



# Leitfaden einheitliche Sicherheitsbescheinigung

Nationaler Leitfaden zur Beantragung der einheitlichen  
Sicherheitsbescheinigung nach (EU) VO 2018 / 763

Version 06/2024

## **Leitfaden der nationalen Sicherheitsbehörde in Deutschland**

Dieser Leitfaden ergänzt die europäischen Leitfäden zur Beantragung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung um nationale Anforderungen der Bundesrepublik Deutschland gemäß Richtlinie (EU) 2016/798.

## 1 Inhalt

Leitfaden der nationalen Sicherheitsbehörde in Deutschland .....	1
2 Allgemeines .....	3
3 Ausnahmen gemäß Artikel 2 Absatz 3 der Richtlinie (EU) 2016/798 .....	4
3.1 National geltende Ausnahmen.....	4
3.2 Spezifische nationale Erfordernisse in Bezug auf die Betriebsarten .....	4
4 Sprachregelung.....	5
5 Kommunikation .....	5
6 Gebühren und Entgelte .....	5
6.1 EBA als Sicherheitsbescheinigungsstelle.....	5
6.2 ERA als Sicherheitsbescheinigungsstelle.....	6
6.3 EBA als Aufsichtsbehörde.....	6
7 Länderübergreifende Vereinbarungen über Bahnhöfe in Grenznähe .....	6
8 Nationale Sicherheitsvorschriften .....	7
9 Mindestversicherungsanforderungen .....	8
10 Bewertung als Ausbildungsorganisation für Triebfahrzeugführer im Rahmen des Antrags auf Erteilung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung.....	9
11 Gütertransport .....	10
12 Beschränkung oder Widerruf einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung durch das EBA .....	11
13 Nationales Widerspruchsverfahren (Beschwerde) und gerichtliche Prüfung .....	11
14 Weiterführende Informationen .....	12
14.1 ERA.....	12
14.2 EBA.....	12
15 Abkürzungsverzeichnis.....	13
Anlage A Gültigkeit der Sicherheitsbescheinigung eines Nachbarstaats im grenznahen Raum Deutschlands.....	15

## Änderungsverzeichnis

<b>Version</b>	<b>Datum</b>	<b>Änderungen</b>
01/2021	22.08.2021	Inkraftsetzung
02/2022	01.06.2022	Inhaltliche Änderungen in Kapitel 6.1, Kapitel 6.3, Kapitel 7 und Anlage A erstellt
03/2022	28.09.2022	Inhaltliche Änderungen in Kapitel 2, Kapitel 7, Kapitel 8 und Anlage A
04/2023	06.02.2023	Inhaltliche Änderungen in Kapitel 6.3, Kapitel 8, und Anlage A; Ergänzung der Kapitel 10 und 11
05/2023	21.03.2023	Inhaltliche Ergänzungen der Kapitel 2, 10, 12, 13 und 15
06/2024	05.02.2024	Inhaltliche Änderungen in Kapitel 8, Kapitel 10 und Anlage A

## 2 Allgemeines

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ist die nationale Sicherheitsbehörde (NSB) in Deutschland gemäß Richtlinie (EU) 2016/798 über Eisenbahnsicherheit (in Deutschland umgesetzt u.a. durch das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) und die Eisenbahn-Sicherheitsverordnung (ESiV)). Das Antragsverfahren zur Erteilung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung wird durch die VO (EU) 2018/763 geregelt und erfolgt über die zentrale Anlaufstelle (One Stop Shop - OSS).

Im OSS kann – je nach geografischem Tätigkeitsgebiet – die Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) oder die NSB als Sicherheitsbescheinigungsstelle gewählt werden. Beschränkt sich das Tätigkeitsgebiet des Antragstellers ausschließlich auf Deutschland, so kann das EBA oder die ERA als Sicherheitsbescheinigungsstelle gewählt werden. Erstreckt sich das Tätigkeitsgebiet des Antragstellers auf zwei oder mehr Mitgliedstaaten, ist immer die ERA die Sicherheitsbescheinigungsstelle.

Zum Ablauf des europäischen Antragsverfahrens, den Anforderungen an das Sicherheitsmanagementsystem (SMS) sowie der Bedienung des OSS finden Sie weitere Informationen auf der Homepage der ERA (siehe auch Kap. 14). Dort finden sich relevante Verordnungen sowie zugehörige Leitfäden.

Hinweis:

Jedes Unternehmen mit Sitz in Deutschland hat bei der Antragstellung im OSS unter „Nationale Registriernummer“ das Registergericht und die Handelsregisternummer anzugeben.

Ob ein Eisenbahnunternehmen eine Sicherheitsbescheinigung benötigt, ist in § 7a in Verbindung mit § 2b und § 2c des AEG festgelegt. Die Strecken(-abschnitte), welche zum darin genannten übergeordneten Netz gehören, sind in einer Liste auf der EBA-Homepage veröffentlicht.

