



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

**(VV EA)**

Eisenbahn-Bundesamt  
Referat 21

Heinemannstr. 6  
53175 Bonn

Ausgabe 2020/I  
Gültig ab: 01.07.2020

## Verzeichnis der Änderungen

Fassung	Datum
Ausgabe 2020/I der Verwaltungsvorschrift als VV EA	01.07.2020

Lfd. Nr.	geänderte Abschnitte	Kurzbeschreibung	Datum
1	komplette Überarbeitung	Anpassung an die Vorgaben der VO (EU) Nr. 1077/2012 (CSM Überwachung) und Harmonisierung mit der VV Überwachung	01.01.2014
2	komplette Überarbeitung	<p>Neustrukturierung unter Berücksichtigung der Verfügung Pr.1160-11ra/021-0001#034 - Rechtliche Hinweise zum Aufbau einer Verwaltungsvorschrift – vom 22.03.2016</p> <p>Anpassung an die aktuelle Rechtslage mit Berücksichtigung von EU-VO-Nr. 2018/761, EU-VO Nr. 2018/762, VO zur Umsetzung des 4. EP, Richtlinie (EU) 2016/798 (aktuelle Sicherheitsrichtlinie)</p> <p>Anpassung der prozessbezogenen Überwachung</p> <p>Redaktionelle Überarbeitung</p>	01.07.2020

	Seite
<b>Abschnitt 1: Vorbemerkungen, Inhalte, Ziele .....</b>	<b>7</b>
§ 1 Zweck und Regelungsinhalt der VV EA .....	7
§ 2 Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes und Begrifflichkeiten .....	8
§ 3 Anwendungsbereich der VV EA und Gegenstand der Eisenbahnaufsicht.....	9
§ 4 Inkrafttreten der VV EA.....	10
<b>Abschnitt 2: Allgemeine Regelungen für die Überwachung .....</b>	<b>11</b>
§ 5 Überwachungsarten.....	11
§ 6 Überwachungsverfahren.....	12
§ 7 Klassifizierung und Behandlung von Überwachungsergebnissen .....	12
§ 8 Gegenstand und Umfang der Überwachung, Überwachungsstrategie, Stichprobe .	15
§ 9 Sicherheitsvorschriften, Instandhaltungsanweisungen, anerkannte Regeln der Technik.....	16
§ 10 Gebührenfolge.....	17
<b>Abschnitt 3: Durchführung und Auswertung der Überwachungen .....</b>	<b>19</b>
<b>Unterabschnitt 3.1: Durchführung der objektbezogenen Überwachungen.....</b>	<b>19</b>
§ 11 Regelüberwachungsplan und Anmeldung.....	19
§ 12 Prozessorientierte Durchführung der objektbezogenen Überwachungen.....	19
§ 13 Anlagenbezogene Überwachung .....	20
§ 14 Organisationsbezogene Überwachung .....	21
§ 15 Dokumentation der objektbezogenen Überwachung.....	22
§ 16 Allgemeines zur Auswertung der objektbezogenen Überwachung.....	23
§ 17 Schnittstelle zur prozessbezogenen Überwachung.....	24
<b>Unterabschnitt 3.2: Durchführung der prozessbezogenen Überwachung (Überwachung der SMS-Prozesse) .....</b>	<b>24</b>
§ 18 SiGe-Überwachungsplan für den Bereich IOH.....	24
§ 19 Instrumente der prozessbezogenen Überwachung .....	25

<b>Unterabschnitt 3.3: Erstellung der jährlichen Erfahrungsberichte, Durchführung der TAG, der Jahreskonferenz und der ZAG.....</b>		<b>27</b>
§ 20	TAG.....	27
§ 21	Jährliche Erfahrungsberichte .....	28
§ 22	Jahreskonferenz zu den Aufsichtserkenntnissen und ZAG .....	29
<b>Unterabschnitt 3.4: Durchführung der Sonderüberwachungen.....</b>		<b>30</b>
§ 23	Sonderprüfungen.....	30
§ 24	Schwerpunktprüfungen.....	30
<b>Abschnitt 4: Sonstige Vorgaben und Bestimmungen.....</b>		<b>32</b>
§ 25	Sonstige Bahnen .....	32
§ 26	Kooperation mit anderen Behörden und Stellen, die mit Aufgaben in Bezug auf die Eisenbahnsicherheit betraut sind.....	32
§ 27	Kooperation mit anderen nationalen Sicherheitsbehörden bei der Überwachung von Eisenbahnen, die einer SiGe bedürfen .....	33
§ 28	Instandhaltungs- und Betriebspflicht .....	33
Anhang 1	Begriffsbestimmungen	36
Anhang 2	Vorgehen bei Verstößen gegen die anerkannten Regeln der Technik	46
Anhang 3	bleibt frei	50
Anhang 4	Häufigkeit der Überwachungen	51
Anhang 4.1:	Zu überwachende anlagenverantwortliche Stellen und Häufigkeit der organisationsbezogenen Überwachungen gem. § 14	51
Anhang 4.2:	Häufigkeit der anlagenbezogenen Überwachungen gem. § 13	54
Anhang 5	Prozessorientierte Dokumentation der Überwachungen (Idealprozess)	56
Anhang 6	Anwendung und Funktionalität der Fachanwendung Eisenbahnaufsicht	57
Anhang 7	Vorgehen bei strukturellen Teilsystemen, die in den Geltungsbereich der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 (CSM Risiko) fallen	60

## Abkürzungsverzeichnis

AEg	Allgemeines Eisenbahngesetz
anIÜ	anlagenbezogene Überwachung
AV / ALV	Anlagenverantwortliche Stelle / Anlagenverantwortliche(r)
BEGebV	Bundeseisenbahngebührenverordnung
BEU	Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung
BEVVG	Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz
BGBI	Bundesgesetzblatt
BÜ	Bahnübergang
CSM	Common Safety Methods – Gemeinsame Sicherheitsmethoden
DOWEBA	Dokumenten- und Workflow-Managementsystem beim EBA
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EBL	Eisenbahnbetriebsleiter/-in
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EdB	Eisenbahnen des Bundes
EIGV	Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
EiTB	Eisenbahnspezifische Technische Baubestimmungen
ERA	Europäische Eisenbahnagentur
ESiV	Eisenbahn-Sicherheitsverordnung
ESO	Eisenbahn-Signalordnung
EVH	Einzelvorhaben
FA EA	Fachanwendung Eisenbahnaufsicht
FB	Fachbeauftragte(r)
ffMA	federführende/r Mitarbeiter/in
IOH	Ingenieurbau, Oberbau (inkl. Bahnübergänge) und Hochbau
KVP	Kontinuierlicher Verbesserungsprozess
La	Langsamfahrstelle
Lf gravEA	Leitfaden zur Einstufung von gravierenden Verstößen im Rahmen der Eisenbahnaufsicht
Lf proEA	Leitfaden zur prozessorientierten Durchführung und Auswertung der Eisenbahnaufsicht
NE-Bahnen	Nicht bundeseigene Eisenbahnen
orgÜ	organisationsbezogene Überwachung
Ril	Richtlinie
RMV	Risikomanagementverfahren

RÜ	Reisendenübergänge
SiGe	Sicherheitsgenehmigung
SMART	Bewertungskriterien „ <u>s</u> pecific, <u>m</u> easurable, <u>a</u> chievable, <u>r</u> ealistic, <u>t</u> imely“ („spezifisch, messbar, erreichbar, realistisch, zeitgebunden“)
SMS	Sicherheitsmanagementsystem
SP	Sonderprüfung
SPP	Schwerpunktprüfung
StV EBL	Ständiger Stellvertreter des Eisenbahnbetriebsleiters
StVO	Straßenverkehrsordnung
TAG	Turnusmäßiges Abschlussgespräch
TSI	Technische Spezifikation über die Interoperabilität
VO	Verordnung
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz
VV EA	Verwaltungsvorschrift zur Eisenbahnaufsicht über bauliche Anlagen - Überwachung der Instandhaltung von IOH-Anlagen
VV EA-STE	Verwaltungsvorschrift für die Eisenbahnaufsicht über Signal-, Telekom- munikations- und Elektrotechnische Anlagen
ZAG	Zentrales Auswertegespräch

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

### Abschnitt 1: Vorbemerkungen, Inhalte, Ziele

#### § 1 Zweck und Regelungsinhalt der VV EA

- (1) Mit dieser Verwaltungsvorschrift sollen in Konkretisierung der VV Überwachung<sup>1</sup> die Verfahren über die Instandhaltung der Betriebsanlagen der Eisenbahnen geregelt werden. Dies umfasst insbesondere
- die Eisenbahnaufsicht gemäß § 5a AEG<sup>2</sup> sowie
  - die Überwachung von Eisenbahnen des Bundes (EdB) sowie der nicht bundeseigenen Eisenbahnen, die einer Sicherheitsgenehmigung (SiGe) gemäß § 7c AEG bedürfen, gemäß der Verordnung (EU) Nr. 2018/761<sup>3</sup> (CSM Überwachung).
- (2) Mit dieser Verwaltungsvorschrift soll neben der nationalen Eisenbahnaufsicht sichergestellt werden, dass die europarechtlichen Regelungen für Eisenbahnen mit SiGe bundeseinheitlich angewendet werden. Hierzu gehört insbesondere, dass das EBA
- a) überwacht, dass die Eisenbahnen ihr Sicherheitsmanagementsystem (SMS) zur dauerhaften Erfüllung der Kriterien gem. Anhang II der VO (EU) Nr. 1169/2010<sup>4</sup> bzw.

---

<sup>1</sup> Verwaltungsvorschrift über die Überwachung der Erstellung und Instandhaltung von IOH- und STE-Anlagen (VV Überwachung), in der aktuellen Fassung

<sup>2</sup> Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), in der aktuellen Fassung

<sup>3</sup> DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) Nr. 2018/761 DER KOMMISSION vom 16. Februar 2018 zur Festlegung gemeinsamer Sicherheitsmethoden für die Aufsicht durch die nationalen Sicherheitsbehörden nach Ausstellung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung oder Erteilung einer Sicherheitsgenehmigung gemäß der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1077/2012 der Kommission (ABl. L 129 vom 25.05.2018, S. 16)

<sup>4</sup> VERORDNUNG (EU) Nr. 1169/2010 DER KOMMISSION vom 10. Dezember 2010

Anhang II der VO (EU) Nr. 2018/762<sup>5</sup> (CSM Konformitätsbewertung) aufrechterhalten, ihr Risikomanagementverfahren und die SMS-Prozesse im Sinne einer kontinuierlichen Verbesserung fortschreiben,

- b) den rechtlichen Rahmen im Bereich der Sicherheit beobachtet und fördert sowie nach Maßgabe § 24 ESiV<sup>6</sup> einen Jahresbericht veröffentlicht,
- c) gemäß Anhang III der VO (EU) Nr. 1169/2010 die Aufsichtsgrundsätze Verhältnismäßigkeit, Kohärenz, Zielgerichtetheit, Transparenz, Rechenschaftspflicht und Kooperation anwendet. Die Verhältnismäßigkeit und die Zielgerichtetheit ergeben sich aus der Wahl einer geeigneten Stichprobe bezogen auf Eisenbahnunternehmen und Risikopotenzial, die Kohärenz und Transparenz umfassen eine vergleichbare Herangehensweise bei ähnlichen Umständen und die öffentliche Bekanntgabe der Aufsichtsverfahren. Die Rechenschaftspflicht ergibt sich aus der Anwendung der Grundsätze des Verwaltungsverfahrensrechts, das die Dokumentation des Handelns und Beschwerdemöglichkeiten hinreichend regelt. Die Kooperation umfasst insbesondere den Informationsaustausch mit den Eisenbahnen und anderen Behörden.

## **§ 2 Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes und Begrifflichkeiten**

- (1) Das EBA ist gemäß § 5 Abs. 1a und Abs. 2 AEG i. V. m. § 3 Abs. 1 Nr. 2 BEVVG<sup>7</sup> zuständig für die Durchführung der Eisenbahnaufsicht über Betriebsanlagen der EdB. Darüber hinaus obliegt dem EBA gemäß § 3 Abs. 1a BEVVG als nationale Sicherheitsbehörde die Überwachung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU), die einer SiGe bedürfen, nach Maßgabe des Artikels 1 der Verordnung (EU) Nr. 2018/761 sowie der Anforderungen aus der Verordnung (EU) Nr.1169/2010 bzw. Nr. 2018/762.
- (2) Das EBA ist gem. § 5 Abs. 1e Satz 1 Nr. 4 AEG auch zuständig für die nicht bundeseigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen), die gemäß § 7c AEG einer SiGe bedürfen. (siehe hierzu § 25).

