

Bericht des Eisenbahn-Bundesamts

gemäß Artikel 19 der Richtlinie (EU) 2016/798
über Eisenbahnsicherheit
hinsichtlich der Tätigkeiten als Sicherheitsbehörde



Berichtsjahr 2025



Eisenbahn-Bundesamt

Impressum:

Eisenbahn-Bundesamt

Heinemannstraße 6

53175 Bonn

Deutschland

www.eisenbahn-bundesamt.de

Stand: 10.09.2026

Inhalt

1. Einleitung	4
1.1 Zweck, Umfang und Adressaten des Berichts	4
1.2 Wichtigste Schlussfolgerungen zum Berichtsjahr	5
2. Englische Zusammenfassung	8
3. Sicherheitsstrategie, Programme, Initiativen und organisatorischer Kontext	9
3.1 Strategie und Planungsaktivitäten	9
3.2 Sicherheitsempfehlungen	10
3.3 Umgesetzte Maßnahmen ohne Bezug zu den Sicherheitsempfehlungen	17
3.4 Organisatorischer Kontext	18
4. Sicherheitsleistung	20
5. EU-Rechtsrahmen	22
5.1 Änderungen von Gesetzen und Vorschriften	22
5.2 Ausnahmeregelung gemäß Art. 15 der RL (EU) 2016/798	22
6. Sicherheitsbescheinigung, Sicherheitsgenehmigung und weitere Genehmigungen	23
6.1 Einheitliche Sicherheitsbescheinigung, Sicherheitsgenehmigung	23
6.2 Fahrzeuggenehmigung	24
6.3 Für die Instandhaltung zuständige Stellen (ECM)	26
6.4 Triebfahrzeugführer	27
6.5 Inbetriebnahmegenehmigungen	28
6.6 Kontakte mit anderen nationalen Sicherheitsbehörden	28
6.7 Informationsaustausch mit den Eisenbahnen	29
7. Aufsicht	31
7.1 Strategie und Plan/Pläne; Entscheidungsfindung	31
7.2 Aufsichtsergebnisse	34
7.3 Koordinierung und Zusammenarbeit	37
8. Anwendung der relevanten CSM durch die Eisenbahnen	39
8.1 Anwendung der CSM für Sicherheitsmanagementsysteme (CSM SMS)	39
8.2 Anwendung der CSM für die Risikoevaluierung und -bewertung	39
8.3 Anwendung der CSM für die Kontrolle	43
8.4 Teilnahme und Durchführung von EU-Projekten	44
9. Sicherheitskultur	45
9.1 Bewertung und Überwachung der Sicherheitskultur	45
9.2 Initiativen/Projekte zur Sicherheitskultur	45
9.3 Kommunikation zur Sicherheitskultur	46
ANHANG A: Gemeinsame Sicherheitsindikatoren	48
ANHANG B: Geänderte Rechtsvorschriften	51
ANHANG C: Abkürzungsverzeichnis	52

1. Einleitung

1.1 Zweck, Umfang und Adressaten des Berichts

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ist die nationale Sicherheitsbehörde für das Eisenbahnwesen in Deutschland. Artikel 16 der Richtlinie (EU) 2016/798 („Sicherheitsrichtlinie“) nennt die Aufgaben der Sicherheitsbehörden:

- Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen bzw. Genehmigungen für das Inverkehrbringen von strukturellen Teilsystemen nach der Richtlinie (EU) 2016/797 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems,
- Erteilung von einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen für Eisenbahnverkehrsunternehmen und Sicherheitsgenehmigungen für Infrastrukturbetreiber,
- Unterstützung der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) bei der Erteilung von Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen und einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen,
- Beaufsichtigung von Eisenbahnverkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreibern,
- Beobachtung und Weiterentwicklung des eisenbahnrechtlichen Rahmens hinsichtlich der Sicherheit, einschließlich der nationalen Sicherheitsvorschriften,
- Zuweisung von Fahrzeugnummern zwecks Registrierung von Fahrzeugen im nationalen Fahrzeugeinstellungsregister,
- Ausstellung von Fahrerlaubnissen für Triebfahrzeugführer,
- Marktaufsicht über Interoperabilitätskomponenten.

Zusätzlich zu diesen Aufgaben hat das EBA weitere Zuständigkeiten, wie zum Beispiel die Planfeststellung für Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes, die Bewilligung von Fördermitteln des Bundes für Investitionen in die Schieneninfrastruktur sowie Kontrollen im Bereich der Beförderung gefährlicher Güter. Das EBA ist auch nationale Durchsetzungsstelle für Fahrgastrechte im Bus-, Eisenbahn- und Schiffsverkehr. Zudem obliegt dem EBA auch die Aufgabe der Anerkennung und Überwachung von Stellen (benannte Stellen, bestimmte Stellen, unabhängige Bewertungsstellen, ECM-Zertifizierungsstellen) sowie von Prüfsachverständigen im Bereich der Infrastrukturanlagen.

Dieser Bericht beschränkt sich entsprechend der Vorgaben der Sicherheitsrichtlinie auf die Tätigkeiten als Sicherheitsbehörde, insbesondere die Entwicklung

- der Eisenbahnsicherheit inklusive der gemeinsamen Sicherheitsindikatoren (CSI),
- des rechtlichen Rahmens im Bereich der Eisenbahnsicherheit,
- der Sicherheitsbescheinigungen und -genehmigungen sowie
- der Erkenntnisse aus der Aufsicht über die Eisenbahnen.

Aufbau und Inhalt des Berichts entsprechen einer diesbezüglichen Empfehlung der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA). Zielgruppe des Berichts ist primär der deutsche und europäische Eisenbahnsektor; er richtet sich aber auch an Vertreter von Politik, Wirtschaft und Presse sowie die gesamte interessierte Öffentlichkeit.

1.2 Wichtigste Schlussfolgerungen zum Berichtsjahr

Das Sicherheitsniveau des deutschen Eisenbahnsektors im Zuständigkeitsbereich des EBA ist generell weiterhin hoch. Bei der im Berichtsjahr durchgeführten Aufsicht über die Eisenbahnen hat das EBA wie in den Vorjahren keine wesentlichen strukturellen Defizite festgestellt. Sofern im Rahmen der Aufsicht dennoch Mängel bekannt werden, teilt das EBA diese den betroffenen Unternehmen im Rahmen der Verwaltungsverfahren mit und veranlasst die Beseitigung oder setzt diese, wenn notwendig, auch durch. In der Folge überwacht das EBA zudem stichprobenartig die Durchführung der Mängelbehebung durch die Unternehmen. Wie auch in den Vorjahren musste das EBA nur bei einem geringen Anteil der Überwachungen Anweisungen aussprechen.

Trotz des grundsätzlich gefestigten Sicherheitsniveaus kam es im Jahr 2025 wie bereits im Vorjahr zu einem Anstieg einiger Sicherheitsindikatoren. Eine detailliertere Betrachtung der Indikatoren des Berichtsjahres enthält [Kapitel 4](#). Hinsichtlich des Sicherheitsniveaus deckt sich die Einschätzung des EBA auch mit der grundsätzlichen Aussage der ERA in deren aktuellem Sicherheitsbericht: Das Sicherheitsniveau der Eisenbahnen in Europa ist hoch; die Eisenbahn ist das sicherste Landverkehrsmittel und ähnlich sicher wie der Luftverkehr.¹

Auch im Jahr 2025 waren das Sicherheitsmanagement und die Sicherheitsorganisation der Eisenbahnen im Fokus der Aufsicht des EBA. Die Beurteilung der Sicherheitsleistung und der Wirksamkeit der Prozesse des Sicherheitsmanagementsystems (SMS) der Eisenbahnen führt ggf. zu notwendigen Korrekturmaßnahmen. Diese Maßnahmen fordert das EBA ein und überwacht deren Umsetzung. Die Faktoren Mensch und Organisation (Human and Organisational Factors, HOF) sowie der Themenkomplex der Sicherheitskultur spielen eine zentrale Rolle. Die Verankerung und Vertiefung dieser Themen in den Prozessen und Verfahren ihres SMS ist Aufgabe der Eisenbahnen. Im Blickpunkt steht verstärkt auch das Thema Künstliche Intelligenz (KI) und deren Einsatzmöglichkeiten z.B. für die Erstellung des SMS. Die grundsätzliche Anwendung der KI bei den Eisenbahnen und die Umsetzung der Ergebnisse müssen durch das EBA überwacht werden, was für die Zukunft eine große Herausforderung darstellt. Das EBA begleitet und unterstützt die Eisenbahnen im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags dabei, das System Eisenbahn zu modernisieren und die technische Sicherheit fortzuentwickeln. Die sich verändernde Rolle des Menschen im Eisenbahnsystem und der daraus resultierende Einfluss auf die Sicherheit sind dabei fortlaufend zu bewerten.

Maßnahmen und Schwerpunkte für das Folgejahr 2026

Für das Jahr 2026 hat das EBA die folgenden – teilweise regional begrenzten – Schwerpunktthemen für Aufsicht festgelegt. Einige dieser Themen werden aus den Vorjahren fortgeführt.

¹ “Report on Railway Safety and Interoperability in the EU 2026“ der ERA, Stand Mai 2026, verfügbar unter <https://www.era.europa.eu/sites/default/files/2026-06/report%20on%20railway%20safety%20and%20interoperability%20in%20the%20eu%202026.pdf>

- Für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM) und die Möglichkeit der Nachweisführung gemäß Artikel 3 Absatz 4 der ECM-VO (EU) 2019/779 im Rahmen des Verfahrens zur Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen;
- Wahrnehmung von Signalen / toter Winkel im Führerraum;
- Einsatz von Objekten im Eisenbahnbetrieb, die keine Fahrzeuge sind (sog. „Geräte“);
- Sandstreueinrichtung;
- Notfallübungen;
- Neuherausgabe der DB-Richtlinie 408;
- Arbeitszeiten vom Standpunkt der Sicherheit;
- Vorschriften für die Sicherung gemäß Kapitel 1.10 RID bei der Beförderung gefährlicher Güter mit hohem Gefahrenpotential;
- Fortsetzung der Sonderüberwachungen bei Infrastrukturbetreibern aufgrund des Versagens von Lärmschutzwand-Betonabsorberelementen;
- Nachkontrollen zur Schwerpunktprüfung im Bereich Vegetation;
- Entlastungsschnitte in Schienen in der heißen Jahreszeit;
- Stoßlückenmaße;
- Laschenverbindungen von Schienen;
- Schienenaufleger / Bettung;
- Fristgerechte Inspektionen bei signal-, telekommunikations- und elektrotechnischen Anlagen (STE-Anlagen) generell;
- Schwerpunkte für den Bereich der STE-Anlagen mit Bezug zu den Kriterien aus Anhang II der DeIVO (EU) 2018/762:

Thema der SMS-Aufsicht	Kriterien Anhang II DeIVO (EU) 2018/762
Einrichtung von technischen Plätzen bzw. Anpassung technischer Plätze / Equipmentnummern bei anzeigefreien Baumaßnahmen	5.2.5.c), 5.1.4
Überwachung der Qualität der Bestandsplanbereinigung	5.2.1, 4.4.3.a) bis e)
Konformität von Baumaßnahmen ohne Überwachungsmitteilung	2.3.2., 2.3.3., 5.2.5. b)
Erfüllung TSI ZZS 2023 Kapitel 4.2.1.1.	1.1. d) + e), 5.2.3.
Technische Überwachung Fahrweg (TüFa) - Überführung der Änderungen in die Bestandspläne	4.4.3. a) bis d), 5.2.5. c)
Überwachung der Freigabeprozesse im Rahmen der Technologieentwicklung Signaltechnik	1.1 d) + e), 3.1.1.1. a) bis c), 3.1.2.1., 4.6.1. b), 5.3.2. a) + d)
Überprüfung anzeigefreier Maßnahmen	1.1.d, 1.1.e., 5.2.3., 5.2.5.b
Überwachung der Qualität der Bestandsplanbereinigung	5.2.1., 4.4.3. a) bis e)
Begleitung Entwurfsplanung	3.1.1.1. c) + e), 5.2.1.
Begleitung der sekundären Bauüberwachung von Bauüberwachern Bahn (BÜB)	6.1.2., 5.3.3
Aufsicht über die Regelwerkerstellung	1.1. d) + e), 5.2.3
Lieferantenmanagement bzgl. Qualität der Planung der Leit- und Sicherungstechnik (LST)	5.3.2. b) bis d), 5.3.3.
Kleinbeauftragung als Prüfsachverständige	2.3.2., 2.3.3., 5.1.2., 5.2.1.
Inspektionsfristen	5.2.1., 5.2.2. c)

Überwachung Arbeitsverantwortlicher durch Anlagenverantwortliche	5.1.6. a), 6.1.2.
Überprüfung von Umweltbedingungen / Verdunklung von Relaisräumen	5.2.2. a), 5.2.5. a)
Überprüfung Erd- und Gestellschutzmelder (alle Bauformen)	5.2.1., 5.2.2. a)
Überprüfung der noch nicht automatisch erstellten Inspektionsaufträge/-nachweise	5.1.4., 5.2.4. a)
Verkabelung der Einschaltstrecken bei Bahnübergangs-Sicherungsanlagen	5.2.1., 5.2.2. a)
Teilnahme an Verwendungsprüfungen (diverse Rollen/Funktionen)	4.2.1. c), 4.2.2. a) + b), 4.3.1.
Jahresbericht unveränderliche Eigenschaften 2025 zur Weiterverfolgung der in den Vorjahren festgelegten Maßnahmen und der Ergebnisse des ständigen Verbesserungsprozesses	3.1.1.1. a) bis d), 5.2.1., 5.2.2. c), 5.2.5. a) bis c), 6.1.1. c) + d), 7.1.2. b), 7.1.3.
Überprüfung von Technikräumen der Informationstechnik und Telekommunikation	5.2.2. a)
Begleitung von Inspektionen bei GSM-R Basisfunkstationen	4.2.1, 5.2.2. a), 5.2.2. c)
Funkversorgung am BÜ an GSM-R versorgten Strecken	5.2.1., 5.2.2. a), b)
Vorhandensein einer Vertretungsregelung für Abwesenheit des Anlagenverantwortlichen (ALV)	2.3.4., 5.1.4.
Anzeige des korrekten Meldetextes der Gefahrenmeldung	5.2.2. b), c), 5.2.5. a)
Nutzung der Telekommunikations-Technikräume durch Dritte (FS IT-Sicherheit)	5.3.1., 5.3.2. e), 5.3.3. a) + b)
Betriebszentralen	5.2.2. a)
Umgang mit nicht fristgerecht durchgeführten Inspektionen von Oberleitungs- und elektrischen Energieanlagen	5.2.4. a), 5.2.5. b) + c)
Vollständigkeit der Prüfung „aP1“ nach Kurzschlüssen	5.2.4. a)
Kompetenzprüfung ALV zur Richtlinie „423.0410 - Gefährliche Ereignisse erfassen“ i. V. m. „423.0410V03 - Bericht über andere Unfälle und Störungen an STE-Anlagen“ (Verfahrensaudit)	2.3.2., 5.2.5. a), 7.1.1. a)
Umschaltung der Energieversorgung von STE-Anlagen	5.2.2. b)
Schutzmaßnahme gegen elektrischen Schlag für die LST-Anlage bei der Versorgung aus dem Netz der Oberleitung	1.1.e), 5.2.3.
Bahnstromfernleitung	5.2.1.
Internes Monitoring der Regelwerksverantwortlichen	6.1.1. a) bis d)
Prüfung des jährlichen Sicherheitsberichtes gemäß Anforderung 4.5.1.2 des Anhangs II VO (EU) 2018/762	4.5.1.2. a) bis e)
Überprüfung der Wirksamkeit des Instandhaltungsmonitorings durch Auswertung von Kennzahlen und Indikatoren	3.1.1.1. a) bis c), 3.2.2. d) bis f), 5.1.1. a) + c), 5.2.1., 5.2.2. a), 6.1.1. b)

2. Englische Zusammenfassung

Background

Eisenbahn-Bundesamt (EBA) is the German National Safety Authority, responsible – amongst others – for all tasks listed in Article 16 of the Railway Safety Directive 2016/798. This report is limited to the activities of the safety authority, in particular the development of:

- rail safety, including the common safety indicators (CSI),
- the legal framework in the area of rail safety,
- single safety certificates and safety authorisations, and
- the findings from the supervision of the railways.

Structure and content of the report follow a recommendation of the European Union Agency for Railways (ERA). The report is primarily directed at the railway sector in Germany and Europe; however, it may also be relevant for representatives of politics, business and the press as well as the general public.

Summary of the main conclusions for 2025

As in previous years, EBA did not identify any significant structural deficits in the supervision of the railways within its area of responsibility. EBA had to issue instructions only for a small proportion of the inspections. [Chapter 4](#) contains a detailed analysis of the safety indicators for the reporting year. Despite rising figures for some of the safety indicators, the main conclusion is also for 2025 that the level of safety in the German railway sector remains stable and high. This is in line with ERA's conclusions in its latest report on railway safety and interoperability in the EU.

Safety management and safety organization of the railways remained a core topic of the EBA's supervisory activities in 2025. The assessment of safety performance and the effectiveness of the processes of the railways' safety management system (SMS) leads to corrective measures where necessary. EBA requests these measures and monitors their implementation. Human and organizational factors (HOF) and the topic of safety culture continue to play a central role, while the use of AI is emerging as a topic with growing relevance. The railways are responsible for anchoring and deepening these topics in the processes and procedures of their SMS. As part of its legal mandate, the EBA accompanies and supports the railroads in modernizing the railroad system and further developing technical safety. The changing role of people in the railroad system and their influence on safety must be assessed on an ongoing basis.

The supervision strategy developed and applied by EBA has continued to prove its effectiveness. The specific measures taken to implement the strategy have contributed to maintaining the level of safety required by law. Through its supervision, EBA gains a reliable picture of the safety performance of the railway companies. There was no apparent need for fundamental changes to the form, type and frequency of supervision. In the sense of continual improvement, EBA evaluates its approach and adjusts it in details if a need arises as part of the regular internal review.

3. Sicherheitsstrategie, Programme, Initiativen und organisatorischer Kontext

3.1 Strategie und Planungsaktivitäten

Auf der Grundlage der generellen Behördenstrategie bearbeitet das EBA seinen gesetzlichen Auftrag mit dem Ziel, zur Sicherheit der Eisenbahn in Deutschland beizutragen. Darüber hinaus hat das EBA auch umweltrechtliche Aufgaben wie die Schienenlärmmkartierung. Hinzu kommen Aufgaben von volkswirtschaftlicher Bedeutung wie die Beurteilung der Kapazität der Schienenwege in Deutschland oder die Bewilligung von Investitionen in die Eisenbahn-Infrastruktur. Oberste Priorität hat dabei die Eisenbahnsicherheit. Die Sicherheit des Verkehrsträgers Schiene aufrechtzuerhalten und zu stärken ist gleichzeitig als Vorteil für das System Bahn zu sehen, z.B. als Wettbewerbsvorteil der Schiene gegenüber der Straße.

