheitsbescheinigung Teil B in Österreich und Deutschland (Teil A in Tschechien) im Rahmen der Koordination insbesondere jener Behörde zur Kenntnis gebracht werden, die für die Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung gemäß Artikel 10 der Richtlinie 2004/49/EG beziehungsweise nunmehr Richtlinie (EU) 2016/798 zuständig war beziehungsweise hinkünftig ist.

Mit der Nationalen Sicherheitsbehörde der Bundesrepublik Deutschland wurden Gespräche zur Ausarbeitung eines Kooperationsübereinkommens eingeleitet.

5.7 Informationsaustausch zwischen der nationalen Sicherheitsbehörde und den Eisenbahnunternehmen

Im Bereich der Fahrzeuggenehmigungen steht es jedem Antragsteller frei, sich mit der Nationalen Sicherheitsbehörde Österreich ggf. unter Beiziehung anderer Nationaler Sicherheitsbehörden bzw. der ERA oder EC, bspw im Rahmen von Lenkungsreisen oder bei diversen Einzelterminen, über Erfahrungen auszutauschen und Feedbacks zu geben. Bei diesen Terminen werden vor allem projektbezogene Informationen ausgetauscht und die Ergebnisse in Form von Protokollen festgehalten. Informationsaustausch zwischen der Nationalen Sicherheitsbehörde und den EVU/IM findet zum Teil anlassbezogen oder auch in regulären Intervallen statt und betrifft sowohl Spezialthematika als auch generelle Problemstellungen, die lösungsorientiert anhand konkreter Verfahren erörtert werden.

Für Eisenbahnunternehmen besteht die Möglichkeit unabhängig von schon anhängigen Verfahren jederzeit Anfragen an die Oberste Eisenbahnbehörde zu richten.

Schon vor einer Antragstellung im Bereich der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung ist ein Erstkontakt mit der Behörde durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen möglich.

Des Weiteren besteht auch die Möglichkeit eine Vorbereitung auf die Antragstellung („Pre-Engagement“) einzuleiten. Hierbei können allgemeine Fragen, aber auch schon Detailfragen zum Inhalt der Antragstellung mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen behandelt werden (zB zu nationalen Sicherheitsvorschriften oder zur formelle Antragstellung).

Auch wird auf der Website des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie ein umfangreicher Leitfaden für die Antragstellung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung samt Anhängen zur Verfügung gestellt.

Ein übergreifender Informationsaustausch wird insbesondere durch die nationale Sicherheitsbehörde wie folgt sichergestellt:

- Es finden zu Terminen des europäischen RISC und des NSA-Ausschusses notwendige Informations- und Abstimmungsgespräche mit den Stakeholder:innen direkt sowohl in Form von Jour-Fixe, als auch im unregelmäßigen Austausch statt.
- Im Rahmen der Überarbeitung der nationalen Vorschriften erfolgten Abstimmungen mit den Infrastrukturbetreibern sowie der

Arbeitnehmer:innenschutzbehörde. Die Abstimmungen erfolgten in unregelmäßigen Abständen, da die weitere Bearbeitung wesentlich von den Rückmeldungen der Eisenbahnagentur der Europäischen Union abhängig ist.

- Es finden in regelmäßigen Abständen Arbeitsgruppen zur Implementierung von ETCS statt.

Inhaltlich wurden dabei im Berichtsjahr 2021 insbesondere nachstehende Themen erörtert sowie spezifisch behandelt:

- Zu den NTR VA wurde ein Entwurf erarbeitet und der Eisenbahnagentur der Europäischen Union übermittelt. Zum Thema „health and safety“ (Arbeitnehmer:innenschutz) wurde darüber hinaus weiterer Abstimmungsbedarf mit der Arbeitnehmer:innenschutzbehörde erkannt.
- Es wurden Abstimmungen der im Zuge der Implementierung von ETCS im Netz zur Anwendung kommender Funktionalitäten durchgeführt sowie Untersuchungen auf die Tauglichkeit der vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen eingebrachten Vorschläge im Hinblick auf Sicherheit, Konformität und Interoperabilität durchgeführt.

6 Aufsicht

6.1 Strategie, Plan, Verfahren und Entscheidungsfindung

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

Die aktuelle Aufsichtsstrategie sowie der dem Berichtsjahr folgende Aufsichtsplan sind unter dem Link

<https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/eisenbahn/sicherheit/aufsichtsstrategie.html>

veröffentlicht.

