



Eisenbahn-Bundesamt

# **Verwaltungsvorschrift**

**zur**

**Eisenbahnaufsicht**

**über**

**bauliche Anlagen**

**(VV EA)**

Eisenbahn-Bundesamt  
Referat 21  
Heinemannstr. 6  
53175 Bonn

Ausgabe 01/2012  
Gültig ab: 10.12.2012

(Stand: Dez.. 2012)

## Verzeichnis der Änderungen

Fassung	Datum
Fassung 01/2012 der Verwaltungsvorschrift als VV EA (vorm. VV TAU)	10.12.2012

Lfd. Nr.	Geänderte Abschnitte	Kurzbeschreibung	Datum
1	3 (1) bis 3 (3) und Anhang 11 (neu)	Regelungen bzgl. der Überwachung Einhaltung Instandhaltungsplan gem. CSM-VO	13.04.2011
2	§ 4.1 Abs. 3 VV EA	Präzisierung der Regelung bei Gefahr durch Anlagen Dritter	13.04.2011
3	Anhänge 6 und 7.1	Hinweis auf Hilfsbrücken Gültigkeit der Streckenverzeichnisse/ Verzeichnis der Bahnstationsmanagements	13.04.2011
4	Anhang 7.2	Aktualisierung Regelwerk im Bereich Hochbau	13.04.2011
5	Anhang 12	Stichwortverzeichnis (Umbenennung)	13.04.2011
6	§ 1 Abs. 1	Präzisierung	10.12.2012
7	§ 2 Abs. 1 u. 2	Ergänzung aufgrund geänderter gesetzlicher Vorschriften	10.12.2012
8	§ 2 Abs. 3 u. 4	Präzisierung des Begriffs Stichprobe	10.12.2012
9	§ 3 Abs. 4	Anpassung der Formulierung aufgrund geänderten AEG	10.12.2012
10	Anhang 6, 7	Berücksichtigung der Umfirmung des EIU DB Schenker Rail AG	10.12.2012
11	Anhang 7.2	Anpassung der Überwachungshäufigkeiten im Anlagenbereich Hochbau	10.12.2012

**Bezugsquelle:**

Eisenbahn-Bundesamt

Referat 21

Heinemannstr. 6

53175 Bonn

**Download:** <http://www.eisenbahn-bundesamt.de>

# Inhalt (allgemeiner Teil)

---

Seite

<b>Abkürzungsverzeichnis .....</b>	<b>6</b>
<b>§ 1 Anwendungsbereich und Ziele der Verwaltungsvorschrift.....</b>	<b>7</b>
<b>§ 2 Gegenstand und Umfang der Eisenbahnaufsicht .....</b>	<b>8</b>
<b>§ 3 Sicherheitsvorschriften, Instandhaltungsanweisungen, anerkannte Regeln der Technik .....</b>	<b>10</b>
<b>§ 4 Durchführung der Eisenbahnaufsicht an IOH-Anlagen .....</b>	<b>12</b>
4.1 Allgemeines zur Eisenbahnaufsicht und Überwachungsarten .....	12
4.2 Prozessorientierte Eisenbahnaufsicht .....	13
4.3 Objektbezogene Überwachungen .....	14
4.4 Unternehmensbezogene Überwachungen .....	16
4.5 Prozessorientierte Durchführung und Dokumentation der Überwachungen .....	17
4.6 Sonderüberwachungen .....	18
4.7 Schwerpunktprüfungen.....	19
4.8 Instandhaltungs- und Betriebspflicht .....	20
<b>§ 5 Behandlung von Feststellungen .....</b>	<b>22</b>
5.1 Allgemeines zum Vorgehen bei Feststellungen .....	22
5.2 Aufsichtsrechtliche Maßnahmen .....	23
5.3 Anwendung des Gebührenrechts .....	23
<b>§ 6 Auswertung der Feststellungen aus der Eisenbahnaufsicht und Schnittstelle zur Sicherheitsgenehmigung .....</b>	<b>24</b>
6.1 Allgemeines zur Auswertung .....	24
6.2 Verfahrensaudits und Turnusmäßige Abschlussgespräche .....	25
6.3 Jährliche Erfahrungsberichte.....	27
6.4 Sonstiges .....	27
<b>§ 7 Sonstige Bahnen .....</b>	<b>28</b>

# Inhalt (Anhang)

---

	Seite
<b>Anhang 1: Begriffsbestimmungen</b> .....	29
<b>Anhang 2 Übersicht der Überwachungsarten</b> .....	37
<b>Anhang 3 Schematische Darstellung der Eisenbahnaufsicht</b> .....	38
<b>Anhang 4: Vorgehen bei Verstößen gegen die anerkannten Regeln der Technik</b> .....	39
<b>Anhang 5 Vorlagen</b> .....	41
5.1 Anmeldung zur Überwachung: .....	41
5.2 Anschreiben an die EdB zur Sachverhaltsfeststellung: .....	42
5.3 Protokoll einer Überwachung: .....	43
<b>Anhang 6 Verzeichnis der anlagenverantwortlichen Stellen der EdB</b> .....	44
<b>Anhang 7 Häufigkeit der Überwachungen</b> .....	46
7.1 Häufigkeit der unternehmensbezogenen Überwachungen im Bereich IOH: .....	46
7.2 Häufigkeit der objektbezogenen Überwachungen im Bereich IOH: .....	47
<b>Anhang 8 Erfassungsbogen zur prozessorientierten Dokumentation der Überwachungen</b> .....	51
<b>Anhang 9 Anwendung und Funktionalität des TAU-Programms</b> .....	52
<b>Anhang 10 NE-Bahnen bzw. sonstige Bahnen, die einer Sicherheitsgenehmigung bedürfen, im Zuständigkeitsbereich des Eisenbahn-Bundesamtes</b> .....	54
<b>Anhang 11 Vorgehen bei strukturellen Teilsystemen, die in den Geltungsbereich der CSM-VO fallen</b> .....	55
<b>Anhang 12 Stichwortregister</b> .....	57

# Abkürzungsverzeichnis

AEg	Allgemeines Eisenbahngesetz
a.R.d.T.	Anerkannte Regel der Technik
AV	Anlagenverantwortlicher
BEVVG	Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz
BGBI	Bundesgesetzblatt
BÜ	Bahnübergang
CSM-VO	Verordnung (EG) Nr. 352/2009 der Kommission vom 24. April 2009 über die Festlegung einer gemeinsamen Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken
DIN	Deutsches Institut für Normung
EBL	Eisenbahnbetriebsleiter
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EBRL	Eisenbahnspezifische Bauregelliste
EdB	Eisenbahnen des Bundes
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
ELTB	Eisenbahnspezifische Liste der Technischen Baubestimmungen
ERA	Europäische Eisenbahnagentur
ESiV	Eisenbahn-Sicherheitsverordnung
ESO	Eisenbahn-Signalordnung
IOH	Ingenieurbau, Oberbau, Hochbau
La	Langsamfahrstelle
NE-Bahnen	Nichtbundeseigene Eisenbahnen
proEA	prozessorientierte Eisenbahnaufsicht
RiL	Richtlinie
SiBe	Sicherheitsbescheinigung
SiGe	Sicherheitsgenehmigung
SMART	Bewertungskriterien „ <u>s</u> pecific, <u>m</u> asurable, <u>a</u> chievable, <u>r</u> ealistic, <u>t</u> imely“ („spezifisch, messbar, erreichbar, realistisch, zeitgebunden“)
SMS	Sicherheitsmanagementsystem
StV EBL	Ständiger Stellvertreter des Eisenbahnbetriebsleiters
StVO	Straßenverkehrsordnung
TAG	Turnusmäßige Abschlussgespräche
TAU	frühere Bezeichnung der technischen Eisenbahnaufsicht
VV EA	Verwaltungsvorschrift zur Eisenbahnaufsicht über bauliche Anlagen
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz

## Verwaltungsvorschrift zur Eisenbahnaufsicht über bauliche Anlagen

### § 1 Anwendungsbereich und Ziele der Verwaltungsvorschrift

- (1) Das Eisenbahn-Bundesamt ist gemäß § 5 Abs. 1a, 1e AEG<sup>1</sup> i.V.m. § 3 Abs. 1 Nr. 2 BEVVG<sup>2</sup> zuständig für die Durchführung der Aufsicht über Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes (EdB). Es ist weiterhin zuständig für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (NE-Bahnen), die einer Sicherheitsgenehmigung bedürfen und soweit die betreffende Infrastruktur an das Ausland grenzt, siehe hierzu § 7.
- (2) Die Bestimmungen dieser Verwaltungsvorschrift dienen der Durchführung der Eisenbahnaufsicht im Rahmen einer Allgemeinen Überwachung über die Anlagen des Ingenieurbaus, des Oberbaus (einschl. der Bahnübergänge) sowie des Hochbaus (IOH-Anlagen), die Betriebsanlagen im Sinne der §§ 2 und 18 AEG und bahnbetriebsbezogen sind. Der räumliche und funktionale Bezug zum Eisenbahnbetrieb muss im Einzelfall gegeben sein.
- (3) Diese Verwaltungsvorschrift gilt auch für Gemeinschaftsbauwerke im Bereich der Eisenbahnen des Bundes.

---

<sup>1</sup> Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2396) in der jeweils aktuellen Fassung

<sup>2</sup> Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz (BEVVG) vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2394) in der jeweils aktuellen Fassung

## § 2 Gegenstand und Umfang der Eisenbahnaufsicht

- (1) Eisenbahnen und Halter von Eisenbahnfahrzeugen sind nach § 4 Abs. 3 AEG verpflichtet, ihren Betrieb sicher zu führen, die Eisenbahninfrastruktur sicher zu bauen und in betriebssicherem Zustand zu halten.. Normiert werden damit Sicherheitspflichten mit dem Ziel, Schäden präventiv zu vermeiden (Betreiberverantwortung). Die Eisenbahnen des Bundes werden durch die Überwachung des Eisenbahn-Bundesamtes nicht von ihrer Verantwortung für den sicheren Zustand der Betriebsanlagen gemäß § 4 AEG entbunden. Denn die materiellen Sicherheitspflichten gem. § 4 Abs. 3 AEG liegen bei den Eisenbahnunternehmen und nicht beim Eisenbahn-Bundesamt als Aufsichtsbehörde. Hieraus ergibt sich, dass durch die Eisenbahnaufsicht durch das Eisenbahn-Bundesamt die Betreiberverantwortung nicht auf die Aufsichtsbehörde verlagert wird.
- (2) Darüber hinaus folgt aus § 4 Abs. 3 Satz 2 i.V.m. § 11 AEG für EIU eine Instandhaltungspflicht für die Eisenbahninfrastruktur. Diese ist im planfestgestellten oder sonst behördlich genehmigten Zustand betriebsbereit vorzuhalten (siehe Abschnitt 4.8). Beide Pflichten treffen die Eisenbahnen Kraft Gesetzes. Ein Nichteinschreiten des Eisenbahn-Bundesamtes kann diese Pflichten auch nicht reduzieren. Denn es liegt im pflichtgemäßen Ermessen des Eisenbahn-Bundesamtes, ob und ggf. wie es einschreitet.
- (3) § 5 Abs. 1 Nr. 1 AEG definiert den Begriff der Eisenbahnaufsicht als den Vollzug des AEG und der darauf beruhenden Verordnungen. § 5 a Abs. 1 weist dem Eisenbahn-Bundesamt u.a. die Aufgabe der Eisenbahnaufsicht – Überwachung der Einhaltung des AEG und der darauf beruhenden Rechtsverordnungen – zu und ordnet dies als Unterfall der Eisenbahnaufsicht als Gefahrenabwehr ein. Daraus und aus § 5 a Abs. 2 AEG („können Maßnahmen treffen“) folgt, dass dem Eisenbahn-Bundesamt bei Wahrnehmung der Eisenbahnaufsicht Ermessen zusteht. Daher soll sich diese grundsätzlich auf Stichproben beschränken und gleichzeitig ein zuverlässiges, repräsentatives Bild über die Wahrnehmung der Instandhaltung der IOH-Anlagen ergeben.  
Die Festlegung der Stichprobe erfolgt nach pflichtgemäßem Ermessen und nach dem Zufallsprinzip  
Ihr Umfang richtet sich nach der Vorgabe der Anhänge 7.1 und 7.2. Diese stellt die Überwachung eines repräsentativen Querschnittes der Infrastrukturanlagen sicher und berücksichtigt gleichzeitig das Gefährdungspotenzial in den jeweiligen Anlagenarten.



- (4) Die Festlegung zusätzlicher Stichproben sollte insbesondere unter dem Gesichtspunkt erfolgen, dass sich auf Anlagen bezieht, bei denen verstärkt mit Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung zu rechnen ist. Die Gefahren können u.a. resultieren aus:
- den möglichen Problemen bei Bauteilen / Bauarten / Materialien,
  - dem Alter der Anlage,
  - der Art der Anlagennutzung,
  - des Umfanges möglicher Brandlasten,
  - aus zulässiger Geschwindigkeit, Radsatzlast und Verkehrsbelastung (Lasttonnen pro Tag).
- (5) Demgegenüber können sich bei einem besonderen Gefahrenpotential für die öffentliche Sicherheit und dem Eisenbahnbetrieb im Rahmen der pflichtgemäßen Ermessensausübung andere Erfordernisse an die Überwachungsichte ergeben. Das Eisenbahn-Bundesamt kann sich bei Vorliegen von Erkenntnissen, die auf einen möglichen Schadenseintritt hindeuten (Gefahrenverdacht), sich von Amtswegen Gewissheit verschaffen (Gefahrenerforschung). Hinzu stehen die Mittel des § 5 a AEG, insbesondere die Abs. 4 und 5, zur Verfügung.
- (6) Gegenstand der Überwachung im Rahmen der Eisenbahnaufsicht über die IOH-Anlagen ist insbesondere die Prüfung, ob
- die Eisenbahnen des Bundes ihren Betrieb sicher führen und die Eisenbahninfrastruktur in betriebssicherem Zustand halten. Dazu gehört auch die Überprüfung, ob das EIU auch der sich aus §§ 4 Abs. 3 Satz 2 i.V.m. 11 AEG und § 2 EBO ergebenden Verpflichtung zur Instandhaltung der Infrastruktur nachkommt – näheres hierzu enthält § 4.8,
  - eine sach-, fach- und fristgerechte Mängelbeseitigung gewährleistet ist,
  - die EIU die ihnen obliegenden Inspektionen mit geeignetem Personal und Einrichtungen durchführen sowie dokumentieren,
  - Inspektionen in erforderlicher Tiefe und Qualität durchgeführt werden,
  - festgestellte Mängel rechtzeitig erkannt, zutreffend bewertet und behoben werden,
  - sich die Betriebsanlagen im genehmigten Zustand befinden und genehmigungskonform genutzt werden,
  - die in der Sicherheitsgenehmigung beschriebenen Verfahren und Anforderungen an die Instandhaltungs- und Sicherheitsorganisation eingehalten werden,

- die EIU die Allgemeinverfügungen des Eisenbahn-Bundesamtes umsetzen.

Die Überwachungsergebnisse und -erkenntnisse fließen in den Jahresbericht gemäß § 7b ESiV an die europäischen Eisenbahnagentur (ERA) ein. Sie dienen der Kontrolle, ob die Eisenbahnen die Voraussetzungen für die Erteilung der Sicherheitsgenehmigung einhalten (§ 7 c Abs. 3 Satz 1 AEG) und bilden daher eine Grundlage für die Entscheidung über die Verlängerung oder den Widerruf der Sicherheitsgenehmigung. Die betroffenen Unternehmen sind zu hören.

### **§ 3 Sicherheitsvorschriften, Instandhaltungsanweisungen, anerkannte Regeln der Technik**

- (1) Aus § 4 Abs. 3 AEG i.V.m. § 2 Abs. 1 EBO ergibt sich, dass die IOH-Anlagen so zu betreiben, instand zu halten und zu nutzen sind, dass beim Betrieb die Sicherheit gewährleistet ist und dass den besonderen Anforderungen, die aus dem Bahnbetrieb herühren, Rechnung getragen wird. Die Instandhaltung dient der Einhaltung der in § 4 Abs. 3 AEG normierten Sicherheitspflichten. Gegenstand und Umfang der Sicherheitspflichten sind insbesondere in der EBO und der ESO geregelt. Darüber hinaus sind Gegenstand und Umfang der Sicherheitspflichten in den Instandhaltungsanweisungen und in den anerkannten Regeln der Technik<sup>3</sup> beschrieben. Diese Regeln sind insbesondere in der Eisenbahnspezifischen Liste der Technischen Bestimmungen (ELTB) und den Eisenbahnspezifischen Bauregellisten (EBRL) als anerkannte Regeln der Technik aufgenommen.

