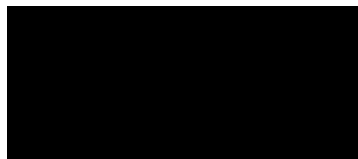


BMIMI - IV/E4 (Oberste Eisenbahnbehörde
Überwachung)
e4@bmimi.gv.at



Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien
Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien

E-Mail-Antworten sind bitte unter Anführung
der Geschäftszahl an oben angeführte E-Mail-
Adresse zu richten.

Geschäftszahl: 2025-0.817.339

Wien, 25. November 2025

Informationsschreiben

Sicherheitsbericht und Gemeinsame Sicherheitsin- dikatoren (CSI)

Vorbemerkungen

Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben der Obersten Eisenbahnbehörde jedes Jahr **vor dem 31. Mai** einen Sicherheitsbericht vorzulegen, der sich auf das vorangegangene Kalenderjahr bezieht.¹ Eine Einreichung am 31. Mai gilt bereits als verspätet. Spezielle Anforderungen an diesen Sicherheitsbericht finden sich sowohl in § 193 EisbG, der Artikel 9 Absatz 6 Richtlinie (EU) 2016/798 umsetzt, als auch in unionsrechtlichen Vorschriften, wie der „CSM Kontrolle“², der „CSM Risiko“³ und der „CSM SMS“⁴.

¹ vgl. dazu Artikel 9 Absatz 6 Richtlinie (EU) 2016/798 über Eisenbahnsicherheit (Neufassung), in der Fassung Verordnung (EU) 2020/1530 (in der Folge: Richtlinie (EU) 2016/798) umgesetzt in § 193 Eisenbahngesetz 1957, BGBl. Nr. 60/1057 idF BGBl. I Nr. 50/2025 (in der Folge: EisbG).

² 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 (in der Folge: CSM Kontrolle).

³ Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 über die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken, in der Fassung der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1136 (in der Folge: CSM Risiko).

⁴ Nummer 4.5.1.2. der delegierten Verordnung (EU) 2018/762 über gemeinsame Sicherheitsmethoden bezüglich der Anforderungen an Sicherheitsmanagementsysteme, in der Fassung der delegierten Verordnung (EU) 2020/782 (in der Folge: CSM SMS). [Anmerkung: bei den Verweisen auf die CSM SMS sind – soweit nicht ausdrücklich anders angeführt – jeweils Anhang I und Anhang II gemeint, da diese inhaltlich weitgehend übereinstimmen].

Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind verpflichtet ein Sicherheitsmanagementsystem (SMS) einzuführen, das den Anforderungen der Europäischen Union entspricht und bestimmte gemeinsame Elemente enthält. Der Sicherheitsbericht dient als Information über die Sicherheit und die Umsetzung des SMS.

Für die Oberste Eisenbahnbehörde bildet der Sicherheitsbericht eine wesentliche Grundlage der Aufsichtstätigkeit gemäß § 215 EisbG und „CSM Aufsicht“⁵. Die Informationen aus dem Sicherheitsbericht wirken sich auf die Planung der risikoorientierten Aufsicht aus. Die Sicherheitsberichte dienen überdies als wichtige Informationsgrundlage für den Jahresbericht der Obersten Eisenbahnbehörde gemäß § 13a EisbG. Damit sollen die in den Sicherheitsberichten enthaltenen Informationen auch dazu dienen, dem Sektor selbst Rückmeldungen zu geben, ob und inwieweit Entwicklungen positiv oder negativ verlaufen. Für das Unternehmen selbst stellt der Sicherheitsbericht ein zentrales Steuerungsinstrument dar.

Die Übernahme des in diesem Schreiben zugrundeliegenden Aufbaus ist nicht zwingend erforderlich. Es bleibt den Unternehmen daher die Möglichkeit, den unterschiedlichen zwingend erforderlichen Berichten mit nur einem entsprechend vollständigen Bericht nachzukommen.

Es steht den Unternehmen außerdem frei, anzugeben, in welchen Bereichen die Aufnahme von Informationen in den Sicherheitsbericht Schwierigkeiten bereitet, der Sinn der Aufnahme von Informationen nicht verstanden wird oder die Auffassung vertreten wird, dass die Angaben nicht zur Beurteilung oder entsprechende Vorgaben des Rechtsrahmens nicht zur Verbesserung der Sicherheitsleistung beitragen. Entsprechend begründete Rückmeldungen können für die Oberste Eisenbahnbehörde als Grundlage für die Meldung von etwaigem Anpassungsbedarf der europäischen Regelungen an die Europäische Kommission dienen. Bislang konnten den Sicherheitsberichten hiezu keine Informationen entnommen werden.

Allgemein ist festzuhalten, dass Verweise auf Informationen in Unterlagen, die dem Sicherheitsbericht nicht beigegeben werden (zB Sicherheitsüberprüfungsberichte, Kontrollpläne) oder auf Meldungen an andere Stellen (zB andere nationale Sicherheitsbehörden, die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes, andere Eisenbahnunternehmen), für die Behörde nicht nachvollziehbar sind. Wie in allen Fällen, in denen Angaben im Sicherheitsbericht fehlen, müssen diese im Rahmen eines Auskunftsverlangens eingefordert werden.

Mindestinformationen des Sicherheitsberichts

§ 193 EisbG legt die Mindestinformationen fest, die der Sicherheitsbericht der Eisenbahnunternehmen zu enthalten hat. Auch die Gemeinsamen Sicherheitsmethoden (CSM) beinhalten Anforderungen an den Sicherheitsbericht.⁶ Bei der Erstellung des Sicherheitsberichts ist sicherzustellen, dass sämtliche Anforderungen dieser Vorschriften berücksichtigt werden und die darin vorgesehenen Informationen im Sicherheitsbericht enthalten sind.

⁵ Delegierte Verordnung (EU) 2018/761 zur Festlegung gemeinsamer Sicherheitsmethoden für die Aufsicht durch die nationalen Sicherheitsbehörden nach Ausstellung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung oder Erteilung einer Sicherheitsgenehmigung, in der Fassung Delegierte Verordnung (EU) 2020/782 (in der Folge: CSM Aufsicht).

⁶ vgl. Nummer 4.5.1.2. CSM SMS, Artikel 5 Absatz 1 CSM Kontrolle, Artikel 18 Absatz 1 CSM Risiko.