Von den Ende 2020 zwölf für 2021 geplanten anlassunabhängigen Aufsichtsverfahren wurden lediglich zwei durchgeführt. Zehn Aufsichtstermine mussten aufgrund der Verbreitung von COVID-19 in Österreich im Berichtsjahr 2021 abgesagt bzw. verschoben werden.

Die am Beginn und gegen Ende des Jahres 2021 im Zusammenhang mit der Verhinderung der Verbreitung von COVID-19 in Österreich festgelegten Maßnahmen verlangte die Beibehaltung der Aufsichtstätigkeit in der Schriftform, aber auch in Form von Videokonferenzen.

Die Aufsichtstätigkeit war auch im Berichtsjahr 2021 starken Einschränkungen aufgrund der im Zusammenhang mit der Verhinderung der Verbreitung von COVID-19 in Österreich kundgemachten COVID-19-Gesetze unterworfen. Dies führte zum Beispiel

- zu geänderten Rahmenbedingungen von und Auswirkungen auf die bislang etablierten mündlichen Verhandlungen
- zur Umstellung auf die Verwendung geeigneter technischer Kommunikationsmittel

Die Entscheidungsfindung der Obersten Eisenbahnbehörde bezüglich der Aufsicht von Eisenbahninfrastruktur und -verkehrsunternehmen erfolgt aufgrund der gesetzlichen

Vorgaben. Im Rahmen der Aufsichtstätigkeit wendet die Oberste Eisenbahnbehörde jedenfalls die Grundsätze eines geordneten rechtsstaatlichen Verfahrens nach dem Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 an. Dazu zählen der Grundsatz der *Offizialmaxime*, der Grundsatz der materiellen Wahrheit, der Grundsatz der freien Beweiswürdigung, die Unbeschränktheit und Gleichwertigkeit aller Beweismittel, die Raschheit der Entscheidung, die Begründungspflicht, die Wahrung des Parteienghört, der Ausschluss wegen Befangenheit, die Nachvollziehbarkeit des für eine Entscheidung maßgeblichen Sachverhaltes sowie Grundsätze wie Verhältnismäßigkeit, Kohärenz und Transparenz.

Die Aufsicht wird unter Anwendung der in der delegierten Verordnung (EU) 2018/761 zur Festlegung gemeinsamer Sicherheitsmethoden für die Aufsicht durch die nationalen Sicherheitsbehörden nach Ausstellung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung oder Erteilung einer Sicherheitsgenehmigung gemäß der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1077/2012 der Kommission, ABl. L 129 vom 25.5.2018, S. 16, für die Aufsicht von Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern festgelegten Sicherheitsmethode ausgeübt. Hier umfasste die Aufsicht in der Regel Befragungen von Personen auf verschiedenen Ebenen in einer Organisation, die Prüfung von Unterlagen und Aufzeichnungen im Zusammenhang mit dem Sicherheitsmanagementsystem und die Untersuchung der sicherheitsspezifischen Ergebnisse des Managementsystems, die bei Inspektionen oder damit zusammenhängenden Tätigkeiten ermittelt wurden. Die Aufsichtstätigkeit schließt die Überwachung der Wirksamkeit des Sicherheitsmanagementsystems und die Wirksamkeit einzelner oder partieller Elemente des Sicherheitsmanagementsystems, einschließlich betrieblicher Tätigkeiten, durch stichprobenartige Überprüfung mit ein.

Im Verfahren zur anlassunabhängigen bzw. anlassbezogenen Überwachung findet ein regelmäßiger Informationsaustausch zwischen der Nationalen Sicherheitsbehörde und dem betreffenden Eisenbahnunternehmen sowohl schriftlich als auch mündlich statt. Anlassunabhängige Aufsicht wurde 2021 großteils durch Überprüfung angeforderter Dokumente, aber auch in Form von Videokonferenzen durchgeführt.

Stellt die Oberste Eisenbahnbehörde im Rahmen der Aufsicht gleichgelagerte Abweichungen bei mehreren Unternehmen fest, kann diese Abweichung im Rahmen eines Schwerpunktverfahrens behandelt werden. Je nach Schwere der Abweichung, erfolgt die Information der anderen Eisenbahnunternehmen durch ein Informationsschreiben, ein

gesondertes Überwachungsverfahren oder sonstige geeignete Maßnahmen. Die Befugnisse und rechtlichen Möglichkeiten wurden in diesem Zusammenhang mit der Änderung des Eisenbahngesetz 1957 (EisbG), BGBl. Nr. 60/1957 durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 143/2020 Ende des Jahres 2020 gestärkt.