Für das Jahr 2025 können im Bereich der Eisenbahnsicherheit folgende wesentlichen nationalen Strategien, Programme und Initiativen aufgeführt werden, wobei die Maßnahmen teilweise auf mehrere Jahre ausgelegt sind:

- Bahnübergangsanlagen: In Fortführung der Aktivitäten der Vorjahre verfolgen die großen Infrastrukturbetreiber die Erneuerung, aber auch die Reduzierung von Bahnübergangsanlagen weiter, einschließlich der Verbesserung der Anlagendokumentation;
- Sicherheitskultur: Der diesbezügliche Arbeitskreis im EBA, wird weitergeführt. Damit wird zudem das Bewusstsein zur Sicherheitskultur im Sektor weiter gefördert. Weitere Informationen zur Sicherheitskultur finden sich in [Kapitel 9](#);
- Schadschwellenerfassung und -monitoring bei Infrastrukturbetreibern: Automatisierte Schwellenerkennung - Aufnahme des gesamten Bestands an Spannbeton-schwellen durch Videobefahrung und KI-Klassifikation (Bauform, Herstellwerk, Herstelljahr), Aufbau eines Schwellenportals zur Auswertung der Erfassungsergebnisse;
- Risikomanagement: Entwicklung einer Methodik zur Erstellung und Evaluierung der Risikoliste als auch Erstellung der Liste der ernststen Sicherheitsrisiken bei einem Infrastrukturbetreiber;
- Regelwerk: Einführung eines neuen Regelwerkserstellungsprozesses, welcher zusammen mit dem Abstimmungsworkflow und der Arbeitsanweisung „Konventionen zur Erstellung von Regelwerk“ Werkzeuge zur Verbesserung der Prozessqualität des Infrastrukturbetreibers darstellen soll.

Diese themenbezogenen Maßnahmen und Programme setzen die Eisenbahnen überwiegend im Rahmen ihrer Betreiberverantwortung um. Das EBA begleitet bzw. betrachtet die Umsetzung in angemessenem Umfang im Rahmen der Aufsicht oder bei der Erneuerung von Sicherheitsbescheinigungen oder -genehmigungen. Regelmäßig prüft das EBA die Maßnahmen und Programme und aktualisiert sie, sofern notwendig.

3.2 Sicherheitsempfehlungen

Tabelle 1: Sicherheitsempfehlungen des Jahres 2025

Sicherheitsempfehlung	Sicherheitsmaßnahme	Umsetzungsstand
Ereignis: Zugkollision Würzburg Hbf 16.02.2020		
Empfehlung Nr. 2025/01 Es wird empfohlen, gem. Delegierter Verordnung (EU) 2018/762, Anhang I, Kapitel 3.1.1, Sicherheitsmaßnahmen zu entwickeln, damit unabhängig vom begrenzten Sichtfeld am gewohnten Arbeitsplatz des Tf ein durch Signal gebotener Haltbegriff gesehen und beachtet wird.	Infrastrukturseitig werden Signalanlagen und damit auch Lichtsperrsignale seit mehreren Jahrzehnten auf Grundlage etablierter Grundpläne errichtet. Durch fahrzeugseitige Anpassungen wurden, offensichtlich ohne ausreichende Betrachtung der Infrastrukturvorgaben, Einschränkungen bei den nutzbaren Sichtfeldern für den Tf geschaffen. Das EBA hat das Thema Wahrnehmung von Signalen / toter Winkel im Führerraum als Fachthema für die präventive Überwachung von Eisenbahnunternehmen im Jahr 2026 festgelegt. Die Ergebnisse werden entsprechend ausgewertet.	Das Verfahren ist noch nicht abgeschlossen.
Ereignis: Zugkollision München Nord Rbf 23.05.2020		
Empfehlung Nr. 2025/02 Es wird empfohlen, dass das EIU die Planungs- und Betriebsregeln für GÜ [Gleisüberwege] hinsichtlich ausreichender Risikokontrolle gem. Verordnung (EU) 2018/762, Anhang II, Kriterium 3.1.1 a), überprüft und ggf. verbessert, auch mit Wirkung auf bestehende GÜ.	Die Bewertung der Sicherheitsempfehlung durch das EBA läuft aktuell, auch unter Berücksichtigung der Inhalte der UVB-Fachinformation 9380 "Hinweise zur sicheren Gestaltung und Nutzung von Gleis- und Bahnüberwegen".	Das Verfahren ist noch nicht abgeschlossen.
Empfehlung Nr. 2025/03 Es wird empfohlen, die Konzepte zur Überwachung beauftragter Auftragnehmer gemäß Verordnung (EU) 2018/762, Anhang II, Kriterium 5.3.3. a) und 6.1.1. a), in ihrer Wirksamkeit zu überprüfen, damit die Kenntnis von Regeln mit Auswirkung auf die Eisenbahnsicherheit durch deren Beschäftigte sichergestellt ist,	Eine Überprüfung der prozessualen und organisatorischen Regelungen hat ergeben, dass die heutigen Vorgaben prinzipiell ausreichend sind. Die Unterweisungskette ist definiert und umfasst auch ausgewechselte Personale. Die Überprüfung dieser Einweisungen ist eine zwingende Vorgabe für das Handeln der Bauüberwachung. Dies wiederum wird stichprobenweise auditiert/überwacht. Insgesamt hat die Überprüfung der Wirksamkeit der Vorgaben durch die Qualitätssicherung	Das Verfahren ist noch nicht abgeschlossen.

unabhängig von den Regelungen der Arbeitssicherheit.	der Bauüberwachung in den letzten Jahren lediglich eine geringe Abweichung ergeben.	
Ereignis: Zugkollision Bf Meinersen – Hp Leiferde (b. Gifhorn) 17.11.2022		
Empfehlung Nr. 2025/04 Es wird empfohlen, zur Verstärkung des risikoorientierten Ansatzes in allen Phasen des Kompetenzmanagements die Verfahren zum Erhalt und Aktualisierung der sicherheitsrelevanten Kenntnisse und Fertigkeiten arbeitsplatzbezogen zu überprüfen und, soweit notwendig, zu verbessern. Hierbei sind die Tätigkeiten der Mitarbeiter mit sicherheitsrelevanten Funktionen und mit leitenden Aufgaben auf allen relevanten Ebenen einzubeziehen (Verordnung (EU) 2018/762, Anhang II, Kap. 4.2.1 d) und 6.1.1 a)).	Der Infrastrukturbetreiber verweist auf etablierte Verfahren zur Qualifizierung sowie zur Festigung und Überwachung im Rahmen von örtlichen Prüfungen und Lehrgesprächen. Im Jahr 2025 wurde zudem die interne Überwachung angepasst, wodurch eine neue Überwachungsinstanz die Lehrgespräche durchführt und eine risikobasierte Kontrolle durchführt, wodurch Handlungsunsicherheiten erkannt und durch Maßnahmen behoben werden sollen, die auch menschliche und organisatorische Faktoren berücksichtigt. Das EBA wird die weitere Umsetzung und deren Effekte beobachten.	Das Verfahren ist noch nicht abgeschlossen.
Empfehlung Nr. 2025/05 Es wird empfohlen, gesetzlich obligatorische Kommunikationskanäle und Berichtswege in den Managementsystemen der EIU, EVU und ECM auszuprägen bzw. zu verbessern, mit dem Ziel, durch alle Beteiligten gemeinsam die Häufigkeit von LZB-Übertragungsausfällen zu reduzieren. (Betreffend EVU: Verordnung (EU) 2018/762, Anhang I, Punkt 4.4.1; EIU: Verordnung (EU) 2018/762, Anhang II, Punkt 4.4.1; ECM: Verordnung (EU) 2019/779, Anhang II, Punkt 7.1)	Die grundlegende Kommunikation zwischen EIU, EVU und weiteren Beteiligten erfolgt, soweit dies für das sichere Betreiben der Eisenbahninfrastruktur und das sichere Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen erforderlich ist, im Rahmen der Vorgaben der Eisenbahnbetriebsleiterverordnung - EBV; § 4 (1). Darüber hinaus werden im Rahmen der vertraglich geregelten Zusammenarbeit (z.B. Vorgaben der Infrastruktur-Nutzungsbedingungen) und von Branchen- und Sektorgremien weitere Austauschformate aufrechterhalten und gepflegt. In Abstimmung mit dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) hat der Infrastrukturbetreiber Wege erörtert, die eine verstärkte und zeitnahe gegenseitige Kommunikation der betroffenen EVU mit dem EIU fördern können. Hierzu laufen aktuell Abstimmungen, um eine Plattform für diese Kommunikationswege zu schaffen und einen entsprechenden Datenaustausch zu pilotieren.	Das Verfahren ist noch nicht abgeschlossen.

Ereignis: Personenunfall am bewegten Eisenbahnfahrzeug Bf Hürth-Kalscheuren – Bf Brühl 04.05.2023		
Empfehlung Nr. 2025/06 Betrifft: Sicherheitsbehörde. Es wird empfohlen, dass zur Beherrschung von Risiken die an der Planung und Ausführung von Baumaßnahmen beteiligten Stellen, ihre Mitarbeiter innerhalb der Arbeitsumgebung in Bezug auf den Arbeitsschutz überwachen und die Einhaltung konsequent einfordern. Hierüber sind Nachweise zu führen. (Delegierte Verordnung (EU) 2018/762 Anhang II Punkt 3.1.1.2).	Neben den bereits etablierten Maßnahmen für eine Berücksichtigung der Sicherheitsbelange (Chefaufsicht, Präqualifizierung beteiligter Firmen, Bauüberwachung inkl. Einhaltung der Arbeitsschutzmaßnahmen, Sicherungsüberwachung und Baustellenkontrollen) führt das Infrastrukturunternehmen zum 01.01.2026 eine neue App mit einem erweiterten und verbessertem Dash Board ein. Dies soll die Nachverfolgbarkeit auffälliger Sicherungsunternehmen verbessern. Zudem soll mit der Einführung von ElBa (Elektronischer Befähigungsausweis) sichergestellt werden, dass nur qualifiziertes Sicherungspersonal mit nachgewiesener Befähigung auf den Baustellen eingesetzt wird. Das EBA wird die weitere Umsetzung und deren Effekte beobachten.	Das Verfahren ist noch nicht abgeschlossen.
Empfehlung Nr. 2025/07 Betrifft: Sicherheitsbehörde. Es wird empfohlen, dass die an der Planung und Ausführung von Baumaßnahmen beteiligten Stellen, ihre Mitarbeiter im Bereich des Sicherheitsbewusstseins stärker sensibilisieren. (Delegierte Verordnung (EU) 2018/762 Anhang II Punkt 2.4.1).	Siehe zu Empfehlung Nr. 2025/06.	Das Verfahren ist noch nicht abgeschlossen.
Ereignis: Zugkollision Bf Lauenbrück 15.11.2023		
Empfehlung Nr. 2025/08 Betrifft: Sicherheitsbehörde. Es wird empfohlen, die Ergänzungsregelung Nr. B 011 zum „Sanden“ sowie die betrieblichen Verfahrensweisen bezüglich des Meldeverfahrens einer Sandung zu überprüfen und weiterzuentwickeln.	Der Arbeitskreis Bremse des Lenkungs-kreises Fahrzeuge hat dieses Thema abschließend behandelt. Verbesserungspotentiale konnten nicht identifiziert werden, das Meldeverfahren selbst hätte das Ereignis verhindert, wenn es korrekt und rechtzeitig angewendet worden wäre.	Das Verfahren ist noch nicht abgeschlossen.
Empfehlung Nr. 2025/09 Betrifft: Sicherheitsbehörde.	Die aktuellen Planungsregeln der Ril 819 geben bei Neubauten von Stellwerken die	Das Verfahren ist damit abgeschlossen.

Es wird empfohlen, zukünftig Gleisfreimeldeeinrichtungen zu verwenden, deren Funktion nicht durch z. B. Sandeintrag beeinträchtigt werden kann. (Verordnung (EU) 2018/762 Anhang II Kap. 5.2.2).	Nutzung von Achszähltechnik zur Gleisfreimeldung verbindlich vor.	
Ereignis: Zugentgleisung Bf Garmisch-Partenkirchen – Bf Farchant 03.06.2022		
Empfehlung Nr. 2025/10 Es wird empfohlen, die Unterscheidung von einzelnen Risiken in allen Phasen des SMS des Eisenbahninfrastrukturunternehmens zu etablieren, ausgehend von der Relevanz aller betrieblichen, organisatorischen und technischen Risiken gemäß den Anforderungen der delegierten Verordnung (EU) 2018/762, Anhang II, Kapitel 3.1.1.1 a).	Die Untersuchung der Empfehlung und der ggf. notwendigen Maßnahmen läuft noch.	Das Verfahren ist noch nicht abgeschlossen.
Empfehlung Nr. 2025/11 Es wird empfohlen, zwischen Eisenbahninfrastruktur- und Eisenbahnverkehrsunternehmen, gemäß den Anforderungen der delegierten Verordnung (EU) 2018/762, Anhang I und II, Kapitel 4.4, die Benachrichtigung über Meldungen von Mängeln an der Infrastruktur hinsichtlich Abgabe und Erledigung rückverfolgbar, für alle Beteiligten transparent zu gestalten und auf einer einheitlichen Betriebsterminologie aufzubauen.	Die Untersuchung der Empfehlung und der ggf. notwendigen Maßnahmen läuft noch.	Das Verfahren ist noch nicht abgeschlossen.
Ereignis: Personenunfall am bewegten Eisenbahnfahrzeug Bf Eberbach 22.07.2024		
Empfehlung Nr. 2025/12 Betrifft: Sicherheitsbehörde. Es wird empfohlen, zur Gewährleistung der Sicherheit von Reisenden entsprechend der Verpflichtung aus § 13 Absatz 4 EBO, die Risiken von bestehenden RÜ, mindestens solcher mit Absperrungen zwischen oder hinter den Gleisen, entsprechend Verordnung (EU) 2018/762	Das Infrastrukturunternehmen evaluiert derzeit die sicherheitstechnischen Aspekte im Rahmen einer Risikobewertung.	Das Verfahren ist noch nicht abgeschlossen.

Anhang II Punkt 3.1.1.1 neu zu bewerten.		
Ereignis: Bahnübergangsunfall Hp Großwalbur – Hp Meeder 27.07.2020,		
Empfehlung Nr. 2025/13 Betrifft: Sicherheitsbehörde. Es wird empfohlen, die mit den zu Bahnübergängen beteiligten Stellen eingerichteten Kommunikationskanäle gem. Verordnung (EU) 2018/762, Anhang II, Punkt 4.4.1, auf ihre Wirksamkeit zu überprüfen und gem. Verordnung (EU) 2018/762, Anhang II, Punkt 4.4.3a), sicherzustellen, dass sicherheitsrelevante Informationen für die vorgesehenen Nutzer verständlich und gem. Punkt 4.4.3d) konsistent sind.	Die Untersuchung der Empfehlung und der ggf. notwendigen Maßnahmen läuft noch.	Das Verfahren ist noch nicht abgeschlossen.
Ereignis: Zugentgleisung Bf Saarbrücken Rbf 06.12.2022		
Empfehlung Nr. 2025/14 Betrifft: Sicherheitsbehörde. Es wird empfohlen, zur Gewährleistung der Sicherheit der Bahnanlagen die Risiken bei der Anwendung des Regelwerks zur Inspektion des Oberbaus entsprechend der Verordnung (EU) 2018/762 Anhang II Kapitel 5.2.4 i. V. m. Kapitel 3.1.1.1 neu zu bewerten.	Die Untersuchung der Empfehlung und der ggf. notwendigen Maßnahmen läuft noch.	Das Verfahren ist noch nicht abgeschlossen.
Ereignis: Zugkollision Bf Dorsfeld 22.11.2024		
Empfehlung Nr. 2025/15 Betrifft: Sicherheitsbehörde. Es wird empfohlen, die Verwaltung der Information einer verbleibenden Besetzung von Hauptgleisen, insbesondere nach Sperrungen aufgrund schriftlicher Anweisungen, Baugleiszuständen, Gleissperrungen, Flügelungen von Zügen bzw. Übergang auf andere Zugfahrten	Derzeit läuft bei dem betroffenen Infrastrukturbetreiber die Bewertung der Risiken. Im Anschluss erfolgt die Definition geeigneter Maßnahmen zur Beherrschung möglicher Risikopunkte.	Das Verfahren ist noch nicht abgeschlossen.

hinsichtlich der Anforderungen gemäß Delegierter Verordnung (EU) Nr. 2016/762, Anhang II, Kriterium 4.4.3a) bis g), zu verbessern. Neben der Übermittlung der Information, dem Zeitpunkt, ggf. einzuhaltenden Wortlauten und Zuständigkeiten sind auch die Speicherung und Einbeziehung in weitere Betriebsprozesse von Relevanz.		
Ereignis: Zugkollision Bf Mannheim 03.07.2024		
Empfehlung Nr. 2025/16 Betrifft: Sicherheitsbehörde. Es wird empfohlen, Sperrsignale, welche regelmäßig für Zugfahrten als Zielsignale genutzt werden können, hinsichtlich der Ausrüstung mit 2.000 Hz Gleismagneten einer Risikobetrachtung nach Verordnung (EU) 2018/762 Anhang II Punkt 3.1.1.1. zu unterziehen.	Der Infrastrukturbetreiber wird im Rahmen einer erweiterten Risikobewertung die technischen und betrieblichen Anforderungen prüfen. Im Ergebnis dieser Prüfung werden ggf. weitere Schritte und Maßnahmen eingeleitet. Das EBA wird das Verfahren weiter begleiten.	Das Verfahren ist noch nicht abgeschlossen.

