



Schwerpunktt Themen 2023

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

1 Betrieb

a. Kompetenzen PZB

Im Rahmen der Aufsicht wurde festgestellt, dass es Verbesserungsbedarf bei der Einhaltung der Regeln der Ril 408 im Modul 408.2651 gibt, in denen es um das Verhalten der Tf nach einer Zwangsbremmung der PZB geht. Das gilt insbesondere für den Kontakt mit dem Fdl und die Wirksamkeit der Überprüfung dieser Regel im SMS. Die Erfahrung zeigt, dass der pflichtbewusste Umgang mit der o.g. Regel der Ril 408 eine maßgebliche Rolle dabei spielt, schwere Unfälle zu verhindern. Unter anderem nach Auswertung von PZB-Fahrtverlaufsdaten oder Zugfunkgesprächen wurden Fälle festgestellt, in denen keine korrekte Regelanwendung durch den Tf wie auch den Fdl stattgefunden haben kann. Dies legt den Schluss nahe, dass in diesen Unternehmen nicht allen Mitarbeitern ihre Aufgabe ausreichend bewusst ist und z.T. Eisenbahnen nicht hinreichend ihrer Verantwortung diesbezüglich nachkommen.

Weitere Details wurden mit der [Fachmittelung 09 / 2022 vom 23.06.2022](#) „Regelmäßige Überprüfung der betriebssicherheitsrelevanten Kompetenzen in der Nutzung der Punktförmigen Zugbeeinflussung“ veröffentlicht.

b. Rückraumüberwachung Zweiwegebagger

Im Rahmen der Aufsicht wurde festgestellt, dass es Verbesserungsbedarf bei der Einhaltung der Regeln der Ril 132 im Modul 132.0118A09 gibt, in denen es um den Einsatz von Zweiwegebaggern geht.

Technisch ist seit vielen Jahren der Einbau von sogenannten Rückraumüberwachungssystemen bei Zweiwegebaggern erforderlich, durch welche der Rückraum des Oberwagens des Baggers von einem Kamerasystem gefilmt und auf einen Monitor am Arbeitsplatz übertragen wird.

Das Rückraumüberwachungssystem dient lediglich dazu, um den hinteren Bereich des Baggers, der durch den Bediener nicht direkt eingesehen werden kann, beim Schwenken zu beobachten, um also den „toten Winkel“ zu minimieren. Das Rückraumüberwachungssystem dient nicht dazu, die Fahrwegbeobachtung in der Rolle Tf beim „Rückwärtsfahren“ zu gewährleisten.

c. Sicherheitspflichten bei der Verwendung von Abschleppkupplungen im Rahmen von Überführungsfahrten

Siehe [Fachmitteilung 31/2021](#) vom 07.12.2021 „Sicherheitspflichten bei der Verwendung von Abschleppkupplungen im Rahmen von Überführungsfahrten“.

d. Kooperation von EVU im grenzüberschreitenden Verkehr

Bei grenzüberschreitenden Verkehren arbeiten häufig dann zwei EVU zusammen, wenn diese EVU jeweils nur über eine Sicherheitsbescheinigung für einen Staat (bis zur Staatsgrenze) verfügen. Ein Tzf- und/oder Tf-Wechsel findet bei diesen Kooperationsmodellen auf einem Bahnhof statt, jedoch wechselt die Verantwortung für die Zugfahrt in diesem Fall nicht auf dem Bahnhof, sondern an der Staatsgrenze (Freie Strecke).

Somit sind bei diesen Kooperationsmodellen Regelungen im SMS zu schaffen, wie Personale und Fahrzeuge von Kooperationspartnern in das eigene SMS integriert werden, auch wenn die Fahrstrecke nur wenige Kilometer von der Staatsgrenze bis zum nächsten Bahnhof in Deutschland beträgt.

e. Risikomanagement

Die Anforderung „Maßnahmen zur Beherrschung von Risiken“ nach DVO 762/2018, Anh I Nr. 3.1.1.1 ist eines der zentralen Elemente des Sicherheitsmanagementsystems und zielt darauf ab, dass die Eisenbahn aufzeigen kann, wie ihr SMS die Risiken identifiziert und kontrolliert, mit denen sie konfrontiert ist. Es gilt aufzuzeigen, wie die Ergebnisse der Risikobewertung in der Praxis angewendet werden, um die Risikokontrolle zu verbessern, wie diese im Laufe der Zeit überprüft werden, und wie diese in die Sicherheitsziele einfließen. Es sei darauf hingewiesen, dass diese Anforderung unabhängig von dem Management der Risiken durch Änderungen besteht.

f. Anweisungen zur Bedienung von Gleisanschlüssen

EVU in Deutschland befahren oft nicht nur Strecken des EIU DB Netz AG, sondern vielfach werden auch Serviceeinrichtungen oder Gleisanschlüsse anderer EIU befahren. EVU haben dabei sicherzustellen, dass Angaben zur Infrastruktur aktuell vorhanden und relevant sind und den Betriebsbeamten des EVU in einer ihnen verständlichen Form zur Verfügung stehen. Dabei muss ein EVU im Rahmen seines SMS erkennen und managen können, wenn Begriffe oder Regeln des EIU noch nicht mit denen des EVU harmonisiert sind.

g. Interne Auditierung

Eisenbahnverkehrsunternehmen müssen gemäß 6.2.1 VO (EU) 2018/762 zum Zwecke ihrer Überwachungstätigkeiten interne Audits auf unabhängige, unparteiliche und transparente Weise durchführen. Dafür muss kompetentes Personal einbezogen werden, um aussagekräftige Ergebnisse generieren zu können. Diese Ergebnisse sind der obersten Führungsebene bekanntzugeben.

h. Einführung VDV-Schrift 757 Teil B Aktualisierung 10

Zum Fahrplanwechsel 2023 (11.12.2022) ist die VDV-Schrift 757, Teil B: Aktualisierung 10 (und Teil C: Aktualisierung 3) in Kraft getreten (Teil A bleibt unverändert). Eine wesentliche Änderung betrifft 915.0101 – Abs. 9 „Sichern gegen unbeabsichtigte Bewegung“. Die neue Berechnungsgrundlage ist die Festhaltekraft, die seit dem 31.12.2020 auf Güterwagen angeschrieben sein muss. Aufgrund dieser Neuerung haben sich die Darstellung des Ablaufdiagramms zur Bestimmung der Festhaltekraft und der zu verwendeten Sicherungsmittel, als auch die Tabellen aus denen die erforderliche Festhaltekraft und die erforderliche Anzahl Sicherungsmittel abgelesen werden kann, verändert.

2 Beförderung von Gefahrgut

a. Sicherungspläne gemäß 1.10. RID

Unter «Sicherung» im Sinne des Kapitel 1.10 RID sind die Maßnahmen oder Vorkehrungen zu verstehen, die zu treffen sind, um den Diebstahl oder den Missbrauch gefährlicher Güter zu minimieren, durch den Personen, Güter oder die Umwelt gefährdet werden können. Die an der Beförderung gefährlicher Güter mit hohem Gefahrenpotenzial beteiligten Beförderer (EVU) müssen Sicherungspläne, die mindestens die in Absatz 1.10.3.2.2 RID aufgeführten Elemente beinhalten, einführen und tatsächlich anwenden.

Sicherungspläne dürfen niemals unverschlüsselt elektronisch versendet werden. Verschlüsselungsverfahren müssen durch das BSI mindestens für die VS-NfD-Kommunikation freigegeben sein. Es gilt auch im Unternehmen der Grundsatz „Kenntnis nur wenn notwendig“.

Im Rahmen dieses Fachthemas werden Sicherungspläne durch EBA-Mitarbeiter allenfalls vor Ort eingesehen.

3 Fahrzeugüberwachung

a. Prüfung der ordnungsgemäßen Registrierung von Fahrzeugen

Fahrzeuge werden durch EVU betrieben, in Züge eingestellt und teilweise durch ganz Europa gefahren. Um dabei die Sicherheit zu gewährleisten, müssen die einzelnen Akteure ihren Pflichten nachkommen. In diesem Zusammenhang muss das EVU vor der Verwendung eines Fahrzeuges mit seinen Streckenkompatibilitätsverfahren prüfen, ob das Fahrzeug genehmigt, ordnungsgemäß registriert, kompatibel mit der zu befahrenden Strecke ist und ob es sich ordnungsgemäß in die Zusammensetzung des Zuges einfügt. Darüber hinaus muss sich das EVU vergewissern, dass sich das Fahrzeug in einem betriebssicheren Zustand befindet. Hierzu gehört auch die Prüfung, ob die ECM für ihre Tätigkeit berechtigt ist.

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](#)“