

NIB-Austria-Annual report 2022

Vienna, 2023

Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes, Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Wien, 2023. Stand: 10. Oktober 2023

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
Anhang – SUB Bereich Schiene: Untersuchungen, Tätigkeiten und Statistik	14
1 Zuständigkeiten	15
1.1 SUB-Bereich Schiene.....	15
2 Untersuchungen	16
2.1 Untersuchungsberichte veröffentlicht 2022.....	16
2.2 Eingeleitete Sicherheitsuntersuchungen 2022.....	18
2.3 Vorfallinformationen.....	19
3 Tätigkeiten 2022 – SUB-Bereich Schiene	21
4 Vorfallstatistik 2022 – SUB-Bereich Schiene	22
5 Sicherheitsempfehlungen	33
5.1 SUB-Bereich Schiene.....	33
Tabellenverzeichnis	34
Abbildungsverzeichnis	35
Verzeichnis der Regelwerke	36

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 jedes Jahres zu veröffentlichen sowie dem Nationalrat und für den Bereich Schiene der Europäischen Eisenbahnagentur zu übermitteln.

Der vorliegende Sicherheitsbericht enthält die wesentlichen Zahlen und Fakten über die Untersuchungstätigkeiten der SUB im Bereich Schiene für das Jahr 2022.

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

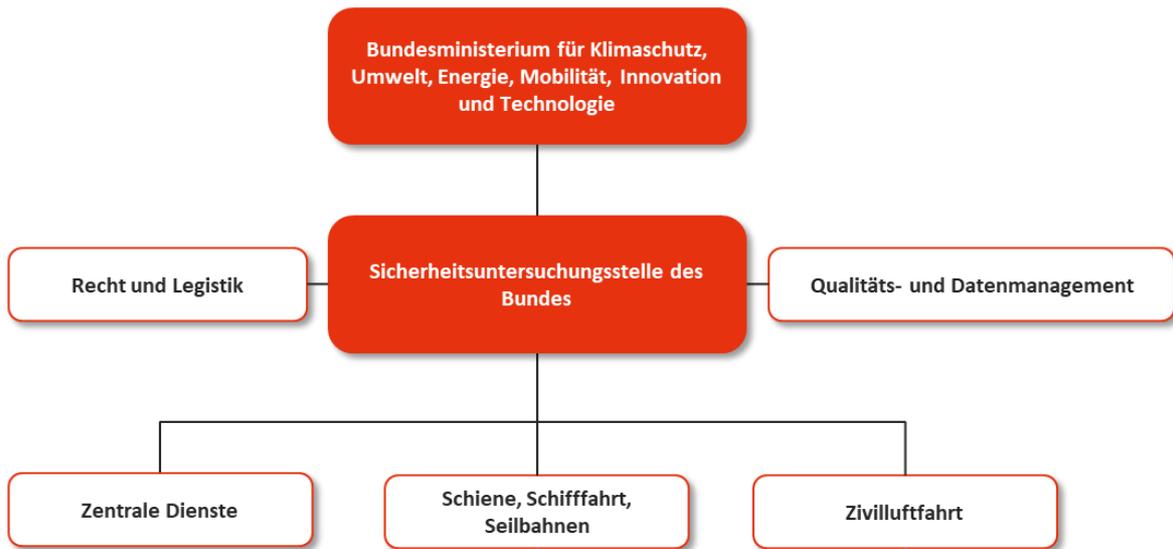
Die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes (SUB) umfasst die Bereiche Schiene, Schifffahrt, Seilbahnen und Zivilluftfahrt, wodurch bei den Sicherheitsuntersuchungen Synergie- und Einsparungseffekte erreicht werden. Diese Effekte ergeben sich durch verkehrsbereichsübergreifende Aspekte in der Unfallursachenforschung, 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 2022 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 2022 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.