---

über eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Konformitätsbewertung in Bezug auf die Anforderungen an die Erteilung von Eisenbahnsicherheitsgenehmigungen (ABl. L 327 vom 11.12.2010, S. 13)

<sup>5</sup> DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) 2018/762 DER KOMMISSION vom 8. März 2018 über gemeinsame Sicherheitsmethoden bezüglich der Anforderungen an Sicherheitsmanagementsysteme gemäß der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnungen (EU) Nr. 1158/2010 und (EU) Nr. 1169/2010

<sup>6</sup> Verordnung über die Sicherheit des Eisenbahnsystems (Eisenbahn-Sicherheitsverordnung – ESiV) vom 5. Juli 2007 (BGBl I S. 1305, 1318), in der aktuellen Fassung

<sup>7</sup> Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz (BEVVG) vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2394), in der aktuellen Fassung



- (3) Die nachfolgenden Regelungen schließen neben den EIU auch sogenannte „Infrastruktur habende Eisenbahnverkehrsunternehmen“ ein (siehe hierzu § 25).
- (4) Die in den Abs. 1 bis 3 genannten Unternehmen werden im Weiteren zusammenfassend als Eisenbahnen bezeichnet.
- (5) Die Aufgaben nach § 1 Abs. 1 werden im Folgenden als Überwachung der Instandhaltung bezeichnet. Hierzu zählt auch die Eisenbahnaufsicht gemäß § 3 Abs. 1 Nr. 2 BEVVG.
- (6) Weitere fachliche Begrifflichkeiten enthält Anhang 1.

### **§ 3 Anwendungsbereich der VV EA und Gegenstand der Eisenbahnaufsicht**

- (1) Diese Verwaltungsvorschrift gilt in Bezug auf die Anlagen des Ingenieurbaus, des Oberbaus - einschl. der Bahnübergänge/ Reisendenübergänge - 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) Die VV EA richtet sich an die Mitarbeiter/-innen der Sachbereiche 2 und des Referates 21.  
Die Regelungen anderer Fachdisziplinen, insbesondere der weiteren Verwaltungsvorschriften (z. B. VV EA-STE), bleiben unberührt.
- (3) 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 der sich aus §§ 4 Abs. 3 i. V. m. 11 AEG und § 2 EBO<sup>8</sup> ergebenden Instandhaltungspflicht für die Infrastrukturen nachkommen – näheres hierzu enthält § 28,
  - 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,

---

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

- 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,
- die Eisenbahnen die Erfüllung der an Dritte delegierten Aufgaben in geeigneter Weise kontrollieren,
- die Vorgaben des jeweiligen SMS eingehalten werden.

#### **§ 4 Inkrafttreten der VV EA**

Die VV EA in der hier vorliegenden Fassung tritt zum 01.07.2020 in Kraft und ersetzt die älteren Fassungen.

## Abschnitt 2: Allgemeine Regelungen für die Überwachung

### § 5 Überwachungsarten

(1) Die Überwachung der Instandhaltung erfolgt mittels folgender Überwachungsarten:

- a) Prozessbezogene Überwachung
- b) Objektbezogene Überwachung
- c) Sonderüberwachung.

Die Inhalte der Überwachungsarten sind in der untenstehenden Abb. 1 aufgenommen.

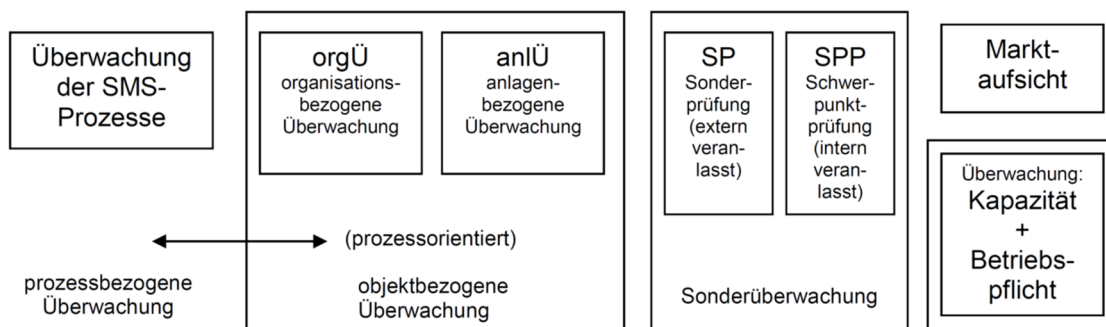


Abb. 1: Überwachung der Instandhaltung

- (2) Die prozessbezogene Überwachung bildet die Grundlage für die Erteilung und Verlängerung von SiGe. Das EBA überwacht in Form der prozessbezogenen Überwachung mit Audits, ob die Eisenbahnen mit SiGe ihr SMS während der Geltungszeit der SiGe aufrechterhalten und fortentwickeln. Darüber hinaus wird ggf. mit gezielten, auf die Überwachung der Instandhaltung abgestellten schwerpunktartigen Prüfungen festgestellt, ob die Nebenbestimmungen der SiGe im Hinblick auf die Verlängerung der SiGe erfolgreich abgearbeitet werden. Näheres hierzu enthält Unterabschnitt 3.2.
- (3) Die objektbezogene Überwachung, bei Eisenbahnen mit SiGe ebenfalls als Teil der Aufsicht im Rahmen der Verlängerung einer SiGe, wird prozessorientiert durchgeführt. Die objektbezogene Überwachung beurteilt - gespiegelt an einem allgemeingültigen Instandhaltungsprozess (Idealprozess) - durch anlagen- sowie organisationsbezogene Prüfungen, ob die im Regelwerk oder im SMS der Eisenbahnen mit SiGe abgebildeten Instandhaltungsmaßgaben in der Praxis vorgabenkonform umgesetzt werden. Im Falle der Feststellung eines Verstoßes (Stufe 2 bzw. Stufe 3-Verfahren siehe § 7) fallen die nachfolgend zu treffenden Maßnahmen in die Gefahrenabwehr nach nationalem Recht. Näheres hierzu enthält Unterabschnitt 3.1.
- (4) Die Sonderüberwachung erfolgt als Sonderprüfung extern veranlasst und als Schwerpunktprüfung, z. B. im Falle wiederholt auftretender Verstöße. Diese Überwachung

dient in der Regel der Gefahrenabwehr im Sinne des nationalen Rechts. Näheres hierzu enthält Unterabschnitt 3.4.

## **§ 6 Überwachungsverfahren**

- (1) Das EBA erstellt im Rahmen der Umsetzung der Überwachungsstrategie Überwachungspläne (siehe hierzu § 11, § 18).
- (2) In der Regel führt das EBA eine Überwachungsmaßnahme oder ein Audit nach Anmeldung durch. Die Überwachungsergebnisse werden in der Fachanwendung Eisenbahnaufsicht (FA EA) erfasst und ausgewertet (siehe § 16 und Anhang 6).
- (3) Im Falle von Verstößen erfolgt die Abarbeitung entsprechend der Gefahrenabwehr nach nationalem Recht (siehe § 7).
- (4) Die Ergebnisse der Überwachung der Instandhaltung fließen in turnusmäßige Abschlussgespräche (TAG) auf regionaler Ebene und in Zentrale Auswertegespräche (ZAG) auf zentraler Ebene ein (siehe § 20, § 22). Die Ergebnisse fließen auch in die Erteilung bzw. Widerruf der SiGe ein. Dort wo Nachbesserungsbedarf besteht, müssen durch die Betreiberorganisationen Mängelbeseitigungszusagen getroffen werden, die SMART-Maßstäben (siehe § 20) genügen. Auch die Überprüfung der Umsetzung und Wirkung dieser Zusagen wird Maßgabe für die weitere Aufsicht.
- (5) Überwachungsergebnisse und -erfahrungen dienen der Kontrolle, ob die Eisenbahnen die Voraussetzungen für die Erteilung der SiGe einhalten (§ 7c Abs. 3 AEG) und bilden daher eine Grundlage für die Entscheidung über die Verlängerung oder den Widerruf der SiGe.

## **§ 7 Klassifizierung und Behandlung von Überwachungsergebnissen**

- (1) Nach Vorgabe der VV Überwachung werden die Ergebnisse der Überwachungstätigkeit wie folgt eingestuft:
  - Stufe 1: Überwachungen ohne Feststellung von Verstößen,
  - Stufe 2: Überwachungen mit Feststellung von Verstößen, jedoch sind keine weiteren Maßnahmen notwendig (keine Anhörung/keine Anordnung),
  - Stufe 3: Überwachungen mit Feststellungen von Verstößen, aufgrund derer Maßnahmen zur Gefahrenabwehr ergriffen werden müssen/müssten.
- (2) Verstöße im Sinne dieser Klassifizierung sind die sicherheitsrelevanten Abweichungen von den
  - a) in § 9 beschriebenen Vorschriften, für die kein Nachweis der mindestens gleichen Sicherheit im Sinne des § 2 Abs. 2 EBO vorliegt oder

- b) festgelegten Instandhaltungsmaßgaben<sup>9</sup>,
  - c) Nebenbestimmungen aus Inbetriebnahmegenehmigungen und Verfügungen im Rahmen des Erstellungsprozesses.
- (3) Gravierende Verstöße 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. Gravierende Verstöße werden i. d. R. nach Stufe 3 behandelt. Das Verfahren zur Einordnung ist im Leitfaden zur Einstufung von gravierenden Verstößen im Rahmen der Eisenbahnaufsicht nach VV EA<sup>10</sup> (Lf gravEA) erläutert, die Dokumentation ist in § 15 beschrieben.
- (4) Führt das Ergebnis der Sachverhaltsaufklärung zu einer einvernehmlichen Regelung mit der Eisenbahn, d.h. die Eisenbahn beseitigt unaufgefordert den gefundenen Mangel, und kann deshalb eine aufsichtsrechtliche Maßnahme nach § 5a Abs. 2 AEG zur Beseitigung des Verstoßes unterbleiben (keine Anhörung/keine Anordnung notwendig), so ist gegenüber der Eisenbahn nur ein Kostenbescheid zu erlassen (Stufe 2).
- (5) Im Einzelfall können, nach erfolglos durchgeführtem Auskunftersuchen gemäß § 26 VwVfG, die für die Durchführung der Eisenbahnaufsicht erforderlichen Auskünfte ohne besonderen Anlass nach § 5a Abs. 5 Satz 1 Nr. 1 AEG durch vollstreckbaren Auskunftsbescheid eingefordert werden.<sup>11</sup>
- (6) Bei nicht übereinstimmender Einschätzung eines Verstoßes oder der Angemessenheit seiner Beseitigung ist die Eisenbahn grundsätzlich vor Erlass einer Anweisung gemäß § 28 VwVfG<sup>12</sup> anzuhören. Hierbei soll der beabsichtigte Bescheid in seinem Tenor vorgestellt und eine angemessene Äußerungsfrist bestimmt werden. Es kann auch mündlich angehört werden. Die mündliche Anhörung ist zu dokumentieren.

---

<sup>9</sup> Nicht nur aus europäischen Vorgaben, sondern auch aus § 17 EBO ist der Betreiber verpflichtet, Bahnanlagen planmäßig auf ihre ordnungsgemäße Beschaffenheit zu untersuchen. Art, Umfang und Häufigkeit der Untersuchung haben sich nach Zustand und Belastung der Bahnanlagen sowie nach der zugelassenen Geschwindigkeit zu richten. Hierbei sind gefährliche Stellen so zu überwachen, dass Betriebsgefährdungen rechtzeitig erkannt und Gegenmaßnahmen getroffen werden.

<sup>10</sup> Leitfaden zur Einstufung von gravierenden Verstößen im Rahmen der Eisenbahnaufsicht nach VV EA (Lf gravEA), in der aktuellen Fassung

<sup>11</sup> Hinweis: Urteil BVerwG 6 C 39.10 vom 27.10.2010

<sup>12</sup> Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG), neugefasst durch Bekanntmachung vom 23. Januar 2003 (BGBl. I S. 102), in der aktuellen Fassung

- (7) 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. 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<sup>13</sup> zu erlassen, sofern die Eisenbahnen nicht sofort den Verstoß selbst beheben oder keine unmittelbar wirksamen Ersatzmaßnahmen treffen. Mündliche Verwaltungsakte sollen zusätzlich zu Beweis Zwecken und für die Aktenführung auch in schriftlicher Form wiederholt werden (siehe § 37 Abs. 2 VwVfG<sup>14</sup>). 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. 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.
- (8) Wird zur Durchsetzung einer Gefahrenabwehranordnung 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, an den Kosten der Mängelbeseitigung und/oder 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 ist auch diese gesondert zu begründen und sollte sich im Tenor auch auf die Androhung des Zwangsgeldes beziehen.
- (9) 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. Bei Gefahr im Verzug für Leib oder Leben sind sofort geeignete Maßnahmen gegenüber der betroffenen Eisenbahn zu ergreifen.