Wird im Zuge der Überwachungstätigkeit in einem oder mehreren Punkten mit einem Unternehmen kein Konsens erzielt, so besteht für dieses unbeschadet der gesetzlichen Möglichkeiten auch die Möglichkeit einer Aufsichtsbeschwerde.

Für Gefahrgut ist verkehrsträgerübergreifend im Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie eine eigene Organisationseinheit (Abteilung IV/ST3) eingerichtet. Diese unterstützt durch Bereitstellung von Ressourcen in Form von geeigneten sachkundigen Bediensteten Aufsichtsverfahren über Eisenbahnunternehmen dann, wenn Expertisen im Bereich Gefahrgut zweckdienlich und notwendig sind. Umgekehrt werden Erkenntnisse aus der Aufsichtstätigkeit zu Gefahrguttransport von der Obersten Eisenbahnbehörde an die Abteilung IV/ST3 übermittelt.

6.2 Ergebnisse der Aufsichtstätigkeit

Das Eisenbahngesetz 1957 (EisbG), StF BGBl. Nr. 60/1957 wurde mit dem Bundesgesetz BGBl. I Nr. 143/2020 geändert. Diese Novelle wurde am 22. Dezember 2020 kundgemacht und trat daher weitgehend am darauffolgenden Tag in Kraft. Im Zusammenhang mit der Umsetzung des 4. Eisenbahnpaketes wurden auch die Zuständigkeiten nach § 12 EisbG angepasst. Aufgründessen wurde von der Obersten Eisenbahnbehörde ein Ermittlungsverfahren geführt, in dem festgestellt wurde, welche Eisenbahnen in der Zuständigkeit der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie liegen, um eine exakte Abgrenzung zu erhalten, inwieweit und wo genau die Entwicklung der Interoperabilität des Eisenbahnsystems in Österreich noch weiter fortschreiten kann oder auch muss. Das Ermittlungsverfahren endete mit nachstehendem Ergebnis:

6.2.1 Zuständigkeit gegeben

Die Eisenbahnen nachstehender Eisenbahnunternehmen liegen jedenfalls in der Zuständigkeit der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie:

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

6.2.2 Zuständigkeit NICHT gegeben

Die Eisenbahnen nachstehender Eisenbahnunternehmen liegen jedenfalls NICHT in der Zuständigkeit der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie:

- Wiener Lokalbahnen GmbH

6.2.3 Zuständigkeit noch zu klären

Die Zuständigkeit der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie über Eisenbahnen nachstehender Eisenbahnunternehmen konnten im Berichtsjahr 2021 nicht mehr abschließend geklärt werden, eine Klärung soll im Jahr 2022 erfolgen:

- Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation: Das Eisenbahnunternehmen hat neben zwei Verbindungsgleisen (Lokalbahnhof – Wendeanlage mit 0,267 km und Erhaltungsgrenze – Salzburg Itzling mit 0,818 km) die Strecke Lokalbahnhof – Bürmoos – Lamprechtshausen mit 25,585 und die Strecke Bürmoos – Ostermiething mit 11,353 km Länge angegeben).
- Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m.b.H.: Das Eisenbahnunternehmen betreibt vier Normalspurbahnen (LILO I bis LILO III und Lambach – Vorchdorf-Eggenberg).

6.2.4 Festgestellte Problembereiche:

Im oben angeführten Ermittlungsverfahren wurde auch untersucht, welche Strecken oder Streckenabschnitte welchen Bestimmungen der Interoperabilität des Eisenbahnsystems entsprechen. Aufgrund des Ermittlungsverfahrens haben sich nachstehende Problembereiche ergeben:

- Bestimmte Daten zur Interoperabilität des Eisenbahnsystems sind ganz oder teilweise nicht vorhanden (Von einem Unternehmen konnte keine Aussage darüber vorgelegt werden, ob die Gesamtstrecke oder welche Streckenabschnitte den Bestimmungen über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union zum Stichtag 31.12.2021 entsprachen oder (gegebenenfalls ob bzw. bis zu welchem Zeitpunkt) im Sinne dieser Anforderungen aufgerüstet oder erneuert werden sollen.
- Daten wurden nicht mehr gemeldet (zwei Unternehmen weigerten sich gänzlich die Daten vorzulegen, obwohl diese im Berichtsjahr 2020 jedenfalls erhoben und übermittelt worden sind. Damit wären lediglich diese Daten unter Angabe etwaiger Veränderungen zu übermitteln gewesen)

