

Die Funktionsweise des
Eisenbahnsystems
für die Gesellschaft
verbessern.

Leitfaden

Enforcement-Management-Modell

	<i>Abgefasst von</i>	<i>Validiert von</i>	<i>Freigegeben von</i>
<i>Name</i>	S. D'ALBERTANSON	M. SCHITTEKATTE	C. CARR
<i>Position</i>	Projektbeauftragter	Projektleiter	Referatsleiter
<i>Datum</i>	29.6.2018	29.6.2018	29.6.2018
<i>Unterschrift</i>			

Dokumenthistorie

<i>Version</i>	<i>Datum</i>	<i>Anmerkungen</i>
1.0	29.6.2018	Endfassung für die Veröffentlichung.

Das vorliegende Dokument ist ein nicht rechtsverbindlicher Leitfaden der Europäischen Eisenbahnagentur. Die in den einschlägigen EU-Rechtsvorschriften vorgesehenen Entscheidungsprozesse bleiben hiervon unberührt. Die verbindliche Auslegung des EU-Rechts liegt in der ausschließlichen Zuständigkeit des Gerichtshofs der Europäischen Union.

Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.



Error! Reference source not found.
V 1.0

1 Einleitung

Gemäß den Regelungen der Richtlinie (EU) 2016/798 über Eisenbahnsicherheit kann eine Nationale Sicherheitsbehörde („NSB“) oder die Europäische Eisenbahnagentur („die Agentur“) eine einheitliche Sicherheitsbescheinigung ausstellen. Sicherheitsgenehmigungen werden von einer NSB ausgestellt. Nach der Ausstellung von einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen oder Sicherheitsgenehmigungen durch die Agentur oder die NSB werden diese während ihrer Gültigkeitsdauer grundsätzlich von einer NSB im Rahmen ihrer Überwachungstätigkeit bei der Organisation überprüft. Demnach müssen die NSB bei eventuell ermittelten Verstößen geeignete Maßnahmen im Rahmen der ihnen zur Verfügung stehenden regulatorischen Befugnisse ergreifen. Bleiben die Bemühungen der NSB zur Verbesserung der Situation erfolglos, hat die NSB oder die Agentur (in Absprache mit der NSB) außerdem die Möglichkeit, die einheitliche Sicherheitsbescheinigung der Organisation zu widerrufen oder einzuschränken. Im Falle von Sicherheitsgenehmigungen kann die NSB diese ebenfalls einschränken oder widerrufen.

In den Mitgliedstaaten der Europäischen Union gibt es unterschiedliche Herangehensweisen an die Regulierungsaufsicht im Eisenbahnsektor. Einige nationale Behörden, die mit der Eisenbahnaufsicht betraut sind, haben nur eingeschränkte Befugnisse zur Durchsetzung eines sicheren Eisenbahnbetriebs, während in anderen Mitgliedstaaten die nationalen Sicherheitsbehörden befugt sind, direkt einzugreifen. Aufgrund der eingeschränkten Rechtsbefugnisse nach nationalem Recht stützen sich einige Mitgliedstaaten auf Bestimmungen aus dem europäischen Recht, z. B. aus der Richtlinie (EU) 2016/798 und der Richtlinie (EU) 2016/797.

Derzeit gibt es abgesehen von den Bestimmungen in der Richtlinie (EU) 2016/798 keine Leitlinien zu den Umständen, unter denen eine NSB diese Befugnisse ausüben kann. Stellt eine NSB fest, dass ein Inhaber einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung die Bedingungen für die Bescheinigung nicht mehr erfüllt, entscheidet sie gemäß Artikel 17 Absatz 5 entweder, die Sicherheitsbescheinigung selbst einzuschränken oder zu widerrufen, oder (wenn die Europäische Eisenbahnagentur die Sicherheitsbescheinigung ausgestellt hat) die Agentur aufzufordern, diese einzuschränken oder zu widerrufen. In jedem Fall muss die Entscheidung begründet werden. Die Bestimmung, nach der eine NSB eine einheitliche Sicherheitsbescheinigung aufgrund der im Rahmen der Überwachungstätigkeit gewonnenen Erkenntnisse einschränken oder widerrufen kann, kann dazu dienen, Änderungen durchzusetzen.

Darüber hinaus ist die Frage, wer für die Strafverfolgung von Organisationen bei Sicherheitsverletzungen zuständig ist und unter welchen Umständen entsprechende Maßnahmen ergriffen werden, in den Mitgliedstaaten unterschiedlich geregelt. In einigen Mitgliedstaaten werden signifikante Vorfälle anstatt von der NSB von staatlichen Strafverfolgungsbehörden untersucht. In einigen Mitgliedstaaten können Organisationen für Rechtsverstöße in Bezug auf den sicheren Eisenbahnbetrieb auch ohne schwere Unfälle strafrechtlich verfolgt werden, während dies in anderen Mitgliedstaaten nur bei schweren Unfällen möglich ist. Diese unterschiedlichen Herangehensweisen der verschiedenen Mitgliedstaaten stellen den EU-Rechtsrahmen für den Eisenbahnsektor sowie die NSB, die EU-Recht umsetzen, vor schwierige Herausforderungen. In einigen Mitgliedstaaten deckt das nationale Recht zur Eisenbahnsicherheit auch Aspekte der Sicherheit am Arbeitsplatz ab. Derartige Angelegenheiten werden in den meisten Mitgliedstaaten von einer anderen Behörde als der NSB bearbeitet, die anderen Rechtsvorschriften

Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.



Error! Reference source not found.
V 1.0

unterliegt. Im Fall von grenzübergreifendem Verkehr kann es ebenfalls zu Problemen mit der Durchsetzung kommen, da die NSB in jedem Mitgliedstaat einem anderen Rechtsrahmen unterliegt, in dem unterschiedliche Befugnisse für Maßnahmen zur Durchsetzung von Sicherheitsverbesserungen gelten.

Werden die Grundsätze der Überwachungstätigkeit korrekt angewendet, sollte die NSB ihre Überwachungsaufgaben, einschließlich der zugehörigen Durchsetzungsaspekte, einheitlich und fair ausführen. Die Agentur möchte die NSB mit Leitlinien unterstützen, die diese Grundsätze so erweitern, dass eine Grundlage für eine einheitliche Behandlung des Themas der Durchsetzung in den Mitgliedstaaten geschaffen wird.

1.1 Zweck des Leitfadens

Mit diesem Leitfaden erhalten NSB ein einfaches Enforcement-Management-Modell (EMM), das sie dabei unterstützt, Entscheidungen zur Durchsetzung zu treffen, wenn eine Organisation gegen nationales und EU-Recht verstößt. Das Modell soll es mittels einer einfachen Matrix ermöglichen, Verstöße und Mängel bei der Kontrolle einer im Rahmen der Überwachungstätigkeit ermittelten Risikolücke anhand von Stufen zu kategorisieren.

