

# **NIB-Austria-Annual report 2023**

Vienna, 2024

## **Impressum**

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und  
Technologie, Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes, Radetzkystraße 2, 1030 Wien  
Wien, 2024. Stand: 30. September 2024

### **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](https://bmk.gv.at/impressum/daten.html).

## Inhalt

<b>Impressum</b> .....	<b>2</b>
<b>Inhalt</b> .....	<b>3</b>
<b>Vorwort</b> .....	<b>4</b>
<b>Struktur, Funktion, Personal, Unabhängigkeit</b> .....	<b>5</b>
<b>Aufgaben</b> .....	<b>7</b>
<b>Internetauftritt der SUB</b> .....	<b>8</b>
<b>Zusammenfassung</b> .....	<b>9</b>
Allgemeines.....	9
<b>Trends</b> .....	<b>10</b>
SUB-Bereich Schiene.....	10
Mission Statement.....	13
Zielerreichung.....	13
Strategie.....	13
<b>Anhang A – SUB-Bereich Schiene: Untersuchungen, Tätigkeiten und Statistik</b> .....	<b>14</b>
<b>1 Zuständigkeiten</b> .....	<b>15</b>
1.1 SUB-Bereich Schiene.....	15
<b>2 Untersuchungen</b> .....	<b>16</b>
2.1 Untersuchungsberichte veröffentlicht 2023.....	16
2.2 Eingeleitete Sicherheitsuntersuchungen 2023.....	19
2.3 Vorfallinformationen.....	20
<b>3 Tätigkeiten 2023 – SUB-Bereich Schiene</b> .....	<b>22</b>
<b>4 Vorfallstatistik 2023 – SUB-Bereich Schiene</b> .....	<b>23</b>
<b>5 Sicherheitsempfehlungen</b> .....	<b>33</b>
5.1 SUB-Bereich Schiene.....	33
<b>Tabellenverzeichnis</b> .....	<b>35</b>
<b>Abbildungsverzeichnis</b> .....	<b>36</b>
<b>Verzeichnis der Regelwerke</b> .....	<b>37</b>
<b>Definitionen</b> .....	<b>39</b>
<b>Abkürzungen</b> .....	<b>42</b>

## **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 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 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 231/2021, der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes (kurz „SUB“), einer nachgeordneten 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 und für den Bereich Schiene der Europäischen Eisenbahngagentur zu übermitteln.

Der vorliegende Sicherheitsbericht 2023 enthält die wesentlichen Zahlen und Fakten über die Untersuchungstätigkeiten der SUB im Bereich Schiene im Jahr 2023.

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

Verkehrssicherheitsarbeit ist sowohl ethisch geboten, um mithilfe der gewonnenen Erkenntnisse 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](mailto:sub@bmk.gv.at)

# Struktur, Funktion, Personal, Unabhängigkeit

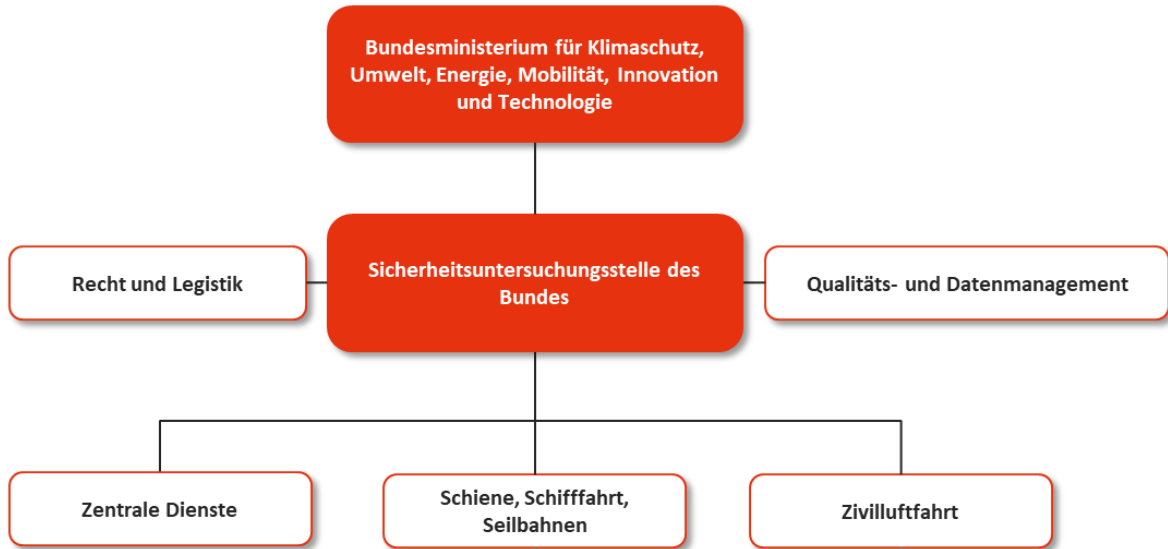
Die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes (SUB) umfasst die Bereiche Schiene, Schifffahrt, Seilbahnen und Zivilluftfahrt, wodurch bei den Sicherheitsuntersuchungen Synergie- und Einsparungseffekte erreicht werden. Diese Effekte ergeben sich einerseits durch verkehrsbereichsübergreifende Aspekte in der Unfallursachenforschung und werden andererseits 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 2023 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 und
- erforderlichenfalls die Ausarbeitung von Sicherheitsempfehlungen als Vorschläge zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.

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](https://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 2023 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.

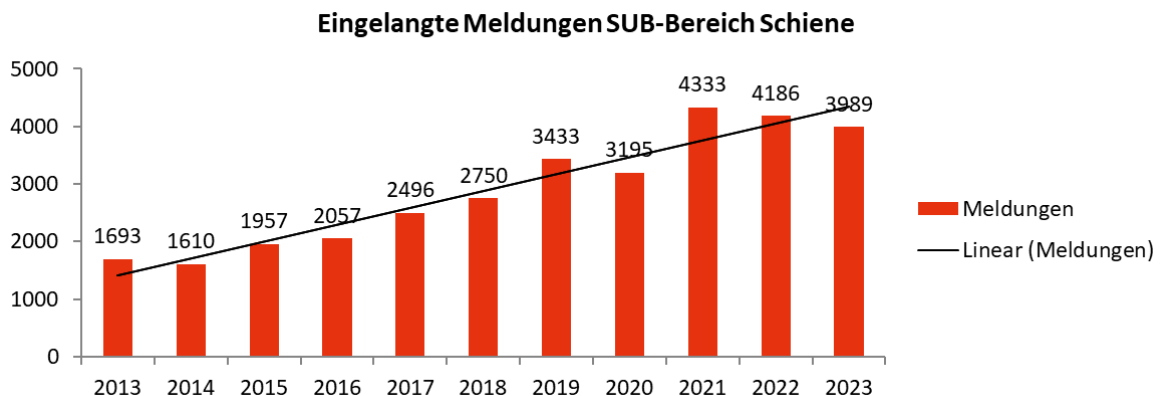
Die Untersuchung dient **nicht der Klärung von Schuld- oder Haftungsfragen**, Untersuchungsberichte und Sicherheitsempfehlungen dürfen **keine Feststellungen** dazu treffen.

