

NIB-Austria-Annual report 2021

Vienna, 2022

Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes, Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Wien, 2022. Stand: 30. September 2022

Copyright und Haftung:

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

Im Falle der Erweiterung der Informationsgrundlage behält sich die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes das Recht zur Ergänzung des gegenständlichen Sicherheitsberichtes vor.

Alle datenschutzrechtlichen Informationen finden Sie unter folgendem Link:

bmk.gv.at/impressum/daten.html.

Inhalt

Impressum	2
Inhalt.....	3
Vorwort.....	4
Struktur, Funktion, Personal, Unabhängigkeit	5
Aufgaben.....	7
Internetauftritt der SUB	8
Zusammenfassung	9
Allgemeines	9
Trends	10
SUB-Bereich Schiene.....	10
Mission Statement.....	13
Zielerreichung.....	13
Strategie	13
1 Zuständigkeiten	14
1.1 SUB-Bereich Schiene.....	14
2 Untersuchungen	15
2.1 Untersuchungsberichte veröffentlicht 2021.....	15
2.2 Eingeleitete Sicherheitsuntersuchungen 2021	18
3 Tätigkeiten 2021 – SUB-Bereich Schiene.....	19
4 Vorfalldatistik 2021 – SUB-Bereich Schiene	20
5 Sicherheitsempfehlungen	31
5.1 SUB-Bereich Schiene.....	31
Tabellenverzeichnis.....	36
Abbildungsverzeichnis	37
Verzeichnis der Regelwerke	38

Vorwort

Gemäß dem internationalen Standard in der Unfallursachenforschung sowie auf Basis der Konzepte und Strategien der Verkehrssicherheitspolitik der Europäischen Union und den darauf basierenden gemeinschaftsrechtlichen Verpflichtungen sollen Unfälle und Störungen durch eine ständig eingerichtete unabhängige Stelle gründlich untersucht werden, um aus Fehlern zu lernen, Wiederholungen zu vermeiden und dadurch einen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zu leisten.

Diese Aufgabe obliegt in Österreich gemäß Unfalluntersuchungsgesetz – UUG 2005, BGBl. I Nr. 123/2005 idF BGBl. I Nr. 231/2021, der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes (kurz „SUB“), einer Dienststelle des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (kurz „BMK“).

Gemäß § 19 UUG 2005 hat die SUB einen ausführlichen Bericht über ihre Tätigkeiten im jeweils vorangegangenen Jahr zu erstellen und diesen bis 30. September jeden Jahres zu veröffentlichen sowie dem Nationalrat zu übermitteln.

Der vorliegende Sicherheitsbericht enthält die wesentlichen Zahlen und Fakten über die Untersuchungstätigkeiten des Bereichs Schiene der SUB im Jahr 2021.

Für weiterführende Informationen stehen die Mitarbeiter:innen der SUB sowie die Website des BMK (bmk.gv.at/ministerium/sub) zur Verfügung.

Verkehrssicherheitsarbeit ist sowohl ethisch geboten, um durch die Umsetzung der Schlussfolgerungen menschliches Leid zu verhindern, als auch volkswirtschaftlich notwendig, um Ressourcenverschwendung zu vermeiden.

Für den Inhalt verantwortlich

Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes – SUB

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

Tel.: +43 (1) 71162 65 9000

Fax: +43 (1) 71162 65 9298

E-Mail: sub@bmk.gv.at

Struktur, Funktion, Personal, Unabhängigkeit

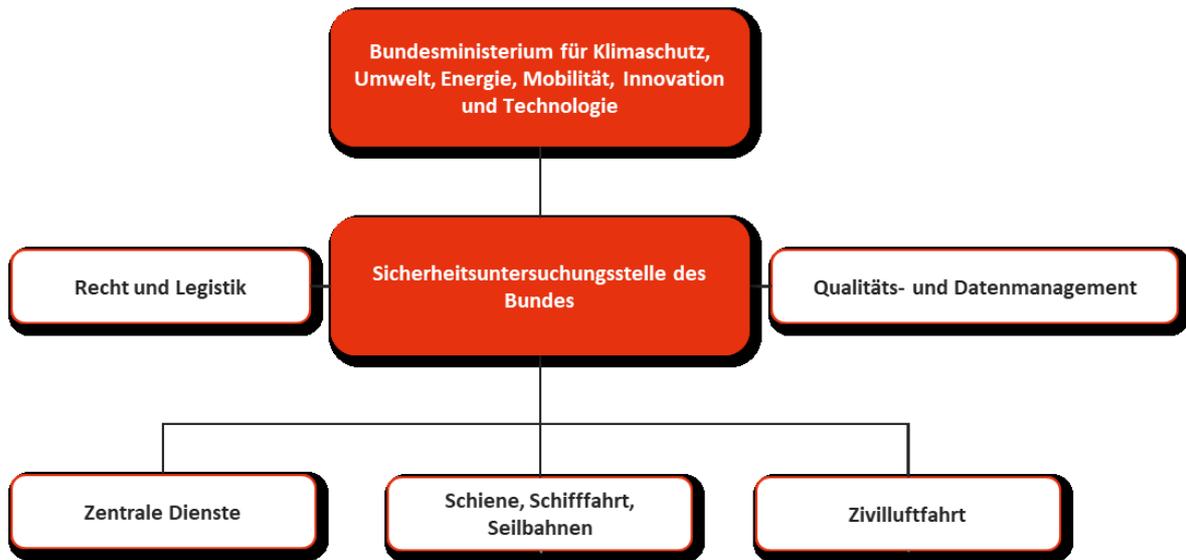
Die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes (SUB) umfasst die Bereiche Schiene, Schifffahrt, Seilbahnen und Zivilluftfahrt, wodurch bei den Sicherheitsuntersuchungen Synergie- und Einsparungseffekte erreicht werden. Diese Effekte ergeben sich durch verkehrsbereichsübergreifende Aspekte in der Unfallursachenforschung, bzw. werden durch eine gemeinsame Meldestelle und einen zentralen 24-Stunden-Bereitschaftsdienst erzielt.