Tabelle 2: Sicherheitsempfehlungen der Vorjahre, sofern sich im Berichtsjahr relevante Änderungen ergeben haben

Sicherheitsempfehlung	Sicherheitsmaßnahme	Umsetzungsstand
Ereignis: Zugentgleisung Bf Garmisch-Partenkirchen – Bf Farchant 03.06.2022		
Empfehlung Nr. 02/2024 Es wird empfohlen, ein technisches Verfahren zur vollumfänglichen Prüfung des Zustandes von Spannbeton-schwellen aller Hersteller im eingebauten Zustand zu entwickeln. Adressat: Sicherheitsbehörde Betrifft: EIU	Der Infrastrukturbetreiber hat einen Prototyp entwickelt. Die Erprobung dieses Prototyps im Gleis läuft.	Das Verfahren ist noch nicht abgeschlossen.
Empfehlung Nr. 03/2024	Der Infrastrukturbetreiber hat Schienenprüfzüge mit Kameras ausgestattet, die die Gleise regelmäßig befahren und deren Bilder mit Hilfe von Künstlicher	Das Verfahren ist damit abgeschlossen.

Es wird empfohlen, eine zentrale Rückverfolgbarkeit verbauter Spannbetonschwellen zu gewährleisten. Adressat: Sicherheitsbehörde Betrifft: EIU	Intelligenz ausgewertet werden; die gewonnenen Daten werden ins SAP überspielt.	
Ereignis: Kollision Hp Altheim (Hess) – Bf Dieburg 19.05.2022		
Empfehlung Nr. 01/2023 Es wird empfohlen, das Arbeitssystem zur Verarbeitung und Übermittlung von Zugmeldungen dahingehend zu überprüfen und zu modifizieren, dass deren Information zu jedem Zeitpunkt, insbesondere bei Übergang zwischen automatisierten zu manuellen Prozessen den Anforderungen gemäß DelVO (EU) 2018/762, Anhang 2, Punkt 4.4.3, entspricht. Betrifft: EIU	Im Ergebnis der durch den Infrastrukturbetreiber durchgeführten Risikobewertung wurden verschiedene Schulungen (Unterricht, Praxistraining, Lehrgespräche) der Stellwerkspersonale initiiert, um die korrekte Anwendung des Regelwerks sicherzustellen.	Das Verfahren ist damit abgeschlossen.
Empfehlung Nr. 03/2023 Sicherheitsbehörde: Es wird empfohlen, zur Gewährleistung der Schutzfunktion des Arbeitsverfahrens „derselbe Zug ist in einen Abschnitt ein- und wieder ausgefahren“ entsprechend VO (EU) 2018/762 Anh. II Punkt 3.1.1.1, die Risiken für den Fall von Fehlhandlungen der Beteiligten zu ermitteln und das Arbeitsverfahren zu verbessern.	Im Rahmen einer systematischen Risikobewertung hat der Infrastrukturbetreiber das Arbeitsverfahren „derselbe Zug ist in einen Abschnitt ein- und wieder ausgefahren“ unter Beteiligung der relevanten Fachexperten (Fachautoren, Führungskräfte, fachliche Regelwerksverantwortliche und Regelwerksanwender) bewertet und erforderliche risikobeherrschende Maßnahmen abgeleitet. Hierbei wurden als beitragende menschliche/organisatorische Faktoren „mangelndes Situationsbewusstsein“ insbesondere bedingt durch „Übervertrauen in Technik“ identifiziert. Als risikobeherrschende Maßnahme wurde das Regelwerk durch die Neuherausgabe der Ril 408 zum 14.12.2025 angepasst. Es wurden ein Absatz „Plausibilitätsprüfung Standort des Zuges“ neu eingefügt. Auch die zu Empfehlung Nr. 01/2023 aufgeführten Schulungen sind in diesem Kontext als relevante Maßnahme anzusehen.	Das Verfahren ist damit abgeschlossen.
Empfehlung Nr. 05/2023 Es wird empfohlen, die technischen Bedingungen zur Wirksamkeit der	Der betroffene Infrastrukturbetreiber hat auf Grundlage der bisherigen Erkenntnisse Ansätze für technische Lö-	Das Verfahren ist noch nicht abgeschlossen.

Bedienhandlung einer Achszählgrundstellung weiter zu entwickeln, um hierdurch die Risiken aus erfolgreichen, unzeitigen Bedienhandlungen weiter zu minimieren bzw. auszuschließen. Bis zur technischen Umsetzung und zur Minimierung eines potenziellen Schadensausmaßes wird empfohlen, kompensierende verfahrensbasierte Lösungen zu implementieren. Betrifft: EIU	sungen überprüft. Ein eindeutiges Ergebnis liegt nicht vor, da je nach Betriebssituation unterschiedliche Lösungen besser geeignet sein können. Das weitere Vorgehen ist noch weiter abzustimmen.	
Ereignis: Kollision Bf Bitburg-Erdorf - Bf Kyllburg 01.06.2018		
Empfehlung Nr. 2022/01 Es wird empfohlen, für den Bahnbetrieb topographisch kritische Infrastrukturanlagen zu identifizieren und gemäß delegierter Verordnung (EU) 2018/762 Anhang II Nr. 3.1. Sicherheitsmaßnahmen zu entwickeln, die zur Beherrschung von Risiken bei Unwetterereignissen, wie beispielsweise Starkregen, beitragen können.	Das Forschungsvorhaben des DZSF bzgl. Analysen zu schnellen wasserhaltigen Massenbewegungen ist mittlerweile abgeschlossen. Die Analyse der Ergebnisse auch im Abgleich mit weiteren Erkenntnissen durch den Infrastrukturbetreiber läuft in Abstimmung mit dem EBA.	Die Bearbeitung der Empfehlung ist weiterhin nicht abgeschlossen.

3.3 Umgesetzte Maßnahmen ohne Bezug zu den Sicherheitsempfehlungen

Beschreibung des betroffenen Bereichs/Fachlinie	Beschreibung des auslösenden Moments/Ereignisses	Ergriffene Sicherheitsmaßnahme
Reisendenübergänge (RÜ)	Feststellungen im Rahmen der Eisenbahnaufsicht bei Schwerpunktprüfungen von Reisendenübergängen.	Fortentwicklung der Berechnungsgrundlagen, Maßnahmen zur Steigerung der Qualität der Dokumentation (RÜ-Pässe), Fortschreibung der Richtlinien-Familie 816 zu Reisendenübergängen.
Bahnübergänge (BÜ)	Feststellungen im Rahmen der Eisenbahnaufsicht, dass weiterhin BÜ-Sicherungsanlagen ohne Halbschranken bei mehr als 40 Zugfahrten pro Tag mit einseitigem Blinklicht / Lichtzeichen in Betrieb sind.	Monitoring und Risikobewertung der betroffenen Anlagen.

Darüber hinaus hat das EBA auch im Jahr 2025 zur Einhaltung eisenbahnrechtlicher Vorschriften verschiedene Verwaltungsverfahren durchgeführt. Diese zielen auf eine organisatorische oder technisch/betriebliche Verbesserung der unternehmerischen Sicherheitsprozesse ab. Das EBA hat zu diesen Sachverhalten und auch zu übergreifenden Themen eine Reihe von Fachmitteilungen veröffentlicht, die im Internet dauerhaft abrufbar sind:

[Link zu Fachmitteilungen auf EBA-Website](#)

3.4 Organisatorischer Kontext

Das EBA ist eine selbständige obere Bundesbehörde im Ressort des Bundesministeriums für Verkehr (BMV). Das BMV hat die Fach- und Rechtsaufsicht über das EBA inne. Die Zentrale des EBA befindet sich in Bonn, zudem verfügt das EBA über 12 Außenstellen an 15 Standorten. Die Zentrale besteht aus fünf Abteilungen und einem Leitungsstab. Dem EBA angegliedert sind das Deutsche Zentrum für Schienenverkehrsforschung (DZSF) sowie die Benannte Stelle Eisenbahn-Cert (EBC).

Das aktuelle Organigramm des EBA ist auf der Website des EBA verfügbar:

[Link zum Organigramm auf EBA-Website](#)

Personal

Unverändert zu den Vorjahren sind ca. 300 Beschäftigte des EBA im Bereich der Aufsicht tätig.

Kompetenzmanagement

Ein zentraler Baustein zur anforderungsgerechten Ausübung der gesetzlichen Aufgaben ist die Kompetenz der Mitarbeitenden des EBA. Daher hat das EBA ein Kompetenzmanagementsystem eingerichtet. Die für Personal und Organisation zuständigen Referate setzen dieses in Zusammenarbeit mit den jeweils fachlich zuständigen Stellen im EBA um. Das Kompetenzmanagement umfasst folgende Komponenten:

- Anforderungen definieren
Dienstpostenbeschreibungen beinhalten sowohl notwendige fachliche Kompetenzen als auch generelle Qualifikationen wie Sozial- oder Methodenkompetenz. Das EBA überarbeitet Dienstpostenbeschreibungen und fachliche Profile regelmäßig.
- Erfüllung der Anforderungen feststellen
Bei Neueinstellung überprüft das EBA durch ein strukturiertes Leitfrageninterview und eventuell auch durch Rollenspiele die vorhandenen Kompetenzen. Im höheren Dienst kann zusätzlich eine Potenzialanalyse zum Einsatz kommen, um die Potenziale gerade bei den fachübergreifenden Kompetenzen festzustellen. Spezielle Einführungsfortbildungen der jeweiligen Fachdienste bereiten neue Beschäftigte auf ihre zukünftige Tätigkeit vor.
- Laufende Fortbildung
Mindestens einmal jährlich wird der Bildungsbedarf je Mitarbeiter/in und je Organisationseinheit ermittelt. Die Fortbildungsstelle des EBA organisiert die zielgerichtete Deckung dieser Bedarfe. Darüber hinaus gibt es Fortbildungsbeauftragte der Fachabteilungen, die mit der Fortbildungsstelle eng zusammenarbeiten und jährlich spezielle Fortbildungsbedarfe abstimmen, um gerade die fachbereichsspezifischen Kenntnisse auf einem aktuellen Stand zu halten. Pro Jahr werden ca. 500



Fortbildungen durchgeführt, die Tendenz ist steigend. Auch E-Learning-Programme werden z.B. für die Themengebiete Sicherheit am Arbeitsplatz und im Gleis angeboten. Die Teilnahme an Tagungen wird den Beschäftigten ebenfalls ermöglicht.

- **Qualitätssicherung in der Fortbildung**
Am Ende einer jeden internen Fortbildung kann anonym ein Evaluationsbogen ausgefüllt werden, den die Fortbildungsstelle auswertet und an die jeweiligen Veranstalter weitergibt. Dies ermöglicht es, das zielgerichtete Fortbildungsangebot stetig zu verbessern.
- **Eigene Ausbildung**
Das EBA bietet eine Laufbahnausbildung im gehobenen technischen Dienst in bis zu fünf verschiedenen Fachrichtungen je nach zukünftigem Tätigkeitsfeld an. Dabei werden Nachwuchskräfte im Anschluss an ein reguläres Studium zunächst ein Jahr in Vollzeit auf die vor allem technischen Aufgaben bestmöglich vorbereitet. Durch Hospitationen und Schulungen können sie von den Kenntnissen und Fähigkeiten des erfahrenen Bestandspersonals profitieren. Dies gewährleistet den Erhalt des Fachwissens im EBA und die aufgabenspezifische Ausbildung der Nachwuchskräfte. Zudem bietet das EBA je nach Bedarf duale Berufsausbildungen in verschiedenen Fachrichtungen an, zum Beispiel für Fachinformatiker für Systemintegration und Verwaltungsfachangestellte. Um qualifizierte Nachwuchskräfte zu gewinnen und auszubilden, besteht eine Kooperation mit der Universität der Bundeswehr in München. Das EBA lässt dort in den Fachrichtungen Bau- und Nachrichtentechnik Nachwuchskräfte ausbilden.

4. Sicherheitsleistung

Die Trendanalyse bezieht sich auf die in der RL (EU) 2016/798 über Eisenbahnsicherheit genannten Kategorien von gemeinsamen Sicherheitsindikatoren.

Unfallopfer

Im Jahr 2025 kam es bei Eisenbahnunfällen zu insgesamt 171 Schwerverletzten. Im Vergleich zum Vorjahr mit 136 Schwerverletzten stellt dies einen deutlichen Anstieg dar, auf den nunmehr höchsten Wert seit Beginn der Erfassung der Sicherheitsindikatoren im Jahr 2007. Die relative Zahl der schwerverletzten Personen pro Mio. gefahrene Zugkilometer stieg dementsprechend ebenfalls auf 0,149. Die Zahl der schwer verletzten Fahrgäste sank von 10 Personen im Vorjahr auf 8 im Jahr 2025. Die Anzahl der schwer verletzten Bediensteten verdoppelte sich nahezu von 15 auf 29. Auch in allen übrigen Bereichen (Benutzer von Bahnübergängen, unbefugte Personen, sonstige Personen) war ein Anstieg zu verzeichnen, wenn auch weniger stark ausgeprägt. Der Anteil der Benutzer von Bahnübergängen sowie unbefugten bzw. sonstigen Personen an der Gesamtzahl schwer verletzter Personen liegt bei etwa 80 %.

Auch in Bezug auf bei Eisenbahnunfällen getötete Personen kam es zu einem weiteren Anstieg der Zahlen, von 142 auf 162 getötete Personen. Dies liegt über dem langjährigen Mittelwert seit Beginn der Erfassung im Jahr 2007. Wie in den Vorjahren sind ca. 90 % aller Todesfälle den Kategorien „Benutzer von Bahnübergängen“ und „unbefugte Personen auf Eisenbahnanlagen“ zuzuordnen. Knapp 60 % der insgesamt getöteten Personen sind Unbefugte auf Bahnanlagen (93 Personen). Etwa zwei Drittel aller Todesfälle entfielen auf die Kategorie „Unfälle mit Personenschaden“, wobei zumeist unbefugte Personen betroffen sind. Bei den „Benutzern von Bahnübergängen“ stieg die Zahl der Getöteten im Vergleich zum Vorjahr von 26 auf 47 Personen, was somit die Hauptursache für den Anstieg der Schwerverletztetenzahl insgesamt darstellt. Im Jahr 2025 kamen drei Fahrgäste bei Eisenbahnunfällen ums Leben.

Signifikante Unfälle²

Im Jahr 2025 wurden insgesamt 369 signifikante Eisenbahnunfälle erfasst. Dies stellt einen Höchstwert seit Erfassung der Sicherheitsindikatoren und liegt somit auch deutlich über dem Mittelwert der Jahre 2007 bis 2024. Relativ zum ebenfalls gestiegenen Verkehrsvolumen liegt mit 0,322 Unfällen pro Mio. Zugkilometer ein minimaler Rückgang zum Vorjahreswert vor. Die detaillierte Betrachtung zeigt, dass der Anstieg der Unfallzahlen trotz eines deutlichen Rückgangs der Kollisionen (von 42 auf 23 Ereignisse) erfolgt, da dies durch die Zunahme an Bahnübergangsunfällen von 57 auf 78 Fälle überkompensiert wird. Die übrigen Unfallarten „Entgleisung“, „Unfall mit Personenschaden“, „Fahrzeugbrand“ und „sonstiger Unfall“ blieben nahezu unverändert. Es

² Als signifikant gelten nach RL (EU) 2016/798 die Unfälle, an denen mindestens ein in Bewegung befindliches Schienenfahrzeug beteiligt ist und bei denen mindestens eine Person getötet oder schwer verletzt wird oder erheblicher Sachschaden (mindestens 150.000 €) an Fahrzeugen, Schienen, sonstigen Anlagen oder der Umwelt entstanden ist oder beträchtliche Betriebsstörungen (Verkehrsunterbrechung auf einer Haupteisenbahnstrecke für mindestens sechs Stunden) aufgetreten sind.

kam zu keiner Kollision eines Zuges mit einem anderen Schienenfahrzeug; alle gemeldeten 23 Kollision betrafen ein Hindernis im Lichtraumprofil.

Vorläufer von Unfällen

Im Rahmen der Sicherheitsindikatoren nach RL (EU) 2016/798 sind folgende Vorläufer von Unfällen zu erfassen: Schienenbrüche, Schienenverbiegungen, Signalisierungsfehler und überfahrene Haltesignale. Die Zahl der Schienenbrüche weist mit 203 Fällen eine leicht abnehmende Tendenz auf. Die Fallzahlen der überfahrenen Haltesignale stiegen weiter an, und zwar deutlich von 717 auf 870 Ereignisse, wobei in 162 dieser Fälle der Gefahrpunkt erreicht wurde. Zuvor waren in den Jahren 2014 bis 2018 teilweise deutliche Anstiege zu beobachten, wohingegen die Zahlen der Signalüberfahrten in den Jahren 2019 und 2020 zurückgingen, um dann seit 2021 wieder kontinuierlich anzusteigen. Die überfahrenen Haltesignale bilden daher unverändert ein Schwerpunkt der Aufsicht durch das EBA, zu den Maßnahmen siehe auch [Kapitel 7.2](#).

Unfallkosten

Zur Ermittlung der ökonomischen Folgen von Unfällen erfolgt eine Erfassung der Sach- und Umweltschäden sowie eine Berechnung der Kosten durch Verspätungen und der Kosten bzw. gesellschaftlichen Verluste durch Unfallopfer. Basiswerte der Berechnungen sind hierbei die von der Eisenbahnagentur der Europäischen Union empfohlenen Ergebnisse des „HEATCO“-Projektes (EU-gefördertes Projekt zur Erarbeitung von Grundsätzen für die ökonomische Bewertung von Infrastrukturprojekten). Die Kosten verhalten sich daher weitgehend proportional zur Zahl der bei Eisenbahnunfällen schwerverletzten und getöteten Personen. Für das Jahr 2025 ergeben sich Unfallkosten in Höhe von 743 Mio. €. Dieser Gesamtbetrag setzt sich wie folgt zusammen: 658 Mio. € sogenannte gesellschaftliche Verluste durch Unfallopfer, 72 Mio. € Sach- und Umweltschäden, 13 Mio. € Kosten durch unfallbedingte Verspätungen.

Eine tabellarische Darstellung der Sicherheitsindikatoren ist in [Anhang A](#) dieses Berichts enthalten.

5. EU-Rechtsrahmen

5.1 Änderungen von Gesetzen und Vorschriften

Die Umsetzung der Sicherheitsrichtlinie [RL (EU) 2016/798 über Eisenbahnsicherheit] als Teil des vierten Eisenbahnpakets erfolgte in Deutschland bereits im Jahr 2020. Wichtige Änderungen bei der grundlegenden Umsetzung des EU-Rechtsrahmens sind im Berichtsjahr nicht erfolgt.

Relevante Änderungen am nationalen Rechtsrahmen sind in [Anhang B](#) tabellarisch dargestellt.