Bei den in den Rechtsvorschriften ausdrücklich genannten Inhalten handelt es sich um **Mindestanforderungen**. Die Angabe von weiterführenden Informationen im Sicherheitsbericht liegt im Verantwortungsbereich der obersten Führungsebene der Eisenbahnunternehmen, da diese die Gesamtverantwortung für die Planung und Umsetzung der notwendigen Änderungen des SMS innehat.⁷

Bei Eisenbahnunternehmen, die nicht ausschließlich in Österreich tätig sind, muss den Angaben jeweils auch zu entnehmen sein, welche der Angaben sich auf die Sicherheitsleistung auf dem österreichischen Teil des Eisenbahnsystems der Union und welche Angaben sich auf die Sicherheitsleistung innerhalb des gesamten Eisenbahnsystems der Union beziehen.

Bei Unternehmen, die ihren Sitz **nicht** in Österreich haben, können sich sämtliche Informationen im Sicherheitsbericht auf jene Bereiche beschränken, die sich auf ihre Tätigkeit in Österreich beziehen.

Bei Eisenbahnunternehmen, bei denen im Bezugsjahr in Österreich kein Betrieb geführt wurde, hat der Sicherheitsbericht zumindest die „*Informationen zum Unternehmen*“ (siehe Punkt 1.) und die Feststellung zu enthalten, ob der Betrieb in Österreich noch gar nicht eröffnet bzw. wann der Betrieb (vorübergehend) eingestellt wurde (auf die Pflichten nach § 216 EisebG⁸ wird hingewiesen).

Der Sicherheitsbericht soll zumindest folgende Inhalte umfassen:

1. Informationen zum Unternehmen

Die Auflistung der Informationen zum Unternehmen unterstützt einerseits die Behörde bei der Bewertung des Sicherheitsberichts und ermöglicht andererseits dem Unternehmen, die Erfüllung seiner laufenden Informationspflichten selbst zu überprüfen. In diesem Sinne ist jedenfalls darzustellen:

- eingetragene Name des Unternehmens (einschließlich Rechtsform)⁹;
- eindeutige Europäische Identifikationsnummer (EIN) der im Berichtszeitraum gültigen Sicherheitsbescheinigung bzw. Sicherheitsgenehmigung¹⁰;
- Nationale Registernummer (zB Firmenbuchnummer);
- Sitz des Unternehmens¹¹;

⁷ vgl. Nummer 2.1.1. und 6.3.2. CSM SMS iVm Nummer 9.3. ÖNORM EN ISO 9001:2015.

⁸ vgl. Informationsschreiben der Obersten Eisenbahnbehörde vom 30. Oktober 2025, GZ: 2025-0.777.314.

⁹ vgl. Nummer 2.1. Anhang III Durchführungsverordnung (EU) 2018/763 über die praktischen Festlegungen für die Erteilung von einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen an Eisenbahnunternehmen, in der Fassung Durchführungsverordnung (EU) 2020/777.

¹⁰ vgl. Artikel 3 Absatz 10 und Nummer 1 Anhang III Durchführungsverordnung (EU) 2018/763 über die praktischen Festlegungen für die Erteilung von einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen an Eisenbahnunternehmen, in der Fassung Durchführungsverordnung (EU) 2020/777.

¹¹ Notwendig für die Einordnung, ob es sich um ein Eisenbahnunternehmen mit oder ohne Sitz in Österreich handelt. Außerdem dient diese Information auch der Überprüfung und gegebenenfalls Aktualisierung der Zustellmöglichkeiten, insbesondere bei Unternehmen mit Sitz im Ausland.

- Angehörige der obersten Führungsebene (bei Änderungen im Berichtsjahr ist das jeweilige Datum anzugeben)¹²;
- nationale Sicherheitsbehörden, an die dieser Sicherheitsbericht in Kopie vorgelegt wird/wurde¹³.

Um Rückfragen bei der Auswertung der Sicherheitsberichte oder Sicherheitsindikatoren effizient klären zu können, empfiehlt es sich, im Sicherheitsbericht eine Ansprechperson mit E-Mail-Adresse und Telefonnummer zu nennen.

Von **Eisenbahnverkehrsunternehmen** ist anzugeben:

- Geografisches Tätigkeitsgebiet¹⁴
 - Mitgliedstaaten des Eisenbahnsystems der Union¹⁵, für die eine Sicherheitsbescheinigung ausgestellt wurde;
 - Mitgliedstaaten des Eisenbahnsystems der Union, für die in der Sicherheitsbescheinigung nur Grenzbahnhöfe angeführt sind;
 - Infrastrukturen in Österreich, auf die sich die Sicherheitsbescheinigung bezieht;
- Angaben zur Sicherheitsbescheinigungsstelle¹⁶;
- Art des Betriebs¹⁷;
- Verkehrsleistung (getrennt nach Personen-, Güterverkehr, gegebenenfalls auch Überstellfahrten im km);
- Zeiten, in denen kein Betrieb in Österreich geführt wurde;
- Auflistung der im Berichtsjahr aufrechten Zertifikate von sonstigen Managementsystemen (zB EMAS, Qualitätsmanagement)¹⁸;

¹² vgl. Nummer 2.1. CSM SMS.

¹³ Die nationalen Sicherheitsbehörden arbeiten bei der Aufsichtstätigkeit zusammen. Durch eine entsprechende Darstellung werden die Koordination vereinfacht und Mehrfachübermittlungen vermieden.

¹⁴ vgl. Nummer 3.2. und 3.3. Anhang I und Nummer 6 Anhang III Durchführungsverordnung (EU) 2018/763 über die praktischen Festlegungen für die Erteilung von einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen an Eisenbahnunternehmen, in der Fassung Durchführungsverordnung (EU) 2020/777.

¹⁵ Die Formulierung zielt dabei auf all jene Staaten ab, die entweder als Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder aufgrund von internationalen Abkommen (zB gestützt auf das Abkommen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse) am Eisenbahnsystem der Union teilnehmen.

¹⁶ vgl. Nummer 3. Anhang III Durchführungsverordnung (EU) 2018/763 über die praktischen Festlegungen für die Erteilung von einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen an Eisenbahnunternehmen, in der Fassung Durchführungsverordnung (EU) 2020/777.

