

# **Jahresbericht der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie für das Bezugsjahr 2020**

gemäß § 13a des Eisenbahngesetzes 1957 (EisbG) in Umsetzung von  
Artikel 18 der Richtlinie 2004/49/EG bzw. Artikel 19 der Richtlinie (EU)  
2016/798

## **Impressum**

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

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

Wien, 2020. Stand: 12. Oktober 2021

### **Copyright und Haftung:**

Es wird darauf verwiesen, dass alle Angaben in dieser Publikation trotz sorgfältiger Bearbeitung ohne Gewähr erfolgen. Rechtausführungen können der Rechtsprechung der unabhängigen Gerichte keinesfalls vorgreifen.

Rückmeldungen: Ihre Überlegungen zu vorliegender Publikation übermitteln Sie bitte an [e4@bmk.gv.at](mailto:e4@bmk.gv.at).

## Inhalt

<b>1 Einleitung</b> .....	<b>5</b>
1.1 Zweck, Umfang und Adressat:innen des Jahresberichtes .....	5
1.2 Wichtigste Schlussfolgerungen zum Berichtsjahr .....	8
<b>2 Programme, Initiativen und organisatorischer Kontext</b> .....	<b>10</b>
2.1 Strategie- und Planungsaktivitäten .....	10
2.2 Sicherheitsempfehlungen .....	11
2.3 Sicherheitsmaßnahmen, die unabhängig von den Empfehlungen durchgeführt wurden .....	25
2.4 Sicherheit organisatorischer Kontext .....	26
<b>3 Sicherheitsleistung</b> .....	<b>30</b>
<b>4 EU Gesetzgebung und Regulierung</b> .....	<b>34</b>
4.1 Änderungen in der Gesetzgebung und in Verordnungen .....	34
4.2 Abweichungen gemäß Artikel 15 Richtlinie (EU) 2016/798 .....	37
<b>5 Sicherheitsbescheinigung, Sicherheitsgenehmigung und andere Genehmigungen</b> .....	<b>38</b>
5.1 Sicherheitsbescheinigungen und Sicherheitsgenehmigungen .....	38
5.2 Fahrzeuggenehmigungen .....	39
5.3 Für die Instandhaltung zuständige Stellen .....	41
5.4 Triebfahrzeugführer:innen .....	41
5.5 Andere Genehmigungen oder Zertifizierungen.....	42
5.6 Kontakt mit anderen nationalen Sicherheitsbehörden.....	43
5.7 Informationsaustausch zwischen der nationalen Sicherheitsbehörde und den Eisenbahnunternehmen.....	43
<b>6 Überwachung</b> .....	<b>45</b>
6.1 Strategie, Plan, Verfahren und Entscheidungsfindung.....	45
6.2 Ergebnisse der Überwachung.....	48
<b>7 Anwendungen der relevanten gemeinsamen Sicherheitsmethoden (CSM)</b> .....	<b>55</b>
7.1 Anwendung der CSM für Sicherheitsmanagementsysteme.....	55
7.2 Anwendung der CSM für die Risikobewertung .....	56
7.3 Anwendung der CSM für die Kontrolle.....	56
7.4 Teilnahme an oder Implementierung von Projekten der Europäischen Union .....	56
<b>8 Sicherheitskultur</b> .....	<b>57</b>
<b>9 Anhänge</b> .....	<b>58</b>
9.1 Fortschritte bei der Interoperabilität .....	58

9.2 CSI-Daten – angewandte Definitionen .....	61
9.3 Organigramm .....	66
9.4 Auflistung Sicherheitsbescheinigungen und -genehmigungen .....	67
9.5 Liste der Sicherheitsbescheinigungen .....	70
<b>Abbildungsverzeichnis.....</b>	<b>72</b>
<b>Tabellenverzeichnis.....</b>	<b>73</b>
<b>Abkürzungsverzeichnis.....</b>	<b>74</b>

# 1 Einleitung

## 1.1 Zweck, Umfang und Adressat:innen des Jahresberichtes

Der vorliegende Jahresbericht wird gemäß § 13a Eisenbahngesetz 1957 (EisbG), BGBl. Nr. 60/1957, zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 143/2020, durch die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

- als nationale Sicherheitsbehörde erstellt,
- auf der Webseite des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie unter [www.bmk.gv.at](http://www.bmk.gv.at) veröffentlicht,
- der Eisenbahnagentur der Europäischen Union übermittelt

und umfasst die Tätigkeiten der Obersten Eisenbahnbehörde als Nationale Sicherheitsbehörde im Bezugsjahr 2020 in Zusammenhang mit dem Betrieb von Hauptbahnen und vernetzten Nebenbahnen, dem Betrieb von Schienenfahrzeugen auf solchen Eisenbahnen und dem Verkehr auf solchen Eisenbahnen.

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

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

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

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

Demnach hat die nationale Sicherheitsbehörde über die Tätigkeit des Vorjahres einen Jahresbericht zu veröffentlichen und der Eisenbahnagentur der Europäischen Union zu übermitteln. Der Jahresbericht dient dabei der Dokumentation der Aktivitäten der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie als nationale Sicherheitsbehörde im Rahmen ihrer Zuständigkeiten, zur Darstellung der Überwachung der Entwicklung der Eisenbahnsicherheit und der Interoperabilität des Eisenbahnsystems in Österreich sowie im Zuge der Berichtspflicht an die Eisenbahnagentur der Europäischen Union und soll dabei Angaben enthalten über

- Entwicklung der Eisenbahnsicherheit einschließlich einer auf den Mitgliedstaat bezogenen Zusammenstellung der gemeinsamen Sicherheitsindikatoren („*Common Safety Indicators*“ - CSI) gemäß Anhang I der Richtlinie (EU) 2016/798;
- wichtige Änderungen an Gesetzen und Vorschriften im Bereich der Eisenbahnsicherheit;
- die Entwicklung bei Sicherheitsbescheinigungen und Sicherheitsgenehmigungen;
- Ergebnisse und Erfahrungen im Zusammenhang mit der Kontrolle von Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnunternehmen, einschließlich der Anzahl und der Ergebnisse von Inspektionen und Audits;
- die Erfahrungen der Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber mit der Anwendung der einschlägigen CSM.

Als Grundlage für den Jahresbericht werden somit zum einen explizite Daten herangezogen, zum anderem werden fremde und auch eigene Erfahrungen in der Darstellung miteinbezogen.

Zu diesem Zweck übermittelte die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie gemäß § 13a Abs. 3 EisbG bis spätestens 30. Juni des dem Berichtsjahr folgenden Kalenderjahres jene erforderlichen Daten, die für die Zusammenstellung der

gemeinsamen Sicherheitsindikatoren für das Berichtsjahr erforderlich sind. Diese Daten werden in elektronischer Form zur Verfügung gestellt.

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

- Angaben darüber, wie die unternehmensbezogenen Sicherheitsziele erreicht wurden, sowie die Ergebnisse der Sicherheitspläne;
- eine Darstellung über die Entwicklung der österreichischen und der gemeinsamen Sicherheitsindikatoren, soweit sie für das jeweilige Eisenbahnunternehmen von Belang sind;
- die Ergebnisse interner Sicherheitsprüfungen;
- Angaben über Mängel und Störungen der Sicherheit des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn oder des Verkehrs auf der Eisenbahn, die für die Behörde von Bedeutung sein können, einschließlich einer Zusammenfassung der von den einschlägigen Akteuren mitgeteilten Risiken; und
- einen Bericht über die Anwendung der einschlägigen gemeinsamen Sicherheitsmethoden.

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

- gemäß Artikel 18 Absatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 über die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 352/2009, ABl. Nr. L 121 vom 3.5.2013, S. 8, zuletzt geändert durch die Durchführungsverordnung (EU) 2015/1136 zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 über die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken, ABl. Nr. L 185 vom 14.7.2015, S. 6, über die Erfahrungen der Vorschlagenden mit der Anwendung der gemeinsamen Sicherheitsmethode („*Common Safety Method*“ – CSM) für die Risikoevaluierung und -bewertung sowie gegebenenfalls über die eigenen Erfahrungen als nationale Sicherheitsbehörde sowie
- gemäß Artikel 5 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 1078/2012 über eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Kontrolle, die von Eisenbahnunternehmen und

Fahrwegbetreibern, denen eine Sicherheitsbescheinigung beziehungsweise Sicherheitsgenehmigung erteilt wurde, sowie von den für die Instandhaltung zuständigen Stellen anzuwenden ist, über die Anwendung dieser Verordnung durch die Eisenbahnunternehmen, Fahrwegbetreiber und sofern sie darüber unterrichtet ist, durch die für die Instandhaltung zuständigen Stellen

zu berichten.

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

Der guten Ordnung halber wird darauf hingewiesen, dass im Berichtsjahr 2020 ein Bundesminister (für wenige Tage) und eine Bundesministerin dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie ad personam als Oberstes Organ vorstanden. Durch die Bundesministeriengesetz-Novelle 2020, BGBl. I Nr. 8/2020 wurden die Aufgaben und Angelegenheiten der Obersten Eisenbahnbehörde vom bisherigen Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie in das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie übertragen. Im weiteren Bericht wird daher einheitlich auf die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie bzw. das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie Bezug genommen.

## **1.2 Wichtigste Schlussfolgerungen zum Berichtsjahr**

In Österreich hat sich das Sicherheitsniveau des Eisenbahnverkehrs im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr teilweise verbessert. Da es auch im von COVID-19 wesentlich beeinflussten Jahr 2020 keinen markanten Rückgang der Zugkilometer gab, lediglich weniger Personen nutzten das Verkehrsmittel Eisenbahn allgemein, sind bestimmte zahlenmäßige Rückgänge auch nicht ausschließlich auf COVID-19 zurückzuführen.

Markant auffällig war, dass sich die Zahl der signifikanten Unfälle mit 33 (Höchststand von 87 im Jahr 2016 im fünfjährigen Vergleich) auf dem niedrigsten Niveau seit fünf Jahren befindet, was eine wesentliche positive Entwicklung darstellt.



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

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

Die Schwerpunktsetzung zum Themenbereich unerlaubter Signalüberfahrungen wurde im Jahr 2020 fortgesetzt. Nähere Informationen dazu finden sich im Kapitel 2.3.

# 2 Programme, Initiativen und organisatorischer Kontext

## 2.1 Strategie- und Planungsaktivitäten

Um die Sicherheitsleistung des Eisenbahnsystems zu verbessern wurden im Berichtsjahr 2020 sowohl anlassunabhängige Überwachungstermine am Sitz des Unternehmens bzw. bei Eisenbahnunternehmen, die ihren Sitz in einem anderen Mitgliedstaat haben, im Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, als auch anlassbezogene Überwachungsverfahren durchgeführt.

Die im Jahr 2020 zum Ende des ersten Quartals im Zusammenhang mit der Verhinderung der Verbreitung von COVID-19 in Österreich festgelegten Maßnahmen führten zu einer Verlagerung der Aufsichtstätigkeit hin zur Schriftform, aber auch hin in zur Abhaltung bestimmter Themen in Form von Videokonferenzen.

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

Aufgrund von konkreten Anlassfällen (zum Beispiel Sicherheitsempfehlungen der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes, Wahrnehmungen im Rahmen der proaktiven Überwachungstätigkeit, Anzeigen, Management-Summary und Auswertung von Meldungen über Vorfälle, Störungen, Notfälle, Krisen und Katastrophen eines Infrastrukturbetreibers) wurden seitens der Obersten Eisenbahnbehörde anlassbezogene Überwachungsverfahren (Ermittlungsverfahren zum Beispiel mit Einsichtnahme in Urkunden, Einholung von Sachverständigengutachten sowie Kontrolle der Betriebsabwicklung vor Ort) durchgeführt.

Als Aktivitäten zur Verbesserung des Eisenbahnsystems hat die Oberste Eisenbahnbehörde die Betriebsführung betreffende Management-Summary eines Infrastrukturbetreibers sowohl tage- als auch monatsweise bezogen. Diese Berichte

enthalten sowohl Qualitätskennzahlen als auch pünktlichkeitsrelevante Betriebseinschränkungen. Um in die Überwachungstätigkeit gezielt auch Unfälle sowie Störungen anhand aktueller Ereignisse einzubeziehen, werden zusätzlich Daten über das zentrale Notfallmanagementsystem eines Infrastrukturbetreibers zur Erfassung aller betrieblichen Vorfälle, Störungen, Notfälle, Krisen und Katastrophen anhand konkreter Vorgaben automatisch und darüber hinaus im Einzelfall eines Infrastrukturbetreibers bezogen oder abgefragt. Außerdem erfolgt sowohl monatlich und am Ende des Jahres eine Analyse der automatisch bezogenen Daten, um sicher zu stellen, dass zeitnah zusätzlich etwaige Rückschlüsse gezogen und Überwachungsschwerpunkte gesetzt werden können. Die Daten fließen auch in die Überwachungspläne und in die Überwachungsstrategie ein.

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

## **2.2 Sicherheitsempfehlungen**

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

als Reaktion auf die Sicherheitsempfehlung ergriffen wurden oder geplant sind, zu unterrichten.

**Zu den im Jahr 2020 erlassenen sowie zu den davor erlassenen, aber bislang nicht abgeschlossenen Sicherheitsempfehlungen wurden nachstehende Maßnahmen ergriffen oder geplant:**

**A-2020/001** und **A-2020/002** vom 12.02.2020

Die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes hat zum Vorfall „*Flankenfahrt von Z 1708 mit Z 216 im Bf Niklasdorf am 12.02.2018*“ die nachfolgenden Sicherheitsempfehlungen im Untersuchungsbericht versendet mit Schreiben vom 12.02.2020, GZ: 2020-0.083.496 an die „NSA“, sohin **an die Oberste Eisenbahnbehörde, an alle Landeshauptmänner** als Sicherheitsbehörde sowie an alle Eisenbahninfrastrukturunternehmen als jene Stelle, welche die Sicherheitsempfehlung in geeignete Maßnahmen zur Verhütung von Vorfällen umsetzen kann, gerichtet:

**A-2020/001** vom 12.02.2020:

*„Ist bei dem Zugsicherungssystem PZB der Abstand zwischen einem Vorsignal und einem Einfahrsignal (wenn diesem ein Weichenbereich folgt), einem Ausfahr-, Zwischen-, Schutz- oder Deckungssignal größer als 1250 m und übersteigt die zulässige Geschwindigkeit 40km/h, wird empfohlen, dass ein 500 Hz Magnet nachgerüstet wird. Ist eine durchgängige Überwachung gegeben (z.B. ein Signalnachahmer mit einer 1000 Hz Überwachung ist bereits vorhanden) kann auf die Nachrüstung verzichtet werden.“*

*Begründung:*

*Die zusätzliche Absicherung mit 500 Hz Magneten steigert das Sicherheitsniveau am Schienennetz, da mit einem vertretbaren Aufwand die Wahrscheinlichkeit von Kollisionen erheblich verringert werden kann. Mit der Umsetzung dieser Sicherheitsempfehlung wird verhindert, dass ein Zug nach Ende einer 1000 Hz Geschwindigkeitsüberwachung, ohne technisch überwacht zu sein, auf ein „Halt“ zeigendes Hauptsignal zufahren kann.“*

**A-2020/002** vom 12.02.2020:

*„Um künftige Kollisionen durch z.B. Signalüberfahrungen zu vermeiden, wird empfohlen, dass zumindest bei Neubauten und umfassenden Umbauten von*

*Schieneninfrastrukturanlagen (im Sinne des § 1 Abs. 4 EISBBV) ein in Abhängigkeit vom eingesetzten Zugsicherungssystem angemessener Schutzweg vorgesehen wird. Hierfür wären alle für die Thematik relevanten Regelwerke anzupassen.*

*Begründung:*

*Wie der untersuchte Vorfall zeigt, kann es trotz der Umsetzung des § 22 Abs. 5 EISBBV zu Kollisionen zweier Züge kommen. Um dieser Tatsache entgegenzuwirken, ist es zielführend, dass bei Neubauten und umfassenden Umbauten von Schieneninfrastrukturanlagen ein Schutzweg vorgesehen wird, in welchem ein Zug (z.B. trotz einer Signalüberfahung) vor einer möglichen Kollision zum Stillstand kommt. Die Berücksichtigung eines angemessenen Schutzweges im Zuge von Neubauten und umfassenden Umbauten stellt, ebenso wie die Anpassung der Regelwerke, einen vertretbaren Aufwand im Verhältnis zur Steigerung des Sicherheitsniveaus am Schienennetz dar.“*

Der Überprüfung der Sicherheitsempfehlung (bereits auch zu den Entwürfen) aus fachlicher Sicht durch die Oberste Eisenbahnbehörde wurden Amtssachverständige für

- Eisenbahnbetrieb,
- Eisenbahnsicherungstechnik

beigezogen. Bereits zu den mit E-Mail vom 6. Februar 2020 übermittelten Entwürfen für diese einen Bestandteil des Sicherheitsberichtes bildenden Sicherheitsempfehlungen der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes wurde am 11. Februar 2020 die nachstehende Stellungnahme abgegeben, die jedoch entgegen der Bestimmung des § 14 Abs. 2 UUG 2005 dem endgültigen Untersuchungsbericht nicht beigegeben wurde:

