



Europarechtlicher Sicherheitsbegriff

(Stand 10 / 2009)

Prof. Dr. H. – J. Kühlwetter



Europäischer Sicherheitsbegriff

Bisheriger Zustand:

Begriff und Organisation der Sicherheit waren bisher Gegenstand nationaler Rechtsprechung und Organisationsgewalt.

Rechtsprechung: Rheinweiler – Urteil des BGH v. 1. Oktober 1978 = Vers.R. 1978, S. 1163 ff;

Organisation: Eisenbahnaufsichtsbehörden des Bundes (EBA) und der Länder (Landesverkehrsministerien).

Aktueller Zustand seit 5. ERÄG (16. 4. 2007):

Richtlinie 2004 / 49 / EG v. 29. April 2004 über
„Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft“,
Amtsblatt Nr. L 164 v. 30. 4. 2004.



Aktueller Zustand seit 5. ERÄG (16. 4. 2007):

Seit dem 25. April 2009:

„Verordnung (EG) Nr. 352 / 2009 der
Kommission“

v. 25. April 2009, Amtsblatt der EU, L 108 v. 29. 4. 2009

„über die Festlegung einer gemeinsamen
Sicherheitsmethode zur Evaluierung und
Bewertung von Risiken gem. Art. 6 Abs. 3
Buchstabe a der Richtlinie 2004 / 49 / EG
des Europäischen Parlaments und des
Rates“



In der Zukunft differenzierter Sicherheitsbegriff nach Rechtsbereichen:

1. Im Zivilrecht wie bisher „Rheinweiler – Entscheidung“ mit „objektiviertem Schuldbegriff“ (= durchschnittlich guter BL);
2. im Strafrecht subjektive Schuldbetrachtung, auf den handelnden Täter abgestellt;
3. im Verwaltungsrecht geteilte Betrachtung:
 - a) Für regelspurige öffentliche Eisenbahnen Sicherheitsbeurteilung nach dem statistikbasierten System der 2004 / 49 / EG + VO 352 / 2009;
 - a) für regelspurige nichtöffentliche Eisenbahnen Sicherheitsbetrachtung nach der „Rheinweiler – Entscheidung“.



Europäischer Sicherheitsbegriff

Beurteilung nach Zivilrecht und für nö E:

Das Maß der erforderlichen Sicherheit wurde daran bemessen,

„was ein verantwortliches Organ eines
Eisenbahnunternehmens
nach dem jeweiligen Stand der Technik
als verständiger, umsichtiger, vorsichtiger und gewissenhafter
Fachmann für das Eisenbahnwesen für ausreichend halten
darf,
um andere Personen vor Schaden zu bewahren und
die den Umständen nach zumutbar sind“.

Im Zivilrecht objektiver Maßstab !

Im Strafrecht subjektiver Maßstab !



Bisheriger Sicherheitsbegriff:

Eigenartigerweise bisher im Eisenbahnrecht nicht ausdrücklich positiv definiert;

weder im Gesetz (§ 4 AEG) oder dessen Begründung;
noch in der Rechtsprechung;

noch in der eisenbahnrechtlichen Literatur z. B.

Kramer bei Kunz, AEG, S. 54;

Wittenberg / Heinrichs / Mittmann / Zwanziger, § 4 AEG; noch

Hoppe / Schmidt / Busch / Schieferdecker

(Sicherheitsverantwortung im Eisenbahnwesen), S. 2, System der „Hochzuverlässigkeit“.



Bisheriger Sicherheitsbegriff:

Auffassungen in der allgemeinen Literatur:

Ekardt / Manger / Neuser / Pottschmidt / Roßnagel / Rust, „Rechtliche Risikosteuerung“, S. 114 ff:
„Sicherheitsdefinition ist schutzgutorientiert“;

Dauerhaftigkeit, Betriebssicherheit und Verfügbarkeit spielen demgegenüber keine Rolle;

Sicherheitsbegriff wird weiter ausgefüllt durch „technische Normen“ und „professionelle Normen“, diese enthalten Angemessenheits – und Richtigkeitsregeln sowie Bewertungsmaßstäbe für Funktionalität, Wirtschaftlichkeit und Ästhetik der jeweiligen Lösung.



Bisheriger Sicherheitsbegriff:

Auffassungen in der allgemeinen Literatur:

Stoll, „Sicherheit als Aufgabe von Staat und Gesellschaft“, S. 2:

„Etwas Ungewisses kann durch eingrenzende Beschreibung und Abschätzung des weiteren Verlaufs, der Wahrscheinlichkeit und der Vor – und Nachteile und durch Festlegung von Pflichten und Ansprüchen handhabbar gemacht werden“.

Daraus ergibt sich die Frage: Gibt es je einen – eventuell unterschiedlichen - Sicherheitsbegriff im öffentlichen und im privaten Bereich ?



Bisheriger Sicherheitsbegriff:

Auffassung im Atomrecht (§ 1 Nr. 2 und § 7 Abs. 2 Nr. 3 AtG):

Differenzierter Maßstab:

Schutz von Leben, Gesundheit, Sachgütern;

Ausgleich von Schäden;

Vorsorge nach dem „Stand von Wissenschaft und Technik“.

Daraus hat Steinberg abgeleitet

folgende dreistufige Strukturierung:



Bisheriger Sicherheitsbegriff:

Auffassung im Atomrecht (§ 1 Nr. 2 und § 7 Abs. 2 Nr. 3 AtG):

GEFAHREN-
ABWEHR
(Maßnahmen sind
unbedingt geboten)

RISIKO
(Maßnahmen bis zur Grenze des
wirtschaftlich Vertretbaren)

HINZUNEHMENDES RESTRISIKO



Bisheriger Sicherheitsbegriff:

Diese „Drei – Stufen – Lehre“ scheint auch Auffassung des BGH im „Rheinweiler – Urteil“ zu sein (Urteil des BGH v. 1. Oktober 1978 = Vers.R. 1978, S. 1163 ff), denn der BGH postuliert hier:

1. Gefahr muss vorausschaubar sein;
2. nach dem Stand der Technik vermeidbar mit zumutbaren Aufwendungen;
3. bestehendes, zu tragendes Restrisiko.



Bisheriger Sicherheitsbegriff:

Gibt es zwei Sicherheitsbegriffe,

einen zivilrechtlichen – Bürger gegen Bürger
und

einen öffentlich – rechtlichen - Bürger gegen
Staat ?

Haben sie eventuell unterschiedliche
Bedeutung ?

(Einmal Verkehrssicherungspflicht,
einmal „staatliche Sicherheit“ ?)



Bisheriger Sicherheitsbegriff:

Gibt es zwei Sicherheitsbegriffe ?

Pflicht der Polizei, „Sicherheit zu schaffen“ ?

Pflicht des Staates, „Renten sicher zu machen“ ?

Pflicht des Bürgers, die von ihm betriebene
Anlage „sicher zu betreiben“ ?



Bisheriger Sicherheitsbegriff:

Gibt es zwei Sicherheitsbegriffe ?

Wohl – abgesehen von 2004 / 49 / EG - kein
unterschiedlicher Begriff der Sicherheit, aber
unterschiedliche Adressaten,
unterschiedlicher Sicherheitsumfang,
„Sicherheitszustand“ gegenüber dem Staat oft
nicht einklagbar (z. B. Anzahl der Polizisten
abhängig von der Haushaltslage !).



Bisheriger Sicherheitsbegriff:

Aussagen in DIN – Normen:

DIN 820-12: Sicherheitsnorm ist eine Norm, „in der Festlegungen zur Abwendung von Gefahren für Menschen, Tiere und Sachen enthalten sind“.

DIN EN 45020: Sicherheit = „Freiheit von unvermeidbaren Schadensrisiken“.



Bisheriger Sicherheitsbegriff:

Aussagen in DIN – Normen:

E - DIN 820-120: Risiko = „Wahrscheinlichkeit des Auftretens einer Gefährdung, die einen Schaden hervorruft, und Grad der Schwere des Schadens“ (so auch EN 50126 (RAMS), S. 17).

Der Entwurf stellt in der Folge ab auf ein „Tolerierbares Risiko“ = Risiko, welches basierend auf den aktuellen gesellschaftlichen Wertvorstellungen in einem gegebenen Zusammenhang tragbar ist !!!



Bisheriger Sicherheitsbegriff:

Aussagen in DIN – Normen:

DIN EN 50126 (RAMS), S. 9:

Sicherheit = „Das Nichtvorhandensein eines unzulässigen (?) Schadensrisikos (?)“.

Risiko = „Die Wahrscheinlichkeit des Auftretens einer Gefahr, die einen Schaden verursacht, sowie der Schweregrad des Schadens“.

Vertretbares Risiko = „Der maximale Grad an Risiko durch ein Produkt, der für ein Bahnunternehmen toleriert werden kann“.



Fazit:

Zwei Bemessungssysteme stehen sich also gegenüber:

der Maßstab des vorausschauenden objektivierten Fachmannes (BGH, Rheinweiler)

und

der Maßstab des „Unzulässigen“ oder „gesellschaftlich Tolerablen“ (DIN).

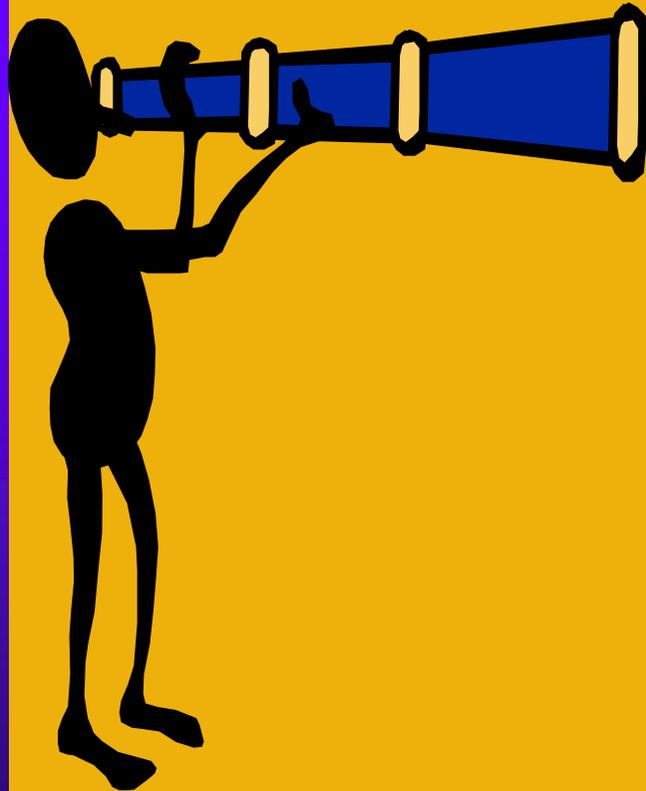


Europäischer Sicherheitsbegriff

....und jetzt kommt die EG !!

Rili 2004 / 49

+ VO 352 / 2009!!



Europäischer Sicherheitsbegriff



Rili 2004 / 49 hat folgende Regelungsgegenstände:

Entwicklung und Management der
Sicherheit;

Sicherheitsbescheinigung und –
genehmigung;

Sicherheitsbehörde;

Untersuchung von Unfällen und
Störungen;

Durchführungsbefugnisse.



Gründe für eine Sicherheitsrichtlinie der EG:

Nationale Sicherheitsbestimmungen hätten sich als unzureichend erwiesen !

Bestehende Unterschiede zwischen den Sicherheitsanforderungen beeinträchtigen das reibungslose Funktionieren des Eisenbahnverkehrs der Gemeinschaft !

Trotz der Trennung des Eisenbahnsystems in EIU und EVU soll Sicherheitsniveau in Verantwortung der Einzelunternehmer aufrechterhalten werden.

Neben Bestimmungen für die Sicherheit in den TSI sind auch Sicherheitsziele für das Gesamtsystem (!) zu definieren !

Sicherheitsbescheinigung soll nachweisen, dass das Eisenbahnunternehmen ein Sicherheitsmanagement eingeführt hat und in der Lage ist, die einschlägigen Normen einzuhalten.



Europäischer Sicherheitsbegriff

Geltungsbereich der Sicherheitsrichtlinie:

Eisenbahnsysteme der Mitgliedstaaten;
auch für das Zusammenwirken von Eisenbahnunternehmen
und Fahrwegbetreibern.

Ausnahmen werden zugelassen für

Untergrundbahnen, Straßenbahnen und andere Stadt –und
Regionalbahnen;
funktional getrennte Netze lediglich für Personenbeförderung
im örtlichen, Stadt – oder Vorortverkehr;
Eisenbahninfrastrukturen in Privateigentum ausschließlich
zur Nutzung für den eigenen Güterverkehr !



Geltungsbereich der Sicherheitsrichtlinie:

Als „Richtlinie“ richtet sie sich zunächst nur an die Regierungen der „Mitgliedstaaten“ und bedarf der „Transmission“;

Art. 33 der Rili: Spätester Umsetzungstermin 30. April 2006 !!!

Mit 5. ERÄG – 5. Eisenbahnänderungsgesetz – in nationales Recht umgesetzt am 16. 4. 2007!!



Europäischer Sicherheitsbegriff

Dies wird ergänzt durch

VO (EG) Nr. 352 / 2009 der Kommission

Inhalt:

Mehrere Verfahren oder Möglichkeiten
einer

„gemeinsamen Methode der Evaluierung
und Bewertung von Risiken“

nach Artikel 6 Rili 2004 / 49.

Europäischer Sicherheitsbegriff



Definitionen der Rili 2004 / 49:

Eisenbahnsystem; Fahrwegbetreiber; Eisenbahnunternehmen;
Technische Spezifikation Interoperabilität (TSI); gemeinsame
Sicherheitsziele (CST); gemeinsame Sicherheitsmethoden
(CSM); Sicherheitsbehörde; nationale Sicherheitsvorschriften;
Sicherheitsmanagementsystem; Untersuchungsbeauftragter;
Unfall; schwerer Unfall; Störung; Untersuchung; Ursachen;
Agentur; benannte Stellen; Interoperabilitätskomponenten.

Achtung:

Oft von bisherigen EU – Definitionen und auch vom
nationalen Recht abweichend !!



Entwicklung und Management der Sicherheit

I

Eisenbahnsicherheit ist aufrecht zu erhalten, kontinuierlich zu verbessern;
Sicherheitsvorschriften werden auf offene und nichtdiskriminierende (!)
Weise festgelegt, angewandt und durchgesetzt;
Maßnahmen zur Entwicklung und Verbesserung der Eisenbahnsicherheit
berücksichtigen die Notwendigkeit „eines auf einem System
beruhenden Ansatzes“;
zivilrechtliche Haftung der Fahrwegbetreiber und Eisenbahnunternehmer
(EVU);
Haftung der Hersteller, Zulieferer von Wartungsmaterial, Wagenhalter,
Dienstleistungsanbieter und jeder Beschaffungsstelle für Lieferungen,
Fahrzeuge, Anlagen, Zubehörteile und Materialien sowie
Dienstleistungen.



Entwicklung und Management der Sicherheit

II

Die Mitgliedstaaten erstatten Jahresberichte durch die Sicherheitsbehörden an die

Agentur = Europäische Eisenbahnagentur =
Gemeinschaftsagentur für Sicherheit und Interoperabilität
im Eisenbahnverkehr = Rili 2004/881 !!

Mitgliedstaaten richten eine nationale Untersuchungsstelle
ein, die über mindestens einen
Untersuchungssachverständigen verfügt, der in der Lage
ist, bei Unfällen oder Störungen als
„Untersuchungsbeauftragter“ tätig zu werden.



Entwicklung und Management der Sicherheit III

Untersuchungsstelle ist organisatorisch, rechtlich und in ihren Entscheidungen unabhängig von EIU, EVU, entgelterhebenden Stellen, allen anderen Parteien, sowie funktional unabhängig von den Sicherheitsbehörden und den Regulierungsstellen.

Meldepflichten an die Untersuchungsstellen !!

Untersuchungsstelle kann Unterstützung anderer Untersuchungsstellen oder der Agentur anfordern !



Entwicklung und Management der Sicherheit

IV

Verfahren der „Untersuchungsstelle“ (Art. 22 Rili 2004 / 49):

So offen wie möglich;

alle Beteiligten können sich äußern;

alle Beteiligten haben Zugang zu den Ergebnissen;

alle Beteiligten werden regelmäßig über die
Untersuchung und ihren Verlauf unterrichtet.

Untersuchungsstelle gibt Sicherheitsempfehlung ab.

Eingriffs – und Beweissicherungsrechte der
Untersuchungsstelle (Art. 20 = StPO ?).



Entwicklung und Management der Sicherheit

V

1. Phase: Statistik (CSI) = Indikatoren für die Sicherheit;
2. Phase: Methodenentscheidung (CSM) = Evaluierung und Bewertung des Sicherheitsniveaus, Festlegung der Sicherheitsziele und Einhaltung der anderen Sicherheitsanforderungen durch die Kommission; **aktuell ergänzt durch VO 352 / 2009!**
3. Phase: (CST – „Target“) = Sicherheitsziel = Festlegung der Akzeptanzhöhe: Entwurf durch Agentur, Erlass und Veröffentlichung durch Kommission !!





Neue „CSM – Verordnung“ 352 / 2009:

Zweck:

Festlegung einer „gemeinsamen Sicherheitsmethode (CSM) für die Evaluierung und Bewertung von Risiken“ (Art. 1 Abs. 1)

Ziel:

Aufrechterhaltung oder Verbesserung des Sicherheitsniveaus im Schienenverkehr (Art. 1 Abs. 2).



Neue „CSM – Verordnung“ 352 / 2009:

Anwendungsbereich:

Alle in einem Mitgliedstaat vorgenommene Änderungen des Eisenbahnsystems i. S. von Anhang III, Ziffer 2 b Rili 2004 / 49 /EG.

Ausnahmen:

U – Bahnen, Straßenbahnen, Stadt – und Regionalbahnen, getrennte Netze, Privatnetze, historische Fahrzeuge; historische Züge auf eigenem Netz.



Neue „CSM – Verordnung“ 352 / 2009:

Definitionen (Art. 3):

„Risiko“: Kombination zw.

Wahrscheinlichkeit des Eintritts und
Ausmaß des Schadens;

„Sicherheit“: Abwesenheit unvertretbarer
Schadensrisiken;

„Vorschlagender“: EVU, EIU, Auftraggeber,
Hersteller, Antragsteller.



Neue „CSM – Verordnung“ 352 / 2009:

Anhang I, „Risikomanagementverfahren“

(I):

Systembeschreibung;
Schnittstellenzusammenarbeit;
Risikoanalyse einschließlich
Gefährdungsermittlung;
Risikoevaluierung.



Neue „CSM – Verordnung“ 352 / 2009:

Anhang I, Risikomanagementverfahren“ (II):

Grundsätze der Risikoakzeptanz:

- Anwendung der allgemein anerkannten RdT;
- Vergleich mit „ähnlichen Systemen“;
- „explizite Risikoabschätzung“;



Neue „CSM – Verordnung“ 352 / 2009:

Dieses System entspricht in seinen Aussagen den tragenden Grundsätzen der sog. „Rheinweiler – Entscheidung“ des BGH (Urteil des BGH vom 1. Oktober 1978, Vers. R. 1978, S. 1163):

„Das Maß der Sicherheit wird danach bestimmt, was ein verantwortliches Organ eines Eisenbahnunternehmens nach dem jeweiligen Stand der Technik als verständiger, umsichtiger, vorsichtiger und gewissenhafter Fachmann für das Eisenbahnwesen für ausreichend halten darf, um andere Personen vor Schaden zu bewahren und die den Umständen nach zumutbar sind“.



Neue „CSM – Verordnung“ 352 / 2009:

Letztlich:

S. für das „sichere Konstruieren“
Kühlwetter, „Fahrzeugzulassung außerhalb
der „anerkannten Regeln der Technik“, ERI
7 / 2003, S. 329 ff und
DIN EN 50126 – RAMS – Seite 9,
„Sicherheit als Nichtvorhandensein eines
unzulässigen Risikos“ und Anhang „D“,
„ALARRP“ und „GAMAB“ – Systeme.



Künftiges Eisenbahnsicherheitsmanagement

.....vereinfacht ausgedrückt :

Die nationalen Behörden erheben (mit Hilfe der Unternehmen !) die relevanten statistischen Zahlen

und

die Kommission legt auf Vorschlag der Agentur die zulässigen „Ausreißerprozent“ fest nach.....



Gemeinsame Sicherheitsindikatoren „CSI“ (I)

Unfallbezogene Indikatoren:

1. Gesamtzahl und (auf gefahrene Zugkilometer bezogene) durchschnittliche Zahl der Unfälle, aufgeschlüsselt nach folgenden Unfallarten:

Kollisionen von Zügen einschließlich Kollisionen mit Hindernissen innerhalb des Lichtraumprofils; Zugentgleisungen; Unfälle auf BÜ einschließlich solcher, an denen Fußgänger beteiligt sind; Unfälle mit Personenschäden, die von in Bewegung befindlichen Eisenbahnfahrzeugen verursacht wurden, mit Ausnahme von Suiziden; Suizide; Fahrzeugbrände; sonstige Unfälle.



Gemeinsame Sicherheitsindikatoren „CSI“ (II)

Unfallbezogene Indikatoren:

2. Gesamtzahl und (auf gefahrene Zugkilometer bezogene) durchschnittliche Zahl der schwer Verletzten und Getöteten je Unfallart, aufgeschlüsselt in folgende Kategorien:

Fahrgäste (auch im Verhältnis zu den gesamten
Personenkilometern);

Bedienstete einschließlich des Personals von
Auftragnehmern;

Benutzer von BÜ;

Unbefugte auf Eisenbahnanlagen;

sonstige Personen.



Gemeinsame Sicherheitsindikatoren „CSI“ (III)

Indikatoren in Bezug auf Störungen und Beinaheunfälle:

1. Gesamtzahl und (auf die gefahrenen Zugkilometer bezogene) durchschnittliche Zahl der Schienenbrüche, Schienenverbiegungen und Signalgebungsfehler;
2. Gesamtzahl und (auf die gefahrenen Zugkilometer bezogene) durchschnittliche Zahl der unter Gefährdung überfahrenen Haltsignale;
3. Gesamtzahl und (auf die gefahrenen Zugkilometer bezogene) durchschnittliche Zahl der Rad – und Achsbrüche an in Betrieb befindlichen Fahrzeugen.



Gemeinsame Sicherheitsindikatoren „CSI“ (IV)

Indikatoren in Bezug auf die Unfallfolgen:

1. Gesamtkosten und (auf die gefahrenen Zugkilometer bezogenen) Durchschnittskosten aller Unfälle (in EUR), bei denen nach Möglichkeit folgende Kosten zu berechnen und einzubeziehen sind:

Für Tod und Verletzung; Ausgleichsleistungen für den Verlust oder die Beschädigung des Eigentums von Fahrgästen, Personal oder Dritten, einschließlich der Kosten im Zusammenhang mit Umweltschäden; für den Austausch oder die Instandsetzung beschädigter Fahrzeuge oder Eisenbahnanlagen; für Verspätungen, Störungen und Umleitungen im Verkehrsbetrieb einschließlich zusätzlicher Kosten für Personal und Verlust künftiger Einnahmen.

Von den vorstehend genannten Kosten werden von Dritten geleistete oder voraussichtlich zu leistende Entschädigungen und Ausgleichsleistungen, beispielsweise von Kraftfahrzeugbesitzern, die an Unfällen auf Bahnübergängen beteiligt sind, abgezogen. Ausgleichsleistungen, die das Eisenbahnunternehmen oder der Fahrwegbetreiber aufgrund eigener Versicherungspolice erhält, werden nicht abgezogen.



Gemeinsame Sicherheitsindikatoren „CSI“ (V)

Indikatoren in Bezug auf die Unfallfolgen:

2. Gesamtzahl und (auf die geleisteten Arbeitsstunden bezogene) durchschnittliche Zahl der Arbeitsstunden, die von Personal und Auftragnehmern unfallbedingt nicht geleistet werden können.



Gemeinsame Sicherheitsindikatoren „CSI“ (VI)

4. Indikatoren in Bezug auf die technische Sicherheit der Infrastruktur und ihre Umsetzung:

1. Prozentualer Anteil der mit automatischer Zugsicherung (ATP) betriebenen Strecken, Prozentualer Anteil der unter Nutzung betriebsbereiter ATP-Systeme gefahrenen Zugkilometer;
2. Zahl der Bahnübergänge (insgesamt und pro Kilometer Strecke). Prozentualer Anteil der automatisch oder manuell geschützten Bahnübergänge.



Gemeinsame Sicherheitsindikatoren „CSI“ (VII)

5. Indikatoren in Bezug auf das Sicherheitsmanagement:

Interne Nachprüfungen (Audits), die von Fahrwegbetreibern und Eisenbahnunternehmen gemäß den Unterlagen des Sicherheitsmanagementsystems durchgeführt wurden. Gesamtzahl der durchgeführten Nachprüfungen und Angabe dieser Zahl als Prozentwert in Bezug auf die vorgeschriebenen (und / oder geplanten) Nachprüfungen.



Sicherheitsmanagementsysteme (Anhang III Rili 2004 / 49 / EG)

Anforderungen:

Dokumentationspflicht;
Zuständigkeitsverteilung innerhalb von EIU und EVU;
Kontrollen durch die Geschäftsleitung;
Einbeziehung des Personales;
fortlaufende Verbesserung des Systems.



Sicherheitsmanagementsysteme

(Anhang III)

Wesentliche Bestandteile (I):

Sicherheitsordnung, vom Unternehmer genehmigt und dem Personal bekannt gegeben (Dienstordnung !);

qualitative und quantitative Ziele zur Erhaltung und Verbesserung der Sicherheit im Unternehmen;

Verfahren zur Einhaltung bestehender, neuer oder geänderter Normen, TSI, Sicherheitsvorschriften oder sonstiger einschlägiger Vorschriften;

Verfahren und Methoden der Risikobewertung;

Schulungsprogramme.



Sicherheitsmanagementsysteme

(Anhang III)

Wesentliche Bestandteile (II):

Vorkehrungen für ausreichenden Informationsfluss innerhalb der Organisation und für Organisationen, die dieselbe Infrastruktur benutzen;

Verfahren und Formate zur Dokumentation von Sicherheitsinformationen;

Melde –, Untersuchungs – und Auswerteverfahren für Unfälle, Störungen, Beinaheunfälle und sonstige gefährliche Ereignisse.



Sicherheitsmanagementsysteme

(Anhang III)

Wesentliche Bestandteile (III):

Bereitstellung von Einsatz -, Alarm – und Informationsplänen in Absprache mit den zuständigen Behörden (= Notfallmanagement);

Bestimmungen über regelmäßige interne Nachprüfungen des Sicherheitsmanagementsystems (Geschäfts - prüfungen !).



Sicherheitsbescheinigung und Sicherheitsgenehmigung (Art. 10 ff):

1. **Sicherheitsbescheinigung** =
Unternehmensbescheinigung für EVU, dass
Sicherheitsmanagementsystem zugelassen ist +
Sicherheitsvorkehrungen zugelassen.
2. **Sicherheitsgenehmigung** =
Unternehmergenehmigung für EIU, dass
Sicherheitsmanagementsystem zugelassen ist +
Sicherheitsvorkehrungen zugelassen.
3. Erteilung durch **Sicherheitsbehörde (nur Bund)**.

Europäischer Sicherheitsbegriff



Zulassungsregelungen für
Grenzüberschreitungen von Fahrzeugen, die in
einem Mitgliedsland zugelassen sind (Art. 14, s.
auch „TEIV“):

Zulassungszwang „nach diesem Artikel“;

Vorlage einer „technischen Akte“, welche enthält:

Nationalen Zulassungsnachweis;

relevante Daten, Instandhaltungsprogramm, Betriebsmerkmale;

Nachweis technischer und betrieblicher Merkmale für die Kompatibilität
in den Bereichen Energieversorgung, Signalgebung, Zugsteuerung,
Zugsicherung, Spurweite, Lichtraumprofil, Achslast und anderer
Betriebsgrößen.

Informationen über Ausnahmen und Nachweise über Risikobewertung;

Probetrieb auf dem Netz zur Überprüfung der
Kompatibilität;

Unverzögliche Entscheidung der Behörde, binnen 4 Monaten.



Sicherheitsbehörde (Art. 16 – 18)

Jeder Mitgliedstaat richtet eine Sicherheitsbehörde ein;
organisatorisch, rechtlich und in ihren Entscheidungen
unabhängig von EIU, EVU, Antragstellern und
Beschaffungsstellen (!!!!! EBA ist unterstellt dem
BMVBW als Eigentümer der DB AG !!!);

Jährlicher, veröffentlichter Tätigkeitsbericht an die
Agentur;

Arbeitsweise: Offenheit, Nichtdiskriminierung,
Transparenz !

Konsultation aller Beteiligten;

gerichtliche Überprüfung der Entscheidungen !



Sicherheitsbehörde (Art. 16 – 18)

Aufgaben:

Genehmigung der Inbetriebnahme der
strukturbezogenen Teilsysteme Interoperabilität
konventionell und HG – Verkehr;

Überwachung der Teilsysteme Interoperabilität;

Genehmigung der Inbetriebnahme neuer und
wesentlich geänderter Fahrzeuge unterhalb TSI;

Erteilung, Erneuerung, Änderung, Widerruf von
Sicherheitsbescheinigungen und
Sicherheitsgenehmigungen;

Beobachtung, Förderung, Weiterentwicklung.



Zusammenfassung:

An sich regeln diese Rili + die VO im
organisatorischen Teil

Selbstverständlichkeiten, die in einer
Staatsbahn ausdrücklich vorgeschrieben
waren !!!!

Motto:

**Back to the roots with the
Managers !!**



Ihnen allezeit eine
sichere Betriebsführung !

So

oder

so !!!!!

