



Eisenbahn-Bundesamt

**Verwaltungsvorschrift zur
Eisenbahnaufsicht über bauliche Anlagen -
Überwachung der Instandhaltung
von IOH-Anlagen**

(VV EA)

Eisenbahn-Bundesamt
Referat 21
Heinemannstr. 6
53175 Bonn

Ausgabe 2014/I
Gültig ab: 01.01.2014

Verzeichnis der Änderungen

Fassung	Datum
Ausgabe 2014/I der Verwaltungsvorschrift als VV EA	01.01.2014

Lfd. Nr.	geänderte Abschnitte	Kurzbegründung	Datum
-	komplette Überarbeitung	Anpassung an die Vorgaben der VO (EU) Nr. 1077/2012 (CSM Überwachung) und Harmonisierung mit der VV Überwachung	01.01.2014

Abschnitt 1: Allgemeine Bestimmungen	6
§ 1 Überwachungsverfahren und -arten.....	6
§ 2 Schnittstelle zwischen der SiGe-Erteilung und den Aufsichtsaktivitäten.....	7
Abschnitt 2: Grundlagen der Überwachungstätigkeit.....	8
§ 3 Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes, Begrifflichkeiten.....	8
§ 4 Anwendungsbereich und Ziel der Verwaltungsvorschrift	9
§ 5 Gegenstand und Umfang der Überwachung, Stichproben	12
§ 6 Sicherheitsvorschriften, Instandhaltungsanweisungen, anerkannte Regeln der Technik	13
Abschnitt 3: Objektbezogene Überwachung und Sonderüberwachung	16
§ 7 Durchführung der Überwachungen	16
7.1 Allgemeines und Überwachungsarten	16
7.2 Prozessorientierte Durchführung der anlagen- und organisationsbezogenen Überwachungen.....	17
7.3 Anlagenbezogene Überwachungen	18
7.4 Organisationsbezogene Überwachungen	20
7.5 Dokumentation sicherheitsrelevanter und gravierender Verstöße	21
7.6 Sonderprüfungen	22
7.7 Schwerpunktprüfungen	23
§ 8 Behandlung von Feststellungen.....	24
8.1 Klassifizierung der Überwachungsergebnisse	24
8.2 Allgemeines zum Vorgehen bei Feststellungen	24
8.3 Aufsichtsrechtliche Maßnahmen	25
8.4 Anwendung des Gebührenrechts.....	26
§ 9 Auswertung der Feststellungen aus der objektbezogenen Überwachung, Schnittstelle zur Überwachung der SMS-Prozesse und zur SiGe- Rezertifizierung	27
9.1 Allgemeines zur Auswertung.....	27
9.2 Überwachungsergebnisse und Turnusmäßige Abschlussgespräche	28
9.3 Jährliche Erfahrungsberichte	29
9.4 Jahreskonferenz zu den Aufsichtserkenntnissen und Zentrales Auswertungsgespräch.....	30
Abschnitt 4: Prozessbezogene Überwachung (Überwachung der SMS-Prozesse).....	32
§ 10 Maßgaben für die Überwachung der SMS-Prozesse.....	32
10.1 Beurteilung der Sicherheitsleistung der Betreiber-SMS	32
10.2 Aufgaben in Bezug auf den Rechtsrahmen und die Entwicklung der Eisenbahnsicherheit.....	32
10.3 Aufsichtsgrundsätze	33
§ 11 Priorisierung und Auswertung	35
11.1 Überwachungsstrategie für den Bereich IOH.....	35
11.2 Arten und Elemente von Überwachungsplänen.....	36
11.3 Elemente der Überwachung der SMS-Prozesse.....	37
11.4 Auswertungsverfahren	38
§ 12 Kooperation mit anderen Stellen	39
12.1 Kooperation mit anderen Behörden und Stellen, die mit Aufgaben in Bezug auf die Eisenbahnsicherheit betraut sind	39

12.2	Kooperation mit anderen nationalen Sicherheitsbehörden bei der Überwachung von Eisenbahnen, die einer SiGe bedürfen	40
Abschnitt 5: Sonstige Vorgaben und Bestimmungen		41
§ 13	Instandhaltungs- und Betriebspflicht	41
§ 14	Sonstige Bahnen	42
Anhang 1: Begriffsbestimmungen		44
Anhang 2: Übersicht der Überwachungsarten		55
Anhang 3: bleibt frei		56
Anhang 4: Vorgehen bei Verstößen gegen die anerkannten Regeln der Technik		57
Anhang 5: Vorlagen		59
Anhang 5.1: Anmeldung zur Überwachung:		59
Anhang 5.2: Anschreiben an die EdB zur Sachverhaltsfeststellung:		60
Anhang 5.3: Protokoll einer Überwachung:		61
Anhang 6: Verzeichnis der anlagenverantwortlichen Stellen der EdB		62
Anhang 7: Häufigkeit der Überwachungen		64
Anhang 7.1: Häufigkeit der organisationsbezogenen Überwachungen im Bereich IOH:		64
Anhang 7.2: Häufigkeit der anlagenbezogenen Überwachungen im Bereich IOH:		65
	Anlagenbereich Ingenieurbau	65
	Anlagenbereich Oberbau	66
	Anlagenbereich Bahnübergänge	67
	Anlagenbereich Hochbau	68
Anhang 8: Erfassungsbogen zur prozessorientierten Dokumentation der objektbezogenen Überwachungen		69
Anhang 9: Anwendung und Funktionalität des TAU-Programms		70
Anhang 10: NE-Bahnen bzw. sonstige Bahnen, die einer Sicherheitsgenehmigung bedürfen, im Zuständigkeitsbereich des EBA		72
Anhang 11: Vorgehen bei strukturellen Teilsystemen, die in den Geltungsbereich der CSM Risiko fallen		73

Abkürzungsverzeichnis

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
BEVVG	Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz
BGBI	Bundesgesetzblatt
BÜ	Bahnübergang
CSM	Common Safety Methods – Gemeinsame Sicherheitsmethoden
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EBL	Eisenbahnbetriebsleiter
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EBRL	Eisenbahnspezifische Bauregellisten
EdB	Eisenbahnen des Bundes
ELTB	Eisenbahnspezifische Liste Technischer Baubestimmungen
ERA	Europäische Eisenbahnagentur
ESiV	Eisenbahn-Sicherheitsverordnung
ESO	Eisenbahn-Signalordnung
EUB	Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstelle des Bundes
IOH	Ingenieurbau, Oberbau (inkl. Bahnübergänge) und Hochbau
KVP	Kontinuierlicher Verbesserungsprozess
La	Langsamfahrstelle
NE-Bahnen	Nicht bundeseigene Eisenbahnen
RiL	Richtlinie
RMV	Risikomanagementverfahren
SiGe	Sicherheitsgenehmigung
SMART	Bewertungskriterien „ <u>s</u> pecific, <u>m</u> measurable, <u>a</u> chievable, <u>r</u> realistic, <u>t</u> imely“ („spezifisch, messbar, erreichbar, realistisch, zeitgebunden“)
SMS	Sicherheitsmanagementsystem
StV EBL	Ständiger Stellvertreter des Eisenbahnbetriebsleiters
StVO	Straßenverkehrsordnung
TAG	Turnusmäßiges Abschlussgespräch
TAU	frühere Bezeichnung der technischen Eisenbahnaufsicht
VO	Verordnung
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz

Verwaltungsvorschrift zur Eisenbahnaufsicht über bauliche Anlagen - Überwachung der Instandhaltung von IOH-Anlagen

(VV EA)

Abschnitt 1: Allgemeine Bestimmungen

§ 1 Überwachungsverfahren und -arten

- (1) Die vorliegende Verwaltungsvorschrift beschreibt die Verfahren zur Überwachung über die Instandhaltung im Rahmen
- der Eisenbahnaufsicht gemäß § 5 AEG¹ sowie
 - der Überwachung über Eisenbahnen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1077/2012² (CSM Überwachung), denen eine Sicherheitsgenehmigung (SiGe) gemäß § 7c AEG erteilt wurde.
- (2) Die Überwachung der Instandhaltung gliedert sich in die objektbezogene Überwachung - siehe Regelungen hierzu in Abschnitt 3 - und in die prozessbezogene Überwachung - siehe Regelungen hierzu in Abschnitt 4.
- Eine Übersicht der Überwachungsarten enthält Anhang 2.

¹ Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), in der aktuellen Fassung

² VERORDNUNG (EU) Nr. 1077/2012 DER KOMMISSION vom 16. November 2012 über eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Überwachung durch die nationalen Sicherheitsbehörden nach Erteilung einer Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung (CSM Überwachung)

- (3) Die objektbezogene Überwachung beurteilt - gespiegelt an einem allgemeingültigen Instandhaltungsprozess - durch anlagen- sowie organisationsbezogene Überwachungen, ob die im Regelwerk oder im Sicherheitsmanagementsystem (SMS) der Eisenbahnen mit Sicherheitsgenehmigung abgebildeten Instandhaltungsmaßgaben in der Praxis vorgabenkonform umgesetzt werden.
- (4) Die prozessbezogene Überwachung (Überwachung der SMS-Prozesse) umfasst die Kontrolle, ob die Unternehmen dauerhaft ihrer Verpflichtung nachkommen, ein SMS vorzuhalten und wirksam umzusetzen, damit
- alle mit ihrer Tätigkeit verbundenen Risiken beherrscht werden und
 - die besonderen Anforderungen für eine sichere Auslegung, Instandhaltung und einen sicheren Betrieb der Schienenwege erfüllt sind.

§ 2 Schnittstelle zwischen der SiGe-Erteilung und den Aufsichtsaktivitäten

- (1) Die prozessbezogene Überwachung bildet die Grundlage für die Erteilung und Verlängerung von Sicherheitsgenehmigungen.
- In Umsetzung der CSM Überwachung fließen Erkenntnisse aus der Genehmigungsprüfung zur SiGe in die Aufsichtstätigkeit ein. Umgekehrt finden Aufsichtserkenntnisse Berücksichtigung bei der Neubewertung des SMS zur SiGe-Rezertifizierung.
- Diese Schnittstelle wird über die vorliegende Verwaltungsvorschrift so ausgestaltet, dass zum einen auf Basis der Erkenntnisse aus der objektbezogenen Überwachung die Eisenbahnen gefordert werden, sukzessive die Schwachstellen in ihren Instandhaltungsabläufen zu beseitigen (Verpflichtung zur kontinuierlichen Verbesserung). Zum anderen werden offene Fragestellungen aus der SiGe-Erteilung in Bezug auf die tatsächliche Wirksamkeit von SMS-Prozessen Gegenstand für weitere festzulegende Aufsichtsaktivitäten (Überwachung der SMS-Prozesse).
- (2) In Umsetzung der CSM Überwachung wird eine Strategie zur Ausrichtung der Aufsichtsaktivitäten für die Geltungsdauer einer Sicherheitsgenehmigung festlegt. Die Aktivitäten werden in Überwachungsplänen priorisiert.
- Die vorliegende Verwaltungsvorschrift trifft hierzu entsprechende Maßgaben. Die CSM Überwachung gibt ferner weitere Grundprinzipien und Kriterien vor, nach denen die nationalen Sicherheitsbehörden ihre Überwachungsaufgabe wahrzunehmen haben. Diese werden nachfolgend beschrieben und über entsprechende Regelungen umgesetzt.

Abschnitt 2: Grundlagen der Überwachungstätigkeit

§ 3 Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes, Begrifflichkeiten

(1) Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ist gemäß § 5 Abs. 1a AEG i.V.m. § 3 Abs. 1 Nr. 2 BEVVG³ zuständig für die Durchführung der Eisenbahnaufsicht über Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes (EdB). Es ist gem. § 5 Abs. 1e S. 1 Nr. 4 AEG auch zuständig für die nicht bundeseigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen), die gemäß § 7c AEG einer SiGe bedürfen und soweit die betreffende Infrastruktur an das Ausland grenzt (siehe hierzu § 14).

Die nachfolgenden Regelungen schließen neben den Eisenbahninfrastrukturunternehmen auch sogenannte „Infrastruktur habende Eisenbahnverkehrsunternehmen“ ein (siehe hierzu § 14).

(2) Die in Abs. 1 genannten Unternehmen werden im Weiteren zusammenfassend als Eisenbahnen bezeichnet.

(3) Die Eisenbahnaufsicht wird im Folgenden als Überwachung über die Instandhaltung bezeichnet.

(4) Das EBA ist gem. § 3 Abs. 1a BEVVG nationale Sicherheitsbehörde in Deutschland. Im Zuge dessen ist es gem. § 5 Abs. 1e Nr. 2 AEG zuständig für die Erteilung von SiGe an Eisenbahnen und überwacht diese gem. §§ 5 Abs. 1a, Abs. 1e S. 1 Nr. 4 AEG i.V.m. Artikel 1 Abs. 2 der VO (EU) Nr. 1077/2012 (CSM Überwachung).

Die Eisenbahnen müssen im Rahmen der Erteilung einer SiGe den Nachweis erbringen, dass sie ein SMS eingerichtet haben und die besonderen Anforderungen für eine sichere Auslegung, Instandhaltung und einen sicheren Betrieb der Schienenwege erfüllen. Hierzu bedient sich das EBA der Prüfkriterien gem. Anhang II der VO (EU) Nr. 1169/2010⁴ (CSM Konformitätsbewertung SiGe).

³ Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz (BEVVG) vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2394), in der aktuellen Fassung

⁴ VERORDNUNG (EU) Nr. 1169/2010 DER KOMMISSION vom 10. Dezember 2010 über eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Konformitätsbewertung in Bezug auf die Anforderungen an die Erteilung von Eisenbahnsicherheitsgenehmigungen CSM Konformitätsbewertung SiGe)

Das SMS muss mindestens die Anforderungen nach Art. 9 Abs. 2 und 3 i.V.m. mit Anhang 3 der Richtlinie 2004/49/EG⁵ (Sicherheitsrichtlinie) erfüllen.