---

<sup>13</sup> Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO), in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. März 1991 (BGBl. I S. 686), in der aktuellen Fassung

<sup>14</sup> Ein Verwaltungsakt kann schriftlich, elektronisch, mündlich oder in anderer Weise erlassen werden. Ein mündlicher Verwaltungsakt ist schriftlich oder elektronisch zu bestätigen, wenn hieran ein berechtigtes Interesse besteht und der Betroffene dies unverzüglich verlangt. (Zitat aus § 37 Abs. 2 VwVfG)

- (10) Bescheide mit besonderer Bedeutung oder mit Öffentlichkeitswirksamkeit übermittelt die Sachbereichsleitung 2 an das Referat 21.

## **§ 8 Gegenstand und Umfang der Überwachung, Überwachungsstrategie, Stichprobe**

- (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 (Betreiberverantwortung). Normiert werden damit auch Sicherheitspflichten, die das Ziel haben, Gefahren präventiv zu vermeiden. 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 des 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 (Hinweis: Aufgrund § 5 Abs. 1e) Nr. 4 AEG keine Zuständigkeit des EBA für die Überwachung der §§ 10 bis 13 AEG bei NE-Bahnen) eine Instandhaltungspflicht für die Eisenbahninfrastruktur. Diese ist in dem planfestgestellten oder sonst behördlich genehmigten Zustand betriebsbereit vorzuhalten (siehe § 28). 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 § 5a Abs. 1 und 2 AEG („können Maßnahmen treffen“) folgt, dass dem EBA bei Wahrnehmung der Überwachung der Instandhaltung Ermessen zusteht (Entscheidungsermessen „ob“ und Auswahlermessen „wie“). Daher soll sich die Überwachung 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 4.1 und 4.2. Diese stellt die Überwachung eines repräsentativen Querschnittes der Infrastrukturanlagen sicher und berücksichtigt gleichzeitig das Gefährdungspotenzial in den jeweiligen Anlagenarten.
- (4) Die Festlegung der 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

- a) möglichen Problemen bei Bauteilen/Bauarten/Materialien,

- b) dem Alter der Anlage,
- c) der Art der Anlagennutzung,
- d) dem Umfang möglicher Brandlasten,
- e) 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.

## **§ 9 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 Richtlinie (EU) 2016/798 (Sicherheitsrichtlinie)<sup>15</sup> sowie in den anerkannten Regeln der Technik beschrieben. Hierrunter fallen insbesondere die Regelungen, die als anerkannte Regeln der Technik<sup>16</sup> in der EITB<sup>17</sup> aufgenommen sind.

Bei strukturellen Teilsystemen, die einer Inbetriebnahmegenehmigung bedürfen, gehören zu den Instandhaltungsanweisungen auch die zum Nachweis der sicheren Integration des strukturellen Teilsystems im Instandhaltungsplan getroffenen Festlegungen (siehe hierzu Anhang 7).

- (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.

---

<sup>15</sup> RICHTLINIE (EU) 2016/798 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 11. Mai 2016 über Eisenbahnsicherheit (ABl. L 138 vom 26.05.2016, S. 102)

<sup>16</sup> Definition der a.R.d.T. vgl. Verfügung Pr.1163-11rea/005-0001#020 vom 30.12.2016

<sup>17</sup> Eisenbahnspezifische Technische Baubestimmungen (EITB), in der aktuellen Fassung



- (3) Bei Feststellung eines Verstoßes gegen die a.R.d.T., insbesondere die in der EiTB festgelegten, bzw. das im SMS enthaltene Regelwerk<sup>18</sup> 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 2).

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. 3 AEG den Anforderungen der öffentlichen Sicherheit an den Bau zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme und an den Betrieb genügen. Anlagen genießen infolgedessen Bestandsschutz, sofern sie Gegenstand einer behördlichen Genehmigung waren. Keinen Bestandsschutz genießen Anlagen, die abweichend von behördlichen Genehmigungen errichtet oder betrieben bzw. genutzt werden. Wenn von einer genehmigten Anlage Gefahren für die Sicherheit des Bahnbetriebs ausgehen, genießt diese ebenfalls keinen Bestandsschutz (mehr).
- (5) Die materiellen Regelungen des Bauordnungsrechts der Länder, insbesondere die nach Maß und Zahl festgelegten Werte, sind als Anhalt für örtlich geltende Regeln der Technik heranzuziehen und als ermessensbindende Werte anzusehen, soweit nicht eisenbahnspezifische Belange Abweichungen rechtfertigen.

## **§ 10 Gebührenfolge**

- (1) Sachverhaltsermittlung im Rahmen der Aufsicht über die Instandhaltung sowie der Gefahrenabwehr, die zur Feststellung eines Verstoßes führt, ist kostenpflichtig nach der Gebührenposition 1.2 BEGebV<sup>19</sup>. Hierzu gehören insbesondere Verstöße gegen Gesetze, Rechtsverordnungen, SMS, Instandhaltungsanweisungen oder die anerkannten Regeln der Technik (siehe § 7 in Verbindung mit Anhang 2).

---

<sup>18</sup> Sollte das Regelwerk einer Eisenbahn den vom EBA eingeführten anerkannten Regeln der Technik widersprechen, gelten im Zweifelsfall die vom EBA eingeführten anerkannten Regeln der Technik.

<sup>19</sup> Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEGebV), in der aktuellen Fassung

Weitere Maßnahmen zur Beseitigung festgestellter Verstöße (ab Zeitpunkt der Anhörung) nach § 7 (Stufe 3) sind kostenpflichtig nach der Gebührenposition 1.3 BEGebV.

- (2) Die Aufwände für Überwachungshandlungen nach VO (EU) Nr. 2018/761 (CSM-Überwachung), die nicht zu der Feststellung eines Verstoßes führen (Stufe 1), sind auf der Gebührenposition 6.3 BEGebV zu sammeln. Nähere Einzelheiten zur Buchungsweise werden vom Referat 21 gesondert verfügt.

Bei nicht SiGe-pflichtigen Eisenbahnen ist die allgemeine Eisenbahnaufsicht, bei der kein Mangel festgestellt wird, auf ein nichtabrechenbares EVH zu buchen.

## **Abschnitt 3: Durchführung und Auswertung der Überwachungen**

### **Unterabschnitt 3.1: Durchführung der objektbezogenen Überwachungen**

#### **§ 11 Regelüberwachungsplan und Anmeldung**

- (1) Zu Beginn jedes Kalenderjahres stellen die federführenden Mitarbeiter/-innen (ffMA) in Abstimmung mit der Sachbereichsleitung für ihre Sachbereiche den Regelüberwachungsplan aufbauend auf den Anhängen 4.1 und 4.2 auf.
- (2) Das EBA meldet in der Regel die beabsichtigte Überwachung bei den Eisenbahnen an. Die nach § 5a Abs. 5 Nr. 3 AEG etwaig erforderlichen Hilfsmittel oder Hilfsdienste haben die Eisenbahnen in dem benötigten Umfang zu stellen (siehe auch § 13 Abs. 8).
- (3) Das EBA kann sich im Rahmen der Überwachung Sachverständiger oder sachverständiger Stellen bedienen.

#### **§ 12 Prozessorientierte Durchführung der objektbezogenen Überwachungen**

- (1) Die objektbezogenen Überwachungen werden prozessorientiert durchgeführt. Ziel hierbei ist das Beurteilen der zuverlässigen Funktionsweise der Instandhaltungsorganisationen der Eisenbahnen. Es wird am Ist-Zustand der Eisenbahnbetriebsanlagen und der dazugehörigen Dokumentation gemessen, inwieweit die Eisenbahnen die Instandhaltungs- und Sicherheitsvorschriften sowie die Verfahrens- und Arbeitsanweisungen ihres jeweiligen SMS einhalten. Zum Verfahren enthält der Leitfaden zur prozessorientierten Durchführung und Auswertung der Eisenbahnaufsicht<sup>20</sup> (Lf proEA) erläuternde Ausführungen. Wird ein sicherheitsrelevanter Regelwerksverstoß festgestellt, so wird vermutet, dass dieser auf eine Störung im Ablauf des Instandhaltungsprozesses zurückzuführen 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 § 13, § 14) um ein Auswertungsmodul, das die Beurteilung der Instandhaltungsorganisation der jeweils überwachten Eisenbahn auf Basis einer hinreichenden Stichprobe erlaubt.

---

<sup>20</sup> Leitfaden zur prozessorientierten Durchführung und Auswertung der Eisenbahnaufsicht (Lf proEA), in der aktuellen Fassung

- (2) 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 gesetzlichen Vorschriften und die anerkannten Regeln der Technik eingehalten wurden.

### **§ 13 Anlagenbezogene Überwachung**

- (1) Die anlagenbezogene Überwachung umfasst das stichprobenartige Überwachen des ordnungsgemäßen Zustandes und der genehmigten Nutzung der Anlagen (siehe § 28) 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 Überwachungen ist die Kontrolle, ob die Instandhaltungsorganisationen, insbesondere die anlagenverantwortlichen Stellen, entsprechend den Instandhaltungsanweisungen geeignetes, fachlich qualifiziertes und fortgebildetes Personal in ausreichender Anzahl vorhalten und die Festlegungen der Instandhaltungsanweisungen (siehe § 3 Abs. 3 und § 9) einhalten.

- (2) Die anlagenbezogene Überwachung erfolgt inspektionsbegleitend (durch eine beobachtende Beteiligung an den nach geltenden Rechtsvorschriften sowie den Instandhaltungsanweisungen der Eisenbahnen (siehe § 3 Abs. 3 und § 9) vorgegebenen Inspektionen).

Aus den Inspektionsergebnissen und eigenen Erkenntnissen des/der verantwortlichen Sachbearbeiters/-in ergibt sich ein Bild vom Zustand der Betriebsanlage vor Ort, von der 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-StVO<sup>21</sup> (hier: zu § 45 Abs. 3 StVO) sein. Eine Teilnahme durch Mitarbeiter/-innen 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

---

<sup>21</sup> VwV-StVO vom 22. Oktober 1998 (Bundesanzeiger Nr. 246 b vom 31. Dezember 1998, ber. 1999 S. 947), in der aktuellen Fassung

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 4.2 geregelt. Die Vorgaben sind grundsätzlich als Mindestwert zu betrachten. Bei geringem Anlagenbestand kann die zuständige Sachbereichsleitung die Überwachungsichte reduzieren.
- (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) 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.
- (6) Wenn Zweifel an den Inspektionsbefunden oder am Zustand der baulichen Anlagen bestehen, wird festgelegt, dass das EBA Überprüfungen von Betriebsanlagen zur Gefahrerforschung bzw. zur Prüfung der Einhaltung der Betriebspflicht selbst durchführt oder dies in Einzelfällen von einer qualifizierten externen Person oder Organisation durchführen lässt. Inspektionen durch die Eisenbahnen auf Veranlassung des EBA sollen nur in begründeten Fällen erfolgen.
- (7) 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, stellt dies einen Verstoß gegen das AEG dar. Es ist zu prüfen, ob gegen die Eisenbahn geeignete Maßnahmen anzuordnen sind.

## **§ 14 Organisationsbezogene Überwachung**

- (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 fachlich qualifiziertes und fortgebildetes Personal in ausreichender Anzahl vorhalten und die Festlegungen der Instandhaltungsanweisungen (siehe § 3 Abs. 3 und § 9) einhalten.

- (2) Der Umfang der Überwachungen 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 4.1 geregelt. Die Vorgaben sind grundsätzlich als Mindestwert zu betrachten.

## **§ 15 Dokumentation der objektbezogenen Überwachung**

- (1) Gegenstand der prozessorientierten Durchführung der objektbezogenen Überwachung ist die Prüfung, 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 aufgenommen ist.

Der Erfassungsbogen gibt zwei Prozesse<sup>22</sup> (siehe Anhang 5) 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.

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

---

<sup>22</sup> Die in der DIN 31051 genannte Wartung dient überwiegend der vorbeugenden Instandhaltung und wird deshalb hier nicht betrachtet.

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 Verstöße herauszufinden, die ggf. bei verschiedenen Anlagen- und/oder Inspektionsarten auftreten.