Zu den Instandhaltungsanweisungen gehören bei strukturellen Teilsystemen, die einer Inbetriebnahmegenehmigung bedürfen, auch die - nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 352/2009<sup>4</sup> (CSM-VO) zum Nachweis der sicheren Integration dieses strukturellen Teilsystems - im Instandhaltungsplan getroffenen Festlegungen (Erläuterungen siehe Anhang 11).

---

<sup>3</sup> In den anerkannten Regeln der Technik oder Instandhaltungsanweisungen sind überwiegend Anforderungen an den Instandhaltungsprozess (insbesondere die Durchführung und Intervalle der Inspektionen, an die Qualifikation der eingesetzten Personale) und Anforderungen an die Anlagen in Maß und Zahl festgelegt

<sup>4</sup> Verordnung (EG) Nr. 352/2009 der Kommission vom 24. April 2009 über die Festlegung einer gemeinsamen Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken gemäß Artikel 6 Absatz 3 Buchstabe a der Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates veröffentlicht im Amtsblatt der EG Nr. L 108/4 vom 29.4.2009

Ferner sind die gesetzlichen Arbeitsschutz- und Unfallverhütungsvorschriften zu beachten.

- (2) Die von den Eisenbahnen des Bundes mit Sicherheitsgenehmigung (SiGe) bei der Instandhaltung zu beachtenden Regeln, die der Erteilung der SiGe nach § 7 c AEG zugrunde liegen, sind auch der Eisenbahnaufsicht zugrunde zu legen.

Die Überwachung der Einhaltung etwaiger Maßgaben aus Instandhaltungsplänen (s. Abs. 1) erfolgt in Stichproben, üblicherweise zu einem geeigneten Zeitpunkt kurz nach Aufnahme des Regelbetriebes oder ggf. anlassbedingt.

- (3) Bei Feststellung eines Verstoßes gegen die in den ELTB und EBRL festgelegten bzw. im Rahmen der Sicherheitsgenehmigung als Sicherheitsvorschriften genehmigten anerkannten Regeln der Technik oder gegen etwaige Festsetzungen aus Instandhaltungsplänen gilt folgendes:

Wenn im Sinne von § 2 Abs. 2 EBO kein Nachweis der mindestens gleichen Sicherheit vorliegt oder geführt werden kann, dann entscheidet das Eisenbahn-Bundesamt im Rahmen seines Ermessens, ob und wie gegen die Eisenbahnen des Bundes eingeschritten wird. Ein Einschreiten ist angezeigt, wenn eine Gefahr oder ein Gefahrenverdacht vorliegt; hiervon ist in der Regel auszugehen, wenn Abweichungen von den Instandhaltungsvorschriften und den nach Maß und Zahl festgelegten Werten vorliegen (siehe hierzu Anhang 4).

- (4) Die Eisenbahninfrastrukturen müssen nach § 4 Abs. 1 AEG den Anforderungen der öffentlichen Sicherheit an den Bau zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme und an den Betrieb genügen. Anlagen genießen infolgedessen Bestandsschutz, sofern sie Gegenstand einer behördlichen Genehmigung waren. Keinen Bestandsschutz genießen Anlagen, die abweichend von behördlichen Genehmigungen errichtet oder betrieben bzw. genutzt werden.

Wenn von einer genehmigten Anlage Gefahren für die Sicherheit des Bahnbetriebs ausgehen, genießt diese ebenfalls keinen Bestandsschutz (mehr). Dieses kann auch durch Änderungen der Rechtslage oder Erkenntnisse, die einer erteilten Genehmigung entgegenstehen, bewirkt werden.

- (5) Das Bauordnungsrecht der Länder ist durch das Eisenbahn-Bundesamt nicht unmittelbar anzuwenden. Die materiellen Regelungen, insbesondere die nach Maß und Zahl festgelegten Werte, sind als Anhalt für örtlich geltende Regeln der Technik heranzuzie-

hen und als ermessensbindende Werte anzusehen, soweit nicht eisenbahnspezifische Belange Abweichungen rechtfertigen.

## **§ 4 Durchführung der Eisenbahnaufsicht an IOH-Anlagen**

### **4.1 Allgemeines zur Eisenbahnaufsicht und Überwachungsarten**

(1) Die Überwachung erfolgt in Form von...

1. Verfahrensaudits im Rahmen der prozessorientierten Eisenbahnaufsicht (proEA),
2. Sonderüberwachungen (Unregelmäßigkeiten, Anfragen usw.) und
3. Schwerpunktprüfungen aus fachlich übergeordneten Gründen.

Mit diesen Überwachungsarten werden Erkenntnisse gewonnen, die zusammen ein zuverlässiges Bild über die Einhaltung der Sicherheitsvorschriften und die Funktionsfähigkeit der zu überwachenden Instandhaltungsorganisationen vermitteln.

Diese Erkenntnisse fließen in die Entscheidung über die Erteilung bzw. Verlängerung der Sicherheitsgenehmigung ein. Das gewonnene Bild wird durch die Stichproben in allen Überwachungsarten bestätigt oder widerlegt.

(2) Das Eisenbahn-Bundesamt meldet grundsätzlich die beabsichtigte Überwachung den Eisenbahnen des Bundes an (Anhang 5.1). Die nach § 5a Abs. 5 Nr. 3 AEG etwaig erforderlichen Hilfsmittel oder Hilfsdienste haben die Eisenbahnen des Bundes im benötigten Umfang zu stellen (siehe auch Abschnitt 4.3 Abs. 9).

(3) Wenn von Anlagen, die keine Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes sind, eine Gefahr für die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes ausgehen kann, ist die Eisenbahn des Bundes anzuhalten, die Betriebssicherheit zu gewährleisten und von der zuständigen Behörde die Beseitigung der Gefahr zu verlangen. Im Einzelfall kann das Eisenbahn-Bundesamt auch die zuständige Behörde informieren und um Abhilfe ersuchen. Nur bei konkreter Gefahr sind sofort geeignete Maßnahmen gegenüber den Eisenbahnen des Bundes zu ergreifen (Notzuständigkeit).

(4) Das Eisenbahn-Bundesamt kann sich im Rahmen der Eisenbahnaufsicht Sachverständiger oder sachverständiger Stellen bedienen.

## 4.2 Prozessorientierte Eisenbahnaufsicht

- (1) Ziel der prozessorientierten Überwachung ist das Beurteilen der jeweiligen Instandhaltungsorganisationen der Eisenbahnen des Bundes.

Die prozessorientierte Eisenbahnaufsicht (proEA) erfolgt in den Fachbereichen IOH in Form von inspektionsbegleitenden Überwachungen in Kombination mit unternehmensbezogenen Überwachungen.

Sie wird als umfassendes Verfahrensaudit definiert, in dem die Instandhaltungsprozesse am Ist-Zustand der Eisenbahnbetriebsanlagen gemessen werden, die die Eisenbahnen des Bundes im Rahmen von Verfahrens- und Arbeitsanweisungen in ihren jeweiligen Sicherheitsmanagementsystemen festgelegt haben.

Die proEA setzt auf die bisherigen Arten der Überwachung (objektbezogene und unternehmensbezogene Überwachungen, siehe Abschnitte 4.3 und 4.4) auf und ergänzt diese um ein Auswertungsmodul, das die Beurteilung der Instandhaltungsorganisation der jeweils überwachten Eisenbahnen des Bundes erlaubt.

- (2) Die Ergebnisse werden in Turnusmäßigen Abschlussgesprächen (TAG) mit den betreffenden Eisenbahnen des Bundes erörtert. Dies erfolgt auf regionaler Leitungsebene der Eisenbahnen des Bundes unter Einbindung der Regionalbereichsleitung und des StV EBL.

Den Eisenbahnen des Bundes wird damit die Möglichkeit eingeräumt, zu den Feststellungen des Eisenbahn-Bundesamtes Stellung zu nehmen bzw. Zusagen zu organisatorischen Abhilfemaßnahmen zu treffen. Erkenntnisse, Stellungnahmen und Mängelbeseitigungszusagen im Rahmen der TAG werden vom Eisenbahn-Bundesamt protokolliert und bilden einen Bestandteil der anschließenden Überwachung. Dabei werden auch die Umsetzung und die Wirksamkeit der betreiberseitigen Verbesserungsmaßnahmen in Bezug auf die Instandhaltungsorganisation beurteilt.

Die TAG sind mit Abschlussgesprächen von Verfahrensaudits vergleichbar. Die Ergebnisse der proEA dienen insofern auch als Input für das Systemaudit im Rahmen der Erteilung/Verlängerung von SiGe. Das Verfahren ist in Abschnitt 5.2 und im Leitfaden zur prozessorientierten Eisenbahnaufsicht<sup>5</sup> dargestellt.

---

<sup>5</sup> Leitfaden zur prozessorientierten Durchführung und Auswertung der Eisenbahnaufsicht - Verfahrensbeschreibung mit Beispielen und Maßgaben

Spezielle Auswertungsgespräche zwischen der Zentrale des Eisenbahn-Bundesamtes und der Zentrale des betroffenen Unternehmens (einschließlich EBL) runden das Prozedere ab.

### 4.3 Objektbezogene Überwachungen

- (1) Die objektbezogenen Überwachungen sind das stichprobenartige Überwachen des ordnungsgemäßen Zustandes und der genehmigten Nutzung der Anlagen einschließlich der konkreten Umsetzung des Sicherheits- und Instandhaltungskonzeptes an den Anlagen sowie der eingesetzten Hilfsmittel vor Ort. Sie schließt auch die stichprobenartige Überwachung der Beseitigung festgestellter Mängel als Folge objektbezogener Überwachung ein.

Weiterer Bestandteil der objektbezogenen Überwachungen ist die Kontrolle, ob die Instandhaltungsorganisationen, insbesondere die anlagenverantwortlichen Stellen, entsprechend den Instandhaltungsanweisungen geeignetes, fachlich qualifiziertes und fortgebildetes Personal in ausreichender Anzahl vorhalten und die Festlegungen der Instandhaltungsanweisungen (siehe § 3) einhalten.

- (2) Die objektbezogene Überwachung erfolgt durch eine beobachtende Beteiligung an den nach geltenden Rechtsvorschriften sowie den Instandhaltungsanweisungen der Eisenbahn des Bundes (siehe § 3) vorgegebenen Inspektionen. Ergänzt wird dies durch gezielte zusätzliche Stichproben an den baulichen Anlagen unter Einbeziehung der Inspektionsergebnisse nach eigenem Ermessen des verantwortlichen Sachbearbeiters.

Zusammen ergibt sich hierdurch ein Bild vom Zustand der Betriebsanlage vor Ort und von der Arbeitsweise und Qualifikation des Prüfpersonals der Eisenbahnen des Bundes sowie der eingesetzten Prüfhilfsmittel.

Für den Bereich der Bahnübergänge kann dies auch eine Beteiligung an Verkehrsschauen nach VwV-StVO<sup>6</sup> (hier: zu § 45 Abs. 3 StVO) sein. Eine Teilnahme durch Mitarbeiter des Eisenbahn-Bundesamtes wird empfohlen. Das Eisenbahn-Bundesamt kann auch auf Grund von Erkenntnissen an BÜ Sonderverkehrsschauen beantragen. Die Teilnahmen an Verkehrsschauen an BÜ können in einem ausgewogenen Maß die Teilnahme an Inspektionen nach RiL 815.0040 ersetzen.

---

<sup>6</sup> VwV-StVO vom 22. Oktober 1998 (Bundesanzeiger Nr. 246 b vom 31. Dezember 1998, ber. 1999 S. 947) in der jeweils aktuellen Fassung,

Im Hochbau kann sich das Eisenbahn-Bundesamt in Wahrnehmung seiner Überwachungsaufgabe an Brandschauen der Kommunen beteiligen. Diese Schauen ersetzen nicht die vorgenannte Beteiligung an den Inspektionen.

- (3) Art und Häufigkeit der Inspektionen, an denen sich das Eisenbahn-Bundesamt im Zuge der objektbezogenen Überwachungen beteiligt, bzw. gezielter zusätzlicher Stichproben, werden von der Zentrale des Eisenbahn-Bundesamtes vorgegeben (Anhang 7.2). Die Vorgaben sind grundsätzlich als Mindestwert zu betrachten.
- (4) Das Eisenbahn-Bundesamt benennt den Eisenbahnen des Bundes diejenigen Inspektionen, Verkehrs- und Brandschutzbegehungen, an denen es sich beteiligt. Hiermit soll sichergestellt werden, dass bei der objektbezogenen Überwachung auch die für die Inspektion notwendigen Objektunterlagen vor Ort sind.
- (5) Objektbezogene Überwachungen können mit Formblatt (Anhang 4.1) angezeigt werden und sollten möglichst in Verbindung mit der unternehmensbezogenen Überwachung durchgeführt werden.  
Die Termine für die objektbezogenen Überwachungen können auch während der unternehmensbezogenen Überwachung mit der anlagenverantwortlichen Stelle vereinbart werden.
- (6) Beteiligt sich das Eisenbahn-Bundesamt an einer Inspektion der Eisenbahnen des Bundes, wird die Inspektion durch die Eisenbahn durchgeführt und vom Eisenbahn-Bundesamt überwachend begleitet. Dies gilt sinngemäß für Verkehrsschauen nach § 45 VwV - StVO und Brandschauen.
- (7) Je nach dem vorgefundenen Zustand der Anlagen und der Arbeit des Prüfpersonals beteiligt sich das Eisenbahn-Bundesamt an der gesamten oder nur an einem Teil der Inspektion.
- (8) Wenn Zweifel an den Inspektionsbefunden oder am Zustand der baulichen Anlagen bestehen, wird festgelegt, dass das Eisenbahn-Bundesamt Überprüfungen von Betriebsanlagen zur Gefahrenforschung (siehe § 2 Abs. 5) und zur Prüfung der Einhaltung der Betriebspflicht selbst durchführt oder dies in Einzelfällen von einer qualifizierten externen Person oder Organisation durchführen lässt.

Inspektionen durch die Eisenbahnen des Bundes auf Veranlassung des Eisenbahn-Bundesamtes sollen nur in begründeten Fällen erfolgen.

- (9) Die erforderlichen technischen Einrichtungen und Personale wie auch die Sicherungsmaßnahmen und Hilfsdienste gem. § 5a Abs. 5 Nr. 3 AEG haben die Eisenbahnen des Bundes zu stellen.

Wird die Stellung dieser Hilfsdienste und Hilfsleistungen im Sinne des § 5a Abs. 5 Nr. 3 AEG durch das Unternehmen verweigert, ist zu prüfen, ob gegen die Eisenbahnen des Bundes aufgrund der ergangenen Verpflichtung geeignete Maßnahmen anzuordnen sind. Bei einer eventuellen Zwangsgeldandrohung sind in der Regel 5.000,- € vorzusehen.

Auf die hierzu bestehenden Verfügungen des Referates 11 zur Einführung des novellierten AEG sowie zur Verwaltungsvollstreckung wird Bezug genommen.

#### **4.4 Unternehmensbezogene Überwachungen**

- (1) Wesentlicher Bestandteil der unternehmensbezogenen Überwachungen ist die stichprobenartige Einsichtnahme in die Instandhaltungsunterlagen der Eisenbahnen des Bundes. Hierdurch wird festgestellt, ob die Instandhaltung der Eisenbahnbetriebsanlagen ordnungsgemäß durchgeführt wurde oder ob Anlass zu Beanstandungen besteht.