§ 4 Anwendungsbereich und Ziel der Verwaltungsvorschrift

- (1) Diese Verwaltungsvorschrift gilt in Bezug auf 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.
- (2) Gegenstand dieser Verwaltungsvorschrift ist die Beurteilung der Instandhaltungsorganisationen der zu überwachenden Eisenbahnen. Dies umfasst sowohl die Überwachung ordnungsgemäßer Instandhaltungsabläufe bei Anlagen (objektbezogene Überwachung) als auch die Bewertung, inwieweit eine kontinuierliche Anwendung und Wirksamkeit des SMS (Überwachung der SMS-Prozesse) durch die Betreiber gewährleistet wird.
- (3) Im Rahmen der objektbezogenen Überwachung wird den Überwachungen über die IOH-Anlagen ein Idealablauf einer funktionsfähigen Instandhaltungsorganisation zugrunde gelegt. Geprüft wird dabei, inwieweit die Instandhaltung bei den einzelnen Eisenbahnen ordnungsgemäß abläuft.

Es soll an der Praxis gemessen werden, inwieweit die im jeweiligen Betreiber-SMS festgelegten Sicherheits- und Instandhaltungsprozesse ordnungsgemäß umgesetzt sind und gleichzeitig dadurch sichergestellt wird, dass die öffentliche Sicherheit sowie die einschlägigen anerkannten Regeln der Technik eingehalten sind.

Durch den konkreten Anlagenbezug bei jeder Überwachung und die Vorgabe einer hinreichenden Stichprobenmenge ist gewährleistet, dass daraus ein stichhaltiges Gesamtbild entsteht, ob von der überwachten Organisationseinheit die geforderte Sicherheitsleistung in Bezug auf die Instandhaltung hinreichend erbracht wird.

⁵ RICHTLINIE 2004/49/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung („Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit“ - Sicherheitsrichtlinie)

- (4) Weiterer Gegenstand der Überwachung über die Instandhaltung der IOH-Anlagen ist insbesondere die Beurteilung, ob
- die Eisenbahnen ihren Betrieb sicher führen und ihre Eisenbahninfrastruktur in betriebssicherem Zustand halten. Dazu gehört auch die Überprüfung, ob die Eisenbahnen auch der sich aus §§ 4 Abs. 3 Satz 2 i.V.m. 11 AEG und § 2 EBO⁶ ergebenden Instandhaltungspflicht für die Infrastrukturen nachkommen – näheres hierzu enthält § 13,
 - eine sach-, fach- und fristgerechte Mängelbeseitigung gewährleistet ist,
 - die Eisenbahnen die ihnen obliegenden Inspektionen mit geeignetem Personal und Einrichtungen durchführen sowie dokumentieren,
 - Inspektionen in erforderlicher Tiefe und Qualität durchgeführt werden,
 - festzustellende Mängel rechtzeitig erkannt, zutreffend bewertet und behoben werden,
 - die Betriebsanlagen sich in dem genehmigten Zustand befinden und genehmigungskonform genutzt werden,
 - die Eisenbahnen die Allgemeinverfügungen des EBA umsetzen.
- (5) Maßgabe für die Beurteilung der Sicherheitsleistung ist zum einen die Überwachung der Einhaltung der einschlägigen anerkannten Regeln der Technik und der sonstigen Vorgaben, die in Bezug auf die Instandhaltung
- das Sicherheitsniveau nach den Vorgaben des Gemeinschafts- bzw. EU-Rechtes festlegen,
 - als nationale Rechtsnorm (Gesetz, Rechtsverordnung) sicherheitsrelevante Vorgaben treffen,
 - als nationales Sicherheitsregelwerk (entsprechend Artikel 8 der Sicherheitsrichtlinie) notifiziert sind,
 - als Sicherheitsvorgabe im betreffenden SMS (SiGe Teil A) festgelegt sind oder
 - als besondere Anforderung für die sichere Instandhaltung der jeweiligen Infrastruktur (SiGe Teil B) genehmigt sind.

Zum anderen macht sich die Beurteilung der Sicherheitsleistung an dem Verfahren zur Kontrolle aller Risiken fest, das die Eisenbahnen im Rahmen ihrer SMS etablieren müssen. Durch das Verfahren müssen die Eisenbahnen in der Lage sein, Maßgaben identifizieren zu können, die zur Erhöhung der Sicherheit erforderlich und angemessen sind.

⁶ Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 8. Mai 1967 (BGBl. 1967 II S. 1563), in der aktuellen Fassung

Das EBA überwacht das Risikokontrollverfahren durch Prüfung, wie die Eisenbahnen mit Aufsichtserkenntnissen umgehen, Mängelbeseitigungszusagen umsetzen und durch interne Kontrollen Bereiche mit Handlungsbedarfen identifizieren. Entsprechende Aufsichtsaktivitäten und Fragestellungen werden vom EBA in Jahresüberwachungsplänen festgelegt.

Die Einhaltung der Rechtsnormen und der anerkannten Regeln der Technik wird über die objektbezogenen Überwachungen beurteilt und ggf. durchgesetzt. Die Überwachung der sonstigen, in Teil A oder B der SiGe festgelegten Vorgaben erfolgt über die Überwachung der SMS-Prozesse.

- (6) Aus den objektbezogenen und den prozessbezogenen Überwachungen (Überwachung der SMS-Prozesse) werden Erkenntnisse gewonnen, die eine gesamthafte Einschätzung erlauben, inwieweit die Organisationseinheiten der überwachten Eisenbahnen ihre Instandhaltung ordnungsgemäß durchführen sowie Sicherheitsmaßgaben und Risikokontrollmechanismen entsprechend den Vorgaben zur Erteilung einer SiGe wirksam umsetzen. Die Überwachung der SMS-Prozesse umfasst deshalb sowohl die Auditierung des SMS als auch die Kontrolle, wie objektbezogen gewonnene Erkenntnisse bei der Umsetzung und Fortschreibung des SMS berücksichtigt werden. Die hierzu erforderlichen Vorgaben werden in den Jahresüberwachungsplänen festgelegt.

Die Ergebnisse der Überwachungspläne werden ausgewertet und fließen abhängig von den Erkenntnissen ggf. in die Festlegung weiterer Aufsichtsaktivitäten für das Folgejahr ein.

- (7) Die Überwachungsergebnisse und -erkenntnisse werden in Turnusmäßigen Abschlussgesprächen (TAG) regelmäßig mit den überwachten Organisationseinheiten der Eisenbahnen erörtert.

Dort wo Nachbesserungsbedarf besteht, müssen durch die Betreiberorganisationen Mängelbeseitigungszusagen getroffen werden, die SMART-Maßstäben (s. 9.2 Abs. 2) genügen. Auch die Überprüfung der Umsetzung und Wirkung dieser Zusagen wird Maßgabe für die weitere Aufsicht.

- (8) Überwachungsergebnisse und -erfahrungen fließen ferner in die Jahresberichte gemäß § 7 Abs. 2 ESiV i.V.m. Artikel 18 der Sicherheitsrichtlinie an die Europäische Eisenbahngagentur (ERA) ein.

Sie dienen der Kontrolle, ob die Eisenbahnen die Voraussetzungen für die Erteilung der SiGe einhalten (§ 7c Abs. 3 Satz 1 AEG) und bilden daher eine Grundlage für die Entscheidung über die Verlängerung oder den Widerruf der SiGe. Die betroffenen Unternehmen sind zu hören.

§ 5 Gegenstand und Umfang der Überwachung, Stichproben

- (1) Die Eisenbahnen sind nach § 4 Abs. 3 AEG verpflichtet, ihren Betrieb sicher zu führen, die Eisenbahninfrastruktur sicher zu bauen und in betriebs sicherem Zustand zu halten. Normiert werden damit Sicherheitspflichten mit dem Ziel, Schäden präventiv zu vermeiden (Betreiberverantwortung). Die Eisenbahnen werden durch die Überwachung des EBA 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 Eisenbahnen und nicht beim EBA als Aufsichtsbehörde.
Hieraus ergibt sich, dass durch die Eisenbahnaufsicht durch das EBA die Betreiberverantwortung nicht auf die Aufsichtsbehörde verlagert wird.

- (2) Darüber hinaus folgt aus § 4 Abs. 3 Satz 2 i.V.m. § 11 AEG für Eisenbahnen eine Instandhaltungspflicht für die Eisenbahninfrastruktur. Diese ist in dem planfestgestellten oder sonst behördlich genehmigten Zustand betriebsbereit vorzuhalten (s. § 13). Beide Pflichten treffen die Eisenbahnen kraft Gesetzes.
Ein Nichteinschreiten des EBA kann diese Pflichten auch nicht reduzieren, denn es liegt im pflichtgemäßen Ermessen des EBA, ob und ggf. wie es einschreitet.

- (3) Aus § 5 a Abs. 1 und 2 AEG („können Maßnahmen treffen“) folgt, dass dem EBA 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 für die objektbezogene Überwachung 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.
Der Umfang der Überwachung über die SMS-Prozesse wird jeweils im Jahresüberwachungsplan festgelegt.

- (4) Die Festlegung zusätzlicher Stichproben im Rahmen der objektbezogenen Überwachung erfolgt insbesondere unter dem Gesichtspunkt, dass sie sich auf Anlagen bezieht, bei denen verstärkt mit Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung zu rechnen ist.

Potentielle 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).

Außerdem können sich bei einem besonderen Gefahrenpotential für die öffentliche Sicherheit und den Eisenbahnbetrieb im Rahmen der pflichtgemäßen Ermessensausübung andere Erfordernisse an die Überwachungsichte ergeben.

Das EBA kann sich bei Vorliegen von Erkenntnissen, die auf einen möglichen Schadenseintritt hindeuten (Gefahrenverdacht), von Amts wegen Gewissheit verschaffen (Gefahrerforschung). Hierzu stehen die Mittel des § 5a AEG, insbesondere der Abs. 4 und 5, zur Verfügung.

§ 6 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 Rechnung getragen wird, die aus dem Bahnbetrieb herrühren.

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, in nationalen Sicherheitsvorschriften gem. Art. 8 der Sicherheitsrichtlinie sowie in den anerkannten Regeln der Technik beschrieben. Diese Regeln sind insbesondere in die Eisenbahnspezifische Liste der Technischen Bestimmungen (ELTB) und den Eisenbahnspezifischen Bauregellisten (EBRL) als anerkannte Regeln der Technik aufgenommen.

Bei strukturellen Teilsystemen, die einer Inbetriebnahmegenehmigung bedürfen, gehören zu den Instandhaltungsanweisungen auch die - nach Maßgabe der Verordnung

(EG) Nr. 352/2009⁷ (CSM Risiko) zum Nachweis der sicheren Integration dieses strukturellen Teilsystems - im Instandhaltungsplan getroffenen Festlegungen (Erläuterungen siehe Anhang 11).

Ferner sind die gesetzlichen Arbeitsschutz- und Unfallverhütungsvorschriften zu beachten.

- (2) Die von den Eisenbahnen mit SiGe bei der Instandhaltung zu beachtenden Regeln, die Bestandteil der Erteilung der SiGe nach § 7c AEG werden, sind auch der Überwachung 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 SiGe 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 EBA im Rahmen seines Ermessens, ob und wie gegen die Eisenbahnen 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).

Davon abzugrenzen sind Mängel an Bauwerken, die zwar eine Abweichung vom Sollzustand darstellen, aber vom Regelwerk abgedeckt sind und daher keinen Verstoß gegen das Regelwerk darstellen.

- (4) Die Eisenbahnbetriebsanlagen 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.

⁷ 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

Wenn von einer genehmigten Anlage Gefahren für die Sicherheit des Bahnbetriebs ausgehen, genießt diese ebenfalls keinen Bestandsschutz (mehr).

- (5) Das Bauordnungsrecht der Länder ist durch das EBA nicht unmittelbar anzuwenden. Die materiellen Regelungen, insbesondere die nach Maß und Zahl festgelegten Werte, sind als Anhalt für örtlich geltende Regeln der Technik heranzuziehen und als ermesensbindende Werte anzusehen, soweit nicht eisenbahnspezifische Belange Abweichungen rechtfertigen.

Abschnitt 3: Objektbezogene Überwachung und Sonderüberwachung

§ 7 Durchführung der Überwachungen

7.1 Allgemeines und Überwachungsarten

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

- anlagen- und organisationsbezogenen Überwachungen im Rahmen der objektbezogenen Überwachung
- Sonderprüfungen (extern veranlasst infolge von Unregelmäßigkeiten, Anfragen usw.) und Schwerpunktprüfungen (intern veranlasst aus fachlich übergeordneten Gründen) im Rahmen der Sonderüberwachung.

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 Planung der prozessbezogenen Überwachung (siehe Abschnitt 4) und die Entscheidung über die Erteilung bzw. Verlängerung der SiGe ein. Das gewonnene Bild wird durch die Stichproben in allen Überwachungsarten bestätigt oder widerlegt.

Zu Beginn jedes Kalenderjahres stellen die Federführenden Mitarbeiter für ihre Sachbereiche den Regelüberwachungsplan aufbauend auf den Anhängen 7.1 und 7.2 auf.

- (2) Das EBA meldet grundsätzlich die beabsichtigte Überwachung den Eisenbahnen an (Anhang 5.1). Die nach § 5a Abs. 5 Nr. 3 AEG etwaig erforderlichen Hilfsmittel oder Hilfsdienste haben die Eisenbahnen in dem benötigten Umfang zu stellen (siehe auch § 7.3 Abs. 9).
- (3) Wenn von Anlagen, die keine Betriebsanlagen der Eisenbahnen sind, eine Gefahr für die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes ausgehen kann, ist die Eisenbahn anzuhalten, die Betriebssicherheit zu gewährleisten und von der zuständigen Behörde die Beseitigung der Gefahr zu verlangen. Im Einzelfall kann das EBA auch die zuständige Behörde informieren und um Abhilfe ersuchen. Nur bei Gefahr im Verzug sind sofort geeignete Maßnahmen gegenüber den Eisenbahnen zu ergreifen (Notzuständigkeit).
- (4) Das EBA kann sich im Rahmen der Überwachung Sachverständiger oder sachverständiger Stellen bedienen.

