



Eisenbahn-Bundesamt



***Kompetenz  
und  
Verantwortung***

**2007/08**



**EBA-Jahresbericht**



Stand: April 2008

Dieser Bericht ist Bestandteil der Öffentlichkeitsarbeit des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA).  
Er wird unentgeltlich abgegeben. Die Wiedergabe von Auszügen des Jahresberichtes 2007/08  
ist nur mit Quellenangabe gestattet.  
Eine PDF-Version des EBA-Jahresberichtes 2007/08 finden Sie im Internetauftritt des  
Eisenbahn-Bundesamtes unter [www.eisenbahn-bundesamt.de](http://www.eisenbahn-bundesamt.de) zum Download.

***Kompetenz  
und  
Verantwortung***

**2007/08**

**EBA-Jahresbericht**



# Impressum

**HERAUSGEBER:**  
Eisenbahn-Bundesamt [EBA]  
Referat 90 - Controlling / Öffentlichkeitsarbeit  
Vorgebirgsstraße 49  
D-53119 Bonn

**REDAKTION:**  
Bettina Baader (v.i.S.d.P.)  
Dr. Stefan Hinrichs  
Christoph Wittig

**SATZ und LAYOUT:**  
Erwin Weilbacher

**BILDNACHWEIS:**  
Deutsche Bahn AG, Bahn im Bild  
Connex (Veolia Transport)  
Eisenbahn-Bundesamt [EBA]  
Transrapid International GmbH & Co. KG

**DRUCK:**  
Laserline, Berlin

**AUFLAGE:**  
2.500 Exemplare

**STAND:**  
April 2008

**KONTAKT:**  
Telefon: +49 (0)228 9826-0  
Telefax: +49 (0)228 9826-199  
E-Mail: [poststelle@eba.bund.de](mailto:poststelle@eba.bund.de)  
Internet: [www.eisenbahn-bundesamt.de](http://www.eisenbahn-bundesamt.de)

# Inhalt

<b>VORWORT</b>	6
<b>DAS EISENBAHN-BUNDESAMT</b>	9
<i>STANDORTE</i>	10
<i>ORGANIGRAMM</i>	11
<b>AUFGABEN DES EISENBAHN-BUNDESAMTES IM NATIONALEN UND INTERNATIONALEN EISENBAHNRAUM</b>	13
<i>FACHAUFGABEN</i>	15
Infrastruktur	15
Fahrzeuge und Betrieb	15
Finanzierung	17
Magnetschwebbahn	17
Lärmkartierung	18
Unfalluntersuchung	18
Landeseisenbahnaufsicht	18
Eisenbahnrecht	18
Internationales	19
Gremien	20
<b>DAS EISENBAHN-BUNDESAMT ALS SICHERHEITSBEHÖRDE</b>	21
Sicherheitsbescheinigungen, Sicherheitsgenehmigungen und Inbetriebnahmen	21
Nationales Fahrzeugeinstellungsregister	22
Schulungseinrichtungen	22
Marktaufsicht	22
Überwachung und Sicherheitsregelungen	22
Unfalluntersuchungsstelle	22
Eisenbahnsicherheitsbeirat	22
<i>ÖFFENTLICHKEITSARBEIT / CONTROLLING</i>	23
<i>QUERSCHNITTAUFGABEN DER VERWALTUNG</i>	25
Personal	25
Ausbildung	25
Informationstechnik und Organisation	26
Haushalt und Innere Dienste	26
<b>ZAHLEN UND LEISTUNGEN</b>	27
<i>ZULASSUNG VON ANLAGEN</i>	29
Planfeststellung	29
Bauaufsicht	30
<i>EISENBAHNAUFSICHT</i>	33
Anlagen	33
Umwelt-, Brand- und Arbeitsschutz	34
Fahrzeuge	34
Betrieb	35
Eisenbahnbetriebsleiterinnen und Eisenbahnbetriebsleiter	36
Infektionsschutz	36
Sicherheitsbescheinigungen	37
<i>ABNAHME UND INBETRIEBNAHMEGENEHMIGUNG VON FAHRZEUGEN</i>	38
<i>BEFÖRDERUNG GEFÄHRLICHER GÜTER</i>	40
Behördliche Gefahrgutkontrollen	40
Radioaktive Stoffe	40
Ausnahmen, Genehmigungen, Bescheinigungen und Berichte	41
<i>ANERKENNUNG UND FACHTECHNISCHE BEGUTACHTUNG</i>	42
<i>FINANZIERUNG VON INVESTITIONEN</i>	43
Aufgaben und Volumen	43
Lärmsanierung, kombinierter Verkehr und Gleisanschlüsse	45
Antrags- und Verwendungsprüfung für weitere Aufgaben	45
<i>MAGNETSCHWEBEBAHN (MSB)</i>	46
<i>LÄRMKARTIERUNG</i>	47
<i>UNREGELMÄSSIGKEITEN UND UNFALLUNTERSUCHUNG</i>	48
Unregelmäßigkeiten	48
Unfalluntersuchung	48
<i>VERWALTUNG</i>	49
<b>ABKÜRZUNGEN</b>	50
<b>KONTAKTE</b>	51





# Vorwort



## *Sehr geehrte Leserinnen und Leser,*

das Eisenbahn-Bundesamt blickt auf ein bewegtes und erfolgreiches Jahr 2007 zurück.

Mit in Kraft treten des Fünften Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften ist das Eisenbahn-Bundesamt am 21. April 2007 alleinige Sicherheitsbehörde im Sinne der europäischen Sicherheitsrichtlinie geworden. Durch die Konzentration der Zulassungsprozesse im Eisenbahn-Bundesamt wird der Eisenbahnsektor in Deutschland gestärkt, das fachübergreifende Eisenbahnwissen im Eisenbahn-Bundesamt genutzt und hoher Koordinierungsaufwand vermieden.

Neben der Zuständigkeit über die Eisenbahnen des Bundes und der netzbezogenen Aufsichtszuständigkeit obliegt dem Eisenbahn-Bundesamt nunmehr auch die Eisenbahnaufsicht über die nichtbundeseigenen Eisenbahnen, die einer Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung bedürfen. Die Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen und Sicherheitsgenehmigungen sowie von Inbetriebnahmegenehmigungen für strukturelle Teilsysteme fällt nun alleine in den Zuständigkeitsbereich des Eisenbahn-Bundesamtes.

Erweitert wurden auch die Kompetenzen des Eisenbahn-Bundesamtes im Bereich der Marktaufsicht, deren Gegenstand die Interoperabilitätskomponenten sind. Da diese keiner staatlichen Zulassung durch die Sicherheitsbehörden unterliegen, besteht die Notwendigkeit, im Rahmen der Marktaufsicht darüber zu wachen, dass die Sicherheitsanforderungen erfüllt werden.

Als neue Aufgaben nimmt das Eisenbahn-Bundesamt künftig die Zulassung und die Überwachung von Schulungseinrichtungen wahr.

Eine weitere Neuerung ist die Einrichtung eines Sicherheitsbeirats beim Eisenbahn-Bundesamt. Der Sicherheitsbeirat hat die Aufgabe, das Eisenbahn-Bundesamt bei der Wahrnehmung seiner Aufgabe als Sicherheitsbehörde zu beraten und die Zusammenarbeit mit den für die Eisenbahnaufsicht zuständigen obersten Landesbehörden zu fördern.

Nicht nur die neuen, sondern auch die Wahrnehmung der bestehenden Aufgaben erfordern Änderungen und Umstrukturierungen innerhalb des Eisenbahn-Bundesamtes. So wurde im Jahr 2007 der Pilot zur Neuen Bauaufsicht weiter geführt. Mit der Neuen Bauaufsicht soll zum einen die Betreiberverantwortung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen gestärkt werden und zum anderen beim Eisenbahn-Bundesamt die Konzentration auf die Kernprozesse der Bauaufsicht stattfinden.

Der Denkprozess zur Zusammenlegung der beiden aus der Bahnreform 1994 entstandenen Behörden Bundeseisenbahnvermögen und Eisenbahn-Bundesamt ist begonnen worden. In einem ersten Schritt wurde mir im Mai 2007 zusätzlich die kommissarische Leitung des Bundeseisenbahnvermögens übertragen. Zwischenzeitlich sind vom Eisenbahn-Bundesamt und vom Bundeseisenbahnvermögen Fusionsmodelle erarbeitet worden, über die von der Bundesregierung zu entscheiden ist. Durch die Befassung des Bundshaushaltsausschusses mit der Zusammenlegung ist diese nicht mehr wie ursprünglich geplant zum 1. Januar 2009 möglich.

Bereits im Vorwort zum Jahresbericht 2006 hatte ich Ihnen von der gegenseitigen Anerkennung von Fahrzeugzulassungen der Cross Acceptance berichtet. Auf Basis des deutsch-französischen Abkommens wurden im Jahr 2007 zwei multilaterale Vereinbarungen getroffen, dem sich weitere EU-Staaten anschließen möchten. Ein großer Erfolg für Deutschland und Frankreich, die hier eine Vorreiterrolle eingenommen haben.

Erfolgreich gestartet ist bereits zu Beginn des Jahres 2007 das Nationale Fahrzeugeinstellungsregister im Eisenbahn-Bundesamt. Im ersten Jahr wurden fast 25.000 Fahrzeuge registriert. Im Jahr 2008 besteht die Herausforderung, auch die Bestandsfahrzeuge in das Register aufzunehmen.

Neue Aufgaben für das Eisenbahn-Bundesamt ergeben sich voraussichtlich aus der nationalen Umsetzung des 3. Eisenbahnpakets der Europäischen Gemeinschaft. Teil dieses Pakets ist die Eisenbahnfahrzeugführerschein-Richtlinie, die Regelungen zum künftig einheitlichen, europaweit gültigen Triebfahrzeugführerschein enthält.

Vorausschauend auf die nächsten Jahre und mit Blick auf Europa wünsche ich mir, dass weitere große Schritte in Richtung „Bau des europäischen Eisenbahnhauses“ vollzogen werden. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Eisenbahn-Bundesamtes werden diesen Prozess auch weiterhin sehr zielgerichtet und mit viel Engagement und Fachwissen aktiv begleiten.

Ihr



Armin Keppel  
Präsident des Eisenbahn-Bundesamtes



# Eisenbahn-Bundesamt



Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ist die Aufsichts- und Genehmigungsbehörde für die Eisenbahnen des Bundes (EdB), die Magnetschwebbahn (MSB) und die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) mit Sitz im Ausland für das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland. Das Eisenbahn-Bundesamt erteilt Sicherheitsbescheinigungen und Sicherheitsgenehmigungen und überwacht die Eisenbahnen, die einer Sicherheitsbescheinigung oder einer Sicherheitsgenehmigung bedürfen.

Das Eisenbahn-Bundesamt wurde 1994 mit der Neuordnung des Eisenbahnwesens als selbstständige, einstufige Bundesoberbehörde im Bereich des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) gegründet. Geleitet wird die Behörde von ihrem Präsidenten Armin Keppel.

Das Eisenbahn-Bundesamt ist gegliedert in die Zentrale mit Sitz in Bonn sowie 12 Außenstellen an 15 Standorten bundesweit. Die Zentrale besteht aus vier Abteilungen mit den nachgeordneten Referaten, die zugleich für die fünf Sachbereiche in den Außenstellen zuständig sind. Das Referat Öffentlichkeitsarbeit/Controlling und der Beauftragte für Unfalluntersuchung sind unmittelbar dem Präsidenten unterstellt. Des Weiteren sind gegenwärtig in der Zentrale die Projekte Lärmkartierung und Magnetschwebbahn eingerichtet.

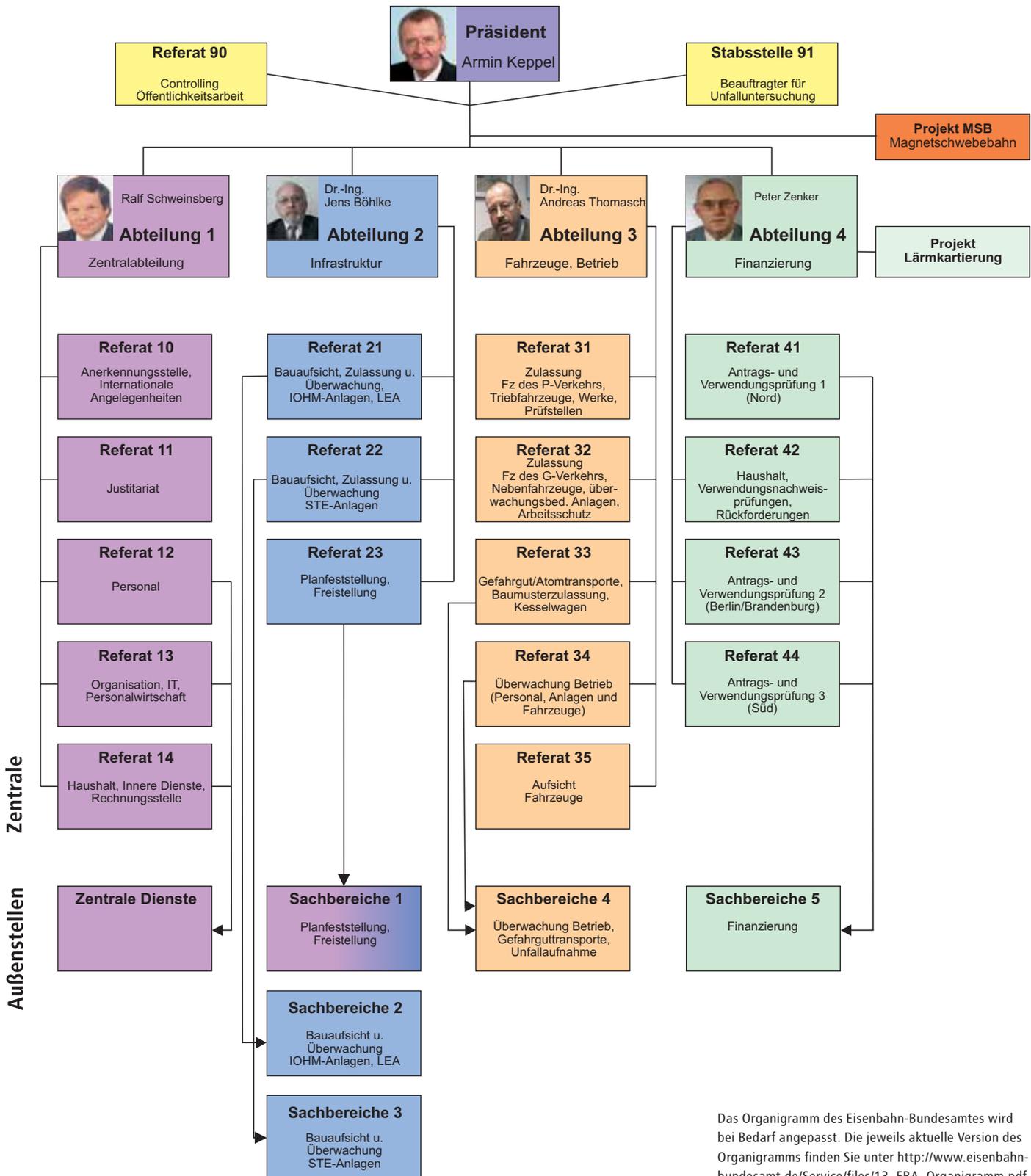
Der vorliegende Jahresbericht 2007/08 gibt einen Einblick über die Aufgaben, Strukturen und Leistungen des Eisenbahn-Bundesamtes. Um das Ziel einer transparenten und bürgernahen Verwaltung zu gewährleisten, enthält der Jahresbericht die Leistungszahlen des Eisenbahn-Bundesamtes für die Jahre 2003 bis 2007 sowie eine umfassende Erläuterung der gegenwärtigen Veränderungsprozesse zur Erreichung der gesetzten Ziele.