¹⁷ vgl. Nummer 2. Anhang I und Nummer 4.6. Anhang III Durchführungsverordnung (EU) 2018/763 über die praktischen Festlegungen für die Erteilung von einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen an Eisenbahnunternehmen in der Fassung Durchführungsverordnung (EU) 2020/777: Personenverkehr einschließlich Hochgeschwindigkeitsverkehr, Personenverkehr ohne Hochgeschwindigkeitsverkehr, Güterverkehr einschließlich der Beförderung gefährlicher Güter, Güterverkehr ohne die Beförderung gefährlicher Güter, nur Rangierbetrieb, Sonstiges.

¹⁸ Es bestehen teilweise unionsrechtliche Verpflichtungen zur Einrichtung von zusätzlichen Managementsystemen (zB Qualitätsmanagementsystem); darüber hinaus können vorhandene Zertifikate im Rahmen der Aufsichtstätigkeit als Beweismittel berücksichtigt werden.

- Anzahl des Personals im Eisenbahnbereich mit sicherheitsrelevanten Aufgaben (aufgegliedert nach Personalkategorie¹⁹;
- Aufstellung der Schienenfahrzeugtypen²⁰;
- Anzahl der ausgegebenen Bescheinigungen nach § 141 EisbG²¹.

Von **Eisenbahninfrastrukturunternehmen** ist anzugeben:

- Art der Tätigkeit²²(einschließlich Gesamtstreckennetz in km und Anteil von Hauptbahnen bezogen auf das Gesamtstreckennetz, im Falle grenzüberschreitender Infrastrukturen die betreffenden Mitgliedstaaten des Eisenbahnsystems der Union);
- Ausstattung der Infrastruktur (Angabe in Streckenkilometer mit Ausrüstung mit ERTMS bzw. sonstigen Zugsicherungssystemen sowie Elektrifizierung);
- Verkehrsleistung (Fahrten zu Erhaltungszwecken in km);
- Anzahl des Personals im Eisenbahnbereich mit sicherheitsrelevanten Aufgaben (aufgegliedert nach Personalkategorie);²³
- Aufstellung der Schienenfahrzeugtypen;²⁴
- Anzahl der ausgegebenen Bescheinigungen nach § 141 EisbG.²⁵

Zur einfacheren Darstellung bzw. zur Kontrolle der Vollständigkeit der Angaben im Sicherheitsbericht stellt die Oberste Eisenbahnbehörde das **Formular „Informationen zum Unternehmen“ (Beilage 1)** zur Verfügung. Bei der Aufgliederung der Personalkategorien und der Schienenfahrzeugtypen können Listen als Anlage beigegeben werden.

2. Sicherheitsziele und Sicherheitspläne

2.1. Angaben darüber, wie die unternehmensbezogenen Sicherheitsziele erreicht wurden²⁶

Eisenbahnunternehmen müssen Sicherheitsziele festlegen, um ihre Sicherheitsleitung zu erhalten und, soweit nach vernünftigen Ermessen möglich, kontinuierlich zu verbessern.²⁷ Im

¹⁹ vgl. § 216 EisbG; davon umfasst sind sowohl sicherheitsrelevante Tätigkeiten iSd der Anlage J der Durchführungsverordnung (EU) 2019/773 idF der Durchführungsverordnung (EU) 2023/1693 als auch Mitarbeiter mit Aufgaben, die die Sicherheit betreffen, im Sinne von Nummer 4.2.1. der CSM SMS; siehe dazu Informationsschreiben der Obersten Eisenbahnbehörde vom 30. Oktober 2025, GZ: 2025-0.777.314.

²⁰ vgl. Mitteilungspflicht gemäß § 216 EisbG, siehe dazu Informationsschreiben der Obersten Eisenbahnbehörde vom 30. Oktober 2025, GZ: 2025-0.777.314. Bei integrierten Eisenbahnunternehmen ist eine Trennung nach § 55 Abs. 2 EisbG erforderlich.

²¹ Eine Unterscheidung in erstmals ausgegebene Bescheinigungen und Aktualisierungen ist nicht erforderlich.

²² vgl. Anhang II Nummer 1.1 Buchstabe a CSM SMS.

²³ vgl. § 216 EisbG; davon umfasst sind sowohl sicherheitsrelevante Aufgaben iSd Durchführungsverordnung (EU) 2019/773 idgF als auch im Sinne der CSM SMS. Bei integrierten Eisenbahnunternehmen ist eine Trennung nach § 55 Abs. 2 EisbG erforderlich.

²⁴ vgl. Mitteilungspflicht gemäß § 216 EisbG. Bei integrierten Eisenbahnunternehmen ist eine Trennung nach § 55 Abs. 2 EisbG erforderlich.

²⁵ Eine Unterscheidung in erstmals ausgegebene Bescheinigungen und Aktualisierungen ist nicht erforderlich.

²⁶ vgl. § 193 Z 1 EisbG.

²⁷ vgl. Nummer 3.2.2. CSM SMS.

Sicherheitsbericht ist darzustellen, wie die unternehmensbezogenen Sicherheitsziele²⁸ im Bezugsjahr erreicht wurden.

Die Darstellung der einzelnen Ziele im Sicherheitsbericht hat daher zumindest zu enthalten:

2.1.1 Definierte Sicherheitsziele²⁹

Eine klare und verständliche Beschreibung der im Unternehmen festgelegten Sicherheitsziele.

2.1.2 Bewertungskriterien³⁰

Die Bewertungskriterien machen das jeweilige Sicherheitsziel messbar und sind daher zum Zeitpunkt der Zieldefinition festzulegen, um die spätere Bewertung durchführen zu können. Sie beschreiben nach welchen Kriterien ein Sicherheitsziel beurteilt wird und wann das Ziel als erreicht gilt. Bei mehreren Bewertungskriterien für ein Sicherheitsziel ist eine Gewichtung für die Bewertung vorzunehmen.

2.1.3 Bewertung³¹ und Erfüllungsgrad³²

Anhand der Bewertungskriterien wird objektiv beurteilt, ob bzw. in welchem Ausmaß das gesetzte Sicherheitsziel erreicht wurde.

2.1.4 Planung/Maßnahmen³³

Anhand der Bewertung und des Erfüllungsgrades der jeweiligen Sicherheitsziele, sind Schlussfolgerungen für zukünftige Maßnahmen abzuleiten und die Planung entsprechend anzupassen. Die Maßnahmen sollen das Erreichen des gesetzten Sicherheitszieles ermöglichen bzw. helfen den erreichten Standard aufrecht zu erhalten.

