

# Formalismus oder wirksame Verbesserung der Betriebsabläufe?

*Wer muss ein Sicherheitsmanagementsystem SMS aufbauen und was ist dabei zu beachten?*

Martin Figoluschka

## Derzeitiges Sicherheitsniveau in den Unternehmen

Das Sicherheitsniveau und die Qualität der Betriebsabläufe in deutschen Eisenbahnverkehrsunternehmen EVU und Eisenbahninfrastrukturunternehmen EIU sind stark unterschiedlich.

Die Spanne reicht vom weitestgehend regelkonformen Eisenbahnbetrieb bis zu häufigem unbewussten und bewussten Verstoß gegen Richtlinien und Sicherheitsregeln.

Schwerpunkte zu Sicherheitsmängeln sind:

- Überwachung der Sicherheit des Eisenbahnbetriebs; Wahrnehmung von Führungsaufgaben
  - Die meisten EVU und EIU haben diese Aufgaben an externe Eisenbahnbetriebsleiter (EBL) delegiert. Einige Eisenbahnunternehmen haben aus Kostengründen das Budget für den EBL so reduziert, dass eine Überwachung des laufenden Eisenbahnbetriebs kaum stattfindet.
- Personalqualifikation und kontinuierliche Schulung
  - EVU arbeiten teilweise mit Triebfahrzeugführern, die in einem vom Arbeitsamt finanzierten Kurzlehrgang ausgebildet wurden. Die vorgeschriebenen Weiterbildungen, Begleitfahrten mit dem EBL, Nachweis der Streckenkenntnis, Nachweis der Baureihenkenntnis werden in vielen EVU nur unzureichend durchgeführt. Oft fehlt ein durchgängiges Wiedervorlagesystem zur Überwachung der Personalqualifikation.
- Unterhaltung der Eisenbahnfahrzeuge
  - Der Sachverstand und die Abläufe zur Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen sind in einigen EVU unzureichend. Auch Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sachverstand verstoßen aus Kostengründen gegen Instandhaltungsvorschriften und Auflagen der Aufsichtsbehörden.
- Zustand der Eisenbahninfrastruktur
  - Einsparungen bei Instandhaltungsarbeiten im Oberbau und in der Leit- und Sicherungstechnik führen in der Regel nicht sofort zu Unfällen. Viele Eisen-

bahninfrastrukturen sind wegen mangelhafter Instandhaltung in einem unbefriedigenden Zustand. Langsamfahrstellen und ungeplante Gleissperrungen weisen auf Lücken in der Durchführung von Inspektionen und Instandhaltungsarbeiten hin. Nicht erkannte Mängel können zu Unfällen führen.

- Beachtung von Richtlinien und Vorschriften
  - Die Information und Schulung der Mitarbeiter zu Änderungen der Vorschriften und die Überprüfung der Umsetzung ist in vielen Eisenbahnunternehmen lückenhaft.
- Betriebsaufzeichnungen, Nachweisführung
  - Fast alle Eisenbahnunternehmen haben deutliche Lücken in den Betriebsaufzeichnungen, Aufzeichnungen zu Instandhaltungsarbeiten, Nachweis der Durchführung von Schulungen und internen Betriebskontrollen.

Die Sicherheitsrichtlinie 2004/49/EG ist in das Allgemeine Eisenbahngesetz aufgenommen worden, um die Sicherheit der Abläufe in den Eisenbahnunternehmen zu erhöhen.

## Ziele und Nutzen des Sicherheitsmanagementsystems

Hauptziele eines SMS sind: sichere Steuerung der Betriebsabläufe eines Eisenbahnunternehmens, Identifikation von Risiken in den Betriebsabläufen und Maßnahmen zur Risikominimierung, Erfüllung aller zu beachtenden Richtlinien, Gesetze und Vorschriften, klare Definition der Verantwortlichkeiten und schriftliche Regelung der Betriebsabläufe, ständige Erhöhung der Qualität der Arbeitsabläufe durch Auswertung von Fehlern.

Ein durchgängiges SMS sichert den Unternehmer vor Organisationsverschulden und optimiert betriebliche Abläufe hinsichtlich Sicherheit und Effektivität. Ein SMS ist ein Qualitätsmanagementsystem mit dem Schwerpunkt „Minimierung von Risiken im Eisenbahnbetrieb“.

Der Nutzen hängt wie bei allen Führungssystemen maßgeblich von der Einstellung/Vorbildwirkung des Unternehmers und dem sorgfältigen Aufbau ab. Bei einer sorgfältigen Analyse der Arbeitsabläufe werden neben Risiken für den Eisenbahnbetrieb auch unwirtschaftliche Arbeitsabläufe und

Kommunikationsdefizite mit den Kunden erkannt. Der Wunsch der Eisenbahnunternehmer nach einer Blaupause/Mustervorlage für ein SMS ist verständlich, wegen der unterschiedlichen Struktur, Geschäftsfelder und Abläufe in den Unternehmen aber nur bedingt sinnvoll.

## Welche Unternehmen müssen ein SMS aufbauen?

Alle öffentlichen, regelspurigen EVU mit Ausnahme von Regionalbahnen und EIU mit Ausnahme von Serviceeinrichtungen müssen ein dokumentiertes Eisenbahnsicherheitsmanagementsystem aufbauen. Diese im AEG § 7 festgelegte Verpflichtung besteht auch für Unternehmen, deren SMS nicht vom EBA überprüft wird. Die Unternehmer können Sonderfälle und die Abgrenzung von öffentlichen und nichtöffentlichen Eisenbahnunternehmen bei ihrer Aufsichtsbehörde erfragen. Die Bestellung eines Eisenbahnbetriebsleiters entbindet entgegen dem Glauben vieler Unternehmer nicht von der Pflicht zum Aufbau eines SMS.

## Gesetzliche Anforderungen und Aufgaben des EBA

Die Sicherheitsrichtlinie 2004/49/EG ist durch die Aufnahme in das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) und die Eisenbahnbetriebsleiterverordnung (EBV) in Deutschland verbindlich eingeführt. Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ist als nationale Aufsichtsbehörde beauftragt, das Sicherheitsmanagementsystem aller EVU mit grenzüberschreitendem Verkehr zu überprüfen. Das EBA ist weiterhin beauftragt, das SMS von Unternehmen zu überprüfen, die den Nachweis des Managementsystems ohne Eisenbahnbetriebsleiter erbringen wollen.

Die Überprüfung geschieht durch Einsicht in die Dokumentation des Eisenbahnsicherheitsmanagementsystems SMS, zugehöriger Betriebsaufzeichnungen, Schulungspläne, Instandhaltungspläne und einem Vorort-Termin. Nach erfolgreicher Prüfung erhalten die Unternehmen vom EBA eine Bescheinigung ihres SMS. Das EBA nimmt die gebührenpflichtige Überprüfung/Zertifizierung nach Antrag des Unternehmens vor.

Das Procedere des EBA zur Überprüfung des SMS ist noch nicht bis ins letzte Detail geklärt.

Eine weitere Aufgabe des EBA ist die Erteilung/Verlängerung von Sicherheitsbescheinigungen SiBe für EVU und Sicherheitsgenehmigungen SiGe für EIU. Die Erlangung bzw. Verlängerung von SiBe und SiGe ist durch die Aufnahme der wichtigsten Anforderungen aus der Sicherheitsrichtlinie 2004/49/EG wesentlich schwieriger geworden.

Die einzureichenden Dokumente zur Sicherheitsorganisation, Normen und Vorschriften, Personal, Fahrzeuge und Infrastruktur sind in den Leitfäden „Sicherheitsbescheinigung“ und „Sicherheitsgenehmigung“ des EBA beschrieben.

Das EBA ist in letzter Zeit häufig kritisiert worden, weil die im Internet abrufbaren Leitfäden nicht alle Fragen der Unternehmer klären.

Viele Unternehmer haben die zur Verlängerung von SiBe bzw. SiGe erforderlichen Unterlagen noch nicht vollständig eingereicht und entschieden, mit dem Aufbau eines SMS abzuwarten.

### Aufgaben von Eisenbahnunternehmern und EBL

Die Eisenbahnunternehmer sollten bei ihrer Aufsichtsbehörde klären, ob sie ein SMS aufbauen müssen. Weiterhin ist zu klären, ob der Nachweis des SMS mit oder ohne Eisenbahnbetriebsleiter erbracht werden soll.

Die Sicherheitsorganisation und die Aufgaben der Mitarbeiter im Eisenbahnbetriebsdienst müssen in einer Geschäftsanweisung festgelegt werden.

Die Betriebsorganisation, die sicherheitsrelevanten Arbeitsabläufe, der Umgang mit Vorschriften und Richtlinien, die Weiterbildung des Personals, die Überwachung des SMS durch Audits und die Verfahren

zur Risikominimierung müssen in einer Dokumentation, z. B. in Form eines SMS-Handbuches mit Verfahrensbeschreibungen und sonstigen Anlagen dokumentiert werden.

Der Eisenbahnunternehmer muss vor Erstellung der SMS-Dokumentation seine Betriebsabläufe auf Defizite in Bezug auf die Sicherheitsrichtlinie analysieren und die Defizite beseitigen.

Er muss die Qualität und Sicherheit der Betriebsabläufe überwachen, die Feststellungen in Auditberichten dokumentieren und Maßnahmen zur Beseitigung von Defiziten einleiten.

Er muss die Leistungen des SMS und sicherheitsrelevante Vorkommnisse jährlich in einem Sicherheitsbericht bewerten und den Sicherheitsbericht an die Aufsichtsbehörde senden.

Der Eisenbahnunternehmer kann viele der o. g. Aufgaben an einen Eisenbahnbetriebsleiter und/oder einen SMS-Beauftragten delegieren.

Die Überwachung und Bewertung des SMS sowie die Erstellung des Sicherheitsberichtes sind Führungsaufgaben, die nicht delegiert werden sollten.

### Ausblick

Nach Auffassung des Autors wird sich das SMS in Deutschland durchsetzen. Die Eisenbahnbetriebsleiter werden weiterhin benötigt, da die Anforderungen an Know-how und Überwachung des Eisenbahnbetriebs steigen. Die Rolle des Eisenbahnbetriebsleiters wird sich langsam in Richtung Sicherheitsmanager verändern.

Die Forderung nach einem SMS wird den Markteintritt neuer EVU erschweren.

Verstöße prominenter EVU und EIU gegen Regeln des Eisenbahnbetriebs könnten den

Gesetzgeber veranlassen, die Zuständigkeit des EBA zur Überprüfung der SMS-Systeme aller öffentlichen Eisenbahnunternehmen auszuweiten.

Eisenbahnunternehmer sollten daher im Jahr 2009 mit dem Aufbau eines SMS beginnen, um die Arbeiten bis zum Ende der Übergangsregelung 2010 abzuschließen.



Dipl.-Ing. Martin Figoluschka

Zertifizierungsauditor und Inhaber  
BQB Unternehmensberatung GmbH  
martin.figoluschka@bqb-gmbh.de

### Summary

#### Formalism or a real improvement in operating procedures?

In terms of the level of safety and the quality of operating procedures, there are wide divergences among Germany's rail transport providers and infrastructure managers. The EU safety Directive 2004/49/EC has been incorporated into the General Railways Act with a view to enhancing the safety of procedures in railway operations. Many railway operators are delaying putting in place a railway safety management system and completing the documentation relating to the application for a safety certificate or safety approval, because they are unclear about what the regulatory authorities require, what requirements a safety management system have to fulfil and what the future role of railway operations manager entails. In the author's view, railway operators should make a start on setting up a safety management system this year if they are to have completed the task by the end of the transitional arrangements in 2010.



# sicher.

www.strail.de

**BAHNÜBERGANGSSYSTEME** für höchste Ansprüche

Wenn es um Sicherheit geht, kennen wir keine Kompromisse. Vom technisch einfachen, schnellen und sicheren Einbau bis zur alltäglichen Dauerbelastung ohne Spaltenbildung – STRAIL® ist anders.

Die Nut-Feder-Verbindung verhindert das bei Einzelplatten-Systemen gefürchtete „Kipeln“, speziell bei Schrägbefahrung. Aufgrund unseres elastischen Werkstoffes haben wir in Deutschland die kleinste, zugelassene Spurrille, bei **veloSTRAIL** schließen wir sie ganz. Und die patentierte Oberfläche der STRAIL Gummipplatten erreicht dauerhaft die gleiche Rutschfestigkeit (auch bei Nässe) wie Asphalt.

**STRAIL®. Sicherheit für Ihre Bahnübergänge und für Ihre Investitionen.**




**STRAIL Bahnübergangssysteme & STRAILastic Gleisdämmsysteme** / Gummiwerk KRAIBURG Elastik GmbH / D-84529 Tittmoning, Obb.  
Göllstraße 8 / tel. +49|86 83|701-0 / fax -126 / www.strail.de / www.strailastic.de

STRAIL & STRAILastic sind Marken der  Gruppe