Außerdem behandelt es das Verhältnis zwischen nationalen Durchsetzungsbefugnissen und den Befugnissen nach Richtlinie (EU) 2016/798 bezüglich einheitlicher Sicherheitsbescheinigungen. Ziel ist es, einheitliche Rahmenbedingungen für den Umgang mit Verstößen gegen Vorschriften sowie Rechtsverletzungen durch Antragsteller für Sicherheitsbescheinigungen sowie durch Organisationen zu schaffen, die von NSB in der ganzen Europäischen Union überwacht werden.

Das EMM ist ein Instrument, das zur Vereinheitlichung der Durchsetzung von Rechten genutzt werden kann, die die Verhängung von Sanktionen oder die Ausstellung von Mahnungen zur Verbesserung von Aspekten hinsichtlich der Vorkehrungen zur Risikokontrolle einer Organisation erlauben. Ziel des Instruments ist es, den NSB eine Möglichkeit zu geben, Artikel 7 Absatz 1 der gemeinsamen Sicherheitsmethode (CSM) für die Überwachung einzuhalten. Hierzu benötigen die NSB Entscheidungsfindungskriterien zum Umgang mit ermittelten Nichteinhaltungen von Vorschriften. Aus den Erwägungsgründen 5, 6, 7 und 8 der Delegierten Verordnung (EU) 2018/761 der Kommission [*CSM für die Überwachung*] geht außerdem eindeutig hervor, dass NSB bei ihren Überwachungs- und Aufsichtstätigkeiten auf die Stärkung des gegenseitigen Vertrauens in ihre jeweiligen Ansätze für Entscheidungsfindungsprozesse und die Verhältnismäßigkeit ihrer Maßnahmen abzielen sollen. Außerdem sollen sie ihre Maßnahmen gezielt auf die Bereiche mit dem größten Risiko ausrichten und die Verantwortung für ihre getroffenen Entscheidungen übernehmen. Auch hier stellt das EMM das Mittel zum Zweck dar.

1.2 An wen richtet sich dieser Leitfaden?

Das vorliegende Dokument richtet sich an:

- *die NSB im Rahmen ihrer Beurteilung der Sicherheitsmanagementsysteme (SMS) von Eisenbahnverkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreibern im Zuge der Überwachungstätigkeiten.*
- *die Eisenbahnverkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreiber als Leitfaden für die Folgen einer Nichteinhaltung gesetzlicher Vorgaben.*

1.3 Anwendungsbereich

Ein EMM dieser Art:

- *kann als Rahmen für Überwachungstätigkeiten dienen und als solcher **einheitliche Durchsetzungsentscheidungen ermöglichen**.*
- *unterstützt NSB bei der Überwachung der Fairness und Einheitlichkeit der Durchsetzungsentscheidungen, die im Rahmen der Überwachungstätigkeiten getroffen werden.*
- *kann den Umgang mit komplexeren Fällen vereinfachen.*
- *kann als Nachweis dafür dienen, dass die NSB ihre Tätigkeiten zielgerichtet, fair, transparent und verhältnismäßig ausführt, wenn die NSB das von ihr verwendete EMM öffentlich zugänglich macht.*

Dieses Dokument deckt nicht die Durchsetzung durch andere Regierungsbehörden als die NSB ab.

1.4 Aufbau des Leitfadens

Dieses Dokument ist Bestandteil des Leitlinienkompendiums der Agentur zur Unterstützung von Eisenbahnverkehrsunternehmen, Infrastrukturbetreibern, nationalen Sicherheitsbehörden und der Agentur bei der Ausübung ihrer Funktionen und der Erfüllung ihrer Aufgaben im Einklang mit der Richtlinie (EU) 2016/798.



Abbildung 1: Leitlinienkompodium der Agentur

NSB sollten bei der Ausübung ihrer Funktionen nach nationalem und EU-Recht mit anderen Regulierungsagenturen zusammenarbeiten. Weitere Informationen zur Zusammenarbeit mit anderen Agenturen enthält der *Leitfaden der Agentur zur Überwachung*.

Es sei darauf hingewiesen, dass das Modell von Mitarbeitern mit Überwachungskompetenz verwendet werden sollte (siehe auch den Leitfaden *der Agentur zum Kompetenzmanagementrahmen*). Es dient nicht als Ersatz für eine professionelle Bewertung, sondern soll diese lediglich unterstützen.



Error! Reference source not found.
V 1.0

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	2
1.1	Zweck des Leitfadens	3
1.2	An wen richtet sich dieser Leitfaden?	3
1.3	Anwendungsbereich	3
1.4	Aufbau des Leitfadens	4
2	Das Enforcement-Management-Modell	6
2.1	Beschränkungen	6
2.2	Prioritäten der Durchsetzung	6
2.3	Analyse der Risikolücke	7
	Anhang 1 – Flussdiagramm	14
	Anhang 2 – Beispiele	15
	Beispiel 1: Verstoß – Risikolücke „Extrem“	15
	Beispiel 2: Verstoß – Risikolücke „Erheblich“	15
	Beispiel 3: Verstoß – Risikolücke „Mittelschwer“	16
	Beispiel 4: Keine Abweichung – Keine Risikolücke	16

2 Das Enforcement-Management-Modell

2.1 Beschränkungen

Die Beurteilung von Risiken und der Einhaltung von nationalem Recht kann sehr einfach oder äußerst komplex sein. Bei der Beurteilung und Überprüfung der Frage, ob gesetzliche Vorgaben eingehalten werden, lassen sich Nichteinhaltungen nicht immer eindeutig bestimmen. Außerdem werden bei der Überwachung häufig mehrere Mängel von unterschiedlicher Schwere festgestellt werden. Ob tatsächlich ein Gesetzesverstoß vorliegt, welche Organisationen oder Einzelpersonen zur Verantwortung gezogen werden sollten und wie etwaige Rechtsverstöße zu beseitigen sind, ist oftmals schwierig zu beantworten.

Das EMM soll Entscheidungen der NSB-Mitarbeiter unterstützen, die das Modell kompetent anwenden können sollten. Das Modell setzt sich nicht mit sämtlichen möglichen Feinheiten auseinander, die bei einer Überwachungstätigkeit auffallen können, und gibt nicht sofort automatisch „die richtige Antwort“, denn die Bewertung von Risiken im Rahmen der Überwachung liegt in der Verantwortung der mit der Überwachungstätigkeit betrauten Person. Insbesondere müssen diese Personen das Ausmaß der „Risikolücke“ gemäß der Definition im Modell bewerten – dies ist bei der Anwendung dieses Modells von entscheidender Bedeutung. Das Modell sollte daher zur Unterstützung der Entscheidungsbefugnisse der mit der Überwachungstätigkeit betrauten Person dienen, und nicht als Einschränkung betrachtet werden. Die Anwender dieses Rahmens sollten in Bezug auf dessen Anwendung, die Bewertung von relativen Risiken und das kritische Hinterfragen bei der Überprüfung der Einhaltung von Vorgaben abhängig von der tatsächlichen Situation ordnungsgemäß geschult sein.