2.2. Angaben der Sicherheitsziele des Unternehmens für das/die folgende(n) Jahr(e)

Im Sicherheitsbericht sind die Sicherheitsziele für das nächste Jahr darzustellen³⁴. Diese sollten unter anderem aus Bewertung abgeleitet werden. Darüber hinaus wäre die Darstellung der Ziele für die nächsten Jahre zweckmäßig.

2.3. Angaben über die Ergebnisse der Sicherheitspläne

Nur durch klare Verbindungen zwischen den Sicherheitszielen und den entsprechenden Bestandteilen des Sicherheitsplans bzw. der Sicherheitspläne³⁵ wird ein entsprechender Nachweis über die Leistung des SMS des Unternehmens bzw. dessen Reifegrad vermittelt. Die bloße Aufzählung einzelner Maßnahmen, die für die Sicherheit ergriffen wurden, oder allgemeine Verweise auf einzelne Umstände, die vom Unternehmen zur Erreichung von Zielsetzungen berücksichtigt wurden, sagt nichts darüber aus, wie die Sicherheitsziele erreicht werden sollen. Es sind daher die Ergebnisse der Sicherheitspläne zu beschreiben.

²⁸ zu den Mindestanforderungen an Sicherheitsziele siehe Nummer 3.2.2. CSM SMS und Nummer 6.2.1 der ÖNORM EN ISO 9001:2015.

²⁹ Eine Darstellung der unternehmensbezogenen Sicherheitsziele ist Voraussetzung für Ausführungen zu deren Erreichung, vgl. Nummer 3.2.1 CSM SMS.

³⁰ Nummer 3.2.2. Buchstabe c CMS SMS normiert, dass Sicherheitsziele messbar sein müssen. Zur Messbarkeit müssen bestimmte Bewertungskriterien vorgesehen werden. Ohne die Darstellung dieser Kriterien, ist die Nachvollziehbarkeit der konkreten Bewertung nicht gegeben.

³¹ Die Bewertung stellt die Beurteilung dar, wie die Sicherheitsziele im Bezugsjahr erreicht wurden; vgl. Nummer 3.2.2. Buchstabe e CSM SMS.

³² Die Angabe eines prozentuellen Erfüllungsgrad erleichtert die Darstellung der erzielten Erfolge.

³³ vgl. CSM Kontrolle.

³⁴ vgl. Nummer 4.5.1.2. Buchstabe b CSM SMS.

³⁵ vgl. § 193 Z 1 EISbG.

2.4. Angaben darüber, welchen Einfluss ernste Sicherheitsrisiken auf die Festlegung der Sicherheitsziele haben³⁶

Gefordert wird eine übersichtliche Darstellung, die das Ausmaß des Einflusses einzelner ernster Sicherheitsrisiken³⁷ auf die Festlegung der Sicherheitsziele beschreibt. Neben der allgemeinen Angabe der für die Risikoidentifikation herangezogenen durch eine Normungsorganisation anerkannte Methoden (zB ÖNORM D 4900:2021-01 zur Spezifizierung und Vertiefung der Anforderungen der ÖNORM ISO 31000:2018) wäre anzuführen:

- 2.4.1. Anzahl der ermittelten Risiken in der Grundrisikoanalyse hinsichtlich der vom Unternehmen selbst und hinsichtlich der von Auftragnehmern, Partnern oder Zulieferern unter der Kontrolle des Unternehmens durchgeführten Tätigkeiten;³⁸
- 2.4.2. Auflistung der ernstesten Sicherheitsrisiken, die bei der Festlegung der Sicherheitsziele berücksichtigt wurden sowie die Zuordnung zu den jeweiligen Sicherheitszielen.³⁹

3. Sicherheitsindikatoren

3.1. Gemeinsame Sicherheitsindikatoren

Das Unternehmen hat die Entwicklung der Gemeinsamen Sicherheitsindikatoren (CSI) darzustellen.⁴⁰ Die Gemeinsamen Sicherheitsindikatoren⁴¹ sind im Anhang I der Richtlinie (EU) 2016/798 aufgelistet und definiert. Hilfreiche Erläuterungen für Detailfragen zu den CSI finden sich auf der Homepage der Eisenbahnagentur der Europäischen Union.⁴²

Die Angaben über die CSI dienen ausschließlich der Darstellung der Entwicklung der Sicherheitsleistung der Unternehmen. Angaben zu Ursachen und etwaigem Verschulden sind im Zusammenhang mit der Darstellung der CSI daher weder erforderlich noch zweckmäßig.

Klarstellend wird außerdem darauf hingewiesen, dass keine Angaben zu Parametern gemacht werden müssen, die die Unternehmen nicht in Erfahrung bringen können, soweit die bestehenden Möglichkeiten zur Informationsgewinnung von den Unternehmen entsprechend ausgenutzt werden.⁴³ Diese Möglichkeiten bestehen beispielsweise in der Zusammenarbeit mit sämtlichen Beteiligten, wie dem Infrastrukturbetreiber und anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen. Ferner sind sämtliche im Zusammenhang mit Schäden erhobenen Informationen (allenfalls im Hinblick auf eine bestehende Haftpflichtversicherung) ebenfalls zu nutzen.

³⁶ vgl. Nummer 4.5.1.2. Buchstabe b CSM SMS.

³⁷ vgl. Nummer 1.1. Buchstabe b CSM SMS.

³⁸ vgl. Nummer 3.1.1. CSM SMS.

³⁹ vgl. Nummer 3.2.2. Buchstabe b CSM SMS.

⁴⁰ vgl. § 193 Z 2 EisbG.

⁴¹ vgl. die Anlage zum Anhang I der Richtlinie (EU) 2016/798 zu den Definitionen für die CSI und Methoden für die Berechnung der wirtschaftlichen Auswirkungen von Unfällen.

⁴² https://www.era.europa.eu/domains/common-safety-methods/common-safety-targets-csm_en.