7.2 Prozessorientierte Durchführung der anlagen- und organisationsbezogenen Überwachungen

- (1) Die anlagen- und organisationsbezogenen Überwachungen werden prozessorientiert durchgeführt. Ziel hierbei ist das Beurteilen der zuverlässigen Funktionsweise der Instandhaltungsorganisationen der Eisenbahnen. Es wird am Ist-Zustand der Eisenbahnbetriebsanlagen gemessen, inwieweit die Eisenbahnen die Instandhaltungs- und Sicherheitsvorschriften sowie die Verfahrens- und Arbeitsanweisungen ihres jeweiligen SMS einhalten.

Wird ein sicherheitsrelevanter Regelwerksverstoß festgestellt, so wird vermutet, dass dieser auf eine Störung im Ablauf des Instandhaltungsprozesses zurück zu führen ist. Die weitere Sachverhaltsfeststellung zielt - neben der Mängelbeseitigung – darauf ab zu klären, an welcher Stelle dieses Ablaufes die Störung auftritt. Aus einer etwaigen Häufung von Störungen in bestimmten Prozessschritten wird geschlossen, dass die jeweilige Instandhaltungsorganisation dort nachbessern muss, um die Abläufe sicherer zu gestalten.

Die prozessorientierte Durchführung ergänzt insofern die anlagen- und organisationsbezogenen Überwachungen (siehe §§ 7.3 und 7.4) um ein Auswertungsmodul, das die Beurteilung der Instandhaltungsorganisation der jeweils überwachten Eisenbahnen auf Basis einer hinreichenden Stichprobe erlaubt.

Neben dieser Aufbereitung aller sicherheitsrelevanten Verstöße erfolgt auch eine gesonderte Erfassung der als gravierend einzustufenden Verstöße. Diese stellen eine Teilmenge der sicherheitsrelevanten Verstöße dar, sind aber derart gravierend, dass sie per se bereits die ordnungsgemäße Gewährleistung der Sicherheit objektiv in Frage stellen.

Sie können einerseits aus einer konkret bestehenden Gefahr für die Sicherheit der Betriebsanlagen und den Eisenbahnbetrieb resultieren, sich andererseits aber auch aus einer erheblichen Abweichung zu den im SMS festgelegten Abläufen ergeben, die eine ordnungsgemäße Instandhaltung sicherstellen sollen.

Das Verfahren zur Einordnung ist im Leitfaden zu gravierenden Verstößen⁸ (Lf gravEA) erläutert, die Dokumentation ist in § 7.5 beschrieben.

- (2) Die prozessorientiert gewonnenen Ergebnisse der Überwachungen und die gravierenden Verstöße werden in den Turnusmäßigen Abschlussgesprächen (TAG) mit den betreffenden Eisenbahnen erörtert. Dies erfolgt auf regionaler Leitungsebene der Eisen-

⁸ Leitfaden zur Einstufung von gravierenden Verstößen im Rahmen der Eisenbahnaufsicht nach VV EA (Lf grav EA)

bahnen unter Einbindung der Regionalbereichsleitung und der Eisenbahnbetriebsleiterorganisation (EBL).

Den Eisenbahnen wird damit die Möglichkeit eingeräumt, zu den Feststellungen des EBA Stellung zu nehmen oder Zusagen zu organisatorischen Abhilfemaßnahmen zu treffen. Erkenntnisse, Stellungnahmen und Mängelbeseitigungszusagen im Rahmen der TAG werden vom EBA protokolliert und bilden einen Bestandteil der anschließenden Überwachung. Dabei werden auch die Umsetzung und die Wirksamkeit der betriebseitigen Verbesserungsmaßnahmen in Bezug auf die Instandhaltungsorganisation beurteilt. Die Ergebnisse dienen insofern auch als Input für die Überwachung der SMS-Prozesse und die Verlängerung der SiGe.

Das Verfahren ist in § 7.2 und im Leitfaden zur prozessorientierten Durchführung und Auswertung der Eisenbahnaufsicht⁹ (Lf proEA) dargestellt.

Eine gesamthafte Behandlung der übergreifenden Erkenntnisse und Maßnahmen erfolgen im Rahmen der Jährlichen zentralen Auswertungsgespräche zwischen der Zentrale des EBA und der Zentrale des betroffenen Unternehmens (einschließlich EBL).

7.3 Anlagenbezogene Überwachungen

- (1) Die anlagenbezogene Überwachung umfasst 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 der festgestellten Verstöße ein.

Weiterer Bestandteil der anlagenbezogenen Überwachung 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 § 4 Abs. 5 und § 6) einhalten.

- (2) Die anlagenbezogene Überwachung erfolgt inspektionsbegleitend (durch eine beobachtende Beteiligung an den nach geltenden Rechtsvorschriften sowie den Instandhaltungsanweisungen der Eisenbahnen (siehe § 4 Abs. 5 und § 6) vorgegebenen Inspektionen).

Aus den Inspektionsergebnissen und eigenen Erkenntnissen des verantwortlichen Sachbearbeiters ergibt sich ein Bild vom Zustand der Betriebsanlage vor Ort, von der

⁹ Leitfaden zur prozessorientierten Durchführung und Auswertung der Eisenbahnaufsicht - Verfahrensbeschreibung mit Beispielen und Maßgaben (Lf proEA)

Arbeitsweise und Qualifikation des Prüfpersonals der Eisenbahnen sowie der eingesetzten Prüfhilfsmittel.

Für den Bereich der Bahnübergänge kann dies auch eine Beteiligung an Verkehrsschauen nach VwV-StVO¹⁰ (hier: zu § 45 Abs. 3 StVO) sein. Eine Teilnahme durch Mitarbeiter des EBA wird empfohlen. Das EBA 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.

Im Hochbau kann sich das EBA 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 EBA im Zuge der anlagenbezogenen Überwachungen beteiligt, sind in dem Anhang 7.2 geregelt. Die Vorgaben sind grundsätzlich als Mindestwert zu betrachten.
- (4) Das EBA benennt den Eisenbahnen diejenigen Inspektionen, Verkehrs- und Brandschutzbegehungen, an denen es sich beteiligt. Hiermit soll sichergestellt werden, dass bei der anlagenbezogenen Überwachung auch die für die Inspektion notwendigen Objektunterlagen vor Ort sind.
- (5) Anlagenbezogene Überwachungen können mit dem Formblatt (Anhang 5.1) angezeigt werden und sollen möglichst in Verbindung mit der organisationsbezogenen Überwachung durchgeführt werden.
Die Termine für die anlagenbezogenen Überwachungen können auch während der organisationsbezogenen Überwachung mit der anlagenverantwortlichen Stelle vereinbart werden.
- (6) Je nach dem vorgefundenen Zustand der Anlagen und der Arbeit des Prüfpersonals beteiligt sich das EBA an der gesamten oder nur an einem Teil der Inspektion.
- (7) Wenn Zweifel an den Inspektionsbefunden oder am Zustand der baulichen Anlagen bestehen, wird festgelegt, dass das EBA Überprüfungen von Betriebsanlagen zur Gefahrforschung (siehe § 7.1) bzw. zur Prüfung der Einhaltung der Betriebspflicht selbst

¹⁰ VwV-StVO vom 22. Oktober 1998 (Bundesanzeiger Nr. 246 b vom 31. Dezember 1998, ber. 1999 S. 947) in der aktuellen Fassung

durchführt oder dies in Einzelfällen von einer qualifizierten externen Person oder Organisation durchführen lässt.

Inspektionen durch die Eisenbahnen auf Veranlassung des EBA sollen nur in begründeten Fällen erfolgen.

- (8) Die erforderlichen technischen Einrichtungen und Personale wie auch die Sicherungsmaßnahmen und Hilfsdienste gem. § 5a Abs. 5 Nr. 3 AEG haben die Eisenbahnen 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 aufgrund der ergangenen Verpflichtung geeignete Maßnahmen anzuordnen sind. Bei einer eventuellen Zwangsgeldandrohung muss die Höhe des Zwangsgeldes verhältnismäßig sein. Bei der Bemessung sind dabei insbesondere die im Einzelfall drohenden Gefahren für Leib, Leben und/oder bedeutender Sachwerte zu berücksichtigen. Ist aus den vorgenannten Erwägungen nicht ein anderer Betrag festzusetzen, 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.

7.4 Organisationsbezogene Überwachungen

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

Wie auch bei den anlagenbezogenen Überwachungen ist weiterer Bestandteil der organisationsbezogenen 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 § 4 Abs. 5 und § 6) einhalten.

- (2) Der Umfang der Prüfungen im Rahmen der organisationsbezogenen 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 organisationsbezogenen Überwachungen ist im Anhang 7.1 geregelt. Die Vorgaben sind grundsätzlich als Mindestwert zu betrachten.
- (4) Der fachlich verantwortliche Sachbearbeiter des Sachbereichs 2 bearbeitet den Vorgang gemäß der Darstellung in dem Anhang 3 und übergibt ihn dem Federführenden Mitarbeiter.

7.5 Dokumentation sicherheitsrelevanter und gravierender Verstöße

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

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

Der Erfassungsbogen gibt zwei Prozesse¹¹ vor, die als maßgebliche Bestandteile einer Instandhaltung gesehen werden:

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

Die Definition der im Erfassungsbogen dargestellten Ablaufkette 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 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.

¹¹ Die in der DIN 31051 genannte Wartung dient überwiegend der vorbeugenden Instandhaltung und wird deshalb hier nicht betrachtet.

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

Durch die Zugrundelegung dieses allgemeingültigen Soll-Ablaufes 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 § 7.2 in Verbindung mit dem 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 in dem Lf gravEA dargestellt.

Um eine spätere Auswertung zu ermöglichen, werden für jede Überwachung festgestellte Regelwerksverstöße und mangelhafte Prozessschritte in das TAU-Programm (siehe Anhang 9) eingetragen. Ferner wird dort vermerkt, ob nach Maßgabe des Lf gravEA als gravierend einzustufende Verstöße festzustellen waren (s. § 7.2 Abs. 1).

7.6 Sonderprüfungen

- (1) Sonderprüfungen sind das umfassende Überwachen des technischen Zustandes einer Anlage oder eines Teils einer Anlage unter dem Gesichtspunkt der Stand-, Betriebs- und Verkehrssicherheit, des Brandschutzes sowie ggf. auch der Instandhaltungsorganisation.
- (2) Sonderprüfungen sind in der Regel extern veranlasst und können 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.
- (3) Werden Anzeichen für erhebliche organisatorische, betriebliche oder technische Mängel festgestellt, kann auch durch einen Sachbereich 2 eine Sonderprüfung veranlasst werden. Sie ist z.B. erforderlich, wenn der technische Zustand, insbesondere unter dem Gesichtspunkt der geforderten Sicherheit, durch eine organisations- bzw. anlagenbezogene Überwachung nicht eindeutig festgestellt werden kann.
 - (4) Für den Ablauf und die Erfassung der Sonderprüfungen gelten analog die Regelungen nach den §§ 7.1, 7.3, 7.4 und 7.5.

7.7 Schwerpunktprüfungen

- (1) Schwerpunktprüfungen erfolgen anlassbedingt in der Regel 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 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 § 5 Abs. 3 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 erörtert. Dies dient insbesondere dazu, die auf zentraler Ebene zwischen EBA und Eisenbahnen getroffenen Festlegungen zu überprüfen.

§ 8 Behandlung von Feststellungen

8.1 Klassifizierung der Überwachungsergebnisse

(1) Nach Vorgabe der VV Überwachung¹² werden die Ergebnisse der Überwachungstätigkeit wie folgt eingestuft:

Stufe 1: Überwachungen ohne Feststellung von Verstößen,

Stufe 2: Überwachungen mit Feststellung von Verstößen, aufgrund derer keine Anweisungen zur Gefahrenabwehr erlassen werden,

Stufe 3: Überwachungen mit Feststellungen von Verstößen, aufgrund derer Anweisungen zur Gefahrenabwehr erlassen werden müssen/müssten.

(2) Verstöße im Sinne dieser Klassifizierung sind die sicherheitsrelevanten Abweichungen

- von den in § 6 beschriebenen

- Sicherheitsvorschriften,
- Instandhaltungsanweisungen oder
- anerkannten Regeln der Technik,

für die kein Nachweis der mindestens gleichen Sicherheit im Sinne des § 2 Abs. 2 EBO vorliegt

oder

- von den gem. Anhang 11 festgelegten Instandhaltungsmaßgaben für strukturelle Teilsysteme, die eine Inbetriebnahmegenehmigung gem. Richtlinie 2008/57/EG (Interoperabilitätsrichtlinie) erhalten und in den Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 352/2009 (CSM Risiko) fallen.

8.2 Allgemeines zum Vorgehen bei Feststellungen

(1) Die Dokumentation der Überwachungstätigkeit erfolgt im TAU-Programm.

Die 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 5.3) 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 §

¹² Verwaltungsvorschrift über die Überwachung der Erstellung und Instandhaltung von IOH- und STE-Anlagen (VV Überwachung)

4 Abs. 5 und § 6) geeignetes, fachlich qualifiziertes und fortgebildetes Personal in ausreichender Anzahl vorhält (siehe § 6 in Verbindung mit Anhang 4).

- (2) Soweit derartige Verstöße vorliegen, entscheiden die Art und Schwere sowie die Dringlichkeit der Beseitigung über das weitere Vorgehen. Grundsatz hierbei ist ein stufenweises Vorgehen gemäß Ablaufdiagramm (Anhang 3).
Dabei kann am Anfang die Aufforderung an die Eisenbahn zur Stellungnahme (Anhang 5.2) als Sachverhaltsaufklärung stehen.
- (3) Führt das Ergebnis dieser Sachverhaltsaufklärung zu einer einvernehmlichen Regelung mit der Eisenbahn und kann deshalb eine aufsichtsrechtliche Maßnahme nach § 5a Abs. 2 AEG zur Beseitigung des Verstoßes unterbleiben, so ist gegenüber der Eisenbahn nur ein Kostenbescheid zu erlassen (Stufe 2).
- (4) Eine Überprüfung der Mängelbeseitigung ist grundsätzlich nach Aktenlage vorzunehmen. Vor Ort findet sie in Stichproben und nach Ermessen statt. Dies gilt auch für die Überprüfung, ob bei der Beseitigung des Verstoßes im Rahmen von Instandsetzungsarbeiten die anerkannten Regeln der Technik eingehalten wurden.