Die SUB ist in Übereinstimmung mit den Anforderungen des Unionsrechts und der österreichischen Rechtslage funktionell und organisatorisch unabhängig von allen Behörden und Parteien, öffentlichen und privaten Stellen, deren Interessen mit den Aufgaben der SUB kollidieren könnten.

Die SUB wurde mit ausreichenden Mitteln ausgestattet, sodass sie ihre Aufgaben unabhängig wahrnehmen kann und in der Lage ist, eine umfassende Sicherheitsuntersuchung von Vorfällen entweder selbst durchzuführen oder eine Sicherheitsuntersuchung zu beaufsichtigen.

Die SUB ist eine nachgeordnete Dienststelle des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie.

Abbildung 1 Aufbauorganisation der SUB



Mit Stand 31. Dezember 2021 verfügte der Fachbereich Schiene, Schifffahrt und Seilbahnen über nachstehendes Personal:

- 1 Leiter:in der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes
- 1 Bereichsleiter:in Schiene, Schifffahrt, Seilbahnen
- 6 Untersuchungsbeauftragte

Aufgaben

Zur zentralen Aufgabenstellung der SUB zählen:

- die Untersuchung von Unfällen und Störungen durch ein qualifiziertes Untersuchungsverfahren,
- die Feststellung der möglichen Ursachen,
- erforderlichenfalls die Ausarbeitung von Sicherheitsempfehlungen als Vorschläge zur Verbesserung der Verkehrssicherheit,
- Erstellung vom jährlichen Sicherheitsbericht mit Vorfallsstatistik.

Die Untersuchung dient ausdrücklich **nicht der Klärung von Schuld- oder Haftungsfragen**, Untersuchungsberichte dürfen dazu **keine Feststellungen** treffen.

Internetauftritt der SUB

Auf der Webseite des BMK sind die von der SUB veröffentlichten Daten unter folgender Internetadresse abrufbar:

bmk.gv.at/ministerium/sub

Zusammenfassung

Allgemeines

Der vorliegende Sicherheitsbericht gemäß § 19 UUG 2005 basiert auf den der SUB gemeldeten Zahlen und Daten über meldepflichtige Vorfälle, die sich im Berichtsjahr 2021 im Fachbereich Schiene ereignet haben.

Die zentrale Aufgabenstellung der SUB ist die Untersuchung von Unfällen und Störungen durch ein qualifiziertes Untersuchungsverfahren, die Feststellung der möglichen Ursachen und die Ausarbeitung von Sicherheitsempfehlungen als Vorschläge zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Die SUB hat ihre Aufgaben funktionell und organisatorisch unabhängig von allen Behörden und Parteien, sowie öffentlichen und privaten Stellen, deren Interessen mit den Aufgaben der SUB kollidieren könnten, zu besorgen.

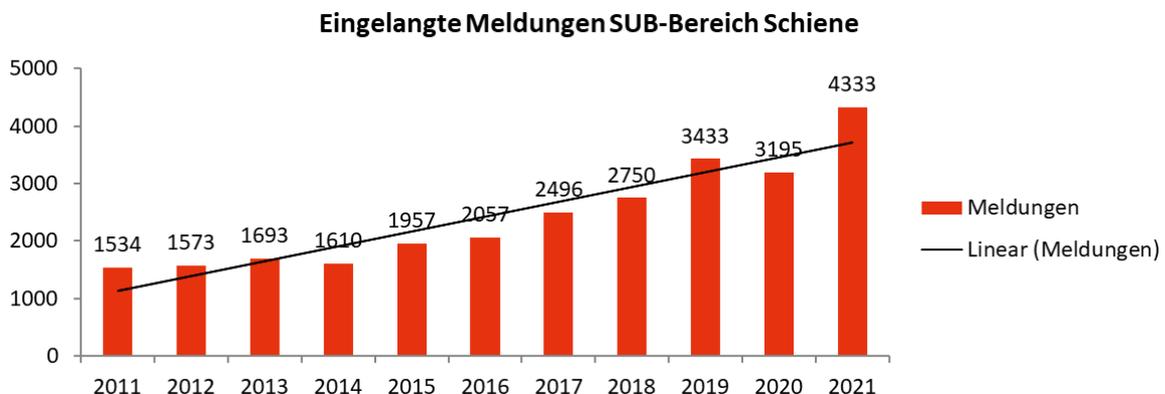
Die Untersuchung dient **nicht der Klärung von Schuld- oder Haftungsfragen**, Untersuchungsberichte und Sicherheitsempfehlungen dürfen **keine Feststellungen** dazu treffen.

Trends

SUB-Bereich Schiene

Im Jahr 2021 gingen im SUB-Bereich Schiene insgesamt 4333 Meldungen (vgl. Abbildung 2) ein. Hiervon wurden 1201 Meldungen von der SUB als Unfälle, 2482 als Störungen und 650 als sonstige Ereignisse (keine Meldepflicht gemäß §19c Eisenbahngesetz – EisbG 1957, BGBl. Nr. 60/1957 idF BGBl Nr. 231/2021) bewertet. Gemäß UUG 2005 müssen alle an die SUB gerichteten Meldungen in einer Datenbank erfasst werden. Darüber hinaus gibt es eine Vielzahl von Vorfällen, die nicht meldepflichtig sind, jedoch trotzdem an die SUB gemeldet wurden und deshalb auch in der Datenbank zur statistischen Auswertung im Jahr 2021 erfasst wurden.