⁴³ Gemäß Artikel 4 CSM Kontrolle ist durch vertragliche Vereinbarungen sicherzustellen, dass alle wichtigen sicherheitsrelevanten Informationen, die im Zuge des Kontrollverfahrens gewonnen werden, untereinander ausgetauscht werden, damit die jeweils andere Partei in die Lage versetzt wird, alle erforderlichen Korrekturmaßnahmen zu ergreifen, um die Einhaltung des Sicherheitsniveaus des Eisenbahnsystems jederzeit gewährleisten zu können. Gemäß Nummer 5.1.2. CSM SMS besteht außerdem die Verpflichtung zur Sicherstellung, dass Betriebsabläufe den Sicherheitsanforderungen der geltenden technischen Spezifikationen für die Interoperabilität sowie den jeweiligen nationalen Vorschriften und sonstigen einschlägigen Anforderungen entsprechen.

Für die Meldung stellt die Oberste Eisenbahnbehörde die beigefügte **Mustertabelle „CSI“ (Beilage 2)** zur Verfügung. In der beigefügten Mustertabelle sind Zellen, die zur Befüllung vorgesehen sind, grün hinterlegt. Bei Unternehmen, die sowohl eine Sicherheitsbescheinigung als auch eine Sicherheitsgenehmigung haben wird empfohlen, je Unternehmensbereich eine gesonderte Mustertabelle CSI zu befüllen und zu übermitteln. Von der Verwendung anderer im Umlauf befindlicher CSI-Tabellen wird von der Obersten Eisenbahnbehörde ausdrücklich abgeraten, da diese teilweise unvollständige bzw. falsche Formeln und Zuweisungen enthalten. Bei der Meldung der CSI ist klar zu unterscheiden in jene Werte, die sich nur aus der Tätigkeit in Österreich (AT) und jenen, die sich auf die Tätigkeit des Eisenbahnunternehmens im gesamten Eisenbahnsystem der Union (inklusive Österreich) beziehen. Die CSI für Österreich sind von allen Unternehmen zu melden, zu deren geografischen Geltungsbereich der Sicherheitsbescheinigung Österreich zählt. Die unternehmensweiten CSI sind bei jenen Unternehmen erforderlich, die ihren Sitz in Österreich haben, da die Oberste Eisenbahnbehörde hier jedenfalls einen Überblick über die Sicherheitsleistung des Sicherheitsmanagementsystems insgesamt braucht und die Aufsichtstätigkeit mit den anderen betroffenen Nationalen Sicherheitsbehörden koordinieren muss.

Zur Nachvollziehbarkeit und Kontrolle bei Widersprüchen sind auch die konkreten Angaben für die signifikanten Unfälle und die zu meldenden Vorläufer anzuführen.⁴⁴ Die Angaben in der Mustertabelle zu den CSI Vorfällen sind notwendig, weil Unfälle/Vorläufer in der Regel sowohl EVU als auch EIU betreffen. Nur durch entsprechende Mindestangaben können die aus unterschiedlichen Quellen (EVU, EIU und Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes) dokumentierten Vorfälle eindeutig zugeordnet werden. Auf die beigefügte **Mustertabelle „CSI Vorfälle“ (Beilage 3)** wird verwiesen.

Die Angaben zu unfallbezogenen Indikatoren, Indikatoren für gefährliche Güter sowie die wirtschaftlichen Auswirkungen von Unfällen sind nur für signifikante Unfälle anzugeben, nicht für Suizide, Suizidversuche und für Vorläufer von Unfällen, die zu keinem signifikanten Unfall geführt haben. Bei Suiziden und Suizidversuchen ist die Anzahl der getöteten und schwerverletzten Personen in den entsprechend betitelten Spalten (AE, AF) anzugeben. Die Sicherungsart des Bahnübergangs ist nur anzugeben, falls ein Bahnübergang vom Vorfall betroffen ist.

Die Bezeichnung des Vorläufers oder der Unfallart kann in der Mustertabelle aus dem Dropdownmenü ausgewählt werden. Störungen, die nicht in die taxative Aufzählung der Vorläufer von Unfällen fallen, bedürfen keiner Meldung. Sämtliche signifikanten Unfälle sind jedoch einer der im Anhang I der Richtlinie (EU) 2016/798 definierten und im Dropdownmenü enthaltenen Unfallarten (gegebenenfalls „sonstige Unfälle“) zuzuordnen. In diesem Dropdown befindet sich ebenfalls die Auswahlmöglichkeit Suizid/Suizidversuch.

Das Feld „Beschreibung des Hergangs / Ergänzende Fakten“ dient der Beschreibung des Vorfalls und ist vorrangig für Daten vorgesehen, die in den vorherigen Feldern nicht erwähnt wurden und helfen sollen, den Vorfall eindeutig zu identifizieren (zB Zugnummer, Beteiligte, Streckenabschnitt, REM-Nummer). Im Fall von Suiziden/Suizidversuchen ist hier anzugeben, welche Gründe zu diesem Schluss geführt haben.

⁴⁴ Die Angaben in der Mustertabelle zu signifikanten Unfällen und zu meldenden Vorläufer sind notwendig, weil Unfälle/Vorläufer in der Regel sowohl für EVU als auch für EIU relevant sind. Mehrfachmeldungen können nur durch Klarstellungen in der Mustertabelle aussortiert werden.

Zu einzelnen Definitionen des Anhang I sowie des Artikel 3 der Richtlinie (EU) 2016/798 darf besonders hingewiesen werden:

„**Signifikanter Unfall**“ ist jeder Unfall, an dem mindestens ein in Bewegung befindliches Schienenfahrzeug beteiligt ist und bei dem mindestens eine Person getötet oder schwer verletzt wird oder erheblicher Sachschaden (min. 150 000 EUR) an Fahrzeugen, Schienen, sonstigen Anlagen oder der Umwelt entstanden ist oder beträchtliche Betriebsstörungen (min. sechs Stunden) aufgetreten sind, mit Ausnahme von Unfällen in Werkstätten, Lagern und Depots.

„**Unfall, an dem Gefahrguttransporte beteiligt sind**“ ist jeder Unfall oder Zwischenfall, der gemäß RID/ADR Abschnitt 1.8.5 meldepflichtig ist.

„**Suizidversuch**“ ist eine Handlung vorsätzlicher Selbstverletzung, die zu einer schweren Verletzung führt (vgl. Nummer 3.2. in Verbindung mit 1.19 der Anlage des Anhangs I der Richtlinie (EU) 2016/798).