- (2) Die Dokumentation der Überwachungstätigkeit erfolgt in der Fachanwendung Eisenbahnaufsicht (FA EA) i. V. m. DOWEBA. Die Verstöße insbesondere 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" 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 § 3 Abs. 3 und § 9) geeignetes, fachlich qualifiziertes und fortgebildetes Personal in ausreichender Anzahl vorhält (siehe § 7 in Verbindung mit Anhang 2).

## **§ 16 Allgemeines zur Auswertung der objektbezogenen Überwachung**

- (1) Die FA EA ermöglicht u. a. die prozessorientierte Auswertung der durchgeführten objektbezogenen Überwachungen. Gegenstand dieser Auswertungen ist es zunächst zu ermitteln, in welchen Bereichen signifikant häufig Prozessverstoß 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 der FA EA für die verschiedenen Instandhaltungsbereiche dargestellt (siehe Leitfaden zur proEA).

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

Der/die Anwender/-in 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,

- a) inwieweit bestimmte Prozessverstöße in mehreren Organisationseinheiten auftreten,
- b) wie stark die Feststellungen streuen oder

- c) auf welcher Ebene organisatorische Verstöße vorhanden sind, die Prozessstörungen in bestimmten Instandhaltungsbereichen zur Folge haben.

Neben dieser Auswertung werden auch die gravierenden Verstöße in der FA EA erfasst und aufbereitet. Einzelheiten zur Auswertung und Ergebnisverdichtung mit Hilfe der FA EA 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 TAG ein. Die Überwachungen sind daher in der FA EA für die Auswertung möglichst vorher qualifiziert abzuschließen.

### **§ 17 Schnittstelle zur prozessbezogenen Überwachung**

- (1) Die prozessorientierte Durchführung der objektbezogenen Überwachungen und die Verdichtung der Erkenntnisse, in welchen Bereichen ggf. Prozessverstöße bestehen, stellen zusammen genommen ein Auditieren der jeweils überwachten Instandhaltungsorganisation dar. Hierzu werden nach Ablauf jedes Turnus die Überwachungen aller Fachgebiete (IOH) mit Hilfe der FA EA von den ffMA ausgewertet und zusammen mit den daraus gewonnenen Erkenntnissen über das Funktionieren einzelner Instandhaltungsorganisationen für das TAG aufbereitet.
- (2) Die statistische Aufbereitung prozessorientierter Feststellungen und gravierender Verstöße gibt Hinweise auf mögliche organisatorische Verstöße in den überwachten Instandhaltungsbereichen. Die ffMA ordnen – ggf. in Abstimmung mit der Sachbereichsleitung – diese Erkenntnisse aus der objektbezogenen Überwachung konkreten SMS-Prozessen der Eisenbahnen zu. Im Rahmen der prozessbezogenen Überwachung werden diese weiterverfolgt.

### **Unterabschnitt 3.2: Durchführung der prozessbezogenen Überwachung (Überwachung der SMS-Prozesse)**

### **§ 18 SiGe-Überwachungsplan für den Bereich IOH**

- (1) In Umsetzung der Überwachungsstrategie erarbeitet das Referat 21 für jede Eisenbahn mit SiGe einen SiGe-Überwachungsplan (zu unterscheiden von den Regelüberwachungsplänen der objektbezogenen Überwachung), der für den Geltungszeitraum einer SiGe – i. d. R. 5 Jahre gilt.
- (2) Als Eingabegrößen für die SiGe-Überwachung kommen folgende Quellen in Betracht:
- a) Informationen aus der SiGe-Erteilung (Bewertung der SMS),



- b) Ergebnisse früherer Überwachungstätigkeiten,
  - c) Unfallberichte / Sicherheitsempfehlungen der BEU,
  - d) sonstige Berichte oder Daten über Unfälle / Störungen,
  - e) Sicherheitsberichte der Eisenbahnen,
  - f) Informationen aus Inbetriebnahmegenehmigungen (insbesondere Instandhaltungspläne),
  - g) Beschwerden seitens der Öffentlichkeit sowie
  - h) andere relevante Quellen.
- (3) Bei Bedarf werden die SiGe-Überwachungspläne fortgeschrieben. Referat 21 gibt den betroffenen Eisenbahnen die SiGe-Überwachungspläne bekannt.
- (4) Die SiGe-Überwachungspläne enthalten folgende Themenkomplexe:
- a) Überwachung der Umsetzung und Beurteilung der Wirksamkeit getroffener Mängelbeseitigungszusagen,
  - b) Überwachung etwaiger Maßgaben nach Feststellung gravierender Verstöße,
  - c) Überwachung der Umsetzung etwaiger Nebenbestimmungen aus der SiGe,
  - d) Überwachung zur Beurteilung der Wirkweise einzelner SMS-Prozesse,
  - e) Überwachung zur Beurteilung, inwieweit grundlegende Voraussetzungen für den KVP organisatorisch erfüllt sind.
- (5) Bei Festlegung der Fragestellungen und Zielsetzungen von Aufsichtsaktivitäten in den SiGe-Überwachungsplänen muss auch eine Betrachtung der zur Verfügung stehenden Ressourcen erfolgen. Das Referat 21 schätzt den erforderlichen Aufwand ab und trägt dafür Sorge, dass Überwachungsaufgaben möglichst gleichmäßig auf die vorhandenen Ressourcen verteilt werden.
- (6) Die Jahresberichte, die Erkenntnisse der Jahreskonferenz der ffMA und die Ergebnisse der ZAGs können Auswirkungen auf die Überwachungspläne haben (siehe § 8, Unterabschnitt 3.3). Dies ist insbesondere der Fall, wenn die Erkenntnisse und Ergebnisse aus den Überwachungen nicht mit den Zielen der Überwachungsstrategie übereinstimmen. In diesem Fall sind die Überwachungspläne fortzuschreiben.

## **§ 19 Instrumente der prozessbezogenen Überwachung**

- (1) Die Überwachung, dass das Sicherheitsniveau nach Erteilung einer SiGe durch die Eisenbahn aufrechterhalten wird, erstreckt sich zum einen auf die Einhaltung der Prüf-

kriterien aus Anhang II der Verordnung (EU) Nr. 1169/2010 bzw. Anhang II der Verordnung (EU) Nr. 2018/762. Sie umfasst aber 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. 1078/2012<sup>23</sup> (CSM Kontrolle) für interne Kontrollen anwenden.

- (2) Zu den Techniken, die das EBA bei Überwachungen anwendet, gehören sowohl Befragungen von Personen auf verschiedenen Ebenen in einer Organisation, die Prüfung von Unterlagen und Aufzeichnungen im Zusammenhang mit dem SMS und die Untersuchung der sicherheitsspezifischen Ergebnisse des Managementsystems, die bei Inspektionen oder damit zusammenhängenden Tätigkeiten ermittelt werden.
- (3) Die aus der prozessorientierten Auswertung der objektbezogenen Überwachung gewonnenen Erkenntnisse werden von dem ffMA – ggf. in Abstimmung mit der Sachbereichsleitung – konkreten SMS-Prozessen zugeordnet. Anlassbezogen werden in diesen Fällen durch die Außenstellen schwerpunktartige Prüfungen vorgenommen, inwieweit die Eisenbahnen ihre SMS-Prozesse durchgängig anwenden oder aber Mängel in diesen Prozessen vorliegen. Die Ergebnisse dieser Überwachungen werden dem Referat 21 im Rahmen des jährlichen Erfahrungsberichtes (siehe § 21) mitgeteilt und auf der Jahreskonferenz (siehe § 22) vorgestellt.
- (4) Stichprobenartig werden weitere Überwachungen der SMS-Prozesse hinsichtlich ihrer durchgängigen Anwendung vorgenommen, die vom Referat 21 gesondert festgelegt werden.
- (5) Werden während des Geltungszeitraums der SiGe SMS-Prozesse grundlegend geändert, werden ggf. erforderliche Überwachungen bzw. Audits vor Ort durch das Referat 21 festgelegt.
- (6) Ggf. erforderliche schwerpunktartige Prüfungen zum Erfüllungsgrad bei der Abarbeitung von Nebenbestimmungen aus der vorausgegangenen SiGe werden vom Referat 21 gesondert festgelegt.
- (7) Zur Überwachung der Einhaltung der Verordnung (EU) Nr. 1078/2012 werden folgende Audit- bzw. Überwachungsarten durch die Sachbereiche 2 angewendet:
  - a) Beteiligung an EBL-Audits im Rahmen der Eigenüberwachung mindestens alle 2 Jahre im Büro des/der EBL bzw. stVEBL möglichst zeitnah vor dem TAG und

---

<sup>23</sup> VERORDNUNG (EU) Nr. 1078/2012 DER KOMMISSION vom 16. November 2012 über eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Kontrolle, die von Eisenbahnunternehmen und Fahrgewegbetreibern, denen eine Sicherheitsbescheinigung beziehungsweise Sicherheitsgenehmigung erteilt wurde, sowie von den für die Instandhaltung zuständigen Stellen anzuwenden ist (ABl. L 320 vom 17.11.2012, S. 8)

- b) stichprobenartige Beteiligung an den Prüfungen der EBL-Organisation bei den anlagenverantwortlichen Stellen (mindestens 2 Überwachungen während eines Turnus).

### **Unterabschnitt 3.3: Erstellung der jährlichen Erfahrungsberichte, Durchführung der TAG, der Jahreskonferenz und der ZAG**

#### **§ 20 TAG**

- (1) Im Rahmen der TAG werden die zu beteiligenden Vertreter/-innen der überwachten Instandhaltungsbereiche mit den Feststellungen aus der objektbezogenen und prozessbezogenen Überwachung konfrontiert und erhalten Gelegenheit, zu den Erkenntnissen des EBA Stellung zu nehmen.

Bei systemischen Verstößen oder bei Verstößen gegen Prozess- und Sicherheitsmaßnahmen, die nicht im Rahmen der Verwaltungsverfahren ausgeräumt werden konnten, werden von den betroffenen Instandhaltungsorganisationen konkrete Zusagen über geeignete Abhilfemaßnahmen im Rahmen einer Selbstverpflichtung 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/der zuständigen Eisenbahnbetriebsleiters/-in (soweit vorhanden) in Bezug auf die Zusagen bzw. einen Verzicht auf konkrete Abhilfemaßnahmen verantwortlich eingebunden waren.

- (2) 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,

- a) ob die zugesagten Verbesserungsmaßnahmen von den entsprechenden Stellen umgesetzt wurden,
- b) ob diese den gesetzten SMART-Maßstäben genügen und
- c) 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.

- (3) Das TAG erfolgt grundsätzlich bei der DB Netz AG und der DB Station & Service AG in einem 2-jährigen Turnus und wird mit den anlagenverantwortlichen Stellen, der Unternehmensleitung und dem/der jeweils zuständigen Eisenbahn-Betriebsleiter/-in auf Regionalbereichsebene geführt. Es soll bis zum 30. April des nachfolgenden Jahres durchgeführt werden. Die Protokolle zu den TAG sind den Jahresberichten beizufügen (siehe § 21), hieraus müssen die getroffenen Mängelbeseitigungszusagen dezi- diert hervorgehen.

Das TAG wird je Regionalbereich grundsätzlich außenstellenübergreifend vorbereitet, durchgeführt und ausgewertet. Die entsprechenden Arbeitsschritte werden vom ffMA in Abstimmung mit der Sachbereichsleitung wahrgenommen.

- (4) Das TAG kann bei allen Eisenbahnunternehmen außer DB Netz AG und DB Station & Service AG auch im Rahmen der organisationsbezogenen Überwachungen durchge- führt werden (siehe § 25). Eine Beteiligung des/der ffMA ist in diesen Fällen nicht zwin- gend erforderlich, das Protokoll fertigt dann der/die jeweils durchführende Sachbear- beiter/-in.

## **§ 21 Jährliche Erfahrungsberichte**

- (1) Zum Jahresende wertet der/die ffMA in einem Erfahrungsbericht die Erkenntnisse aus der Überwachungstätigkeit für den Zuständigkeitsbereich seines Sachbereiches aus. Dabei werden - auf die anlagenverantwortlichen Stellen, die jeweiligen Anlagenberei- che und Inspektionsarten bezogen - die Feststellungen aus der Überwachung der In- standhaltung des vergangenen Jahres bewertet und es werden die Festlegungen für die anstehende Überwachungstätigkeit des nachfolgenden Zeitraumes getroffen.
- (2) Die Sachbereiche 2 geben dem Referat 21 den von der Sachbereichsleitung 2 unter- zeichneten Erfahrungsbericht bis zum 15. Mai des Folgejahres zur Kenntnis.
- (3) Referat 21 wertet die Erfahrungsberichte der Sachbereiche 2 ggf. unter Einbeziehung der Niederschriften nach § 20 aus.