*„Nach § 13b EISBG ist in Sicherheitsempfehlungen das Verhältnis von Aufwand und Nutzen, die mit der Umsetzung geeigneter Maßnahmen zu erwarten sind, darzustellen. Die übermittelten Entwürfe zu Sicherheitsempfehlungen entsprechen dieser gesetzlichen Vorgabe nicht. Zu den Sicherheitsempfehlungen ist anzumerken, dass seitens der Obersten Eisenbahnbehörde ausdrücklich auf das Schreiben an die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes vom 15. Februar 2018 und die darin angeführten eingeleiteten Erkundigungen über die seitens der Eisenbahnunternehmen bislang getroffenen Maßnahmen zur Auswertung von Vorfällen im Zusammenhang mit unerlaubten Signalüberfahrungen zur Identifikation der Ursache hiefür, zur Gewinnung von Erkenntnissen zu deren Vermeidung und Einleitung von entsprechenden Maßnahmen hingewiesen wurde. Im hiezu von der Obersten Eisenbahnbehörde am 15. Februar 2018 an die ÖBB-Infrastruktur*

*Aktiengesellschaft ergangenen Schreiben wurde die ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft zur Mitteilung aufgefordert, welche Ergebnisse die Überprüfungen im Zusammenhang mit Zug-, Vershub- und Nebenfahrten hinsichtlich näher konkretisierter Fragen zu den Themenstellungen 'Überprüfung der Planungsvorgaben zur baulichen Gestaltung der Betriebsanlagen', 'Überprüfung der Anlagenverhältnisse unter Berücksichtigung der optimierten Planungsvorgaben', 'Überprüfung der Voraussetzungen in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen', 'Überprüfung der betrieblichen Vorgaben auf Detaillierungsgrad und zum Spannungsfeld von Flexibilität und Sicherheit' und 'Einsatz von Überwachungs-/Unterstützungssystemen' ergeben haben. Seitens der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft wurden hiezu konkrete Maßnahmen ausgearbeitet, die sich im vorläufigen Untersuchungsbericht nicht wiederfinden. Die vorgelegten Entwürfe für Sicherheitsempfehlungen decken einen Teil der vom Infrastrukturbetreiber bereits eingeleiteten Maßnahmen ab, gehen aber in einigen Punkten darüber hinaus, ohne dem damit verbundenen Aufwand den erhofften Nutzen gegenüber zu stellen.“*

**'Erste Sicherheitsempfehlung:**

*Ist bei dem Zugsicherungssystem PZB der Abstand zwischen einem Vorsignal und einem Ausfahr-, Zwischen- oder Deckungssignal größer als 1250 m und die zulässige Geschwindigkeit 40km/h übersteigt, wird empfohlen, dass ein 500 Hz-Magnet nachgerüstet wird. Ist eine durchgängige Überwachung gegeben (z.B. ein Signalnachahmer mit einer 1000 Hz Überwachung ist bereits vorhanden) kann auf die Nachrüstung verzichtet werden. '*

**Begründung:**

Die zusätzliche Absicherung mit 500 Hz-Magnete steigert das Sicherheitsniveau am Schienennetz. Mit der Umsetzung dieser Sicherheitsempfehlung wird verhindert, dass ein Zug, nach Ende einer 1000 Hz-Geschwindigkeitsüberwachung, ohne technischer Überwachung auf ein 'Halt' zeigendes Hauptsignal zufahren kann. '

**Aus fachlicher Sicht ergeht hiezu nachfolgende Stellungnahme:**

1. Die Sicherheitsempfehlung bezieht sich auf einen Abstand zwischen Vorsignal und Ausfahr-, Zwischen- oder Deckungssignal. Im Entwurf zum vorläufigen Untersuchungsbericht finden sich hinsichtlich der Abstände am Unfallort unterschiedliche Angaben, ergänzende Informationen wurden seitens der SUB seither nicht übermittelt.

2. In Hinblick auf ein durch die ÖBB-Produktion GmbH in Abstimmung mit der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft bereits vorgestelltes Maßnahmenprogramm (Erstinformation an das BMK mit 03/2019) aufgrund unerlaubter Signalüberfahrungen wäre ein Abstellen einer Sicherheitsempfehlung im übermittelten Umfang vermutlich wenig zielführend, da diesbezügliche Maßnahmen bereits eingeleitet wurden sowie noch werden, in diesem Zusammenhang wären jene Stellen (auch explizit die zuständigen NSA), welche die Sicherheitsempfehlung in geeignete Maßnahmen zur Verhütung von Vorfällen umsetzen können, einerseits klar festzulegen und andererseits weit zu fassen. In diesem Zusammenhang wird die durch das Eisenbahnunternehmen ohnehin gemäß § 19 EisbG iVm § 24 EisbBBV bestehende Verpflichtung angemessen zu berücksichtigen sein.
3. Die Sicherheitsempfehlung stellt auf 'Ausfahr-, Zwischen- oder Deckungssignale' ab. Es ist nicht nachvollziehbar, warum **Einfahrtsignale**, wenn diesen ein Weichenbereich folgt, nicht von der Sicherheitsempfehlung umfasst werden. Gleichfalls wird zu betrachten sein, wie allgemein Bahnhöfe iSd § 134 Abs. 2 EisbBBV (kein Weichenbereich) Berücksichtigung finden (sollen). Darüber hinaus ist einerseits nicht nachvollziehbar, inwiefern Deckungssignale (vgl. § 29 Abs. 5) für den Vorfall als relevant zu betrachten sind und andererseits nicht nachvollziehbar, ob rein auf Bahnhöfe abgestellt wird oder ob auch Haltestellen hievon umfasst würden.
4. Die in diesem Bereich relevante Verordnung EisbBBV verwendet und der Name Punktförmige Zugbeeinflussung (PZB) beinhaltet den Ausdruck 'Zugbeeinflussung' (vgl. § 24 EisbBBV) statt 'Zugsicherungssystem'.
5. Ein etwaiges Nachrüstungserfordernis ist dann unter dem Aspekt von Aufwand und Nutzen nicht nachvollziehbar, wenn ohnehin ein Bereich anschließt, der unter Berücksichtigung der zulässigen Geschwindigkeit durch den 2000 Hz Magneten beim Signal ein Anhalten vor dem Gefahrenpunkt sicherstellt und sohin ein ausreichender Schutzweg gewährleistet wird.
6. Es ist grundsätzlich nachvollziehbar weshalb auf einen Vorsignalabstand von größer 1250 m abgestellt wird. Die vorgesehene Maßnahme wird aber etwa in jenen Fällen, in denen der Überwachungsbereich nur um wenige Meter überschritten wird, bei großem Aufwand kaum Nutzen bringen bzw. sind Maßnahmen denkbar, die bei geringerem Aufwand deutlich höheren Nutzen brächten (zB Verringerung der Vmax auf kleiner oder kleiner gleich 40 km/h in Bereichen, wo darüber hinaus mögliche

Geschwindigkeiten ein Erreichen des Gefahrenpunktes ermöglichen würde – allgemein bzw. insbesondere bei Kreuzungspunkten).

7. In diesem Zusammenhang wären eher die 'Planungsvorgaben zur baulichen Gestaltung der Betriebsanlagen' durch die SUB einer näheren Betrachtung zu unterziehen, um explizit darzustellen zu können, welche konkreten Regelungen durch die jeweiligen, von der Sicherheitsempfehlung umfassten Infrastrukturen, tatsächlich nicht sichergestellt werden. In diesem Zusammenhang wird insbesondere die Frage zu beantworten sein, welcher Abstand ausreichend beziehungsweise 'angemessen' und auf welchen Abstand dies nicht zutrifft.
8. Im Zusammenhang mit der ggst. Sicherheitsempfehlung wird auf den Vorfall Kritzendorf verwiesen, dem folgend eine Anpassung des RW 13.01.02 (ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft) durchgeführt wurde. Hieraus ist ersichtlich, dass es nicht genügt, einen 500 Hz Magneten einzubauen, sondern auch die konkrete Lage des Magneten in Abhängigkeit von zB der Fahrtrichtung bedeutsam ist. Es wird insbesondere durch die SUB darzustellen sein, **wo** diese Magneten situiert werden müssen. Insgesamt ist darauf Bedacht zu nehmen, dass nicht ein Vorfall einer bestimmten Fahrt allgemeine Schlüsse auf alle Fahrten zulässt, sondern die Sicherheitsempfehlung an sich und im Verhältnis zu verschiedenen Fahrten, Verkehren oder betrieblichen Erfordernissen abgewogen werden muss (zB Vorfall Kritzendorf – Positionierung des 500 Hz-Magneten). In diesem Zusammenhang wären insbesondere die möglichen Folgen der Umsetzung der Sicherheitsempfehlung ausreichend von der SUB zu behandeln.
9. Die Begründung der Sicherheitsempfehlung ist dahingehend missverständlich, als durch die zusätzliche Anordnung eines 500 Hz-Magneten und der damit verbundenen Geschwindigkeitsüberwachung eben **nicht** 'verhindert' wird, auf ein 'Halt' zeigendes Hauptsignal zuzufahren. Dementsprechend ist auch eine Signalüberfahung auch durch den Einsatz von 500 Hz-Magneten weiterhin möglich. Der wirksame 500 Hz-Magnet 'bewirkt am Fahrzeug die Überprüfung der Geschwindigkeit' und nur bei 'Überschreiten der fahrzeugseitig vorgegebenen Prüfgeschwindigkeit [...] eine sofortige Zwangsbremmung ohne Zeitverzögerung' (vgl. RW 13.01.02).
10. Zu begründen wäre jedenfalls auch, warum die Sicherheitsempfehlung erst ab einer Geschwindigkeit von über 40 km/h anzuwenden ist, wenngleich auch durch Fahrten mit geringerer Geschwindigkeit eine Gefährdung eintreten kann.



11. Nicht nachvollziehbar ist, warum alternative Maßnahmen a priori ausgeschlossen werden. So können etwa konkrete Situationen nicht ausgeschlossen werden, in denen ein Infrastrukturbetreiber aufgrund der Risikobetrachtung zum Ergebnis kommt, dass zB die Versetzung des Hauptsignals und die damit verbundene Verlängerung des anschließenden Schutzweges die Sicherheit besser gewährleisten.
12. In Hinblick auf das Ziel einer Sicherheitsempfehlung (die erwarteten positiven Auswirkungen) ist die vorgesehene Art der Umsetzung (wie sollen die Ziele durch die in der Sicherheitsempfehlung angeführten Maßnahme erreicht werden) nicht beschrieben.
13. Die übermittelte Sicherheitsempfehlung ist aus fachlicher Sicht noch nicht ausreichend umschrieben bzw. detailliert ausgearbeitet, um das angegebene Ziele (in der Begründung) zu erreichen.
14. Jedenfalls ist die Formulierung des ersten Satzes zu korrigieren ('Ist [...] größer als [...] und die zulässige Geschwindigkeit 40km/h übersteigt, [...]').
15. Es ist auch nicht nachvollziehbar, warum ein zweiter Satz vorgesehen ist und die Vorgabe nicht in den ersten Satz integriert wurde (zB 'Ist bei Zugbeeinflussung durch ,PZB' keine durchgängige Überwachung zwischen einem Vorsignal und einem Einfahr-, Ausfahr-, Zwischen- oder Deckungssignal bei einer zulässigen Geschwindigkeit von mehr als 40 km/h gegeben, [...]').

**'Zweite Sicherheitsempfehlung:**

*Um etwaige künftige Kollisionen durch z.B. Signalüberfahrungen zu vermeiden, wird empfohlen, dass zumindest bei Neubauten und größeren Umbauten von Schieneninfrastrukturanlagen ein in Abhängigkeit vom eingesetzten Zugsicherungssystem angemessener Schutzweg vorgesehen wird. Hierfür wären alle für die Thematik relevanten Regelwerke anzupassen bzw. müssten Übergangsbestimmungen in Kraft treten.*

**Begründung:**

*Wie der untersuchte Vorfall zeigt, kann es trotz der Umsetzung des § 22 Abs. 5 EisBBV zu Kollisionen zweier Züge kommen. Um dieser Tatsache entgegenzuwirken wäre es zielführend, dass bei Schieneninfrastrukturanlagen, wo es baulich möglich ist (z.B.:*

Neubauten und größere Umbauten), ein Schutzweg vorgesehen wird, in welchem ein Zug (z.B. trotz einer Signalüberfahung) vor einer möglichen Kollision zum Stillstand kommt.

**Aus fachlicher Sicht ergeht hiezu nachfolgende Stellungnahme:**

1. Es wäre insbesondere die Frage zu beantworten sein, welcher Abstand 'angemessen' und welcher Abstand nicht 'angemessen' (siehe dazu auch erste Sicherheitsempfehlung Punkt 8) ist.
2. Es wäre näher zu erläutern, was unter 'alle für die Thematik relevanten Regelwerke' verstanden wird sowie inwiefern und wo 'Übergangsbestimmungen' vorgesehen werden sollten.
3. Nach § 22 Abs. 5 EisBBV sind Schutzwegvorkehrungen zu treffen. Die Länge des Schutzweges ist vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse und weiterer konkreter Vorgaben (1. mindestens 50 m; 2. Entfall bei Geschwindigkeit von nicht mehr als 40 Km/h und Signalisierung des Endes des Einfahrgleises; 3. Abweichung von 1 und 2 bei Zugbeeinflussung, mit der ein Zug selbsttätig zum Halten gebracht und außerdem geführt werden kann) festzulegen. Übergangsbestimmungen hierfür sind in der EisBBV **keine** vorgesehen. Die Sicherheitsempfehlung unterscheidet sich im Wesentlichen von der geltenden Rechtslage dadurch, dass an Stelle der konkreteren Vorgaben der EisBBV unbestimmt auf 'angemessen' verwiesen wird und dieser nur bei Neubauten und größeren Umbauten gelten soll.
4. Da insbesondere auf § 22 Abs. 5 EisBBV Bezug genommen wurde, ist explizit darzustellen welche Anforderung der zitierten Bestimmung nicht genügt und wodurch sich diese begründet. Da insbesondere Schutzwegvorkehrungen und damit die Länge des Schutzweges 'vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen unter der Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse' und der gemäß § 22 Abs. 5 Z 1 bis Z 3 EisBBV angeführte Bestimmungen festzulegen ist, wird in diesem Bereich insbesondere darzulegen sein, welche Evaluierungen tatsächlich durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen durchgeführt wurden und inwiefern diese die Anforderungen des § 22 Abs. 5 EisBBV sicherstellen. Ohne die Anführung der konkreten Ermittlungsergebnisse in diesem Bereich (zB dass die Bestimmung des § 22 Abs. 5 EisBBV korrekt umgesetzt wurde) ist die Aussagekraft der Begründung beschränkt und steht dies insbesondere einer rechtlichen Umsetzung entgegen.

5. *Nach § 22 Abs. 5 EisbBBV sind Schutzwegvorkehrungen zu treffen. Die Länge des Schutzweges ist vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen unter Berücksichtigung **der örtlichen Verhältnisse** festzulegen. Weiters hat der Schutzweg (auch bei günstigsten Verhältnissen) immer mindestens 50 m zu betragen. Im Entwurf zum vorläufigen Untersuchungsbericht findet sich kein Anhaltspunkt, dass die Voraussetzungen nach § 22 Abs. 5 Z 2 und 3 EisbBBV vorlägen.*
6. *Da für § 22 Abs. 5 EisbBBV **keine** Übergangsbestimmungen vorgesehen sind, müssen Bestandsanlagen dieser Regelung entsprechen.*
7. *In der Begründung wird festgestellt, dass die Bestimmung des § 22 Abs. 5 EisbBBV ‘umgesetzt’ wurde. Es ist nicht ersichtlich, aufgrund welcher Ermittlungsergebnisse und unter Zugrundelegung welcher Überlegungen die SUB zum Ergebnis gekommen ist, dass die Festlegung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens zur Schutzweglänge am Unfallort den Vorgaben von § 22 Abs. 5 EisbBBV entspricht.*
8. *In diesem Zusammenhang wird eine Nichterfüllung dieser Anforderung durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen bereits ohnehin durch § 22 Abs. 5 EisbBBV dessen Einhaltung fordern und das Veranlassen von Maßnahmen durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen erfordern. Hiebei wäre die Sicherheitsempfehlung wiederum als obsolet zu betrachten.*
9. *Die übermittelte Sicherheitsempfehlung ist aus fachlicher Sicht noch nicht ausreichend umschrieben bzw. detailliert ausgearbeitet, um das angegebene Ziele (in der Begründung) zu erreichen.*

Für allfällige Fragen steht die Oberste Eisenbahnbehörde – erforderlichenfalls auch kurzfristig – gerne zur Verfügung.