# Standorte



# Organigramm



Das Organigramm des Eisenbahn-Bundesamtes wird bei Bedarf angepasst. Die jeweils aktuelle Version des Organigramms finden Sie unter [http://www.eisenbahn-bundesamt.de/Service/files/13\\_EBA\\_Organigramm.pdf](http://www.eisenbahn-bundesamt.de/Service/files/13_EBA_Organigramm.pdf).





# Aufgaben des Eisenbahn-Bundesamtes im nationalen und internationalen Eisenbahnraum





## Fachaufgaben

### **Infrastruktur**

In der Abteilung 2 sind die Aufgaben gebündelt, die mit der Eisenbahninfrastruktur zusammenhängen. Beginnend mit der Planfeststellung einer neu zu errichtenden bzw. einer zu ändernden Eisenbahnbetriebsanlage sind alle hoheitlichen Aufgaben zur Zulassung in dieser Abteilung angesiedelt. Dies gilt nicht nur für die Gleisanlagen des Oberbaus an sich, sondern ebenso für Brücken, Tunnel und die weiteren Eisenbahnbauwerke sowie die gesamte Leit- und Sicherungstechnik, Energieversorgung und Telekommunikation. Die Abteilung 2 übt auch die Aufsicht über die Eisenbahninfrastruktur aus und ist im Rahmen der Aufgabenwahrnehmung als Sicherheitsbehörde für die Erteilung von Sicherheitsgenehmigungen für Eisenbahninfrastrukturunternehmen zuständig.

Zu den einzelnen Aufgaben der Abteilung gehören insbesondere folgende Tätigkeiten:

- *Planfeststellung von Eisenbahnbetriebsanlagen*
- *Bauaufsicht bei Baumaßnahmen an Eisenbahnbetriebsanlagen und des baulichen Zivilschutzes*
- *Genehmigung für die Inbetriebnahme einer Eisenbahninfrastruktur*
- *Erteilung von Sicherheitsgenehmigungen für Eisenbahninfrastrukturunternehmen*
- *Eisenbahnaufsicht und Überwachung des betriebssicheren Zustandes von Eisenbahnbetriebsanlagen*
- *Technische Arbeitsschutzaufsicht und Brandschutz*
- *Freistellung von Bahnbetriebszwecken*
- *Zulassung eisenbahnspezifischer Bauarten, Bauteile und Baustoffe*
- *Anerkennen und Überwachen von Gutachtern und Sachverständigen*
- *Marktaufsicht im Bereich Infrastruktur*

Den zur Abteilung 2 gehörenden Fachreferaten sind Sachbereiche in den bundesweiten Außenstellen zugeordnet. In den Sachbereichen 1 werden die Planfeststellung und die Freistellung von Bahnbetriebszwecken durchgeführt. Die Sachbereiche 2 sind zuständig für die Bauaufsicht und Eisenbahnaufsicht über die Anlagen des Ingenieurbaus, Oberbaus und Hochbaus sowie von maschinentechnischen Anlagen (IOHM), die Sachbereiche 3 für die Signal-, Telekommunikations- und Elektrotechnischen Anlagen (STE).

### **Fahrzeuge und Betrieb**

In der Abteilung 3, die für Fahrzeuge und den Eisenbahnbetrieb zuständig ist, werden die Abnahme- und/oder Inbetriebnahmeprozesse für neue Fahrzeuge und Betriebssysteme sowohl auf nationaler als auch auf europäischer Ebene geführt. Das EBA begleitet die Zulassungsprozesse neuer Fahrzeuge und Betriebssysteme von der Lastenheftphase über die Entwicklung und Herstellung, die Tests zur Betriebserprobung bis zur Gesamtbewertung und anschließenden Inbetriebnahme.



Die hierzu notwendigen Prüf- und Zulassungsgrundlagen unter Berücksichtigung des Umfangs, der Prüftiefe und der besonderen eisenbahnspezifischen Prüfverfahren stimmt das Eisenbahn-Bundesamt mit den zuständigen europäischen Eisenbahn-Sicherheitsbehörden sowie den Experten der Bahnbetreiber und der Bahnindustrie ab.

Die Sicherheitskompetenz über das Gesamtsystem Eisenbahn liegt uneingeschränkt bei den nationalen Eisenbahn-Sicherheitsbehörden. In der Abteilung für Fahrzeuge und Betrieb werden deshalb die Kohärenzprüfungen, Begutachtungen und Sicherheitsbewertungen der Eisenbahnfahrzeuge sowie der Schnittstellen zu den anderen Teilsystemen der Bahntechnik, der Betriebsführung und der Infrastruktur durchgeführt. Die dabei angewendeten Prüf- und Validierungsverfahren tragen diesen hohen Sicherheits- und Qualitätsansprüchen in besonderer Weise Rechnung.

Die nationalen und europäischen Prüfverfahren werden abgestimmt und optimiert. Das Ergebnis führt so für Hersteller, Betreiber als auch für öffentliche Verwaltungen zu einem sehr wirtschaftlichen Einsatz der Ressourcen.

Neben den vielfältigen Zulassungsaufgaben wird in der Abteilung 3 das Nationale Fahrzeugeinstellungsregister (NVR: National Vehicle Register) gepflegt und zugleich die bundesweite Eisenbahnaufsicht über den Betrieb und die Fahrzeuge umfassend wahrgenommen.

Eine besondere Aufsichtsfunktion hat das Eisenbahn-Bundesamt dabei mit der Kontrolle der Gefahrguttransporte sowie der Transporte radioaktiver Stoffe auf der Schiene.

Zusammengefasst obliegen der Abteilung 3 folgende Aufgaben:

- *Erteilen von Sicherheitsbescheinigungen für Eisenbahnverkehrsunternehmen*
- *Abnahme, Zulassung und Inbetriebnahme von Schienenfahrzeugen und deren Komponenten*
- *Grundsatzangelegenheiten der Fügetechnik, des technischen Arbeits-, Umwelt- und Brandschutzes und der Überwachungs- und genehmigungsbedürftigen Anlagen*
- *Fachtechnische Begutachtung von Fahrzeugwerkstätten*
- *Genehmigung von Schulungseinrichtungen*
- *Betriebliche Eisenbahnaufsicht und Prüf- und Überwachungstätigkeit nach dem Infektionsschutzgesetz*
- *Durchführen der behördlichen Gefahrgutkontrollen*
- *Erteilen von Ausnahmen und Genehmigungen sowie Durchführung der Amtshilfe nach GGVSE/RID*
- *Vorlage der Berichte über Ereignisse mit gefährlichen Gütern nach GGVSE/RID*
- *Baumusterzulassung und -prüfung von Kesselwagen nach GGVSE/RID*
- *Beaufsichtigung und Genehmigung der Beförderung radioaktiver Stoffe im Schienen- und Schiffsverkehr der Eisenbahnen*
- *Eisenbahnaufsicht über Fahrzeuge*
- *Erteilung von Genehmigungen und Ausnahmen von Vorschriften der EBO/ESBO/ESO*
- *Erteilen von Bescheinigungen zur Beförderung besonders gefährlicher Güter auf der Straße*
- *Prüfung und Bestätigung von Eisenbahnbetriebsleitern*
- *Anerkennen von Gutachtern und Sachverständigen, Prüf- und Übereinstimmungserklärungsstellen*
- *Führen des Nationalen Fahrzeugeinstellungsregisters (NVR)*
- *Marktaufsicht über Eisenbahnfahrzeuge*

Die operativen Aufgaben der Abteilung 3 werden sowohl in der Zentrale des Eisenbahn-Bundesamtes als auch in den Sachbereichen 4 der Außenstellen durchgeführt.



### **Finanzierung**

Die Abteilung 4 und die Sachbereiche 5 verantworten die Aufgaben im Zusammenhang mit der Finanzierung von Investitionen. Insbesondere werden Finanzierungsvereinbarungen vorbereitet und durchgeführt, Zuwendungsbescheide erstellt und die zweckentsprechende und wirtschaftliche Verwendung der in Anspruch genommenen Bundes- und EU-Mittel geprüft.

Bereits im Wege der Planungsbegleitung und Antragsprüfung erfolgt eine Beurteilung der zur Finanzierung vorgesehenen Planungen im Hinblick auf technische und betriebliche Notwendigkeit sowie auf Wirtschaftlichkeit.

Im Einzelnen erstreckt sich die Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes auf die Finanzierung in den folgenden Bereichen:

- *Neu- und Ausbauvorhaben des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG)*
- *Ersatzinvestitionen in das bestehende Netz*
- *Neu- und Ausbauvorhaben, die dem Schienenpersonennahverkehr dienen*
- *Vorhaben aus dem Bundesprogramm nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)*
- *Vorhaben nach dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE)*
- *Maßnahmen der Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen*
- *Maßnahmen des kombinierten Verkehrs*
- *Neu- und Ausbau sowie Reaktivierung von Gleisanschlüssen*
- *Überwachung der Vorschriften zum überlasteten Fahrweg (§§ 16ff EIBV)*

### **Magnetschwebbahn**

Das Eisenbahn-Bundesamt ist als Aufsichts-, Genehmigungs- und Planfeststellungsbehörde auch für Magnetschwebbahnen (MSB) verantwortlich. Mit dem Projekt Magnetschwebbahn steht den Partnern aus der Wirtschaft und den Verwaltungen ein kompetenter Ansprechpartner für alle Fragen der MSB zur Verfügung.

Die Aufgaben des Projektes MSB lassen sich in folgende Bereiche gliedern:

- *Verwaltungsverfahren nach dem Magnetschwebbahnplanungsgesetz (MBPIG), dem Allgemeinen Magnetschwebbahngesetz (AMbG) und der Magnetschwebbahn-Bau- und Betriebsordnung (MbBO)*
- *Unterstützung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (BMVBS) bei der Umsetzung von Regierungsvereinbarungen und der Durchführung des Weiterentwicklungsprogramms zur MSB-Technik*



## **Lärmkartierung**

Der Gesetzgeber hat im Jahr 2005 die Umgebungslärmrichtlinie der Europäischen Union durch Änderung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) in nationales Recht überführt. Das Eisenbahn-Bundesamt ist in diesem Zusammenhang die für die Ausarbeitung von Lärmkarten entlang des Streckennetzes der Eisenbahnen des Bundes (EdB) zuständige Behörde.

Die Aufgabe des Projektes Lärmkartierung besteht im Wesentlichen in der Koordination der Datenlieferungen und der Beschaffung sonstiger zur Berechnung erforderlicher Grundlagen und der Kommunikation mit den zuständigen Behörden der Bundesländer und Ballungsräume. Außerdem erfolgt die Abstimmung mit der DB AG bezüglich der Bereitstellung und Übernahme von Infrastrukturdaten und schalltechnisch relevanter Parameter.

Eine weitere Aufgabe im Rahmen der Lärmkartierung ist die Aktualisierung und Fortschreibung der Lärmkarten. Dies betrifft das Einpflegen von Änderungen im Datenbestand (Geo-Daten und Daten der DB AG) sowie das ggf. erneute Berechnen von Lärmkarten auf Grund von Änderungen der Ausgangsdaten.

## **Unfalluntersuchung**

Durch die Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) sowie den Erlass der Eisenbahn-Unfalluntersuchungsverordnung (EUV) im Jahr 2007 obliegt dem Bund die Untersuchung von gefährlichen Ereignissen im Eisenbahnbetrieb auf Eisenbahninfrastrukturen, die seiner Eisenbahnaufsicht unterliegen. Der Bund nimmt diese Aufgabe durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (BMVBS) als Untersuchungsbehörde wahr, soweit es sich um einen schweren Unfall handelt, oder hinreichende Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass ein gefährliches Ereignis zu einem schweren Unfall hätte führen können.

In den übrigen Fällen obliegt die Untersuchung dem Eisenbahn-Bundesamt.

## **Landeseisenbahnaufsicht**

Inländische Eisenbahnen, die keine Eisenbahnen des Bundes sind, unterliegen der Aufsicht der Länder. Das Eisenbahn-Bundesamt ist die einzige staatliche Stelle Deutschlands, in der Kenntnisse über das Gesamtsystem Eisenbahn an einer Stelle gebündelt vorhanden sind. Das Eisenbahn-Bundesamt wurde deshalb von dreizehn Bundesländern mit der Durchführung der Landeseisenbahnaufsicht (LEA) beauftragt. Ausnahmen hiervon sind Niedersachsen, Berlin und Hamburg. Die gesetzliche Grundlage zur Durchführung der Landeseisenbahnaufsicht ist im Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz (BEVVG) niedergelegt.

Der operative Teil der Landeseisenbahnaufsicht ist bei den Außenstellen des Eisenbahn-Bundesamtes angesiedelt. Die Zentrale ist neben der Bearbeitung von Grundsatzangelegenheiten in technischer, rechtlicher und organisatorischer Art zuständig für die Vertragsgestaltung und -pflege. Durch die Synergieeffekte innerhalb des Eisenbahn-Bundesamtes können die Kosten und der Aufwand der Landeseisenbahnaufsicht gering gehalten werden.

## **Eisenbahnrecht**

Dem Justitiariat (Referat 11) obliegen alle fachlichen Rechtsangelegenheiten des Eisenbahn-Bundesamtes, ausgenommen Personal- und Planfeststellungsrecht. Es führt die entsprechenden Widerspruchsverfahren und vertritt die Behörde vor den Verwaltungsgerichten.