Bei Bedarf veranlasst das Referat 21 Schwerpunktprüfungen oder erlässt ggf. Verfü- gungen zur Eisenbahnaufsicht. Zu offenen Fragestellungen oder Erkenntnissen, die die Sicherheitsleistung, die kontinuierliche Anwendung oder die Wirksamkeit der SMS

betreffen, trifft das Referat 21 Maßgaben für weitere Aufsichtsaktivitäten im Zuge der prozessbezogenen Überwachung (Überwachung der SMS-Prozesse) (siehe Unterabschnitt 3.2). Die Festlegungen fließen in die Überwachungspläne ein. Die Ergebnisse aus der Überwachung der SMS-Prozesse wiederum werden bei der Prüfung zur SiGe-Rezertifizierung berücksichtigt.

## **§ 22 Jahreskonferenz zu den Aufsichtserkenntnissen und ZAG**

- (1) Nach Vorlage der Erfahrungsberichte und deren Auswertung führt das Referat 21 die Jahreskonferenz zu den Aufsichtserkenntnissen durch. Hieran nehmen die ffMA für Eisenbahnaufsicht und die mit der Aufsicht betrauten Referenten und Referentinnen des Referats 21 teil.

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

- a) Problemstellungen bei der Überwachung zu erörtern,
  - b) ein einheitliches Vorgehen und Verwaltungshandeln sicherzustellen,
  - c) Verbesserungspotentiale der Überwachungsaktivitäten auszuloten,
  - d) Einschätzungen zur Entwicklung und Fortschreibung der SMS zu erörtern,
  - e) Erkenntnisse aus der Auswertung der objektbezogenen und prozessbezogenen Überwachung, gravierender Feststellungen und der Umsetzung von Mängelbeseitigungszusagen zu erörtern und
  - f) anhand der Erfahrungen und Ergebnisse Maßgaben für etwaige Schwerpunktprüfungen, die weitere Überwachung der SMS-Prozesse und die Fortschreibung der Überwachungspläne zu treffen.
- (2) Über die aggregierten Erkenntnisse aus den Jahresberichten und der Jahreskonferenz teilt das Referat 21 seine Einschätzung zur Sicherheitsleistung der SMS den überwachten Eisenbahnen in einem ZAG mit. I. d. R. werden ZAG nur mit der DB Netz AG und DB Station & Service AG durchgeführt.

Dabei werden auch die Maßgaben aus der Fortschreibung der Überwachungspläne und wesentliche Aufsichtsschwerpunkte den Eisenbahnen bekanntgegeben. Die Eisenbahnen erhalten dabei Gelegenheit, ihre Ergebnisse aus der internen Kontrolle der Sicherheitsleistung und der Fortentwicklung des SMS vorzustellen.

## Unterabschnitt 3.4: Durchführung der Sonderüberwachungen

### § 23 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 insbesondere erforderlich werden
  - a) nach einer technischen Unregelmäßigkeit,
  - b) nach einem Unfall oder nach einem gefährlichen Ereignis<sup>24</sup>,
  - c) nach dem Hinweis von Dritten,
  - d) wenn bei Wiederinbetriebnahme nach Stilllegungen der technische Zustand der Anlage gezielt untersucht werden muss oder
  - e) weil Hinweise auf Serienfehler vorliegen oder Wiederholungsgefahr besteht.
- (3) Werden Anzeichen für erhebliche organisatorische, betriebliche oder technische Verstöße 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 sinngemäß die Regelungen nach dem Unterabschnitt 3.1.

### § 24 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 Verstöße bestehen.  
Schwerpunktprüfungen dienen der dezidierten Untersuchung, in welcher Ausprägung

---

<sup>24</sup> Siehe Verwaltungsvorschrift zum Vorgehen des Eisenbahn-Bundesamtes zur Gefahrenabwehr im Falle Gefährlicher Ereignisse (VV EBAGaGE), in der aktuellen Fassung

ggf. die Verstöße vorhanden sind und welche Instandhaltungsbereiche der Eisenbahnen sie betreffen.

Das Referat 21 legt ggf. unter Beteiligung der ffMA 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 Verstöße bestehen, entscheidet es nach Maßgabe des § 8 Abs. 3 über das Erfordernis ggf. weiterer Maßnahmen.
- (3) Wurden in Schwerpunktprüfungen die o. a. Verstöße festgestellt, so werden diese von den betreffenden Sachbereichen 2 auch in den TAG mit den Eisenbahnen erörtert. Dies dient insbesondere dazu, die auf zentraler Ebene zwischen EBA und Eisenbahnen getroffenen Festlegungen zu überprüfen.

## **Abschnitt 4: Sonstige Vorgaben und Bestimmungen**

### **§ 25 Sonstige Bahnen**

- (1) Im Sinne dieser Verwaltungsvorschrift gelten als sonstige Bahnen die im Anhang 4.1 aufgeführten Bahnen mit Ausnahme der DB Netz AG und DB S&S AG.
- (2) Die Regelungen der Abschnitte 1 bis 3 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 Anhang 4.1) im Rahmen einer Bereisung eine organisationsbezogene Überwachung (mit Sollvorgabe) und eine angemessene Anzahl von anlagenbezogenen Überwachungen durchgeführt werden.

Die Bereisung ist unter Berücksichtigung der Ergebnisse der organisationsbezogenen und der ergänzend durchgeführten anlagenbezogenen Überwachungen mit einem Abschlussgespräch (im Sinne eines TAG) abzuschließen. Bei Unternehmen mit SiGe hat der/die ffMA teilzunehmen. Bei erheblichen Abweichungen vom Sollprozess oder gravierenden Verstößen ist auch die Unternehmensleitung bzw. Geschäftsführung einzuladen bzw. ergänzende Besprechungen durchzuführen. Die Ergebnisse des Abschlussgespräches werden Referat 21 zugeleitet und fließen in die Entscheidung über die Verlängerung bzw. den Widerruf der SiGe ein.

Eine außenstellenübergreifende prozessorientierte Auswertung ist im Hinblick auf eine statistisch belastbare Aussage nur bei DB Regio AG, DB Fernverkehr AG und DB Schenker Rail AG sinnvoll. Hierüber entscheidet das Referat 21.

### **§ 26 Kooperation mit anderen Behörden und Stellen, die mit Aufgaben in Bezug auf die Eisenbahnsicherheit betraut sind**

- (1) Für den Jahresbericht gem. § 24 ESiV an die Europäische Eisenbahnagentur (ERA) wertet das Referat 21 die Erkenntnisse aus den Überwachungsaktivitäten 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 Sicherheitsberichten gem. § 23 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 Sicherheitsempfehlungen und Sofortmeldungen der BEU 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.

## **§ 27 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 VO (EU) Nr. 2018/761 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 und welche nationale Sicherheitsbehörde die Koordinierung der Aufsicht über die korrekte Anwendung und Wirksamkeit des Sicherheitsmanagementsystems federführend leitet (vgl. Art. 8 Abs. 1 Satz 2 VO (EU) Nr. 2018/761).

Die betreffenden Sachbereiche 2 stellen sicher, dass die im Zuge der Überwachung gewonnenen Informationen entsprechend den jeweiligen Festlegungen aufbereitet und an das Referat 21 weitergegeben werden. Sie führen die festgelegten Überwachungstätigkeiten entsprechend dem vereinbarten Vorgehen und den jeweils abgestimmten Überwachungsplänen durch.

## **§ 28 Instandhaltungs- und Betriebspflicht**

- (1) Das EBA überwacht ferner die Einhaltung
- der Betriebspflicht der EdB bezüglich ihrer Eisenbahninfrastruktur gemäß §§ 2 Abs. 6, 4 Abs. 3 Satz 2 und 11 Abs. 2 Satz 3 AEG i. V. m. § 2 Abs. 4 EBO sowie

- der Verpflichtung der EdB, mehr als geringfügige Kapazitätsreduzierungen von Strecken und die Einstellung des Betriebes von Serviceeinrichtungen gemäß § 11 AEG vorab genehmigen zu lassen.
- (2) Die Betriebspflicht für Strecken und Serviceeinrichtungen<sup>25</sup> 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 und Serviceeinrichtungen erst mit der Übertragung der Betreiberverantwortung an einen anderen Betreiber oder der Erteilung der Stilllegungsgenehmigung durch die Genehmigungsbehörde (Referat 23). Weder die Unwirtschaftlichkeit einer Strecke noch gravierende Verstöße 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 Referates 23.

Ist festzustellen, dass eine - nicht im Verzeichnis der stillgelegten Strecken des EBA, EBA-Intranet unter Referat 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/e Mitarbeiter/-in eines Sachbereiches 2 dies im Rahmen einer Eisenbahnaufsicht vor Ort fest, so unterrichtet er/sie das Referat 23 per einfachem Schreiben oder Email über die vorgefundene Sperrung oder Einschränkung. Dabei 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 Referat 23 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.

---

<sup>25</sup> Definition nach § 2 (9) AEG: Serviceeinrichtungen sind die Anlagen, unter Einschluss von Grundstück, Gebäude und Ausrüstung, um eine oder mehrere der in Anlage 2 Nummer 2 bis 4 des Eisenbahnregulierungsgesetzes genannten Serviceleistungen erbringen zu können.

Die Sachbereiche 2 leisten dem Referat 23 in diesen Fällen auf Anfrage Unterstützung im nachfolgenden Verwaltungsverfahren.

## **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 Rammfähle,
- Spundwände, Verbauten,
- Bahnsteige, Laderampen, -straßen,
- Wege, Straßen, Plätze,
- Entwässerungsanlagen,
- Erdbau (Unterbau, Untergrund), Dämme, Einschnitte, Anschnitte, Böschungstreppen, Planumsschutzschicht (PSS), Frostschutzschicht (FSS),
- Signalbrücken und Signalausleger,
- Antennentragwerke.

#### **- Oberbau**

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

Die Bahnübergänge/ Reisendenübergänge 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 von der Leitung 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/der 1. Bezirksleiter/-in auch andere Personen (Bezirksleiter/-innen). Für den Bereich der DB Station & Service AG sind dies derzeit die Bahnhofsmanager/-innen.

Die Regelungen zur (Anlagen-)Verantwortung in den Instandhaltungsvorschriften (entweder im SMS oder in den EiTB 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 bestehen, 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 dem Begriff der Betriebsanlagen einer Eisenbahn im Sinne des § 18 ff. AEG siehe Anhang 2 der aktuellen Planfeststellungsrichtlinie des EBA.

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.

## **Fachbeauftragte/r**

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

## **Inspektionen**

Nach DIN 31051 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 31051 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 31051 definiert und umfasst die Maßnahmen zur Wiederherstellung des Sollzustandes von technischen Mitteln eines Systems.

## **Kontinuierlicher Verbesserungsprozess (KVP)**

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.

## **Mangel**

Unzulässige Abweichungen einer Anlage vom Sollzustand werden in Bahnregelwerken häufig als Mängel (z. B. Bauwerksmangel, Verkehrssicherheitsmangel etc.) bezeichnet. Hierbei handelt es sich im Sinne dieser VV um Verstöße gegen Regelwerke.

## **Prüfsachverständige (PSV)**

Prüfsachverständige sind unabhängige, fachkundige natürliche Personen nach § 4b AEG, die die Einhaltung der technischen Vorschriften (vgl. § 2 Nr. 19 EIGV) prüfen und Bescheinigungen hierüber ausstellen.

## **Risikomanagementverfahren (RMV)**

Bei dem RMV in dem hier verwendeten Sinne handelt es sich um das in der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013<sup>26</sup> (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.

## **Sicherheitsbehörde**

Die nationale Stelle, die mit den Aufgaben in Bezug auf die Eisenbahnsicherheit im Sinne der Richtlinie (EU) 2016/798 (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 gemäß § 7c AEG i.V.m. §§ 14 ff. ESiV beinhaltet:

- a) eine Genehmigung über die Zulassung des SMS der Eisenbahnen mit SiGe gemäß Artikel 9 der Richtlinie (EU) 2016/798 (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).