8.3 Aufsichtsrechtliche Maßnahmen

- (1) Bei nicht übereinstimmender Einschätzung eines Verstoßes oder der Angemessenheit seiner Beseitigung ist grundsätzlich vor Erlass einer Anweisung gemäß § 28 VwVfG¹³ 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 EBA kann zur Wiederherstellung der öffentlichen Sicherheit eine Anweisung nach § 5a Abs. 2 AEG erlassen (Stufe 3). 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 nach § 80 Abs. 2 S. 1 Nr. 4 VwGO zu erlassen,

¹³ Verwaltungsverfahrensgesetz neugefasst durch Bekanntmachung vom 23. Januar 2003 (BGBl. I S. 102), in der aktuellen Fassung

sofern die Eisenbahnen nicht sofort den Verstoß selbst beheben oder keine unmittelbar wirksamen Ersatzmaßnahmen treffen.

Mündliche Verwaltungsakte müssen zusätzlich auch in schriftlicher Form ergehen. Die Anordnung der sofortigen Vollziehung ist schriftlich gesondert zu begründen, vgl. § 80 Abs. 3 S. 1 VwGO. Dabei muss die besondere Eilbedürftigkeit („Gefahr in Verzug“) nachvollziehbar dargestellt werden.

- (4) Wird Zwangsgeld angedroht, so ist die Anweisung zuzustellen. Frist und Höhe des angedrohten Zwangsgeldes müssen angemessen sein. Die Höhe des anzudrohenden Zwangsgeldes orientiert sich dabei am Wert der betroffenen Anlage und der Erheblichkeit drohender Gefahren für Leib, Leben und/oder bedeutender Sachwerte. Die Angemessenheit ist für jeden Einzelfall zu bestimmen und in der Anweisung gesondert zu begründen.

Wird für die Handlungs- oder Unterlassungspflicht die sofortige Vollziehung nach § 80 Abs. 2 S. 1 Nr. 4 VwGO angeordnet, so sollte sich diese Anordnung im Tenor auch auf die Androhung des Zwangsgeldes beziehen.

8.4 Anwendung des Gebührenrechts

- (1) Kostenpflichtig nach der Gebührenposition 1.2 BEGebV ist ein festgestellter Verstoß mit möglicher Gefahr für die öffentliche Sicherheit. Hierzu gehören insbesondere Verstöße gegen Gesetze, Rechtsverordnungen, Instandhaltungsanweisungen oder die anerkannten Regeln der Technik (siehe §§ 4 und 6 in Verbindung mit Anhang 4).

Alle Handlungen (insbesondere auch die Anhörung) nach § 8.3 (Stufe 3) sind kostenpflichtig nach der Gebührenposition 1.3 BEGebV.

- (2) Überwachungshandlungen, die nicht zu der Feststellung eines Verstoßes führen (Stufe 1), sind auf die Gebührenposition 1.12 BEGebV zu buchen. Nähere Einzelheiten zur Buchungsweise werden gesondert verfügt.

§ 9 Auswertung der Feststellungen aus der objektbezogenen Überwachung, Schnittstelle zur Überwachung der SMS-Prozesse und zur SiGe-Rezertifizierung

9.1 Allgemeines zur Auswertung

- (1) Die relevanten Angaben zu jeder durchgeführten objektbezogenen Überwachung werden vom jeweils verantwortlichen Sachbearbeiter in das TAU-Programm (siehe Anhang 9) eingetragen.

Das TAU-Programm ermöglicht u.a. die prozessorientierte Auswertung der 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 Durchführung werden mit Hilfe der Auswertungsfunktion des TAU-Programms für die verschiedenen Instandhaltungsbereiche dargestellt (s. Leitfaden zur proEA).

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.

Neben dieser Auswertung werden auch die gravierenden Verstöße im TAU-Programm erfasst und aufbereitet. Einzelheiten zur Auswertung und Ergebnisverdichtung mit Hilfe des TAU-Programms können den Leitfäden zur proEA und zur gravEA 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.

9.2 Überwachungsergebnisse und Turnusmäßige Abschlussgespräche

- (1) Die prozessorientierte Durchführung der objektbezogenen Überwachungen und die Verdichtung der Erkenntnisse, in welchen Bereichen ggf. Prozessmängel bestehen, stellen zusammen genommen ein Auditieren der jeweils überwachten Instandhaltungsorganisation dar.

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 prozessbezogener Feststellungen und gravierender Verstöße gibt Hinweise auf mögliche organisatorische Mängel in den überwachten Instandhaltungsbereichen. Hinzu kommt die Aufbereitung der Erkenntnisse zur Sicherheitsleistung der Eisenbahnen (Überwachung der SMS-Prozesse, vgl. Abschnitt 4).

- (2) Im Rahmen der TAG werden die zu beteiligenden Vertreter der überwachten Instandhaltungsbereiche mit den Feststellungen konfrontiert und erhalten Gelegenheit, zu den Erkenntnissen des EBA Stellung zu nehmen.

Zu festgestellten Verstößen gegen Prozess- und Sicherheitsmaßgaben, die nicht im Rahmen der Verwaltungsverfahren ausgeräumt werden konnten, werden von den betroffenen Instandhaltungsorganisationen konkrete Zusagen über geeignete Abhilfemaßnahmen eingefordert.

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 EBA 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 EBA ein Protokoll. Das Protokoll soll mit den betreffenden Instandhaltungsorganisationen innerhalb eines geeigneten Zeitraumes abgestimmt werden. Dort, wo eine einvernehmliche Abstimmung nicht möglich ist, werden die Erkenntnisse aus der Aufsicht als Einschätzung des EBA

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 oder die Sicherheitsleistung des SMS haben.

Entsprechende Maßgaben für diese Beurteilung ergeben sich aus dem Lf proEA.

(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 zum 30. April des nachfolgenden Jahres durchgeführt werden. Die Protokolle zu den TAG sind den Jahresberichten beizufügen (siehe § 9.3), hieraus müssen die getroffenen Mängelbeseitigungszusagen dezidiert hervorgehen.

(5) Das TAG kann bei kleinen Eisenbahnunternehmen, die organisatorisch nicht zur DB Netz AG oder zur DB Station&Service AG gehören, auch im Rahmen der organisationsbezogenen Überwachungen durchgeführt werden (siehe § 14). Eine Beteiligung der Federführenden Mitarbeiter ist in diesen Fällen nicht zwingend erforderlich, das Protokoll fertigt dann der jeweils durchführende Sachbearbeiter.

9.3 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 Ei-

senbahnaufsicht 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. Mai des Folgejahres zur Kenntnis.
- (3) Die Zentrale wertet die Erfahrungsberichte der Sachbereiche 2 gegebenenfalls unter Einbeziehung der Niederschriften nach § 9.2 oder 9.3 aus.
Bei Bedarf veranlasst sie Schwerpunktprüfungen oder fertigt ggf. Verfügungen zur Eisenbahnaufsicht durch die Sachbereiche 2.
Zu offenen Fragestellungen oder Erkenntnissen, die die Sicherheitsleistung, die kontinuierliche Anwendung oder die Wirksamkeit der SMS betreffen, trifft die Zentrale Maßgaben für weitere Aufsichtsaktivitäten im Zuge der Überwachung der SMS-Prozesse (vgl. Abschnitt 4). Die Festlegungen fließen in die fortgeschriebenen Überwachungspläne ein. Die Ergebnisse aus der Überwachung der SMS-Prozesse wiederum werden bei der Prüfung zur SiGe-Rezertifizierung berücksichtigt

9.4 Jahreskonferenz zu den Aufsichtserkenntnissen und Zentrales Auswertungsgespräch

- (1) Nach Vorlage der Erfahrungsberichte und deren Auswertung führt die Zentrale die Jahreskonferenz zu den Aufsichtserkenntnissen durch. Hieran nehmen die Federführenden Mitarbeiter für Eisenbahnaufsicht und die mit der Aufsicht betrauten Referenten des Ref. 21 teil.

Gegenstand der Jahreskonferenz ist ein Erfahrungsaustausch über die Aufsichtsaktivitäten und Feststellungen mit dem Ziel:

- Problemstellungen bei der Wahrnehmung der Überwachungsaufgabe zu erörtern,
- ein einheitliches Vorgehen und Verwaltungshandeln sicherzustellen,
- Verbesserungspotentiale in der Wahrnehmung der Überwachungsaktivitäten auszuloten,
- Einschätzungen zur Entwicklung und Fortschreibung der SMS zu erörtern,
- Erkenntnisse aus der Auswertung der objektbezogenen Überwachung, gravierender Feststellungen und der Umsetzung von Mängelbeseitigungszusagen zu erörtern,
- anhand der Erfahrungen und Ergebnisse Maßgaben für etwaige Schwerpunktprüfungen, die weitere Überwachung der SMS-Prozesse und die Fortschreibung des Überwachungsplanes zu treffen.

- (2) Über die aggregierten Erkenntnisse aus den Jahresberichten und der Jahreskonferenz teilt das Ref. 21 seine Einschätzung zur Sicherheitsleistung der SMS den überwachten Eisenbahnen jährlich in einem Zentralen Auswertungsgespräch mit.
Dabei werden auch die Maßgaben aus der Fortschreibung der Jahresüberwachungspläne und wesentliche Aufsichtsschwerpunkte den Eisenbahnen bekannt gegeben.

Die Eisenbahnen erhalten dabei Gelegenheit, ihre Ergebnisse aus der internen Kontrolle der Sicherheitsleistung und der Fortentwicklung des SMS vorzustellen.

Abschnitt 4: Prozessbezogene Überwachung (Überwachung der SMS-Prozesse)

§ 10 Maßgaben für die Überwachung der SMS-Prozesse

10.1 Beurteilung der Sicherheitsleistung der Betreiber-SMS

- (1) Die Eisenbahnen sind verpflichtet, die Anforderungen, die für die Erteilung einer SiGe gelten, auch über deren gesamte Geltungsdauer einzuhalten. Sie müssen insbesondere ihr SMS zur dauerhaften Erfüllung der Kriterien gem. Anhang II der VO (EU) Nr. 1169/2010 (CSM Konformitätsbewertung SiGe) aufrecht erhalten, ihr Risikomanagementverfahren und die SMS-Prozesse im Sinne einer kontinuierlichen Verbesserung fortschreiben.

Die Umsetzung dieser Verpflichtung wird durch das EBA als nationale Sicherheitsbehörde in Deutschland überwacht (Artikel 1 Abs. 2 der CSM Überwachung i.V.m. § 3 Abs. 1a BEVVG)

- (2) Diese Überwachungsaufgabe zielt auf die Beurteilung der Sicherheitsleistung des Betreiber-SMS ab. Die CSM Überwachung definiert hierzu - in Verbindung mit den weiteren europäischen Sicherheitsvorgaben - Grundsätze und Maßgaben für die Wahrnehmung dieser Aufgabe in einem einheitlichen Rahmen.

10.2 Aufgaben in Bezug auf den Rechtsrahmen und die Entwicklung der Eisenbahnsicherheit

- (1) Die Sicherheitsbehörde hat die Aufgabe, den rechtlichen Rahmen im Bereich der Sicherheit – einschließlich des Systems nationaler Sicherheitsvorschriften - zu beobachten und zu fördern.¹⁴ Ferner sollen hierzu ggf. deren Durchsetzung und Weiterentwicklung über die Überwachungstätigkeit erfolgen.

Die Sicherheitsbehörden beraten die Mitgliedstaaten in Bezug auf die Effektivität des rechtlichen Rahmens im Bereich der Sicherheit¹⁵.

- (2) Entsprechende Angaben über die Entwicklung der Eisenbahnsicherheit, über diesbezüglich wichtige Änderungen von Rechts- und Verwaltungsvorschriften sowie über die Durchführung der Überwachung in allgemeiner Form werden nach Maßgabe des § 7 der ESiV im Jahresbericht des EBA als Sicherheitsbehörde veröffentlicht. Dort sind

¹⁴ Artikel 16 Absatz 2 f der Sicherheitsrichtlinie

¹⁵ Artikel 1 Abs. 3 der CSM Überwachung

auch in § 3 ESiV Maßgaben für die Anwendung, Änderung und Übermittlung an die Europäische Kommission getroffen.

- (3) Die Erkenntnisse in Bezug auf die Effektivität der Instandhaltungsregelwerke und der Sicherheitsvorschriften werden aus der objektbezogenen Überwachung und der Überwachung der SMS-Prozesse gewonnen. Notwendige Fortschreibungen werden insbesondere im Zuge der TAG, der Zentralen Auswertungsgespräche sowie über die SiGe-Rezertifizierung angestoßen und überwacht.

10.3 Aufsichtsgrundsätze

- (1) Bei der Wahrnehmung der Überwachungstätigkeit muss die Sicherheitsbehörde die Aufsichtsgrundsätze Verhältnismäßigkeit, Kohärenz, Zielgerichtetheit, Transparenz, Rechenschaftspflicht und Kooperation¹⁶ anwenden.
- (2) Der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gibt vor, dass Maßnahmen der nationalen Sicherheitsbehörden im Verhältnis zum Sicherheitsrisiko oder zur potenziellen Schwere des Verstoßes/tatsächlicher oder potenzieller Schäden stehen müssen.
Der Stichprobenumfang (Mindestvorgabe anlagenbezogener Regelüberwachungen) ergibt sich nach Maßgabe des Anhangs 7.2. Die Überwachungsvorgaben wurden im Zusammenhang mit dem Risikopotential der Anlagen angesetzt. Die Mindeststichprobe ist mengenmäßig darauf abgestimmt, dass sie in Bezug auf die jeweilige Grundgesamtheit der Anlagen stichhaltige Aussagen zu den Instandhaltungsprozessen erlaubt (s. Lf proEA).
Die Behandlung von Feststellungen ist in § 8 dieser Verwaltungsvorschrift beschrieben. Verhältnismäßigkeitsvorgaben in Bezug auf Überwachungsstrategie und -pläne sind in den §§ 8.2 und 8.3 getroffen.
- (3) Der Grundsatz der Kohärenz verpflichtet die nationale Sicherheitsbehörde zu gewährleisten, dass sie unter ähnlichen Umständen mit Blick auf ähnliche Ziele in ähnlicher Weise vorgeht.
Die diesbezüglichen Vorgaben zur Stichprobenauswahl, die Aufgreifkriterien, das Vorgehen bzgl. Feststellungen, der Auswertung und Durchsetzung von Maßnahmen

¹⁶ Grundsätze für die Überwachung nach Erteilung der Genehmigung (Anhang III der VO (EU) Nr. 1169/2010)

sind in den Abschnitten 3 und 4 sowie im Lf proEA beschrieben.