7 Anwendungen der relevanten gemeinsamen Sicherheitsmethoden (CSM)

7.1 Anwendung der CSM für Sicherheitsmanagementsysteme

Erfahrungen mit der Anwendung der delegierten Verordnung (EU) 2018/762 über gemeinsame Sicherheitsmethoden bezüglich der Anforderungen an Sicherheitsmanagementsysteme gemäß der Richtlinie (EU) 2016/798 (kurz: CMS SMS) werden im Wesentlichen in den von den Eisenbahnunternehmen gemäß § 193 EisebG erstellten und übermittelten Sicherheitsberichten dargestellt. Darüber hinaus können Erkenntnisse im Zuge der Aufsichtstätigkeit gewonnen werden. Aufgrund des kurzen Zeitraums seit Inkrafttreten dieser Verordnung liegen bislang weder Erfahrungen aus den Sicherheitsberichten noch aus der Aufsichtstätigkeit vor.

Aus den Ergebnissen der Sicherheitsbewertung im Rahmen der Verfahren zur Erteilung von einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen kann indirekt geschlossen werden, dass zahlreiche Eisenbahnunternehmen Probleme haben, die Vorgaben der delegierten Verordnung (EU) 2018/762 im Sicherheitsmanagementsystem umzusetzen. Dies zeigt sich vor allem an der erheblichen Anzahl an verbleibenden Bedenken für die Aufsicht, die – obwohl als geringfügiges Problem eingestuft – die grundsätzliche Ausgestaltung von Verfahren im SMS (zB Risikomanagement, Kontrollverfahren) und deren Anwendung zum Inhalt haben. Teilweise wurden für die Behebung dieser verbleibenden Bedenken keine bestimmten Maßnahmen festgelegt. Im Zuge der Aufsicht wurde von den Eisenbahnunternehmen dann zum Teil angegeben, dass die dem verbleibenden Bedenken zugrundeliegende Problematik im Rahmen der Sicherheitsbewertung nicht näher erörtert wurde und auch nicht nachvollzogen werden könne.

7.2 Anwendung der CSM für die Risikobewertung

Erfahrungen mit der Anwendung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 idF der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1136 über die gemeinsame Sicherheitsmethode für

die Evaluierung und Bewertung von Risiken (kurz CSM RISK) werden im Wesentlichen in den von den Eisenbahnunternehmen gemäß § 193 EISbG erstellten und übermittelten Sicherheitsberichten dargestellt. Darüber hinaus können Erkenntnisse darüber im Zuge der Aufsichtstätigkeit gewonnen werden. Die Rückmeldungen der Eisenbahnunternehmen sowie die Ergebnisse der Aufsichtstätigkeit zeigten im Wesentlichen, dass die Eisenbahnunternehmen unterschiedliche Auffassungen in der Umsetzung sowie der Anwendung der CSM RISK, wie auch dem Verhältnis zwischen CSM RISK und CSM SMS vertreten. Aus diesem Grund ist geplant die Aufsichtstätigkeit in diesem Bereich zu intensivieren.

7.3 Anwendung der CSM für die Kontrolle

Erfahrungen mit der Anwendung der Verordnung (EU) Nr. 1078/2012 über eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Kontrolle, die von Eisenbahnunternehmen und Fahrwegbetreibern, denen eine Sicherheitsbescheinigung beziehungsweise Sicherheitsgenehmigung erteilt wurde, sowie von den für die Instandhaltung zuständigen Stellen anzuwenden ist (kurz: CSM für die Kontrolle) werden im Wesentlichen in den von den Eisenbahnunternehmen gemäß § 193 EISbG erstellten und übermittelten Sicherheitsberichten dargestellt. Darüber hinaus können Erkenntnisse darüber im Zuge der Aufsichtstätigkeit gewonnen werden. Die Rückmeldungen der Eisenbahnunternehmen sowie die Ergebnisse der Aufsichtstätigkeit zeigten im Wesentlichen, dass die Eisenbahnunternehmen unterschiedliche Auffassungen in der Umsetzung sowie der Anwendung der CSM für die Kontrolle vertreten. Aus diesem Grund ist geplant die Aufsichtstätigkeit in diesem Bereich zu intensivieren.

7.4 Teilnahme an oder Implementierung von Projekten der Europäischen Union

Die Oberste Eisenbahnbehörde ist im RISC (Railway Interoperability and Safety Committee) ständig vertreten und nimmt zudem an Sitzungen des RISC teil. Diese finden quartalsmäßig statt.