Darüber hinaus hat das Justitiariat eine Reihe von weiteren Aufgaben. Es ist verantwortlich für die Konzessionierung von Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) und Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU). Dem Justitiariat obliegen die Genehmigung von Streckenstilllegungen, die Tarifaufsicht im Schienenpersonenfernverkehr, die Entscheidung in Gleisanschlussstreitverfahren und die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten. Es überwacht die Einhaltung der Unabhängigkeitsvorschriften zur Entflechtung der EIU und EVU und die Beachtung des Überleitungsverbots für öffentliche Gelder innerhalb der Eisenbahnunternehmen. Das Justitiariat ist Koordinierungsstelle für alle Anfragen der Bundesnetzagentur. Es stellt die Zusammenarbeit mit dem Netzbeirat, der bei der DB Netz AG eingerichtet ist, sicher und ist geschäftsführende Stelle für den Sicherheitsbeirat beim Eisenbahn-Bundesamt. Schließlich ist das Justitiariat aktiv an der Fortentwicklung des nationalen und internationalen Eisenbahnrechts beteiligt.

### **Internationales**

Das Referat 10 koordiniert die international ausgerichteten Tätigkeiten des Eisenbahn-Bundesamtes. Es ist zuständig für die Anerkennung und Überwachung Benannter Stellen (Notified Bodies) in Deutschland zur Zertifizierung europäischer Eisenbahnprodukte und pflegt die internationalen Kontakte des Eisenbahn-Bundesamtes in Europa und weltweit.

Die große Aufgabe in den nächsten Jahren ist es, den Herausforderungen eines „europäischen Bahnsystems“ gerecht zu werden. Traditionell waren die Bahnen Europas nationalstaatlich organisiert und orientiert. Als Folge daraus existieren heute unterschiedliche Stromsysteme, eine Vielzahl von Signal- und Sicherungstechniken und hunderte nationaler Vorschriften.

Mit Gründung der „European Railway Agency“ (ERA) in Lille Valenciennes treibt die Europäische Kommission die Realisierung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums voran. Die ERA erarbeitet in zahlreichen Arbeitsgruppen unter Beteiligung von Experten aus den nationalen Eisenbahnbehörden und aus den europäischen Verbänden des Eisenbahnsektors neue gesamteuropäische Regelungen.

Zur Umsetzung des europäischen Zieles eines interoperablen Eisenbahnsystems wirkt das Eisenbahn-Bundesamt referatsübergreifend aktiv in internationalen Gremien wie den ERA-Arbeitsgruppen zur Abstimmung und Harmonisierung von Prozessen und Kriterien bezüglich der Zulassung und Aufsicht auf europäischer Ebene mit. Sowohl im Hochgeschwindigkeitsverkehr als auch im konventionellen Verkehr wurden zur Verwirklichung eines interoperablen europäischen Bahnsystems sogenannte Technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) eingeführt, denen weitere folgen werden. Diese TSI enthalten sowohl die Anforderungen als auch die Prüfverfahren für Interoperabilitätskomponenten und Teilsysteme.

Das Eisenbahn-Bundesamt ist hierbei zugleich Schnittstelle zu den nationalen Partnern aus Wirtschaft und Verbänden. Die Bündelung und Koordination deutscher Interessen erfolgt über den Lenkungskreis Interoperabilität und Sicherheit ([www.lenkungskreis.de](http://www.lenkungskreis.de)).



Der Lenkungskreis setzt sich aus Vertretern des BMVBS, der Bundesländer, der deutschen Bahnindustrie und der deutschen Bahnen zusammen. In den Arbeitsgruppen des Lenkungskreises werden die relevanten Themen der ERA-Arbeitskreise national diskutiert und Stellungnahmen zur europäischen Gesetzgebung erarbeitet, die in die Arbeitsgruppen der ERA und die Gremien der Europäischen Union (EU) eingebracht werden.

Schließlich unterstützt das Eisenbahn-Bundesamt das BMVBS bei der Umsetzung der europäischen Gesetzesinitiativen in nationales Recht. Das Jahr 2007 stand hier im Zeichen der nationalen Umsetzung der europäischen Sicherheitsrichtlinie.

Besonderes Engagement auf europäischer Ebene erbringt das Eisenbahn-Bundesamt bei der Vorbereitung bilateraler Vereinbarungen wie beispielsweise der gegenseitigen Anerkennung von Zulassungen von Lokomotiven. Im Jahr 2006 wurde die europaweit erste Vereinbarung dieser Art zwischen Deutschland und Frankreich abgeschlossen. Dieser Vereinbarung folgte in 2007 eine analoge Regelung mit den Niederlanden, Österreich, der Schweiz sowie Italien. Daneben beteiligt sich das Eisenbahn-Bundesamt auch an dem Projekt „Peer Review“ der ERA, bei dem sich die jeweiligen nationalen Sicherheitsbehörden intensiv über Arbeitsprozesse und nationale Verfahren austauschen.

Neue EU-Mitgliedsländer und Beitrittskandidaten werden im Rahmen von „Twinning-Projekten“ hinsichtlich der Erfüllung der Aufgaben einer Eisenbahn-Sicherheitsbehörde unterstützt. Zur Erleichterung des Weges in die EU wird in solchen Projekten der europäische Rechtsrahmen im Eisenbahnwesen erläutert. Darüber hinaus empfängt das Eisenbahn-Bundesamt ausländische Delegationen und organisiert Vortragsprogramme.

### **Gremien**

Das Eisenbahn-Bundesamt ist in zahlreichen Arbeitskreisen, externen Gremien und Ausschüssen vertreten. Neben den europäischen Präsenzen in der ERA und im RID-Fachausschuss (RID: Regelung zur internationalen Beförderung gefährlicher Güter im Schienenverkehr) besetzen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Eisenbahn-Bundesamtes auch Funktionen in nationalen Arbeitskreisen beispielsweise der Deutschen Institute für Normung oder Bautechnik und insbesondere auch in Facharbeitskreisen im Bereich Fahrzeugtechnik.



## Das Eisenbahn-Bundesamt als Sicherheitsbehörde

Das Eisenbahn-Bundesamt wurde mit in Kraft treten des Fünftes Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften am 21. April 2007 auch zur Sicherheitsbehörde nach der Richtlinie 2004/49/EG in Deutschland. Mit der Gesetzesänderung wurden dem Eisenbahn-Bundesamt neue Aufgaben übertragen und bereits bestehende Aufgaben änderten sich inhaltlich oder bezüglich der Adressaten.

Durch das Fünfte Änderungsgesetz wurden auch die Eisenbahnaufsichtsbefugnisse des Eisenbahn-Bundesamtes ausgeweitet. Neben der Zuständigkeit über die Eisenbahnen des Bundes und der netzbezogenen Aufsichtszuständigkeit nach § 5 Abs. 1c Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) obliegt dem Eisenbahn-Bundesamt nunmehr auch die Eisenbahnaufsicht über die nichtbundeseigenen Eisenbahnen, die einer Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung bedürfen. Die Aufgaben werden von den im Eisenbahn-Bundesamt für die Eisenbahnaufsicht verantwortlichen Organisationseinheiten wahrgenommen.

In Bezug auf die nichtbundeseigenen Eisenbahnen bleiben im Bereich der Eisenbahnaufsicht die Aufgaben nach den §§ 8 bis 13 AEG bei den Landesbehörden. Ebenso bleibt die Zuständigkeit der Landesbehörden als Genehmigungsbehörde nach § 6 AEG unberührt.

### ***Sicherheitsbescheinigungen, Sicherheitsgenehmigungen und Inbetriebnahmen***

Dem Eisenbahn-Bundesamt obliegt die Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen und Sicherheitsgenehmigungen. Eisenbahnverkehrsunternehmen benötigen für die Teilnahme am öffentlichen Eisenbahnverkehr eine Sicherheitsbescheinigung, öffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen eine Sicherheitsgenehmigung. Ausgenommen von dieser Pflicht sind lediglich Regionalbahnen, Betreiber von Serviceeinrichtungen und Netze des Regionalverkehrs ohne Anschluss an das Ausland.

Die Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen für Eisenbahnverkehrsunternehmen wird - wie bisher - durch das Referat 34 geleistet, während die Erteilung von Sicherheitsgenehmigungen federführend dem Referat 21 obliegt.

Das Eisenbahn-Bundesamt ist zukünftig alleine für die Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen für strukturelle Teilsysteme nach den Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG zuständig. Dabei ist zu beachten, dass - im Gegensatz zur bisherigen Rechtslage - nach in Kraft treten der TEIV (TEIV: Verordnung über die Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems) die Inbetriebnahmegenehmigung für Fahrzeuge die Abnahme nach § 32 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) enthalten wird und auch außerhalb des Transeuropäischen Netzes (TEN) gilt. Die Aufgaben werden von den für die Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen verantwortlichen Organisationseinheiten wahrgenommen.



## ***Nationales Fahrzeugeinstellungsregister***

Bereits seit der letzten AEG-Änderung Ende 2006 führt das EBA das nationale Fahrzeugeinstellungsregister. Dieses nationale Fahrzeugeinstellungsregister wird in naher Zukunft ein Teil des so genannten europäisch zentralisierten, virtuellen Fahrzeugeinstellungsregisters. In diesem Register wird der auf dem transeuropäischen Netz verkehrende Fahrzeugpark registriert sein. Bevor ein Fahrzeug eine Inbetriebnahmegenehmigung erhält, benötigt es einen alphanumerischen Kennzeichnungscode. Diese europäische Fahrzeugnummer dient der europaweiten einheitlichen Identifizierung der Fahrzeuge, um auch in diesem Punkt die Marktöffnung voranzutreiben. Die Führung des Registers obliegt dem Referat 31.

## ***Schulungseinrichtungen***

Schulungseinrichtungen für das Fahr- und Zugbegleitpersonal bedürfen der Genehmigung der Sicherheitsbehörde, die nicht nur die Tätigkeit der Schulungseinrichtungen überwacht, sondern auch den Zugang Dritter zu den Schulungseinrichtungen sicherstellt. Damit soll die Öffnung des Marktes für neue Eisenbahnverkehrsunternehmen unterstützt werden. Die Aufgabe wird durch das Referat 34 wahrgenommen.

## ***Marktaufsicht***

Aus den Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG resultiert die Aufgabe der Marktaufsicht. Bei der Marktaufsicht handelt es sich um eine besondere Form der Aufsicht. Gegenstand der Aufsicht sind die so genannten Interoperabilitätskomponenten. Da diese keiner staatlichen Zulassung durch die Sicherheitsbehörden unterliegen, besteht die Notwendigkeit im Rahmen der Marktaufsicht darüber zu wachen, dass die Sicherheitsanforderungen erfüllt werden. Die Aufgabe der Marktaufsicht wird von den für die Eisenbahnaufsicht verantwortlichen Organisationseinheiten wahrgenommen.

## ***Überwachung und Sicherheitsregelungen***

Das Eisenbahn-Bundesamt ist für die Überwachung der von öffentlichen Eisenbahnen - soweit es sich hierbei nicht um Regionalbahnen bzw. Netze des Regionalverkehrs handelt - festgelegten Vorschriften, die Anforderungen zur Gewährleistung der Eisenbahnsicherheit enthalten und für mehr als eine Eisenbahn gelten, zuständig. Hintergrund dieser Aufgabe ist ein Paradigmenwechsel bei der Festlegung der Eisenbahnsicherheit.

Nun bestimmt nicht mehr - wie zu Zeiten der Staatsbahnen üblich - jedes Unternehmen für sich, wie es Sicherheit gewährleistet. Künftig sind hierbei einheitliche Methoden, Verfahren und Ziele zu beachten. Die europaweit einheitliche Vorgehensweise im Bereich der Eisenbahnsicherheit soll Marktzugangshindernisse in diesem Bereich beseitigen. Die Aufgabe wird von den Fachdiensten übernommen, die inhaltlich für den jeweiligen Gegenstand der Vorschriften verantwortlich sind.

## ***Unfalluntersuchungsstelle***

Die Leitung der Eisenbahn-Untersuchungsstelle des Bundes (EUB) liegt beim BMVBS. Die Zuständigkeit beschränkt sich auf die Eisenbahn-Infrastrukturen, die der Eisenbahnaufsicht des Bundes unterliegen. Die operativen Aufgaben werden im Eisenbahn-Bundesamt von der EUB wahrgenommen. Die Details der organisatorischen Ausgestaltung werden derzeit mit dem BMVBS abgestimmt.

## ***Eisenbahnsicherheitsbeirat***

Eine weitere Neuerung ist die Einrichtung eines Sicherheitsbeirats beim Eisenbahn-Bundesamt. Er hat die Aufgabe, das Eisenbahn-Bundesamt bei der Wahrnehmung seiner Aufgabe als Sicherheitsbehörde zu beraten und die Zusammenarbeit mit den für die Eisenbahnaufsicht zuständigen obersten Landesbehörden zu fördern. Der Beirat besteht aus je einem Vertreter oder einer Vertreterin der für die Eisenbahnaufsicht zuständigen obersten Landesbehörden sowie des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Den Vorsitz führt das BMVBS. Das EBA führt die Geschäfte des Eisenbahnsicherheitsbeirats. Die konstituierende Sitzung des Eisenbahnsicherheitsbeirats fand am 30. Mai 2007 in Berlin statt.



## Öffentlichkeitsarbeit / Controlling

Seine Tätigkeiten stellt das Eisenbahn-Bundesamt transparent für Bürgerinnen und Bürger aber auch für Industrie und Wirtschaft dar. Der Internetauftritt des Eisenbahn-Bundesamtes ([www.eisenbahn-bundesamt.de](http://www.eisenbahn-bundesamt.de)) enthält allgemeine Informationen über alle Arbeitsbereiche des Eisenbahn-Bundesamtes und bietet in einer Vielzahl von Downloads konkrete Arbeitshilfen und Vordrucke für das Fachpublikum. In den Jahresberichten werden neben den Aufgaben des Eisenbahn-Bundesamtes auch die Zahlen und Leistungen der Behörde veröffentlicht.

Für Privatpersonen, Medien, Verbände und Unternehmen bietet das Eisenbahn-Bundesamt kompetente Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartner, die sowohl allgemeine Auskünfte geben als auch bei Informationsbedarf zu konkreten Vorhaben und Verfahren Rede und Antwort stehen. Charakterisiert wird die Öffentlichkeitsarbeit durch die übergreifende Spannweite der Anfragen über alle Aufgabenbereiche des Eisenbahn-Bundesamtes.

Neben der Beantwortung von Anfragen und der Bereitstellung von Informationen für die Öffentlichkeit unterstützt das Referat 90 auch die Fachreferate bei der Vorbereitung und Durchführung von Fachveranstaltungen und bei der Veröffentlichung von Fachartikeln.