---

<sup>26</sup> DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) Nr. 402/2013 DER KOMMISSION vom 30.04.2013 über die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 352/2009 (ABl. L 121 vom 03.05.2013, S. 8)

## **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 (Art. 3 Bst. i) Richtlinie 2016/798).

## **Sicherheitsniveau**

Das Sicherheitsniveau in dem hier verwendeten Sinne umfasst zum einen die in der Richtlinie (EU) 2016/798 (Sicherheitsrichtlinie) aufgeführten Sicherheitsziele, die notifizierten nationalen Sicherheitsvorschriften sowie die Anforderungen und Elemente eines SMS (s. Artikel 7 und 8 der Richtlinie).

## **Sicherheitsregelwerk, Sicherheitsvorschriften**

Alle auf Ebene der Mitgliedstaaten erlassenen und gem. Anhang II der Richtlinie (EU) 2016/798 (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 der Richtlinie (EU) 2016/798 (Sicherheitsrichtlinie) zu erfüllen.

## **Sonstige Betriebsgebäude**

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

## **Überwachungspläne**

### **- Regelüberwachungsplan (für objektbezogene Überwachung)**

Dieser ergibt sich aus den Überwachungsvorgaben des Anhang 4.1 und Anhang 4.2.

### **- SiGe-Überwachungsplan (für prozessbezogene Überwachung)**

Aus der Überwachungsstrategie wird für die Geltungsdauer einer Sicherheitsgenehmigung ein Überwachungsplan entwickelt, der bestehende Fragestellungen, eventuelle Aufsichtserkenntnisse zur SMS-Wirksamkeit sowie die Umsetzung von Nebenbestimmungen aus der SiGe behandelt. Im SiGe-Überwachungsplan werden die Überwachungsmaßnahmen priorisiert und bei Bedarf fortgeschrieben.

## **Überwachungsstrategie**

Die gemäß VO (EU) Nr. 2018/761 geforderte Überwachungsstrategie ist in der VV Überwachung Anhang 1 beschrieben und wird durch die Überwachungspläne konkretisiert.

## **Verdacht**

Ein Verdacht liegt vor, wenn Tatsachen auf das Vorliegen einer Unregelmäßigkeit hindeuten, die Sachverhaltsaufklärung 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**

Im Sinne dieser Vorschrift kennzeichnet der Verstoß die Feststellung eines Zustandes an einer Anlage oder Prozesses, der eine Abweichung von Sollvorgaben darstellt, die als anerkannte Regeln der Technik (und somit als wesentlich für die Gewährleistung der Sicherheit) gelten. Hierzu gehören insbesondere die im Textteil beschriebenen Sicherheitsvorschriften und Instandhaltungsanweisungen.

Ein Verstoß gegen die a. R. d. T. stellt einen Verstoß gegen § 2 Abs.1 EBO dar und somit einen Verstoß gegen die Rechtsordnung, wenn nicht der Nachweis gleicher Sicherheit gemäß § 2 Abs. 2 EBO geführt werden kann.

## Anhang 2 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<sup>27</sup> notwendige Inspektion nicht innerhalb des vorgegebenen Instandhaltungsintervalls durchgeführt wurde.

Wertung:

1. Die entsprechende Regelung ist in einer Instandhaltungsanweisung oder als anerkannte Regel der Technik (z. B. in der EITB als Technische Baubestimmung eingeführt) anzusehen, ein Nachweis gleicher Sicherheit ist nicht zu erkennen. Somit liegt ein Verstoß gegen diese Regeln und damit gegen § 2 Abs. 1 EBO vor.
2. Der Nachweis der gleichen Sicherheit (z. B. Verlängerung der Inspektionsfrist) kann i. d. R. nur im Rahmen der Überarbeitung/Anpassung des technischen Regelwerks geführt werden.
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

---

<sup>27</sup> Nicht nur aus europäischen Vorgaben, sondern auch aus § 17 EBO ist der Betreiber verpflichtet, Bahnanlagen planmäßig auf ihre ordnungsgemäße Beschaffenheit zu untersuchen. Art, Umfang und Häufigkeit der Untersuchung haben sich nach Zustand und Belastung der Bahnanlagen sowie nach der zugelassenen Geschwindigkeit zu richten. Hierbei sind gefährliche Stellen so zu überwachen, dass Betriebsgefährdungen rechtzeitig erkannt und Gegenmaßnahmen getroffen werden.

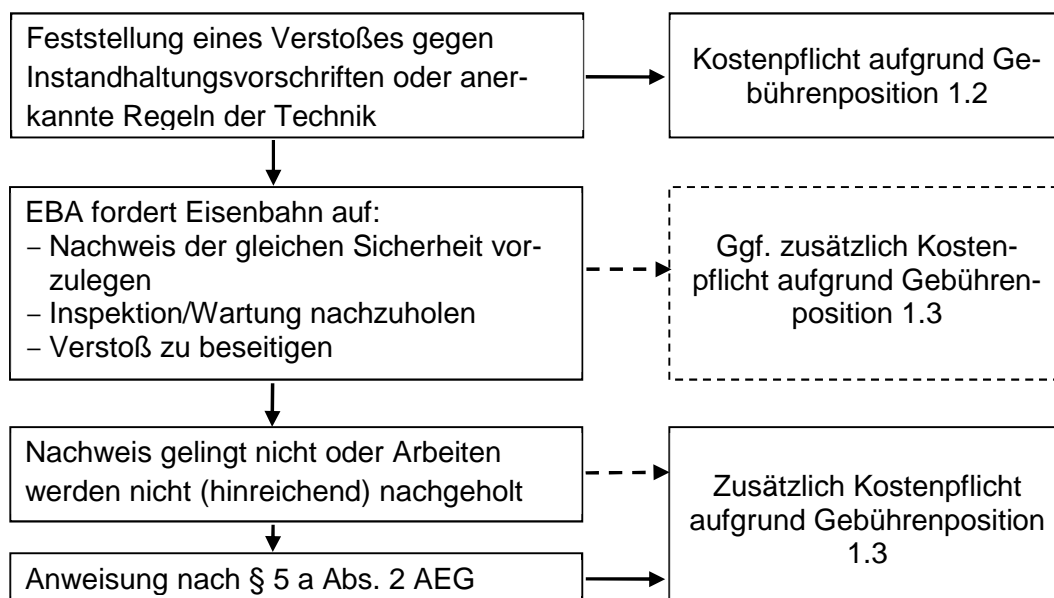
dennoch sicheren Zustands der Anlage vorliegen, muss in der Regel das EBA in einer Anweisung zumindest diese Ersatzmaßnahme gemäß Regelwerk verfügen.

### Beispiel 2:

Stellt das EBA fest, dass bei einer Brücke die vorgegebenen Inspektionsfristen nicht eingehalten wurden, so handelt es sich hierbei zumindest um einen Verstoß gegen anerkannte Regeln der Technik bzw. gegen das bahninterne Regelwerk (Stufe 2-Verfahren<sup>28</sup>). Auch wenn keine Gefahrenabwehranordnung notwendig ist, weil die Eisenbahn die fehlende Inspektion unaufgefordert nachholt, löst dies eine Kostenpflicht (vgl. § 7, § 10) im Rahmen des Verwaltungsverfahrens aus.

Schwieriger zu beurteilen ist die Frage, welche Gefahrenabwehrmaßnahme im Hinblick auf die Verhältnismäßigkeit das EBA im konkreten Fall verfügen kann. Ein Bescheid z.B. 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, in welchem Umfang das EBA mit Verwaltungszwang einschreiten muss. 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.



<sup>28</sup> Sollte die Frist über das in den Anlagen des Leitfadens Lf grav EA hinaus nicht eingehalten sein, so liegt ein gravierender Verstoß vor, d.h. es ist eine Stufe 3-Verfahren einzuleiten.

Anmerkung 1: 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).

### Beispiel 3:

Im Rahmen einer inspektionsbegleitenden Überwachung (anlagenbezogene Überwachung gem. § 13; z.B. Teilnahme an Untersuchung des ALV oder Regelbegutachtung des FB für KIB; Ultraschallüberprüfung oder gleisgeometrischen Messfahrt; Brandschutzbegehungen) werden technische Mängel am Bauwerk festgestellt. Zur Festlegung der weiteren Verfahrensweise gilt es, zwischen folgenden Möglichkeiten zu unterscheiden:

1. Der Mangel besteht über mehrere Inspektionsintervalle und hätte vom ALV im Rahmen zurückliegender Inspektionen bereits erkannt und beseitigt bzw. es hätte eine Ersatzmaßnahme getroffen werden müssen.

Unabhängig davon, ob der Mangel während der Inspektion beseitigt wird, ist der Verstoß der Stufe 2 bzw. 3 zuzuordnen und eine Sachverhaltsaufklärung/Anhörung gemäß § 7 einzuleiten.

Bsp.: Fehlende Fußleiste an alter EÜ über öffentlichen Verkehrsweg; keine zusätzliche Inspektion bei einem SR 100-Fehler vorgenommen.

2. Der Mangel hat sich (offensichtlich) innerhalb des zurückliegenden Inspektionsintervalls eingestellt und hätte zuvor nicht bei einer anderen gemäß Regelwerk vorgeschriebenen Inspektion (z.B. Sonderinspektion) festgestellt werden können bzw. müssen.

Fall A: Der Mangel wird durch den Mitarbeiter der Bahn noch während der Inspektion ordnungsgemäß beseitigt oder es werden sofort Ersatzmaßnahmen getroffen (z.B. Einrichtung einer Langsamfahrstelle).

Der Mangel und die Maßnahmen sind im „Protokoll der Überwachung“ zu vermerken. Wenn die eingeleiteten Maßnahmen geeignet sind, dann ist der Vorgang „ohne Mängel“ abzuschließen und ggf. für die Nachkontrolle vorzusehen (Stufe 1 gem. § 7 Abs.1). Bei ungeeigneten Maßnahmen ist das Verfahren weiter zu führen.

(Bsp.: Offener Schacht, der während der Inspektion wieder ordnungsgemäß abgedeckt wurde; Einrichtung einer La-Stelle bei Feststellung eines SR lim-Fehlers, der sich im letzten Inspektionszyklus eingestellt hat.)

Fall B: Der Mangel stellt einen gravierenden Verstoß dar und ist gemäß Rechtsvorschrift/Regelwerk während des Betriebes uneingeschränkt und zu jeder Zeit auszuschließen. Der Verstoß ist der Stufe 3 zuzuordnen und entsprechend zu behandeln. Dabei ist es unerheblich, ob der Mangel während der Inspektion beseitigt wird oder erst zu einem späteren (angemessenen) Zeitpunkt.



(Bsp.: Zugestellter Rettungsweg/festgestellte bzw. defekte Brandschutztür, gelöste BÜ-Platten, zugewachsene Sichtdreiecke am BÜ, abgerissener Querträger bei einer Brücke, Einragung in den Lichtraum nach § 9 EBO)

3. Die Art des festgestellten Mangels wurde bereits im TAG mit Mängelbeseitigungszusage oder in einer Schwerpunktprüfung mit Verfügung des Referates 21 behandelt. Hier ist unter Bezugnahme darauf mindestens eine Anhörung bzw. in Abstimmung mit dem ffMA und der Sachbereichsleitung auch weitergehende Maßnahmen durchzuführen.