Die Abteilung IV/E5 ist zudem im Programm „Railway Joint Undertaking“, als österreichische Vertretung präsent. Dabei handelt es sich bei „Railway Joint Undertaking“ um ein Forschungsprogramm, das als Nachfolgeprogramm zu Shift2Rail mit Jänner 2022

fortgeführt werden soll. Nachdem die Projekte der Shift2Rail abgeschlossen werden konnten, soll „Railway Joint Undertaking“ im Jahr 2022 mit einer neuen Struktur aufgestellt werden. Dabei sind zwei Hauptsäulen vorgesehen: System Pillar und Innovation Pillar. Dabei soll Leitung der G-E sowie die Abteilungsleitung IV/E5 gemeinsam mit anderen europäischen Stakeholder, System Pillar gestalten, während die Gestaltung von Innovation Pillar in der Zuständigkeit der Sektion III des BMK begleitet wird.

Im System Pillar sind zurzeit zwei Hauptthemen definiert – System Architecture und das CCS+ Programm:

Dabei handelt es sich beim System Architecture um ein Projekt, dass ein einheitliches, interoperables, europäisches Eisenbahnsystem definieren soll. Nachdem die Säulen dieses Systems definiert sind, sollen Lücken festgestellt und schlussendlich bereinigt werden. System Architecture befindet sich bislang noch in der Anfangsphase.

Das CCS+ Programm behandelt Control/Command/Signal und definiert Entwicklungs- und Optimierungspotenzial im Bereich CCS.

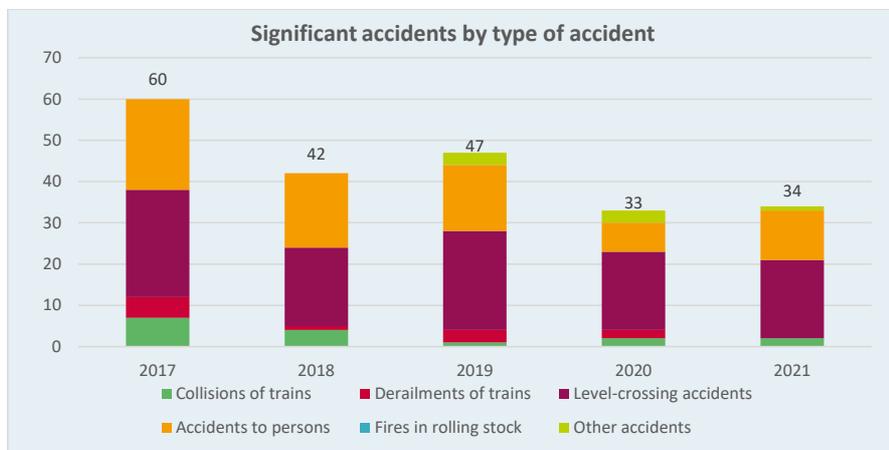
8 Sicherheitskultur

Mit der delegierten Verordnung (EU) 2018/762 über gemeinsame Sicherheitsmethoden bezüglich der Anforderungen an Sicherheitsmanagementsysteme gemäß der Richtlinie (EU) 2016/798 wurde der Notwendigkeit Rechnung getragen die Anforderung zur Implementierung und Gestaltung einer positiven Sicherheitskultur festzulegen. Aufgrund des kurzen Zeitraums seit Inkrafttreten dieser Verordnung liegen bislang weder Erfahrungen aus den Sicherheitsberichten noch aus der Aufsichtstätigkeit vor.

9 Anhänge

9.1 CSI-Daten – angewandte Definitionen

Abbildung 1 Signifikante Unfälle aufgeschlüsselt nach der ursächlichen Unfallart



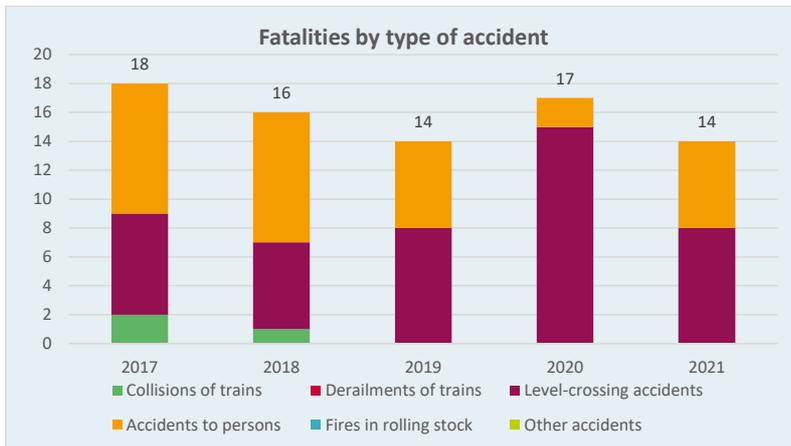
Die obenstehende Abbildung 1 stellt die Daten der nachstehenden Tabelle 1 graphisch dar.