Der Bereich Controlling ist ebenfalls im Referat 90 angesiedelt. Das Eisenbahn-Bundesamt hat als Pilotbehörde des Bundes im Bereich Controlling mit der Kosten- und Leistungsrechnung (KLR) über SAP ein modernes Führungs- und Steuerungselement eingeführt. Die KLR liefert entscheidungsorientierte Informationen zu Kosten, Erlösen und Leistungsgrößen, mit denen das Wirken des Eisenbahn-Bundesamtes beschrieben und das wirtschaftliche Handeln dargestellt werden kann. Das Eisenbahn-Bundesamt ist die erste Behörde innerhalb des Zuständigkeitsbereiches des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, die ihre hoheitlichen Gebühren mit der Novellierung der Ersten Änderungsverordnung zur Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEGebV) in 2007 aufgrund der validen Ergebnisse der KLR leistungsgerecht anpassen konnte.





## Querschnittsaufgaben der Verwaltung

Die Kernfunktionen für verwaltungsmäßige Serviceaufgaben umfassen die Aufgaben der Organisation, der Informationstechnologie, dem Personal, dem Haushalt sowie den Inneren Diensten. In den Referaten 12, 13 und 14 der Abteilung 1 sind diese klassischen Aufgaben einer Zentralabteilung gebündelt.

### **Personal**

Das Personalreferat des Eisenbahn-Bundesamtes ist zuständig für 1.255 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, davon 970 Beamtinnen und Beamte und 259 Tarifbeschäftigte inkl. 26 Auszubildende. Zu den wesentlichen Aufgaben des Referates gehören die Personaldisposition, die Personalverwaltung und die Personalentwicklung.

Im Bereich der Personalgewinnung wird in Abstimmung mit den Fachdiensten die gesamte Einsatzplanung für das EBA koordiniert. Dies beinhaltet neben der Gestaltung der Ausschreibungstexte sowohl das Bewerbungsmanagement samt Durchführung von Vorstellungsgesprächen als auch die Abstimmung mit den zuständigen Gremien und Beauftragten.

Ein großer Teil der Personalentwicklung entfällt auf den Aufbau und den Erhalt der Fachkompetenz der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Zunehmend werden jedoch auch soziale und methodische Kompetenzen trainiert, die über die Weiterentwicklung der spezifischen Fachkenntnisse hinaus der Förderung von Teamgeist und der Anwendung des Fachwissens dienen. Darüber hinaus werden Konzepte zu „neuen Formen der Arbeitsorganisation“ entwickelt.

Neben diesen mehr auf die einzelne Person gerichteten Maßnahmen gibt es im Personalbereich auch Aktivitäten, die auf die gesamte Behörde, ihre Anpassungs- und Innovationsfähigkeit, ausgerichtet sind. Neben dem Thema Gesundheitsmanagement stehen hier das Thema „Anforderungsanalyse“ sowie verschiedene Personalbetreuungskonzepte im Mittelpunkt.

### **Ausbildung**

Die im Eisenbahn-Bundesamt angebotenen Laufbahnausbildungen für den höheren und gehobenen technischen Verwaltungsdienst sowie die Ausbildungen zur/zum Fachangestellten für Bürokommunikation und zur Fachinformatikerin/zum Fachinformatiker für Systemintegration zeigen das große Engagement des Hauses bei der Nachwuchsgewinnung.

Das Eisenbahn-Bundesamt ist bundesweit die einzige Behörde, die Laufbahnausbildungen der Fachrichtung Bahnwesen anbietet und durchführt. Die Möglichkeit zur Ausbildung in der Fachrichtung Bahnwesen wird auch anderen im Eisenbahnbereich tätigen Behörden angeboten und von diesen genutzt.

Das erfolgreiche Durchlaufen des Vorbereitungsdienstes für den Höheren Dienst wird durch Bestehen der 2. Staatsprüfung nachgewiesen. Damit wird den Absolventinnen und Absolventen auch die Befähigung erteilt, nach zusätzlicher praktischer Erfahrung die Funktion einer Eisenbahnbetriebsleiterin oder eines Eisenbahnbetriebsleiters auszufüllen.



Für die Laufbahn des gehobenen technischen Dienstes der Fachrichtung Bahnwesen übt das Eisenbahn-Bundesamt die Funktion des Prüfungsamtes aus. Das Personalreferat verantwortet für diese Ausbildung die vollständige Koordinierung.

## **Informationstechnik und Organisation**

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Referates 13 sind verantwortlich für die IT-Infrastruktur, die IT-Verfahren der Fachdienste und die Personalwirtschaft im Eisenbahn-Bundesamt.

Das Referat ist bei allen Entscheidungen der Fachdienste mit organisatorischen und personalwirtschaftlichen Auswirkungen auf die Gesamtstruktur beteiligt. Ihm fällt insbesondere die Aufgabe zu, Kernprozesse in der Behörde zu ermitteln und auf dieser Grundlage eine Optimierung der Arbeitsprozesse in einer sinnvoll geordneten Aufbauorganisation vorzunehmen. Darauf aufbauend führt die Personalwirtschaft in den einzelnen Organisationseinheiten eine Personalbedarfsermittlung durch und bewertet die so ermittelten Dienstposten.

Im IT-Bereich hat das Eisenbahn-Bundesamt mit dem elektronischen Dokumenten- und Workflowsystem (DOWEBA) zwischenzeitlich für ca. 700 aktive Benutzer ein elektronisches Vorgangsbearbeitungssystem inklusive Planbearbeitung im Einsatz eingeführt. Im Zuge des Projektes DOWEBA ist bis Ende 2008 die Gesamteinführung vorgesehen. Dann werden alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Eisenbahn-Bundesamt mit DOWEBA arbeiten. Für die Kunden des Eisenbahn-Bundesamtes wird damit zugleich eine effiziente Antragsbearbeitung gewährleistet und die Möglichkeit der elektronischen Antragstellung mit Einbindung der qualifizierten elektronischen Signatur geschaffen.

DOWEBA ist für das Eisenbahn-Bundesamt ein wichtiges Instrument, um seine aktuellen und künftigen Aufgaben flexibel und reaktionsschnell umzusetzen. Mit der Bereitstellung eines Referenzsystems nimmt das Eisenbahn-Bundesamt eine führende Rolle innerhalb der Bundesverkehrsverwaltung wahr und bietet anderen Behörden Dienstleistungen auf diesem Gebiet an.

## **Haushalt und Innere Dienste**

Dem Bereich der Zentralen Dienste obliegen insbesondere folgende Aufgaben:

- *Haushaltsplanung und -bewirtschaftung*
- *Liegenschafts- und Fuhrparkmanagement*
- *Materialbeschaffung*
- *Poststelle / Registratur*
- *Bibliothek*

Im Rahmen des kameralen Haushaltes werden jährlich ca. 38.000 Buchungen im Haushalts-, Kassen- und Rechnungswesen (HKR) bewirtschaftet. Von den Ausgaben in Höhe von 64,8 Mio. Euro des EBA entfallen ca. 80 % auf das Personal. Die Bewirtschaftung erfolgt mittels des modernen Systems SAP-R3. Das Eisenbahn-Bundesamt mit seiner Haushaltsbewirtschaftung wird seit Jahren aufgrund einer Vergleichsstudie des Bundesministeriums der Finanzen (BMF) als besonders effektiv arbeitende Behörde aufgeführt.

Das Liegenschaftsmanagement ist für die Zentrale und die Außenstellen mit insgesamt 15 eigenen Standorten bei einer Nutzfläche von ca. 77.600 Quadratmetern verantwortlich. Dem Fuhrparkmanagement des Eisenbahn-Bundesamtes stehen zur Wahrnehmung seiner Aufgaben 77 Dienstwagen mit einer jährlichen Gesamtleistung von ca. 2,5 Mio. Kilometern zur Verfügung. Die Bibliothek führt einen Bestand von ca. 20.000 Objekten und ca. 2.000 Normen im Abonnement, die zum Wissenserhalt der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter dienen.



SCHMACK  
ZUCKER.  
NICHT! AUCH  
ER LEBEN  
EHRSEI TEN?

WIEV  
FENIX  
SWEETWINE  
30+

JACK & JONES

PRINCE

# Zahlen und Leistungen



## Zahlen und Leistungen



Das Eisenbahn-Bundesamt begleitet den gesamten Lebenszyklus von Eisenbahnen - von der Konzessionierung von Eisenbahnunternehmen bis hin zur Stilllegung von Eisenbahnstrecken und der Freistellung von Bahnbetriebszwecken.

Die dem Eisenbahn-Bundesamt obliegenden Aufgaben ergeben sich insbesondere aus § 3 des Bundes Eisenbahnverkehrsverwaltungsgesetzes (BEVVG). Hierzu gehören:

- *die Planfeststellung für Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes*
- *die Eisenbahnaufsicht*
- *die Bauaufsicht über die Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes*
- *die Erteilung und der Widerruf von Betriebsgenehmigungen*
- *die Ausübung hoheitlicher Befugnisse nach Maßgabe anderer Gesetze und Verordnungen*
- *die Vorbereitung und Durchführung von Finanzierungsvereinbarungen*
- *die fachliche Untersuchung von gefährlichen Ereignissen im Eisenbahnbetrieb*
- *die Bewilligung von Mitteln zur Förderung des Schienenverkehrs und des kombinierten Verkehrs*

Die Darstellung der in diesen Bereichen durch das Eisenbahn-Bundesamt erbrachten Leistungen finden Sie in dem vorliegenden Kapitel „Zahlen und Leistungen“.

## Zulassung von Anlagen



### Planfeststellung

Die Planfeststellung ist eine hoheitliche Kernaufgabe. So dürfen nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) Betriebsanlagen nur errichtet oder geändert werden, wenn zuvor der Plan festgestellt worden ist. An Stelle eines Planfeststellungsbeschlusses kann bei Erfüllung besonders definierter Voraussetzungen eine Plangenehmigung erteilt werden. Bei Änderungen und Erweiterungen von unwesentlicher Bedeutung können Planfeststellung oder Plangenehmigung für diese Maßnahme entfallen (Planverzicht).

Auch die Freistellung von Bahnbetriebszwecken gehört zu den hoheitlichen Aufgaben des EBA. So werden durch die Freistellung nach § 23 AEG die Rechtswirkungen der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung beseitigt und auf diese Weise wieder die Geltung der allgemeinen Rechtsordnung, insbesondere des Bauplanungsrechts, für die Nutzung der freigestellten Grundstücke bewirkt.

Die Bedeutung der Zulassung der Anlagen spiegelt sich in dem Investitionsvolumen für den Fahrweg wider, welches laut Geschäftsbericht der DB AG an Gesamtinvestitionen im Bereich Netz im Jahr 2006 4,4 Mrd. Euro und im Vorjahr knapp 4 Mrd. Euro umfasste. Im Zeitraum des vorliegenden Jahresberichtes wurde im Bereich Planfeststellung folgendes Leistungsvolumen erbracht.

	2003	2004	2005	2006	<b>2007</b>
Planfeststellung	236	255	196	240	<b>191</b>
Plangenehmigung	1.553	1.179	1.174	1.553	<b>1.246</b>
Planverzicht	1.155	890	760	888	<b>746</b>

Referat  
Planfeststellung

Änderungen im Bereich der Planfeststellung gab es insbesondere durch das Infrastrukturplanbeschleunigungsgesetz (InPBeschIG) vom 9. Dezember 2006, mit dem der Gesetzgeber das überwiegend in den neuen Bundesländern geltende Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz abgelöst und bundesweit geltende Regelungen zur Beschleunigung, Vereinfachung und Stabilisierung von Planungsverfahren für Infrastrukturvorhaben im Verkehrsbereich geschaffen hat.



Dazu zählen insbesondere die fristgebundene Beteiligung der Naturschutzverbände, die Ausweitung der gesetzlichen Pflicht zur Duldung von Vorarbeiten, die Durchführung eines Erörterungstermins nach pflichtgemäßem Ermessen der Anhörungsbehörde sowie die einheitliche Geltungsdauer von Planfeststellungsbeschlüssen. Diese beträgt nun 10 Jahre mit der Möglichkeit der Verlängerung um weitere 5 Jahre auf Antrag.

Auch das Eisenbahn-Bundesamt ist bestrebt, die Verfahren zu beschleunigen und die Prozesse zu vereinfachen. Hierzu wurden mit dem Projekt Prozessoptimierung in einem ersten Schritt exemplarisch die Planfeststellungs-, Plangenehmigungs- und Freistellungsprozesse untersucht. Ziel ist es, eine Optimierung und Vereinheitlichung zu erreichen. Die als Ergebnis gefundenen Maßnahmen, wie die Einführung eines elektronisch gestützten vollständigen und schlüssigen Antragsverfahrens und eines Qualitätscontrollings, dienen insbesondere der Verbesserung der Antragsqualität und damit verkürzten Verfahrensabläufen. Darüber hinaus ist die Einrichtung einer Fachstelle für Umweltbelange geplant.

Ein Blick auf die zurückliegende Arbeit der Planfeststellung geht Neben einer Vielzahl von Verfahren im Bereich der Lärmsanierung einher mit den Schlagworten wie „Besonders überwachtes Gleis“ (BüG), feste Fahrbahn und Schallabsorber. Auch die weiteren Umweltbelange - verstärkt durch die europarechtlichen Vorgaben und die Anforderungen der Interoperabilität der Bahnsysteme - sind Bestandteil des Tätigkeitsfelds Planfeststellung.

Für folgende herausragende Projekte wurden im Jahr 2007 Planfeststellungsverfahren durchgeführt:

- *Neubaustrecke (NBS) und Ausbaustrecke (ABS) Karlsruhe - Basel*
- *Stuttgart 21*
- *Neubau der Rheinbrücke Kehl*
- *NBS Wendlingen - Ulm*
- *Neubau der 2. S-Bahn-Stammstrecke in München*
- *ABS Karlsruhe - Stuttgart - Nürnberg - Leipzig/Dresden („Sachsenmagistrale“)*
- *ABS Berlin - Rostock, ABS Berlin - Frankfurt/Oder*
- *ABS Ingolstadt - München, ABS Leipzig - Dresden*
- *Flughafenanbindung Berlin Brandenburg International*
- *Umbau des Bahnhofs Berlin Ostkreuz*
- *Umbau der Hauptbahnhöfe Aschaffenburg und Essen*

Im weiteren Ausblick sind insbesondere das Projekt Rhein-Ruhr-Express (RRX) von Köln nach Dortmund, die Neubaustrecke Rhein/Main - Rhein/Neckar sowie das Projekt Flughafenanbindung München Ost zu nennen.