Wie auch bei objektbezogenen Überwachungen ist weiterer Bestandteil der unternehmensbezogenen Überwachungen die Kontrolle, ob die Instandhaltungsorganisationen, insbesondere die anlagenverantwortlichen Stellen, entsprechend den Instandhaltungsanweisungen geeignetes, fachlich qualifiziertes und fortgebildetes Personal in ausreichender Anzahl vorhalten und die Festlegungen der Instandhaltungsanweisungen (siehe § 2 Abs. 5) einhalten.

- (2) Der Umfang der Prüfungen im Rahmen der unternehmensbezogenen Überwachungen soll so festgelegt werden, dass eine Beurteilung der Organisationseinheit in Bezug auf alle Instandhaltungsbereiche im Zuständigkeitsbereich des Sachbereiches 2 möglich ist.

- (3) Die Häufigkeit der unternehmensbezogenen Überwachungen wird von der Zentrale des Eisenbahn-Bundesamtes vorgegeben (Anhang 7.1). Die Vorgaben sind grundsätzlich als Mindestwert zu betrachten.



- (4) Der fachlich verantwortliche Sachbearbeiter des Sachbereichs 2 bearbeitet den Vorgang gemäß dem Ablaufdiagramm der Eisenbahnaufsicht (Anhang 2) und übergibt ihn dem Federführenden Mitarbeiter.

#### **4.5 Prozessorientierte Durchführung und Dokumentation der Überwachungen**

- (1) Gegenstand der prozessorientierten Aufsicht ist die Prüfung, ob die in den Sicherheits- und Instandhaltungsdokumentationen der Eisenbahnen des Bundes vorgegebenen Instandhaltungsprozesse ordnungsgemäß ablaufen.

Hierzu bedient sich das Eisenbahn-Bundesamt eines aus übergeordneten Regelwerken (z.B. DIN 31051) abgeleiteten Verfahrensablaufes, der im Erfassungsbogen (siehe Anhang 8) dokumentiert ist.

Der Erfassungsbogen gibt zwei Prozesse<sup>7</sup> vor, die als maßgebliche Bestandteile einer Instandhaltung gesehen werden:

- Prozess I: Inspektion und
- Prozess II: Instandsetzung.

Die Definition der im Erfassungsbogen dargestellten Prozesskette ergibt sich zum einen aus Ordnungskriterien (Durchführung, Diagnose, Dokumentation aller Instandhaltungsschritte) und zum anderen aus Bewertungskriterien (Das Ob, Wie und Wann der einzelnen Instandhaltungsmaßnahmen).

Im Prozess I erfolgt die Prüfung zunächst in Bezug auf die Plausibilität der bei den Eisenbahnen des Bundes vorgehaltenen Anlagendaten, bezüglich der Inspektion selbst sowie im Anschluss daran hinsichtlich der Mängelfeststellung.

Im Prozess II erstreckt sich die Prüfung auf die Plausibilität der befundeten Mängeldaten, auf ggf. erforderliche Ersatzmaßnahmen sowie auf die Mängelbeseitigungsmaßnahmen selbst.

Auf Basis dieser Bereiche werden im Erfassungsbogen wesentliche Prozessschritte dargestellt, die bei einer ordnungsgemäßen Instandhaltung störungsfrei ablaufen müssen.

Der Erfassungsbogen gibt somit einen Soll-Prozess der Instandhaltung vor. Im Rahmen der Überwachungen erfolgt dann ein Soll-Ist-Vergleich, auf dessen Basis die ordnungsgemäße Durchführung der Instandhaltung beurteilt wird.

---

<sup>7</sup> Die in der DIN 31051 genannte Wartung dient überwiegend der vorbeugenden Instandhaltung und wird deshalb hier nicht betrachtet.

Durch die Zugrundelegung dieses allgemeingültigen Prozesses ergibt sich die Möglichkeit, die Instandhaltungsabläufe für verschiedene Bereiche zu vergleichen und systematische oder organisatorische Mängel herauszufinden, die ggf. bei verschiedenen Anlagen- und/oder Inspektionsarten auftreten.

- (2) Werden bei einer Überwachung sicherheitsrelevante Verstöße gegen anerkannte Regeln der Technik an den Anlagen selbst oder bei den zu beurteilenden Bewertungskriterien festgestellt, so wird hier von einer Störung im Instandhaltungsprozess ausgegangen (siehe hierzu § 3 in Verbindung mit Anhang 4). Wesentlich ist dabei, dass bereits die Überwachung selbst und die ggf. nachfolgende Sachverhaltsfeststellung auf die eindeutige Klärung abgestimmt werden, auf welche fehlerhaft abgelaufenen Prozessschritte die festgestellten Störungen zurückzuführen sind.

Die Ergebnisse aller Überwachungen werden nach Maßgabe der Erfassungsbögen dokumentiert. Die Dokumentation ist im Leitfaden zur prozessorientierten Eisenbahnaufsicht dargestellt.

Um eine spätere Auswertung zu ermöglichen, werden für jede Überwachung festgestellte Regelwerksverstöße und mangelhafte Prozessschritte in das TAU-Programm (siehe Anhang 9) eingetragen.

#### **4.6 Sonderüberwachungen**

- (1) Sonderüberwachungen sind das umfassende Überwachen des technischen Zustandes einer Anlage oder eines Teils einer Anlage unter dem Gesichtspunkt der Stand-, Betriebs- und Verkehrssicherheit, des Brand- und Umweltschutzes sowie ggf. auch der Instandhaltungsorganisation.
- (2) Werden bei der unternehmens- oder objektbezogenen Überwachung durch das Eisenbahn-Bundesamt erhebliche organisatorische, betriebliche oder technische Mängel festgestellt, oder sind sichere Anzeichen für solche Mängel erkennbar, kann eine Sonderüberwachung erforderlich sein. Sie ist insbesondere dann erforderlich, wenn der technische Zustand, insbesondere unter dem Gesichtspunkt der geforderten Sicherheit, durch eine unternehmens- bzw. objektbezogene Überwachung nicht eindeutig festgestellt werden kann.

- (3) Sonderüberwachungen können auch erforderlich werden:
- nach einer technischen Unregelmäßigkeit,
  - nach einem Unfall,
  - nach einem außergewöhnlichem Ereignis,
  - nach dem Hinweis eines Dritten,
  - wenn bei Wiederinbetriebnahme nach Stilllegungen der technische Zustand der Anlage gezielt untersucht werden muss oder
  - weil Hinweise auf Serienfehler vorliegen oder Wiederholungsgefahr besteht.
- (4) Für den Ablauf der Sonderüberwachungen gelten analog die Regelungen nach den Abschnitten 4.3 und 4.4.

#### **4.7 Schwerpunktprüfungen**

- (1) Schwerpunktprüfungen erfolgen anlassbedingt nach Maßgabe des Referates 21. Sie können insbesondere dann erforderlich werden, wenn anhand von Überwachungsauswertungen oder durch andere Vorkommnisse begründete Anzeichen dafür vorhanden sind, dass in bestimmten Anlagen- bzw. Instandhaltungsbereichen ggf. erhebliche organisatorische, betriebliche oder technische Mängel bestehen. Schwerpunktprüfungen dienen der dezidierten Sachverhaltsfeststellung, in welcher Ausprägung ggf. die Mängel vorhanden sind und welche Instandhaltungsbereiche der Eisenbahnen des Bundes sie betreffen. Das Referat 21 legt in Abstimmung mit den Federführenden Mitarbeitern hierzu die Einzelheiten zur Durchführung, zu den Stichproben sowie der Auswertung der Schwerpunktprüfungen fest.
- (2) Stellt das Referat 21 fest, dass in bestimmten Anlagen- bzw. Instandhaltungsbereichen ggf. erhebliche organisatorische, betriebliche oder technische Mängel bestehen, entscheidet es nach Maßgabe des § 2 Abs. 5 über das Erfordernis ggf. weiterer Maßnahmen.
- (3) Wurden in Schwerpunktprüfungen die o.a. Mängel festgestellt, so werden diese von den betreffenden Sachbereichen 2 in den TAG mit den Eisenbahnen des Bundes erörtert. Dies dient insbesondere dazu, die auf zentraler Ebene zwischen Eisenbahn-Bundesamt und Eisenbahnen des Bundes getroffenen Festlegungen zu überprüfen.

## 4.8 Instandhaltungs- und Betriebspflicht

Das Eisenbahn-Bundesamt überwacht auch die Einhaltung der Betriebspflicht der Eisenbahninfrastruktur (Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 25.10.2007, Aktenzeichen 3 C 51.06), welche die Instandhaltungspflicht enthält.

- (1) Die Betriebspflicht für Strecken ergibt sich aus §§ 4 Abs. 3 und 11 Abs. 2 Satz 3 AEG i.V.m. § 2 Abs. 4 EBO.

Die Betriebspflicht umfasst die Verpflichtung, die Infrastruktur im planfestgestellten Zustand mit der planmäßigen Geschwindigkeit (siehe Einführungserlass zur VV EA) instand zu halten und sicher für den Verkehr bereitzustellen. Sie endet bei Strecken mit Erteilung der Stilllegungsgenehmigung.

Im Rahmen der Eisenbahnaufsicht ist zu prüfen, ob alle nicht im Verzeichnis der stillgelegten Strecken des EBA (EBA-Intranet unter Ref. 11) aufgeführten Strecken vollständig betriebsbereit mit der planmäßigen Geschwindigkeit vorgehalten und angeboten werden. Ist dies nicht der Fall, so besteht der Verdacht, dass die Eisenbahnen des Bundes ihre Betriebspflicht verletzen. Im Rahmen des Aufgreifermessens ist nun zu entscheiden, ob dem Verdacht nachgegangen werden soll.

Es gelten folgende Aufgreifkriterien:

1. Bei Sperrung oder Außerbetriebnahme von Streckengleisen (zu denen die Überhol-, Kreuzungs- und beidseitig angebundenen und mit Hauptsignalen versehenen Einfahr- und Ausfahrgeise gehören), für die keine Stilllegungsgenehmigung beantragt oder erteilt wurde, ist eine Anhörung zur Ursache der Sperrung, zur Absicht der Wiederbetriebnahme und ggf. zum erforderlichen Zeitaufwand für die Beseitigung der Ursache erforderlich. Weder die Unwirtschaftlichkeit einer Strecke noch gravierende Mängel oder höhere Gewalt rechtfertigen die dauerhafte Sperrung ohne Genehmigung nach § 11 AEG (Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 25.10.2007, Aktenzeichen 3 C 51.06). Der Vorgang ist anschließend mit dem Anhörungsergebnis an die Zentrale, Referat 21, abzugeben, welche die Wiederbetriebnahme verfolgen wird.

2. Eine mangelbedingte Geschwindigkeitsreduzierung einer Strecke, die über 6 Monate andauert (siehe La-Verzeichnis und Einführungserlass zur VV EA) ist dann aufzugreifen, wenn sie zu Fahrzeitverlusten (siehe Einführungserlass zur VV EA) auf einer Strecke zwischen zwei Knotenpunkten (z.B. Köln Hbf - Koblenz Hbf, Berlin Hbf - Frankfurt/Oder, Frankfurt Hbf – Mannheim Hbf, Hamburg Hbf – Hannover Hbf usw.) führt oder zu anderen Beeinträchtigungen des jetzigen Verkehrs (z.B. Schienenersatzverkehr, ständiger Anschlussverlust) führt. Nach Anhörung und Auskunftsbeseid ist, wenn eine Beseitigung bzw. Wiederinbetriebnahme nicht in angemessener Zeit zu erwarten ist, die Mängelbeseitigung und die Wiederherstellung der planmäßigen Geschwindigkeit vom Sb 2 in einer dafür erforderlichen Frist anzuordnen (siehe Muster im EBA-Intranet). Der Vollzug der Anordnung ist nach Ablauf der Frist zu prüfen.
- (2) Die Instandhaltungspflicht auch für die sonstigen Betriebsanlagen (nebst Serviceeinrichtungen nach § 2, 3 c AEG wie z.B. Abstell- und Verladegleise, Bahnsteige, Rangiereinrichtungen, Zugbildungseinrichtungen und Tankstellen und Anlagen nach Anhang 6) ergibt sich aus §§ 4 Abs. 1 Abs. 3 AEG i.V.m. § 2 Abs. 4 EBO. Sie endet mit der Genehmigung des Rückbaus im Rahmen der Planfeststellung/Plangenehmigung, der Stilllegung der angrenzenden Strecken oder der endgültigen Betriebseinstellung durch die Eisenbahnen des Bundes. Bei der Feststellung einer Sperrung einer Serviceeinrichtung ist das Referat 21 zu informieren.
- (3) Inhaber der Instandhaltungs- und Betriebspflicht und Adressat der Anordnungen ist die in Anhang 6 aufgeführte jeweilige Eisenbahn des Bundes.

## § 5 Behandlung von Feststellungen

### 5.1 Allgemeines zum Vorgehen bei Feststellungen

- (1) Die Dokumentation der Überwachungstätigkeit erfolgt im TAU-Programm. Verstöße gegen Rechtsvorschriften oder die Nichteinhaltung der anerkannten Regeln der Technik ohne den Nachweis mindestens gleicher Sicherheit i.S.v. § 2 Abs. 2 EBO werden im "Protokoll der Überwachung" (Anhang 5.2) festgehalten.

Verstöße liegen auch vor, wenn die Instandhaltungsorganisation nicht die Festlegungen der Instandhaltungsanweisungen – dies sind insbesondere Grenzwerte und Inspektionsfristen – einhält und nicht entsprechend den Instandhaltungsanweisungen (siehe § 2 Abs. 4) geeignetes, fachlich qualifiziertes und fortgebildetes Personal in ausreichender Anzahl vorhält (siehe § 3 in Verbindung mit Anhang 4).

- (2) Soweit derartige Verstöße vorliegen, entscheidet die Art und Schwere des Mangels sowie die Dringlichkeit für seine Beseitigung über das weitere Vorgehen. Grundsatz hierbei ist ein stufenweises Vorgehen gemäß Ablaufdiagramm (Anhang 2).

Dabei kann am Anfang die Aufforderung an die Eisenbahnen des Bundes zur Stellungnahme (Anhang 4.3) als Sachverhaltsaufklärung stehen.

- (3) Führt das Ergebnis dieser Sachverhaltsaufklärung zu einer einvernehmlichen Regelung mit der Eisenbahn des Bundes und kann deshalb eine aufsichtsrechtliche Maßnahme nach § 5a Abs. 2 AEG i.V.m. § 2 Abs. 4 EBO zur Mängelbeseitigung unterbleiben, so ist gegenüber den Eisenbahnen des Bundes nur ein Kostenbescheid zu erlassen.

- (4) Eine Überprüfung der Mängelbeseitigung ist grundsätzlich nach Aktenlage vorzunehmen. Vor Ort findet sie in Stichproben und nach pflichtgemäßem Ermessen statt. Dies gilt auch für die Überprüfung, ob bei der Beseitigung der Mängel im Rahmen von Instandsetzungsarbeiten die anerkannten Regeln der Technik eingehalten wurden.

## **5.2 Aufsichtsrechtliche Maßnahmen**

- (1) Bei nicht übereinstimmender Einschätzung eines Verstoßes oder der Angemessenheit seiner Beseitigung ist grundsätzlich gemäß § 28 VwVfG anzuhören. Hierbei ist der beabsichtigte Bescheid in seinem Tenor vorzustellen und eine Äußerungsfrist zu bestimmen. Bei besonderer Eile kann auch mündlich angehört werden. Der Verzicht auf eine schriftliche Anhörung ist aktenkundig zu begründen, die mündliche Anhörung zu vermerken.
- (2) Das Eisenbahn-Bundesamt kann zur Wiederherstellung der Sicherheit eine Anweisung nach § 5a Abs. 2 AEG i. V. m. § 2 Abs. 4 EBO erlassen. Der Verzicht auf eine Anweisung ist aktenkundig zu begründen.
- (3) Bei Gefahr im Verzug ist eine solche Anweisung unverzüglich, auch mündlich, unter Anordnung der sofortigen Vollziehung zu erlassen, sofern die Eisenbahnen des Bundes nicht sofort den Mangel selbst beseitigen. Mündliche Verwaltungsakte müssen zusätzlich auch in schriftlicher Form ergehen.