5.2 Ausnahmeregelung gemäß Art. 15 der RL (EU) 2016/798

Das EBA hat im Berichtsjahr keine Ausnahmen gemäß Artikel 15 der Richtlinie (EU) 2016/798 in Bezug auf das Verfahren für die Zertifizierung der für die Instandhaltung zuständigen Stellen (Entity in charge of maintenance, ECM) erteilt. Somit entfällt auch die Notwendigkeit, Alternativmaßnahmen festzulegen.

6. Sicherheitsbescheinigung, Sicherheitsgenehmigung und weitere Genehmigungen

6.1 Einheitliche Sicherheitsbescheinigung, Sicherheitsgenehmigung

Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) im Anwendungsbereich der RL (EU) 2016/798 benötigen eine einheitliche Sicherheitsbescheinigung, Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) eine Sicherheitsgenehmigung. Die Verwaltungsverfahren hierfür führt das EBA entsprechend der gesetzlichen Grundlagen durch.

Einheitliche Sicherheitsbescheinigung

Das Antragsverfahren zur Erteilung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung ist in der DVO (EU) 2018/763 geregelt. Die Antragstellung erfolgt über die zentrale Anlaufstelle der ERA (One Stop Shop, OSS). Beschränkt sich das Tätigkeitsgebiet des Antragstellers ausschließlich auf Deutschland, so kann der Antragsteller zwischen EBA und ERA als Sicherheitsbescheinigungsstelle wählen. Wenn das Tätigkeitsgebiet zwei oder mehr Mitgliedstaaten umfasst, ist immer die ERA zuständig. Zudem kann gemäß Artikel 10 Absatz 8 der Sicherheitsrichtlinie (EU) 2016/798 eine einheitliche Sicherheitsbescheinigung für die Teilnahme am Eisenbahnbetrieb in einem Nachbarstaat auch im grenznahen Raum gültig sein (grenznaher Verkehr).

Das EBA hat einen Leitfaden zur Beantragung der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung sowie weitere Hinweise veröffentlicht.

[Link zum Thema Sicherheitsbescheinigung auf der EBA-Website](#)

Die Leitfäden der ERA sind auf ihrer Website verfügbar. Direkter Link zum kombinierten Anwendungsleitfaden für die Erteilung einheitlicher Sicherheitsbescheinigungen in deutscher Sprache:

[Link zum Leitfaden auf der ERA-Website](#)

Im Berichtsjahr 2025 haben deutsche Unternehmen 90 Anträge auf Erteilung der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung für die Teilnahme am Eisenbahnbetrieb innerhalb der Bundesrepublik Deutschland gestellt. Insbesondere gegen Ende des Jahres 2024 war ein „Hochlauf“ der Antragstellung zu verzeichnen, der auf das Auslaufen der nach VO (EU) Nr. 1158/2010 erteilten Sicherheitsbescheinigungen zurückzuführen war. Dies führte wiederum zu niedrigen Antragstellungen im Berichtsjahr 2025. Die 90 gestellten Anträge teilten sich wie folgt auf:

- 30 beim EBA,
- 45 bei der ERA (unter Zuarbeit des EBA für den nationalen Teil oder grenznahe Verkehre),
- 15 bei Behörden von benachbarten Mitgliedstaaten zu grenznahen Verkehren.

12 Anträge wurden später zurückgezogen.

Auch fünf Jahre nach Einführung des 4. Eisenbahnpakets liegt der Fokus weiterhin auf den Themen Sicherheitskultur, Monitoring, Risikomanagement. In diesen Bereichen haben sich die Unternehmen weiterentwickelt und sind zum Teil besser aufgestellt als noch vor fünf Jahren. Es zeichnet sich ab, dass Unternehmen vermehrt auf

Dritte zurückgreifen, um ein SMS aufzustellen. Dies kann bei der Umsetzung und Anwendung des SMS in den Unternehmen Probleme bereiten. Im Jahr 2025 waren ca. 45% der Antragseingänge Neuansträge auf eine einheitliche Sicherheitsbescheinigung, 23% Aktualisierungen und 31% Erneuerungen einer bestehenden einheitlichen Sicherheitsbescheinigung. Das EBA hat eine Verschiebung von Neuansträgen hin zu Ansträgen auf Erneuerung oder Aktualisierung der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung erwartet. Auch im nächsten Jahr wird sich dieser Trend voraussichtlich fortsetzen.

Im Jahr 2025 hat das EBA die Zusammenarbeit mit anderen nationalen Sicherheitsbehörden weiter intensiviert, siehe hierzu auch [Kapitel 6.6](#).

Informationen zu erteilten Sicherheitsbescheinigungen sind auf der Website der ERA verfügbar unter dem Link <https://eradis.era.europa.eu/>

Sicherheitsgenehmigung

Für die Antragsteller auf Erteilung einer Sicherheitsgenehmigung bietet das EBA einen Leitfaden an. Dieser kann auf der Internetseite des EBA abgerufen werden:
[Link zum Leitfaden Sicherheitsgenehmigung auf der EBA-Website](#)

Bezüglich der Sicherheitsgenehmigungen ergibt sich folgendes Bild: Zum Ende des Berichtsjahres am 31.12.2025 besaßen drei Infrastrukturbetreiber eine Sicherheitsgenehmigung gemäß § 7c AEG i. V. m. § 14 ESiV. Diese sind: DB InfraGO AG, DB RegioNetz Infrastruktur GmbH, Schweizerische Bundesbahnen (für ihre Strecken auf deutschem Staatsgebiet). Änderungen in Bezug auf das Genehmigungsverfahren gab es im Berichtsjahr nicht. Rückmeldungen zum Verwaltungsverfahren bzw. zum generellen Ablauf der Erteilung/Verlängerung von Sicherheitsgenehmigungen durch Antragsteller oder andere Akteure des Sektors liegen dem EBA nicht vor.

6.2 Fahrzeuggenehmigung

Die Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) spielt bei der Genehmigung zum Inverkehrbringen von Eisenbahnfahrzeugen eine zentrale Rolle. Anträge auf Fahrzeugtypgenehmigung bzw. Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Schienenfahrzeugen werden über eine zentrale europäische Anlaufstelle (One-Stop-Shop) europaweit einheitlich bei der ERA gestellt und an die jeweils beteiligten nationalen Behörden weitergeleitet. Bei Anträgen, die sich nur auf den Einsatz der Fahrzeuge in Deutschland beziehen, besteht für die Antragsteller auch weiterhin die Möglichkeit, das EBA als Genehmigungsbehörde auszuwählen. Für Mehrländerprojekte prüft das EBA anhand der vorgelegten Nachweise, ob die notifizierten nationalen Vorschriften erfüllt sind. Genehmigende Behörde ist in diesen Fällen immer die ERA. Nationale Rechtsgrundlage ist die Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung (EIGV). Die Voraussetzungen und das Verfahren für die Erteilung einer Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen und einer Fahrzeugtypgenehmigung richten sich nach der Durchführungsverordnung (EU) 2018/545. Rahmenbedingungen geben darüber hinaus europäische Richtlinien, nationale Rechtsvorschriften oder die Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) vor.

Es sind folgende Genehmigungsarten möglich:

1. Erstgenehmigung: Genehmigung für ein neues Fahrzeug oder einen neuen Fahrzeugtyp.
2. Erneute Genehmigung: Genehmigung für einen bereits genehmigten Fahrzeugtyp, falls eine Änderung der einschlägigen TSI oder der anzuwendenden nationalen Sicherheitsvorschriften eine neue Genehmigung erfordern.
3. Erweiterung des Verwendungsgebiets: Genehmigung für ein bereits genehmigtes Fahrzeug beziehungsweise einen genehmigten Fahrzeugtyp, wenn das Verwendungsgebiet erweitert werden soll.
4. Neue Genehmigung: Genehmigung nach baulicher Änderung eines bereits genehmigten Fahrzeugs bzw. Fahrzeugtyps.
5. Genehmigung auf der Grundlage eines Fahrzeugtyps: Genehmigung für das Inverkehrbringen eines Fahrzeugs oder einer Serie von Fahrzeugen, die einem bereits genehmigten und gültigen Fahrzeugtyp entsprechen, auf der Grundlage einer Erklärung der Konformität mit diesem Fahrzeugtyp.

Anzahl der eingegangenen Anträge gemäß DVO (EU) 2018/545

Anträge		2023	2024	2025
Triebzüge	Vorbereitung	25	19	10
	Genehmigung (Neubau)	48	64	32
	Genehmigung (Umrüstung/Neue Genehmigung)	19	31	117
	Mitteilung gem. Art.16 (4) DVO 2018/545 über Änderungen an bereits genehmigten Fahrzeugen	19	18	32
	Gesamt Anzahl	111	132	191
Lokomotiven/ Triebfahrzeuge	Vorbereitung	4	6	8
	Genehmigung (Neubau)	87	39	11
	Genehmigung (Umrüstung/Neue Genehmigung)	30	47	86
	Mitteilung gem. Art.16 (4) DVO 2018/545 über Änderungen an bereits genehmigten Fahrzeugen	10	12	12
	Ausnahme von der TSI	1	-	-
	Gesamt Anzahl	131	106	117
Reisezugwagen	Vorbereitung	2	1	3
	Genehmigung (Neubau)	27	16	17
	Genehmigung (Umrüstung/Neue Genehmigung)	3	14	17
	Mitteilung gem. Art.16 (4) DVO 2018/545 über Änderungen an bereits genehmigten Fahrzeugen	6	9	2

Anträge		2023	2024	2025
	Ausnahme von der TSI	2	-	-
	Gesamt Anzahl	40	40	39
Güterwagen	Vorbereitung	1	-	1
	Genehmigung (Neubau)	-	-	-
	Genehmigung (Umrüstung/Neue Genehmigung)	1	-	-
	Mitteilung gem. Art.16 (4) DVO 2018/545 über Änderungen an bereits genehmigten Fahrzeugen	2	2	1
	Gesamt Anzahl	4	2	2
Nebenfahrzeuge/ Spezialfahrzeuge	Vorbereitung	4	5	3
	Genehmigung (Neubau)	37	23	32
	Genehmigung (Umrüstung/Neue Genehmigung)	5	10	12
	Mitteilung gem. Art.16 (4) DVO 2018/545 über Änderungen an bereits genehmigten Fahrzeugen	6	9	3
	Gesamt Anzahl	52	47	50
Gesamtzahl der Anträge		338	327	399

Anzahl der erteilten Genehmigungen gemäß DVO (EU) 2018/545

Genehmigungen	2023	2024	2025
Genehmigungsstelle EBA	182	191	253
Genehmigungsstelle ERA (EBA prüft nationales Regelwerk)	61	86	93
Genehmigungsstelle ERA (EBA prüft im Rahmen des „Pool of Experts“)	8	0	2
Genehmigungsstelle EBA als NSA (Mitteilung gem. § 16 (4) DVO 2018/545)	77	50	50
Genehmigungsstelle EBA als NSA (Ausnahme von der Anwendung der TSI)	2	0	1
Gesamtzahl der erteilten Genehmigungen	330	327	399

6.3 Für die Instandhaltung zuständige Stellen (ECM)

ECM-Zertifizierungsstellen (ECM-Z, englisch: ECM-CB) zertifizieren für die Instandhaltung von Fahrzeugen zuständige Stellen oder solche Stellen, die Instandhaltungsfunktionen gemäß Artikel 14 Absatz 3 Buchstaben b, c oder d der RL (EU) 2016/798 oder Teile solcher Funktionen wahrnehmen.

Gemäß § 5 Absatz 1d Satz 1 Nr. 3 AEG i. V. m. § 3 Absatz 1a BEVVG ist das EBA für die Anerkennung und Überwachung der ECM-Z in Deutschland zuständig. In der EBA-Zentrale in Bonn ist eine sogenannte Anerkennungsstelle eingerichtet, welche die Anerkennung und Überwachung von ECM-Z durchführt. Das EBA nimmt an den Sitzungen der Koordinierungsgruppe für ECM-Z der ERA teil. Aus der Anerkennung von ECM-Z sind folgende Aktivitäten und Erkenntnisse zu berichten:

Aktuell sind in der Bundesrepublik Deutschland 4 ECM-Z anerkannt. Diese Stellen zertifizieren ECM und die Funktionen Instandhaltungsentwicklung, Fuhrpark-Instandhaltungsmanagement und Instandhaltungserbringung (für alle Fahrzeugkategorien und ohne Einschränkungen). Alle ECM-Z sind in der ERADIS Datenbank der ERA registriert.

Während der Geltungsdauer der Anerkennung führt die Anerkennungsstelle des EBA regelmäßige und – sofern erforderlich – anlassbezogene Überwachungen durch, um zu überprüfen, ob die ECM-Z die einschlägigen Anforderungen der DVO (EU) 2019/779, der EN ISO/IEC 17065, des Handbuchs Anerkennung ECM-Z der Anerkennungsstelle, welches den Charakter einer Verwaltungsvorschrift besitzt, und des sektoralen Schemas für die Akkreditierung und Anerkennung von ECM-Zertifizierungsstellen der Eisenbahnagentur der Europäischen Union, das sogenannte „Sectoral scheme for accreditation and recognition of ECM certification bodies under Regulation (EU) 2019/779“, ERA 1172/002 V3.1, einschließlich der relevanten Recommendations for Use (RFU) der ERA weiterhin erfüllt.

Im Jahr 2025 wurde ein Anerkennungsverfahren zur Erweiterung des Geltungsbereichs einer ECM-Z abgeschlossen und die Anerkennung einer ECM-Z geändert. Zudem wurden im Jahr 2025 zwei Verfahren zur regelmäßigen Überwachung eingeleitet. Da im Jahr 2025 keine Auffälligkeiten einer ECM-Z bekannt wurden, war auch keine anlassbezogene Überwachung von ECM-Z erforderlich. Der Schwerpunkt der Überwachung entspricht demjenigen im Bereich unabhängige Bewertungsstelle UBS (vgl. [Kapitel 8.2](#)). Das übergeordnete Ziel der Anerkennungsstelle besteht auch im Bereich ECM-Z darin, belastbare und qualitativ hochwertige Zertifizierungen zu fördern, damit diese einen angemessenen Beitrag zum Eisenbahnsicherheitsniveau leisten und dadurch die Arbeitsergebnisse der anerkannten Stellen Akzeptanz im europäischen Eisenbahnsektor finden.

6.4 Triebfahrzeugführer

Der Triebfahrzeugführerschein ist ein behördliches Dokument und wird gemäß § 2 der Triebfahrzeugführerscheinverordnung (TfV) durch das EBA erteilt. Das EBA führt auch das Register der Triebfahrzeugführerscheine und ist zuständig für die Anerkennung von Ausbildungs- und Prüfungsorganisationen sowie von Personen und Stellen für medizinische und psychologische Untersuchungen. Das EBA hat eine Triebfahrzeugführerscheinstelle eingerichtet, die diese behördlichen Aufgaben wahrnimmt.

Im Berichtsjahr 2025 hat das EBA folgende Anträge auf Erteilung/Änderung von Triebfahrzeugführerscheinen (TFS) beschieden:

- 5.538 Ersterteilungen (mit und ohne vorläufigem TFS),

- 1.304 geänderte TFS,
- 130 verlorene TFS,
- 7 entwendete TFS,
- 2 zerstörte TFS, und
- 1974 Erneuerungen/Verlängerungen. Zudem wurden
- 60 TFS ausgesetzt, und
- 6 entzogen.

Folgende Anerkennungen von Personen und Stellen hat das EBA ausgesprochen:

- 22 Anerkennungen für die Ausbildung,
- 33 Anerkennungen für die Prüfung,
- 19 Anerkennungen für medizinische Untersuchungen, und
- 1 Anerkennung für psychologische Untersuchungen.

Auf der Website des EBA sind eine Übersicht aller anerkannten Personen und Stellen sowie weitere Informationen zum TFS verfügbar:

[Link zum Thema Führerschein auf der EBA-Website](#)

6.5 Inbetriebnahmegenehmigungen

Die Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen erfolgt anhand der Vorgaben der Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung (EIGV) sowie der Verwaltungsvorschrift des EBA zur Anwendung der EIGV in Bezug auf die Teilsysteme Infrastruktur, Energie, streckenseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sowie für die übrige Eisenbahninfrastruktur ([VV IBG Infrastruktur](#)). Eine Änderung dieses Verfahrens gab es im Berichtsjahr nicht.

Das EBA hat im Berichtsjahr folgende Inbetriebnahmegenehmigungen (IBG) erteilt:

- 156 im Bereich Ingenieurbau, Oberbau, Hochbau;
- 207 bei den signal-, telekommunikations- und elektrotechnischen Anlagen.

6.6 Kontakte mit anderen nationalen Sicherheitsbehörden

Die Anzahl der Kontakte sowohl mit ausländischen Sicherheitsbehörden als auch der ERA nimmt weiterhin zu. Dies gilt sowohl für die Erteilung einheitlicher Sicherheitsbescheinigungen als auch für den Betrieb im grenznahen Raum. Seit Einführung des Vierten Eisenbahnpakets ist die ERA für die Zertifizierung aller grenzüberschreitend tätigen EVU zuständig, wodurch auch weiterhin Frequenz und Intensität der Zusammenarbeit ansteigen.

Zur stetigen Verbesserung der Zusammenarbeit der nationalen Behörden untereinander und mit der ERA finden im Bereich der Sicherheitsbescheinigung regelmäßige Arbeitsgruppen statt. In den von der ERA organisierten Treffen werden Themen diskutiert, die alle nationalen Sicherheitsbehörden EU-weit betreffen. Die Arbeitsgruppen der ERA beschäftigen sich mit Grundsatzfragen der Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen sowie mit dem Austausch von Erfahrungen. Zudem nimmt das EBA am

Netzwerk der Sicherheitsbehörden der ERA teil und beteiligt sich aktiv an der in diesem Kontext eingerichteten Untergruppe der Behörden zu Themen rund um die Anwendung der CSM Aufsicht DelVO (EU) 2018/761.

Im Falle von grenzüberschreitenden Infrastrukturprojekten, wie z.B. der „Feste Fehmarnbelt-Querung“ zwischen Dänemark und Deutschland, arbeitet das EBA mit den jeweils zuständigen ausländischen NSA sowie ggf. auch Projektträgern bezüglich der Aufsichts- und Genehmigungsverfahren zusammen. Diese bewährte Praxis hat das EBA im Berichtsjahr 2025 fortgesetzt, z.B. bei einer fallbezogenen Kooperation mit der französischen Sicherheitsbehörde anlässlich der Umsetzung der Technischen Unterstützung Zugmeldebetrieb (TU ZMB) auf einer Grenzbetriebsstrecke.