# Trends

## SUB-Bereich Schiene

Im Jahr 2023 gingen im SUB-Bereich Schiene insgesamt 3989 Meldungen (vgl. Abbildung 2) ein. Hiervon wurden 1398 Meldungen von der SUB als Unfälle, 2108 als Störungen und 483 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 2023 erfasst wurden.

Abbildung 2 Eingelangte Meldungen SUB-Schiene



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

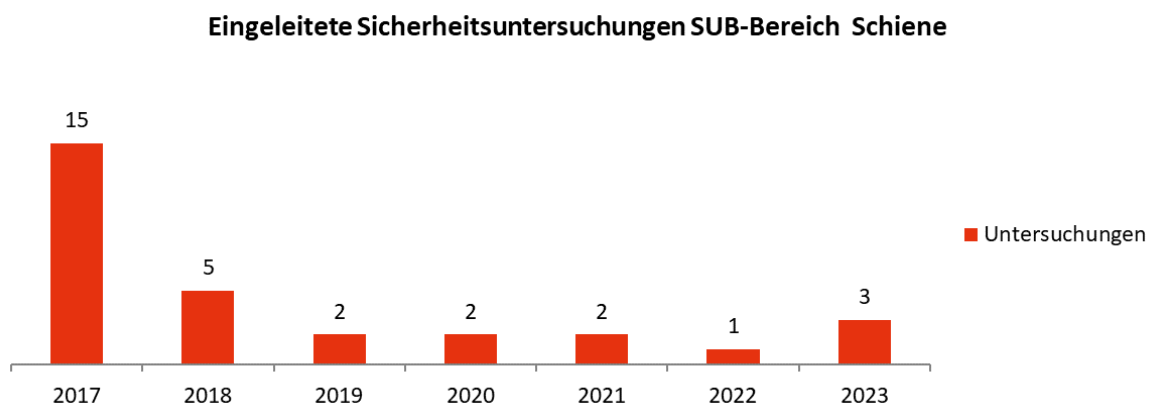
Die Gesamtzahl der gemeldeten Vorfälle ist gegenüber dem Vergleichszeitraum 2022 leicht gesunken. (vgl. Abbildung 2)

Im Jahr 2023 wurden drei Sicherheitsuntersuchungen 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)

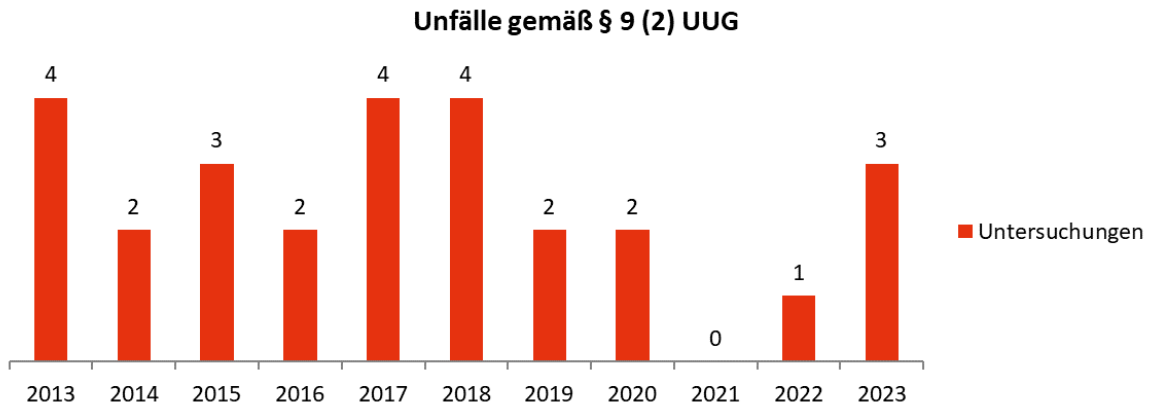
Abbildung 3 Anzahl der eingeleiteten Sicherheitsuntersuchungen SUB-Schiene



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 2023 drei untersuchungspflichtige Vorfälle. Hierbei handelt es sich um eine Entgleisung eines Zuges im Vbf Wels und zwei Flankenfahrten von Zügen in den Bahnhöfen Fürnitz und Kittsee. 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 2023 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 die Herausgabe von Sicherheitsempfehlungen. Die Umsetzung der Strategie wird im Rahmen der Qualitätspolitik und -ziele sichergestellt und operationalisiert.

Wien, im Jahr 2024

Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes

Die Leiterin



HR Dipl. -HTL- Ing<sup>in</sup> Bettina Bogner, BA MA

# Anhang A – 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

In diesem Kapitel werden die von der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes im Jahr 2023 im Bereich Schiene veröffentlichten Abschlussberichte und Zwischenberichte überblicksartig dargestellt. Die detaillierten Berichte können auf der Website des BMK unter der folgenden Adresse abgerufen werden: [bmk.gv.at/ministerium/sub](https://bmk.gv.at/ministerium/sub)

### 2.1 Untersuchungsberichte veröffentlicht 2023

Zu folgenden Vorfällen wurden Untersuchungsberichte der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes im Berichtsjahr 2023 veröffentlicht:

Tabelle 1 Entgleisung Z 91005 im Bf St. Valentin am 30. Oktober 2020

Entgleisung	Güterzug
<b>Ort, Datum</b>	Bf St. Valentin, 30. Oktober 2020
<b>Hergang</b>	Am 30. Oktober 2020, um 22:47 Uhr entgleiste der im Bf St. Valentin durchfahrende Güterzug 91005 im Bereich der Weichen 26 und 27. Zuvor wurde für den Zug von der Fahrdienstleitung eine taugliche Zugstraße eingestellt.
<b>Folgen</b>	Es gab keine Personenschäden. Aufgrund der Entgleisung wurden die Infrastruktur und die Fahrzeuge erheblich beschädigt. Die Schäden an der Infrastruktur wurden mit ca. 3.741.000 Euro, die Schäden an den Fahrzeugen mit ca. 355.000 - 655.000 Euro beziffert. Des Weiteren kam es in Folge der Entgleisung zu massiven Betriebsbehinderungen. An der Umwelt entstanden keine Schäden.
<b>Ursache</b>	Der ursächliche Faktor für die Entgleisung der 14 Güterwagen von Z 91005 war eine zu hohe Geschwindigkeit (78 km/h) beim Befahren des Bereiches der Weichen 26 und 27. Die maximal zulässige Oberbaugeschwindigkeit beider Weichen zur Fahrt nach links beträgt 40 km/h. Es gab mehrere beitragende Faktoren, welche sich ungünstig auf das Ereignis auswirkten und somit die Wahrscheinlichkeit des Unfalles erhöhten. Der:Die Tzff meldete sich nach dem Stillstand, welcher aufgrund einer Zwangsbremmung nach der Vorbeifahrt am „Vorsicht“ zeigenden



Entgleisung	Güterzug
	<p>Einfahrsignal „a“ stattfand, nicht bei dem:der zuständigen Stellbereichs-Fdl, um die Zustimmung zur Weiterfahrt zu beantragen. Beim Gespräch zwischen Stellbereichs-Fdl und Tzfz, bei dem der:die Stellbereichs-Fdl dem:der Tzfz über den Überholvorgang eines Personenzuges und den weiteren Zuglauf informierte, kam es zu Missverständnissen. Der:Die Tzfz deutete dieses Gespräch, nach vorangegangener Zwangsbremmung, als Erlaubnis zur Weiterfahrt und war der Annahme, dass er:sie wieder „Vollgas“ geben könne. Ein weiteres Missverständnis gab es bei der Kommunikation über die Art und Weise des Überholvorganges eines Personenzuges. Der:Die Tzfz dachte, dass der Personenzug direkt im Bf St. Valentin überholt werden würde, jedoch war der Plan, den Personenzug über das Gegengleis und anschließender Fahrt über eine Länge von ca. 13 km zu überholen. Eine klare und unmissverständliche Kommunikation hätte den Unfall verhindern können.</p> <p>Eine Kombination aus der Annahme des:der Tzfz, dass wieder „Vollgas“ gegeben werden kann, der üblichen Erwartungshaltung am Einfahrsignal „A“, dass „Frei“ signalisiert wird und der Annahme, dass der Personenzug direkt im Bf St. Valentin überholt werde, könnten dazu geführt haben, dass es zu einer falschen Wahrnehmung der „Frei mit 40 km/h“ Signalisierung am Einfahrsignal „A“ kam, weshalb der:die Tzfz das Signal mit ca. 63 km/h passierte und anschließend weiter beschleunigte.</p>
<b>Sicherheitsempfehlungen</b>	-
<b>Umsetzung</b>	-
<b>Rechtliche Grundlage</b>	§ 9 Abs. 2 UUG 2005 (Art. 20 Abs. 1 RL (EU) 2016/798)
<b>Status der Untersuchung</b>	Untersuchungsbericht veröffentlicht am 19. Jänner 2023

Tabelle 2 EK ZP Z 6809 mit PKW zw. Hofstetten-Grünau und Rabenstein a. d. Pielach am 26. November 2021

Zusammenprall	Personenzug
<b>Ort, Datum</b>	Zwischen Hofstetten-Grünau und Rabenstein a. d. Pielach, 26. November 2021
<b>Hergang</b>	Der Vorfall ereignete sich auf der EK, Bahnkilometer 20,280 zwischen Hofstetten-Grünau und Rabenstein a.d.P. am Freitag, den 26. November 2021, um 11:07 Uhr UTC+1 (MEZ). Die EK ist in beiden Fahrrichtungen technisch durch LZA gesichert. Z 6809 der Mariazellerbahn fuhr von St. Pölten kommend Richtung Mariazell. Kurz vor dem Befahren der EK durch den Z 6809 überquerte straßenseitig ein PKW von links kommend die EK. Laut Aussage des:der Tzfz sei der von links in die Eisenbahnkreuzung einfahrende PKW nur mehr als Schatten wahrzunehmen gewesen. Ein Aufprall sei trotz sofort eingeleiteter Schnellbremsung nicht mehr zu verhindern gewesen.

Zusammenprall	Personenzug
<b>Folgen</b>	Der:Die PKW Lenker:Lenkerin verstarb am Unfallort. Beim PKW ist ein Totalschaden zu verzeichnen, das Triebfahrzeug wurde leicht beschädigt, die Infrastruktur wurde ebenfalls beschädigt.
<b>Ursache</b>	Die Kollision des Z 6809 mit dem PKW resultierte aus dem Befahren der EK, die zu diesem Zeitpunkt ein Halt für den Straßenverkehr signalisierte. Beitragender Faktor war die Nichtbeachtung der LZA durch den:die PKW-Lenker:in.
<b>Sicherheitsempfehlungen</b>	-
<b>Umsetzung</b>	-
<b>Rechtliche Grundlage</b>	§ 9 Abs. 2 UUG 2005 (Art. 20 Abs. 2 RL (EU) 2016/798)
<b>Status der Untersuchung</b>	Untersuchungsbericht veröffentlicht am 05. Mai 2023