Zur Vermeidung von Rückfragen wird empfohlen – unabhängig von der Verwendung der empfohlenen Mustertabelle – die erforderlichen Daten in einem zur **direkten Weiterverarbeitung geeigneten Format** (zB *.xlsx) vorzulegen.

3.2. Eigene Sicherheitsindikatoren

Das Unternehmen hat zusätzlich die Entwicklung der **eigenen** Sicherheitsindikatoren und Kennzahlen des Unternehmens für die Bewertung der Sicherheitsleistung darzustellen.⁴⁵

4. Interne Sicherheitsüberprüfungen

4.1. Ergebnisse interner Untersuchungen von Unfällen/Störungen/Mängeln⁴⁶

Alle Unfälle und Störungen, die den Eisenbahnbetrieb des Unternehmens betreffen, müssen zur Ermittlung ihrer Ursachen **gemeldet, protokolliert, untersucht und analysiert werden**.⁴⁷ Die aus den Untersuchungen gewonnen Informationen müssen dazu verwendet werden die Risikobewertung zu überprüfen, Lehren im Hinblick auf die Verbesserung der Sicherheit zu ziehen und gegebenenfalls Korrektur- und/oder Verbesserungsmaßnahmen zu beschließen.⁴⁸ Die Ergebnisse dieser internen Untersuchungen sind im Sicherheitsbericht darzustellen.

Außerdem sind Angaben über Mängel bzw. Störungen⁴⁹ 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 zu melden.⁵⁰

Bei Eisenbahnunternehmen, die nicht ausschließlich in Österreich tätig sind, muss den Angaben jeweils auch zu entnehmen sein, welche der Angaben sich auf die Sicherheitsleistung auf

⁴⁵ vgl. Nummer 4.5.1.2. Buchstabe e CSM SMS sowie zu organisationseigenen Indikatoren Anhang Nummer 2.4. und 3.2. CSM Kontrolle. Beispielsweise könnte im Bericht eine Gegenüberstellung der unternehmensbezogene CSI im Verhältnis zum europäischen Durchschnitt erfolgen. Der europäische Durchschnitt wird jährlich von der Eisenbahngesellschaft der Europäischen Union veröffentlicht, zB unter „Monitoring and evaluation“ auf https://www.era.europa.eu/content/era-knowledge-hub_en.

⁴⁶ vgl. § 193 Z 4 EibG sowie Nummer 4.5.1.2. Buchstabe c CSM SMS.

⁴⁷ vgl. Nummer 7.1.1. CSM SMS und CSM Kontrolle.

⁴⁸ vgl. Nummer 7.1.3. CSM SMS und Nummer 6.1 ÖNORM 9001:2015.

⁴⁹ Eine Unterscheidung zwischen Störungen und Mängeln ist nicht vorgesehen.

⁵⁰ vgl. § 193 Z 4 EibG.

dem österreichischen Teil des Eisenbahnsystems der Union und welche Angaben sich auf die Sicherheitsleistung innerhalb des gesamten Eisenbahnsystems der Union beziehen.

Wie eingangs erwähnt sind Verweise auf Meldungen an andere Stellen (zB die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes), für die Behörde nicht nachvollziehbar und führen zu Auskunftsverlangen.

Die Obersten Eisenbahnbehörde wird hiezu folgende Mindestinformationen bei der Auflistung der Angaben über Unfälle und Störungen/Mängel⁵¹ prüfen⁵²:

- 4.1.1 Anzahl aller (nicht nur signifikanter) Unfälle, von denen das Unternehmen betroffen war;
- 4.1.2 Anzahl der Störungen/Mängel, von denen das Unternehmen betroffen war;
- 4.1.3 durch eine Normungsorganisation anerkannte Methoden, die angewendet wurden, um die jeweiligen Ursachen zu ermitteln (zB bestimmte Modelle nach der ÖVE/ÖNORM EN 62740 wie Ishikawa-Diagramm, „Warum“- Methode („5-Why“-Methode));
- 4.1.4 Angaben zum Einfluss, den die Unfälle, Störungen/Mängel auf die Risikobewertung, insbesondere im Hinblick auf zusätzlich identifizierte Risiken hatten (bzw. haben);
- 4.1.5 Anzahl der Risiken, die dem Unternehmen von den einschlägigen Akteuren mitgeteilt wurden;
- 4.1.6 Anzahl der Risiken, die das Unternehmen den einschlägigen Akteuren mitgeteilt hat.

4.2. Ergebnisse anderer Überwachungstätigkeiten⁵³

Das Unternehmen muss die ordnungsgemäße Anwendung und Wirksamkeit aller Prozesse und Verfahren im SMS und die ordnungsgemäße Anwendung des SMS insgesamt überwachen. Außerdem muss untersucht werden, ob das SMS den rechtlichen Anforderungen entspricht.⁵⁴ Darüber hinaus müssen interne Audits durchgeführt werden, um für die Zwecke der Überwachungstätigkeiten Informationen zu sammeln und auszuwerten.⁵⁵ Ergänzend muss die oberste Führungsebene die fortlaufende Eignung und Wirksamkeit des SMS regelmäßig überprüfen.⁵⁶ Die Ergebnisse dieser Überwachungstätigkeiten sind im Sicherheitsbericht darzustellen.

Bei Eisenbahnunternehmen, die nicht ausschließlich in Österreich tätig sind, muss auch den Angaben hiezu jeweils auch zu entnehmen sein, welche der Angaben sich auf die Sicherheitsleistung auf dem österreichischen Teil des Eisenbahnsystems der Union und welche Angaben sich auf die Sicherheitsleistung innerhalb des gesamten Eisenbahnsystems der Union beziehen.

⁵¹ Eine Unterscheidung zwischen Störungen und Mängeln ist nicht vorgesehen.

⁵² Anzugeben sind jeweils konkrete Informationen im Bezugsjahr. Die Übermittlung von Vorgabedokumenten aus dem SMS ist weder gefordert, noch zur Beantwortung der Fragen geeignet.

⁵³ vgl. Nummer 4.5.1.2. Buchstabe c CSM SMS.

⁵⁴ vgl. Nummer 6.1. CSM SMS und Anhang CSM Kontrolle.

⁵⁵ vgl. Nummer 6.2. CSM SMS iVm Nummer 9.2 ÖNORM ISO 9001:2015.

⁵⁶ vgl. Nummer 6.3. CSM SMS iVm Nummer 9.3 ÖNORM ISO 9001:2015.