6.7 Informationsaustausch mit den Eisenbahnen

Den aus den Vorjahren etablierten, intensiven Austausch mit den beaufsichtigten Eisenbahnen auf verschiedenen Ebenen hat das EBA auch 2025 beibehalten. Am Beispiel der Infrastrukturunternehmen:

1. Auf der Ebene EIU-Inspekture – behördlicher Überwacher durch
 - a. mündlichen Austausch bei anlagenbezogenen Überwachungen vor Ort,
 - b. schriftliche Mitteilung des Überwachungsergebnisses (durch Übersendung von Überwachungsprotokollen).
2. Auf der Ebene der Regionen/Regionalbereiche – Sachbereiche 2 des EBA im Rahmen von Turnusabschlussgesprächen (TAG) nach Beendigung eines Überwachungsturnus, der in der Regel zwei Jahre umfasst, einschließlich eines Austauschs mit regionalen Organisationseinheiten der Eisenbahnbetriebsleiter (EBL).
3. Auf der Ebene Unternehmenszentrale eines EIU – Zentrale des EBA-Fachdienstes im Rahmen von Zentralen Audits, welche ebenfalls in einem zweijährigen Turnus stattfinden.

Der Informationsaustausch ist in den Verwaltungsvorschriften für die Erstellungsaufsicht (VV BAU) bzw. die Eisenbahnaufsicht – Überwachung der Instandhaltung (VV EA) definiert und umfasst sämtliche Überwachungsergebnisse/-erkenntnisse sowie Auswertungen, Durchführung von Regelüberwachungen, Fragen der Regelwerksanwendung usw., aber auch organisatorische Fragestellungen und Mitteilungen. Darüber hinaus findet eine Vielzahl von Gesprächen/Abstimmungen ohne festen Turnus statt, z.B. im Zusammenhang mit Regelwerksfortschreibungen/-interpretationen, Sonderprüfungen oder Ereignissen bzw. Unfällen. Der Informationsaustausch im Berichtsjahr umfasste alle Themen/Gegenstände der Eisenbahnaufsicht, Erstellungsaufsicht, SMS-Aufsicht und Regelwerksanwendung/-fortschreibung.

Neben dem Austausch in konkreten Verfahren kommuniziert das EBA aktiv (z.B. über Fachmitteilungen und weitere aktuelle Informationen auf seiner Website sowie per Newsletter) und interagiert regelmäßig in verschiedensten Foren mit den Beteiligten des Eisenbahnwesens in Deutschland und Europa. Das EBA ist in diversen institutionsübergreifenden Fachgremien und Veranstaltungen präsent, deren Ziele u.a. im Austausch relevanter Informationen und in der Weiterentwicklung der Sicherheit des Eisenbahnsystems bestehen. Zu nennen sind hierbei u.a. der Lenkungskreis Fahrzeuge (mit den Arbeitskreisen Bremse, Umfang Fahrzeugakte, Zugsteuerung/Zugsi-

cherung/Signalgebung, elektromagnetische Verträglichkeit, nationale technische Vorschriften), der Lenkungsreis Infrastruktur oder der Lenkungsreis Interoperabilität und Sicherheit. Das EBA nimmt zudem an Fachveranstaltungen teil und organisiert diese teilweise auch selbst, z.B. die Fachtagung „Eisenbahnrecht und Technik“ oder die „Jahresfachtagung der Eisenbahn-Sachverständigen“.

Darüber hinaus beteiligt sich das EBA an Arbeitskreisen und Gremien zu den Themen Digitale Schiene Deutschland, führerloses Fahren (ATO), Cybersecurity, Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung, einheitliche Genehmigung von Fahrzeugen und Künstliche Intelligenz. Aus Erkenntnissen der praktischen behördlichen Tätigkeit heraus übermittelt das EBA konkrete Vorschläge für Forschungsvorhaben an das Deutsche Zentrum für Schienenverkehrsforschung (DZSF) und beteiligt sich teilweise auch mit seinen Experten an Forschungsprojekten. Das EBA ist auch an einigen Normungsgremien des DIN und des CEN/CENELEC beteiligt und bringt entweder direkt oder über nationale Spiegelgruppen seine Expertise ein. Wichtiger Teil dieser Arbeit ist auch die aktive Beteiligung vieler EBA-Mitarbeitenden in den verschiedenen Arbeitsgruppen und Gremien der ERA, insbesondere in der Erarbeitung von TSI und CSM sowie den Verfahren des Joint Network Secretariat (JNS). Dies beinhaltet auch die Organisation nationaler Spiegelgruppen mit dem deutschen Eisenbahnsektor zu den Themen der jeweiligen ERA-Gruppen. Eine weitere Säule ist die Arbeit an nationalen technischen Vorschriften und nationalen Sicherheitsvorschriften, deren Veröffentlichung in den ERA-Datenbanken und damit deren Bekanntmachung im Sektor. Auch die Aktivitäten der EBA-Koordinierungsgruppe für bestimmte Stellen leisten einen Beitrag zur einheitlichen Auslegung und Anwendung der nationalen technischen Vorschriften.

7. Aufsicht

7.1 Strategie und Plan/Pläne; Entscheidungsfindung

Die Aufsichtsstrategie, die damit einhergehenden grundsätzlichen Prioritäten sowie das gesamthafte Konzept der Aufsicht des EBA erfuhren im Berichtsjahr keine grundlegenden Änderungen. Die Herangehensweise hat sich bewährt und die beobachtete Entwicklung der sicherheitsbezogenen Leistung der Eisenbahnen gibt keinen Anlass zu grundlegenden Änderungen. Das EBA überwacht die Unternehmen regelmäßig anhand von definierten Stichproben. Anhand der Aufsicht sollen Erkenntnisse gewonnen werden über die

- Wirksamkeit der Sicherheitsmanagementsysteme und die
- Wahrnehmung der Sicherheitsverantwortung der Eisenbahnen und übrigen Sicherheitsverpflichteten, sowie über die
- Einhaltung eisenbahnrechtlicher Vorschriften und der
- anerkannten Regeln der Technik.

Bei der Durchführung seiner Aufsicht setzt das EBA vor allem Audits und Inspektionen als Techniken ein. Zudem nutzt das EBA alle verfügbaren Informationen aus unterschiedlichsten Quellen, wie beispielsweise der Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung (BEU). Mit seiner Aufsicht trägt das EBA im Rahmen der gesetzlichen Zuständigkeit zur Aufrechterhaltung des in Deutschland bestehenden Sicherheitsniveaus bei. Den Kreis der zu beaufsichtigenden Unternehmen hat das EBA auf Basis der rechtlichen Bestimmungen dauerhaft erfasst. Die Unternehmen sind über Umfang und zeitliche Routine der Aufsicht informiert. Unangekündigte Inspektionen bilden weiterhin einen wichtigen Bestandteil der Aufsicht des EBA.

Die Grundprinzipien der Aufsichtsverfahren nationaler Sicherheitsbehörden hat die EU-Kommission in der delegierten Verordnung (EU) 2018/761 (CSM Supervision) geregelt. Diese Grundprinzipien umfassen Verhältnismäßigkeit, Kohärenz, Zielgerichtetheit, Transparenz, Rechenschaftspflicht und Kooperation. Diese Prinzipien wendet auch das EBA an; sie ergeben sich zudem aus dem allgemeinen Verwaltungsrecht der Bundesrepublik Deutschland.

Das EBA beaufsichtigt systematisch, inwieweit die Eisenbahnen zur Beherrschung aller mit ihrer Tätigkeit verbundenen Risiken die Anforderungen an das Sicherheitsmanagementsystem (SMS) aus der delegierten Verordnung (EU) 2018/762 umsetzen und dauerhaft einhalten. Zudem überwacht das EBA, inwieweit die Unternehmen die Prozesse und Verfahren entsprechend eines kontinuierlichen Verbesserungsprozesses fortschreiben. Im Rahmen der Aufsicht prüft das EBA auch, ob die Eisenbahnen die Vorgaben der Verordnung (EU) Nr. 1078/2012 über eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die interne Kontrolle der Unternehmen sowie der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 über eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken anwenden. Zu den beiden letztgenannten Verordnungen siehe speziell [Kapitel 8.2 \(CSM Risiko\)](#) und [8.3 \(CSM Kontrolle\)](#).

Für die Fachgebiete Fahrzeuge, Betrieb und Gefahrgut ist die Durchführung sicherer Eisenbahnverkehrsleistungen auf einem dazu sicher betriebenen Fahrweg Gegenstand der Aufsicht. Dazu prüft das EBA die sichere Organisation der Tätigkeiten der Eisenbahnverkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreiber in bahnbetrieblichen und technischen Belangen. Auch die Einhaltung allgemeiner oder spezialgesetzlicher Pflichten der Unternehmen wird überwacht. Die Reife der SMS überprüft das EBA präventiv durch Prozessaudits, das Produkt „sichere Fahrt“ der Unternehmen durch Inspektionen. Die Strategie der Gefahrgutüberwachung beinhaltet weiterhin eine Mischung aus versandnaher und mangelorientierter Aufsicht. Dadurch werden die stärker mangelbehafteten Relationen häufiger kontrolliert. Diese risikoorientierte Strategie setzt das EBA durch Prozessaudits und Schwerpunktkontrollen um.

Auch zur Aufsicht über Infrastrukturbetreiber sieht die Strategie des EBA eine grundsätzlich unternehmensbezogene Überwachung vor. Dabei berücksichtigt das EBA die Bereiche Anlagenerstellung, Instandhaltung und Betrieb und überprüft dort die generelle Wirkweise und Umsetzung der SMS. Dazu führt das EBA organisations-, prozess- und anlagenbezogene Überwachungen sowie Sonderüberwachungen bei den Infrastrukturbetreibern durch. Hinsichtlich der SMS-Überwachung hat das EBA Themen definiert und an die betroffenen Unternehmen adressiert bzw. die laufenden Verfahren aus den Vorjahren fortgeführt. Die Sonderüberwachungen erfolgen anlassbedingt aufgrund externer Meldungen (Sonderprüfungen) oder interner Erkenntnisse (Schwerpunktprüfungen). Mit diesen Mitteln kontrolliert das EBA systematisch, inwieweit die Unternehmen die sicherheitsrelevanten Prozesse in der Praxis anforderungsgerecht umsetzen und ob sie auch während der Nutzung der genehmigten Anlage das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) und die darauf beruhenden Rechtsverordnungen sowie die anerkannten Regeln der Technik / Sicherheitsvorschriften einhalten. Als wesentlicher Eckpfeiler der Eisenbahnaufsicht gilt zudem die Überprüfung der Wahrnehmung der in § 4 Absatz 3 AEG festgelegten Sicherheitsverpflichtungen der Eisenbahnen. Diese Grundsätze sind in der Verwaltungsvorschrift über die Überwachung der Erstellung und Instandhaltung von Anlagen und weiteren Verwaltungsvorschriften näher spezifiziert. Die genannten Vorschriften sind auf der Website des EBA öffentlich verfügbar.

Die Stichproben, die im Rahmen der Aufsicht zu erheben sind, legt das EBA nach pflichtgemäßem Ermessen fest. Ziel ist die Überwachung eines repräsentativen Querschnitts. Zentral ist dabei ein risikoorientiertes Vorgehen, das heißt, die Festlegung der Stichprobe des EBA berücksichtigt das jeweilige Gefährdungspotential. In allen Fachbereichen existieren jährliche bzw. mehrjährige Pläne für die Aufsicht über die Eisenbahnen. Die Pläne überprüft das EBA regelmäßig auf Basis der Ergebnisse der laufenden Aufsicht oder auch bei Empfehlungen der BEU und überarbeitet sie bei Bedarf. Gemäß diesen Plänen finden angekündigte und unangekündigte Aufsichtsmaßnahmen statt. Ziel ist es, jedes Unternehmen unabhängig von seiner Größe mindestens einmal im Zeitraum der Gültigkeit der Sicherheitsbescheinigung in Form eines Prozessaudits zu überprüfen. Unternehmen mit höherer Betriebsleistung überwacht das EBA häufiger und regional differenziert. Die Auffälligkeit bei bisherigen Überwachungen beeinflusst die Häufigkeit der Aufsicht ebenfalls. Vorgaben für die Aufsichtspläne erarbeiten die Fachreferate der Zentrale in Abstimmung mit den jeweiligen Sachbereichen der Außenstellen. Erkenntnisse aus gefährlichen Ereignissen oder ein Verdacht auf systemische Mängel können zu Sonder- und Schwerpunktprüfungen des

EBA bei den Unternehmen führen. Die Ergebnisse der Aufsichtsmaßnahmen dienen als Basis für Auswertungen, künftige Schwerpunktsetzungen, Anpassungen der Aufsichtspläne sowie für die Re-Zertifizierungen der Unternehmen.

Zudem obliegt dem EBA die Marktüberwachung von Interoperabilitätskomponenten. Dabei muss das EBA die Übereinstimmung der Komponenten mit den grundlegenden Anforderungen überwachen. Dies bedeutet nicht nur eine rein reaktive Marktüberwachung im Sinne eines Treffens von Maßnahmen aufgrund eines konkreten Verdachts. Vielmehr ist auch die präventive Marktüberwachung ein wesentlicher Bestandteil. Sie soll eventuelle Mängel möglichst frühzeitig erkennen und dadurch ermöglichen, entsprechende Maßnahmen einzuleiten. Dadurch sollen die Auswirkungen zum Beispiel in Bezug auf die Sicherheit, Gesundheit oder die Umwelt minimiert werden.

Entscheidungsfindung

Das EBA trifft seine Entscheidungen bei der Aufsicht über die Eisenbahnen gemäß den einschlägigen gesetzlichen Vorschriften und deren Konkretisierung in EBA-Verwaltungsvorschriften. Die bereits erwähnten Grundprinzipien der DelVO (EU) 2018/761 zur Aufsicht der Behörden über die Eisenbahnen sind dabei selbstverständlich berücksichtigt.

Zur Festlegung und Weiterentwicklung der Aufsichtsstrategie und -pläne berücksichtigt das EBA folgende interne und externe Quellen:

- Erkenntnisse aus der Bewertung der Sicherheitsmanagementsysteme bei der Erteilung einheitlicher Sicherheitsbescheinigungen und -genehmigungen,
- Ergebnisse aus der früheren Aufsichtstätigkeit,
- Untersuchungsberichte und Sicherheitsempfehlungen der Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung (BEU),
- Meldungen gefährlicher Ereignisse im Eisenbahnbetrieb an das EBA durch Eisenbahnen und Fahrzeughalter,
- Meldungen anderer europäischer Behörden über das Sicherheitsinformationssystem (Safety Information System) der ERA,
- Erkenntnisse aus Verfahren der ERA nach Meldungen im Rahmen des Verfahrens „Joint Network Secretariat“,
- Sonstige Berichte oder Daten über gefährliche Ereignisse im Eisenbahnbetrieb,
- Sicherheitsberichte der Eisenbahnen,
- Informationen aus Inbetriebnahmegenehmigungen bzw. Genehmigungen für das Inverkehrbringen,
- Mitteilungen von nationalen Behörden anderer Staaten,
- Informationen der Eisenbahnagentur der Europäischen Union,
- Forschungsergebnisse des Deutschen Zentrums für Schienenverkehrsforschung (DZSF),
- Hinweise und Beschwerden seitens der Öffentlichkeit, sowie
- Sonstige relevante Quellen.

Alle von einer Entscheidung des EBA Betroffenen haben das Recht und die Möglichkeit, gegen diese Entscheidung beim EBA Widerspruch zu erheben. Gegen einen abgelehnten Widerspruch können die Adressaten vor einem Verwaltungsgericht klagen

(Anfechtungsklage). Die Anweisungen des EBA aus dem Verwaltungsverfahren müssen aufgrund der rechtsstaatlichen Prinzipien sowohl für den Adressaten als auch für die Verwaltungsvollstreckung hinreichend konkret bestimmt sein. Dem gegenüber steht jedoch die Wahlfreiheit des Unternehmens hinsichtlich zweckmäßiger, organisatorischer Lösungen. Das behördliche Durchsetzen von organisatorischen Verbesserungen an den Sicherheitsmanagementsystemen der Unternehmen bleibt aus diesem Grund weiterhin eine Herausforderung.

7.2 Aufsichtsergebnisse

Bei den Ereignissen, deren Ursachen zumeist innerhalb des Eisenbahnsystems liegen (v.a. Entgleisungen, Kollisionen), war auch im Jahr 2025 vor allem die Handlungssicherheit der Personale relevant. Bei den unzulässigen Vorbeifahrten an Haltesignalen setzte sich der kontinuierliche Anstieg der Fallzahlen fort. Die Gesamtzahl nahm im Jahr 2025 erneut zu, und zwar von 717 auf 870 Ereignisse. Eine der Ursachen für den Anstieg der Vorbeifahrten an Haltsignalen ist der immer stärkere Einsatz von Mehrkrafttriebfahrzeugen. Bedingt durch das neue Betriebsverfahren „Wechsel der Traktionsart während der Fahrt bzw. im Stand“ haben diese gehäuft das Signal EI6 mit gehobenem Stromabnehmer unzulässig passiert, was etwa 5 % der Gesamtfallzahl ausmacht. Das EBA begleitet das Thema der Signalüberfahrten weiterhin intensiv gemeinsam mit den betroffenen Unternehmen. Ziel ist dabei, die Unternehmen zu sensibilisieren, deren Fehlerkultur zu verbessern und die Prävention weiter zu stärken, um Signalüberfahrten generell sowie auch speziell Vorbeifahrten am Signal EI6 mit gehobenem Stromabnehmer zukünftig zu verhindern. Das EBA hat den Traktionsartwechsel bei Mehrkrafttriebfahrzeugen im Jahr 2025 als Fachthema behandelt. Zudem sensibilisiert das EBA Unternehmen, die zukünftig planen, Mehrkrafttriebfahrzeuge einzusetzen. Insofern bleibt dies ein Schwerpunkt der Aufsicht, auch im Zusammenhang mit der Fahrtverlaufsauswertung durch die Unternehmen. Das EBA steht zudem mit benachbarten Sicherheitsbehörden wegen der unzulässigen Vorbeifahrten an Haltsignalen im Austausch hinsichtlich der Ursachen und möglicher Maßnahmen. Die hieran beteiligten Nachbarstaaten haben eine ähnlich hohe Rate an unzulässigen Vorbeifahrten am Haltbegriff pro Mio. Zugkilometer wie Deutschland zu verzeichnen. Das EBA wird den Umgang der Unternehmen mit unzulässigen Vorbeifahrten an Haltsignalen im Jahr 2027 mittels Fachthema im Sektor erneut platzieren und die Eisenbahnen hierdurch weiter sensibilisieren. Überdies hat das EBA zu diesem Themenkomplex Forschungsaktivitäten vorgeschlagen zur Aufnahme in die Forschungsagenda des DZSF für 2027.