Der Untersuchungsbericht wurde von der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes ohne weitere Kontaktaufnahme mit der Obersten Eisenbahnbehörde am 12. Februar 2020 übermittelt. Die von der Behörde zu den Entwürfen der Sicherheitsempfehlungen A-2020/001 und A-2020-002 aufgeworfenen Fragen, die einer direkten Umsetzung entgegenstehen, wurden nicht beantwortet, sondern lediglich geringfügige Anpassungen an der Formulierung der Sicherheitsempfehlungen vorgenommen. Zur Überprüfung der Sicherheitsempfehlungen kann daher weiterhin auf die Ausführungen zu den Entwürfen der Sicherheitsempfehlungen verwiesen werden.

Die wesentlichen Ermittlungsergebnisse aus dem Untersuchungsbericht wurden in den am 15. Februar 2018 von der Obersten Eisenbahnbehörde eingeleiteten Überwachungsverfahren entsprechend berücksichtigt. Weiters wurden die betroffenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen von Hauptbahnen ausdrücklich darauf hingewiesen, dass nach § 22 Abs. 5 EisBBV für Zugfahrten Schutzwegvorkehrungen zu treffen sind. 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, sofern nicht die mit ortsfesten Signalen signalisierte Einfahrgeschwindigkeit nicht mehr als 40 km/h beträgt und das Ende des Einfahrgleises gemäß § 108 Abs. 2 signalisiert ist bzw. sofern nicht eine Zugbeeinflussung errichtet wurde, durch die ein Zug selbsttätig zum Halten gebracht und außerdem geführt werden kann. Die Bestimmung lautet demnach nicht, dass ein Schutzweg von 50 m Länge unabhängig von den örtlichen Verhältnissen jedenfalls ausreichend ist.

Die in die Zuständigkeit der Obersten Eisenbahnbehörde fallenden Eisenbahninfrastrukturunternehmen wurden dementsprechend **aufgefordert**,

- jene Vorkehrungen im Sicherheitsmanagementsystem vorzulegen, in denen die Sicherstellung der Anforderungen nach § 22 Abs. 5 EisBBV sichergestellt wird;
- darzulegen, welche Evaluierungen tatsächlich durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen diesbezüglich durchgeführt wurden und ob auf dem Netz die Voraussetzungen nach § 22 Abs. 5 Z 2 und 3 EisBBV vorliegen.

Gleichzeitig wurden die Eisenbahninfrastrukturunternehmen **aufgefordert**, zu den beiden Sicherheitsempfehlungen Stellung zu nehmen. Zusätzlich zu den in der Stellungnahme der Obersten Eisenbahnbehörde vom 11.02.2020 angeführten Erwägungen waren hiebei aus Sicht der Obersten Eisenbahnbehörde zu berücksichtigen:

1. Im Untersuchungsbericht werden entgegen der Bestimmung des § 13b EisbG zu den Sicherheitsempfehlungen das Verhältnis von Aufwand und Nutzen nicht dargestellt. Es ist daher von den betroffenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen nunmehr zu betrachten und darzustellen, wie und ob unter dem Aspekt eines etwaigen Nachrüstungserfordernisses der Aufwand und der mögliche Nutzen aus Sicht des jeweiligen Eisenbahninfrastrukturunternehmens eingeschätzt werden. Hiebei wäre jeweils zu berücksichtigen, ob aufgrund der örtlichen Anlagen-, Betriebs- und Verkehrsverhältnisse zur Zielerreichung mehr als ein 500 Hz-Magnet (vgl. ÖBB RW 13.01.02, Stand 27.05.2019, Kap. 4.6.2 (4 b und 4c) bzw. zur Berücksichtigung anderer

Fahrten, Verkehre oder betrieblicher Erfordernisse) erforderlich sein kann. Es wird weiters ersucht, bei dieser Betrachtung zumindest zu unterscheiden in Fälle,

- in denen (abgesehen von Einfahrsignalen) gar kein Weichenbereich folgt;
  - in denen kurz- und mittelfristig die Umrüstung auf ERTMS vorgesehen ist bzw. aufgrund der Vermeidung von verlorenem Bauaufwand eine raschere Umrüstung angestrebt wird;
  - in denen durch den 2 000 Hz-Magneten beim Signal selbst unter Berücksichtigung der Gleiskonfiguration und der überwachten Geschwindigkeit ein Anhalten vor dem Gefahrenpunkt sichergestellt ist;
  - in denen der Einsatz von geschalteten Geschwindigkeitsprüfeinrichtungen Synergien brächte;
  - in denen durch sonstige konkrete Maßnahmen (zB die Versetzung von bestimmten Hauptsignalen und die damit verbundene Verlängerung des anschließenden Schutzweges, Fahrtausschlüsse oder Geschwindigkeitsbeschränkungen, gegebenenfalls auch kleiner als 40 km/h) sichergestellt werden kann, dass vor dem Gefahrenpunkt angehalten wird;
  - in denen die in der Sicherheitsempfehlung festgelegten Werte nur geringfügig überschritten werden.
2. Zur Sicherheitsempfehlung A-2020/002 sind technische Lösungen (zB bei elektronischen Stellwerken nach Freifahren oder Zeitablauf) einerseits in die Beurteilung miteinzubeziehen und die festgelegten Zeiten zu prüfen und erforderlichenfalls anzupassen (Erhöhung der projektierbaren Schutzwegauflösezeiten), andererseits ist zu prüfen, ob die Festlegungen unter Berücksichtigung der Anforderungen an die Betriebsführung ausreichend sind. Jedenfalls ist zu prüfen, ob durch konkrete Vorgaben
- Bereiche geschaffen werden, die Fahrten in Richtung des Gefahrenpunktes durch vorgehaltene Schutzbereiche jedenfalls verhindern (zB Fahrtausschlüsse, Prüfung der örtlichen Verhältnisse, ob im Betriebsprogramm bei einem Vorfahren oder bei Kreuzungen die Zustimmung für einen Teilbereich – zB Bereich zwischen Schutzsignal bis Ausfahrtsignal erst erteilt, wenn der vorgesehene Streckengleisabschnitt wieder freigemeldet wurde – kein „*Splitting*“ von Fahrstraßen);
  - Fahrten in Richtung des Gefahrenpunktes durch Geschwindigkeitseinschränkungen verhindert oder resultierende Wirkungen vermindert werden können;

- Kollisionen mit Straßenverkehrsteilnehmern bei in Schutzwegen situierten Eisenbahnkreuzungssicherungsanlagen durch ein „Halt“-Gebot für den Straßenverkehr hintangehalten werden können;
3. Auch ist darzulegen, ob bzw. wie technisch **nicht** auf Freisein geprüfte Schutzwege den erforderlichen Schutzweg jedenfalls sicherstellen.

Die oben angeführten Erwägungen wurden auch den Landeshauptleuten zur Kenntnis gebracht.

Seitens der in die Zuständigkeit der Obersten Eisenbahnbehörde fallenden Eisenbahnen wurde von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen mitgeteilt:

- Beim Terminal Graz wären die Verhältnisse nicht dergestalt, dass solche Fahrten stattfinden könnten.
- Die ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft hat zuletzt mit Schreiben vom 09.11.2020 mitgeteilt, dass nachstehende Maßnahmen eingeleitet wurden:
  - Detaillierung der Ausrüstungsplanung mit 500 Hz Magneten für das Gesamtnetz;
  - Regelwerksanpassung zum Thema Schutzweg mit dem Ziel, die aktuell getroffene Festlegung (wonach ein Schutzweg von 50 Metern vorzusehen ist, sofern die zulässige Geschwindigkeit größer 40 km/h beträgt) dahingehend abzuändern, dass – in Abhängigkeit zum eingesetzten Zugsicherungssystem – ein entsprechend festgelegter Schutzweg vorzusehen ist, um den Gefahrenpunkt nach einer Signalüberfahung nicht zu erreichen.
- Bei der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn Aktiengesellschaft wurden im Rahmen eines Projekts bereits die Bahnhöfe Baumgarten, Wulkaprodersdorf, Müllendorf und Neufeld a.d. Leitha mit PZB 500 Hz Magneten ausgerüstet. Es existieren damit nur mehr zwei Fälle bei denen der Vorsignalabstand über 1250 m bemessen wäre. Bei einem Fall ist bereits ein 500 Hz Magnet montiert, beim anderen Fall wird ein Geschwindigkeitsbruch (von 110 km/h auf 80 km/h) den Signalen vorgestaffelt mittels Geschwindigkeitsprüfeinrichtung (GPE) überwacht, ein 500 Hz Magnet zur Absicherung des Vorsignalabstandes ist bislang jedoch nicht verlegt. Ungeachtet dessen wird die Nachrüstung mit PZB 500 Hz an dieser Stelle aktuell noch geprüft und wird das entsprechende Signal, sofern die örtlichen Verhältnisse dies erfordern, nach entsprechend vorausgegangener Planung und Einleitung der entsprechenden Begleitmaßnahmen, mit einem 500 Hz Magneten vom Unternehmen nachgerüstet.

Aus den oben angeführten Gründen sind die Sicherheitsempfehlungen für sich allein zur Umsetzung **nicht geeignet** und ist daher eine Umsetzung durch die Oberste Eisenbahnbehörde **nicht vorgesehen**. Die alternativ gesetzten Maßnahmen sind aus fachlicher Sicht zur Verbesserung der Sicherheit besser geeignet. Die von der Obersten Eisenbahnbehörde vorgesehenen Maßnahmen, die als Reaktion auf die Sicherheitsempfehlung geplant sind, sind damit **abgeschlossen**. Das **anhängige Ermittlungsverfahren wird** durch die Oberste Eisenbahnbehörde **weitergeführt**.

### **Tätigkeiten der Obersten Eisenbahnbehörde zu Sicherheitsempfehlungen aus den Vorjahren:**

**A-2017/001** vom 19.01.2017

Die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes hat die nachfolgende Sicherheitsempfehlung im Schreiben vom 19. Jänner 2017 an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als Oberste Eisenbahnbehörde und an das Eisenbahninfrastrukturunternehmen als jene Stellen, welche die Sicherheitsempfehlung in geeignete Maßnahmen zur Verhütung von Vorfällen umsetzen können, gerichtet:

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

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

#### *Begründung:*

*Im Bahnhof Kirchstetten sind zwei schienengleiche Bahnsteigzugänge situiert, die gemäß § 86 Abs. 2 EisBBV beaufsichtigt werden müssen, wenn Fahrten zugelassen werden.*

*Eine zeitgleiche Beaufsichtigung für beide Zugänge kann von einem Mitarbeiter mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit nicht gewährleistet werden.“*

Die Sicherheitsempfehlung wurde durch die Oberste Eisenbahnbehörde aus fachlicher Sicht unter Beiziehung von Sachverständigen der Fachbereiche Eisenbahnbetrieb und Eisenbahnbautechnik geprüft. Diese Überprüfung führte zum Ergebnis, dass die der

Sicherheitsempfehlung zugrundeliegenden Erwägungen im Rahmen der Überwachungstätigkeit weiterverfolgt werden sollen.

Zunächst wurde das Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit Schreiben vom 21. Jänner 2017 zu einer Stellungnahme aufgefordert. Derzeit wird der Bahnhof Kirchstetten seit Jänner 2020 bis voraussichtlich April 2021 umgebaut. Für den Fahrgastwechsel ist nach dem Umbau nur mehr ein per Unterführung barrierefrei erreichbarer Inselbahnsteig vorgesehen. Derzeit liegt der Obersten Eisenbahnbehörde lediglich der vorläufige Untersuchungsbericht zu den Unfällen vor. Die seitens des Eisenbahninfrastrukturunternehmens getroffenen Maßnahmen sollen in weiterer Folge an Hand des endgültigen Untersuchungsberichtes **nach dessen** Vorliegen durch die Oberste Eisenbahnbehörde geprüft werden.

Die von der Obersten Eisenbahnbehörde vorgesehenen Maßnahmen, die als Reaktion auf die Sicherheitsempfehlung geplant sind, sind damit **noch in Umsetzung**.

**A-2017/002** vom 19.01.2017

Die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes hat die nachfolgende Sicherheitsempfehlung im Schreiben vom 19. Jänner 2017 an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als Oberste Eisenbahnbehörde und an die ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft als jene Stellen, welche die Sicherheitsempfehlung in geeignete Maßnahmen zur Verhütung von Vorfällen umsetzen können, gerichtet:

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

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

Zunächst wurde das Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit Schreiben vom 21. Jänner 2017 zu einer Stellungnahme aufgefordert. Zuletzt wurde am 19. April 2019 der Obersten Eisenbahnbehörde die endgültige Liste der Betriebsstellen mit gleichgelagerten oder ähnlichen Verhältnissen wie am Bahnhof Kirchstetten (also Betriebsstellen, die aufgrund



der Oberflächenbeschaffenheit bzw. der Breite des Bahnsteiges keinen durch Bodenmarkierung gekennzeichneten Gefahrenraum nach § 2 Abs. 2 EisbSV haben) übermittelt.

Derzeit liegt der Obersten Eisenbahnbehörde lediglich der vorläufige Untersuchungsbericht zu den Unfällen vor. Die vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen vorgelegten Ergebnisse der Überprüfungen sollen in weiterer Folge an Hand des endgültigen Untersuchungsberichtes **nach dessen Vorliegen** durch die Oberste Eisenbahnbehörde geprüft werden.

Die von der Obersten Eisenbahnbehörde vorgesehenen Maßnahmen, die als Reaktion auf die Sicherheitsempfehlung geplant sind, sind damit **noch in Umsetzung**.

### **2.3 Sicherheitsmaßnahmen, die unabhängig von den Empfehlungen durchgeführt wurden**

Die Oberste Eisenbahnbehörde nahm auch im Jahr 2020 unerlaubte Signalüberfahrungen zum Anlass, die Ursachen derartiger Vorfälle einer verstärkten Betrachtung zu unterziehen. Die Ermittlungen 2020 konzentrierten sich überwiegend auf die Betriebsabwicklung und getroffenen Vorkehrungen im Zugsicherungssystem ETCS, da die von den Unternehmen aufgrund der festgestellten Häufung an unerlaubten Signalüberfahrungen getroffenen Maßnahmen einer gewissen Umsetzungszeit bedürfen. In Hinblick auf die weitere Implementierung von ETCS formierte sich zwischenzeitlich eine Arbeitsgruppe. Die konkrete Umsetzung der allgemein im Zusammenhang mit unerlaubten Signalüberfahrungen festgelegten Maßnahmen wird in weiterer Folge noch durch die Eisenbahnunternehmen darzustellen sein, ob die erwarteten Ergebnisse auch tatsächlich erreicht wurden. Dadurch soll insbesondere nachgewiesen werden, ob die als geeignet ermittelten und bewerteten sowie in weiterer Folge auch umgesetzten Präventiv- und/oder Korrekturmaßnahmen und somit die Ermittlungen in diesem Bereich abgeschlossen werden können oder intensiviert werden müssen. Da nach Artikel 3 der Verordnung (EU) Nr. 1078/2012 über eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Kontrolle, die von Eisenbahnunternehmen und Fahrwegbetreibern, denen eine Sicherheitsbescheinigung beziehungsweise Sicherheitsgenehmigung erteilt wurde, sowie von den für die Instandhaltung zuständigen Stellen anzuwenden ist, die Verantwortung explizit jedem Eisenbahnunternehmen, jedem Fahrwegbetreiber und jeder für die Instandhaltung zuständige Stelle, obliegt, sowie sofern erforderlich etwaige

Auftragnehmer zur Anwendung des Kontrollverfahrens auch vertraglich zu verpflichten sind, bleibt insbesondere die Umsetzung der in der Verantwortung der Eisenbahnunternehmen obliegenden Verpflichtung, geeignete Maßnahmen vorzusehen.

## 2.4 Sicherheit organisatorischer Kontext

Die Aufgaben der nationalen Sicherheitsbehörde nimmt die Oberste Eisenbahnbehörde im Rahmen ihrer Zuständigkeiten wahr. Im Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie werden diese Aufgaben in der Sektion IV – Verkehr und dort in der Gruppe Eisenbahn wahrgenommen. Die Gruppe Eisenbahn ist gemäß der zuletzt im Jahr 2020 mit GZ. BMK-2020-0.727.963/2020 festgelegten und veröffentlichten Geschäfts- und Personaleinteilung in sechs Abteilungen gegliedert und mit nachstehenden Aufgaben betraut:

- **Abteilung E 1 – Legistik, EU und internationale Angelegenheiten Eisenbahnen**  
Mitwirkung an der Entstehung und Umsetzung des Unionsrechts und der zwischenstaatlichen Verträge im Bereich der Eisenbahnen, einschließlich der Vertretung dieser Angelegenheiten in den EU-Gremien und sonstigen bi- und multilateralen Gremien; Innerstaatliche Legistik im Eisenbahnbereich (Ausarbeitung, Vorbereitung und Betreuung von Gesetzen und Verordnungen in Zusammenarbeit mit den Fachabteilungen) einschließlich deren Notifikation; Koordination grundsätzlicher Rechtsangelegenheiten wie der Regulierung des Schienenverkehrsmarktes; Mitwirkung bei der Vertretung in internationalen technischen Arbeitsgruppen mit der Abteilung E 5;
- **Abteilung E 2 – Oberste Eisenbahnbehörde Genehmigung Infrastruktur und Fahrzeuge**  
Wahrnehmung der eisenbahnbehördlichen Angelegenheiten, insbesondere Vollzug der Bestimmungen zu Bau-, Bauartgenehmigung und Betriebsbewilligung von Eisenbahnanlagen (ausgenommen UVP-Verfahren) einschließlich Sicherung, bauliche Umgestaltung und Auflassung der schienengleichen Eisenbahnübergänge; Anrainerbestimmungen, Nichtanwendbarkeit von TSI, Enteignungen, Gewährung von Erleichterungen, Ausnahmegenehmigungen; Vollzug der Bauartgenehmigung und Betriebsbewilligung von Fahrzeugen; Vollzug der Konzession; Einstellung der Eisenbahnen; Ungültigkeitserklärungen von unrichtigen EG-Erklärungen; Koordination und Kooperation mit der Eisenbahnagentur der Europäischen Union

und anderen (ausländischen) Behörden in Angelegenheiten der Abteilung; behördliche Aufsicht über nachgeordnete Behörden im eigenen Wirkungsbereich sowie der SCHiG in Vollziehung des EisbG.