Dieses Modell lässt sich in den Kontext der unterschiedlichen Rechtsrahmen in den verschiedenen Mitgliedstaaten einordnen. Jedoch sollte jede NSB sicherstellen, dass die Anwendung des Modells dem nationalen Regelungsrahmen nicht widerspricht. Das Flussdiagramm in Anhang 1 zeigt den Punkt, an dem das Modell angewendet wird, und wie es zu Entscheidungen bezüglich der Strafverfolgung bzw. der Einschränkung oder des Widerrufs einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung oder einer Sicherheitsgenehmigung beitragen kann.

Innerhalb des Modells gibt es einen zusätzlichen Schritt zu der Frage, ob eine einheitliche Sicherheitsbescheinigung widerrufen oder eingeschränkt werden sollte.

2.2 Prioritäten der Durchsetzung

NSB führen Überwachungs- und Aufsichtstätigkeiten durch, um zu prüfen, ob eine Organisation die Bedingungen durchgängig einhält, unter denen ihr eine einheitliche Sicherheitsbescheinigung gewährt wurde. In der Praxis bedeutet dies: Bei der Ausstellung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung ist die beurteilende Stelle zu dem Schluss gekommen, dass die Organisation in ausreichendem Umfang nachgewiesen hat, dass sie über ein funktionierendes Sicherheitsmanagementsystem (SMS) verfügt oder verfügen wird, das die Nachweisanforderungen der gemeinsamen Sicherheitsmethoden bei der Beurteilung der Konformität erfüllt.

Einheitliche Sicherheitsbescheinigungen oder Sicherheitsgenehmigungen sind höchstens 5 Jahre lang gültig und unterliegen während ihrer Gültigkeitsdauer der Überwachung durch eine NSB. Diese stellt sicher, dass die Vorkehrungen des SMS laut dem ursprünglichen Antrag während der Gültigkeit der Bescheinigung auch praktisch umgesetzt werden.

Falls die NSB Nichteinhaltungen feststellt, muss sie entscheiden, wie mit diesen umzugehen ist. Eine Möglichkeit, mit der die NSB das SMS in jedem Einzelfall beurteilen kann, ist die Anwendung eines Managementfähigkeits- oder -reifemodells, das eine Methode zur Beurteilung der Reife des SMS einer Organisation umfasst (siehe auch den Leitfaden *der Agentur zum Managementreifemodell*).

Zusätzlich sollte die NSB jedes Mitgliedstaats über eine Überwachungsstrategie und Überwachungspläne verfügen. Diese Dokumente sind gemäß der gemeinsamen Sicherheitsmethode zur Überwachung vorgeschrieben. Die Überwachungsstrategie konzentriert sich auf die wichtigsten Prioritäten für die NSB bei der Förderung der und Sensibilisierung für die Eisenbahnsicherheit. Jede NSB muss daher eine klare Vorstellung davon haben, wo die größten Risiken im Eisenbahnsystem liegen und wie die Managementfähigkeit der Eisenbahnverkehrsunternehmen aussieht. Dies ergibt sich aus der Überwachungstätigkeit. Die NSB muss ihre Ressourcen entsprechend verteilen. Die NSB kann zwar in jedem Bereich ihrer Zuständigkeit Untersuchungen vornehmen und Maßnahmen ergreifen, sollte jedoch mittels ihrer Überwachungsstrategie und -pläne klare Handlungsschwerpunkte setzen. Entsprechend ist davon auszugehen, dass die mit Überwachungstätigkeiten betrauten Personen sich auf bestimmte Bereiche konzentrieren. Weiterhin soll der EMM-Ansatz die Entscheidungsfindung bezüglich der Maßnahmen unterstützen, die bei mutmaßlichen Gesetzesverstößen zu ergreifen sind. Außerdem sollten die Strategie und die Pläne der NSB die Arbeit anderer Regulierungsstellen oder Vollzugsbehörden wie der Polizei berücksichtigen, z. B. in den Bereichen Umwelt oder Arbeitssicherheit.

2.3 Analyse der Risikolücke

Im Rahmen der Überwachungstätigkeiten sollten NSB Informationen zu Gefahren, den damit verknüpften Risiken und der Eignung von Kontrollmaßnahmen sammeln. Auf dieser Grundlage wird eine erste Beurteilung des tatsächlichen Risikos im Vergleich zu dem Risikoniveau vorgenommen, das laut Gesetzen, Normen oder Leitlinien akzeptabel ist (Benchmark-Risiko). Die Differenz zwischen diesem Benchmark-Risiko und dem tatsächlichen Stand der überwachten Organisation ist die „**Risikolücke**“.

Je nach der Differenz zwischen der Praxis und des erwarteten Stands (Position) kann das relative Ausmaß dieser Lücke wie folgt bewertet werden:

- **„Extrem“** bedeutet, dass die Einhaltung der Anforderungen des nationalen und/oder EU-Rechts erhebliche Mängel aufweist. Beispiel: Es sind keinerlei Sicherheitskontrollen vorhanden, was direkt zu einem gefährlichen Ereignis führen kann, d. h., die Risikolücke ist groß. Dies impliziert wiederum, dass über das SMS keine Vorkehrungen zur Kontrolle von Risiken auf verschiedenen Ebenen vorgesehen oder nicht alle Risiken im Rahmen des Risikobewertungsprozesses berücksichtigt wurden.