- (4) Der Grundsatz der Zielgerichtetheit fordert eine risikobasierte Ausrichtung auf Bereiche mit der größten Gefahr oder des am wenigsten beherrschten Risikos anhand des Sicherheitsniveaus der Eisenbahnen mit SiGe.

Diese Ausrichtung wird zum einen durch die prozessorientierte Auswertung umgesetzt, und zum anderen erfolgt eine Einstufung nach gravierenden Verstößen anhand des Kriterienkataloges gem. Lf grav EA.

Eine Priorisierung von Aufsichtsaktivitäten erfolgt über die Erstellung der Jahresüberwachungspläne, die eine Überwachung der hinreichenden Umsetzung des kontinuierlichen Verbesserungsprozesses (KVP) und zu Fragestellungen der Sicherheitsleistung ermöglichen (siehe §§ 9.2 und 11.4).

- (5) Der Grundsatz der Transparenz fordert, dass die Verfahrens- und Entscheidungsgrundsätze den Eisenbahnen mit SiGe bekannt gegeben sind – dies erfolgt durch die Veröffentlichung dieser Vorschrift im Internet.

- (6) Der Grundsatz der Rechenschaftspflicht beinhaltet die Strategien und Grundsätze der Sicherheitsbehörde für die Durchführung von Bewertungen inkl. Beschwerdeverfahren. Durch die Dokumentation der Verwaltungsvorgänge in DOWEBA und die Datenhaltung und -auswertung im TAU-Programm sind die Aufgabenerfüllung, die Überwachungsergebnisse, Bewertungen und Aufbereitungen jederzeit nachvollziehbar. Das Beschwerdeverfahren ist über das Verwaltungsverfahrensgesetzlich verankert.

- (7) Der Grundsatz der Kooperation sieht Vereinbarungen zur Informationsweitergabe, zur Maßnahmenkoordination bei Zuwiderhandlungen, zum Informationsaustausch und zu einheitlichen Konzepten bzgl. Sicherheitsfragen vor.

Verfahren zum Meldungs-, Informations- und Erkenntnisaustausch mit dem Bereich Unfalluntersuchung und den überwachten Eisenbahnen sind festgelegt.

Kooperationsvereinbarungen mit anderen nationalen Behörden erfolgen im Zuge oder Nachgang zu Beteiligungsverfahren bei Sicherheitsgenehmigungen an grenzüberschreitend tätige Eisenbahnen. Die Verfahren sind in den §§ 12.1 und 12.2 beschrieben.

§ 11 Priorisierung und Auswertung

11.1 Überwachungsstrategie für den Bereich IOH

- (1) Die vorliegende Verwaltungsvorschrift legt die Maßgaben für eine Überwachungsstrategie im Bereich IOH fest.

Diese regelt die Erstellung von Rahmen- und Jahresüberwachungsplänen mit gezielten Überwachungstätigkeiten in Bezug auf Eisenbahnen für die Geltungsdauer der ihnen erteilten SiGe.

Sie legt ferner fest,

- welche Quellen und Informationen dazu genutzt werden,
- welche Überwachungstätigkeiten zum Einsatz kommen,
- wie Fragestellungen und Zielsetzungen zur Beurteilung der Sicherheitsleistung und des KVP definiert werden,
- wie entsprechende Überwachungsaktivitäten in den Plänen priorisiert werden und
- wie die Ergebnisse ausgewertet werden und ggf. in weitere Aufsichtsmaßgaben einfließen.

- (2) Die Sicherheitsbehörde muss gewährleisten, dass eine Überprüfung der Wirksamkeit des SMS und dessen einzelner oder partieller Elemente, einschließlich der betrieblichen Tätigkeiten erfolgt.

Die Überwachung, dass das Sicherheitsniveau nach Erteilung einer SiGe durch die Eisenbahn aufrecht erhalten wird, erstreckt sich auf die Einhaltung der Prüfkriterien aus Anhang III der CSM Konformitätsbewertung SiGe. Sie umfasst auch die Prüfung, ob Eisenbahnen mit SiGe dauerhaft ihrer rechtlichen Verpflichtung nachkommen, mit Hilfe eines SMS alle mit ihren Tätigkeiten verbundenen Risiken zu beherrschen und die Verordnung (EU) Nr. 1078/2012¹⁷ (CSM Kontrolle) für interne Prüfungen anwenden. Dies kann auch bedeuten, dass sich das EBA in Stichproben oder anlassbedingt an EBL-Audits beteiligt oder Informationen zu deren Ergebnissen einholt.

Es muss eine Verbindung zwischen der Bewertung und der Überwachung bestehen, indem gewonnene Informationen aus der SMS-Bewertung für die Überwachung der kontinuierlichen Anwendung des SMS verwendet werden und umgekehrt gewonnene Informationen aus Überwachungstätigkeiten für die Neubewertung des SMS bei der SiGe-Rezertifizierung berücksichtigt werden.

Zur Erfüllung dieser Anforderungen fließen die prozessorientiert gewonnenen Er-

¹⁷ VO (EU) Nr. 1078/2012 DER KOMMISSION vom 16. November 2012 über eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Kontrolle, die von Eisenbahnunternehmen und Eisenbahnen mit SiGen, denen eine Sicherheitsbescheinigung beziehungsweise Sicherheitsgenehmigung erteilt wurde, sowie von den für die Instandhaltung zuständigen Stellen anzuwenden ist (CSM Kontrolle)

kenntnisse mit Maßgaben für eine SMS-Fortschreibung in die Überwachungspläne ein. Entsprechend diesbezüglicher Anforderungen der CSM Überwachung umfasst dies Erkenntnisse aus Inspektionen, Prüfungen von Unterlagen und Aufzeichnungen, sowie die Befragung von Personen auf verschiedenen Ebenen in einer Organisation.

11.2 Arten und Elemente von Überwachungsplänen

- (1) Die Überwachungsstrategie wird abgestimmt auf die Eisenbahnen für die Geltungsdauer der ihnen erteilten SiGe aufgestellt. Hieraus entwickelt das Referat 21 zunächst einen Rahmenüberwachungsplan für die gesamte Dauer und nimmt dann eine Priorisierung der bereits feststehenden Fragestellungen in Jahresplänen vor. Diese Jahresüberwachungspläne (zu unterscheiden von den Regelüberwachungsplänen der objektbezogenen Überwachung) werden aus den zwischenzeitlichen Überwachungsergebnissen gespeist und kontinuierlich fortgeschrieben. Noch offene Fragestellungen werden bei Erfordernis in den Plan des Folgejahres übertragen, wenn die Erfüllung von Maßgaben für eine kontinuierliche Verbesserung oder in Bezug auf die Sicherheitsleistung weiter in Frage steht.
- (2) Nach Erstellung der Jahresüberwachungspläne informiert das Referat 21 die betroffenen Eisenbahnen in geeigneter Form – ggf. im Rahmen des zentralen Auswertungsgesprächs - über die allgemeinen Zielsetzungen der Überwachungsstrategie. Es nimmt auch eine allgemeine Erläuterung des Plans sowie zu dessen grundsätzlicher Umsetzung vor, soweit entsprechende Erläuterungen nicht bereits in dieser Verwaltungsvorschrift enthalten sind.
- (3) Die Überwachungspläne können sich aus folgenden Themenkomplexen speisen:
 - Überwachung der Umsetzung und Beurteilung der Wirksamkeit getroffener Mängelbeseitigungszusagen,
 - Überwachung etwaiger Maßgaben nach Feststellung gravierender Verstöße,
 - Überwachung der Umsetzung etwaiger Nebenbestimmungen aus der SiGe,
 - Überwachung zur Beurteilung der Wirkweise einzelner SMS-Prozesse in Bezug auf Grundanforderungen und die Anbindung an den KVP¹⁸,

¹⁸ Beurteilung wesentlicher SMS-Prozesse in Bezug auf die Erfüllung grundlegender Anforderungen aus Anhang III der Sicherheitsrichtlinie (z.B. Festlegungen bzgl. der Zuständigkeitsverteilung, Qualifikation, Information, Dokumentation, internen Nachprüfungen sowie Zielerreichung/Prozesssteuerung)

- Überwachung zur Beurteilung, inwieweit grundlegende Voraussetzungen für den KVP organisatorisch erfüllt sind.
- (4) Bei Festlegung der Fragestellungen und Zielsetzungen von Aufsichtsaktivitäten in den Überwachungsplänen muss auch eine Betrachtung der zur Verfügung stehenden Ressourcen erfolgen. Für die Überwachungsaktivitäten sollen jeweils die Stellen eingeplant werden, die den Umfang zur Zielerreichung leisten können. Das Referat 21 schätzt den erforderlichen Aufwand ab und trägt dafür Sorge, dass Überwachungsaufgaben möglichst gleichmäßig auf die vorhandenen Ressourcen verteilt werden.

11.3 Elemente der Überwachung der SMS-Prozesse

- (1) Als Eingabegrößen für die Überwachung der SMS-Prozesse kommen folgende Quellen in Betracht:
- Informationen aus der Bewertung der SMS,
 - Ergebnisse früherer Überwachungstätigkeiten,
 - Unfallberichte / Empfehlungen der EUB,
 - sonstige Berichte oder Daten über Unfälle / Störungen,
 - Sicherheitsberichte der Eisenbahnen,
 - Informationen aus Inbetriebnahmegenehmigungen (insbesondere Instandhaltungspläne),
 - Beschwerden seitens der Öffentlichkeit sowie
 - andere relevante Quellen.
- (2) Die Sicherheitsbehörde muss die Entscheidungskriterien bestimmen und veröffentlichen, die die Art und Weise festlegen, wie sie die Einhaltung der einschlägigen Sicherheitsvorgaben überwacht, unterstützt und ggf. durchsetzt. Dies umfasst auch Aspekte der Nichteinhaltung in Bezug auf die Anwendung des SMS oder Verstöße gegen rechtsverbindlich normierte Sicherheitsvorgaben.
- Gegenstand der prozessorientiert durchgeführten Aufsichten ist die Prüfung, ob die Sicherheitsvorgaben im Sinne dieser Verwaltungsvorschrift (vgl. § 6) eingehalten sind und bei festzustellenden Verstößen ggf. aufsichtsrechtlich eingeschritten werden muss (vgl. §§ 8.2 und 8.3). Die Aufgreif-, Ermessens- und Entscheidungskriterien sowie das Vorgehen sind an den vorgenannten Stellen dezidiert geregelt. Es sind Festlegungen getroffen, wann zur abschließenden Sachverhaltsklärung Sonderprüfungen und Schwerpunktprüfungen vorgenommen werden sollen. Gleiches gilt für die Erfassung von Verstößen und deren Aufbereitung durch die objektbezogene Überwa-

chung, über die Behandlung der aggregierten Erkenntnisse im Rahmen der TAG, bis hin zur Überwachung der Umsetzung von Mängelbeseitigungszusagen.

Neben der Behandlung von Mängelhäufungen im Instandhaltungsprozess erfolgt auch die gesonderte Erfassung gravierender Verstöße sowie deren Einordnung nach den Kriterien in den Anhängen 1.1 bis 1.4 des Lf gravEA vorgenommen wird.

Die Maßgaben und das Vorgehen bei Feststellung, dass SMS-Vorgaben nicht umgesetzt oder eingehalten werden, sind nachfolgend beschrieben.

11.4 Auswertungsverfahren

- (1) Entsprechend der Vorgabe aus der CSM Überwachung erfolgt eine regelmäßige Revision der Überwachungsstrategie, der Überwachungspläne und der Aufsichtserkenntnisse.

Mit Hilfe des TAU-Programms vollzieht das Referat 21 nach dem Jahreswechsel für das Vorjahr nach, ob die Regelüberwachungen in dem vorgesehenen Umfang durchgeführt wurden. Gründe für eine etwaige Nichterfüllung sowie ggf. ergriffene Kompensationsmaßnahmen sind von den Sachbereichsleitungen in die Erfahrungsberichte aufzunehmen. Hierin werden auch die Ergebnisse von Sonderüberwachungen und die Feststellungen gravierender Verstöße dargestellt.

Weiteres Element sind die den Erfahrungsberichten beizufügenden Protokolle durchgeführter TAG mit den getroffenen Mängelbeseitigungszusagen. Liegen hierzu Aufsichtserkenntnisse über die Umsetzung und den Erfolg dieser Zusagen vor, sind auch diese in den Berichten darzustellen.

Das Referat 21 wertet die Berichte und Ergebnisse aus dem TAU-Programm aus. Anhand der Erkenntnisse und der Ergebnisse aus den Überwachungsaktivitäten des Vorjahres wird durch das Referat 21 eine Neubewertung über die Sicherheitsleistung, den KVP und Prozessmängeln in den Betreiber-SMS vorgenommen und der Überwachungsplan für das laufende Jahr aufgestellt. Erkenntnisse aus Schwerpunktprüfungen, Sonderprüfungen und der Jahreskonferenz über die Aufsicht fließen bei Bedarf in die unterjährige Fortschreibung des Überwachungsplanes ein. Ergeben sich neue grundsätzliche Fragestellungen, wird hierzu eine Priorisierung vorgenommen und dementsprechend die Überwachungsstrategie sowie der Rahmenüberwachungsplan fortgeschrieben.