## **5.3 Anwendung des Gebührenrechts**

- (1) Kostenpflichtig ist ein festgestellter Mangel mit Gefahr für die öffentliche Sicherheit. Hierzu gehören insbesondere Verstöße gegen Gesetze, Rechtsverordnungen, Instandhaltungsanweisungen oder die anerkannten Regeln der Technik (siehe § 3 in Verbindung mit Anhang 4).

Alle Handlungen nach Abschnitt 5.2 sind kostenpflichtig.

- (2) Überwachungshandlungen, die nicht zu einer Mängelfeststellung führen, lösen keine Kostenpflicht aus.

## § 6 Auswertung der Feststellungen aus der Eisenbahnaufsicht und Schnittstelle zur Sicherheitsgenehmigung

### 6.1 Allgemeines zur Auswertung

- (1) Die relevanten Angaben zu jeder durchgeführten Überwachung werden vom jeweils verantwortlichen Sachbearbeiter in das TAU-Programm (siehe Anhang 9) eingetragen. Das TAU-Programm ermöglicht u.a. eine Auswertung der prozessorientiert durchgeführten Überwachungen. Gegenstand dieser Auswertungen ist es zunächst zu ermitteln, in welchen Bereichen signifikant häufig Prozessmängel festzustellen sind. Dies kann ggf. nur bestimmte anlagenverantwortliche Stellen und/oder einzelne Inspektions- bzw. Anlagenarten betreffen.

Die Ergebnisse der prozessorientierten Überwachungen werden mit Hilfe der Auswertungsfunktion des TAU-Programms für die verschiedenen Instandhaltungsbereiche dargestellt (s. Leitfaden zur prozessorientierten Durchführung und Auswertung der Eisenbahnaufsicht).

Dabei erfolgt die Darstellung in Tabellenform für alle vorhandenen Kombinationen aus Anlagen- und Überwachungsarten. Die Angabe erfolgt prozentual bezogen auf die Gesamtanzahl der jeweils überwachten Anlagen.

Der Anwender kann frei wählen, welche Organisationseinheiten, Anlagen- oder Überwachungsarten dargestellt werden sollen. Ferner lässt sich angeben, für welche Organisationseinheiten - einzeln oder mehrere zusammengefasst - die Auswertung dargestellt werden soll.

Durch Vergleich der verschiedenen Übersichten lässt sich abschätzen,

- inwieweit bestimmte Prozessmängel in mehreren Organisationseinheiten auftreten,
- wie stark die Feststellungen streuen oder
- auf welcher Ebene organisatorische Mängel vorhanden sind, die Prozessstörungen in bestimmten Instandhaltungsbereichen zur Folge haben.

Einzelheiten zur Auswertung und zur Ergebnisverdichtung mit Hilfe des TAU-Programms können dem Leitfaden zur prozessorientierten Durchführung und Auswertung der Eisenbahnaufsicht entnommen werden.



- (2) Die Auswertung schließt den Überwachungsturnus ab, sobald die Überwachungen eines Turnus durchgeführt sind und die wesentlichen Überwachungsergebnisse vorliegen.

Die Ergebnisse und Erkenntnisse aus den Überwachungen fließen in das turnusmäßige Abschlussgespräch ein.

## **6.2 Verfahrensaudits und Turnusmäßige Abschlussgespräche**

- (1) Die prozessorientierte Durchführung der Überwachungen und die Verdichtung der Erkenntnisse, in welchen Bereichen ggf. Prozessmängel bestehen, bilden zusammen genommen das Verfahrensaudit bezogen auf die überwachte Instandhaltungsorganisation.

Hierzu werden nach Ablauf jedes Turnus (siehe Anhang 7.1) die Überwachungen aller Fachgebiete (IOH) mit Hilfe des TAU-Programms von den Federführenden Mitarbeitern ausgewertet und zusammen mit den daraus gewonnenen Erkenntnissen über das Funktionieren einzelner Instandhaltungsorganisationen für das Turnusmäßige Abschlussgespräch (TAG) aufbereitet.

Die statistische Aufbereitung der prozessbezogenen Feststellungen gibt Hinweise auf mögliche organisatorische Mängel in den überwachten Instandhaltungsbereichen.

- (2) Im Rahmen der TAG sollen die zu beteiligenden Vertreter der überwachten Instandhaltungsbereiche mit den möglichen Prozessmängeln konfrontiert werden und erhalten Gelegenheit, zu den Erkenntnissen des Eisenbahn-Bundesamtes Stellung zu nehmen.

Zu festgestellten Prozessmängeln, die nicht im Rahmen der Verwaltungsverfahren ausgeräumt werden konnten, sollen von den betroffenen Instandhaltungsorganisationen konkrete Zusagen über geeignete Abhilfemaßnahmen eingefordert werden.

Die Zusagen müssen den sogenannten SMART-Maßstäben genügen, d. h. die Maßnahmen müssen hinreichend spezifisch (specific), messbar (measurable), erreichbar (achievable), realistisch (realistic) und zeitgebunden (timely) sein.

Gegenstand der Beurteilung durch das Eisenbahn-Bundesamt ist es nicht, über die Geeignetheit der zugesagten Maßnahmen hinaus auch darüber zu befinden, ob ggf. andere Maßnahmen eine höhere Qualität und/oder höheren wirtschaftlichen Erfolg versprechen.

Über die Ergebnisse und Maßnahmenzusagen fertigt das Eisenbahn-Bundesamt ein Protokoll. Das Protokoll soll mit den betreffenden Instandhaltungsorganisationen inner-

halb eines geeigneten Zeitraumes abgestimmt werden. Dort, wo eine einvernehmliche Abstimmung nicht möglich ist, werden die Erkenntnisse aus der Aufsicht als Einschätzung des Eisenbahn-Bundesamtes dargestellt und davon abweichende Darstellungen der überwachten Stellen als Hinweise in den Protokolltext mit aufgenommen.

Aus dem abgestimmten Protokoll muss hervorgehen, dass die Leitungsebene der betreffenden Betreiberorganisationen unter Einbindung des zuständigen Eisenbahnbetriebsleiters (soweit vorhanden) in Bezug auf die Zusagen bzw. einen Verzicht auf konkrete Abhilfemaßnahmen verantwortlich eingebunden waren.

- (3) Die Umsetzung und Wirksamkeit der Abhilfemaßnahmen in Bezug auf die jeweilige Instandhaltungsorganisation sind im jeweils nachfolgenden Turnus entsprechend zu überwachen. D. h. es erfolgt eine Beurteilung,...
- ob die zugesagten Verbesserungsmaßnahmen von den entsprechenden Stellen umgesetzt wurden,
  - ob diese den gesetzten SMART-Maßstäben genügen und
  - welche konkret messbaren Auswirkungen die Maßnahmen auf die bemängelten Instandhaltungsprozesse haben.

Entsprechende Maßgaben für diese Beurteilung ergeben sich aus dem Leitfaden zur prozessorientierten Eisenbahnaufsicht.

- (4) Das TAG erfolgt in einem Turnus gem. Anhang 7.1 und wird mit den anlagenverantwortlichen Stellen, der Unternehmensleitung und den jeweils zuständigen Eisenbahnbetriebsleitern auf Regionalbereichsebene geführt. Es soll bis 30.04. des nachfolgenden Jahres durchgeführt werden. Die Protokolle zu den TAGs sind den Jahresberichten beizufügen (siehe Abschnitt 6.3).
- (5) Das TAG kann bei kleinen Eisenbahnunternehmen, die organisatorisch nicht zur DB Netz AG oder zur DB Station&Service AG gehören, (z.B. DB Tankdienste) auch im Rahmen der unternehmensbezogenen Überwachungen durchgeführt werden. Eine Beteiligung der Federführenden Mitarbeiter ist in diesen Fällen nicht zwingend erforderlich, das Protokoll fertigt dann der jeweils durchführende Sachbearbeiter.

### **6.3 Jährliche Erfahrungsberichte**

- (1) Zum Jahresende wertet der federführende Mitarbeiter in einem Erfahrungsbericht die Erkenntnisse aus der Überwachungstätigkeit für den Zuständigkeitsbereich seines Sachbereiches aus. Dabei werden, auf die anlagenverantwortlichen Stellen, die jeweiligen Anlagenbereiche und Inspektionsarten bezogen, die Feststellungen aus der Eisenbahnaufsicht des vergangenen Jahres bewertet und es werden die Festlegungen für die anstehende Überwachungstätigkeit des nachfolgenden Zeitraumes getroffen.
- (2) Die Sachbereiche 2 geben der Zentrale den vom Sachbereichsleiter 2 oder Vertreter unterzeichneten Erfahrungsbericht bis zum 15.05. des Folgejahres zur Kenntnis.
- (3) Die Zentrale wertet die Erfahrungsberichte der Sachbereiche 2 gegebenenfalls unter Einbeziehen der Niederschriften nach Abschnitt 6.1 oder 6.2 aus, veranlasst bei Bedarf Schwerpunktprüfungen oder fertigt Verfügungen zur Eisenbahnaufsicht durch die Sachbereiche 2.

Diese und die aus den Verfahrensaudits gewonnenen Erkenntnisse fließen in die Systemaudits ein, die im Zuge der Erteilung oder Verlängerung von Sicherheitsgenehmigungen erfolgen.

### **6.4 Sonstiges**

- (1) Am Jahresende wird durch die Zentrale auch ein Soll/Ist-Abgleich der Eisenbahnaufsicht der Sachbereiche 2 vorgenommen. Hierbei wird geprüft, ob die Sollvorgaben dieser Verwaltungsvorschrift eingehalten sind.
- (2) Bei Bedarf führt das Ref. 21 mit der Zentrale der EdB ein Auswertungsgespräch durch.
- (3) Einmal jährlich findet eine Sicherheitskonferenz der Federführenden Mitarbeiter der Eisenbahnaufsicht (Verfahrensauditoren) mit den Systemauditoren des Ref. 21 statt, mit dem Ziel, aus den Erfahrungen und Erkenntnissen des zurückliegenden Jahres Schwerpunkte für die künftige Tätigkeit zu setzen und ein einheitliches Verwaltungshandeln sicherzustellen.

## **§ 7 Sonstige Bahnen**

- (1) Neben den Eisenbahnen des Bundes ist das Eisenbahn-Bundesamt auch zuständig für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen, die einer Sicherheitsgenehmigung nach § 7c AEG bedürfen. Dies umfasst zurzeit die Eisenbahnen nach Anhang 10.
  
- (2) Die Regelungen der §§ 1 bis 6 dieser Verwaltungsvorschrift gelten sinngemäß. In Abweichung von den Vorgaben in dieser Vorschrift sollen jeweils alle 2 Jahre eine unternehmens- und eine angemessene Anzahl von objektbezogenen Überwachungen von der zuständigen Außenstelle durchgeführt werden. Die unternehmensbezogene Überwachung ist mit einem TAG im Beisein des Federführenden Mitarbeiters abzuschließen. Die Ergebnisse der TAG werden dem Referat 21 zugeleitet und fließen in die Entscheidung über die Verlängerung bzw. den Widerruf der Sicherheitsgenehmigung ein.

## **Anhang 1: Begriffsbestimmungen**

### **Allgemeine Anforderungen**

Die Erfüllung der allgemeinen Anforderungen stellt sicher, dass die baulichen Anlagen nicht die öffentliche Sicherheit gefährden. Dazu gehören insbesondere die Standsicherheit, die Gebrauchstauglichkeit, die Betriebssicherheit, der Brand-, Schall-, Wärme- und Erschütterungsschutz sowie die Verkehrssicherheit und der Umweltschutz.

### **Anlagenbereiche, Fachgebiete**

#### **Ingenieurbau**

Zum Ingenieurbau zählen bauliche Anlagen des Konstruktiven Ingenieurbaus, des allgemeinen Baus und des Erdbaus, insbesondere:

- Brücken, Hilfsbrücken, Tunnel, Durchlässe,
- Stützmauern, Abfangungen,
- Schallschutzwände, Bohr- und Rammpfähle,
- Spundwände, Verbauten,
- Bahnsteige, Laderampen, -straßen,
- Wege, Straßen, Plätze,
- Entwässerungsanlagen,
- Erdbau (Unterbau, Untergrund), Dämme, Einschnitte, Anschnitte, Böschungstreppen, Planumsschutzschicht (PSS), Frostschutzschicht (FSS),
- Signalbrücken und Signalausleger,
- GSM-R-Maste.

#### **Oberbau**

Der Oberbau, bestehend aus Gleisen, Weichen, Kreuzungen, Schienenauszügen und Hemmschuhauswurfvorrichtungen, ist ein zusammenhängender Gleisabschnitt der freien Strecke oder des Bahnhofs, auf dem Eisenbahnbetrieb abgewickelt wird. Er muss so beschaffen sein, dass er die jeweils zugelassenen Radsatzlasten und Geschwindigkeiten aufnehmen kann. Der Oberbau besteht aus Schienen, i. a. aus Schwellen und Gleisschotter sowie auch aus der Festen Fahrbahn.

Die Bahnübergänge und die Gleisabschlüsse sowie rangiertechnische Anlagen gehören zum Fachgebiet Oberbau.

Die Planumsschutzschicht (PSS) und die Frostschutzschicht (FSS) gehören nicht zum Oberbau.

## **Hochbau**

Zum Hochbau zählen bauliche Anlagen, die nach ihrer Zweckbestimmung eine eigenständige Funktion besitzen, selbständig benutzbar sind, von Menschen betreten werden können, dem Schutz von Menschen, Tieren oder Sachen dienen und über einen Dachabschluss verfügen.

Hochbauten brauchen nicht durch bauliche Maßnahmen vollkommen umschlossen zu sein.

Zu den Hochbauten gehören insbesondere

- Empfangsgebäude,
- Güterhallen, Schuppen, Baracken,
- Stellwerksgebäude, Bauten für Fernmeldeanlagen,
- Garagen,
- Bahnsteigdächer, Hallen, Einhausungen, Bahnsteigaufbauten (auch in unterirdischen Personenverkehrsanlagen),
- Bauten für Energieversorgungsanlagen, Bahnstromanlagen, Unterwerke.

Bei Schutzraumbauten der zivilen Verteidigung wird die Eisenbahnaufsicht durch die Zentrale des Eisenbahn-Bundesamtes vollzogen.

## **Anlagenverantwortliche Stellen**

Die begleitenden Überwachungen durch das Eisenbahn-Bundesamt werden in der Regel bei den anlagenverantwortlichen Stellen durchgeführt. Hierbei handelt es sich um diejenigen Organisationseinheiten, bei denen die Anlagenverantwortlichen angesiedelt sind.

Die Anlagenverantwortung hat die Person inne, der durch das Eisenbahnunternehmen territorial (alle Anlagen in einem definierten Gebiet) und / oder anlagenspezifisch die Verantwortung für die ordnungsgemäße und sichere Instandhaltung der zugewiesenen Anlagen übertragen wurde. Die Anlagenverantwortung wird vom Leiter der Organisationseinheit übertragen, wenn die entsprechende Person die Voraussetzungen (Qualifikation, Berufserfahrung) nach dem Regelwerk der Eisenbahnen des Bundes erfüllt. Im Bereich der DB Netz AG betrifft dies neben dem 1. Bezirksleiter auch andere Personen (Bezirksleiter). Für den Bereich der DB Station&Service AG sind dies derzeit die Bahnhofsmanager.

Die Regelungen zur (Anlagen-)Verantwortung in den Instandhaltungsvorschriften (entweder im SMS oder in den ELTB bekannt gegeben) behalten weiterhin ihre Gültigkeit, auch wenn

die Bezeichnungen im Einzelfall nicht mehr mit der aktuellen Organisationsstruktur der Eisenbahnen des Bundes übereinstimmen.

## **Audit**

Der Begriff Audit im hier verwendeten Sinne umfasst die Überwachungs- und Untersuchungsmaßnahmen, die dazu dienen, Prozesse hinsichtlich der Erfüllung bestehender Anforderungen und Richtlinien zu bewerten. Gegenstand dieser Betrachtungen sind die Instandhaltungsprozesse, die nach Maßgabe der ESiV in den Sicherheitsmanagementsystemen der Eisenbahnen des Bundes hinterlegt sind. Dabei wird im Zuge des Audits zunächst der Ist-Zustand analysiert und ermittelt, inwieweit bestehende Ziele oder Vorgaben umgesetzt wurden. Im zweiten Schritt geht es darum aufzuspüren, wo Störungen oder Verbesserungsbedarf bestehen, damit sie beseitigt werden können.

