



Bonn, 30.12.2021

Schwerpunktthemen 2022

zur Überwachung der Eisenbahnverkehrs- und -infrastrukturunternehmen (EVU und EIU)

Für die zielgerichtete Überwachung der EVU und der EIU legt das EBA jährlich neue Schwerpunkte zur Überwachung der Prozesse in den Fachgebieten Bahnbetrieb, Fahrzeugtechnik, Gefahrgut und technischer Arbeitsschutz fest. Diese Schwerpunktthemen haben präventiven Charakter und sind Gegenstand der jährlichen Prozessaudits bei den Eisenbahnen. Hiermit veröffentlicht das EBA die Themen für das Jahr 2022.

Anhand der Überwachungsergebnisse wird das EBA eine Reifegradbewertung nach dem Reifegradmodell der ERA (management maturity model) vornehmen.¹

¹ Weitere Informationen zum Management-Maturity-Modell auf der ERA-Internetseite unter https://www.era.europa.eu/sites/default/files/activities/docs/guide_era_management_maturity_model_de.pdf.

1 Betrieb

a. Trassenangebot: Prüfung der Anforderungen durch das EVU

Bereits mit der Trassenbestellung muss ein EVU zur Trassenbearbeitung erforderliche betriebliche Angaben machen und damit erste Abschätzungen bezüglich seiner Ressourcen (Fahrzeuge, Personal usw.) tätigen. Dazu gehören u.a. konkrete Angaben zum gewünschten Laufweg, um auch die vorhandene (bzw. die noch zu erwerbende) Streckenkenntnis der Tf abzubilden.

Die weitere Bearbeitung beim EIU mündet in einem Trassenangebot an das EVU. Das EVU hat vor Nutzung der Trasse zu prüfen, ob die zugewiesene Trasse hinsichtlich Personal- und Fahrzeugeinsatz den Anforderungen des EVU entspricht und umgesetzt werden kann. Seitens des EVU ist durch Prozesse/Verfahren und Personalressourcen sicherzustellen, dass eine zeitnahe und vollständige inhaltliche Prüfung einer zugewiesenen Trasse erfolgt.

b. Kompetenzfeststellung Fremdpersonale

Siehe die Ausführungen in der [Fachmitteilung 27 / 2021 vom 16.09.2021](#)

„Verantwortung von Eisenbahnunternehmen für Mitarbeiter in der Zusammenarbeit mit anderen Akteuren Verantwortung Mitarbeiter“.

c. Betreiberverantwortung beim Rangieren

Siehe die Ausführungen in der [Fachmitteilung 28 / 2021 vom 16.09.2021](#)

„Betreiberverantwortung beim Rangieren“.

d. Festlegungen zum Bremsen durch das Unternehmen

Der Unternehmerteil der VDV-Schrift 757, Modul 915.11, erfordert vom EVU Festlegungen zum Bremsen. Beispielsweise ist im Regelwerk für den Tf nach Modul 915.0107 Abs. 5 anzugeben, wie viele Wagenachsen ohne wirkende Druckluftbremse bewegt werden dürfen bzw. für wie viele angefangene Achsen eine wirkende Bremse bedient werden muss.

e. Ablenkung durch die Nutzung/Bedienung elektronischer Geräte

Auch im Führerstand und Stellwerken werden heute dienstliche und/oder private Smartphones und Tablets genutzt. Damit steigt nicht nur die Anzahl der Informationskanäle an, sondern auch der mit den Formaten verbundene

niederschwellige und hochfrequente Informationseingang. Kognitive Einschränkungen während der Tätigkeitsausübung von sicherheitsrelevantem Personal als Folge einer Unter- oder Überforderung im Zusammenhang mit der Nutzung von digitalen Medien sind daher zu betrachten.

f. Vermittlung von Ortskenntnis/ Nachweis der Ortskenntnis

Gemäß Ril 408.2301 (2) gilt: „Wenn der Triebfahrzeugführer planmäßig rangieren soll, muss er die hierfür erforderliche Ortskenntnis besitzen. Muss außerplanmäßig rangiert werden, muss sich der Triebfahrzeugführer beim Weichenwärter oder der zuständigen Stelle erkundigen, wenn die Ortskenntnis nicht ausreichend ist.“

Außerplanmäßiges Rangieren liegt vor, wenn laut Plan die Durchführung einer Fahrt ohne Rangieren an einem bestimmten Ort hätte stattfinden sollen, jedoch ungeplant ein Rangieren erforderlich wird, z.B. bei Aussetzen eines Schadwagens auf einem Unterwegsbahnhof. Umgekehrt liegt planmäßiges Rangieren vor, wenn einem Plan gemäß Rangieren stattfinden soll oder muss, um das geplante Betriebsprogramm umzusetzen.

Darüber hinaus ergibt sich aus Ril 408.5801 Abschnitt 21, dass den Mitarbeitern zusätzliche oder abweichende Regeln zur Richtlinie 408.48 zu geben sind, soweit es im Anhang 408.5801A01 vorgesehen und erforderlich ist. Abschnitt 22 führt aus:

(1) Zusätzliche oder abweichende Regeln für Mitarbeiter auf Betriebsstellen sind vom Eisenbahnunternehmen zu geben, das die Mitarbeiter auf den Betriebsstellen beschäftigt. (2) Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben zusätzliche oder abweichende Regeln für Mitarbeiter auf Betriebsstellen im Betriebsstellenbuch, Eisenbahnverkehrsunternehmen in örtlichen Zusätzen bekanntzugeben.