### **Bauaufsicht**

Die Bauaufsicht schließt sich zeitlich und inhaltlich an die Planfeststellung an und gliedert sich für den Bereich des Ingenieur-, Ober- und Hochbaus und im Bereich maschinentechnischer Anlagen (IOHM-Anlagen) in die

- *Prüfung und Freigabe der Ausführungsunterlagen,*
- *Bauaufsicht während der Bauausführung und*
- *Erteilung der Nutzungserlaubnis.*

Für Signal-, Telekommunikations- und Elektrotechnische Anlagen (STE-Anlagen) gliedert sich die Bauaufsicht in die Phasen der

- *Freigabe,*
- *Bauaufsicht während der Bauausführung und*
- *Abnahme und Erlaubnis der Nutzung.*

Von der Vorlage bauaufsichtlich relevanter Unterlagen zur Prüfung und Freigabe durch das Eisenbahn-Bundesamt befreit sind in der Regel Maßnahmen kleineren Umfangs und untergeordneter Bedeutung. Der Katalog der Maßnahmen wurde in der Vergangenheit verschiedentlich angepasst.

Die Bedeutung der Bauaufsicht für das Wirken des Eisenbahn-Bundesamtes spiegeln sich in den geleisteten Fallzahlen wider. Im Bereich IOHM-Anlagen werden die Fallzahlen der bauaufsichtlichen Freigaben dargestellt; für den Bereich STE-Anlagen teilt sich die Bauaufsicht bei jedem Bauvorhaben in die Phasen Prüfung bzw. Freigabe der Planung und Abnahme.

	2003	2004	2005	2006	2007
Ingenieurbau	1.865	1.525	1.399	1.023	<b>704</b>
Oberbau	1.210	1.119	937	834	<b>655</b>
Hochbau	502	417	339	459	<b>226</b>
Masch.-techn. Anlagen	45	36	28	21	<b>7</b>
STE-Anlagen: Freigaben	9.469	9.200	7.989	5.747	<b>6.305</b>
STE-Anlagen: Abnahmen	6.183	6.438	6.332	5.589	<b>4.055</b>

Bauaufsicht

Die Bauaufsicht von Anlagen erfolgt auf Grundlage der anerkannten Regeln der Technik. Die bauaufsichtlich besonders relevanten Regeln der Technik werden im Rechtsbereich der allgemeinen Bauaufsicht der Länder in einer Musterliste der Technischen Baubestimmungen veröffentlicht und durch deren Einführung in den einzelnen Ländern verbindlich. Analog hierzu erarbeitet das Eisenbahn-Bundesamt eine eisenbahnspezifische Liste der Technischen Baubestimmungen (ELTB) und gibt diese bekannt.

Für Bauprodukte bestehen für den Bereich der Eisenbahnen des Bundes eisenbahnspezifische Bauregellisten.

Bauprodukte müssen für ihren Bestimmungszweck verwendbar sein. Die Anforderungen, die hinsichtlich ihrer Verwendbarkeit gestellt werden, sind in diesen eisenbahnspezifischen Bauregellisten festgelegt. Auch hier wird in Analogie zu einem bewährten, allgemein anerkannten Instrumentarium - der vom Deutschen Institut für Bautechnik (DIBt) herausgegebenen Bauregelliste (BRL) - verfahren.

Eine Form des Verwendungsnachweises im Eisenbahnbau ist die Zulassung eisenbahnspezifischer Produkte durch das Eisenbahn-Bundesamt. In den vergangenen Jahren wurden folgende Zulassungen ausgesprochen:



## Zulassung

	2003	2004	2005	2006	2007
Ingenieurbau	27	36	42	23	12
Oberbau	92	77	59	55	35
Hochbau	-	-	2	1	-
Sicherungsanlagen (STE)	703	950	800	732	725

Eine besondere Form des Verwendungsnachweises bei einer Abweichung von den anerkannten Regeln der Technik ist die sogenannte Zustimmung im Einzelfall (ZiE), die baumaßnahmenbezogen für den jeweiligen Einzelfall ausgesprochen wird. In den vergangenen Jahren wurden folgende Zustimmungen im Einzelfall ausgesprochen:

## Zustimmungen im Einzelfall

	2003	2004	2005	2006	2007
Ingenieurbau	48	123	70	78	38
Oberbau	17	17	12	14	19
Hochbau	35	34	14	27	14

Nach Abschluss der bauaufsichtlichen Verfahren wird eine Genehmigung zur Nutzung der Anlage erteilt. Hierbei wird nach der jeweiligen Zugehörigkeit zum Transeuropäischen Netz (TEN) oder dem nationalen Restnetz der Eisenbahnen unterschieden. Im TEN wird nach erfolgreichem Abschluss der Baumaßnahme, der Durchführung eines ggf. erforderlichen EG-Prüfungsverfahrens mit einer entsprechenden Prüferklärung des Infrastrukturbetreibers eine Inbetriebnahmegenehmigung erteilt. Im Nationalen steht nach erfolgreicher Fertigstellung der Anlagen die Erlaubnis der Nutzung.

Im Jahr 2006 wurde mit der Neuordnung der Bauaufsicht begonnen. Ziel ist es, die Bauaufsicht über die IOHM- und STE-Anlagen an die veränderten Rahmenbedingungen anzupassen. Die Pilotphase zur Neuen Bauaufsicht startete am 1. November 2006 innerhalb der Niederlassung West der DB Netz AG und wurde durch die Außenstellen Köln und Essen des Eisenbahn-Bundesamtes begleitet. Die Pilotphase wird genutzt, um die neuen Prozesse zu erproben. Nach erfolgreichem Abschluss der Pilotphase soll das geänderte Bauaufsichtsmodell bundesweit eingeführt werden.

Eines der Ziele der Neuen Bauaufsicht ist die Stärkung der Betreiberverantwortung des Infrastrukturunternehmens. Dies soll u.a. dadurch erreicht werden, dass das Eisenbahn-Bundesamt künftig verstärkt auf die Kontrolle der handelnden Personen eingehen und bei festgestellten Verstößen entsprechend einschreiten wird.

Bereits jetzt ist festzustellen, dass die Erfahrungen, die im Zuge der Pilotanwendungen gesammelt werden konnten, wichtige Impulse für die Neugestaltung gebracht haben.

# Eisenbahnaufsicht



Im Rahmen seiner Aufsichtsfunktion überwacht das Eisenbahn-Bundesamt die Einhaltung der grundlegenden Sicherheitsanforderungen an Bahnanlagen, Fahrzeugen und Signalanlagen. Das Eisenbahn-Bundesamt prüft in Form von Stichproben und Systemprüfungen, ob die gesetzlichen Bestimmungen umgesetzt und eingehalten sind. Im Bereich der technischen Aufsicht - als Teil der Eisenbahnaufsicht - liegen die Ziele der Überwachung der Anlagen in dem Bewahren eines betriebs-sicheren Zustandes bzw. dem Vergleich von Soll- und Ist-Zustand der Anlagen.

## Anlagen

Bei der Eisenbahnaufsicht überwacht das Eisenbahn-Bundesamt stichprobenartig den betriebs-sicheren Zustand der Eisenbahnbetriebsanlagen durch:

- *Unternehmensbezogene Überwachung der Funktionsfähigkeit der Instandhaltungsorganisation*
- *Objektbezogene Überwachung im Rahmen von begleitenden Inspektionen der Anlagen vor Ort*
- *Sonderüberwachung zur vertieften Betrachtung in besonderen Fällen*

Für die Anlagen des Ingenieurbaus, Oberbaus, Hochbaus und der maschinentechnischen Anlagen (IOHM-Anlagen) sind die Vorgaben für die Eisenbahnaufsicht in der „Verwaltungsvorschrift über die Eisenbahnaufsicht von baulichen und maschinentechnischen Anlagen sowie Durchführung der technischen Arbeitsschutzaufsicht“ (VV TAU) näher ausgestaltet. Nachfolgend sind die entsprechenden Fallzahlen aufgeführt:

	2004	2006	2007
Unternehmensbezogene Überwachung	891	843	702
Objektbezogene Überwachung	2.439	2.897	2.489
Sonderüberwachung	212	400	297
Anhörungen	352	477	332
Anweisungen nach § 2 (4) EBO	136	118	103
Zwangsmittelbescheide	45	9	8
Überwachungen mit Verstößen	1.192	2.027	1.621
Entgeltrelevante Fälle	976	1.356	1.223

Eisenbahnaufsicht  
IOHM-Anlagen

Hinweis: Durch statistischen Umbruch liegen für 2005 keine vergleichbaren Zahlen vor.



Im Rahmen der allgemeinen Überwachung von STE-Anlagen findet die „Verwaltungsvorschrift über die Eisenbahnaufsicht von Signal-, Telekommunikations- und Elektrotechnischen Anlagen“ (VV TAU-STE) Anwendung. Die Zahlen und Leistungen im Bereich der Aufsicht über STE-Anlagen sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

## Eisenbahnaufsicht STE-Anlagen

	2003	2004	2005	2006	2007
Sicherungsanlagen	3.550	3.596	3.860	2.782	3.070
Telekommunikationsanlagen	375	274	221	1.010	2.365
Elektrotechnische Anlagen	370	529	669	566	1.107
Entgeltrelevante Maßnahmen	1.224	1.424	1.731	1.486	1.256

### ***Umwelt-, Brand- und Arbeitsschutz***

Im Bereich der Schienenfahrzeuge und Betriebsanlagen ist das Eisenbahn-Bundesamt für den Vollzug des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) und anderer bundesrechtlicher Umweltgesetze zuständig. Konkrete Aufgaben sind dabei beispielsweise die Aufsicht im Hinblick auf Lärm und Erschütterungen oder die Aufsicht über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen.

Ebenso ist das Eisenbahn-Bundesamt für die Überwachung des vorbeugenden Brandschutzes in Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes zuständig. Der vorbeugende Brandschutz ist in Abgrenzung zum abwehrenden Brandschutz zu unterteilen in den technischen oder anlagentechnischen Brandschutz (z.B. Brandmeldeanlagen) sowie den baulichen Brandschutz. Eng verbunden mit den Maßnahmen des Brandschutzes sind auch die Aufsichtsmaßnahmen bei Betriebsanlagen zum Arbeitsschutz.

### ***Fahrzeuge***

Die Novellierung des AEG im Jahre 2002 war Anlass, die grundsätzliche Vorgehensweise bei der Aufsicht über Fahrzeuge den neuen gesetzlichen Erfordernissen anzupassen. Gemäß § 5 Abs. 1 AEG wird durch die Eisenbahnaufsicht die Beachtung der die Eisenbahnen bindenden rechtlichen Verpflichtungen sichergestellt. Dieser neu formulierte gesetzliche Auftrag erfordert bei der großen Zahl von zugelassenen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) mit einem Gesamtfahrzeugpark von über 200.000 Fahrzeugen ein effizientes und strukturiertes Überwachungsverfahren. Eine punktuelle Prüfung von Einzelfahrzeugen und Komponenten allein kann dies nicht hinreichend sicherstellen.

Bei der Fahrzeugaufsicht bilden die Säulen

- *Systemprüfung in Verbindung mit objektbezogenen Einzelfallprüfungen,*
- *präventive Überwachung sowie*
- *anlassbezogene Überwachung*

die Aufgabenschwerpunkte mit je nach Problemstellung sehr unterschiedlichen Überwachungsmaßnahmen.

Das ab 2002 neu entwickelte Überwachungsverfahren - die Systemprüfung - erfolgt Unternehmens- bzw. Bauart- oder Baureihenbezogen in Verbindung mit objektbezogenen Einzelfallprüfungen. Seit- her werden bei den EVU verschiedene Prozesse, Verfahren und Strukturen, die entscheidenden Ein- fluss auf den betriebssicheren Zustand der Fahrzeuge haben, auf Plausibilität und Konformität mit gesetzlichen Vorgaben geprüft. Die präventive Überwachung erfolgt im Wesentlichen durch eine stichprobenartige Ist-Zustandsüberwachung am einzelnen Fahrzeug.

Mit den neu entwickelten Überwachungsverfahren wird bei gleichzeitig geringerem Personalauf- wand eine hohe Wirksamkeit und Effizienz erzielt. Einen Aufgabenschwerpunkt bei der anlassbezo- genen Überwachung im Jahr 2007 stellten die Radsatzwellen von Güterwagen dar. Ausgehend von mehreren gebrochenen Radsatzwellen in den vergangenen Jahren wurden verschiedene Maßnah- men zur Gewährleistung eines sicheren Eisenbahnbetriebes eingeleitet bzw. angeordnet.

Das Aufgabengebiet des Referats Fahrzeugaufsicht wurde 2007 um die Marktaufsicht über Interope- rabilitätskomponenten des Teilsystems Fahrzeuge erweitert. Ziel der Marktaufsicht ist die Überwa- chung der Interoperabilitätskomponenten in Bezug auf die korrekte Anwendung der Interoperabili- tätsrichtlinien. Die Überwachung der Interoperabilitätskomponenten erfolgt hinsichtlich:

- *der Erfüllung der grundlegenden Anforderungen der Interoperabilitätsrichtlinien*
- *der ordnungsgemäßen Anwendung der europäischen Spezifikationen*
- *der Vollständigkeit der europäischen Spezifikationen*
- *der Übereinstimmung der Interoperabilitätskomponente mit der EG-Konformitäts- bescheinigung bzw. EG-Konformitätserklärung*

## **Betrieb**

Da am System Eisenbahn eine Vielzahl von Personen mitwirken, sind umfassende Verfahrensvor- schriften notwendig, um die Sicherheit zu gewährleisten. Im Mittelpunkt steht hierzu der Aspekt ei- nes ganzheitlichen Systems, um die „Spielregeln“ aller Beteiligten zu beachten.

Im Rahmen der Prüfungen wird verstärkt auf Risikoanalysen bei der Entwicklung neuer Verfahren (z.B. Warndurchsagen an Bahnsteigen) sowie der Prüfung bestehender Verfahren zurückgegriffen. Hieran kann sich eine Prüfung von Lastenheften anschließen, in denen auch grundlegende betriebli- che Anforderungen des Betreibers an den Hersteller formuliert werden.

Die Aufsicht über den Eisenbahnbetrieb erfolgt durch objektbezogene Einzelfall- und unternehmens- bezogene Systemprüfungen. An der Schnittstelle zwischen Fahrzeug, Infrastruktur und Betriebspers- onal wird überprüft, ob ein reibungsloses Zusammenspiel - d.h. ein sicherer Eisenbahnbetrieb - ge- geben ist. Mit der künftigen Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen gemäß § 7a AEG stehen darü- ber hinaus Prüfungen an, durch die insbesondere überwacht wird, ob Eisenbahnverkehrsunterneh- men unternehmensinterne Sicherheitsmanagementsysteme (SMS) verwirklicht haben, diese auf- rechterhalten und deren Wirksamkeit ständig verbessern.