Abbildung 2 Eingelangte Meldungen SUB-Schiene



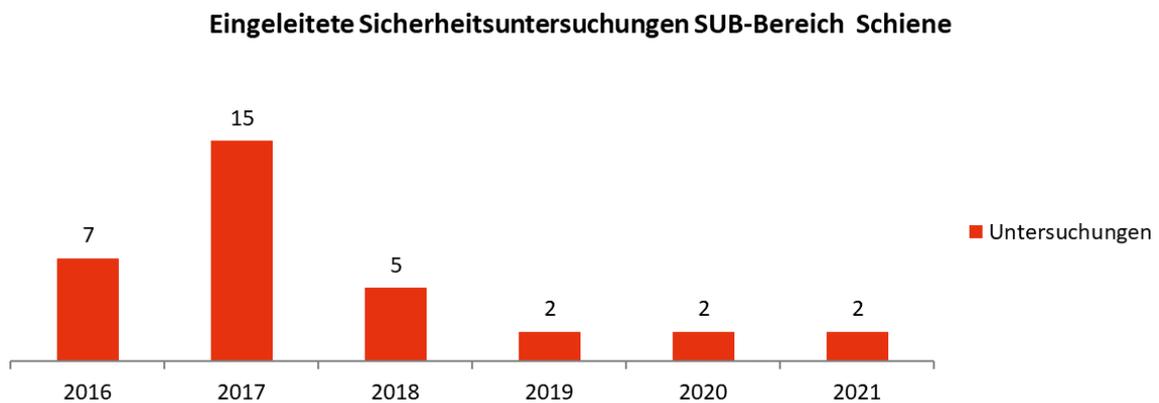
Ab dem Jahr 2017 wurden auch nicht meldepflichtige Vorfälle in die Statistik aufgenommen.

Die Gesamtzahl der gemeldeten Vorfälle ist gegenüber dem Vergleichszeitraum 2020 gestiegen. (vgl. Abbildung 2) Dieser Anstieg im Jahr 2021 ist vor allem auf eine erhöhte Anzahl von Kollisionen zwischen Schienenfahrzeugen und Objekten (Bäume, Äste,...) sowie auf Störungen hinsichtlich von Ladungsanstand und Bahnfrevell zurückzuführen.

Im Jahr 2021 wurden insgesamt zwei Sicherheitsuntersuchungen im Bereich Schiene eingeleitet. Sicherheitsuntersuchungen werden eingeleitet, wenn aufgrund eines Ereignisses eine Untersuchungspflicht gemäß § 9 Abs. 2 UUG 2005 besteht. Darüber hinaus ist eine Sicherheitsuntersuchung von Vorfällen, die keine schweren Unfälle sind, immer dann durchzuführen, wenn zu erwarten ist, dass eine Sicherheitsuntersuchung neue Erkenntnisse zur Vermeidung künftiger Vorfälle bringt. (vgl. § 9 UUG 2005)

Die Art und der Umfang einer Sicherheitsuntersuchung richten sich nach der Schwere des Vorfalls und nach den aus der Sicherheitsuntersuchung zu gewinnenden Erkenntnissen für eine Verbesserung der Verkehrssicherheit. (vgl. § 6 Abs. 2 UUG 2005)

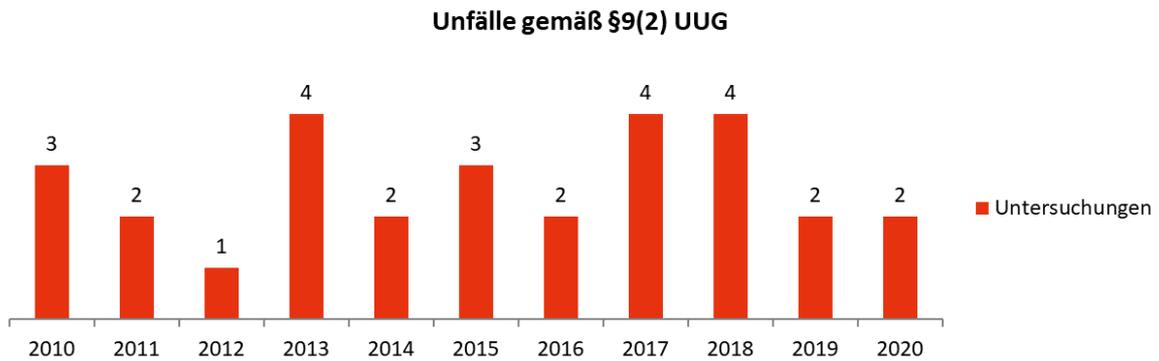
Abbildung 3 Anzahl der eingeleiteten Sicherheitsuntersuchungen SUB-Schiene



Aufgrund höherer Personalressourcen wurden in den Jahren bis 2017 mehr Vorfälle untersucht, als gemäß § 9 Abs. 2 UUG 2005 zu untersuchen gewesen wären.

Die Anzahl untersuchungspflichtiger Vorfälle gemäß § 9 Abs.2 UUG 2005 ist generell niedrig, was auf ein hohes Sicherheitsniveau im Verkehrsbereich Schiene zurückzuführen ist.

Abbildung 4 Unfälle gemäß § 9 Abs.2 UUG 2005 SUB-Bereich Schiene



Gemäß § 9 Abs. 2 UUG 2005 waren im Jahr 2021 insgesamt zwei Ereignisse untersuchungspflichtig. In einem längeren Beobachtungszeitraum zeigt sich, wie in Abbildung 4 dargestellt, keine signifikante Veränderung in Hinblick auf die Anzahl von untersuchungspflichtigen Vorfällen.

Eine Übersicht über die eingeleiteten Untersuchungen ist unter Kapitel 2.2 zu finden.

Mission Statement

Die Mission, also der Handlungsauftrag, der sich insbesondere durch den gesetzlichen Auftrag an die SUB ergibt, lautet wie folgt:

„Die SUB als wesentlicher Faktor zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.“

Zielerreichung

Aufgrund der durchgeführten Sicherheitsuntersuchungen und der daraus abgeleiteten Sicherheitsempfehlungen, konnte im Jahr 2021 erneut ein wichtiger Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in den einzelnen Verkehrsbereichen geleistet werden.

