



PRESSEMITTEILUNG Nr. 14/2024

Indikatoren für die Eisenbahnsicherheit bis 2023

(Paris, 15. November 2024) Der Internationale Eisenbahnverband (UIC) veröffentlichte in diesem Monat den Jahresbericht über Bahnunfälle.

Umfang

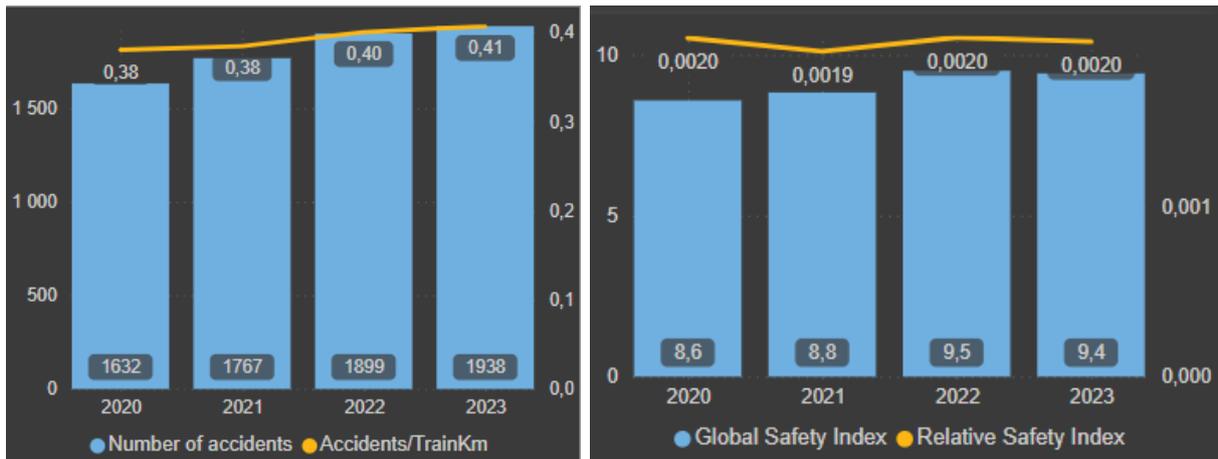
In der UIC-Sicherheitsdatenbank werden seit 2006 signifikante Unfälle erfasst. In diesem Jahr haben 36 Eisenbahnunternehmen aus 33 Ländern in Europa, im asiatisch-pazifischen Raum und in Nord- und Südamerika ihre sicherheitsrelevanten Daten in die UIC-Sicherheitsdatenbank eingegeben. Drei neue Mitglieder aus Nord-, Mittel- und Südamerika - die argentinischen Staatsbahnen (SOFSE), die kolumbianische Nationale Infrastrukturagentur (ANI) und Amtrak aus den USA - sind der Initiative beigetreten, was einen bedeutenden Schritt in Richtung einer weltweiten Beteiligung an den Bemühungen um die Eisenbahnsicherheit darstellt. In diesem Jahr wird der UIC-Sicherheitsbericht zum ersten Mal als interaktives, dynamisches Dashboard auf der Basis von Power BI präsentiert.

Den vollständigen Bericht und weiterführende Informationen finden Sie über die beiden nachstehenden Links, die Sie zur vollständigen, interaktiven digitalen Version führen:

- [Öffentlich zugänglicher UIC-Sicherheitsbericht](#)
- [UIC-Sicherheitsbericht, Schwerpunkt 2024](#)

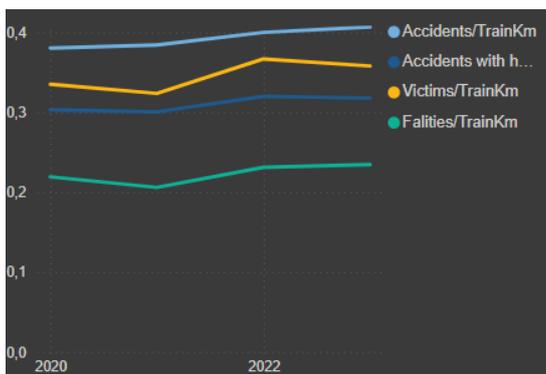
Anhaltender Anstieg signifikanter Unfälle