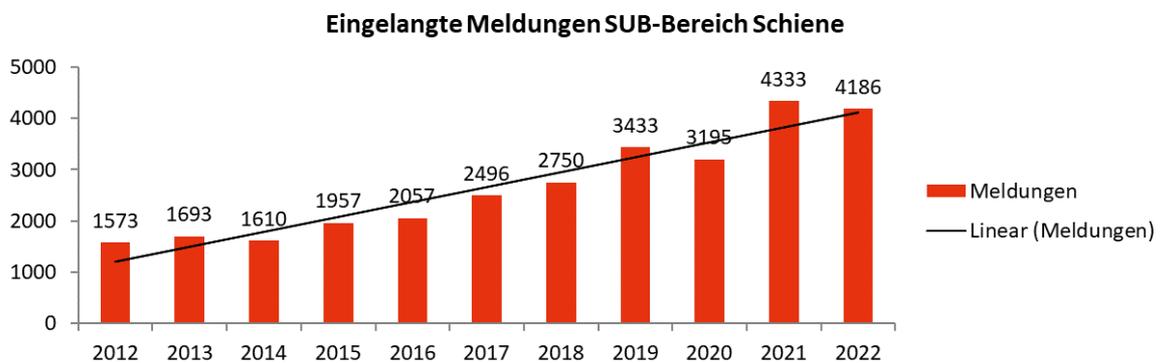
Die Untersuchung dient **nicht der Klärung von Schuld- oder Haftungsfragen**, Untersuchungsberichte und Sicherheitsempfehlungen dürfen **keine Feststellungen** dazu treffen.

Trends

SUB-Bereich Schiene

Im Jahr 2022 gingen im SUB-Bereich Schiene insgesamt 4186 Meldungen (vgl. Abbildung 2) ein. Hiervon wurden 1013 Meldungen von der SUB als Unfälle, 2352 als Störungen und 821 als sonstige Ereignisse (keine Meldepflicht gemäß §19c Eisenbahngesetz – EisbG 1957, BGBl. Nr. 60/1957 idF BGBl Nr. 231/2021) bewertet. Gemäß § 20 UUG 2005 hat die SUB eine Statistik über die ihr gemeldeten Vorfälle zu führen. Es gibt eine Vielzahl von Vorfällen, die zwar nicht meldepflichtig sind, jedoch trotzdem an die SUB gemeldet wurden und deshalb ebenfalls in der Datenbank zur statistischen Auswertung im Jahr 2022 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 2021 leicht gesunken. (vgl. Abbildung 2) Dieser Trend im Jahr 2022 ist vor allem auf eine Reduktion der Fallzahlen hinsichtlich Vorfällen im Bereich der Verschubarbeiten sowie in der Kategorie „Kollision mit Objekten“ zurückzuführen.

Im Jahr 2022 wurde eine Sicherheitsuntersuchung im Bereich Schiene eingeleitet. Sicherheitsuntersuchungen werden bei schweren Unfällen gemäß § 5 Abs. 3 UUG 2005

eingeleitet, bei denen gemäß § 9 Abs. 2 UUG 2005 Untersuchungspflicht 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)

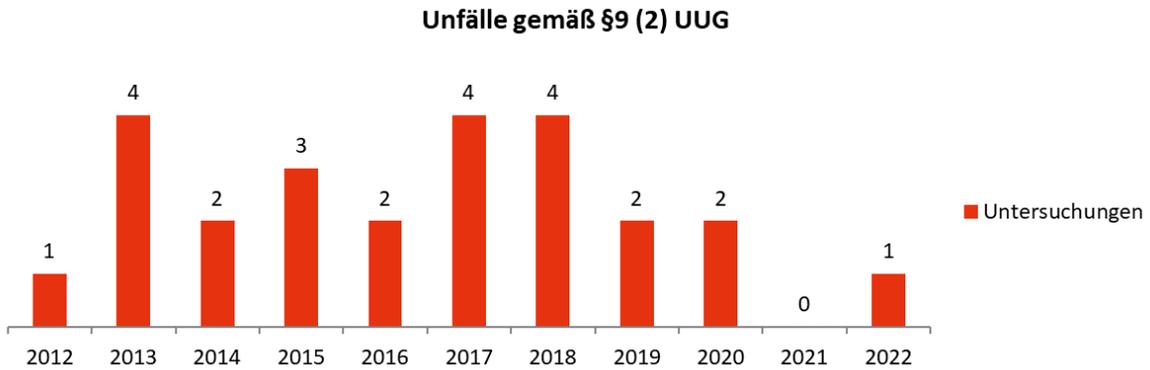
Abbildung 3 Anzahl der eingeleiteten Sicherheitsuntersuchungen SUB-Schiene