## Anhang 4 Häufigkeit der objektbezogenen Überwachungen

### Anhang 4.1: Zu überwachende anlagenverantwortliche Stellen und Häufigkeit der organisationsbezogenen Überwachungen gem. § 14

Geschäftsfeld/ Unternehmen	Anlagenverantwortliche Stellen	Bemerkungen <sup>1</sup>	Häufig- keit * (Jahre)
<b>GF DB Netze Fahrweg</b>			
DB Netz AG Geschäftseinheiten Fern- u. Ballungsnetz (FuB) sowie Regionalnetze (RN)	Netzbezirke	gem. Streckenverzeichnis DB Netz AG	2
	Regionalnetze (im Falle der selbstständigen Instandhaltung)**	RN Karwendel, Oberpfalz, Elbe-Saale, Thü- ringer Becken-Südthüringen, Reinhessen- Weinstraße, Bergisch-Märkisches Land, Münster-Ostwestfalen	2
	Instandsetzungswerke	Hanau u. Konz	4
	Standorte, Werke	Weichenwerk Witten/Oberbaustoffe Witten Schwellenwerk Schwandorf Brückenbalkenfertigung Nürnberg Passschienenlager Königsborn	4
	Standorte	Signalwerk Wuppertal u. Magdeburg	4
	Instandhaltungswerke	Instandhaltungswerk Grunewald	4
DB Bahnbau Gruppe GmbH	Standorte	z. B. Berlin, Dresden, Radebeul, Hoyers- werda, Hannover, Königsborn, Duisburg, Hanau, Konz, Oberhausen, Augsburg, Grünfeld	4
DUSS GmbH	Umschlagbahnhöfe	Betrifft nicht Anlagen, die von der DB Netz AG betrieben und instandgehalten werden.	4
DB RegioNetz Infrastruk- tur GmbH (RNI)	Erzgebirgsbahn		2
	Kurhessenbahn		2
	Oberweißbacher Berg- u. Schwarzatalbahn		2
	Südostbayernbahn		2
	Westfrankenbahn		2
	(Gäubodenbahn)		2
<b>GF DB Netze Personenbahnhöfe</b>			
DB Station & Service AG	Bahnhofsmanagements	Stand 01.01.2004	2
<b>GF DB Netze Energie</b>			
DB Energie GmbH	Bezirke	Hamburg, Lehrte, Köln, Dortmund, Halle, Dresden, Berlin, Rostock, München, Nürn- berg, Karlsruhe, Stuttgart	4
	Betriebsbereich S-Bahnstrom- versorgung (Bezirk Berlin)		4
	Betriebsbereiche Tankdienste (Vertriebsbereiche)*	Tanktechnik West, Süd u. Ost	4
<b>GF DB Fernverkehr</b>			
DB Fernverkehr AG	Werke	z. B. ICE-Werke Köln-Nippes, Hamburg-Ei- delstedt, Hamburg-Langenhofe, Berlin- Rummelsburg, Leipzig Hbf, Frankfurt Gries- heim, München Hbf, Basel, Hannover-Pfer- deturm, Dortmund-Spähenfelde, Frankfurt Höchst, Griesheim	4
	Schiffahrt- u. Inselbahn Wangerooge		4
	Autozug Sylt	einschl. Werk Niebüll	4

Geschäftsfeld/ Unternehmen	Anlagenverantwortliche Stellen	Bemerkungen <sup>1</sup>	Häufig- keit (Jahre)
<b>GF DB Regio</b>			
DB Regio AG  (Organisatorische Aufteilung in Regionen (keine Gesellschaften): Nord, Nordost, Südost, NRW, Mitte, Baden-Württemberg, Bayern, S-Bahn Stuttgart, S-Bahn München, S-Bahn Rhein-Main)	Werkstätten	Freiburg, Haltingen, Stuttgart-Rosenstein u. Stadtpark, Nürnberg, Hof, Würzburg, München-Pasing, Kempten, Frankfurt u. –Griesheim, Limburg, Kassel Hbf, Hannover, Braunschweig, Bremen, Kiel, Rostock, Cottbus, Neuruppin, Neubrandenburg, Berlin-Lichtenberg, Münster, Essen, Dortmund Bbf, Düsseldorf, Köln Deutzerfeld, Köln Nippes, Aachen, Karlsruhe, Ludwigshafen, Halle, Magdeburg-Buckau, Dresden Altstadt, Leipzig, Erfurt, Trier, München-Steinhausen (Werk der S-Bahn München), Plochingen (Werk der S-Bahn Stuttgart), Frankfurt Hbf	4
DB RegioNetz Verkehrs GmbH	Werkstatt	Mühdorf, Korbach, Schöllgrippen (angemietet), Chemnitz (angemietet)	4
DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH	Werke	Ulm (Beringerbrücke, Am Wall) u. Tübingen	4
S-Bahn Berlin GmbH	Werkstätten, Betriebswerke, Triebwagenhallen	Berlin-Schöneeweide (Hauptwerkstatt); Werke Berlin-Friedrichsfelde; Berlin-Grünau, Berlin-Wannsee, Bernau, Triebwagenhalle Oranienburg, Erkner	4
S-Bahn Hamburg GmbH	Instandhaltungswerke	Hamburg-Elbgaustraße, Ohlsdorf, Kronsaalsweg	4
DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH	Werke u. Instandhaltungszentren	Neumünster, Bremen, Wittenberge, Paderborn, Dessau (Chemnitz), Cottbus, Krefeld, Kassel, Meiningen, Frankfurt a. M., Nürnberg, München	4
<b>GF DB Cargo</b>			
DB Cargo Deutschland AG	Werke u. Außenstellen	Maschen (einschl. Ast Billwerder), Seelze (einschl. Ast. Braunschweig, Osnabrück, Bremerhaven, Emden), Seddin (einschl. Ast. Stendal u. Ziltendorf), Rostock, Halle (einschl. Ast. Magdeburg Rothensee, Senftenberg, Leipzig Engelsdorf), Mainz Bischofsheim (einschl. Ast. Bebra/Kassel), Köln-Gremberg, Hagen, Oberhausen, Mannheim, Saarbrücken (einschl. Ast. Kornwestheim u. Offenburg), Nürnberg (einschl. Ast. München Nord, Ingolstadt)	4
DB Intermodal Services GmbH	Umschlagbahnhöfe	Kassel	4
Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH (MEG)	Werke mit Anschlussgleis	Schkopau, Rüdersdorf, Böhlen, Rostock (soweit nicht in LEA-Aufsicht)	4
RBH Logistics GmbH	Werke u. Bahnen	Gladbeck u. Zehlendorf (soweit nicht in LEA-Aufsicht)	4
<b>Weitere EdB</b>			
DB Museum gGmbH	Standorte	Nürnberg, Koblenz, Halle (Saale)	4
Usedomer Bäderbahn GmbH	UBB - Usedomer Eisenbahn		2
DB Systemtechnik GmbH	Werk	Freimann (München)	4
DB Schenker AG	Werke, Anschlüsse	Anschluss Eversween	4

Geschäftsfeld/ Unternehmen	Anlagenverantwortliche Stellen	Bemerkungen <sup>1</sup>	Häufig- keit (Jahre)
<b>NE-Bahnen, die Infrastruktur im übergeordneten Netz betreiben und hierfür eine Sicherheitsgenehmigung nach § 7c AEG bedürfen</b>			
SEHR+RS	SEHR+RS Stiftung Museumsbahn (Anschluss an die Schweiz)		4
SBB	SBB - Schweizerische Bundesbahn (Anschluss an die Schweiz)		4
<b>nöEdB</b>			
Bundeswehr	Anschlüsse		4
Fernleitungs-Betriebs GmbH	Tanklager	Kehl, Bramsche	4
Bundesgesellschaft für Endlagerung mbH (BGE)	Anschlüsse/Werksbahnen Atomendlager	Schacht Konrad I (Salzgitter)	4
Bundesgesellschaft für Zwischenlagerung mbH (BGZ)	Anschlüsse/Werksbahnen Zwi- schenlager	Krömmel, Biblis, Gundremmingen, Lingen	4
Wasser- und Schifffahrts- Verwaltung	Schirrhöfe mit Gleisanschluss		4
EWN Entsorgungswerk für Nuklearanlagen GmbH	Entsorgungswerk	Greifswald/Lubmin, Rheinsberg	4
<b>Weitere</b>			
Train4you GmbH (UEX)	Verladeterminals (Autoreise- züge)	Düsseldorf, Hamburg-Altona, Lörrach, Mün- chen-Ost, Sylt/Niebuß	4

\* 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.

\*\* Streckenabschnitte von RN, für die gem. Streckenverzeichnis FuB mit der Instandhaltung beauftragt sind, werden im Rahmen der Überwachungen der Netzbezirke beaufsichtigt.

<sup>1</sup> Die unter Bemerkungen aufgeführten Werke, Terminals etc. sind beispielhaft aufgeführt; Änderungen z. B. aufgrund von Werksschließungen/-neueröffnungen sind bei der konkreten Durchführung der Überwachung zu berücksichtigen.

## Anhang 4.2: Häufigkeit der anlagenbezogenen Überwachungen gem. § 13

### Anlagenbereiche Ingenieurbau und Hochbau

Ril.	Art der Inspektion	FA EA	Teilnahme EBA	Mindestteilnahme/Jahr*		
				DB Netz AG	DB Station & Service AG	Sonsti- ge
804.8001 Abs.6(2)	Überwachung von EÜ	IÜ	möglich	-	-	-
804.8001 Abs.6(3)	Untersuchung von EÜ	IU	ja	0,5 x pro AV	0,5 x pro AV	0,25 x pro AV
804.8001 Abs.6(4)	Begutachtung von EÜ	IB	ja	1 x pro FB**	1 x pro FB*	1 x pro FB**
804.8001 Abs.6(5)	Sonderinspektion von EÜ	IS	möglich	n. B.	n. B.	n. B.
804.8001 Abs.6(2)	Überwachung von Überbauungen	IÜ	möglich	-	-	-
804.8001 Abs.6(3)	Untersuchung von Überbauungen	IU	ja	0,5 x pro AV	0,5 x pro AV	0,25 x pro AV
804.8001 Abs.6(4)	Begutachtung von Überbauungen	IB	möglich	n. B.	n. B.	n. B.
804.8001 Abs.6(5)	Sonderinspektion von Überbauungen	IS	möglich	n. B.	n. B.	n. B.
836.8001 Abs. 4	Überwachung Durchlässe u. Stbw.	IÜ	möglich	-	-	-
836.8001 Abs. 5	Untersuchung Durchlässe u. Stbw.	IU	ja	0,33 x pro AV	0,33 x pro AV	0,25 x pro AV
836.8001 Abs. 6	Begutachtung Durchlässe u. Stbw.	IB	ja	1 x pro FB**	1 x pro FB**	1 x pro FB**
836.8001 Abs. 7	Sonderinspektion Durchl. u. Stbw.	IS	möglich	n. B.	n. B.	n. B.
836.8001 Abs. 4	Überwachung Erdkörper	IÜ	möglich	-	-	-
836.8001 Abs. 5	Untersuchung Erdkörper	IU	ja	0,5 x pro AV	0,5 x pro AV	0,25 x pro AV
836.8001 Abs. 6	Begutachtung Erdkörper	IB	ja	1 x pro FB**	1 x pro FB**	1 x pro FB**
836.8001 Abs. 7	Sonderinspektion Erdkörper	IS	möglich	n. B.	n. B.	n. B.
853.8001 Abs. 19	Überwachung Tunnel	IÜ	möglich	-	-	-
853.8001 Abs. 18	Untersuchung Tunnel	IU	ja	alle durch FB angeordnete U		
853.8001 Abs. 3	Begutachtung Tunnel	IB	ja	1 x pro FB**	-	1 x pro FB**
853.8001 Abs. 17	Sonderinspektion Tunnel	IS	möglich	n.B.	-	n. B.
804.8001 Abs.6(2)	Überwachung von sonst. Ing.bauw.	HÜ	möglich			
804.8001 Abs.6(3)	Untersuchung von sonst. Ing.bauw.	HU	ja	0,5 x pro AV	0,5 x pro AV	0,5 x pro AV
804.8001 Abs.6(4)	Begutachtung von sonst. Ing.bauw.	HB		1 x pro FB**	1 x pro FB**	1 x pro FB**
804.8001 Abs.6(5)	Sonderinspektion von sonst. Ing.bauw.	HS	möglich	n.B.	n.B.	n.B.
124.0300 u. zusätzliche Prüffristen nach den anerkannten Regeln der Technik***	Brandschutzbegehung in PVA der Gefährdungsstufen 1 und 2	HBg12	ja	-	0,5 x pro AV	-
	Brandschutzbegehung in PVA der Gefährdungsstufe 3	HBg3	ja	-	an allen****	-
	Brandschutzbegehung sonstiger Betriebsgebäude (z. B. Stellw., Werkhallen)	HBg	ja	0,25 x pro AV	0,25 x pro AV	0,25 x pro AV
	Brandschutzbegehung / Sonderbegutachtung außerhalb der Regel	HBg	möglich	n.B.	n.B.	n.B.
	Brandschauen der Kommunen	HBs	möglich	n.B.	n.B.	n.B.

\* Mindestteilnahme kann bei geringem Anlagenbestand durch zuständigen Sachbereichsleiter dokumentiert reduziert werden. (§11c)

\*\* Grundsätzlich werden FB bezogen auf das sie beauftragende Unternehmen begleitet/überwacht. Sollten die FB neben DB Netz AG und DB S&S AG auch für sonstige Unternehmen tätig sein, kann hier die Begleitung entfallen.

\*\*\* Anmerkung: Das EBA exekutiert nicht Landesgesetze, diese gelten ggf. als anerkannte Regeln der Technik.