- **Abteilung E 3 – Oberste Eisenbahnbehörde Genehmigung Betrieb und Verkehr**

Wahrnehmung der eisenbahnbehördlichen Angelegenheiten, insbesondere Erteilung, Verlängerung, Änderung und Entzug der Verkehrsgenehmigung, Sicherheitsbescheinigung und Sicherheitsgenehmigung inklusive der periodischen Überprüfung der Verkehrsgenehmigung. Genehmigung von allgemeinen Anordnungen an Eisenbahnbedienstete; Angelegenheiten des Eisenbahnpersonals (Betriebsleitung, Eisenbahnaufsichtsorgane), Bestellung von sachverständigen Prüfern; Genehmigung von Schulungseinrichtungen; Führung des Verzeichnisses der eisenbahntechnischen Fachgebiete; Koordination und Kooperation mit der Eisenbahnagentur der Europäischen Union und anderen (ausländischen) Behörden in Angelegenheiten der Abteilung; behördliche Aufsicht über nachgeordnete Behörden im eigenen Wirkungsbereich.

- **Abteilung E 4 – Oberste Eisenbahnbehörde Überwachung**

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

- **Abteilung E 5 – Technik**

Allgemeine bau-, sicherungs-, eisenbahnkreuzungs-, fernmelde-, elektro- und maschinentechnische Angelegenheiten der Eisenbahnen; Angelegenheiten innerstaatlicher und internationaler technischer Normen und Spezifikationen sowie sonstige Regelwerke des Standes der Technik; Koordinierung, inhaltliche Befassung und grundsätzliche Vertretung in internationalen Ausschüssen wie RISC,

NSA (Interoperabilität, Sicherheit und Überwachung) und technischen Arbeitsgruppen wie TSI inklusive Betrieb, unter Einbeziehung der Abteilung E 1; Angelegenheiten des Verbots von Interoperabilitätskomponenten; Mitwirkung bei Legistik, Akkreditierungen, Forschungsvorhaben und in verfahrensführenden Abteilungen.

- **Abteilung E 6 – Oberste Seilbahnbehörde**

Rechtliche, administrative, legistische, technische, grundsätzliche und internationale Angelegenheiten der Seilbahnen und Schlepplifte; Konzessions-, Baugenehmigungs- und Betriebsbewilligungsverfahren sowie Rechtsmittelverfahren und Verfahren vor den Höchstgerichten und der Volksanwaltschaft; Aufsichtsbehördliche Aufgaben; Beurteilung von Innovationen; Unfallangelegenheiten; Betriebsleitungswesen; Angelegenheiten der Betriebsvorschriften und Beförderungsbedingungen; Vertretung in nationalen und internationalen Fachgremien; Mitwirkung bei Akkreditierungen und bei Angelegenheiten des Normungswesens; Führung der amtlichen Seilbahnstatistik und von Verzeichnissen gemäß Seilbahngesetz.

In der Gruppe Eisenbahn (Ausnahme: Abteilung E 6 – Obersten Seilbahnbehörde) waren zum Stichtag 31.12.2020 insgesamt 48 Personen beschäftigt, was eine Verminderung des Personalstandes um eine Person im Vergleich zum gleichen Tag des Vorjahres bedeutet.

Um die dringenden Nachteile aus dem Personalmangel (die schon in den Vorjahren bestehenden Unterbesetzungen haben sich 2020 noch vergrößert) zu minimieren wird in dringenden Fällen wechselseitig auf Personal aus anderen Abteilungen zurückgegriffen, wodurch bei Routinetätigkeiten noch größere Rückstände anfallen bzw. auch in dringenden Fällen eine Bearbeitung nicht im erwünschten zeitlichen Rahmen erfolgen kann. Besonders schwierig gestaltet sich die Nachbesetzung von Sachverständigen für Eisenbahnbetrieb. So konnte zum einen der Bedarf nach qualifizierten Bewerber:innen weiterhin keine Deckung finden, hingegen gestaltet sich auch die Nachbesetzung mit juristischen Mitarbeiter:innen mangels ausreichender Anzahl an Bewerber:innen als schwierig.

Das Organigramm des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie ist im Anhang 9.3 enthalten.

Für die Ausstellung, Erneuerung und Änderung der Fahrerlaubnis sowie für die Führung des Fahrerlaubnis-Registers und des Infrastrukturregisters war im Jahr 2020 gemäß § 156 EibG idF BGBl. I Nr. 60/2019 die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH

zuständig. Mit dem Bundesgesetz BGBl. I Nr. 143/2020 wurde festgelegt, dass die Zuständigkeit für die Ausstellung, Erneuerung und Änderung der Fahrerlaubnis sowie für die Führung des Fahrerlaubnis-Registers auf die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie per 1. Mai 2021 übergeht. Insgesamt waren mit 31.12.2020 im Zusammenhang mit Angelegenheiten der Eisenbahnen zuletzt Personen im Arbeitsumfang von einem Vollzeitäquivalent (Full Time Equivalent FTE) mit Eintragungen in das Einstellungsregister und der Zuteilung einer Europäischen Fahrzeugnummer sowie im Umfang von zwei FTE mit der Führung des Infrastrukturregisters bei der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH eingesetzt.

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

Der Vollständigkeit halber wird darauf hingewiesen, dass der Tätigkeitsbereich der Abteilung E 6 – Oberste Seilbahnbehörde nicht unter die Berichtspflicht des § 13a EISbG fällt, da dieser ausschließlich Seilbahnen betrifft (unionsrechtlich bezieht sich der Begriff „Eisenbahn“ rein auf Schienenbahnen).

# 3 Sicherheitsleistung

Die gemeinsamen Sicherheitsindikatoren (CSI) gemäß Richtlinie (EU) 2016/798 finden sich im Anhang I der angeführten Richtlinie. Darüber hinaus finden sich die gemeinsamen Definitionen für die CSI und die Methoden für die Berechnung der wirtschaftlichen Auswirkungen von Unfällen in der nachfolgenden Anlage zur Richtlinie (EU) 2016/798.

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

Die Daten zu den einzelnen gemeinsamen Sicherheitsindikatoren (Common Safety Indicators - CSI) für das Bezugsjahr 2020 und entsprechende Hinweise zu den einzelnen gemeinsamen Sicherheitsindikatoren finden sich in Anhang 9.2. Um Vergleichbarkeit zu erreichen, insbesondere auch um die Auswirkungen auf den Sektor im Zusammenhang mit der Verbreitung von COVID-19 in Österreich nicht zu sehr zu gewichten, werden die CSI zum einen als absolute Werte, aber auch als relativer Wert, entsprechend berücksichtigt. Zu erwähnen ist, dass auch im COVID-19 wesentlich beeinflussten Jahr 2020 kein signifikanter Rückgang bei der Gesamtzahl der in Österreich erbrachten

- Zugkilometer [in Mio. Zug-km] von 160,24 auf 157,20 (mit einem Rückgang von rund 1,9 % knapp über dem Niveau des Jahres 2017)
- Personenzugkilometer [in Mio. Zug-km] von 117,948 auf 111,10 (Rückgang von 5,8 %, also in etwa auf dem Niveau der Jahre 2017 bzw. 2018)
- Güterzugkilometer [in Mio. Zug-km] von 37,74 auf 38,8 (Steigerung im Vergleich zum Jahr 2019, hingegen weiterhin unterhalb des Niveaus der Werte der Jahre 2010 bis 2018)

verzeichnet wurde, lediglich in der Anzahl der Personenkilometer [in Mio. Personen-km] als Maßeinheit für die Beförderung eines Fahrgastes mit der Eisenbahn über eine Entfernung von einem Kilometer konnte ein Rückgang von 13400 auf 7400 (Rückgang von 44,77 %) verzeichnet werden.

Die im Berichtsjahr 2020 erhobenen Werte lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Im Anwendungsbereich der Sicherheitsrichtlinie wurden 33 „*signifikante Unfälle*“ gemeldet (2019 wurden 42 gemeldet). Auch bezogen auf die in Österreich erbrachten Zugkilometer bedeutet dies einen deutlichen Rückgang von rund 28,43 %.
- Zugentgleisungen reduzierten sich in der Anzahl von drei (2019) auf zwei, was insgesamt einem Wert unterhalb des Mittelwertes der letzten zehn Jahre entspricht.
- Die Anzahl der Unfälle auf Eisenbahnübergängen<sup>1</sup>, einschließlich Unfällen mit Fußgängerbeteiligung ist von 24 (2019) auf 19 um 20,83 % zurückgegangen und befindet sich damit auf dem Niveau von 2018. Eine damit zusammenhängende positive Entwicklung ist damit einhergehend bei der Gesamtzahl der Bahnübergänge zu verzeichnen (siehe auch hierzu Aufsichtstätigkeit der Landeshauptleute gemäß Punkt 6.2). Die Gesamtzahl der Eisenbahnkreuzungen reduzierte sich weiter von 4109 im Jahr 2019 auf 3909 im Jahr 2020. Davon entfallen
  - 1038 auf automatische Eisenbahnkreuzungen mit benutzerseitigem Schutz (Zunahme von rund 0,87 % zum Wert 1029 im Jahr 2019)

---

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

- 848 auf automatische Eisenbahnkreuzungen mit benutzerseitiger Warnung (Rückgang von rund 5,57 % zum Wert 898 im Jahr 2019)
- 2017 auf passiv gesicherte Eisenbahnkreuzungen (Rückgang von rund 6,40 % zum Wert 2155 im Jahr 2019)
- sechs auf manuell gesicherte Bahnübergänge, bei dem der benutzerseitige Schutz oder die benutzerseitige Warnung von einem Bahnmitarbeiter manuell aktiviert wird;
- Ein beträchtlicher Rückgang war bei Unfällen mit Personenschaden, an dem ein in Bewegung befindliches Eisenbahnfahrzeug beteiligt ist (mit Ausnahme von Suiziden und Suizidversuchen) zu verzeichnen. Mit sieben Fällen im Berichtsjahr 2020 bedeutet dies einen Rückgang um 56,25 % zum Wert des Vorjahres (16).
- Fahrzeugbrände haben sich das fünfte Jahr in Folge keine ereignet.
- Die Gesamtzahl der Getöteten aller Unfallarten stieg von 14 im Jahr 2019 auf 17 im Jahr 2020. Der überwiegende Teil (15 Getötete, somit 88,23 %) der Getöteten aller Unfallarten ist auf Bahnübergangsunfälle (einschließlich Unfälle mit Fußgängerbeteiligung) zurückzuführen. Die Gesamtzahl der schwer Verletzten und Getöteten aller Unfallarten (somit mit Ausnahme von Suiziden und Suizidversuchen) hat sich verglichen mit dem Wert von 37 im Jahr 2019 mit insgesamt 18 mehr als halbiert (Rückgang um 51,35 %). Auch in diesem Bereich waren die meisten Fälle (8 schwer Verletzte, somit 44,44 %) auf Bahnübergangsunfälle (einschließlich Unfälle mit Fußgängerbeteiligung), gefolgt von Unfällen mit Personenschaden, an dem ein in Bewegung befindliches Eisenbahnfahrzeug beteiligt war (mit Ausnahme von Suiziden und Suizidversuchen), zurückzuführen.
- Die Gesamtzahl unerlaubter Signalüberfahrungen reduzierte sich von 123 im Jahr 2019 auf 99 im Jahr 2020. Das bedeutet zwar einen Rückgang von 19,51 %. Die Gesamtzahl ist aber weiterhin auf dem seit 2018 (Gesamtzahl 91) bestehenden hohen Niveau. Eine positive Entwicklung in diesem Zusammenhang zeichnet sich durch die Reduktion unerlaubter Signalüberfahrungen mit Erreichen des Gefahrpunkts von insgesamt 39 im Jahr 2019 auf 14 im Jahr 2020, was einem Rückgang von 64 % entspricht, ab (siehe in diesem Zusammenhang auch Punkt 2.3).
- In Hinblick auf die mit Vorfällen entstandenen Kosten ist festzustellen:



- die Kosten von Sachschäden an Fahrzeugen oder Infrastruktur<sup>2</sup> sind mit rund 23.900.000 Euro zwar um 30,92 % im Vergleich zum Jahr 2019 (rund 34.600.000 Euro) gesunken, aber immer noch auf hohem Niveau im Vergleich zum Jahr 2018 mit rund 3.400.000 Euro.
- die Kosten im Zusammenhang mit Umweltschäden<sup>3</sup> sind mit rund 914.000 Euro um 471 % im Vergleich zum Jahr 2019 (rund 160.000 Euro) gestiegen, verglichen mit dem im fünfjährigem Vergleich niedrigsten Wert aus dem Jahr 2018 von rund 58.000 Euro bedeutet dies eine Steigerung von rund über 1400 %.

---

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

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

# 4 EU Gesetzgebung und Regulierung

## 4.1 Änderungen in der Gesetzgebung und in Verordnungen

Seitens der Europäischen Kommission bzw. des Europäischen Parlamentes und des Rates wurden im Berichtsjahr 2020 folgende Rechtsakte erlassen und waren im Bereich der Eisenbahnsicherheit wesentlich von Belang:

- Durchführungsverordnung (EU) 2020/572 der Kommission vom 24. April 2020 über die zu befolgende Berichterstattungsstruktur für Berichte über die Untersuchung von Eisenbahnunfällen und –störungen, ABl. L 132 vom 27.4.2020, S. 10–18;
- Verordnung (EU) 2020/698 des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 25. Mai 2020 zur Festlegung besonderer und vorübergehender Maßnahmen im Hinblick auf den COVID-19-Ausbruch hinsichtlich der Erneuerung oder Verlängerung bestimmter Bescheinigungen, Lizenzen und Genehmigungen und der Verschiebung bestimmter regelmäßiger Kontrollen und Weiterbildungen in bestimmten Bereichen des Verkehrsrechts, ABl. L 165 vom 27.5.2020, S. 10–24;
- Richtlinie (EU) 2020/700 des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 25. Mai 2020 zur Änderung der Richtlinien (EU) 2016/797 und (EU) 2016/798 hinsichtlich der Verlängerung ihres Umsetzungszeitraums, ABl. L 165 vom 27.5.2020, S. 27–30;
- Durchführungsverordnung (EU) 2020/777 der Kommission vom 12. Juni 2020 zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2018/763 hinsichtlich ihres Geltungsbeginns und bestimmter Übergangsbestimmungen infolge der Verlängerung der Frist für die Umsetzung der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlamentes und des Rates, ABl. L 188 vom 15.6.2020, S. 1–3;
- Durchführungsverordnung (EU) 2020/778 der Kommission vom 12. Juni 2020 zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2019/773 hinsichtlich ihres Geltungsbeginns infolge der Verlängerung der Frist für die Umsetzung der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlamentes und des Rates, ABl. L 188 vom 15.6.2020, S. 4–5;
- Durchführungsverordnung (EU) 2020/779 der Kommission vom 12. Juni 2020 zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2019/250 hinsichtlich ihres Geltungsbeginns infolge der Verlängerung der Frist für die Umsetzung der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlamentes und des Rates, ABl. L 188 vom 15.6.2020, S. 6–7;

- Durchführungsverordnung (EU) 2020/780 der Kommission vom 12. Juni 2020 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 445/2011 und der Durchführungsverordnung (EU) 2019/779 hinsichtlich Maßnahmen zur Verlängerung der Gültigkeit bestimmter Bescheinigungen von für die Instandhaltung zuständigen Stellen im Eisenbahnbereich und bestimmter Übergangsbestimmungen aufgrund der COVID-19-Pandemie, ABl. L 188 vom 15.6.2020, S. 8–10;
- Durchführungsverordnung (EU) 2020/781 der Kommission vom 12. Juni 2020 zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2018/545 hinsichtlich ihres Geltungsbeginns und bestimmter Übergangsbestimmungen infolge der Verlängerung der Frist für die Umsetzung der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates, ABl. L 188 vom 15.6.2020, S. 11–13;
- Delegierte Verordnung (EU) 2020/782 der Kommission vom 12. Juni 2020 zur Änderung der Delegierten Verordnungen (EU) 2018/761 und (EU) 2018/762 hinsichtlich ihres Geltungsbeginns infolge der Verlängerung der Frist für die Umsetzung der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates, ABl. L 188 vom 15.6.2020, S. 14–15;
- Verordnung (EU) 2020/1429 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Oktober 2020 zur Festlegung von Maßnahmen für einen nachhaltigen Eisenbahnmarkt in Anbetracht des COVID-19-Ausbruchs, ABl. L 333 vom 12.10.2020, S. 1–5;
- Beschluss (EU) 2020/2228 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Dezember 2020 über ein Europäisches Jahr der Schiene (2021), ABl. L 437 vom 28.12.2020, S. 108–115.