Strategie

Abgeleitet von der Zielerreichung sowie dem Mission Statement wurde eine Qualitätsstrategie erarbeitet, die sicherstellen soll, dass die SUB ihre Sicherheitsuntersuchungen mit höchst möglicher Qualität mit Unterstützung von strukturierten und dokumentierten Prozessen durchführt.

Gemäß dem internationalen Standard in der Unfallursachenforschung sowie unter Zugrundelegung der Strategien der EU-Verkehrssicherheitspolitik stellt die SUB sicher, dass Vorfälle durch ein qualitätsoptimiertes, prozess- und ergebnisorientiertes Verfahren untersucht werden. Vorrangiges Ziel dabei ist die Schaffung einer Basis zur entscheidenden Verbesserung der Verkehrssicherheit durch definierte Sicherheitsempfehlungen. Die Umsetzung der Strategie wird im Rahmen der Qualitätspolitik und -ziele sichergestellt und operationalisiert.

Wien, im Jahr 2022

Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes

Die Leiterin



Dipl.-HTL-Ingⁱⁿ Bettina Bogner, BA MA

1 Zuständigkeiten

1.1 SUB-Bereich Schiene

Gemäß § 5 Abs. 1 Z 1 UUG 2005 ist der Bereich „Schiene“ der Betrieb einer Haupt- und Nebenbahn, einer Anschlussbahn und einer Straßenbahn, auf der Schienenfahrzeuge ausschließlich auf einem eigenen Bahnkörper verkehren (z.B. U-Bahn in der Bundeshauptstadt Wien), einschließlich der Betrieb von Schienenfahrzeugen auf diesen genannten Bahnen gemäß den Bestimmungen der §§ 4, 5, 7 EisebG 1957.

2 Untersuchungen

Im nachfolgenden Kapitel werden die von der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes im Jahr 2021 veröffentlichten Abschlussberichte und Zwischenberichte überblicksartig dargestellt. Die detaillierten Berichte können auf der Website unter der folgenden Adresse abgerufen werden: bmk.gv.at/ministerium/sub

2.1 Untersuchungsberichte veröffentlicht 2021

Zu folgenden Vorfällen gab es Veröffentlichungen der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes im Berichtsjahr 2021.

Tabelle 1 Verletzung von Personen durch Schienenfahrzeuge Bf Kirchstetten

Verletzung von Personen durch Schienenfahrzeuge	Personenzüge
Ort, Datum	Bf Kirchstetten, 12. Jänner und 03. März 2017
Hergang	<p>Sowohl am 12. Jänner 2017 als auch am 03. März 2017 ereignete sich im Bf Kirchstetten jeweils ein Vorfall mit Personenschaden. Beide Vorfälle sind ähnlich gelagert und werden deshalb in einem gemeinsamen Bericht abgehandelt.</p> <p>Am Donnerstag den 12. Jänner 2017 um 08:14 Uhr wurde am Bf Kirchstetten eine Person von dem auf Gleis 1 einfahrenden Z 1612 am schienengleichen Bahnsteigzugang erfasst und zu Boden gestoßen.</p> <p>Am Freitag den 03. März 2017 um 23:37 Uhr wurde am Bf Kirchstetten eine Person von dem auf Gleis 1 einfahrenden Z 2063 am schienengleichen Bahnsteigzugang erfasst, zu Boden gestoßen und mitgerissen.</p>
Folgen	<p>Folgen des Vorfalls vom 12. Jänner 2017:</p> <p>Die Person wurde schwer verletzt. Im Personenverkehr kam es zu Verspätungen von bis zu 26 Minuten und im Güterverkehr von bis zu 46 Minuten.</p> <p>Folgen des Vorfalls vom 03. März 2017:</p> <p>Die Person wurde schwer verletzt. Im Personenverkehr kam es zu Zugausfällen und Verspätungen von bis zu 47 Minuten und im Güterverkehr von bis zu 73 Minuten.</p>

Verletzung von Personen durch Schienenfahrzeuge	Personenzüge
Ursache	Die Ursache für die Kollisionen der beiden Bahnbenützer mit den Zügen war, dass sie durch das Betreten der schienengleichen Bahnsteigzugänge unmittelbar vor den einfahrenden Zügen in deren Gefahrenraum gerieten.
Sicherheitsempfehlungen	A-2017/001, A-2017/002
Umsetzung	Teilweise umgesetzt
Rechtliche Grundlage	Art. 19 Abs. 2 RL 2004/49/EG (Art. 20 Abs. 2 RL (EU) 2016/798)
Status der Untersuchung	Untersuchungsbericht veröffentlicht am 02. März 2021

Tabelle 2 Kollision Bf Wien Süßenbrunn West

Kollision	Personenzug, Güterzug
Ort, Datum	Bf Wien Süßenbrunn West, 20. März 2017
Hergang	Am 20. März 2017, um 19:41 Uhr, kollidierte der von Wolkersdorf kommende Schnellbahnzug Z 29795 im Bf Wien Süßenbrunn mit dem, in die gleiche Richtung fahrenden, von Breclav kommenden Güterzug Z 47001. Z 29795 konnte vor dem „Halt“ zeigenden Ausfahrtsignal „H21“ nicht anhalten und kollidierte auf Weiche 1 seitlich mit Z 47001.
Folgen	Es wurden bei dem Vorfall keine Personen verletzt oder getötet. Es kam zu erheblichen Schäden an den beteiligten Fahrzeugen. Der Oberbau wurde geringfügig beschädigt.
Ursache	Ursache für die Kollision war die Signalüberfahung des „Halt“ zeigenden Ausfahrtsignals „H21“ durch Z 29795.
Sicherheitsempfehlungen	A-2021/001, A-2021/002
Umsetzung	Teilweise umgesetzt
Rechtliche Grundlage	Art. 19 Abs. 2 RL 2004/49/EG (Art. 20 Abs. 2 RL (EU) 2016/798)
Status der Untersuchung	Untersuchungsbericht veröffentlicht am 09. Juni 2021