Die in [Kapitel 3.1](#) genannten Programme sind immer auch Schwerpunktthemen der Aufsicht. Das EBA überwacht zudem die Umsetzung von Maßnahmenplänen durch die Unternehmen. Dabei zeigt sich, dass die Unternehmen die erforderlichen Maßnahmen in aller Regel umsetzen, auch im Sinne der kontinuierlichen Verbesserung. Beispielsweise haben die Infrastrukturbetreiber in mehreren Regionen deutliche Verbesserungen bei der Vegetationskontrolle erreicht. Auch in anderen Bereichen sind Verbesserungen erzielt worden, z.B. bei der Erneuerung von Bahnübergängen, der verstärkten Sensibilisierung für das Thema Brückenentwässerung sowie der fortschreitende Digitalisierung im Bereich Brandschutz, der verbesserten Pflege von Brandschutzakten und der Reduzierung von Mängeln im Bereich von Brandabschlüssen (Leitungs- und Kabeldurchführungen bei vermieteten Räumlichkeiten in Bahnhöfen).

Für das Berichtsjahr 2025 sind jedoch auch weiterhin prozessuale Mängelschwerpunkte in den Instandhaltungsprozessen der Infrastrukturbetreiber hinsichtlich Anlagendatenhaltung sowie Mängelerkennung und -beseitigung einschließlich deren Dokumentation zu erkennen.

Folgende Themen waren im Jahr 2025 besonders im Fokus der Aufsicht:

- Schwerpunktprüfungen bei Infrastrukturbetreibern zu technischen, organisatorischen und prozessualen Themen im Bereich Ingenieur-, Ober- und Hochbau betrafen die Themen Entwicklung der Gleislagefehler SR100, Vegetation, Standsicherheit bei Empfangsgebäuden/Hochbauten außerhalb der DB-Richtlinie 804 sowie die Werksfertigung von Stahl- oder Verbundbrücken ohne vorherige bauaufsichtliche Freigabe des Bauvorlageberechtigten bzw. ohne abgeschlossene bautechnische Prüfung durch den Prüfsachverständigen.
- Einsatz von Mehrkrafttriebfahrzeugen;
- Verwendung des Luftbremskopfs beim Rangieren;
- Ereignisuntersuchung durch Eisenbahnen inkl. des Ziehens von Lehren aus Unfällen und Störungen nach DelVO (EU) 2018/762 Anhang I Kapitel 7.1;
- Umsetzung der zum 01.01.2024 aktualisierten Triebfahrzeugführerscheinverordnung im Sicherheitsmanagementsystem, unter Berücksichtigung der EBA-Fachmitteilung 02/2024 und 03/2024 zu diesem Thema;
- Vorgaben und Umsetzung der Ladungssicherung gemäß TSI OPE und des annehmbaren Konformitätsnachweises zur TSI OPE bzgl. Ladungssicherung;
- Umgang mit den Ergebnissen der JNS-Verfahren im Zusammenhang mit DelVO (EU) 2016/762 Anhang I Nr. 7.1.2. Buchstabe a);
- Ständige Verbesserung des Instandhaltungsmanagements der für die Instandhaltung zuständigen Stelle;
- Im Bereich der STE-Anlagen zeigt folgende Tabelle die relevanten Schwerpunkte sowie deren Bezug zu den Kriterien aus Anhang II der DelVO (EU) 2018/762

Thema der SMS-Aufsicht	Kriterien Anhang II DelVO (EU) 2018/762
Einhaltung des internen Prozesses zur CSM RA in Verbindung mit der DVO (EU) Nr. 402/2013	3.1.2.1, 4.2.1, 4.3.1
Termintreue Bauprozess, Umgang mit Änderungen	3.1.1.1, 4.4.3, 5.3.1
Kompetenzmanagement Bauüberwacher Bahn, Teilnahme an FIT Unterricht (Fachliche Information und Training)	4.2.1
Erfüllung der Anforderungen gemäß Ril 819.0904 in Bezug auf die Batterieanlage innerhalb der Stromversorgungsanlage	5.3.2
Vertragsbedingungen mit Externen - Liste des anzuwendenden Regelwerks	5.3.2
Zuständigkeit für die Datenpflege	2.3.4, 5.2.5
Aufgeständerte Kabelführungssysteme aus Kunststoff	2.3.4, 5.2.5
Unterstopfungen von Oberleitungsmasten	5.1.2

Berücksichtigung der Bestandsunterlagen im Planungsprozess	4.4.1, 5.2.1
Interne Auditierung durch die Organisation des Eisenbahnbetriebsleiters (EBL)	6.2.1
Instandhaltungs-Jour-Fixe	Diverse Kriterien in Abhängigkeit des konkreten Aufsichts-sachverhalts
Prüfung offener Punkte bzgl. Typ-2-Kriterien der Sicherheitsgenehmigung	Diverse Kriterien in Abhängigkeit des konkreten Aufsichts-sachverhalts
Prüfung des jährlichen Sicherheitsberichtes gemäß Anforderung 4.5.1.2 Anhang II VO (EU) 2018/762	4.5.1.2
Chefaufsicht der Rolle Regionalleiter Instandhaltung	6.1.1, 7.2.1
Technische Mitteilungen bzw. Weisungen älter als zwei Jahre mit STE-Bezug	5.2.5
Obsoleszenzmanagement für ältere elektronische Stellwerke	4.1.1, 5.2.1, 5.2.2, 6.1.1, 7.2.1
Teilnahme an Verwendungsprüfungen für Weichenmechaniker	2.3.2, 2.3.3, 4.2.1
Dokumentierte Information bzgl. des Nachweises der Berechtigung nach Ril. 892.0104 inkl. Chefaufsicht	2.3.2, 2.3.3, 6.1.1
Umsetzung diverser Weisungen im SAP	4.4.2, 2.3.2
Jahresbericht bzgl. „unverlierbarer Eigenschaften“ von Relaistechnik in Abhängigkeit von der Nutzungsdauer	5.2.1, 5.2.2, 6.1.1, 7.2.1

Die EBA-intern festgelegten Leitlinien zur Durchführung der Aufsicht berücksichtigen die Anforderungen der DelVO (EU) 2018/761 (CSM Aufsicht). Wenn das EBA sicherheitsrelevante Mängel erkennt, erlässt es ggf. entsprechende Anweisungen zur ordnungsgemäßen Instandhaltung der Bahnanlagen und Fahrzeuge bzw. zur sicheren Durchführung des Betriebs. Besprechungen mit den überwachten Unternehmen auf Managementebene stellen ein weiteres geeignetes Mittel dar, um festgestellte Defizite zu klären und geeignete Maßnahmen zu deren Beseitigung zu definieren. Im Nachgang überwacht das EBA die Unternehmen regelmäßig hinsichtlich der Umsetzung von Anweisungen und der Abarbeitung der Defizite.

Im Berichtsjahr hat das EBA eine Gesamtzahl von ca. 15.500 Überwachungen bei Eisenbahnverkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreibern durchgeführt. Darin sind sowohl Inspektionen vor Ort als auch Audits der Prozesse enthalten. Im Bereich der Gefahrguttransporte fanden zusätzlich etwa 13.500 Kontrollen statt, wobei hier neben den Eisenbahnunternehmen auch die Pflichten anderer gefahrgutrechtlich Beteiligter wie Absender, Betreiber, Verloader oder Befüller überwacht werden. Die gezielte Kontrolle auffälliger Verkehre zielt auf die Verbesserung der Sicherheitskultur bei den betroffenen Unternehmen ab. Die Beanstandungsquote im Bereich der Gefahrgutkontrollen sank erneut leicht von 5,7 auf 5,3 %. Verkehre, die im Inland beginnen, weisen

mit 3,2 % (Vorjahr: 3,3 %) weiterhin eine geringere Beanstandungsquote auf als Einfuhr- und Transitverkehre mit 11,7 % (Vorjahr: 12,2 %).

Im Zuge der Gefahrgutkontrollen hat das EBA 11.499 fahrzeugtechnische Kontrollen durchgeführt. Dabei waren an 107 Fahrzeugen insgesamt 109 Mängel zu beanstanden. Im übrigen Fahrzeugbereich stellte das EBA bei rein fahrzeugtechnischen Kontrollen an 127 von 1.664 überwachten Fahrzeugen insgesamt 137 Mängel fest, was einer Beanstandungsquote von 7,6 % entspricht. Insgesamt hat das EBA somit 13.163 Fahrzeuge fahrzeugtechnisch überwacht. Mit 234 beanstandeten Fahrzeugen liegt die Beanstandungsquote der überwachten Fahrzeuge insgesamt bei 1,8 %, was im Vergleich zu den Vorjahren eine Verbesserung darstellt.

Im Bereich der Infrastruktur hat das EBA folgende Mängelraten festgestellt, wobei die Quote sicherheitsrelevanter Mängel der einzelnen Unternehmen unterschiedlich ausfällt: Im Bereich der Bauaufsicht über die Erstellung von signal-, telekommunikations- und elektrotechnischen Anlagen betrug die Quote sicherheitsrelevanter Mängel hinsichtlich aller Unternehmen 2,1 % der überwachten Prozessschritte, bei der Aufsicht über die Instandhaltung dieser Anlagen lag der Anteil bei 12,1 %. In der Aufsicht über die Erstellung von Anlagen des Ingenieur-, Ober- und Hochbaus betrug die Quote sicherheitsrelevanter Mängel 5,3 % der überwachten Prüf- und Prozesspunkte. Bei der Eisenbahnaufsicht / Überwachung der Instandhaltung von Anlagen des Ingenieur-, Ober- und Hochbaus ergab sich eine Beanstandungsquote von 6 % der betrachteten Prüfpunkte bzw. geprüften Prozessschritte, was damit in beiden Bereichen dem Vorjahresniveau entspricht.

Lehren aus ergriffenen Maßnahmen

Die Aufsichtsstrategie des EBA hat sich weiterhin bewährt. Die in Umsetzung der Strategie ergriffenen, konkreten Maßnahmen haben zur Wahrung des gesetzlich geforderten Sicherheitsniveaus beigetragen. Das EBA gewinnt mit seiner Aufsicht ein verlässliches Bild der Sicherheitsleistung der Unternehmen. Die Notwendigkeit für grundlegende Änderungen bezüglich Form, Art und Häufigkeit der Aufsicht ist daher derzeit nicht ersichtlich. Das EBA passt seine Vorgehensweise im Detail an, sofern sich eine Notwendigkeit im Rahmen der regelmäßigen internen Überprüfung ergibt. Datenbanken und Fachanwendungen nutzt das EBA als wertvolle Arbeitshilfe bei der sachgerechten Ausübung der Aufsicht über die Unternehmen. Zudem führt das EBA weiterhin auf neuen Erkenntnissen und gesammelten Erfahrungen basierende Schwerpunktüberprüfungen durch und spricht gezielt Fachthemen bei allen betroffenen Eisenbahnen an, um das Bewusstsein für die Themen auf Seiten der Eisenbahnen zu erhöhen.

7.3 Koordinierung und Zusammenarbeit

Das EBA hat im Berichtsjahr die Kooperation mit nationalen Sicherheitsbehörden aus anderen Staaten fortgesetzt und, wo immer möglich, intensiviert. Entsprechend der Vorgaben der DelVO (EU) 2018/761 zur besseren Abstimmung bei der Aufsicht über grenzüberschreitend tätige Eisenbahnen arbeitet das EBA am Abschluss von Kooperationsvereinbarungen mit den nationalen Sicherheitsbehörden aller benachbarter Staaten, soweit diese nicht bereits bestehen. Im Jahr 2025 konnte das EBA eine derartige Vereinbarung mit der dänischen nationalen Sicherheitsbehörde abschließen.

Zudem konnte die bereits bestehende Vereinbarung mit der nationalen Sicherheitsbehörde Luxemburgs weiterentwickelt werden. Mit den nationalen Sicherheitsbehörden anderer Staaten fanden bilaterale Gespräche zur Vorbereitung bzw. weiteren Gestaltung solcher Vereinbarungen statt.

Mit dem Ziel des aktiven Austauschs von Informationen und der gemeinsamen Koordinierung von Aspekten der Aufsicht (primär bei grenzüberschreitend tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie im Bereich Fahrzeuge) beteiligt sich das EBA im Rahmen seiner Ressourcen an europäischen und internationalen Arbeitsgruppen. Dabei ist hinsichtlich der Aufsicht gemäß DeIVO (EU) 2018/761 „CSM Supervision“ insbesondere die Gruppe „NSA Network Subgroup on Supervision“ relevant. In deren mehrmals im Jahr stattfindenden Meetings kommt die Mehrzahl der Sicherheitsbehörden zusammen und tauscht sich zur Anwendung der CSM Supervision aus. Die bewährten gemeinsamen Überwachungen mit den Aufsichtsbehörden benachbarter Staaten führt das EBA weiterhin durch (vor allem Belgien, Schweiz, Niederlande). Zu den Sicherheitsbehörden in den Niederlanden, Tschechien, Polen und Italien bestehen auf operativer Ebene Kontakte im Bereich der Gefahrgutaufsicht.

8. Anwendung der relevanten Gemeinsamen Sicherheitsmethoden (CSM) durch die Eisenbahnen

8.1 Anwendung der CSM bezüglich Anforderungen an Sicherheitsmanagementsysteme (CSM SMS)

Insgesamt kann seit Inkrafttreten der CSM SMS DeVO (EU) 2018/762 über alle Eisenbahnverkehrsunternehmen hinweg grundsätzlich eine Verbesserung in der Umsetzung der Anforderungen festgestellt werden. Bereiche wie Sicherheitskultur oder menschliche und organisatorische Faktoren, die zunehmend an Bedeutung gewinnen, werden von den Eisenbahnverkehrsunternehmen zwar identifiziert, bringen jedoch einen erhöhten Bedarf an Beratung durch das EBA mit sich. Teilweise bestehen Probleme beim Verständnis und der Anwendung der Risikomanagementverfahren. Dies führt dazu, dass bei vielen Anträgen auf Erteilung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung verbleibende Bedenken bestehen, die nach der Erteilung der Sicherheitsbescheinigung dann durch das EBA in der Aufsicht behandelt werden müssen.

Das EBA prüft im Rahmen seiner Aufsicht generell, inwieweit die Anforderungen der CSM SMS erfüllt werden. Dabei fällt bei den Eisenbahnen vermehrt auf, dass diese zwar ein SMS eingerichtet haben, das den Anforderungen für die Erteilung einer Sicherheitsbescheinigung oder -genehmigung genügt, die praktische Umsetzung jedoch Schwierigkeiten bereitet. Daher richtet das EBA seine Aufsicht weiterhin z.B. in Form von Prozessaudits auf die Anforderungen der CSM SMS aus und gibt proaktiv auch Fachmitteilungen mit Hinweisen auf die zu Grunde liegenden Anforderungen heraus.

Bei der SMS-Aufsicht im Bereich der Infrastrukturbetreiber hat das EBA folgende Themen bearbeitet:

- Informationsaustausch mit der EBL-Organisation, u.a. Beteiligung/Unterstützung/Information der ständigen Stellvertreter in den Regionen;
- Mitwirkung/Mitzeichnung bei den Protokollen der Entscheiderkonferenzen durch die im Regelwerk festgelegten Funktionsinhaber;
- Sicherstellung der Aus- und Fortbildung der mit den Aufgaben des baulichen Brandschutzes betrauten Mitarbeiter/-innen;
- EBL-Organisation/Interne Auditierung, u.a. Ergebnisse/Erkenntnisse sowie Umfang der Audits;
- Inspektionsdokumentation im konstruktiven Ingenieurbau, Übertragung von Daten aus der SAP-Datenbank in die Bauwerksbücher;
- Mängelbeseitigung durch Dritte, sofern diese eine Verantwortung für Bauwerke besitzen, die die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs berührt;
- Information von relevanten Partnern (Aufsichtsbehörde, Auftragnehmer etc.) über organisatorische Änderungen im Unternehmen;
- Qualifikation und Prozesskenntnisse der Beteiligten an Um- und Ausbauten von Mietern in Bahnhofsgebäuden;
- Aktualität und Form von Bautagebüchern (Papier/elektronisch) sowie Schulung von Personen, die mit den (elektronischen) Bautagebüchern arbeiten;
- Personalbedarf und Personalbedarfsanalyse für Bauüberwacher Bahn (BÜB) in unterschiedlichen Fachrichtungen;

- Umsetzung von Brandschutzkonzepten (BSK);
- Regelkonforme Abnahme von Baubehelfen;
- Einheitliche Verwendung von Checklisten hinsichtlich der Inbetriebnahme.

Dabei wurde ein grundsätzlich korrektes Verständnis in der Anwendung festgestellt.

8.2 Anwendung der CSM für die Risikoevaluierung und -bewertung

Erfahrung der Sicherheitsbehörde

Eine systematische Überprüfung aller Signifikanzprüfungen der Vorschlagenden durch das EBA erfolgt nicht; es besteht keine Anzeige- bzw. Vorlagepflicht. Das EBA darf auf Basis der CSM RA nur bei erheblichen Sicherheitsrisiken eine zusätzliche Prüfung oder Risikoanalyse verlangen. Daher überwacht das EBA die Anwendung der CSM RA im Rahmen der Aufsicht stichprobenartig bzw. in begründeten Einzelfällen. Im Ergebnis der Aufsicht des EBA und auch gemäß den Angaben der Eisenbahnen in ihren jährlichen Sicherheitsberichten ist festzustellen, dass nur ein sehr geringer Anteil der Änderungen als signifikant eingestuft wird.

Infrastruktur

Die betroffenen Eisenbahnen haben die vorgeschriebenen Verfahren der CSM RA angewendet. Die großen Infrastrukturbetreiber haben zur Umsetzung der CSM RA konkretisierende – teils fachspezifische – Regelwerke entwickelt und wenden diese bei Bauvorhaben bzw. bei der Integration neuer Techniken und der Fortschreibung des Regelwerks an. Beispiele der Anwendung im Berichtsjahr: Begrünte Lärmschutzwände, Ausführung eines Tunnels mit einschaliger Stahlfaserspritzbetonschale, Neubau elektronisches Stellwerk, Änderung der Organisation durch Verschmelzung mit einem vorher unabhängigen Dienstleister, Anpassung von Fristen bei der Oberbauinspektion. Die Rolle des Vorschlagenden wird in den überwiegenden Fällen im Bereich der Bauvorhaben bei den Leitern des Anlagenmanagements bzw. bei den Fachlichen Regelwerksverantwortlichen oder der verantwortlichen Bauartbetreuung verortet. Diese zeichnen für die Durchführung sowohl der Prüfung auf Sicherheitsrelevanz und Signifikanz als auch des eigentlichen Risikomanagementverfahrens verantwortlich. Die Schnittstellen zwischen Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnverkehrsunternehmen spiegeln sich bei Bedarf in den Schienennetznutzungsbedingungen wider.