- **„Erheblich“** bedeutet ebenfalls, dass die Einhaltung der Anforderungen des nationalen und/oder EU-Rechts erhebliche Mängel aufweist. Beispiel: Es wird (möglicherweise, um wirtschaftlichen Gewinn zu erzielen) konsequent oder bewusst unterlassen, die Kompatibilität von genehmigter interoperabler Infrastruktur mit vereinbarten TSI aufrechtzuerhalten. Dies kann sich auch auf die Leistung der Fahrzeuge oder der Infrastruktur sowie auf andere Eisenbahnverkehrsunternehmen auswirken. Die Risikolücke ist nicht so groß wie im Fall „Extrem“, gilt aber dennoch als erheblich. Dies kann ebenfalls darauf hindeuten, dass das SMS den mutmaßlichen Mangel in seinem Risikobewertungsprozess nicht ausreichend berücksichtigt hat.
- **„Mittelschwer“** bedeutet, dass es im SMS unangemessene Abweichungen gibt. Diese Mängel sind jedoch im Hinblick auf die Risikokontrolle nicht erheblich und ziehen wahrscheinlich keine Beeinträchtigung der Sicherheit nach sich. Beispiel: Es werden Bauteile verwendet, die zwar ordnungsgemäß funktionieren, aber nicht die Vorschriften der Interoperabilität oder Barrierefreiheit einhalten. Es wird kein Wettbewerbsvorteil angestrebt, und die Abweichung ist auf unzureichende Kontrollen zurückzuführen. Die Risikolücke ist relativ klein, und die Auswirkungen sind nicht signifikant genug, um Anlass zu ernsthaften Bedenken zu geben. Sofern nach nationalem Recht zulässig, stehen der NSB möglicherweise Sanktionen zur Verfügung, die die Ergreifung von Korrekturmaßnahmen erfordern.
- **„Gering“** bedeutet, dass die Abweichung im SMS nicht signifikant ist und einfach behoben werden kann. Probleme mit der Einhaltung von nationalem und EU-Recht sind unerheblich. Die Risikolücke ist vernachlässigbar, und die bestehenden Probleme können leicht behoben werden.

Die Risikolücke kann auf zweierlei Weise verwendet werden:

- Entscheidung bezüglich der angemessenen Vorgehensweise der NSB, um sicherzustellen, dass die Organisation die gesetzlichen Vorgaben wieder einhält;
- Ermittlung, ob eine gemäß den Gesetzen des Mitgliedstaats zulässige Durchsetzungsmaßnahme ergriffen werden sollte, z. B. Strafverfolgung oder Ausstellung einer Mahnung.

Werden mehrere Risikolücken in einem bestimmten Bereich ermittelt, müssen diese getrennt voneinander betrachtet werden. In diesem Fall gibt es zwei mögliche Ansätze:

- Die Risikolücken können einzeln durch gezielte Maßnahmen behandelt werden, wenn die NSB nach nationalem Recht dazu befugt ist. Beispiel: Es ist möglich, ein Schreiben zu einer mittelschweren Risikolücke auszustellen, das Abhilfemaßnahmen vorschreibt oder die Organisation auffordert, einen Maßnahmenplan zur Lösung des Problems vorzulegen. Gleichzeitig kann im Falle einer extremen Risikolücke im gleichen Bereich eine Durchsetzungsmaßnahme mit Strafwirkung in Betracht gezogen werden, beispielsweise eine Mahnung oder Strafverfolgung;
- Die Risikolücken in einem bestimmten Bereich werden gesammelt und dann als eine einzige zu ergreifende Maßnahme betrachtet, deren Stufe der höchsten Stufe entspricht, die hierbei für eine Lücke festgestellt wurde. Dieser Ansatz impliziert ebenfalls, dass ein Maßnahmenplan erstellt wird, der sich an die übrigen Mängel mit niedrigeren Stufen richtet. Beispiel: Es gibt fünf Risikolücken. Drei sind „Mittelschwer“, eine ist „Erheblich“ und eine ist „Extrem“. In diesem Fall ist die Maßnahme für

die extreme Risikolücke umzusetzen, jedoch muss zudem mit der beteiligten Organisation ein zeitgebundener Maßnahmenplan vereinbart werden, der sich an alle übrigen ermittelten Mängel richtet. Falls mehrere Risikolücken der Stufe „Erheblich“ oder „Mittelschwer“ vorliegen, kann es angemessen sein, die Risikolücke auf die nächsthöhere Stufe zu setzen, um dem kombinierten Gesamtrisiko Rechnung zu tragen und auch hier einen Maßnahmenplan zu erstellen, um die Angelegenheiten mit den niedrigeren Stufen zu bearbeiten. Hierbei muss jedoch mit äußerster Sorgfalt vorgegangen werden, damit die Grundsätze der Verhältnismäßigkeit und der Transparenz gewahrt bleiben und nicht willkürlich vorgegangen wird.

Bei der Ermittlung des tatsächlichen Risikos sollten die mit der Überwachung betrauten Personen ihrer Bewertung Informationen über Gefahren und Kontrollmaßnahmen zugrunde legen und dabei auf ihre Kompetenz, Ausbildung, Erfahrung, Leitlinien und weitere einschlägige Informationsquellen zurückgreifen. Ausschlaggebend für die Entscheidung ist das Schadenspotenzial, nicht das, was ggf. tatsächlich passiert ist.

Zur einfachen Ermittlung des Risikos und damit der Risikolücke (also der Differenz zwischen dem tatsächlichen Risiko und dem Benchmark-Risiko) im Rahmen der Überwachung eignen sich drei Risikoelemente zur Bewertung. Die drei Elemente sind: Folge, Wahrscheinlichkeit und Ausmaß.

- **Folge** bezeichnet die Art des Schadens, von dessen Eintreten vernünftigerweise ausgegangen werden kann.
- **Wahrscheinlichkeit** bezeichnet, wie wahrscheinlich es ist, dass das Ereignis eintritt. Hierbei ist das Ereignis gemeint, das zu Verletzungen führen kann, nicht die Aktivität selbst.
- **Ausmaß** bezeichnet die Anzahl der Personen, die vermutlich vom gesamten verursachten Schaden betroffen sind.

Im Rahmen der Überwachungstätigkeit ist zu berücksichtigen, dass bestimmte Kontrollmaßnahmen umgesetzt werden, um entweder die Folge oder das Ausmaß eines Ereignisses zu mildern, die Wahrscheinlichkeit des Eintretens eines Ereignisses zu beeinflussen oder alle drei Elemente zu beherrschen. Die Differenz zwischen der Summe der Schlussfolgerungen zur Bewertung der drei Elemente in der Praxis und der Benchmark-Position (d. h. der Position, in der sich eine Organisation befinden sollte, wenn sie alle gesetzlich vorgesehenen Kontrollmaßnahmen, Normen und Leitlinien umsetzt) bildet die Risikolücke. Dies bedeutet, dass NSB, die Überwachungstätigkeiten durchführen, eine klare Vorstellung des zu erwartenden Standards haben sollten und in der Lage sein müssen, diesen mit den tatsächlichen Gegebenheiten zu vergleichen, um die Risikolücke festzustellen.

Im Allgemeinen gilt: Ist der Status des Benchmark-Risikos, der gesetzlichen Vorschriften, der Normen oder der Leitlinien gemeinhin bekannt und etabliert, und ist die jeweilige Leistung der Organisation wesentlich schlechter, sollte ein höherer Grad der Durchsetzung erwartet werden.