Tabelle 1 Signifikante Unfälle aufgeschlüsselt nach der ursächlichen Unfallart

Year	Collisions of trains	Derailments of trains	Level-crossing accidents	Accidents to persons	Fires in rolling stock	Other accidents	Total number of significant accidents
2017	7	5	26	22	0	0	60
2018	4	1	19	18	0	0	42
2019	1	3	24	16	0	3	47
2020	2	2	19	7	0	3	33

Year	Collisions of trains	Derailments of trains	Level-crossing accidents	Accidents to persons	Fires in rolling stock	Other accidents	Total number of significant accidents
2021	2	0	19	12	0	1	34

Abbildung 2 Todesfälle aufgeschlüsselt nach der ursächlichen Unfallart

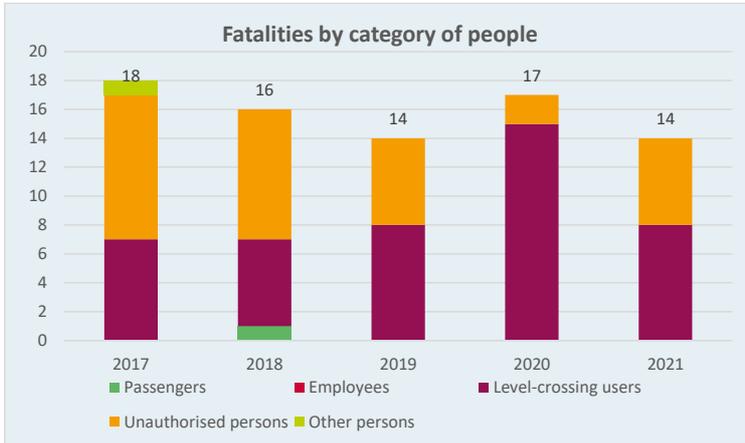


Die obenstehende Abbildung 2 stellt die Daten der nachstehenden Tabelle 2 graphisch dar.

Tabelle 2 Todesfälle aufgeschlüsselt nach der ursächlichen Unfallart

Year	Collisions of trains	Derailments of trains	Level-crossing accidents	Accidents to persons	Fires in rolling stock	Other accidents	Total number of significant accidents
2017	2	0	7	9	0	0	18
2018	1	0	6	9	0	0	16
2019	0	0	8	6	0	0	14
2020	0	0	15	2	0	0	17
2021	0	0	8	6	0	0	14

Abbildung 3 Todesfälle aufgeschlüsselt nach der betroffenen Personenkategorie

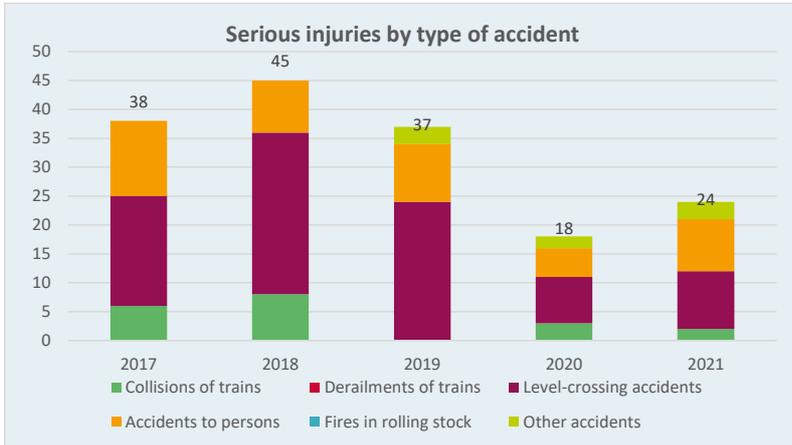


Die obenstehende Abbildung 3 stellt die Daten der nachstehenden Tabelle 3 graphisch dar.