Anerkannte Managementsysteme müssen dazu in der Regel einem kontinuierlichen Verbesserungsprozess unterliegen. Dies bedeutet, nachdem mögliche Beseitigungs- bzw. Verbesserungsmaßnahmen eingeleitet wurden, müssen diese dokumentiert und nachhaltig umgesetzt werden.

### **- Verfahrens-/Prozessaudit:**

Die Überwachungen im Rahmen der prozessorientierten Eisenbahnaufsicht bei einer anlagenverantwortlichen Stelle bilden zusammen mit den turnusmäßigen Abschlussgesprächen ein umfassendes Verfahrens-/Prozessaudit. Dabei wird durch einen Soll-/Istvergleich die Umsetzung der im Sicherheitsmanagementsystem hinterlegten Verfahrens- und Arbeitsanweisungen (Instandhaltungsprozesse) in die Wirklichkeit gemessen.

### **- Systemaudit:**

Auf Grundlage der ESiV erteilt das EBA Sicherheitsgenehmigungen an die Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Diese Genehmigungen müssen in regelmäßigen Abständen verlängert werden. Die dazu erforderlichen Prüfungen stellen umfassende Systemaudits zur Zertifizierung der Sicherheitsmanagementsysteme dar.

## **Bauliche Anlage**

Bauliche Anlagen sind mit dem Erdboden verbundene, aus Bauprodukten hergestellte Anlagen. Eine Verbindung mit dem Boden besteht auch dann, wenn die Anlage durch eigene Schwere auf dem Boden ruht oder auf ortsfesten Bahnen begrenzt beweglich ist, oder wenn die Anlage nach ihrem Verwendungszweck dazu bestimmt ist, überwiegend ortsfest benutzt zu werden. Zu den baulichen Anlagen gehören auch

- Aufschüttungen und Abgrabungen,
- Lagerplätze, Abstellplätze und Ausstellungsplätze,

- Stellplätze für Kraftfahrzeuge,
- Gerüste,
- Werbeanlagen,
- Hilfseinrichtungen zur statischen Sicherung von Bauzuständen und
- fliegende Bauten und Versuchsanlagen.

### **Baumaßnahme**

Unter Baumaßnahmen versteht man die Errichtung, die Änderung, den Abbruch bzw. die Beseitigung und die Instandsetzung von baulichen Anlagen oder Teilen von baulichen Anlagen.

### **Beschwerde**

Ein Dritter teilt dem Eisenbahn-Bundesamt einen Sachverhalt mit, der ein Verstoß gegen eine Rechtsvorschrift sein kann.

### **Betriebsanlage**

Zu den Betriebsanlagen einer Eisenbahn im Sinne des § 18 ff. AEG gehören die Grundstücke, Bauwerke und sonstigen ortsfesten Einrichtungen der Eisenbahn, soweit sie unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse zur Abwicklung oder Sicherung des Reise- oder Güterverkehrs auf der Schiene erforderlich sind.

Zu den Eisenbahnbetriebsanlagen gehören insbesondere:

- Gleisanlagen einschließlich des Verkehrsraumes der Bahn,
- Erdbauwerke (z. B. Dämme, Einschnitte),
- Ingenieurbauwerke (z. B. Brücken, Tunnel, Fahrbahnaufständungen),
- Stellwerks-, Blockstellen- und Schrankenpostengebäude,
- Anlagen zur Bahnübergangssicherung,
- Signal-, Sicherungs-, Fernmeldeanlagen, Kabeltrassen,
- Bahnhofshallen, Empfangsgebäude, Güterabfertigungen,
- Werkstattgebäude der technischen Betriebsbereiche (im Sinn der früheren Bahnmeistereien, Bauhöfe, Betriebs- und Ausbesserungswerke u. ä.),
- Bahnhofsgaststätten und Anlagen der Servicebetriebe innerhalb der Betriebsanlagen,
- Bahnhofsvorplätze, soweit sie dem Zu- und Abgang der Reisenden dienen, ggf. auch Park&Ride-Anlagen,
- Zugänge zu Betriebsanlagen,



- Zufahrwege und Ladestraßen, Lagerplätze, Lagerräume und Einrichtungen auf diesen Flächen, soweit sie für den Güterumschlag auf Fahrzeuge des Schienenverkehrs und von diesen erforderlich sind,
- Anlagen für den elektrischen Zugbetrieb (z. B. Bahnstrom- und Bahnstromfernleitungen, Umformer-, Gleichrichter- und Unterwerke, Fahr- und Speiseleitungen),
- Weichenheizungs- und Zugvorheizanlagen,
- Betriebliche Abwasseranlagen, die der Behandlung und Beseitigung der in den Betriebsanlagen anfallenden Abwässer dienen,
- Tankstellen für Schienenfahrzeuge.

Die vorstehende Aufzählung enthält zwar wichtige und typische Eisenbahnbetriebsanlagen, dennoch besitzt sie lediglich Beispielcharakter und erhebt daher keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Entscheidend für derartige Anlagen ist, dass sie mit dem Eisenbahnbetrieb räumlich und funktionell im Zusammenhang stehen.

### **Betriebssicherheit**

Unter Betriebssicherheit werden alle Maßnahmen subsumiert, die sicherstellen, dass alle für den Betrieb der Eisenbahnen eingesetzten Anlagen, Systeme, Methoden und Verfahren so konzipiert sind, dass aus deren Betrieb oder Existenz keine Gefährdungen für Menschen, Güter und Umwelt entstehen können.

### **Betriebspflicht**

Unter Betriebspflicht versteht man die Pflicht, die Anlagen im planfestgestellten Zustand betriebsbereit vorzuhalten und instand zu halten.

### **Brandschau**

Darunter ist die hauptamtliche Brandschau im Zusammenhang mit der Pflicht der zuständigen Landesbehörden (in der Regel Feuerwehr) zum abwehrenden Brandschutz zu verstehen. Die Durchführung in Art, Umfang und Häufigkeit obliegt den einzelnen Bundesländern.

## **Brandschutzbegehung**

Brandschutzbegehung ist die Inspektionsaufgabe des einzelnen Anlagenbetreibers nach der Richtlinie 123.0105.

## **Fachbeauftragter**

Fachbeauftragte sind interne Sachverständige der Eisenbahnen des Bundes. Ausbildung und Qualifikation ergeben sich aus dem zugehörigen eingeführten Regelwerk.

## **Gemeinschaftsbauwerke**

Gemeinschaftsbauwerke sind Bauwerke, die von den Eisenbahnen des Bundes und anderen Verkehrsträgern gemeinschaftlich genutzt werden. Für deren Inspektion gelten die besonderen Regelungen nach Modul 804.8001 Abschnitt 5 Abs. 6 der Richtlinie 804:

*"Gemeinschaftsbauwerke, soweit sie nicht von der DB AG inspiziert werden, müssen nach dieser Vorschrift oder einer von dem für die Unterhaltung zuständigen Verkehrsträger aufgestellten und vom Eisenbahn-Bundesamt anerkannten besonderen Regelung inspiziert werden."*

## **Inspektionen**

Nach DIN 31 051 sind Inspektionen Maßnahmen zur Feststellung und Beurteilung des Ist-Zustandes von technischen Mitteln eines Systems. Sie unterteilen sich in Maßnahmen zur Überwachung, Untersuchung und Begutachtung.

## **Instandhaltung**

Die Instandhaltung umfasst die Maßnahmen zur Bewahrung und Wiederherstellung des Sollzustandes. Elemente der Instandhaltung sind nach DIN 31 051 u. a. Wartung, Inspektion und Instandsetzung.

## **Instandhaltungsanweisung**

Die Vorgehensweise zur Instandhaltung der IOH-Anlagen ist in Sicherheits- und Instandhaltungsanweisungen der Eisenbahnen dargelegt. Hierin sind besonders die von den Eisenbahnen des Bundes getroffenen Regelungen

- zur Instandhaltungsorganisation,
- zum Instandhaltungsverfahren und
- zum Instandhaltungspersonal

beschrieben.

Instandhaltungsanweisungen im Sinne dieser Verwaltungsvorschrift sind alle als anerkannte Regeln der Technik sowie im SMS eingeführten Maßgaben, deren Einhaltung für eine ordnungsgemäße Instandhaltung der IOH-Anlagen erforderlich ist. Dies umfasst insbesondere auch die Gewährleistung der Sicherheit aus oder für den Betrieb der vorgenannten Anlagen.

## **Instandhaltungsdokumentation**

Aus den als anerkannte Regeln der Technik eingeführten Instandhaltungsanweisungen ergeben sich Maßgaben für die Dokumentation der Instandhaltungsbefunde, -ergebnisse und -maßnahmen.

Diese Sicherheits- und Instandhaltungsdokumentation dient dem Nachweis einer ordnungsgemäßen Instandhaltung im Rahmen der Betreiberverantwortung.

## **Instandhaltungsunterlagen**

Instandhaltungsunterlagen sind Dokumente in textlicher und/oder zeichnerischer Darstellung zur Beschreibung von technischen Mitteln eines Systems, seines Instandhaltungszustandes und durchzuführender oder abgeschlossener Instandhaltungsmaßnahmen.

## **Instandsetzung**

Instandsetzung wird nach DIN 31 051 definiert und umfasst die Maßnahmen zur Wiederherstellung des Sollzustandes von technischen Mitteln eines Systems.

## **Kontrollsystem**

Das Kontrollsystem ist ein Instrument der Leitungstätigkeit, um die Einhaltung der Anforderungen an die baulichen und maschinentechnischen Anlagen im Hinblick auf eine sichere Vorhaltung festzustellen.

## **Sachkundige**

Sachkundige sind Ingenieure der entsprechenden Fachrichtungen mit mindestens 5-jähriger Berufserfahrung oder Personen mit abgeschlossener handwerklicher Ausbildung oder mit gleichwertiger Ausbildung und mindestens 5-jähriger Berufserfahrung in der Fachrichtung, in der sie tätig werden.

## **Sachverständige**

Ein beliehener oder ein von einer offiziellen Stelle für ein bestimmtes Tätigkeitsfeld anerkannter Sachkundiger mit überdurchschnittlichen Fachkenntnissen in einem entsprechenden Fachgebiet mit ausreichendem Maße praktischer Erfahrung und der Fähigkeit Gutachten zu erstellen.

## **Sonstige Betriebsgebäude**

Sonstige Betriebsgebäude sind im Hochbau Betriebsgebäude, die nicht Personenverkehrsanlagen (Pva) sind; z. B. Stellwerke, Werkhallen, etc.

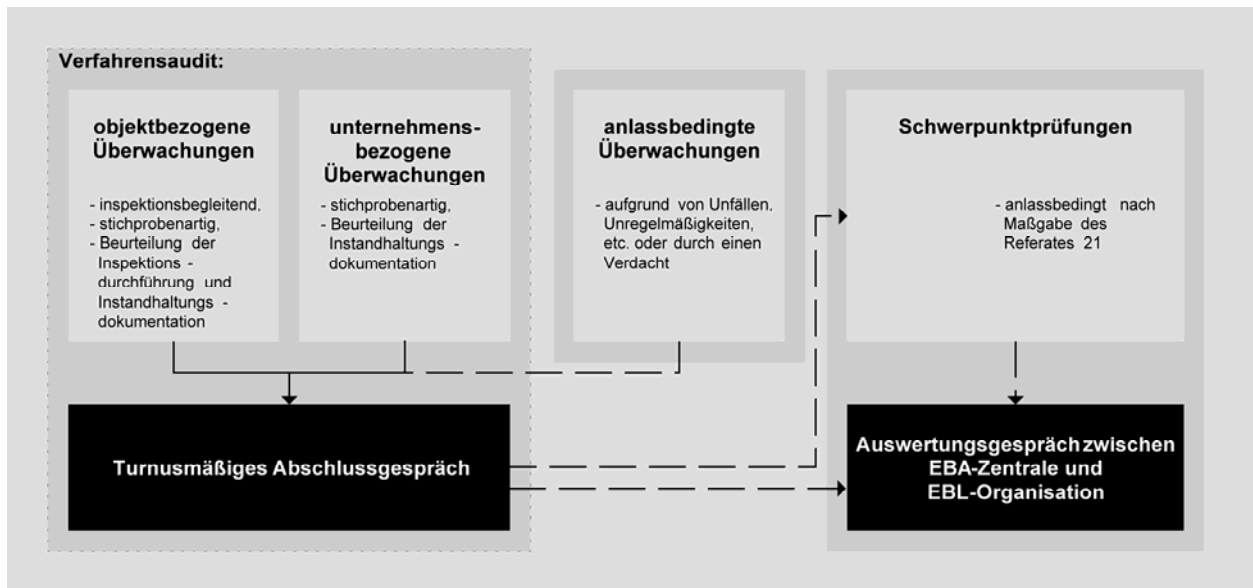
## **Verdacht**

Ein Verdacht liegt vor, wenn Tatsachen auf das Vorliegen einer Unregelmäßigkeit hindeuten, die Sachverhaltsverhaltsaufklärung noch nicht abgeschlossen ist (z.B. durch die Auswertung eines Berichtes usw.).

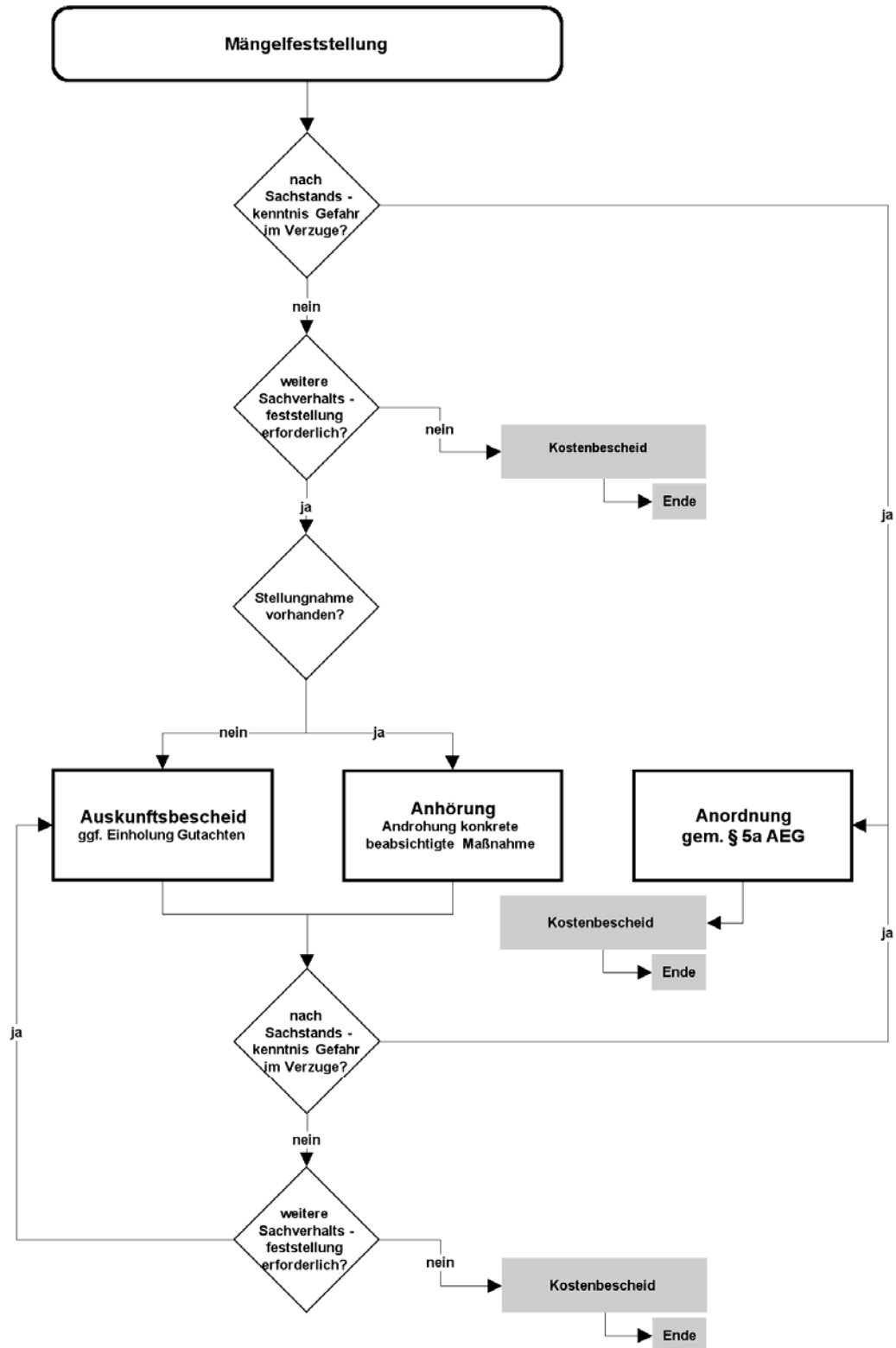
## **Verkehrsschauen**

Die Durchführung und Einladung zu den Verkehrsschauen obliegt gemäß VwV-StVO zu § 45 Abs. 3 der StVO den Straßenverkehrsbehörden (näheres siehe RN 57 zum § 45 in der VwV-StVO). Verkehrsschauen sollen demnach alle 2 Jahre durchgeführt werden, es ist den Bundesländern neuerdings freigestellt, die Verkehrsschauen an BÜ - dem MDV 2007 „Merkblatt für die Durchführung von Verkehrsschauen“ (herausgegeben von der FGSV) folgend - in einem 4-Jahres-Rhythmus durchzuführen.

