

Positionspapier der UIC Sicherheitsplattform zu der Broschüre der DB, ÖBB und SBB über das Sicherheitsmanagement in europäischen Eisenbahnunternehmen

Einleitung

Bei ihrer Sitzung am 15.09.2004 beauftragte die Plattform die Arbeitsgruppe "Harmonisierung" damit, eine Stellungnahme zur gemeinsam von den drei Unternehmen DB, ÖBB und SBB erstellten Broschüre sowohl bezüglich des Inhalts als auch hinsichtlich ihrer künftigen Verwendung zu erarbeiten.

Diese Broschüre erscheint zur gleichen Zeit, wie die DG TREN eine Arbeitsgruppe damit beauftragt, detaillierte Vorschläge zum von der Sicherheitsrichtlinie vorgesehenen Sicherheitsmanagementsystem (SMS) der Betreiber sowie zu den Genehmigungskriterien vorzubringen.

Ziel dieses Positionspapiers ist es zunächst, die Broschüre denjenigen vorzustellen, die nicht zu den Erstellerbahnen gehören, sie in den europäischen Kontext zu stellen, die stichhaltigen und für alle interessanten Elemente sowie die hinsichtlich der Vorschriften und Managementpraktiken notwendigen Ergänzungen hervorzuheben, damit das Dokument anschließend in einen "Best Practice Leitfaden" mit europäischer Reichweite umgearbeitet werden kann.

Anwendungsbereich

Die Broschüre enthält praktische Hinweise und Empfehlungen zur Organisation eines SMS der Betreiber innerhalb der rechtlichen Anforderungen und in Übereinstimmung mit den Managementpraktiken und der jeweiligen Unternehmenskultur des Betreibers.

Sie wurde von drei Betreibern mit einer Organisation erstellt, die sowohl die Aufgaben des Infrastrukturbetreibers als auch die von Eisenbahnverkehrsunternehmen wahrnehmen. Dennoch richtet sie sich nicht ausschließlich an die so genannten "integrierten" historischen Betreiber. Jeder Betreiber findet darin die Elemente, die seine eigene Geschäftstätigkeit sowie die Schnittstellen betreffen, die er gemeinsam mit den anderen Betreibern des Bahnsystems insgesamt handhaben muss. Selbstverständlich muss jeder Betreiber, der diese Broschüre verwendet, prüfen, ob die einzelnen Vorschläge angesichts seiner eigenen Lage ein zweckmässiges Mittel zur Erfüllung der Anforderungen der Sicherheitsrichtlinie sind.

Die Notwendigkeit einer gemeinsamen Terminologie

In der Broschüre werden zwangsläufig wichtige Konzepte des Sicherheitsmanagements angesprochen, die auf den üblichen Managementpraktiken basieren und die Gegenstand der europäischen Gesetzestexte sind. Es gibt jedoch eine ganze Reihe von Konzepten, die von den einzelnen Bahnunternehmen bzw. entsprechend den jeweiligen Vorschriften der verschiedenen Mitgliedstaaten unterschiedlich ausgelegt und umgesetzt werden. Um diese Zweideutigkeiten und die daraus eventuell resultierenden praktischen Schwierigkeiten zu beseitigen, ist die Erstellung eines Glossars der im Bahnmanagement verwendeten Begriffe unabdingbar, um jeglicher Verallgemeinerung vorzugreifen.

Nachweis der Risikobeherrschung

Wie in der Broschüre betont wird, darf das SMS keine reine Theorie bleiben, sondern muss im Arbeitsalltag umsetzbar sein. Insbesondere die Untersuchungsmethoden zu den im SMS beschriebenen Risiken dürfen nicht zu theoretisch sein, sondern der Realität entsprechen und dem Bedarf der Betreiber im täglichen Betrieb entsprechen.