Tabelle 3 Kollision Z 2845 mit Z 21093 im Bf Kritzensdorf am 22 Dezember 2017

Zusammenprall	Personenzug
<b>Ort, Datum</b>	Bf Kritzensdorf, 22. Dezember 2017
<b>Hergang</b>	Am 22. Dezember 2017 fuhr Z 21088, von Wien FJB kommend, in den Bf Kritzensdorf ein. Nach vollzogener Wende und Vergabe einer neuen Zugnummer (neu = Z 21093) stand Z 21093 am Bahnsteig 2 abfahrbereit auf Höhe der Orientierungstafel „70“. Zur geplanten Abfahrtszeit von Z 21093 um 17:48 Uhr wurde Z 2845 eine Durchfahrt durch den Bf Kritzensdorf gestellt. Die Signalisierung für die Durchfahrt erfolgte durch das Schutzsignal „SCH 2“ in der Stellung „Fahrverbot aufgehoben“ und dem Hauptsignal „H 2“ in der Stellung „FREI“. Diese Signalisierung bezog die Triebfahrzeugführung des Z 21093 auf sich und setzte den Zug in Bewegung. Nach ca. 250 m erkannte die Triebfahrzeugführung des Z 21093, dass das Signal „SCH 4“ noch den Signalbegriff „Fahrverbot“ signalisierte und leitete eine Schnellbremsung ein. Fast zeitgleich fand eine 2000 Hz Beeinflussung statt, welche durch den 2000 Hz GM auf Höhe des „SCH 4“ ausgelöst wurde. Der Zug kam auf der Weiche 6 nicht „grenzfrei“ zum Stillstand. Die Triebfahrzeugführung des herannahenden Z 2845 leitete eine Schnellbremsung ein, konnte jedoch die Kollision sieben Sekunden nach dem Stillstand von Z 21093 nicht mehr verhindern.
<b>Folgen</b>	Es wurden vier Personen schwer und 18 Personen leicht verletzt. Des Weiteren entstand erheblicher Sachschaden an Fahrzeugen und Infrastruktur.
<b>Ursache</b>	Die Ursache für die Kollision war das unerlaubte Abfahren von Z 21093 mit darauffolgender Signalüberfahung des Schutzsignals „SCH 4“ in der Stellung „Fahrverbot“. <b>Vorläufer zur Ursache</b>

Zusammenprall	Personenzug
	<p>Die Verspätung von Z 2845 verursachte eine Abweichung vom Regelbetrieb im Bf Kritzendorf, wodurch zufälligerweise zur Planabfahrtszeit (17:48 Uhr) von Z 21093 das Schutzsignal „SCH 2“ auf „Fahrverbot aufgehoben“ umgestellt (17:48:38 Uhr) wurde. Die Tzfz des Z 21093 wurde über die Abweichung vom Regelbetrieb nicht informiert. Kurz darauf wurde das Hauptsignal „H 2“ auf „FREI“ gestellt (17:49:25 Uhr). Durch eine Verwechslung der beiden Signale „SCH 2“ und „SCH 4“ in Verbindung mit dem Signalbild „FREI“ des Hauptsignals „H 2“ verstand die Triebfahrzeugführung diese Signalisierung als Freigabe für deren Fahrt und setzte Z 21093 in Bewegung.</p> <p>Des Weiteren wurde der Unfall begünstigt durch</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fehlen eines wirksamen 500 Hz PZB-GM am Gleis 304</li> <li>• Signalstandort von Schutzsignal „SCH 4“ für abfahrende Züge (Verwechslungsgefahr)</li> <li>• zu geringer Abstand vom Schutzsignal „SCH 4“ zum Gefahrenpunkt der Weiche 6</li> <li>• Tzfz hatte keine Information über die verspätete Abfahrtszeit</li> </ul>
<b>Sicherheitsempfehlungen</b>	A-2023/001, A-2023/002
<b>Umsetzung</b>	Der SUB wurden noch keine Maßnahmen gemeldet, die als Reaktion auf die Sicherheitsempfehlung ergriffen wurden.
<b>Rechtliche Grundlage</b>	§ 9 Abs. 2 UUG 2005 (Art. 20 Abs. 2 RL (EU) 2016/798)
<b>Status der Untersuchung</b>	Untersuchungsbericht veröffentlicht am 19. Dezember 2023

## 2.2 Eingeleitete Sicherheitsuntersuchungen 2023

Folgende Sicherheitsuntersuchungen wurden im Jahr 2023 im Bereich Schiene eingeleitet.

Tabelle 4 Untersuchungen eingeleitet 2023

Datum	Vorfall	Rechtliche Grundlage
20.01.2023	Flankenfahrt Z 41870 mit Z 45484 im Bf Fürnitz	§ 9 Abs. 2 UUG 2005, Art. 20 Abs. 1 RL (EU) 2016/798
30.04.2023	Flankenfahrt Z 40592 mit Z 44600 im Bf Kittsee	§ 9 Abs. 2 UUG 2005, Art. 20 Abs. 1 RL (EU) 2016/798
29.09.2023	Entgleisung Z 44971 im Vbf Wels	§ 9 Abs. 2 UUG 2005, Art. 20 Abs. 1 RL (EU) 2016/798

## 2.3 Vorfallinformationen

Vorfallinformationen 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 2023 nähere Informationen eingeholt:

Tabelle 5 Vorfallinformationen 2023

Datum	Vorfall	Ort
24.02.2023	Kollision Verschub mit stehender Wagengruppe	Villach Süd
04.03.2023	Kollision Verschub	Wien Floridsdorf
16.05.2023	Kollision mit Mure	Zwischen Spielfeld-Straß und Leibnitz
07.06.2023	Fahrzeugbrand	Terfnertunnel
22.06.2023	EK ZP	Zwischen Tattendorf und Felixdorf
02.07.2023	Entgleisung Personenzug	Zwischen Anger und Kogelhof
16.07.2023	EK Unregelmäßigkeit	Nähe Schwarza
22.07.2023	Vorzeitige Abfahrt nach Fahrgastwechsel	Wels
23.07.2023	Übergabe falscher Wagenlisten	Grenze Italien
27.07.2023	Kollision Güterzug mit Verschub	Villach Süd Gvbf
10.08.2023	EK ZP	Zwischen Sebersdorf und Bierbaum
23.08.2023	Kollision Verschub mit Lokzug	Graz Vbf
25.08.2023	Zugannäherung	Wien Quartier Belvedere
01.09.2023	Vermutlicher Personenschaden	Amstetten
03.09.2023	Personenschaden	Lahrndorf
12.09.2023	Entgleisung nach Murenabgang	Zwischen Seefeld und Scharnitz
17.09.2023	Kollision zweier Personenzüge	Puchberg am Schneeberg
27.09.2023	EK ZP	Wöllersdorf-Steinabrückl

<b>Datum</b>	<b>Vorfall</b>	<b>Ort</b>
<b>20.11.2023</b>	EK ZP	Zellerndorf nächst Retz
<b>20.11.2023</b>	Kollision Verschub / Arbeitsunfall	Wien Donaukaibahnhof
<b>28.11.2023</b>	Kollision Verschub mit abgestellter Wagengruppe	Graz Köflach
<b>10.12.2023</b>	Kollision mit Mure	Steinach am Brenner
<b>29.12.2023</b>	Entgleisungen	Wien Zvbf