Tabelle 3 Entgleisungen Betriebsstelle Schwechat

Entgleisungen	Güterzug, Personenzüge
Ort, Datum	Betriebsstelle Schwechat, 18. April 2017
Hergang	<p>Am Dienstag den 18. April 2017 wurde eine gezogene Vershubfahrt von Gs Gleis 507 nach Kls Gleis 305 durchgeführt. Im Zuge der Vershubvorbereitung wurde ein Hemmschuh, welcher als Sicherungsmittel verwendet wurde, nicht entfernt. Der Hemmschuh lag unter der dritten Achse des ersten Wagens (33 84 7933 151 – 8) auf der in Fahrtrichtung rechten Seite. In weiterer Folge wurde der nicht entfernte Hemmschuh, im Zuge der Vershubfahrt von km 12,500 bis km 12,266 mitgeschliffen, wo sich dieser im Herzstück der Weiche 203 verkeilte. Der Hemmschuh wurde in seiner verkeilten Position von der dritten Achse des ersten Wagens und den restlichen 65 Achsen der Vershubfahrt überstiegen. In weiterer Folge sind im regulären Betrieb die Züge Z 698, Z 9046 und Z 24598 über den Hemmschuh gefahren. Daher ist von einer Vershub- und drei Zugentgleisungen auszugehen. Die Triebfahrzeugführung des Z 24598 meldete der Fahrdienstleitung eine Unregelmäßigkeit im Bereich der Weiche 205. Daraufhin verständigte die Fahrdienstleitung einen:eine Mitarbeiter:in der SAE des IB welche:r im Zuge der Besichtigung den verkeilten Hemmschuh im Weichenherz der Weiche 203 entdeckte.</p>
Folgen	<p>Durch das Mitschleifen und anschließende Verkeilen des Hemmschuhs wurde die Infrastruktur leicht beschädigt. Dabei entstand ein Schaden der durch Fachpersonal behoben wurde. Seitens des IB wurde angegeben, dass kein monetärer Schaden an der Weiche entstanden ist. Das anschließende ungewollte Übersteigen des Hemmschuhs durch die Vershubfahrt mit 66 Achsen (ausgehende Zugleistung für Z 47860) und den Zügen Z 698, Z 9046 und Z 24598 mit jeweils allen Achsen, führte zu fahrzeugseitigen Sachschäden in Höhe von € 520.000,-. Der entstandene Sachschaden wird im Punkt 3.3 „Schäden an Fahrzeugen und Ladegut“ aufgeschlüsselt.</p> <p>Es wurden keine Personen verletzt oder getötet.</p>
Ursache	<p>Die mangelhafte Vershubvorbereitung führte dazu, dass ein Hemmschuh unter der dritten Achse des ersten Wagens (33 84 7933 151 – 8) der Vershubfahrt in der in Fahrtrichtung rechten Seite, nicht entfernt wurde. Im weiteren Verlauf der Vershubbewegung wurde dieser mitgeschliffen und verkeilte sich im Weichenherz der Weiche 203.</p>
Sicherheitsempfehlungen	-
Rechtliche Grundlage	Art. 19 Abs. 2 RL 2004/49/EG (Art. 20 Abs. 2 RL (EU) 2016/798)
Status der Untersuchung	Untersuchungsbericht veröffentlicht am 20. Dezember 2021

2.2 Eingeleitete Sicherheitsuntersuchungen 2021

Tabelle 4 Untersuchungen eingeleitet 2021

Datum	Vorfall	Rechtliche Grundlage
26.11.2021	Zusammenprall auf einer Eisenbahnkreuzung mit PKW, Hofstetten-Grünau	RL 2016/798 Art. 20 Abs. 2
10.12.2021	Zusammenprall auf einer Eisenbahnkreuzung mit Klein-LKW, Reutte-Vils	RL 2016/798 Art. 20 Abs. 2

3 Tätigkeiten 2021 – SUB-Bereich Schiene

Tabelle 5 Eingelangte Meldungen

	2020	2021
Eingelangte Meldungen gesamt	3195	4333
• Unfälle	968	1201
• Störungen	1718	2482
• sonstige *)	509	650

*) Ereignisse für die keine Meldepflicht gemäß §19c Eisenbahngesetz – EisebG 1957 besteht und die statistisch nicht erfasst werden, über die aber eine Meldung eingegangen ist.

Tabelle 6 Untersuchungen gesamt

	2020	2021
Untersuchungen vor Ort	1	1
Untersuchungen nicht vor Ort / Weiterführende Untersuchungen	41	30
• davon eingeleitete Sicherheitsuntersuchungen	2	2

4 Vorfallstatistik 2021 – SUB-Bereich Schiene

Tabelle 7 Eingelangte Meldungen - Details 2021

	Anzahl				
	Alle Bahnen	Hauptbahnen und Vernetzte Nebenbahnen	Nicht vernetzte Nebenbahnen	Anschlussbahnen	U-Bahnen
Meldungen gesamt	4333	4185	13	103	31
• davon Unfälle	1201	1091	10	93	6
• davon Störungen	2482	2457	2	4	20
• sonstige	650	637	1	6	6

Tabelle 8 Übersicht abgeschlossene Untersuchungen 2021

Art des Vorfalls	Anzahl der Vorfälle	Anzahl der Opfer		Schaden in Euro (Schätzung)
		Todesfälle	Schwer Verletzt	
Kollision	1	-	-	320.000,-
Entgleisung	1	-	-	520.000,-
Sonstiger Unfall¹	2	-	2	-

¹ Insgesamt 2 Vorfälle die mit einem Untersuchungsbericht abgeschlossen worden sind.