	2003	2004	2005	2006	2007
Örtlicher Betriebsdienst	1.878	2.172	2.065	2.345	<b>2.356</b>
Triebfahrzeugpersonal	3.004	3.078	3.154	3.090	<b>3.080</b>
Zugbegleitpersonal	1.424	1.508	1.520	1.168	<b>1.028</b>

Betriebliche  
Eisenbahnaufsicht



Zum Aufgabenfeld des Betriebsreferates zählt auch die Erteilung von Ausnahmen und Genehmigungen nach der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) und der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen (ESBO). Wenn von bindenden Vorschriften der EBO/ESBO abgewichen werden soll - sei es, dass bestehende Anlagen oder Fahrzeuge oder die Anforderungen an Betriebspersonale den Vorschriften nicht entsprechen oder dass bei der Durchführung von Versuchen die Vorschriften nicht erfüllt werden können - bedarf es der ausdrücklichen Zulassung einer Ausnahme oder einer Genehmigung.

## Ausnahmegenehmigungen EBO/ESBO

	2003	2004	2005	2006	2007
Probefahrten	55	37	52	38	32
Triebfahrzeugführer jünger als 21 Jahre	36	27	22	17	58
Ausrüstungen mit Zugfunk	39	54	29	25	35
Fahrzeuggestaltung	27	30	70	60	55

## *Eisenbahnbetriebsleiterinnen und Eisenbahnbetriebsleiter*

Zu den wesentlichen Aufgaben einer Eisenbahnbetriebsleiterin oder eines Eisenbahnbetriebsleiters (EBL) gehört es unter anderem, fachübergreifend alle Sicherheitsaspekte zu koordinieren und in Fragen der Betriebssicherheit zu beraten. Da dies sowohl ein hohes Maß an Fachkunde als auch an Persönlichkeit verlangt, muss eine Eisenbahnbetriebsleiterin oder ein Eisenbahnbetriebsleiter dem entsprechende Nachweise erbringen, bevor sie oder er in dieser Funktion bestätigt werden kann.

Das Referat 34 organisiert die Eisenbahnbetriebsleiterprüfungen für bundeseigene und nichtbundeseigene Eisenbahnen durch den gemeinsamen Prüfungsausschuss des Eisenbahn-Bundesamtes und der Länder. Ferner erteilt das Referat 34 die Bestätigung dieser Funktion als geprüfte Eisenbahnbetriebsleiterin bzw. Eisenbahnbetriebsleiter im Unternehmen.

## Prüfung und Bestätigung EBL

	2003	2004	2005	2006	2007
Prüfung	49	50	52	54	56
Bestätigung	39	25	22	45	48

## *Infektionsschutz*

Das Eisenbahn-Bundesamt nimmt für den Bereich der Eisenbahnen des Bundes alle Aufgaben eines Gesundheitsamtes wahr, die sich aus dem Infektionsschutzgesetz (IfSG) und der Trinkwasserverordnung (TrinkwV) ergeben. Das Eisenbahn-Bundesamt ist dabei verantwortlich für die behördlich durchzuführenden Prüfungen der Trinkwasser-Befüllungsanlagen und infektionshygienischen Überwachungen der Abwasserentsorgungsanlagen für Schienenfahrzeuge. Diese Prüfungen und Überwachungen werden durch die Sachbereiche 4 der Außenstellen vorgenommen. Die Aufsicht über die Trink- und Abwasseranlagen in den Schienenfahrzeugen erfolgt durch die Zentrale des Eisenbahn-Bundesamtes und einen beauftragten Dritten.

Für alle ortsfesten Trinkwasser-Befüllungsanlagen und für die Trinkwasseranlagen in allen Schienenfahrzeugen hat das EBA bezüglich des zu untersuchenden Trinkwassers Untersuchungsumfänge und -häufigkeiten festgelegt.

Die Ergebnisse dieser Beprobungen werden erfasst, bewertet und analysiert.

Im Falle der Nichteinhaltung der Grenzwerte und Anforderungen der TrinkwV werden durch das EBA geeignete Maßnahmen festgelegt und die Durchführung dieser Maßnahmen durch den jeweiligen Anlagenbetreiber veranlasst.

Weiterhin werden im Rahmen der Abnahme und Inbetriebnahmegenehmigung von Schienenfahrzeugen die Unterlagen der in diesen Fahrzeugen geplanten Trink- und Abwasseranlagen geprüft. Die Genehmigung von Trink- und Abwasserkomponenten (z.B. ortsfeste/mobile Befüllungs- und Entsorgungsmodule, Desinfektionsanlagen) für den Einsatz im Bereich der Eisenbahnen des Bundes erfolgt ebenfalls im Eisenbahn-Bundesamt.

### Infektionsschutzgesetz

	2003	2004	2005	2006	2007
Prüfungen in Trinkwasserbefüllungsanlagen	1.192	1.105	1.206	1.091	<b>985</b>
Überwachungen in Abwasserentsorgungsanlagen zur Entsorgung von Schienenfahrzeugen	11	179	215	246	<b>247</b>
Prüfungen von Trink- und Abwasseranlagen in Schienenfahrzeugen	711	606	819	733	<b>471</b>
Bewertete Trinkwasserbefunde	16.147	14.351	15.912	13.844	<b>11.879</b>
Zulassung von Komponenten für Trink- und Abwasseranlagen	6	9	19	4	<b>2</b>

### Sicherheitsbescheinigungen

Im Rahmen des Fünften Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften vom 16. April 2007 wurden die Anforderungen an eine Sicherheitsbescheinigung dahin gehend modifiziert, dass Eisenbahnverkehrsunterlagen zur Erteilung einer Sicherheitsbescheinigung ein Sicherheitsmanagementsystem (SMS) gemäß Artikel 9 RL 2004/49/EG einrichten und die besonderen Anforderungen für den sicheren Verkehrsbetrieb für Personal und Fahrzeuge auf den betreffenden Schienennetzen nachweisen müssen.

Unternehmen, denen bereits eine Sicherheitsbescheinigung gemäß den Bestimmungen vor der Gesetzesänderung erteilt wurde bzw. über deren Antrag unter gewissen Rahmenbedingungen noch nicht unanfechtbar beschieden wurde, dürfen eine nach § 14 Abs. 7 AEG erteilte Sicherheitsbescheinigung noch längstens bis zum Ablauf des 31. Dezember 2010 nutzen. Im Jahr 2007 konnten insgesamt 95 Anträge auf Erteilung einer Sicherheitsbescheinigung gemäß § 14 Abs. 7 AEG positiv beschieden werden.



## Abnahme / Inbetriebnahmegenehmigung von Fahrzeugen



Neue Fahrzeuge dürfen erst in Betrieb genommen werden, wenn sie abgenommen worden sind bzw. eine Inbetriebnahmegenehmigung (IBG) erteilt wurde. Für die Abnahme oder IBG von Fahrzeugen wird ausgehend von den sicherheitsrelevanten Funktionen und Bauteilen eines Eisenbahnfahrzeuges der Erstellungsprozess beim Hersteller stichprobenartig geprüft und überwacht. Das Zulassungsverfahren wird aus Effektivitätsgründen planungs- und fertigungsbegleitend durchgeführt, stellt aber keine Fertigungsüberwachung dar.

Immer mehr Bereiche werden in den Inbetriebnahmegenehmigungsprozessen durch europäische Vorgaben geprägt, die zunehmend auch durch die Benannten Stellen (Notified Bodies) geprüft werden und deren Entscheidungen in den nationalen Prüfungsprozess einfließen.

Überwachungs- und genehmigungsbedürftige Anlagen in Schienenfahrzeugen, die aufgrund ihrer Gefährlichkeit einer besonderen Überwachung bedürfen, z.B. Druckbehälter-, Dampfkessel- und Getränkeanlagen sowie Anlagen in explosionsgefährdeten Bereichen müssen einen speziellen Überwachungsprozess des Eisenbahn-Bundesamtes durchlaufen.

Ein Schwerpunkt innerhalb dieses Leistungsbereichs bildet die Verantwortung für die Abnahme und Inbetriebnahmegenehmigung von Triebfahrzeugen und von Triebwagen. Von den Doppelstockwagen für den Regionalverkehr, über Diesel- und Elektrotriebwagen des Nahverkehrs bis hin zu Neigezügen sowie Hochgeschwindigkeitszügen des ICE-Verkehrs wird die gesamte fahrzeugtechnische Bandbreite bei Lokomotiven und Personenzugfahrzeugen abgedeckt. Bei der Abnahme und Inbetriebnahme der Fahrzeuge des Güterverkehrs und der Abnahme der Nebenzugfahrzeuge erfolgt eine projektbegleitende Prüfung. Dabei fließen die Belange des Umweltschutzes und des technischen Arbeitsschutzes in optimalem Umfang in die Prüfung ein.

	2003	2004	2005	2006	2007	Triebfahrzeuge und Lokomotiven
Abnahme Neubau	532	527	472	257	<b>282</b>	
Abnahme Umbau	39	26	45	165	<b>226</b>	
Elektrische Lokomotiven	179	221	269	220	<b>148</b>	
Brennkraftlokomotiven	103	200	99	64	<b>251</b>	
Elektrische Triebwagen/-züge	174	21	157	120	<b>62</b>	
Brennkrafttriebwagen/-züge	114	111	81	18	<b>47</b>	
Komponenten	22	6	4	9	<b>10</b>	

	2003	2004	2005	2006	2007	Reisezugwagen
Neubau	152	181	102	114	<b>156</b>	
Umbau	700	957	36	15	<b>26</b>	
Komponenten	5	-	-	1	-	

	2003	2004	2005	2006	2007	Güterwagen Neubau
Erstabnahmen	13	11	28	37	<b>19</b>	
Konformitätsabnahmen	2.858	2.369	2.065	2.313	<b>4.087</b>	
Umbau	3	-	1	2	-	
Komponenten	44	38	35	19	-	

Die Palette der abzunehmenden Nebenfahrzeuge und gleisfahrbaren Maschinen reicht von den unterschiedlichsten Prüf-, Mess- und Instandhaltungsfahrzeugen über die Zweibegefahrzeuge, zu denen beispielsweise Fahrzeuge für Vegetationskontrollen und Brückeninspektionen gehören, bis hin zu 200 m langen Gleisumbaumaschinen. Durch die Heterogenität der zu prüfenden Nebenfahrzeuge stellt die Abnahme der nachfolgend angegebenen Fahrzeuge eine beeindruckende Leistung dar.

	2003	2004	2005	2006	2007	Nebenfahrzeuge
Maschinen- und Nebenfahrzeuge	340	205	149	222	<b>230</b>	
Erstabnahmen	29	29	18	17	<b>10</b>	
Konformitätsabnahmen	311	176	131	205	<b>220</b>	
Komponenten	4	1	-	1	-	

Eine besondere Bauart der Güterfahrzeuge sind die Kesselwagen. In Kesselwagen wird auch Gefahrgut befördert. Kesselwagen bedürfen einer Zulassung und Abnahme. Tanks, in denen Gefahrgut transportiert werden kann, benötigen eine Baumusterzulassung, bevor der entsprechende Kesselwagen eine Abnahme erhalten kann.

	2003	2004	2005	2006	2007	Kesselwagen
Baumusterzulassungen / Nachträge	74	71	51	42	<b>50</b>	
Neubau	9	15	8	23	<b>7</b>	
Konformitätsabnahmen	1.664	1.571	ca.100	25	<b>44</b>	

Aneinandergereiht würden die durch das Eisenbahn-Bundesamt geprüften Fahrzeuge jährlich eine Strecke von ca. 100 Kilometern ergeben.



## Beförderung gefährlicher Güter



Der Gefahrguttransport unterliegt nach dem Gesetz über die Beförderung gefährlicher Güter (GGBefG) der Überwachung durch die zuständigen Behörden. Die Gefahrgutverordnung Straße und Eisenbahn (GGVSE) bestimmt das Eisenbahn-Bundesamt als zuständige Behörde für die Durchführung von Gefahrgutkontrollen im Bereich der Eisenbahnen des Bundes. Zum Aufgabenfeld gehören die Erteilung von Genehmigungen zur Beförderung und die Bearbeitung der Berichte über die Meldung von Ereignissen mit gefährlichen Gütern. Zugleich ist das Eisenbahn-Bundesamt in nationalen und internationalen Gremien vertreten.

### *Behördliche Gefahrgutkontrollen*

Mit den Gefahrgutkontrollen leistet das EBA einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit für den Gefahrguttransport. Jährlich werden mehrere Tausend Gefahrgutkontrollen durch die Beschäftigten der Außenstellen erbracht, um der Sicherheitsphilosophie bei der Gefahrgutbeförderung gerecht zu werden und zugleich die mit dem Transport verbundenen Risiken zu minimieren.

#### Gefahrgutkontrollen

	2003	2004	2005	2006	2007
Anzahl Kontrollen	15.271	14.909	15.441	15.317	<b>16.693</b>
festgestellte Mängel	1.112	924	995	1.419	<b>1.380</b>

### *Radioaktive Stoffe*

Neben der behördlichen Gefahrgutkontrolle von radioaktiven Stoffen (Klasse 7) nach dem Verkehrsrecht obliegen dem Eisenbahn-Bundesamt zugleich die Beaufsichtigung und die Genehmigung der Beförderung radioaktiver Stoffe (außer Kernbrennstoffe und Großquellen) im Schienen- und Schiffsverkehr der Eisenbahnen nach dem Atomgesetz. Keine Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes besteht für Beförderungen durch nichtbundeseigene Eisenbahnen, soweit der Transport ausschließlich auf deren Schienenwegen stattfindet.

Durch die staatliche Aufsicht nach dem Atomgesetz wird insbesondere sichergestellt, dass neben den Forderungen des Verkehrsrechts den Aspekten der Zuverlässigkeit und Sachkunde im Strahlenschutz der am Transport Beteiligten, der Notwendigkeit von Haftungsverpflichtungen, des Schutzes gegen Störer und dem öffentlichen Interesse Rechnung getragen wird.

	2003	2004	2005	2006	2007	Radioaktive Stoffe
Aufsicht Beförderung	243	219	336	378	356	
Genehmigte Transporte	4	20	13	9	9	

### ***Ausnahmen, Genehmigungen, Bescheinigungen und Berichte über Ereignisse mit gefährlichen Gütern***

Das Eisenbahn-Bundesamt kann auf Antrag für Einzelfälle oder allgemein für bestimmte Antragsteller Ausnahmen von den Regelungen der GGVSE erteilen.

Stellt der Beförderer von gefährlichen Gütern unterwegs einen Verstoß gegen die Vorschriften fest und kann er diesen nicht beseitigen, darf die Beförderung nur mit einer Genehmigung der zuständigen Behörde festgesetzt werden. Das Eisenbahn-Bundesamt ist eine zuständige Behörde nach § 6 GGVSE. Die Aufgabenerledigung wird durch Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Sachbereiche 4 wahrgenommen.