Nachdem die Richtlinie (EU) 2016/2370 bereits 2019 durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 60/2019 als eine Novelle des Eisenbahngesetzes 1957 umgesetzt worden war, wurden 2020 die beiden restlichen Richtlinien des vierten Eisenbahnpaketes vollständig in nationales Recht umgesetzt:

- Richtlinie (EU) 2016/797 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (Neufassung), ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 44;
  - berichtigt durch ABl. L 303 vom 17.9.2020, S. 23;
  - Delegierter Beschluss (EU) 2017/1474 zur Ergänzung der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates im Hinblick auf spezifische Ziele für die Ausarbeitung, Annahme und Überarbeitung der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität, ABl. L 210 S. 5 vom 15.08.2017;
  - Richtlinie (EU) 2020/700 [COVID-19], ABl. L 165 vom 27.5.2020, S. 27;

- Richtlinie (EU) 2016/798 über Eisenbahnsicherheit (Neufassung), ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 102;
  - berichtigt durch ABl. L 110 vom 30.4.2018, S. 141;
  - berichtigt durch ABl. L 317 vom 9.12.2019, S. 114;
  - Richtlinie (EU) 2020/700 [COVID-19], ABl. L 165 vom 27.5.2020, S. 27.

Bei der Umsetzung dieser Richtlinien des vierten Eisenbahnpaketes hat sich der österreichische Bundesgesetzgeber sehr eng an die Vorgaben dieser Richtlinien gehalten, von den zulässigen Ausnahmemöglichkeiten wurde Gebrauch gemacht. Die Umsetzung erfolgte mit nachstehenden nationalen Rechtsakten:

- Verordnung über die Benennung von Konformitätsbewertungsstellen über die Pflichten von benannten Stellen im Eisenbahnbereich, BGBl. II Nr. 457/2020;
- Änderung des Eisenbahngesetzes 1957 und des Unfalluntersuchungsgesetzes, BGBl. I Nr. 143/2020.

Aufgrund des kurzen Zeitraums seit der Inkraftsetzung liegen hinsichtlich der Anwendung des neuen Rechtsrahmens noch keine wesentlichen Erfahrungswerte vor.

Ein legislatives Änderungserfordernis zur Erreichung der gemeinsamen Sicherheitsziele wurde bislang nicht geortet. Im Berichtsjahr 2020 ergab sich auch keine Notwendigkeit Gesetze und Verordnungen im Eisenbahnbereich aufgrund von Empfehlungen und Stellungnahmen, die die Eisenbahnagentur der Europäischen Union auf Grundlage der Art. 32 der Richtlinie (EU) 2016/798 und Art. 13 der Verordnung (EU) 2016/796 abgegeben hat, zu ändern. Weiters wurden keine Gesetze und Verordnungen im Eisenbahnbereich aufgrund von Sicherheitsempfehlungen der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes geändert. In Hinblick auf die sonstige weitere Nachverfolgung von ausgesprochenen Sicherheitsempfehlungen wird auf Kapitel 2.2 verwiesen.

Österreich hat im Berichtsjahr insgesamt vier zeitweilige Abweichungen gemäß 1.5.1 der Anlage zur Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID), Anhang C des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) abgeschlossen. Es handelt sich dabei um nachstehende Vereinbarungen:

- Multilaterale Sondervereinbarung RID 1/2020 nach Abschnitt 1.5.1 RID über Bescheinigungen für Gefahrgutbeauftragte gemäß Unterabschnitt 1.8.3.7 RID, BGBl. III Nr. 42/2020, zuletzt geändert durch BGBl. III Nr. 194/2020
- Multilaterale Sondervereinbarung RID 2/2020 nach Abschnitt 1.5.1 RID über die wiederkehrenden Prüfungen oder Zwischenprüfungen von Tanks gemäß den Absätzen 6.8.2.4.2, 6.8.2.4.3, 6.8.3.4.6, 6.8.3.4.12, dem Unterabschnitt 6.9.5.2 und dem Abschnitt 6.10.4 des RID, BGBl. III Nr. 43/2020, zuletzt geändert durch BGBl. III Nr. 195/2020
- Multilaterale Vereinbarung RID 5/2020 gemäß 1.5.1 RID über die Beförderung bestimmter Abfälle, die gefährliche Güter enthalten, BGBl. III Nr. 197/2020, zuletzt geändert durch BGBl. III Nr. 87/2021
- RID – Multilaterale Sondervereinbarung RID 6/2020 nach Abschnitt 1.5.1 RID über Bescheinigungen für Gefahrgutbeauftragte gemäß Unterabschnitt 1.8.3.7 RID, BGBl. III Nr. 191/2020 zuletzt geändert durch BGBl. III Nr. 6/2021

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

Die Republik Österreich hat von der Möglichkeit nicht Gebrauch gemacht, im Zuge der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2016/798 der Verpflichtung zur Bestimmung der für die Instandhaltung zuständigen Stelle durch andere Maßnahmen als durch das in Art. 14 dieser Richtlinie eingeführte Instandhaltungssystem nachzukommen.

# 5 Sicherheitsbescheinigung, Sicherheitsgenehmigung und andere Genehmigungen

## 5.1 Sicherheitsbescheinigungen und Sicherheitsgenehmigungen

Im Berichtsjahr verfügten insgesamt 60 Eisenbahnverkehrsunternehmen über eine Sicherheitsbescheinigung und waren damit zur Ausübung von Zugang auf den darin angeführten Eisenbahninfrastrukturen von Hauptbahnen und/oder von vernetzten Nebenbahnen in der Republik Österreich berechtigt.

Eine Auflistung der Eisenbahnunternehmen, die im Berichtsjahr 2020 über eine durch die Oberste Eisenbahnbehörde erteilte aufrechte Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung verfügt haben, findet sich in Anhang 9.4.

Im Berichtsjahr 2020 wurden von der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie insgesamt 39 Sicherheitsbescheinigungen in damit verbundenen Verfahren behandelt. Es handelte sich dabei um elf neue Sicherheitsbescheinigungen, 22 erneuerte Sicherheitsbescheinigungen, fünf geänderte Sicherheitsbescheinigungen sowie eine entzogene Sicherheitsbescheinigung.

Eine Auflistung der Eisenbahnunternehmen, denen im Berichtsjahr 2020 eine neue, erneuerte oder geänderte Sicherheitsbescheinigung durch die Oberste Eisenbahnbehörde erteilt wurde, findet sich im Anhang 9.4.

Im Zusammenhang mit entzogenen Sicherheitsbescheinigungen ist anzumerken, dass die Gründe hierfür keinerlei Sicherheitsmängel zum Inhalt haben, sondern begründen sich wie folgt:

- Die VTGRT Retrack GmbH & Co.KG übte innerhalb eines Jahres ab Zustellung der Sicherheitsbescheinigung Teil B keinen Zugang auf der Eisenbahninfrastruktur oder auf Teilen derselben aus, auf die sich die genehmigten Vorkehrungen bezogen, sodass § 37c Abs.1 Z 2 lit. b des Bundesgesetzes über Eisenbahnen,

Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen (Eisenbahngesetz 1957 - EisebG) BGBl. Nr. 60/1957, idF. BGBl. I Nr. 60/2019 zur Anwendung kamen.

Im Jahr 2020 wurden in den jeweiligen Zuständigkeiten weder von den Landeshauptleuten, noch von der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie Sicherheitsgenehmigungen ausgestellt.

Auf der Webseite des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie werden zwei Leitfäden, einer zur Ausstellung einer Sicherheitsgenehmigung und ein anderer zur Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung bereitgestellt, um eine erleichterte Antragstellung zu ermöglichen.

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

Die aktuellen Leitfäden zur Ausstellung einer Sicherheitsgenehmigung beziehungsweise einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung sind unter dem Link

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

veröffentlicht.

## 5.2 Fahrzeuggenehmigungen

Im Berichtsjahr 2020 wurden

- der ALSTOM Transportation Deutschland GmbH für zwei Schienenfahrzeuge je eine Bauartgenehmigung gem. § 32b Abs. 1 EisebG und eine Betriebsbewilligung gem. § 35 Abs. 2 EisebG erteilt.

- der Bombardier Transportation Austria GmbH für vier Schienenfahrzeuge je eine Bauartgenehmigung gem. § 32b Abs. 1 EisbG und eine Betriebsbewilligung gem. § 35 Abs. 2 EisbG erteilt.
- der Bombardier Transportation GmbH für 20 Schienenfahrzeuge je eine Bauartgenehmigung gem. § 32b Abs. 1 EisbG und eine Betriebsbewilligung gem. § 35 Abs. 2 EisbG erteilt.
- der Schweizerische Bundesbahnen AG für 19 Schienenfahrzeuge je eine Bauartgenehmigung gem. § 32b Abs. 1 EisbG und eine Betriebsbewilligung gem. § 35 Abs. 2 EisbG erteilt.
- der Siemens Mobility GmbH für zehn Schienenfahrzeuge je eine Bauartgenehmigung gem. § 32b Abs. 1 EisbG und eine Betriebsbewilligung gem. § 35 Abs. 2 EisbG erteilt.
- der Stadler Rheintal AG für 16 Schienenfahrzeuge je eine Bauartgenehmigung gem. § 32b Abs. 1 EisbG und eine Betriebsbewilligung gem. § 35 Abs. 2 EisbG erteilt.

Es wurde im Berichtsjahr 2020 darüber hinaus

- der Rail Cargo Austria AG für zwei Bauarten von Schienenfahrzeugen (Güterwagen) je eine Bauartgenehmigung gem. § 32b Abs. 1 EisbG sowie eine Betriebsbewilligung gem. § 35 Abs. 2 EisbG erteilt. Diese umfassten insgesamt 32 Schienenfahrzeuge.
- der Aebi Schmidt Deutschland GmbH für eine Bauart von Schienenfahrzeugen (Sonderfahrzeug) je eine Bauartgenehmigung gem. § 32b Abs. 1 EisbG sowie eine Betriebsbewilligung gem. § 34a Z 2 EisbG erteilt. Diese umfassten insgesamt ein Schienenfahrzeug.
- der Kunze GmbH für eine Bauart von Schienenfahrzeugen (Sonderfahrzeug) eine Bauartgenehmigung gem. § 32b Abs. 1 EisbG sowie die Betriebsbewilligung gem. § 34a Z 2 EisbG und gem. § 35 Abs. 2 EisbG erteilt. Diese umfassten insgesamt ein Schienenfahrzeug.
- der Rail Equipment GmbH & Co KG für eine Bauart von Schienenfahrzeugen (Bahndienstwagen) die in der Bauartgenehmigung gemäß § 32d EisbG festgelegte Frist für die Inbetriebnahme verlängert.
- der Zagro Bahn und Baumaschinen GmbH für eine Bauart von Schienenfahrzeugen (Zweiwegefahrzeug) eine Bauartänderungsgenehmigung gem. § 32b Abs. 1 EisbG sowie die Betriebsbewilligung gem. § 34a Z 2 EisbG und gem. § 35 Abs. 2 EisbG erteilt. Diese umfassten insgesamt ein Schienenfahrzeug.



### 5.3 Für die Instandhaltung zuständige Stellen

Auch nach Umsetzung des Eisenbahnpakets besteht weiterhin die Rechtslage, dass jede für die Instandhaltung von Güterwagen zuständige Stelle von einer akkreditierten Stelle zu zertifizieren und mit einer Instandhaltungsstellen -Bescheinigung (ECM-Zertifikat) versehen sein muss.

### 5.4 Triebfahrzeugführer:innen

Im Berichtsjahr 2020 wurden von der Schieneninfrastruktur - Dienstleistungsgesellschaft mbH unter Berücksichtigung aller gesetzlichen Vorgaben und Fristen rund 938 Anträge bearbeitet, was einen leichten Rückgang zum Vorjahr darstellt.

Im Berichtsjahr Jahr 2020 wurden 585 Fahrerlaubnisse neu ausgestellt. Weiters wurden 330 Aktualisierungen bearbeitet und 23 Duplikate von Fahrerlaubnissen ausgestellt. Der überwiegende Teil der Anträge (795) wurde vom jeweiligen Arbeitgeber im Namen des Antragstellers unter Zugrundelegung einer entsprechenden Bevollmächtigung im Antragsformular gestellt. 143 Anträge wurden von Privatpersonen eingebracht.

Über alle im Berichtszeitraum gestellten Anträge wurde unter Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben innerhalb der gesetzlichen Frist innerhalb eines Monats entschieden.

Ein Ermittlungsverfahren wurde bisher in rund 1300 Fällen geführt. Entzugsgründe sind dann gegeben, wenn jemand die für die Ausstellung der Fahrerlaubnis erforderlichen Voraussetzungen auf Dauer nicht mehr erfüllt oder die Nachweise nicht erbringt. Wenn die erforderlichen Voraussetzungen in einem absehbaren Zeitraum wiedererlangt werden können, erfolgt eine Aussetzung der Fahrerlaubnis. Die Nachweise betreffen die physische Eignung, die arbeitspsychologische Eignung sowie die allgemeinen Fachkenntnisse für das selbständige Bedienen und Führen von Triebfahrzeugen. Im Berichtszeitraum 2020 wurden insgesamt 195 Fahrerlaubnisse entzogen und 46 Fahrerlaubnisse ausgesetzt.

Gründe für den Entzug einer Fahrerlaubnis waren:

- In 186 Fällen konnte der Nachweis der körperlichen Eignung nicht erbracht werden.

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

Gründe für die Aussetzung einer Fahrerlaubnis waren:

- In 29 Fällen lag ein Krankenstand mit einer Dauer von länger als drei Monaten vor.
- In 17 Fällen war die körperliche Eignung vorübergehend nicht gegeben.

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

## 5.5 Andere Genehmigungen oder Zertifizierungen

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

Im Berichtsjahr 2020 wurden nachstehende fünf Genehmigungen zum Betrieb einer Schulungseinrichtung für qualifizierte Tätigkeiten iSd § 21c EisbG erteilt:

Schulungseinrichtung	Kennnummer
S-Rail GmbH	AT7820200002
DPB Rail Infra Service GmbH	AT7820200003
Lokomotion Gesellschaft für Schienentraction mbH	AT7820200005
RTB Cargo Austria GmbH	AT7820200007
TX Logistik Transalpine GmbH	AT7820200008

Im Berichtsjahr 2020 wurden nachstehende vier Genehmigungen zum Betrieb einer Triebfahrzeugführer:innen-Schulungseinrichtung gemäß § 151 EisbG erteilt:

Schulungseinrichtung	Kennnummer
S-Rail GmbH	AT7820200002
DPB Rail Infra Service GmbH	AT7820200003
Lokomotion Gesellschaft für Schienentraction mbH	AT7820200005
RTB Cargo Austria GmbH	AT7820200007
TX Logistik Transalpine GmbH	AT7820200008

Im Berichtsjahr 2020 wurden 31 Bestellungen von Betriebsleiter:innen gemäß § 21 EisbG genehmigt.

Im Berichtsjahr 2020 wurden 70 sachverständige Prüfer:innen gemäß § 21c Abs. 3 EisbG und 68 sachverständige Prüfer:innen gemäß § 148 EisbG bestellt.

## 5.6 Kontakt mit anderen nationalen Sicherheitsbehörden

Am 13.11.2020 erging unter anderem an die Eisenbahnagentur der Europäischen Union und an die slowenische NSA (Public Agency for Rail Transport of the Republic of Slovenia) ein Schreiben über ein Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Firmensitz in Slowenien. Mit diesem Schreiben sollten die relevanten Zwischenergebnisse der Aufsichtstätigkeit über die Inhaberin einer Sicherheitsbescheinigung Teil B in Österreich (Teil A in Slowenien) im Rahmen der Koordination insbesondere jener Behörde zur Kenntnis gebracht werden, die für die Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung gemäß Artikel 10 der Richtlinie 2004/49/EG beziehungsweise nunmehr Richtlinie (EU) 2016/798 zuständig war beziehungsweise hinkünftig ist.

## 5.7 Informationsaustausch zwischen der nationalen Sicherheitsbehörde und den Eisenbahnunternehmen

Ein übergreifender Informationsaustausch wird insbesondere durch die Abteilung IV/E5 – Technik wie folgt sichergestellt:

- Es finden zu Terminen des europäischen RISC und des NSA-Ausschusses notwendige Informations- und Abstimmungsgespräche mit den Stakeholder:innen direkt sowohl in Form von Jour-Fixe, als auch im unregelmäßigen Austausch statt.
- Die Überarbeitung der nationalen Vorschriften für die Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen erfolgte unter Einbeziehung des Bundesministers für Arbeit, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, in unregelmäßigen Abständen, da die weitere Bearbeitung wesentlich von den Rückmeldungen der Eisenbahnagentur der Europäischen Union abhängig sind.
- Es finden in regelmäßigen Abständen Arbeitsgruppen zur Implementierung von ETCS statt.