Ein Betreiber hat in der Regel zwei Mittel, um einen sicheren Betrieb nachzuweisen:

Er kann bei Null anfangen und mittels Werkzeugen zur Gewährleistung der Funktionssicherheit eine Risikoanalyse seiner gesamten künftigen Tätigkeit vornehmen. In diesem Fall muss die Studie

Maßnahmen zur Beherrschung der ermittelten Risiken aufzeigen. Diese Maßnahmen bestehen in erster Linie in der Anwendung der bereits bestehenden Regeln, weil der Betreiber innerhalb eines integrierten und durch untereinander abhängige Vorschriften geregelten Systems handelt, und weil die Marktöffnung im Allgemeinen ein Mehr an Vorschriften bedeutet, um Rechnungswesen und Schnittstellen abzusichern (s. Luftverkehr).

Die zweite Vorgehensweise, insbesondere, wenn der Betreiber gerade erst gegründet wurde, besteht darin, unter Berücksichtigung seiner geplanten Geschäftstätigkeit die vorhandenen Vorschriften und Regelwerke zu ermitteln, die er einzuhalten hat, und diese entsprechend seines eigenen Unternehmens zu ergänzen.

Beide Methoden sind gleichwertig/haben Bestand, sofern sie korrekt und vollständig angewandt werden. Die erste Methode eignet sich hervorragend für bestehende Betreiber, die ein neues Teilsystem oder einen neuen Bestandteil einführen. Sie kann auch dann angewendet werden, wenn der Betreiber eine Vorschriftenausnahme geltend macht. Die zweite Methode kann von den Vorschriften nicht abgedeckte bzw. nur ungenügend abgedeckte Tätigkeitsbereiche hervorheben und den Betreiber zur Durchführung einer entsprechenden Risikoanalyse veranlassen. Die beiden Methoden der Risikoanalyse können allgemein nur auf identifizierte, konkrete und zahlenmäßig festgelegte Belange angewandt werden.

Schnittstelle zwischen dem SMS des Infrastrukturbetreibers und dem SMS des Eisenbahnverkehrsunternehmens

Diese Frage wird in Kapitel 2.3 der Broschüre angesprochen, insbesondere, was die obligatorisch auszutauschenden Informationen anbelangt (siehe Anforderungen f und g, Anlage III der Sicherheitsrichtlinie). Diese Schnittstelle muss jedoch zwischen allen Mitgliedstaaten reibungslos funktionieren, da das in einem Mitgliedsstaat genehmigte SMS in den anderen Mitgliedsstaaten als gültig anerkannt wird.

Zuteilung der Ressourcen

Für den Fall einer europaweiten Zielgruppe, sollte die Broschüre außerdem die Frage der Ressourcen eingehender behandeln. Abgesehen von den spezielleren Fragestellungen zum Thema Finanzierung der Sicherheitsprogramme bzw. Aufrechterhaltung der Kompetenzen des Personals, muss das Unternehmen nachweisen, dass es die notwendigen Vorkehrungen getroffen hat, um die notwendigen Ressourcen laut der bei der Erteilung der Sicherheitsbescheinigung festgelegten Bedingungen ununterbrochen zu erfüllen, beispielsweise um täglich die Konformität der Ausrüstung eines Zuges, der auf einem bestimmten Netz verkehrt, zu gewährleisten.

Schlussfolgerungen und Vorschläge

Die Mitglieder der Harmonisierungsgruppe haben in dieser Broschüre keine Elemente gefunden, die im Widerspruch zu ihren eigenen Sicherheitsmanagementsystemen stehen. Sie schlagen daher vor, die Broschüre und die obigen Bemerkungen der Harmonisierungsgruppe sowie das von der Plattform am 15.09.2004 genehmigte Benchmarking über die Sicherheitszertifizierung der Untergruppe des "Artikel 21"-Ausschusses zu übergeben, die von der DG TREN mit der Bearbeitung des Genehmigungsprozesses und der gegenseitigen Anerkennung des Teils A des SMS beauftragt wird.

Zum Dokument schlägt die Harmonisierungsgruppe vor, die Überlegungen zu folgenden Punkten weiterzuführen:

- Erstellung eines harmonisierten Glossars für Sicherheitsmanagement,
- Festlegung der Ausrichtungen für die Methoden der Risikostudien und der Identifizierung der Belange, auf die sie verbindlich anzuwenden sind.
- Erarbeitung von Vorschlägen zur Vereinheitlichung der Schnittstelle Infrastrukturbetreiber/Eisenbahnverkehrsunternehmen.