Wird ein Eisenbahnunternehmen, das eine Sicherheitsbescheinigung benötigt, auch als für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM) im Sinne von § 4a Absatz 1 Satz 1 AEG tätig und ist es als solche im Fahrzeugeinstellungsregister registriert, muss es nachweisen, dass es die Anforderungen des Anhangs II der Durchführungsverordnung (EU) 2019/779 erfüllt.

Wird ein Eisenbahnunternehmen von § 7g Absatz 1 Satz 1 AEG erfasst, muss es den Nachweis durch eine verpflichtende ECM-Zertifizierung erbringen. Alle anderen Eisenbahnunternehmen, die als ECM tätig werden, können die (freiwillige) Zertifizierung beantragen. Erteilte ECM-Zertifikate sind in diesem Fall dem Antrag beizufügen.

Eisenbahnunternehmen, die als ECM für andere Fahrzeuge als Güterwagen tätig werden und die Ausnahme von der Zertifizierungspflicht nach Artikel 3 Absatz 4 der ECM-Verordnung in Anspruch nehmen, weil sie diese Fahrzeuge ausschließlich für ihren eigenen Betrieb instandhalten, müssen den Nachweis im Rahmen des Verfahrens zur Erteilung der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung führen und alle für die Nachweisführung erforderlichen Dokumente und Informationen bereitstellen. In diesem Fall muss in dem Feld „Maintenance of vehicles exclusively for your own operations“ ein „Ja“ eingetragen werden.

Eisenbahnunternehmen, die nicht als ECM tätig werden, müssen die vertraglichen Vereinbarungen und ihre Vorkehrungen zur Kontrolle der externen ECM darstellen.

Weitere Informationen zum Thema finden Sie auf der Homepage des EBA in der Rubrik Instandhaltung, ECM, in den FAQ zur ECM-Zertifizierung sowie in den veröffentlichten Fachmitteilungen.

Besonders hingewiesen sei darauf, dass Arbeitssicherheit ebenfalls integraler Bestandteil der Eisenbahnsicherheit und somit des SMS ist. Dies wird im SMS-Leitfaden der ERA, insbesondere im Kapitel zu menschlichen und organisatorischen Faktoren aufgegriffen. Darüber hinaus wurden in Deutschland die Anforderungen der Rahmenrichtlinie 89/391/EWG u.a. durch das Arbeitsschutzgesetz, die ArbStättV und BetrSichV umgesetzt.

Die Adressen von EBA- und ERA- Homepage finden Sie im Kapitel 14 Weiterführende Informationen.

### 3 Ausnahmen gemäß Artikel 2 Absatz 3 der Richtlinie (EU) 2016/798

#### 3.1 National geltende Ausnahmen

Eisenbahnverkehrsunternehmen dürfen nach § 7a Absatz 1 Satz 2 AEG auf Eisenbahninfrastrukturen nach § 2b Absatz 1 Nummer 1 bis 4 AEG bis in den Übergangsbahnhof des übergeordneten Netzes ohne Sicherheitsbescheinigung am Eisenbahnbetrieb teilnehmen. Eisenbahninfrastrukturen im Sinne des § 2b Absatz 1 Nummer 1 bis 4 AEG sind:

1. Netze, die vom übrigen Eisenbahnsystem funktional getrennt sind und die nur für die Personenbeförderung im örtlichen Verkehr, Stadt- oder Vorortverkehr genutzt werden;
2. Eisenbahninfrastrukturen im Privateigentum, die von ihrem Eigentümer oder einem Betreiber für den eigenen Güterverkehr oder für die Personenbeförderung zu nichtgewerblichen Zwecken genutzt werden;
3. Infrastrukturen für Stadtbahnen, die gelegentlich von Eisenbahnfahrzeugen unter den Betriebsbedingungen für das betreffende Stadtbahnsystem genutzt werden, wenn dies für diese Fahrzeuge ausschließlich für Verbindungszwecke erforderlich ist;
4. Infrastrukturen, die ausschließlich für den lokal begrenzten Einsatz oder ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden.

Gemäß § 7a Absatz 1 Satz 3 AEG bedarf es für die Teilnahme am Eisenbahnbetrieb auf dem übergeordneten Netz mit Fahrzeugen, die ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden, keiner Sicherheitsbescheinigung.

#### 3.2 Spezifische nationale Erfordernisse in Bezug auf die Betriebsarten (derzeit keine)

## 4 Sprachregelung

Die Amtssprache in Deutschland ist Deutsch. Wenn das EBA als Sicherheitsbescheinigungsstelle fungiert, sind daher sämtliche Antragsunterlagen in deutscher Sprache einzureichen.

Wenn die ERA als Sicherheitsbescheinigungsstelle fungiert, ist der nationale Abschnitt des Antragsdossiers für Deutschland in deutscher Sprache einzureichen.