\*\*\*\* an allen, die im lfd. Jahr von DB Station & Service planmäßig durchgeführt werden (alle 3 Jahre)

## Anlagenbereich Oberbau/ Bahnübergänge (einschließlich Reisendenübergänge)

Ril.	Art der Inspektion	FAEA	Teilnahme EBA	Mindestteilnahme/Jahr		
				DB Netz AG	DB Station & Service AG	Sonstige
821.2001	Gleisgeometrische Messfahrten	OMf	ja	1 x pro EBA-Standort	-	-
821.2002	Fahrtechnische Prüfung	OF	möglich	-	-	-
821.2003	Strecken- u. Gleisbegehung	OG	ja	0,5 x pro AV	-	0,25 x pro AV
821.2004	Lok- bzw. Schlussfahrt	OL	ja	1 x pro AV	-	optional
	Sonderinspektion	OS	möglich	-	-	-
821.2005	Prüfung Weichen, Kreuzungen, SA und HAV	OW	ja	0,5 x pro AV		0,25 x pro AV
821.2007	Ultraschallüberprüfung mit Handprüfgeräten in SPZ-Bereichen	OUs	ja	0,5 x pro AV		0,25 x pro AV
821.2007	dgl. außerhalb SPZ-Bereiche sowie auf EÜ und in Tunneln > 60 m Länge	OUs	möglich	≥ 0	-	≥ 0
821.2007	dgl. in Rbf-Verteilerweichen der 1.-3. Staffel u. Gleise mit Achslasten > 20 t	OUs	möglich	≥ 0	-	≥ 0
	Einzelpunkte in Weichen in allen durchgehenden Hauptgleisen	OUs	*	-	-	-
	Pufferschweißungen in Manganstahl-Hz.	OUs	*	-	-	-
821.2007	Prüfung des Schienenkopflängsprofils		möglich	≥ 0	-	≥ 0
821.2009	Stoßlückenprüfung in Bodensenkungsgebieten	OSt	ja	1x pro AV	-	-
821.2009	dgl. außerhalb von Bodensenkungsgebieten	OSt	möglich	≥ 0	-	-
821.2011	Abnutzung der Schienen	OG	möglich	≥ 0	-	≥ 0
821.2016	Notflaschenverbindungen	OG	*	-	-	-
815.0040 Abs. 2 bzw. 816.5000 Abs. 2	Regelinspektion an BÜ mit technischer Sicherung	BÜP	ja	0,5 x pro AV	-	0,5 x pro AV
	Regelinspektion an BÜ ohne technische Sicherung	BÜP	ja	0,5 x pro AV	-	0,5 x pro AV
	Regelinspektion an BÜ mit Postensicherung	BÜP	*	-	-	-
	Regelinspektion an Privat-BÜ	BÜP	möglich	-	-	-
	Regelinspektion an RÜ mit technischer Sicherung	BÜP	**	≥ 0	- ****	≥ 0
	Regelinspektion an RÜ ohne technische Sicherung	BÜP	**	≥ 0	- ****	≥ 0
	Regelinspektion an RÜ mit ständiger Sicherung durch MA	BÜP	-----	≥ 0	- ****	≥ 0
815.0040 Abs. 2 bzw. 816.5000 Abs. 2	Sonderinspektionen an BÜ/RÜ	BÜS	möglich	*	*	*
815.0040 Abs. 5	Verkehrsschau an BÜ	BÜV	***	-	-	-

\* nur in besonders begründeten Fällen

\*\* Häufigkeit der Überwachung durch Festlegung des Referates 21

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

\*\*\*\* Die Zuständigkeitsgrenze zwischen dem RÜ (DB Netz AG) und den RÜ-Zugängen (i.d.R. DB Station & Service) bilden dabei die Aufmerksamkeitsfelder (Bodenindikatoren), wobei diese noch zum RÜ gehören. Zuwegungen zu RÜ sind im Rahmen der Bahnsteigüberwachungen zu betrachten.

## Anhang 5 Prozessorientierte Dokumentation der Überwachungen (Idealprozess)

<b>Prozess I: Inspektion</b>	V	gV
<u>I.1: Anlagendaten:</u>		
I.1.1 Anlagendaten nicht regelwerkskonform bewertet / eingestuft	—	—
I.1.2 Anlagendaten unvollständig, nicht aktuell oder falsch dokumentiert	—	—
<u>I.2: Inspektion:</u>		
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	—	—
<u>I.3: Mängelfeststellung:</u>		
I.3.1 Mängel nicht erkannt	—	—
I.3.2 Mängel nicht regelwerkskonform dokumentiert bzw. bewertet / eingestuft	—	—

<b>Prozess II: Instandsetzung</b>	V	gV
<u>II.1: Mängeldaten:</u>		
II.1.1 Entscheidungskonferenz nicht oder nicht regelkonform durchgeführt	—	—
<u>II.2: Ersatzmaßnahmen:</u>		
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	—	—
<u>II.3: Mängelbeseitigung:</u>		
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	—	—



## **Anhang 6    Anwendung und Funktionalität der Fachanwendung Eisenbahnaufsicht**

Die Überwachungstätigkeit der Sachbereiche 2 und des Referats 21 über die Instandhaltung von IOH-Anlagen wird unterstützt von der seit dem 06.02.2015 im Produktivbetrieb befindlichen Fachanwendung Eisenbahnaufsicht (FA EA).

Die FA EA deckt den kompletten Prozess der Eisenbahnaufsicht nach dieser Verwaltungsvorschrift ab. Sie umfasst im Wesentlichen die Module von der Planung über die Durchführung bis hin zur Auswertung der Überwachungen.

### **1. Modul „Planung“**

Im Planungsmodul nimmt zum Jahresbeginn jeder Sachbereich 2 für den sie betreffenden Aufsichtsbereich die Planung (Jahresprüfpläne) der vorzusehenden Regelüberwachungen vor. Die Sollvorgaben zum Umfang und den Inhalten der Regelüberwachung über die Instandhaltung ergeben sich aus Anhang 4 und § 15 dieser Vorschrift.

### **2. Modul „Aufsicht“**

Die FA EA generiert Überwachungsvorgänge, in denen sämtliche Überwachungsaktivitäten erfasst und chronologisch dargestellt werden. Die Erstellung der Schriftstücke wird durch hinterlegte Formularmuster unterstützt, die nach erfolgter Bearbeitung über eine Schnittstelle im Dokumenten- und Workflow Managementsystem des EBA (DOWEBA) ablegt werden.

In diesem Modul werden auch die Feststellungen von Verstößen, ggf. gravierende Verstöße sowie die prozessorientierten Aufsichtsergebnisse vollständig dokumentiert. Näheres zu den Eingaben der Prozessverstöße in die Fachanwendung Eisenbahnaufsicht und die Auswertung dieser Daten enthält der Leitfaden zur proEA.

### **3. Modul „Auswertung“**

Mit dem Auswertungsmodul kann jederzeit der jeweilige Erfüllungsstand der Jahresplanungen (Soll-Ist-Vergleich) für den betreffenden Aufsichtsbereich ermittelt werden. Voraussetzung dafür ist, dass die Aktivitäten von den Durchführenden zeitnah in das Programm eingetragen werden.

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.

Über das Auswertungsmodul sind vorgegebene Standardberichte für Jahres- und Turnusauswertungen sowohl auf Sachbereichs- als auch Referatsebene abrufbar.

Ferner existieren weitreichende Suchfunktionen für Überwachungsvorgänge, die kombinierbar und auch speicherbar sind.

Näheres wird in der umfassenden Nutzerhilfe der FA EA erläutert.

Die Betriebsanlagen werden in der FA EA nach folgendem Schema geführt:

<b>Ingenieurbau</b>	<b>Eisenbahnbrücken und sonstige Ingenieurbauwerke (Ril 804)</b>		
	IEÜ	Eisenbahnüberführungen (einschl. Bahnsteigbrücken)	
	IÜ	Überbauungen	
	↙ IÜ	Fußgängerbrücken; Rohr- u. Leitungsbrücken; Verladebrücken	
	IÜ	Überbauungen mit Aufbauten	
	↙ ISi	Signalausleger u. -brücken	
	<b>Erdbauwerke und sonstige geotechnische Bauwerke (Ril 836)</b>		
	ID	Durchlässe	
	IS	Stützbauwerke	
	↙ ILA	Laderampen	
	<b>Erdkörper (Ril 836)</b>		
	IL	Lockergestein	Einschnitte; Dämme Böschungstreppen; Sonstiges
	IF	Festgestein	
	<b>restlicher Ingenieurbau (Ril 836, 804 etc.)</b>		
	IN	restlicher Ingenieurbau	Baul. Konstruktionselemente v. Kranbahnen o. Schiebebühnen; aufgeständerte Fahrbahnen; Sonstiges
	↙ IR	Randwege (d.h. Konstruktiv ausgebildet)	
	↙ IW	Entwässerung	Tiefenentwässerung; Regenauffangbecken
<b>Eisenbahntunnel (Ril 853)</b>			
IT	Tunnel (auch in offener Bauweise)		
<b>Oberbau</b>	OG	Gleise	
	OW	Weichen u. Kreuzungen	
	↙ OS	Schienenauszugsvorrichtung	
	↙ OH	Hemmschuhwurfvorrichtung	
	ON	restliche Oberbauanlagen (z.B. Gleisabschluss)	
	<b>BÜ/RÜ</b>	BT	techn. gesicherter BÜ
↙ RÜT		technisch gesicherter Reisendenübergang	
BN		nicht techn. gesicherter BÜ	
↙ RÜN		nicht technisch gesicherter Reisendenübergang	
<b>Hochbau</b>	<b>Notfallmanagement, Brandschutz (Ril 124)</b>		
	<b>Personenverkehrsanlagen</b>		
	HG	Empfangsgebäude	
	HU	Unterirdische Personenverkehrsanlage (UPVA)	
	HP	Personenverkehrsanlage	
	HBs	Brandschutzeinrichtung	
	<b>Sonstige Betriebsgebäude</b>		
	HB	sonstige Betriebsgebäude	
	↙ HB	Bahnsteigaufbauten; Treppeneinhausungen	
	HS	Stellwerksgebäude	
	<b>Sonstige Ingenieurbauwerke (Ril 804.8001)</b>		
	HI	sonstiges Ingenieurbauwerk	
	↙ HI	Hallen (z. B. Lager-, Güter-, Fahrzeug-, Werkstatthallen etc.)	
	HI	Überdachungen v. Ladebühnen, Rampen Fz-Abstellanlage u. dgl.	
	HI	Untersuchungs- u. Arbeitsgruben	
	HI	Rampen u. Arbeitsbühnen	
	HI	Versorgungsanlagen für Wasser- u. Abwasser (Wassertürme, Wasserbehälter etc.)	
	HI	Tragwerke für Seezeichen; freistehende Schornsteine	
	↙ HBK	Bahnsteigkonstruktionen/-kanten/-beläge	
	↙ HBd	Bahnsteigüberdachungen	
	↙ HMg	Antennentragwerke	
	↙ HA	Schallschutzwände	
<b>Restlicher Hochbau</b>			
HN	restlicher Hochbau (z.B. Güterhallen, Schuppen, Baracken)		
↙ HV	Bauten für die Energieversorgung		

## Anhang 7 Vorgehen bei strukturellen Teilsystemen, die in den Geltungsbereich der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 (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 Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 legt eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken auf Basis der Richtlinie (EU) 2016/798 (Sicherheitsrichtlinie) fest. Hieraus können sich Maßgaben für die Durchführung der Überwachung nach signifikanten Änderungen an Teilen struktureller Teilsysteme ergeben, die der Richtlinie (EU) 2008/57/EG (Interoperabilitätsrichtlinie) unterliegen.
3. Liegen signifikante Änderungen gemäß Art. 4 der VO (EU) Nr. 402/2013 vor, ist ein Risikomanagementverfahren durchzuführen, mit dem nachgewiesen werden muss, dass die gleiche Sicherheit gewährleistet ist (vgl. auch § 18 Abs. 5 EIGV).

Signifikante Änderungen können z. B. vorliegen, wenn im Rahmen der Erstellung von baulichen Anlagen von den anerkannten Regeln der Technik abgewichen wird. Sind die Abweichungen von den a.R.d.T. nicht signifikant, jedoch sicherheitsrelevant, muss der Nachweis der mindestens gleichen Sicherheit durch Anwendung einer eigenen Sicherheitsmethode durch das verantwortliche EIU erbracht werden.

In bestimmten Fällen müssen darüber hinaus Ausnahmegenehmigungen nach EBO durch BMVI oder EBA oder vom EBA erteilte Zustimmungen im Einzelfall oder Zulassungen zur Betriebserprobung vorliegen.

4. Die Anforderungen aus Nr. 3 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. Im Rahmen der Aufsicht über die Instandhaltung durch die Sachbereiche 2 ist dabei festzustellen, ob betreiberseitig diese 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 umgesetztwerden.

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.