Inhaltlich wurden dabei im Berichtsjahr 2020 insbesondere nachstehende Themen erörtert sowie spezifisch behandelt:

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

In Genehmigungsverfahren gibt es kein formalisiertes Prozedere für den Informationsaustausch zwischen der nationalen Sicherheitsbehörde und den Eisenbahnunternehmen. Es erfolgte jeweils ein entsprechender Informationsaustausch in den laufenden Verfahren, erforderlichenfalls werden Besonderheiten wie Amtliche Wahrnehmungen, mündliche oder telefonische Anbringen oder sonstige Mitteilungen an die Behörde, mündliche oder telefonische Belehrungen, Aufforderungen, Anordnungen und sonstige Äußerungen in einem Aktenvermerk gemäß § 16 AVG kurz festgehalten oder in Form von Schreiben beantwortet (z.B. im Bereich Verkehrsgenehmigung oder Sicherheitsbescheinigung).

# 6 Überwachung

## 6.1 Strategie, Plan, Verfahren und Entscheidungsfindung

Die Überwachungsstrategie der Obersten Eisenbahnbehörde konnte nach der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. 143/2020 am 22. Dezember 2020 nicht mehr im Berichtsjahr abgeschlossen werden.

Für das Jahr 2020 wurde in diesem Zusammenhang eine Überwachungsplanung festgelegt. Hiefür wurden vor allem die Daten aus den Sicherheitsberichten der Eisenbahnunternehmen sowie die Daten der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes herangezogen.

Als Grundlage für die Festlegung der Überwachungsplanung werden die folgenden Merkmale zu den Eisenbahnunternehmen herangezogen:

- Zahl der Mitarbeiter:innen, die im Eisenbahnbereich tätig sind oder den Eisenbahnbetrieb und damit zusammenhängende Tätigkeiten durchführen, einschließlich der Auftragnehmer;
- Beförderungsleistung (Personenkilometer oder Tonnenkilometer im Jahr);
- Hochgeschwindigkeitsverkehr;
- gefährliche Güter;
- Anzahl an unterschiedlichen eingesetzten Betriebssystemen;
- Ergebnisse vorangegangener Überwachungen oder Aufsichtsverfahren (zum Beispiel Informationen, die bei der Bewertung der Sicherheitsmanagementsysteme gesammelt wurden);
- Informationen aus Genehmigungen für Teilsysteme oder Fahrzeuge;
- Unfallberichte/Empfehlungen der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes;
- sonstige Berichte oder Daten über Unfälle/Störungen;
- jährliche Sicherheitsberichte von Eisenbahnunternehmen an die Behörde;
- jährliche Instandhaltungsberichte der für die Instandhaltung zuständigen Stellen;
- Erfordernis zu spezieller Aufsichtstätigkeit aufgrund behördlicher Wahrnehmungen (zum Beispiel Beschwerden seitens der Öffentlichkeit sowie andere relevante Quellen).

Von den Ende 2019 dreizehn für 2020 geplanten anlassunabhängigen Überwachungsverfahren wurden lediglich drei durchgeführt, ein weiterer wurde abgesagt, da die Sicherheitsbescheinigung Teil B aufgrund der bisherigen Ermittlungsergebnisse schon vorher entzogen wurde. Neun Überwachungstermine mussten aufgrund der Verbreitung von COVID-19 in Österreich im Berichtsjahr 2020 abgesagt bzw. verschoben werden.

Die im Jahr 2020 am Ende des ersten Quartals im Zusammenhang mit der Verhinderung der Verbreitung von COVID-19 in Österreich festgelegten Maßnahmen, führten letztendlich jedoch zu einer Verlagerung der Aufsichtstätigkeit bis hin zur Schriftform, aber auch in Form von Videokonferenzen.

Die Überwachungstätigkeit war im Berichtsjahr 2020 starken Einschränkungen aufgrund der im Zusammenhang mit der Verhinderung der Verbreitung von COVID-19 in Österreich kundgemachten COVID-19-Gesetze unterworfen. Dies führte zum Beispiel

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

Die Entscheidungsfindung der Obersten Eisenbahnbehörde bezüglich der Überwachung von Eisenbahninfrastruktur und -verkehrsunternehmen erfolgt aufgrund der gesetzlichen Vorgaben. Im Rahmen der Überwachungstätigkeit wendet die Oberste Eisenbahnbehörde jedenfalls die Grundsätze eines geordneten rechtsstaatlichen Verfahrens nach dem Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 an. Dazu zählen der Grundsatz der Officialmaxime, der Grundsatz der materiellen Wahrheit, der Grundsatz der freien Beweiswürdigung, die Unbeschränktheit und Gleichwertigkeit aller Beweismittel, die Raschheit der Entscheidung, die Begründungspflicht, die Wahrung des Parteienghört, der Ausschluss wegen Befangenheit, die Nachvollziehbarkeit des für eine Entscheidung maßgeblichen Sachverhaltes sowie Grundsätze wie Verhältnismäßigkeit, Kohärenz und Transparenz.

Die Überwachung wird unter Anwendung der in der delegierten Verordnung (EU) 2018/761 zur Festlegung gemeinsamer Sicherheitsmethoden für die Aufsicht durch die nationalen Sicherheitsbehörden nach Ausstellung einer einheitlichen Sicherheits-

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

Im Verfahren zur anlassunabhängigen bzw. anlassbezogenen Überwachung findet ein regelmäßiger Informationsaustausch zwischen der Abteilung E 4 – Oberste Eisenbahnbehörde Überwachung und dem betreffenden Eisenbahnunternehmen sowohl schriftlich als auch mündlich statt. Überwachungstermine der anlassunabhängigen Überwachung werden, sofern es sich um ein Eisenbahnunternehmen mit Sitz im Inland handelt, am Sitz des Unternehmens abgehalten (Die im Jahr 2020 am Ende des ersten Quartals im Zusammenhang mit der Verhinderung der Verbreitung von COVID-19 in Österreich festgelegten Maßnahmen, führten wie bereits erläutert zu einer Verlagerung der Aufsichtstätigkeit hin zur Schriftform, aber auch in Form von Videokonferenzen).

Stellt die Abteilung E 4 – Oberste Eisenbahnbehörde Überwachung im Rahmen der Überwachung gleichgelagerte Abweichungen bei mehreren Unternehmen fest, kann diese Abweichung im Rahmen eines Schwerpunktverfahrens behandelt werden. Je nach Schwere der Abweichung, erfolgt die Information der anderen Eisenbahnunternehmen durch ein Informationsschreiben, ein gesondertes Überwachungsverfahren oder sonstige geeignete Maßnahmen. Die Befugnisse und rechtlichen Möglichkeiten wurden in diesem Zusammenhang mit der letzten Änderung des Eisenbahngesetz 1957 (EisbG), BGBl. Nr. 60/1957, zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 143/2020 weiter gestärkt.

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

Die Gefahrgutabteilung des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie führt keine eigenständigen bzw. von der Abteilung E4 getrennten Überwachungsverfahren durch. Sie unterstützt jedoch durch Bereitstellung von Ressourcen in Form von geeigneten sachkundigen Bediensteten unter anderem dann, wenn Expertisen im Bereich Gefahrgut zweckdienlich und notwendig sind.

## 6.2 Ergebnisse der Überwachung

Im Berichtsjahr 2020 wurden bei vier Eisenbahnunternehmen anlassunabhängige Überwachungstermine durchgeführt. Die Überwachung konzentrierte sich dabei auf die im Sicherheitsmanagementsystem festgelegten Verfahren. Die aufgrund der Überwachungsergebnisse durch die Eisenbahnunternehmen getroffenen Maßnahmen zur Verbesserung des Sicherheitsstandards wurden in weiterer Folge durch Amtssachverständige überprüft und den Eisenbahnunternehmen allenfalls weitere Maßnahmen aufgetragen.

Darüber hinaus erfolgte die Nachverfolgung jener Verfahren zu anlassunabhängigen Überwachungsterminen aus den letzten Jahren. Insgesamt konnte im Zusammenhang mit Überwachungsterminen ein Verfahren aus dem Jahr 2018 sowie drei Verfahren aus dem Jahr 2019 abgeschlossen werden.

Aufgrund von konkreten Anlassfällen (zum Beispiel Sicherheitsempfehlungen der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes, Wahrnehmungen im Rahmen der proaktiven Überwachungstätigkeit, Anzeigen etwa von Bahnbenützenden, Anrainer:innen, Mitarbeiter:innen oder Personalvertreter:innen, Management-Summary sowie Meldungen über Unfälle, Störungen und sonstige gefährliche Ereignisse auf der Infrastruktur eines Infrastrukturbetreibers) wurden seitens der Obersten Eisenbahnbehörde in 3764 Fällen die Notwendigkeit geprüft, anlassbezogene Überwachungsverfahren einzuleiten (zB durch Durchsicht der Management-Summary eines Infrastrukturbetreibers, Ermittlungsverfahren zum Beispiel mit Einsichtnahme in Urkunden, Einholung von Sachverständigengutachten, Kontrolle der Betriebsabwicklung vor Ort, Behandlung von Anrainerbeschwerden). Insgesamt wurden im Jahr 2020 hievon in 131 Fällen weiterführende Ermittlungen (Prüfung von Unterlagen, Einholung von Sachverständigengutachten, Kontrolle der Betriebsabwicklung vor Ort) eingeleitet. Die untersuchten Fälle sind in 98 Fällen auf konkrete Meldungen über Unfälle, Störungen und



sonstige gefährliche Ereignisse auf der Infrastruktur eines Infrastrukturbetreibers, in 33 Fällen hingegen auf andere amtliche Wahrnehmungen (zB Anzeigen) zurückzuführen.

Umfangreichere Ermittlungen bezogen sich auf getroffene Maßnahmen im Zusammenhang mit unerlaubten Signalüberfahrungen (siehe Punkt 2.3).

Die durch die Landeshauptleute durchgeführte Aufsichtstätigkeit wurde bis zur Anpassung der Zuständigkeiten nach § 12 EisbG mit BGBl. I Nr. 143/2020, somit im Zeitraum von 01.01.2020 bis inklusive 22.12.2020, wie folgt ausgeübt bzw. brachte nachstehende Ergebnisse:

- **LH des Burgenlandes**

Vom Landeshauptmann des Burgenlandes wurden im Berichtsjahr 2020 auf den in die Zuständigkeit des Landeshauptmannes von Burgenland fallenden Nebenbahnen zahlreiche Überprüfungen von Eisenbahnkreuzungen gemäß § 49 Abs. 2 EisG durchgeführt und Anordnungen getroffen.

- **LH von Kärnten:**

Im Rahmen der Zuständigkeit des Landeshauptmannes für Nebenbahnen wurden im Jahr 2019 und 2020 Eisenbahnkreuzungen auf Nebenbahnstrecken nach § 49 Abs. 2 iVm der EisbKrV 2012 überprüft und Auflassungsverfahren gemäß § 48 EisbG durchgeführt (vorwiegend im Zusammenhang mit der Elektrifizierung und Bestandsattraktivierung der Lavanttalbahn, der Rosentalbahn und der Gailtalbahn, sowie im Bereich St. Veit/Glan) und im Jahr 2020 ein Baugenehmigungsverfahren zur Elektrifizierung der Rosentalbahn durchgeführt.

- **LH von Niederösterreich**

Von der Landeshauptfrau von Niederösterreich wurden im Bereich der vernetzten Nebenbahnen im Berichtsjahr 2020 umfangreiche eisenbahnrechtliche Überprüfungsverfahren, insbesondere in Bezug auf die Auflassung entbehrlicher Eisenbahnkreuzungen, durchgeführt. Ferner wurden im Berichtszeitraum zahlreiche Verfahren nach § 49 Abs. 2 iVm. § 48 EisbG von Amts wegen veranlasst und eisenbahnrechtliche Baugenehmigungsverfahren durchgeführt. Befragungen vor Ort wurden hingegen keine durchgeführt.

- **LH von Oberösterreich:**

Im Berichtszeitraum 2020 wurden vom Landeshauptmann von Oberösterreich

betreffend Eisenbahnkreuzungen in etwa folgende Verfahren, dargestellt nach der gesetzlichen Grundlage, durchgeführt:

- § 103 Abs. 1/§102 Abs. 1 EisbKrV: ca. 17
- § 48Abs. 1 Z. 2 EisbG: ca. 7
- § 49 Abs. 2 EisbG: ca. 7
- § 9 EisbKrV (Unfälle): ca. 2

- **LH von Salzburg**

Der Landeshauptmann von Salzburg unterzog Signalüberfahrungen auf der Salzburger Lokalbahn im Zeitraum 2019/2020 einer näheren Betrachtung. Zu diesem Zweck wurden seitens der Eisenbahnbehörde sämtliche Unterlagen (Befragungsprotokolle, gesetzte Maßnahmen durch das Eisenbahnunternehmen, etc...) angefordert. Die daraufhin vom Eisenbahnunternehmen übermittelten Unterlagen sind noch in Bearbeitung. Über Ergebnisse bzw. von der Behörde eventuell zu setzende Maßnahmen kann daher noch nicht berichtet werden.

Auch wurden die jeweils letzten zwei Hauptuntersuchungen für die Fahrzeuge der Salzburger Lokalbahn angefordert. Auch diese übermittelten Unterlagen sind noch in Bearbeitung und können daher auch dazu noch keine Ergebnisse berichtet werden.

Allgemein wurden im Rahmen der Aufsichtstätigkeit im Jahr 2020 auf den in die Zuständigkeit des Landeshauptmannes von Salzburg fallenden Nebenbahnen auch zahlreiche Überprüfungen von Eisenbahnkreuzungen gem. § 49 Abs. 2 EisbG durchgeführt.

- **LH der Steiermark**

Im Berichtszeitraum wurden vom Landshauptmann von Steiermark insgesamt 20 Eisenbahnkreuzungen betreffend die Festlegung der Art der Sicherung (§ 49 Abs. 2 EisbG) überprüft. Weiters wurden zwei Verfahren betreffend die Erteilung einer eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung und die Erteilung der dazugehörigen Betriebsbewilligung geführt. Es wurde ein Verfahren betreffend die Auflassung einer Eisenbahnkreuzung durchgeführt.

Als weitere Überwachungstätigkeit wurden die im Zuständigkeitsbereich gelegenen Eisenbahnverkehrs- bzw. Infrastrukturunternehmen aufgefordert, gemäß dem Schreiben des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie,

Mobilität, Innovation und Technologie betreffend des Untersuchungsberichtes der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes vom 12.02.2020 zu einer Kollision (Flankenfahrt) im Bahnhof Niklasdorf bekannt zu geben, welche Maßnahmen aufgrund dieser Sicherheitsempfehlung seitens der einzelnen Eisenbahnverkehrs- bzw. Infrastrukturunternehmen getroffen wurden oder geplant waren.

Generell kann betreffend die Überwachungstätigkeit im Berichtszeitraum mitgeteilt werden, dass die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebes bei den im Zuständigkeitsbereich des LH von Steiermark gelegenen Eisenbahnunternehmens gewährleistet und daher keine weiteren Maßnahmen erforderlich waren.

- **LH von Tirol**

Vom Landeshauptmann von Tirol wurden im Bereich der vernetzten Nebenbahnen in den letzten zwei Jahren umfangreiche eisenbahnrechtliche Überprüfungsverfahren, insbesondere in Bezug auf die Auflassung entbehrlicher Eisenbahnkreuzungen, durchgeführt (Außerfernbahn im Bereich Musau, Vils und Bichlbach, Pustertalbahn im Bereich Sillian und Leisach).

Auch im Rahmen der dem Landeshauptmann von Tirol zukommenden Zuständigkeit für Nebenbahnen wurden im Jahr 2019 und 2020 zahlreiche Verfahren nach den §§ 48 und 49 Abs. 2 EISbG von Amts wegen veranlasst und eisenbahnrechtliche Bauverfahren durchgeführt. Aufgrund des Insolvenzverfahrens der Achenseebahn lag hierbei der Fokus der Überprüfungsstätigkeit bei der Zillertalbahn und der Stubaitalbahn.