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 gab es im Jahr 2022 einen untersuchungspflichtigen Vorfall. Hierbei handelt es sich um eine Entgleisung eines Zuges im Bahnhof Münchendorf. 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 eingeleitete Untersuchung 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 2022 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 2023

Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes

Die Leiterin



Dipl.-HTL-Ingⁱⁿ Bettina Bogner, BA MA

Anhang – SUB Bereich Schiene: Untersuchungen, Tätigkeiten und Statistik

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 (§ 4 EisbG 1957), einer Anschlussbahn (§ 7 EisbG 1957) und einer Straßenbahn, auf der Schienenfahrzeuge ausschließlich auf einem eigenen Bahnkörper verkehren (§ 5 Abs. 1 Z 2 EisbG 1957, z.B. U-Bahn in der Bundeshauptstadt Wien), einschließlich der Betrieb von Schienenfahrzeugen auf diesen genannten Bahnen.

2 Untersuchungen

Im nachfolgenden Kapitel werden die von der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes im Jahr 2022 veröffentlichten Abschlussberichte und Zwischenberichte überblicksartig dargestellt. Die detaillierten Berichte können auf der Website unter der folgenden Adresse abgerufen werden: <https://www.bmk.gv.at/ministerium/sub>

2.1 Untersuchungsberichte veröffentlicht 2022

Zu folgenden Vorfällen gab es Veröffentlichungen der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes im Berichtsjahr 2022.

Tabelle 1 Kollision Z 5968 mit entrolltem Personenzug Bf Haiding

Kollision	Güterzug
Ort, Datum	Bf Haiding, 30. Oktober 2017
Hergang	Am Montag, den 30. Oktober 2017, um 11:11 Uhr entrollte der im Bf Neumarkt-Kallham abgestellte Wendezug Z 5906 (ankommend als Z 5917) in Richtung Bf Wels Hbf. Dabei wurde die Weiche 5 im Bf Neumarkt-Kallham aufgefahren und beschädigt. Nach einer Entrollstrecke von ca. 22,3 km wurde eine kontrollierte Kollision mit dem evakuierten Personenzug Z 5968 im Bf Haiding auf Gleis 402 herbeigeführt, um den entrollten Personenzug Z 5906 zu stoppen.
Folgen	Es wurden keine Personen verletzt. Durch die Entrollung kam es zu einer Beschädigung an der Weiche 5 im Bf Neumarkt-Kallham. Des Weiteren entstanden erhebliche Sachschäden an den beteiligten Schienenfahrzeugen. Durch diesen Vorfall ergab sich eine Streckenunterbrechung, weshalb ein Schienenersatzverkehr nötig war.
Ursache	Bei der Wendezuggarnitur wurde am Tfz weder die Handbremse betätigt, noch wurde der Zug mit der indirekten Bremse gegen entrollen gesichert. Es wurde kein Abrüsten der Wendezuggarnitur wie im Dienstplan vorgesehen durchgeführt, sondern ein Wechsel des Führerstandes. Beim Wechsel vom Tfz 1144 auf den Stwg 8073 im Bf Neumarkt-Kallham wurden am Druckluftgerüst des Stwg 8073 (Aufrüsten des Stwg) sowohl der SIFA-Absperrhahn, als auch der ZuBas (Zusatzbremsabsperrhahn) nicht von dem:der Tzfz geöffnet.

Kollision	Güterzug
	<p>Die direkte Bremse wurde von dem:der Tzfz am Tfz 1144 zwar betätigt, diese löste sich jedoch aufgrund der automatischen Abschaltung des Batteriekreises A nach 45 min und der damit verbundenen Abschaltung der Fernsteuerung zwischen Tfz und Stwg wieder. Nach dem Lösen der direkten Bremse war der Zug nicht mehr eingebremst und konnte daraufhin aufgrund des Gefälles von 3,661 ‰ im Bf Neumarkt-Kallham entrollen. Da es an diesem Tag einen aus Westen kommenden böigen Wind gab, der auf die Stirnseite des Stwg wirkte, kann nicht ausgeschlossen werden, dass dieser zur Entrollung begünstigend beigetragen hat.</p> <p>Eine SIFA-Zwangsbremmung konnte aufgrund des abgesperrten SIFA Absperrhahns nicht stattfinden. Auch eine PZB-Zwangsbremmung der entrollten Wendezug-Garnitur konnte nicht ausgelöst werden, da die PZB ebenfalls von der automatischen Abschaltung des Batteriekreises A betroffen war.</p>
Sicherheitsempfehlungen	-
Umsetzung	-
Rechtliche Grundlage	§ 9 Abs. 2 UUG 2005 (Art. 20 Abs. 2 RL (EU) 2016/798)
Status der Untersuchung	Untersuchungsbericht veröffentlicht am 28. September 2022