Seit 2020, einem stark von der COVID-19-Pandemie betroffenen Jahr, ist ein anhaltender Anstieg der signifikanten Unfälle zu verzeichnen¹. Dieser Anstieg war sowohl in absoluten Zahlen als auch im Verhältnis zu den Zugkilometern zu beobachten. Trotz dieses Anstiegs war jedoch ein **leichter Rückgang des Globalen Sicherheitsindex (GSI)** zu verzeichnen, was auf einen positiven Trend zur Verbesserung der Sicherheit insgesamt hinweist.



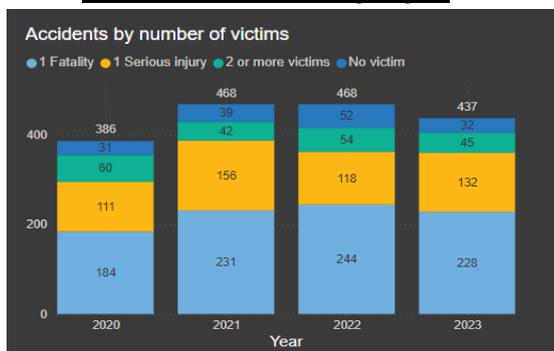
Der UIC-Sicherheitsindex geht über die bloße statistische Erfassung von Unfallzahlen hinaus: Jeder Unfall wird nach Ursache, Art und Opferkategorie gewichtet. Auf diese Weise ist es möglich, ein genaueres Verständnis des allgemeinen Sicherheitsniveaus zu erlangen, unabhängig von den glücklicherweise seltenen Ereignissen mit gravierenden Folgen. Anhand dieses Indexes lässt sich auch der Grad der Eigenverantwortung des Eisenbahnsystems gegenüber externen Belastungen nachvollziehen. Im Allgemeinen gilt: Je niedriger der Index, desto höher die Sicherheit.

Schlüsselindikatoren im Jahr 2023



Die Gesamtzahl der Unfälle im Jahr 2023 stieg an, die **Zahl der Opfer** nahm allerdings ab. Leider waren mehr Todesopfer zu verzeichnen, was die Schwere bestimmter Vorfälle verdeutlicht.

Unfälle an Bahnübergängen

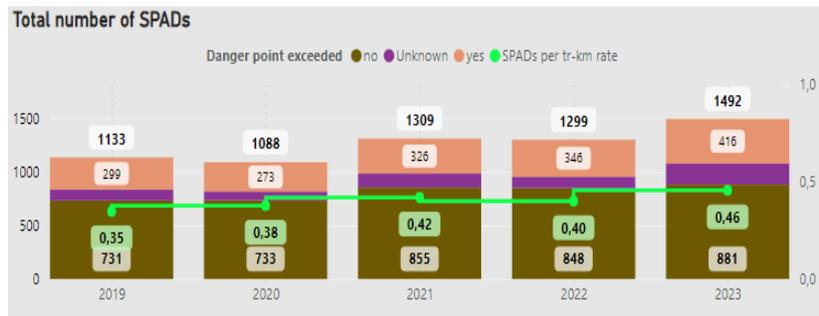


Die Unfälle an Bahnübergängen sind im Vergleich zu 2022 um etwa 7 % gesunken, wobei ihre Anzahl ohne Opfer um 38 % zurückging. Die Zahl der Personenunfälle stieg an, ebenso wie die Zahl der Kollisionen mit Hindernissen, die erheblich zur Gesamtzahl der Unfälle beitrugen.