# 3 Tätigkeiten 2023 – SUB-Bereich Schiene

Tabelle 6 Eingelangte Meldungen

<b>Eingelangte Meldungen</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>
<b>Unfälle</b>	1013	1398
<b>Störungen</b>	2352	2108
<b>sonstige *)</b>	821	483
<b>Gesamt</b>	<b>4186</b>	<b>3989</b>

\*) 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 7 Untersuchungen gesamt

<b>Untersuchungen</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>
<b>Untersuchungen vor Ort</b>	4	10
<b>Untersuchungen nicht vor Ort / Weiterführende Untersuchungen</b>	38	23
<b>Eingeleitete Sicherheitsuntersuchungen</b>	1	3

## 4 Vorfallstatistik 2023 – SUB-Bereich Schiene

Tabelle 8 Eingelangte Meldungen - Details 2023

	Anzahl				
	Alle Bahnen	Hauptbahnen und Vernetzte Nebenbahnen	Nicht vernetzte Nebenbahnen	Anschlussbahnen	U-Bahnen
<b>Unfälle</b>	1398	1292	3	98	5
<b>Störungen</b>	2108	2071	2	10	25
<b>sonstige</b>	483	468	-	10	5
<b>Meldungen gesamt</b>	<b>3989</b>	<b>3831</b>	<b>5</b>	<b>118</b>	<b>35</b>

Tabelle 9 Übersicht abgeschlossene Untersuchungen 2023

Art des Vorfalls	Anzahl der Vorfälle	Anzahl der Opfer		Schaden in Euro (Schätzung)
		Todesfälle	Schwer Verletzt	
<b>Entgleisung</b>	1	-	-	4.096.000,-
<b>EK Zusammenprall</b>	1	1	-	63.845,-
<b>Kollision</b>	1	-	4	10.525.000,-

Tabelle 10 Sicherheitsuntersuchungen Schiene 2018 - 2023

Vorfälle untersucht	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Gesamt
<b>Kollision</b>	2	1	1	-	-	2	6
<b>Kollision mit Gegenstand</b>	-	-	-	-	-	-	-
<b>Entgleisung</b>	2	1	1	-	1	1	6
<b>EK Zusammenprall</b>	1	-	-	2	-	-	3
<b>Unfall von Person durch in Bewegung befindliche Fahrzeuge</b>	-	-	-	-	-	-	-
<b>Entrollungen</b>	-	-	-	-	-	-	-
<b>Brände</b>	-	-	-	-	-	-	-
<b>Gefahrgut</b>	-	-	-	-	-	-	-
<b>Sonstiges</b>	-	-	-	-	-	-	-
<b>Gesamt</b>	5	2	2	2	1	3	15



Tabelle 11 Gemeldete Unfälle nach Unfallart

	Anzahl				
	Alle Bahnen	Hauptbahnen und Vernetzte Nebenbahnen	Nicht vernetzte Nebenbahnen	Anschlussbahnen	U-Bahnen
Kollision Zug mit Schienenfahrzeug	7	7	-	-	-
Kollision Verschub/ Nebenfahrt / Sonstige Fahrt mit Schienenfahrzeug	74	70	-	4	-
Kollision Schienenfahrzeug mit Sonstiges (Objekte)	1048	1010	1	36	1
Entgleisung Zug	9	9	-	-	-
Entgleisung Verschub / Nebenfahrt / Sonstige Fahrt	98	48	1	49	-
Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen	90	80	1	9	-
Schadensfälle bei der Beförderung von Gefahrgut	15	15	-	-	-
Verletzung / Tötung von Personen durch Schienenfahrzeuge	35	31	-	-	4
Verletzung / Tötung von Personen durch sonstige Unfälle	7	7	-	-	-
Brände / Explosionen Fahrzeuge	14	14	-	-	-

Tabelle 12 Schwere Unfälle gemäß § 5 Abs. 3 UUG 2005

	Anzahl			
	Alle Bahnen	Hauptbahnen und Vernetzte Nebenbahnen	Nicht vernetzte Nebenbahnen	U-Bahnen
<b>Kollision Zug mit Schienenfahrzeug</b>	2	2	-	-
<b>Entgleisung Zug</b>	1	1	-	-

Tabelle 13 Sonstige Unfälle<sup>1</sup>

	Anzahl				
	Alle Bahnen	Hauptbahnen und Vernetzte Nebenbahnen	Nicht vernetzte Nebenbahnen	Anschlussbahnen	U-Bahnen
<b>Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen</b>	10	10	-	-	-
<b>Kollision Verschub/ Nebenfahrt / Sonstige Fahrt mit Schienenfahrzeug</b>	1	1	-	-	-
<b>Verletzung / Tötung von Personen durch Schienenfahrzeuge</b>	12	9	-	-	3

Tabelle 14 Gemeldete Störungen nach Störungsart

	Anzahl				
	Alle Bahnen	Hauptbahnen und Vernetzte Nebenbahnen	Nicht vernetzte Nebenbahnen	Anschlussbahnen	U-Bahnen
<b>Achsbruch</b>	-	-	-	-	-

<sup>1</sup> 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
Radbruch	1	1	-	-	-
Fahrzeug-Bremse	174	173	-	-	1
Fahrzeug Zugtrennung	44	44	-	-	-
Fahrzeug Ladungsanstand	779	779	-	-	-
Fahrzeug Gefahrgutanstand	2	2	-	-	-
Fahrzeug Sonstiges	228	224	-	-	4
Infrastruktur Gleisverwerfung	4	4	-	-	-
Infrastruktur Schienenbruch	2	2	-	-	-
Infrastruktur Sonstige	12	8	-	-	4
Betrieb Signalüberfahung mit Gefahrpunkt	80	78	-	2	-
Betrieb Signalüberfahung ohne Gefahrpunkt	230	228	-	2	-
Betrieb Fahrt ohne Voraussetzung	116	113	-	3	-
Betrieb Fahrstraße/Fahrweg	19	19	-	-	-
Betrieb Entrolltes Fahrzeug	8	8	-	-	-
Betrieb Gefährdung Personen/Fahrten	7	6	1	-	-
Betrieb Sonstige	8	7	-	1	-
Administration Sonstige	17	17	-	-	-
Eisenbahnkreuzung Unregelmäßigkeit	53	53	-	-	-
Sonstige Bahnfrevel	169	169	-	-	-

	Anzahl				
	Alle Bahnen	Hauptbahnen und Vernetzte Nebenbahnen	Nicht vernetzte Nebenbahnen	Anschlussbahnen	U-Bahnen
Sonstige Unerlaubtes Betreten	9	4	1	-	4
Sonstige Stromvorfall	18	16	-	1	1
Suizid / Suizidversuch	116	105	-	-	11
Sonstige	13	12	-	1	-