Einige gesetzliche Anforderungen sind größtenteils administrativer Natur und wirken sich nicht direkt auf das Risiko aus. Für diese Arten von Problemen ist es in der Regel nicht angemessen, die verstoßende Organisation strafrechtlich zu verfolgen oder eine Akte zur Organisation an eine Strafverfolgungsbehörde weiterzuleiten, sofern die Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten dies zulassen. Es können jedoch andere Sanktionen verhängt werden. Die vor einer etwaigen Strafverfolgung verfügbaren Sanktionen sind in den einzelnen

Mitgliedstaaten unterschiedlich. Hierbei kann es sich z. B. um eine förmliche Mahnung handeln, mit der die Organisation zur Behebung des Mangels innerhalb einer bestimmten Frist aufgefordert wird, oder um eine Einschränkung der Tätigkeiten des Betreibers. Strafverfolgung ist in der Regel in den Fällen angemessen und mit den Rechtsvorschriften des Mitgliedstaats vereinbar, in denen eine Kombination aus einem hohen Risiko und extremen Mängeln bei der Einhaltung eines ausdrücklichen oder klar definierten Standards vorliegt, der weithin bekannt und offenkundig ist.

In manchen Fällen beinhaltet der Vorfall, der die mögliche Strafverfolgung bedingt, neben weiter gefassten organisatorischen Mängeln ein Versagen einer Einzelperson hinsichtlich der Einhaltung einer Verwaltungsvorschrift oder eines EU-rechtlichen Verfahrens. Hierbei sollte es nicht die Regel sein, dass sich die ergriffenen Durchsetzungsmaßnahmen allein gegen diese Einzelperson richten, es sei denn, die betreffende Person hat das angemessene Verfahren nachgewiesenermaßen vorsätzlich und wissentlich nicht angewendet. NSB, die befugt sind, Einzelpersonen strafrechtlich zu verfolgen, müssen bedenken, dass die strafrechtliche Verfolgung einer Person ohne eine gleichzeitige Prüfung der Gesamtsituation in der Organisation bedeutet, dass übergeordnete Mängel des SMS möglicherweise nicht aufgedeckt werden. Dann besteht die Gefahr, dass der Vorfall in der Zukunft durch Verschulden einer anderen Einzelperson erneut eintritt.

Bei der Abwägung von Maßnahmen sollte die NSB mehrere Faktoren berücksichtigen. Dazu gehören z. B. Faktoren, die Maßnahmen der NSB überflüssig machen oder abmildern könnten, oder Faktoren, die sich auf die Schwere oder Art der Maßnahme auswirken könnten. In Bezug auf die Organisation, die den Durchsetzungsmaßnahmen unterliegt, können u. a. die folgenden mildernden oder erschwerenden Faktoren berücksichtigt werden und in die Entscheidung der NSB zu den zu ergreifenden Maßnahmen einfließen:

- *bisherige einschlägige Vorfälle in der Organisation;*
- *frühere einschlägige Durchsetzungsmaßnahmen, darunter auch solche, die von anderen Regulierungsstellen wie der nationalen Polizei verhängt wurden;*
- *frühere Verwarnungen und Mahnungen, auch wenn diese mehrere geringfügige (verwaltungstechnische) Verstöße betreffen;*
- *vorsätzliches Anstreben wirtschaftlicher Vorteile bei der Nichtanwendung der Sicherheitsvorschriften oder -anforderungen;*
- *Grad des tatsächlichen Schadens;*
- *frühere Inspektionsergebnisse;*
- *allgemeiner Standard der Organisation hinsichtlich der Einhaltung von Vorschriften.*

Zu den sonstigen strategischen Aspekten, die die NSB bei Entscheidungen über Durchsetzungsmaßnahmen in Betracht ziehen könnte, zählt, ob die Maßnahme:

- *im Interesse der Öffentlichkeit liegt.*
- *notwendig ist, um gefährdete Personengruppen zu schützen (z. B. Kinder oder ältere Personen).*
- *zu einer nachhaltigeren Einhaltung der Vorschriften führt.*
- *eine Wirkung auf andere Organisationen innerhalb oder außerhalb des Eisenbahnsektors hat.*
- *dazu führen wird, dass die Risikolücke geschlossen und das Benchmark-Risiko eingehalten wird.*

Anmerkung: Die vorstehenden Absätze wirken sich nicht auf die Fähigkeit der NSB aus, innerhalb ihrer gesetzlichen Befugnisse und Zuständigkeiten Durchsetzungsmaßnahmen zu ergreifen. Bei den vorgenannten Faktoren handelt es sich um Aspekte, die die NSB berücksichtigen können, wenn es mit dem einzelstaatlichen Recht vereinbar ist.

Nach dieser Beurteilung sollten die NSB bei der Schlussfolgerung bezüglich der Durchsetzung die folgenden Grundsätze beachten:

- *Setzt sich die vorgeschlagene Durchsetzungsmaßnahme mit den Risiken in der Reihenfolge ihrer Priorität auseinander, wobei die größten Risiken zuerst behandelt werden?*
- *Setzt sich die vorgeschlagene Durchsetzungsmaßnahme mit der Ursache des Risikos auseinander?*
- *Setzt sich die vorgeschlagene Durchsetzungsmaßnahme mit den unmittelbaren Mängeln bei der Kontrolle des Risikos oder der Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben auseinander?*
- *Setzt sich die vorgeschlagene Durchsetzungsmaßnahme mit den zugrunde liegenden Problemen auseinander?*
- *Werden die Probleme in ausreichendem Maße auf organisatorischer Ebene (statt auf persönlicher Ebene) behandelt?*

Die folgende Tabelle dient als Leitfaden für die Entscheidungsfindung. Sie soll nicht die alleinige Entscheidungsgrundlage zur Ermittlung der korrekten Maßnahme in jeder beliebigen Situation sein; zudem müssen die NSB berücksichtigen, wie eine ergriffene Maßnahme in Einklang mit dem Rechtssystem des betreffenden Mitgliedstaats umgesetzt werden kann.

Error! Reference source not found.

V 1.0

Abweichung von gesetzlichen Vorgaben laut SMS	Anfängliche Risikolücke	Anfängliche Durchsetzungserwartung	Nationales Recht zur Behebung des Sicherheitsrisiko angewendet	Mögliche Maßnahme bezüglich der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung/Sicherheitsgenehmigung
		Maßnahme zur Risikominderung Falls ja, Anwendung der jeweiligen Risikolücke		
Verstoß	Extrem	Nein	Ja	Widerruf (wenn die ERA die Bescheinigung als Zertifizierungseinrichtung ausgestellt hat: Weiterleitung an die ERA unter Angabe der Gründe)
		Ja	Ja	Keine Maßnahme für Sicherheitsbescheinigung, ERA über Maßnahmen der NSB für die betroffene Organisation informiert, wenn die ERA die Zertifizierungseinrichtung ist
	Erheblich	Nein	Ja	Einschränkung (wenn die ERA die Bescheinigung ausgestellt hat: Weiterleitung an die ERA unter Angabe der Gründe)
		Ja	Nein	Keine Maßnahme zur Sicherheitsbescheinigung, ERA über Maßnahmen der NSB für die betroffene Organisation informiert, wenn die ERA die Zertifizierungseinrichtung ist
	Mittelschwer	Nein	Ja	Keine Maßnahme zur Sicherheitsbescheinigung (ERA über Maßnahmen der NSB für die betroffene Organisation unter Angabe der Gründe informiert, wenn die ERA die Zertifizierungseinrichtung ist)
		Ja	Nein	Keine Maßnahme zur Sicherheitsbescheinigung

Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.