Bei Beförderungen von bestimmten gefährlichen Gütern auf der Straße hat der Beförderer durch eine Bescheinigung des Eisenbahn-Bundesamtes nachzuweisen, dass ein Gleisanschluss-, Container- oder Huckepackverkehr nicht möglich ist.

Über bestimmte Unfälle und Zwischenfälle haben daran Beteiligte wie Verlader, Befüller oder Beförderer sicherzustellen, dass der zuständigen Behörde ein Bericht vorgelegt wird. Das Eisenbahn-Bundesamt ist zuständige Behörde für den gesamten Bereich der Eisenbahnen in Deutschland.

	2003	2004	2005	2006	2007	Ausnahmen
Ausnahmen	13	12	14	7	8	
Genehmigungen	5	6	8	4	10	
Anträge auf Bescheinigungen	480	232	1.351	485	757	
Berichte	11	5	7	5	15	

## Anerkennung und fachtechnische Begutachtung



Neben den eigenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern greift das EBA zur Erledigung seiner Aufgaben in den Bereichen Bautechnik/Geotechnik, Fahrzeuge, Gefahrgut, Magnetschwebbahn und STE-Anlagen auf anerkannte Gutachter und Sachverständige zurück. Die Gutachter und Sachverständigen werden in den Genehmigungs- und Zulassungsprozessen vom Eisenbahn-Bundesamt als Verwaltungshelfer eingesetzt und müssen überdurchschnittliche Fachkenntnisse und umfangreiche Berufserfahrung besitzen. Zum Nachweis dieser Attribute müssen sie Prüfungen in den jeweiligen Fachbereichen als auch im Verwaltungsrecht ablegen bzw. die entsprechenden Referenzen nachweisen. Neben den Anerkennungs- und Überwachungsverfahren für Gutachter und Sachverständige werden durch das EBA auch Anträge auf Verlängerungen oder Erweiterung des Tätigkeitsfeldes bearbeitet.

Für den Bereich Infrastruktur führte das Eisenbahn-Bundesamt in den Jahren 2003 bis 2007 nachfolgende Anerkennungs- und Überwachungsverfahren durch:

Bereich Infrastruktur	2003	2004	2005	2006	2007
Anerkennung/Verlängerung/Erweiterung Gutachter/Sachverständige	240	265	321	309	177

Für den Bereich Fahrzeuge sind die in den unterschiedlichen Fachkomplexen durchgeführten Verfahren in nachfolgender Tabelle dargestellt:

Bereich Fahrzeuge	2003	2004	2005	2006	2007
Prüfstelle Fahrzeuge	8	16	18	17	15
Schweißbetriebe	21	17	13	6	8
Konformitätserklärende Stellen	28	35	24	20	21
Fachtechn. Begutachtung von Fahrzeugwerkstätten	29	18	30	21	24
Gutachter	34	27	37	34	32

Ein besonderer Schwerpunkt ist die Anerkennung von Prüfstellen für eisenbahntypische Prüfungen an Eisenbahnfahrzeugen. Grundlage hierfür ist der Nachweis der Kompetenz gemäß der DIN EN ISO/IEC 17025. Außer der Organisation und dem Qualitätsmanagement der Prüfstelle werden hierbei auch die technischen Einrichtungen betrachtet. Zu den Arbeitsfeldern der Prüfstellen gehören Prüftätigkeiten auf den Gebieten der Strukturfestigkeit des Wagenkastens, des Fahrwerks und der Zug- und Stoßeinrichtungen, der Fahrtechnik, der Laufsicherheit, der Bremse, der Fahrzeugbegrenzung, der elektromagnetischen Verträglichkeit und des Schall- und Brandschutzes.

## Finanzierung von Investitionen



### Aufgaben und Volumen

Im Zusammenhang mit der Bahnstrukturreform wurde im Grundgesetz festgelegt, dass der Bund dem Ausbau und den Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes (EdB) Rechnung trägt. In finanzieller Hinsicht erfolgt dies mit den Mitteln, die im Rahmen des vom Gesetzgeber beschlossenen Bundeshaushaltes zur Verfügung gestellt werden. Das Eisenbahn-Bundesamt bewirtschaftete im Jahr 2007 Haushaltsmittel in Höhe von rund 4 Mrd. Euro, davon ca. 1 Mrd. Euro aus Haushaltsmitteln nach dem Gesetz zur Errichtung einer Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft zur Finanzierung von Bundesverkehrswegen (VIFGG).

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Bewirtschaftete Haushaltsmittel (in Mio. Euro)
Bewirtschaftete Haushaltsmittel EBA	3.735	4.189	4.574	4.606	3.676	3.113	2.901	<b>2.971</b>	
Bewirtschaftete Haushaltsmittel VIFGG	-	-	-	-	-	450	683	<b>954</b>	
Summe Antrags-/ Verwendungsprüfung	3.725	4.189	4.574	4.606	3.676	3.563	3.584	<b>3.925</b>	

Ein großer Teil der Mittel wird auf Grundlage des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSchwAG) bereitgestellt. Dem Eisenbahn-Bundesamt wurde in diesem Zusammenhang die Aufgabe übertragen, die Finanzierungsvereinbarungen vorzubereiten und durchzuführen.

Die Bundesmittel werden im Regelfall als nicht rückzahlbare Baukostenzuschüsse im Wege der Vollfinanzierung (d.h. zu 100%) zur Verfügung gestellt, z.B. für Neu- und Ausbaurvorhaben des Bedarfsplans Schiene. Die Gewährung zinsloser Darlehen konzentriert sich im Wesentlichen auf die Infrastrukturmaßnahmen, die der Verbesserung des Schienenpersonennahverkehrs dienen. Bei Vorhaben nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) ist die Bundesfinanzierung eine Teilfinanzierung in Höhe von 60% der zuwendungsfähigen Kosten in Form von nicht rückzahlbaren Baukostenzuschüssen.

In allen Fällen obliegt dem Eisenbahn-Bundesamt die Prüfung, ob die vom Haushaltsgesetzgeber bereitgestellten Mittel für Infrastrukturmaßnahmen zweckentsprechend und unter Beachtung der Grundsätze einer wirtschaftlichen und sparsamen Mittelverwendung eingesetzt wurden.



Zusätzlich zu den Neu- und Ausbautvorhaben sind vom Eisenbahn-Bundesamt auch Finanzierungsanträge für Ersatzinvestitionen in das bestehende Netz zu prüfen, auf die mit ca. 2,5 Mrd. Euro jährlich der größte Teil des Investitionsvolumens entfällt.

Weitere ins Gewicht fallende Förderbereiche, für die das Eisenbahn-Bundesamt Zuwendungsbescheide erlässt, betreffen Maßnahmen der Lärmsanierung, des kombinierten Verkehrs und der Gleisanschlüsse, auf die im nächsten Kapitel näher eingegangen wird.

Unabhängig davon, auf welcher rechtlichen Grundlage die Zuwendungen zur Verfügung gestellt werden, geht es im Kern um zwei Prüfungen. Zum einen um die Antragsprüfung, bei der vor Bereitstellung der Mittel durch das Eisenbahn-Bundesamt die Notwendigkeit, Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit der beantragten Planung geprüft wird. Zum anderen handelt es sich um die Verwendungsprüfung, bei welcher geprüft wird, ob die vom Empfänger in Anspruch genommenen Bundesmittel auch tatsächlich entsprechend der Genehmigung verwendet wurden.

Soweit die Projekte auch mit Mitteln aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) gefördert werden, werden diese Mittel ebenfalls vom Eisenbahn-Bundesamt bewilligt und im Rahmen der Verwendungsprüfung geprüft. Die dem Eisenbahn-Bundesamt dazu vorliegenden Ausgabenerklärungen des jeweiligen Zuwendungsempfängers werden nach Prüfung und Bestätigung über das BMVBS an die EU weitergeleitet.

Die Antragsprüfung für die Großprojekte (Projekte über 15 Mio. Euro) wird in der Zentrale in Bonn und für Projekte unterhalb dieses Betrages in den Sachbereichen 5 der Außenstellen durchgeführt. Es handelt sich dabei bundesweit jährlich um ca. 4.100 Bearbeitungsfälle und zusätzlich ca. 3.900 weitere Fälle im Bereich Oberbau, für den aufgrund der im Vergleich zu anderen Investitionsmaßnahmen größeren Homogenität der Maßnahmen für die Antrags- und Verwendungsprüfung ein stichprobenartiges Verfahren zur Anwendung kommt.

Der Verwendungsprüfung liegt folgendes Vorgehen zugrunde:

- *Prüfung von Stichproben*
- *Schwerpunktprüfung zum Erkennen und zur Aufarbeitung systematischer Fehler*

Bei den Schwerpunktprüfungen besteht die Zielsetzung darin, eine Verringerung der Gesamtzahl der Fehler für die Zukunft zu erreichen. In den Jahren 2003 - 2007 wurden jährlich rund 10.000 Belege mit einem Investitionsvolumen von rd. 436 Mio. Euro im Rahmen von Stichproben geprüft.

Wird festgestellt, dass Bundesmittel nicht zweckentsprechend, wirtschaftlich oder sparsam verwendet wurden, führt dies zu Rückforderungen von Bundesmitteln, die im Bundeshaushalt vereinnahmt werden. Rückforderungsbeträge oder auch eine nur zeitweise nicht gerechtfertigte Inanspruchnahme von Bundesmitteln führen zu Zinsforderungen des EBA an die Zuwendungsempfänger.

Im Zeitraum 1998 - 2007 sind rund 6,5% der bewirtschafteten Mittel zurückgefordert worden. Allein an Zinsen wurden 2007 rund 21 Mio. Euro gefordert und vereinnahmt. Dem stehen Kosten der gesamten Finanzierungsabteilung von ca. 10 Mio. Euro gegenüber.

In der Planungsbegleitung und Antragsprüfung konnte im Geschäftsjahr 2007 in 537 Fällen eine Reduzierung der Antragssumme erreicht werden. Das Volumen beläuft sich auf über 250 Mio. Euro.

An der Verringerung der Antragssumme um diesen Betrag hatten diejenigen Einzelfälle den größten Anteil, in denen die zuwendungsfähigen Kosten aus Gründen nicht gegebener Wirtschaftlichkeit oder Fehlerhaftigkeit der Planung reduziert wurden.

### **Lärmsanierung, kombinierter Verkehr und Gleisanschlüsse**

Seit dem Bundeshaushalt 1998 ist das Eisenbahn-Bundesamt als Bewilligungsbehörde für die Förderung des kombinierten Ladungsverkehrs nicht nur für die DB Netz AG, sondern auch gegenüber Dritten insbesondere für den Bereich Schiene/Straße verantwortlich.

Ab dem Jahr 1999 sind Mittel zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen in den Bundeshaushalt eingeplant. Das Eisenbahn-Bundesamt ist Bewilligungsbehörde für die Maßnahmen der zunehmend bedeutsamen Lärmsanierung.

Das Eisenbahn-Bundesamt ist ferner ab dem Jahre 2004 für die Förderung des Neu- und Ausbaus sowie die Reaktivierung privater Gleisanschlüsse zuständig. In allen vorgenannten Fällen werden die Bewilligungsbescheide vom Eisenbahn-Bundesamt erlassen und die Antrags- und Verwendungsprüfung durchgeführt.

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Lärmsanierung	7	19	41	56	52	51	76	53
Komb. Verkehr (Terminals/ Neue Verkehre)	37	30	48	24	42	36	34	22
Gleisanschlüsse	-	-	-	-	-	3	9	4

Förderrichtlinien  
(in Mio. Euro)

### **Antrags- und Verwendungsprüfung für weitere Aufgaben**

Das beim Eisenbahn-Bundesamt aufgebaute Know-how für die Antrags- und Verwendungsprüfung wird seit mehreren Jahren auch von Dritten in Anspruch genommen. So lassen zum Beispiel die Länder Mecklenburg-Vorpommern, Schleswig-Holstein und Nordrhein-Westfalen zum Teil Investitionen, die sie Eisenbahngesellschaften bereitstellen, durch das Eisenbahn-Bundesamt prüfen. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hat das Eisenbahn-Bundesamt damit beauftragt, die Verwendungsprüfung für die der Deutschen Verkehrswacht und dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat gewährten Zuwendungen durchzuführen. Bei der DB AG prüft das Eisenbahn-Bundesamt darüber hinaus auch die Ausgaben der zivilen Verteidigung und für die Bundeswehr die Kosten für die Aufrechterhaltung der „aufgelegten Strecken“.

Die Sicherung des sich kreuzenden Verkehrs an Bahnübergängen ist eine Gemeinschaftsaufgabe von Straße und Schiene. Die Anlagen an Kreuzungen, soweit sie Eisenbahnanlagen sind, hat der Eisenbahnunternehmer, soweit sie Straßenanlagen sind, der Träger der Straßenbaulast auf seine Kosten zu erhalten und bei Bahnübergängen auch in Betrieb zu halten. Nach der Verordnung (EWG) 1192/69, Anhang IV, hat der Staat dem Eisenbahnunternehmen, das einen „ungewöhnlich hohen Anteil“ an den Ausgaben zu tragen hat, hierfür einen Ausgleich zu gewähren. Der Bund übernimmt auf der Grundlage dieser Verordnung die Hälfte der Kosten der EdB für den Betrieb und die Erhaltung der höhengleichen Kreuzungen mit Straßen aller Baulastträger. Für das Jahr 2007 wurden Mittel in Höhe von rd. 78 Mio. Euro ausgezahlt. Auch diese Mittel werden vom Eisenbahn-Bundesamt bewilligt und hinsichtlich ihrer Verwendung geprüft.