## Anhang 2 Übersicht der Überwachungsarten



Anhang 3 Schematische Darstellung der Eisenbahnaufsicht



\*) Bei Verletzung der Betriebspflicht siehe Abschnitt 4.8

## Anhang 4: Vorgehen bei Verstößen gegen die anerkannten Regeln der Technik

Beispiel 1:

Es wird im Rahmen einer unternehmensbezogenen Überwachung festgestellt, dass eine gemäß Instandhaltungsanweisung bzw. Richtlinie der Eisenbahn notwendige Inspektion nicht innerhalb des vorgegebenen Instandhaltungsintervalls durchgeführt wurde.

Wertung:

1. Die entsprechende Regelung ist in der Instandhaltungsanweisung (im Rahmen der SiGe dem Eisenbahn-Bundesamt vorgelegt und vom Eisenbahn-Bundesamt genehmigt) oder als in der ELTB festgelegte anerkannte Regel der Technik anzusehen. Somit liegt ein Verstoß gegen diese Regeln vor.
2. Der Nachweis der gleichen Sicherheit kann i.d.R. nur geführt werden im Rahmen der Überarbeitung/Anpassung des technischen Regelwerks.
3. Der Nachweis der gleichen Sicherheit kann nicht in der Form geführt werden, indem z.B. der Anlagenverantwortliche ausführt, bei der letzten Inspektion sei der Anlagenzustand dermaßen gut gewesen, dass der im Regelwerk vorgegebene Inspektionsrhythmus nicht notwendig sei. Dies gilt auch, wenn sich der Anlagenzustand im vorliegenden Fall nachträglich als regelkonform herausstellen sollte.
4. Die Instandhaltungsfristen wurden festgelegt, um mit hinreichender Wahrscheinlichkeit sicherzustellen, dass der Anlagenzustand im Zeitraum zwischen zwei Inspektionen keinen unsicheren Zustand annimmt. Da ein mangelhafter Zustand der Anlage auch innerhalb dieses Inspektionsintervalls nicht auszuschließen ist (z.B. zwischenzeitliche Unregelmäßigkeiten oder (versteckte) nicht regelkonforme Materialeigenschaften) und darüber hinaus im konkreten Fall die Instandhaltungsintervalle nicht eingehalten wurden, ist von einem Gefahrenverdacht auszugehen.
5. Aus 4. ergibt sich, dass gegen die Eisenbahn eingeschritten werden kann. Die konkrete Maßnahme liegt im Ermessen des Eisenbahn-Bundesamtes.
6. Sollte z.B. gemäß Regelwerk in diesem Fall eine Ersatzmaßnahme (z. B. La) vorgesehen sein und dem Eisenbahn-Bundesamt zum Zeitpunkt der Feststellung des Verstoßes keine Kenntnis über einen dennoch sicheren Zustands der Anlage vorliegen, muss in der Regel das Eisenbahn-Bundesamt in einer Anweisung zumindest diese Ersatzmaßnahme gemäß Regelwerk verfügen.

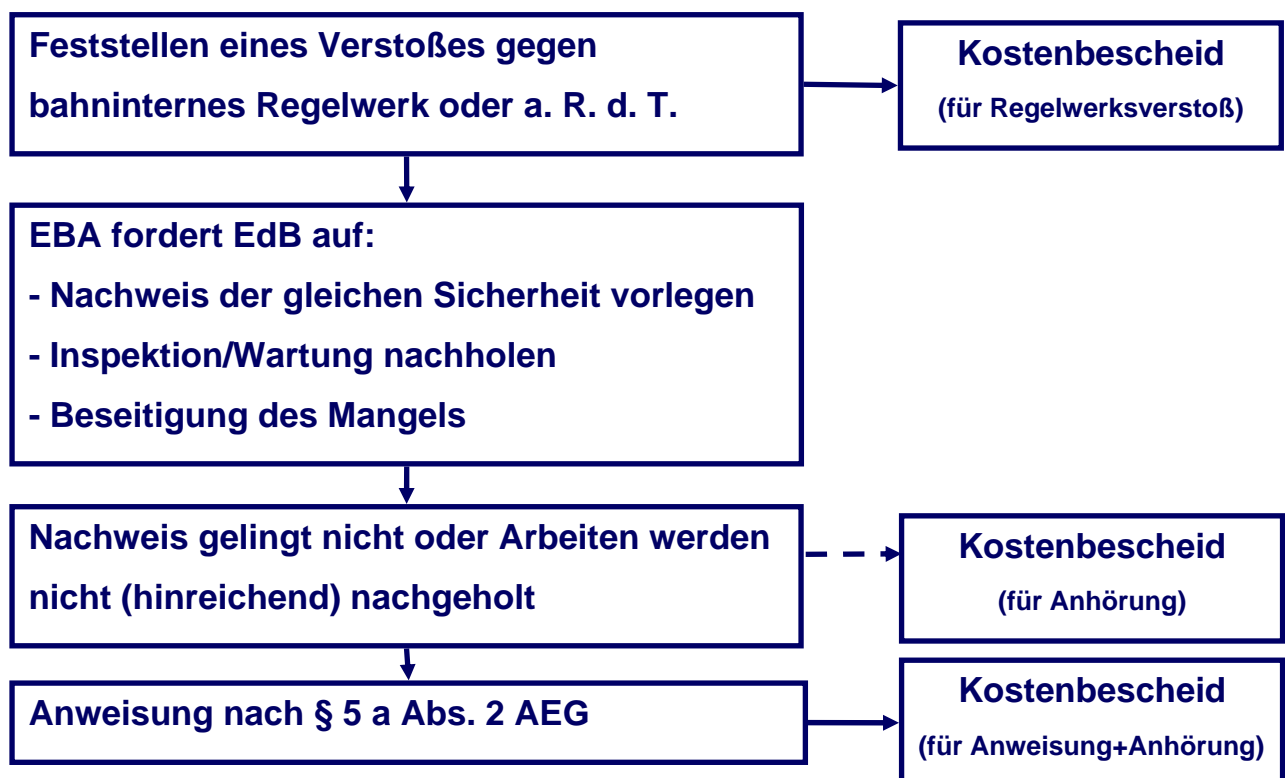
## Beispiel 2:

Stellt das Eisenbahn-Bundesamt einen Verstoß gegen anerkannte Regeln der Technik oder gegen das bahninterne Regelwerk fest, löst diese Feststellung in der Regel einen Kostenbescheid aus.

Schwieriger zu beurteilen ist die Frage, ob das Eisenbahn-Bundesamt eine Gefahrenabwehrmaßnahme verfügen kann. Lässt die Bahn zum Beispiel eine Inspektionsfrist für ein Bauwerk verstreichen, stellt dies einen Verstoß gegen das Regelwerk dar. Ein Bescheid mit dem Inhalt, die Brücke zu sichern, darf jedoch nicht ohne weiteres erteilt werden, da durch das Nichteinhalten der Wartungsfrist von dem Bauwerk noch keine Gefahr ausgehen muss. Hier sind zusätzliche Befunde notwendig, um festzustellen, dass das Eisenbahn-Bundesamt mit Verwaltungszwang einschreiten kann, nämlich dann, wenn das Bestehen einer Gefahr zu bejahen ist. Davon zu trennen ist, ob das Eisenbahn-Bundesamt verfügen darf, die unterbliebene Maßnahme nachzuholen. Dies ist stets der Fall.

Hält der Instandhaltungspflichtige Fristen nicht ein, wird ihm dies daneben bei den regelmäßigen Audits vorzuhalten sein.

Anmerkung: Das Verfristen der Inspektion führt nicht zur Streckung der Inspektionsintervalle. Der Eisenbahn ist aufzugeben, die ursprünglichen Regelinspektionen einzuhalten (d.h. nicht durchgeführte Inspektionen sind in der Weise nachzuholen, dass der ursprüngliche - nach Regelwerk vorgegebene – Inspektionsturnus für das betreffende Bauwerk wieder eingehalten werden kann).





## Anhang 5 Vorlagen

### 5.1 Anmeldung zur Überwachung:



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle....

Eisenbahn-Bundesamt ...

Bearbeitung:

Telefon: -

Telefax: -

e-Mail: @eba.bund.de  
@eba.bund.de

Internet: www.eisenbahn-bundesamt.de

Datum:

Geschäftszeichen (**bitte im Schriftverkehr immer angeben**)

VMS-Nummer

Betreff: Anmeldung zur Überwachung der Betriebsanlagen im Rahmen der Eisenbahnaufsicht

Bezug:

Anlagen:

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich beabsichtige am ..... ab ..... Uhr gemäß § 3 Abs. 1 Nr. 2 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEVVG) vom 27.12.1993 (BGBl.I S. 2378,2394) in der aktuellen Fassung eine

- unternehmensbezogene Überwachung
- objektbezogene Überwachung  
Teilnahme an folgender Inspektion:
- Sonderüberwachung  
Teilnahme an folgender Inspektion:

im Anlagenbereich

- Ingenieurbau
- Oberbau
- Bahnübergänge
- Hochbau
- .....

des ..... durchzuführen.

Ich bitte um Bereithaltung der erforderlichen Instandhaltungsunterlagen.

## 5.2 Anschreiben an die EdB zur Sachverhaltsfeststellung:



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle....

Eisenbahn-Bundesamt ...

Bearbeitung:

Telefon: -

Telefax: -

e-Mail: @eba.bund.de  
@eba.bund.de

Internet: www.eisenbahn-bundesamt.de

Datum:

Geschäftszeichen (**bitte im Schriftverkehr immer angeben**)

VMS-Nummer

Betreff: Überwachung der Instandhaltung von Betriebsanlagen im Rahmen der Eisenbahnausicht

Bezug:

Anlagen: Protokoll der Überwachung vom .....

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Überwachung der Instandhaltung hat am ..... stattgefunden.

Aus der durchgeführten Überwachung und den festgestellten Verstößen kann kein Anspruch auf Vollständigkeit abgeleitet werden. Die Überwachung ersetzt nicht die Betreiberverantwortung.

Sie bezog sich auf:

.....

- Zu den unter lfd. Nr. .... des **Protokolls der Überwachung** aufgeführten Mängeln bitte ich Sie um Stellungnahme bis spätestens zum .....
- Zu den unter lfd. Nr. .... des **Protokolls der Überwachung** aufgeführten Mängeln bitte ich Sie, mich bis spätestens zum ..... über das Veranlasste zu informieren.

Sollte Ihre Stellungnahme / Terminvereinbarung bis zum o.g. Termin nicht beim EBA vorliegen, werde ich ein Verfahren nach dem Verwaltungsverfahrensgesetz betreiben.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

(Name)

Überweisungen an Bundeskasse Trier - Außenstelle Bonn

Deutsche Bundesbank Filiale Bonn  
(BLZ 380 000 00) Konto-Nr. 38 001 060  
IBAN: DE 91 3800 0000 0038 0010 60 BIC: MARKDEF1380

### 5.3 Protokoll einer Überwachung:



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle .....

## Protokoll einer Überwachung

**Prüfungsart:**

unternehmensbezogen       objektbezogen       Sonderüberwachung

Teilnehmer :

Datum: .....

EdB: .....

EBA: .....

Sonstige: .....

**Anlagenverantwortliche Stelle:** .....

**Begleitende Inspektionsart:** .....

**Überwachte Anlagen:**

Ingenieurbau       Oberbau       Bahnübergänge       Hochbau

**Anlagenbezeichnung:**

.....  
.....

**Ergebnis:**

Lfd.-Nr.	Bauwerk	Feststellungen des EBA (i.d.R. nur Verstöße)	Bemerkungen

Aufgestellt :

\_\_\_\_\_  
(Ort, Datum)

\_\_\_\_\_  
(Unterschrift, GA)

## Anhang 6 Verzeichnis der anlagenverantwortlichen Stellen der EdB

Geschäftsfeld/ Firma	Anlagenverantwortliche Stellen	Bemerkungen
<b>DB Netze Fahrweg</b>		
DB Netz AG (Fern-/Ballungs- u. Regionalnetz; Zugbildungs- u. Behandlungsanlagen)	Netzbezirke, Regionalnetze (Streckenverzeichnis der Netzbezirke mit Stand 1.1.2010)	Regionalnetze z.B: Netz Oldenburg, Wetterau-Netz (Friedberg), Münster-Ostwestfalen (Münster), Bergisch-Märkisches Netz (Hagen)
	Für Hilfsbrücken: Standort Instandsetzung KIB Konz/Karthaus	Ab 01.04.2009 ist Konz die alleinige lagerhaltende Stelle bzw. anlagenverantwortliche Stelle für sämtliche Hilfsbrücken der DB AG. (>600 Stück)
DB RegioNetz Infrastruktur GmbH; Südostbayernbahn		
DB RegioNetz Infrastruktur GmbH; Kurhessenbahn		
DB RegioNetz Infrastruktur GmbH; Erzgebirgsbahn		
DB RegioNetz Infrastruktur GmbH; Oberweißbacher Berg- u. Schwarztalbahn		
DB RegioNetz Infrastruktur GmbH; Westfrankenbahn		
<b>DB Netze Personenbahnhöfe</b>		
DB Station&Service AG	OE der Bahnstationsmanagements (Stand: 1.1.2004)	Einschl. Autoreisezugverladeanlagen (16 Terminals)
<b>DB Netze Energie</b>		
DB Energie GmbH	<u>Energieversorgung:</u> Standorte Süd-West (Karlsruhe), Süd (München), Ost (Berlin), Süd-Ost (Leipzig), West (Köln), Nord (Hannover), Mitte (Frankfurt)	110kV- Hochspannungsnetz (7800km/ 25.000 Masten), Unterwerke (175), Bahnstromumformer u. -umrichterwerke, Zentralschaltstellen (7 ZES)
	<u>Tankanlagen:</u> OE Hamburg OE Dresden OE Duisburg OE Saarbrücken OE München	Tankstellen (200TS)
<b>DB Bahn Fernverkehr</b>		
DB Fernverkehr AG	Instandhaltungswerke im Bereich der Ast	