Schwerpunkt 2024: Eingehende Studie über die Vorbeifahrt an Halt zeigenden Signalen

Im Mittelpunkt des Sicherheitsberichts 2024 steht das kritische Thema der Überfahrt Halt zeigender Signale, einem wiederkehrenden Sicherheitsrisiko im Eisenbahnbetrieb. Die Daten von 25

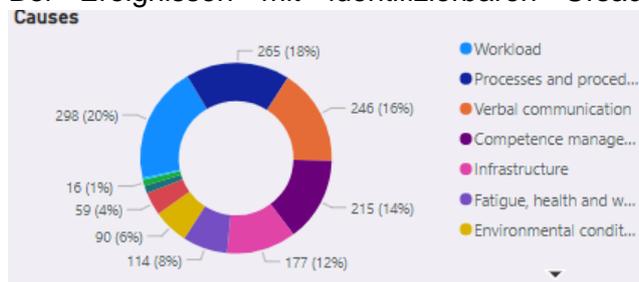
Unternehmen lieferten eine tiefere Analyse dieser Ereignisse, wobei Faktoren wie Zugarten, Streckenmerkmale und das Vorhandensein von Zugsicherungssystemen untersucht wurden.



Die Trends bei der Überfahrt Halt zeigender Signale weisen eine steigende Zahl von Ereignissen in den letzten Jahren auf, was sich sowohl in den Zählungen als auch in den normierten Zahlen pro Zugkilometer widerspiegelt, mit Ausnahme des Jahres 2020, in dem aufgrund der COVID-19-

Pandemie ein gegenteiliger Trend zu beobachten war.

Bei Ereignissen mit identifizierbaren Ursachen sind die wichtigsten Faktoren die



Arbeitsbelastung, die Prozesse und Verfahren sowie die verbale Kommunikation.

Mitglieder der UIC-Sicherheitsdatenbank:

ADIF (Spanien), AMTRAK (USA), ANI (Kolumbien), BANE NOR SF (Norwegen), CFL (Luxemburg), CFR-SA (Rumänien), CIE (Irland), DB AG (Deutschland), EUSKOTREN (Spanien), FGC (Spanien), FS RFI (Italien), FTIA (Finnland), HŽ (Kroatien), Infrabel (Belgien), INFRAKOS (Kosovo), IP (Portugal), KRNA (Südkorea), LDZ (Lettland), LTG (Litauen), MÁV (Ungarn), Network Rail (Großbritannien), NRIC (Bulgarien), ÖBB (Österreich), OSE (Griechenland), PKP (Polen), ProRail (Niederlande), RAI (Iran), SBB CFF FFS (Schweiz), SNCF Réseau (Frankreich), SOFSE (Argentinien), SŽ (Slowenien), SŽ (Tschechische Republik), TCDD (Türkei), Trafikverket (Schweden) und ŽSR (Slowakei)

Zugang zum Dokument

Der UIC-Sicherheitsbericht 2024 kann hier heruntergeladen werden: <http://safetydb.uic.org>

¹ DEFINITIONEN

Zug-km: Maßeinheit für die Bewegung eines Zuges über eine Entfernung von einem Kilometer. Die Gesamtzugkilometer sind das grundlegende Maß für den Eisenbahnverkehr

Signifikanter Unfall: 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 an Fahrzeugen, Schienen, sonstigen Anlagen oder der Umwelt entstanden ist oder beträchtliche Betriebsstörungen aufgetreten sind, mit

Ausnahme von Unfällen in Werkstätten, Lagern und Depots

Todesopfer: Getötete und Schwerverletzte

Toter (Getöteter): jede Person, die entweder unmittelbar nach einem Unfall oder innerhalb von 30 Tagen an den Unfallfolgen stirbt, mit Ausnahme von Personen, die Selbstmord begangen haben

Schwerverletzter: jede verletzte Person, die nach einem Unfall für mehr als 24 Stunden in ein Krankenhaus eingewiesen wurde, mit Ausnahme von Personen, die einen Suizidversuch unternommen haben (Verordnung (EG) Nr. 1192/2003)

Indikatoren: absolute Zahlen geteilt durch die Gesamtzahl der Zug-km

KONTAKTE:

Kommunikationsabteilung der UIC:: com@uic.org

Abteilung Sicherheit der UIC: safety@uic.org

Frédéric Henon, Leiter der Abteilung Betrieb und Sicherheit: henon@uic.org

Iryna Polzikova, Managerin der Sicherheitsdatenbank: polzikova@uic.org