Ergibt sich aus der Ergebnisbewertung der vergangenen Aufsichtsaktivitäten weiterer Klärungs- oder Handlungsbedarf, werden zu den in Frage stehenden Aspekten neue Aufsichtsaktivitäten mit ggf. angepassten Zielstellungen definiert und diese in den Folgeplan übernommen. Dies betrifft auch die aufsichtsrechtliche Durchsetzung, dass

Mängelbeseitigungszusagen über von der Eisenbahn festzulegende Maßnahmen wirksam umgesetzt werden.

Aus der Entwicklung, welche Fragestellungen Maßgaben für SMS-Anpassungen erforderten, wie diese befriedigend umgesetzt wurden oder ggf. über mehrere Jahre im Fokus der Überwachungen waren, können Rückschlüsse auf die Wirkweise und die Umsetzung der SMS-Anforderungen, die Sicherheitsleistung und den KVP gezogen werden. Diese werden im Rahmen der SiGe-Rezertifizierung entsprechend berücksichtigt.

Grundlegende Erkenntnisse, die aufgrund ihrer besonderen Sicherheitsrelevanz Handlungsbedarf ergeben (Sicherheitswarnungen im Sinne der CSM Überwachung), werden bei Erfordernis im Rahmen von Allgemeinverfügungen behandelt.

- (2) Über die Auswertung, ob das Überwachungs-Soll und vorgegebene Ziele für die weiteren Aktivitäten erreicht wurden, macht sich das Referat 21 ein Bild von der Aufgabewahrnehmung in den Sachbereichen 2. Etwaige Probleme in der Umsetzung werden mit den betroffenen Sachbereichsleitungen erörtert und ggf. Kompensationsmaßnahmen oder Anpassungen vorgenommen. Bei Problemen in den Aufsichtsabläufen werden die Aufsichtsprozeduren je nach Erfordernis angepasst oder fortgeschrieben.

§ 12 Kooperation mit anderen Stellen

12.1 Kooperation mit anderen Behörden und Stellen, die mit Aufgaben in Bezug auf die Eisenbahnsicherheit betraut sind

- (1) Für den Jahresbericht gem. § 7 ESiV an die Europäische Eisenbahnagentur (ERA) wertet das Referat 21 die Erkenntnisse aus den Aufsichtsaktivitäten aus. Dabei nimmt es eine Einschätzung über die Entwicklung der Eisenbahnsicherheit vor und trifft Angaben über die Durchführung der Eisenbahnaufsicht in allgemeiner Form. Die Erkenntnisse werden ggf. gespiegelt an den Angaben, die die betreffenden Eisenbahnen in ihren Jahresberichten gem. § 6 ESiV treffen.

Der Austausch mit den anderen Behörden oder Stellen, die mit Aufgaben in Bezug auf die Eisenbahnsicherheit betraut sind, erfolgt je nach Anlass und Erfordernis. Dabei sind schutzwürdige Interessen in Bezug auf personen- und unternehmensbezogene Daten - soweit wie möglich und im jeweiligen Fall gegeben - zu wahren.

- (2) Art und Umfang des Informationsaustausches können fallweise oder in Vereinbarungen festgelegt werden.

Das Referat 21 trifft insbesondere Festlegungen, wie es aufsichtsseitig mit Sicherheits-

empfehlungen und Sofortmeldungen der EUB umgeht, die den Bereich IOH betreffen können.

- (3) Zu externen Anfragen ist nach den Vorgaben der EBA Zentrale zu verfahren. Bestehen im Einzelfall Unklarheiten in Bezug auf den Umgang mit anfragenden externen Stellen oder Dritten, so ist das Referat 21 vorab zu beteiligen.

12.2 Kooperation mit anderen nationalen Sicherheitsbehörden bei der Überwachung von Eisenbahnen, die einer SiGe bedürfen

- (1) In Bezug auf Eisenbahnen, die an das Ausland angrenzen oder grenzüberschreitenden Betrieb führen, soll für die Überwachung eine Kooperation mit den Sicherheitsbehörden der betreffenden Mitgliedstaaten erfolgen. Nach Vorgabe der CSM Überwachung sind dementsprechend Vereinbarungen über die Koordinierung und die Zusammenarbeit mit den anderen Sicherheitsbehörden zu treffen. Dazu sind im Zuge der Erteilung einer SiGe an entsprechende Eisenbahnen die jeweiligen Sicherheitsbehörden vorab zu informieren.

- (2) Die Vereinbarung umfasst die Festlegungen, wie die Sicherheitsbehörden ihren Überwachungsansatz in Bezug auf die jeweilige Eisenbahn koordinieren. Sie legen dabei insbesondere fest, welche Informationen in Wahrnehmung dieses Ansatzes ausgetauscht werden müssen.

Die betreffenden Sachbereiche 2 stellen sicher, dass die im Zuge der Aufsicht gewonnenen Informationen entsprechend den jeweiligen Festlegungen aufbereitet und weitergegeben werden. Sie führen die festgelegten Überwachungstätigkeiten entsprechend dem vereinbarten Vorgehen und den jeweils abgestimmten Überwachungsplänen durch.

Bei Problemen oder Fragen zur Umsetzung wird das Referat 21 eingebunden.

Abschnitt 5: Sonstige Vorgaben und Bestimmungen

§ 13 Instandhaltungs- und Betriebspflicht

(1) Das EBA überwacht ferner die Einhaltung

- der Betriebspflicht der Eisenbahninfrastruktur gemäß §§ 2 Abs. 3, 4 Abs. 3 Satz 2 und 11 Abs. 2 Satz 3 AEG i.V.m. § 2 Abs. 4 EBO sowie
- der Verpflichtung, mehr als geringfügige Kapazitätsreduzierungen von Strecken und die Einstellung des Betriebes eines wichtigen Bahnhofes gemäß § 11 AEG vorab genehmigen zu lassen.

(2) Die Betriebspflicht für Strecken umfasst die Verpflichtung,

- die Infrastruktur in dem planfestgestellten Zustand mit der planmäßigen Geschwindigkeit instand zu halten,
- sicher für den Verkehr bereitzustellen und
- alle für den Betrieb erforderlichen Leistungen zu erbringen.

Sie endet bei Strecken erst mit der Erteilung der Stilllegungsgenehmigung durch die Genehmigungsbehörde. 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).

Diese Überwachung erfolgt in der Zuständigkeit des Projektes Aktive Kapazitätsüberwachung in der Zentrale des EBA.

Ist festzustellen, dass eine - nicht im Verzeichnis der stillgelegten Strecken des EBA, EBA-Intranet unter Ref. 11, aufgeführte - Strecke nebst ihrer Überhol-, Kreuzungs- sowie mit Hauptsignalen versehenen Einfahr- und Ausfahrgleise nicht vollständig betriebsbereit vorgehalten und angeboten wird, so besteht der Verdacht, dass die Eisenbahnen ihre Betriebspflicht oder die Verpflichtung verletzen, mehr als geringfügige Reduzierungen der Kapazität vorab genehmigen zu lassen.

Stellt ein Mitarbeiter eines Sachbereiches 2 dies im Rahmen einer Eisenbahnaufsicht vor Ort fest, so unterrichtet er das Projekt Aktive Kapazitätsüberwachung per einfachem Schreiben oder Email über die vorgefundene Sperrung oder Einschränkung. Da-

bei sollen die genaue Örtlichkeit (Betriebsstelle oder Kilometerangabe), die Streckennummer/n, Art und Länge der Einschränkung sowie, falls bekannt, auch die Ursache angegeben werden.

Es obliegt dem Projekt Aktive Kapazitätsüberwachung zu prüfen, ob im Netz befindliche Langsamfahrstellen gegen Eisenbahnrecht verstoßen, und unter Ausübung des Aufgreifermessens die erforderlichen Maßnahmen zur Beseitigung von Verstößen zu ergreifen. Dabei berücksichtigt es die verkehrlichen Auswirkungen der jeweiligen Langsamfahrstelle und die Erfordernisse einer Baustellenplanung.

Die Sachbereiche 2 leisten dem Projekt Aktive Kapazitätsüberwachung in diesen Fällen auf Anfrage Unterstützung im nachfolgenden Verwaltungsverfahren.

- (3) Die Sachbereiche 2 überwachen die Einhaltung der Instandhaltungspflicht der 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). Diese ergibt sich aus §§ 4 Abs. 1 Abs. 3 AEG i.V.m. § 2 Abs. 4 EBO.

Sie endet erst mit der Genehmigung des Rückbaus im Rahmen der Planfeststellung/Plangenehmigung, der Stilllegung der angrenzenden Strecken oder der endgültigen Betriebseinstellung der Anlage durch die Eisenbahnen.

Bei der Feststellung einer Sperrung einer Serviceeinrichtung ist das Referat 11 zu informieren. Inhaber der Instandhaltungspflicht und Adressat der Anordnungen ist die in Anhang 6 aufgeführte jeweilige Eisenbahn.

§ 14 Sonstige Bahnen

- (1) Neben den Eisenbahnen des Bundes ist das EBA auch zuständig für die nicht bundeseigenen Eisenbahnen, die einer SiGe nach § 7c AEG bedürfen. Dies umfasst zurzeit die Eisenbahnen nach Anhang 10. Darüber hinaus überwacht das EBA sogenannte Infrastruktur habende EVU, wie z.B. DB Regio und DB Fernverkehr, die u.a. Werke und Instandhaltungsanlagen betreiben.

- (2) Die Regelungen der §§ 4 bis 6, 7.3, 7.4, 7.6, 7.7, 8, 9.2 bis 9.4 sowie Abschnitt 4 dieser Verwaltungsvorschrift zur Wahrnehmung der Überwachungsaufgabe gelten sinngemäß.

In Abweichung von den Vorgaben in dieser Vorschrift sollen jeweils alle 2 bis 4 Jahre

(nach Maßgabe des Anhangs 7.1) eine organisations- und eine angemessene Anzahl von anlagenbezogenen Überwachungen in Absprache zwischen den zuständigen Außenstellen durchgeführt werden.

Die organisationsbezogene Überwachung ist mit einem TAG im Beisein des bzw. der Federführenden Mitarbeiter abzuschließen. Die Ergebnisse der TAG werden dem Referat 21 zugeleitet und fließen in die Entscheidung über die Verlängerung bzw. den Widerruf der Sicherheitsgenehmigung ein.

Die weiteren Maßgaben ergeben sich aus den jeweiligen Festlegungen zur Aufsichtsstrategie, den Überwachungsplänen sowie in Bezug auf die Auswertung der Überwachungen.

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, Böschungstrep-
pen,
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 Gleis-
schotter 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, selbstständig 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 Überwachung durch die Zentrale des EBA vollzogen.

Anlagenverantwortliche Stellen

Die begleitenden Überwachungen durch das EBA 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 die Eisenbahn 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 einschlägigen Regelwerk 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 übereinstimmen.

Audit

Der Begriff Audit in dem hier verwendeten Sinne umfasst die Überwachungs- und Untersuchungsmaßnahmen, die dazu dienen, Prozesse hinsichtlich der Erfüllung bestehender Anforderungen und Richtlinien zu bewerten. Gegenstand dieser Betrachtungen ist die gesamthafte Beurteilung zum einen der Instandhaltungsorganisationen anhand ihrer Instandhaltungsabläufe und zum anderen die Umsetzung und Wirkweise der instandhaltungsrelevanten Prozesse und Vorschriften, die die Eisenbahnen in ihren SMS festgelegt haben. Dabei wird im Zuge des Audits zunächst der Ist-Zustand analysiert und ermittelt, inwieweit bestehende Ziele oder Anforderungen umgesetzt wurden. Im zweiten Schritt geht es darum aufzuspüren, wo Störungen oder Verbesserungsbedarf besteht, damit die Erfüllung der Anforderungen gewährleistet ist.

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 EBA einen Sachverhalt mit, der ein Verstoß gegen eine Rechtsvorschrift sein oder eine gefährliche Situation darstellen 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, Fahrbahnaufständierungen),
- Stellwerks-, Blockstellen- und Schrankenpostengebäude,
- Anlagen zur Bahnübergangssicherung,
- Signal-, Sicherheits-, 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,
- Zufuhrwege 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 in 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.

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 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.

Kontinuierlicher Verbesserungsprozess

Anerkannte Managementsysteme müssen in der Regel einem kontinuierlichen Verbesserungsprozess unterliegen. Dies bedeutet, dass die Erfüllung der Anforderungen an wesentliche Prozesse und Abläufe kontinuierlich gemessen und dort wo Verbesserungsbedarf erkannt wird, Verbesserungsmaßnahmen ergriffen werden. Dies beinhaltet auch, dass die ergriffenen Maßnahmen dokumentiert und nachhaltig umgesetzt werden.

Durch die EU-Vorgaben zur Überwachung und zur Kontrolle ist diese Aufgabe sowohl betreiber- als auch aufsichtsseitig verankert.

Regelwerksverstoß

Der Begriff Regelwerksverstoß in dem hier verwendeten Sinne kennzeichnet die Feststellung eines Zustandes, der eine nicht unerhebliche Abweichung von dezidierten Sollvorgaben darstellt, die als anerkannte Regeln der Technik und / oder wesentlich für die Gewährleistung der Sicherheit gelten. Hierzu gehören insbesondere die im Textteil beschriebenen Sicherheitsvorschriften und Instandhaltungsanweisungen.

Risikomanagementverfahren (RMV)

Bei dem RMV in dem hier verwendeten Sinne handelt es sich um das in der VO (EG) Nr. 352/2009 (CSM Risiko) beschriebene Verfahren, das bei signifikanten Änderungen eines strukturellen Teilsystems zur Ermittlung der daraus resultierenden Gefährdungen angewandt wird.

Das Verfahren dient dem Nachweis, dass die mit den ermittelten Gefährdungen verbundenen oder nach Ergreifung entsprechender Sicherheitsmaßnahmen verbleibenden Risiken akzeptabel sind und damit das geforderte Sicherheitsniveau erreicht wird.

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.