## 5 Kommunikation

Wenn das EBA als Sicherheitsbescheinigungsstelle agiert oder das EBA als nationale Sicherheitsbehörde an der durch die ERA zu erteilenden Bescheinigung mitwirkt, sind die Vorgaben aus der Verordnung (EU) 2018/763 und die zugehörigen Leitfäden der ERA zu beachten. Insbesondere für die Antragstellung, das Einreichen und Nachreichen von Nachweisen ist der OSS zu verwenden. Organisatorisches und generelle Auskünfte, z.B. zum Verfahrensablauf, können auch außerhalb des OSS kommuniziert werden. Die Kontakt-Daten des EBA befinden sich auf der Homepage <https://www.eba.bund.de/>. Weitere aktuelle Informationen zum Verfahren werden regelmäßig im Bereich der Sicherheitsbescheinigung unter <https://www.eba.bund.de/sibe> und im Bereich der Veröffentlichungen unter <https://www.eba.bund.de/fachmitteilungen> eingestellt.

## 6 Gebühren und Entgelte

Abhängig davon, ob die ERA oder das EBA als Sicherheitsbescheinigungsstelle fungiert, gelten unterschiedliche Gebühren- und Entgelte-Modelle.

### 6.1 EBA als Sicherheitsbescheinigungsstelle

Wenn das EBA als Sicherheitsbescheinigungsstelle fungiert, gilt folgendes Gebühren- und Entgelte-Modell:

Die Gebühren bemessen sich nach dem Zeitaufwand. Sie liegen

- für die **Bearbeitung von Vorbereitungsanträgen** (§ 4 und § 5 Absatz 1 ESiV i. V. m. Artikel 3 Absatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/763) gemäß Anlage (zu § 2 Absatz 1, Gebührenverzeichnis) Teil I Abschnitt 6 Nummer 6.1 der Besonderen Gebührenverordnung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen des Eisenbahn-Bundesamtes, der benannten Stelle und der bestimmten Stelle (Besondere Gebührenverordnung Eisenbahn-Bundesamt - EBABGebV) zwischen **mindestens 600 und höchstens 75.000 Euro**,
- für die **Erteilung oder Erneuerung einer Sicherheitsbescheinigung** (§ 4 und § 5 Absatz 1 ESiV i. V. m. Artikel 8 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/763) gemäß Anlage Teil I Abschnitt 6 Nummer 6.2 der EBABGebV zwischen **mindestens 600 und höchstens 75.000 Euro**.

Hierfür wird ein Stundensatz in Höhe von 120 Euro (für jede angefangene Viertelstunde 30 Euro) zugrunde gelegt (§ 2 Absatz 2 EBABGebV).

## 6.2 ERA als Sicherheitsbescheinigungsstelle

Wenn die ERA als Sicherheitsbescheinigungsstelle fungiert, kommt das Gebühren-Modell der ERA zur Anwendung. Für die Bewertung des nationalen Teils durch das EBA als nationale Sicherheitsbehörde wird folgender Stundensatz zugrunde gelegt: 120 €.

## 6.3 EBA als Aufsichtsbehörde

Nach der Delegierten Verordnung (EU) 2018/761 der Kommission vom 16. Februar 2018 ist das EBA als nationale Sicherheitsbehörde für den Eisenbahnbereich zur Aufsicht verpflichtet, ob Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) mit Sicherheitsbescheinigungen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) mit Sicherheitsgenehmigungen ihren rechtlichen Verpflichtungen nachkommen, ein Sicherheitsmanagementsystem eingerichtet haben und über dessen Inhalt Aufzeichnungen führen. Dies gilt auch für Unternehmen, bei denen die ERA die Sicherheitsbescheinigung erteilt hat.

Die Verordnung zur Änderung der EBABGebV hinsichtlich der Gebührenpflicht zu Aufsichtstätigkeiten wurde am 7. Juli 2022 in Kraft gesetzt. Das EBA erhebt daher entsprechende Gebühren für seine Aufsichtstätigkeit.

## 7 Länderübergreifende Vereinbarungen über Bahnhöfe in Grenznähe

Derzeit sind noch keine länderübergreifenden Vereinbarungen nach Art. 10 Absatz 8 der RL (EU) 2016/798 zwischen Deutschland und Nachbarländern für die Geltung einheitlicher Sicherheitsbescheinigungen bis in grenznahe Bahnhöfe abgeschlossen.

Bezüglich vereinfachter nationaler Regelungen zum Verkehr von Deutschland aus zu grenznahen Bahnhöfen im Ausland, kontaktieren Sie bitte die jeweilige ausländische Sicherheitsbehörde oder schlagen dies im jeweiligen Leitfaden nach. Bei der Beantragung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung unter Einbeziehung von Grenzbahnhöfen in Nachbarstaaten hört das EBA als Sicherheitsbescheinigungsstelle gegebenenfalls die betroffene ausländische Sicherheitsbehörde bezüglich der grenznahen Bahnhöfen im Ausland an.

Zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Verkehrs hat die Bundesrepublik Deutschland zunächst ein einseitiges Vorgehen beschlossen, das den Verkehr aus dem Ausland im sogenannten grenznahen Raum ermöglicht. Siehe im Folgenden.

Gemäß Artikel 10 Absatz 8 der Eisenbahn-Sicherheitsrichtlinie (EU) 2016/798 (Umsetzung durch die ESiV), verwirklicht in Artikel 3 Absatz 11 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/763 „über die praktischen Festlegungen für die Erteilung von einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen an Eisenbahnunternehmen“, kann eine einheitliche Sicherheitsbescheinigung für die Teilnahme am Eisenbahnbetrieb

in einem Nachbarstaat auch im grenznahen Raum gültig sein, wenn die nationalen Sicherheitsvorschriften als ähnlich festgestellt wurden. Das Eisenbahn-Bundesamt hat im Benehmen mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) dazu die Gegebenheiten überprüft. Daraus wurde folgendes Vorgehen abgeleitet und ist durch ausländische Eisenbahnverkehrsunternehmen im grenznahen Raum innerhalb Deutschlands nutzbar:

Auf bestimmten Strecken des deutschen Grenzraums gilt eine gemäß Artikel 10 der Eisenbahn-Sicherheitsrichtlinie (EU) 2016/798 erteilte einheitliche Sicherheitsbescheinigung des Nachbarstaats, wenn der Antragsteller folgendes umgesetzt hat und dazu im Antragsverfahren schriftlich erklärt:

„Sicherheitsgerichtete Regelungen für das Führen der Züge und Rangierfahrten durch den Triebfahrzeugführer betreffend seiner Strecken- und Ortskenntnis über nationale Infrastrukturegebenheiten des grenznahen Raums in Deutschland wurden bzgl. Inhalten, Begrifflichkeiten und betriebstechnologischen Gegebenheiten der in Deutschland befahrenen Netzteile gemäß VDV-Schrift 755 gegenüber den Herangehensweisen zur Streckenkenntnis im Nachbarland verglichen und sind im Sicherheitsmanagement berücksichtigt.“

Weiterhin sind für Verkehre mit ausländischer Sicherheitsbescheinigung eine Kopie der Haftpflichtversicherung sowie eine Übersetzung in deutscher Sprache dem EBA vorzulegen. Hierbei müssen die in Kapitel 9 dieses Leitfadens genannten Anforderungen erfüllt werden.

Dieser Ansatz gilt für die in der Anlage A genannten Strecken.

Hinweis: Das Befahren der Strecken im grenznahen Raum in Deutschland unter Gültigkeit einer ausländischen Sicherheitsbescheinigung entbindet ein Eisenbahnverkehrsunternehmen insbesondere nicht von einer vertraglichen Vereinbarung des Netzzugangs mit dem jeweiligen Infrastrukturbetreiber.

## 8 Nationale Sicherheitsvorschriften

Im Folgenden finden Sie eine Tabelle mit den in Deutschland seit dem 01.10.2022 geltenden nationalen Sicherheitsvorschriften (NSV). Bitte füllen Sie die im OSS hinterlegte Mapping-Tabelle zu den jeweiligen erforderlichen Vorschriften aus. Zusätzlich zu den nationalen Sicherheitsvorschriften kann es erforderlich werden, im Rahmen des nationalen Teils weitere relevante nationale rechtliche Grundlagen abzufragen (z.B. zu Gefahrgut).



#	Titel	Ggf. notifizierte Auszüge des Dokumentes	Aspekte für Entwicklung des Sicherheitsniveaus	Nachweisführung bundesweiter Betrieb
1	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung	§ 48 (1), (2), (3), (4) und (7)	National geprägte Anforderungen hinsichtlich des Personals, soweit nicht bereits harmonisiert.	Kenntnis und Beachtung im Rahmen der Betreiberverantwortung wird vorausgesetzt.
2	Eisenbahn-Signalordnung 1959		National geprägte Eisenbahntechnologie und Basis für die Anwendung von Betriebsverfahren an der Schnittstelle zur Infrastruktur	Kenntnis und Beachtung im Rahmen der Betreiberverantwortung wird vorausgesetzt. Siehe auch netzzugangsrelevante Regelwerke der EIU.
3	Allgemeinverfügung zum "Melden von gefährlichen Ereignissen im Eisenbahnbetrieb"		Untersetzung harmonisierter Rechtspflichten bzgl. nationaler Umsetzung.	Kenntnis und Beachtung im Rahmen der Betreiberverantwortung wird vorausgesetzt.
4	Allgemeinverfügung "Mitteilung von Informationen über gefährliche Ereignisse an das Eisenbahn-Bundesamt"		Untersetzung harmonisierter Rechtspflichten bzgl. nationaler Umsetzung.	Kenntnis und Beachtung im Rahmen der Betreiberverantwortung wird vorausgesetzt.