Tabelle 2 Zusammenprall Z 5517 mit Klein-LKW auf EK km 11,771 zwischen Hst Musau und Hst Pflach

Zusammenprall auf EK	Personenzug, Klein-LKW
Ort, Datum	zwischen Hst Musau und Hst Pflach, 10. Dezember 2021
Hergang	Am 10. Dezember 2021, um ca. 12:55 Uhr, kollidierte der aus Richtung Vils nach Reutte in Tirol verkehrende Zug 5517, auf der zwischen den Haltestellen Musau und Pflach befindlichen, durch Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus gesicherten Eisenbahnkreuzung im km 11,771, mit einem in Fahrtrichtung von links in die Eisenbahnkreuzung einfahrenden Klein-LKW.
Folgen	<p>Bei dem Zusammenprall wurde der:die Klein-LKW Fahrer:in, gemäß dem Kriterium von § 5 Abs. 13a UUG 2005, leicht verletzt. Der:Die Kundenbetreuer:in im Nahverkehr wurde laut eigenen Angaben ebenfalls leicht verletzt.</p> <p>Der Triebwagen von Z 5517 wurde im Frontbereich beschädigt (Schaden € 70.000,-). Am Klein-LKW entstand Totalschaden (Schaden € 15.000,-). Zu einem Sachschaden kam es ebenfalls an der Beschilderung der Eisenbahnkreuzung, einer Straßenlaterne und dem Holzzaun eines angrenzenden Privatgrundstückes.</p>

Zusammenprall auf EK	Personenzug, Klein-LKW
	<p>Des Weiteren musste das Streckengleis zwischen Bf Reutte in Tirol und Bf Vils am 10. Dezember 2021 von 13:00 Uhr – 17:51 Uhr gesperrt werden. Ein Schienenersatzverkehr zwischen Bf Reutte in Tirol und Bf Vils wurde eingerichtet.</p> <p>An der Umwelt entstanden keine Schäden.</p>
Ursache	<p>Ursächlicher Faktor für den Zusammenprall war das gleichzeitige Befahren der Eisenbahnkreuzung km 11,771 durch den Klein-LKW und den Zug 5517.</p> <p>Der:Die Klein-LKW Fahrer:in befuhr die Eisenbahnkreuzung, ohne sich ausreichend bei der Annäherung an die Eisenbahnkreuzung durch Ausblick auf den Bahnkörper und durch besondere Achtsamkeit auf allfällige, vom Schienenfahrzeug aus abgegebene, akustische Signale nach beiden Richtungen der Bahn zu überzeugen, ob ein gefahrloses Übersetzen möglich ist. Ein Anhalten auf Höhe der „Stopptafel“ (Vorschriftszeichen „Halt“ gemäß § 2 Z 7 EisebKrV 2012 bzw. § 52 Z 24 StVO 1960) fand zuvor ebenfalls nicht statt.</p> <p>Beitragender Faktor</p> <p>Warum der:die Klein-LKW Fahrer:in das Signal „Achtung“ vom Schienenfahrzeug aus nicht schon bei der Annäherung an die EK, sondern erst unmittelbar vor dem Zusammenprall, als die Eisenbahnkreuzung bereits befahren war, wahrgenommen hat, konnte nicht gänzlich geklärt werden. Womöglich lag die Konzentration kurz vor dem Befahren der Eisenbahnkreuzung einerseits bei dem PKW, welchem durch den:die Klein-LKW Fahrer:in Vorrang gewährt wurde, wodurch er:sie unbewusst abgelenkt war und andererseits bei der glatten Fahrbahn.</p>
Sicherheitsempfehlungen	-
Umsetzung	-
Rechtliche Grundlage	§ 9 Abs. 2 UUG 2005 (Art. 20 Abs. 2 lit c) RL (EU) 2016/798)
Status der Untersuchung	Untersuchungsbericht veröffentlicht am 17. November 2022