Das EBA erlangt bei allen Vorgängen, die einer Inbetriebnahmegenehmigung nach EIGV bedürfen, Kenntnis von der Anwendung der CSM RA. Eine vollständige Überprüfung der Signifikanzentscheidungen der Eisenbahnen durch das EBA erfolgt nicht, da keine Anzeige- bzw. Vorlagepflicht in allen Fällen besteht. Die Anwendung der CSM-RA wird jedoch stichprobenhaft in die Aufsicht einbezogen.

Betrieb und Fahrzeugeinsatz

Die in der CSM RA nicht genauer spezifizierten Kriterien „Signifikanz“, „Komplexität“ und „Sicherheitsrelevanz“ eröffnen den Unternehmen einen erheblichen Spielraum bei der Verfahrensbearbeitung. Auch kann das EBA im Verwaltungshandeln hier nur selten korrigierend eingreifen, da es zur Auslegung der unbestimmten Rechtsbegriffe an

vollstreckbarer Eindeutigkeit fehlt. Als Beispiel ist hier das Einordnen neuer Verkehrsleistungen eines Unternehmens in die Methode der CSM RA mit allen denkbaren Szenarien zu Fahrzeugeinsatz, Befahrung des Netzes und operativen Aufgaben im Betrieb zu nennen.

Im Rahmen der Fahrzeugaufsicht betrachtet das EBA auch die Anwendung der CSM RA. Hier gibt es gegenüber dem Vorjahr keine Veränderungen. Weiterhin zeigen sich im Sektor Unsicherheiten bzgl. des richtigen Vorgehens bei der Anwendung. Die grundsätzliche Pflicht zur Anwendung ist bei einer relevanten Anzahl von Akteuren noch nicht durch entsprechende Prozesse unterlegt und nachgewiesen. In der Folge haben diese Akteure zum Teil wiederum erst auf Nachfrage des EBA die CSM RA angewendet sowie die Notwendigkeit einer Abbildung in Prozessen identifiziert.

Fahrzeuge – Zulassung

Mit Umsetzung des Vierten Eisenbahnpakets in Deutschland durch Änderung der EIGV im Juni 2020 muss der Antragsteller im Rahmen der Fahrzeugtypgenehmigung und/oder Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 2018/545 der Behörde verschiedene Dokumente entsprechend der CSM RA vorlegen. Dies erfolgt über den One-Stop-Shop der ERA und umfasst gemäß dem Anhang I der DVO (EU) 2018/545 Folgendes:

- (Punkt 18.1) Eine Erklärung des Vorschlagenden gemäß Artikel 16 der Verordnung (EU) Nr. 402/2013 und einen Sicherheitsbewertungsbericht (siehe auch Punkt 18.8) gemäß Artikel 15 der CSM RA zum Nachweis der Erfassung der Anforderungen gemäß Artikel 13 Absatz 1 der DVO. Zudem muss sich der Antragsteller gemäß Artikel 13 Absatz 3 DVO hinsichtlich derjenigen Aspekte, die nicht unter die TSI oder die nationalen Vorschriften fallen, auf das in Anhang I der CSM RA beschriebene Risikomanagementverfahren abstützen, um die grundlegenden Anforderungen in Bezug auf die Sicherheit des Fahrzeugs und der Teilsysteme sowie die sichere Integration der Teilsysteme zu erfassen;
- (Punkt 18.10) Eine Risikoerklärung gemäß Artikel 16 der CSM RA betreffend die Erfassung der grundlegenden Anforderungen in Bezug auf die Sicherheit der Teilsysteme und die sichere Integration der Teilsysteme für Aspekte, die nicht Gegenstand der TSI und der nationalen Vorschriften sind;
- (Punkt 18.11) Einen Sicherheitsbewertungsbericht gemäß Artikel 15 der CSM RA betreffend mögliche Veränderungen des Gesamtsicherheitsniveaus des Fahrzeugs;
- (Punkt 18.12) Eine Risikoerklärung gemäß Artikel 16 der CSM RA betreffend mögliche Veränderungen des Gesamtsicherheitsniveaus des Fahrzeugs.

In den Fällen von Genehmigungen oder Mitteilungen nach Artikel 16 Absatz 4 der DVO (EU) 2018/545 stufen die Vorschlagenden einen Großteil der Änderungen nach Artikel 4 CSM-VO nach wie vor als nicht-signifikant ein. Hierzu wird anschließend die unabhängige Bewertungsstelle (UBS) zur Bestätigung der Einstufung beauftragt, anstatt konsequent ein Risikomanagementverfahren durchzuführen und dies durch eine UBS in einem Sicherheitsbewertungsbericht bewerten zu lassen. Diese „Teil-Prüfungen“ werden erst bei späteren genehmigungspflichtigen Änderungen vorgelegt und führen dann immer zu Rückfragen und Diskussionen in den Genehmigungsverfahren.

Hinsichtlich der Erfassung der grundlegenden Anforderungen in Bezug auf die Sicherheit der Teilsysteme und die sichere Integration der Teilsysteme für Aspekte, die nicht Gegenstand der TSI und der nationalen Vorschriften sind, bestehen auch Unsicherheiten im Sektor. Oftmals erfolgen nur Allgemeinaussagen zum Prozess bzw. zur Eignetheit des IT-Systems. Meist fehlen eine konkrete Aufstellung bzw. eine Liste der für das jeweilige Verfahren anzuwendenden Anforderungen mit einer Bewertung, warum diese Auswahl richtig und ausreichend ist.

Unsicherheiten treten aktuell insbesondere bei der Einschätzung der potentiellen Beeinträchtigung des Gesamtsicherheitsniveaus nach Artikel 21 Absatz 12 Buchstabe b) der RL (EU) 2016/797 auf. Das EBA beteiligt sich an der Ausarbeitung oder Überarbeitung von Empfehlungen („Recommendations for Use“, RFUs) zur Konkretisierung der Struktur und Inhalte der genannten Sicherheitsbewertungsberichte.

Anerkennung der unabhängigen Bewertungsstellen

Unabhängige Bewertungsstellen (UBS, englisch: AsBo) führen gemäß Artikel 6 der DVO (EU) Nr. 402/2013 eine unabhängige Bewertung der Eignung sowohl der Anwendung des in Anhang I dieser VO dargelegten Risikomanagementverfahrens als auch seiner Ergebnisse durch.

Das EBA ist gemäß § 5 Absatz 1d Satz 1 Nr. 2 AEG i. V. m. § 3 Absatz 1a BEVVG für die Anerkennung und Überwachung der UBS in Deutschland zuständig. In der EBA-Zentrale in Bonn ist eine sogenannte Anerkennungsstelle eingerichtet, welche die Anerkennung und Überwachung von UBS durchführt. Die Anerkennungsstelle nimmt aktiv an der UBS-Koordinierungsgruppe der ERA sowie an der ERA-Arbeitsgruppe zur Entwicklung eines Bewertungsschemas für UBS teil. Aktuell sind in der Bundesrepublik Deutschland 20 UBS anerkannt, und zwar für folgende Tätigkeitsgebiete (ggf. mit Einschränkungen):

Tätigkeitsgebiet	INF	ENE	ZZS	RST	OPE	ECM
Anzahl UBS	1	3	14	9	11	10

Alle UBS sind in der ERADIS Datenbank der ERA registriert. Eventuell vorliegende Einschränkungen in Bezug auf Tätigkeitsgebiete der Stellen sind aus den in ERADIS hinterlegten Unterlagen ersichtlich.

Während der Geltungsdauer der Anerkennung führt die Anerkennungsstelle des EBA regelmäßige und – sofern erforderlich - anlassbezogene Überwachungen durch, um zu überprüfen, ob die UBS die einschlägigen Anforderungen der DVO (EU) 402/2013, der EN ISO/IEC 17020 und des Handbuches Anerkennung UBS der Anerkennungsstelle, das den Charakter einer Verwaltungsvorschrift besitzt, weiterhin erfüllt.

Der Schwerpunkt der Überwachungen liegt aufgrund der Erfahrungen der Anerkennungsstelle und des EBA als nationaler Sicherheitsbehörde grundsätzlich auf folgenden Punkten:

- Wesentliche Änderungen im Qualitätsmanagementsystem,
- Wirksamkeit des Kompetenzmanagements (Dokumentation und Umsetzung),

- Umsetzung der ggf. erforderlichen Korrekturmaßnahmen aus vorherigen Anerkennungs- und Überwachungsverfahren,
- An die Anerkennungsstelle / das Eisenbahn-Bundesamt gemeldete Auffälligkeiten,
- Stichprobenartige Prüfung von Projekten (unabhängige Bewertungen) der Stellen.

Die Anerkennungsstelle hat im Jahr 2025 zehn UBS regelmäßig überwacht und zudem zwei anlassbezogene Überwachungen durchgeführt. Diese Überwachungsverfahren für UBS haben folgende Verbesserungspotentiale ergeben:

- Prüftiefe und Prüfumfang der unabhängigen Bewertungen,
- Prüfung insbesondere auch der Ergebnisse des Risikomanagementverfahrens,
- Angemessene Einbindung von Fachexperten,
- Nachvollziehbarkeit und Belastbarkeit der Sicherheitsbewertungsberichte,
- Einhaltung der relevanten RFUs der UBS-Koordinierungsgruppe der ERA,
- Kompetenzmanagement hinsichtlich Fach- und Methodenkompetenz,
- Eindeutige und präzise Spezifikation der gegenständlichen Änderung (Systemdefinition).

Das übergeordnete Ziel der Anerkennungsstelle bleibt, belastbare und qualitativ hochwertige unabhängige Bewertungen zu fördern, damit diese einen angemessenen Beitrag zum Eisenbahnsicherheitsniveau leisten und damit die Arbeitsergebnisse der Stellen Akzeptanz im europäischen Eisenbahnsektor finden.

8.3 Anwendung der CSM für die Kontrolle

Die Verordnung (EU) Nr. 1078/2012 über eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Kontrolle von Eisenbahnunternehmen und Fahrwegbetreibern, denen eine Sicherheitsbescheinigung beziehungsweise Sicherheitsgenehmigung erteilt wurde, sowie für die Kontrolle von den für die Instandhaltung zuständigen Stellen („CSM Monitoring“) beinhaltet die Anforderungen an die interne Überwachung des Sicherheitsmanagementsystems durch die Unternehmen selbst.

Infrastruktur

Das EBA überwacht die unternehmensinternen Kontrollverfahren insbesondere zur „Leistungsbewertung“ im Sinne des Kapitels 6 des Anhangs II der CSM SMS DeVO (EU) 2018/762 in Verbindung mit den Vorgaben der CSM Monitoring zur Überprüfung der Wirksamkeit eines SMS. Dies tut das EBA, indem es

- mittels Stichproben die Ergebnisse betreiberseitiger interner Audits (z.B. durch Eisenbahnbetriebsleiter (EBL) und deren Organisationen) prüft und mit den Erkenntnissen aus der Aufsichtstätigkeit des EBA nach CSM Aufsicht vergleicht, sowie
- stichprobenartig selbst an den Audits der Eisenbahnbetriebsleiter (EBL) bei den die Instandhaltung durchführenden Stellen teilnimmt.

Insbesondere die Anwendung der CSM Monitoring i. V. m. dem Kriterium 5.3.3 a) des Anhangs II der CSM SMS stellt einen Schwerpunkt der Aufsichtstätigkeit dar.

Generell stimmten die Erkenntnisse des EBA mit denen der EBL weiterhin überein, auch wenn in einigen Teilbereichen Unterschiede in der Mängelkategorisierung oder der Anzahl und Art der Prüfgegenstände auftraten. Es liegen insofern keine negativen Erkenntnisse hinsichtlich der grundsätzlichen Funktionsweise der internen Kontrollverfahren der Infrastrukturbetreiber vor.

Da das interne Kontrollverfahren ein Bestandteil des Sicherheitsmanagementsystems ist, erfolgt eine Überprüfung auch im Rahmen der Erteilung der Sicherheitsgenehmigung nach § 7c AEG i. V. m. § 14 ESiV anhand der in EU-Verordnung 2018/762 genannten Kriterien. Falls das EBA hierbei Defizite feststellt, adressiert es diese im Rahmen des Verfahrens der Sicherheitsgenehmigung an das betroffene Unternehmen. Eine vollständige inhaltliche Überprüfung aller Prozesse erfolgt jedoch nicht, da die Prüfung sich in der Regel auf das Vorhandensein von Prozessen und ggf. die grundsätzliche Plausibilität beschränkt.

Fahrzeuge / Betrieb

Im Rahmen der Prozessaudits bei den EVU überwacht das EBA regelmäßig einzelne Aspekte der Umsetzung der CSM Monitoring durch die Unternehmen. Dabei stellt das EBA keine grundsätzlichen Auffälligkeiten fest. Es zeigt sich, dass die meisten Unternehmen die CSM Monitoring umgesetzt haben und diese anwenden.

8.4 Teilnahme und Durchführung von EU-Projekten

Im Jahr 2025 nahm das EBA an keinen gesonderten EU-Projekten teil.

9. Sicherheitskultur

9.1 Bewertung und Überwachung der Sicherheitskultur

Die Aufrechterhaltung und laufende Verbesserung einer Strategie für eine anforderungsgerechte Sicherheitskultur ist Bestandteil des Sicherheitsmanagementsystems (SMS) einer Eisenbahn. Die Strategie muss sich auf die Nutzung von Fachwissen und anerkannten Methoden stützen. Die Erfüllung der entsprechenden Anforderungen aus der DelVO (EU) 2018/762 (CSM SMS) prüft das EBA im Rahmen der Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen bzw. -genehmigungen. Das EBA überwacht dies im Rahmen der SMS-Aufsicht und bezieht es in die Reifegradbewertung des jeweiligen SMS mit ein (vgl. kontinuierliche Verbesserung in Nr. 7.2.3, Führung und Verpflichtung in Nr. 2.1.1 Buchstabe j der Anhänge I und II zur CSM SMS).

Bei Antragstellung auf eine einheitliche Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung muss die Erfüllung der o.g. Anforderung durch die Unternehmen nachgewiesen werden. Eine Erkenntnis des EBA bei der Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen war, dass die kontinuierliche Sensibilisierung der Unternehmen für das Thema Sicherheitskultur zunehmend positive Wirkung zeigte. Eine Vielzahl von Unternehmen konnte mittlerweile gute Ansätze unternehmensspezifischer Strategien vorlegen. Auffällig war jedoch, dass die Messbarkeit des Erfolges einzelner Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheitskultur nicht hinreichend geregelt war. Zudem war die Abgrenzung zwischen Sicherheitskultur und der Integration menschlicher und organisatorischer Faktoren vielfach nicht klar.

Im Rahmen der Eisenbahnaufsicht sensibilisiert und überwacht das EBA die Unternehmen bzgl. der Sicherheitskultur fortlaufend. Im Vorjahr war die Sicherheitskultur Gegenstand eines Fachthemas der Aufsicht über EVU.

9.2 Initiativen/Projekte zur Sicherheitskultur

Derartige Initiativen/Projekte werden zuvorderst von und in den Unternehmen selbst durchgeführt (z.B. Erlass von Sicherheitsleitlinien, Durchführung von gezielten Schulungen, Implementierung von Prozessen zur systematischen Erfassung und Auswertung von Beinahe-Unfällen, niedrigschwellige, anonyme Meldesysteme, interne Feedbackprozesse), um den Anforderungen der CSM SMS nach kontinuierlicher Verbesserung und Aufrechterhaltung einer positiven Sicherheitskultur nachzukommen. Beispielsweise laufen im Bereich Infrastruktur derzeit Projekte zur Weiterentwicklung der Sicherheitskultur im Bahnbetrieb, wobei zusätzlich auch Themen wie menschliche und organisatorische Faktoren (MOF), die Stärkung der IT-Sicherheit sowie der Schutz der Infrastruktur vor Sabotage und Angriffen eine Rolle spielen. Das EBA als nationale Sicherheitsbehörde beaufsichtigt derartige Aktivitäten basierend auf der entwickelten Strategie zur Stärkung der Sicherheitskultur stichprobenartig wie im vorherigen Kapitel dargestellt, sofern sie in den gesetzlich vorgegebenen Aufsichtsrahmen fallen. Das EBA arbeitet diesbezüglich in der ERA-Gruppe „Task Force SCOP“ (Safety Culture Oversight Process) zur Sicherheitskultur mit.

Das EBA und das Deutsche Zentrum für Schienenverkehrsforschung (DZSF) befassen sich abteilungsübergreifend mit dem Thema Sicherheitskultur. Im EBA besteht ein interdisziplinär besetzter Arbeitskreis mit dem Ziel, das Bewusstsein und Verständnis für das Thema Sicherheitskultur sowohl im EBA als auch im deutschen Eisenbahnsektor insgesamt weiter zu entwickeln und zu fördern. Die Erkenntnisse aus der Arbeit der verschiedenen Fachdienste des EBA und auch wissenschaftliche Erkenntnisse des DZSF fließen in die Arbeiten ein. Für das Jahr 2025 sind folgende Aktivitäten des Arbeitskreises Sicherheitskultur zu nennen:

- Teilnahme an Schulungen/Fortbildungen der ERA;
- Sammeln von einschlägigen Veröffentlichungen und wissenschaftlicher Fachliteratur zum Thema Sicherheitskultur;
- Zusammenstellung von Best-Practice-Beispielen zur internen Verwendung;
- Weiterentwicklung interner Leitlinien für die Bewertung der Sicherheitskultur (insbesondere für die Aufsicht);
- Webinar des DZSF „Wie steht es um unsere Sicherheitskultur im Bahnsektor?“;
- Durchführung eines weiteren Tags der Sicherheitskultur mit dem Eisenbahnsektor im Jahr 2027;
- Weiterentwicklung der EBA-Internetseite zum Thema Sicherheitskultur (siehe unten);
- Einbringen in die Arbeitskreise der ERA zur Sicherheitskultur und Mitwirkung bei der Erstellung verschiedener Tools;
- Vorbereitung der „Erklärung zur europäischen Sicherheitskultur“ zur Unterzeichnung durch das EBA (siehe unten).