Die nationalen Sicherheitsvorschriften können auch der Single Rules Database (SRD) der ERA entnommen werden, siehe <https://srd.era.europa.eu/home>

## 9 Mindestversicherungsanforderungen

Nach § 14 Absatz 1 AEG sind Eisenbahnverkehrsunternehmen verpflichtet, eine Haftpflichtversicherung zur Deckung der durch Unfälle beim Betrieb einer Eisenbahn verursachten Personenschäden und Sachschäden bei einem im Inland zum Betrieb einer solchen Haftpflichtversicherung befugten Versicherer abzuschließen und aufrechtzuerhalten. Der Versicherungsnachweis soll dem EBA bis zur Erteilung der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung vorgelegt werden.

Diese Versicherungspflicht besteht jedoch gemäß § 14a Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 AEG nicht für Eisenbahnverkehrsunternehmen,

- a) die von einem nach § 3 Absatz 1 Nummer 4 des Versicherungsaufsichtsgesetzes von der Versicherungsaufsicht freigestellten Haftpflichtschadenausgleich in gleicher Weise Deckung erhalten,
- b) die nicht dem öffentlichen Verkehr dienen, soweit sie die Infrastruktur einer Werksbahn benutzen, oder
- c) die für einen Schaden aus einem Frachtvertrag haften.

Die Mindesthöhe der Versicherungssumme beträgt gemäß § 14b AEG insgesamt 20 Millionen Euro je Schadensereignis und muss für jede Versicherungsperiode mindestens zweimal zur Verfügung stehen. Das Bestehen einer Versicherung nach § 14 AEG ist von Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz im Inland vor der Betriebsaufnahme der nach § 5 Absatz 1a, Absatz 1e Satz 1 Nummer 4 oder Absatz 1e Nummer 4a AEG zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde nachzuweisen. Dies ist für Eisenbahnverkehrsunternehmen des Bundes (§ 5 Absatz 1a Nummer 1 lit. a und b AEG), für nichtbundeseigene Eisenbahnverkehrsunternehmen ohne Sitz im Inland bei Benutzung einer Eisenbahninfrastruktur auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland (§ 5 Absatz 1a Nummer 1 lit. c AEG) sowie für Eisenbahnen im übergeordneten Netz, die eine Sicherheitsbescheinigung bedürfen (§ 5 Absatz 1e Nr. 4) gemäß § 3 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz - BEVVG) das EBA. Für nichtbundeseigene Eisenbahnen mit Sitz im Inland gemäß § 5 Absatz 1a Nummer 2 lit. a AEG erfolgt der Nachweis gegenüber den jeweils zuständigen Behörden der Länder. Für Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz im Ausland ist das Bestehen einer Versicherung nach § 14 dem Eisenbahn-Bundesamt nachzuweisen.

## 10 Bewertung als Ausbildungsorganisation für Triebfahrzeugführer im Rahmen des Antrags auf Erteilung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung

Gemäß Artikel 5 Absatz 1 des Beschlusses 2011/765/EU vom 22. November 2011 kann im Rahmen eines Antrags auf Erteilung einer Sicherheitsbescheinigung ein Antrag auf Bewertung als Ausbildungsorganisation für die Ausbildung von Triebfahrzeugführern erfolgen. In Übereinstimmung mit der von der ERA erstellten Checkliste für die nationalen Behörden ist dies möglich, wenn das Eisenbahnunternehmen nicht der einzige Ausbildungsanbieter auf dem Markt ist und das Eisenbahnunternehmen die Ausbildung nur für sein eigenes Personal anbietet. Übereinstimmend damit fordern § 7d AEG und §§ 6, 14ff. Triebfahrzeugführerschein-Verordnung (TfV) eine Anerkennung, wenn die Ausbildung zu Triebfahrzeugführern beabsichtigt ist. Diese Anerkennung aufgrund einer auf dem AEG beruhenden Rechtsverordnung (in diesem Fall TfV) ist entbehrlich, wenn nur internes Personal ausgebildet werden soll.

Für die Eisenbahnunternehmen ergeben sich damit folgende Konstellationen:

- Es soll keinerlei Ausbildung von Triebfahrzeugführern stattfinden. Damit findet keine Prüfung der materiellen Anforderungen durch das EBA statt.