2.2 Eingeleitete Sicherheitsuntersuchungen 2022

Tabelle 3 Untersuchungen eingeleitet 2022

Datum	Vorfall	Rechtliche Grundlage
09.05.2022	Zugentgleisung Z 7657 im Bf Münchendorf	§ 9 Abs. 2 UUG 2005 RL 2016/798 Art. 20 Abs. 1

2.3 Vorfalldaten

Vorfalldaten sind Vorerhebungen zu Vorfällen, welche angestellt werden, um die notwendigen Informationen für die Entscheidung, ob eine Sicherheitsuntersuchung eingeleitet wird oder nicht, zu erlangen.

Zu folgenden Vorfällen wurden im Jahr 2022 nähere Informationen eingeholt:

Tabelle 4 Vorfalldaten

Datum	Vorfall	Ort
04.01.2022	Fahrzeugbrand	Loosdorf-Pöchlarn
22.01.2022	Entrollung Anschlussbahn	Wels
09.02.2022	Entrollung	Amstetten
17.02.2022	Kollision mit Baum mit Entgleisung von Personenzug	zwischen Plank am Kamp und Gars-Thunau
01.03.2022	Signalüberfahung	Ernsthof
02.03.2022	Signalüberfahung	Ternberg
04.03.2022	EK ZP	Mattighofen
12.03.2022	EK ZP	Fürstenfeld
16.03.2022	EK ZP	Wienerbergstraße
05.04.2022	Kollision mit Felsen	Neufelden
12.04.2022	Arbeitsunfall	Ebenthal
03.05.2022	EK ZP	Gleisdorf Weiz
11.05.2022	Gefahrgutaustritt	St. Johann im Pongau
19.05.2022	EK ZP	zwischen Guntersdorf und Zellerndorf
25.05.2022	Kollision entrolltes Tzf mit Zug	Wien Kledering
06.06.2022	EK ZP	zwischen Gols und Weiden am See

Datum	Vorfall	Ort
10.06.2022	Kollision durch offene Türe	Knoten Wagram
23.06.2022	EK ZP	Hofstetten-Grünau
19.07.2022	Fahrzeugbrand	Böheimkirchen
20.07.2022	Entgleisung von Güterzug	Linz Vbf-Ost
25.07.2022	EK ZP	zwischen Vitis und Schrems
03.08.2022	EK ZP	St. Johann in Tirol
04.08.2022	Entgleisung von Güterzug	Semmering
14.08.2022	Signalüberfahung	Innsbruck Hbf
09.10.2022	Signalüberfahung mit Entgleisung von Güterzug	Linz Vbf
15.10.2022	Offene Türe bei Railjet während Fahrt	St. Marein – St. Lorenzen
20.10.2022	EK ZP	Pflach
25.10.2022	EK ZP	Ottensheim
31.10.2022	EK ZP	zwischen Gols und Weiden am See
31.10.2022	EK ZP	Fanny v. Lehnert-Str. / Salzburg
31.10.2022	Entrollung	Vbf St. Pölten
23.11.2022	Entgleisung Verschub	Wien Matzleinsdorf
24.11.2022	Kollision SKL mit Güterzug	Leoben
02.12.2022	EK ZP	Steeg-Gosau
12.12.2022	Zugannäherung	Laxenburg-Biedermannsdorf
13.12.2022	EK ZP	Fanny v. Lehnert-Str. / Salzburg
13.12.2022	EK ZP	zwischen Engelhof und Baumgarten-Waldbach
28.12.2022	EK ZP und Entgleisung von Personenzug	Bad Fischau-Brunn

3 Tätigkeiten 2022 – SUB-Bereich Schiene

Tabelle 5 Eingelangte Meldungen

	2021	2022
Eingelangte Meldungen gesamt	4333	4186
• Unfälle	1201	1013
• Störungen	2482	2352
• sonstige *)	650	821

*) 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

	2021	2022
Untersuchungen vor Ort	1	4
Untersuchungen nicht vor Ort / Weiterführende Untersuchungen	30	38
• davon eingeleitete Sicherheitsuntersuchungen	2	1