EVU beschäftigen Mitarbeiter auf Betriebsstellen, wenn sie dort rangieren.

2 Beförderung von Gefahrgut

a. Zusammenarbeit von EVU und EIU bei der Beförderung von Gefahrgut

Im EVU muss die Zusammenarbeit zwischen dem oder den Beförderer(n) gefährlicher Güter und dem oder den Betreiber(n) der Eisenbahninfrastruktur für die Umsetzung der Vorschriften des 1.4.2.2.5 RID in Verbindung mit 1.4.3.6 RID definiert sein. Alle Beförderer gefährlicher Güter stellen sicher, dass der Infrastrukturbetreiber über die erforderlichen Daten zum beförderten Gefahrgut schnell und uneingeschränkt verfügen kann.

3 Fahrzeugüberwachung

a. Weitergabe von sicherheitsrelevanten Informationen, insbesondere durch die Nutzung des Sicherheitswarnsystems „Safety Alert IT“ (SAIT)

EVU sind gemäß Anhang I, 4.4.1. VO (EU) 2018/762 dazu verpflichtet angemessene Kommunikationskanäle festzulegen um sicherzustellen, dass sicherheitsrelevante Informationen innerhalb der Organisationen aber auch mit externen Beteiligten ausgetauscht werden. Diese Verpflichtung ist auch im § 29 Abs. 4 EIGV und § 21 Abs. 2 ESIV verankert.

Eine Möglichkeit dieser Verpflichtung nachzukommen ist die Nutzung des Sicherheitswarnsystems „**Safety Alert IT**“ (SAIT) welches über Art. 4 Abs. 6 der Durchführungsverordnung 2019/779/EU ab dem 16.06.2021 für jede registrierte ECM verpflichtend ist.

Im Leitfaden „Anforderungen an das Sicherheitsmanagementsystem“² wird auf die Nutzung des SAIT verwiesen (Seite 52 von 138).

b. Abstimmung EVU mit Halter/ECM, Prüfung Radsatzwelle Korrosion

Die Abschätzung der Risiken aus fehlender Kenntnis oder fehlender Abstimmung zur Instandhaltungstätigkeit des Fahrzeughalters ist vom EVU durchzuführen.

Beispielsweise soll eine EVIC-Kontrolle der Radsatzwellen in regelmäßigem Abstand im Rahmen der Instandhaltungstätigkeit des Fahrzeughalters erfolgen. Sofern einem EVU hierzu keine Angaben vorliegen, ist dies im Prüfumfang des EVU zu berücksichtigen.

c. Erfüllung der ECM Anforderungen bei der Inanspruchnahme der Ausnahme nach Art. 3 Abs. 4 der VO (EU) 2019/779

Jedes EVU muss darstellen können, wie es die Instandhaltung der Fahrzeuge organisiert, die es betreibt. Die möglichen Varianten und die zur Umsetzung geltenden Nachweisfristen ergeben sich aus der VO (EU) 2019/779. Diese werden in der Fachmitteilung 24 / 2021 näher erläutert. Wird eine ECM-Zertifizierung (verpflichtend oder freiwillig) durchgeführt, muss die Bearbeitungszeit der Zertifizierung berücksichtigt

² LINK „Guide on safety management system requirements“:
https://www.era.europa.eu/activities/common-safety-methods_en#meeting3, hier über „Other languages“ kann die deutsche Version abgerufen werden.

werden. Weitere Informationen können den FAQ auf der Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes entnommen werden.

Wird ein EVU auch für die eigenen Fahrzeuge als ECM tätig, und nimmt die Ausnahme nach Art. 3 Abs. 4 der VO (EU) 2019/779 in Anspruch, muss es die Tatbestandvoraussetzungen einhalten und darlegen können, wie es den Anhang II der VO (EU) 2019/779 erfüllt. Dazu kann die Zuordnungstabelle aus der Fachmitteilung 17 / 2021 genutzt werden. In diesem Fall überwacht das Eisenbahn-Bundesamt die Erfüllung der geltenden Anforderungen.

d. Betriebsfreigabe und Wiederinbetriebnahme

Eine Anforderung für EVU, die die Ausnahme nach Art. 3 Abs. 4 der VO (EU) 2019/779 in Anspruch nehmen, ist gemäß Anhang II, 7.1 VO (EU) 2019/779 die Festlegung von Berichtswegen für instandhaltungsrelevante Informationen mit unterschiedlichen Akteuren. Dazu gehören auch Verfahren zur Übermittlung und Bewertung der Betriebsfreigabe und der Wiederinbetriebnahme.

4 Technischer Arbeitsschutz

Keine neuen Schwerpunkte. Es wird auf die Veröffentlichungen aus dem Jahr 2019 verwiesen: [Fachmitteilung 06/2019 „Überwachung von EVU und EIU; Schwerpunktthemen 2019“](#).