## Magnetschwebbahn (MSB)



Die Schwerpunkte des Projektes Magnetschwebbahn liegen in folgenden Bereichen:

- *Planfeststellung*
- *Genehmigung des Sicherheitskonzepts*
- *Regeln der Technik*
- *Internationale Angelegenheiten*

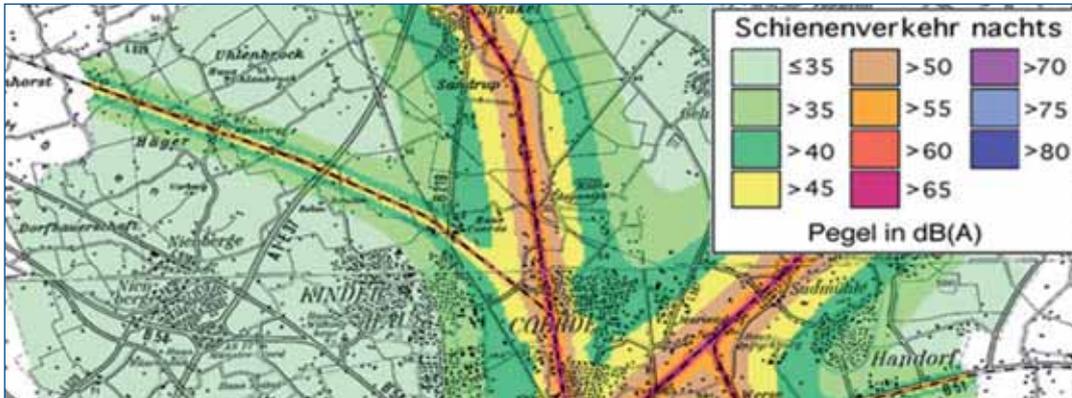
Die DB Magnetbahn GmbH hat am 28. Februar 2005 den Antrag auf Planfeststellung für das Projekt München Hbf - München Flughafen beim Eisenbahn-Bundesamt gestellt und am 22. Juni 2005 die Planfeststellungsunterlagen übergeben. Nach der Planprüfung durch das Eisenbahn-Bundesamt und der Überarbeitung der Planunterlagen durch die Vorhabensträgerin wurden ab April 2006 die Anhörungsverfahren von der Regierung von Oberbayern durchgeführt. Mit Schreiben vom 11. April 2008 hat die DB Magnetbahn GmbH ihren Planfeststellungsantrag zurückgezogen, worauf hin die Planfeststellungsverfahren durch das Eisenbahn-Bundesamt eingestellt wurden.

Die DB Magnetbahn GmbH hat auch einen Antrag auf Genehmigung des Sicherheitskonzeptes für das Projekt München Hbf - München Flughafen gestellt. Das Sicherheitskonzept betrachtet das Gesamtsystem und geht projektbezogen auf alle Sicherheitsfragen ein. Die Genehmigung für das Sicherheitskonzept wurde im April 2007 vom Eisenbahn-Bundesamt erteilt.

Die Fachausschüsse Magnetschnellbahn haben in Anlehnung an Normungsverfahren nach DIN 820 „Ausführungsgrundlagen Magnetschnellbahn“ erarbeitet. Die Geschäftsführung dabei obliegt dem Projekt Magnetschwebbahn. Die Ausführungsgrundlagen werden vom Eisenbahn-Bundesamt als anerkannte Regeln der Technik und damit als Maßstab für die Bewertung der Anforderungen an Sicherheit und Ordnung herangezogen.

Auch im internationalen Bereich ist das Projekt Magnetschwebbahn weiter tätig. Die Zusammenarbeit mit den zuständigen chinesischen Stellen wurde fortgesetzt.

## Lärmkartierung



Das Eisenbahn-Bundesamt ist nach § 47e Abs. 3 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) für die Ausarbeitung der Lärmkarten für Schienenwege des Bundes zuständig.

Die Ergebnisse aus der Lärmkartierung dienen dabei in erster Linie der Information von Öffentlichkeit und Verwaltung im Sinne einer Bestandsaufnahme. Es werden insbesondere die Ergebnisse der Emissionsberechnung und der Immissionsberechnung (z.B. Lärmkarten, Ergebnisse der Fassadenberechnung, Belastetenzahlen etc.) dargestellt.

Die Durchführung der Lärmkartierung erfolgt in mehreren Stufen. Die Stufe 1 umfasst:

- *Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 60.000 Zügen/Jahr*
- *Ballungsräume mit einer Einwohnerzahl von mehr als 250.000 Einwohner*
- *Parallele Strecken mit einem Verkehrsaufkommen in der Summe von mehr als 60.000 Zügen/Jahr*

In Deutschland sind in der 1. Stufe der Lärmkartierung zunächst ca. 8.000 Kilometer Eisenbahnstrecke vom Eisenbahn-Bundesamt zu kartieren. In der Stufe 2 der Lärmkartierung sind für Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 30.000 Zügen/Jahr und für Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern ebenfalls Lärmkarten zu erstellen. Diese sind alle fünf Jahre zu aktualisieren.

Zur Bewältigung der umfangreichen Datenmengen sowie der Durchführung der schalltechnischen Berechnungen wird im Eisenbahn-Bundesamt ein neues Geographisches Informationssystem (GIS) implementiert. Die Entwicklung dieses Systems sowie die Erstellung der Lärmkarten erfolgt durch einen externen Auftragnehmer. Der Projektstart erfolgte am 3. September 2007.

Erst in einem weiteren Schritt, der so genannten Lärmaktionsplanung, können die gewonnenen Resultate zur Regelung und Bewältigung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen herangezogen werden. Für die Lärmaktionsplanung sind die Gemeinden und Landesbehörden zuständig. Daher stellt das Eisenbahn-Bundesamt die ergebnisorientierte Weitergabe der Daten aus der Lärmkartierung über einen Online-Zugriff sicher.



## Unregelmäßigkeiten und Unfalluntersuchung



### **Unregelmäßigkeiten**

Im Rahmen der Eisenbahnaufsicht wird durch die Fachreferate auch untersucht, ob Systemschwachstellen vorhanden sind. Werden technische Mängel oder erkennbare Anzeichen hierfür festgestellt, erfolgen einerseits weitergehende Sonderprüfungen und andererseits werden mit allen Beteiligten Vorschläge zur Verbesserung des Sicherheitssystems abgestimmt.

### **Unfalluntersuchung**

Der Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstelle des Bundes (EUB) werden jährlich ca. 8.500 Ereignisse gemeldet. Zu diesen Ereignissen gehören Unfälle und sonstige Ereignisse im Eisenbahnbetrieb, die zu Unfällen hätten führen können.

Dabei hat die EUB Ereignisse definiert, die ihr unmittelbar mitgeteilt werden müssen. Zu diesen sogenannten „sofortmeldepflichtigen Ereignissen“ gehören diejenigen, bei denen mindestens eine der folgenden Bedingungen vorliegt:

- *mindestens ein Mensch getötet oder schwer verletzt*
- *fünf oder mehr Menschen leicht verletzt wurden*
- *öffentliches Aufsehen*
- *Zugkollisionen - Zugentgleisungen*

Bei der Unfalluntersuchung werden aus den Feststellungen des Einzelfalls ggf. Sicherheitsempfehlungen abgeleitet. Darüber hinaus werden die Ereignisse zum Erkennen von Schwachstellen und Trends statistisch erfasst und ausgewertet.

Auf europäischer Ebene nimmt die EUB an folgenden Arbeitsgruppen der European Railway Agency (ERA) teil:

- *ERA Network of National Accident and Incident Investigation Bodies*
- *ERA Workinggroup "Accident Causation Classification"*
- *ERA Workinggroup "Safety Recommendations"*

## Verwaltung

Die nachfolgenden Zahlen und Leistungen bieten Ihnen einen Überblick über verschiedene Leistungen und Ressourcen des Eisenbahn-Bundesamtes:

	2003	2004	2005	2006	2007	EBA-Haushalt in Mio. Euro
Einnahmen	50,68	48,06	45,10	46,54	<b>42,3</b>	
Ausgaben	68,51	67,17	66,69	68,75	<b>64,8</b>	

	2003	2004	2005	2006	2007	Personal
Anzahl der Planstellen (Vollzeitpersonen)	1.206	1.206	1.196	1.141	<b>1.118</b>	

	2003	2004	2005	2006	2007	Ausbildung (Stand: 31.12.)
Auszubildende	4	16	28	32	<b>28</b>	
Anwärter	-	16	-	10	<b>2</b>	
Referendare	20	10	9	9	-	

	2003	2004	2005	2006	2007	Öffentlichkeitsarbeit
Pressemitteilungen	14	29	27	36	<b>29</b>	
Presseanfragen				270	<b>555</b>	
Bürger- und sonst. Anfragen	200	420	630	750	<b>1.198</b>	
NewLetterausgaben	-	50	47	48	<b>27</b>	
NewsLetterabonnements	-	1.500	2.000	3.100	<b>3.615</b>	
Website-Seitenaufrufe in Mio. (ca.)	2,65	2,85	3,70	4,65	<b>6,21</b>	
Fachartikel	7	4	2	3	<b>10</b>	
Fachtagungen	4	6	5	6	<b>2</b>	



## Abkürzungen

ABS	Ausbaustrecke
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AG	Aktiengesellschaft
AMbG	Allgemeines Magnetschwebbahngesetz
BBR	Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung
BEGebV	Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes
BEVVG	Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz
BImSchG	Bundesimmissionsschutzgesetz
BMF	Bundesministerium der Finanzen
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BRL	Bauregelliste
BSchwAG	Bundesschienenwegeausbaugesetz
BüG	Besonders überwachtes Gleis
DB	Deutsche Bahn
DIBt	Deutsches Institut für Bautechnik
DOWEBA	Dokumenten- und Workflow-Management-System im Eisenbahn-Bundesamt
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EBC	Eisenbahn-Cert
EBL	Eisenbahnbetriebsleiter/Eisenbahnbetriebsleiterin
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EdB	Eisenbahnen des Bundes
EFRE	Europäischer Fonds für die regionale Entwicklung
EG	Europäische Gemeinschaft
EIBV	Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
ELTB	Eisenbahnspezifische Liste der Technischen Baubestimmungen
ERA	European Railway Agency
ESBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen
ESO	Eisenbahn-Signalordnung
EU	Europäische Union
EUB	Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstelle des Bundes
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
EWG	Europäisches Wirtschaftsgesetz
GGBefG	Gesetz über die Beförderung gefährlicher Güter
GGVSE	Gefahrgutverordnung Straße und Eisenbahn
GIS	Geographisches Informationssystem
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
HKR	Haushalts-, Kassen- und Rechnungswesen
IBG	Inbetriebnahmegenehmigung
IfSG	Infektionsschutzgesetz
InPBeschlG	Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetz
IOHM	Ingenieur-, Ober-, Hochbau und maschinentechnische Anlagen
IT	Informationstechnik
KLR	Kosten- und Leistungsrechnung
LEA	Landeseisenbahnaufsicht
MbBO	Magnetschwebbahn-Bau- und Betriebsordnung
MBPIG	Magnetschwebbahnplanungsgesetz
MSB	Magnetschwebbahn
NBS	Neubaustrecke
NVR	National Vehicle Register
RID	Règlement concernant le transport international ferroviare des marchandises Dangereuses (Regelung zur internationalen Beförderung gefährlicher Güter im Schienenverkehr)
RRX	Rhein-Ruhr-Express
SMS	Sicherheitsmanagementsystem
STE	Signal-, Telekommunikations- und Elektrotechnische Anlagen
TEIV	Verordnung über die Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems
TEN	Transeuropäisches Netz
TrinkwV	Trinkwasserverordnung
TSI	Technische Spezifikationen für die Interoperabilität
VIFGG	Gesetz zur Errichtung einer Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft zur Finanzierung von Bundesverkehrswegen
v.i.S.d.P.	Verantwortlich im Sinne des Pressegesetzes
VV BAU	Verwaltungsvorschrift über die Bauaufsicht im Ingenieurbau, Oberbau und Hochbau sowie von maschinentechnischen Anlagen
VV BAU-STE	Verwaltungsvorschrift über die Bauaufsicht von Signal-, Telekommunikations- und Elektrotechnische Anlagen
VV TAU	Verwaltungsvorschrift über die Eisenbahnaufsicht von baulichen und maschinentechnischen Anlagen und Durchführung der technischen Arbeitsschutzaufsicht
VV TAU-STE	Verwaltungsvorschrift für die Eisenbahnaufsicht über Signal-, Telekommunikations- und Elektrotechnische Anlagen
ZiE	Zustimmung im Einzelfall

# Kontakte

**Internet:**

www.eisenbahn-bundesamt.de  
www.lenkungskreis.de  
www.eisenbahn-cert.de

**E-Mail:**

poststelle@eba.bund.de  
EBAWeb01@eba.bund.de

**Zentrale Bonn**

Vorgebirgsstrasse 49  
53119 Bonn  
Telefon +49 (0) 2 28 - 98 26 - 0  
Telefax +49 (0) 2 28 - 98 26 - 119

**Außenstelle Berlin**

Steglitzer Damm 117  
12169 Berlin  
Telefon: (0 30) 77 007 - 0  
Telefax: (0 30) 77 007 - 101

**Außenstelle Dresden**

August-Bebel-Straße 10  
01219 Dresden  
Telefon: (03 51) 42 43 - 0  
Telefax: (03 51) 42 43 - 440

**Außenstelle Erfurt**

Juri-Gagarin-Ring 114  
99084 Erfurt  
Telefon: (03 61) 349 63 - 0  
Telefax: (03 61) 349 63 - 201

**Außenstelle Essen**

Häckerstraße 61  
45127 Essen  
Telefon: (02 01) 24 20 - 0  
Telefax: (02 01) 24 20 - 699

**Außenstelle Frankfurt/Saarbrücken**

**Standort Frankfurt (Main)**  
Untermainkai 23 - 25  
60329 Frankfurt (Main)  
Telefon: (0 69) 23 85 51 - 0  
Telefax: (0 69) 23 85 51 - 186

**Standort Saarbrücken**

Grülingsstraße 4  
66113 Saarbrücken  
Telefon: (06 81) 38 977 - 0  
Telefax: (06 81) 38 977 - 671

**Außenstelle Halle**

Ernst-Kamieth-Straße 5  
06112 Halle  
Telefon: (03 45) 67 83 - 0  
Telefax: (03 45) 67 83 - 201

**Außenstelle Hamburg/Schwerin**

**Standort Hamburg**  
Schanzenstraße 80  
20357 Hamburg  
Telefon: (0 40) 2 39 08 - 0  
Telefax: (0 40) 2 39 08 - 199

**Standort Schwerin**

Pestalozzistraße 1  
19053 Schwerin  
Telefon: (03 85) 74 52 - 0  
Telefax: (03 85) 74 52 - 149

**Außenstelle Hannover**

Herschelstraße 3  
30159 Hannover  
Telefon: (05 11) 36 57 - 0  
Telefax: (05 11) 36 57 - 399

**Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart**

**Standort Karlsruhe**  
Südenstraße 44  
76135 Karlsruhe  
Telefon: (07 21) 18 09 - 0  
Telefax: (07 21) 18 09 - 399

**Standort Stuttgart**

Olgastraße 13  
70182 Stuttgart  
Telefon: (07 11) 2 28 16 - 0  
Telefax: (07 11) 2 28 16 - 299

**Außenstelle Köln**

Werkstattstraße 102  
50733 Köln  
Telefon: (02 21) 9 16 57 - 0  
Telefax: (02 21) 9 16 57 - 490

**Außenstelle München**

Arnulfstraße 9/11  
80335 München  
Telefon: (0 89) 5 48 56 - 0  
Telefax: (0 89) 5 48 56 - 699

**Außenstelle Nürnberg**

Eilgutstraße 2  
90433 Nürnberg  
Telefon: (09 11) 24 93 - 0  
Telefax: (09 11) 24 93 - 150