Tabelle 9 Sicherheitsuntersuchungen Schiene 2017 - 2021

Vorfälle untersucht	2017	2018	2019	2020	2021	Gesamt
Kollision	5	2	1	1	-	9
Kollision mit Gegenstand	-	-	-	-	-	-
Entgleisung	2	2	1	1	-	6
EK Zusammenprall	5	1	-	-	2	8
Unfall von Person durch in Bewegung befindliche Fahrzeuge	2	-	-	-	-	2
Entrollungen	1	-	-	-	-	1
Brände	-	-	-	-	-	-
Gefahrgut	-	-	-	-	-	-
Sonstiges	-	-	-	-	-	-
Gesamt	15	5	2	2	2	26

Tabelle 10 Gemeldete Unfälle nach Unfallart

	Anzahl				
	Alle Bahnen	Hauptbahnen und Vernetzte Nebenbahnen	Nicht vernetzte Nebenbahnen	Anschlussbahnen	U-Bahnen
Kollision Zug mit Schienenfahrzeug	1	1	-	-	-
Kollision Verschub/ Nebenfahrt / Sonstige Fahrt mit Schienenfahrzeug	91	84	-	7	-
Kollision Schienenfahrzeug mit Sonstiges (Objekte)	831	799	-	32	-
Entgleisung Zug	8	8	-	-	-
Entgleisung Verschub / Nebenfahrt / Sonstige Fahrt	109	58	2	48	1
Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen	107	94	8	5	-
Schadensfälle bei der Beförderung von Gefahrgut	14	14	-	-	-
Verletzung / Tötung von Personen durch Schienenfahrzeuge	22	16	-	1	4
Verletzung / Tötung von Personen durch sonstige Unfälle	4	4	-	-	-
Brände / Explosionen Fahrzeuge	14	13	-	-	1

Tabelle 11 Schwere Unfälle

	Anzahl			
	Alle Bahnen	Hauptbahnen und Vernetzte Nebenbahnen	Nicht vernetzte Nebenbahnen	U-Bahnen
Kollision Zug mit Schienenfahrzeug	-	-	-	-
Entgleisung Zug	-	-	-	-

Tabelle 12 Sonstige Unfälle²

	Anzahl				
	Alle Bahnen	Hauptbahnen und Vernetzte Nebenbahnen	Nicht vernetzte Nebenbahnen	Anschlussbahnen	U-Bahnen
Entgleisung Verschub / Nebenfahrt	-	-	-	-	-
Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen	11	10	1	-	-
Verletzung / Tötung von Personen durch Schienenfahrzeuge	6	5	-	-	1
Verletzung / Tötung von Personen durch sonstige Unfälle	-	-	-	-	-

² Sonstige Unfälle: mindestens eine tödlich verletzte Person, 5 schwer verletzte Personen, Sachschaden über 2 Mio Euro

Tabelle 13 Gemeldete Störungen nach Störungsart

	Anzahl				
	Alle Bahnen	Hauptbahnen und Vernetzte Nebenbahnen	Nicht vernetzte Nebenbahnen	Anschlussbahnen	U-Bahnen
Achsbruch	-	-	-	-	-
Radbruch	-	-	-	-	-
Fahrzeug-Bremse	212	210	-	-	2
Fahrzeug Zugtrennung	70	70	-	-	-
Fahrzeug Ladungsanstand	1070	1070	-	-	-
Fahrzeug Gefahrgutanstand	3	3	-	-	-
Fahrzeug Sonstiges	223	219	-	-	4
Infrastruktur Gleisverwerfung	1	1	-	-	-
Infrastruktur Schienenbruch	1	1	-	-	-
Infrastruktur Sonstige	13	10	-	-	3
Betrieb Signalüberfahung mit Gefahrpunkt	83	82	1	-	-
Betrieb Signalüberfahung ohne Gefahrpunkt	213	212	-	1	-
Betrieb Fahrt ohne Voraussetzung	72	71	-	1	-
Betrieb Fahrstraße/Fahrweg	18	17	-	1	-
Betrieb Entrolltes Fahrzeug	16	15	-	1	-
Betrieb Gefährdung Personen/Fahrten	7	7	-	-	-

	Anzahl				
	Alle Bahnen	Hauptbahnen und Vernetzte Nebenbahnen	Nicht vernetzte Nebenbahnen	Anschlussbahnen	U-Bahnen
Betrieb Sonstige	8	8	-	-	-
Administration Sonstige	32	32	-	-	-
Eisenbahnkreuzung Unregelmäßigkeit	70	70	-	-	-
Sonstige Bahnfrevel	236	236	-	-	-
Sonstige Unerlaubtes Betreten	4	2	-	-	2
Sonstige Stromvorfall	11	10	-	-	1
Suizid / Suizidversuch	97	88	1	-	8
Sonstige	22	22	-	-	-

Tabelle 14 Verunfallte Personen (ausgenommen Suizid/Suizidversuch)

	Anzahl				
	Alle Bahnen	Hauptbahnen und Vernetzte Nebenbahnen	Nicht vernetzte Nebenbahnen	Anschlussbahnen	U-Bahnen
Getötete Personen	18	16	1	-	-
Schwer verletzte Personen	28	26	-	1	1

Tabelle 15 Getötete Personen nach Unfallart (ausgenommen Suizid)

	Anzahl				
	Alle Bahnen	Hauptbahnen und Vernetzte Nebenbahnen	Nicht vernetzte Nebenbahnen	Anschlussbahnen	U-Bahnen
Kollision Zug mit Schienenfahrzeug	-	-	-	-	-
Kollision Zug mit Objekt	-	-	-	-	-
Entgleisung Zug	-	-	-	-	-
Entgleisung Verschub / Nebenfahrt	-	-	-	-	-
Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen	11	10	1	-	-
Tötung von Personen durch Schienenfahrzeuge	7	6	-	-	1
Tötung von Personen durch sonstige Unfälle	-	-	-	-	-