Tabelle 15 Verunfallte Personen (ausgenommen Suizid/Suizidversuch)

	Anzahl				
	Alle Bahnen	Hauptbahnen und Vernetzte Nebenbahnen	Nicht vernetzte Nebenbahnen	Anschlussbahnen	U-Bahnen
Getötete Personen	25	22	-	-	3
Schwer verletzte Personen	40	39	-	-	1

Tabelle 16 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	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	-	-	-	-	-
Entgleisung Verschub / Nebenfahrt / Sonstige Fahrt	-	-	-	-	-
Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen	11	11	-	-	-
Tötung von Personen durch Schienenfahrzeuge	13	10	-	-	3
Tötung von Personen durch sonstige Unfälle	-	-	-	-	-

Tabelle 17 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	-	-	-	-	-
Kollision Zug mit Objekt	-	-	-	-	-
Kollision Verschub / Nebenfahrt / Sonstige Fahrt mit Objekt	-	-	-	-	-
Entgleisung Zug	-	-	-	-	-
Entgleisung Verschub / Nebenfahrt / Sonstige Fahrt	-	-	-	-	-
Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen	16	16	-	-	-

	Anzahl				
	Alle Bahnen	Hauptbahnen und Vernetzte Nebenbahnen	Nicht vernetzte Nebenbahnen	Anschlussbahnen	U-Bahnen
Verletzungen von Personen durch Schienenfahrzeuge	19	18	-	-	1
Verletzungen von Personen durch sonstige Unfälle	5	5	-	-	-

Tabelle 18 Getötete Personen nach Kategorien (ausgenommen Suizid)

	Anzahl				
	Alle Bahnen	Hauptbahnen und Vernetzte Nebenbahnen	Nicht vernetzte Nebenbahnen	Anschlussbahnen	U-Bahnen
Reisende	-	-	-	-	-
Mitarbeiter:innen	2	2	-	-	-
Benutzer:innen von Eisenbahnkreuzungen	11	11	-	-	-
Sonstige Personen	1	-	-	-	1
Nicht autorisierte Personen	11	9	-	-	2

Tabelle 19 Schwer verletzte Personen nach Kategorien (ausgenommen Suizidversuch)

	Anzahl				
	Alle Bahnen	Hauptbahnen und Vernetzte Nebenbahnen	Nicht vernetzte Nebenbahnen	Anschlussbahnen	U-Bahnen
Reisende	6	6	-	-	-
Mitarbeiter:innen	3	3	-	-	-
Benutzer:innen von Eisenbahnkreuzungen	16	16	-	-	-

	Anzahl				
	Alle Bahnen	Hauptbahnen und Vernetzte Nebenbahnen	Nicht vernetzte Nebenbahnen	Anschlussbahnen	U-Bahnen
<b>Sonstige Personen</b>	1	1	-	-	-
<b>Nicht autorisierte Personen</b>	14	13	-	-	1

Tabelle 20 Suizide und Suizidversuche

	Anzahl				
	Alle Bahnen	Hauptbahnen und Vernetzte Nebenbahnen	Nicht vernetzte Nebenbahnen	Anschlussbahnen	U-Bahnen
<b>Suizid getötet</b>	94	91	-	-	3
<b>Suizidversuch – verletzte Personen</b>	19	11	-	-	8
<b>Suizidversuch – ohne Verletzung</b>	4	3	-	-	1

Tabelle 21 Zusammenpralle auf Eisenbahnkreuzungen

	Anzahl
<b>EK mit technischer Sicherung (Lichtzeichen-, Schrankenanlagen)</b>	56
<b>EK mit nichttechnischer Sicherung (Sicht, akustische Signale)</b>	34
<b>Unfälle gesamt</b>	<b>90</b>

Tabelle 22 Zusammenpralle auf Eisenbahnkreuzungen - Benutzer

	Anzahl
<b>PKW</b>	68
<b>LKW</b>	9

	Anzahl
Busse	1
Nutzfahrzeuge / Landwirtschaftliche Fahrzeuge	2
Sonstige KFZ	-
Fahrrad	6
Fußgänger	3
Sonstiges	1



# 5 Sicherheitsempfehlungen

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

## 5.1 SUB-Bereich Schiene

Tabelle 23 Sicherheitsempfehlungen SUB-Bereich Schiene

Vorfalldatum	Vorfall
22.12.2017	<p><b>Vorfall Zugkollision Z 2845 mit Z 21093 im Bf Kritzendorf A-2023/001 (Sicherheitsempfehlung gemäß § 16 Abs. 1 UUG 2005) Datum der Veröffentlichung: 19.12.2023</b></p> <p>Um Kollisionen bei Signalüberfahrungen zu verhindern, wird empfohlen in den Regelwerken festzulegen, die vorgegebenen Geschwindigkeiten des Zuges unter Berücksichtigung des Bremsverhaltens so anzupassen, dass beim Überfahren eines Signals der dadurch eingeleitete Bremsvorgang den Zug vor Erreichen des Gefahrenpunktes zum Stillstand kommen lässt. Es wird empfohlen, dabei neben den bestehenden Instrumenten, wie Buchfahrplänen, La-Meldungen oder Geschwindigkeitssignalisierungen auf der Strecke, auch auf die vorhandenen Echtzeit-Zug-Daten (ARAMIS) zurückzugreifen, um der Triebfahrzeugführung über bereits vorhandene Kommunikationskanäle in elektronischer Form Geschwindigkeiten vorzugeben.</p> <p><b>Begründung:</b></p> <p>Wie der untersuchte Vorfall zeigt war im Fall der, durch den beim „SCH 4“ positionierten 1000/2000 Hz PZB GM ausgelösten, Zwangsbremse der Abstand des Gefahrenpunktes zum Signal nicht ausreichend groß, um die Kollision zu verhindern. Eine reduzierte Geschwindigkeit könnte in derartigen Fällen eine Kollision verhindern oder abschwächen, ohne dass bauliche Maßnahmen gesetzt werden müssen.</p> <p>Bei der Umsetzung dieser Maßnahme soll auf bereits vorhandene Daten und Einrichtungen zurückgegriffen werden. Es wird dennoch erforderlich sein, Implementierungsarbeiten in der Software durchzuführen. Umbauten bei der vorhandenen Infrastruktur der Eisenbahn oder beim rollenden Material im großen Umfang werden nicht erforderlich sein, sodass sich die Kosten und der Aufwand der Umsetzung dieser Sicherheitsempfehlung in angemessenem Verhältnis zum Nutzen der Erhöhung der Sicherheit stehen sollten.</p> <p><b>Maßnahmen:</b></p> <p>Der SUB wurden noch keine Maßnahmen gemeldet, die als Reaktion auf die Sicherheitsempfehlung ergriffen wurden.</p> <p><b>A-2023/002 (Sicherheitsempfehlung gemäß § 16 Abs. 1 UUG 2005)</b></p>