- Es soll nur internes, jedoch kein externes Personal zu Triebfahrzeugführern ausgebildet werden. Soweit dies ausdrücklich beantragt wird oder aus dem Antrag auf Erteilung einer Sicherheitsbescheinigung hervorgeht, erfolgt im nationalen Teil eine Überprüfung der materiellen Anforderungen, die sich aus §§ 14ff. TfV ergeben. Es erfolgt jedoch keine Anerkennung nach §§ 14ff. TfV und auch kein Eintrag im Register der anerkannten Ausbildungsorganisationen.
- Es soll auch externes Personal ausgebildet werden. Hierfür bedarf es zwingend einer Anerkennung nach §§ 14ff. TfV, die jedoch nicht über den OSS beantragt werden kann und inhaltlich und bzgl. der zu erhebenden Gebühren unabhängig vom Antrag auf Erteilung einer Sicherheitsbescheinigung ist. Da es gleichwohl Schnittmengen gibt, ist bei diesem Antrag ein Hinweis auf eine bereits erteilte Sicherheitsbescheinigung zur Beschleunigung der Antragsbearbeitung sinnvoll.

Interne Personale sind solche, die vom jeweiligen Eisenbahnunternehmen selbst beschäftigt und eingesetzt werden oder deren Beschäftigung und Einsatz beabsichtigt und geplant ist.

Von dieser Regelung umfasst sind die Erstausbildung von Triebfahrzeugführern sowie die erstmalige Vermittlung von Kompetenzen, z.B. bei neuen Fahrzeugbaureihen, die auf der Zusatzbescheinigung eingetragen werden. Fort- und Weiterbildungen sind nicht erfasst.

Unabhängig von der geplanten Ausbildung interner und externer Personale ist eine Anerkennung nach §§ 14ff. TfV möglich, auch wenn von den damit verbundenen Rechten kein (vollständiger) Gebrauch gemacht wird oder werden soll. Soweit bereits eine Anerkennung nach §§ 14ff. TfV besteht, ist ein entsprechender Hinweis aufgrund der erwähnten Schnittmengen im Rahmen des Antrags auf Erteilung einer Sicherheitsbescheinigung sinnvoll.

## 11 Gütertransport

Unternehmen, die Gefahrgut ausschließlich im Rahmen der Freistellung nach 1.1.3.1 c) RID in Verbindung mit den in 1.1.3.6.3 RID genannten Höchstmengen befördern, bedürfen keiner einheitlichen Sicherheitsbescheinigung mit Gefahrgut.

Gebräuchliche Begriffe für diese Freistellung sind „Handwerkerregelung“ oder „1000-Punkte-Regel“. Diese Freistellung trifft häufig auf Bauunternehmen zu, die Gefahrgut nur in Verbindung mit der Haupttätigkeit befördern, z.B. Lieferungen und Rücklieferungen von eigenen Gleisbaustellen.

Es müssen jedoch Prozesse und Verfahren vorhanden sein, die sicherstellen, dass nur Beförderungen gemäß der Freistellung nach 1.1.3.1 c) RID in Verbindung mit den in 1.1.3.6.3 RID genannten Höchstmengen durchgeführt und die Regelungen zu den Freistellungen eingehalten werden. Diese Prozesse und Verfahren werden in der Regel nicht im Rahmen der Erteilung der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung bewertet.

## 12 Beschränkung oder Widerruf einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung durch das EBA

Eine einheitliche Sicherheitsbescheinigung kann gemäß Artikel 17 (5) und (6) der Richtlinie (EU) 2016/798 (in Deutschland umgesetzt durch § 10 bzw. § 11 der Eisenbahn-Sicherheitsverordnung (ESiV)) von der Sicherheitsbescheinigungsstelle, die diese ausgestellt hat, ganz oder teilweise widerrufen werden.

Wurde die Sicherheitsbescheinigung vom EBA ausgestellt, erfolgt der Widerruf durch einen Verwaltungsakt (Bescheid) nach § 10 Absatz 1, dem im Regelfall eine Anhörung nach § 28 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) vorausgeht. Nach der Bekanntgabe des Verwaltungsaktes veranlasst das EBA die Aktualisierung der in die Datenbank für Sicherheit und Interoperabilität der ERA (ERADIS) eingestellten Daten und Bescheinigungen.

Wurde die Sicherheitsbescheinigung von der ERA ausgestellt, kann das EBA den Widerruf (ganz oder teilweise) bei der ERA beantragen. Die Entscheidung über den Widerruf trifft die ERA.

## 13 Nationales Widerspruchsverfahren (Beschwerde) und gerichtliche Prüfung

In Fällen, in denen die nationale Sicherheitsbescheinigungsstelle die Ausstellung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung ablehnt oder eine einheitliche Sicherheitsbescheinigung mit Einschränkungen oder Nutzungsbedingungen ausstellt, die der Antragsteller nicht in seinem Antragsformular aufgeführt hat oder, wenn die nationale Sicherheitsbescheinigungsstelle eine erteilte Sicherheitsbescheinigung ganz oder teilweise widerruft, wird die Entscheidung des EBA dem Antragsteller mit einem Verwaltungsakt (Bescheid) nach § 35 VwVfG bekannt gegeben.