Die Obersten Eisenbahnbehörde wird hiezu folgende Mindestinformationen bei der Auflistung der Ergebnisse interner Sicherheitsprüfungen prüfen⁵⁷:

- 4.2.1 Anzahl der Kontrollen nach der CSM Kontrolle⁵⁸ (Anzahl der geplanten und der tatsächlich durchgeführten Kontrollen sowie die jeweiligen Ergebnisse);
- 4.2.2 Anzahl der internen Audits⁵⁹ (Anzahl der geplanten und der tatsächlich durchgeführten Kontrollen sowie die jeweiligen Ergebnisse);
- 4.2.3 Anzahl der Überwachungen von Auftragnehmern, Partnern und Zulieferern (Anzahl der Auftragnehmer, Partner und Zulieferer nach Nummer 5.3.1 und Anzahl der geplanten und der tatsächlich durchgeführten Kontrollen sowie die jeweiligen Ergebnisse);
- 4.2.4 Anzahl der Sicherheitsüberprüfungen durch Externe (zB akkreditierte Stellen, Auftragnehmer, Partner und Zulieferer, technische Überwachung der ÖBB-Intrastruktur Aktiengesellschaft; jeweils Anzahl der Externen und Anzahl der geplanten⁶⁰ und der tatsächlich durchgeführten Kontrollen sowie die jeweiligen Ergebnisse);
- 4.2.5 Ergebnisse der Managementbewertungen⁶¹;
- 4.2.6 Allfällige Schwerpunkte der Überwachungstätigkeit (zB Themenbereiche oder Risiken, die im Berichtsjahr als Schwerpunkte der Überwachungstätigkeit festgelegt wurden).

5. Gemeinsame Sicherheitsmethoden⁶²

5.1. CSM Risiko

Der Bericht über die Erfahrungen mit der Anwendung der CSM Risiko hat insbesondere eine zusammenfassende Darstellung der Entscheidungen über die Signifikanz der sicherheitsrelevanten Änderungen,⁶³ einschließlich eines Überblicks über wesentliche Änderungen, zu enthalten.⁶⁴

- 5.1.1 Darstellung aller als signifikant eingestuften sicherheitsrelevanten Änderungen;
- 5.1.2 Anzahl der als nicht signifikant eingestuften sicherheitsrelevanten Änderungen;⁶⁵
- 5.1.3 Anzahl der infolge von signifikanten Änderungen neu identifizierten Risiken;⁶⁶
- 5.1.4 Angewendete durch eine Normungsorganisation anerkannte Methoden für die Risikobewertung (zB unter Verweis auf die in der ÖNORM D 4902-2:2021-01, Anleitung zur Umsetzung der ISO 31000, angeführten Methoden, wie die Fehlermöglichkeits- und Einflussanalyse (FMEA) oder die Gefahrenanalyse und kritische Kontrollpunkte (HACCP)).

⁵⁷ Anzugeben sind jeweils konkrete Informationen im Bezugsjahr. Die Übermittlung von Vorgabedokumenten aus dem SMS ist weder gefordert, noch zur Beantwortung der Fragen geeignet.

⁵⁸ vgl. Nummer 2.1. CSM Kontrolle.

⁵⁹ vgl. Nummer 6.2. CSM SMS.

⁶⁰ Geplant in diesem Sinne sind nur solche Kontrollen, deren Durchführung im Kalenderjahr beim Plan für die Kontrolle nach Nummer 2 des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 1078/2012 berücksichtigt wurde.

⁶¹ vgl. Nummer 6.3.2. CSM SMS.

⁶² vgl. § 193 Z 5 EisebG.

⁶³ vgl. zu signifikanten Änderungen Artikel 4 Absatz 2 CSM Risiko.

⁶⁴ vgl. Artikel 18 Absatz 1 und CSM Risiko; Nummer 4.5.1.2. Buchstabe a CSM SMS.

⁶⁵ Die Angabe der Anzahl ist ausreichend.

⁶⁶ Die Angabe der Anzahl ist ausreichend.

5.2. CSM SMS

Das Unternehmen hat über die **Erfahrungen** mit der CSM SMS zu berichten.

Ergänzend zu den oben bereits dargestellten Erfahrungen mit dem SMS sind erzielte Fortschritte bei erhaltenen Empfehlungen der nationalen Sicherheitsbehörden, der nationalen Untersuchungsstellen, der Branche bzw. Empfehlungen aus internen Untersuchungen⁶⁷ anzuführen. Hierzu zählen auch Angaben zu zusätzlich erkannten Verbesserungen⁶⁸, die sich (etwa im Zuge der Prüfung und Umsetzung von Sicherheitsempfehlungen) ergeben haben.

Für **Sicherheitsempfehlungen der Obersten Eisenbahnbehörde** als nationale Sicherheitsbehörde sind die Bezeichnung der Sicherheitsempfehlung (einschließlich der Geschäftszahl der Obersten Eisenbahnbehörde), das Ergebnis der Evaluierung der Sicherheitsempfehlung durch das Unternehmen und der Status der Umsetzung von relevanten Sicherheitsempfehlungen zu dokumentieren.

Gegebenenfalls sind die Schlussfolgerungen des Jahresberichts des Sicherheitsberaters (Gefahrgutbeauftragten) im Sinne der RID⁶⁹ über die Tätigkeiten des Unternehmens auf dem Gebiet des Transports gefährlicher Güter darzustellen.

5.3. CSM Kontrolle

Das Unternehmen hat über die Erfahrungen mit der CSM Kontrolle zu berichten.⁷⁰ In diesem Sinne sind zumindest die Anzahl der qualitativen und quantitativen Indikatoren⁷¹ in der Strategie und dem Plan/den Plänen für die Kontrolle anzugeben und die Erfahrungen damit darzustellen⁷².

Für alle Fälle inakzeptabler Nichteinhaltung sind die Erfahrungen mit Aktionsplänen⁷³ zusammenfassend darzustellen:

- 5.3.1 Aktionspläne, die im Berichtszeitraum neu erstellt wurden;
- 5.3.2 Bestandteile des SMS auf die diese Aktionspläne abgezielt haben (Angabe der Nummer der CSM SMS);
- 5.3.3 Aktionspläne, die aufgrund von Rückmeldungen⁷⁴ der Obersten Eisenbahnbehörde erstellt wurden;

⁶⁷ vgl. Nummer 4.5.1.2. Buchstabe d und Nummer 7.1.2. CSM SMS. Es wird darauf hingewiesen, dass zahlreiche Unternehmen nicht erkannt haben, dass nach der CSM SMS Empfehlungen auch von der NSA herausgegeben werden können und die Unternehmen verpflichtet sind, diese zu bearbeiten (siehe wortgleich auch Punkt Q der Verordnung (EU) Nr. 1158/2010 bzw. Nr. 1169/2010).