<b>DB Bahn Regio und DB Bahn Stadtverkehr</b>		
Regional- und S- Bahnen (z.B. S- Bahn Stuttgart)		
DB Regionalbahn Schleswig-Holstein GmbH		Werke Kiel, Lübeck, Westerland
DB Regionalbahn Westfalen GmbH		Werk Münster
DB Regionalbahn Rhein-Ruhr GmbH		Werke Essen, Dortmund, Düsseldorf
DB Regionalbahn Rheinland GmbH		Werke Köln Deutzerfeld, Aachen
S-Bahn Berlin GmbH		Werke Berlin-Grünau, Berlin-Schöneweide, Berlin-Wannsee, Erkner, Bernau, Oranienburg
S-Bahn Hamburg GmbH		Werk Hamburg-Ohlsdorf
S-Bahn München GmbH		Werk München-Steinhausen
S-Bahn Stuttgart		Betriebswerk Plochingen
DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH		Werke Ulm (Beringerbrücke, AM Wall), Werk Tübingen
DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH		
Usedomer Bäderbahn GmbH		
<b>DB Schenker Rail</b>		
DB Schenker Rail AG	Servicestellen im Bereich der Ast	Zu überwachende Infrastruktur: Werkstätten der betriebsnahen Instandhaltung (Werkzaunprin- zip)
<b>DB Dienstleistungen</b>		
DB Fahrzeuginstandhaltung	Werke im Bereich der Ast	
<b>Sonstige</b>		
DB Bahnbau GmbH	Werke im Bereich der Ast	
Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene- straße (DUSS) Duisburg		
Energiewerke Nord		
Bundeswehranschlüsse	Anschlüsse im Bereich der Ast	nichtöffentliche Eisenbahninfra- struktur
INFRALEUNA Infrastruktur und Service GmbH		nichtöffentliche Eisenbahninfrastruktur: Gleise, Werkstatt. Es handelt sich um eine 51%-ige Tochter der Bundesanstalt für vereinigungsbedingte Son- deraufgaben (BVS)

## Anhang 7 Häufigkeit der Überwachungen

### 7.1 Häufigkeit der unternehmensbezogenen Überwachungen im Bereich IOH:

Geschäftsfeld/ Firma	Anlagenverantwortliche Stellen	Häufigkeit (Jahre)
<b>DB Netze Fahrweg</b>		
DB Netz AG (Fern-/Ballungs- u. Regionalnetz; Zugbildungs- u. Behandlungsanlagen)	Netzbezirke, Regionalnetze	2
	Für Hilfsbrücken: Standort Instandsetzung KIB Konz/Karthaus	2
DB RegioNetz Infrastruktur GmbH; Südostbayernbahn	-	2
DB RegioNetz Infrastruktur GmbH; Kurhessenbahn	-	2
DB RegioNetz Infrastruktur GmbH; Erzgebirgsbahn	-	2
DB RegioNetz Infrastruktur GmbH; Oberweißbacher Berg- u. Schwarztalbahn	-	*
DB RegioNetz Infrastruktur GmbH; Westfrankenbahn	-	2
<b>DB Netze Personenbahnhöfe</b>		
DB Station&Service AG	Bahnhofsmanagement	2
<b>DB Netze Energie</b>		
DB Energie GmbH	Anlagenbereiche	4
<b>DB Bahn Fernverkehr</b>		
DB Fernverkehr AG	Instandhaltungswerke	4
<b>DB Bahn Regio und DB Bahn Stadtverkehr</b>		
Regional- und S- Bahnen (z.B. S- Bahn Stuttgart)	-	*
DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH	-	*
Usedomer Bäderbahn	-	*
<b>DB Schenker Rail</b>		
DB Schenker Rail AG	Servicestellen	*
<b>DB Dienstleistungen</b>		
DB Fahrzeuginstandhaltung	Werke	4
<b>Sonstige</b>		
DB Bahnbau GmbH	Werke	4
Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene- Straße (DUSS) Duisburg	-	4
Energiewerke Nord	-	*
Bundeswehranschlüsse	-	*
INFRALEUNA Infrastruktur und Service GmbH	-	*

\* In Bereichen mit vermindertem Gefährdungspotenzial alle 4 Jahre. Das verminderte Gefährdungspotenzial kann hergeleitet werden aus der Prüfhäufigkeit der Anlage durch Sachverständige. Die Festlegung auf den 4-Jahres-Turnus wird durch den Sachbereichsleiter 2 vorgenommen und aktenkundig dokumentiert. Die Angaben für den 4-Jahres Turnus sollen nur als Anhalt dienen.

## 7.2 Häufigkeit der objektbezogenen Überwachungen im Bereich IOH:

### Anlagenbereich Ingenieurbau

Ril. Nr.	Modul-Nr.	Art der Inspektion	Teilnahme EBA	Mindestteilnahme / Jahr		
				DB Netz AG	DB Station & Service AG	DB Schenker Rail Deutschl. AG, DB Regio AG, DB Fernverkehr AG, DB S-Bahn GmbH
804	8001	Überwachung von EÜ	möglich	-	-	-
	8002	Untersuchung von EÜ	ja	0,5 x pro AV	0,5 x pro AV	0,25 x pro AV
		Begutachtung von EÜ	ja	1 x pro Fb	1 x pro Fb	1 x pro Fb
		Sonderinspektion von EÜ	möglich	n. B.	n. B.	n. B.
804	8001	Überwachung von Überbauungen	möglich	-	-	-
	8003	Untersuchung von Überbauungen	ja	0,5 x pro AV	0,5 x pro AV	0,25 x pro AV
		Begutachtung von Überbauungen	möglich	n. B.	n. B.	n. B.
		Sonderinspektion von Überbauungen	möglich	n. B.	n. B.	n. B.
836	8001	Überwachung Durchlässe u. Stbw.	möglich	-	-	-
		Untersuchung Durchlässe u. Stbw.	ja	0,33 x pro AV	0,33 x pro AV	0,25 x pro AV
		Begutachtung Durchlässe u. Stbw.	ja	1 x pro Fb	1 x pro Fb	1 x pro Fb
		Sonderbegutachtung Durchl. u. Stbw.	möglich	n. B.	n. B.	n. B.
836	8001	Überwachung Erdkörper	möglich	-	-	-
		Untersuchung Erdkörper	ja	0,5 x pro AV	0,5 x pro AV	0,25 x pro AV
		Begutachtung Erdkörper	ja	1 x pro Fb	1 x pro Fb	1 x pro Fb
		Sonderbegutachtung Erdkörper	möglich	n. B.	n. B.	n. B.
853	8001	Überwachung Tunnel	möglich	-	-	-
		Untersuchung Tunnel	ja	alle durch Fb angeordnete U		
		Begutachtung Tunnel	ja	1 x pro Fb	-	1 x pro Fb
		Sonderbegutachtung Tunnel	möglich	n. B.	-	n. B.

## Anlagenbereich Oberbau

Ril. Nr.	Modul-Nr.	Art der Inspektion	Teilnahme EBA	Mindestteilnahme / Jahr		
				DB Netz AG	DB Station & Service AG	DB Schenker Rail Deutschl. AG, DB Regio AG, DB Fernverkehr AG, DB S-Bahn GmbH
821	2001	Prüfung Gleisgeometrie mit Gleismessfahrzeugen	ja	1 x pro EBA-Standort	-	-
821	2002	Fahrtechnische Prüfung	möglich	-	-	-
821	2003	Gleisbegehung	ja	0,5 x pro AV	-	0,25 x pro AV
821	2004	Streckenbefahrung	ja	1 x pro AV	-	optional
821	2005	Prüfung Weichen, Kreuzungen, SA und HAV	ja	0,5 x pro AV	-	0,25 x pro AV
821	2007	Ultraschallprüfung mit Handgeräten in SPZ-Bereichen	ja	0,5 x pro AV	-	0,25 x pro AV
		dgl. außerhalb SPZ-Bereiche sowie auf EÜ und in Tunneln > 60 m Länge	möglich	≥ 0	-	≥ 0
		dgl. in Rbf-Verteilerweichen der 1.-3. Staffel u. Gleise mit Achslasten > 20 t	möglich	≥ 0	-	≥ 0
		Einzelpunkte in Weichen in allen durchgehenden Hauptgleisen	*	-	-	-
		Pufferschweißungen in Manganstahl-Hz.	*	-	-	-
821	2008	Prüfung des Schienenkopflängsprofils	möglich	≥ 0	-	≥ 0
821	2009	Stoßlückenprüfung in Bodensenkungsgebieten	ja	1 x pro AV	-	-
		dgl. außerhalb von Bodensenkungsgebieten	möglich	≥ 0	-	-
821	2011	Abnutzung der Schienen	möglich	≥ 0	-	≥ 0
821	2016	Notflaschenverbindungen	*	-	-	-

\*) nur in besonders begründeten Fällen



## Anlagenbereich Bahnübergänge

Ril. Nr.	Modul-Nr.	Art der Inspektion	Teilnahme EBA	Mindestteilnahme / Jahr		
				DB Netz AG	DB Station & Service AG	DB Schenker Rail Deutschl. AG, DB Regio AG, DB Fernverkehr AG, DB S-Bahn GmbH
815	0040	BÜ mit technischer Sicherung	ja	0,5 x pro AV	-	0,5 x pro AV
		BÜ ohne technische Sicherung	ja	0,5 x pro AV	-	0,5 x pro AV
		BÜ mit Postensicherung	*	-	-	-
		Privat-BÜ	*	-	-	-
		Verkehrsschau an BÜ	ja	**	-	-

\*) nur in besonders begründeten Fällen

\*\*) siehe Schreiben 2.1/2.121 Iw (41/03) vom 18.08.2003

## Anlagenbereich Hochbau

Ril. Nr.	Modul-Nr.	Art der Inspektion	Teilnahme EBA	Mindestteilnahme / Jahr		
				DB Netz AG	DB Station & Service AG	DB Schenker Rail Deutschl. AG, DB Regio AG, DB Fernverkehr AG, DB S-Bahn GmbH
804	8001	Überwachung von sonst. Ing.bauw.	möglich	-	-	-
	8004	Untersuchung von sonst. Ing.bauw.	ja	0,5 x pro AV	0,5 x pro AV	0,25 x pro AV
		Begutachtung von sonst. Ing.bauw.	ja	1 x pro Fb	1 x pro Fb	1 x pro Fb
		Sonderinspektion von sonst. Ing.bauw.	möglich	n. B.	n. B.	n. B.

Ril. Nr.	Modul-Nr. ELTB	Art der Inspektion	Teilnahme EBA	Mindestteilnahme / Jahr		
				DB Netz AG	DB Station & Service AG	DB Schenker Rail Deutschl. AG, DB Regio AG, DB Fernverkehr AG, DB S-Bahn GmbH
123.0105 + zusätzliche Prüfristen nach den anerkannten Regeln der Technik  <u>Anmerkung:</u> Das EBA exekutiert nicht Landesgesetze, diese gelten ggf. als anerkannte Regeln der Technik.	0101 0105  ELTB Anlage E3.1/1	Brandschutzbegehung in PVA der Gefährdungsstufen 1 und 2	ja	-	0,5 x pro AV	-
		Brandschutzbegehung in PVA der Gefährdungsstufe 3	ja	-	an allen * (alle 3 Jahre)	-
		Brandschutzbegehung sonstiger Betriebsgebäude (z. B. Stellwerke, Werkhallen)	ja	0,25 x pro AV	0,25 x pro AV	0,25 x pro AV
		Brandschutzbegehung / Sonderbegutachtung außerhalb der Regel	möglich	n. B.	n. B.	n. B.

\*) die im lfd. Jahr von DB Station&Service planmäßig durchgeführt werden

# Anhang 8 Erfassungsbogen zur prozessorientierten Dokumentation der Überwachungen

Seite: 2 von 3  
Stand: 17.02.2008

Erfassungsbogen zur Eisenbahnaufsicht:  
VI.7

Prozess I: Inspektion /Wartung	Prozess II: Instandsetzung
getörfene / anstehende Maßnahmen in Bezug auf die Anlagenart: Anordnung: <input type="checkbox"/> Anlösung: <input type="checkbox"/> Auforderung zur Stellungnahme: <input checked="" type="checkbox"/>	getörfene / anstehende Maßnahmen in Bezug auf die Anlagenart: Anordnung: <input checked="" type="checkbox"/> Anlösung: <input checked="" type="checkbox"/> Auforderung zur Stellungnahme: <input checked="" type="checkbox"/>
Kurzbeschreibung der mitgelieferten Regelwertverläufe (ÜS.../N...): bei den überwachten Anlagen: aktueller Sicherungsplan nicht vorhanden, fehlende Schleppkurven	Kurzbeschreibung der mitgelieferten Regelwertverläufe (ÜS.../N...): bei den überwachten Anlagen: nicht ausr. Fährbahnbreiten innerhalb der Räumstrecken, keine Gegenverkehrsregelung, keine Ersatzmaßnahmen veranlasst
Noch offene Punkte, zu klärende Fragen, weitere getörfene Maßnahmen zur Ursachenklärung (z.B. Sonderüberwachung, Zusatzlicher Anlagen, gesondertes Anordnungsverfahren, o.ä.) Sicherungsplan nach Fertigstellung vorlegen lassen	Noch offene Punkte, zu klärende Fragen, weitere getörfene Maßnahmen zur Ursachenklärung (z.B. Sonderüberwachung, Zusatzlicher Anlagen, gesondertes Anordnungsverfahren, o.ä.) Schleppkurven nachweis für einmündenden Seitenweg im Q III vorlegen lassen

Abwicklung der Mängelbeseitigung:  
(Kurzinformationen zu: ggf. besondere Feststellungen / Stellungnahmen (z. B. AG / Überwachung, Kennzeichnung, Überwachung der Mängelbeseitigung / Kostenfrage)  
 \*\*\*\*\*  
 \*\*\*\*\*  
 \*\*\*\*\*

Anmerkungen / Hinweise der Sachbearbeitung:  
 \_\_\_\_\_

Umruf:	211	200	242	244	245	z.RK:	z.EF:
	279						

Seite: 4 von 3  
Stand: 17.02.2008

Erfassungsbogen zur Eisenbahnaufsicht:  
VI.7

Organisationseinheit: DB Netz AG, NL Nord IH (Standort): NO XXXXXX	Anlagenart: (code: s. Seite 3)	EVH-Nr.:	Datum d. Überw.:	Anzahl:	überwachte Anlagen: 7 davon Anlagen mit Verstößen im Prozess I: 4 davon Anlagen mit Verstößen im Prozess II: 5
Anlagenbezeichnung: (Strich / km, Kurzbe)	techn. ges. BÜ der Strecke XXXX				
GV-Registrierungsnummer:	54241 IVDI 080 XXX 02 1 1				
Verantwortl.:	Reguliüberwachung: <input checked="" type="checkbox"/> Beschwerde: <input type="checkbox"/> Meldung/Tagebericht: <input type="checkbox"/> Verdacht: <input type="checkbox"/>				

Prozess I: Inspektion /Wartung	Prozess II: Instandsetzung
<b>I.1. Anlagenart:</b> I.1.1 Anlagenart nicht regelweiskonform bewertet / eingestuft <input type="checkbox"/> I.1.2 Anlagenart unvollständig, nicht aktuell oder falsch dokumentiert <input checked="" type="checkbox"/>	<b>I.1. Mängelstatus:</b> I.1.1 Entscheidungskompetenz nicht oder nicht regelweiskonform durchgeführt <input type="checkbox"/> I.1.2 Ersatzmaßnahmen: <input type="checkbox"/> I.1.1 Ersatzmaßnahmen nicht durchgeführt <input checked="" type="checkbox"/> I.1.2 Ersatzmaßnahmen nicht zeitnah oder nicht fristgerecht durchgeführt <input type="checkbox"/> I.1.3 Ersatzmaßnahmen nicht regelweiskonform durchgeführt <input type="checkbox"/> I.1.4 Ersatzmaßnahmen nicht regelweiskonform dokumentiert <input type="checkbox"/>
<b>I.2. Inspektion:</b> I.2.1 Inspektion nicht durchgeführt <input type="checkbox"/> I.2.2 Inspektion nicht fristgerecht durchgeführt <input type="checkbox"/> I.2.3 Inspektion nicht regelweiskonform durchgeführt <input type="checkbox"/> I.2.4 Inspektion nicht regelweiskonform dokumentiert <input type="checkbox"/>	<b>I.3. Mängelbeseitigung:</b> I.3.1 Mängel nicht erkannt <input checked="" type="checkbox"/> I.3.2 Mängel nicht regelweiskonform dokumentiert bzw. bewertet / eingestuft <input type="checkbox"/> I.3.3 Mängelbeseitigung nicht regelweiskonform durchgeführt <input type="checkbox"/> I.3.4 Mängelbeseitigung nicht regelweiskonform dokumentiert <input type="checkbox"/> I.3.5 Mängel trotz Mängelmeldung nicht beseitigt <input type="checkbox"/>

Ursachen:

unzureichende bzw. mangelhafte Information / Informationsfluss beteiligter Stellen: Koordination / Zuständigkeitsregelung: fachl.pers. Qualifikation der Av / der Personale: personelle Ausstattung: Ausstattung mit Prüfergeräten: bereitgestellte Wirtschaftsmittel:	unzureichende bzw. mangelhafte Information / Informationsfluss beteiligter Stellen: <input checked="" type="checkbox"/> Koordination / Zuständigkeitsregelung: <input type="checkbox"/> fachl.pers. Qualifikation der Av / der Personale: <input checked="" type="checkbox"/> personelle Ausstattung: <input checked="" type="checkbox"/> Ausstattung mit Prüfergeräten: <input type="checkbox"/> bereitgestellte Wirtschaftsmittel: <input checked="" type="checkbox"/>
---	---

## **Anhang 9    Anwendung und Funktionalität des TAU-Programms**

Die Überwachungstätigkeit der Sachbereiche 2 des Eisenbahn-Bundesamt im Rahmen der Eisenbahnaufsicht wird entsprechend den Vorgaben dieser Verwaltungsvorschrift geplant und der Erfüllungsstand in den einzelnen Außenstellen kontrolliert. Die Feststellungen über die Instandhaltungstätigkeit der Anlagenverantwortlichen (AV) der Eisenbahnen des Bundes werden ausgewertet.