Das EBA hat im Jahr 2025 eine Erklärung zur Sicherheitskultur unterzeichnet und damit sein Engagement für das Thema Sicherheitskultur und deren kontinuierliche Verbesserung unterstrichen. Die Erklärung basiert auf einer Vorlage der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA). Diese Vorlage stellt die ERA auf ihrer Website dem europäischen Eisenbahnsektor zur Verfügung. Da die Vorlage der ERA vor allem auf Unternehmen abzielt, hat das EBA das Dokument, soweit nötig, an die Belange einer Sicherheitsbehörde angepasst.

9.3 Kommunikation zur Sicherheitskultur

Das EBA hatte gemeinsam mit dem DZSF im Jahr 2024 erstmalig den Tag der Sicherheitskultur durchgeführt. Eine Folgeveranstaltung ist für das Jahr 2027 geplant. Im Jahr 2025 hat das EBA vor allem im Zusammenhang mit der bereits beschriebenen Unterzeichnung der Erklärung zur Sicherheitskultur über dieses Thema informiert und auf seiner Website dazu kommuniziert.

[Link zur Veröffentlichung anlässlich der Erklärung auf der EBA-Website](#)

Das DZSF hat zudem in einem kostenfreien Webinar „Wie steht es um unsere Sicherheitskultur im Bahnsektor?“ die interessierte Fachöffentlichkeit über die aktuelle Forschung zur Sicherheitskultur im Bahnsektor informiert. In diesem Webinar wurden auch die Ergebnisse der im Rahmen des Tags der Sicherheitskultur im Jahr 2024 durchgeführten Umfrage vorgestellt. Der Fachvortrag aus diesem Webinar ist auf der Website des DZSF verfügbar.

[Link zum Vortrag des Webinars auf der Website des DZSF](#)

Die Website des EBA zum Thema Sicherheitskultur wurde kontinuierlich fortgeschrieben. Dort sind neben vielen weiteren Informationen auch die beim Tag der Sicherheitskultur im Jahr 2024 gehaltenen Vorträge zu finden. Alle Interessierten können über die E-Mail-Adresse sicherheitskultur@eba.bund.de themenbezogene Fragen und Anregungen an das EBA und das DZSF adressieren. Im Zusammenhang mit der Kommunikation der durch das EBA unterzeichneten Erklärung zur Sicherheitskultur war erfreulicherweise auch ein verstärktes Interesse an der diesbezüglichen Themenseite zu verzeichnen.

[Link zum Thema Sicherheitskultur auf der EBA-Website](#)

Auch in der Ressortforschung beim DZSF ist Sicherheitskultur ein wichtiges Thema, das dort auch im Rahmen einer Promotionsarbeit wissenschaftlich intensiv bearbeitet wird. Die Forschungstätigkeiten zielen unter anderem darauf ab, einen Maßnahmenkatalog mit wissenschaftlich evaluierten, brancheninternen und -externen Sicherheitskulturmaßnahmen und einen Methodenkoffer mit Skalen zur unternehmensinternen Anwendung zur Evaluation von Sicherheitskulturmaßnahmen zur Verfügung zu stellen. Das DZSF informiert auf seiner Website über ein laufendes Forschungsvorhaben und Veröffentlichungen zur Sicherheitskultur.

[Link zum Forschungsvorhaben auf der DZSF-Website](#)

ANHANG A: Gemeinsame Sicherheitsindikatoren

Sicherheitsindikatoren gemäß Anhang I der Sicherheitsrichtlinie (RL 2016/798)

1. Unfallbezogene Indikatoren

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

	Alle Unfallarten	Kollisionen von Zügen mit einem Schienenfahrzeug	Kollisionen von Zügen mit einem Hindernis im Lichttraumprofil	Zugentgleisungen	Bahnübergangsunfälle einschließlich Unfällen mit Fußgängerbeteiligung	Unfälle mit Personenschaden, an denen ein in Bewegung befindliches Eisenbahnfahrzeug beteiligt ist, mit Ausnahme von Suiziden und Suizidversuchen	Fahrzeugbrände	sonstige Unfälle
Gesamtzahl	369	0	23	7	78	213	5	43
Durchschnittliche Zahl	0,322	0,000	0,020	0,006	0,068	0,186	0,004	0,038

Bahnübergangsunfälle einschließlich Unfällen mit Fußgängerbeteiligung und (auf Mio. gefahrene Zugkilometer bezogene) durchschnittliche Zahl dieser Unfälle, aufgeschlüsselt nach folgenden Arten von Bahnübergängen:

	passiv gesicherter Bahnübergang [6.2 a)]	aktiv gesicherter Bahnübergang, manuell [6.2 b) i)]	aktiv gesicherter Bahnübergang, automatisch mit benutzerseitiger Warnung [6.2 b) ii)]	aktiv gesicherter Bahnübergang, automatisch mit benutzerseitigem Schutz [6.2 b) iii)]	aktiv gesicherter Bahnübergang mit bahnsseitigem Schutz [6.2 b) iv)]
Gesamtzahl	20	1	9	46	2
Durchschnittliche Zahl	0,017	0,001	0,008	0,040	0,002

1.2. Gesamtzahl und (auf Mio. gefahrene Zugkilometer bezogene) durchschnittliche Zahl der schwer Verletzten und Getöteten je Unfallart, aufgeschlüsselt in die folgenden Kategorien:

1.2.1. Schwer Verletzte

	Alle Unfallarten	Kollisionen von Zügen mit einem Schienenfahrzeug	Kollisionen von Zügen mit einem Hindernis im Lichttraumprofil	Zugentgleisungen	Bahnübergangsunfälle einschließlich Unfällen mit Fußgängerbeteiligung	Unfälle mit Personenschaden, an denen ein in Bewegung befindliches Eisenbahnfahrzeug beteiligt ist, mit Ausnahme von Suiziden und Suizidversuchen	Fahrzeugbrände	sonstige Unfälle
Gesamtzahl Schwerverletzte	171	0	8	0	42	113	0	8
Durchschnittliche Zahl der Schwerverletzten	0,149	0,000	0,007	0,000	0,037	0,099	0,000	0,007

Davon:

Fahrgäste	8	0	5	0	1	2	0	0
Durchschnittliche Zahl der schwerverletzten Fahrgäste	0,007	0,000	0,004	0,000	0,001	0,002	0,000	0,000
Durchschnittliche Zahl der schwerverletzten Fahrgäste pro Mrd. Personenkilometer	0,071	0,000	0,044	0,000	0,009	0,018	0,000	0,000
Durchschnittliche Zahl der schwerverletzten Fahrgäste pro Mio. Personenzugkilometer	0,009	0,000	0,006	0,000	0,001	0,002	0,000	0,000
Mitarbeiter oder Auftragnehmer	29	0	3	0	5	13	0	8
Durchschnittliche Zahl der schwerverletzten Bediensteten einschl. Auftragnehmer	0,025	0,000	0,003	0,000	0,004	0,011	0,000	0,007
Benutzer von Bahnübergängen	36	0	0	0	36	0	0	0
Durchschnittliche Zahl der schwerverletzten Benutzer von Bahnübergängen	0,031	0,000	0,000	0,000	0,031	0,000	0,000	0,000
Unbefugte Personen	66	0	0	0	0	66	0	0
Durchschnittliche Zahl der schwerverletzten Unbefugten auf Eisenbahnanlagen	0,058	0,000	0,000	0,000	0,000	0,058	0,000	0,000
Sonstige Personen auf Bahnsteigen	32	0	0	0	0	32	0	0
Durchschnittliche Zahl der schwerverletzten sonstigen Personen auf Bahnsteigen	0,028	0,000	0,000	0,000	0,000	0,028	0,000	0,000
Sonstige Personen außerhalb von Bahnsteigen	0	0	0	0	0	0	0	0
Durchschnittliche Zahl der schwerverletzten sonstigen Personen außerhalb von Bahnsteigen	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

1.2.2. Getötete

	Alle Unfallarten	Kollisionen von Zügen mit einem Schienenfahrzeug	Kollisionen von Zügen mit einem Hindernis im Lichttraumprofil	Zugentgleisungen	Bahnübergangsunfälle einschließlich Unfällen mit Fußgängerbeteiligung	Unfälle mit Personenschaden, an denen ein in Bewegung befindliches Eisenbahnfahrzeug beteiligt ist, mit Ausnahme von Suiziden und Suizidversuchen	Fahrzeugbrände	sonstige Unfälle
Gesamtzahl Getötete	162	0	3	0	48	109	0	2
Durchschnittliche Zahl der Getöteten	0,141	0,000	0,003	0,000	0,042	0,095	0,000	0,002
Davon:								
Fahrgäste	3	0	1	0	1	1	0	0
Durchschnittliche Zahl der getöteten Fahrgäste	0,003	0,000	0,001	0,000	0,001	0,001	0,000	0,000
Durchschnittliche Zahl der getöteten Fahrgäste pro Mid. Personenkilometer	0,027	0,000	0,009	0,000	0,009	0,009	0,000	0,000
Durchschnittliche Zahl der getöteten Fahrgäste pro Mio. Personenzugkilometer	0,003	0,000	0,001	0,000	0,001	0,001	0,000	0,000
Mitarbeiter oder Auftragnehmer	9	0	2	0	0	5	0	2
Durchschnittliche Zahl der getöteten Bediensteten einschl. Auftragnehmern	0,008	0,000	0,002	0,000	0,000	0,004	0,000	0,002
Benutzer von Bahnübergängen	47	0	0	0	47	0	0	0
Durchschnittliche Zahl der getöteten Benutzer von Bahnübergängen	0,041	0,000	0,000	0,000	0,041	0,000	0,000	0,000
Unbefugte auf Eisenbahnanlagen	93	0	0	0	0	93	0	0
Durchschnittliche Zahl der getöteten Unbefugten auf Eisenbahnanlagen	0,081	0,000	0,000	0,000	0,000	0,081	0,000	0,000
Sonstige Personen auf Bahnsteigen	10	0	0	0	0	10	0	0
Durchschnittliche Zahl der getöteten sonstigen Personen auf Bahnsteigen	0,009	0,000	0,000	0,000	0,000	0,009	0,000	0,000
Sonstige Personen außerhalb von Bahnsteigen	0	0	0	0	0	0	0	0
Durchschnittliche Zahl der getöteten sonstigen Personen außerhalb von Bahnsteigen	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

2. Indikatoren in Bezug auf gefährliche Güter

Gesamtzahl und (auf Mio. gefahrene Zugkilometer bezogene) durchschnittliche Zahl der Unfälle im Zusammenhang mit der Beförderung gefährlicher Güter, aufgeschlüsselt in folgende Kategorien:

	Unfälle, an denen mindestens ein Eisenbahnfahrzeug beteiligt ist, das gefährliche Güter befördert	Zahl von Unfällen dieser Art, bei denen gefährliche Güter freigesetzt werden
Gesamtzahl	11	7
Durchschnittliche Zahl	0,010	0,006

3. Indikatoren in Bezug auf Suizide

Gesamtzahl und (auf Mio. gefahrene Zugkilometer bezogene) durchschnittliche Zahl der Suizide

	Suizide	Suizidversuche
Gesamtzahl	668	110
Durchschnittliche Zahl	0,583	0,096

4. Indikatoren in Bezug auf Störungen und Beinaheunfälle

Gesamtzahl und (auf Mio. gefahrene Zugkilometer bezogene) durchschnittliche Zahl der Störungen und Beinaheunfälle, aufgeschlüsselt in folgende Kategorien:

	Alle Störungen und Beinaheunfälle	Schienenbrüche (nur EIU)	Schienenverbiegungen und sonstige Gleislagefehler (nur EIU)	Signalisierungsfehler (nur EIU)	Überfahrene Haltesignale mit Erreichen des Gefahrpunkts	Überfahrene Haltesignale ohne Erreichen des Gefahrpunkts	Radbrüche	Achs- bzw. Radsatzwellenbrüche
Gesamtzahl	1.087	203	12	1	162	708	1	0
Durchschnittliche Zahl	0,949	0,177	0,010	0,001	0,141	0,618	0,001	0,000

5. Indikatoren in Bezug auf die Unfallfolgen

Gesamtbetrag in Euro bzw. Gesamtverspätung in Minuten und (auf Mio. gefahrene Zugkilometer bezogene) Durchschnittswerte für:

	Kosten von Sachschäden an Fahrzeugen oder Infrastruktur	Kosten im Zusammenhang mit Umweltschäden
Gesamtkosten	72.224.844	6.500
Durchschnittliche Kosten	63.071,591	5,676

	Verspätungsminuten Personenverkehr	Verspätungsminuten Güterverkehr
Verspätungsminuten gesamt	84.614	106.569
Durchschnittliche Verspätungsminuten	95,654	467,397

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

6.1 Zugsicherungssysteme

	Warnung	Warnung und selbsttätiges Anhalten	Warnung und selbsttätiges Anhalten sowie abschnittsweise Geschwindigkeitsüberwachung	Warnung und selbsttätiges Anhalten sowie kontinuierliche Geschwindigkeitsüberwachung
Prozentualer Anteil der Strecken mit automatischer Zugsicherung (nur EIU)	1,3%	1,6%	88,1%	9,0%
Prozentualer Anteil der unter Nutzung bordseitiger Zugsicherungssysteme gefahrenen Zugkilometer *	0,0%	0,3%	80,2%	19,5%

* Daten liegen nur für einen Teil der EVU vor, die etwa 70 % der Zugkilometer erbringen.

6.2 Zahl der Bahnübergänge (insgesamt, pro Streckenkilometer und pro Gleiskilometer), aufgeschlüsselt nach folgenden fünf Arten:

	manuell	automatisch mit benutzersseitiger Warnung	automatisch mit benutzersseitigem Schutz	mit bahnsseitigem Schutz
Aktiv gesicherte Bahnübergänge	991	539	6.888	1.336
Durchschnittliche Zahl pro Streckenkilometer	0,029	0,016	0,199	0,039
Durchschnittliche Zahl pro Gleiskilometer	0,016	0,008	0,108	0,021

	Gesamtzahl
Passiv gesicherte Bahnübergänge	3.603
Durchschnittliche Zahl pro Streckenkilometer	0,104
Durchschnittliche Zahl pro Gleiskilometer	0,057

ANHANG B: Geänderte Rechtsvorschriften

Tabelle: Relevante Änderungen am nationalen Rechtsrahmen im Jahr 2025

Rechtsvorschrift	Vorschrift	Datum des Inkrafttretens	Beschreibung der maßgeblichen Änderung	Begründung der Änderung
Betrifft: Eisenbahninfrastrukturunternehmen, weitere Antragsberechtigte (Grundstückseigentümer, Gemeinde, Träger der Straßenbaulast einer öffentlichen Straße)	Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)	18.07.2025	Änderung der Voraussetzungen zur Freistellung von Bahnbetriebszwecken in § 23 AEG sowie redaktionelle Anpassungen.	Die Änderung bezweckt die sachgerechte Regelung der Freistellungsanforderungen in § 23 AEG. Sie soll sicherstellen, dass sich andere Nutzungen gegenüber dem Bahnbetriebszweck durchsetzen können, wenn in Bezug auf das Grundstück kein Verkehrsbedürfnis besteht und auch langfristig kein Nutzungsbedarf für den Bahnbetriebszweck prognostiziert wird.

ANHANG C: Abkürzungsverzeichnis

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
ALV	Anlagenverantwortliche Stelle
AsBo	Unabhängige Bewertungsstelle (Assessment Body, deutsch: UBS)
ATO	Führerloser Betrieb (Automatic train operation)
BEU	Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung
BEVVG	Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz)
BGBI	Bundesgesetzblatt
BMV	Bundesministerium für Verkehr
BÜ	Bahnübergang
BÜB	Bauüberwacher Bahn
CSI	Gemeinsame Sicherheitsindikatoren (Common Safety Indicators)
CSM	Gemeinsame Sicherheitsmethoden (Common Safety Methods)
CSM RA	Gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken
DeBo	Bestimmte Stelle (auch englisch „Designated Body“)
DeIVO	Delegierte Verordnung
DVO	Durchführungsverordnung
DZSF	Deutsches Zentrum für Schienenverkehrsforschung
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EBABGebV	Besondere Gebührenverordnung Eisenbahn-Bundesamt
EBC	Eisenbahn-Cert
EBL	Eisenbahnbetriebsleiter
ECM	Für die Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen zuständige Stelle (Entity in charge of maintenance)
ECM-Z	ECM-Zertifizierungsstelle
EG	Europäische Gemeinschaft
EIGV	Verordnung über die Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen für das Eisenbahnsystem
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
ENE	Energie
ERA	Eisenbahnagentur der Europäischen Union (European Union Agency for Railways)
ERADIS	Datenbank der ERA mit Informationen zu Interoperabilität und Sicherheit
ESIV	Verordnung über die Sicherheit des Eisenbahnwesens (Eisenbahn-Sicherheitsverordnung)
ESTW	Elektronisches Stellwerk
EU	Europäische Union
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
FIT	Fachliche Information und Training
GSM-R	Mobilfunkstandard für Eisenbahnen (Global System for Mobile Communications – Rail)
HOF	Menschliche und organisatorische Faktoren (human and organisational factors)
IOH	Ingenieur-, Ober- und Hochbau
INF	Infrastruktur
LOC&PAS	Lokomotiven und Fahrzeuge des Personenverkehrs
LST	Leit- und Sicherungstechnik
MoU	Memorandum of Understanding
NoBo	Benannte Stelle Interoperabilität (Notified Body Interoperability)
OPE	Betrieb (Operation)
OSS	Zentrale Anlaufstelle (One Stop Shop)
PZB	Punktförmige Zugbeeinflussung
RFU	Anwendungsempfehlung (Recommendation for use)
RL	Richtlinie (EU-Richtlinie)
RID	Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter
Ril	Richtlinie (Konzernrichtlinie der Deutschen Bahn)
RST	Fahrzeuge (Rolling stock)
SCOP	Aufsicht über / Bewertung von Sicherheitskultur (Safety Culture Oversight Process)
SMS	Sicherheitsmanagementsystem
STE	Signaltechnik, Telekommunikation und Elektrotechnik
Tf	Triebfahrzeugführer
TfPV	Triebfahrzeugführerschein-Prüfungsverordnung
TFS	Triebfahrzeugführerschein
TV	Triebfahrzeugführerscheinverordnung
TSI	Technische Spezifikation für die Interoperabilität
TÜFa	Technische Überwachung Fahrweg
UBS	Unabhängige Bewertungsstelle nach CSM RA (auch englisch „Assessment Body, AsBo“)
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.
VO	Verordnung (EU-Verordnung)
VV IBG	Verwaltungsvorschrift über die Inbetriebnahmegenehmigung von Eisenbahnfahrzeugen
ZZS	Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung