

Sicherheitsmanagementsystem Schiene



Schienerverkehr in Europa ohne Hemmnisse setzt einheitliche Regeln voraus.

Foto: Hermann Leidner

Mit dem Zusammenwachsen der inzwischen 27 Staaten der Europäischen Union und der fortschreitenden Liberalisierung im Schienenverkehr der Gemeinschaft ergab sich bereits Ende der 90er Jahre die Notwendigkeit, eine „regelnde Institution“ zu schaffen. Es entstand die Europäische Eisenbahnagentur (ERA) mit Sitz in Valenciennes (Frankreich), welche ihre Hauptaufgabe in der technischen Unterstützung der Kommission und der Mitgliedstaaten im Hinblick auf die Verbesserung der Interoperabilität und der Sicherheit des europäischen Eisenbahnsystems sieht. Zu ihren Aufgaben gehört neben der Aufstellung gemeinsamer Sicherheitsnormen die langfristige Verwaltung des Systems zur Erstellung, Registrierung und Überwachung der technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI).

Es entstand u. a. die Richtlinie (RL) 2004/49/EG über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und bezogen auf Sicherheitsmanage-

mentsystem und Sicherheitsbescheinigung.

Im Artikel 9 wird gefordert, dass Eisenbahnunternehmen und Fahrwegbetreiber ein SMS einzuführen haben, das mindestens die Gemeinsamen Sicherheitsziele (CST) erreichen kann, welche die in Artikel 8 und Anhang II genannten nationalen Sicherheitsvorschriften sowie die in den TSI festgelegten Sicherheitsanforderungen erfüllt und dass die einschlägigen Teile der Gemeinsamen Sicherheitsmethode (CSM) angewandt werden.

Anhang III gibt Gliederung und Inhalt der SMS in Form eines Handbuches wieder, welches der Eisenbahn-Betriebs-Leiter (EBL) im Auftrag des Unternehmensleiters zu erstellen hat.

Wesentliche Punkte sind:

- ◆ eine Sicherheitsordnung, die vom Unternehmensleiter genehmigt und dem gesamten Personal mitgeteilt wird;
- ◆ die Organisation betreffende

qualitative und quantitative Ziele zur Erhaltung und Verbesserung der Sicherheit sowie Pläne und Verfahren für die Erreichung dieser Ziele;

◆ Verfahren zur Einhaltung bestehender, neuer und geänderter Normen technischer und betrieblicher Art oder anderer Vorgaben, die in TSI oder nationalen Sicherheitsvorschriften gemäß Artikel 8 und Anhang II oder sonstigen einschlägigen Vorschriften oder behördlichen Entscheidungen festgelegt sind, sowie Verfahren, mit denen sichergestellt wird, dass Normen usw. während der gesamten Lebensdauer des Materials und auch während des gesamten Betriebs erfüllt werden;

◆ Verfahren und Methoden für die Durchführung von Risikobewertungen und Maßnahmen zur Risikokontrolle;

◆ Schulungsprogramme für das Personal und Verfahren, die sicherstellen, dass die Qualifikation des Personals aufrechterhalten und die Arbeit dementsprechend ausgeführt wird;

◆ Vorkehrungen für ausreichenden Informationsfluss innerhalb der Organisation und gegebenenfalls zwischen Organisationen, die dieselbe Infrastruktur nutzen;

◆ Verfahren und Formate für die Dokumentierung von Sicherheitsinformationen und Bestimmung von Kontrollverfahren zur Sicherung der Konfiguration von entscheidenden Sicherheitsinformationen;

◆ Verfahren die sicherstellen, dass Unfälle, Störungen, Beinaheunfälle und sonstige gefährliche Ereignisse gemeldet, untersucht und ausgewertet und die notwendigen Vorbeugungsmaßnahmen ergriffen werden;

◆ Bereitstellung von Einsatz-

Alarm- und Informationsplänen in Absprache mit den zuständigen Behörden;

◆ Bestimmungen über regelmäßige interne Nachprüfungen des Sicherheitsmanagementsystems.

Artikel 10 enthält die Bestimmungen für Sicherheitsbescheinigungen- und genehmigungen: „Eisenbahnunternehmen benötigen für die Nutzung der Infrastruktur eine Sicherheitsbescheinigung. Sie kann für das gesamte Netz eines Mitgliedstaates oder nur einen bestimmten Teil davon gelten und wird in der Regel für 15 Jahre ausgestellt und soll schließlich für alle Mitgliedstaaten gelten.“

Der Inhalt der Richtlinie war in nationales Recht umzusetzen und findet sich inhaltlich im novellierten Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) wieder. Umsetzung und Einhaltung der Bestimmungen wird für die Bundesrepublik Deutschland durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) in Bonn überwacht.

Fehlende Sicherheitsmanagementsysteme führen zum Entzug der Betriebserlaubnis eines Eisenbahnunternehmens. ■

Hermann Leidner,
Arbeitskreis BFBahnen