4 Vorfallstatistik 2022 – SUB-Bereich Schiene

Tabelle 7 Eingelangte Meldungen - Details 2022

	Anzahl				
	Alle Bahnen	Hauptbahnen und Vernetzte Nebenbahnen	Nicht vernetzte Nebenbahnen	Anschlussbahnen	U-Bahnen
Meldungen gesamt	4186	4052	8	94	32
• davon Unfälle	1013	913	7	84	9
• davon Störungen	2352	2331	1	3	17
• sonstige	821	808	-	7	6

Tabelle 8 Übersicht abgeschlossene Untersuchungen 2022

Art des Vorfalls	Anzahl der Vorfälle	Anzahl der Opfer		Schaden in Euro (Schätzung)
		Todesfälle	Schwer Verletzt	
Kollision	1	-	-	1.750.000,-
EK Zusammenprall	1	-	-	86.100,-

Tabelle 9 Sicherheitsuntersuchungen Schiene 2017 - 2022

Vorfälle untersucht	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Gesamt
Kollision	5	2	1	1	-	-	9
Kollision mit Gegenstand	-	-	-	-	-	-	-
Entgleisung	2	2	1	1	-	1	7
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	1	27

Tabelle 10 Gemeldete Unfälle nach Unfallart

	Anzahl				
	Alle Bahnen	Hauptbahnen und Vernetzte Nebenbahnen	Nicht vernetzte Nebenbahnen	Anschlussbahnen	U-Bahnen
Kollision Zug mit Schienenfahrzeug	2	2	-	-	-
Kollision Verschub/ Nebenfahrt / Sonstige Fahrt mit Schienenfahrzeug	77	68	-	9	-
Kollision Schienenfahrzeug mit Sonstiges (Objekte)	608	581	-	26	1
Entgleisung Zug	12	12	-	-	-
Entgleisung Verschub / Nebenfahrt / Sonstige Fahrt	115	72	2	41	-
Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen	119	108	5	6	-
Schadensfälle bei der Beförderung von Gefahrgut	14	14	-	-	-
Verletzung / Tötung von Personen durch Schienenfahrzeuge	32	24	-	1	7
Verletzung / Tötung von Personen durch sonstige Unfälle	12	11	-	-	1
Brände / Explosionen Fahrzeuge	22	21	-	1	-

Tabelle 11 Schwere Unfälle gemäß § 5 (3) UUG 2005

	Anzahl			
	Alle Bahnen	Hauptbahnen und Vernetzte Nebenbahnen	Nicht vernetzte Nebenbahnen	U-Bahnen
Kollision Zug mit Schienenfahrzeug	-	-	-	-
Entgleisung Zug	1	1	-	-

Tabelle 12 Sonstige Unfälle¹

	Anzahl				
	Alle Bahnen	Hauptbahnen und Vernetzte Nebenbahnen	Nicht vernetzte Nebenbahnen	Anschlussbahnen	U-Bahnen
Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen	15	15	-	-	-
Verletzung / Tötung von Personen durch Schienenfahrzeuge	7	5	-	1	1

Tabelle 13 Gemeldete Störungen nach Störungsart

	Anzahl				
	Alle Bahnen	Hauptbahnen und Vernetzte Nebenbahnen	Nicht vernetzte Nebenbahnen	Anschlussbahnen	U-Bahnen
Achsbruch	-	-	-	-	-
Radbruch	-	-	-	-	-

¹ Sonstige Unfälle: mindestens eine tödlich verletzte Person, 5 schwer verletzte Personen, Sachschaden über 2 Mio Euro. Ausgenommen sind Zugkollisionen und Zugentgleisungen gemäß § 5 (3) UUG 2005.