- **LH von Vorarlberg:**

Der Landeshauptmann von Vorarlberg führte laufende und anlassabhängige Überprüfungen der Vorkehrungen nach § 19 Abs. 1 und Abs. 2 EISbG bei dem im Berichtsjahr überwiegend in seiner Zuständigkeit gelegenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen Montafonerbahn AG durch. Die laufende Überprüfung erfolgte durch Einschau in die internen Audit-Dokumente (durchschnittlich zweimal jährlich). Dabei wurde festgestellt, dass die Audits stets positiv verlaufen sind und somit ein Einschreiten nicht erforderlich war. Darüber hinaus wurde im Zuge von anlassabhängigen Überprüfungen aufgrund von eisenbahnrechtlichen Verfahren Einsicht in den Betrieb und in die zugehörigen Unterlagen genommen und wurden dabei die Vorkehrungen iSd § 19 Abs. 1 und

Abs. 2 EisbG vorgefunden. Anzumerken ist, dass die An- und Abreise zu den aufgelisteten Verhandlungen bzw. Erhebungen grundsätzlich mit der Eisenbahn erfolgt ist, wobei dies auf der Strecke der MBS in der Regel auf dem Triebfahrzeug stattgefunden hat. Dabei wurde ebenso Einblick in den täglichen Betrieb genommen und die Umsetzung der oben genannten Vorkehrungen kontrolliert. Überdies wurden die zweimal jährlich für die Bediensteten durchgeführten „Jahresschulungen“ und Überprüfungen der Fachkenntnisse vom eisenbahntechnischen Amtssachverständigen mindestens einmal pro Jahr besucht. Dabei wurde sowohl die ordnungsgemäße Durchführung der Schulungen und Nachprüfungen als auch der durchgängig positive Wissensstand der Bahnbediensteten festgestellt.

Im Einzelnen wurden somit vom Landeshauptmann von Vorarlberg im Berichtsjahr 2020 nachstehende Aufsichtstätigkeiten wahrgenommen:

- zwei Verfahren nach § 34 EisbG
- drei Verfahren nach § 102 EisbKrV 2012
- eine Erhebung nach einem Unfall mit Kfz an einer Eisenbahnkreuzung (EK)
- zwei periodische Schulungen der Eisenbahnbediensteten
- eine Einschau in die Berichte zu dem im März 2020 stattgefundenen Audit

- **LH von Wien:**

Der Landeshauptmann von Wien überwachte die Wiener Lokalbahnen GmbH sowohl laufend, wie auch anlassbezogen. Laufend wurden in regelmäßigen Abständen Kontrollfahrten des eisenbahntechnischen Amtssachverständigen auf der Infrastruktur der Wiener Lokalbahnen GmbH durchgeführt, der jährliche Sicherheitsbericht gemäß § 39d EisbG i.d.F. BGBl. I 60/2019 und im 5-Jahresrhythmus das Sicherheitsmanagementsystem gemäß §§ 39 ff EisbG i.d.F. BGBl. I 60/2019 überprüft (nächste Überprüfung war für 2021 geplant) sowie die Sicherheitsgenehmigung gemäß §§ 38 ff EisbG i.d.F. BGBl. I 60/2019 erteilt (nächste Sicherheitsgenehmigung ist 2023 erforderlich). Anlassbezogen hat der Landeshauptmann von Wien in Fällen von Vorfallmeldungen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens, Beschwerden und Prüfberichten, insbesondere der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes – Fachbereich Schiene und des Stadtrechnungshofes Wien überprüft.

Weiters wurden folgende (laufende und anlassbezogene) Überwachungen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens durchgeführt:

- Überprüfung und Dokumentation von Vorfallmeldungen:  
Meldungen über Vorfälle und Unfälle werden von der Wiener Lokalbahnen GmbH an den Landeshauptmann von Wien erstattet und nach einem festgelegten Ablaufschema abgearbeitet. In Summe wurden zwölf Vor- und Unfälle gemeldet und behandelt. In Einzelfällen wurden ggf. Maßnahmen (insb. Schulungen von Mitarbeiter:innen) entweder vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen selbständig durchgeführt oder von der Behörde angeordnet.
- Überprüfung des jährlichen Sicherheitsberichtes gemäß § 39d EisbG i.d.F. BGBl. I 60/2019:  
Im Zuge der Überprüfung des Sicherheitsberichtes für das Jahr 2019 wurde festgestellt, dass es seit 2017 wieder vermehrt zu Unfällen auf Eisenbahnkreuzungen gekommen ist. Durch die Vereinbarung von verstärkten bewusstseinsbildenden Maßnahmen (u.a. Informationskampagnen mit dem ÖAMTC sowie mit lokalen Fahrschulen und Schulen) sollten die Vorfälle an Eisenbahnkreuzungen reduziert werden. Insgesamt hat die Überprüfung aber ergeben, dass die unternehmensbezogenen Sicherheitsziele der Wiener Lokalbahnen GmbH erreicht wurden und konnten die Ergebnisse der internen Sicherheitsprüfung als ausreichend erachtet werden. Maßnahmen zur Gewährleistung des sicheren Betriebes der Fahrzeuge waren nicht erforderlich.
- Berücksichtigung von Prüfberichten:  
Ein Bericht des Stadtrechnungshofes Wien, Wiener Lokalbahnen GmbH, Barrierefreiheit von Stationen der Nebenbahn, November 2019, GZ. StRH V – 2/19 führte im Herbst 2020 zu einer Anfrage an das Eisenbahnunternehmen und einer darauf aufbauenden Begehung bestimmter Anlagenteile durch den eisenbahnbautechnischen (MA 37-U) und den eisenbahnbetrieblichen Amtssachverständigen (MA 46). Dabei wurden von den Sachverständigen einige geringfügige Mängel festgestellt. Eine Verbesserung wurde vom Eisenbahnunternehmen bis Ende April 2021 zugesagt.
- Kontrollfahrten des eisenbahntechnischen Amtssachverständigen:  
Seitens des eisenbahntechnischen Amtssachverständigen wurde im Jahr 2020 eine Kontrollfahrt (Infrastruktur Schedifkaplatz – Baden) im Netz der

Wiener Lokalbahnen GmbH und zwei Begehungen von Eisenbahnanlagen (Haltestellen und die Eisenbahnanlagen Wien Inzersdorf (Remise)) durchgeführt. Die Ergebnisse der Kontrollfahrten und Begehungen wurden mit der Betriebsleitung des Eisenbahnunternehmens besprochen. Offensichtliche Mängel wurden im Zuge der Kontrollfahrten nicht festgestellt.

Als allgemeines Ergebnis der Überwachungstätigkeit im Berichtszeitraum wurde vom Landeshauptmann von Wien mitgeteilt, dass die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebes gewährleistet ist und daher keine allgemeinen Maßnahmen erforderlich waren.

# 7 Anwendungen der relevanten gemeinsamen Sicherheitsmethoden (CSM)

Wie bereits einleitend festgehalten hat der Jahresbericht auch jene Erfahrungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen und der Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit der Anwendung der einschlägigen gemeinsamen Sicherheitsmethoden (CSM) zu beinhalten. Darüber hinaus können Erkenntnisse darüber im Zuge der Aufsichtstätigkeit gewonnen werden.

## 7.1 Anwendung der CSM für Sicherheitsmanagementsysteme

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

Im Zeitraum vom 1. November 2020 bis 31. Dezember 2020 wurden keine einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen beantragt, welche nur Österreich als geografischen Tätigkeitsbereich umfassten und für welche die österreichische Behörde als ausstellende und somit die das Sicherheitsmanagementsystem (Safety Management System – SMS) beurteilende Sicherheitsbescheinigungsstelle gewesen wäre. Unter dem vorigen Prüfregime fand die Evaluierung des SMS durch externe akkreditierte Stellen und nicht durch die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie und Technologie statt.

## **7.2 Anwendung der CSM für die Risikobewertung**

Erfahrungen mit der Anwendung der gegenständlichen CSM für die Risikobewertung werden im Wesentlichen in den von den Eisenbahnunternehmen gemäß § 193 EisbG erstellten und übermittelten Sicherheitsberichten dargestellt. Darüber hinaus können Erkenntnisse darüber im Zuge der Aufsichtstätigkeit gewonnen werden. Die Rückmeldungen der Eisenbahnunternehmen sowie die Ergebnisse der Aufsichtstätigkeit zeigten im Wesentlichen, dass die Eisenbahnunternehmen unterschiedliche Auffassungen in der Umsetzung sowie Anwendung der CSM für die Risikobewertung vertreten. Aus diesem Grund ist geplant die Aufsichtstätigkeit in diesem Bereich zu intensivieren.

In Hinblick auf die Genehmigungsverfahren zur Ausstellung von einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen ist anzumerken, dass durch die erst mit 1. November 2020 erfolgte Umstellung des Systems und den Umstand, dass 2020 noch keine einheitliche Sicherheitsbescheinigung erteilt wurde, sind gesondert auswertbare Daten bislang nicht vorhanden.

## **7.3 Anwendung der CSM für die Kontrolle**

Erfahrungen mit der Anwendung der gegenständlichen CSM für die Kontrolle werden im Wesentlichen in den von den Eisenbahnunternehmen gemäß § 193 EisbG erstellten und übermittelten Sicherheitsberichten dargestellt. Darüber hinaus können Erkenntnisse darüber im Zuge der Aufsichtstätigkeit gewonnen werden. Die Rückmeldungen der Eisenbahnunternehmen sowie die Ergebnisse der Aufsichtstätigkeit zeigten im Wesentlichen, dass die Eisenbahnunternehmen unterschiedliche Auffassungen in der Umsetzung sowie Anwendung der Verordnung (EU) Nr. 1078/2012 vertreten. Aus diesem Grund ist geplant die Aufsichtstätigkeit in diesem Bereich zu intensivieren.

## **7.4 Teilnahme an oder Implementierung von Projekten der Europäischen Union**

Die Abteilung IV/E5 – Technik nahm an der Shift2Rail States Representative Group - European DAC Delivery Programme Sub-Group teil.



# 8 Sicherheitskultur

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

# 9 Anhänge

## 9.1 Fortschritte bei der Interoperabilität

Die folgenden Informationen bilden den von der Obersten Eisenbahnbehörde erhobenen Stand vom 31. Dezember des Berichtsjahres ab. Sie dienen insbesondere der Berichtslegung an die Eisenbahnagentur der Europäischen Union, um über den Interoperabilitätsfortschritt zu berichten. Aus diesem Grund wurde ausnahmesweise die englische Sprachdarstellung im Bericht gewählt.

### 1. Lines excluded from the scope of IOP/SAF Directive (end of year)

1a	Length of lines excluded from the scope of application of the IOP Directive [km]	131,068 <sup>4</sup>
1b	Length of lines excluded from the scope of application of the SAF Directive [km]	131,068 <sup>5</sup>

Please provide the list of lines excluded:

### 2. Length of new lines authorized by NSA (during the reporting year)

2a	Total length of lines [km]	5,562
----	----------------------------	-------

### 3. PRM adapted stations (end of year)

3a	PRM TSI compliant railway stations	18 <sup>6</sup>
3b	PRM TSI compliant railway stations - partial TSI compliance	48 <sup>7</sup>
3c	Accessible railway stations	372 <sup>8</sup>
3d	Other stations	781

---

<sup>4</sup> Evaluation not yet completed

<sup>5</sup> Evaluation not yet completed

<sup>6</sup> 1 IM Evaluation not yet completed – no data available

<sup>7</sup> 1 IM Evaluation not yet completed – no data available

<sup>8</sup> 1 IM Evaluation not yet completed – no data available

#### 4. Train driver licenses (end of year)

4a	Total number of valid European licenses issued in accordance with the TDD	7756 <sup>9</sup>
4b	Number of newly issued European licenses (first issuance)	585 <sup>10</sup>

#### 5. Number of vehicles authorized under the interoperability Directive (EU) 2008/57 (during the reporting year)

5a	<b>First authorization - total</b>	
5aa	Wagon	32
5ab	Locomotives	
5ac	Hauled passenger vehicles	71
5ad	Fixed or pre-defined formation	
5ae	Special vehicles	3
5b	<b>Additional authorization - total</b>	
5ba	Wagon	1
5bb	Locomotives	
5bc	Hauled passenger vehicles	
5bd	Fixed or pre-defined formation	
5be	Special vehicles	
5c	<b>Type authorization - total</b>	
5ca	Wagon	1
5cb	Locomotives	
5cc	Hauled passenger vehicles	6
5cd	Fixed or pre-defined formation	
5ce	Special vehicles	3
5d	<b>Authorizations granted after upgrade or renewal - total</b>	
5da	Wagon	
5db	Locomotives	
5dc	Hauled passenger vehicles	
5de	Fixed or pre-defined formation	
5df	Special vehicles	

#### 6. ERTMS equipped vehicles (end of year)

6a	Tractive vehicles including trainsets equipped with ERTMS	527
----	---	-----

---

<sup>9</sup> exposed not taken into account

<sup>10</sup> Updates (330) not taken into account

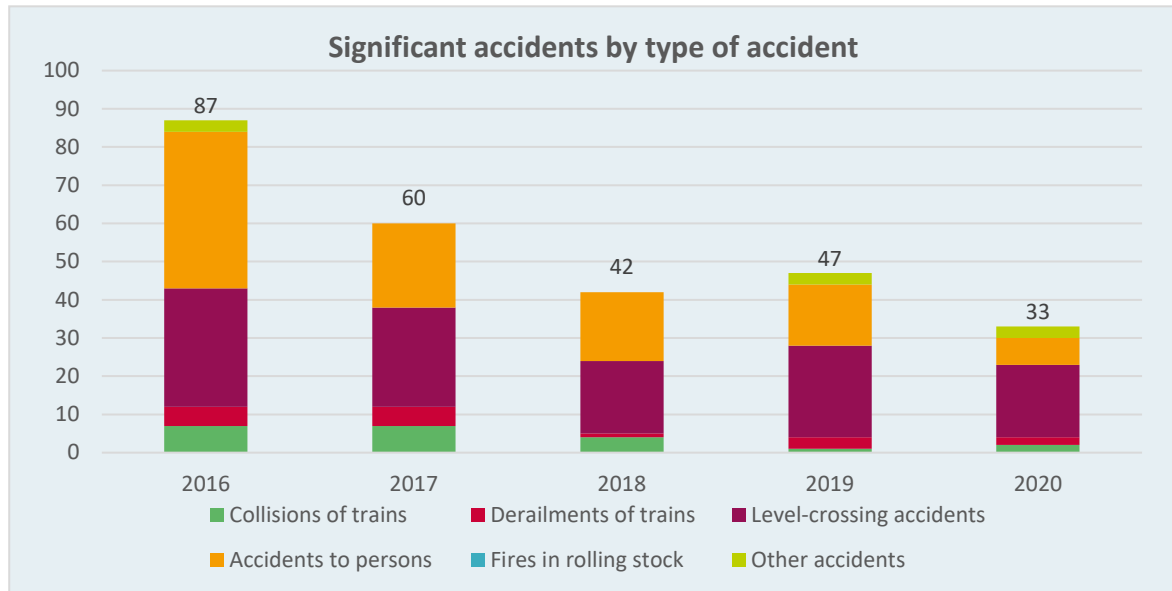
6b	Tractive vehicles including trainsets – no ERTMS	1694
----	--	------

**7. Number of NSA staff (full time equivalent employees) by the end of year**

7a	FTE staff involved in safety certification	6
7b	FTE staff involved in vehicle authorization	2
7c	FTE staff involved in supervision	8
7d	FTE staff involved in other railway-related tasks	28,5

## 9.2 CSI-Daten – angewandte Definitionen

Abbildung 1 Signifikante Unfälle nach Unfallart

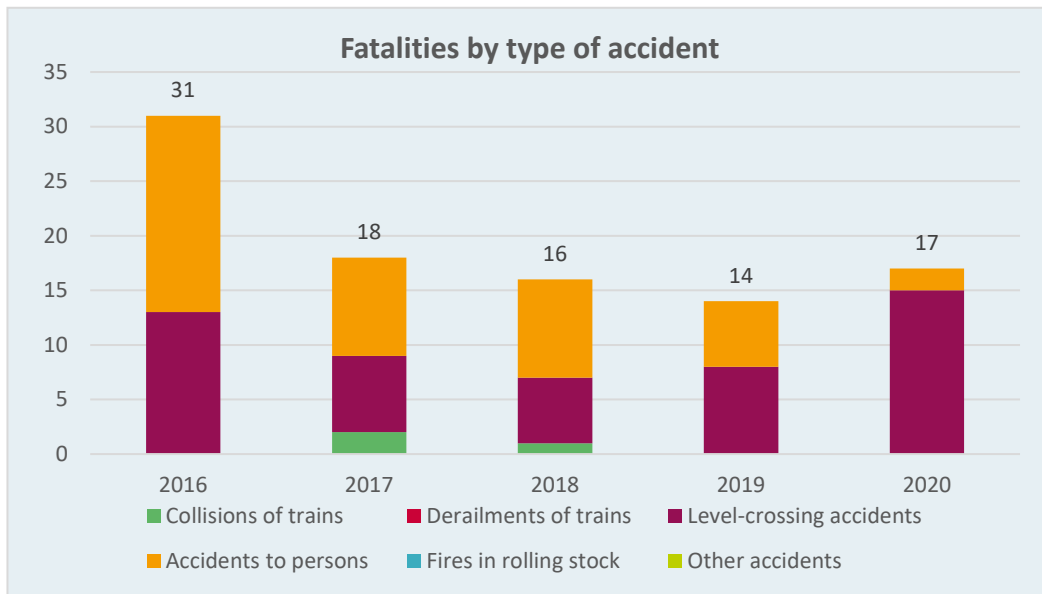


Die obenstehende Abbildung 1 stellt die Daten der nachstehenden Tabelle 1 graphisch dar.