Error! Reference source not found.
V 1.0

	Vernachlässigbar	Nein	Falls erforderlich	Keine Maßnahme zur Sicherheitsbescheinigung
		Ja	Keine Maßnahme	Keine Maßnahme für Sicherheitsbescheinigung
Keine	Keine	Nein	Nein	Keine Maßnahme

Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

Hierbei gilt:

In der **ersten Spalte** bezeichnet „Verstoß“ die Verletzung einer gesetzlichen Vorgabe. Der Ausgangspunkt ist also ein Verstoß gegen geltendes Recht (nationales Recht, EU-Recht oder beides)

In **zweiten Spalte** bezeichnet die „anfängliche Risikolücke“ die Differenz zwischen dem nach gesetzlichen Vorgaben, Normen oder Leitlinien (wenn diese als Grundlage für die Einhaltung von Vorgaben gelten) akzeptablen Risikoniveau für die geprüfte Aktivität und der tatsächlichen Risikoposition. Ausschlaggebend ist der Zeitpunkt, **bevor** Maßnahmen zur Risikominderung getroffen werden. Die relative Größe der Risikolücke wird je nach der Differenz zwischen der Realität und der erwarteten Position in die Werte „Extrem“, „Erheblich“, „Mittelschwer“ oder „Gering“ eingestuft.

In der **dritten Spalte** geht es um die Maßnahmen der NSB in Bezug auf die Risikolücke. Die NSB wird versuchen, die betroffene Organisation dazu zu bringen, das Problem zu lösen. Die Organisation wird entweder etwas unternehmen, um das unmittelbare Risiko zu beheben oder zu mindern (Antwort „Ja“), oder sie wird nichts unternehmen (Antwort „Nein“). Es ist darauf hinzuweisen, dass die NSB beurteilt, ob die von der Organisation vorgeschlagene Maßnahme ausreichend ist oder nicht. Falls nicht, können die möglichen Durchsetzungsmaßnahmen mithilfe des Modells weiter eskaliert werden.

In der **vierten Spalte** wendet die NSB nationales Recht an, um Sicherheitsrisiken zu beseitigen, d. h., die NSB nutzt ihre Befugnisse gemäß den nationalen gesetzlichen Sicherheitsbestimmungen für die Behebung von Mängeln. Dies bedeutet auch, dass die NSB die Beseitigung der Mängel im Einklang mit europäischen Bestimmungen angeht, wenn diese in nationales Recht umgesetzt wurden. Falls nach nationalem Recht zulässig, bedeutet dies auch, dass die NSB die anfängliche Strafverfolgung übernimmt oder einleitet bzw. die Angelegenheit ggf. an staatliche Strafverfolgungsbehörden übergibt. Auch hier gelten wieder die Antwortmöglichkeiten „Ja“ und „Nein“.

Die **fünfte Spalte** beinhaltet die Folgen für die Sicherheitsbescheinigung des Antragstellers. Allgemein gesagt: Falls der Antragsteller nicht kooperiert und die NSB nationales Recht anwenden muss, um eine extreme Risikolücke zu beheben, ist es angemessen, den Widerruf oder die Einschränkung der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung zu erwägen.

Der Widerruf einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung ist angemessen, wenn das Risikomanagement einer Organisation mangelhaft ist und Reisende oder andere Personen einem erheblichen Schadensrisiko ausgesetzt sind. Dies wäre eine extreme Risikolücke. Der Widerruf einer Bescheinigung bringt allerdings auch Schwierigkeiten mit sich, da in diesem Fall der Zugverkehr ausgesetzt wird. Daher gilt, dass ein Widerruf nur dann erfolgen sollte, wenn alle anderen Lösungen oder Durchsetzungsmöglichkeiten gescheitert sind oder erwartet wird, dass die vorgeschlagenen Lösungen nicht zum angestrebten Ergebnis führen werden.

Im Fall einer Einschränkung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung müssen der Umfang der Einschränkung und jegliche Bedingungen, die zur Aufhebung der Einschränkung erfüllt sein müssen, klar formuliert werden. Es kann beispielsweise angemessen sein, für ein Frachtunternehmen die Beförderungsberechtigung für gefährliche Güter einzuschränken, wenn es nicht nachweisen kann, dass es die EU-Rechtsvorschriften im Bereich der Beförderung gefährlicher Güter

uneingeschränkt erfüllt hat. Dies würde wiederum bedeuten, dass die Organisation beantragen kann, dass die Einschränkung der Bescheinigung wieder aufgehoben wird, wenn sie die Einhaltung der Vorgaben nachweist.

Wie in den Anhang 2 angegebenen Praxisbeispielen geschildert, muss die NSB bei ihrer Entscheidung über Maßnahmen eine Reihe weiterer mildernder oder erschwerender Umstände berücksichtigen. Diese Faktoren umfassen unter anderem:

- *die bisherige Sicherheitshistorie der Organisation;*
- *ob andere Personen außerhalb der Kontrolle der Eisenbahnorganisation eine größere Verantwortung für das Ereignis tragen als die Organisation selbst, z. B. bei unerlaubtem Betreten von Eisenbahnanlagen;*
- *ob die NSB der Organisation in Bezug auf Bereiche im Zusammenhang mit dem eingetretenen Ereignis in der Vergangenheit bereits Hinweise gegeben oder Maßnahmen gegen sie verhängt hat;*
- *ob die Organisation durch die Vernachlässigung der Sicherheitsanforderungen und ihrer Managementverantwortung gemäß dem SMS einen wirtschaftlichen Vorteil angestrebt hat;*
- *wie groß der Schaden tatsächlich war oder potenziell hätte sein können;*
- *die Haltung der Organisation, d. h., ob die Organisation sich entweder proaktiv um die Behebung des Mangels bemüht oder den Anschein erweckt, dass Sicherheitsaspekten kein hoher Stellenwert beigemessen wird.*

Die NSB muss anschließend bei der Entscheidung bezüglich der zu ergreifenden Maßnahmen ggf. eine Reihe strategischer Faktoren beachten und dabei ihre Befugnisse für das Ergreifen von Maßnahmen und ihre rechtlichen Pflichten berücksichtigen. Hierzu zählen unter anderem:

- *gesellschaftliche und politische Überlegungen;*
- *die Sicherheitskultur in der Organisation und die Geschwindigkeit, mit der der Mangel/die Nichteinhaltung korrigiert werden kann;*
- *das öffentliche Interesse;*
- *die Auswirkungen der vorgeschlagenen Maßnahmen auf das Unternehmen und die Gesellschaft als Ganzes in Bezug auf das Exempel, das statuiert wird, sowie die Folgen für Organisation hinsichtlich der Möglichkeiten, den Betrieb aufrechtzuerhalten.*

Die NSB kann die Ergebnisse aus der Tabelle als Richtschnur für die Durchsetzungserwartungen verwenden und kann die vorstehende Faktoren in jedem Einzelfall in ihre Bewertungen zu den zu ergreifenden Maßnahmen einfließen lassen.