Bestandteil eines jeden Verwaltungsaktes ist die Rechtsbehelfsbelehrung. Darin wird der Antragsteller darüber belehrt, dem Verwaltungsakt innerhalb eines Monats nach dessen Bekanntgabe gegenüber dem EBA zu widersprechen und erneut überprüfen lassen zu können. Diese Rechtsschutzmöglichkeit wird durch entsprechende Rechtsnormen gemäß §§ 70, 79 VwVfG in Verbindung mit §§ 68 ff. der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) garantiert.

Hält das EBA den Widerspruch für unbegründet, ergeht eine die Ausgangsentscheidung bestätigende Entscheidung, gegen die einer Eisenbahn der Rechtsweg zum Verwaltungsgericht zusteht, §§ 74 ff. VwGO.

## 14 Weiterführende Informationen

### 14.1 ERA

Für ein umfassendes Verständnis des Verfahrens und der Schnittstellen wird Antragstellern ausdrücklich empfohlen, sowohl den Leitfaden für Antragsteller als auch den Leitfaden für Behörden zu lesen. Zudem gibt es Leitfäden zu den jeweiligen Verordnungen, wie. z.B. zu den SMS-Anforderungen. Diese sind auf der Internetseite der ERA zu finden:

- Themenseite zur einheitlichen Sicherheitsbescheinigung mit Leitfäden  
[https://www.era.europa.eu/applicants/applications-single-safety-certificates\\_en](https://www.era.europa.eu/applicants/applications-single-safety-certificates_en)
- Themenseite zu den gemeinsamen Sicherheitsmethoden (u.a. SMS-Anforderungen) mit Leitfäden  
[https://www.era.europa.eu/activities/common-safety-methods\\_en](https://www.era.europa.eu/activities/common-safety-methods_en)

### 14.2 EBA

Bitte beachten Sie auch unsere Internetseite:

- Themenseite zu Sicherheitsbescheinigung mit weiteren Hinweisen  
<https://www.eba.bund.de/sibe>
- aktuelle Fachmitteilungen  
<https://www.eba.bund.de/fachmitteilungen>
- Übergeordnetes Netz  
[https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Infrastruktur/Uebergeordnetes\\_Netz/uebergeordnetes\\_netz\\_node.html](https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Infrastruktur/Uebergeordnetes_Netz/uebergeordnetes_netz_node.html)
- Notifizierte Nationale Sicherheitsvorschriften  
[https://www.eba.bund.de/DE/RechtRegelwerk/NationaleSicherheitsvorschriften/nationalesicherheitsvorschriften\\_node.html](https://www.eba.bund.de/DE/RechtRegelwerk/NationaleSicherheitsvorschriften/nationalesicherheitsvorschriften_node.html) Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen  
[https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Fahrzeuge/Instandhaltung/instandhaltung\\_node.html](https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Fahrzeuge/Instandhaltung/instandhaltung_node.html)
- Instandhaltung/ECM  
[https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Fahrzeuge/Instandhaltung/ECM\\_Zertifizierung/ecm\\_zertifizierung\\_node.html](https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Fahrzeuge/Instandhaltung/ECM_Zertifizierung/ecm_zertifizierung_node.html)
- FAQ zur ECM-Zertifizierung  
[https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Fahrzeuge/Instandhaltung/ECM\\_FAQ/ecm\\_faq\\_node.html](https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Fahrzeuge/Instandhaltung/ECM_FAQ/ecm_faq_node.html)

## 15 Abkürzungsverzeichnis

### Im Dokument verwendete Abkürzungen

Abkürzung	Bedeutung	Übersetzung
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz	-
ArbStättV	Arbeitsstättenverordnung	-
BetrSichV	Betriebssicherheitsverordnung	-
BEVVG	Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz	-
BMDV	Bundesministerium für Digitales und Verkehr	-
EBA	Eisenbahn-Bundesamt	-
EBABGebV	Besondere Gebührenverordnung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen des Eisenbahn-Bundesamtes, der benannten Stelle und der bestimmten Stelle (Besondere Gebührenverordnung Eisenbahn-Bundesamt )	-
ECM	Entity in Charge of Maintenance	Für die Instandhaltung zuständige Stelle
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen	-
ERA	European Union Agency for Railways	Eisenbahnagentur der Europäischen Union („die Agentur“)
ESiV	Eisenbahn-Sicherheitsverordnung	-
EU	Europäische Union	-
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen	-
FAQ	Frequently asked questions	Häufig gestellte Fragen
NSB	Nationale Sicherheitsbehörde	
NSV	Nationale Sicherheitsvorschrift	
OPE	operation and traffic management	Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung

OSS	One-Stop-Shop	Informations- und Kommunikations- tool der ERA (Zentrale Anlaufstelle)
RL	Richtlinie	-
SMS	Sicherheitsmanagementsystem	-
SRD	Single Rules Database	ERA-Datenbank zu nationalen Vor- schriften
SSC	Single Safety Certificate	Einheitliche Sicherheitsbescheinigung
TfV	Triebfahrzeugführerschein-Verord- nung	-
VO	Verordnung	-
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung	-
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz	-

## Anlage A

### Gültigkeit der Sicherheitsbescheinigung eines Nachbarstaats im grenznahen Raum Deutschlands

Hinweis: Die vierstelligen Zahlenangaben beziehen sich auf die zugehörige Nummer des jeweiligen Grenzübergangs nach Zusatzmodul zur Richtlinie 302, Bestandteil des betrieblich-technisches Regelwerks des öffentlichen Netzzugangs des Infrastrukturbetreibers DB Netz AG.

1. Grenznaher Raum zu Dänemark:
  - a. 1001, Niebüll – Bundesgrenze (- Tonder),
  - b. 1002, Flensburg Pbf / Flensburg Weiche – Bundesgrenze (>Padborg).
2. Grenznaher Raum zu Polen:
  - a. 2001, Löcknitz – Bundesgrenze (> Szczecin),
  - b. 2002, Tantow – Bundesgrenze (> Szczecin),
  - c. 2003, Küstrin-Kietz – Bundesgrenze (> Kostrzyn),
  - d. 2004, Frankfurt (Oder) – Bundesgrenze (> Rzepin),
  - e. 2005, Guben – Bundesgrenze (> Gubin),
  - f. 2006, Forst – Bundesgrenze (> Tuplice),
  - g. 2007, Horka – Bundesgrenze (> Węglińiec),
  - h. 2008, Görlitz – Bundesgrenze (> Zgorzelec).
3. Grenznaher Raum zu Tschechien:
  - a. 3002, Ebersbach(Sachs) – Bundesgrenze (> Rumburk),
  - b. 3004, Bad Schandau – Bundesgrenze (> Děčín),
  - c. 3006, Johannegeorgenstadt – Bundesgrenze (> Potucky),
  - d. 3008, Bad Brambach – Bundesgrenze (> Vojtanov),
  - e. 3010, Schirnding – Bundesgrenze (> Cheb),
  - f. 3011, Furth im Wald – Bundesgrenze (>Ceska Kubice).
4. Grenznaher Raum zu Österreich:
  - a. 4001, Passau Gbf – Passau Hbf – Bundesgrenze (> Schärding),
  - b. 4002, Simbach (Inn) – Bundesgrenze (> Braunau am Inn)
  - c. 4003, Rosenheim – Freilassing – Bundesgrenze (> Salzburg (Hbf, ggf. Gnigl und weitere Bft),
  - d. 4004, Rosenheim – Kiefersfelden – Bundesgrenze (> Kufstein),
  - e. 4005, Mittenwald – Bundesgrenze (> Scharnitz),
  - f. 4008, Lindau – Bundesgrenze (> Lochau-Hörbranz).

(Anmerkung: 4c und 4d ergeben zusammen genommen einen Durchgang Salzburg – Kufstein durch den deutschen Grenzraum.)
5. Grenznaher Raum zu der Schweiz:
  - a. 5001, Singen – Konstanz – Bundesgrenze (> Kreuzlingen),



- b. 5002, Singen – Bundesgrenze (> Thayngen),
  - c. 5003, Waldshut (nur Gleis 5) – Bundesgrenze (> Koblenz),
  - d. 5004, Weil (Rh)/Basel Bad Rbf – Bundesgrenze (> Basel Bad Bf. > Basel SBB PB/RB).
6. Grenznaher Raum zu Frankreich:
- a. 6001, Neuenburg (Baden) – Bundesgrenze (> Bantzenheim),
  - b. 6002, Kehl – Bundesgrenze (> Strasbourg-Neudorf),
  - c. 6003, Wörth/Rh. – Bundesgrenze (> Lauterbourg),
  - d. 6006, Saarbrücken Rbf – Saarbrücken Hbf – Bundesgrenze (> Forbach).
7. Grenznaher Raum zu Luxembourg:
- a. 7001, Igel – Bundesgrenze (> Wasserbillig).
8. Grenznaher Raum zu Belgien: Derzeit keine.
9. Grenznaher Raum zu den Niederlanden:
- a. 9001, Aachen Hbf – Herzogenrath – Bundesgrenze (> Landgraaf),
  - b. 9003, Kaldenkirchen – Bundesgrenze (> Venlo),
  - c. 9004, Emmerich – Bundesgrenze (> Zevenaar Oost),
  - d. 9006, Bad Bentheim – Bundesgrenze (> Oldenzaal),
  - e. 9007, Leer – Ihrhove – Bundesgrenze (> Nieuweschans).