Tabelle 1 Signifikante Unfälle nach Unfallart

Year	Collisions of trains	Derailments of trains	Level-crossing accidents	Accidents to persons	Fires in rolling stock	Other accidents	Total number of significant accidents
2016	7	5	31	41	0	3	87
2017	7	5	26	22	0	0	60
2018	4	1	19	18	0	0	42
2019	1	3	24	16	0	3	47
2020	2	2	19	7	0	3	33

Abbildung 2 Todesfälle nach Unfallart

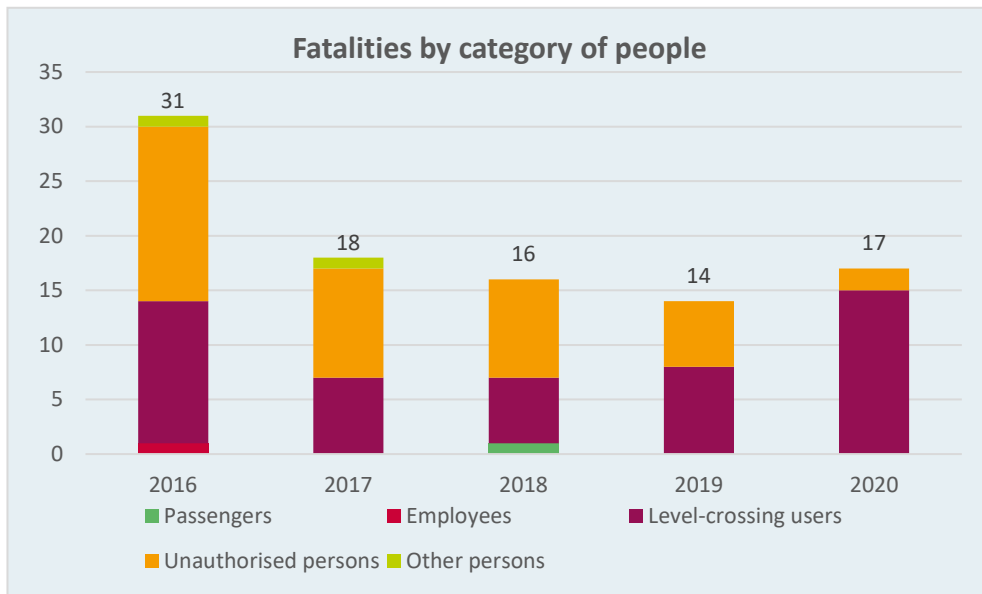


Die obenstehende Abbildung 2 stellt die Daten der nachstehenden Tabelle 2 graphisch dar.

Tabelle 2 Todesfälle nach Unfallart

Year	Collisions of trains	Derailments of trains	Level-crossing accidents	Accidents to persons	Fires in rolling stock	Other accidents	Total number of significant accidents
2016	0	0	13	18	0	0	31
2017	2	0	7	9	0	0	18
2018	1	0	6	9	0	0	16
2019	0	0	8	6	0	0	14
2020	0	0	15	2	0	0	17

Abbildung 3 Todesfälle nach Personenkategorie

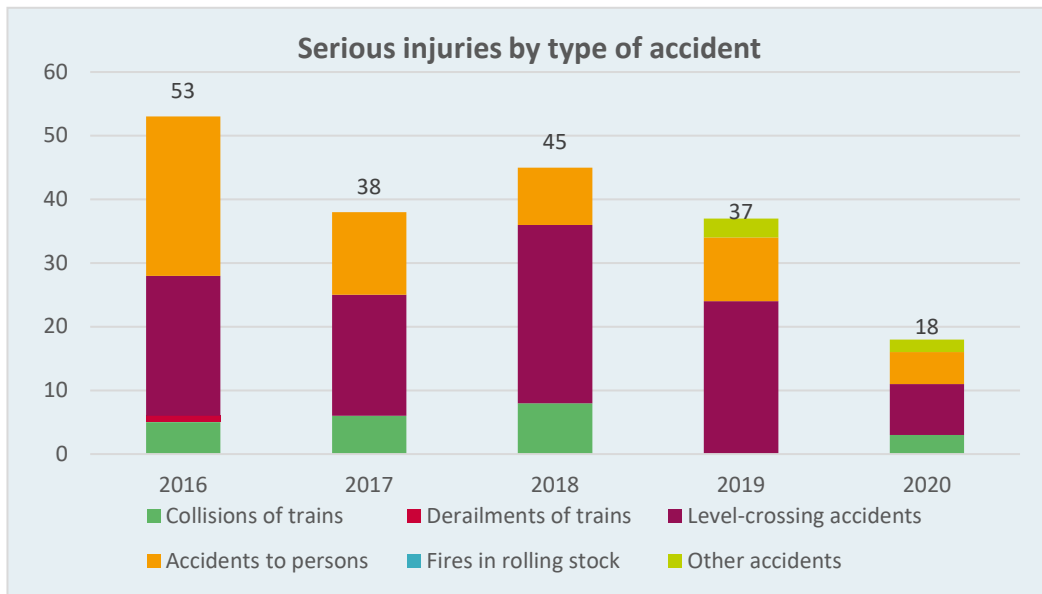


Die obenstehende Abbildung 3 stellt die Daten der nachstehenden Tabelle 3 graphisch dar.

Tabelle 3 Todesfälle nach Personenkategorie

Year	Passengers	Employees	Level-crossing users	Unauthorised persons	Other persons	Total number of fatalities
2016	0	1	13	16	1	31
2017	0	0	7	10	1	18
2018	1	0	6	9	0	16
2019	0	0	8	6	0	14
2020	0	0	15	2	0	17

Abbildung 4 Schwere Verletzungen nach Unfallart



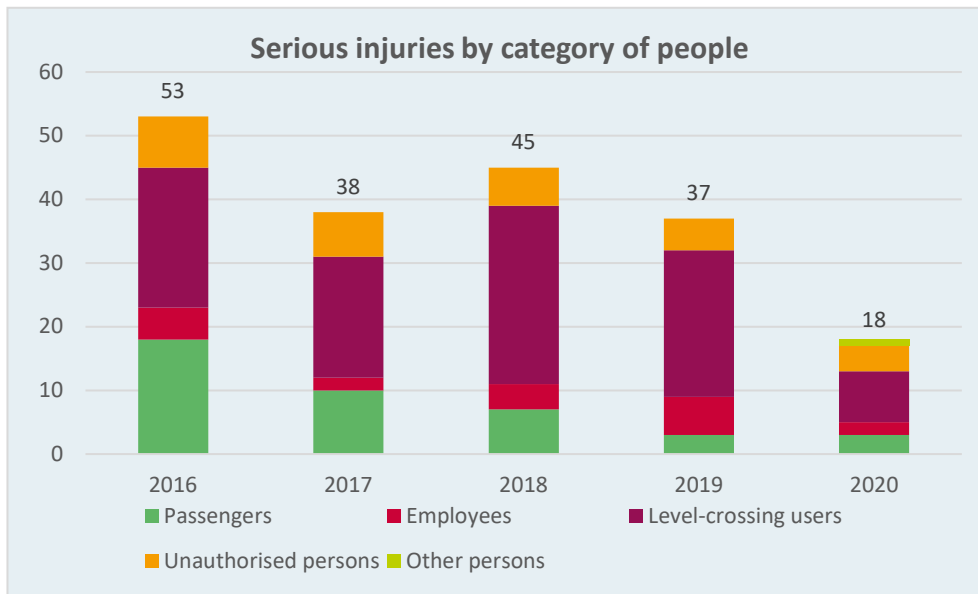
Die obenstehende Abbildung 4 stellt die Daten der nachstehenden Tabelle 4 graphisch dar.

Tabelle 4 Schwere Verletzungen nach Unfallart

Year	Collisions of trains	Derailments of trains	Level-crossing accidents	Accidents to persons	Fires in rolling stock	Other accidents	Total number of significant accidents
2016	5	1	22	25	0	0	53
2017	6	0	19	13	0	0	38
2018	8	0	28	9	0	0	45
2019	0	0	24	10	0	3	37
2020	3	0	8	5	0	2	18



Abbildung 5 Schwere Verletzungen nach Personenkategorie



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

Tabelle 5 Schwere Verletzungen nach Personenkategorie

Year	Passengers	Employees	Level-crossing users	Unauthorised persons	Other persons	Total number of fatalities
2016	18	5	22	8	0	53
2017	10	2	19	7	0	38
2018	7	4	28	6	0	45
2019	3	6	23	5	0	37
2020	3	2	8	4	1	18



## 9.4 Auflistung Sicherheitsbescheinigungen und -genehmigungen

Im Jahr 2020 haben nachstehende Eisenbahnunternehmen über eine durch die Oberste Eisenbahnbehörde erteilte, aufrechte Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung verfügt:

Eisenbahnunternehmen mit Firmensitz in Österreich:

1. Cargo Service GmbH
2. Cargo-Center-Graz Betriebsgesellschaft m.b.H. & Co KG
3. City Air Terminal Betriebsgesellschaft m.b.H.
4. DPB Rail Infra Service GmbH
5. ecco-rail GmbH
6. FRACHTbahn Traktion GmbH
7. GEVD Gesellschaft für Eisenbahnverkehrsdienstleistungen mbH
8. Grampetcargo Austria GmbH
9. Graz-Köflacher Bahn- und Busbetriebe GmbH
10. Land Steiermark/Steiermärkische Landesbahn
11. Lokomotion Austria Gesellschaft für Schienentraktion mbH
12. LTE Austria GmbH
13. METRANS Railprofi Austria GmbH (vormals RPS)
14. MEV Independent Railway Services GmbH
15. MMV-Rail Austria Ges.m.b.H.
16. Montafonerbahn Aktiengesellschaft
17. Neusiedler Seebahn GmbH
18. Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft m.b.H.
19. ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft
20. ÖBB-Personenverkehr Aktiengesellschaft
21. ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH
22. ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH
23. Franz Plasser Dienstleistungsgesellschaft
24. PORR AUSTRIARAIL GmbH
25. Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn Aktiengesellschaft
26. Raaberbahn Cargo GmbH
27. Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft
28. Rhomberg Bahntechnik GmbH
29. RTB CARGO AUSTRIA GmbH

30. RTS Rail Transport Service GmbH
31. Safety4You Baustellenlogistik GmbH
32. Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation
33. Siemens Mobility Austria GmbH
34. S-Rail GmbH
35. Steiermarkbahn Transport und Logistik GmbH
36. Steiermarkbahn und Bus GmbH
37. Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m.b.H.
38. twentyone GmbH
39. TX Logistik Transalpine GmbH
40. Walser Eisenbahn GmbH
41. WESTbahn Management GmbH
42. Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH
43. Wiener Lokalbahnen GmbH

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

1. Bayrische Oberlandbahn GmbH
2. Captrain Italia S.r.l.
3. ČD Cargo a.s
4. CER Hungary Zrt.
5. DB Fernverkehr AG
6. DB Regio AG
7. DB Cargo Aktiengesellschaft
8. DB Cargo Czechia s.r.o.
9. FLOYD Zrt.
10. Foxrail Zrt.
11. Helrom GmbH
12. Holzlogistik & Güterbahn GmbH
13. HSL Netherlands B.V.
14. LINEAS S.A.
15. Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion GmbH
16. PKP CARGO SPÓŁKA AKCYJNA
17. Raildox GmbH & Co. KG
18. Railtrans International a.s.

19. RM Lines a.s.
20. SŽ Tovorni promet d.o.o
21. Transalpin Eisenbahn AG
22. WRS Widmer Rail Services AG

## 9.5 Liste der Sicherheitsbescheinigungen

Im Jahr 2020 wurden von der Obersten Eisenbahnbehörde nachstehende Sicherheitsbescheinigungen erteilt, erneuert, aktualisiert beziehungsweise geändert:

### **Neue Sicherheitsbescheinigungen 2020:**

1. Raildox GmbH & Co. KG
2. WRS Widmer Rail Services AG
3. S-Rail GmbH
4. Helrom GmbH
5. twentyone GmbH
6. CER Hungary Zrt.
7. DB Cargo Czechia s.r.o.
8. Holzlogistik & Güterbahn GmbH
9. Siemens Mobility Austria GmbH
10. RM Lines a.s.
11. WESTbahn Management GmbH

### **Erneuerte Sicherheitsbescheinigungen 2020:**

1. Rhomberg Bahntechnik GmbH
2. Steiermarkbahn Transport und Logistik GmbH
3. RTB CARGO AUSTRIA GmbH
4. Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH
5. MMV-Rail Austria GmbH
6. Salzburg AG Energie, Verkehr und Telekommunikation
7. Stern&Hafferl Verkehrsgesellschaft mbH
8. Cargo Service GmbH
9. City Air Terminal Betriebsgesellschaft
10. ecco-Rail GmbH
11. METRANS Railprofi Austria GmbH
12. WIENER LOKALBAHNEN
13. ÖBB Technische Services GmbH
14. Captrain Italia Srl.
15. ÖBB-Personenverkehr Aktiengesellschaft
16. Montafonerbahn Aktiengesellschaft

17. ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH
18. TX Logistik Transalpine GmbH
19. Steiermarkbahn und Bus GmbH
20. DB Regio AG
21. Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH
22. DB Cargo Aktiengesellschaft

**Geänderte Sicherheitsbescheinigungen 2020:**

1. twentyone GmbH (Änderung USt.Nr.)
2. TX Logistik Transalpine GmbH (Änderung Urkunde und Bescheid aus 2015)
3. TX Logistik Transalpine GmbH (Änderung Urkunde und Bescheid aus 2020)
4. CD Cargo s.a.
5. Floyd Zrt.

**Entzogene Sicherheitsbescheinigungen 2020:**

1. VTGRT Retrack GmbH & Co.KG

## **Abbildungsverzeichnis**

Abbildung 1 Signifikante Unfälle nach Unfallart .....	61
Abbildung 2 Todesfälle nach Unfallart .....	62
Abbildung 3 Todesfälle nach Personenkategorie.....	63
Abbildung 4 Schwere Verletzungen nach Unfallart .....	64
Abbildung 5 Schwere Verletzungen nach Personenkategorie.....	65
Abbildung 6 Organigramm des BMK mit Stand 31.12.2020 .....	66



## **Tabellenverzeichnis**

Tabelle 1 Signifikante Unfälle nach Unfallart .....	61
Tabelle 2 Todesfälle nach Unfallart.....	62
Tabelle 3 Todesfälle nach Personenkategorie .....	63
Tabelle 4 Schwere Verletzungen nach Unfallart .....	64
Tabelle 5 Schwere Verletzungen nach Personenkategorie.....	65

## Abkürzungsverzeichnis

Abk.	Abkürzung
ABl	Amtsblatt
Abs.	Absatz
Art.	Artikel
Bf	Bahnhof
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BMK	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa
Co. KG	Compagnie Kommanditgesellschaft
COTIF	Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr
CSI	Gemeinsame Sicherheitsindikatoren - Common Safety Indicators
CSM	Gemeinsame Sicherheitsmethoden - Common Safety Methods
CST	Gemeinsame Sicherheitsziele - Common safety targets
ECM	Instandhaltungsstelle
EG	Europäische Gemeinschaft
EisbBBV	Eisenbahnbau- und -betriebsverordnung
EisbG	Eisenbahngesetz
EisbKrV	Eisenbahnkreuzungsverordnung
EisbSV	Eisenbahnschutzvorschriften
EK	Eisenbahnkreuzung
ERTMS	European Rail Traffic Management System
etc.	et cetera
ETCS	European Train Control System
EU	Europäische Union
ff	folgend
FTE	Full Time Equivalent

Ges.m.b.H.	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
ggf	gegebenenfalls
ggst.	gegenständlich
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GPE	Geschwindigkeitsprüfeinrichtung
GZ	Geschäftszahl
Hz	Herz
i.d.F. oder idF	in der Fassung
IOP	Interoperability (Interoperabilität) (iVm Directive)
iSd	im Sinne des
iVm	in Verbindung mit
Kap.	Kapitel
Kfz	Kraftfahrzeug
km/h	Kilometer pro Stunde
lit	littera
m	Meter
MA	Magistrat
mbH	mit beschränkter Haftung
Mio	Million
Nr.	Nummer
NSA	technische Spezifikationen für die Interoperabilität
ÖAMTC	Österreichischer Automobil-, Motorrad- und Touring-Club
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
PRM	person with reduced mobility
PZB	Punktförmige Zugbeeinflussung
RID	Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID)
RISC	Railway Interoperability and Safety Committee
RW	Regelwerk
S.	Seite

SAF	Safety (iVm Directive)
SCHIG	Schieneinfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH
SMS	Sicherheitsmanagementsysteme – Safety Management System
SUB	Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes
TDD	Train Driver Directive
TSI	Technische Spezifikationen für die Interoperabilität
USt.Nr.	Umsatzsteuer-Identifikationsnummer
usw.	und so weiter
UUG	Unfalluntersuchungsgesetz
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
vgl.	vergleiche
Vmax	Höchstgeschwindigkeit
Z	Zug oder Zeichen
z.B. oder zB	zum Beispiel
Zug-km	Zug-Kilometer

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

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

+43 (0) 800 21 53 59

[e4@bmk.gv.at](mailto:e4@bmk.gv.at)

[www.bmk.gv.at](http://www.bmk.gv.at)