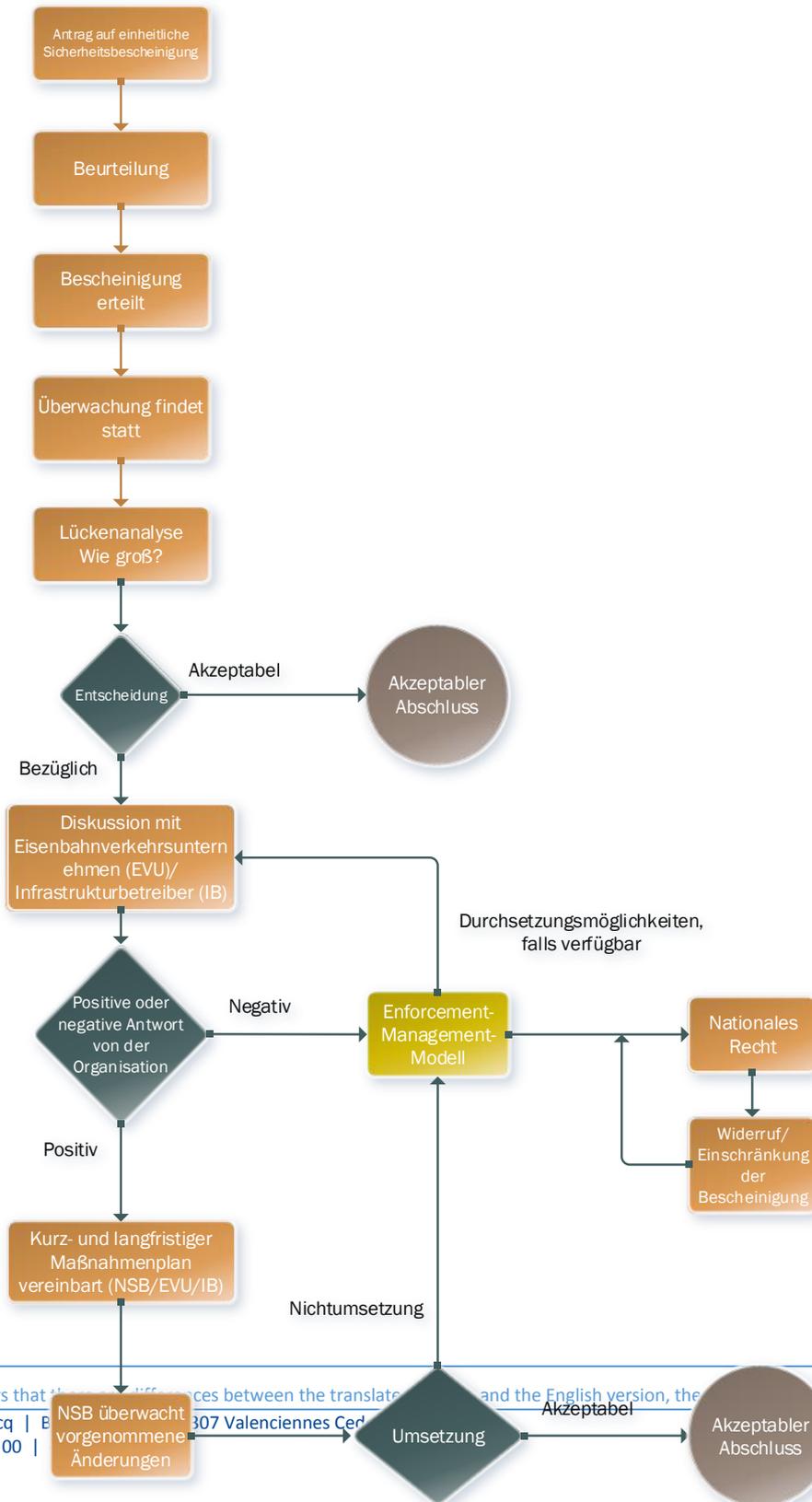
Da jede Entscheidung der NSB begründet und der Organisation mitgeteilt werden muss (Grundsatz der Transparenz), ist es ratsam, dass die Gründe für die geänderte Herangehensweise in den Bericht zu der Situation aufgenommen werden, die zu dem Vorschlag der (Nicht-)Ergreifung rechtlicher Schritte oder von Strafverfolgungsmaßnahmen geführt hat.



Error! Reference source not found.
Error! Reference source not found.

Anhang 1 – Flussdiagramm

Error! Reference source not found.
Error! Reference source not found.





Error! Reference source not found.
Error! Reference source not found.

Anhang 2 – Beispiele

Beispiel 1: Verstoß – Risikolücke „Extrem“

Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen gibt in seinem SMS an, dass es eine umfassende Fahrzeugführerausbildung und ein Managementprogramm umsetzt, das den Einsatz von Simulatoren, die proaktive Verwendung von Zugdatenschreibern und die Überwachung der Aktivitäten von Fahrzeugführern durch dessen Vorgesetzten vorsieht.

Im Rahmen der Überwachungsmaßnahmen wird festgestellt, dass der Simulator seit Monaten nicht funktioniert und dass die aus den Datenschreibern heruntergeladenen Daten zur Überwachung des Fahrzeugführerverhaltens seit einem halben Jahr nicht ausgewertet wurden. Aufgrund von Krankheitsfällen und Renteneintritten fand die Überwachung der Aktivitäten der Fahrzeugführer durch deren Vorgesetzten entweder gar nicht oder außerhalb der in der maßgeblichen organisatorischen Norm festgelegten Fristen statt.

Außerdem wird festgestellt, dass im Vorfeld der Überwachungstätigkeit viele neue Fahrzeugführer in die Organisation eingetreten sind und die Anzahl von durch Fahrzeugführer verursachten Vorfällen, unter Gefährdung überfahrenen Haltesignalen und Türfreigabezwischenfällen zugenommen hat.