Tabelle 16 Schwer verletzte Personen nach Unfallart (ausgenommen Suizidversuch)

	Anzahl				
	Alle Bahnen	Hauptbahnen und Vernetzte Nebenbahnen	Nicht vernetzte Nebenbahnen	Anschlussbahnen	U-Bahnen
Kollision Zug mit Schienenfahrzeug	1	1	-	-	-
Kollision Zug mit Objekt	1	1	-	-	-
Entgleisung Zug	-	-	-	-	-
Entgleisung Verschub / Nebenfahrt	-	-	-	-	-
Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen	12	11	-	1	-
Verletzungen von Personen durch Schienenfahrzeuge	11	10	-	-	1
Verletzungen von Personen durch sonstige Unfälle	3	3	-	-	-

Tabelle 17 Getötete Personen nach Kategorien (ausgenommen Suizid)

	Anzahl				
	Alle Bahnen	Hauptbahnen und Vernetzte Nebenbahnen	Nicht vernetzte Nebenbahnen	Anschlussbahnen	U-Bahnen
Reisende	-	-	-	-	-
Mitarbeiter:innen	-	-	-	-	-
Benutzer:innen von Eisenbahnkreuzungen	11	10	1	-	-
Sonstige Personen	-	-	-	-	-
Nicht autorisierte Personen	7	6	-	-	1

Tabelle 18 Schwer verletzte Personen nach Kategorien (ausgenommen Suizidversuch)

	Anzahl				
	Alle Bahnen	Hauptbahnen und Vernetzte Nebenbahnen	Nicht vernetzte Nebenbahnen	Anschlussbahnen	U-Bahnen
Reisende	4	4	-	-	-
Mitarbeiter:innen	1	1	-	-	-
Benutzer:innen von Eisenbahnkreuzungen	12	11	-	1	-
Sonstige Personen	-	-	-	-	-
Nicht autorisierte Personen	11	10	-	-	1

Tabelle 19 Suizide und Suizidversuche

	Anzahl				
	Alle Bahnen	Hauptbahnen und Vernetzte Nebenbahnen	Nicht vernetzte Nebenbahnen	Anschlussbahnen	U-Bahnen
Suizid getötet	79	75	-	-	4
Suizidversuch – verletzte Personen	18	13	1	-	4
Suizidversuch – ohne Verletzung	1	1	-	-	-

Tabelle 20 Zusammenpralle auf Eisenbahnkreuzungen

	Anzahl
Unfälle gesamt	107
• davon EK mit technischer Sicherung (Lichtzeichen-, Schrankenanlagen)	56
• davon EK mit nichttechnischer Sicherung (Sicht, akustische Signale)	51

Tabelle 21 Zusammenpralle auf Eisenbahnkreuzungen - Verunfallte Personen

	Anzahl
Getötete Personen (ausgenommen Suizid)	11
Schwer verletzte Personen (ausgenommen Suizidversuch)	12

Tabelle 22 Zusammenpralle auf Eisenbahnkreuzungen - Benutzer

	Anzahl
PKW	75
LKW	18
Busse	-
Nutzfahrzeuge / Landwirtschaftliche Fahrzeuge	6
Sonstige KFZ	2
Fahrrad	4
Fußgänger	2
Sonstiges	-

Tabelle 23 Anzahl der Eisenbahnkreuzungen / Eisenbahnübergänge

Eisenbahnkreuzungen / Eisenbahnübergänge	Anzahl
Gesamt (ausgenommen nicht öffentliche Eisenbahnübergänge)	3658
<ul style="list-style-type: none"> • davon mit technischer Sicherung (Lichtzeichen-, Schrankenanlagen) 	2061
<ul style="list-style-type: none"> • davon mit nichttechnischer Sicherung (Sicht, akustische Signale, Bewachung) 	1597
Nicht öffentliche Eisenbahnübergänge	1359

5 Sicherheitsempfehlungen

Die Reihung der Sicherheitsempfehlungen orientiert sich am Datum der Veröffentlichung und nicht am Datum des Vorfalles.

5.1 SUB-Bereich Schiene

Tabelle 24 Sicherheitsempfehlungen SUB-Bereich Schiene

Vorfalldatum	Vorfall
12.01.2017	<p>Vorfall Verletzte Person durch Zug 1612 im Bf Kirchstetten A-2017/001 (Sicherheitsempfehlung gemäß § 16 Abs. 1 UUG 2005) Datum der Veröffentlichung: 08.06.2021</p> <p>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.</p> <p>Begründung:</p> <p>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.</p> <p>Maßnahmen:</p> <p>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.</p> <p>Zwischenzeitlich wurde von der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes mit Schreiben vom 01.03.2021 zu GZ. 2021-0.110.589 der endgültige</p>

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 EISB-G 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 (Sicherheitsempfehlung gemäß § 16 Abs. 1 UUG 2005)

Datum der Veröffentlichung: 08.06.2021

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.

Maßnahmen:

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 beigefügten 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

Vorfalldatum	Vorfall
	<p>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.</p>
<p>20.03.2017</p>	<p>Vorfall Kollision Z 29795 mit Z 47001 im Bf Wien Süßenbrunn A-2021/001 (Sicherheitsempfehlung gemäß § 16 Abs. 1 UUG 2005) Datum der Veröffentlichung: 08.06.2021</p> <p>Schnellstmögliche legistische Vorgabe zur Nachrüstung aller Fahrzeuge zumindest mit der Funktionalität der PZB 90 (Punktförmige Zugbeeinflussung 90).</p> <p>Spätestens ab 01. Jänner 2022 dürfen Zugfahrten nicht mehr zugelassen werden, deren führende Fahrzeuge nicht zumindest mit der Funktionalität einer PZB 90 ausgestattet sind.</p> <p>Begründung:</p> <p>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.</p> <p>Maßnahmen:</p> <p>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.</p> <p>Die Ausrüstung von führenden Fahrzeugen von Zugfahrten mit der Funktionalität PZB 90 ist immer nur dann sinnvoll, wenn auch infrastrukturseitig die hierfür erforderliche Ausrüstung vorhanden ist. Abgesehen von Straßenbahnen und nicht vernetzten Nebenbahnen (Schmalspurbahnen) verfügen auch einige vernetzte Nebenbahnen infrastrukturseitig 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 Verschiebfahrten erfolgen (zB in Terminals) ist keine infrastrukturseitige 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.</p>

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 zwischenzeitig 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 EisebG) eingeleitet.