	Anzahl				
	Alle Bahnen	Hauptbahnen und Vernetzte Nebenbahnen	Nicht vernetzte Nebenbahnen	Anschlussbahnen	U-Bahnen
Fahrzeug-Bremse	214	213	-	-	1
Fahrzeug Zugtrennung	53	53	-	-	-
Fahrzeug Ladungsanstand	913	913	-	-	-
Fahrzeug Gefahrgutanstand	4	4	-	-	-
Fahrzeug Sonstiges	244	241	-	-	3
Infrastruktur Gleisverwerfung	1	1	-	-	-
Infrastruktur Schienenbruch	1	1	-	-	-
Infrastruktur Sonstige	12	10	-	-	2
Betrieb Signalüberfahung mit Gefahrpunkt	82	82	-	-	-
Betrieb Signalüberfahung ohne Gefahrpunkt	229	229	-	-	-
Betrieb Fahrt ohne Voraussetzung	89	89	-	-	-
Betrieb Fahrstraße/Fahrweg	18	18	-	-	-
Betrieb Entrolltes Fahrzeug	16	15	-	1	-
Betrieb Gefährdung Personen/Fahrten	3	3	-	-	-
Betrieb Sonstige	7	7	-	-	-
Administration Sonstige	19	19	-	-	-
Eisenbahnkreuzung Unregelmäßigkeit	75	74	1	-	-

	Anzahl				
	Alle Bahnen	Hauptbahnen und Vernetzte Nebenbahnen	Nicht vernetzte Nebenbahnen	Anschlussbahnen	U-Bahnen
Sonstige Bahnfrevel	215	213	-	-	2
Sonstige Unerlaubtes Betreten	6	5	-	-	1
Sonstige Stromvorfall	15	14	-	1	-
Suizid / Suizidversuch	117	109	-	-	8
Sonstige	19	18	-	1	-

Tabelle 14 Verunfallte Personen (ausgenommen Suizid/Suizidversuch)

	Anzahl				
	Alle Bahnen	Hauptbahnen und Vernetzte Nebenbahnen	Nicht vernetzte Nebenbahnen	Anschlussbahnen	U-Bahnen
Getötete Personen	24	22	-	1	1
Schwer verletzte Personen	55	51	1	-	3

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 Verschub / Nebenfahrt / Sonstige Fahrt mit Schienenfahrzeug	-	-	-	-	-

	Anzahl				
	Alle Bahnen	Hauptbahnen und Vernetzte Nebenbahnen	Nicht vernetzte Nebenbahnen	Anschlussbahnen	U-Bahnen
Kollision Zug mit Objekt	-	-	-	-	-
Kollision Verschub / Nebenfahrt / Sonstige Fahrt mit Objekt	-	-	-	-	-
Entgleisung Zug	1	1	-	-	-
Entgleisung Verschub / Nebenfahrt / Sonstige Fahrt	-	-	-	-	-
Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen	16	16	-	-	-
Tötung von Personen durch Schienenfahrzeuge	7	5	-	1	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	-	-	-	-	-
Kollision Verschub / Nebenfahrt / Sonstige Fahrt mit Schienenfahrzeug	1	1	-	-	-
Kollision Zug mit Objekt	-	-	-	-	-
Kollision Verschub / Nebenfahrt / Sonstige Fahrt mit Objekt	-	-	-	-	-

	Anzahl				
	Alle Bahnen	Hauptbahnen und Vernetzte Nebenbahnen	Nicht vernetzte Nebenbahnen	Anschlussbahnen	U-Bahnen
Entgleisung Zug	3	3	-	-	-
Entgleisung Verschub / Nebenfahrt / Sonstige Fahrt	-	-	-	-	-
Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen	28	27	1	-	-
Verletzungen von Personen durch Schienenfahrzeuge	15	13	-	-	2
Verletzungen von Personen durch sonstige Unfälle	8	7	-	-	1

Tabelle 17 Getötete Personen nach Kategorien (ausgenommen Suizid)

	Anzahl				
	Alle Bahnen	Hauptbahnen und Vernetzte Nebenbahnen	Nicht vernetzte Nebenbahnen	Anschlussbahnen	U-Bahnen
Reisende	1	1	-	-	-
Mitarbeiter:innen	1	-	-	1	-
Benutzer:innen von Eisenbahnkreuzungen	16	16	-	-	-
Sonstige Personen	-	-	-	-	-
Nicht autorisierte Personen	6	5	-	-	1

Tabelle 18 Schwer verletzte Personen nach Kategorien (ausgenommen Suizidversuch)

	Anzahl				
	Alle Bahnen	Hauptbahnen und Vernetzte Nebenbahnen	Nicht vernetzte Nebenbahnen	Anschlussbahnen	U-Bahnen
Reisende	9	9	-	-	-
Mitarbeiter:innen	4	4	-	-	-
Benutzer:innen von Eisenbahnkreuzungen	28	27	1	-	-
Sonstige Personen	-	-	-	-	-
Nicht autorisierte Personen	14	11	-	-	3