Laut Tabelle ist die Risikolücke „Extrem“: Zum einen liegen klare Hinweise auf ein Versagen des Managements in Bezug auf die Kompetenz der Fahrzeugführer vor. Zum anderen ist ein eindeutiger und deutlicher werdender Zusammenhang zwischen der mangelnden Überwachung der Fahrzeugführertätigkeit und der Anzahl der fahrzeugführerbezogenen Sicherheitsvorfälle erkennbar. Die NSB sollte rechtliche Maßnahmen ergreifen, um dies mit dem Eisenbahnverkehrsunternehmen zu klären. Angesichts der Tragweite der gestiegenen Anzahl von Vorfällen ist das Ausmaß der Risikolücke verhältnismäßig groß.

In diesem Fall ist es wahrscheinlich, dass ein Vorfall mit mehreren Toten eintreten könnte, wenn die Situation nicht behoben wird. Die NSB, die die Überwachung durchführt, sollte Durchsetzungsmaßnahmen für die mangelhafte Kontrolle der Risiken für die Mitarbeiter und Fahrgäste der Organisation sowie Dritte erwägen, wenn die Rechtsvorschriften des Mitgliedstaats dies zulassen. Bestandteil der Durchsetzungsmaßnahme könnte beispielsweise sein, dass die NSB die Behebung der Mängel nach einem zeitgebundenen Maßnahmenplan formell mittels eines Schreibens oder einer Mahnung anfordert. Falls die Mängel und die daraus hervorgehenden Risiken schwerwiegend genug sind, kann dies auch Strafverfolgungsmaßnahmen oder die Weiterleitung an eine staatliche Strafverfolgungsbehörde beinhalten. Falls nach der Maßnahme der NSB zur Verbesserung der Situation weiterhin erhebliche Probleme festgestellt werden, die nicht behoben wurden, kann die NSB entscheiden, die einheitliche Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung der Organisation zu widerrufen bzw. (unter Angabe der Gründe für eine solche Maßnahme) die Angelegenheit an die Agentur weiterzuleiten, wenn diese die Zertifizierungseinrichtung ist. Falls das Eisenbahnverkehrsunternehmen Maßnahmen zur Korrektur der Mängel ergreift, kann die NSB entscheiden, dass eine Einschränkung (beispielsweise eine Verkürzung der Gültigkeitsdauer) der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung angemessen ist, bis sie der Ansicht ist, dass die Organisation die Kontrolle über die Situation aufrechterhalten kann, und/oder sie kann als Strafmaßnahme nationales Recht anwenden.

Error! Reference source not found.
Error! Reference source not found.

Beispiel 2: Verstoß – Risikolücke „Erheblich“

Ein Infrastrukturbetreiber gibt an, dass ein Kompetenzmanagementsystem eingeführt wurde, das die Kompetenzanforderungen für eigene Mitarbeiter und Vertragspersonal verwaltet, das Arbeiten im Auftrag des Infrastrukturbetreibers durchführt. In der Theorie scheint das System umfassend zu sein. Bei Vor-Ort-Besuchen stellt sich jedoch heraus, dass dort Mitarbeiter tätig sind, die bei Unterauftragnehmern des Hauptauftragnehmers beschäftigt sind und nicht durch das Kompetenzmanagementsystem abgedeckt werden. Die Untersuchung der Beschäftigung solcher Unterauftragnehmer ergibt, dass diese in großem Umfang eingesetzt werden und in der Praxis nicht über die erforderlichen Kompetenzen verfügen. Es gibt Hinweise auf mangelhaft durchgeführte Instandhaltungsarbeiten, die in der Folge erneut ausgeführt werden müssen. Einige der betroffenen Arbeiten sind sicherheitsrelevant. Die Risikolücke ist in diesem Fall „Erheblich“. Falls der Infrastrukturbetreiber die Probleme entweder aus eigenem Antrieb korrigiert oder dies nach einem formellen Hinweis der NSB auf die Notwendigkeit einer Korrektur tut, kann zwar als Strafmaßnahme nationales Recht angewendet werden, jedoch wäre nicht zu erwarten, dass Maßnahmen in Bezug auf die Sicherheitsgenehmigung ergriffen werden. Falls der Infrastrukturbetreiber die Mängel nicht wie erwartet behebt, käme nationales Recht zur Anwendung, und die NSB sollte erwägen, ob eine Einschränkung der Sicherheitsgenehmigung angemessen ist.

Beispiel 3: Verstoß – Risikolücke „Mittelschwer“

Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen verfügt über einen Prozess zur Risikobewertung, der in der Theorie umfassend ist. Die Mitarbeiter scheinen in den Prozess einbezogen zu sein und diesen zu verstehen. Während des Audits/der Inspektion wird jedoch deutlich, dass der Prozess zur Risikobewertung nicht korrekt angewendet wird, da die in den Risikobewertungen festgelegten Kontrollmaßnahmen aufgrund von Mängeln in der Prozessverifizierung nicht alle umgesetzt wurden. Die Folgen dieser versäumten Anwendung sind nicht besonders schwerwiegend, da die nicht geminderten Risiken nicht signifikant sind.

Bei der Anwendung der Tabelle wird ersichtlich, dass ein Verstoß vorliegt und die Risikolücke „Mittelschwer“ ist, da sich trotz des mangelhaften Prozesses zur Risikobewertung keine ernsthaften Folgen ergeben. In diesem Fall ist die Entscheidung bezüglich der zu ergreifenden Maßnahme nebensächlich und könnte sich nach den Durchsetzungsmöglichkeiten richten, die der NSB offen stehen. Für einige NSB kann es angemessen sein, ein Schreiben oder eine Mahnung zur Durchsetzung zu formulieren, um die Probleme mit dem Prozess zur Risikobewertung zu beheben, besonders, wenn für die betroffene Organisation in der Vergangenheit keine ähnlichen Verstöße festgestellt wurden. Aufgrund der Probleme mit dem Prozess zur Risikobewertung in der Organisation kann eine Änderung des SMS erforderlich sein, die ggf. der NSB bekannt gegeben werden muss.

Beispiel 4: Keine Abweichung – Keine Risikolücke

Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen verfügt über einen Prozess zur Instandhaltung seiner Fahrzeuge. Ein Audit/eine Inspektion ergibt, dass der Prozess umgesetzt wird und die befragten Mitarbeiter ihre zugehörigen Rollen und Zuständigkeiten verstehen. Bei der Untersuchung von Vorfällen ergeben sich keine Vorfälle, die auf eine mangelhafte Instandhaltung oder ein falsches Verständnis des



Error! Reference source not found.
Error! Reference source not found.

Instandhaltungsprozesses zurückgeführt werden können. Bei der Anwendung der Tabelle ergibt sich keine Risikolücke, sodass keine Maßnahme durch die NSB erforderlich ist.