**Datum der Veröffentlichung: 19.12.2023**

Es wird empfohlen, in die bestehenden Regelwerke die Verpflichtung aufzunehmen, die Triebfahrzeugführung über bestimmte im Vorhinein festzulegende Abweichungen vom Regelbetrieb, die sicherheitsrelevant sein könnten (wie z.B. Verspätungen), elektronisch (automatisiert) zu informieren. Dabei soll nach Möglichkeit auf vorhandene Einrichtungen, wie beispielsweise Echtzeit Zug -Daten (ARAMIS), Kommunikationskanäle und Empfangsgeräte (z.B. TIM Gerät) zurückgegriffen werden. Es wird empfohlen, das Arbeiten mit diesen Informationen und deren Sicherheitsrelevanz in die Schulungen aufzunehmen und in einem Dienstbehelf praxisgerecht darzulegen.

**Begründung:**

Wie der untersuchte Vorfall zeigt, war die fehlende Informationsweitergabe an die Triebfahrzeugführung über die verspätete Abfahrt ein beitragender Faktor.

Bei der Umsetzung dieser Maßnahme soll auf bereits vorhandene Daten und Einrichtungen zurückgegriffen werden. Es wird dennoch erforderlich sein, Implementierungsarbeiten in der Software durchzuführen. Umbauten bei der vorhandenen Infrastruktur der Eisenbahn oder beim rollenden Material im großen Umfang werden nicht erforderlich sein, sodass die Kosten und der Aufwand der Umsetzung dieser Sicherheitsempfehlung in angemessenem Verhältnis zum Nutzen der Erhöhung der Sicherheit stehen sollten.

**Maßnahmen:**

Der SUB wurden noch keine Maßnahmen gemeldet, die als Reaktion auf die Sicherheitsempfehlung ergriffen wurden.

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 Entgleisung Z 91005 im Bf St. Valentin am 30. Oktober 2020.....	16
Tabelle 2 EK ZP Z 6809 mit PKW zw. Hofstetten-Grünau und Rabenstein a. d. Pielach am 26. November 2021.....	17
Tabelle 3 Kollision Z 2845 mit Z 21093 im Bf Kritzendorf am 22 Dezember 2017.....	18
Tabelle 4 Untersuchungen eingeleitet 2023 .....	19
Tabelle 5 Vorfallinformationen 2023 .....	20
Tabelle 6 Eingelangte Meldungen .....	22
Tabelle 7 Untersuchungen gesamt.....	22
Tabelle 8 Eingelangte Meldungen - Details 2023.....	23
Tabelle 9 Übersicht abgeschlossene Untersuchungen 2023 .....	23
Tabelle 10 Sicherheitsuntersuchungen Schiene 2018 - 2023 .....	24
Tabelle 11 Gemeldete Unfälle nach Unfallart.....	25
Tabelle 12 Schwere Unfälle gemäß § 5 Abs. 3 UUG 2005.....	26
Tabelle 13 Sonstige Unfälle .....	26
Tabelle 14 Gemeldete Störungen nach Störungsart .....	26
Tabelle 15 Verunfallte Personen (ausgenommen Suizid/Suizidversuch) .....	28
Tabelle 16 Getötete Personen nach Unfallart (ausgenommen Suizid).....	28
Tabelle 17 Schwer verletzte Personen nach Unfallart (ausgenommen Suizidversuch).....	29
Tabelle 18 Getötete Personen nach Kategorien (ausgenommen Suizid) .....	30
Tabelle 19 Schwer verletzte Personen nach Kategorien (ausgenommen Suizidversuch) ...	30
Tabelle 20 Suizide und Suizidversuche.....	31
Tabelle 21 Zusammenpralle auf Eisenbahnkreuzungen .....	31
Tabelle 22 Zusammenpralle auf Eisenbahnkreuzungen - Benutzer.....	31
Tabelle 23 Sicherheitsempfehlungen SUB-Bereich Schiene .....	33
Tabelle 24 Definitionen SUB-Bereich Schiene.....	39

## **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

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

### SUB-Bereich Schiene (Auszug)

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

**Durchführungsverordnung (EU) 2020/572** der Kommission vom 24. April 2020 über die zu befolgende Berichterstattungsstruktur für Berichte über die Untersuchung von Eisenbahnunfällen und Eisenbahnstörungen

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 zuletzt geändert durch BGBl. II Nr. 156/2014

Verordnung über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen (**Eisenbahnbau- und –betriebsverordnung 2008 – EisbBBV**), BGBl. II Nr. 398/2008 zuletzt geändert durch BGBl. II Nr. 156/2014

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 zuletzt geändert durch BGBl. II Nr. 300/2023