A-2021/002 (Sicherheitsempfehlung gemäß § 16 Abs. 1 UUG 2005)

Datum der Veröffentlichung: 08.06.2021

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

Begründung:

Schutzwegen werden derzeit gemäß § 22 Abs. 5 Z 1 EisebBBV 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 EisebBBV ist daher missverständlich und wird in weiterer Folge falsch ausgelegt.

Maßnahmen:

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

Die gegenständliche Bestimmung des § 22 Abs. 5 EisebBBV 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 EiseBbV 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 EiseBbV 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**.

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 Verletzung von Personen durch Schienenfahrzeuge Bf Kirchstetten	15
Tabelle 2 Kollision Bf Wien Süßenbrunn West.....	16
Tabelle 3 Entgleisungen Betriebsstelle Schwechat	17
Tabelle 4 Untersuchungen eingeleitet 2021.....	18
Tabelle 5 Eingelangte Meldungen	19
Tabelle 6 Untersuchungen gesamt.....	19
Tabelle 7 Eingelangte Meldungen - Details 2021.....	20
Tabelle 8 Übersicht abgeschlossene Untersuchungen 2021	20
Tabelle 9 Sicherheitsuntersuchungen Schiene 2017 - 2021	21
Tabelle 10 Gemeldete Unfälle nach Unfallart.....	22
Tabelle 11 Schwere Unfälle.....	23
Tabelle 12 Sonstige Unfälle	23
Tabelle 13 Gemeldete Störungen nach Störungsart	24
Tabelle 14 Verunfallte Personen (ausgenommen Suizid/Suizidversuch)	25
Tabelle 15 Getötete Personen nach Unfallart (ausgenommen Suizid)	26
Tabelle 16 Schwer verletzte Personen nach Unfallart (ausgenommen Suizidversuch)	27
Tabelle 17 Getötete Personen nach Kategorien (ausgenommen Suizid).....	27
Tabelle 18 Schwer verletzte Personen nach Kategorien (ausgenommen Suizidversuch)....	28
Tabelle 19 Suizide und Suizidversuche	28
Tabelle 20 Zusammenpralle auf Eisenbahnkreuzungen.....	29
Tabelle 21 Zusammenpralle auf Eisenbahnkreuzungen - Verunfallte Personen.....	29
Tabelle 22 Zusammenpralle auf Eisenbahnkreuzungen - Benutzer.....	29
Tabelle 23 Anzahl der Eisenbahnkreuzungen / Eisenbahnübergänge	30
Tabelle 24 Sicherheitsempfehlungen SUB-Bereich Schiene	31

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Aufbauorganisation der SUB	6
Abbildung 2 Eingelangte Meldungen SUB-Schiene	10
Abbildung 3 Anzahl der eingeleiteten Sicherheitsuntersuchungen SUB-Schiene	11
Abbildung 4 Unfälle gemäß § 9 Abs.2 UUG 2005 SUB-Bereich Schiene	12

Verzeichnis der Regelwerke

Die im Sicherheitsbericht zitierten internationalen, unionsrechtlichen und nationalen Regelwerke beziehen sich jeweils auf die im Berichtszeitraum geltende Fassung.

SUB gesamt (Auszug)

Bundesgesetz über die unabhängige Sicherheitsuntersuchung von Unfällen und Störungen (**Unfalluntersuchungsgesetz – UUG 2005**), BGBl. I Nr. 123/2005 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 231/2021

Bundesgesetz über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen (**Eisenbahngesetz 1957 – EisbG**), BGBl. Nr. 60/1957 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 231/2021

Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft in der geltenden Fassung.

Richtlinie 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft in der geltenden Fassung.

Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über den Umfang und die Form der Meldungen von Unfällen und Störungen, die bei Eisenbahnunternehmen auftreten, an die Unfalluntersuchungsstelle des Bundes (**MeldeVO-Eisb 2006**), BGBl. II Nr. 279/2006

Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über den Bau, den Betrieb und die Organisation von Eisenbahnen (**Eisenbahnverordnung 2003 – EisbVO**), BGBl. II Nr. 209/2003

Verordnung über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen (**Eisenbahnbau- und –betriebsverordnung 2008 – EisbBBV**), BGBl. II Nr. 398/2008

Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über die Sicherung von Eisenbahnkreuzungen und das Verhalten bei der Annäherung an und beim Übersetzen von Eisenbahnkreuzungen (**Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 – EisbKrV**), BGBl. II Nr. 216/2012

Verordnung des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr über die Befugnis zur selbständigen Führung und Bedienung von Triebfahrzeugen (**Triebfahrzeugführer-Verordnung 1999 - TFVO**), BGBl. II Nr. 64/1999

Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über die Eignung, Ausbildung, Prüfung, Weiterbildung und praktische Ausübung bei qualifizierten Tätigkeiten von Eisenbahnbediensteten (**Eisenbahn-Eignungs- und Prüfungsverordnung 2013– EisbEPV**), BGBl. II Nr. 31/2013

Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über den Schutz auf Eisenbahnanlagen und in Schienenfahrzeugen (**Eisenbahnschutzvorschriften 2012 – EisbSV**), BGBl. II Nr. 219/2012

Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

+43 1 71162 65-0

sub@bmk.gv.at

bmk.gv.at/ministerium/sub