Sicherheitsbehörde

Die nationale Stelle, die mit den Aufgaben in Bezug auf die Eisenbahnsicherheit im Sinne der Richtlinie 2004/49/EG (Sicherheitsrichtlinie) betraut ist. In Deutschland ist das EBA gem. § 3 Abs. 1a BEVVG nationale Sicherheitsbehörde.

Sicherheitsgenehmigung (SiGe), SiGe-Rezertifizierung

Genehmigung für die Verwaltung und den Betrieb einer Eisenbahninfrastruktur einer Eisenbahn mit SiGe durch die Sicherheitsbehörde des Mitgliedstaates, in dem sie niedergelassen ist. Die Sicherheitsgenehmigung beinhaltet:

- a) eine Genehmigung über die Zulassung des Sicherheitsmanagementsystems der Eisenbahnen mit SiGe gemäß Artikel 9 und Anhang III der Sicherheitsrichtlinie,
- b) eine Genehmigung über die Zulassung der Vorkehrungen, die die Eisenbahnen mit SiGe getroffen haben, um die besonderen Anforderungen für eine sichere Auslegung, Instandhaltung und einen sicheren Betrieb der Eisenbahninfrastruktur zu erfüllen, wozu gegebenenfalls die Instandhaltung und der Betrieb der Verkehrssteuerungs- und Signalgebungssysteme gehören.

Die Sicherheitsgenehmigung wird auf Antrag der Eisenbahnen mit SiGe spätestens alle fünf Jahre erneuert (SiGe-Rezertifizierung).

Sicherheitsleistung

In dem hier verwendeten Sinne die Bewertung, ob die SMS-Anforderungen, -Vorgaben und – Prozesse wirksam umgesetzt werden. Dazu gehört auch die Überwachung, inwieweit die Erfüllung einschlägiger Sicherheitsziele, -vorschriften und Risikomanagementanforderungen gewährleistet wird.

Sicherheitsmanagementsystem (SMS)

Die von Eisenbahnen mit SiGe oder einem Eisenbahnunternehmen eingerichtete Organisation und die von ihm getroffenen Vorkehrungen, die die sichere Steuerung seiner Betriebsabläufe gewährleisten.

Sicherheitsniveau

Das Sicherheitsniveau in dem hier verwendeten Sinne umfasst zum einen die in der Richtlinie 2004/49/EG aufgeführten Sicherheitsziele, die notifizierten nationalen Sicherheitsvorschriften (s. Artikel 8 der Richtlinie) sowie die Anforderungen und Elemente eines SMS (S. Anhang III der Richtlinie).

Sicherheitsregelwerk, Sicherheitsvorschriften

Alle auf Ebene der Mitgliedstaaten erlassenen und gem. Anhang II der Sicherheitsrichtlinie der Kommission notifizierten Vorschriften, die Anforderungen an die Eisenbahnsicherheit enthalten und für mehr als ein Eisenbahnunternehmen gelten, unabhängig davon, welche Stelle diese Vorschriften erlässt.

SMS-Prozess

Im Sinne dieser Vorschrift diejenigen sicherheitsgenehmigten Verfahren, Vorkehrungen und Regelungen, die eine Eisenbahn in ihrem SMS getroffen hat, um die Anforderungen gem. Artikel 9 und Anhang III der Richtlinie 2004/49/EG zu erfüllen.

Sonstige Betriebsgebäude

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

Überwachungsplan / Überwachungspläne

Die nationale Sicherheitsbehörde bestimmt in einem oder mehreren Überwachungsplänen, wie sie für den Geltungsbereich einer Sicherheitsgenehmigung ihre Tätigkeiten zur Bewertung der SMS-Wirksamkeit ausrichtet und entsprechende Prioritäten ihrer Überwachung festlegt.

- Rahmenüberwachungsplan

Aus der Überwachungsstrategie entwickelt das Referat 21 für die Geltungsdauer einer Sicherheitsgenehmigung zunächst einen Rahmenüberwachungsplan, der bestehende Fragestellungen, eventuelle Aufsichtserkenntnisse zur SMS-Wirksamkeit sowie entsprechende Maßgaben für die Überwachung beinhaltet.

- Jahresüberwachungsplan

Nach Priorisierung der Überwachungsmaßgaben werden diese in Jahresplänen abgearbeitet und abhängig davon, ob ein KVP ersichtlich ist, ggf. in den folgenden Jahresplan übertragen, sodass sich über die fünf Jahresscheiben der SiGe-Geltung ein stichhaltiges Bild über die SMS- und KVP-Wirksamkeit ergibt.

Davon zu unterscheiden ist der Regelüberwachungsplan. Dieser ergibt sich aus den Überwachungsvorgaben der Anhänge 7.1 und 7.2.

Überwachungsstrategie

Die Überwachungsstrategie stellt die Vorkehrungen zur Planung und Durchführung gezielter Überwachungen nach Maßgabe des Anhangs der VO (EU) Nr. 1077/2012 (CSM Überwachung).

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

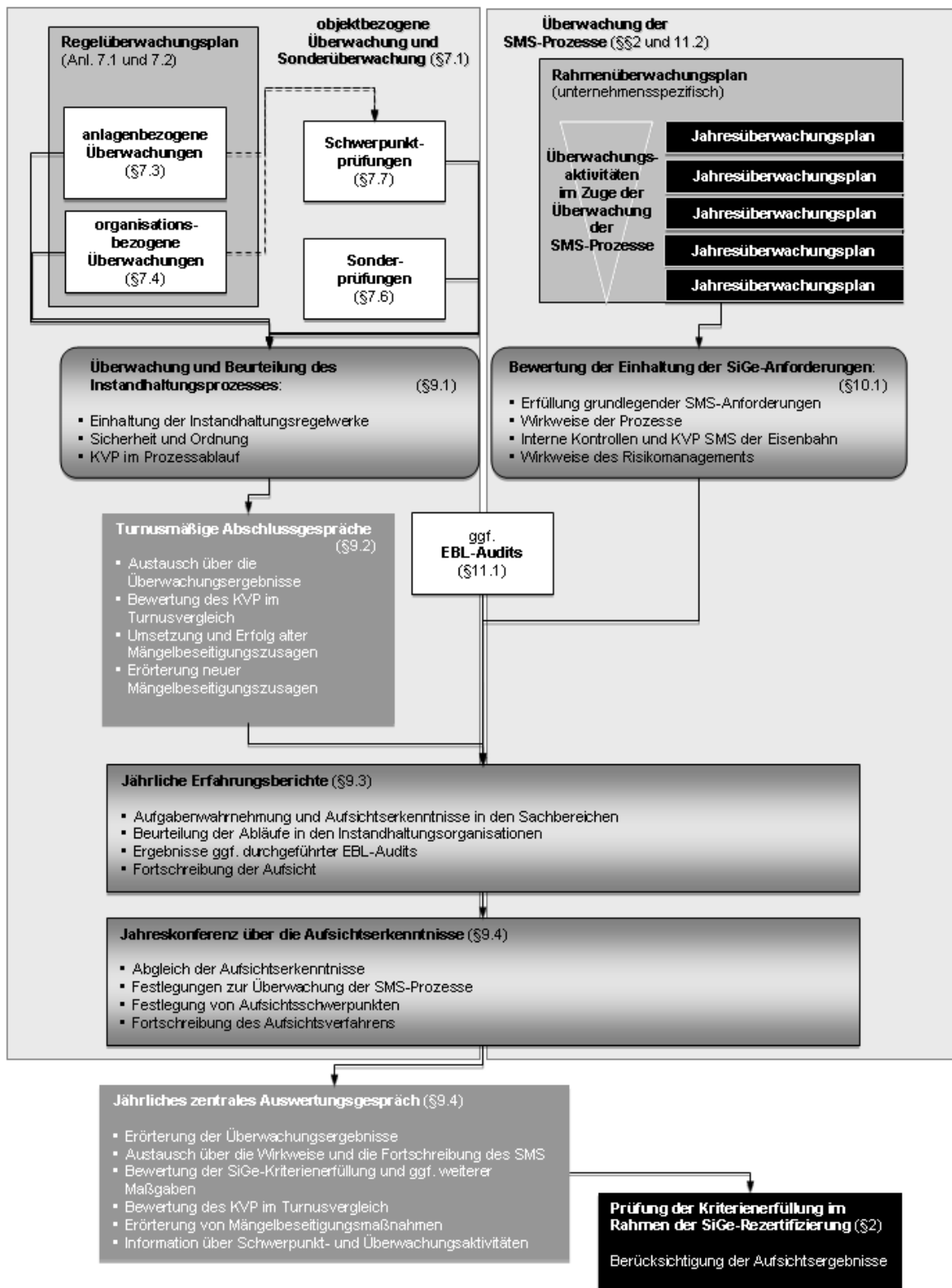
Die Durchführung und Einladung zu den Verkehrsschauen obliegt gemäß VwV-StVO zu § 45 Abs. 3 der StVO den Straßenverkehrsbehörden (näheres siehe RN 57 zum § 45 in der VwV-StVO). Verkehrsschauen sollen demnach alle 2 Jahre durchgeführt werden, es ist den Bundesländern neuerdings freigestellt, die Verkehrsschauen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

für die Durchführung von Verkehrsschauen“ (herausgegeben von der FGSV) folgend - in einem 4-Jahres-Rhythmus durchzuführen.

Verstoß

Siehe Regelwerksverstoß

Anhang 2: Übersicht der Überwachungsarten



Anhang 3:

bleibt frei

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

Beispiel 1:

Es wird im Rahmen einer organisationsbezogenen Überwachung festgestellt, dass eine gemäß Instandhaltungsanweisung oder 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 EBA vorgelegt und 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 EBA.
6. Sollte z.B. gemäß Regelwerk in diesem Fall eine Ersatzmaßnahme (z. B. La) vorgesehen sein und dem EBA zum Zeitpunkt der Feststellung des Verstoßes keine Kenntnis über einen dennoch sicheren Zustands der Anlage vorliegen, muss in der Regel das EBA in einer Anweisung zumindest diese Ersatzmaßnahme gemäß Regelwerk verfügen.

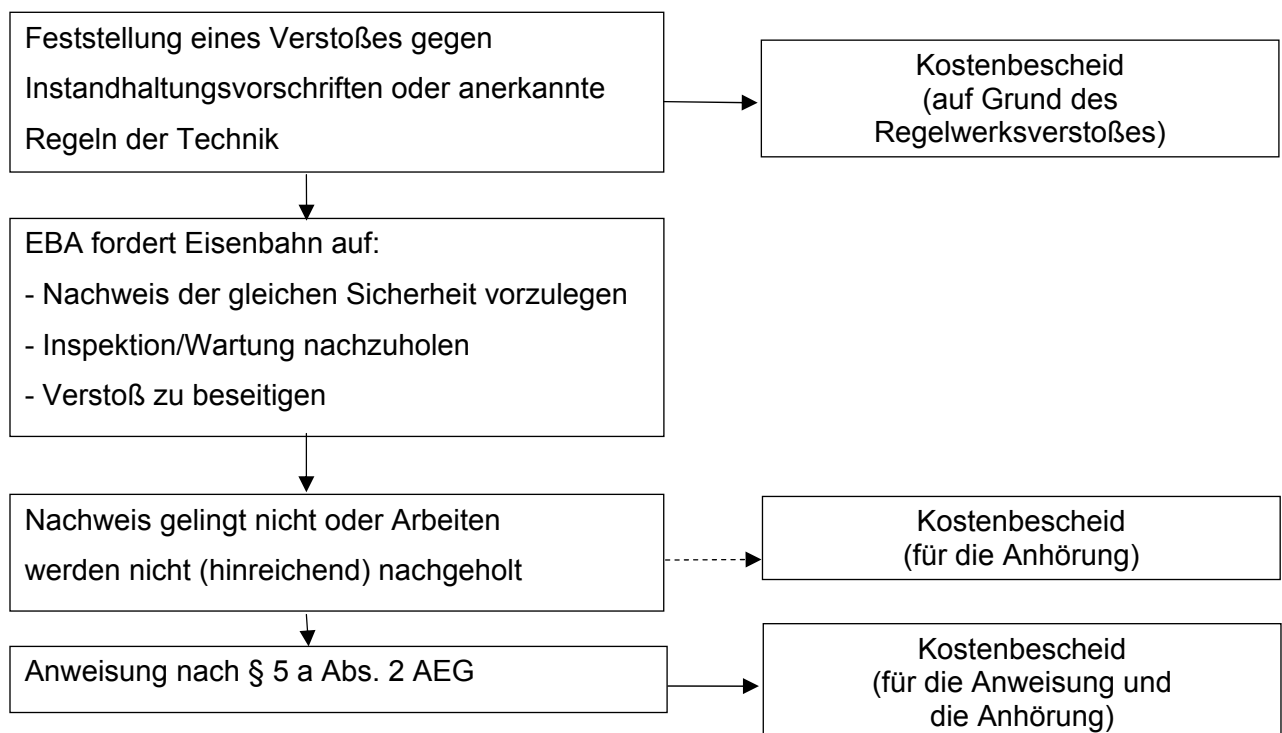
Beispiel 2:

Stellt das EBA einen Verstoß gegen anerkannte Regeln der Technik oder gegen das bahninterne Regelwerk fest, löst diese Feststellung in der Regel einen Kostenbescheid (vgl. § 8.4 Abs. 1) aus.

Schwieriger zu beurteilen ist die Frage, ob das EBA 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 konkrete Gefahr ausgehen muss. Hier sind zusätzliche Befunde notwendig, um festzustellen, dass das EBA mit Verwaltungszwang einschreiten kann, nämlich dann, wenn das Bestehen einer Gefahr zu bejahen ist. Davon zu trennen ist, ob das EBA 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

Anhang 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

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

- organisationsbezogene Überwachung
- anlagenbezogene Überwachung
Teilnahme an folgender Inspektion:
- Sonderprüfung
Teilnahme an folgender Inspektion:

im Anlagenbereich

- Ingenieurbau
- Oberbau
- Bahnübergänge
- Hochbau
-

des durchzuführen.