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

## Definitionen

Tabelle 24 Definitionen SUB-Bereich Schiene

Begriff	Definition	Basierend auf
<b>Vorfälle</b>	Als Vorfälle gelten Unfälle gemäß § 5 Abs. 2 bis 7 sowie Störungen gemäß § 5 Abs. 8 und 9 UUG 2005.	§ 5 Abs.10, UUG 2005
<b>Ursachen</b>	Als Ursachen gelten Handlungen, Unterlassungen, Ereignisse oder Umstände oder eine Kombination dieser Faktoren, die zu einem Vorfall geführt haben.	§ 5 Abs.11, UUG 2005
<b>Störung</b>	Als Störung im Bereich Schiene gilt ein anderes Ereignis als ein Unfall oder ein schwerer Unfall, das den sicheren Eisenbahnbetrieb beeinträchtigt oder beeinträchtigen könnte.	§ 5 Abs.8a, UUG 2005
<b>Sicherheitsuntersuchung</b>	Sicherheitsuntersuchung im Sinne dieses Bundesgesetzes ist ein Untersuchungsverfahren zum Zweck der Verhütung von Vorfällen, das die Sammlung und Auswertung von Informationen, die Erarbeitung von Schlussfolgerungen einschließlich der Feststellung der möglichen Ursachen und gegebenenfalls die Erstellung von Sicherheitsempfehlungen umfasst.	§ 5 Abs.14, UUG 2005
<b>Sicherheitsempfehlung</b>	Eine Sicherheitsempfehlung ist ein Vorschlag zur Verhütung von Vorfällen, den der:die Leiter:in der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes auf Grundlage von Informationen herausgibt, die sich im Zuge der Sicherheitsuntersuchung ergeben haben. Sicherheitsempfehlungen werden grundsätzlich im Rahmen der Untersuchungsberichte herausgegeben und dürfen in keinem Fall Aussagen oder Vermutungen zu Fragen der Schuld oder Haftung enthalten.	§ 16 Abs.1, UUG 2005
<b>Unfall</b>	Als Unfall im Bereich Schiene gilt jedes unerwünschte oder unbeabsichtigte plötzliche Ereignis oder eine besondere Verkettung derartiger Ereignisse, die schädliche Folgen haben; Unfälle werden in die Kategorien <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kollisionen,</li> <li>2. Entgleisungen,</li> <li>3. Unfälle auf Bahnübergängen,</li> <li>4. Unfälle mit Personenschaden, die von in Bewegung befindlichen Schienenfahrzeugen verursacht wurden,</li> <li>5. Brände und sonstige Unfälle eingeteilt.</li> </ol>	§ 5 Abs.2, UUG 2005

Begriff	Definition	Basierend auf
<b>Schwerer Unfall</b>	Als schwerer Unfall im Bereich Schiene gelten Zugkollisionen oder Zugentgleisungen, bei denen mindestens eine Person getötet oder mindestens fünf Personen schwer verletzt werden oder bei denen Schienenfahrzeuge, Infrastruktur oder die Umwelt Schaden in der Höhe von mindestens zwei Millionen Euro nehmen und die Regelung und die Steuerung der Sicherheit des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn oder des Verkehrs auf der Eisenbahn eindeutig betroffen sind, sowie sonstige vergleichbare Unfälle mit offensichtlichen Auswirkungen auf die Regelung der Eisenbahnsicherheit oder das Sicherheitsmanagement.	§ 5 Abs.3, UUG 2005
<b>Untersuchungsbeauftragte</b>	Untersuchungsbeauftragte sind Bedienstete der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes und andere Personen, die von der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes zur Durchführung einer Sicherheitsuntersuchung eingesetzt werden.	§ 6 Abs.15, UUG 2005
<b>Hauptbahnen, Nebenbahnen</b>	(1) Hauptbahnen sind für den öffentlichen Verkehr bestimmte Schienenbahnen von größerer Verkehrsbedeutung. Dazu zählen diejenigen Schienenbahnen 1. die gemäß § 1 des Hochleistungsstreckengesetzes, BGBl. Nr. 135/1989 in der geltenden Fassung, zu Hochleistungsstrecken erklärt sind; 2. die der:die Bundesminister:in für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie durch Verordnung zu Hauptbahnen erklärt, weil ihnen eine besondere Bedeutung für einen leistungsfähigen Verkehr insbesondere mit internationalen Verbindungen oder im Regionalverkehr zukommt oder sie hierfür ausgebaut werden sollen. (2) Nebenbahnen sind für den öffentlichen Verkehr bestimmte Schienenbahnen, sofern sie nicht Hauptbahnen oder Straßenbahnen sind.	§ 4, EisbG 1957
<b>Anschlussbahnen</b>	Anschlussbahnen sind Schienenbahnen, die den Verkehr eines einzelnen oder mehrerer Unternehmen mit Haupt- oder Nebenbahnen oder Straßenbahnen vermitteln und mit ihnen derart in unmittelbarer oder mittelbarer Verbindung stehen, dass ein Übergang von Schienenfahrzeugen stattfinden kann. Anschlussbahnen werden hinsichtlich ihrer Betriebsführung unterschieden in 1. Anschlussbahnen mit Eigenbetrieb mittels Triebfahrzeugen oder Zweiwegefahrzeugen; 2. Anschlussbahnen mit Eigenbetrieb mittels sonstiger Verschiebeinrichtungen;	§ 7, EisbG 1957



<b>Begriff</b>	<b>Definition</b>	<b>Basierend auf</b>
	3. Anschlussbahnen ohne Eigenbetrieb.	

## Abkürzungen

ABl.	Amtsblatt
Abs.	Absatz
AVV	Vertrag für die Nutzung von Güterwagen im Schienenverkehr
Bf	Bahnhof
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BMK	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
Bst	Betriebsstelle
DB	Dienstbehelf
DV	Dienstvorschrift
EG	Europäische Gemeinschaft
EisbBBV 2008	Eisenbahn Bau- und Betriebsverordnung
EisbEPV 2013	Eisenbahn-Eignungs- und Prüfungsverordnung 2013
EisbG 1957	Eisenbahngesetz 1957
EisbKrV 2012	Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012
EisbSV 2012	Eisenbahnschutzvorschriften 2012
EisbVO 2003	Eisenbahnverordnung 2003
EK	Eisenbahnkreuzung
EKSA	Eisenbahnkreuzungs-Sicherungsanlage
EN	Europäische Norm
ERA	Europäische Eisenbahnagentur
ERAIL	Europäische Datenbank für Vorfälle im Schienenverkehr
ES	Einfahrsignal
EU	Europäische Union
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
Hbf	Hauptbahnhof
Hst	Haltestelle
IM	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
iVm	in Verbindung mit

MeldeVO-Eisb 2006	Meldeverordnung Eisenbahn 2006
NSA	Nationale Sicherheitsbehörde
RIC	Übereinkommen über den Austausch und die Benutzung von Reisezugwagen im internationalen Verkehr
RJ	Railjet
RU	Railway Undertaking (Eisenbahnverkehrsunternehmen)
SUB	Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes
TFVO 1999	Triebfahrzeugführer-Verordnung 1999
Tfz	Triebfahrzeug
UIC	Internationaler Eisenbahnverband
UUG 2005	Unfalluntersuchungsgesetz 2005
Vbf	Verschiebebahnhof
Vstu	Verkehrsstelle unbesetzt
Z	Zug
ZP	Zusammenprall
ZSB	Zusatzbestimmungen zur Signal- und zur Betriebsvorschrift

**Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes**

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

+43 1 71162 65-0

[sub@bmk.gv.at](mailto:sub@bmk.gv.at)

[bmk.gv.at/ministerium/sub](https://bmk.gv.at/ministerium/sub)