### 1. Jahrespläne der Außenstellen

Die Sollvorgaben für die Aktivitäten in der Eisenbahnaufsicht ergeben sich aus dem Mindest-Überwachungsumfang nach Anhang 7 der VV EA und der Zahl der AV (Anhang 6 der VV EA) im Zuständigkeitsbereich der Ast. Unabhängig davon erstellt jede Außenstelle zu Jahresbeginn einen Plan der Überwachung, denn örtliche Besonderheiten können Abweichungen von den Mindestvorgaben der VV EA erfordern (z.B. zusätzliche Kontrollen auf Grund von Feststellungen in vorangegangenen Überwachungen, geringere Zahl von Überwachungen, weil die Ast nur für einen geringen Bereich eines Netzbezirks zuständig ist u. ä.). Nach jeder durchgeführten Überwachung wird der Erfüllungsstand des Jahresplans vom Programm korrigiert.

Die Jahrespläne und der Soll-Ist-Vergleich sind ausschließlich Steuerungsmittel für die VV EA-konforme Durchführung der Eisenbahnaufsicht. Das Auswertungsprogramm wird nicht zur Leistungs- und Verhaltenskontrolle der Mitarbeiter(innen) verwendet.

### 2. Überwachungsdatei

Die Überwachungsschritte und -ergebnisse werden durch die Mitarbeiter(innen) Eisenbahnaufsicht der Ast in eine Excel-Tabelle eingetragen. Diese Liste ist mit dem Jahresplan der Eisenbahnaufsicht verbunden.

Ordnungskriterium ist der Anlagenverantwortliche. Bei der DB Netz AG z.B. wurden als Einheit die Netzbezirke in den Grenzen vom 01.01.2006 bei Einführung des Programms beibehalten (s. Verfügung 21.91 I (TAU) – Herr Ernst – vom 29.06.2006). Bei der DB S&S AG ist die AV-Stelle ebenfalls die OE vom 01.01.2006, nicht der Bereich der heutigen Bahnstationsmanagements.

## Die Eintragung

- des Anlagenverantwortlichen (Sp. 10),
- der überwachten Betriebsanlagen (Sp. 25),
- der Überwachungsart des EBA (Sp. 26) und
- der in den Prozessen Inspektion und Instandhaltung festgestellten Verstöße (Sp. 78)

erfolgt über Auswahl aus einem Pull-Down-Menü, um die Einheitlichkeit der Eintragungen zu erreichen, die für eine bundesweite Auswertung erforderlich ist.

Näheres zu den Eingaben der Prozessmängel ins TAU-Programm und die Auswertung dieser Daten enthält der Leitfaden für die Prozessorientierte Eisenbahnaufsicht.

Nicht zwingend vorgesehen sind in der Liste Daten zur Registrierung oder zum Zustand der einzelnen überwachten Objekte. Es ist den Außenstellen freigestellt, die bereits für bestimmte Angaben wie Ort, Strecke oder Kilometer vorbereiteten und/oder die angelegten „benutzerdefinierten“ Spalten für derartige Aufschreibungen zu nutzen. Es muss aber zwingend die „detaillierte Darstellung“ gewählt werden, wenn bei einer Überwachung unterschiedliche Anlagenarten geprüft und/oder Überwachungsarten durchgeführt wurden (s. Beispiele im Leitfaden für die proEA).

Die Erstellung der in Anhang 5 der VV EA vorgeschriebenen Schriftstücke wird vom Programm unterstützt. Auch für die verschiedenen Arten der Bescheide sind Muster hinterlegt. Die Verwaltung dieser Schreiben übernimmt ebenfalls das Programm.

Das Programm wurde mit Verfügung 21.13 Iaü (TAU-EDV) vom 03.03.2006 rückwirkend zum 01.01.2006 für alle Außenstellen eingeführt. Mit Einführung der proEA erfolgt eine Aktualisierung und Ergänzung um entsprechende Eingabe- und Auswertungstools. Einzelheiten zur Eingabe, Auswertung, Definition und Pflege der Daten werden in einem Anwenderhandbuch erläutert, das elektronisch über die „Hilfe“-Funktion zur Verfügung steht.

**Anhang 10 NE-Bahnen bzw. sonstige Bahnen, die einer Sicherheitsgenehmigung bedürfen, im Zuständigkeitsbereich des Eisenbahn-Bundesamtes**

Land:	Unternehmen:	Straße:	PLZ:	Ort:	Str.-Nr.	Strecke von:	bis Grenzbf:
Belgien	EVS EUREGIO-Verkehrsschienennetz GmbH	Rüst 30	52224	Stolberg	2572	Stolberg	Walheim Grenze
Dänemark	neg Süderau Betriebs GmbH	Bahnhofstraße 6	25899	Niebüll	1201	Süderlügum (km 175,000)	Süderlügum Grenze (km 175,290)
Niederlande	Bentheimer Eisenbahn AG	Otto-Hahn-Straße 1	48529	Nordhorn	9203	Bad Bentheim	Laarwald Grenze
Niederlande	Zuid-Limburgse Stoomtrein Maatschappij	Postbus 21071	NL 6369 ZH	Simpelfeld / NL	2545	Aachen-Vetschau	Richterich Grenze, km 8,5
Polen	Usedomer Bäderbahn GmbH	Am Bahnhof 1	17424	Seebad Heringsdorf	6768	Seebad Heringsdorf	Ahlbeck Grenze
Schweiz	(derzeit noch ohne Betreiber) Geplant: SEHR+RS Stiftung Museumsbahn	Rathausplatz	8260	Stein am Rhein / CH	4320	Singen (Hohentwiel)	Ramsen Grenze
Schweiz	Schweizerische Bundesbahnen SBB, Infrastruktur	Hochschulstraße 6	3000	Bern 65 / CH	760	Lottstetten Grenze	Neuhausen Grenze
Tschechische Republik	noch DB Netz AG (geplant: DRE, Berlin)	Theodor-Heuss-Allee 7	60486	Frankfurt am Main	6588	Eibau	Seiffhennersdorf CD, km 13,7

## Anhang 11 Vorgehen bei strukturellen Teilsystemen, die in den Geltungsbereich der CSM-VO fallen

1. Die Technischen Spezifikationen über die Interoperabilität (TSI) sehen u.a. Instandhaltungsvorgaben vor, die maßnahmenbezogen in einem *Instandhaltungsplan* festgelegt werden.
2. Die Verordnung (EG) Nr. 352/2009 legt eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken auf Basis der Sicherheitsrichtlinie 2004/49/EG fest. Hieraus ergeben sich Maßgaben für die Durchführung der Überwachung nach signifikanten Änderungen an Teilen struktureller Teilsysteme, die der Richtlinie 2008/57/EG unterliegen (also i.W. Maßnahmen des TEN, die einer Inbetriebnahmegenehmigung bedürfen).
3. Signifikante Änderungen können z.B. vorliegen, wenn im Rahmen der Erstellung von baulichen Anlagen Abweichungen von den anerkannten Regeln der Technik abgewichen wird. Diese Abweichungen werden in der Regel durch
  - (1) Ausnahmegenehmigungen nach EBO durch BMVBS oder EBA),
  - (2) Zustimmungen im Einzelfall,
  - (3) Zulassungen zur Betriebserprobungen oder
  - (4) Nachweisführungen des EIU im Rahmen des Abweichens von Sollbestimmungen der EBOsanktioniert.

Die Anforderungen aus (1) bis (4) insbesondere an notwendige Inspektionen, deren Häufigkeit, Personalqualifikation und -ausstattung sowie Messmittel müssen vom EIU in den *Instandhaltungsplan* übernommen werden, der seinerseits Inhalt des Inbetriebnahmedossiers wird.
4. Im Rahmen der Aufsicht durch die Sachbereiche 2 ist dabei festzustellen, ob betrieberseitig die aus 3. resultierenden Anforderungen gemäß *Instandhaltungsplan* ...
  - die Vorgaben in Bezug auf die Ausrüstung, Verfahrensweisen und Kompetenz eingesetzter Personale eingehalten,
  - die Einhaltung definierter Eingriffsschwellen und Auslösewerte überwacht und
  - bei deren Überschreitung die vorgegebenen Maßnahmen umgesetzt werden.

5. Die Festlegung der Vorgaben im Instandhaltungsplan erfolgt im Rahmen des Inbetriebnahmegenehmigungsverfahrens. Die Überwachung, inwieweit diese Vorgaben durch die Instandhaltungsorganisationen eingehalten werden, erfolgt nach pflichtgemäßem Ermessen, d.h. in Stichproben zu einem geeigneten Zeitpunkt nach Aufnahme des Regelbetriebes oder ggf. anlassbedingt (vgl. § 3 Abs. 2).



## Anhang 12 Stichwortregister

Die Ziffern hinter dem Stichwort verweisen auf Paragraph (Absatz) und Anhang (A)

### A

Ablaufdiagramm	A3
Abhilfemaßnahmen	6.2 (3)
Abschlussgespräch	6.2 (1)
Allgemeine Anforderungen	A1
Allgemeinverfügung	2 (6)
Anerkannte Regeln der Technik	3 ff
Anhörungsverfahren	5.2 (1)
Anlagenbereiche	A1
Anlagenverantwortliche Stellen	A1, A6
Anlassbedingte Überwachung	A1
Anweisung	5.2 (2)
Audit	A1
Aufgreifermessen	4.8 (1)
Aufsichtsrechtliche Maßnahmen	5.2
Äußerungsfrist	5.2 (1)
Auskunftsbescheid	4.8
Auswertung der Feststellungen	6 ff

### B

Bauliche Anlage	A1
Baumaßnahme	A1
Bauordnungsrecht der Länder	3 (5)
Beschwerde	A1
Bestandsschutz	3 (4)
Betreiber einer Anlage	A1
Betreiberverantwortung	2 (1)
Betriebsanlage	A1
Betriebsgebäude, sonstige ~	A1
Betriebsicherheit	A1
Betriebspflicht der Eisenbahn- infrastruktur	2 (6), 4.8, A1
Bewertungskriterien	4.5 (1)
Brandschau der Kommunen	4.3 (2), A1
Brandschutzbegehung	A1

### C

CSM-VO	3 (1), A11
--------	------------

### D

Dokumentation	5.1 (1)
---------------	---------

### E

Eisenbahnbetriebsleiter	6.2 (4)
Erfahrungsbericht, jährlicher	6.3 (1)
Erfahrungsaustausch ffMA	6.4 (3)
Erfassungsbogen	A8
Ermessen	2 (2), 3 (3), 3 (5)
Ersatzvornahme	4.3 (9)
Europ. Eisenbahnagentur (ERA)	2 (6)

### F

Fachbeauftragter	A1
Fachgebiete	A1
• Ingenieurbau	
• Oberbau	
• Hochbau	
Federführender Mitarbeiter	6.2 ff
Feststellungen, Behandlung von ~	5

### G

Gebührenrecht	5.3
Gefahrenabwehr	2 (3)
Gefahrenforschung	2 (5), 4.3 (8)
Gefahr, konkrete	4.1 (4)
Gefahr im Verzug	5.2 (3)
Gefährdungsbeurteilung	
Gefahrenpotential	2 (5)
Gefahrenverdacht	2 (5)
Gemeinschaftsbauwerke	1 (3), A1
Geschwindigkeitsreduzierungen	4.8

### H

Hilfsdienste, Hilfsmittel	4.1 (3), 4.3 (9)
---------------------------	------------------

### I

Inspektionen	A1
Inspektionsbefunde	4.3 (8)
Instandhaltungs	A1
• ~anweisung	A1
• ~dokumentation	A1
• ~pflicht	4.8
• ~prozess	4.5 (1)
• ~unterlagen	A1
Instandsetzung	A1

**J**  
Jahresbericht für ERA 2 (6)

**K**  
Kapazitätseinschränkungen 4.8  
Kontrollsystem A1  
Kostenbescheid 5.1 (3)  
Kostenpflicht 5.3

**L**  
Leitfaden zur proEA 4.5 (2)

**M**  
Mängelbeseitigung 2 (6), 4.3 (1)  
Musterbescheide A9

**N**  
Nachweis der gleichen Sicherheit 3 (3)  
Nichtbundeseigene Eisenbahnen 7 (1)  
NE-Bahnen mit SiGe, Liste A10  
Notzuständigkeit 4.1 (4)

**O**  
Ordnungskriterien 4.5 (1)

**P**  
Prozessaudit A1  
Prozessmängel 6.1 (1), 6.2 (2)  
Prozessorientierte Eisenbahn  
aufsicht (proEA) 4.2 (1)

**Q**  
Qualifikation des Prüfpersonals 4.3 (2)

**S**  
Sachkundige A1  
Sachverhaltsaufklärung 5.1 (2), A5  
Sachverständige 4.1 (5), A1  
Schaubild, Schema der proEA A3  
Schwerpunktprüfung 4.1 (1), 4.7  
Serienfehler 4.6 (3)  
Sicherheitsbericht der Bahnen 2 (6)  
Sicherheitsdokumentation A1  
Sicherheitsgenehmigung 2 (6)  
Sicherheitskonferenz, jährliche 6.4 (3)  
Sicherheitspflichten 3 (1)

Sicherungsmaßnahmen 4.3 (9)  
SMART-Maßstäbe 6.2 (2)  
Soll/Ist-Abgleich der EA 6.4  
Sonderüberwachungen 4.6  
Sonstige Bahnen, Betriebsgebäude 7  
Stichprobe 2 (3), 4.1 (1)  
Stichprobenumfang A 7.1-2  
Stillgelegte Eisenbahnstrecken 4.8  
Systemaudit 6.3 (3), A1

**T**  
Technische Arbeitsmittel A1  
Turnusmäßige Abschluss  
gespräche (TAG) 4.2 (2), 6.2  
TAU-Programm A9

**U**  
Überwachungen,  
• anlassbedingte ~ 4,1 (2)  
• Arten der ~ 4.1 (1), A2  
• Anmeldung zur ~ 4.1 (3), A5  
• Dokumentation der ~ 4.5  
• Durchführung der ~ 4.5  
• Gegenstand der ~ 2 (6)  
• Häufigkeit der ~ A7  
• ohne besonderen Anlass A1  
• objektbezogene ~ 4.3  
• Protokoll einer ~ A5  
• unternehmensbezogene ~ 4.4

**V**  
Verantwortliche Veranlassung A1  
Verdacht A1  
Verfahrensaudit 4.2 (1), A1  
Verkehrsschauen (BÜ) 4.3 (2), A1  
Verstöße 5.1 (1), A4  
Verwaltungsakt mündlich 5.2 (3)  
Verwaltungsvollstreckung 4.3 (9)

**W**  
Wiederinbetriebnahme nach Still-  
legung 4.6 (3)

**Z**  
Zwangsgeld 4.3 (9)