⁶⁸ vgl. Nummer 7.2. CSM SMS.

⁶⁹ vgl. Nummer 4.5.1.2. Buchstabe f CSM SMS.

⁷⁰ vgl. Artikel 5 Absatz 1 CSM Kontrolle.

⁷¹ vgl. Nummer 2.4. Anhang CSM Kontrolle.

⁷² Das Kontrollverfahren soll so früh wie möglich eventuelle Fälle von Nichteinhaltung bei der Anwendung des Managementsystems aufdecken, die zu Unfällen, Störungen, Beinaheunfällen und sonstigen gefährlichen Ereignissen führen könnten (Nummer 2.3. Anhang CSM Kontrolle). Diese Intention kann nicht erreicht werden, wenn als Indikatoren die Zahlen der signifikanten Unfälle herangezogen werden.

⁷³ vgl. Nummer 4 CSM Kontrolle.

⁷⁴ Unter Rückmeldungen sind Sicherheitsempfehlungen, Feststellungen im Rahmen von Aufsichtsverfahren etc. zu verstehen.

- 5.3.4 Aktionspläne, die aufgrund von Rückmeldungen anderer nationaler Sicherheitsbehörden erstellt wurden;
- 5.3.5 Aktionspläne, die im Rahmen der Durchführungsverordnung (EU) 2018/763 vereinbart wurden;
- 5.3.6 Aktionspläne, die aufgrund von Mitteilungen anderer Akteure erstellt wurden;
- 5.3.7 Aktionspläne, die aufgrund von Abweichungen von intern festgelegten Kennzahlen erstellt wurden;
- 5.3.8 Aktionspläne, die im Berichtszeitraum insgesamt bearbeitet wurden;⁷⁵
- 5.3.9 Aktionspläne, die mit Jahresende noch nicht abgeschlossen waren (aufgeschlüsselt nach Jahr der Erstellung);
- 5.3.10 durch eine Normungsorganisation anerkannte Methoden, die zur Ursachenanalyse herangezogen wurden (zB bestimmte Modelle nach der ÖVE/ÖNORM EN 62740, wie Ishikawa-Diagramm, „Warum“- Methode („5-Why“-Methode)).

Abschließende Informationen

Der Sicherheitsbericht, der sich auf das vorangegangene Kalenderjahr bezieht, ist jedes Jahr **vor dem 31. Mai** vorzulegen. Eine Einreichung am 31. Mai gilt bereits als verspätet. Wer der Verpflichtung nach § 193 EisbG nicht nachkommt, begeht gemäß § 232a Z 1 EisbG eine Verwaltungsübertretung, die mit einer Geldstrafe bis zu 1452 Euro zu bestrafen ist.

Der Sicherheitsbericht ist von der obersten Führungsebene⁷⁶ zu unterzeichnen. Ein vorgelegter Sicherheitsbericht wird durch die Behörde im Hinblick auf die genannten Vorgaben auf Vollständigkeit und Plausibilität überprüft. Im Fall einer nicht fristgerechten oder unvollständigen Vorlage wird ein Verlangen gemäß § 222 Abs. 1 EisbG ergehen. Bei der Bemessung der Frist für die Beantwortung derartiger Auskunftsverlangen wird die Oberste Eisenbahnbehörde sowohl die Tatsache, dass die notwendigen Inhalte für Sicherheitsberichte frühzeitig bekannt gegeben wurden, als auch die vorgegebenen Fristen für die Erstellung des Jahresberichtes durch die Oberste Eisenbahnbehörde selbst berücksichtigen müssen.

Die Sicherheitsberichte und die damit zusammenhängenden Auskünfte sind an das Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur, Abteilung IV/E4 – Oberste Eisenbahnbehörde Überwachung, zu richten. Es wird um elektronische Übermittlung unter Anführung der Geschäftszahl (ausschließlich) an die Adresse e4@bmimi.gv.at ersucht.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Behörde gesetzlichen Veröffentlichungs- und Informationspflichten unterliegt. Davon umfasst sein können auch Informationen, die im Zuge dieses Schriftverkehrs entstehen. Sollten Anhaltspunkte dafür/Umstände vorliegen, dass/wonach vorzulegende Informationen personenbezogene Daten, geistige Eigentumsrechte, Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse oder sonstige schutzwürdige Geheimhaltungsinteressen gemäß § 6 Informationsfreiheitsgesetz – IFG, BGBl. I Nr. 5/2024, idgF, berühren oder beinhalten, ist die Behörde darauf hinzuweisen. Die Behörde hat im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben jede Herausgabe zu prüfen, eine Interessensabwägung und gegebenenfalls eine Betroffenenanhörung durchzuführen.

⁷⁵ Es ist möglich, dass Aktionspläne mehrere Jahre bis zum Abschluss benötigen.

⁷⁶ vgl. Nummer 2.1.1. der CSM SMS.

Die technischen Voraussetzungen und organisatorischen Beschränkungen des elektronischen Verkehrs sind im Internet (<https://www.bmimi.gv.at/impressum/policy.html>) bekanntgemacht. Im Einzelfall kann eine Aufteilung auf mehr als eine E-Mail notwendig sein. Diesfalls ist im Betreff ein Hinweis auf die Gesamtzahl der E-Mails und die Nummer der jeweiligen E-Mail zu vermerken. Bitte beachten Sie, dass die mit jeder Übermittlungsart verbundenen Risiken (zB Übertragungsverlust, Verlust des Schriftstückes) die Absenderin trägt.

Für allfällige Rückfragen steht die Oberste Eisenbahnbehörde weiterhin gerne zur Verfügung.

Beilagen:

Beilage 1: Formular „Informationen zum Unternehmen“;

Beilage 2: Mustertabelle „CSI“;

Beilage 3: Mustertabelle „CSI Vorfälle“.

Für den Bundesminister:

DI Vera Hofbauer