Tabelle 3 Todesfälle aufgeschlüsselt nach der betroffenen Personenkategorie

Year	Passengers	Employees	Level-crossing users	Unauthorised persons	Other persons	Total number of fatalities
2017	0	0	7	10	1	18
2018	1	0	6	9	0	16
2019	0	0	8	6	0	14
2020	0	0	15	2	0	17
2021	0	0	8	6	0	14

Abbildung 4 Schwere Verletzungen aufgeschlüsselt nach der ursächlichen Unfallart

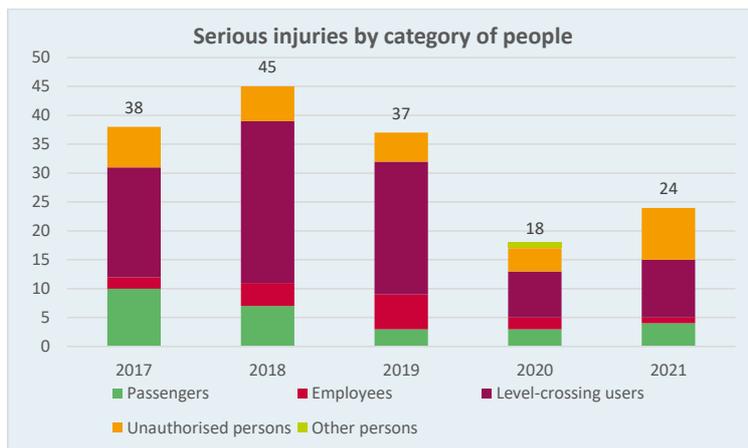


Die obenstehende Abbildung 4 stellt die Daten der nachstehenden Tabelle 4 graphisch dar.

Tabelle 4 Schwere Verletzungen aufgeschlüsselt nach der ursächlichen Unfallart

Year	Collisions of trains	Derailments of trains	Level-crossing accidents	Accidents to persons	Fires in rolling stock	Other accidents	Total number of significant accidents
2017	6	0	19	13	0	0	38
2018	8	0	28	9	0	0	45
2019	0	0	24	10	0	3	37
2020	3	0	8	5	0	2	18
2021	2	0	10	9	0	3	24

Abbildung 5 Schwere Verletzungen aufgeschlüsselt nach der betroffenen Personenkategorie



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

Tabelle 5 Schwere Verletzungen aufgeschlüsselt nach der betroffenen Personenkategorie

Year	Passengers	Employees	Level-crossing users	Unauthorised persons	Other persons	Total number of fatalities
2017	10	2	19	7	0	38
2018	7	4	28	6	0	45
2019	3	6	23	5	0	37
2020	3	2	8	4	1	18
2021	4	1	10	9	0	24

Das tagesaktuelle Organigramm des BMK ist unter [Aufgaben und Geschäftseinteilung \(bmk.gv.at\)](#) abrufbar.

9.3 Auflistung Sicherheitsbescheinigungen und –genehmigungen

Im Jahr 2021 haben nachstehende Eisenbahnunternehmen über eine durch die Oberste Eisenbahnbehörde oder die Eisenbahnagentur der Europäischen Union erteilte, aufrechte Sicherheitsbescheinigung für ein geographisches Tätigkeitsgebiet in der Republik Österreich oder Sicherheitsgenehmigung verfügt:

Eisenbahnunternehmen mit Firmensitz in Österreich:

- Cargo Service GmbH
- CAT-City Air Terminal GmbH
- DPB Rail Infra Service GmbH
- ecco-rail GmbH
- Frachtbahn Traktion GmbH
- GEVD Gesellschaft für Eisenbahnverkehrsdienstleistungen mbH
- Grampetcargo Austria GmbH
- Graz-Köflacher Bahn- und Busbetriebe GmbH
- Land Steiermark/Steiermärkische Landesbahn
- Lokomotion Austria Gesellschaft für Schienentraction mbH
- LTE Austria GmbH
- METRANS Railprofi Austria GmbH (vormals RPS)
- MEV Independent Railway Services GmbH
- MMV-Rail Austria Ges.m.b.H.
- Montafonerbahn Aktiengesellschaft
- Niederösterreichische Verkehrsorganisationsges.m.b.H.
- ÖBB-Personenverkehr Aktiengesellschaft
- ÖBB-Produktion GmbH
- ÖBB-Technische Services GmbH
- Franz Plasser Dienstleistungsgesellschaft m.b.H.
- PORR Austriarail GmbH
- Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn Aktiengesellschaft
- Raaberbahn Cargo GmbH
- Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft

- Rhomberg Bahntechnik GmbH
- RTB CARGO AUSTRIA GmbH
- RTS Rail Transport Service GmbH
- Safety4You Baustellenlogistik GmbH
- Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation/Salzbürger Lokalbahn
- Siemens Mobility Austria GmbH
- S-Rail GmbH
- Steiermarkbahn Transport und Logistik GmbH
- Steiermarkbahn und Bus GmbH
- Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m.b.H
- Twentyone GmbH
- TX Logistik Transalpine GmbH
- Walser Eisenbahn GmbH
- WESTbahn Management GmbH
- Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH
- WIENER LOKALBAHNEN GmbH