Tabelle 19 Suizide und Suizidversuche

	Anzahl				
	Alle Bahnen	Hauptbahnen und Vernetzte Nebenbahnen	Nicht vernetzte Nebenbahnen	Anschlussbahnen	U-Bahnen
Suizid getötet	101	94	-	-	7
Suizidversuch – verletzte Personen	16	15	-	-	1
Suizidversuch – ohne Verletzung	1	1	-	-	-

Tabelle 20 Zusammenpralle auf Eisenbahnkreuzungen

	Anzahl
Unfälle gesamt	119
• davon EK mit technischer Sicherung (Lichtzeichen-, Schrankenanlagen)	66

	Anzahl
• davon EK mit nichttechnischer Sicherung (Sicht, akustische Signale)	53

Tabelle 21 Zusammenpralle auf Eisenbahnkreuzungen - Verunfallte Personen

	Anzahl
Getötete Personen (ausgenommen Suizid)	16
Schwer verletzte Personen (ausgenommen Suizidversuch)	28

Tabelle 22 Zusammenpralle auf Eisenbahnkreuzungen - Benutzer

	Anzahl
PKW	82
LKW	20
Busse	3
Nutzfahrzeuge / Landwirtschaftliche Fahrzeuge	4
Sonstige KFZ	2
Fahrrad	5
Fußgänger	2
Sonstiges	1

Tabelle 23 Anzahl der Eisenbahnkreuzungen / Eisenbahnübergänge

Eisenbahnkreuzungen / Eisenbahnübergänge	Anzahl
Gesamt (ausgenommen nicht öffentliche Eisenbahnübergänge)	3628
• davon mit technischer Sicherung (Lichtzeichen-, Schrankenanlagen)	2055
• davon mit nichttechnischer Sicherung (Sicht, akustische Signale, Bewachung)	1573

Eisenbahnkreuzungen / Eisenbahnübergänge	Anzahl
Nicht öffentliche Eisenbahnübergänge	1372

5 Sicherheitsempfehlungen

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

5.1 SUB-Bereich Schiene

Keine Sicherheitsempfehlungen ausgesprochen.

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 Kollision Z 5968 mit entrolltem Personenzug Bf Haiding	16
Tabelle 2 Zusammenprall Z 5517 mit Klein-LKW auf EK km 11,771 zwischen Hst Musau und Hst Pflach.....	17
Tabelle 3 Untersuchungen eingeleitet 2022	18
Tabelle 4 Vorfallinformationen	19
Tabelle 5 Eingelangte Meldungen	21
Tabelle 6 Untersuchungen gesamt.....	21
Tabelle 7 Eingelangte Meldungen - Details 2022.....	22
Tabelle 8 Übersicht abgeschlossene Untersuchungen 2022	22
Tabelle 9 Sicherheitsuntersuchungen Schiene 2017 - 2022	23
Tabelle 10 Gemeldete Unfälle nach Unfallart.....	24
Tabelle 11 Schwere Unfälle gemäß § 5 (3) UUG 2005	25
Tabelle 12 Sonstige Unfälle	25
Tabelle 13 Gemeldete Störungen nach Störungsart	25
Tabelle 14 Verunfallte Personen (ausgenommen Suizid/Suizidversuch)	27
Tabelle 15 Getötete Personen nach Unfallart (ausgenommen Suizid).....	27
Tabelle 16 Schwer verletzte Personen nach Unfallart (ausgenommen Suizidversuch).....	28
Tabelle 17 Getötete Personen nach Kategorien (ausgenommen Suizid)	29
Tabelle 18 Schwer verletzte Personen nach Kategorien (ausgenommen Suizidversuch) ...	30
Tabelle 19 Suizide und Suizidversuche.....	30
Tabelle 20 Zusammenpralle auf Eisenbahnkreuzungen	30
Tabelle 21 Zusammenpralle auf Eisenbahnkreuzungen - Verunfallte Personen.....	31
Tabelle 22 Zusammenpralle auf Eisenbahnkreuzungen - Benutzer.....	31
Tabelle 23 Anzahl der Eisenbahnkreuzungen / Eisenbahnübergänge.....	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