Ich bitte um Bereithaltung der erforderlichen Instandhaltungsunterlagen.

Anhang 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

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

Sollte Ihre Stellungnahme 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
Deutsche Bundesbank, Filiale Saarbrücken
BLZ 590 000 00 Konto-Nr. 590 010 20
IBAN: DE 81 5900 0000 0059 0010 20 BIC: MARKDEF1590

Anhang 5.3: Protokoll einer Überwachung:



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle

Protokoll einer Überwachung

Prüfungsart:

organisationsbezogen anlagenbezogen Sonderprüfung

Teilnehmer : Datum :

Eisenbahn:

EBA:

Sonstige:

Anlagenverantwortliche Stelle:

Begleitete 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
DB Netze Fahrweg		
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 (Ha- gen)
	Für Hilfsbrücken: Standort Instandsetzung KIB Konz/Karthus	Ab 01.04.2009 ist Konz die allei- nige lagerhaltende Stelle bzw. anlagenverantwortliche Stelle für sämtliche Hilfsbrücken der DB AG. (>600 Stück)
DB RegioNetz Infrastruktur GmbH; Südost- bayernbahn		
DB RegioNetz Infrastruktur GmbH; Kurhessen- bahn		
DB RegioNetz Infrastruktur GmbH; Erzgebirgs- bahn		
DB RegioNetz Infrastruktur GmbH; Oberweiß- bacher Berg- u. Schwarzatalbahn		
DB RegioNetz Infrastruktur GmbH; Westfran- kenbahn		
DB Netze Personenbahnhöfe		
DB Station&Service AG	OE der Bahnhofsmanage- ments (Stand: 1.1.2004)	Einschl. Autoreisezug- verladeanlagen (16 Terminals)
DB Netze Energie		
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)
DB Bahn Fernverkehr		
DB Fernverkehr AG	Instandhaltungswerke im Be- reich der Ast	

DB Bahn Regio und DB Bahn Stadtverkehr		
DB Regio AG		
DB Regio AG		Werke Kiel, Lübeck, Westerland
DB Regio AG		Werk Münster
DB Regio AG		Werke Essen, Dortmund, Düsseldorf
DB Regio AG		Werke Köln Deutzerfeld, Aachen
S-Bahn Berlin GmbH		Werke Berlin-Grünau, Berlin-Schöneeweide, Berlin-Wannsee, Erkner, Bernau, Oranienburg
S-Bahn Hamburg GmbH		Werk Hamburg-Ohlsdorf
DB Regio AG		Werk München-Steinhausen
DB Regio AG		Betriebswerk Plochingen
DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH		Werke Ulm (Beringerbrücke, AM Wall), Werk Tübingen
DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH		
Usedomer Bäderbahn GmbH		
DB Schenker Rail		
DB Schenker Rail AG	Servicestellen im Bereich der Ast	Zu überwachende Infrastruktur: Werkstätten der betriebsnahen Instandhaltung (Werkzaunprinzip)
DB Dienstleistungen		
DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH	Werke im Bereich der Ast	
Sonstige		
DB Bahnbau Gruppe GmbH	Werke im Bereich der Ast	
Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße (DUSS) Duisburg		
Energiewerke Nord		
Bundeswehranschlüsse	Anschlüsse im Bereich der Ast	nichtöffentliche Eisenbahninfrastruktur

Anhang 7: Häufigkeit der Überwachungen

Anhang 7.1: Häufigkeit der organisationsbezogenen Überwachungen im Bereich IOH:

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

* 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.

Anhang 7.2: Häufigkeit der anlagenbezogenen 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	-	-	-
	8001	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	-	-	-
	8001	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	-	-	-
	8001	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	Notlaschenverbindungen	*	-	-	-

*) 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 lw (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 Prüffristen 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 objektbezogenen Überwachungen

Erfassungsbogen zur prozessorientierten Eisenbahnaufsicht
Stand: 25.04.2013 Ver. 3.0

Anlage

Prozess I: Inspektion / Wartung	Prozess II: Instandsetzung
Getroffene Maßnahmen in Bezug auf die Anlagenart: Anordnung: <input type="checkbox"/> Anbahnung: <input type="checkbox"/> Anforderung zur Stellungnahme: <input type="checkbox"/>	Getroffene Maßnahmen in Bezug auf die Anlagenart: Anordnung: <input type="checkbox"/> Anbahnung: <input type="checkbox"/> Anforderung zur Stellungnahme: <input type="checkbox"/>
Kurzbeschreibung der maßgeblichen Regelwerksverstöße (DS.../Rf...) bei den überwachten Anlagen:	Kurzbeschreibung der maßgeblichen Regelwerksverstöße (DS.../Rf...) bei den überwachten Anlagen:
Noch offene Punkte, zu klärende Fragen, weitere getroffene Maßnahmen, weitere Überwachungen (z.B. Sonderüberwachung zusätzlicher Anlagen, gesondertes Anhörungsverfahren, o.ä.):	Noch offene Punkte, zu klärende Fragen, weitere getroffene Maßnahmen, weitere Überwachungen (z.B. Sonderüberwachung zusätzlicher Anlagen, gesondertes Anhörungsverfahren, o.ä.):
Abwicklung der Mängelbeseitigung: (Kurzinformationen zu: ggf. besondere Feststellungen / Stellungnahme(n) DB AG / Durchführung, Terminierung, Überwachung der Mängelbeseitigung / Kostenfolge)	
Vermerk für den gesamten TVG	
Diesen Vorgang vormerken als Beispiel für das TAU-Ergebnisgespräch (gem. § 7 Abs. 3 VV TAU) mit der anlagenverantwortlichen Stelle: <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein (vom Federführenden oder im Einvernehmen mit ihm festzulegen)	
Umlauf:	

ggf. Anmerkungen / Hinweise der Sachbereichsleitung:
--

Erfassungsbogen zur prozessorientierten Eisenbahnaufsicht
Stand: 25.04.2013 Ver. 3.0

Anlage

Organisations-einheit:	Anlagenart / EBA-Prüfungsart: (Kurz- u. Anlage)	EVH-Nr.:	Datum d. Überw.:
Anlagenbezeichnung: [SH-Nr.] km, Kurzsee] / GA/Registrierenummer:			
Veranlassung:	Regelüberwachung: <input type="checkbox"/> Beschwerde: <input type="checkbox"/> Meldung/Tagesbericht: <input type="checkbox"/> Verdacht: <input type="checkbox"/>	Anzahl: überwachte Anlagen (Sp3): Anlagen mit Verstößen (Sp32): davon Anlagen mit gravierenden Verstößen:	
Anlagen mit Verstößen im Prozess I alle Anl. mit Verst. davon Anl. mit grav. Verstößen			
Anlagen mit Verstößen im Prozess II alle Anl. mit Verst. davon Anl. mit grav. Verstößen			
Feststellungen:			
Prozess I: Inspektion	Prozess II: Instandsetzung	V	gV
I.1: Anlagendaten: I.1.1 Anlagendaten nicht regelwerkskonform bewertet / eingestuft I.1.2 Anlagendaten unvollständig, nicht aktuell oder falsch dokumentiert	II.1: Mängelstatus: II.1.1 Entscheidungskompetenz nicht oder nicht regelkonform durchgeführt	V	gV
I.2: Inspektion: I.2.1 Inspektion nicht durchgeführt I.2.2 Inspektion nicht fristgerecht durchgeführt I.2.3 Inspektion nicht regelwerkskonform durchgeführt I.2.4 Inspektion nicht regelwerkskonform dokumentiert	II.2: Ersatzmaßnahmen: II.2.1 Ersatzmaßnahmen nicht durchgeführt II.2.2 Ersatzmaßnahmen nicht zeitnah oder nicht fristgerecht durchgeführt II.2.3 Ersatzmaßnahmen nicht regelwerkskonform durchgeführt II.2.4 Ersatzmaßnahmen nicht regelwerkskonform dokumentiert	V	gV
I.3: Mängelfeststellung: I.3.1 Mängel nicht erkannt I.3.2 Mängel nicht regelwerkskonform dokumentiert bzw. bewertet / eingestuft	II.3: Mängelbeseitigung: II.3.1 Mängelbeseitigung nicht durchgeführt II.3.2 Mängelbeseitigung nicht zeitnah oder nicht fristgerecht durchgeführt II.3.3 Mängelbeseitigung nicht regelwerkskonform durchgeführt II.3.4 Mängelbeseitigung nicht regelwerkskonform dokumentiert II.3.5 Mängel trotz Vollzugsmeldung nicht beseitigt	V	gV

Ursachen:
unzureichende bzw. mangelhafte ... Information / Informationsfluss beteiligter Stellen: Koordination / Zuständigkeitsregelung: personelle Ausstattung: Ausstattung mit Prüfgeräten: bereitgestellte Wirtschaftsmittel: AIV setzt Regularien / Maßnahmen nicht um: <input type="checkbox"/>
unzureichende bzw. mangelhafte ... Information / Informationsfluss beteiligter Stellen: Koordination / Zuständigkeitsregelung: personelle Ausstattung: Ausstattung mit Prüfgeräten: bereitgestellte Wirtschaftsmittel: AIV setzt Regularien / Maßnahmen nicht um: <input type="checkbox"/>

Anhang 9: Anwendung und Funktionalität des TAU-Programms

Die Überwachungstätigkeit der Sachbereiche 2 über die Instandhaltung wird unterstützt vom TAU-Programm geplant, dokumentiert und ausgewertet.

Das Programm wurde mit Verfügung 21.13 Iaü (TAU-EDV) vom 03.03.2006 rückwirkend zum 01.01.2006 für alle Außenstellen verbindlich zur Anwendung eingeführt.

1. Jahrespläne der Außenstellen

Die Sollvorgaben zum Umfang und den Inhalten der Regelüberwachung über die Instandhaltung ergeben sich aus den Anhängen 7 und 10 dieser Vorschrift sowie aus der Anzahl der anlagenverantwortlichen Stellen gem. Anhang 6.

Darauf basierend nimmt jede Außenstelle zu Jahresbeginn für den sie betreffenden Aufsichtsbereich die Planung (Jahres- und ggf. Mehrjahresprüfpläne) der vorzusehenden Regelüberwachungen vor, da örtliche Besonderheiten Abweichungen von den Mindestvorgaben erfordern können (z.B. zusätzliche bzw. verminderte Kontrollen auf Grund von Änderungen im Anlagenbestand oder in Zuständigkeitsvereinbarungen).

Der jeweilige Erfüllungsstand der Jahresplanungen (Soll-Ist-Vergleich) für den betreffenden Aufsichtsbereich kann mit Hilfe des TAU-Programms jederzeit ermittelt werden. Voraussetzung dafür ist, dass die Überwachungen von den Durchführenden zeitnah in das Programm eingetragen und Zwischenergebnisse kontinuierlich nachgeführt werden.

Die Abwicklung und der Erfüllungsstand werden in den einzelnen Außenstellen kontrolliert. Die Jahrespläne und der Soll-Ist-Vergleich sind ausschließlich Steuerungsmittel für die konforme Durchführung der Überwachung nach den Vorgaben dieser Vorschrift.

Das Auswertungsprogramm wird nicht zur Leistungs- und Verhaltenskontrolle der Mitarbeiter/-innen verwendet.

2. Erfassung der Überwachungsaktivitäten und -ergebnisse

Entsprechend dem jeweiligen Verfahrensstand werden die Überwachungsschritte und -ergebnisse von den betreffenden Mitarbeitern/-innen in den Erfassungsbereich des TAU-Programms eingetragen. Diese Erfassung bildet das jeweils aktuelle Ist der Regelüberwachungen.

Ordnungskriterium jeder Überwachung ist die anlagenverantwortliche Stelle. 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 anlagenverantwortliche Stelle ebenfalls die OE vom 01.01.2006, nicht der Bereich der heutigen Bahnhofsmanagements.

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 eine entsprechende Auswahl aus den in einem Pull-Down-Menü hinterlegten Organisationseinheiten.

Näheres zu den Eingaben der Prozessmängel in das TAU-Programm und die Auswertung dieser Daten enthält der Leitfaden zur proEA.

Die Erstellung der Schriftstücke unterstützt das TAU-Programm durch hinterlegte Formularemuster - es übernimmt auch die Verwaltung dieser Schreiben und unterstützt die Erstellung der vorgesehenen Berichte sowie Auswertungen (z.B. Jahresberichte, Auswertungen bzgl. TAG, Prozessmängeln und gravierender Verstöße).

Anhang 10: NE-Bahnen bzw. sonstige Bahnen, die einer Sicherheitsgenehmigung bedürfen, im Zuständigkeitsbereich des EBA

Land:	Unternehmen:	Straße:	PLZ:	Ort:	Str.-Nr.	Strecke von:	bis Grenzb:
Belgien	EVS EUREGIO-Verkehrsschiennetz 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
Polen	Usedomer Bäderbahn GmbH (UBB)	Am Bahnhof 1	17424	Seebad Heringdorf	6768	Seebad Heringdorf	Ahlbeck Grenze
Schweiz	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	Deutsche Regionaleisenbahn GmbH (DRE)	Wilmersdorfer Straße 113/114	10627	Berlin	6588	Eibau	Seifhennersdorf CD, km 13,7 (Grenze)

Anhang 11: Vorgehen bei strukturellen Teilsystemen, die in den Geltungsbereich der CSM Risiko 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 von den anerkannten Regeln der Technik abgewichen wird. Diese Abweichungen werden in der Regel durch
 - (1) Ausnahmegenehmigungen nach EBO durch BMVBS oder EBA,
 - (2) erteilte Zustimmungen im Einzelfall,
 - (3) erteilte Zulassungen zur Betriebserprobung oder
 - (4) Nachweisführungen der Eisenbahnen 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 von der Eisenbahn in den *Instandhaltungsplan* übernommen werden, der seinerseits Inhalt des Inbetriebnahmedossiers wird.
4. Im Rahmen der Aufsicht über die Instandhaltung durch die Sachbereiche 2 ist dabei festzustellen, ob betreiberseitig die aus 3. resultierenden Anforderungen gemäß dem 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. § 6 Abs. 2).