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

- Bayerische Oberlandbahn GmbH
- BLS Cargo AG
- BSAS EVG GmbH&Co KG
- Captrain Deutschland Cargo West GmbH
- Captrain Italia S.r.l.
- ČD Cargo a.s
- CER Hungary Zrt. (mit Gültigkeit bis 30.11.2021)
- DB Fernverkehr Aktiengesellschaft
- DB Regio Aktiengesellschaft
- DB Cargo Aktiengesellschaft
- DB Cargo Czechia s.r.o.
- FLOYD Szolgáltató Zártkörűen Működő Részvénytársaság
- FOXrail Zártkörűen Működő RészvénytársaságHelrom GmbH
- Holzlogistik & Güterbahn GmbH
- HSL Netherlands B.V.
- LINEAS

- Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH
- PKP CARGO SPÓŁKA AKCYJNA
- Raildox GmbH & Co. KG
- Railtrans International a.s.
- RheinCargo GmbH & Co.KG
- RM Lines a.s.
- Rund ums Gleis GmbH
- SŽ Tovorni promet d.o.o
- TEN Rail železniški tovorni promet d.o.o
- Transalpin Eisenbahn AG
- WRS Widmer Rail Services AG

Eisenbahninfrastrukturunternehmen:

- ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft
- Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn Aktiengesellschaft
- Land Steiermark/Steiermärkische Landesbahnen
- Cargo-Center-Graz Betriebsgesellschaft m.b.H. & Co KG

9.4 Liste der Sicherheitsbescheinigungen

Im Berichtsjahr 2021 wurde dreizehn Eisenbahnverkehrsunternehmen eine einheitliche Sicherheitsbescheinigung erteilt.

Sämtliche im Berichtsjahr ausgestellten Sicherheitsbescheinigungen sind insofern als neu zu bezeichnen, als es sich um die erstmalige Ausstellung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung für die genannten Unternehmen handelt und gesetzeskonform und antragsgemäß als Neuantrag behandelt wurden. Es erfolgt daher eine Teilung in Unternehmen die neu auf den österreichischen Markt gekommen sind und jene Unternehmen, welche bereits über eine Sicherheitsbescheinigung – Teil B für Österreich verfügten.

Eisenbahnverkehrsunternehmen, welche im Berichtsjahr 2021 neu in den österreichischen Markt eintraten:

- BLS Cargo AG

- BSAS EVG GmbH&Co KG
- Captrain Deutschland Cargo West GmbH
- Frachtbahn Traktion GmbH
- RheinCargo GmbH & Co. KG
- Rund ums Gleis GmbH
- TEN Rail železniški tovorni promet d.o.o

Eisenbahnverkehrsunternehmen, welche im Berichtsjahr 2021 bereits am österreichischen Markt waren:

- Helrom GmbH
- Holzlogistik und Güterbahn GmbH
- Lokomotion Austria Gesellschaft für Schienentraction mbH
- Raaberbahn Cargo GmbH
- WESTbahn Management GmbH
- Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 Signifikante Unfälle aufgeschlüsselt nach der ursächlichen Unfallart	53
Tabelle 2 Todesfälle aufgeschlüsselt nach der ursächlichen Unfallart	55
Tabelle 3 Todesfälle aufgeschlüsselt nach der betroffenen Personenkategorie	56
Tabelle 4 Schwere Verletzungen aufgeschlüsselt nach der ursächlichen Unfallart.....	57
Tabelle 5 Schwere Verletzungen aufgeschlüsselt nach der betroffenen Personenkategorie	58

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Signifikante Unfälle aufgeschlüsselt nach der ursächlichen Unfallart.....	53
Abbildung 2 Todesfälle aufgeschlüsselt nach der ursächlichen Unfallart	55
Abbildung 3 Todesfälle aufgeschlüsselt nach der betroffenen Personenkategorie	56
Abbildung 4 Schwere Verletzungen aufgeschlüsselt nach der ursächlichen Unfallart.....	57
Abbildung 5 Schwere Verletzungen aufgeschlüsselt nach der betroffenen Personenkategorie	58
Abbildung 6 Organigramm des BMK mit Stand 31.12.2021	59

Abkürzungen

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

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

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

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

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

+43 (0) 800 21 53 59

e4@bmk.gv.at

www.bmk.gv.at